



ÚTMUTATÓ

Fenntartható Városi Mobilitási
Tervek kidolgozása és végrehajtása



Átdolgozott magyar változat, 2015. november

Ezt a dokumentumot a Regionális Környezetvédelmi Központ (REC) munkatársai fordították magyar nyelvre a BUMP projekt keretei között (Boosting Urban Mobility Plans, <http://www.bump-mobility.eu>). Az Európai Bizottság megrendelésére készített útmutató angol változata 2014. januárjában készült el („Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”). A Bizottság nem vállal felelősséget a magyar fordításért és adokumentumban található információkért.

További információk

Fenntartható Városi Mobilitási Tervek

www.eltis.org/mobility-plans

E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

Európai Bizottság Közlekedési Főigazgatóság

C.1 Alegység – Környezetbarát városi közlekedés

Rue Jean-André de Mot 28

B-1049 Brussels

Ez a dokumentum az Európai Bizottság megrendelésére készült. Azonban az itt leírtak a szerzők véleményét fejezik ki, így az Európai Bizottság nem vállal jogi felelősséget az itt talált információkért.

© Európai Unió, 2014.

Szerződés: ELTISplus, EACI/IEE/2009/05/S12.558822

Eredeti cím: Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.

Angol verzió: 2014. január

Szerzők: Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebastian Bührmann, Susanne Böhler-Baedeker
Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH
Email: info@rupprecht-consult.eu
www.rupprecht-consult.eu

Esettanulmányok és
segédanyagok szerzői:

Budapesti Közlekedési Központ (BKK): Kerényi László; Centro - West Midlands Integrált Közlekedési Szövetség: Steven Keeley; Helsinki városa: Mette Granberg, Johanna Vilkkuna, Sakari Saarinen; Környezettudományi Központ, Vitoria-Gasteiz városi önkormányzat: Juan Carlos Escudero, María de Santiago; Európai Folyami Kikötők Szövetsége: Isabelle Ryckbost; Európai Folyami Hajózási Szövetség: Karin de Schepper; Terülefejlesztési Intézet, Barcelona: Kerstin Burckhart; Lund Egyetem: Tom Rye; Mobiel 21: Sarah Martens, Jan Christiaens; Közép- és Kelet Európai Regionális Környezetvédelmi Központ: Heves Gábor;Rupprecht Consult: Wolfgang Backhaus, Sebastian Bührmann, Michael Laubenheimer, Miriam Lindenau, Siegfried Rupprecht, Patrick Vanegmond, Frank Wefering, Gabi Wegeler; Stockholmi Környezetgazdálkodási Intézet: John Forrester; TRT Közlekedés és Területfejlesztés: Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi.

Szakmailag lektorálta: Anthony D May, Közlekedéstudományi Intézet / Leeds Egyetem; Peter Vansevenant, Közlekedési Osztályvezető, Gent városa.

Kiadványszerkesztés: FGM-AMOR

Címlapfotó: www.eltis.org / Harry Schiffer

TARTALOM

TARTALOM	3
ELŐSZÓ	4
ELSŐ RÉSZ - BEVEZETÉS.....	5
MIT ÉRTÜNK FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVEN?.....	7
ELŐNYÖK.....	10
HOGYAN KÉSZÜLT EZ AZ ÚTMUTATÓ	12
MÁSODIK RÉSZ – A FOLYAMAT	13
1. LÉPÉS: A SIKERES TERVHEZ SZÜKSÉGES KÉPESSÉGEK MEGHATÁROZÁSA.....	16
2. LÉPÉS: A TERVEZÉS MENETÉNEK ÉS FÓKUSZÁNAK MEGHATÁROZÁSA.....	32
3. LÉPÉS: A MOBILITÁSI HELYZET ELEMZÉSE ÉS FORGATÓKÖNYVEK FELVÁZOLÁSA.....	41
4. LÉPÉS: ÁTFOGÓ JÖVŐKÉP MEGHATÁROZÁSA.....	49
5. LÉPÉS: PRIORITÁSOK ÉS MÉRHETŐ CÉLOK MEGHATÁROZÁSA.....	54
6. LÉPÉS: HATÉKONY INTÉZKEDÉSCSOMAGOK ÖSSZEÁLLÍTÁSA.....	59
7. LÉPÉS: FELELŐSSÉGI KÖRÖK MEGHATÁROZÁSA, FORRÁSOK HOZZÁRENDELÉSE.....	69
8. LÉPÉS: MONITORING ÉS ÉRTÉKELÉSI RENDSZER KIDOLGOZÁSA ÉS BEÉPÍTÉSE A TERVBE	72
9. LÉPÉS: A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV JÓVÁHAGYÁSA.....	76
10. LÉPÉS: A VÉGREHAJTÁS SORÁN MEGFELELŐ IRÁNYÍTÁS ÉS KOMMUNIKÁCIÓ BIZTOSÍTÁSA	80
11. LÉPÉS: TANULSÁGOK LEVONÁSA.....	87
Annex A: Glossary.....	91
Annex B: Reference List.....	93
Annex C: Good Practice Examples.....	96
Annex D: Checklist.....	97
Annex E: Experts Consulted in Workshops and Expert Group Meetings	101

ELŐSZÓ

Ez az Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozásában és végrehajtásában érintett közlekedéstervezőknek, szakembereknek és döntéshozóknak készült.

Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv alapvetően az EU vezetők által meghatározott klímavédelmi és energiahatékonysági célkitűzések elérését segíti. Az Európai Bizottság egyre nagyobb hangsúlyt helyez rájuk, például a 2009-es Városi Mobilitás Cselekvési Tervében, vagy a 2011-es Közlekedési Fehér Könyvben. Ezek a stratégiai dokumentumok azt várják ezektől a tervektől, hogy fenntartható és integrált megoldást kínáljanak a városok közlekedési gondjaira. A Fenntartható Városi Mobilitási Tervek várhatóan az elkövetkezendő időszakban is nagy politikai támogatást fognak kapni az Európai Bizottságtól és a tagállamok kormányaitól.

Ez az új koncepció a következő főbb pontokban jelent újdonságot az eddigi közlekedéstervezési gyakorlathoz képest. Nagyobb hangsúlyt helyez: 1) a lakosság és különböző érdekcsoportok bevonására; 2) a különböző szakpolitikai területek összehangolására (pl. közlekedés, területfejlesztés, környezetvédelem, gazdaságfejlesztés, szociális ügyek, egészségvédelem, közbiztonság, energetika stb.); és 3) a kistérségi/agglomerációs koordinációra.

A Fenntartható Városi Mobilitási Tervek hosszú távú gondolkodást igényelnek, ahol a fenntarthatóság áll a középpontban, nevesítik a közvetett társadalmi hatások költségvonzatát ("externális költségek és hasznok internalizálása"), és nagy hangsúlyt helyeznek az értékelésre.

Ez az Útmutató egy alapos és az egész kontinenten lefedő szakértői konzultációs folyamat eredménye, amely 2010 és 2013 között valósult meg az Európai Bizottság megbízására. Egy olyan stratégiai tervként határozza meg a Fenntartható Városi Mobilitási Terveket, melyek célja a városok és azok vonzáskörzetében a lakosság és vállalkozások közlekedési igényeinek kielégítése, és ezáltal egy jobb életminőség biztosítása. Erre a tervre nem úgy kell tekinteni, mint "már megint egy újabb terv". E helyett a Fenntartható Városi Mobilitási Terv épít az eddigi tervezési gyakorlatra, és növeli az integráció, konzultáció és értékelés hangsúlyát.

Az első részben ez az Útmutató bemutatja a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek alapelveit és előnyeit. Majd a második részben leírja és bemutatja az ezen tervek kidolgozásához és végrehajtásához szükséges lépéseket és tevékenységeket. Az Útmutató számos hivatkozást tartalmaz további segédanyagokra és információforrásra, valamint több, mint 60 esettanulmányt kínál Európa minden tájáról. Ezek konkrét példát adnak minden egyes lépés gyakorlati megvalósítására. A C Függelékben megtalálhatja a példák teljes listáját. A D Függelék pedig összefoglalja a főbb tervezési lépéseket a városi mobilitástervezési szakemberek számára.

Reméljük, hogy ezt az Útmutatót hasznosnak bizonyul egy élhetőbb városi környezet kialakításában ma és a jövőben!

ELSŐ RÉSZ- BEVEZETÉS

Képzelve el városát 20 év múlva: milyennek szeretné látni? Ahol a gyerekek biztonságban játszanak? Ahol tiszta a levegő? Ahol gyalogosan tud bevásárolni? Sok park és zöldfelület van? Ahol virágoznak a vállalkozások?

De hogyan lesz ebből az álomból valóság? A tervezés az idők során egyre bonyolultabb lett, és a tervezők (valamint a döntéshozók) számos, sokszor egymásnak ellentmondó igényrel szembesülnek: legyen magas az életszínvonal és egyben vállalkozásbarát a helyi környezet; kiemelt területeken legyen forgalomcsillapítás, de ez ne korlátozza az áruk és emberek szabad mozgását; legyen esélyegyenlősége mindenkinek, és mindez finanszírozható is legyen. Sőt átfogóbb célokat is szolgáljon: közegészségügy, klímavédelem, olajimporttól való függés csökkentése, zaj- és levegőszennyezés csökkentése stb. Különösen egy városi környezetben – melyek a gazdasági élet központi színterei és ahol Európa lakosságának egyre nagyobb aránya él – nem csekély kihívás ezeket a kérdéseket átfogóan kezelni.

Szakmai körökben már egy jó ideje fokozódó hangsúlyt kap a fenntartható és integrált tervezési folyamat. Csak így lehet hatékonyan megközelíteni egy ennyire összetett témakört, és alakítható ki a leghatékonyabb szakpolitikai környezet.¹ A Fenntartható Városi Mobilitási Terv az integrált megközelítésre épül, az összes közlekedési mód átfogó fejlesztését célozza, miközben előnyben részesíti a környezetbarát közlekedési ágakat.

Helyi és országos szinten több példa is említhető, ahol a fenntartható városi mobilitási tervezés jelenti a helyi közlekedés és mobilitástervezés alapját. Európai szinten a legismertebb példák az angliai Helyi Közlekedési Tervek (Local Transport Plans, LTP), vagy a francia Városi Mobilitási Tervek (Plans de Déplacements Urbains, PDU). Ezek kiváló példáját jelentik az átfogó városi mobilitástervezésnek. Néhány ilyen kiemelkedő példától eltekintve azonban Európa legtöbb részén a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek koncepcióját nem, vagy csak alig ismerik.



Miután az Európai Bizottság felismerte a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek fontos szerepét, a 2009-ben kiadott Városi Mobilitási Akciótervében² felvázolja az azok elterjesztéséhez szükséges lépéseket. Ehhez többek között szükség van szakmai útmutatókra, javítani kell a tapasztalatcserét, és segíteni kell a városi mobilitástervezők továbbképzését. 2010. júniusában az Európai Tanács kijelentette, hogy támogatja a "Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozását a városok és agglomerációs területek számára [...] és támogat minden olyan kezdeményezést, melynek célja a tervező szakemberek segítése és tapasztalatcseréjének elősegítése ezen tervezési gyakorlat elterjesztéséért".³

¹Az ENSZ Emberi Települések Programja (UN-HABITAT) és az EMBARQ jelenleg készítene egy útmutatót a városi közlekedéssel kapcsolatos érdekcsoport- konzultációk létrehozásáról. Egy további példa Brazília, ahol a szövetségi kormány 2012 elején egy országos városi közlekedési jogszabályt fogadott el, amely szerint minden 20,000 lakos feletti városnak kötelező városi mobilitási tervet készítenie 2015-ig.

²Városi Közlekedés Akcióterve, Európai Bizottság, 2009 (COM(2009) 490 végleges).

³A Bizottság megállapításai a Városi Közlekedés Akciótervről, Európai Unió Tanácsa, 2010. június 24.

A jelen Útmutató felvázolja a közlekedéspolitikai tervezési folyamat főbb állomásait. Ennek alapja a problémák hosszú távú és tartós kezelése világos célkitűzés és a mérhető eredménymutatók által. A folyamat meghatározott fázisaiban fontos az egyes érdekcsoportok bevonása és a szakpolitikai és hatósági koordináció.

Ugyanakkor a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek készítését és végrehajtását nem a közlekedéstervezés egy új elemének kell tekinteni, hanem a jelenlegi tervezési gyakorlattal összhangban álló, azt elmélyítő módszernek.

Koncepcióját a legkiemelkedőbb európai példák kiértékelése alapján dolgoztuk ki, és kiválóan alkalmas arra, hogy minden európai város és önkormányzat beillesse napi tervezési gyakorlatába.

Végül, de nem utolsósorban, a jövőorientált tervezés legfőképp polgárbarát tervezés legyen. Tehát a városlakó van a fókuszban: legyen az utas, üzletember, fogyasztó, ügyfél vagy bárki más – egy szóval maga az ember. Ezért választottuk a mottót: "Emberközpontú tervezés".

A VÁROSI MOBILITÁSSZERVEZÉS ÚJ MEGKÖZELÍTÉSE

Az alábbi táblázatban leegyszerűsített formában összegyűjtöttük a főbb eltéréseket az ezen Útmutatóban leírt módszertan, és a "hagyományos" közlekedéstervezési folyamat között.

Hagyományos közlekedéstervezés		Fenntartható városi mobilitástervezés
Központban a forgalomszervezés	→	Központban az ember
Legfőbb cél: forgalmi kapacitás és sebesség	→	Legfőbb célok: elérhetőség és életminőség, valamint fenntarthatóság, gazdaságélénkítés, szociális egyenlőség, közegészség és környezetminőség.
Alapvetően egy fajta közlekedési módot kezel	→	Az összes közlekedési mód összehangolt fejlesztésével foglalkozik, ahol az átfogó cél az alacsony károsanyag-kibocsátású és fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése.
Központban az infrastruktúra-fejlesztés	→	Integrált intézkedéscsomag a költséghatékony megoldások érdekében.
Szektoralapú tervdokumentáció	→	Szektoralapú tervdokumentáció mely összhangban van illetve kiegészíti a kapcsolódó szakpolitikákat (mint pl. a területhasználat és területfejlesztés, szociális szolgáltatások, egészségügy, közbiztonság stb.)
Rövid- és középtávú megvalósítási terv	→	Rövid- és középtávú megvalósítási terv, mely része egy hosszú távú stratégiának.
Közigazgatási területhez kapcsolódik	→	Munkabajárési szokásokon alapuló funkcionális területhez kapcsolódik
Közlekedésmérnökökterülete	→	Szakterületeket egyesítő tervező csapatok
Szakértők terveznek	→	Érdekcsoportok bevonásával, átlátható és valódi társadalmi részvétellel történik a tervezés.
Korlátozott hatásértékelés	→	Rendszeres hatásfigyelés és értékelés. Ezalapján folyamatos visszacsatolás, tanulás és korrigálás.

MIT ÉRTÜNK FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVEN?

Ezen Útmutató készítését egy igen alapos szakmai konzultáció előzte meg tervezők, jogszabályalkotók és érdekképviselők széles spektrumával egész Európában. A folyamat eredményeképp az alábbi definíció született:

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv egy stratégiai terv a városlakó emberek és vállalkozások közlekedési igényeinek kielégítésére, az életminőség javítására. A meglévő tervezési gyakorlatra épül és különös figyelmet szentel az integráció, konzultáció és értékelés elveinek.

CÉLOK

Mitől lesz egy terv "fenntartható" közlekedési terv? Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv minimálisan az alábbi célokat kielégítő városi mobilitási rendszert célozza:

- Minden lakos választhasson közlekedési alternatívák közül a számára legfontosabb célpontokhoz történő eljutásban;
- Javuljon a biztonság és biztonságérzet;
- Csökkenjen a levegő- és zajszennyezés, az üvegházhatású gázok kibocsájtása és az energiafelhasználás;
- Javuljon a hatékonysága és fajlagos költségmutatója a személyek és áruk szállításának;
- Járuljon hozzá a városi környezet vonzerejének és minőségének javításához, a városlakók, a gazdasági szereplők valamint az egész társadalom hasznára.

MIRE VONATKOZIK?

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv részeként kidolgozott intézkedések a teljes városi agglomeráció összes közlekedési ágára kiterjednek, legyen az közösségi vagy magán, utas vagy teher, jármű vagy gyalogos, mozgó vagy parkoló.

FŐBB SAJÁTÓSÁGOK

A Fenntartható Városi Mobilitási Tervek jobb hatékonysága tapasztalati tény a városi területek közlekedési gondjainak megoldásában.

Egy kidolgozott folyamat eredménye, amelynek része a helyzetelemzés, távlati célkitűzés, az aktuális célok meghatározása, intézkedési csomag összeállítása, aktív kommunikáció, adatgyűjtés és –értékelés, valamint a tapasztalatok leszűrése.

A meglévő gyakorlatra és jogszabályi környezetre építve a Fenntartható Városi Mobilitási Terv alapvető tulajdonsága:

- Hosszú távú kitekintés és világos megvalósítási terv;
- Konzultációra alapuló;
- Az összes közlekedési ág kiegyensúlyozott és integrált fejlesztése;
- Horizontális és vertikális integráció;
- A jelenlegi és jövőbeli teljesítményértékelése;
- Folyamatos értékelés, kiértékelés és helyzetjelentés;
- Az externális költségek figyelembevétele minden közlekedési ágnál.

HOSSZÚ TÁVÚ JÖVŐKÉP

Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv nagy távlatban tekint az egész városi agglomeráció közlekedésfejlesztésére, magába foglalva minden közlekedési módot, legyen az közösségi vagy magán, utas vagy teher, jármű vagy gyalogos, mozgó vagy parkoló.

Ennek részeként tartalmaz egy rövid távú megvalósítási tervet, melyben van ütemterv,

költségvetés, és pontosan körülhatárolja a tervben meghatározott intézkedések megvalósításához szükséges hatóköröket és erőforrásokat.

KONZULTÁCIÓN ALAPUL

Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv középpontjában az ember van, és annak közlekedési igényének kielégítése. Átlátható munkafolyamatokra és konzultációra alapul, melyben az ötlet megszületésétől kezdve a terv kidolgozásán át a megvalósítás végéig a lakosokkal és érdekcsoport-képviselőkkel együtt történik a tervezés.

Ez a konzultatív tervezési hozzáállás előfeltétele annak, hogy a lakosság és a különböző érdekcsoportok képviselői magukénak érezzék a Fenntartható Városi Mobilitási Tervet, és az általa felvázolt intézkedéscsomagot. Végeredményben nagyobb eséllyel kap a terv társadalmi támogatottságot, és ezáltal csökken a döntéshozók által felvállalt kockázat és könnyebbé válik a javasolt intézkedések megvalósítása.

A KÖZLEKEDÉSI MÓDOK KIEGYENSÚLYOZOTT ÉS INTEGRÁLT FEJLESZTÉSE

Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv az összes szóba jöhető közlekedési mód kiegyensúlyozott fejlesztését célozza, miközben a környezetbarátabb közlekedési formák felé kívánja terelni az utas- és áruforgalmat. A terv egy integrált intézkedéscsomagot foglal magában, ezáltal egy költségtaakarókosabb és hatékonyabb módon éri el a kitűzött célokat. Az intézkedéscsomag egyszerre tartalmaz műszaki, promóciós és piaci alapú intézkedéseket és szolgáltatásokat – az infrastrukturális jellegű beruházások mellett.

A következők a legjellemzőbb témakörök egy Fenntartható Városi Mobilitási Tervben: tömegközlekedés, nem motorizált közlekedés (gyaloglás és kerékpározás), intermodalitás, ajtó-tól-ajtóig való eljutás, városi közlekedésbiztonság, mozgó és álló gépkocsi közlekedés, városi szállítmányozás, közlekedésszervezés, valamint Intelligens Közlekedési Rendszerek (ITS).

HORIZONTÁLIS ÉS AND VERTIKÁLIS INTEGRÁCIÓ

Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv kidolgozása és megvalósítása magas szintű együttműködésre épül a kormányzati és hatósági szervek különböző szintjei között.

Az integrált tervezés és megvalósítás része:

- a) Elkötelezettség a fenntarthatóság elve mellett (azaz a gazdasági fejlődés, társadalmi igazságosság és környezeti minőség szempontjai egyensúlyban legyenek).
- b) Konzultáció és együttműködés a helyi hatóságok különböző osztályai között, hogy a kidolgozott intézkedések összhangban legyenek és erősítsék a kapcsolódó szektorok célkitűzéseit (pl. területhasználat és területi tervezés, szociális szolgáltatások, egészségügy, energetika, oktatás, jogszabályok betartatása stb.).
- c) Napi szintű információcsere a kormányzati hierarchia egyéb szintjeivel (pl. kerületek, főváros, agglomeráció, térség, országos szint).
- d) Koordináció a szomszédos városi és kertvárosi területek hatóságaival (azaz a jellemző munkabajjárású szakaszon alapuló teljes "funkcionális város" lefedése).



A JELENLEGI ÉS JÖVŐBELI TELJESÍTMÉNY ÉRTÉKELÉSE

Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv a rövid távú célkitűzéseket tükröző mérhető irányszámokra épül és összhangban van a fenntartható fejlesztési stratégia közlekedéssel kapcsolatos célkitűzéseivel.

Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv mindenekelőtt számba veszi az adott városi mobilitási rendszer jelenlegi és prognosztizált teljesítményét. Részletesen foglalkozik a jelenlegi helyzet leírásával és számszerűsítésével, hogy a jövőbeli változásokat megbízhatóan lehessen mihez viszonyítani.

A helyzetelemzés része a jelenlegi tervezési és végrehajtási intézményrendszer bemutatása. Megfelelő indikátorokat kell kiválasztani, hogy a

jelenlegi városi mobilitási rendszer aktuális állapotát objektíven lehessen leírni.

Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv olyan teljesítménycélokat határoz meg, amelyek a városi környezet aktuális helyzetét tükrözik az állapotelemzés alapján, azonban a terv célkitűzéseivel összhangban egyben ambíciózusak is.

Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv mérhető irányszámokat tűz ki, melyek a kiindulási helyzet és a rendelkezésre álló erőforrások reális felmérésén alapulnak.

Konkrét indikátorok segítségével pedig mérhető az irányszám felé tett előrehaladás.



FOLYAMATOS ÉRTÉKELÉS, KIÉRTÉKELÉS ÉS HELYZETJELENTÉS

Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv végrehajtása folyamatos értékelés alatt van. A terv célkitűzései felé tett előrehaladás és a kitűzött irányszámok teljesítését rendszeresen értékelni kell a kidolgozott indikátorok segítségével. És hogy mindez lehetővé váljon, lépéseket kell tenni az ehhez szükséges adatok és statisztikák megfelelő időben való elérésére.

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv és annak végrehajtásának felülvizsgálata szükségessé teheti az irányszámok módosítását, és szükség esetén a korrekciók megtételét.

Az Monitoring Jelentés transzparens és átlátható kell legyen biztosítva a lakosság és az egyes érdekcsoportok képviselőinek tájékoztatását a Fenntartható Városi Mobilitási Terv kidolgozásában és megvalósításában tett előrelépésről.

AZ EXTERNÁLIS KÖLTSÉGEK FIGYELEMBE VÉTELE MINDEN KÖZLEKEDÉSI ÁGNÁL

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv szerves része az összes közlekedési ágra vonatkozó költség-haszon elemzés. Fontos, hogy ez vegye figyelembe a tágabb társadalmi költségeket és hasznokat – ágazatok között is – hogy jól megválasztott intézkedéseket lehessen hozni.

ELŐNYÖK

Az önkormányzatok számára tervező szakemberek gyakran szembesülnek azzal a kihívással, hogy miképp győzzék meg a döntéshozókat a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek hozzáadott értékéről. Ezt segítőként itt következnek tíz fő érv:

1. JAVÍTJA AZ ÉLETMINŐSÉGET

Széleskörű tapasztalati tény, hogy a fenntartható városi mobilitástervezés növeli a városlakók életminőségét. A Fenntartható Városi Mobilitási Tervben részletezett, jól koordinált intézkedések számos haszonnal járnak, így például színvonalasabb közterületek, jobb közlekedésbiztonság, jobb egészségügyi helyzet, és kisebb levegő- és zajszennyezés.

2. KÖLTSÉGMEGTAKARÍTÁS – GAZDASÁGI HASZNOK

A közlekedés a helyi gazdaság egyik alappillére. Egy egészségesebb környezet és kevesebb forgalmi torlódás tartósan csökkenti a helyi közösségre háruló költségeket és új vállalkozásokat vonz. Nemzetközi és országos szinten is versenyben állnak egymással a városi térségek, így egy jól szervezett és fenntartható város vonzóbbá válik a befektetők számára is. Egy fenntartható város egyértelműen kedvezőbb befektetési környezet, mint egy olyan, ahol nincs progresszív mobilitástervezés.

3. JOBB EGÉSZSÉG ÉS KÖRNYEZET

A fenntarthatóbb közlekedési szokásokból közvetlenül következik a kisebb levegő- és zajszennyezés. A több testmozgás (azaz gyaloglás és kerékpározás) az adott pontba való eljutás hasznán túl jót tesz az egészségnek. Közép- és hosszú távon nézve egy városnak egyértelműen megéri a levegőszennyezés- és zajcsökkentésbe fektetnie. És természetesen a városok aktív közreműködése nélkül nem beszélhetünk a közlekedési szektor CO₂ kibocsájtásának csökkentéséről sem. A fenntartható városi mobilitástervezés a klímavédelem szerves része.

4. SZEMÉLYRESZABOTT KÖZLEKEDÉSI MEGOLDÁSOK

A fenntartható városi mobilitástervezés kiváló eszköz a multimodális, ajtótól ajtóig való közlekedési megoldások kidolgozására. A különböző szolgáltatók

munkájának összehangolásával hatékonyan tudja kiszolgálni a lakosság és a vállalkozók igényeit.

5. HATÉKONYABBAN HASZNÁLJA FEL A RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ SZŰKÖS ERŐFORRÁSOKAT

Napjainkban, amikor a pénzügyi erőforrások a szokottnál is szűkebbek, hatványozottan fontos, hogy a legköltséghatékonyabb megoldások kerüljenek megvalósításra. A fenntartható városi mobilitástervezés a közúti infrastruktúra fejlesztése helyett egy kiegyensúlyozott intézkedéscsomagban gondolkodik, melynek részük a mérsékelt költségvonzatú közlekedésszervezési intézkedések is.

A szennyező fizet elvének érvényesítésével további bevételi forrásokat is lehet szerezni, és ezekből finanszírozni az autós közlekedés alternatíváit.

6. TÁRSADALMI TÁMOGATÁS MEGSZERZÉSE

Az érdekcsoportok és a lakosság bevonása a fenntartható városi mobilitási tervek egyik alapkritériuma. Egy olyan önkormányzat, mely szemlátomást kíváncsi a városlakók véleményére és igényére, és amelyik komolyan is veszi a társadalmi támogatás megszerzését, sokkal nagyobb eséllyel fog magas legitimitást élvezni, és ezáltal elébe menni az ellentmondásos intézkedések megvalósításával kapcsolatos ellenállásnak.

7. JOBB MINŐSÉGŰ TERVEK

A tervezők – különösen akik alapvetően csak infrastruktúra fejlesztésben gondolkodnak – jobban megérthetik a különböző rétegek közlekedési igényeit, ha erről egy korai stádiumban kapnak visszajelzést. Az egyes érdekcsoportok sokszor meglepően hatékony megoldásokat tudnak javasolni, mivel saját bőrükön tapasztalják az adott problémát. Egy integrált és interdiszciplináris tervezési megközelítés (melyben különböző ügyosztályok adják össze szaktudásukat) könnyebbé teszi a közlekedési terv tágabb összefüggésekbe való illesztését. Így érhető el az összes közlekedési ág összehangolt fejlesztése, és a környezetbarát ágak felé való átrendeződés, mindenki hasznára.

8. JOGSZABÁLYI KÖTELEZETTSÉGEK KÖNNYEBB TELJESÍTÉSE

A városoknak sok, néha egymással versengő jogi kötelezettségnek kell megfelelniük. A levegőminőség javítása és a zajterhelés csökkentése csak két példa a

számos országos és EU szintű elvárás közül. A Fenntartható Városi Mobilitási Terv keretében egyetlen átfogó stratégiával hatékony választ lehet adni számos kötelezettségre.

9. TÉRSÉGI ÉS SZAKMAI EGYÜTTMŰKÖDÉS

A városi közlekedési problémák gyakran túllépik az adminisztratív határokat, különböző szakpolitikai területekre terjednek ki, vagy jópár illetékes hivatalhoz és ügyosztályhoz tartoznak. A fenntartható városi mobilitástervezés viszont "funkcionális városban" gondolkodik, melynek szerves része az agglomerációs, országos és nemzetközi közlekedési hálózathoz való kapcsolódás. Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv elindítása egy új tervezési kultúrát hoz magával, ahol ezen "funkcionális város" különböző (ön)kormányzati szervei és ágazati

szakemberei egy asztalhoz ülnek. Ez az együttműködésen alapuló tervezési kultúra pedig nagymértékben megkönnyíti a sok szállal kapcsolódó városi közlekedési rendszerek megújítását.

10. KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK ÚJ RAGONDOLÁSA

Mint azt sok város példája mutatja, a folyamatosan napirenden levő fenntartható városi közlekedésfejlesztés végeredménye egy, a többség véleménye által osztott közös cél. Egy olyan közös cél, melyben egyetértenek a jelentősebb politikai erők, és egyaránt támogatja az intézményrendszer és a városlakók. Egy stabil, választási ciklusokon túlmutató konszenzus, mely a hosszú távú előnyök fényében fel tudja vállalni az ellentmondásos intézkedések megtételét is.



HOGYAN KÉSZÜLT EZ AZ ÚTMUTATÓ

Ez az Útmutató az Európai Bizottság és az EU Versenyügyi és Innovációs Intézetének (EACI) megbízásából 2010. májusa és 2013. augusztusa között végzett munka eredménye. A cél a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek elterjesztésének elősegítése volt Európában, szakmai támogatás, valamint figyelemfelkeltő és oktatási programok segítségével.

Az Útmutató készítése a rendelkezésre álló háttéranyagok tanulmányozása és külső szakértők véleményén alapul:

- Korábbi kutatási eredmények és útmutatók (pl. SUTP szakértői csoport jelentése 2004, PILOT és BUSTRIP projektek).
- A helyi közlekedési tervek készítését segítő nemzeti és regionális útmutatók, különösen az angliai Helyi Közlekedési Tervek Útmutató (második és harmadik kiadás) valamint a francia Városi Mobilitási Tervek útmutató és értékelési kiadványai. Majd 31 országban feltérképezték a fenntartható városi mobilitási tervek aktuális

helyzetét, beleértve 28 EU tagállamot, Izlandot, Lichtensteint és Norvégiát.

- Igényfelmérést készítettek 26 országban 49 érdekcsoport-képviselő és szakértő megkérdezésével.
- 2010. és 2013. között öt konzultációs kerekasztalt szerveztek Fenntartható Városi Mobilitási Tervekről, mely épített az ezt megelőzően a SUMP Szakértői Csoport és a PILOT projekt által szervezett konzultációk eredményére is. Összesen 26 országból 168 résztvevő vett részt ezeken a fórumokon.
- A 2011-es első kiadás után 2013. januárjában és februárjában tartott on-line konzultáció alapján az Útmutató frissítésre került.
- Számos javaslatot érkezett szakpolitikusoktól, tervezőktől, a felsőoktatási intézményektől és egyéb szakemberektől, a 2010. és 2013. között Európa minden szegletében megrendezett promóciós és oktatási programok során.

Összefoglalva tehát ez az Útmutató igen gondos kutatás és konzultációs folyamat eredménye. Az E Függelékben megtalálhatja a munkát segítő szakértők listáját.

A jelen dokumentum valamint sok más háttéranyag megtalálható a www.mobilityplans.eu honlapon.



MÁSODIK RÉSZ - A FOLYAMAT

Ez az Útmutató a városi közlekedési szakembereknek és egyéb érdekcsoport-képviselőknek szól, akik valamilyen formában részt vesznek a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozásában és megvalósításában.

Ez az Útmutató leírja a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozásához szükséges folyamatot, ami 11 fő szakaszból és 32 tevékenységből áll. Ezekre a megszokott tervezési kör részeként érdemes tekinteni, és abba fokozatosan beilleszteni.

Minden egyes fő szakasszal és a kapcsolódó tevékenységgel részletesen foglalkozunk ebben a dokumentumban. Ezek többek között:

- Az adott tevékenység célja, az azt életre hívó alapvető mozgatórugók, a vele megoldandó feladatok, és a kérdések melyekre választ keresünk;
- A végrehajtandó tevékenység részletes célkitűzései;
- A főbb végrehajtandó feladatok;
- Az elengedhetetlen követelményeken túlmutató tevékenységek részletezése azon városok és térségek számára, melyek már előrehaladottabb szinten vannak a városi mobilitástervezésben;
- Időzítés és összehangolás egyéb tevékenységekkel, valamint
- A főbb mérföldkövek felsorolása.

Fontos hangsúlyozni, hogy a különböző tevékenységek időzítése inkább logikai mint időrendi sorban van. A gyakorlatban az egyes tevékenységek párhuzamosan is futhatnak, vagy visszacsatolási körök is kerülhetnek közéjük. Az „Időzítés és összehangolás” című fejezetben foglalkozunk minden

egy-egy tevékenység legfontosabb idevágó jellemzőjével.

A következő oldalon láthatja a tervezési kör sémáját, utána pedig részletezzük a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek készítéséhez és megvalósításához szükséges összes lépést.

Az Útmutató tartalmaz továbbá esettanulmányokat, segédanyagokat és referenciákat is.

Az esettanulmányok Európa minden tájáról valók. Ezek nem feltétlenül elégítik ki a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek minden aspektusát, ahogyan azt itt tárgyaljuk. Ettől függetlenül azonban jól illusztrálják az egyes lépéseket (pl. a lakosság bevonását a különböző intézkedések tervezésekor).

A lényeg, hogy ezekkel a példákkal szemléltetni szeretnénk, hogy sokféle követendő tervezési gyakorlat lehetséges az eltérő földrajzi vagy gazdasági-társadalmi környezet szerint. Sok ezek közül a tervezési gyakorlat magasan fejlett formáját illusztrálja. Ezeken felül további példákat is találhat a www.mobilityplans.eu vagy a www.eltis.org honlapon.

Ezen Útmutató készítésekor Európa minden részén konzultációra került sor városi közlekedési szakértőkkel, így az igen sok véleményt tükröz. A gyakorlati alkalmazás során azonban természetesen a helyi körülmények figyelembe vételével kell alkalmazni azt és ezért a gyakorlat eltérhet az itt leírtaktól. Éppen ezért ez a kiadványban nem is bocsátkozik műszaki részletekbe, hanem főleg a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek készítésének folyamatával és megvalósításával foglalkozik.

