

*2. melléklet*

**Fenntartható városi mobilitás tervének tematikája**

## Tartalomjegyzék

<b>1. Bevezetés .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Fenntartható városi mobilitási terv – SUMP – új tervezési módszer .....</b>	<b>6</b>
<b>3. Budapesti mobilitási terv tematikája – javaslat .....</b>	<b>10</b>
<b>I. szakasz: Gondos előkészítés.....</b>	<b>11</b>
1. A sikeres tervhez szükséges képességek meghatározása .....	11
1.1 Elkötelezettség a fenntarthatóság iránt.....	11
1.2 Hazai keretek hatásainak értékelése .....	14
1.3 Önértékelés.....	15
1.4 Erőforrások rendelkezésre állásának vizsgálata .....	15
1.5 Ütemezési javaslat.....	15
1.6 Kulcsszereplők és érintettek meghatározása .....	16
2. A tervezés menetének és fókuszának meghatározása .....	18
2.1 Határokon és hatáskörökön felülemelkedő látásmód .....	18
2.2 A szakpolitikák összehangolására és integrált tervezési megközelítésre való törekvés.....	18
2.3 Az egyeztetések megtervezése .....	18
2.4 Megállapodás a munkatervről és az irányítási rendről .....	19
3. A mobilitási helyzet elemzése és forgatókönyvek felvázolása .....	20
3.1 Problémák és lehetőségek elemzése.....	20
3.2 Forgatókönyvek kidolgozása.....	21
<b>II. szakasz: Ésszerű és átlátható célmeghatározás .....</b>	<b>21</b>
4. Átfogó jövőkép meghatározása.....	21
4.1 Átfogó jövőkép meghatározása a közlekedésben és azon túlmutatóan.....	21
4.2 A lakosság és már érintettek tájékoztatása .....	23
5. Prioritások és mérhető célok meghatározása.....	23
5.1 A mobilitás célrendszerének meghatározása.....	23
5.2 SMART (Specifikus, Mérhető, Átlátható, Reális és Teljesíthető) célok megfogalmazása.....	23
6. A sikeres tervhez szükséges képességek meghatározása .....	24
6.1 A leghatékonyabb intézkedések beazonosítása .....	24
6.2 Más városok példáinak integrálása.....	25
6.3 Az ár-érték arány szem előtt tartása .....	25
6.4 Szinergiák megteremtése és integrált intézkedéscsomagok kidolgozása .....	26
<b>III. szakasz: A terv kidolgozása.....</b>	<b>26</b>
7. Felelősségi körök meghatározása, források hozzárendelése .....	26
7.1 Források és felelőségek hozzárendelése .....	26

7.2	Cselekvési terv és költségvetés készítése.....	27
8.	Monitoring és értékelési rendszer kidolgozása és beépítése a tervbe.....	27
8.1	Monitoring és értékelési szempontok.....	27
9.	A fenntartható városi mobilitási terv jóváhagyása .....	29
9.1	Minőségellenőrzés.....	29
9.2	Jóváhagyás .....	29
9.3	A terv elfogadottságának és támogatottságának erősítése.....	29
<b>IV.</b>	<b>szakasz: A terv megvalósítása .....</b>	<b>29</b>
10.	A végrehajtás során megfelelő irányítás és kommunikáció biztosítása .....	29
10.1	A terv megvalósulás irányítása.....	29
10.2	Érintettek tájékoztatása .....	30
10.3	A céloknak megfelelően történő előrehaladás ellenőrzése.....	30
11.	Visszacsatolás, tanulságok levonása .....	31
11.1	Rendszeres frissítés, naprakész terv .....	31
11.2	A célok elérésének vizsgálata – a siker- és kudarctényezők megértése .....	31
11.3	A következő tervciklus új kihívásainak rögzítése .....	31

## Ábrajegyzék

1. ábra	A SUMP tervezési folyamat elemei / <i>Forrás: www.mobilityplans.eu/</i> .....	7
2. ábra	Javasolt ütemezés .....	16
3. ábra	A monitoring és az értékelés lehetséges kialakításának áttekintése .....	28

## Táblázatjegyzék

1. táblázat	Tipikus érintett csoportok közlekedési projektek esetén.....	17
2. táblázat	Becsatlakozást szolgáló eszközök kiválasztása.....	19

## 1. Bevezetés

A fenntartható mobilitás tervezés (**Sustainable Urban Mobility Plan**) egy új megközelítés, egy olyan jövőre vonatkozó vonzó városkép (sok zöld felülettel, tisztább levegővel, barátságos légkörrel) megteremtését helyezi fókuszba, mely a társadalom nagyobb része számára elfogadható és kívánatos. A fenntartható városi mobilitás tervezés egyet jelent „az emberek számára való tervezéssel”. A fenntartható városi mobilitás tervezés olyan stratégiai tervezési folyamat, amely a városi életminőség és környezet javítását helyezi előtérbe oly módon, hogy a városi emberek és vállalkozások mobilitási igényeit is törekszik kielégíteni. A tervezés az integrációs törekvésre alapozva, a már meglévő terveket, tervezési gyakorlatot figyelembe véve, az érintettek bevonásával történik.

A BKK célja a fenntartható városi mobilitás tervezés gyakorlatának meghonosítása Budapesten. A folyamat eredményeként létrejövő új szempontok alapján, de az eddigi közlekedésfejlesztési tervek eredményeit figyelembe vevő stratégiai dokumentum időtálló prioritásai összhangban kell legyenek az Európai Unió 2011-es Fehér Könyvében lefektetett, a közlekedési ágazatra vonatkozó irányelveivel. Fontos szempont, hogy az eddigi stratégiai tervezési gyakorlatot ki kell egészíteni a következőkkel:

- a stratégiaalkotásban az érdekelt feleket az eddigénél szélesebb körben bevonó cél- és programalkotási mechanizmus,
- a célok megvalósítását segítő eszközök eddigieknél egységesebb módszertanon alapuló kiválasztási rendszere,
- egy egységes monitoring rendszeren alapuló, a stratégia hatékonyságát értékelő visszacsatolási folyamat.

A közlekedésfejlesztés tervezésének folyamatában nagy hangsúlyt kap egy dinamikus, tervezett visszacsatolásra épülő participatív tervezési (kör)folyamat. Az eddigi közlekedéstervezési hagyományoktól eltérően a folyamatban új értelemben jelenik meg az integráció, amely területi (város és előváros integrációja), szakpolitikai (városfejlesztés, közlekedésfejlesztés, turisztika és egyéb szakpolitikák integrációja) és közlekedés-ágazati (közlekedési módok integrációja) szempontból is érvényesítendő. Az új tervezési szemlélet középpontjában az ember áll. E prioritásváltások mentén nagyobb hangsúly kerül a költséghatékony, integrált közlekedésfejlesztési szemlélet érvényre juttatására, amely a közeljövőben várhatóan az Európai Unió által nyújtott közösségi támogatások elnyeréséhez is alapvető követelménnyé válik.

A SUMP módszerben megfogalmazott irányelvek és intézkedések érintik a város és agglomerációjának összes közlekedési módját és típusát: közösségi és egyéni közlekedés, személy és áruszállítás, motorizált és nem motorizált módok, valamint mozgó és álló (parkoló) forgalom. A módszertan alkalmazásával elkészített fenntartható városi mobilitási tervek számos haszonnal bírnak.

A hasznok között említhetjük:

- Jobb életminőség
- Környezeti és egészségügyi hatások
- Színvonalasabb, jobb elérhetőség
- Színvonalasabb, vonzóbb városkép
- Szélesebb társadalmi csoportok megszólítása
- Az érintettek által támogatott döntéshozatal
- Megfelelés a jogszabályi előírások
- Integráció lehetőség
- Növekvő városi versenyképesség, több finanszírozási lehetőség

---

Az Európai Unió a tervezés segítése érdekében elkészített egy útmutatót „Fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozása és végrehajtása” címmel, mely tartalmazza a 32 lépcsőből álló módszer részletesebb leírását. Minden lépcsőfoknál megfogalmazza annak létjogosultságát és szükségességét, a felismerendő célokat, elvégzendő feladatokat, valamint a feladatok ütemezését és helyüket a tervezési ciklusban. A főváros esetében a 2009. évi BKRFT már kezdeményezte ennek a tervezési szemléletnek a meghonosítását, de tapasztalatok hiányában a gyakorlatba való átültetése nem valósult meg. Jelen dokumentum ennek a SUMP módszernek a magyar és különösen a fővárosi viszonyokra való átültetését célozza meg egy javaslat formájában.

A mobilitási tervezés alkalmazásával egy olyan irány realizálódhat, amely akadályozza az ad-hoc jellegű fejlesztéseket, intézkedéseket, amelyek nagy kihatással vannak a város szerkezetére, életére.

Az elmúlt években a városban több olyan fejlesztést indult el melyek illeszkednek e fenntartható mobilitási intézkedés sorozatba. Ide sorolhatók a Belvárosban folyó Budapest Szíve, a Főutca programok, valamint a Kossuth téri „Nemzet Főtere” program. Hasonló a fenntartható város létrehozását segítik a 4-es metró állomásai környezetében kialakult városi terek és azokat összekötő tengelyek. Hasonló a Várbazár és környezetének rendezése projekt, mely szintén a fenntartható mobilitás szemléletét hordozza magában.

## 2. Fenntartható városi mobilitási terv – SUMP – új tervezési módszer

A motorizáció és annak változásából fakadó káros hatások megelőzésére és kezelésére megoldást jelenthet az EU által kínált új gyakorlat: Fenntartható városi mobilitási terv (Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP) készítése, majd gyakorlatba való átültetése. Az új szemlélethez kapcsolódó tervezési folyamat stratégiai-, és projekt-tervezés során egyaránt alkalmazható.

Az új megközelítés egy olyan jövőre vonatkozó vonzó városkép (sok zöld felülettel, tisztább levegővel, barátságos légkörrel) megteremtését helyezi fókuszba, mely a társadalom nagyobb részének álmaiban szerepel. A fenntartható városi mobilitás tervezés egyet jelent „az emberek számára való tervezéssel”. A fenntartható városi mobilitás tervezés olyan stratégiai tervezési folyamat, amely a városi életminőség és környezet javítását helyezi előtérbe oly módon, hogy a városi emberek és vállalkozások mobilitási igényeit is törekszik kielégíteni. A tervezés az integrációs törekvésre alapozva, a már meglévő tervekre alapozva történik, úgy hogy sokkal hangsúlyosabb a közlekedést használó csoportok véleményének figyelembevétele.

A SUMP célja fenntartható városi közlekedési rendszer létrehozása, oly módon, hogy:

- biztosítja a jobb elérhetőséget,
- fokozza a közlekedésbiztonságot,
- mérsékli a levegő- és zajszennyezést, üvegházhatású gázok kibocsátását és az energiafogyasztást,
- növeli a személy- és áruszállítás hatékonyságát és költséghatékonyságát, és
- hozzájárul a városkép és városi környezet attraktivitásának és minőség javításához.

