

2020
CIVITAS
Cleaner and better transport in cities



SZABVÁNYOK EGY SUMP
CSELEKVÉSI TERV
FEJLESZTÉSÉHEZ

SUMP CSELEKVÉSI TERV



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

SZABVÁNYOK EGY **SUMP CSELEKVÉSI TERV** FEJLESZTÉSÉHEZ

IMPRESSZUM

Téma

A CIVITAS SUMPs-Up (Fenntartható városi mobilitás terv) az Európai Unió Horizon 2020 Kutatási és Innovációs Cselekvési Program keretében, a 690669 számú támogatási megállapodás alapján támogatott 42 hónap időtartamú projekt. Európa szerte együttműködik a tervezéssel foglalkozó hatóságokkal a fenntartható városi mobilitást szolgáló tervezési és megvalósítási folyamatok felgyorsítása és a tisztább és jobb városi közlekedés megteremtése érdekében.

Kiadó

ICLEI - Local Governments for Sustainability, European Secretariat (Helyi önkormányzatok a fenntarthatóságért, Európai titkárság) Freiburg, Németország.

Szerző

Caroline Mattsson (Trivector)

Közreműködők

Hanna Wennberg (Trivector)

Bíráló

Thorsten Koska (Wuppertal Institute)

Szerkesztő

Matthew Bach (ICLEI Europe)

Szerkezet

Stephan Köhler (ICLEI Europe)

Kapcsolatok

SUMPs-Up Projekt koordinátor
Ana Drăguțescu (ICLEI Europe)
ana.dragutescu@iclei.org
Projekt terjesztési koordinátor
Richard Adams (ICLEI Europe)
richard.adams@iclei.org

Köszönetnyilvánítás

Ez a kiadvány a SUMPs-Up projektben részt vevő szervezetek hozzájárulásának köszönhetően jött létre, melyek mindegyikét elismerés illeti az értékes közreműködésért.

Korlátozott felelősségi nyilatkozat

A kiadványban kifejtett nézetekért kizárólagosan a szerzők felelősek és nem feltétlenül tükrözik az Európai Bizottság nézőpontját.

Szerzői jog

A kiadványban szereplő valamennyi ábra a megadott szervezet, illetve személy tulajdonát képezi. A kiadvány tartalmáról másodpéldány készíthető és forrásként felhasználható, de a CIVITAS Kezdeményezésnek kell tulajdonítani.

2018. január



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu



twitter.com/CIVITAS_SUMPUp



www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up



TARTALOMJEGYZÉK

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	4
2. BEVEZETSÉS EGY CSELEKVÉSI TERVBÉ	5
3. CSELEKVÉSI TERV TARTALMA	6
3.1 1. LÉPÉS: INTÉZKEDÉSEK ÉS INTÉZKEDÉS CSOMAGOK MEGHATÁROZÁSA	6
3.2 2. LÉPÉS: A CSELEKVÉSI TEV IDŐKERETÉNEK MEGHATÁROZÁSA ÉS EGY PROGRAM KOORDINÁTOR KIJELÖLÉSE	7
3.3 3. LÉPÉS: AZ INTÉZKEDÉSEK ÉS INTÉZKEDÉS CSOMAGOK HOZZÁADÁSA	8
3.4 4. LÉPÉS: INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉS ÉS HATÁSVIZSGÁLAT	8
3.5 5. LÉPÉS: AZ INTÉZKEDÉSEK ÉS AZ INTÉZKEDÉS CSOMAGOK KÖZÖTTI KAPCSOLATOK	11
3.6 6. LÉPÉS: VÉGREHAJTÁSI TERV	11
4. A 3. LÉPÉS RÉSZLETES LEÍRÁSA:	
AZ INTÉZKEDÉSEK ÉS INTÉZKEDÉS CSOMAGOK HOZZÁADÁSA	12
4.1 INTÉZKEDÉSEK ÉS INTÉZKEDÉS CSOMAGOK LEÍRÁSA	12
4.2 CSATLAKOZÁS A SUMP JÖVŐKÉPHEZ ÉS CÉLOKHOZ	12
4.3 FELELŐSSÉG A VÉGREHAJTÁSÉRT	12
4.4 VÉGREHAJTÁS IDŐTARTAMA	12
4.5 FINANSZÍROZÁSI FORRÁSOK	12
4.6 ELLENŐRZÉSI ÉS ÉRTÉKELÉSI MUTATÓK	15
4.7 TÁBLÁZAT AZ INTÉZKEDÉSEK JELLEMZŐIVEL	18
5. A 6. LÉPÉS RÉSZLETES LEÍRÁSA: VÉGREHAJTÁSI TERV	21
5.1 EGY INTÉZKEDÉS TEVÉKENYSÉGEI	21
5.2 SZÜKSÉGES FORRÁSOK	21
5.3 AZ INTÉZKEDÉS KÖLTSÉGEI	21
5.4 AZ ÉRDEKELTEK BEVONÁSA	21
6. SUMPS-UP VÁROSI PARTNEREK TANÁCSAI	24
7. I. MELLÉKLET: SUMP CSELEKVÉSI TERV SABLON	25
8. II MELLÉKLET: VÉGREHAJTÁSI TERV SABLON	26
9. III. MELLÉKLET: SUMPS-UP VÁROSI PARTNEREK JELENTÉSEI	27