A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV TERVEZÉSI CIKLUSA



LÉPÉSEK ÉS TEVÉKENYSÉGEK

Kiindulópont: “Javítani szeretnénk lakosaink életminőségét és a rendelkezésükre álló közlekedési megoldásokat!”

A kezdetektől fogva egyértelművé kell tenni, hogy a fenntartható városi közlekedés és mobilitás nem önmagában álló cél, hanem olyan magasabb rendű célok megvalósulásához járul hozzá, mint a lakosok jobb életminősége. A Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozásánál ez kell legyen a kiindulópont. A nemzeti sajátosságtól függően, a jogi kötelezettség is lehet egy hajtóerő.

Mindazonáltal, ahhoz, hogy egy ténylegesen fenntartható és hatékony terv jöjjön létre valódi elkötelezettség szükséges a készítőik részéről. Amennyiben helyi szinten nincs “bajnoka” a témának, igen nehéz feladat lehet meggyőzni a megfelelő döntéshozót a Fenntartható Városi Mobilitási Terv létrehozásának támogatásáról.

Ehhez megfelelő érvek szükségesek. Kiindulópontként felvázolhatók azok a kihívások és problémák, amelyekkel szembe kell néznie a városnak, ha semmi sem változik illetve hangsúlyozhatók azok az előnyök, amelyeket a Fenntartható Városi Mobilitási Terv hozhat és természetesen kiemelhető, hogy ezekre a választópolgárok emlékezni fognak (példaként más városok is említhetők). Ez utóbbi persze nem mindig egyszerű, mivel a Fenntartható Városi Mobilitási Terv teljes hatása csak hosszabb távon érezhető, amely túlnyúlik a választási ciklusokon.

Ilyenkor javasolható a gyorsan eredményt hozó megoldások beépítése a tervbe, amelyek pozitív reakciókat válthatnak ki a választókból és más érintettekből már rövid távon is.



1. LÉPÉS: A SIKERES TERVHEZ SZÜKSÉGES KÉPESSÉGEK MEGHATÁROZÁSA

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítése előtt szükséges felmérni a sikeres tervkészítéshez szükséges erőforrások meglétét. Ezen külső és belső tényezők együttesen határozzák meg a terv elkészítésének és azt követő végrehajtásának keretét.

A következőkben bemutatjuk a Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítésének menetét előkészítő alapvető tevékenységeket.

1.1. TEVÉKENYSÉG: ELKÖTELEZETTSÉG A FENNTARTHATÓ MOBILITÁS ALAPELVEI IRÁNT

INDOKLÁS

Egy városi közlekedési tervet csak abban az esetben nevezhetünk fenntarthatónak, ha az figyelembe veszi bizonyos gazdasági, környezeti és szociális szempontokat. A fenntarthatósági alapelvek megértése és azok iránti elkötelezettség alapfeltétele annak, hogy a Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítésének folyamata stratégiai szinten történhessen.

CÉLOK

- Biztosítani azt, hogy az alapvető fenntarthatósági elvek a tervezési folyamat egésze során figyelembe vételre kerüljenek.
- Közös álláspont kialakítása arról, hogy mit takar a “fenntartható városi mobilitás” fogalma.
- Minden olyan, a közlekedésen és mobilitáson túlmutató szempont figyelembe vétele a Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítése során, amely biztosítja azt, hogy az egy valóban fenntarthatósági szemléletű anyag legyen.

FELADATOK

- Szükséges megvizsgálni, hogy a fenntarthatósági elvek milyen mértékben vannak jelen az Önök településének / régiójának közlekedésre és mobilitásra vonatkozó terveiben, stratégiáiban (jövőkép; helyi fenntarthatósági program), ilyen lehet pl. egy barnamezős beruházásokat előtérbe helyező földhasználati rendelkezés.
- A helyi döntéshozók és a legfontosabb érdekelt felek körében szükséges felmérni, hogy az egyes szakpolitikákban milyen mértékben jelennek meg napjaink fenntarthatósági elvei.
- Kiindulópontként, igyekezzünk elfogadtatni általános álláspontként, hogy a Fenntartható Városi Mobilitási Terv alapjai a fenntarthatósági elvek lesznek.

A SZÜKSÉGES LÉPÉSEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- A fenntartható városi mobilitás melletti elkötelezettség megerősítése a Polgármesterek Szövetségéhez és/vagy a CIVITAS Fórumhoz való csatlakozással (ld. még a következő oldalon).
- Biztosítjuk, hogy a szolgáltatáshoz és az infrastruktúrához való hozzáférés (mobilitás) és maga a forgalom/közlekedés egyértelműen elkülönüljön. Az előbbi maga a cél, a tevékenységek tárgya, míg az utóbbi ennek tényleges realizálása. Általános elvként megfogalmazható, hogy a cél minél jobb hozzáférés biztosítása, minél kisebb forgalommal. (Tehát kevesebb erőforrás, kisebb költség, kevesebb üzemanyag, kisebb mértékű szennyezés, kevesebb baleset stb.)

IDŐBELI TERVEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Elkötelezettség már a tervezési folyamat kezdetén.
- A fenntarthatósági elvek érvényesítése az egész tervezési folyamatsorán.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A fenntarthatósági elveknek a városi mobilitásra vonatkozó meglévő önkormányzati dokumentumokban való megjelenését vizsgáló felmérés elkészült.
- ✓ A kulcsfontosságú résztvevők elfogadták a fenntarthatósági elveket.

PÉLDÁK

CIVITAS FÓRUM HÁLÓZAT

Jelenleg 216 tagja van a CIVITAS Fórum Hálózatnak. Azaz ennyi város írta alá az ebbe való belépést jelentő CIVITAS Nyilatkozatot. A CIVITAS Fórum nyitott minden olyan város számára, amely szeretné előnyben részesíteni a tisztább városi közlekedési módokat ezek integrációját segítő intézkedésekkel. A résztvevő városok vállalják, hogy ambiciózus integrált városi közlekedési stratégiákat dolgoznak ki, melyek célja:

- a közlekedési módok közötti megoszlás jelentős mértékű elmozdítása a fenntarthatóság irányába;

- integrált megközelítés alkalmazása, azaz a CIVITAS útmutatások és eszközök közül a lehető legtöbb érvényesítése szakpolitikákban.

Ezt az elkötelezettséget politikai támogatás kell kísérje, azaz a CIVITAS Fórum Nyilatkozatot legalább egy, megfelelő mandátummal rendelkező helyi politikusnak alá kell írnia.

Részletek: [hKp://civitas.eu/cms_network.phtml?id=371](http://civitas.eu/cms_network.phtml?id=371)

POLGÁRMESTEREK SZÖVETSÉGE

Az Európai Unió (EU) globális szinten vezető szerepet vállal a klímaváltozás elleni harcban, elsődleges célként megjelölve azt. Az Energia és Klíma jogalkotási csomagjában megfogalmazott ambiciózus célok szerint a tagállamoknak 2020-ra 20%-al kell csökkenteniük szén-dioxid kibocsátásukat. A Polgármesterek Szövetségének aláíró felei mindehhez azzal járulnak hozzá, hogy ezen célt meghaladó csökkentést vállalnak, amelyet Fenntartható Energia Akciótervük végrehajtásával érnek el.

Részletek: www.eumayors.eu

A FOLYÓK ÖSSZEKÖTNEK: FŐVÁROSOK EGY HAJÓBAN

Öt európai főváros, Brüsszel, Berlin, Budapest, Párizs és Bécs és három folyami kikötőváros írta alá "A folyók összekötnek: fővárosok egy hajóban" elnevezésű nyilatkozatot. A dokumentumcélja, hogy elősegítse az EU azon törekvését, hogy a nagyobb városokban 2030-ra szén-dioxid kibocsátás-mentesen valósuljon meg a városi logisztika. 2011 márciusában, az olaszországi Pisa városa is csatlakozott a kezdeményezéshez.

Részletek a C mellékletben találhatóak



1.2. TEVÉKENYSÉG: A HAZAI / REGIONÁLIS KERETEK HATÁSAINAK ÉRTÉKELÉSE

INDOKLÁS

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv a városi mobilitásra agglomerációs szinten vonatkozik. Emellett természetesen egy regionális és nemzeti keretbe illeszkedik. Ez jelentheti a jogszabályokat, a támogatási lehetőségeket, terület- és közlekedésfejlesztési stratégiákat (pl. országos közlekedéspolitika). A lehetőségek teljes kihasználása érdekében, valamint a magasabb szintű dokumentumokkal való későbbi konfliktusok elkerülése érdekében kiemelkedő fontosságú a regionális és nemzeti szintű tervek hatásainak kiértékelése.

CÉLOK

- A Fenntartható Városi Mobilitási Terv szempontjából releváns regionális, nemzeti és európai szintű dokumentumok beazonosítása.
- Pontos meghatározása annak, hogy a regionális, nemzeti európai keret hogyan fogja befolyásolni a fenntartható városi mobilitás tervezési folyamatát és az abba bekerülő intézkedéseket.

FELADATOK

- Azonosítás, dokumentálás és értékelés:
 - Fenntartható Városi Mobilitási Tervekre vonatkozó előírások, útmutatók (amennyiben léteznek)
 - Fenntartható Városi Mobilitási Tervekre vonatkozó regionális/ nemzeti szintű támogatási kritériumok
 - Magasabb szintű tervek, stratégiák, fejlesztési célok, amelyek befolyással lehetnek a Fenntartható Városi Mobilitási Tervre. Például a közútkezelők útépitési, felújítási tervei ellentétesek lehetnek a Fenntartható Városi Mobilitási Terv céljaival, mivel autózásra biztathatják a lakosokat. A Fenntartható Városi Mobilitási Tervnek mindezt figyelembe kell vennie.
 - A magasabb politikai szint hatása a Fenntartható Városi Mobilitási Terv tervezésére és a felelősségi körökre.
 - Azon előírások vagy kezdeményezések amelyek a különböző tervek koordinációjára vonatkoznak, pl. a helyi és regionális

földhasználati szabályozások, azok új épületekre, ipari parkokra vonatkozó részei jelentős hatással lehetnek a mobilitásra.

- Összefoglaló anyag készítése a releváns regionális/nemzeti anyagokról, javaslatokkal arra nézve, hogy ezeket, hogyan kezelje A Fenntartható Városi Mobilitási Terv.

IDŐBELI TERVEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A tervezési folyamat kezdetén, néhány héatalatt.
- A releváns eredményeket az egész tervezési folyamat során figyelembe kell venni, elsősorban a tervezés folyamatának és a terv hatályának meghatározásakor (2. Lépés).

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A vonatkozó nemzeti és regionális szintű dokumentumok elemzése megtörtént, eredményekről összefoglaló elkészült.
- ✓ A regionális és nemzeti háttérből adódó lehetőségek és potenciális konfliktusok beazonosításra kerültek.



PÉLDA

FRANCIAORSZÁG: NEMZETI SZINTŰ TERVEZÉS

Az első Fenntartható Városi Mobilitási Tervek (Plans de Déplacements Urbains – PDU) Franciaországban az 1982 decemberében elfogadott Belföldi Közlekedési Törvény (Loi des transports intérieurs – LOTI) után születtek. Ez a jogszabály előírta a PDU-k célkitűzéseit, általános céljait és irányvonalait. Egy PDU célkitűzése a fenntarthatósági egyensúly biztosítása a mobilitási igény és a hozzáférésközött, a környezet és az egészség védelmének figyelembe vételével. Az 1996 decemberében elfogadott Levegőtisztaságra és racionális energiahasználatra vonatkozó törvény (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie- LAURE) minden 100 000 lakosnál nagyobb agglomeráció számára kötelezővé tette PDU készítését.

Részletek a C mellékletben találhatóak

13. TEVÉKENYSÉG: ÖNÉRTÉKELÉS

INDOKLÁS

A tervezési folyamat kezdetén szükséges azonosítani szervezetük jelenlegi tervezési gyakorlatának erősségeit és gyengeségeit és pontosan feltérképezni egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítéséhez rendelkezésre álló potenciált. Az értékelés meg kell határozza, hogy a jelenlegi tervezési gyakorlat mennyire rendelhető hozzá a jelen dokumentumban felvázolt tevékenységekhez és azonosítani kell a tervezési folyamatot előmozdító illetve az azt esetlegesen akadályozó tényezőket. Mindez segít elhelyezni a tervezési folyamatot a saját helyi környezetbe.

CÉLOK

- Pontos és őszinte értékelés készítése a jelenlegi helyi tervezési gyakorlat erősségeiről, gyengeségeiről és lehetőségeiről, a Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítésének szempontjából. (pl. politika, szervezeti, jogi háttér).
- Egy speciális, a helyi sajátosságoknak megfelelő Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítését célzó tervezési folyamat meghatározása.

FELADATOK

- A jelenlegi, helyi közlekedéstervezési folyamat lépéseinek és tevékenységeinek elemzése. Ehhez felhasználható a jelen dokumentum, megvizsgálható, hogy az itt felsorolt Lépések és Tevékenységek jelen vannak-e a település vagy régió jelenlegi gyakorlatában (teljes mértékben vagy csak részben vagy egyáltalán nem). Ezáltal azonosíthatók azok a hiányosságok, amelyekre az új terv készítésekor már figyelemmel kell lenni.
- Az adott városi agglomerációban a tervezési folyamatot előmozdító és az azt akadályozó tényezők azonosítása és elemzése.
 - Szükséges a szervezeti, jogi és pénzügyi akadályok meghatározása, amelyek az egész tervezési folyamatot befolyásolhatják (pl. a buszközlekedést biztosító társaság magáncég, vagy esetleg egy másik kormányzati szint ellenőrzése alatt áll?)
 - A tervezés során esetleg jelentkező akadályozó tényezők felmérése (pl. a terv

elkészítésébe és végrehajtásába bevonandó osztályok közötti koordináció, kommunikáció).

- A Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítését és végrehajtását előmozdító tényezők azonosítása.
- Meg kell történnjen a közlekedéspolitikával kapcsolatos szociális szempontok értékelése. Szempontok: közösségi érdekek; veszélyeztetett csoportok, mint a gyerekek, idősek, korlátozott mobilitású emberek, kisebbségek, szegények stb. A nemek közti egyenlőség kérdését szintén meg kell vizsgálni. Fontoskérdések:
 - Biztosít-e a közlekedési rendszer egyenlő hozzáférési lehetőségeket, megfizethető-e és elérhető-e (vagy egyéb opciók biztosítják-e mindezt)?
 - A közlekedéssel kapcsolatos intézkedések elősegítik-e a foglalkoztatást és egy befogadó munkaerőpiac kialakítását?
- A tervezési folyamatok és előírások javítása érdekében egy őszinte önértékelést szükséges végrehajtani. Az eredményt nem feltétlenül szükséges nyilvánosságra hozni.

A SZÜKSÉGES TEVÉKENYSÉGEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- Szakmai konzultációs módszertan alkalmazása külső szakértő segítségével.
- Minőségbiztosítási rendszer alkalmazása.

IDŐBELI TERVEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A tervezési folyamat kezdetén, az eredmények alapján a helyi sajátosságokra szabott fenntartható városi mobilitási tervezési folyamat kialakításához (ld. még 2.4 tevékenység: Munkaterv és menedzsment struktúra kialakítása).

- Kapcsolódás az 1.4-es tevékenységhez: A rendelkezésre álló erőforrások vizsgálata.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A megfelelő önértékelés végrehajtva.
- ✓ A Fenntartható Városi Mobilitási Terv kialakításának gyengeségei és erősségei feltérképezésre kerültek.
- ✓ A helyi tervezési folyamat optimalizálását célzandó az eredmények összefoglalásra kerültek.

PÉLDÁK

KOPRIVNICA, HORVÁTORSZÁG: A GYENGESÉGEK ÁTHIDALÁSA ÉRDEKÉBEN AZ ERŐSSÉGEK AZONOSÍTÁSA ÉS HANGSÚLYOZÁSA

Koprivnica városa a kerékpározás és a gyaloglás népszerűsítése előtt egy részletes helyzetelemzést végzett. Ez magában foglalt egy önértékelést, egy széleskörű konzultációt valamint egy felmérést a lakosság körében

Részletek a C mellékletben találhatók

A BUSTRIP SZAKMAI KONZULTÁCIÓS MÓDSZERTAN

Az INTERREG IIIB (Baltic Sea Region) keretében megvalósult BUSTRIP projekt (Fenntartható városi közlekedés a Baltikumban – tervezés és megvalósítás) kifejlesztésre került egy módszertan a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek elkészítésének és végrehajtásának támogatására. A város saját önértékelésére építve a BUSTRIP más városok szakértőivel végeztet értékelést egy 3-5 napos látogatás keretében, amikor is interjúkat készítenek a helyi érintettekkel, érdekképviselőkkel, politikusokkal, köztisztviselőkkel.

Részletek a C mellékletben találhatók

ESZKÖZÖK

ÖNÉRTÉKELÉSI MÓDSZERTANOK

BELSŐ ÉRTEKEZLETEK ÉS FELÜLVIZSGÁLATOK

Egy önértékelés akár olyan egyszerűen is történhet, hogy a tervezési folyamatban résztvevők összeülnek és megvitatják a meglévő gyakorlat erősségeit és gyengeségeit, valamint javasolataikat. Egy külső moderátor segítheti mindezt. Igény esetén mindez egy teljes SWOT analízissel is kiegészíthető. Ezt a módszertant használta az Egyesült Királyságban Derbyshire Megyei Tanácsa a helyi közlekedéstervezési gyakorlat újragondolására és a más tervezési területen jelentkező változások beépítésére

SAKMAI KONZULTÁCIÓ

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv tervezési környezetének értékelésére egy másik módszer lehet a szakmai konzultáció. Ebben az esetben egy vagy több fenntartható városi közlekedéstervezéssel foglalkozó szakértő tekinti át a helyzetet mielőtt a város elkészíti Fenntartható Városi Mobilitási Tervét. A szakértő értékelheti a tervezési folyamat minőségét, a meglévő szervezeti kereteket és összevetheti azok eredményeit a jelenlegi legjobb gyakorlatokkal, ezáltal adva visszajelzést a városnak arról, hogy mit tett, mit ért el eddig és hogyan készítse el Fenntartható Városi Mobilitási Tervét. Gent és Ljubljana önkormányzata ilyen szakértőket alkalmazott, hogy értékeljék amit eddig elért a város és javaslatokat tegyenek, hogy hogyan teljesíthetnének jobban Fenntartható Városi Mobilitási Tervük kapcsán. (ld. még a BUSTRIP projekt példáját.)

MINŐSÉGBIZTOSÍTÁSI RENDSZER ÉS A CÍMKÉZÉS HASZNÁLATA

A minőségbiztosítási rendszerek szervezeti folyamatok értékelésére és azok javítására tervezett rendszerek. Amennyiben egy meghatározott szervezeti minőségi szint elérésre kerül, az adott intézmény igazolást vagy címkét kap erről. A legismertebb minőségbiztosítási rendszer az ISO 9001-es szabvány, amely eredetileg ipari üzemek minősítésére lett kidolgozva így elsősorban termelési folyamatokra vonatkozik.

Fenntartható városi mobilitás szempontjából relevánsabb a Közös Értékelési Keret, ami minden EU tagállamban ingyenesen elérhető és elsősorban a közsféra számára készült.

Végül meg kell említeni azokat a minőségbiztosítási rendszereket amelyek a fenntartható mobilitás különböző aspektusaival foglalkoznak: a BYPAD rendszer a kerékpározásra (www.bypad.org), a MaxQ a mobilitásmenedzsmentre (www.epomm.eu). A svéd Lund városban a MaxQ módszert alkalmazták az igen jól ismert Fenntartható Városi Mobilitási Tervük (LundMaTs) részét képező mobilitásmenedzsment programjuk javítására.

A város teljes fenntartható mobilitás programját értékelő módszertanok kerültek kifejlesztésre a különböző IEE STEER projektek keretében: Ecomobility SHIFT (www.ecomobility.org/shift/), QUEST (www.questproject.eu/), ADVANCE (eu-advance.eu/).

Forrás: Tom Rye, Lund University

14. TEVÉKENYSÉG: A RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ ERŐFORRÁSOK VIZSGÁLATA

INDOKLÁS

Az önértékeléshez szorosan kapcsolódó kérdés a Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítéséhez és végrehajtásához szükséges erőforrások megléte. Ez jelenti az emberi erőforrásokat (munkaerő és megfelelő szakértelem) és a pénzügyi forrásokat is. Megfelelő erőforrások nélkül a nem lehetséges a tervezés. Az önkormányzatok többségénél a Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítéséhez szükséges szakértelem vagy nincs teljes mértékben jelent vagy a kapacitás nem elegendő. Ebben az esetben általános gyakorlat egyes konkrét feladatokhoz külső szakértő bevonása, de legalább annyira fontos a saját humán erőforrás képzése és az egyéb felekkel való hosszú távú együttműködés is.

A cél tehát a pillanatnyi szükséglet lefedése alvállalkozóval és egyben a fenntartható városi mobilitás tervezésével kapcsolatos, szervezetten belüli szakértelem fejlesztése és megtartása.

CÉLOK

- A Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítéséhez szükséges szakértelem meglétének biztosítása az önkormányzatnál illetve az egyéb feleknél.
- Rövidtávú szakértelem biztosítása és a kapacitás bővítése a saját szervezetten és a szélesebb szakmai közösség körében.
- A tervezési folyamatra és az intézkedések végrehajtására rendelkezésre álló biztos és potenciális pénzügyi források értékelése.

FELADATOK

- A vezető szervezet és az érintettek körében meglévő szakértelem értékelése. Annak biztosítása, hogy a fenntartható városi mobilitás tervezéséhez szükséges alapvető szakértelem rendelkezésre álljon. Ld. lenti lista.
- Szakértelem menedzsment terv kialakítása, amely tartalmazza a hiányzó szakértelem biztosításának stratégiáját (pl. tréningek, együttműködés, alvállalkozó). Mindezt olyan emberre kell bízni, aki tisztában van a fenntartható városi mobilitás tervezési

folyamatával (ha szükséges egy HR munkatárssal együttműködésben).

- Kerüljön meghatározásra a Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítéséhez szükséges költségvetés és ezt politikai döntés támassza alá.
- Készüljön megközelítő költségvetés az intézkedések végrehajtásáról. A helyi, regionális, nemzeti és EU szintű támogatási lehetőségek is kerüljenek felmérésre. Ez még lehet nagyjából beszült költségvetés, de mindenképp segít reális tervet készíteni.

A SZÜKSÉGES LÉPÉSEKEN TÚL VÁLLALHATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- Együttműködés az illetékes szervezetekkel a szakértelem biztosítása érdekében
- Külső partnerek bevonása (egyetemek, tanácsadó cégek) a szakértelem biztosítása érdekében.
- Új munkaerő felvétele: nagyobb hiány esetén a nem közlekedés specifikus feladatok elvégzésre (pl. marketing) más munkaerő alkalmazásában is gondolkodhatunk. Ez a fajta kreatív gondolkodás új szemléletet is hozhat a tervezési folyamatba, ami a fenntartható városi mobilitásnál alapvető. Ugyancsak kombinálhatók a különböző résztvevők pénzügyi forrásai is (ld. még Aachen példáját lentebb.)

IDŐBELI TERVEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

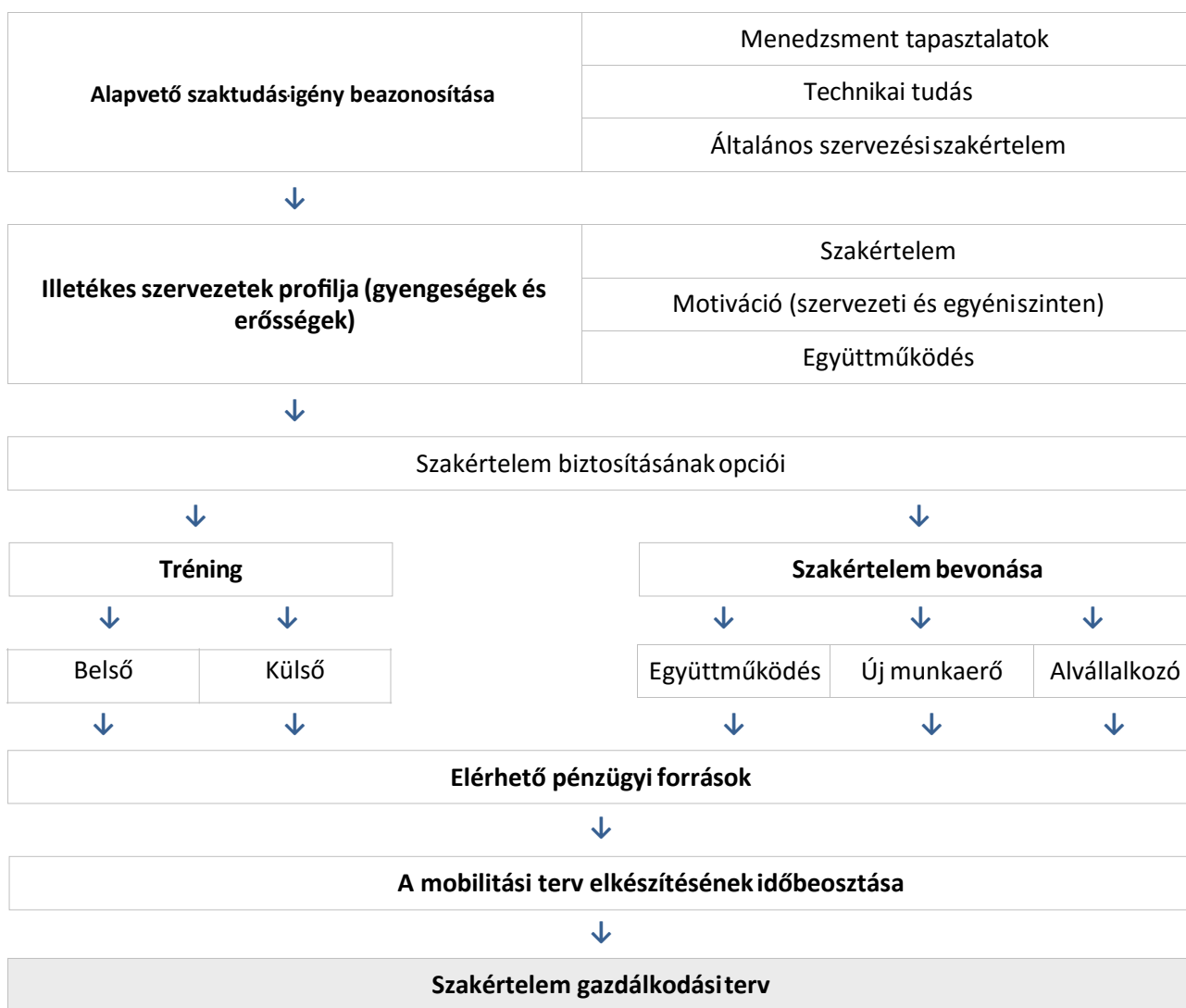
- Ez fontos a folyamat kezdetétől fogva, hiszen ez alapvető fontosságú a tervezést tényleges végző csapat összeállításánál

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A tervezési folyamathoz szükséges szakértelem és pénzügyi forrás elemzésre került.
- ✓ Szakértelem menedzsment terv elkészült.
- ✓ A fenntartható városi mobilitás tervezéséhez szükséges költségvetés politikai döntéssel jóváhagyásra került.
- ✓ Az intézkedések végrehajtásának vázlatos költségvetése elkészült.

A FELADATOK

EMBERI ERŐFORRÁS GAZDÁLKODÁS



Az ábra a PILOT projekt alapján készült, www.pilottransport.org/

A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁS TERVEZÉSÉHEZ SZÜKSÉGES ALAPVETŐ SZAKÉRTELEM

Menedzsment tapasztalat (az egész tervezési folyamat során szükséges)	
Projekt menedzsment (beleértve a döntéshozókkal való kapcsolattartást is)	
Adminisztratív menedzsment	
Pénzügyi menedzsment	
Dolgozók koordinálása (beleértve a belső és külső szakértőkből összeálló multidiszciplináris csapatokat is)	
Technikai tudás (az egész folyamat során szükséges)	
Várostervezés és közlekedéstervezés	
Egyéb fontos szektorális szakpolitikák (gazdaságpolitika, szociális- és környezetpolitikák)	
Magasabb szintek szakpolitikáinak ismerete – regionális, nemzeti és EU szint	
Általános szervezési szakértelem (Bizonyos tevékenységek elvégzéséhez szükséges)	Összefüggő elemek/tevékenységek
Érintett felek és lakosságbevonása	2.4-es tevékenység: Megállapodás a munkaterről és az irányítási rendről 4. lépés: Átfogó jövőkép készítése 9.3-as tevékenység: A terv elfogadottságának erősítése 10.2-es tevékenység: Az érintett lakosság tájékoztatása és bevonása
Indikátorok kidolgozása, monitoringja és értékelése	3. lépés: A mobilitási helyzet elemzése és forgatókönyvek felvázolása 5. lépés: Prioritások és mérhető célok meghatározása 8. lépés: Monitoring és értékelés beépítése a tervbe
Adatgyűjtés és-elemzés	3. lépés: A mobilitási helyzet elemzése és forgatókönyvek felvázolása 8. lépés: Monitoring és értékelés beépítése a tervbe
Modell- és forgatókönyvkészítés	3.2-es tevékenység: Forgatókönyvek kidolgozása
PR és marketing	2.4-es tevékenység: Megállapodás a munkaterről és az irányítási rendről 4. lépés: Átfogó jövőkép készítése 9.3-as tevékenység: A terv elfogadottságának erősítése 10.2-es tevékenység: Az érintett lakosság tájékoztatása és bevonása
Könyvelés	2.4-es tevékenység: Megállapodás a munkaterről és az irányítási rendről 7.2-es tevékenység: Cselekvési terv és költségvetés készítése
Beszerezés	7.2-es tevékenység: Cselekvési terv és költségvetés készítése 10.1-es tevékenység: A terv megvalósulásának irányítása

Forrás: 2007-es PILOT kézikönyv (a táblázat kiegészítve), www.pilottransport.org/index.php?id=48

PÉLDÁK

BRISTOL, ANGLIA: A SZAKÉRTELEM MENEDZSELÉSE AZ ÖSSZEVONT HELYI KÖZLEKEDÉSI TERVBEN

A Bristol környéki összevont helyi közlekedési terv készítésében részt vevő önkormányzatok a szaktudás menedzselését, a tréningeket és a multidiszciplináris megközelítést kiemelten fontos tényezőként kezelték a jó minőségű közlekedési tervezés érdekében.

Részletek a C mellékletben találhatóak

ÖREBRO, SVÉDORSZÁG: EGY ÚJ TÍPUSÚ GONDOLKODÁSMÓD NÉPSZERŰSÍTÉSE

Örebro önkormányzata a hivatalon belül egy külön csoportot hozott létre, hogy segítse a Fenntartható Városi Közlekedési Terv végrehajtását, hogy növelje annak elfogadottságát a munkatársak és a politikusok körében. Ezen új, holisztikus gondolkodásmód egy példaként említhető a megfelelő várostervezéssel elérhető autóhasználat csökkentéséről tartott szeminárium.

Részletek a C mellékletben találhatóak

FRANCIAORSZÁG: FELELŐSSÉGI KÖRÖK A PDU-K ESETÉBEN

A Városi Közlekedési Hatóság (AOTU), amely a törvény értelmében felelős a PDU elkészítéséért és végrehajtásáért, gyakran együtt dolgozik több érintett féllel is, úgymint a városi fejlesztési ügynökséggel, tanácsadó cégekkel és regionális közlekedéskutatóközpontokkal (CETE).

Részletek a C mellékletben találhatóak

FRANCIAORSZÁG: A PDU ELKÉSZÍTÉSÉNEK KÖLTSÉGE

Egy PDU elkészítésének költsége igen különböző lehet, függ a komplexitásától, a szükséges tervek, tanulmányok meglététől, a tervezett PDU tartalmától, a szükséges külső szakértelem nagyságától. Franciaországban a hatóságok általában 200 000 - 400 000 euró közötti összeget költenek a PDU elkészítésére. Ez az összeg azonban nem mindent foglal magában, sok rejtett költség, vagy másoknál jelentkező költség ebben az összegben nincs benne.

Forrás: Rupprecht Consult, GART alapján, 2010: Plan de Déplacements Urbains: Panorama 2009, Paris, avril 2010.

AACHEN, NÉMETORSZÁG: MOBILITÁS MENEDZSER A KERESKEDELMI ÉS IPARKAMARA TÁMOGATÁSÁVAL

Egy Németországban egyedülálló kezdeményezés keretében, a mobilitásmenedzsmet elősegítése érdekében Aachen városának környezetvédelmi osztályán rész munkaidőben mobilitás menedzser került alkalmazásra, kétharmad részben a város egyharmad részben pedig a kereskedelmi és iparkamara finanszírozásában.

Részletek a C mellékletben találhatóak.



1.5. TEVÉKENYSÉG: AZ ALAPVETŐ ÜTEMEZÉS MEGHATÁROZÁSA

INDOKLÁS

A megfelelő időzítés kulcsfontosságú. A Fenntartható Városi Mobilitási Terv tevékenységei részben egymástól függenek – ezeket a kölcsönös függőségeket átgondoltan kell a folyamat elvégzéséhez logikus sorrendbe állítani (pl. előbb szükséges beazonosítani a problémákat, mint kitűzni a célokat) és összhangba kell hozni a helyi feltételekkel.

A tervezési folyamat időbeosztásának meghatározásakor fontos figyelembe venni folyamatban lévő tervezési tevékenységeket illetve a jogszabályalkotásokat is. Választási időszakok, jogalkotás, szabályozási folyamatok vagy egyéb tevékenységek, hatásukkal az intézményi háttérre, befolyásolhatják a folyamatot (döntéshozók személyének változása, jogszabályi háttér változása).

CÉLOK

- A Fenntartható Városi Mobilitás Terv koncepciójának beépítése a jelenlegi tervezési gyakorlatba.
- A tervezési folyamatnak a különböző egyéb tervekkel és politikai döntéshozatali folyamattal történő harmonizálása. (pl. Általános stratégiák, szektorális tervek, választások). A fenntartható városi mobilitás megtervezésének megfelelő időkeretek beazonosítása.
- Az egész Fenntartható Városi Mobilitási Tervezési folyamat reális eltervezése.
- A Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítési folyamatáról áttekintő általános menetrend készítése (előkészítés, első változat elkészítése, érvényesség/kiterjedés, értékelés) és a feladatok időbeni sorrendjének leírása.
- Az időbeosztáshoz kapcsolódó kockázatok minimalizálása.