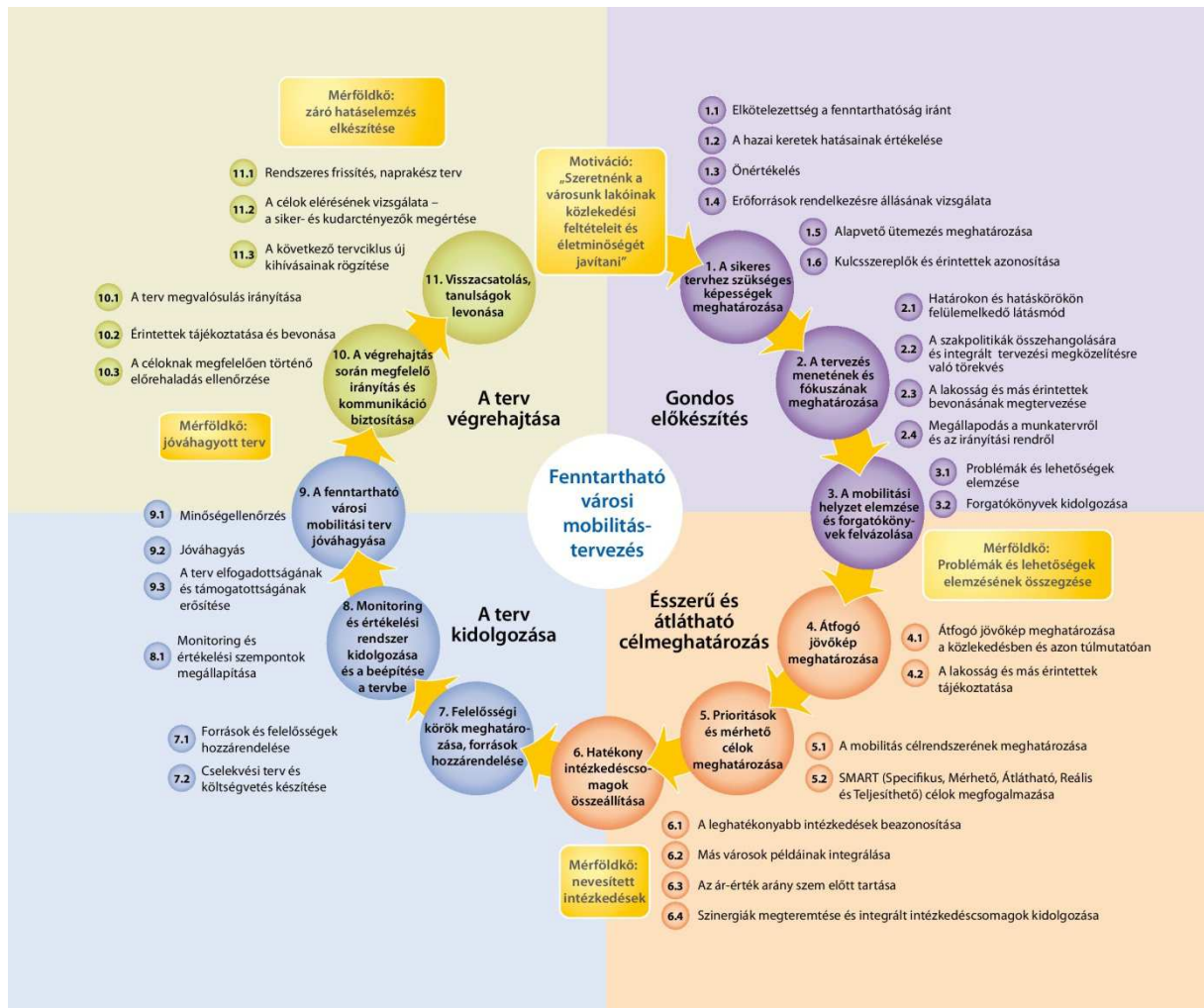
A SUMP módszerben megfogalmazott irányelvek és intézkedések érintik a város és agglomerációjának összes közlekedési módját és típusát: közösségi és egyéni közlekedés, személy és áruszállítás, motorizált és nem motorizált módok, valamint mozgó és álló (parkoló) forgalom.

A fenntartható városi mobilitás terv készítése lehetőséget ad a városi közlekedéssel kapcsolatos problémák hatékonyabb kezelésére. Az EU államokbeli gyakorlatok és szabályos keretekre építve a következő tulajdonságokkal bír:

- részvételen alapuló megközelítés: a folyamat kezdetétől a döntéshozási folyamatokon át be kell vonni a lakosságot és a város működtetésének és fejlesztésének különböző területeivel foglalkozókat, az érdekcsoportokat, a részvétel módjáról és a szerepükről előzetesen szükséges megállapodni.
- fenntarthatóság irányába való elkötelezettség: a fenntarthatóság szem előtt tartása mellett kell az egyensúlyt megtalálni a gazdasági fejlődés, társadalmi és város környezeti minőség között.
- integrált megközelítés: kiterjed a különböző ágazatok (közlekedés, területhasználat, környezetvédelem, gazdasági fejlődés, egészségügy), az egymás fölötti közigazgatási szintek és a környező települések céljaira és gyakorlatára is.
- világos jövőkép, mérhető és elérhető célok: a tervezési folyamatnak átfogó, a nagyobb várostérségre vonatkozó, a városfejlődését megfogalmazó jövőképen kell alapulnia, oly módon hogy illeszkedik az átfogó fenntartható fejlődési stratégiába.
- közlekedési költségek és hasznok felülvizsgálata: a közvetett társadalmi költségek és hasznok figyelembevételével.

- általános módszertan (feladatokkal):
  - o helyzetelemzés és alapszcenário;
  - o jövőkép megfogalmazása, célok és célkitűzések;
  - o politikai eszközök kiválasztása és intézkedések;
  - o felelősség és erőforrás kijelölés;
  - o monitoring és értékelési módszerek meghatározása.

Az EU által kidolgozott ajánlás módszertana nemcsak irányt ad, de konkrét lépések leírásával is segíti a terv kidolgozását. A tervezési folyamat lépéseinek egymásra épülését a következő ábra mutatja be.



1. ábra A SUMP tervezési folyamat elemei

/Forrás: [www.mobilityplans.eu/](http://www.mobilityplans.eu/)

Néhány európai államban, mint az Egyesült Királyság (Local Transport Plan) és Franciaország (Plans de Déplacements Urbains) már alkalmaznak a SUMP-nak megfelelő tervezési elveket, ezek előfutároknak is tekinthetők. Jelenleg a tervezési módszertan stratégiai tervezésben történő alkalmazása kezdeti (tesztelési és finomítási) fázisban van Európában. A fenntartható városi mobilitási terv készítésével járó hasznokat és hozzáadott értékeket fontos, hogy a döntéshozók, tervezők és más városi érintett szervezetek számára továbbadjuk annak érdekében, hogy meggyőzzük őket a terv készítésének fontosságáról és szükségességéről. A hasznok között említhetjük:

- **Jobb életminőség**
  - o A közlekedéstervezés (és annak nyomán megvalósuló projektek) lehetőséget nyújt a jobb életminőség kialakítására a növekvő attraktivitással, közterületekkel, közlekedésbiztonsággal, jobb levegőminőséggel, kevesebb káros anyag és zaj kibocsátással. Ezen felül a mobilitási terv érzelmi üzenetet is hordoz: ha a cél a jobb minőségű, élhető város, és a gyerekek biztonsága, akkor ez szélesebb körben alapozza meg a társadalmi támogatottságot.
- **Környezeti és egészségügyi hatások**
  - o A csökkenő levegő- és zajszennyezés a városlakók és a társadalom számára javuló egészségügyi hatásokat hordoz és hosszabb távon már jelentős mértékben csökkenő egészségügyi kiadásokat eredményez.
- **Színvonalasabb, jobb elérhetőség**
  - o Jelentősen javítja a városi területek és szolgáltatások elérhetőségét.
- **Színvonalasabb, vonzóbb városkép**
  - o A fenntartható városi mobilitási tervezés mellett elkötelezett városok az innovatív és előrelátó város képét tudják magukról kialakítani.
- **Szélesebb társadalmi rétegek megszólítása**
  - o A SUMP tervezési módszer használata lehetőséget ad szélesebb társadalmi csoportok megszólítására, valamint arra, hogy nagyobb mértékben elégíthessük ki a különböző közlekedés-használói csoportok igényeit.
- **Az érintettek által támogatott döntéshozatal**
  - o A fenntartható városi mobilitás tervezés egyik alapelve az érintettek (érdekelt szakmai és civil szervezetek) bevonása. Ez jelentősen segíti a mobilitási tervet érintő intézkedések megértését, társadalmi elfogadottságát.
- **Megfelelés a jogszabályi előírásoknak**
  - o A fenntartható városi mobilitás tervezés hatékony megközelítés az olyan jogszabályi kötelezettségek és ajánlások betartására, mint a környezeti levegő minőségéről szóló uniós irányelv, vagy az egyes országok zajvédelmi szabályozásai.





- Integráció
  - o Ez az új tervezési módszertan ösztönöz egy hatékony és integrált városi tervezési kultúra kialakítására Európában.
- Növekvő városi versenyképesség, több finanszírozási lehetőség
  - o Az SUMP tervezési módszer segíti a tervezőket, hogy megfeleljenek az innovatív és integrált tervezési megoldásokat támogató források kritériumrendszerének. Ennek eredményeképpen a városok jobb eséllyel pályázhatnak forrásra, támogatásra.



Mindezekhez ma már biztosított a szakpolitikai háttér az Európai Unióban. A 2009-ben kiadott, „A városi mobilitás cselekvési terve” című dokumentumban az Európai Bizottság a fenntartható városi mobilitási tervek elterjedésének segítését javasolta útmutatók rendelkezésre bocsátásával, a jó példák megismertetésével, összehasonlító elemzésekkel és a városi közlekedési szakemberek továbbképzésével. Az Európai Bizottság 2011 márciusában adta ki közlekedési Fehér könyvét „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” (COM(2011) 144 végleges) címmel. A Fehér könyv felveti az uniós iránymutatásoknak megfelelő nemzeti szabványokra épülő városi mobilitási tervek esetleges kötelezővé tételét bizonyos méretű városok esetében. Javasolja, hogy a regionális fejlesztési és kohéziós alapok forrásaihoz való hozzájárulás feltétele legyen egy érvényes, független szerv által hitelesített tanúsítvány a városi közlekedés területén felmutatott teljesítményről és annak fenntarthatóságáról. A Fehér könyv javasolja egy európai támogatási keret létrehozását is a fenntartható városi mobilitási tervek végrehajtása érdekében.

Az Európai Unió a tervezés segítése érdekében elkészített egy útmutatót „Fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozása és végrehajtása” címmel, mely tartalmazza a 32 lépcső részletesebb leírását. Minden lépcsőfoknál megfogalmazza annak létjogosultságát és szükségességét, a felismerendő célokat, elvégzendő feladatokat, valamint a feladatok ütemezését és helyüket a tervezési ciklusban. Ezen felül sok esetben külföldi bevált példákat, módszereket mutat be, valamint további hasznos hivatkozásokat, elérhetőségeket ad meg, mely segítheti a tervezőket a folyamat során.

### Miben más az új tervezési módszertan?

A fenntartható városi mobilitás tervezés módszertana a korábbi tervekre és gyakorlatokra építve az embert állítja a középpontba, az „emberek számára tervez”. A módszertan három fő elem együttes alkalmazására épül:

- integráció: különböző szakterületek, mint a gazdaság, egészségügy, területfejlesztés, városfejlesztés, oktatás, társadalomtudomány igényeit és lehetőségeit együttesen veszi figyelembe;
- participáció: az érintett csoportok azonosítása és a tervezési folyamatba való bevonása, folyamatos egyeztetések;
- értékelés: a megfelelő monitoring és értékelési rendszernek és a hozzákapcsolódó indikátor rendszer kialakítása.

Ezek alkalmazásával egy olyan irány realizálódhat, amely megakadályozhatná nagymértékben az ad-hoc jellegű jelentős fejlesztéseket, intézkedéseket, amelyek nagy kihatással vannak a város szerkezetére, életére.

### 3. Budapesti mobilitási terv tematikája – javaslat

Budapestről elmondhatjuk, hogy eddig több terv és koncepció is elkészült már, amelyek mind szakmai oldalról mind pedig a társadalmi oldalról megvitatásra kerültek, valamint vannak jelenleg készülő koncepciók, stratégiák.

Fővárosi stratégiák, koncepciók, tervek:

- Budapesti Közlekedési Rendszer Fejlesztési Terv (BKRFT-2009) (67/2009 (I.29.) és 68/2009. (I.29.) Főv.Kgy. határozat
- Budapest Területfejlesztési Koncepció (jóváhagyása 2013-ban tervezett)
- Budapest 2030 – Hosszú távú Városfejlesztési Koncepció (767/2013.(IV.24.) Főv. Kgy. határozat)
- Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (jóváhagyása 2014-ban tervezett)
- Budapest Duna menti területeinek hasznosítási koncepciója (463/2013. (03.27))
- Budapest Főváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2009)
- Budapest Integrált Településfejlesztési Stratégia (2014, A partnerségi egyeztetés szabályait a 276/2013. (II.27.) Főv. Kgy. határozattal fogadta el a Közgyűlés), jóváhagyása 2013-ban tervezett)
- Budapesti Parkolási Koncepció (30/2010 (VI.4.) Főv. Kgy. rendelet Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról) Budapest Teherforgalmi Stratégiája (80/2008. (XII.30.) Főv. Kgy. rendelet Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról)
- Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja – Podmaniczky Program (2005)
- Budapest Holnap holnapután (A Duna kulturális fővárosa) (2010)
- Főutca Program – Budapest Szíve Fejlesztési Program

Megyei stratégiák, koncepciók, tervek:

- Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció (jóváhagyása 2013-ban tervezett)
- Elővárosi vasúti koncepció (S-Bahn) (2006)

Regionális stratégiák, koncepciók, tervek:

- A Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve 2007-2013 (2006)
- A Közép-Magyarországi Régió innovációs stratégiája és akcióterve (2004)

Országos stratégiák, koncepciók, tervek:

- Új Széchenyi Terv (2011)
- Nemzeti Logisztikai Stratégia (jóváhagyása 2013-ban tervezett)
- Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) (jóváhagyása 2013-ban tervezett)
- Országos Vasútfejlesztési Koncepció (2013) (jóváhagyása 2013-ban tervezett)

## I. szakasz: Gondos előkészítés

### 1. A sikeres tervhez szükséges képességek meghatározása

#### 1.1 Elkötelezettség a fenntarthatóság iránt

A mobilitás tervezés kulcsfeladata, hogy az egész tervezési folyamatra vonatkozólag biztosítsa a fenntarthatósági irányokat, elveket, ezért pontosan meg kell határozni a fenntartható városi mobilitás jelentését. Fel kell mérni melyek azok a fenntarthatósági irányelvek, amelyek már jelen vannak a helyi közlekedés és mobilitás területén, a fenntarthatóság jelenlegi státuszát az aktuális szakpolitikákban.

A fenntarthatóság definiálására már többször is sor került, ezek a definíciók egymást kiegészítve, pontosítva határozzák meg hogy mit is értünk fenntarthatóság alatt.

Ilyen definíciók:

- *A **fenntartható fejlődés** „olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit anélkül, hogy károsítaná a jövőbeli generációk képességét saját szükségleteinek kielégítésére.” (1987) /Forrás: 1987 Brundtland Bizottság (Környezet és Fejlesztés Világbizottság, WECD)/*
- *Az emberi életminőség javulása úgy, hogy közben a támogató ökoszisztémák eltartóképességeinek határain belül maradunk. (1992)*

A fenntarthatósághoz kapcsolódva 9 alapelvet határozunk meg, amelyre a koncepcionális tervezés során választ kell adni:

- *Az emberi élet minőségének javítása*
- *Az életközösségek tisztelete és védelme*
- *A nem megújuló erőforrások felhasználásának minimalizálása*
- *Az egyéni magatartás és szokások megváltoztatása*
- *A közösségek képessé tétele arra, hogy saját környezetükről gondoskodjanak*
- *A fejlesztés és természetvédelem integrálására szolgáló nemzeti keretek kialakítása*
- *A Föld életképességének és sokféleségének megóvása*
- *A Föld teherbíró-képességének határain belül maradó növekedés*
- *Világméretű (globális) együttműködés kialakítása*

A 3. pont bevezetőjében felsorolt dokumentumokban megtalálható fenntarthatósági irányok, elvek:

- Budapesti Közlekedési Rendszer Fejlesztési Terv és felülvizsgálata
  - o A helyzetelemzésből és értékelésből már jól kivehető, hogy fontos szempont lesz a jövőben a fenntarthatóság kérdése. Emiatt már a 2009-es BKRFT-ben és a 2013-as felülvizsgálata során is a közlekedésfejlesztési főcél szintjén megjelenik a fenntarthatóság:
 

„A lakosság és a gazdaság ésszerű közlekedési igényeinek kielégítése, Budapest régiója jólétének, élhetőségének és versenyképességének elősegítése, a **fenntarthatóság**

**feltételeinek biztosítására** való törekvéssel”. Emellett megjelenik a prioritások és az intézkedések szintjén is.

- Budapest Területfejlesztési Koncepció
  - o Az OTK országos szintű specifikus céljait Budapestre vetítve a dokumentumban a jövőbeli fejlesztésekre vonatkozó stratégia célok között markánsan megjelenik a fenntarthatósági elvek alkalmazása, ilyenek
    - A környezeti erőforrások védelme és fenntartható használata, a természeti értékek megőrzése
    - Tudásalapú, versenyképes, innovatív és „zöld” gazdaság
    - Hatékony városszerkezet kialakítása - kompakt város
    - (Budapest komplex szerepkörének megfelelő közlekedési rendszer megteremtése)
- Budapest 2030 – Hosszú távú Városfejlesztési Koncepció
  - o A 2013 áprilisában jóváhagyott dokumentum horizontális céljai (élhetőség, fenntarthatóság, esélyegyenlőség) egyértelműen mutatják, hogy ebben a dokumentumban már megjelennek a SUMP tervezési folyamatának alapelvei.
  - o A fejlesztési célok között külön megjelenik az intelligens mobilitás elérése. A koncepcióban megfogalmazódik az intelligens mobilitás fogalma: „A fenntartható fejlődés szempontjából fontos, hogy a helyváltoztatás iránti igények a város szerkezetének tervszerű alakításával fajlagosan csökkenjenek, és az utazási szokások tudatos befolyásolásával tolódjanak el a környezetet kímélő közlekedési módok felé, intelligens közlekedést eredményezve.”
- Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció
  - o A SUMP módszertan kidolgozása során a javaslattevő fázisban lévő anyag horizontális céljaiban jelenik meg a fenntarthatósági alapelve. Emellett markánsan megjelenik az élhetőbb városok kialakítása felé való elmozdulás.
- Budapest Főváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája
  - o A 2009-es anyagban megjelennek olyan elemek, mint a fenntarthatóság, integráció és a participáció. A főváros hosszútávú fejlesztési stratégiájában kiemelt szerepet kap a fenntarthatóság kérdése (a természeti és épített környezetre vonatkozólag egyaránt). A városfejlesztésben három alapvető érték (hatékonyság, élhetőség, méltányosság) közötti egyensúly megteremtését látja az egyik legnagyobb feladatnak, ami mellett a folyamatos kooperációt tartja a kulcstényezőnek. A közlekedésfejlesztés tervezésben ez magát a SUMP kidolgozását és megvalósítását jelenti.
- Budapest Teherforgalmi Stratégiája
  - o A stratégia elkészítésének fő ösztönző elemei között szerepelt az élhetőbb város megteremtésének igénye, a fenntarthatóság biztosítása. A 3,5 t feletti össztömegű járművek városon kívül szorítása nagyban hozzájárul az élhetőbb város irányába való elmozduláshoz. Elmondhatjuk, hogy a stratégia megvalósítása kedvezően hat a városi életminőség javulására, a belső városrészek átalakulásának egyik feltétele.
- Budapesti Parkolási Koncepció

- A 2008-ban elkészült dokumentumban a főváros parkolás politikájának egyik legáltalánosabb céljaként a városi közterületek minőségének javítása, azaz az élhetőbb város megteremtése kerül fókuszba. A helyváltoztatások célja a megérkezés, amelynek minősége és módja meghatározó, így a parkolási lehetőségek szabályozásával és irányításával befolyásolhatóvá válnak az áramlási irányok, a mobilitás.
- Podmaniczky Program
  - A 2005-ben készült program keretében az egész városra vonatkozó fejlesztési program kereteit, szerkezetét fogalmazták meg, ennek kapcsolódását a városfejlesztési koncepcióval és a Budapest középtávú városfejlesztési programjával. A program a városfejlesztés tekintetében három alapvető cél közötti egyensúly megteremtését irányozza elő: hatékonyság-; lakhatóság, élhetőség,- szolidaritás - méltányosság. Ezen célok mindegyike magában foglal városépítési, területfejlesztési, társadalmi, környezeti és közlekedési rendszert érintő célkitűzéseket, amelyek integrációja jelentheti a komplex városfejlesztést.
- Főutca Program – Budapest Szíve Fejlesztési Program
  - Ezek a programok főként az élhetőbb város kialakítását helyezték előtérbe a főváros pesti oldali belvárosi részén. Célként az élhetőbb városkép kialakítását célozták meg, amelyet a terek és utcák átalakításával, felújításával, funkciók átszervezésével értek el.
- Új Széchenyi Terv
  - Az Új Széchenyi Terv az ország egészére (területileg és szakágazonként is) határoz meg jövőképet. A terv 7 programot fogalmaz meg, melyek között fontos helyet foglal el a Közlekedésfejlesztési Program. Ebben külön fejezet foglalkozik a városi közlekedés fejlesztésével, ahol kiemelt szerepet kap a környezeti károk enyhítése, az élhetőbb városkép elősegítése. Az alprogram céljai között szerepel a korszerű és jó minőségű közforgalmú személyközlekedés (megfelelő kínálat és közlekedési módok integrációja), nagytérségi közlekedési szövetségek kialakítása, az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek előnyben részesítése, valamint a kerékpáros közlekedés prioritása a helyi közlekedéspolitikában.
- Nemzeti Logisztikai Stratégia
  - A 2013-as BKRFT felülvizsgálat során is készülő stratégia keretében olyan a célzottan a logisztikával kapcsolatos irányelvek megfogalmazása zajlik, ami nagyban változtathatja meg az áruszállítási tendenciákat, folyamatokat. Budapest az ország áruszállítási központja is, így ez kihatással lesz a fővárosra, az azon belül és a körül kialakuló forgalomra is.
- Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS)
  - A 2013-as BKRFT felülvizsgálat tervezése idején készítés alatt álló stratégiában a horizontális célok között a környezetre gyakorolt hatások javítása, ami környezeti, gazdasági és társadalmi hatásokra is vonatkozik. A stratégia keretet ad a főváros és agglomerációjának közlekedési fejlesztéseire is.

Az elkészült anyagokról összességében elmondhatjuk, hogy a tervek esetén a fenntarthatóság és a városok élhetőbbé tétele kiemelt célként jelenik meg. Ugyanakkor a célzottabb területekre vonatkozó tervek, programok konkrét javaslatokat fogalmaznak, melyek a közterületek funkcióinak átszervezésével és a közlekedési hálózat átalakításával, élhetőbb város (városrész) építését segíti.

Egyes dokumentumok esetében már nem csak felsorolás szintjén, de tényleges megvalósítását is láthatjuk a részvételen alapuló tervezésnek (Budapest Főváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája).

Az alapelvek és irányok lefektetésében segítséget nyújthat számunkra a már meglévő külföldi példák elemzése is, illetve szakági fórumok áttekintése (például Civitas, Mayors).

## 1.2 Hazai keretek hatásainak értékelése

Fenntartható városi mobilitás tervezés ugyan a városra és agglomerációjára fókuszál, de emellett szélesebb körben beágyazott folyamatnak kell lennie (regionális és nemzeti keretek). A tervezés e szakaszában azonosítani szükséges az országra és azon belül is a Budapestre és így a fenntartható városi mobilitás tervezésre ható jogi, törvényi, szabályozási kereteket.

Hazánkban jelenleg az EU által támogatott fejlesztési programok keretrendszerét az Új Széchenyi Terv adja. Az ország átfogó fejlesztési tervét megfogalmazó keretrendszer részletesen foglalkozik a közlekedésfejlesztési kérdésekkel. Itt a közlekedésfejlesztés elemei között szerepel:” a törvényi, hatósági háttér modernizálása, átalakítása a kor igényeinek megfelelően, versenyképességünk feltételeinek megteremtéséhez”.

A törvényi, hatósági háttér átalakítása során így kulcsfontosságú, hogy olyan módon módosítsuk a keretfeltételeket, amelybe a SUMP tervezési folyamat is illeszkedik, nem pedig kizárja azt.

Ide lehet sorolni a már meglévő rendeleteket, törvényeket, szabályozásokat, mint a:

- Országos Területfejlesztési Koncepció,
- Országos Területrendezési Terv,
- Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terv,
- Budapest Területfejlesztési Koncepció,
- Budapest Főváros Településszerkezeti Terve,
- Törvények:
  - o 2007. évi CLXXXI. törvény a közpénzekből nyújtott támogatások átláthatóságáról
  - o 2006. évi LIII. törvény a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről
  - o 2003. évi CXXVIII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről
  - o 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről (A végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV. 21.) MT rendelettel egységes szerkezetben.)