FELADATOK

- Törekedjen a fenntartható városi mobilitás tervezésének az egyéb szakpolitikák és stratégiák tervezési és végrehajtási menetrendjébe történő minél teljesebb mértékű beintegrálására (általában és szektoronként is).
- Válasszon a tervezési folyamat stratégiai és tényleges előkészítésének egy megfelelő időkeretet: 1-3 év (részben a tényleges tervezést megelőző, részben azzal átfedésben lévő időszak). Az erre a lépésre szükséges idő nagy mértékben függeni fog a már meglévő tervezési tapasztalatoktól, a szervezeti felépítéstől, a politikai környezettől és a "tervezési kultúrától".
- Válasszon egy időkeretet a Fenntartható Városi Mobilitási Terv tényleges tervezési folyamatának: ez ideális esetben 1,5 év. (A meglévő keretektől és tapasztalatoktól függően ez hosszabb is lehet).
- Vegye figyelembe a döntéshozatali időablakokat (pl. választások). Választások előtti hónapokban nehézkes lehet az előrehaladás. Ez az egész tervezési folyamat időtervét befolyásolhatja.
- A Fenntartható Városi Mobilitási Terv stratégiai kereteinek kialakítása és a tényleges tervezési folyamat alatt is folytassa a "gyors eredményt hozó" intézkedések végrehajtását. Ez segít eloszlatni az inaktivitás érzését és különösen fontos lesz a döntéshozóknak, hogy mutathassák, hogy ők egy fenntarthatóbb városi mobilitásért dolgoznak. A "gyors eredményt hozó" intézkedések rövidtávúak és viszonylag gyorsan végrehajthatók kell legyenek, jó marketingértékűek legyenek és a fenntarthatósági célokat kell szolgálják úgy, hogy nem ellenkeznek az integrált Fenntartható Városi Mobilitási Terv megközelítésével.
- Válasszon egy megfelelő időkeretet az intézkedések végrehajtásához: 3-10 év (az intézkedések típusától és a pénzügyi források függvényében)
- Tervezen időt a terv elfogadása után az értékelésre és a majdani felülvizsgálatra is. A felülvizsgálat legalább 5 évenként történjen meg.

Indikativ időbeosztás a tervezési folyamathoz

- Stratégiai és megvalósítási keretek (1-3 év)
- Tervezési folyamat (1,5 év ideális esetben, de hosszabb is lehet)
- Intézkedések végrehajtása (3-10 év, a “gyors eredményt hozó” intézkedések már az előkészítési és tervezési szakaszban is elindíthatók)
- Felülvizsgálat legalább ötévente (ideális esetben kétévente)

A SZÜKSÉGES LÉPÉSEKEN TÚL VÁLLALHATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- Törekedjen a szélesebb körű, hosszú távú stratégiákkal való összhangra. Egyes városoknak / régióknak létezik hosszú távú, 20-30 éves helyi fejlesztési stratégiája, pl. az Agenda21 folyamat eredményeként. Amennyiben létezik ilyen stratégia az néhány átfogó cél meghatározásával irányt mutathat a Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítéséhez.
- Ideális esetben a Fenntartható Városi Mobilitási Terv felülvizsgálata két évente történik (a tapasztalatok és a kapacitás függvényében).

IDŐBELI TERVEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A kezdetektől – a folyamat időbeosztása a tervezési folyamat megkezdése előtt szükséges
- Egyes specifikus tevékenységnél az időbeosztás további finomítása szükséges (sajtóközlemények, találkozók)

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítésének és intézkedéseinek végrehajtásához egy reális időbeosztás készült.
- ✓ A döntéshozók jóváhagyták az időbeosztást.

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ

GUIDEMAPS projekt (2002 – 2004) GUIDEMAPS handbook Volume 2 “Fact sheets”, nyílt tervezési folyamatok időbeosztásáról ad információkat (pp. 22-23). [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

PÉLDÁK

FRANCIAORSZÁG: IDŐBEOSZTÁSI PÉLDA EGY PDU KIFEJLESZTÉSÉRE

Egy PDU elkészítése egy hosszú feladat, visszajelzésekkel, tervezéssel és programozással. A lenti példa egy hipotetikus naptárat közöl a különböző lépésekkel együtt. Megjegyzendő, hogy egy átlagos önkormányzatnál 36 hónapig tart egy terv kifejlesztése és elfogadtatása.



HIPOTETIKUS NAPTÁR EGY PDU ELŐKÉSZÍTÉSÉRE FRANCIAORSZÁGBAN

Előkészítés és kialakítás lépései	Időbeosztás / hónap
Előzetes elemzés	1-2. hónap
Helyi munkacsoport megalakítása, a jogi keretek meghatározása	3-4. hónap
Munkaterv kidolgozása és külső szakértői szükséglet meghatározása (amennyiben szükséges)	5-7. hónap
Elemzés és értelmezés	8-10. hónap
Tevékenységek meghatározása	11-13. hónap
Programozás és értékelés	14-17. hónap
A PDU első változatának kialakítása és a jogi folyamat elindítása	18-20. hónap
Hivatalos konzultáció és közmeghallgatás	21-23. hónap
Az esetleges változtatások beépítése	24. hónap
A PDU végleges jóváhagyása	24. hónap

Fuente: Rupprecht basado en GART, 2005b: Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et Perspectives, Paris, 2005.

1.6. TEVÉKENYSÉG: A KULCSSZEREPLŐK ÉS ÉRINTETTEK AZONOSÍTÁSA

INDOKLÁS

A városi mobilitásban érintett felek azonosítása, potenciális szerepük és a folyamatban betöltött pozíciójuk megértése alapvető fontosságú a fenntartható városi mobilitási terv céljainak elérésében. Ez segít az esetleges konfliktusok vagy éppen szövetségek előrejelzésében és annak megértésében, hogy mindez hogyan befolyásolhatja a tervezési folyamatot földrajzi lefedettség, a szakpolitikák integrációja, a források elérhetősége vagy éppen általában a törvényesség szempontjából. Mindez szükséges ahhoz, hogy felkészüljünk a domináns, a túl gyenge vagy éppen a közepesen erős érintettek megfelelő kezelésére.

CÉLOK

- Biztos alap kialakítása minden érintett féllel a hosszú távú együttműködésre
- Az érdekelték közötti lehetséges szinergiák és konfliktusok beazonosítása
- A terv elkészítéséhez és végrehajtásához szükséges vezetési kapacitásnövelése

FELADATOK

- Az összes érintett fél, céljaik, hatalmi lehetőségeik, kapacitásai és tervezési erőforrásaik azonosítása (pl. érdekelt feleket feltérképező módszerrel)
- Az esetleges megerősítést igénylő gyengébb szereplők azonosítása
- Egy minden szereplőt magában foglaló tervezési szövetség kialakítására történő törekvés – amennyire lehetséges, elkerülve az egy vagy több erősebb szereplővel kialakuló konfliktust. Ezen feladathoz szükséges egy egyszerű, az érintett felek koordinálását segítő stratégia kialakítása

IDŐBELI TERVEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Kezdettől fogva – az érintett felek beazonosítása és elemzése
- Amennyiben változás áll be az érdekelt felekben, újraértékelés

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Értékelt csoportok beazonosításra kerültek: elsődleges érintettek, kulcsszereplők, közepesen érintettek.
- ✓ A szereplők közötti kapcsolatok kiértékelésre kerültek.
- ✓ Az érintett felek koordinációjának alapstratégiája kidolgozásra került.

A FELADATOK

KIK A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV ÁLTAL ÉRINTETT FELEK?

Ahhoz, hogy egy átfogó képet kapjunk, az érintett felek három csoportját kell megkülönböztetnünk a folyamatban betöltött pozíciójuk erőssége szerint.

- Elsődleges fontosságú szereplők: azok akiknek az életére pozitív vagy negatív értelemben, de mindenképpen hatással lesznek az új közlekedési intézkedések (úgy mint a lakosság általában, szociális vagy szakmai értelemben vett csoportok, esetleg konkrét városrészek, adott üzleti kör, egy-egy szervezet).
- Kulcsszereplők: akik kezében a politikai felelősség van (polgármesterek, képviselők, egyéb hatóságok). A pénzügyi források felett rendelkezők (közpénzek vagy magánpénzek). Hatósági szereplők (téma szerinti vagy területi illetékességgel). A szaktudással és szakértelemmel rendelkezők (közintézmények, egyetemek, magánszféra) – a közlekedés és a kapcsolódó területek vonatkozásában (földhasználat, környezetvédelem, oktatás, egészségügy, turizmus stb.)
- Közepes fontosságú szereplők: A közlekedéspolitikák végrehajtói (közösségi közlekedési szolgáltatók, infrastruktúrát üzemeltetők, adminisztráció, rendőrség stb.). A nagyobb közlekedési tevékenységeket végzők (áruszállítás, kikötők, repülőterek stb.). A releváns érdekcsoportokat képviselők (szövetségek, kamarák, egyesületek, hálózatok). A közlekedési információt szolgáltatók (hatóságok, üzemeltetők, helyi média).

Mindemellett vegyük számba a helyi "bajnokokat" – olyan egyéniségek, akik jelentős szerepet játszanak erőforrások mobilizálásában, szövetségek kialakításában stb., főként személyes adottságaik és a helyi szereplők közötti elismertségük miatt. A gyakorlatban az ilyen embereknek kiemelkedően nagy befolyása lehet a folyamatokra, akár pozitív akár negatív értelemben, így szerepük miatt már a kezdetektől stratégia fontossággal kell kezelni őket. Az érintett felek azonosításának feladat természetesen nem olyan jellegű, hogy azt egyszer és mindenkorra le lehet tudni a folyamat elején. Ellenkezőleg, újra és újra el kell azt végezni, amikor a scénáriók és a politikai lehetőségek egyre konkrétábbá válnak, és így az érintett felekre való hatásuk is pontosabban értelmezhető. Néhány kulcsszereplő esetében az újraértékelésre valamilyen változó körülmény következménye miatt is szükség lehet (pl. a nemzeti vasúttársaság privatizációja).

Forrás: PILOT Manual 2007 – teljes verzió, www.pilottransport.org/index.php?id=48

KÖZLEKEDÉSI PROJEKTEKBE JELLEMZŐEN BEVONT ÉRDEKCSOPORTOK (GUIDEMAPS ALAPJÁN)

Kormányzat / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Helyi közösségek	Egyebek
Helyi önkormányzatok	Közlekedésszolgáltatók	Országos környezetvédő civil szervezetek	Kutatóintézetek
Szomszédos települések	Közlekedési tanácsadók	Motorizált közlekedés szövetségei	Egyetemek
Helyi közlekedési hatóság	Közösségi autó szolgáltatók	Szakszervezetek	Oktatási intézmények
Rendőrség (közlekedési ügyek)	Kerékpárkölcsonzók	Média	Más városok szakértői
Egyéb helyi közlekedési társaságok	Egyéb közlekedési szolgáltatók	Lakossági fórumok	Alapítványok
Egyéb helyi hatóságok	Országos üzleti szövetségek	Helyi közösségiszervezetek	
Politikusok	Főbb foglalkoztatók	Helyi érdekcsoportok	
Egyéb döntéshozók	Privát finanszírozók	Kerékpárosok / gyalogosok csoportja	
	Nemzetközi / országos vállalatok	Tömegközlekedést használók csoportja	
Projekt menedzserek	Regionális / helyi vállalatok	Közlekedést használók	
Szakmai munkaerő	Helyi gazdasági szövetségek	Lakosság	
Katasztrófavédelem	Kisvállalkozók	Látogatók	
Egészségügyi és munkavédelmi döntéshozók		Környező települések lakossága	
Európai Unió	Szolgáltató cégek (pl. áramszolgáltató, telefonszolgáltató)	Fogyatékosok	
Közlekedésért felelős	Mérnökök/kivitelezők	Földtulajdonosok	
Egyéb minisztériumok		Közlekedési alkalmazottak	
Regionális kormányzat		Szülők / gyerekek	
		Idősek	

Forrás: GUIDEMAPS Handbook 2004 alapján
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

ESZKÖZÖK

A SZEREPLŐK KÖZÖTTI KAPCSOLATRENDSZER ELEMZÉSE

Miután az érintett felek azonosításra kerültek, az ezen szereplők közötti kapcsolatokat is szükséges elemezni. Ezt az elemzést a konkrét esetre jellemző különböző kritériumok és jellegzetességek alapján kell elvégezni, pl. érdekek, hatalom, befolyás egymásra, szövetségek stb. Mindezzel feltárható, hogy melyek az egyes érdekeltek céljai, rejtett céljai és vajon az adott projekt végrehajtása esetén a “győztes” vagy inkább a “vesztes” csapatba sorolnák magukat

Egy ilyen, a szereplők közötti kapcsolatokat átfogó elemzés célja, hogy tiszta képet kapjunk az érdekeltekről, a potenciális szövetségekről és mindezek alapján klaszterekbe csoportosíthassuk az érintetteket, aszerint, hogy az adott kérdés kapcsán milyen szinten érdekeltek és milyen kapacitással, hatással. Mindezt megtehetjük pl. egy “Befolyás – Érdék Mátrix” készítésével, amely az érintetteket befolyásuk / fontosságuk mértéke szerint csoportosítja:

Befolyás – érdek mátrix

	Kisfokú befolyás	Nagyfokú befolyás
Kisfokú érdek	a legkevésbé fontos érintettek csoportja	hasznos a döntések és vélemények kialakítására, cseréjére
Nagyfokú érdek	fontos érintett felek csoportja, talán megerősítésük szükséges	a legfontosabb érintett felek csoportja

Forrás: UN-Habitat: Tools to Support Participatory Urban Decision Making, Nairobi, 2001, 24. o.;
www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=1122

ÚTMUTATÁS A PARTNERSÉGI MUNKÁHOZ

A DISTILLATE Guide to Partnership Working (Forrester 2008) a közlekedési szakemberek számára összefoglalja azokat a kulcsszereplőket, akikkel munkájuk során egyeztetniük vagy dolgozniuk kell. Az útmutató egy 19 sikertényezőt felsoroló listát is tartalmaz. A segédanyag kijelenti, hogy sikeres partnerségen alapuló munka ott lehetséges, ahol és amikor megvan ehhez a politikai támogatás, ahol a szervezet és az érintett felek felismerik közös céljaikat és ahol a közös munkának már vannak előzményei. Az útmutató néhány ún. “döntési fát” is tartalmaz, amelyek alapján a szakemberek eldönthetik milyen módszertan szerint dolgoznak a partnerekkel.

Forrás: John Forrester, The DISTILLATE Guide to Cross-sectoral and Intra-organisational Partnership Working for Sustainable Transport Decision Making, 2008, elérhető:
[www.distillate.ac.uk/outputs/D1%20guide%20to%20partnership%20working%20\(14-04-08\).pdf](http://www.distillate.ac.uk/outputs/D1%20guide%20to%20partnership%20working%20(14-04-08).pdf)

2. LÉPÉS: A TERVEZÉS MENETÉNEK ÉS FÓKUSZÁNAK MEGHATÁROZÁSA

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítése a helyi viszonyokhoz kell, hogy illeszkedjen. Ez magában foglalja a tervhez szükséges földrajzi lehatárolást, amely ideális esetben funkcionális városban (agglomerációban) gondolkodik. Az érintett felek együttműködése és szakpolitikai integráció más területekkel ugyancsak fontos része ennek a fázisnak, és ezt rögzíteni kell a munkatervben s az annak megvalósítását célzó irányítási rendben.

2.1. TEVÉKENYSÉG: HATÁROKON ÉS HATÁSKÖRÖKÖN FELÜLEMELKEDŐ LÁTÁSMÓD

INDOKLÁS

A terv egy meghatározott területre vonatkozik, és ennek pontos térbeli lehatárolásáról az érintett feleknek meg kell állapodniuk. Egyrészt figyelembe kell venni az érintett helyi vagy térségi önkormányzatok térségi hatókörét. Másrészt figyelembe kell venni a tényleges mobilitási mintákat, azaz lehetőség szerint funkcionális térségben (pl. agglomeráció) gondolkodjon a tervező, figyelembe véve a munkába járási szokásokat illetve a helyi és távolsági átszállási kapcsolatokat. A nagytávolságú közlekedési kapcsolatok (pl. TEN-T) minőségi integrálása a városi közlekedési hálózatokhoz az agglomeráció versenyképességének egyik kulcsa. A megfelelő tervezési határokról és felelősségi körökről hozott politikai szintű megállapodás elengedhetetlen feltétele a fenntartható városi mobilitással kapcsolatos tervezésnek.

CÉLOK

- Határolja le a tervezési térséget, ideális esetben integrálva a funkcionális térbeli kapcsolatokat és közlekedési áramlatokat (pl. munkabájtás)
- Határozza meg tervezési folyamatot irányító szervezetet.
- Szülessen politikai döntés a térségi lefedettségről és a tervezést vezető szervezetről.
- Győződjön meg róla, hogy a távolsági közlekedési kapcsolatokkal is foglalkozzon a terv.

FELADATOK

- Elemezze a közlekedési szokásokat és a térségi hatóköröket. Vegye figyelembe a távolsági közlekedési folyosók kapcsolódását is.
- Vonja be a főbb érintett feleket és hatóságokat a tervezési területen és törekedjen a hivatalos megállapodásokra a tervezési terület pontos lehatárolásáról.

- Legyen nyílt és átlátható a munkafolyamat a lelegejtől, biztosítva az összes érintett hatóság bevonását.
- Biztosítsa a rendszeres kommunikációt és véleménycserét az érintett hatóságok között.
- Legyen egy fő felelőse a terv készítésének.
- Ha nem teljesen jár sikerrel a tervezési terület funkcionális városra (agglomerációra) való kiterjesztésével, akkor legalább törekedjen a jó együttműködésre az agglomerációs szereplőkkel a tágabb térségi problémák megoldásában. Ez építhet a meglévő együttműködésre, de indíthat újakat is (pl. formális eljárások, mint például a közös területfejlesztési tervek, vagy informális eljárások, mint például munkacsoportok).

AZ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- Hozzon létre egy állandó, több hatóságot lefedő csapatot, akik rendszeresen beszámolnak az összes kulcsfontosságú döntéshozóknak és politikusnak.
- Győződjön meg a kapcsolódó területek nagyobb lefedettségéről a közlekedés társadalmi-gazdasági és a környezeti hatásairól.

IDŐBEOSZTÁS ÉSKOORDINÁCIÓ

- Egy hivatalos megállapodás legyen a legelső lépés, mielőtt megkezdődik a formális tervezési folyamat.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A tervezési terület legmegfelelőbb földrajzi lehatárolása – javaslat megszületett.
- ✓ Megállapodás a földrajzi lefedettségről.
- ✓ Megállapodás a hatóságok és politikusok szerepéről és felelősségéről.
- ✓ Létrejött a tervezőcsoport.
- ✓ Aláírt és elfogadott politikai megállapodás van minden érintett önkormányzattal.

PÉLDÁK

ANGLIA: KÖZÖS HELYI KÖZLEKEDÉSI TERVEK

Angliában a helyi közlekedési tervek (LTP-k) készítését egy 2000-ben hozott törvény írja elő („Transport Act 2000”). Az LTP készítéséért és alkalmazásáért a Stratégiai Közlekedési Hatóság felel, mely lehet megyei önkormányzat, közös önkormányzat, kerületi önkormányzat, vagy egy integrált közlekedési hatóság.

A West Midlands Helyi Közlekedési Terv 2011-2016, valamint a Nyugat-Yorkshire Helyi Közlekedési Terv Partnerség jó példák az intézményi együttműködésre a fenntartható városi mobilitástervezésben.

Részletek a C mellékletben található.

FRANCIAORSZÁG: PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU-K)

A PDU-k kidolgozása a városi mobilitástervezési kultúra szerves része Franciaországban. Ezen tervek kidolgozásáért a városi közlekedési hatóság felel (Autorité organisatrice de transport urbain, AOTU). Ezt a szerepet többnyire egy városi intézmény, a tömegközlekedési felügyelet, vagy maga az önkormányzat tölti be. A területi hatály a tömegközlekedés által kiszolgált területre vonatkozik. Az esetek mintegy 80%-ában a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásáért és végrehajtásáért a városi önkormányzat felel.

Forrás: Rupprecht Consult alapján "Plan de Déplacements Urbains»: Panorama 2009, GART, Paris, 2010. április (9. oldal).

BRÜSSZEL, BELGIUM: SZAKÉRTŐ SEGÍTI A CÉGEKET AZ INNOVATÍV GONDOLKODÁSBAN

A Brüsszel kikötőjét üzemeltető szervezet felvett egy közlekedési szakértőt, akitől a kikötőt igénybe vevő vállalatok tanácsokat és hasznos információkat kaphatnak a meglévő szállítási eljárások optimalizálására és a környezetbarátabb közlekedési módok felé való elmozdulásra.

Forrás: www.portdebruxelles.be/fr/61/Expert-en-transport

2.2 TEVÉKENYSÉG: A SZAKPOLITIKÁK ÖSSZEHANGOLÁSÁRA ÉS INTEGRÁLT TERVEZÉSI MEGKÖZELÍTÉSRE VALÓ TÖREKVÉS

INDOKLÁS

A városi közlekedéstervezés egyik legfőbb hiányossága ma a koordináció hiánya a különböző szakpolitikák és az egyes szervezetek között. Ez messze túlmutat a szállítási módok integrációján (pl. földhasználat, környezetvédelem, társadalmi esélyegyenlőség, nemek közötti egyenlőség, gazdasági fejlődés, a biztonság, egészségügy, oktatás, információs technológiák). Ennek a hiányosságnak a kezelése nagy kihívást jelent a fenntartható városi mobilitástervezésben, de egyben ez az innováció és előrelépés egyik fő forrása is.

CÉLOK

- Nyugtázza a kölcsönhatásokat a városi struktúrák változása (sűrűség, funkciók, a társadalmi-gazdasági minták, ökoszisztémák) és a mobilitás között.
- Győződjön meg arról, hogy a különböző közlekedési módok közötti kapcsolatok vannak a figyelem középpontjában s nem azok elszigetelt kezelése.
- A mobilitás és közlekedés közös tervezésének megteremtése átfogó politikai szándék alapján. Így a társadalom különböző igényei – gazdasági, szociális, környezeti – vannak a középpontban.
- Határozza meg, hogy hogyan integrálható a fenntartható városi mobilitással kapcsolatos tervezés és a kapcsolódó szakpolitikák a helyi, regionális, nemzeti és európai célkitűzésekkel.

FELADATOK

- Tekintse át azon terveket, melyek érinthetik a városi közlekedést. Például országos és térségi tervek (Ld. 1.2 tevékenység: "A hazai/regionális keretek hatásainak értékelése"), beleértve az egyéb helyi szakpolitikákhoz kidolgozott terveket, a helyi közösségi szolgáltató terveit, illetve a szomszédos települések terveit.
- Azonosítsa a szakmai együttműködés feltételeit és lehetőségeit valamennyi vonatkozó

szakpolitikai területen és szinten. Ennek egyik példája a földhasználat-tervezés és a közlekedés viszonya. A közlekedés hatásait figyelembe kell venni a földhasználat tervezési folyamatnál, hogy az új ingatlanfejlesztések a lehető legnagyobb mértékben ösztönözzék a fenntartható közlekedési módokat.

- Ellenőrizze, hogy a többi terv céljai és célkitűzései alátámasztják vagy ellentétesek a fenntartható városi mobilitás célkitűzéseivel. Például ilyen ellentmondás lehet, ha egy egészségvédelmi terv a több testmozgást csak a tömegsport támogatásával kívánja elérni, és nem veszi figyelembe a napi gyalogos és kerékpáros munkabajlás egészségügyi vonatkozásait.
- A kezdetektől fogva nyílt és átlátható módon törekedjen az együttműködésre, biztosítva a többi szakpolitikai területen (más ügyszályon) dolgozó szereplők bevonását.
- Legyen közös munkafolyamat más szakterületen dolgozó kollégákkal, különösen azokkal, akik legközelebb állnak a közlekedés témaköréhez (például földhasználat, energiaellátás, környezetvédelem, gazdaságfejlesztés, társadalmi igazságosság, egészség és közbiztonság). Törekedjen az ágazati politikák és gyakorlatok összehangolására, és/vagy szükség esetén akár indítson új tevékenységeket.
- Biztosítsa a rendszeres kommunikációt és tapasztalatcserét az illetékes hatóságok között (és a hatóságon belül is, például rendszeres találkozók szervezésével a közlekedés és a földhasználat tervezői között).
- Győződjön meg róla, hogy a különböző közlekedési módok közötti kapcsolatok figyelembe vannak véve, és az intermodalitás külön témaként jelenik meg a Fenntartható Városi Közlekedési Tervben. Ebben többek között beletartoznak a távolsági közlekedési folyosókra való átszállási kapcsolatok (pl. TEN-T közlekedési hálózat, ld.: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm).

IDŐBEOSTYÁS ÉSKOORDINÁCIÓ

- Már a kezdetektől fogva folyamatos tevékenység

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A megfelelő politikai kapcsolatok azonosítása (szinergiák és konfliktusok).
- ✓ A szakpolitikai integráció lehetőségeinek kezdeti áttekintése és értékelése.

- ✓ A párbeszéd létrejött az összes érintett szereplővel az integráció lehetőségeiről.
- ✓ Kezdeti döntés az integrációs lehetőségek prioritásairól.
- ✓ Értékelés és rangsorolás megtörtént a részletes alternatíva elemzés eredményei alapján (ld.3.2-es tevékenység).

PÉLDÁK

WEST MIDLANDS, ANGLIA: KÖZÖS MUNKACSOPORT AZ EGYEZTETÉSRE

Centro, a West Midlands Integrált Közlekedési Hatóság vezette a 2011-2026-ra vonatkozó helyi közlekedési terv (LTP) kidolgozását. Egy havi rendszerességgel ülésező LTP bizottságot hoztak létre, hogy a terv összhangban legyen a többi helyi, térségi és országos célkitűzésekkel és figyelembe vegye a helyi lakosság igényeit. A bizottság helyi politikusokból és a West Midlands-i járási hivatalok elöljáróiból állt. Ezek a járási hivatalok felelősek a földhasználat-tervezésért, közutakért, a közegészségügy területért, és így szoros kapcsolatot hoznak létre a közlekedési és egyéb ágazatok között.

Forrás: Steven Keeley, Centro - West Midlands Integrated Transport Authority

KOUVOLA RÉGIÓ, FINNORSZÁG: ÁGAZATKÖZI MUNKACSOPORT

A Kouvola régióban egy ágazatközi munkacsoport jött létre, amely munkáját egy megállapodásra alapozza az összes érintett fél között, hogy a közlekedés politika végrehajtása összhangban legyen a regionális közlekedési rendszer tervével.

Kezdetben a Regionális Tanács, a finn Közúti Igazgatóság, a finn Vasúti Igazgatóság, az Állami Hivatal és mind a hét település képviselői voltak a csoportban, amely később bővült a regionális állami egészségügyi szolgáltatások és a regionális állami közterületkezelő központ felé, valamint bevonta a polgárokat és más érdekelt feleket.

További részletekért lásd a C mellékletet

BUDAPEST: KÖZLEKEDÉSI TERV KIDOLGOZÁSA AZ ÁTFOGÓ VÁROSI TERVEZÉS KERETEIN BELÜL

Budapest Főváros egy új városi mobilitási tervet fejleszt (Balázs Mór terv), amely a fenntartható városi mobilitás tervezési elveire épül. Az új tervet teljes mértékben integrálják a tágabb szakpolitikai célkitűzésekhez, és figyelembe veszi a közelmúlt szervezeti változtatásait a közlekedésirányításban, valamint a gazdasági válságból eredő új fejlesztési prioritásokat.

További részletekért lásd a C mellékletet

ÎLE-DE-FRANCE: VÁROSI LOGISZTIKA – ITT KÜLÖNÖSEN FONTOS AZ INTEGRÁLT MEGKÖZELÍTÉS

Az Île-de-France PDU kidolgozása során a régió egy egyeztetési testületet hozott létre valamennyi érdekelt fél számára: fuvarozók, közlekedési vállalatok, kereskedelmi kamarák és ipari képviselők, állami szervek, párizsi fővárosi önkormányzat, regionális tervezési iroda és a Nemzeti Környezetvédelmi Ügynökség (ADEME). A testület feladata, hogy ösztönözze és pénzügyileg támogassa az innovatív városi logisztikai projektek végrehajtását, lehetővé tegye a közlekedési eszközök jobb kihasználását a fuvarok kombinálásával és elősegítse a multimodális elosztó központok üzemeltetését.

További részletekért lásd a C mellékletet



2.3 TEVÉKENYSÉG: A LAKOSSÁG ÉS MÁS ÉRINTETTEK BEVONÁSÁNAK MEGTERVEZÉSE

INDOKLÁS

Az érintettekkel való együttműködés általában bevett gyakorlat, de gyakran mégis csak egy szűkebb kör kerül érdemi bevonásba a tervezési folyamatba.

Nagyon fontos, hogy minden lehetséges érdekcsoport képviselői hozzá tudjanak szólni a tervezéshez, és így figyelembe lehessen venni speciális igényeiket. Ez növeli a terv elfogadottságát, jobb lesz a minősége, és végrehajtása is költséghatékonyabb lehet. Külön stratégiára van szükség, mely részletezi a különböző technikákat, amelyek a legalkalmasabbak az egyes érdekcsoportok megszólítására. Legyen az hatóság, magánvállalkozó, civilszervezet, vagy az összes egyszerre.

Az érintettek egy speciális alcsoportját jelentik az állampolgárok. Bevonásuk a tervezésbe alapvető feladata a helyi hatóságoknak, hogy ezáltal növeljék a társadalmi elfogadottságot és a döntéshozatal minőségét. Az állampolgárok bevonása a tervezési folyamatba egyéb iránt EU direktívák és nemzetközi egyezmények által előírt követelmény is.⁴

CÉLOK

- Győződjön meg arról, hogy az érintett felek bevonása jól strukturált a tervezési folyamat legfontosabb szakaszaiban.
- Hozzon létre egy átlátható tervezési kultúrát, amely, mint minimum, rendszeres kommunikáción és konzultáción alapul.
- Ösztönözze és tegye lehetővé a polgárok számára, hogy tájékozódjanak és csatlakozzanak a vitához.
- Tervezzen fenntartható és támogatott megoldásokat, amelyek javítják minden állampolgár az életminőségét. A tervezési folyamatot úgy vigye végig, hogy minél többen magukénak érezzék azt.
- Segítse elő a civil szféra szerepének növelését a helyi politikai kultúrában.

- Javítsa az általános minőséget, (költség) hatékonyságot, átláthatóságot, elfogadottságot és legitimitást a fenntartható városi mobilitással kapcsolatos tervezésben.

FELADATOK

- A megfelelő pontok és módszerek megkeresése az érdekcsoportok és a lakosság bevonására.
- Ne tekintse csak egy kipipálandó feladatnak az érdekcsoportok és a lakosság bevonását. Egyszersmind legyen óvatos a lobbicsoportokkal, amelyek blokkolhatják a folyamatot.
- Dolgozzon ki egy kommunikációs tervet, amely részletezi az érdekeltekkel való kapcsolattartás mikéntjét és a kapcsolódó ütemtervet, és tartalmaz egy átfogó PR stratégiát (beleértve a média kommunikációt is). A stratégia legalább proaktív kommunikációra törekedjen a nyilvánossággal és a legfontosabb érdekcsoportokkal, de lehetőség szerint törekedjen azok interaktív bevonására is (lásd alább, "Alapvető követelményeken túlmutató tevékenységek").
- A különleges igényű embereket ne csak célközönségnek tekintse, hanem vonja is be őket a tervezési folyamatba.
- A közös gondolkodás szerves része legyen a tervezési folyamatnak és adjon erre rendszeresen lehetőséget.



⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2003 november 26-án hozott 2003/35/EC számú direktívája előírja a nyilvánosság bevonását bizonyos környezeti vonatkozású terveknél és programoknál. Később ez ki lett bővítve a környezeti adatokhoz való hozzáférésre. (85/337/EEC és 96/61/EC direktívák – az Európai Bizottság Állásfoglalása) **ÚTMUTATÓ – FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVEK KIDOLGOZÁSA ÉS VÉGREHAJTÁSA**

MILYEN KÉRDÉSEKRE ADJON VÁLASZT AZ ÉRDEKELTEK BEVONÁSÁT LEÍRÓ STRATÉGIA?

Az érdekeltek bevonását részletező stratégia kidolgozásakor négy fő kérdésre kell válaszolni.

Miért? Milyen céllal indítja útjára az érdekeltek bevonását célzó folyamatot? Milyen hatással lesz a stratégiára / tervre?

Kit? Kit érdemes bevonni a döntéshozatali folyamatba? Hogyan lehet őket megtalálni?

Hogyan? A gyakorlatban hogyan fog történni az érdekeltek bevonása? Milyen eszközöket és technikákat fog használni?

Mikor? Hogyan lesznek időzítve az egyes tevékenységek? És mikor jobb kerülni a konzultációt?

ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- A folyamat alatt végig legyenek aktív tevékenységek az érintettek bevonására (pl. tanulmányutak, rendezvények, internetes fórumok, lakossági fórumok).
- Hozzon létre egy állandó konzultációs bizottságot a főbb érintettek részvételével. Így a kezdetektől fogva alaposan megismerhetik a tervezési folyamatot, és ez stabil alapot ad a releváns javaslatok és legoptimálisabb döntések meghozatalához.
- Hozzon létre egy műszaki tanácsadó testületet a legfontosabb közvetítő szereplőkkel (pl. közlekedési vállalatok, érdekképviselők, befektetők és külső szakértők / hatóságok). Rendszeres tájékoztassa őket formális és / vagy informális összejöveteleken a folyamat előrehaladtáról, és fontos döntések meghozatala előtt kérje ki a véleményüket.
- Szélesítse ki az érdekeltek bevonását minél több csoportosulásra, beleértve a különböző érdek- és

lobbi csoportokat is (de a fontos döntések meghozatalakor dolgozzon tapasztalt moderátorral).

- Törekedjen a maximális átláthatóságra, és legyen minél demokratikusabb, részvételen alapuló a döntési folyamat (ld. Aarhus-i egyezmény).
- Fejlett városok esetében: aktívan vonja be az érdekcsoportok képviselőit a Fenntartható Városi Mobilitási Terv irányításába és végrehajtásába. Vonja be a lakosokat a döntéshozatalba.

IDŐBEOSZTÁS ÉSKOORDINÁCIÓ

- Fejezze be a fő konzultációs tevékenységek meghatározását, mielőtt belevág a tervezési folyamatba.
- Vonja be az érdekcsoportokat és a lakosságot a tervezési folyamatba, de legfőképp a problémák meghatározásába (ld. 3.1-es tevékenység), a forgatókönyvek kidolgozásába (ld. 3.2-es tevékenység), a jövőkép kidolgozásába (ld. 4.1-es tevékenység), a célrendszer meghatározásába (ld. 5.1-es tevékenység), a célkitűzésekbe (ld. 5.2-es tevékenység), az intézkedésekbe (ld. 6.1-es, 6.2-es, 6.4-es tevékenység), a monitoring terv kidolgozásába (ld. 8.1-es tevékenység), az társadalmi elfogadottság növelésébe (ld. 9.3-as tevékenység), a terv végrehajtásának irányításába és kommunikációjába (ld. 10.2-es és 10.3-as tevékenység), valamint a sikertényezők áttekintésébe és a jövőbeli kihívások meghatározásába (ld. 11.2-es és 11.3-as tevékenység).