Fontos összegezni és egy összesítést készíteni azokról a stratégiákról, koncepciókról, fejlesztési rendelkezésekről, amelyek ráhatással vannak a folyamatra, amelyekben felmerülő problémákat esetlegesen a folyamat végeredménye kezelni tud. A készülő Nemzeti Közlekedési Stratégia a fővárosra vonatkozó keretet ad a fejlesztési irányok tekintetében. A Nemzeti Logisztikai Stratégia, és így a teherforgalom, áruszállítás fejlesztésének irányáról határozó stratégia nagyban befolyásolja a SUMP környezetét. A legszorosabb kapcsolatban azonban a fővárosra vonatkozó koncepciókkal van a készülő mobilitás terv, ilyenek a Budapest 2030, a Budapest Területfejlesztési Koncepció, a Budapest Főváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája (és a készülő Integrált Településfejlesztési Stratégia), Budapest Holnap holnapután (A Duna kulturális fővárosa), valamint a Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció. Ezek a 2013-ban készülő, társadalmassítás és elfogadás alatt álló dokumentumok, amelyeket a jövőbeli tervezés során figyelembe kell venni.

### 1.3 Önértékelés

A tervezési folyamat elején szükséges meghatározni az erősségeket és gyengeségeket, illetve világossá tenni a saját potenciálunkat, amely a sikeres végeredményhez hozzájárul. Az értékelésnek ki kell terjednie a közlekedéstervezés jelenlegi aktuális gyakorlatára is, (ennek illeszkedésére a fenntartható városi mobilitás tervezés folyamatába). Alkossuk meg az „őszinte és tiszta” képet az erősségeinkről, gyengeségeinkről és lehetőségeinket tekintettel a SUMP fejlesztésére a saját városi környezetünkben, szintünkön (politikai, szervezeti és jogi keret). Értékeljük a társadalmi kirekesztési szempontokat és megoldásokat közlekedéspolitikai keretek szempontjából.

Az jóváhagyott és a 2013-ban készítés alatt álló tervek, koncepciók nyújtanak segítséget a feladatrészt kidolgozásához. A Fővárost és agglomerációját középpontba állító szakanyagok esetében a terület aktuális állapotáról, helyzetéről különböző nézőpontból SWOT analízis készült. Ezen vizsgálatok erősség és gyengeség kategóriáinak elemeit felhasználva, összevetve, kiegészítve a SUMP kulcstényezőinek (integráció, participáció és értékelés ) tükrén keresztül való szintetizálása adhatja a tervezési folyamat szempontjából releváns kiindulási pontot.

Ilyen SWOT analízissel rendelkeznek az alábbi dokumentumok:

- Budapesti Közlekedési Rendszer Fejlesztési Terv (2009),
- Budapest 2030 – Hosszú távú Városfejlesztési Koncepció (2013)
- Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (2013)
- Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció (2013)
- Budapest Főváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2009)
- Budapesti Parkolási Koncepció (2008)
- Budapest Teherforgalmi Stratégiája (2008)
- A Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve 2007-2013
- Budapestet érintő országos stratégiák, koncepciók, tervek:
  - o Új Széchenyi Terv (2011)
  - o Nemzeti Logisztikai Stratégia (2013)
  - o Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) (2013)

### 1.4 Erőforrások rendelkezésre állásának vizsgálata

A tervezés során szükséges erőforrások meghatározása szorosan kapcsolódik az önértékeléshez. Ez magában foglalja úgy a humán erőforrást, mint a finanszírozási erőforrások feltárását. A cél, hogy a tervezési folyamat vezetési, irányítási, menedzselési folyamataihoz szükséges szakértői csoport elérhető legyen a helyi önkormányzatoknál és a résztvevőknél. Másik oldalról ugyanúgy szükség van a rendelkezésre álló erőforrások azonosítására is. Ezeket a tervezési folyamat megkezdése előtt szükséges felmérni (a teljes érdekeltekört figyelembe véve), ehhez nyújthat segítséget a tudásmenedzsment terv kidolgozása.

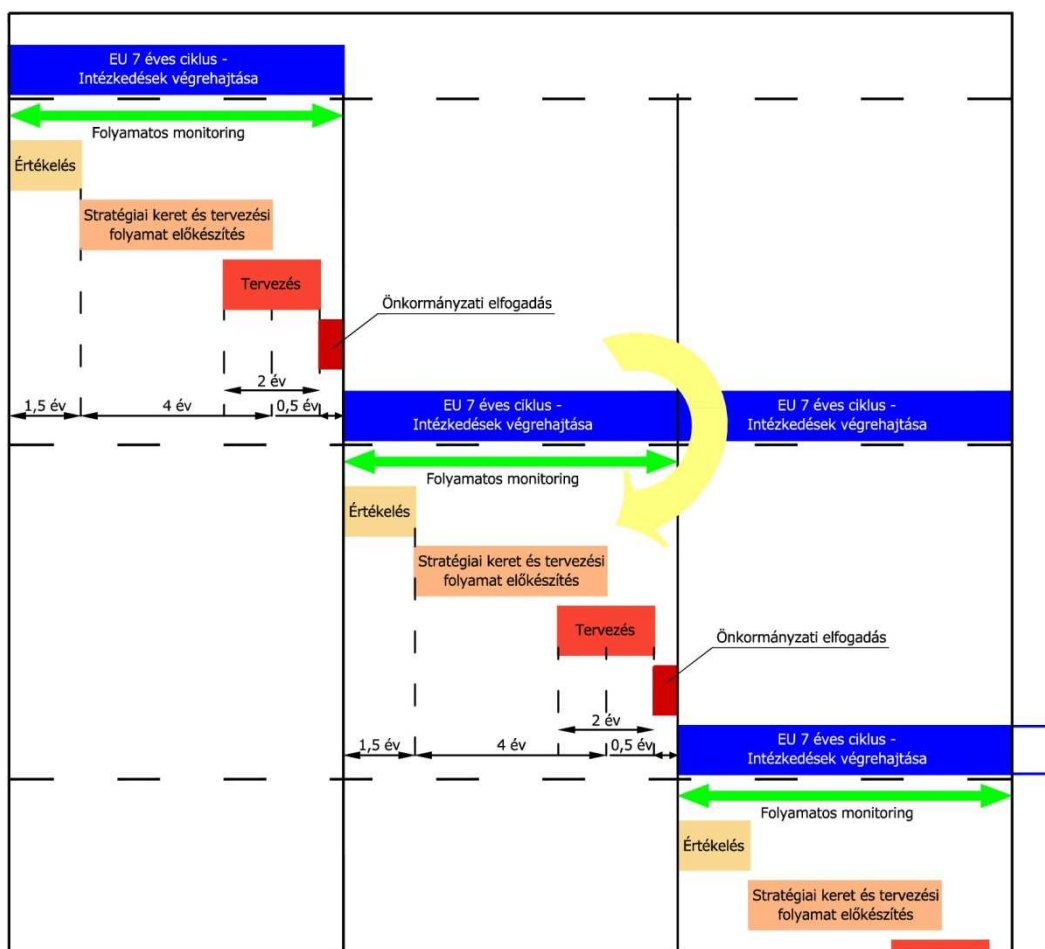
### 1.5 Ütemezési javaslat

Az egész terv sikerességét befolyásolja a megfelelő ütemezés. - A siker egyik kulcsa a megfelelő ütemezés biztosítása. A lépések és szakaszok a SUMP tervezési folyamatában egymástól függenek - az összefüggéseket a folyamat összes logikai követelményének megfelelően szükséges kronológiai (időrendi) sorrendre lefordítani és ezeket harmonizálni a helyi kondíciókkal. Ennek kialakítása során szükséges figyelembe venni a tervezési folyamat körül lévő politikai aktivitásokat, választási

periódusokat, jogalkotási folyamatokat. Ennek érdekében az ütemezésnek ezekhez a folyamatokhoz nagymértékben kell kapcsolódnia. A reális ütemezés elkészítése során az egyes feladatok közötti kapcsolatrendszer feltárása elengedhetetlen.

Budapest esetében a legnagyobb keretet az uniós forrásokhoz köthető 7 éves ciklus adja. A 2. ábra egy lehetséges ütemezést mutat be a 7 éves finanszírozási ciklusokhoz igazodva.

## Indikatív ütemezés



2. ábra Javasolt ütemezés

### 1.6 Kulcsszereplők és érintettek meghatározása

A mobilitási terv készítésének és eredményességének egyik kulcstényezője a participáció. Ehhez szükséges meghatározni, hogy kik érintettek a tervezési folyamat alatt és milyen szerepet töltenek be. Fontos az egyes érdekelteltek közötti szinergiák és konfliktusok azonosítása is.

Budapesti tervezéseket figyelembe véve kulcsszerepet kaphat az egyes érintett csoportok meghatározása. A város, társadalom igényeit figyelembe véve az egyes szakági tervezők nagy szerepet kapnak. Emellett kiemelt módon kell kezelni a társadalmi és civil szervezeteket, közlekedési szolgáltatókat, és kutatási, képzési intézmények szakembereit is, akiknek a szempontjait épp úgy szükséges figyelembe venni, mint a műszaki szempontokat. A budapesti gyakorlatokat középpontba helyezve fontos, hogy az érdekelt felekhez eljusson a tervezésben való részvételi lehetőség,



információhoz jussanak a részvétel módjáról. Ennek érdekében a tervezés megkezdése előtt a lehetséges érdekelt feleket listázni szükséges. A lehetséges érdekelt felek csoportosítását tartalmazza a következő táblázat néhány példával.

<b>Közigazgatás</b>	<b>Vállalkozások/</b>	<b>Helyi közösségek/Civil szervezetek</b>	<b>Egyéb szereplők</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Európai Unió</li> <li>- Közlekedési miniszter (NFM)</li> <li>- Egyéb nemzeti miniszterek (BM, VFM)</li> <li>- Közlekedési hatóság (kormányhivatalok)</li> <li>- Közlekedésrendszet</li> <li>- Megyei önkormányzatok</li> <li>- Önkormányzatok (Fővárosi és kerületi önk.)</li> <li>- Szomszédos települések (agglomerációs települések önkormányzatai)</li> <li>- Egyéb helyi közlekedési szervek (BKK Közút, Magyar Közút)</li> <li>- Egyéb helyi hatósági szervek</li> <li>- Segélyszolgálatok</li> <li>- Egészségügyi és biztonsági szolgálatok</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nemzetközi/nemzeti nagy vállalkozások</li> <li>- Nemzeti gazdasági társaságok</li> <li>- Regionális/helyi vállalkozások</li> <li>- Helyi gazdasági társaságok</li> <li>- Kisebbségi gazdasági vállalkozások</li> <li>- Kisvállalkozók</li> <li>- Jelentősebb munkaadók</li> <li>- Befektetők</li> <li>- Ingatlanfejlesztők</li> <li>- Közlekedési szolgáltatók (BKV, Volán, MÁV, ...)</li> <li>- Car sharing, bike sharing szervezetek (BuBi)</li> <li>- Kerékpárkölsönzők, operátorok</li> <li>- Egyéb mobilitási szolgáltatók (Taxi szolgáltatók, sofőrszolgáltatók)</li> <li>- Közüzemi szolgáltatók</li> <li>- Kamarák</li> <li>- Mérnökök/ vállalkozók</li> <li>- Szakemberek</li> <li>- Közlekedési tanácsadók</li> <li>-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Környezetvédelmi szervezetek (Levegő Munkacsoport, VEKE, ...)</li> <li>- Autós egyesületek (Magyar Autóklub)</li> <li>- Kerékpáros/gyalogos csoportok (Magyar Kerékpáros Klub, Critical Mass)</li> <li>- Közösségi közlekedést használók csoportja</li> <li>- Helyi hatósági fórum (lakossági fórumok)</li> <li>- Helyi közösségi szervezetek</li> <li>- Helyi érdekltségű csoportok</li> <li>- Közlekedők</li> <li>- Városlakók</li> <li>- Látogatók, turisták</li> <li>- Szomszédos települések lakói</li> <li>- Fogyatékkal élők (Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége)</li> <li>- Ingatlan tulajdonosok</li> <li>- Közlekedéssel foglalkozó szakemberek</li> <li>- Szakszervezetek</li> <li>- Szülők/gyerekek</li> <li>- Egyéb (Telekocsi-Oszkár)</li> <li>- Média</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kutatóintézetek (KTI, MTA)</li> <li>- Egyetemek</li> <li>- Képzési intézmények</li> <li>- Más városok szakértői</li> <li>- Alapítványok</li> <li>- Szakmai szervezetek (KTE, MUT)</li> <li>- Politikusok</li> <li>- Egyéb döntéshozók</li> <li>- Partnerszervezetek</li> <li>- Projekt menedzserek</li> <li>- Szakemberek</li> <li>- Befektetők</li> </ul>

**1. táblázat Tipikus érintett csoportok közlekedési projektek esetén**

/Forrás: [www.mobilityplans.eu/](http://www.mobilityplans.eu/)

Az érdekelt felek azonosítását követően szükséges a résztvevők részvételi módjáról megállapodni (szerepek és feladatok azonosítása). Budapest esetében a közlekedésfejlesztés tervezési folyamatot kommunikációs terv készítésével kell kiegészíteni, ilyen terv a korábbi tervezési folyamatok során még nem készült, ezért ebben mindenképpen szükséges alapelvek meghatározása és a kommunikációs terv kidolgozása. A terv elkészítéséhez segítséget nyújthat az érdekcsoportok elhelyezése a ráhatás (befolyásolás) - érintettség (érdekeltség) mátrixban.

## 2. A tervezés menetének és fókuszának meghatározása

### 2.1 Határokon és hatáskörökön felülemelkedő látásmód

A tervezés megkezdése előtt szükséges meghatározni a tervezési területet, megtenni a lehatárolásokat oly módon, hogy biztosítsuk a város és agglomerációjának kapcsolatát, illetve a nagytávolságú közlekedési folyosókhoz való kapcsolódást. Vonjuk be az érdekelt feleket a tervezési paraméterek kialakításába és alakítsunk ki egy átlátható *működési* tervet.

Budapestet helyezve a fókusz alá szintén érdemes megtenni ezeket a lehatárolásokat, amiket már az elkészült tervek (BKRFT és felülvizsgálata, valamint a Budapest 2030 Konceptió) is megtettek. Fontos szempont, hogy az agglomerációt is figyelembe vegyük és a TEN-T hálózat elemeihez való kapcsolódást is vizsgáljuk.

### 2.2 A szakpolitikák összehangolására és integrált tervezési megközelítésre való törekvés

Napjainkban a városi közlekedéstervezés legnagyobb problémája a különböző politikák és szervezetek közötti koordináció hiánya egészen a közlekedési módok integrációjáig (területhasználat, környezetvédelmi szervezetek, társadalmi elfogadottsággal, egészségüggyel, biztonsággal, neveléssel, információs technológiával való koordináció, együttműködés). Ezen területi politikák összehangolása és koordinációja jelenti a SUMP módszertan alkalmazásakor a legnagyobb kihívást.

Budapesten problémát jelent például, hogy az egyes területi funkciók átszervezése során az eredeti célok nem valósulnak meg. Ilyen például a megszűnt ipartelepek átalakítása, megszüntetése után is fennmaradó teherforgalom, funkcióváltás tényleges hiánya, ilyen területek például a város belső részén található barnamezős területek (a Ganz-Mávag, Józsefvárosi személy- és árupályaudvar volt területei). Emiatt fontos lehet, hogy a város, városrészek jövőképét megalkotó csoportok folyamatosan kommunikáljanak a jövőképben érintett területek képviselőivel, valamint a lakossággal is. Ezzel a lépéssel el lehetne kerülni a különböző szakpolitikák ugyanazon helyre vonatkozó különböző jövőképei miatt kialakuló feszültségeket, valamint később az intézkedések megvalósítása során csökkenne a nézeteltérés miatt lassú megvalósulás.

### 2.3 Az egyeztetések megtervezése

Az érintett felek tervezésbe való bevonása ma már bevett gyakorlat és rengeteg pozitív hatással bír (több szempontnak való megfelelés), ugyanakkor az eszközök nem megfelelő alkalmazása nagyban megnehezítheti a folyamatot. Az érintett felek azonosítását és hatáskörük meghatározását követően szükséges a tervezésbe való bevonásuk technikáját, módszerét is kialakítani és előre rögzíteni. Különös figyelmet kell szentelni a lakosság bevonására (akik az érintett csoportok egy speciális csoportja) a döntéshozás legitimitásának és minőségének biztosítása érdekében. Ennek keretében szükséges egy kommunikációs tervet is elkészíteni, mely egyrészt az érintett felek bevonásának módszerét, ütemezését tartalmazza, másrészt pedig kitér a külső szereplők (a tervezésben nem résztvevők) informálására is.

Budapesten ez idáig a koncepciók és stratégiák készítése során nem készültek ilyen kommunikációs tervek, ezért ez egy újonnan bevezetett módszer és eljárás, amely segíti a különböző érintett csoportok nézőpontjainak közelítését. Másik oldalról viszont az elmúlt években már minden nagyobb volumenű terv, koncepció, stratégia készítése során elvárás, hogy a készítők több terület képviselőivel, civil szervezetekkel is egyeztessenek, valamint társadalmi egyeztetéseken bevonják a lakosságot is. Figyelembe kell venni, hogy a nem megfelelően előkészített participáció ugyanakkor nem hatékony.

Ezt elkerülendő a társadalom irányába olyan kommunikációs tervet kell készíteni, amivel segítjük a részvételre való hajlandóságot növekedését, ösztönzi az érdekcsoportokat a részvételre (ehhez a megfelelő tájékoztatás az előrehaladásról, a lehetőségekről, stb. elengedhetetlen

Információ csere	
Nyomtatott információs anyagok	Levél
	Poszterek
	Szórólapok, brosúrák
	Tájékoztató füzetek
	Hírlevél
Telefon és műsorszórás	Szakmai jelentések
	Telefonos módszerek
Internet	Helyi rádió és televízióadások
	Internetes módszerek
Egyéni kikérdezések	Webes fórumok
	Kérdőívek
	Interjúk kulcsszereplőkkel
Interaktív programok	
Információs események	Kiállítások
	Információs központ
	Információs oktatás és eligazítás
	Közmeghallgatások
Érdekcsoportok bevonása	Tematikus események
	Közösségi szemlék, tanulmányutak
	Fókuszcsoportok
	Műhelytalálkozók
	Allampolgári tanácskozás
	Műszaki részleg
Elérhetetlen csoportok bevonása	
Különleges formációk bevonása	Etnikai kisebbségek
	Mozgáskorlátozottak
	Fiatalok és idősek
	Alacsony műveltségűek
	Közönyösek

2. táblázat **Becsatlakozást szolgáló eszközök kiválasztása**  
/Forrás: [www.mobilityplans.eu/](http://www.mobilityplans.eu/)

## 2.4 Megállapodás a munkaterről és az irányítási rendről

A tervezési folyamat munkatervének elkészítése során mérlegelni szükséges, hogy kik (személyek, civil szervezetek, stb.) vannak a tervezésre és a megvalósításra hatással; ezen résztvevőkre vonatkozóan pedig ki kell dolgozni, hogy mely résztvevőnek mikor mi a pontos feladata. A SUMP módszertan alkalmazása során már meglévő gyakorlatokra építve újabb feladatokat is szükséges elvégezni. A munkatervnek tartalmaznia kell az összes mérföldkövet is, valamint irányító szinten is elfogadottnak kell lennie. A munkatervnek továbbá átláthatónak kell lennie, emellett pedig fontos szempont, hogy a rendelkezésre álló erőforrásokat optimálisan használja fel. Ennek koordinálására kinevezhetünk egy csoportot, személyt.

A magyarországi és így a budapesti tervek is általában rendelkeznek előzetes ütemezéssel. Az, hogy ezek mennyire pontosan határozzák meg a munka menetét változó. A jövőre vonatkozóan követendő, hogy tervezés előtt készüljön munkaterv, mely nemcsak a tervezői lépéseket (és azok időbeli helyét)

határozza meg, de egyben azokat a pontokat, dátumokat is tartalmazza, amik a velük párhuzamosan zajló műhelymunkáknál fontos események (döntéshozási pontok, egyeztetések, határidők). Ezek mellett fontos lenne azokat a pontokat is meghatározni a munka menetében, amikor mindenféleképpen tájékoztatni kell az érintetteket és a lakosságot. Ezek figyelembevételével biztosítható a feladatrészek közötti kommunikáció és információáramlás, valamint az érintettek bevonása is.

### **3. A mobilitási helyzet elemzése és forgatókönyvek felvázolása**

A SUMP módszer előkészítésének utolsó fázisa a jelenlegi mobilitási helyzet elemzése, értékelése és a jövőre vonatkozó scenáriók meghatározása.

#### **3.1 Problémák és lehetőségek elemzése**

Ennek első része a jelenlegi helyzet, állapot elemzésén keresztül a városi mobilitás problémák és fejlesztési lehetőségek meghatározása. A városi közlekedés és mobilitás területén ez az ismeret gyakran darabolt és nem komplex, ezért az egyes részeket (ismeret, adatok, információk) szükséges egy helyen összegyűjteni és egységesen vizsgálni (azonban figyelemmel kell arra lenni, hogy még kezelhető adatmennyiséget használjunk). Ennek segítségével nevesíthetjük a problémákat. A tervezési folyamat egyik kulcs része ez, hiszen ez szolgálhatja a kiindulási alapot, melyhez mérten tudjuk későbbiekben mérni az intézkedések hatásait.

Fontos, hogy rendelkezünk számszerűsített adatokkal, indikátorokkal a jelenlegi helyzetről (szolgáltatások és létesítmények megközelíthetősége, közlekedésbiztonság, közösségi közlekedési szolgáltatások) a városban és agglomerációjában. Az aktuális rendszerhibákról és problémákról készítsünk listát (szolgáltatások elérhetősége, közlekedésbiztonság, klímavédelem, területhasználati módszerek és a várható és nem várható eseményekkel kapcsolatos rugalmasság). Az ehhez szükséges meglévő és hiányzó adatokat, indikátorokat azonosítsuk, a mennyiségüket, minőségüket is (amennyiben szükséges külön adatbeszerzési tervet is készíthetünk az adathiányok és rések feltöltésére). Azonosítsuk azokat a várt és nem várt eseményeket, amelyek a városi közlekedési rendszer rugalmasságának növelését követelik meg. Azokat az eseményeket, amelyek hatással vannak a hosszú távú döntésekre (például a fosszilis üzemanyag hiánya), azokat vizsgálni szükséges a tervezési folyamat alatt. Az adatok gyűjtése a tervezési folyamat megkezdésétől folyamatosan történik, az adatok és a belőle nyert információk fontos inputjai lesznek a scenárióknak, illetve azok felépítésének.

Budapesten a már elkészült BKRFT tartalmaz helyzetleírást és elemzést, valamint alkalmaz indikátorokat is, amiket az aktuális és jövőbeni helyzet, állapot leírására lehet felhasználni. Az indikátorok és a helyzetelemzés felülvizsgálatával listába gyűjthetőek a még hiányzó leírások, indikátorok, amely pótlásával teljessé válhat a kép. Emellett természetesen szükséges a párhuzamos műhelymunkák áttekintése is, helyzetelemzés és indikátorok kiegészítése a többi anyagban található elemmel.

### 3.2 Forгатókönyvek kidolgozása

A különböző stakeholderek egymástól függetlenül értékelik a jelenlegi trendeket és azok következményeit, ezek szintetizálásából erednek az alternatív scenáriók („Do nothing”, „Business as usual”, különböző alternatív politikai/intézkedési scenáriók). Fontos lépés az egyes scenáriók megvitatása, leírása kvalitatív és kvantitatív módon. A scenáriók kialakításánál kitüntetett szerepet kap a szektorális trendek (közlekedés, területhasználat, környezet, és gazdasági fejlesztés, demográfia) közötti összefüggések, szinergiák, negatív hatások feltárása a közlekedési rendszer rugalmasságát figyelembe véve. A scenáriófejlesztéshez (és értékeléshez is) megfelelő technika a modellezés (unimodális, multi-modális, négylépéses, közlekedési és területhasználati integrált, valamint a mikroszimulációs modellek).

#### *1. Mérföldkő: Problémák és lehetőségek elemzésének összegzése*

## **II. szakasz: Ésszerű és átlátható célmeghatározás**

Az átfogó jövőkép kialakítása a tervezés további lépéseinek alapját jelenti, amelyek a konkrét célokat és intézkedéseket fogják majd meghatározni. A jövőkép csak akkor tud jó szolgálatot tenni, ha azt széles körben elfogadják (érintett csoportok, döntéshozók, politikusok).