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Az érdekeltek bevonását leíró stratégia véglegesítve.
- ✓ Kommunikációs terv kész és jóváhagyásra került

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ**GUIDEMAPS PROJEKT (2002 - 2004)**

A GUIDEMAPS kézikönyv első kötete áttekinti a legfontosabb kérdéseket az érdekeltek bevonásában (26. olda). A második kötet részletes ismertetőt ad a legfontosabb szempontokról (28., 32., 58. oldal) és a 32 különböző idevonatkozó eszközről, elmagyarázza azok célját, használatát és a kapcsolódó gyakorlati kérdéseket (80. oldal).

Honlap: [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

RÉSZVÉTELI MÓDSZEREK TOOLKIT - GYAKORLATI ÚTMUTATÓ (2006)

A Baudouin Király Alapítvány és a Flamand Tudomány- és Technológiaértékelési Intézet (viWTA) kiadásában megjelent könyv gyakorlatias szempontból mutatja be a részvételi folyamatok megtervezését és véghezvitelét. Tárgyalja mind a lakosság bevonását, mind az érdekcsoportokkal való konzultációt.

Honlap: www.kbs-frb.be/publication.aspx?id=178268&LangType=1033

PÉLDÁK**GENT, BELGIUM: KOMMUNIKÁCIÓS TERV**

Gent városának volt egy kommunikációs terve, amelyet a PR-menedzser írt, majd a polgármester és a városatyák testülete minden év elején jóváhagyott. Így mindig lehetett tudni, mi lesz a következő év kommunikációs stratégiája.

Forrás: PILOT kézi 2007 · teljes verzió, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

ABERDEEN, EGYESÜLT KIRÁLYSÁG: PÉLDAÉRTÉKŰ KONZULTÁCIÓS FOLYAMAT EURÓPAI DÍJAT NYER

Aberdeen lett az első nyertese az Európai Bizottság fenntartható városi mobilitási terv díjának 2012-ben, amely abban az évben a lakosság és az érdekeltek részvételére összpontosított. Aberdeen minden lehetséges eszközt felhasznált az érdekelt felek és a lakosság bevonására. Többek között online és utcai kérdőíves felmérést végeztek, kiadványokat és weblapokat indítottak, facebook és egyéb csatornákat indítottak.

További részletekért lásd a C. mellékletet

ODENSE DÁNIA: KOMMUNIKÁCIÓ A LAKOSSÁGGAL ÉS ÉRDEKCSOPORTOKKAL

A városi önkormányzat úgy döntött, hogy az Odense Közlekedés Tervnek nagy nyilvánosságot ad a helyi sajtóban és különböző eseményeken. Saját honlapot indítottak a tervnek, ahol letölthető volt minden ülés jegyzőkönyve, az egyes politikai döntések, és kapcsolódó hírek. A terv kidolgozása során három alkalommal, az önkormányzat plakátokat ragasztott ki a városban, hogy tájékoztassa a lakosokat erről a honlapról. Odense e mellett kiadott egy kézikönyvet is a közlekedéstervezésről a helyi érdekcsoportok számára. Ezek között voltak például vállalatok, kerékpáros egyesületek, kereskedők, sportklubok, valamint időseket és csökkent mozgásképességű személyeket képviselő egyesületek.

A HOLLANDIAI EINDHOVENBEN: TERVEZÉS AZ ÉRDEKELT FELEKKEL ÉS A LAKOSSÁGGAL

A "Maak't mee!" (magyarul "Gyere te is!") nevet viselő programot Eindhoven városa indította az interaktív városvezetés és aktív állampolgári részvétel elősegítésére. Változatos módszerekkel javítja az állampolgárokkal való együttműködést, és segíti őket a város, kerületek és lakóhelyük ügyeiben való aktív részvételben.

További részletekért lásd a C. mellékletet

ERFURT, NÉMETORSZÁG: CIVIL RÉSZVÉTEL A HELYI KÖZLEKEDÉSI TERV FEJLESZTÉSÉBEN

Erfurt első helyi közlekedésfejlesztési tervét (Verkehrsentwicklungsplan - VEP) 1994-ben fogadták el - mindössze négy évvel a német újraegyesítés után. A városvezetés erőfeszítéseket tett a lakosok bevonására a terv kidolgozásában, de kezdetben viszonylag kevés érdeklődést mutattak a lakosok – valószínűleg mivel ez egy új megközelítés volt a korábbi Német Demokratikus Köztársaságban. Azonban Erfurt folytatta erőfeszítéseit, és idővel egyre sikeresebb lett a lakosság és az érdekelt felek bevonása. Ez a példa azt mutatja, hogy idő kell hozzá és egy bizonyos szintű kitartás szükséges a lakosság és egyéb érdekeltek bevonásához.

További részletekért lásd a C. mellékletet

BUDAPEST: ÉRINTETTEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK A BUDAPEST SZÍVE PROGRAMBAN

A "Budapest Szíve" program egy komplex városmegújítási program volt, hogy új életet hozzon a zsúfolt és egyre romló történelmi városközpontba. Az első fázisban egy 1.7 km hosszú forgalomcsillapított tengelyt hoztak létre. A média nagy érdeklődést mutatott a projekt iránt, és az érintetteket tájékoztatták és bevonták a tervezési folyamatba. Ez különböző módon történt – például a lakosság érdekeit egy erre létrehozott civil szervezet (Budapest Szíve Egyesület) képviselte a projekt előkészítése során.

További részletekért lásd a C. mellékletet

ESZKÖZÖK

JAVASOLT ESZKÖZÖK AZ ÉRDEKELTEK BEVONÁSÁRA

Információ adás és gyűjtés	
Nyomtatott tájékoztató anyagok	<ul style="list-style-type: none"> • Levelek • Plakátok, táblák és jelzések • Szórólapok és prospektusok • Tájékoztató anyagok • Hírlevelek • Műszaki jelentések
Telefon és műsorszórás	<ul style="list-style-type: none"> • Telefonos módszerek • Helyi rádió és televízió műsorok
Internet	<ul style="list-style-type: none"> • Internet technikák • Webes fórumok
Egyéni felmérés	<ul style="list-style-type: none"> • Kérdőívek • Meghatározó személyekkel interjúk
Interaktív konzultáció	
Információs események	<ul style="list-style-type: none"> • Kiállítások • Információs pontok • Lakossági tájékoztató események • Közmeghallgatások • Tematikus események
A kiválasztott érdekcsoportok bevonása	<ul style="list-style-type: none"> • Közösségi látogatások és tanulmányutak • Fókuszcsoportok • Műhelymunka • Lakossági véleményezők • Műszaki munkacsoportok
Nagy csoportok bevonása	<ul style="list-style-type: none"> • Konferencia • Közlekedési jövőképesemény • Hétfégi események • Próba tervezés • Nyitott tér események
Nehezen elérhető csoportok bevonása	
Speciális csoportok bevonása	<ul style="list-style-type: none"> • Etnikai kisebbségek • Fogyatékos emberek • Fiatalok és idősek • Funkcionális írástudatlanok • Apatikus emberek

Forrás: Guidemaps Handbook 2004, 1. kötet, 64.o

[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

2.4. TEVÉKENYSÉG: MEGÁLLAPODÁS A MUNKATERVRŐL ÉS AZ IRÁNYÍTÁSI RENDRŐL

INDOKLÁS

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv kidolgozása és végrehajtása egy összetett folyamat. Miközben a Fenntartható Városi Mobilitási Terv épít a meglévő tervezési gyakorlatra, ezt a gyakorlatot lehet, hogy felül kell vizsgálni és optimalizálni. Esetleg szükséges lehet új feladatokat bevenni és más szakmákkal együttműködni. A szervezeti felépítést politikailag jóvá kell hagyni, hogy „be legyen biztosítva” a végrehajtás. Minden szereplőnek, aki szerepet játszik a terv kidolgozásában és végrehajtásában tudnia kell, hogy ki mit és mikor tesz. A munkatervben fel kell tüntetni minden mérföldkövet a Fenntartható Városi Mobilitási Terv kidolgozásának folyamatában.

CÉLOK

- Tisztázza és írásban rögzítse a szereplők szerepét és erőforrásbeli hozzájárulásukat.
- „Biztosítsa be” a tervezési folyamatot.
- Tegye átláthatóvá a tervezési folyamatot.
- Összhang legyen minden tervezési tevékenység között.
- Segítse elő a hatékony tervezési folyamatot és optimalizálja a rendelkezésre álló forrásokat.
- Nevezze meg a különböző tervezési kockázatokat.

FELADATOK

- Győződjön meg arról, hogy egyértelmű politikai mandátum és támogatás van a Fenntartható Városi Mobilitási Tervhez.
- Határozza meg a felelős koordinátort és a forrásokat szervező munkához.
- Vázzon fel egy átfogó munkatervet a tervezési folyamathoz, feltüntetve az összes szükséges mérföldkövet és ezáltal biztosítsa a politikai jóváhagyást. Tartson fenn egy bizonyos

rugalmasságot, hogy módosítani tudja a munkatervet a munkaelőrehaladtával.

- Dolgozzon ki stratégiákat az akadályok leküzdésére, és teljes mértékben használja ki az előnyöket (ld. 1.3-as tevékenység: Önértékelés).
- Kössön egyességet a tervezésben résztvevő összes érdekelttel a vezetői szerepkörökről és az egyes feladatokról (a saját szervezeten belül is).
- Becsülje meg a kockázatokat és tervezzen erre vonatkozóan.
- Kövesse nyomon az előrehaladást, vigye keresztül a munkaterv megvalósítását és / vagy alkalmazkodjon a változásokhoz.

IDŐBEOSZTÁS ÉSKOORDINÁCIÓ

- A kezdetektől fogva – a tervezési folyamatot rögzítő munkaterv elfogadása, mint fő mérföldkö.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Politikai mandátum és támogatás a javasolt tervhez.
- ✓ A tervezési folyamatot irányító koordinátor kiválasztása.
- ✓ Stratégia a kockázatkezelésre és minőségbiztosításra
- ✓ Politikailag jóváhagyott munkaterv a kidolgozott tervezési folyamathoz.

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ

GUIDEMAPS PROJEKT (2002 – 2004)

A „Konceptiók és eszközök” című első kötet áttekintést ad a javasolt projektvezetésről és döntéshozatalról (30-33.o.)

A „Tájékoztatók” című második kötet részletesebben foglalkozik az erőforrások kezelésével (26-27.o.), és hogy miképp küzdjük le az akadályokat az irányítási folyamat során (66.o).
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

3. LÉPÉS: A MOBILITÁSI HELYZET ELEMZÉSE ÉS FORGATÓKÖNYVEK FELVÁZOLÁSA

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv előkészítésének utolsó lépése az, hogy elemezze a mobilitás helyzetét, és forgatókönyveket dolgozzon ki a lehetséges jövőbeni helyzetekre. Ez az alapja a célok racionális és átlátható meghatározásának. Itt a legelső lépés egy alapos elemzés a problémák és lehetőségek feltárására. Ez egy fontos mérföldkő, mivel ez alapján lehet különböző forgatókönyveket kidolgozni. Ezek a forgatókönyvek a jobb megértését kínálják annak, hogyan nézzen ki a városi mobilitás jövőben.

3.1. TEVÉKENYSÉG: A PROBLÉMÁK ÉS LEHETŐSÉGEK ELEMZÉSE

INDOKLÁS

A jövőbeli irányvonalakról szóló döntés meghozatala előtt fontos, hogy pontosan ismerje a jelenlegi helyzetet. Ugyanis a városi közlekedés és mobilitás ismerete gyakran meglehetősen hiányos és esetleges. Mint a kirakósjáték darabjai, adatokat és információkat kell összeállítani arról, hogy mi történik és ez milyen problémákat okoz. Ez az elemzés kulcsfontosságú a megfelelő irányvonalak kialakításához, és referenciaalapot ad, amelyhez képest később a haladás mérhető. Az elemzés legyen minél átfogóbb, de ne haladja meg a rendelkezésre álló anyagi erőforrásokat. Az elemzés foglalkozzon a városi közlekedési rendszerek alkalmazkodóképességével is (azaz mennyire ellenálló a káros külső behatásokkal szemben).

Ezek a várt és váratlan események (pl. energia-ellátási probléma, természeti katasztrófa) különösen akkor fontosak, ha befolyásolják a hosszú távú döntéseket.

CÉLOK

- Ismertesse és számszerűsítse a közlekedésfejlesztés jelenlegi állapotát (például tervezési dokumentumok, közlekedési helyzet, akadálymentesség, közlekedésbiztonság, tömegközlekedés). Vegye figyelembe a városi agglomerációban történő személy- és áruszállítást is.
- Készítsen egy listát a városi mobilitás hiányosságairól és lehetőségeiről (pl. szolgáltatásokhoz való hozzáférés, közlekedésbiztonság, klímavédelem, területhasználat, valamint a várt és nem várt eseményekkel szemben tanúsított ellenállóképesség).
- Győződjön meg róla, hogy mi az amit mindenképpen ismernie kell a tervezési folyamat javításához.
- Határozza meg az elérhető adatokat, azok minőségét és hozzáférhetőségét. Rögzítse a terv készítéséhez szükséges adatigényt.
- Készítsen helyzetelemzést. Ez alapján azonosítsa és állítsa fontossági sorrendbe a legfontosabb megoldásra váró problémákat a tervben.

FELADATOK

- Azonosítsa és elemezze a legfontosabb tervezési dokumentumokat, eljárásokat és irányvonalakat amelyek hatással lehetnek a helyi tervezési folyamatra. Ahol hasznos, a tervezési folyamat építhet a rendelkezésre álló tervekre és stratégiákra.
- Határozza meg az összes rendelkezésre álló adatot és értékelje azok minőségét. Rögzítse a Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítéséhez szükséges adatigényt. Ne feledkezzen el a forgatókönyvek kidolgozásához, valamint az intézkedések kiválasztásához, nyomon követéséhez és értékeléséhez szükséges adatigényekről (ld. 8.1-es tevékenység, Monitoring és értékelés előkészítése).
- Gyűjtse össze és összesítse a rendelkezésre álló adatokat, majd célzott adatgyűjtéssel tegye teljessé. Adatot jó pár módon lehet gyűjteni. Például a gyalogosokat meg lehet számolni a város legfontosabb pontjain minden évben és ebből leszűrni trendet (ezt a módszert használják például az angliai York városában), vagy lehet lakóhelyi felmérést végezni. A választott módszer attól függ, hogy mennyi a rendelkezésre álló erőforrás, mekkora a város mérete és milyen megbízhatósági szint szükséges.
- Azon városok esetében, ahol nem áll rendelkezésre elegendő adat: gyűjtse össze a rendelkezésre álló adatokat mind a városi mobilitásról mind a kapcsolódó területekről. Ez az adathalmaz természetesen illeszkedjen a helyi viszonyokhoz, hogy minél pontosabb képet adjon a jelenlegi helyzetről.
- Válassza ki a megfelelő mutatókat, amelyek leírják a városi mobilitás aktuális állapotát. Fókuszáljon a fő szakpolitikai irányvonalakra és kerülje a teljes körű, de könyvespolcra kerülő adatgyűjtést). Például, ha a fő cél a közúti biztonság javítása, akkor kell valamilyen mutató a balesetek számáról és súlyosságáról, továbbá az utakon közlekedők baleseti kitéttességéről (pl. stagnál, nő, vagy csökken a gyalogosok száma – ha csökken, akkor ez, és nem a jobb közúti biztonság lehet az oka a kevesebb gyalogos-gázolásnak).

- Készüljön fel olyan lehetséges várható és váratlan eseményekre, amely megkövetelné a városi közlekedési rendszer ellenállóképességének erősítését. Vegyen figyelembe minden olyan tényezőt a tervezési folyamatban, amely hatással lehet a hosszú távú döntésekre (pl. fosszilis üzemanyagokkal kapcsolatos bizonytalanságok). Belátható időn belül bekövetkező eseményekkel (pl. a szmog, árvíz) inkább az operatív tervekben érdemes foglalkozni.
- A legfontosabb érdekelt felekkel együttműködve készítsen egy helyzetelemzést. Ebben azonosítsa és állítsa fontossági sorrendbe a problémákat, amelyet meg kell oldani a tervben. Amennyire csak lehetséges, próbálja meg számszerűsíteni a városi közlekedés jelenlegi állapotát.

AZ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- A kulcsfontosságú szereplők tudására építve ismerje meg a szakpolitikai dokumentumok tartalmát (pl. interjúk, megbeszélések segítségével).
- Tegye hozzáférhetővé a szolgáltatások és létesítmények elérésével kapcsolatos adatokat (pl. 500 lakos egy gyógyszertár 500 méteres körzetén belül). Számszerűsítse a közlekedés mértékét is (pl. utaskilométer). A Fenntartható Városi Mobilitási Terv alapelve lehet a jobb elérhetőség kisebb forgalom mellett.

IDŐBEOSZTÁS ÉSKOORDINÁCIÓ

- Indítsa el a kezdetektől fogva. E feladat következtetése fontos tényezői a forgatókönyveknek és az egész tervezési folyamatnak (ld. 3.2-es tevékenység).

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Megfelelően kiválasztott mutatók a kiindulási állapot leírására.
- ✓ Minden szükséges adat beszerezve. (Ha elegendő adat nem áll rendelkezésre, kezdje azzal, ami van, de dolgozzon ki egy tervet a hiányzó adatok pótlására.)
- ✓ Kész a helyzetelemzés, ami később a viszonyítási alap lesz.
- ✓ A legfontosabb megoldásra váró problémák fontossági sorrendbe vannak állítva a Fenntartható Városi Mobilitási Tervben.

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ

ANGLIA: LTP3 ÚTMUTATÓ A CÉLOK TISZTÁZÁSÁRA ÉS A PROBLÉMÁK / KIHÍVÁSOK MEGHATÁROZÁSÁRA

Az angol helyi közlekedési tervek (LTP) kidolgozásához készült útmutató kiemeli a városi agglomerációk sajátos igényeit a helyzetelemzésben. Ad is néhány tanácsot, hogy mit kell figyelembe venni ehhez a feladathoz:

A célok tisztázása: Anglia a helyi önkormányzatoktól várja el, hogy elkészítsék helyi közlekedési terveiket a nemzeti célok és kihívások, az érintett regionális célok és egyéb helyi célok figyelembevételével. A helyi célokat a kívánt eredmények formájában kell megadni. Mindez mutasson túl a közlekedés témakörén, például vegye figyelembe a térség fenntartható közösségi stratégiáját. A közlekedés létfontosságú az alapvető szolgáltatásokhoz való hozzáférésben. A helyi közlekedési terv céljainak tisztázása az első lépés a közlekedésfejlesztési intézkedések fontossági sorrendjének meghatározása előtt. A célok meghatározása összhangot teremt az egész terv minden részében. Miután adottak a célok, érdemes egy sor teljesítmény-mutatót választani a célokhoz, amelyek lehetővé teszik a célok teljesülésének figyelemmel kísérését és ösztönözését.

A problémák / kihívások azonosítása: Miután azonosították a magas szintű célokat, az LTP megvizsgálja a kitűzött célok és a konkrét problémák / kihívások kapcsolódását. Minden helyi önkormányzat számos egyedi kihívással szembesül, így a jelenlegi és a jövőbeni közlekedési problémák mély megértése alapvető egy LTP kidolgozásakor. Ezek a kihívások jelentik a hajtóerőt az LTP kidolgozásához és elfogadásához. A kihívások ismerete és az arra adott válaszok nemcsak a közlekedési szolgáltatásokban várt változásokra való felkészülésben segítenek, hanem a már meglévő szolgáltatásoknak és infrastruktúrának a jobb és biztonságosabb működtetésében is segítenek. Az önkormányzatok feladata azonosítani a mért adatokra alapuló problémákat és prioritásokat, például:

- demográfiai és társadalmi-gazdasági trendek
- környezetvédelmi kérdések
- gazdasági körülmények
- meglévő közlekedési infrastruktúra-kapacitás
- utazási szokások és forgalom
- kapcsolat a meglévő hálózatokkal

A hatóságoknak a rendelkezésre álló adatok birtokában nemcsak a kihívásokat kell azonosítaniuk, hanem megfontolni, hogy milyen prioritásokat kezeljenek adott időn belül a tervben. Gondosan elemezve a helyi közlekedési problémákat és kihívásokat könnyebb megtalálni a lehetőségeket és az innovatív megoldásokat. Olyan eszközök, mint például az 'Accession' (ez egy elérhetőség-tervező szoftver) hasznosak lehetnek azonosítani egy adott terület közlekedési igényeit.

Forrás: Közlekedési Minisztérium, Útmutató a helyi közlekedési tervekhez, 2009. július: <http://web.archive.nationalarchives.gov.uk/0110509101621/>, <http://www.dw.gov.uk/adobe/pdf/165237/ltg-guidance.pdf/>

ÚTMUTATÓ A FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS ÉS TERVEZÉS INDIKÁTORAIHOZ

DISTILLATE Project, Egyesült Királyság, javított indikátorok a fenntartható közlekedéshez és tervezéshez, „Deliverable C1”, „A fenntartható közlekedés indikátorainak kiválasztása és használata”: www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php

ÚTMUTATÓ A KIINDULÁSI ÁLLAPOT FELÜLVIZSGÁLATÁNAK MÓDSZERTANÁRA

BUSTRIP Project 2007, Közlekedj fenntarthatóan - Útmutató a fenntartható városi közlekedési tervekhez. Web: <http://www.movingsustainably.net/>

PÉLDÁK

HELSINKI: HELYZETELEMZÉS HELSINKI RÉGIÓ KÖZLEKEDÉSI RENDSZERTERVÉBEN (HLJ 2011)

Helsinki régió közlekedési rendszerterve (HLJ 2011) egy olyan hosszú távú stratégiai terv, amely a közlekedési rendszer egészére vonatkozik. A terv készítése egy alapos helyzetelemzéssel indult. Megvizsgálták Helsinki régió közlekedési rendszerének működési feltételeit (népesség, foglalkoztatottság, stb), a közlekedési rendszerek állapotát, a lakosság utazási szokásait, valamint a forgalom környezeti hatásait. Az állapotelemzést kiegészítette egy forgalmi felmérés és számos tanulmány. A közlekedési rendszer fejlesztését nehezítő kihívásokat és veszélyeket ez alapján határozták meg.

További részletekért lásd a C. mellékletet

TURKU, FINNORSZÁG: A KIINDULÁSI ÁLLAPOTOT LEÍRÓ MÓDSZERTAN A BUSTRIP PROJEKTBEN

Turku egy önértékelést készített és szakértői felülvizsgálatot folytatott le, amely segítette a helyi tervezőket a város helyzetének és az előttünk álló kihívásoknak a jobb megértésében. Egy helyi csapat összegyűjtötte és konszolidálta a rendelkezésre álló adatokat, és ezekből vont le következtetéseket. A csapat egy 108 oldalas önértékelési jelentést állított össze. Ennek 17 oldalas összefoglalóját használták belső kommunikációra és ebben tájékoztatták az érintetteket és a médiát az eredményekről. A jelentést áttekintette egy szakértői csoport is, és így végül letisztultak Turku város mobilitás kihívásai.

További részletekért lásd a C. mellékletet

**3.2 TEVÉKENYSÉG: FORGATÓKÖNYVEK KIDOLGOZÁSA****INDOKLÁS**

A forgatókönyvek abban segítenek, hogy az érintettek jobban megértsék a fenntartható városi mobilitási terv által felvázolt intézkedések valószínűsíthető együttes hatását. A különböző jövőbeli helyzetek bemutatása lehetővé teszi számukra, hogy értékeljék az egyes jelenlegi trendek, a már elfogadott intézkedések és a még döntés-előkészítés alatt lévő intézkedések lehetséges következményeit. Ezeket a különböző forgatókönyveket megvizsgálva lehet reális célszámokat adni az eredményindikátorokhoz (ld. 5.2-es tevékenység).

CÉLOK

- Alternatív forgatókönyvek kidolgozása, amelyek lehetővé teszik vitát a komplex fejlesztési stratégiákról.
- Vita generálása az egyes alternatívákról és azok hatásairól.
- Az átfogó tulajdonosi szemlélet elősegítése. A végrehajtandó stratégiák jobb társadalmi elfogadottsága.

FELADATOK

- Írja le a különböző forgatókönyveket mennyiségi és minőségi módon:
 - A „jelenlegi módon” forgatókönyv a jelenleg elfogadott fejlesztések megvalósulása esetén előálló helyzetet írja le.
 - Az alternatív forgatókönyvek leírják a fejlesztések eredményét az eltérő politikák és intézkedések választása alapján.
- Értékelje az összefüggéseket az egyes ágazatok között: közlekedés, területhasználat, környezetvédelem, gazdasági fejlődés, demográfia, stb. Határozza meg az alapvető szinergiákat, az integrációs potenciált és a negatív hatásokat. Példának okáért egy pozitív szinergia lehet a tömegközlekedési járműpark cseréje alacsony kibocsájtású járművekre, ami egyben hozzájárul a környezetvédelmi célkitűzések teljesítéséhez egy forgalomcsillapított zónán belül.

Példa a negatív hatásra egy P+R parkoló létesítése egy új településrészben, ami az adott terület további beépítését ösztönzi a forgalomcsillapítás helyett.

- Vegye figyelembe a közlekedési rendszer ellenálló képességét várt vagy váratlan eseményekkel szemben.
- Használjon olyan technikákat a forgatókönyvek kidolgozására és értékelésére, mint például modellezés, kvalitatív elemzés, vagy korábbi eredmények kiértékelése. Válassza ki azt a modellezési technikát, melyet a legalkalmasabbnak ítél az adott terv által képviselt irányvonalhoz, a terv aktuális munkastádiumához, és az általa lefedett földrajzi térség kiterjedéséhez és jellegéhez. Törekedjen a költséghatékonyságra: a komplex, nagy költségű modellek pontosabb előrejelzéseket adnak és használatuk indokolt lehet olyankor, ha a lehetséges előnyök jelentősek. Viszont kisebb programok vagy tervek épülhetnek hasonló városi környezetben szerzett tapasztalatokra, kapcsolódó tanulmányokban kapott modellezési eredmények alapján várható hatásokra, vagy máshol már bevált hálózat/utca tervezési megoldások várható hatására.
- Elemezze, hogy melyik stratégia szolgálja a jövőképet (ld. 4.1-es tevékenység).
- Ösztönözze a kulcsfontosságú érdekelttek közötti eszmecsere a fő alternatívákról és azok várható hatásairól.

ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- Vonjon be minél több érdekeltet a forgatókönyvek kidolgozásakor, hogy ezáltal minél többen magukénak érezzék a végrehajtandó stratégiát.
- Dolgozzon ki egy „karba tett kézzel ül” forgatókönyvet: ez leírja a fejlődési utat, ahol nem teszünk semmit, és csak külső tényezők irányítanak. Ez tovább inspirálhatja a szakmai vitát.

IDŐBEOSZTÁS ÉSKOORDINÁCIÓ

- A helyzetelemzés után.
- A forgatókönyvek kidolgozása egyszerre történik a közös jövőkép kialakításával (ld. 4.3-es

tevékenység), a célkitűzések kidolgozásával (ld. 5.1-es tevékenység) és a célszámok meghatározásával (ld. 5.2-es tevékenység.)

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ „Ne tegyen semmit” forgatókönyv kidolgozása (kvalitatív és kvantitatív leírással).
- ✓ „Aktuális trendek előrevetítése” forgatókönyv kidolgozása (kvalitatív és kvantitatív leírással).
- ✓ Különböző irányvonalak által képviselt forgatókönyvek leírása (kvalitatív és kvantitatív módon). Válassza ki azt, amely a leginkább hozzájárul a kívánt jövőkép megvalósításához.
- ✓ Megfelelő technikák kiválasztása a forgatókönyvek kidolgozásához és értékeléséhez.

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ

TRANSPORT ANALYSIS GUIDANCE HONLAPJA - WEBTAG (KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM, EGYESÜLT KIRÁLYSÁG)

A honlap részletes útmutatást ad a közlekedési projektek értékelésére és általános tanácsokat ad a közlekedési tanulmányok készítéséhez. Hasznos útmutatást ad forgatókönyvek fejlesztéséhez is. Internet kapcsolat: www.dft.gov.uk/webtag/

PROSPECTS - MÓDSZERTANI ÚTMUTATÓ

A 2002-2003 között futott PROSPECTS projekt fő célja az volt, hogy megkönnyítsék a városoknak az optimális területhasználat és közlekedési stratégiák kialakítását és ezáltal javítsák környezeti fenntarthatóságukat. A Módszertani Útmutató tájékoztatást nyújt a hatások becsléséről (66-80 oldal). Külön fejezetet szentelt a vizualizációs technikáknak (157-170 oldal).

Internet kapcsolat: www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

ESZKÖZÖK

A MODELL ESZKÖZÖK ÁTTEKINTÉSE

Számos modellező eszköz és technika áll rendelkezésre a forgatókönyvek kidolgozásához és értékeléséhez. A közlekedési modellek célja, hogy bemutassák a kölcsönhatást az utazási kereslet és kínálat között, valamint előrejelezhetővé és összehasonlíthatóvá tegyenek olyan dolgokat, amelyek még nem léteznek. Ezek a jövőbeli forgatókönyvek egyben lehetővé teszik a számszerűsítést is. A hasonló városi környezetben tervezett mobilitási intézkedések és közlekedési megoldások valószínűsíthető hatásaira minőségi leírást is adnak, ami egyben hasznos lehet hamarabb megvalósítandó és kisléptékű intézkedések megvalósításánál is.

A közlekedési modellek nem feltétlenül a legoptimálisabb eszközök a forgatókönyvek elemzésére. Időt és erőforrásokat igényel az adatgyűjtés- és elemzés. Ezért, ha a körülmények nem megfelelőek, kvalitatív vagy egyszerűbb kvantitatív technikák célravezetőbbek lehetnek, és így komoly idő- és pénzmegtakarítást lehet elérni. Ennek ellenére tény, hogy egy jól felépített modell megbízhatóbb válaszokat tud nyújtani. Alapvető politikai döntéseket hozni egy felszínes értékelési módszertan alapján a tervezés előrehaladott szakaszában nagyságrenddel nagyobb idő- és költségpazarláshoz vezethet, különösen ha infrastruktúra-fejlesztésről van szó.

Az eltérő módszertan alapján többféle közlekedési modelltől beszélhetünk:

- **Unimodális modellek:** a kereslet-növekedési előrejelzés exogén, mivel csak egy közlekedési móddal foglalkozik (pl. egyéni közlekedés) és a hangsúly az útvonal-választásán van;
- **Multimodális modellek:** : több közlekedési móddal foglalkozik (pl. személygépkocsi, tömegközlekedés, kerékpározás, stb); a közlekedési módokra lebontott kereslet-növekedési előrejelzés exogén, és a modellezett kölcsönhatások csak a egy közös hálózat versenyszerű használatára vonatkoznak (pl. a személygépkocsik és autóbuszok ugyanazt az utat használják);
- **Négy lépés modellek:** a teljes közlekedési kereslet-növekedést endogén módon becslik, és a az alternatív közlekedési lehetőségek közötti választást is endogén módon modellezik. A közlekedési útvonalak kiindulópontjainál (pl. lakóhely) és végpontjainál (pl. munkahely) történő módosítások hatásait exogén módon modellezik;
- **Közlekedést és területhasználatot integráló modellek:** a négy lépéses modellek által használt módszertan mellett figyelembe veszik a közlekedési rendszer és az uticél választás összefüggéseit is. Az utazási kiindulópontok és végpontok helyének változtatását exogén módon modellezik.
- **Mikroszimulációs modellek:** valósidejű szimuláció, mely nézi minden egyes jármű mozgását. A modell figyelembe veszi az emberi tényezőt (viselkedést), az infrastruktúra térbeli elrendezését és a forgalmi torlódás szintjét.

PÉLDÁK

WEST YORKSHIRE, ANGLIA: FORGATÓKÖNYVEK A HELYI KÖZLEKEDÉSI TERVBEN

A 2006-2011 között érvényben lévő helyi közlekedési terv (LTP) kialakításához a West Yorkshire Stratégiai Közlekedési Modellt (STM) használták. Ez szimulálta a különböző alternatív választási lehetőségekből származó jövőbeli helyzetet. Az STM figyelembe vette a népességet, az autótulajdonlást, a foglalkoztatást, az üzemanyagárakat és a háztartások számának alakulásából adódó jövőbeni változásokat. Ezeket a tényezőket a modell egészére, vagy csak igény szerinti térbeli részére alkalmazták.

Minden egyes forgatókönyv az eltérő szellemiségű közlekedésfejlesztési irányvonalak különböző kombinációját tartalmazta. Ezek a soronkövetkező tervezési időszakokra vonatkozó kimeneti adatok lehetővé tették a különböző tervezési megoldások összevetését és értékelését a konzultációk során kapott kívánatos megoldásokkal szemben. A fő tervezési irányon belüli alternatív forgatókönyveket aztán gondosan összevetették az eredeti tervezési célokkal és egyéb kritériumokkal.

Az értékelések és elemzések egyik eredménye az volt Leedsben, hogy a forgalomnövekedés és torlódás csak úgy kezelhető, és csak úgy lehet biztosítani a gazdasági versenyképességhez szükséges közlekedési feltételeket, ha a stratégia maximalizálja a meglévő infrastruktúra kihasználtságát és alternatívákat ad az autós közlekedés mellett. Így a fő tervezési irány a tömegközlekedés jelentősen megnövelt pénzügyi támogatása és a közlekedési igények kezelése lett.

Forrás: PILOT kézikönyv:

www.pilot-sport.org/index.php?id=48

West Yorkshire Local Transport Plan:

www.wyltp.com/currentplan

ZARAGOZA, SPANYOLORSZÁG: FORGATÓKÖNYVEK A VÁROS FENNTARTHATÓ MOBILITÁSI TERVÉBEN

Zaragoza integrált mobilitási terve, a "Plan de Movilidad Sostenible" célja a tömegközlekedés részesedésének növelése és szennyezőanyag-mentes egyéni mobilitás elősegítése volt. Az egyik forgatókönyvben a legfőbb hangsúly az elővárosi vasutak és a villamosok fejlesztésén volt. A többi

forgatókönyv a gyalogos területekkel, intermodális csomópontokkal, parkolóhely-gazdálkodással, integrált tarifarendszerrel, kerékpározással és szolgáltatásminőséggel foglalkozott. Az integrált tarifarendszerrel foglalkozó forgatókönyv értékelte a hatásokat az utasok, üzemeltetők és a hatóságok szempontból. A forgatókönyvek célja az volt, hogy segítsen meghatározni, hogy mely intézkedéseket érdemes végül belevenni a tervbe.