### **4. Átfogó jövőkép meghatározása**

#### 4.1 Átfogó jövőkép meghatározása a közlekedésben és azon túlmutatóan

Az érintett csoportok bevonásával arra a kérdésre kell választ adnunk, hogy milyen városban szeretnénk élni. A jövőkép kialakítása során az összes politikai perspektívát figyelembe kell venni, különös tekintettel a politikai keretre, városi és területtervezésre, gazdasági fejlesztésre, a környezetre, társadalomra, csekély egyenlőségre, egészségre és biztonságra. A fenntartható városi mobilitás tervezésnek a városfejlesztési jövőképbe integráltan, a város és agglomerációjának hosszútávú közlekedés és mobilitás jövőképén kell alapulnia, amely lefedi az összes módot. Ehhez szükséges, hogy a kialakított jövőkép minél szélesebb körben elfogadott legyen (politika, döntéshozók, társadalom). Ennek elérése érdekében alakítsunk egy külön munkacsoportot, amelynek a feladata a jövőkép kialakítása, az érintett csoportok informálása, valamint a különböző workshop-ok és megbeszélések megszervezése, levezénylése, valamint könnyen érthető formában a társadalom tájékoztatása.

Budapestre a már elkészült több tervben, koncepcióban megalkották a jövőképet, igaz mindegyik más nézőpontból. Jelenleg a Budapest 2030 című koncepció az, mely a város egészére, több alágazatot, szakterületet felölelve átfogó jövőképet ad számunkra. Az alágazati, szakterületi koncepciók és tervek ebbe integrálódnak.

## Budapest 2030 – Hosszú távú városfejlesztési koncepció

## Budapest jövőképe

„Budapest az európai nagyvárosok hálózatának meghatározó tagjaként potenciáljából eredően egyrészt a várostérrel együttműködve a tágabb európai és globális térből kapott impulzusokat közvetíti az ország más területei felé, ezért szerepe és fejlődése az ország egészére kihat. Másrészt aktív szerepet vállal az ország fejlődése érdekében a nemzetközi térben, sikeresen kapcsolódik be a globális munkamegosztásba. Budapest a Kelet-Közép-Európai térség gazdasági vezető ereje, innovációs és kulturális központja, élenjáró a tudás- és kreatív gazdaság fejlesztésében és a fenntartható gazdasági modell megvalósításában, amelynek bázisa a hálózatba szerveződő kutató-fejlesztő, oktatási és üzleti (piaci) rendszer. Piacvezető az alacsony energiafelhasználású, de magas hozzáadott értékű termékek és szolgáltatások előállításában, az ilyen jellegű ágazatokba irányuló befektetések vonzásában. Budapest adottságait és helyzeti potenciálját tekintve híd szerepet tölt be a környező tájak, civilizációk között, különböző kultúrák, gazdaságok és emberek találkozóhelye. Környezetének fejlesztését megfontoltan, az értékeket és az érintettek érdekeit messzemenően figyelembe véve végzi. Budapest sokszínű, egyedi karakterű főváros, amely magas életminőséget és esélyegyenlőséget biztosít lakóinak.

A város elsősorban az itt élő embereket szolgálja. Az ő érdekükben Budapest élhető város, amely biztosítja

- ▶ a megfelelő lakáskörülményeket,
- ▶ a képzettségüknek megfelelő munkahelyet,
- ▶ az egészséges környezetet,
- ▶ a szociális és közbiztonságot,
- ▶ az élet minden területén az esélyegyenlőséget.

A gazdaság szereplői számára Budapest

- ▶ biztosítja az innováció kereteit, ahol a kreativitás, a tudás és a kutatás a színvonalas nevelés, oktatás, képzés révén kimagasló eredményeket ér el,
- ▶ földrajzi pozíciója alapján a Kárpát-medence egyik legfontosabb gazdasági célpontja,
- ▶ a gazdasági szereplőket kedvező feltételekkel és alkalmas fejlesztési területekkel várja,
- ▶ rugalmas, az együttműködésre nyitott és szükség szerint alkalmazkodó.

Az európai kultúra hagyományainak továbbélését biztosító városként Budapest

- ▶ a kultúra, a művészetek otthona,
- ▶ sajátos hagyományainak és identitásának őrzője és közvetítője,
- ▶ az egyedülálló gyógy- és termálvizeinek kifogyhatatlan bőségét és a fürdőkultúrák gazdag kínálatát kihasználó fürdők városa.

Azért, hogy a jövő nemzedékének átadhassa örökségét, Budapest

- ▶ a páratlan természeti és épített környezetét féltve vigyázó város,
- ▶ környezet- és közösségtudatos,
- ▶ az ésszerű közlekedés városa.

Az Európában elfoglalt helye alapján Budapest

- ▶ a kelet és a nyugat találkozó helye,
- ▶ befogadó és nyitott,
- ▶ értékeit a látogatókkal szívesen megosztó város.

Mivel a főváros jövőképe csak a város kiegyensúlyozott térbeli fejlesztésének keretében válhat valóra, Budapest

- ▶ lakásstruktúrája differenciált és rugalmas,
- ▶ sokszínű munkahelyi térségei a gazdasági élet minden területét kiszolgálják,
- ▶ zöld rendszere jó minőségű és megfelelő összetételű az egészséges környezet és a klímavédelem biztosítására,
- ▶ kompakt város jól kialakított és működtetett városszerkezettel és megfelelően differenciált központrendszerrel,
- ▶ az épített örökség és az innovatív új fejlesztések – értékvédelem és értékteremtés – harmonikus együttélésének színtere.”

## 4.2 A lakosság és már érintettek tájékoztatása

Az átfogó jövőképből kiindulva határozhatjuk meg azokat a célokat, amelyek megadják az intézkedések kialakításának alapját. Egy fenntartható városi mobilitási terv és alkalmazása csak akkor tud pozitív hatásokat eredményezni, ha a társadalom nem csak megérti az elérendő célokat, de támogatja is azokat. A jövőkép kialakításában nem minden esetben tudnak a megfelelő potenciállal részt venni, így mindenképpen releváns feladat a folyamatos korrekt informálásuk (mind a jövőképről, mint a tervezés egyes lépéseiről). A kommunikációs szerint fórumokon, megbeszéléseken, illetve a média eszközeit felhasználva tehetjük meg. Biztosítani kell, hogy akik nem elégedettek a jövőképpel, az előrehaladás lépéseivel úgy annak hangot tudjanak adni. Az informálásnak nem csak a tervezésnek ebben a szakaszában kell szerepet kapnia, de már a kezdetektől fogva, a problémák és lehetőségek feltárásán keresztül, a terv kialakításáig és megvalósításáig.

Budapesten és agglomerációjában jelenleg erre a társadalmi egyeztetések adnak lehetőséget, a 2.3 lépésben megfogalmazott kommunikációs terv kidolgozása és alkalmazása megoldást jelenthet erre a problémára is.

## 5. Prioritások és mérhető célok meghatározása

A jövőkép ugyan fontos kvalitatív leírása a jövőnek, de önmagában nem elég; szükséges az elvárt és várható változások mértékét mérni, számszerűsíteni, amihez szükséges jól átgondolt indikátorok megválasztása.

### 5.1 A mobilitás célrendszerének meghatározása

Az egyes célok meghatározása valójában azt jelenti, hogy az egyes szektoriális hatásoktól mit is várunk el: növekedjen, csökkenjen vagy szinten maradjon. Az érintett csoportokkal való együttműködést folytatva el kell érni, hogy mindenki által elfogadható mobilitási célok kerüljenek megfogalmazásra. Érthető, világos és mérhető célokat határozzunk meg figyelembe véve a meglévő adatokat (amik a megfelelő pontossági szintet tudják biztosítani a célok mérésénél). A kialakított mobilitási célokat az érintett csoportokkal együtt értékeljük. (Ezeknek nemcsak a tervezési folyamat alatt, de a monitoring és értékelési folyamatoknál is kulcsszerepe van.)

Budapest és agglomerációjának tekintetében létezik már ilyen célrendszer, amelyet a Budapest 2030 – Hosszú távú városfejlesztési koncepció fogalmazott meg. A BKRFT felülvizsgálata a város célrendszerébe integráltan a közlekedésfejlesztési célokat. (BKRFT és felülvizsgálatának dokumentuma tartalmazza a célrendszer kialakításának módszerét.)

### 5.2 SMART (Specifikus, Mérhető, Átlátható, Reális és Teljesíthető) célok megfogalmazása

A célok azok, amelyek a legjobban tükrözik a fenntartható városi mobilitás tervezés iránya felé való elkötelezettséget. Ezeknek a céloknak: specifikusnak, mérhetőnek, átláthatónak, reálisnak és teljesíthetőnek kell lenniük, amelyek azt mutatják, hogy milyen közlekedési és mobilitási változásokat szeretnénk elérni a városunkban. A célok kiválasztása után ki kell dolgozni az indikátorokat azok megvalósulásának méréséhez. A lokalizált célok esetében vegyük figyelembe helyi változókat, közlekedési szokásokat és utazási lehetőségeket (városközpont, ipari vagy kereskedelmi területek, stb.) Emellett definiálni szükséges az előrehaladási irányt (irányvonalat) vagy éves mérföldköveket a folyamat figyelemmel kíséréséhez. Az indikátorrendszer kidolgozásának fontos kérdése, hogy hány

indikátort használjunk. Általánosan elmondható, hogy 20-40 indikátor használata lehet szükséges a terv nagyságától és karakterisztikájától függően.

**SMART** célok:

- *Specifikus*: pontosan leírható kvantitatív és/vagy kvalitatív adatokkal, tényekkel, amelyek minden érintett csoport számára érhetőek.
- *Mérhető*: a jelenlegi helyzet mérhető és ismert; a forrásokat arra is használjuk, hogy mérjük a változásokat (kvalitatív és kvantitatív), amelyek előfordulnak.
- *Átlátható*: elérhető technikai, operatív és finanszírozási kompetenciákon, valamint az érintett csoportok egyetértésén/ elkötelezettségén alapul
- *Reális*: ismert és kezelt kockázatokon és erőforrásokon alapszik
- *Teljesíthető*: a célok teljesítésére vonatkozó kulcs dátumok egyértelműen meghatározottak

A SUMP módszertan kidolgozása idején érvényes jóváhagyott közlekedésfejlesztési stratégia, a BKRFT nem rendelkezik olyan célokhoz kötött indikátor és monitoringrendszerrel, amely a fentieknek megfelel. A budapesti mobilitásterv felépítése során fontos cél ennek kidolgozása.

Budapest és agglomerációjára vonatkozóan eddig megfogalmazott indikátorok nem kötődtek szorosan a kitűzött stratégiai célokhoz. A BKRFT általánosságban, a helyzetértékelés alátámasztásához használt indikátorokat tartalmaz, mint: modál split, utazás szám, utasteljesítmény, utas idő, átlagos utazási sebesség, üzemköltségek, balesetek száma, közúti légszennyezés mértéke (NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>), közúti zaj, beruházási igény, stb. Ezeknek a felülvizsgálata és kiegészítése alkothatja később a mobilitás terv monitoring és értékelő rendszerének indikátorait.

## 6. A sikeres tervhez szükséges képességek meghatározása

Az intézkedések, intézkedési csomagok azonosítása az egyik legfontosabb mérföldkő a fenntartható városi mobilitási tervezés során. Csak a jól ki/megválasztott intézkedések tudják biztosítani, hogy a kitűzött célokat elérjük. A participációnak ebben a tervezési szakaszban van a legnagyobb szerepe, mert az intézkedések szintjén már bemutatathatók azok a projektek amelyek a stratégia megvalósításához vezetnek. Ekkor már kézzelfoghatóbbá válik, hogy az egyes érdekcsoportokat mennyiben érintik közvetlenül az intézkedések, így sokkal nagyobb hajlandóságra számíthatunk a részvétel tekintetében.

### 6.1 A leghatékonyabb intézkedések beazonosítása

Az intézkedéseknek hozzá kell járulnia a jövőkép, célok, célkitűzések eléréséhez. Első lépés a lehetséges intézkedések áttekintése, és az intézkedési csomagok a lehetséges szinergiák figyelembevételével. Ehhez azonosítani kell az alkalmas intézkedési alternatívákat, azok integrációját, valamint hogy milyen módon járulnak hozzá a jövőkép, cél és célértékek eléréséhez. Szükséges az intézkedések megvalósításához kötött erőforráskeretek és hatékonyságuk újraértékelése. A célok meghatározását követően a más városok példáinak összegyűjtése és feldolgozásával párhuzamosan lehet megvalósítani.