További részletekért lásd a C. mellékletet

PÁRMA, OLASZORSZÁG: FORGATÓKÖNYVEK KIDOLGOZÁSA

Párma önkormányzata 2005-ben kezdte el a városi közlekedést és a földhasználatot integráló tervezési folyamatot, alapul véve a városi mobilitási tervet (PUM) (ez hasonlít a fenntartható városi mobilitási tervekhez), a városi forgalmi tervet (PGTU), és a területhasználati tervet (PSC). A két közlekedési terv (azaz a PUM és a PGTU) egyidejű kidolgozása arra ösztönözte a hatóságot, hogy megvizsgálja a rövid távú közlekedési terv (a PGTU) által javasolt intézkedések és a PUM részeként leírt igénygazdálkodás és infrastrukturális beruházások összefüggéseit.

További részletekért lásd a C. mellékletet



Magyarázat a táblázathoz: A leginkább megfelelő közlekedési modell kiválasztásához számos tényezőt kell megvizsgálni, mint például a szóbanforgó probléma jellege, az érintett szakpolitikai szint, a várt eredmények által megkívánt pontosság és részletgazdagság (térben, tartalomban), a rendelkezésre álló adatok, és a rendelkezésre álló pénzügyi források.

Cél / fókusz	Lehetséges modellező eszköz
Területhasználat és területi tervezés (pl. stratégiai tervek, fenntartható városi közlekedési tervek)	<ul style="list-style-type: none"> • Közlekedést és földhasználatot integráló modellek • Négy lépés modellek
A városi közlekedés tervezése (pl. fenntartható városi közlekedési tervek, forgalmi tervek)	<ul style="list-style-type: none"> • Közlekedést és földhasználatot integráló modellek • Négy lépés modellek • Multimodális modellek
Tömegközlekedés szolgáltatás-tervezési (pl. útvonaltervezésre, frekvenciák, viteldíjak)	<ul style="list-style-type: none"> • Unimodális modellek
Tömegközlekedés szolgáltatás tervezés (pl. útvonaltervezés, követési idők, viteldíjak)	<ul style="list-style-type: none"> • Unimodális modellek
Kialakítás (pl. egy körforgalom kialakítása)	<ul style="list-style-type: none"> • Mikroszimulációs modellek

A multimodális valamint a közlekedést és területhasználatot integráló modellek jelentik a skála egyik végét, míg a mikroszimulációs modellek a másik végét a városi közlekedéstervezés számára rendelkezésre álló és leggyakrabban használt eszközök között.

A közlekedést és földhasználatot integráló modellek jelentik a legátfogóbb és legösszetettebb eszközöket a stratégiai várostervezésben, különösen ha hosszabb távú fejlesztésről van szó. Ezek lehetővé teszik a közlekedési rendszer és a társadalmi-gazdasági és térhasználati rendszer összefüggéseinek elemzését, segítve a szakpolitikák kialakítását és a közlekedési beruházások előkészítését. Nagyon különböző alkalmazási területeken jöhetnek szóba, mint például fogyasztói szegmensek, gazdasági ágazatok, közlekedési módok és földhasználati besorolás.

A mikroszimulációs modellek teljes részletességgel szimulálják a járművek mozgását és azok alkalmazkodását az úthálózat térbeli kialakításához, mint például az útszélességhez, a sávok számához, a jelzőlámpák beállításához, a körforgalmak átmérőjéhez stb. A forgalom áramlását adott időszakon belül dinamikus szimuláló modell lehetővé teszi a torlódások és az útkereszteződésekben és egyéb forgalomlassító helyszíneken várható várakozási idő becslését. Ez a fajta modellező eszköz különösen hasznos olyan tervezési feladatok esetében, ahol a városi hálózat egy kis részét kell megvizsgálni (ld. 10.1-es tevékenység).

Az unimodális és multimodális modelleket adott forgalmi igényre vonatkozó közúti forgalombecslésre szokták használni. Például új utak építése vagy a forgalomcsillapítás tipikusan az unimodális modellek használati területe.

A négy lépés modellek az előbb említett tényezők mellett figyelembe veszik a közlekedési módok közötti váltást is. Ezek lehetővé teszik a tágabb szakpolitikák figyelembevételét is, így például a dugódíjat, tömegközlekedési tarifákat, P+R lehetőségeket, új közlekedési alternatívákat (pl. egy új villamosvonal).

Forrás: TRT TRASPORTI E TERRITORIO, Simone Bosetti, Patrizia Malgieri, Cosimo Chiffi

4. LÉPÉS: ÁTFOGÓ JÖVŐKÉP MEGHATÁROZÁSA

Most már kezdődhet a Fenntartható Városi Mobilitási Terv kidolgozása. Egy átfogó jövőkép kidolgozása az egyik kulcsa minden Fenntartható Városi Mobilitási Tervnek. Erre az alapra épül az összes konkrét célt és intézkedést meghatározó rákövetkező lépés. Egy jövőkép csak akkor tudja betölteni vezető szerepét, ha résztvesz benne minden érintett és városlakó.

4.1. TEVÉKENYSÉG: ÁTFOGÓ JÖVŐKÉP MEGHATÁROZÁSA A KÖZLEKEDÉSBEN ÉS AZON TÚLMUTATÓAN

INDOKLÁS

Milyen városban akarunk élni? Miben fog különbözni a többi várostól? Ezek a központi kérdések, melyekre választ kell keresni, mikor az érdekeltekkel tervezzük a jövőképet. Egy jövőkép a kívánt városi jövő minőségi leírását jelenti, hogy ennek alapján konkrét tervezési lépéseket lehessen tenni.

Fontos, hogy a közlekedés és mobilitás vissza-kerüljön a tágabb értelemben vett város- és társadalomfejlesztés tárgykörébe. Egy jövőkép kialakításakor minden szakpolitikai ágat figyelembe kell venni, különösen az átfogó keretmegállapodásokat (pl. Agenda21, stratégiai terv), város- és területfejlesztést, gazdaságfejlesztést, környezetvédelmet, társadalmi igazságosságot, nemek esélyegyenlőségét, egészségvédelmet és közbiztonságot.

Egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv alapja egy olyan hosszú távú jövőkép, mely a közlekedés és mobilitás fejlesztését a teljes agglomerációra és az összes közlekedési módra összehangolva írja le.

CÉLOK

- Alakítsunk ki közös jövőképet az érdekeltekkel – azaz egy hosszú távú közlekedésfejlesztési célkitűzést az egész városi agglomerációra.
- Javuljon a helyi közösség identitástudata és érezze magáénak a célokat.
- Legyen egyértelmű a fenntartható városi közlekedési tervek politikai értéke, és támogassa minden fő döntéshozó.
- Tekintsünk túl a mobilitás témakörén: pl. életminőség, egészségvédelem, területhasználat.
- Határozzuk meg a prioritásokat és adjunk irányt a további döntésekhez.

FELADATOK

- Hozzunk létre egy kerekasztalt az egyes érdekcsoportok képviselőivel a jövőkép kidolgozására.

- Adjunk nekik háttéranyagokat (pl. jogszabályokról, felmérésekeredményéről).
- Tartsunk rendszeresen ilyen kerekasztaltárgyalásokat (ld. a 2.3-as tevékenységeket a különböző formátumokról)
- Dolgozzunk ki egy vázlatos jövőképet és vitassuk meg a résztvevőkkel.
- Tegyük közzé az elfogadott jövőképet egy könnyen érthető formában.

A LEGFONTOSABB KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- Aktívan tájékoztassuk a lakosságot a jövőkép kidolgozásáról (pl. lakossági fórumokon vagy eszmeccseréken).

IDŐZÍTÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A 3.1-es tevékenységre (A problémák és lehetőségek elemzése) és a 3.2-es tevékenységre (Forgatókönyvek kidolgozása) épül.
- A közös gondolkodásra szánjunk jó pár hónapot. A konkrét kidolgozás pár hét.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Kerekasztallétrejött.
- ✓ Jövőkép első vázlata elkészült.
- ✓ Vázlat megvitatva az érdekeltekkel.
- ✓ Egyesség a jövőkép végső vázlatán.
- ✓ A jövőkép főbb pontja tetszetős formában kiadva.

PÉLDÁK

CAMBRIDGESHIRE (ANGLIA): JÖVŐKÉP MEGFOGALMAZÁSA

‘Közösségek létrehozása, ahol az emberek szeretnek élni és dolgozni: most és a jövőben is’. A Cambridgeshire Fenntartható Közösség Stratégia a megye jövőképét írja le: egy életerős, növekvő, jólétben élő és toleráns közösségek alkotta megye, ahol a magas szintű közszolgáltatások lehetővé teszik a lakosság alkotóerejének maximális kihasználását, a hosszabb átlagéletkort, a jó egészséget, és a demokratikus döntéshozatalt. A Helyi Közlekedésfejlesztési Terv ebbe a jövőkép-

-be illeszkedik.

FORRÁS: Cambridgeshire Local Transport Plan 2011 – 2026, Policies and Strategy, www.cambridgeshire.gov.uk/NR/rdonlyres/81A57E02-48D8-4C24-862F-B42A900F70D8/0/LTP3PoliciesandStrategy.pdf

LILLE (FRANCIAORSZÁG): JÖVŐKÉP KIALAKÍTÁSA

Lille-ben a PDU folyamat az 1990-es évek nagy városi rehabilitációja után kezdődött. Nagy befektetésekkel újjáépítették a lepusztult ipari negyedeket Roubax és Tourcoing-ban. Ezzel egyidőben a TGV hálózat új terminálja (amit először a városközponton kívül terveztek) felvetette egy teljesen új városnegyed, Euralille építését. Euralille, mint egy helyi, regionális, országos és nemzetközi tömegközlekedési csomópont ekkor még nem volt része egy részletes helyi közlekedésfejlesztési tervnek.

Mindennek fényében egy olyan városi jövőkép kezdett kialakulni, ahol Lille egy stabil gazdasági alapon álló, nemzetközi és Európai orientáltságú város. Az élhető város kialakítása előkelő helyen szerepel a célkitűzésekben. Ezzel egyidejűleg magas prioritást élvez a közterületek megújítása – legfőképp a közlekedési tereké. Az egyik stratégiai kérdés volt, hogy inkább a metróhálózatot fejlesszék, vagy a felszíni közlekedést. A város végül ez utóbbi mellett döntött, így egy kalap alatt felújították és újraosztották a közterületeket. Új koncepciókat is megvalósítottak, például gyorsforgalmi buszfolyosókat és kombinált villamos-nagyvasúti (“tram-train”) rendszereket.

FORRÁS: PILOT manual 2007 – full version: www.pilot-transport.org/index.php?id=48

GENT (BELGIUM): “A TRÓJAI KERÉKPÁROS” – A KÖZLEKEDÉS JÖVŐJE A MAGÁNEMBERSZEMÉVEL

Újszerű megközelítések kidolgozása a városi közlekedés, a közterületek és az emberek gondolkodásának megújítására, hogy ez által egy élhető Gent városát örökítsük gyermekeinkre 2050-re – ez a célja az “Átmeneti Zóna” csoportnak. Ez egy kb. 25 főből álló kreatív társulás, melyben van fiatal vállalkozó, egyszerű városlakó, építész és közlekedési szakember is.

Részletek a C függelékben

BRÜSSZEL (BELGIUM): TEHERSZÁLLÍTÁSI STRATÉGIAI TERV A BRÜSSZEL AGGLOMERÁCIÓBAN.

Jelenleg van egyeztetés alatt a brüsszeli agglomeráció teherszállítással foglalkozó stratégiai terv. A terv kiindulópontja, hogy a városi széndioxid kibocsátás 30%-a a teherszállításból ered.

A terv jövőképe egy jól szervezett és energiahatékony beszállítói rendszer a brüsszeli agglomerációban 2020-ra, amivel mindenki jól jár. A jövőkép egyik fő eleme az érdekelteltek közötti együttműködés.

A jövőkép három főbb pontból áll:

- korlátozni és optimalizálni a város határain átlépő közúti teherszállítást;
- a közúti szállításról áttérni a forgalmat folyóra, vasútra, a célpont előtt ("last mile") pedig környezetbarát eszközökre;
- összehangolni a fuvarozók útvonaltervezését.

A cél, hogy 2050-re megszűnjön a teherszállítás üvegházhatású gáz kibocsátása, és 30%-al csökkenjen a szállítói forgalom.

Forrás: Bruxellesmobilité, 2012: Plan Stratégique pour le transport de marchandises en région de Bruxelles-Capitale – Projet de plan, Bruxellesmobilité, Bruxelles, 2012 www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-transport-de-marchandises

A FELADATOK RÉSZLETESEN

JÖVŐKÉP KERESZTAL INDÍTÁSA

A folyamat egyik fontos döntése, hogy kit válasszunk be a munkacsoportba. Azaz melyek a releváns érdekcsoportok, akikkel érdemes konzultálni a jövőkép kialakításáról. Néhány példa a meghívottak lehetséges körére:

- térségi partnerek;
- helyi hatóságok (beleértve az egészségügyet és a gazdaságfejlesztést is);
- közlekedésszolgáltatók;
- magáncégek;
- utazóközönség;
- állami szervek; és
- lakosság.

Fontos, hogy minden ilyen keresztalban jelen legyen minden fontos érdekcsoport képviselője. A különböző érdekelteltek által a munkacsoportba hozott értéket el kell ismerni. Egy jövőkép nagyobb eséllyel lesz általánosan elfogadott és hatékony, ha az a tervezési folyamat során minden érdekelttel együttműködve alakul ki.

A jövőkép kialakításának része a lakosság bevonása is. A helyi viszonyoktól és tervezési kultúrától függően azonban ez sokszor nehezen kivitelezhető. Ilyen esetben a lakosságot legalább proaktívan támogatni kell a kialakított jövőképről. (Ld. 4.2-es tevékenység – A lakosság és más érintettek tájékoztatása)

Forrás: PILOT kézikönyv 2007 – teljes verzió: www.pilot-transport.org/index.php?id=48

4.2. TEVÉKENYSÉG: A LAKOSSÁG ÉS MÁS ÉRINTETTEK TÁJÉKOZTATÁSA

INDOKLÁS

Egy közös jövőkép a kiindulópontja a konkrét intézkedések kidolgozásának. A fenntartható városi mobilitástervezés eredménye csak akkor sikeres, ha a lakosok tisztában vannak a jövőképpel és támogatják annak tágabb célkitűzéseit. Habár nem mindig lehetséges a lakosokat közvetlenül bevonni a jövőkép kidolgozásába (ld. 4.1-es tevékenységet), legalább tájékoztatni kell őket magáról a folyamatról és annak eredményéről. Már maga a tény, hogy a lakosok tudnak a folyamatról, növeli annak elfogadottságát.

CÉLOK

- Érezze mindenki magáénak a Fenntartható Városi Mobilitási Tervet.
- Tegyük lehetővé, hogy a lakosok szót emelhessenek, ha nem értenek egyet a jövőképpel.

FELADATOK

- Proaktívan tegyük közzé a tervezési folyamattal kapcsolatos tényeket és a fontos lépések eredményét.
- Ne titkolózzunk. Tartsunk közmeghallgatást és hozzuk nyilvánosságra az érdekcsoportokkal való megbeszélések jegyzőkönyvét.
- Végezzünk egyszerű közvéleménykutatást, hogy megmutassuk a főbb trendeket és javaslatokkal élhessünk a politikai döntéshozók felé.
- Vonjuk be a médiát (helyi újság, rádió, TV)
- Promóciós kampányok segítségével fejlesszük a lakosság és érdekeltek közlekedéssel kapcsolatos ismeretét.
- A kész jövőkép dokumentumot juttassuk el minnél több városlakóhoz.

A LEGFONTOSABB KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- Vonjuk be közvetlenül a lakosokat a jövőkép kidolgozásába interaktív eszközökkel (ld. 4.1-es tevékenység)



IDŐZÍTÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A 3.1-es (Problémák és lehetőségek elemzése) és a 3.2-es (Forgatókönyvek kidolgozása) tevékenységre épül.
- Párhuzamosan fut illetve ráépül a 4.1-es tevékenységre (Átfogó jövőkép meghatározása a közlekedésben és azon túlmutatóan).

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Érdekcsoport-megbeszélések jegyzőkönyve nyilvánosságra hozva.
- ✓ A jövőképről és annak kidolgozásáról szóló tetszetős kiadvány elkészült és kiosztásra került.
- ✓ Média be volt vonva.

PÉLDÁK

LILLE (FRANCIAORSZÁG): ÉRDEKC SOPORTOK ÉS LAKOSSÁG BEVONÁSA

Lille esete tipikusnak mondható az érdekcsoportok és lakosság bevonására Franciaországban. A 2000-es évben a Lille központú, 85 önkormányzatot magában foglaló térség elfogadta az első fenntartható városi mobilitási tervét (PDU, Plan de Déplacement Urbain). Mielőtt az első verzióját elfogadta volna az önkormányzatok tanácsa, számos tematikus

munkacsoportot hoztak létre a különböző helyi érdekcsoportokkal és a résztvevő önkormányzatokkal. A lakosságot lakossági fórumok, illetve az ún. “mardi du PDU” (“közle-keddek”) útján vonták be. Ezekon a nyilvános vitafórumokon a lakosság és a különböző civil szervezetek megvitatták a Fenntartható Városi Mobilitási Terv különböző témáit és részeit a jelenlévő politikusokkal és műszaki tervezőkkel. A végső tervet a jogilag előírt lakossági fórumok megtartása után fogadta el az önkormányzat, itt-ott kis mértékben módosítva azt az elhangzott felvetések alapján.

Forrás: Rupprecht Consult based on Communauté Urbaine Lille Métropole, PDU, June 2003; Communauté Urbaine Lille Métropole, Projet de PDU, April 2009; www.lillemetropole.fr

VALDEMORO (SPANYOLORSZÁG): A LAKOSSÁG TÁJÉKOZTATÁSA

A valdemerói önkormányzat a fenntartható városi mobilitási terv (“Plan de Movilidad Urbana Sostenible”) kidolgozását egy marketing kampánnyal kísérte és egy kiállítást rendezett “Minden lépés fontos. Gyere és lásd.” címmel. A cél a lakosság tájékoztatása volt a folyamatban levő tervezési folyamatról, és a kiállítás és a marketing kampány egy időben kezdődött.

További részletek a C függelékben



KOPRIVNICA (HORVÁTORSZÁG): FOLYAMATOS KONZULTÁCIÓ A LAKOSSÁGGAL A FOLYAMATOS TÁMOGATÁSÉRT

Koprivnica egy sor fenntartható városi mobilitási intézkedést valósít meg. A város nagy hangsúlyt fektet a városlakók tájékoztatására és bevonására az éppen aktuális intézkedések szerint. A cél nem kis

mértékben a lakosok és a politikusok támogatásának megőrzése, például a pozitív média visszhangon vagy a minden évben megrendezett nagy kerékpáros fesztiválon keresztül. Igen hatásos például, mikor egy fénykép jelenik meg a helyi újságban a kamerák előtt kerékpárra szálló politikusról.

Részletek a C függelékben

5. LÉPÉS: PRIORITÁSOK ÉS MÉRHETŐ CÉLOK

MEGHATÁROZÁSA

A jövőkép a kívánt jövő fontos kvalitatív leírása. De ez önmagában még nem elég. A jövőképet konkrét célkitűzésekkel kell pontosítani, ami megmutatja a kívánt változás mikéntjét. Végül, ezek a változások legyenek mérhetőek is. Ezért fontos az egyes területekhez tartozó mérőszámok gondos megválasztása.

5.1. TEVÉKENYSÉG: A MOBILITÁS CÉLRENDSZERÉNEK MEGHATÁROZÁSA

INDOKLÁS

A célkitűzések a magasabb szintű társadalmi,

környezeti, vagy gazdasági célokat fogalmazzák meg, azaz, hogy mit kell “csökkenteni”, “növelni”, vagy “megőrizni”. A Fenntartható Városi Mobilitási Tervek magasabb célját fogalmazzák meg a célkitűzések (pl. csökkenteni kell az autók okozta forgalmi torlódásokat), míg az intézkedések (pl. egy villamosvonal építése) az ezek eléréséhez szükséges eszközöket jelentik. Mindez ellentétben áll azzal a tervezési szokással, ahol a fókusz az egyes infrastruktúrális fejlesztéseken van, a nélkül, hogy ez egy tágabb célrendszerbe lenne illesztve.

A célkitűzések meghatározása egy keretrendszert ad a jövőkép kialakításától (4.1-es és 4.2-es tevékenység) a célok megfogalmazásáig (5.2-es tevékenység).

CÉLOK

- Egy mindenki által támogatott jövőkép alapján írjuk le a Fenntartható Városi Mobilitási Terv átfogó célját.
- Határozzunk meg világos és mérhető célkitűzéseket. (Mindezt adatokra támaszkodva – győződjünk meg róla, hogy elfogadható pontossággal tudunk adatokat gyűjteni, hogy a megvalósítás során tudjuk mérni a célkitűzések megvalósításának előrehaladtát).

FELADATOK

- A jövőképet megvizsgálva nézzük meg, hogyan hat az a célkitűzésekre.
- Értékeljük a prioritásokat az érdekcsoportok bevonásával. Nem minden célkitűzést lehet könnyen elérni, így ki kell választani a legfontosabbakat. Szervezzünk folyamatosan konzultációs megbeszéléseket.
- Alakítsunk ki közös megegyezést a főbb témák prioritási sorrendjéről, figyelembe véve az érdekcsoportok és az agglomeráció lakosságának véleményét (ld. lenti példát).
- Világos és mérhető célkitűzéseket határozzunk meg, hogy ez alapján választhassuk ki a legmegfelelőbb intézkedéseket és azok időzítését.

IDŐZÍTÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Jövőképen épül (ld. 4-es lépés)
- Szánjunk rá több hónapot

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A jövőképet áttekintettük, hogy ennek alapján kidolgozhatjuk a célkitűzéseket.
- ✓ Vázlatos célkitűzések megvannak.
- ✓ Ezt megvitattuk az érdekcsoportképviselőkkel.
- ✓ A célkitűzések végső vázlata elfogadva.



TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

Transport Analysis Guidance honlap – WebTAG (DfT) A WebTAG honlap külön pontban foglalkozik a célkitűzések kidolgozásával, hogy segítse az angol kormány közlekedési céljainak elérését. Foglalkozik a helyi és térségi célkitűzésekkel, a célok és irányszámok kapcsolatával, és a buktatókkal. www.dw.gov.uk/webtag/documents/projectmanager/unit2.2.php

PÉLDÁK

ÁLTALÁNOS CÉLKITŰZÉSEK A PDU-KHÖZ FRANCIAORSZÁGBAN

A PDU fő célkitűzései az összes közlekedési ág közötti koordináció és a környezetbarátabb, energiahatékonyabb fajták támogatása.

Hogy ezeket a célkitűzéseket elérhesse, minden helyi szinten kidolgozott PDU-nek legalább az alábbi fő témakörökkel kell foglalkoznia:

- A közlekedésbiztonság javítása minden közlekedésben résztvevőnek. Többek között az útfelület megfelelő (újra)felosztásával és a gyalogosok és kerékpárosok számára egy közlekedésbiztonsági programmal.
- Az autóközlekedés csökkentése.
- A tömegközlekedés és minden más kevésbé szennyező mobilitási forma fejlesztése, különösen a gyaloglást és kerékpározást.
- Az átmenő forgalmat lebonyolító (azaz megyei és országos szintű forgalmat lebonyolító) úthálózat fejlesztése és információs rendszerének kialakítása.
- A közterületeken és magánterületeken történő parkolás megszervezése és szabályozása, beleértve a P+R-t, otthoni parkolást és a boltokhoz történő áruszállítást.
- A teherszállítás és multimodális közlekedés irányítása és szabályozása.
- A vállalatok és közintézmények bátorítása az alkalmazottak munkabajárásával foglalkozó közlekedési tervek kidolgozására, hogy nőjön a tömegközlekedéssel és telekocsival érkezők aránya.
- A teljes mobilitási spektrumot lefedő integrált tarifarendszer kialakítása.

Forrás: Rupprecht Consult based on "Plans de déplacements urbains PDU – guide", CERTU, Lyon, 1996."

STRATÉGIAI KERETRENDSZERE ANGLIÁBAN

Az angliai helyi közlekedési terv segédlete öt célt fogalmaz meg az ország közlekedésfejlesztésénél:

- Gazdasági növekedéstámogatása
- CO₂ kibocsátás csökkentése
- Esélyegyenlőség biztosítása
- Nagyobb közlekedésbiztonság és jobb egészség
- Életminőség javítása és egy egészséges környezet kialakítása

Forrás: Department for Transport (UK): Guidance on Local Transport Plans, 2009.

A HELYI KÖZLEKEDÉSI TERV CÉLKITŰZÉSEI NYUGAT YORKSHIRE-BEN

Az angliai Leeds LTP2 célkitűzéseit a Nyugat Yorkshire hosszú távú közlekedési jövőképe keretén belül dolgozták ki. Alapja a tervet megvalósíthatók által reálisan elérhető erőforrás.

A közösen felvállalt prioritásokhoz tartozó célkitűzések:

- Esélyegyenlőség: Mindenki egyforma eséllyel juthasson el munkahelyére, iskolájába vagy bármely egyéb szolgáltatáshoz.
- Forgalmi torlódás csökkentése: Csökkenjen az emberek és áruk szállításának időigénye.
- Közlekedésbiztonság: A főutakon minden utazó nagyobb biztonságban legyen.
- Jobb levegőminőség: A közlekedésből származó szennyezőanyag- és zajkibocsátás csökkentése.
- Hatékony karbantartás: a közlekedési infrastruktúra állapotának javítása.

FORRÁS: Pilot Manual – full version, www.pilot-transport.org/index.php?id=48

5.2. TEVÉKENYSÉG: SMART (SPECIFIKUS, MÉRHETŐ, ÁTLÁTHATÓ, REÁLIS ÉS TELJESÍTHETŐ) CÉLOK MEGFOGALMAZÁSA

INDOKLÁS

A célszámok jelentik a fenntartható városi mobilitási terv legkonkrétabb elemét, megadva egy adott időszakon belül a kívánt változás mértékét. Velük számszerűsíthető, hogy egy megvalósított intézkedés tényleg hozta-e a kívánt eredményeket. A célok elégítsék ki a “SMART” kritériumot: azaz legyen specifikus, mérhető, átlátható, releváns és (időben) teljesíthető. A célszámok alapvető fontosságúak a monitoring és értékelésnél (ld. 8.1-es tevékenység). Így az indikátorok választásánál ezt tartsuk fejben. A célszámokkal nagyon világosan tudjuk mindenkinek számára kommunikálni, hogy milyen változást szeretnénk elérni a város mobilitásában.

CÉLOK

- Definiáljunk egy sor célszámot, ami alapján figyelemmel követhetjük a célkitűzések megvalósítása felé tett előrehaladást.
- Legyen egy kulcsreferencia, ami alapján értékelhetjük az intézkedések hatékonyságát.

FELADATOK

- Dolgozzunk ki célszámokat, ami alapján mérhetjük a célkitűzések megvalósulása felé tett előrehaladást, és értékelhetjük az egyes intézkedések hatékonyságát.
- A legfontosabb érdekcsoportok képviselőivel együtt dolgozzunk ki a minőségi és mennyiségi célszámokat.
- Dolgozzunk ki a SMART célokat: specifikus, mérhető, átlátható, releváns és (időben) teljesíthető.
- Dolgozzunk ki indikátorokat mindegyik célkitűzéshez.
- A célkitűzések realitását az irányszámok kidolgozásának korai szakaszában ellenőrizzük le (ld. 5.2-es tevékenység).
- A célszámokat hivatalosan is hagyassuk jóvá az akcióterv és költségvetés részeként (ld. 7.2-es tevékenység).

SMART célok

- **Specifikus** – mindenki által érthetően, minőségileg és mennyiségileg pontosan meghatározott.
- **Mérhető** – a jelenlegi állapot megmért és ismert. Erőforrások rendelkezésre állnak a (minőségi és mennyiségi) változások mérésére.
- **Átlátható és reális** – a rendelkezésre álló műszaki, menedzsment és pénzügyi szakértelem alapján, egyeztetve a érdekcsoportokkal.
- **Releváns** – a valóban fontos célokhoz válasszunk célkitűzéseket, ami valóban előreviszi a városi mobilitás ügyét és támogatja a többi célkitűzést is.
- **Teljesíthető** – a célszámok eléréséhez szükséges fontos dátumok egyértelműek.

FORRÁS: BUSTRIP Project 2007, Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans, www.movingsustainably.net/

A FELADATOK RÉSZLETESEN

HÁNY CÉLSZÁM LEGYEN?

Az angliai nemzeti Helyi közlekedési terv útmutatójának második kiadásában ez olvasható: ha túl sok célszámot rendelünk az átfogó- és középtávú indikátorokhoz az könnyen a visszajára fordulhat. Általánosságban elmondható, hogy a tapasztalatok alapján az indikátorok optimális száma 20 és 40 között van, a terv méretétől és jellegétől függően, Angliában. A jelen Útmutató készítésénél végzett konzultációk során azonban többen hangsúlyozták, hogy a körülményektől függően jobb ennél kevesebb célszámot választani, különösen az „új” városoknál, ahol még nincs elegendő erőforrás vagy tapasztalat a fenntartható városi mobilitási tervek készítéséhez.

LEGYEN REÁLIS!

Sok város esetében a városi mobilitásra meghatározott célszámok inkább az ideális esetet célozzák meg, mint a valóban elérhető helyzetet. Ennek így sok értelme nincs. Nyilván ambíciózusnak kell lenni, de egyben világosan kell látni azt is, hogy a rendelkező erőforrások mit tesznek lehetővé. Ennek alapján kell kiválasztani az intézkedéseket (ld. 6. lépés).

A LEGFONTOSABB KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- A városi agglomeráció részegységeire is legyenek célszámok (pl. a városközpont, ipari- és kereskedelmi területekre, lakónegyedekre stb.), a helyi körülményektől függő utazási szokások és lehetőségek figyelembevételével.
- Határozzunk meg fejlődési görbéket vagy éves mérési pontokat, hogy rendszeresen értékelhessük a célok felé tett előrelépést.

IDŐZÍTÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A célok kitűzése után a célszámokat határozzuk meg (ld. 5.1-es tevékenység).
- A célszámok segítségével követhetjük a változások időbeli alakulását, és értékelhetjük a fenntartható városi mobilitási terv végrehajtását (ld. 8.1-es és 10.3-as tevékenység).

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Helyi szintre vonatkozó irányszámok kidolgozva.
- ✓ Célok realitása leellenőrizve (ld. 5.1-es tevékenység)
- ✓ A célokat és fejlődési trendeket hivatalosan jóváhagyta minden érdekcsoport az akcióterv és költségvetés formájában (ld. 7.1-es tevékenység).

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ***DISTILLATE PROJEKT, ANGLIA***

Javított indikátorok a fenntartható közlekedéshez és tervezéshez. C1-es tevékenység: Fenntartható közlekedési indikátorok kiválasztása és használata.

www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php

PÉLDÁK**KITALÁLT PÉLDA: CÉLSZÁMOK A FORGALMI TORLÓDÁSOK KEZELÉSÉRE**

Tegyük fel, a cél az agglomerációba belépő gépjárműforgalom növekedésének csökkentése a

csúcsidejakban. Az ehhez rendelt célszám, hogy az adott ponton átlépő gépjárművek száma ne nőjön 5%-nál jobban reggel 7 és 10 óra között a 2012 és 2017 közötti időszakban.

Két lehetőség van a reális célszámok meghatározására:

a, Modellezés – ez azonban költséges és időigényes.

b, Tanulmányozzuk, hogy hasonló helyzetben lévő más városokban milyen sikert értek el hasonló intézkedésekkel.

Ehhez az Eltis honlap (www.eltis.org, több esettanulmány már magyarul is) és a Konsultdatabase (www.konsult.leeds.ac.uk) is sok hasznos kiindulópontot tud adni. További források példákra: a 6.1-es tevékenység (A leghatékonyabb intézkedések beazonosítása).

Mint ahogy ez a példa is mutatja, a célszámok pontosan behatárolhatók legyenek. Azaz legyen egy értékük és egy kitűzött megvalósulási évszám. Valamint közvetlenül az elfogadott célokhoz legyenek rendelhetőek.

Forrás: Pilot Manual 2007 – full version, amended, www.pilottransport.org/index.php?id=48

CAMBRIDGESHIRE (ANGLIA): CÉLSZÁMOK ÉS TRENDEK

A harmadik cambridgeshire-i helyi közlekedési terv (2011 – 2026) indikátorokat és célszámokat definiál, amivel mérhető a stratégia céljainak megvalósulása. A választott indikátorok a Cambridgeshire szempontjából legfontosabb témákat számszerűsítik, egyszersmint lehetővé teszik az összehasonlítást más angliai várossal is. A tervben illusztrációk mutatják az összefüggést a célok, célszámok és trendek között, az értékelés megkönnyítésére.

LTP 01: KÖZLEKEDÉSI BALESETBEN MEGHALT VAGY SÚLYOSAN SÉRÜLT EMBEREK SZÁMA

A Közlekedési Minisztérium által 2009. júliusában elfogadott országos közútbiztonsági célszámok 33%-os csökkenést irányoznak ebben elő 2020-ig. Cambridgeshire ehhez illeszkedve kezdeti célszámokat határozott meg 2012-ig.

Forrás: Cambridgeshire County Council, Cambridgeshire Local Transport Plan 2011 – 2026, Implementation Plan.

6. LÉPÉS: HATÉKONY INTÉZKEDÉSCSOMAGOK ÖSSZEÁLLÍTÁSA

A fenntartható városi mobilitási tervezés középpontjában a hatékony intézkedéscsomagok kidolgozása áll. Csak a megfelelően kiválasztott intézkedések érik el a kívánt célokat. Az intézkedések kiválasztásához konzultálnunk kell érdekcsoportokkal, érdemes figyelembe vennünk más városok tapasztalatát, ügyeljünk a költséghatékonyságra, és az egyes intézkedések kölcsönösen támogassák egymást. Ebben a fázisban az intézkedésekkel az alábbi kérdésekre válaszolunk: mit, hogyan, hol, és mikor? Az intézkedések kiválasztása igen fontos mérföldkő a Fenntartható Városi Mobilitási Terv kidolgozásában.

6.1. TEVÉKENYSÉG: A LEGHATÉKONYABB INTÉZKEDÉSEK BEAZONOSÍTÁSA

MIT MIÉRT

Az intézkedéseknek segíteniük kell a jövőkép, célok, és célszámok megvalósulását. Alternatívákat is dolgozzunk ki, a reálisan elérhető erőforrások alapján. Legelőször is adjunk átfogó képet az intézkedésekről. Az intézkedéseket "csomagokban" készítsük elő, hogy maximalizáljuk azok egymást erősítő hatását.

CÉLOK

- Vizsgáljuk meg az alternatívákat az egyes intézkedéseknél és azok integrációját.
- Adjunk áttekintést a jövőképet és célkitűzéseket segítő alternatívákról.

FELADATOK

- Értékeljük újra az intézkedések megvalósításának erőforráskeretrendszerét.
- Hol tudunk intézkedéseket csoportosítani?
- Győződjünk meg róla, hogy az intézkedések kapcsolódnak a célokhoz.
- Értékeljük az intézkedések várható hatékonyságát.



Megoldások	Kihívások					
	Egészség	Forgalmi torlódások	Köz- és közlekedés-biztonság	Részvétel a döntéshozatalban	Stratégiai tervezés	Klímaváltozás
Környezetbarát járművek és üzemanyagok	✓✓✓✓	✓	✓	✓	✓✓	✓✓✓
Városi teherszállítás	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Forgalomkorlátozás	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Behajtási korlátozások, öko-zónák	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Dugódíj	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Közlekedésszervezés	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Közlekedési tanácsadó iroda	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Ökodénár	✓✓	✓✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Közösségi közlekedés	✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Újfajta tömegközlekedési szolgáltatások	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Idősek, mozgáskorlátozottak közlekedésének segítése	✓✓✓	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Modális integráció	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Közlekedésinformatika	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓
E-jegyzetés	✓	✓✓✓	✓	✓	✓	✓✓
Közlekedésszervezés és –felügyelet	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓✓
Utastájékoztató	✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓
Alternatívák az autózáshoz	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Közösségi autóhasználat	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Telekocsi	✓	✓✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓✓✓
Gyaloglás és kerékpározás	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Fenntartható városi mobilitási tervek	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓✓✓	✓✓

Forrás: CiViTAS-CATALIST Project: CiViTAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long-Term Evaluation of the CIVITAS Initiative, 2012; www.civitas.eu/guide_ebook/index.php and [www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS Guide For The Urban Transport Professional.pdf](http://www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf)

A FELADATOK RÉSZLETESEN

A VÁROSI KÖZLEKEDÉS SZAKMAI KIHÍVÁSAI ÉS A LEHETSÉGES VÁLASZOK (A CIVITAS-CATALIST PROJEKTBŐL)

A következő témakörökkel foglalkozik a CIVITAS CATALIST projekt által kiadott “Útmutató városi közlekedési szakembereknek”. (A projekt az Európai Bizottság CIVITAS kezdeményezését segíti tapasztalatcserével és információterjesztéssel.)

SZAKMAI KIHÍVÁSOK

- Egészség – Hogyan teremtünk egészséges környezetet a városlakóknak?
- Forgalmi torlódások – Hogyan teremtünk egy gazdaságilag erős, jó közlekedésű várost?
- Köz- és közlekedésbiztonság – Hogyan legyünk biztonságban a közterületeken és a közlekedésben?
- Részvétel a döntéshozatalban – Hogyan vonjuk be a döntésekbe a városlakókat és az érdekcsoportokat?
- Stratégiai tervezés – Hogyan egyeztessük a stratégiai célokat és a lakosság közlekedési igényeit?
- Klíímaváltozás – Hogyan csökkentjük a városi közlekedésből származó károsanyag-kibocsajtást, a helyi, nemzeti és globális klímavédelmi egyezmények tükrében?

INTÉZKEDÉSI TERÜLETEK / MEGOLDÁSOK:

- a) Környezetbarát járművek és üzemanyagok
- b) Városi teherszállítás
- c) Forgalmkorlátozás (behajtási zónák, dugódíj)
- d) Közlekedésszervezés (közlekedési tanácsadó irodák, ökodénár az autóról tömegközlekedésre és kerékpárra átszállók jutalmazására)
- e) Közösségi közlekedés (újfajta tömegközlekedési megoldások, idők közlekedésének segítése, modális integráció)
- f) Közlekedésinformatika (e-jegyszedés, forgalomirányítás, utastájékoztatás)
- g) Alternatívák az autózáshoz (telekocsi, közösségi kocsi, gyaloglás, kerékpározás)

Fontos ésszen tartani, hogy a városi mobilitás kihívásait csak integrált intézkedéscsomagokkal lehet megoldani. Önálló, elszigetelt intézkedések nem célravezetők. Az egyes intézkedési területek és a városi mobilitás kihívásai közötti legszorosabb kapcsolatokat a következő oldalon látható táblázat mutatja.

Forrás: CIVITAS-CATALIST Project: CIVITAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long-Term Evaluation of the CIVITAS Initiative, 2012; www.civitas.eu/guide_ebook/index.php and www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf

A LEGFONTOSABB KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- Beszéljük meg az egyes opciók kiválasztását a fő érdekcsoportok képviselőivel.

IDŐZÍTÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Miután meghatároztuk a célszámokat.
- Párhuzamos a 6.2-es tevékenységgel (Más városok példáinak integrálása)

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Erőforrások elérhetősége újraértékelve.
- ✓ A lehetséges intézkedések fajtái meghatározva és összefoglalva.

TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

LEHETSÉGES INTÉZKEDÉSEK – HASZNOS FORRÁSOK

A lehetséges intézkedések széles skálája áll rendelkezésre. Így a helyi körülményeknek leginkább megfelelő intézkedések kiválasztásához érdemes tanulmányozni a szakirodalmat és konzultálni a projekt csapattagokkal és az érdekcsoportok képviselőivel.

Az interneten is sok adatbázis és kiadvány foglalkozik a lehetséges intézkedések áttekintésével.

ONLINE PÉLDATÁRAK

- BESTFACT példatár teherszállításról, címjegyzék és szakpolitika, www.besmact.net
- Eltis – a városi közlekedés portálja, www.eltis.org
- CiViTAS kezdeményezés, www.civitas.eu
- EPOMM, European Plamorm on Mobility Management, www.epomm.eu
- SMILE, Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment, www.smile-europe.org
- SUGAR, Sustainable Urban Goods Logistics Achieved by Regional and Local Policies, www.sugarlogistics.eu

A FENNTARTHATÓ VÁROSI KÖZLEKEDÉSI TERVEK KÉSZÍTÉSÉT SEGÍTŐ KIADVÁNYOK:

- Európai Bizottság, Környezetvédelmi Főfelügyelőség, Fenntartható városi mobilitási tervek. Háttéranyag a 2006-os Városi környezetvédelmi stratégiához. Tartozik hozzá egy függelék követendő példáról és további referenciákról. 2007, http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- Közlekedési Minisztérium (Anglia), Útmutató a helyi közlekedési tervekhez, 2009. Aktualizált útmutató a helyi önkormányzatoknak a közlekedési tervük elkészítéséhez. Ld. E függelék – Lehetséges intézkedések a célok eléréséhez. (2009. július 16). <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/> és www.dft.gov.uk/adobe/pdf/165237/ltp-guidance.pdf
- BUSTRIP projekt 2007, Fenntartható közlekedés – Útmutató a Fenntartható városi közlekedési tervekhez (on-line eszköz, kattintson a "Better mobility" fülre) www.movingsustainably.net/



- Fenntartható városi közlekedési tervek (SUTP) és városi közlekedés: szakpolitika, hatások, és szimulációk. A zaj- és levegőtisztaság és CO₂ kibocsátás európai referenciáinak áttekintése. (2005. október) http://ec.europa.eu/environment/urban_transport.htm
- BESTUFS - Best Urban Freight Solutions Project, BESTUFS Jó gyakorlati példák a városi teherszállításban (2007), 84 oldal, **magyar nyelven** www.bestufs.net/gp_guide.html

PÉLDÁK

TERVEZÉS EGY EGYSZERŰ MODELLEL (DUNDEE, SKÓCIA)

Mikor 2000-ben az első helyi közlekedési stratégiáját készítette elő Dundee városa, akkor az angliai Közlekedéskutató Intézet (Transport Research Laboratory) közlekedéspolitikai modelljét használta. Ez a szoftver csak alapadatokat kér, és a város ezzel értékelte az egyes szöbajöhető intézkedéseket. Így már sokkal könnyebb volt a választás és a reális célszámok meghatározása.

Forrás: Tom Rye, Lund University, www.dundee.gov.uk/dundee-city/uploaded-publications/publication_1418.pdf, 71. o.

ESZKÖZÖK

A KONSULT PROJEKT ONLINE OPCÍÓGENERÁTORA

A KonSULT egy tudástár ami mintegy 40 közlekedési és területhasználati fejlesztési eszköz értékelését tartalmazza. Mindegyiket röviden bemutatja és esettanulmányokkal kíséri. A tudástár opciógenerátorával több fejlesztési eszközt is letesztelhetünk, hogy az adott környezetben melyik tűnik a legcélravezetőbbnek. A cél, hogy minél több fejlesztési lehetőséget megvizsgálhassuk, és ne feltétlenül az általánosan elfogadott utat járjuk. A felhasználók meghatározhatják a célokat, a megoldandó problémákat, a teljesítményindikátorokat és azok rangsorát, az általános stratégiát, és a munkakörnyezetet. Ezen adatok megadása után a KonSULT opciógenerátor pontozza a kilistázott fejlesztési eszközöket. Ez a rangsor mutatja, hogy az adatbázis adatai alapján melyik tűnik legcélravezetőbbnek.

A CH4ALLENGE projekt keretében a KonSULT adatbázist tovább fejlesztik. Fenntartható Városi Mobilitási Terveket készítő partner városokban fogják tesztelni és alkalmazni a legígéretesebb eszközök kiválasztására.

Honlap: www.konsult.leeds.ac.uk és www.sumpchallenges.eu

6.2. TEVÉKENYSÉG: MÁR VÁROSOK PÉLDÁINAK INTEGRÁLÁSA

INDOKLÁS

A leghatékonyabb intézkedések kiválasztásához nem elegendő a saját tapasztalat, a szakirodalom olvasása, és a helyi tapasztalatcsere. Rendkívül értékes lehet mások tapasztalatából is tanulni – azon más magyar és külföldi városoktól, amelyek hasonló cipőben járnak és már kipróbáltak hasonló intézkedéseket. Tehát egyáltalán nem szükséges “újra feltalálni a kereket” és saját magunk költséges hibáiból tanulni, ha ezt mások példáján is megtehetjük.

CÉLOK

- Tanuljunk azoktól, akik már megvalósítottak olyan intézkedést, amit mi is tervezünk.
- Ne kezdjük nulláról. Építsünk mások tapasztalatára.
- Hivatkozzunk mások gyakorlati tapasztalatára, mikor mi is hasonló intézkedést valósítunk meg.

FELADATOK

- Keressünk más városokat/régiókat, ahol már valósítottak meg olyan intézkedést, amit mi is szeretnénk.
- Vegyük fel a kapcsolatot az ilyen intézkedések gazdáival (telefonon vagy tanulmányút keretében).
- Foglaljuk össze a főbb tanulságokat és vegyük bele az általunk tervezett intézkedés kiválasztásának indoklásába.

A LEGFONTOSABB KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- Külföldön is keressünk követendő példákat.
- Hívjunk meg más városokból tervező szakembereket, hogy segítsenek.
- Vigyük el városunk döntéshozóit tanulmányútra, ahol az adott intézkedést már sikerrel valósították meg.

IDŐZÍTÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Párhuzamos a 6.1- es tevékenységgel (A leghatékonyabb intézkedések beazonosítása)

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Találtunk ígéretes helyeket, ahol már megvalósították hasonló intézkedést.
- ✓ Kapcsolatot felvettük a partnervárosokkal.
- ✓ Főbb tanulságokat összefoglaltuk.

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ

Európai szinten a városi mobilitással kapcsolatos intézkedések (intézkedéscsomagok) legátfogóbb példatára az Európai Bizottság által működtetett Eltis esettanulmány-gyűjtemény (www.eltis.org), és a CiViTAS kezdeményezés (www.civitas.eu).



PÉLDÁK

AZ EURÓPAI NICHES PROJEKT: TAPASZTALATCSERE AZ INNOVATIVE KÖZLEKEDÉSI MEGOLDÁSOKRÓL

Az európai NICHES+ projekt (2008-2011) célja az innovatív városi mobilitási megoldásokon dolgozó szakemberek és érdekcsoportok közti tapasztalatcsere segítése. Ez a projekt is nagyon jól megmutatta, hogy mennyire fontos a tapasztalatcsere azok között, akik egy adott intézkedést még csak terveznek, és akik már ilyet meg is valósítottak. Erre egy példa a francia Artois-Gohelle régió és Salzburg és München közti együttműködés az akadálymentesítés témájában. A francia tervezőcsapat egy tanulmányút keretében megismerkedett a salzburgi utasképzéssel és a müncheni “tervezzünk közösen” programmal, ahol a

lakosság bevonásával tekintették át lakóhelyük akadálymentesítését. Másik példa a francia Nantes és Lorient közti tapasztalatcsere az angliai Worcestershire-el, ahol a téma a gyorsbusz járatok voltak. Ezzel Franciaországban már sikerrel kísérleteztek, így Worcestershire el tudta kerülni a buktatókat saját rendszerük előkészítésénél.

Részletek: www.nichestransport.org

AZ EURÓPAI SUGAR PROJEKT – FENNTARTHATÓ VÁROSI TEHERSZÁLLÍTÁS HELYI ÉS REGIONÁLIS SZABÁLYOZÁSSAL

A SUGAR projekt azzal foglalkozik, hogy hogyan lehet javítani a városi áruszállítás jelenleg igen rosszul szervezett, gyenge hatásfokú működésén. A teherszállítás a teljes közlekedési rendszer egyik kritikus láncszeme, és az egyik fő szennyezőanyag-kibocsájtó.

A cél érdekében a projekt támogatja a döntéselőkészítők közötti tapasztalatcserét.

Részletek: www.sugarlogistics.eu

6.3. TEVÉKENYSÉG: AZ ÁR-ÉRTÉK ARÁNY SZEM ELŐTT TARTÁSA

INDOKLÁS

Az intézkedések kiválasztásánál nem csak azok önmagában vett hatékonysága számít, hanem ár-érték arányuk is. Különösen a jelen nehéz költségvetési helyzetben kiemelkedő fontosságú a maximális eredmény elérése a rendelkezésre álló összegből. Így az egyes opciókat költség-haszon szempontból is meg kell vizsgálni. Ezzel a realitások talaján tudunk maradni, és csak azokra az intézkedésekre fókuszálunk, amik pénzügyileg is finanszírozhatók.

CÉLOK

- Használjuk hatékonyan a rendelkezésre álló erőforrásokat
- Kerüljük el az irreális pénzigényű intézkedéseket.
- Erősítsük az intézkedések megvalósításának hitelképességét.

FELADATOK

- Csak pénzügyileg megengedhető és hatékony intézkedéseket válasszunk.
- A kiválasztott intézkedéseknél nézzük meg, hogy a rendelkezésre álló pénz- és időkeretbe beleférnek-e. Hogy ezt milyen módszerrel tesszük, az függ a saját tapasztalattól és az elérhető erőforrásoktól. Az elemzés alapulhat minőségi és mennyiségi megközelítésen is. Néha egy teljes költség- haszon elemzés túl költségesnek számít. Ilyenkor csak a legfontosabb intézkedésekkel foglalkozunk, egyszerűsítésekkel és becslésekkel élve.
- Vegyünk figyelembe minden költséget és hasznot – ne csak a könnyen mérhetőket.
- Vegyük figyelembe mind az emberek (utasok), mind az áruk szállítási útvonalát.
- Vegyük figyelembe a CO₂ kibocsájtást és a levegőszennyezést.
- Minden mobilitási formát egyformán vegyünk figyelembe, és hasonlítsuk össze őket költség-haszon szempontból.

- A karbantartási igényeket is vegyük figyelembe.

IDŐZÍTÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Az opcionális intézkedések kezdeti meghatározásánál – párhuzamos a 6.1-es tevékenységgel (A leghatékonyabb intézkedések azonosítása) és a 6.2-es tevékenységgel (Más városok példáinak integrálása).

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A megfelelő intézkedések (és intézkedéscsomagok) értékelve költség-haszon szempontból.
- ✓ Értékelés eredményei összefoglalva az intézkedések végső kiválasztásához.



TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

KÖZLEKÉSELEMZÉSI ÚTMUTATÓ – WEBTAG

Ez az angliai útmutató tanácsod ad, hogy:

- hogyan jelöljük ki célokat és azonosítsuk a problémákat;
- hogyan dolgozzunk ki lehetséges megoldásokat; és
- hogyan állítsunk fel egy közlekedési modellt az alternatív megoldásokértékelésére.

A WebTAG 2.5-ös egysége különösen hasznos bevezetést ad az értékelési folyamathoz.

Részletek: www.dw.gov.uk/webtag

PÉLDÁK

GREATER NOTTINGHAM (ANGLIA): HELYI KÖZLEKEDÉSI TERV 2 – NAGYBERUHÁZÁS ÉRTÉKELÉS

A Greater Nottingham-i LTP2 (azaz az angliai fenntartható mobilitási terv, és annak második iterációjának) egyik fejezetében értékeli a szóba jöhető nagyberuházásokat, hogy szemléltesse miként járulnak hozzá nagy mértékben a kitűzött célokhoz. Azt is leírja, hogy hogyan tervezik és hangolják össze az egyes beruházásokat, hogy a végeredmény maximális és költséghatékony legyen. Végül, kisebb költségű alternatívákat is felvázol a nagyberuházásokhoz.

Minderről a

www.nottinghamshire.gov.uk/chapter12-implementationprogramme.pdf dokumentum 334-336-dik oldalán olvashat.

Részletek: www.dw.gov.uk/webtag

6.4. TEVÉKENYSÉG: SZINERGIÁK MEGTEREMTÉSE ÉS INTEGRÁLT INTÉZKEDÉSCSOMAGOK KIDOLGOZÁSA

INDOKLÁS

A tapasztalat azt mutatja, hogy az elszigetelt intézkedések hatása korlátozott, míg az intézkedéscsomagok egyes elemei kölcsönösen erősítik egymás hatását. Ezért nagyon fontos az opciók elemzése után intézkedéscsomagot összeállítani. A csomagok integrálják az egyes közlekedési ágakat (intermodalitás), a területi tervezést és az egyéb ágazatok tervezését (pl. környezetvédelem, egészségügy vagy gazdaság).

CÉLOK

- Válasszuk ki a legjobb opciókat csomagokba rendezve.
- Maximalizáljuk az egyes intézkedések egymást erősítő hatását.
- Integráljuk a különböző közlekedési ágakat (intermodalitás).
- Hangoljuk össze munkánkat a területi tervezéssel és más ágazati tevékenységekkel.

FELADATOK

- Válasszunk ki intézkedéseket, amelyek egyszerre több célnak is eleget tesznek.
- Csoportosítsuk az intézkedéseket csomagokba, hogy kölcsönösen erősítsék egymást (ld. CIVITAS-CATALIST módszertan a 6.3-as tevékenységben).
- Vegyük figyelembe az intermodalitást, beleértve a kontinentális TEN-T közlekedési folyosókhöz való kapcsolódást. (Ld. a tömegközlekedési intermodalitással foglalkozó LINK projekt részletes ajánlásait az "utolsó városi mérföld kapcsolódásra": www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?id=11355).
- Győződjünk meg róla, hogy a mobilitási tervek összhangban legyenek a területfejlesztési tervekkel.
- Integráljuk az intézkedéseket egyéb ágazati tervezéssel (pl. környezetvédelem, egészségügy vagy gazdaság).

- Véglegesítsük az intézkedések kiválasztását és vitassuk meg az érdekcsoportok képviselőivel.



IDŐZÍTÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Párhuzamos ezekkel: a 6.1-es tevékenység (A leghatékonyabb intézkedések beazonosítása), 6.2 (Más városok példáinak integrálása), és 6.3 (Az ár-érték arány szem előtt tartása).
- A 7. lépés előtt („Felelősségi körök meghatározása, források hozzárendelése).



ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A legjobb összetételű intézkedéscsomagok összeállítva.
- ✓ Intézkedéscsomagok integrációja leellenőrzi a területfejlesztési és egyéb ágazati tevékenységekkel.
- ✓ Javasolt intézkedéscsomag előterjesztve végső vitára és az akciótervhez/költségvetéshez (ld. 7.2-es tevékenység).

PÉLDÁK**LONDON: DUGÓDÍJ- AZ INTEGRÁLT MEGKÖZELÍTÉS KÜLÖNÖS FONTOSSÁGA**

A behajtási díjak – például ahogy azt Londonban bevezették – jól mutatják az integrált megközelítés fontosságát. Ez a gépjárműforgalmat radikálisan befolyásoló intézkedés közvetlenül hat a forgalom összetételére és mennyiségére, így hatást gyakorol a szennyezőanyag-kibocsájtásra és zajszintre is. De ha ezt az intézkedést csak önmagában vezették volna be, sokkal kisebb lett volna a javulás. Ha a dugódíj bevezetésével egyidejűen változtatnak a várostervezésen, javítják a tömegközlekedést, átszervezik a parkolást, előnyben részesítik a környezetbarát gépjárműveket stb., az egyes intézkedések kölcsönösen erősítik egymást hatását, és sokkal jobb lesz a szennyezőanyag- és zajkibocsájtás. Egyidejűleg a nem kívánt mellékhatásokkal is foglalkozni kell, így pl. a szomszédos területeken megugró forgalommal vagy a közlekedésből kizárt lakosokkal. Ennek fényében kiegészítő intézkedésekre van szükség, illetve már ezeket fejben tartva kell meghatározni a behajtási zóna határát.

Részletek www.tfl.gov.uk/roadusers/lez/default.aspx és www.cclondon.com

Forrás: PILOT kézikönyv 2007 – teljes verzió www.pilot-transport.org/index.php?id=48

**KRAKKÓ: INTÉZKEDÉSCSOMAGOK A CIVITASBAN**

A városi önkormányzat 2005-ben fogadta el a közlekedési stratégiát. Fő célja a hatékony, biztonságos, gazdaságos, és környezetbarát utas- és áruszállítás. Ez a stratégia egy csokorba szedett, átfogó és koordinált intézkedéscsomag megvalósítását írta elő. A 2005-2009 között megvalósított CiViTAS CARAVEL project keretében összesen 18 egymást kiegészítő intézkedést

valósítottak meg, ami minőségi ugrást jelentett Krakkó közlekedési rendszerében.

További részletek a C függelékben

7. LÉPÉS: FELELŐSÉGI KÖRÖK MEGHATÁROZÁSA, FORRÁSOK HOZZÁRENDELÉSE

A felelőségek világos meghatározása, valamint az akció- és költségterv kidolgozása szorosan kapcsolódik az intézkedéscsomagok megválasztásához. Ez egy kulcspontja a Fenntartható Városi Mobilitási Tervnek és minden érintett kulcsszereplő hivatalos jóváhagyását igényli. Lényegében ebben a szakaszban kapunk választ a kérdéseinkre: ki felel érte és mennyibe kerül?

7.1. TEVÉKENYSÉG: FORRÁSOK ÉS FELELŐSÉGEK HOZZÁRENDELÉSE

INDOKLÁS

Miután kiválasztottuk a végleges intézkedéscsomagot, ki kell jelölni a felelőségeket és forrásokat. Minden Fenntartható Városi Mobilitási Terv sarokpontja a világos kép arról, hogy az adott tevékenységért ki a felelős és a forrás honnan érkezik. Mindez minden szereplő közti szoros koordinációt és kommunikációt igényel, melynek szerepe lesz az intézkedések vagy intézkedéscsomagok kialakítása és megvalósítása során.

CÉLOK

- A kiválasztott intézkedések megvalósításához szükséges erőforrások és felelőségek megnevezése.
- Minden intézkedés világos sorrendjének és reális megvalósíthatóságának biztosítása.
- Az erőforrások (emberi, tudás, pénzügyi) eredményes és hatékony megosztásának biztosítása.
- A megvalósításhoz az érintett szereplőkkel való szoros koordináció biztosítása.

FELADATOK

- Vitassa meg a javasolt intézkedéseket az érintett szereplőkkel, akiknek szerepe lehet a kivitelezésben és megvalósításban.
- Nevezze meg a lehetőségeket, hogy adott intézkedés megvalósítását ki vezethetné és a pénzügyi forrás honnan érkezhethetne.
- Érvényesítsen egy realiztikus tervet: ellenőrizze az összefüggést a tervezett tevékenységek, célkitűzések és juttatott költségvetés között.
- Teremtse meg a különböző pénzügyi források közötti összhangot.
- Szervezzon találkozót az érdekelt döntéshozókkal annak érdekében, hogy megvitassák és megegyezzenek a felelőségekben és erőforrásokban.

ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- A lakosság bevonása az intézkedések végső véglegesítésébe.

ÜTEMEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A forgatókönyvek (ld. 3.2-es tevékenység) és célkitűzések (ld. 5.2-es tevékenység) kidolgozásával párhuzamos; a 6. lépés (Hatékony intézkedéscsomagok kidolgozása) után fejeződik be.
- A folyamat több hónapot vesz igénybe.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A végleges intézkedéscsomag előterjesztve.
- ✓ A hatáskörök és a lehetséges pénzügyi források meghatározva.
- ✓ Befejeződtek az egyeztetések az érdekelt érintett szereplőkkel.



A FELADATOK RÉSZLETEZÉSE

LEHETSÉGES PÉNZÜGYI FORRÁSOK

- Helyi adók: helyi közlekedési adó kimondottan a tömegközlekedés támogatására, melyet a közületek, magánvállalatok illetve ingatlanfejlesztők fizetnek;
- Árbevételek: jegyek, parkolódíjak, kiemelt belvárosi tarifák, dugódíj, hirdetések;
- Magán tömegközlekedési szolgáltatók, ingatlanfejlesztők, ipar; tudás és szakértelem – KKV-k;
- Bevételszerző tevékenységek, melyek megfelelő szponzorokat vonnak be (figyelembe véve az összeegyeztethetőséget a marketing stratégiával);
- Helyi költségvetés: különböző önkormányzatoktól és szakterületekről;
- Állami támogatás (regionális források, ha elérhetőek);
- EUs támogatások.

Forrás: Pilot Manual – teljes, bővíteK verzió, www.pilottransport.org/index.php?id=48

7.2. TEVÉKENYSÉG: CSELEKVÉSI TERV ÉS KÖLTSÉGVETÉS KÉSZÍTÉSE

INDOKLÁS

A felelőségek és pénzügyi források illetékes szereplőkkel való megvitatását követően egy elfogadott akcióterv és költségvetési terv szükséges. Ez az intézkedések, a megvalósítás megállapított prioritásainak és az időbeosztásnak a részletes összefoglalóját tartalmazza. Ez a részletes leírás csomag lesz az alapja az intézkedések gördülékeny megvalósításának; mindehhez a döntéshozók és érintett szereplők széleskörű egyetértése szükséges, valamint ez a végleges terv fő részét fogja képezni.

CÉLOK

- Minden szereplő felelőségének és az erőforrással is hozzájáruló partnerek körének meghatározása.
- Jelentős megvalósítási kockázatok megnevezése.
- Az intézkedések fontossági sorrendjének egyértelműsítése.
- Az intézkedések megvalósításának világos ütemezése.
- A tervezett tevékenységek áthatóságának biztosítása.

FELADATOK

- Vázzon fel az intézkedések részletes szakmai és költségvetési tervét 5 évre. Készítsen hosszabb időszakokra magasabb szintű terveket.
- Készítsen egy dokumentumot, a m i meghatározza:
 - Mi a feladat, mikor, ki a felelős és mennyi a költségvetés;
 - Mi az intézkedés elvárt hozzájárulása a célkitűzésekhez;
 - Melyek lesznek a pénzügyi források (vagy más lehetőségek, ha még nincs tisztázva);
 - Melyek a kockázatok és az előre nem látott eseményekre a vészforgatókönyvek;
 - Mi az intézkedések tervezésének és megvalósításának üteme?

- Érje el, hogy a döntéshozók és érintett szereplők hivatalosan beleegyezésüket adják a költségvetési és akciótervbe.
- Tegye nyilvánossá a felelőségeket és az erőforrások elosztását, hogy biztosítsa a átláthatóságot.

ÜTEMEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A 7.1-es tevékenység (Források és felelőségek hozzárendelése) hivatalos lezárulta után.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Cselekvési és költségvetési terv kész.
- ✓ A döntéshozók és érintett szereplők hivatalos beleegyezésüket adták.

PÉLDÁK

NYUGAT ANGLIA: LTP2 – VÉGREHAJTÁSI PROGRAM

Bath és Észak-kelet Somerset, Bristol városa, Észak Somerset és Dél Gloucestershire 4 tanácsa együttes erővel tervezték meg és hajtották végre a közlekedési fejlesztéseket a területükön 2006 és 2011 között az Egyesült Helyi Közlekedési Terv (JLTP) keretében, mely a következő 20-30 év jövőképén alapul. A 126.9 millió angol font értékű intézkedéseket (61.173 millió font beruházásra és 65.745 millió font fenntartásra) a terv tartalmazta. A terv a pénzügyi tervezés iránymutatásain alapult, melyeket a Közlekedési Osztály jelölt ki 2005 decemberében. Ezek fő fókusza volt, hogy a meglévő infrastruktúra legjobb kihasználásával optimalizálják a költségeket.

További részleteket és a költségek lebontását lásd a C mellékletben.

8.LÉPÉS: MONITORING ÉS ÉRTÉKELÉSI RENDSZER KIDOLGOZÁSA ÉS BEÉPÍTÉSE A TERVBÉ

A monitoring és értékelési rendszernek a terv szerves részét kell képeznie, hogy követhető legyen a tervezési folyamat és az intézkedések megvalósítása. Ezen túlmenően fontos szerepe van abban is, hogy tanulni lehessen a tervezési folyamat tapasztalataiból. Vagyis, hogy mi működik jól vagy kevésbé jól, és a jövőbeni hasonló intézkedések megvalósításánál már gyakorlati tapasztalatokra lehessen építeni.

8.1. TEVÉKENYSÉG: MONITORING ÉS ÉRTÉKELÉSI SZEMPONTOK MEGÁLLAPÍTÁSA

INDOKLÁS

Mind a tervezési folyamat, mind az intézkedések megvalósításának figyelemmel követése és értékelése döntő fontosságú a terv hatékonysága szempontjából. Egy monitoring és értékelési mechanizmus segít felismerni és megelőzni a nehézségeket a Fenntartható Városi Mobilitási Terv előkészítése és megvalósítása során. Amennyiben szükséges, segíti "újracsomagolni" az intézkedéseket annak érdekében, hogy a célkitűzéseket minél hatékonyabban elérjük az elérhető költségvetés keretein belül. Mindez ugyanakkor a terv és az intézkedések hatékonyságának bizonyosságául is szolgál és lehetővé teszi a tevékenységekért felelősöknek, hogy igazolják a kiadásokat.

A jelentéseknek fontos szerepe van abban, hogy az értékelés eredményeit megismerhesse a közvélemény. Így minden érintett tanulmányozhatja azokat, és megteheti a szükséges javításokat (pl. hogy sikerült-e elérni a célkitűzéseket, vagy hogy az intézkedések nem mondanak-e ellent egymásnak). A monitoring és értékelési mechanizmusokat a tervkészítés korai stádiumában szükséges meghatározni és a terv meghatározó részévé kell tenni.

CÉLOK

- Egy megfelelő monitoring és értékelési rendszer kialakítása a tervben annak érdekében, hogy segítsen meghatározni az intézkedések tervezésénél és megvalósításánál felmerülő akadályokat és hajtóerőket, és hogy lehetséges legyen idejében és hatékonyan reagálni.
- A megvalósított intézkedések és a célkitűzések teljesítésének szintjét értékelő módszer meghatározása.
- Megfelelő mechanizmusok meghatározása a tervezési folyamat minőségének értékelésére.
- A monitoring és értékelési rendszer szerves része legyen a Fenntartható Városi Mobilitási Tervnek.

FELADATOK

- Kapcsolja össze a monitoring és értékelési indikátorok kiválasztását a SMART célkitűzések kialakításával (ld. 5.2-es tevékenység). Válasszon néhány könnyen mérhető indikátort és kerülje el az információdömpinget.
- Az ex-post értékelés áttekinti a fenntartható városi mobilitás tervezési és megvalósítási fokozatait, valamint a döntéshozatali folyamat főbb eredményeit. A következő területeket kell magában foglalnia:
 - **Kimenet (megvalósult tevékenység):** Újonnan épített infrastruktúra (pl. x km kerékpárút) vagy új közlekedési szolgáltatás (pl. x db új busz) esetén ilyen jellegű, ún. kimeneti (output) indikátorokat használunk.
 - **Eredmény (tevékenység hatás):** A valós és mérhető fejlődés az életminőségben és a közlekedési szolgáltatások minőségében legyen a középpontban. Például a forgalmi torlódás (közlekedési eszköz késés) vagy a kerékpáros utazások száma. Tartalmazzon köztes eredmény indikátorokat is, amennyiben lehetséges; ezek képviselik a mérföldköveket a kulcs eredményindikátorok felé. Az indikátoroknak közvetlenül kell mérnie az eredményeket, vagy meg kell mutatniuk a kimeneti mérőszámok egyértelmű hozzájárulását az eredményekhez.
 - **Az intézkedések megvalósításának tervezési folyamata:** Az intézkedések megvalósítása alatti hatékony erőforrás felhasználás; a végrehajtás folyamata: pl. a végrehajtás ütemezése, minőség (folyamat indikátorok).
- Tartalmazzon a rendszer minőségi és mennyiségi indikátorokat.
- Készüljön fel az ex-ante értékelésre. Az előzetes (ex-ante) értékelésen azt a folyamatot értjük, mely során ellenőrizzük hogyan fog egy séma vagy stratégia teljesíteni a gyakorlatban. Így eredményesen választhatunk a lehetőségek közül. Készüljön fel az intézkedések ex-post (megvalósítás utáni) értékelésére is a tervezési stádiumban.
- Végezzen el egy adatellenőrzést (mi elérhető? mik a hiányok?) és ha szükséges, dolgozzon ki egy adatgyűjtési stratégiát (mennyiségi és minőségi indikátorok). Mindez kapcsolódik az adatellenőrzéshez a 3.1. tevékenységénél (A problémák és lehetőségek elemzése).

Ezek a tevékenységek egymással összefüggnek így kölcsönösen segíteniük kell egymást.