A *CIVITAS-CATALIST* európai uniós projekt keretében már készült a városi közlekedési kihívásokra egy intézkedéslista, amely segítséget jelent fenntartható városi mobilitási terv készítése során, ez az alábbi elemeket tartalmazta:

- a. Tiszta járművek és üzemanyagok
- b. Városi áruszállítási menedzsment



- c. Parkolás, behajtási korlátozás és zöld zónák
- d. Közlekedés- és forgalom menedzsment
- e. Mobilitás csoportok, mobilitás marketing, integrált díjrendszer, közforgalmú közlekedésnépszerűsítés, tájékoztatás
- f. Közforgalmú közlekedés fejlesztése
- g. Car sharing rendszerek
- h. Carpooling (telekocsi)
- i. Kerékpáros közlekedéspolitikai intézkedések, akciók
- j. Gyalogos közlekedéspolitikai intézkedések, akciók.

Ezek kombinálásával különböző intézkedéscsomagok alakíthatóak ki, például:

- Városi klíma változtatása (innovatív lágy intézkedések, kevesebb személygépkocsi, közforgalmú közlekedés erősítése) → intézkedéscsomag elemei: e, f, g, h, i, j)
- Egészséges környezet elérése (tisztább üzemanyag és járművek, környezetvédelem irányába való korlátozások és díjazás) → intézkedéscsomag elemei: a, c, e
- Hatékony közlekedés és forgalom menedzsment stratégia (ITS, díjstratégia és megfelelő menedzsment) → intézkedéscsomag elemei: b, c, d, e, f
- Egészséges és biztonságos városi környezet és mobilitás biztosítása → intézkedéscsomag elemei: c, i, f
- Fenntarthatóbb városi áruszállítási politika → intézkedéscsomag elemei: b,
- Érintett csoportok és a lakosság bevonása (politikák és gyakorlatok)

A Budapesti Közlekedési Rendszer Terv és annak felülvizsgálata tartalmaz a közlekedésre vonatkozó célrendszert, amely a városfejlesztési célrendszerbe integrálódik be. Ugyanekkor a célok elérésének érdekében megfogalmaz lehetséges intézkedéseket is. A 2013-as BKRFT felülvizsgálat során megtörtént az intézkedések áttekintése és a projektek újraértékelése a jövőképe, célok, és a feltehetően rendelkezésre álló források szempontjai szerint. A további elemzések után, az intézkedéseket a közlekedési ágaknak megfelelő csoportokba kerültek. A mobilitástervezés során a Budapestre vonatkozó közlekedésfejlesztési intézkedéscsomagok érdekelttel való megismertetése és társadalmi megvitatása a következő lépés.

## 6.2 Más városok példáinak integrálása

Fontos, hogy a fenntartható városi mobilitás tervezés során ismerjük meg más városok példáját. Tájékozódjunk, hogy az általunk kiválasztott intézkedésekkel kapcsolatosan milyen tapasztalatok vannak az ország más városaiban, illetve uniós városokban (természetesen a saját feltételrendszerünkbe és kereteink közé implementálva). Fontos szem előtt tartani, hogy nem kell nulláról indulni a tervezés során, merjünk tanulni mások sikereiből és hibáiból. A példák felkutatását és elemzését (jó és rossz példák keresése az országban és máshol, az intézkedéseket már alkalmazó közösségeket képviselőkkel folytatott megbeszéléseket) követően készítsünk egy összefoglalót a következtetésekről, amely (az intézkedések) kiválasztási folyamatánál fontos bemenő paraméterként fog megjelenni.

## 6.3 Az ár-érték arány szem előtt tartása

Az intézkedéseket ma már nem csak hatékonyságuk alapján szükséges kiválasztani, mivel a városi közlekedés és mobilitás terén jelenleg szűkös a költségvetési keret, ezért a felhasznált erőforráshoz mérten a legnagyobb hatású intézkedések lehetnek a preferáltak. Ehhez elengedhetetlen a költség-haszon (ár-érték) arány meghatározása az intézkedésekhez kapcsolódóan. Fontos, hogy a rendelkezésre álló összeget a lehető leghatékonyabban használjuk fel, kerüljük el az irreális

finanszírozást kívánó intézkedéseket, csak a hatékony és megfizethető intézkedéscsomagokat dolgozzunk ki. Az intézkedéscsomagok értékelése során a következő szempontokat kell szem előtt tartani:

- vegyük figyelembe a fenntartás, üzemeltetési szükségleteket is;
- teljes költség-haszonelemzés nem minden esetben alkalmazható, ám ekkor is szükséges legalább egyszerűbb megközelítéseket és/vagy becsléseket alkalmazni;
- vegyük figyelembe az összes költséget és hasznot (ne csak a könnyen azonosíthatókat és mérhetőket, továbbá ne csak a pozitív költségeket és hasznokat);
- biztosítsuk az üvegházhatású gázokra és a levegőminőségre kifejtett hatások figyelembe vételét;
- biztosítsuk, hogy minden közlekedési mód egyformán lett figyelembe véve.

A különböző intézkedések azonosítását követően azok vizsgálata már az előző feladatokkal (a leghatékonyabb intézkedések beazonosításával és más városok példáinak integrálásával) párhuzamosan is végezhető.

#### 6.4 Szinergiák megteremtése és integrált intézkedéscsomagok kidolgozása

A tapasztalatok azt mutatják, hogy az elhatárolt (izolált) intézkedések, csak korlátozottan tudnak hatást kifejteni, miközben a jól összerakott intézkedéscsomagok szinergiát teremtenek és erősítik is egymást. A véglegesen kiválasztott csomagok törekednek a közlekedési módok integrációjára (intermodalitás) a területhasználati tervvel és más szektorális tervezési tevékenységgel is. A lehető legjobb hatás elérésének érdekében a biztosítsuk az intézkedések közötti szinergiákat, a közlekedési módok integrációját (intermodalitást, a nagytávolságú hálózattal való kapcsolat – TEN-T-), valamint törekedjünk a többi alágazati, szektorális tervvel való integrációra. Az intézkedéscsomagok ilyen irányú vizsgálata, már az intézkedések kiválasztásakor fontos szempont, így már azok kialakításakor el kell végezni. A közlekedésfejlesztési intézkedéseket az integrált településfejlesztési stratégia segítségével emelhetjük be a városfejlesztési intézkedéscsomagokba.

## *2. Mérföldkő: Nevesített intézkedések és azok intézkedéscsomagokba rendezése*

### **III. szakasz: A terv kidolgozása**

#### **7. Felelősségi körök meghatározása, források hozzárendelése**

Az intézkedések, - és csomagok kiválasztásához szorosan kapcsolódik az egyértelmű felelőségek meghatározása, valamint a cselekvési és finanszírozási terv kidolgozása. Ez a szakasz kulcsfontosságú a fenntartható városi mobilitás tervezés során és minden érdekelt féltől "formális jóváhagyást igényel".

##### 7.1 Források és felelőségek hozzárendelése

Amikor az intézkedési csomag kiválasztásra kerül, akkor meg kell határozni a felelőségeket és az erőforrásokat. Ehhez minden kulcsszereplőre szükség van, akiknek az intézkedések (csomagok) kialakításában és megvalósításában szerepe van. Bizonyosodjunk meg arról, hogy minden intézkedés

egyértelműen lett meghatározva és megvalósítható, és biztosítjuk a megfelelő humán, ismeret és tőke erőforrást a további munkafolyamathoz. Ezekhez az alábbi fontos lépésekre van szükség:

- vitassuk meg a javasolt intézkedéseket azokkal az érintett csoportokkal, akiknek szerepe lehet a tervezésben és a megvalósításban;
- azonosítsuk azokat a szereplőket, akik irányíthatják az intézkedések megvalósítását és a forrásokat;
- *validáljuk a reális tervet: ellenőrizzük a tervezési feladatok közötti konzisztenciát, az elérendő célokat és az allokált forrásokat;*
- biztosítjuk a források közötti jó koordinációt;
- szervezzünk megbeszéléseket a résztvevőkkel, annak érdekében, hogy megvitassuk és egyetértés alakuljon ki a felelőségeket és erőforrásokat tekintve.

Lehetséges források, melyekre már az ütemezés során javaslatot kell megfogalmazni:

- helyi adók (speciális helyi közlekedés adó a közforgalmú közlekedésért, privát résztvevők, fejlesztők),
- állami erőforrások (jegyek, parkolási díjak, belvárosi (behajtási) díj, dugódíj, hirdetések, reklámok),
- magán szektor operátorok, fejlesztők, ipar;
- adománygyűjtési tevékenységek szponzorok bevonásával,
- helyi költségvetési források (különböző önkormányzatoktól és politikai területről),
- állami támogatások,
- EU-s támogatások.

## 7.2 Cselekvési terv és költségvetés készítése

Az egyetértésen kívül szükséges egy cselekvési és költségvetési terv elkészítése is. Ez tartalmazza az intézkedések, megvalósítás prioritásait és az ütemterv részletes leírását, összegzését. A terv egyben alapot ad, hogy az intézkedések megvalósítása gördülékenyen történhessen, ezért a döntéshozók és az érintett csoportok által is elfogadottnak kell lennie. Ehhez szükséges, hogy:

- formalizáljuk az összes kulcsszereplő felelősségét és a partnerek erőforrás hozzájárulását,
- meghatározzuk a megvalósítás során felmerülő kockázatokat,
- biztosítjuk az intézkedések közötti prioritásokat,
- meghatározzuk a megvalósítás pontos ütemtervét és
- biztosítjuk a cselekvési terv átláthatóságát.

Továbbá körvonalazzunk részletes technikai és finanszírozási intézkedési tervet 5 éves periódusra és informáljuk a budapestiek a felelőségekről valamint az erőforrás allokációról biztosítva ezzel a tervezési folyamat átláthatóságát.

## 8. Monitoring és értékelési rendszer kidolgozása és beépítése a tervbe

### 8.1 Monitoring és értékelési szempontok

A monitoring és az értékelés mind a tervezési folyamat, mind az intézkedések megvalósítása esetén kritikus tényező a terv hatékonyságát tekintve. Ezek olyan mechanizmusok, amik segítenek azonosítani és előre jelezni az előkészítés és a megvalósítás nehézségeit, és ha szükséges „újra csoportosítani” hatékonyabb módon az intézkedéseket az elérendő célok sorrendjében és rendelkező álló források tekintetében. Ezek mellett pedig igazolja a terv és intézkedéseinek hatékonyságát,

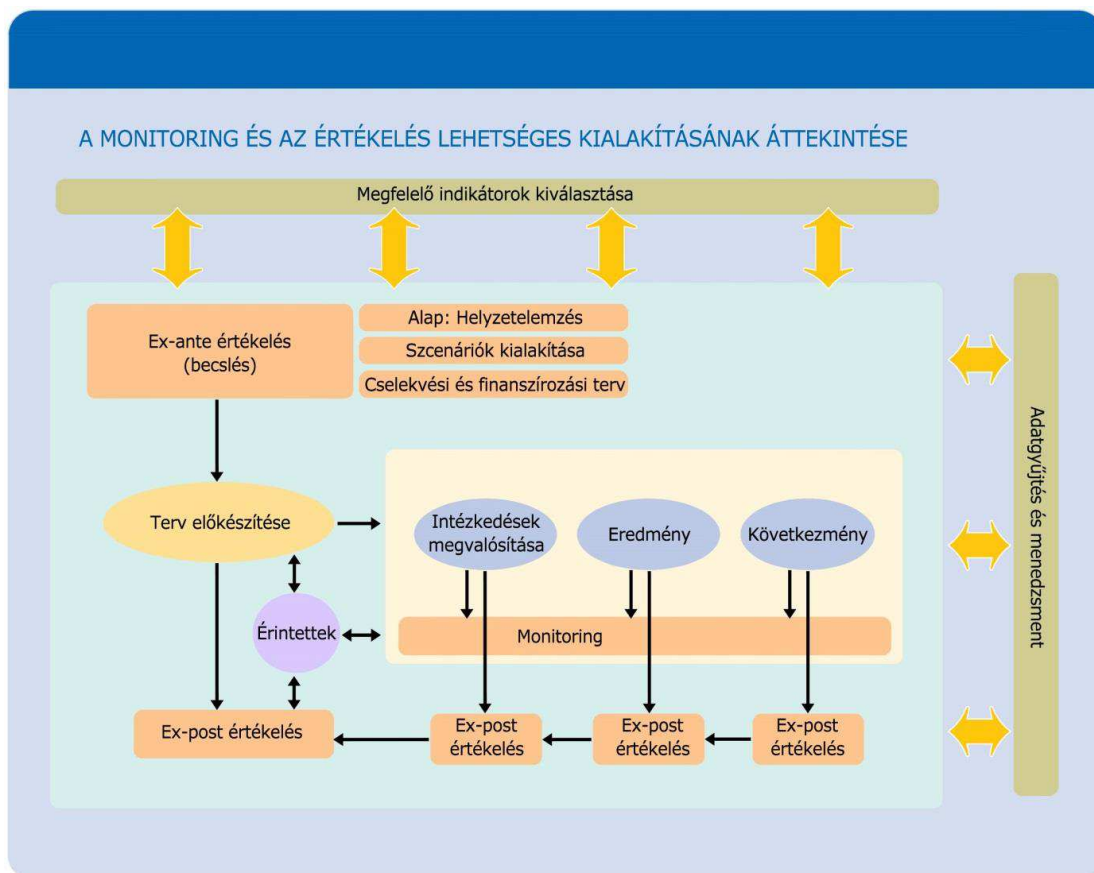
valamint az elkötött forrásokat. A visszacsatolás lehetővé teszi továbbá, hogy minden szereplő felismerje és megtegye a szükséges korrekciókat, ezért a monitoring és értékelési folyamatot minél előbb ki kell alakítani és a terv részévé integrálni. A monitoring és értékelési eljáráshoz kapcsolódó indikátorok kiválasztását kössük össze a SMART, valamint a jóváhagyott közlekedésfejlesztési célokkal (válasszunk néhány könnyen mérhető indikátort és próbáljuk elkerülni a túlzott információ mennyiséget).