- Határozza meg, hogyan lesz a monitoring és értékelés a mobilitási tervbe integrálva. Dolgozzon ki egy munkatervet a monitoring és értékelési tevékenységekhez, melyet a projekt ütemezésébe illeszt.
- Készítsen trend előrejelzéseket, melyekkel mérheti a köztes eredményeket és értékelheti a célkitűzések elérésének folyamatát.
- Határozza meg a kulcsfontosságú kollégák – vagy külsős szakértők – feladatkeretét a monitoring és értékelésben. A legjobb, ha egy független szervezet vállal felelősséget ezekre a feladatokra.
- Határozza meg a monitoringra és értékelésre szánt összeget. Tipikusan ez a teljes költségvetés legalább 5%-a.
- Tervezze meg az érintett szereplők minimális bevonását a monitoring és értékelési tevékenységekbe.

TEVÉKENYSÉGEK AZ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKEN TÚL

- Egészítse ki a Fenntartható Városi Mobilitási Terv kidolgozásának folyamatát egy költség-haszon elemzéssel.
- Tervezze meg az érintett felek széleskörű bevonását a monitoring és értékelés folyamatba.
- Vonjon be szakértőket más városokból a visszacsatolási folyamatba.
- Egyeztessen a helyi és regionális érintettekkel a térségi indikátorokról.

ÜTEMEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Vegye figyelembe, hogy a monitoring és értékelés a kezdetektől szükséges, különösen amikor a SMART célkitűzéseket dolgozza ki és amikor kiválasztja a kapcsolódó indikátorokat (ld. 5.2-es tevékenység)

- Tegyen ex-ante értékelést a helyzetelemzésbe (ld. 3.1-es tevékenység), a forgatókönyv kidolgozásba (ld. 3.2-es tevékenység) és a tevékenység és költségvetés tervezésbe (ld. 7.2-es tevékenység).
- A Fenntartható Városi Mobilitási Tervben leírt monitoring és értékelési folyamat tartalmazzon ex-post értékelést. (ld. 9.1-es tevékenység).

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Megfelelő indikátorok kiválasztva. Az 5.2-es tevékenységben meghatározott indikátorokból választva.
- ✓ Megfelelő monitoring és értékelési eszközök elfogadva.
- ✓ Munkaterv és az adatgyűjtés felelősei és a menedzsment elfogadva.

IRÁNYMUTATÁS A MONITORING ÉS ÉRTÉKELÉS ESZKÖZEIHEZ ÉS FORRÁSAIHOZ

Forrás	Érintett tématerületek	Webcím
DISTILLATE, UK (2008)	Iránymutatás a monitoringstratégia kidolgozásához és az indikátorok kiválasztásához. Alcím: Project C – Indicators	www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/products.php
MAX (2009), MaxSumo. Iránymutatás közlekedési projektek tervezéséhez, monitorozásához és értékeléséhez	A MaxSumo lehetőséget nyújt ahhoz, hogy hatékonyan tervezzünk, monitorozzunk és értékeljünk a magatartás változtatást célzó közlekedési projekteket és programokat. Nyelvek: EN, DE, ES, FR, NL, PL, PT, SE.	www.epomm.eu/index.phtml?ID1=2359&id=2359
GUIDEMAPS (2004) Kézikönyv, 1. kötet: Konceptiók és eszközök	Indikátorok mérése, 59-61. o. Értékelési módszerek (Költség-hatékonyaság, költség-haszon elemzés, legkevesebb költség tervezés, összetett kritérium elemzés), 79. oldal	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
GUIDEMAPS (2004) Kézikönyv, 2. kötet: Tények	Indikátorok mérése, 70. oldal A folyamat nyomonkövetésének eszközei, 73. oldal Teljesítményindikátorok mérése, 76. Oldal Megvalósítást követő értékelés, 78. oldal	www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf
PROSPECTS (2003), Módszertani kalauz	Becslés és értékelés, 25. oldal Megvalósítás és monitoring, 27. oldal A költség-haszon elemzés alapjai, 99. oldal	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html
PROSPECTS (2002), Értékelési eszközök (Deliverable 2)	Módszertanok és értékelési eszközök széles skálájának érintése. A teljes PDF dokumentum letölthető („Deliverable 2”).	www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/prospects-2000.html

PÉLDÁK

TOULOUSE, FRANCIAORSZÁG: ELŐKÉSZÜLETEKA MONITORING ÉS ÉRTÉKELÉSI FOLYAMATHOZ

Toulouse agglomerációjának új közlekedési terve számos kezdeményezést indított útjára, melyek biztosítják a terv megvalósulásának nyomon

követését és az eredmények rendszeres értékelését.

A “partnerségi monitoring bizottság” keretében minden intézmény, egyesület és mobilitással kapcsolatos szervezet összeül legalább évente, hogy megvitassák a terv előrehaladását.

További információ a C mellékletben

NYUGAT-YORKSHIRE, ANGLIA: CÉLKITŰZÉSEK ÉS INDIKÁTOROK MONITORINGJA – NYUGAT – YORKSHIRE HELYI KÖZLEKEDÉSI TERVE (LTP2, EREDETI TÁBLÁZAT KIVONATA)

INDIKÁTOR	MEGBÍZOTT	ADATFORRÁS ÉS GYŰJTÉSI TECHNIKÁK	IDŐBEOSZTÁS
Akadálymentesség	Megbízott M1	Akadálymentesítési modellkészlet	Frissítések évente és/vagy a szolgáltatásváltoztatások alkalmával
Buszok pontossága	Megbízott M2	Forgalmi adatfelvétel és RTPI rendszer	Éves frissítések
Helyi busz szolgáltatással való megelégedettség (BVPI 104)	Megbízott M3	ODPM által szolgáltatott információk. Kiegészítve a Metro piackutatással	Adatok 3 évente
Kerékpáros utazások éves indexe	Megbízott M4	Nyugat – Yorkshire egész területén reprezentatív helyszínek választása annak érdekében, hogy tükrözzék a kerékpáros környezet sokféleségét. Közúti és nem Közúti helyszíneket egyaránt monitoroztak. Automatikus és manuális adatgyűjtés egyaránt történt.	Automatikus helyszíneken folyamatos adatgyűjtés. Manuális adatgyűjtés reprezentatív hónapokban.
Egy főre jutó átlagos utazási idő a kulcsfontosságú útvonalakon	Megbízott M5	Nyugat Yorkshire egész területéről 14 útvonalat választottak. Minden útvonalon a területhasználat igénye, forgalom alakulása és utazási idő került monitorozásra.	Reprezentatív hónapokban felvett éves mérés.
Változás a városközpontok közlekedési a csúcsidőszakában	Megbízott M6	Forgalomszámláló automaták a belváros öt pontján.	Reprezentatív hónapokban felvett éves mérés.
Az iskolába közlekedés módjainak megoszlása	Megbízott M7	Az adatgyűjtés módszertana 2007-ig változó volt.	
Megelégedettség a Helyi közlekedési terv által finanszírozott közlekedési tevékenységekkel	Helyi L1	Piackutatási felmérések	Helyszínenkénti értékelés.
Kerékpáros utazások száma a városközpontba a reggeli csúcs idején	Helyi L2	Modális részesedés Nyugat – Yorkshire belvárosának öt pontján	Reprezentatív hónapokban felvett éves mérés.
Reggeli csúcsidőszakban modális részesedés a belváros irányába	Helyi L3	Modális részesedés Nyugat – Yorkshire belvárosának öt pontján	Reprezentatív hónapokban felvett éves mérés.
Vasúti utazóközönség száma csúcsidőszakban	Helyi L4	Csúcsidőszakban történő felmérés a Leeds vasútállomáson	Reprezentatív hónapokban felvett éves mérés.
Kiemelt buszvonalak utasközönsége	Helyi L5	Elektronikus jegyautomata adatok a kiválasztott vonalakon	Helyszínenkénti értékelés.
Súlyos sérüléssel vagy halállal végződő gyalogosgázolások	Helyi L6	STATS 19 adatok	

9. LÉPÉS: A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV JÓVÁHAGYÁSA

A Fenntartható Városi Mobilitás Terv összefoglalja az előző tevékenységek eredményeit. Egy végső minőségi ellenőrzést követően a dokumentumot, beleértve az akció- és költségvetési terveket is, a politikai képviselőknek hivatalosan alkalmazniuk kell. Ugyanakkor fontos, hogy biztosítsuk a terv széleskörű elfogadását az érintett szereplők és városi lakosok körében.

9.1. TEVÉKENYSÉG: A TERV MINŐSÉGELLENŐRZÉSE

INDOKLÁS

A projektcsapat feladata lesz, hogy összeszerkessze a végső tervdokumentumot. Ebben biztosítani kell, hogy a korábbi megállapodások jól tükröződjenek. A tervezetet a projekt csapaton belül és a meghatározó érintett külső szereplőknek egyaránt át kell nézni.

CÉLOK

- A Fenntartható Városi Mobilitási Terv magas színvonalának biztosítása.
- Biztosítani a kulcsfontosságú érintett szereplők nézeteinek figyelembevételét a dokumentumban.

FELADATOK

- Nézze át a teljes tervet és ellenőrizze a minőségét és a tényleges eredmények lehetőségét.
- Az érintett kulcsszereplőkkel együttesen tegye meg kiegészítéseit.

AZ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- Vonjon be fenntartható városi mobilitás tervezés területén jártas külső bírálókat a tervdokumentum minőségének ellenőrzésébe.

ÜTEMEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Minőségi ellenőrzés, amikor a tervdokumentum majdnem végleges változata elérhető.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A Fenntartható Városi Mobilitási Terv végső változata elkészült.
- ✓ A projektcsapaton belüli és érintett szereplők általi áttekintés bejeződött.
- ✓ A végső kiegészítések megtörténtek.

PÉLDA**LILLE, FRANCIAORSZÁG: TERVSTRUKTÚRA**

A Plan de Déplacements Urbains (PDU) Lille agglomerációjára vonatkozik, és összesen 170 tevékenységet határoz meg a következő 6 tengely mentén:

1. Az "intenzív város" és mobilitás
2. A tömegközlekedési hálózat
3. Az utca megosztása, alternatív módok
4. Teherforgalom
5. Környezet, egészség és a városi lakosság biztonsága
6. Megvalósítás, monitoring és értékelés
7. Ezt az akcióprogramot egy előzetes költségbecslés kíséri.

További részletek a C mellékletben

**9.2. TEVÉKENYSÉG: A TERV JÓVÁHAGYÁSA****INDOKLÁS**

A Fenntartható Városi Mobilitási Tervet törvényesíteni kell a tervet kidolgozó felelős szervezetek megválasztott politikai képviselői által. Ez egy kulcs lépés ahhoz, hogy a felelős tervünk legyen és hogy egy elfogadott keretet nyújtsunk az intézkedések végrehajtásához.

CÉLOK

- Törvényes és felelős terv biztosítása.
- A terv elfogadhatóságának elősegítése.
- Egy elfogadott keret biztosítása az intézkedések végrehajtásához.

FELADATOK

- Biztosítsa, hogy a Fenntartható Városi Mobilitási Tervet a tervezésért felelős közigazgatási megválasztott képviselői hivatalosan elfogadják (pl. városi önkormányzat, megyei önkormányzat).

ÜTEMEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A tervdokumentum elkészülte után és az intézkedések végrehajtása előtt.
- Az elfogadási folyamat néhány hónapot is igénybe vehet (lásd a példát lent).

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A Fenntartható Városi Mobilitási Tervet a tervezésért felelős közigazgatási megválasztott képviselői hivatalosan elfogadták.

PÉLDA**NYUGAT- ANGLIA: MENETREND A KÖZÖS HELYI KÖZLEKEDÉSI TERV ELFOGADÁSÁRA**

Négy tanács (Bath & Északkelet- Somerset, Bristol, Észak- Somerset and Dél- Gloucestershire) partnerségben dolgoztak annak érdekében, hogy megtervezzék és megvalósítsák a közlekedési fejlesztéseket a Nyugat – angliai területen. Mindez igényelte azt is, hogy a Közös Helyi Közlekedési Tervet a különböző bizottságok és tanácsok elfogadják.

- Közös Közlekedési Igazgatósági Bizottság – 2010/12/10
- Dél- Gloucestershire Teljes Tanácsa – 2010/12/15
- ÉszakSomerset Teljes Tanácsa – 2011/01/18
- Bristol Város Teljes Tanácsa – 2011/01/18
- Bath és Északkelet- Somerset Teljes Tanácsa – 2011/01/20
- A végső Közös Helyi Közlekedési Terv kiadványa – 2011/03/31

Forrás: www.travelplus.org.uk



A FELADATOK RÉSZLETEZÉSE

KÜLÖNBÖZŐ KERETFELTÉTELEK A TERV ALKALMAZÁSÁRA

Az elfogadás formája függhet a nemzeti szabályozási kerettől és adminisztratív struktúrától. Általánosságban, a következőket szükséges elérni:

- Azok a szervezetek, amelyek az akció- és költségvetési terv felvázolásáért felelősek, el kell fogadniuk azt, biztosítva a terv elfogadásával kapcsolatos nemzeti szabályozással és (ahol alkalmazható) minimális fenntartható városi mobilitási tervezéssel kapcsolatos követelményekkel való összeférhetőséget. Annak a lehetőségét, hogy bármelyik bevont párt jogi lépéseket tehet a terv ellen, ami ellentmond ezeknek a szabályoknak, meg kell előzni.
- A Fenntartható Városi Mobilitási Terv akció- és költségvetési tervét olyan szemmel kell értékelni, hogy milyen hatással lehet a jogszabályokra és intézkedésekre, az ügyrendi követelményekre és elért folyamatra, és hogy megfelel-e az EB a Stratégiai Környezeti Vizsgálatról szóló direktívájának. Ahhoz, hogy garantáljuk a hitelt érdemlő értékelést, egy független szervezetnek kell felelősséget vállalnia a terv vizsgálatáért.
- Amennyiben a nemzeti források ellátása függ a nemzeti minőségi kritériumoknak való megfeleléstől, a mobilitási terv intézkedés- és költségvetési tervét egy magasabb szintű kormányzati szervnek is el kell fogadnia (összekapcsolva a vizsgálat eredményeivel).

FORRÁS: PILOT KÉZIKÖNYV 2007, WWW.PILOTTRANSPORT.ORG/INDEX.PHP?ID=48

9.3. TEVÉKENYSÉG: A TERV ELFOGADOTTSÁGÁNAK ÉS TÁMOGATOTTSÁGÁNAK ERŐSÍTÉSE

INDOKLÁS

A terv hivatalos elfogadása egy fontos lépés. Előtte szükséges tájékoztatni és bevonni az érintett szereplőket és városi lakosságot ebbe a lépésbe annak érdekében, hogy a Fenntartható Városi Mobilitási Tervet saját tervüknek érezzék. Fontos, hogy érezzék, ez az "ő" tervük, melynek célja, hogy elősegítse a mobilitást és az életminőséget fejlesztését mindenki számára, s nem egy újabb politikai szinten elfogadott dokumentum.

CÉLOK

- Magas szintű elfogadás és a tulajdoni érzet biztosítása az érintett szereplők és városi lakosság körében.

FELADATOK

- Átlátható és profi kommunikáció a tervezési folyamat eredményeiről.
- Elmagyarázza, hogy mit tehet egy helyi hatóság reálisan és mit nem (elvárás menedzsment).
- Tegye a terv elfogadását témává a helyi médiában és méltassa ezt a mérföldkövet a városi lakosság körében.

ÜTEMEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A terv hivatalos elfogadását megelőzően, azzal párhuzamosan és utána.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Marketing és részvételi tevékenységek tervezése és kivitelezése.
- ✓ A Fenntartható Városi Mobilitási Terv elfogadásának méltatása a városi lakossággal és érintett szereplőkkel.

PÉLDA

NYUGAT-ANGLIA: 6. KÖZÖS KÖZLEKEDÉSI FÓRUM, KÖZÖS HELYI KÖZLEKEDÉSI TERV 3

A 6. Éves Közös Közlekedési Fórumot a Közös Helyi Közlekedési Terv vázlatának bemutatására és a szélesebb körű részvétel ösztönzésére szervezték. A szubregió több, mint 100 résztvevője vett részt az eseményen, köztük helyi vállalkozók, egészségügyi képviselők, kampány csoportok és helyi lakosok. Mindegyikük nagy érdeklődéssel hallgatta a Nyugat-angliai partnerség bemutatóját, és azt, hogyan tudnának ők maguk is hozzájárulni a következő Közös Helyi Közlekedési Tervhez. Megérkezésükkor minden résztvevő kapott egy másolatot a 3. Közös Helyi Közlekedési Terv vezetői összefoglalójáról és egy kérdőívet, ami ösztönözte őket, hogy elmondják véleményüket a fórumot követően. Sok kérdőív állt rendelkezésre, hogy a résztvevők elvigyék, s a csoportjaik között szétosszák. Az esemény tartalmazott műhelymunkákat a karbon kibocsátás csökkentéséről, aktív közlekedésről és fenntartható gazdasági jólétről.

Részletekért lásd: www.travelplus.org.uk/our-vision/joint-local-transport-plan-3/6th-joint-transport-forum.



10. LÉPÉS: A VÉGREHAJTÁS SORÁN MEGFELELŐ IRÁNYÍTÁS ÉS KOMMUNIKÁCIÓ BIZTOSÍTÁSA

A terv elfogadását követően a megvalósítási szakasz kezdődik. Mivel a Fenntartható Városi Mobilitási Terv egy stratégiai dokumentum, egy logikus keretet nyújt a tevékenységekhez, de nem részletezi, hogyan kellene az adott intézkedést megvalósítani. Fontos hangsúlyozni, hogy a megvalósítási folyamatnak követnie kell egy strukturált szemléletmódot annak érdekében, hogy finomítsuk a célkitűzéseket és tervezzük, irányítsuk, kommunikáljuk és monitorozzuk az intézkedések megvalósítását. Ezek az irányítási ciklusok sokkal rövidebbek lesznek, mint a tervezési ciklus és eléggé rugalmasnak kell lenni az esetleges új helyzetek elfogadásához és az azokhoz való alkalmazkodáshoz. Mindezt intézményesíteni kell az intézkedést végrehajtó szervezeten belül.

10.1. TEVÉKENYSÉG: A TERV MEGVALÓSULÁSÁNAK IRÁNYÍTÁSA

INDOKLÁS

Egy jó Fenntartható Városi Mobilitási Terv nem vezet automatikusan jó eredményekhez. Kiemelkedően fontos, hogy a terv célkitűzéseit hatékonyan alkalmazzuk és megfelelő menedzsmentet illesszünk hozzá annak érdekében, hogy átlássuk a megvalósítási folyamatot és kezeljük a kockázatokat. Mindez a megvalósításban résztvevő összes szereplővel való egyetértést igényli. A megvalósítás egy sokkal rövidebb ciklust követ, mint a mobilitási tervezés körfolyamata.

Általában tartalmazza a célok finomítását ugyanúgy, mint az intézkedések megvalósításának tervezését, irányítását, kommunikációját és ellenőrzését.

CÉLOK

- Fogalmazza meg az intézkedések megvalósításában résztvevő szereplők szerepét.
- A résztvevő felek közti koordináció biztosítása.
- Egy eredményes és hatékony megvalósítási folyamat elősegítése.
- Lehetséges kockázatok és szinergiák megnevezése.
- A megvalósítás jól láthatóságának biztosítása.

FELADATOK

- Egyeztesse az irányítási folyamatokat és felelősségi köröket minden érintett szereplővel, akik az intézkedések megvalósításában részt vesznek (munkaterv).
- Értékelje a kockázatokat és tervezzen az előre nem látható eseményekkel.
- Érvényesítse a megvalósítás munkatervét és állapodjanak meg a jelentések formátumáról.

A FELADATOK RÉSZLETEZÉSE

IRÁNYTÉRKÉP: PROJEKTERV ÉS IRÁNYÍTÁS

A projektmenedzsment a projekt átfogó tervezésére és koordinációjára vonatkozik, a kezdetektől a befejezésig. Ez biztosítja, hogy a döntéshozó vagy a finanszírozó szerv elvárásai találkozzanak az időben való, költségkereten belüli és elvárt minőségi normáknak megfelelő lebonyolítással.

A projektmenedzsment magában foglalja a teljes közlekedéssel kapcsolatos döntéshozatali folyamatot és általában a következő 6 lépés szerint strukturálja a projekt megvalósítási folyamatát:

1. Tervezet definiálása

Ez a lépés magában foglalja a tervezet részletes megfogalmazását, akár a stratégiában megfogalmazott célok és programok (ld. 5.1-es, 7.2-es tevékenység), akár a problémák vagy felmerült kérdések azonosítása alapján. Mindez tartalmazza a az elvárások részletezését és a kényszerek azonosítását, valamint a teljesítmény indikátorok kiválasztását (ld. 5.2-es, 8.1-es tevékenység).

2. Alternatívák készítése

Számos lehetőséget (pl. különböző funkciók vagy útvonalak) szükséges meghatározni annak érdekében, hogy egy hatékony és eredményes tervet találjunk ki, melyet maximálisan támogatnak az érintett szereplők. Sokféle eszközt lehet használni annak érdekében, hogy támogassuk a szakmai kreativitást és az érintett szereplők részvételét az alternatív lehetőségek előkészítésében.

3. Lehetőségek értékelése

Ez a lépés magában foglalja a lehetőségek becslését annak vonatkozásában, hogy milyenek a lehetséges hatások és mennyire költséghatékonyak. Tipikusan ez a folyamat számos sajátosságot értékel, beleértve a helyi gazdaságra, környezetre és társadalomra való hatásokat. Mindez tartalmaz egy szakmai elemzést minden lehetőségről és egy társadalmi elfogadottság értékelést.

4. Hivatalos döntéshozatal

A döntést a felelős intézmény (vagy kisebb tervek estén a delegált testület) hozza, figyelembe véve a lehetőségek értékelése lépés eredményeit. Ez a lépés magában foglalja a támogatott lehetőségről való megegyezést, megegyezést a projekt kezdetéről és arról, ki fogja megvalósítani, és végül az erőforrások szétosztásáról (ld. 7.1-es, 7.2-es tevékenységeket).

5. Megvalósítás

Ez a lépés tartalmazza az összes előzetes és helyszíni munkát, mely hozzájárul ahhoz, hogy a terv megvalósuljon. Infrastruktúrafejlesztéssel kapcsolatos projektek esetén meg kell egyezni az építkezés ütemezésének végső részleteiről és a kivitelezőről. Ez a lépés egyéb feladatokat is magában foglalhat, mint pl. a vezetők toborzása, a terv népszerűsítése, vagy egy információs kampány (ld. 10.2-es tevékenység).

6. Monitoring és értékelés (ld. 10.3-as tevékenység)

A terv teljesítményét mutató adatok összegyűjtése és elemzése történik ebben a lépésben azért, hogy meghatározzuk, a célkitűzéseket sikerült-e elérni. Mindez további fejlesztésekhez vezethet a jövőbeni tervezéskor és hozzájárulhat a stratégia értékeléséhez.

FŐBB LÉPÉSEK A PROJEKTVEZETÉSBEN

(A) HATÁSKÖR:

- (i) Rövid projektleírás és célkitűzések
- (ii) Lehetséges akadályok megnevezése
- (iii) Kapcsolódó stratégiák megnevezése, amelyeket el kell készíteni
- (iv) Projekt lépések meghatározása
- (v) Erőforrás igények meghatározása
- (vi) Főbb készségelvárások meghatározása



(B) A VEZETŐ CSAPAT LÉTREHOZÁSA:

- (i) Nevezzen meg alkalmas egyéneket és alapítsa meg a projekt csapatot
- (ii) Egyezzenek meg a szervezeti struktúrán és eljárásmodon
- (iii) Projekt csapat



(C) RÉSZLETES ELŐKÉSZÜLETEK:

- (i) Készítsen kapcsolódó terveket/stratégiákat
- (ii) Becsülje meg részletesen az erőforrás igényeket
- (iii) Határozza meg a lehetséges kockázatokat és akadályokat



(D) MEGVALÓSÍTÁS SORÁN:

- (i) Irányítsa a munkát
- (ii) Kövesse figyelemmel az erőfeszítéseket, folyamatot, és eredményeket
- (iii) Hárítsa el az akadályokat
- (iv) Végezze el a projekt értékelését

Forrás: Iránytérképek kézikönyve, 1. Kötet: Konceptiók és eszközök, 15-22. oldal.
[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

TEVÉKENYSÉGEK AZ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKEN TÚL

- Kapcsolja össze az intézkedések megvalósításának irányítását az adminisztráció területén alkalmazott tágabb körű teljesítmény irányítás rendszerekkel.

ÜTEMEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A megvalósítási fázis alatt végig.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Irányítási folyamatok munkaterve és szereplők felelősségei elfogadva.
- ✓ Előre nem látott események kockázatterve kidolgozva.
- ✓ Megegyezés a jelentési formátumokról

PÉLDA

BUDAPEST: KOORDINÁCIÓ A RÉSZTVEVŐ FELEK KÖZÖTT

A Budapest Szíve Programot 2007-ben hozták létre azért, hogy újjáélesszék a belvárost nagymérvű forgalomcsillapítással. A következő érintett szereplők kezdeményezésére és irányítása alatt valósult meg a program: Budapest Főváros Önkormányzata (mint a fő projektgazda), Budapest Szíve Városfejlesztési Non-profit Vállalat (mint projekt koordinátor), egy magán tanácsadó cég, mely kidolgozta a tervet és a Tisztább Belvárosért szervezet (egy civil szervezet, amely közvetítette a lakosság véleményét a projekt számára). Mindezek mellett más érintett szereplők, a média, helyi vállalkozók és számos tervezésért és elfogadásért felelős közszervezet, mely mind a Program fontosságát mutatja.

A terv komplexitása miatt, a fent nevezett non-profit cég irányította és koordinálta az aktuális

megvalósítást, szoros együttműködésben a kerületi önkormányzattal. Ez a szervezet felelős a megvalósítás jó láthatóságának biztosításáért (pl. honlap és rendszeres ingyenes hírlevelek). A tervezési folyamat során a legfontosabb szereplők a helyi politikusok és magán tanácsadók voltak, akik az aktuális tervet kidolgozták. Azonban a megvalósítási fázis során kiderült, hogy a legfontosabb, hogy legyen egy különálló és teljesen elkötelezett testület, ami az intézkedések irányítását végzi.

Heves Gábor, Regionális Környezetvédelmi Központ, www.rec.org



10.2. TEVÉKENYSÉG: AZ ÉRINTETT POLGÁROK TÁJÉKOZTATÁSA ÉS BEVONÁSA

INDOKLÁS

A tájékoztatás és a lakosság elkötelezettségének követelménye nem csak a mobilitási terv kidolgozása során, hanem az intézkedések megvalósítása során is fontos. A megvalósítás előrehaladásáról szintén szükséges a lakosságot tájékoztatni.

CÉLOK

- Az intézkedések elfogadásának biztosítása.
- Figyelemfelhívás a lehetőségekre vagy korlátozásokra, melyek az intézkedések megvalósítása során előfordulhatnak.
- Az intézkedések elfogadottságának biztosítása.

FELADATOK

- Beszéljen még a megvalósítás kezdete előtt a városi lakossággal vagy azokkal a szereplőkkel, akik közvetlenül érintettek (pozitívan vagy negatívan) egy tervezett intézkedés által és válaszoljon a kérdéseikre. Legyen tudatában, hogy azok, akik esetlegesen negatívan érintettek, nagyobb "zajt" fognak csapni, mint azok, akiknek hasznára válik az intézkedés.
- Mérsékelje a negatív hatásokat, amelyek az intézkedések végrehajtásával járnak (pl. részesítse kedvezményekben azokat a vállalkozásokat, amiket negatívan érint egy villamosvonal hosszú ideig tartó építése).
- Tájékoztassa a szélesebb közönséget az intézkedéscsomagok megvalósulásának előrehaladásáról.
- Hangsúlyozza az intézkedések megvalósításának mérföldköveit és ünnepelje az eredményeket a városi lakossággal együtt (pl. utcafesztivál a sétálóutca kialakítása után).

ÜTEMEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- A megvalósítás alatt végig.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A városi lakosság és a közvetlenül érintett szereplők részvétele az intézkedések végrehajtásában.
- ✓ A megvalósítás során fellépő negatív hatások mérséklésére megoldások kidolgozása.
- ✓ A széles közönség tájékoztatása az intézkedések megvalósításáról.

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ

- CiViTAS-VANGUARD projekt kézikönyv-sorozata, 2011: Érintett szereplők bevonása: Eszközök a sikeres konzultációk szervezéséhez.

Lásd: http://www.el-tis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf

- CiViTAS-ELAN, 2012: A lakosság bevonása a mobilitástervezésbe – Tapasztalatok összegzése a lakossági konzultációk szervezésében

Lásd: http://civitas.eu/docs/file/citizen_engagement_in_the_field_of_mobility.pdf

PÉLDÁK**GENT, BELGIUM: A NYILVÁNOSSÁG AKTÍV TÁJÉKOZTATÁSA A VASÚTÁLLOMÁS ÁTALAKÍTÁSÁRÓL**

2007-ben Gent városa 5 másik projektpartnerrel együtt egy nagyarányú projektet indított el, hogy Gent Sint-Pieters vasútállomás és környékét a 21. század igényeihez alakítsa. 2020-ig a területet a mindennapi élet és munka számára akadálymentes és kényelmes területté fogják tenni, jó intermodális kapcsolatokkal. Ennek a projektnek nagy hatása lesz nem csupán a szomszédos területekre, de a teljes városra és a lakosság egészére. A város kialakított egy információs pontot, mely kiterjedt kommunikációt és a városi lakosság részvételét teszi lehetővé mind a tervezési, mind a megvalósítási fázisokban.

További információk a C mellékletben

ZÁGRÁB: AZ ÉRINTETT SZEREPLŐK ÉS A VÁROSI LAKOSSÁG BEVONÁSA AZ ÚJ KÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONT KIALAKÍTÁSÁBA

Zágráb városa részt vesz a CIVITAS-ELAN projektjében, mely során egy koncepcionális tervet készítettek az új Száva Észak intermodális utasterminál létrehozására. Az öt különböző közlekedési mód elhelyezésének és a fejlődésre remélt pozitív hatása miatt a város úgy döntött, hogy bevonja az érintett helyi szereplőket a koncepciótervek készítésébe. Annak érdekében, hogy bevonják az érintett szereplőket és a városi lakosságot az új csomópont kialakításának megvitatásába, a város különböző média csatornákat használt, megbeszéléseket és előadásokat tartott.

További információk a C mellékletben



10.3 TEVÉKENYSÉG: A CÉLOKNAK MEGFELELŐEN TÖRTÉNŐ ELŐREHALADÁS ELLENŐRZÉSE

INDOKLÁS

A szélesebb értelemben vett monitoring és értékelési intézkedések meghatározásra kerültek a terv elfogadása előtt (ld. 8.1-es tevékenység). Az intézkedések megvalósításával eljött az idő, hogy rendszeres időközönként használja ezeket a monitoring és értékelési eszközöket, és meggyőződjön a célkitűzések irányába tett előrehaladásról. Az értékelés eredményeire szükség lesz, hogy menetközben finomítani lehessen az intézkedéseken, és így hatékonyabban és az eredeti költségvetés keretein belül lehessen elérni a kitűzött célokat (ld. 11.1-es tevékenység, „A terv rendszeres frissítése”).

A jelentések készítésének fontos szerepe van abban, hogy a terv megvalósításának dokumentált eredményei segíthessék a nyilvános eszmecsere és lehetővé tegyék az esetlegesen szükséges kiigazításokat (pl. teljesülnek-e az eredeti irányszámok, vannak-e egymásnak ellentmondásosnak tűnő intézkedések stb.)

CÉLOK

- Kövesse nyomon az előrehaladást a célok elérése érdekében.
- Azonosítsa a problémákat, a nehézségeket és egyéb kihívásokat az időbeli végrehajtásban.
- Rendszeresen tájékoztassa az érintetteket és a lakosságot az intézkedés végrehajtásának előrehaladásáról.

FELADATOK

- Ellenőrizze rendszeresen a megvalósítás előrehaladtát és annak hatásait (ld. 8.1-es tevékenység)
- Nézze meg az objektív eredményeket (pl. szállópor csökkenése), mivel ezek megmutatják, hogy az intézkedések elérték-e eredeti céljukat.
- Nézze meg a szubjektív eredményeket (pl. a megvalósítás tapasztalatai, lakosság tájékozottságának szintje stb.), mivel ezek hasznos ismeretek lesznek, ha egy másik helyszínen is szeretné megvalósítani vagy adaptálni az adott intézkedést.

- Rendszeresen (az adott intézkedésektől függően minden 1-5 évben) értékelje az intézkedés vagy intézkedéscsomag hatását.
- Tegyen közzé egy értékelő jelentést a polgárok és politikusok számára.

AZ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

Kérje ki rendszeresen az érintettek (pl. helyi lakosok vagy más városok képviselői) véleményét a megvalósítás alakulásáról. Azaz szerintük a megvalósítás mennyire felel meg az eredetileg kitűzött céloknak.

A monitoring és értékelés legyen átlátható és lehetőleg egy független ügynökség végezze el. Ez garantálja a semlegességet. Továbbá ugyanazon indikátorcsomag legyen használva, mint az előző lépéseknél. Ha mindez irreálisnak tűnik (pl. a költségvetési megszorítások miatt), a projektgazda hatóság házon belül is elvégezheti a monitoringot és értékelést.

IDŐZÍTÉS

- A tevékenységi és költségvetési terv elfogadását követően (végrehajtási fázisban)

ELLENŐRZŐLISTA

- Az intézkedések végrehajtása folyamatosan ellenőrizve.
- A hatások rendszeres időközönként értékelve.
- Értékelő jelentés kész és kiadva.



További információ a monitoring és értékelésről

Lásd 8.1-es tevékenység: Monitoring és értékelési szempontok megállapítása

PÉLDÁK

AACHEN, NÉMETORSZÁG: A VÉGREHAJTÁS NYOMONKÖVETÉSE RENDSZERES KOORDINÁCIÓS ÉRTEKEZLETEKEN

Aachen városa a különböző érdekelt felek bevonásával negyedévente ülésezik, hogy figyelemmel kövesse a környezetbarát mobilitási intézkedések végrehajtását.

Miután elfogadták a „Tiszta Levegő Terv” névre keresztelt intézkedéscsomagot (benne 29 mobilitással kapcsolatos intézkedéssel) 2009 elején, egy munkacsoportot hoztak létre, amelyben az önkormányzat közlekedési és a környezetvédelmi osztályai, az ipari és a kereskedelmi kamara, a helyi tömegközlekedési szolgáltató és a regionális közlekedési szövetség találkozik. Ez a munkacsoport figyelemmel kíséri az intézkedések végrehajtását negyedévente szervezett találkozók keretében.

Ezekon minden intézkedés aktuális megvalósítási állapotát nézik, és olyan esetekben, amikor a cél elérése kétséges, azonnali változtatásokról döntenek. Az intézkedések végrehajtását dokumentáló jelentések sorozata mellett a munkacsoport ülések nagyon hasznos és kis költségű megoldásnak bizonyultak a megvalósítás figyelemmel követésében.

VITORIA-GASTEIZ, SPANYOLORSZÁG: A CÉLOK ELÉRÉSÉHEZ VEZETŐ FOLYAMATELLENŐRZÉSE

A Vitoria-Gasteiz városa által elfogadott "Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público" (azaz „Fenntartható Mobilitási és Közterülethasználati Terv”) egyike azon stratégiai dokumentumoknak, amelyek részletezik azokat a tennivalókat, amelyek szükségesek, hogy a város elérje a Vitoria-Gasteiz 2015 nevű városfejlesztési stratégiában megálmodott jövőképet. A közlekedési koncepciónak fontos szerepe van a fenntartható város kialakításához szükséges intézkedések megtervezésében és végrehajtásában, különös hangsúllyal a klímaváltozás elleni harcon, a társadalmi kohézió javításán és a kompakt város megteremtésén.

Annak érdekében, hogy ellenőrizzék az előrehaladást a célok elérése érdekében, egy mobilitási felmérésre került sor 2011-ben. Ez a felmérés hozzájárult a változások megértéséhez a városban a terv bevezetése óta. Ez megmutatta, hogy milyen mértékben változtak meg a lakosok mobilitási szokásai. A felmérés két részből állt: az első rész keretében 4000 telefonos interjú segítségével értékelték a fenntartható mobilitási tervet. A második felmérés középpontjában a közlekedés és a gazdaság összefüggései álltak (pl. munkahelyre való eljutás). Ebben 300 cég 2700 alkalmazottját interjúvolták meg.

Egy 2006-ban végzett felmérés szolgált referenciaként a mobilitási szokások nyomonkövetésénél. A forgalomszámlálási adatok szerint 2006 és 2011 között a tömegközlekedést használók száma 80%-kal növekedett.

Forrás: Kerstin Burckhart, IET Barcelona; Környezeti Tanulmányok Központja, Vitoria-Gasteiz Városi Önkormányzat www.vitoria-gasteiz.org/movilidad

11. LÉPÉS: TANULSÁGOK LEVONÁSA

11.1. TEVÉKENYSÉG: RENDSZERES FRISSÍTÉS, NAPRAKÉSZ TERV

INDOKLÁS

A folyamat és a megvalósítás optimalizálása érdekében az értékelési eredményeknek rendszeresen vissza kell csatolniuk a folyamatba (ld. 10.3-es tevékenység: A célokak megfelelően történő előrehaladás ellenőrzése). Szükséges időnként frissíteni a tervet, hogy lehetővé tegyünk az új fejlemények és tanulságok figyelembe vételét. Máskülönben a terv elvesztheti hatékonyságát az idők során.

CÉLOK

- Az új fejleményekre reagálni.
- Győződjön meg róla, hogy a megvalósítás sínen van és a célkitűzéseket elérték.
- Optimalizálja a megvalósítási folyamatot.

FELADATOK

- Legyen rugalmas a terv frissítése során és változtasson az intézkedések végrehajtásán, ha szükséges.
- Nevezze meg a területeket ahol a célkitűzéseket nem lehetne elérni vagy ahol új fejlesztések miatt a terv megvalósítása kifuthat az időből.
- Eszközöljön javításokat a releváns szereplőkkel való együttműködésben, ahol szükséges. A megvalósítási menetrend módosulhat az alapján, hogy a stratégia hogyan valósul meg a végrehajtási időszakban, mely általában 3-tól 10 évig is eltarthat.
- Jelölje ki világosan azokat a változtatásokat a mobilitási tervben, amelyek meghatározzák az

ÜTEMEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Nézze át és frissítse a tervet legalább ötévente.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ Az intézkedések megvalósításában szükséges módosítások meg lettek határozva.
- ✓ A kiegészítéseket megbeszélte az érdekelt szereplőkkel.
- ✓ A terv frissítve.



értékelés eredményeit és szerezzon hivatalos beegyezést ezekhez politikai szinten.

11.2. TEVÉKENYSÉG:A CÉLOK ELÉRÉSÉNEK VIZSGÁLATA – A SIKER- ÉS KUDARCTÉNYEZŐK MEGÉRTÉSE

INDOKLÁS

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv eredményeinek áttekintése egyfelől a tágabban értelmezett városi közlekedés hatásainak értékelését jelenti (azaz annak a város átfogó jövőképehez való hozzájárulását). Másfelől magának a tervezési folyamatnak a hatékonyságának és sikerességének áttekintéséről is szó van. Mindkét tényező vizsgálatára szükség van, hogy tanulni lehessen a tapasztalatokból és így a következő tervezési ciklus során már figyelembe lehessen venni azokat.

CÉLOK

- A tervezési folyamat, a terv és a megvalósítás elemzése olyan szemmel, hogy a sikertörténetekre és hibákra koncentrálunk.
- A fenntartható városi mobilitás-tervezési folyamat és az intézkedések hatásainak megértése.
- Tanulságok és következtetések levonása a következő mobilitási terv sikere érdekében.

FELADATOK

Amikor már elegendő mennyiségű eredmény rendelkezésre áll:

- Végezzen folyamat értékelést (pl. lakossági visszajelzések, fókusz csoportok, interjúk) és értékelje a megvalósított intézkedések tágabb értelemben vett hatását.
- Elemezze, mi ment jól és mi ment rosszul. Jelölje meg azokat a célkitűzéseket, amelyeket nem sikerült elérni, de még mindig tervben vannak.
- Dokumentálja a tanulságokat.
- Dolgozzon ki stratégiákat a sikertörténetek megerősítésére és a hibák elkerülésére a következő tervezési időszakra.

- Kommunikálja a tanulságokat a projekt csapat és az érintett kulcsszereplők felé.

ÜTEMEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Nézze át a tervezési folyamat hatékonyságát a megvalósítási fázis során.
- Amikor már elegendő mennyiségű eredmény van, nézze át az átfogó hatást (pl. közelebb jutott a jövőkép eléréséhez?).

AZ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- A döntéshozatali és tervezési folyamatok jövőbeli javítása érdekében kommunikálja az eredményeket (mind a sikereket, mind a hibákat). Így más városok tanulhatnak az Ön városának példájából.

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A tervezési folyamat és az intézkedések végrehajtásának utólagos ellenőrzése befejezve.
- ✓ Tanulságok dokumentálva.

PÉLDÁK

TOLOUSE, FRANCIAORSZÁG: EGY ÚJ TERV KIDOLGOZÁSÁNAK KEZDŐ LÉPÉSE

2008-ban Toulouse megkezdte 2001-es közlekedési tervének (PDU) átdolgozását. A terv Toulouse városának és annak teljes agglomerációjának tömegközlekedésével foglalkozott. Az első terv 72 önkormányzatot fedett le, majd ez a szám az új tervben ez 118-ra bővült. Az új terv célkitűzése volt minden olyan önkormányzatot lefedni, mely a városfejlesztési koherencia tervben is szerepelt. A különböző PDU indikátorok értékelését a tervezési munka első három hónapja alatt végezték el. Ennek az értékelésnek az eredményeit különböző tematikus munkacsoportokban vitatták meg, ahol áttekintették az eredeti PDU célkitűzések teljesülését az új jogszabályi előírások és helyi célkitűzések fényében. A megbeszélések eredményeképpen a munkacsoport előterjesztette az új terv számára javasolt célkitűzéseket, ami a hátralévő időben a tervezési munka alapjául szolgált.

További információ a C. függelékben

ERFURT, NÉMETORSZÁG: A HELYI KÖZLEKEDÉSI TERV EREDMÉNYEINEK ÁTTEKINTÉSE

A kelet-németországi Erfurt városa 10 év elteltével kiértékelte a helyi közlekedési tervének eredményességét, amit egy külön prospektusban nyilvánosságra is hozott. Tíz év egy megfelelő hosszúságú időszak volt, hogy egy olyan összetett és alapvető fontosságú koncepció eredményeit mint a helyi közlekedési terv, értékelni lehessen. Az értékelési folyamat négy fő tényező vizsgálatára irányult:

- Meghatározták a hosszú távú hatásokat. Ezt ugyanolyan felmérésekkel végezték el, mint 1991-ben, 1994-ben és 1998-ben.
- Az értékelést intézkedésekre lebontva végezték el, hogy pontosan lehessen tudni az adott sikert vagy nehézséget melyik intézkedés okozta.
- Megvizsgálták a forgalmi adatokat (pl. közlekedési mód választás) és a közlekedési szokásokat leíró adatokat (pl. átszállások száma, utazási mennyiség).
- Kiértékeltek a projekt tervezési és döntéshozatali folyamatok sikereit és buktatóit a gyakorlati megvalósítás fényében (pl. a projektvezető munkája, a városi lakosság részvétele stb.).

Forrás: Guidemaps Kézikönyv, 1. Kötet: Koncepciók és eszközök, 60. oldal

[www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)

**11.3. TEVÉKENYSÉG: A KÖVETKEZŐ TERVCIKLUS ÚJ KIHÍVÁSAINAK RÖGZÍTÉSE****INDOKLÁS**

Mielőtt elkezdené dolgozni a következő Fenntartható Városi Mobilitási Terven, érdemes áttekinteni az eddigi tanulságokat a városi közlekedés előtt álló új kihívások fényében. Így optimalizálni lehet a jövőbeli tervezési folyamatot és az intézkedések kiválasztását. Azokban az országokban, ahol már jó néhány éve kötelező a fenntartható városi mobilitás tervezés (LTP Angliában, PDU Franciaországban), minden tervezési ciklus emelte a fenntartható városi mobilitás-tervezéshez kötődő szaktudást és javított a következő tervezési kör hatékonyságán. A következő mobilitási terv kidolgozása során várható nehézségek előzetes áttekintése befolyásolhatja az új tervezési folyamat felépítését és így bezárulhat a kör a jelenlegi és az új tervezési ciklus között.

A következő mobilitási terv irányvonalának meghatározása során további célkitűzés lehet, hogy javuljon az integráció a többi szakpolitikai területtel.

CÉLOK

- Felkészülni a következő tervezési ciklusra.
- Áttekinteni a jelenlegi tervezés tapasztalatait az új kihívások fényében.

FELADATOK

- Határozza meg a megvalósítás során előállt új kihívásokat (pl. érintett kulcsszereplőkkel való konzultációval, adatelemzéssel).
- Vitassa meg a főbb szereplőkkel, hogy a jelenlegi tervezési ciklus tanulságai miképp segíthetnek az új kihívásokra válaszolni.
- Vegye fontolóra, hogyan lehetne más politikai területek és a mobilitás-tervezés között javítani az összhangot (pl. területhasználat, energetika, környezetvédelem, gazdaságfejlesztés, társadalmi esélyegyenlőség, egészségügy és közbiztonság).

- Készüljön fel a következő fenntartható városi mobilitási terv készítésére.

ÜTEMEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Az új mobilitási terv kidolgozása előtt (még a jelenlegi terv megvalósítása alatt).

ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A városi közlekedés és mobilitás új kihívásai megnevezve.
- ✓ A jelenlegi tervezési ciklus tanulságai felhasználva a következő mobilitási terv kidolgozásához.

PÉLDA

LILLE, FRANCIAORSZÁG: A MÁSODIK PDU KÉSZÍTÉSE

A jogszabályi előírások alapján Lille városa és agglomerációja 2005. végén kiértékelte a 2000-től érvényben lévő fenntartható városi mobilitási tervet. Ennek az értékelésnek az eredményeképpen és az országos fejlemények (pl. a Nemzeti Környezeti Vita) hatására, a város és az agglomeráció képviselői a terv 2006-os átvizsgálása mellett döntött. A városban és az agglomerációban végzett átfogó mobilitási felmérések eredményei fényében újra létrehozták az első PDU készítése során működött tematikus munkacsoportokat. Ezek azt a feladatokat kapták, hogy vizsgálják felül az első PDU-t és dolgozzanak ki új ötleteket a második, 2010-2020 közötti időszakra vonatkozó fenntartható városi mobilitási tervhez. A munkacsoportok 2006 és 2010 között rendszeresen üléseztek, és megvitatták az új mobilitási terv részletes tartalmát.

További részletek a C mellékletben

ANNEX A: GLOSSARY

Concept/Abbreviation	Explanation
Accessibility	The accessibility of an activity to an individual is the ease with which the individual can get to the places where that activity can be performed.
Alternative scenarios	Describe developments resulting from different choices of policies and measures.
AOTU	Autorité organisatrice de transport urbain (Urban Transport Authority in France)
Assessment	Judgement of project performance against milestones and required outputs, at various points during the Sustainable Urban Mobility Plan process or after implementation.
Business-as-usual scenario	Describes development if actions that are already programmed are implemented.
Citizen participation	Encouraging and enabling citizens to join the debate and collective decision making via a range of tools.
Do-nothing scenario	Describes development if nothing is done at all (only prediction of exogenous trends).
Engagement	The process of identifying stakeholder groups and incorporating their concerns, needs and values at appropriate points in the planning process.
Ex-ante evaluation (appraisal)	A process of assessing how well a scheme or strategy will likely perform. It can assist in making efficient choices between options.
Ex-post evaluation	Reviews the sustainable urban mobility planning and implementation stages, and the overall results of the decision-making process.
Gender equity	Giving women and men the same opportunities, rights and responsibilities in the field of transport.
Indicator	A defined piece of data (usually quantitative) that is used to monitor progress in achieving a particular objective or target. For example, road accident numbers are one indicator of safety.
Integrated approach	Integration of practices and policies between transport modes, policy sectors, public and private agencies, authority levels and between neighbouring authorities.
Land use	The function of a given area of land. Examples of types of land use include: residential, industrial, commercial, agricultural and recreational (also mixed use forms).
LAURE	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. French law on clean air and rational use of energy of December 1996 that made it obligatory for all agglomerations with more than 100,000 inhabitants to develop a PDU.
LOTI	Loi des transports intérieurs. French law on domestic transport, adopted in December 1982.
LTP	Local Transport Plan in England and Wales.

Model	A (mathematical) representation of the relationships within the transport system (also linked to land use); widely used to predict the outcomes of transport strategies.
Monitoring	An ongoing measurement of progress through the collection of new data and/or collation of existing data sources.
Objectives	A broad statement of the improvements which a city is seeking. Objectives specify the directions for improvement, but not the means of achieving it.
Outcome indicator	Measures the impacts, benefits and changes that are experienced by different stakeholder groups during or after the implementation of a project.
Participatory approach	Involving citizens and stakeholders from the outset and throughout the process of decision making, implementation and evaluation, building local capacities for handling complex planning issues, and ensuring gender equity.
PDU	Plan de Déplacements Urbains in France.
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible in Spain.
PUM	Piano Urbano della Mobilità in Italy.
Skill management plan	A strategy that outlines and explains how the required skills will be made available and maintained throughout the sustainable urban mobility planning process. The plan should identify internal and external individuals or organisations that can be assigned to certain tasks.
SMART principles	Specific, Measurable, Achievable, Realistic and Time-related.
Social inclusion	Considering the needs of the whole community including vulnerable groups such as children, disabled people, elderly, low income households, minority groups, etc. Guarantees equal access to public services, affordability and availability of related mobility options. Develops an inclusive labour market and facilitates employment through transport-related measures.
SRU	Loi solidarité et renouvellement urbains French solidarity and urban renovation law of December 2000 that reinforced the PDU as an urban mobility planning instrument.
Stakeholder	Any individual, group or organisation affected by a proposed project, or who can affect a project and its implementation. This term includes the general public, as well as a wide range of other groups (e.g. businesses, public authorities and special interest groups).
Stakeholder involvement/engagement	The involvement of individuals, groups and organisations, to varying degrees, in aspects of the transport decision-making process through a variety of tools.
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
Target	The aimed-for value of an indicator. Targets are the material expression of the policy choices made. Focusing on selected topics (indicators), they define a development corridor between “now” and a future “then.”

Source of Glossary: based on PILOT SUTP Manual, GUIDEMAPS handbook and the PROSPECTS Decision-Makers’

ANNEX B: REFERENCE LIST

- AUCAME (Agence d'étude d'Urbanisme de Caen-Métropole)**, 2010: Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), Qu'en Savons-Nous ? N°27, AUCAME, Caen, octobre 2010.
Source: www.aucame.fr/web/publications/quen_savons_nous/fichiers/QSN027_PDU.pdf
- Bruxellesmobilité**, 2012: Plan Stratégique pour le transport de marchandises en région de Bruxelles-Capitale – Projet de plan, Bruxellesmobilité, Bruxelles, 2012.
Source: www.bruxellesmobilitie.irisnet.be/articles/la-mobilité-de-demain/plan-transport-de-marchandises
- BUSTRIP**, 2007: Moving sustainably – Guide to Sustainable Urban Transport Plans.
Source: www.movingsustainably.net/
- CENTRO - West Midlands Integrated Transport Authority**, 2011: West Midlands Local Transport Plan (2011 - 2026) - 'Making the Connections'.
Source: www.centro.org.uk/LTP/LTP.aspx
- CERTU**, 1996: Plans de déplacements urbains PDU – guide, Lyon, 1996.
Source: www.certu-catalogue.fr/plans-de-deplacements-urbains-guide.html
- CERTU**, 2006: Transport et mobilité, les dossiers du CERTU n°146", La concertation dans les PDU: pourquoi? Avec Qui? Comment?, Lyon, janvier 2006.
Source: www.certu-catalogue.fr/concertation-dans-les-pdu-la.html
- CERTU**, 2012: PDU. The French urban mobility plan – integrating transport policies, CERTU Fact Sheet 2012/73, author Nicolas Merle, CERTU.
Source: www.certu-catalogue.fr/pdu-the-french-urban-mobility-plan-integrating-transport-policies.html
- CERTU**, 2013: 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, CERTU Fact Sheet 2013/23, author Nicolas Merle, CERTU.
Source: www.certu-catalogue.fr/mobilités-et-transports-le-point-sur-n-27-30-ans-de-pdu-en-france.html
- CiViTASCATALIST Project**, 2012: CiViTAS Guide for the Urban Transport Professional – Results and Lessons of Long-Term Evaluation of the CIVITAS Initiative, 2012.
Sources: www.civitas.eu/guide_ebook/index.php and www.civitas-initiative.eu/docs/2086/CIVITAS_Guide_For_The_Urban_Transport_Professional.pdf
- CiViTAS-ELAN**, 2012: Citizen Engagement in the Field of Mobility – CiViTAS-ELAN Work and Lessons Learned Related to Citizen Engagement,
Source: http://civitas.eu/docs/file/citizen_engagement_in_the_field_of_mobility.pdf
- CiViTAS-VANGUARD Project**, 2011: Involving Stakeholders: Toolkit on Organising Successful Stakeholder Consultations, CiViTAS Handbooks.
Source: www.eltis.org/docs/tools/Civitas_stakeholder_consultation_brochure.pdf
- Council of the European Union**, 2006: Renewed EU Sustainable Development Strategy, 15/16 June 2006.
Source: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/06/st10/st10917.en06.pdf>
- Council of the European Union**, 2010: Council conclusions on Action Plan on Urban Mobility, 3024th Transport, Telecommunications and Energy Council meeting, Luxembourg, 24 June 2010.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusions.pdf
- Department for Transport (UK)**, 2009: Guidance on Local Transport Plans, July 2009.
Source: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110509101621/http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165237/ltp-guidance.pdf>
- DISTILLATE Project**, 2005: Improved Indicators for Sustainable Transport and Planning, Deliverable C1 Sustainable Transport Indicators: Selection and Use.
Source: www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/reports.php
- Dundee City Council**, 2000: Local Transport Strategy, October 2000.
Source: www.dundee.gov.uk/dundee/uploaded_publications/publication_1418.pdf
- European Commission**, 2006: Thematic Strategy on the Urban Environment (includes Annex, see European Commission, 2007).
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm
- European Commission**, 2007: Sustainable Urban Transport Plans · Preparatory Document in relation to the follow-up of the Thematic Strategy on the Urban Environment, Annex, 25 September 2007.
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/transport/2007_sutp_annex.pdf

- European Commission, 2009:** Action Plan on Urban Mobility COM (2009) 490/5.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/action_plan_en.htm
- European Commission, 2011:** WHITE PAPER. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM(2011) 144 final.
Source: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm
- European Parliament and Council of the European Union, 2003:** Directive 2003/35/EC on providing for public participation in respect of the drawing up of certain plans and programmes relating to the environment and amending with regard to public participation and access to justice. Council Directives 85/337/EEC and 96/61/EC, 26 May 2003.
Source: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:156:0017:0024:EN:PDF>
- Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plans, 2004:** Final Report, Deliverable 4, author Marc Wolfram, Rupprecht Consult.
Source: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf
- GART 2005a:** Transport public et déplacement dans les schéma de Cohérence territoriale», Actes du colloque organise le 13 septembre 2005, Paris, 2005.
Source: www.fnau.org/file/news/Actes20GARTFNAU.pdf
- GART, 2005b:** Les Plans de Déplacements Urbains, Bilan et Perspectives, Paris, 2005.
- GART, 2010:** Plan de Déplacements Urbains: Panorama 2009, Paris, avril 2010.
Source: [www.gart.org/Sinformer/Nos-publications/Plans-de-deplacements-urbains-panorama-2009-resultat-d-enquete-et-perspectives/\(language\)/fre-FR](http://www.gart.org/Sinformer/Nos-publications/Plans-de-deplacements-urbains-panorama-2009-resultat-d-enquete-et-perspectives/(language)/fre-FR)
- Gemeente Eindhoven 2009:** Maak't mee!, Jaarverslag Uitvoeringsprogramma Burgerparticipatie 2009.
- GUIDEMAPS Project, 2004:** Successful transport decision-making – A project management and stakeholder engagement handbook.
Source: [www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web\[1\].pdf](http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web[1].pdf)
- Helsinki Region Transport, 2011:** Helsinki Region Transport System Plan HLJ 2011.
Source: www.hsl.fi/EN/hlj2011
- King Baudouin Foundation and Flemish Institute for Science and Technology Assessment (viWTA), 2006:** Participatory Methods Toolkit – A Practitioner's Manual.
Source: www.kbs---frb.be/uploadedFiles/KBS---FRB/Files/EN/PUB_1540_Participatoty_toolkit_New_edition.pdf
- Lille Métropole, 2011:** PDU – Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 – Eléments clés, adopté en avril 2011.
Source: www.lillemetropole.fr/index.php?p=1502&art_id
- Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, 2006:** Loi Handicap : 1 an après; Communiqué de presse, Ministère délégué à la Sécurité sociale, aux Personnes âgées, aux Personnes handicapées et à la Famille, Paris, février 2006.
Source: www.autisme-france.fr/offres/file_inline_src/577/577_P_21066_1.pdf
- PILOT Project, 2007:** Sustainable Urban Transport Plans – SUTP Manual, Guidance for Stakeholders.
Source: www.pilot-transport.org/fileadmin/WP2/Pilot_EN_WEB.pdf
- PROSPECTS Project, 2005:** A Decision Makers' Guidebook - Developing Sustainable Urban Land Use and Transport Strategies, revised version.
Source: www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/DMG_English_Version_2005.pdf
- Rupprecht Consult, 2005:** SUTP Efficiency Study": Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) and urban environment: Policies, effects, and simulations – Review of European references regarding CO2 emissions, Final Report, 10 October 2005.
Source: <http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/sutp.pdf>
- Rupprecht Consult and Edinburgh Napier University, 2012:** State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe, revised version, September 2012.
Source: www.eltis.org/docs/sump_library/eltisplus_state---of---t he-art-of-sumps-in-europe-sep2011-FINAL.pdf
- UN-Habitat, 2001:** Tools to Support Participatory Urban Decision Making, Nairobi, 2001.
Source: www.unhabitat.org/pmss/listitemdetails.aspx?publicationID=1122
- West of England Partnership, 2006:** West of England Final Joint Local Transport Plan 2006/07-2010/11.]
Source: www.westofengland.org/transport/joint-local-transport-plan/final-joint-local-transportplan200607-201011

West Yorkshire Local Transport Plan Partnership, 2006: West Yorkshire Transport Plan 2006/7 to 2010/11.

Source: www.wyltp.com/Archive/

West Yorkshire Local Transport Plan Partnership, 2011: MyJourney - West Yorkshire Local Transport Plan 2011 - 2026.

Source: www.wyltp.com/NR/rdoonlyres/1CF40EA9-62D8-4611-964E-C6D1B663628E/0/20121003LTPFullStrategy.pdf

ANNEX C: GOOD PRACTICE EXAMPLES

This annex contains examples that are either introduced or fully included in the main text.

For further details please see the original language version of this text in English: *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014 (revised foreword)*



The original version of this document was funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union.

ANNEX D: CHECKLIST

PHASE 1: PREPARING WELL	
STEP 1: DETERMINE YOUR POTENTIAL FOR A SUCCESSFUL SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN	
Activity 1.1: Commit to overall sustainable mobility principles	<input type="checkbox"/> Overall commitment to sustainability principles from key stakeholders achieved. <input type="checkbox"/> Analysis concluded on the extent to which sustainability principles guide current policies relevant to urban mobility.
Activity 1.2: Assess the impact of regional /national framework	<input type="checkbox"/> Opportunities and potential problems identified that might result from regional and national framework conditions. <input type="checkbox"/> Relevant documents from national and regional level reviewed and results summarised.
Activity 1.3: Conduct self-assessment	<input type="checkbox"/> Appropriate selfassessment carried out. <input type="checkbox"/> Strengths and weaknesses with regard to developing a Sustainable Urban Mobility Plan identified. <input type="checkbox"/> Results summarised as starting point to optimise local planning processes.
Activity 1.4: Review availability of resources	<input type="checkbox"/> Required skills and financial resources for planning process analysed. <input type="checkbox"/> Skill management plan compiled <input type="checkbox"/> Budget for running sustainable urban mobility planning process politically approved. <input type="checkbox"/> Likely budgetary framework for measure implementation assessed.
Activity 1.5: Define basic timeline	<input type="checkbox"/> Realistic basic timeline for sustainable urban mobility planning process and measure implementation prepared. <input type="checkbox"/> Timeline approved by decision makers.
Activity 1.6: Identify key actors and stakeholders	<input type="checkbox"/> Stakeholder groups identified: Primary stakeholders, key actors, intermediaries. <input type="checkbox"/> Analysis of actor constellations carried out. <input type="checkbox"/> Basic stakeholder coordination strategy developed.
STEP 2: DEFINE THE DEVELOPMENT PROCESS AND SCOPE OF PLAN	
Activity 2.1: Look beyond your own boundaries and responsibilities	<input type="checkbox"/> Most appropriate Sustainable Urban Mobility Plan area identified. <input type="checkbox"/> Agreement achieved on geographical coverage. <input type="checkbox"/> Agreement achieved on the basic roles and responsibilities of authorities and politicians. <input type="checkbox"/> Planning team created. <input type="checkbox"/> Political agreement signed and adopted by all municipal councils.
Activity 2.2: Strive for policy coordination and an integrated planning approach	<input type="checkbox"/> Relevant policy linkages identified (synergies and conflicts). <input type="checkbox"/> Initial options for policy integration assessed. <input type="checkbox"/> Dialogue established with all concerned actors about integration possibilities. <input type="checkbox"/> Initial prioritisation of integration options decided. <input type="checkbox"/> Assessment and prioritisation specified according to advanced scenario building results (> Activity 3.2).

Activity 2.3: Plan stakeholder and citizen involvement	<input type="checkbox"/> Planning of different involvement strategies finalised. <input type="checkbox"/> Communication plan elaborated and approved.
Activity 2.4: Agree on work plan and management arrangements	<input type="checkbox"/> Political mandate and support for your plan concluded. <input type="checkbox"/> Coordinator of the planning process determined. <input type="checkbox"/> Strategy for risk management and quality management devised. <input type="checkbox"/> Work plan for your planning process developed and politically approved.
Step 3: Analyse the mobility situation and develop scenarios	
Activity 3.1: Prepare an analysis of problems and opportunities	<input type="checkbox"/> Suitable indicators selected to describe the status. <input type="checkbox"/> All necessary data made available by the actors concerned. (If sufficient data is not available, start with what you have, but draft a plan on how to close the data gaps.) <input type="checkbox"/> Review and analysis concluded. Baseline scenario developed against which progress can be measured. <input type="checkbox"/> Key problems to be addressed by Sustainable Urban Mobility Plan prioritised.
ACTIVITY 3.2: DEVELOP SCENARIOS RATIONALE	<input type="checkbox"/> Do-nothing scenario elaborated (qualitatively and quantitatively). <input type="checkbox"/> Business-as-usual scenario elaborated (qualitatively and quantitatively). <input type="checkbox"/> Different alternative policy scenarios described (qualitatively and quantitatively). Choose which scenario serves the vision in the most efficient and effective way. <input type="checkbox"/> Appropriate techniques applied to support the scenario development and appraisal.
MILESTONE: ANALYSIS OF PROBLEMS & OPPORTUNITIES CONCLUDED	
PHASE 2: RATIONAL AND TRANSPARENT GOAL SETTINGS	
STEP 4: DEVELOP A COMMON VISION	
Activity 4.1: Develop a common vision of mobility and beyond	<input type="checkbox"/> Vision board established. <input type="checkbox"/> First draft of vision developed. <input type="checkbox"/> Draft discussed with stakeholders. <input type="checkbox"/> Agreement on final draft of vision. <input type="checkbox"/> Vision outcomes published in attractive format.
Activity 4.2: Actively inform the public	<input type="checkbox"/> Notes from stakeholder meetings made public. <input type="checkbox"/> Attractive information material about vision building and its outcomes elaborated and disseminated. <input type="checkbox"/> Media involved.
STEP 5: SET PRIORITIES AND MEASURABLE TARGETS	
Activity 5.1: Identify the priorities for mobility	<input type="checkbox"/> Vision reviewed to guide the development of the objectives. <input type="checkbox"/> Draft objectives developed. <input type="checkbox"/> Draft discussed with keystakeholders. <input type="checkbox"/> Final draft of the objectives formalised.
Activity 5.2: Develop SMART targets	<input type="checkbox"/> Develop a suitable set of locally relevant targets. <input type="checkbox"/> Reality check of objectives (> Activity 5.1) completed. <input type="checkbox"/> Formal adoption of targets and trajectories by all stakeholders as part of the action and budget plan (> Activity 7.2)
STEP 6: DEVELOP EFFECTIVE PACKAGES OF MEASURES	

ACTIVITY 6.1: IDENTIFY THE MOST EFFECTIVE MEASURES	<input type="checkbox"/> Framework of resources reassessed. <input type="checkbox"/> Options of possible measures defined and summarised.
Activity 6.2: Learn from others' experience	<input type="checkbox"/> Identified interesting places that have implemented a measure. <input type="checkbox"/> Exchange with implementers established. <input type="checkbox"/> Key results summarised.
Activity 6.3: Consider best value for money	<input type="checkbox"/> Suitable measures (and packages of measures) assessed with an eye to costs and benefits as well as value for money. <input type="checkbox"/> Results summarised for discussion on final measure selection.
Activity 6.4: Use synergies and create integrated packages of measures	<input type="checkbox"/> Effective packages of measures and possible synergies identified. <input type="checkbox"/> Packages of measures checked with an eye to integration with land-use planning and other sectoral planning activities. <input type="checkbox"/> Set of packages of measures selected as input for discussion on final selection and action and budget plan (> Activity 7.2).
MILESTONE: MEASURES IDENTIFIED	
PHASE 3: ELABORATING THE PLAN	
STEP 7: AGREE ON CLEAR RESPONSIBILITIES AND ALLOCATE BUDGETS	
Activity 7.1: Assign responsibilities and resources	<input type="checkbox"/> Final set of packages of measures proposed. <input type="checkbox"/> Responsibilities and possible funding sources identified. <input type="checkbox"/> Discussion with concerned stakeholders concluded.
Activity 7.2: Prepare an action and budget plan	<input type="checkbox"/> Action and budget plan drafted. <input type="checkbox"/> Formal agreement from decision makers and keystakeholders.
Step 8: Build monitoring and assessment into the plan	
Activity 8.1: Arrange for monitoring and evaluation	<input type="checkbox"/> Suitable indicators (based on indicators selected in Activity 5.2 Develop SMART targets) selected. <input type="checkbox"/> Suitable monitoring and evaluation tools agreed on. <input type="checkbox"/> Work plan and responsibilities for data collection and management agreed.
STEP 9: ADOPT SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN	
Activity 9.1: Check the quality of the plan	<input type="checkbox"/> Final draft of Sustainable Urban Mobility Plan compiled. <input type="checkbox"/> Internal and stakeholder review completed. <input type="checkbox"/> Final amendments completed
Activity 9.2: Adopt the plan	<input type="checkbox"/> Sustainable Urban Mobility Plan adopted by elected representatives of public body/bodies responsible for planning.
Activity 9.3: Create ownership of the plan	<input type="checkbox"/> Public relations and involvement activities planned and carried out. <input type="checkbox"/> Adoption of Sustainable Urban Mobility Plan celebrated with citizens and stakeholders.
MILESTONE: SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN ADOPTED	
PHASE 4: IMPLEMENTING THE PLAN	
Step 10: Ensure proper management and communication	

Activity 10.1: Manage plan implementation	<input type="checkbox"/> Work plan on management procedures and actor responsibilities agreed on. <input type="checkbox"/> Risk contingency plan elaborated. <input type="checkbox"/> Reporting formats agreed on.
Activity 10.2: Inform and engage the citizens	<input type="checkbox"/> Citizens and stakeholders who are directly affected by measure implementation involved. <input type="checkbox"/> Solutions for mitigation of negative effects during implementation elaborated. <input type="checkbox"/> General public informed about progress of measure implementation.
Activity 10.3: Check progress towards achieving the objectives	<input type="checkbox"/> Implementation of measures continually monitored. <input type="checkbox"/> Impacts evaluated at regular intervals. <input type="checkbox"/> Evaluation report prepared and published.
STEP 11: LEARN THE LESSONS	
Activity 11.1: Update current plan regularly	<input type="checkbox"/> Necessary amendments in implementation of measures identified. <input type="checkbox"/> Amendments discussed with actors concerned <input type="checkbox"/> Plan update concluded.
Activity 11.2: Review achievements – understand success and failure	<input type="checkbox"/> Ex-post evaluation of planning process and measure implementation concluded. <input type="checkbox"/> Lessons learnt documented.
Activity 11.3: Identify new challenges for next Sustainable Urban Mobility Plan generation	<input type="checkbox"/> New challenges ahead for urban transport and mobility identified. <input type="checkbox"/> Lessons learnt from current planning cycle used for development of next Sustainable Urban Mobility Plan.
MILESTONE: FINAL IMPACT ASSESSMENT CONCLUDED	

ANNEX E: EXPERTS CONSULTED IN WORKSHOPS AND EXPERT GROUP MEETINGS

For further details please see the original language version of this text in English:*Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014 (revised foreword)*