Az Ex-post értékelés a fenntartható városi mobilitás tervezést és annak megvalósítási szakaszait és a döntéshozási folyamat átfogó eredményeit tekinti át. Lehetséges tartalma:

- Kimenetek (eredmények): újként épült infrastruktúra (kerékpárutak) vagy új közlekedési és mobilitási szolgáltatás (új buszok); kimeneti (output) indikátorok használatával;
- Következmények (hatások): az életminőség és a közlekedési szolgáltatások valós és mérhető javulása (következmény indikátorok), például torlódások száma, kerékpáros vonalak száma;
- Intézkedések megvalósulásának tervezése.

Emellett tartalmaz kvalitatív és kvantitatív indikátorokat, egy fajta adataudit és ha szükséges jelzi adatgyűjtési stratégia kialakításának szükségességét.

Ez a két mechanizmus már a tervezési folyamat kezdetétől fogva szükséges, különös tekintettel a SMART célok kialakításakor és az indikátorok kiválasztásánál. Magában foglalja az ex-ante értékelést a helyzetelemzés során, scenáriók kialakítását, a cselekvési tervet, valamint az ex-post értékelést is, amely az elkészülő városi mobilitási terv dokumentációjának fontos része.



**3. ábra** A monitoring és az értékelés lehetséges kialakításának áttekintése

/Forrás: [www.mobilityplans.eu/](http://www.mobilityplans.eu/)

## 9. A fenntartható városi mobilitási terv jóváhagyása

A SUMP dokumentumok összefoglalják minden korábbi tevékenység eredményét. Az utolsó minőségi ellenőrzést követően a dokumentumot, mely tartalmazza a cselekvési és finanszírozási (költségvetési) tervet is, szükséges hogy a politikai képviselők elfogadják. Emellett természetesen az is kiemelten fontos, hogy az érintett csoportok és a városlakók is elfogadják és támogassák azt.

### 9.1 Minőségellenőrzés

A közlekedésstratégiáért felelős projektteam feladata lesz, hogy összeállítsa a tervdokumentáció végleges tervezetét. Biztosítani szükséges, hogy a korábbi megállapodások visszatükröződjenek, a draftot pedig a belső és fontos külső érintetteknek szükséges ellenőriznie, áttekinteni. Így biztosítható a SUMP dokumentum minősége és az, hogy a kulcsszereplők szempontjait is figyelembe veszi a dokumentum. Az ellenőrzést követően a kulcsszereplőkkel együttműködve szükséges elvégezni a végső módosításokat.

Amennyiben lehetőségünk nyílik rá, akkor a minőségellenőrzésbe vonjunk be olyan szakértőket, akiknek már van tapasztalata a fenntartható városi mobilitási terv készítésében.

### 9.2 Jóváhagyás

A fenntartható városi mobilitási tervet legitimalizálni szükséges, amelyet a tervért felelős szervek választott politikai képviselői tehetnek meg. Budapesten a Fővárosi Önkormányzat Közgyűlése hagyja jóvá határozattal a város közlekedésfejlesztési stratégiáját és a mobilitási tervet. Ez kulcslépés a terv és intézkedéseinek megvalósítási keretéhez. Ez a lépés csak az ellenőrzött és végleges, módosításokkal javított dokumentum elkészítése után következhet és akár hónapokat is igénybe vehet (függ a nemzeti szabályozási kerettől és az adminisztratív struktúrától).

### 9.3 A terv elfogadottságának és támogatottságának erősítése

A jóváhagyás mellett fontos, hogy továbbra is informáljuk és bevonjuk az érintett csoportokat és a lakosságot. A tervet és a tervezési folyamat eredményeit érthető, de ugyanakkor professzionális szinten kommunikáljuk. A terv jóváhagyásáról a médiában is közöljünk hírt és a városlakókkal együtt ünnepeljük meg tervezés harmadik mérföldkövének teljesítését. Ezeket a feladatokat a készülő kommunikációs tervnek kell rögzítenie.

## *3. Mérföldkő: Jóváhagyott terv*

## IV. szakasz: A terv megvalósítása

### 10. A végrehajtás során megfelelő irányítás és kommunikáció biztosítása

#### 10.1 A terv megvalósulás irányítása

A terv jóváhagyását követően egy 5-7 éves megvalósítási szakasz kezdődik. Minthogy az SUMP egy stratégiai dokumentum így szilárd keretet ad a tevékenységekre vonatkozóan, ennek ellenére nem határozza meg részletesen az intézkedések megvalósításának módját. Szükséges kihangsúlyozni, hogy a megvalósítási folyamatok esetén is ugyanúgy szükséges a strukturált megközelítés, a részletezés

(célok finomítása), menedzselés, kommunikálás és az intézkedések megvalósításának monitoringja. Ezeknek a menedzsment ciklusoknak rövidebbnek kell lenniük a tervezési ciklusnál és eléggé rugalmasnak, hogy alkalmazkodjanak az új, aktuális szituációkhoz.

A jó fenntartható városi mobilitási terv nem jelenti, hogy automatikusan jó eredményeket ad. Ezért továbbra is szükség van a bevont szereplőkkel való egyetértésre, megegyezésre. Ehhez elengedhetetlen:

- a megvalósításban résztvevők szerepének meghatározása,
- szilárd keret biztosítása az összes bevont résztvevő között,
- elősegíteni egy hatékony és hatásos megvalósítási folyamatot,
- felismerni a potenciális kockázatokat és szinergiákat, valamint
- továbbra is biztosítani a folyamat jól átláthatóságát.

## 10.2 Érintettek tájékoztatása

A lakosság tájékoztatása és megnyerése nemcsak a fejlesztési ciklus alatt követelmény, de akkor is, amikor a lakosság már a konkrét intézkedések megvalósítását érzi, látja maga körül. Biztosítsuk az intézkedések elfogadottságát és növeljük folyamatosan a támogatottságukat, miközben tudatosítjuk a budapesti lakosságban az intézkedések megvalósításával járó lehetőségeket és korlátozásokat. A megvalósítás megkezdése előtt informáljuk a lakosságot úgy a pozitív, mint a negatív hatásokról és adjunk választ a bennük felmerülő kérdésekre, aggodalomra. Tartsuk azonban szem előtt, hogy azok, akiket negatív hatás ér az intézkedés hatására, azok mindig jóval hangosabban fognak kitűnni a tömegből. Az érintettek tájékoztatásának módját a kommunikációs tervben rögzítettek szerint kell megvalósítani.

## 10.3 A céloknak megfelelően történő előrehaladás ellenőrzése

A terv jóváhagyása előtt meghatározott monitoring és értékelési szempontok (indikátorok) alkalmazásának ebben a fázisban jön el az igazi szerepe. Szükséges vizsgálni, hogy mennyire halad a megvalósítás hatására a város és agglomerációjának helyzete a célokban meghatározott irány felé. A monitoring és értékelések eredményeit felhasználva szükséges akár az intézkedéscsomagok újragondolása, valamint a rendelkezésre álló forrásokhoz való igazítása is. A cél, hogy nyomon kövessük, hogy a folyamat hogyan halad a célok irányába; azonosítsuk a problémákat, a szűk keresztmetszeteket és más a megvalósításra vonatkozó kihívásokat. Emellett rendszeresen rögzítsük a (monitoring terv szerint) már meghatározott indikátorok értékeit (8.1. szakasz):

- Kimenetek (eredmények): újként épült infrastruktúra (kerékpárutak) vagy új közlekedési és mobilitási szolgáltatás (új buszok); kimeneti (output) indikátorok használatával;
- Következmények (hatások): az életminőség és a közlekedési szolgáltatások valós és mérhető javulása (következmény indikátorok), például torlódások száma, kerékpáros vonalak száma;
- Intézkedések megvalósulásának tervezése;
- „Markáns” eredmények;
- „Gyengébb, de fontos” eredmények;
- Rendszeresen (1-5 évente a monitoring terv szerint) értékeljük az intézkedések (vagy intézkedés csomagok) hatását;
- Publikáljunk egy értékelő jelentést célzottan a lakosságnak és a politikusoknak.

A céloknak megfelelően történő előrehaladás ellenőrzése a korábban rögzített monitoring terv alapján történjen. Az átláthatóság érdekében a korábban meghatározott indikátor csomagokat használjuk, és a monitoring és értékelő rendszert egy külsős, semleges szervezet vezesse a semlegességet garantálva.

## **11. Visszacsatolás, tanulságok levonása**

### 11.1 Rendszeres frissítés, naprakész terv

Az értékelés eredményeket rendszeresen szükséges visszacsatolni a folyamatba a folyamat és a megvalósítás optimalizálásának érdekében. A megfelelő rugalmasság a terv aktualizálásához szükséges, mivel így lehet figyelembe venni az új és aktuális környezetet, valamint az új fejlesztéseket. Ehhez szükséges folyamatosan azonosítani azokat a területeket, ahol a célok nem valósultak meg, illetve azokat az új fejlesztéseket, amelyek a tervet elavulttá tehetik. Ezek ismeretében fontos, hogy elvégezzük a megfelelő korrekciókat a kulcsszereplők egyetértésével, majd a módosított tervet fogadtassuk el politikai szinten újra. (Fontos, hogy ezeket a frissítéseket legalább 5-7 évente tegyük meg.)

### 11.2 A célok elérésének vizsgálata – a siker- és kudarctényezők megértése

A fenntartható városi mobilitás tervezés teljesítményének felülvizsgálata azt jelenti, hogy értékeljük mind tágasabb értelemben vett hatásait a városi közlekedésre és mobilitásra, mind a jövőkép eléréséhez való hozzájárulását (a tervezési folyamat hatékonyságát, hogy maga határozza meg a terv fejlesztésének sikerességét). Ehhez szükséges, hogy elemezzük a tervezési folyamatot, a tervet és a megvalósítást is, mind a sikereket, mind a hibákat is. Elegendő számú eredménnyel a kezünkben értékeljük a teljes folyamatot és a megvalósított intézkedések hatásait. Vegyük számba a siker- és a kudarctényezőket és készítsünk listát azokról a célokról, amiket nem értünk el, de továbbra is napirenden tartjuk.

A vizsgálatot dokumentáljuk és osszuk meg a tervező csoporttal, valamint a kulcsszereplőkkel, majd ezt felhasználva fejlesszük tovább a stratégiánkat.

### 11.3 A következő tervciklus új kihívásainak rögzítése

Mielőtt a következő generációs SUMP tervezésébe belefognánk, vizsgáljuk felül a korábbi vizsgálatokat az új kihívások tükrében. Ez segíti a tervezési folyamat optimalizálását, valamint az intézkedések megválasztását a jövőben. Azonosítsuk az új kihívásokat, amelyek a megvalósítás közben alakultak ki (például kulcs szereplőkkel való megbeszélések és adatelemzés útján).

## ***4. Mérföldkő: Záró hatáselemzés elkészítése***