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Ez a kézikönyv olyan várostervezőknek készült, akik cselekvési tervet fejlesztenek Fenntartható városi mobilitás tervekhez. Ez a SUMP Útmutató specifikációja, különösen a 3. fázishoz: A terv kidolgozása. Az Útmutató a D3.1 Kézikönyvben leírt intézkedések és intézkedés csomagok SUMP-ba történő integrálására vonatkozó intézkedések és intézkedés csomagok kiválasztásán alapul, és az EU által finanszírozott CIVITAS SUMPs-Up projekt keretében kerül kidolgozásra.

A kiválasztott intézkedések listájának jóváhagyását követően a következő lépés a Cselekvési terv kidolgozása. A Cselekvési terv annak tisztázása, hogy mi módon valósítják majd meg a SUMP célkitűzéseit. A D3.1 várostervezőt biztosít, támogatással, hogy hogyan történjen az intézkedések kiválasztása. Ebben a kézikönyvben a várostervezők támogatást kapnak arra, hogyan kell leírni az intézkedéseket, és útmutatást kell adni az intézkedések végrehajtásra történő előkészítésének módjáról. A bevezetés sikeres végrehajtása érdekében a Cselekvési terv fejlesztését két lépésben kell megvalósítani:

(1) **Cselekvési terv:** A SUMP-nak megfelelő intézkedések és intézkedés csomagok általános leírását, a terv időbeli ütemezését és a felelősség meghatározását, valamint hatásvizsgálatot és az intézkedések közötti kapcsolatokat foglalja magába.

(2) **Végrehajtási terv:** A következő évben megvalósításra kész intézkedések és feladatok részletes leírását tartalmazza.

Kövesse az alábbi hat lépést a Cselekvési terv kidolgozásához és álljon készen az intézkedések végrehajtására. Az 1-5. lépés az első rész, a Cselekvési terv kidolgozására vonatkozik, a 6. lépés pedig a Végrehajtási terv kidolgozására.

1. lépés:

Intézkedések és intézkedés csomagok meghatározása.

2. lépés:

A Cselekvési terv idő keret meghatározása és program koordinátor kijelölése.

3. lépés:

Az intézkedések és intézkedés csomagok jellemzőinek hozzáadása.

4. lépés:

Az intézkedések hatásvizsgálata és értékelése.

5. lépés:

Az intézkedések és intézkedés csomagok közötti kapcsolatok.

6. lépés:

Végrehajtási terv kidolgozása.

Az intézkedések és intézkedés csomagok leírásának helytálló és lényeges jellemzőket kell tartalmaznia. Ennek célja az intézkedések fontossági sorrendbe állításának egyszerűsítése, az intézkedések közötti kapcsolatok megtalálása és a hatások felmérése, amelyek mindegyike hasznos a terv végrehajtásához. A Cselekvési tervhez a következő jellemzők megadása ajánlott:

- Az intézkedések és intézkedés csomagok leírása
- Kapcsolódás a SUMP jövőképhez és célokhoz
- Felelősség a végrehajtásért
- Megvalósítás időtartama
- Finanszírozási források
- Ellenőrzési és értékelési mutatók

A Cselekvési tervhez javasolt néhány további jellemző:

- Egy intézkedésen belüli tevékenységek
- Szükséges források
- Az intézkedés / tevékenység költsége
- Az érdekeltek bevonása

2. BEVEZETSÉS EGY CSELEKVÉSI TERVBÉ

Ez az útmutató dokumentum SUMP Cselekvési terv kidolgozását tervező helyi hatóságok részére készült. Célja útmutatást adni a városoknak arra, hogy miként jussanak el az intézkedések és intézkedés csomagok azonosításától azok megvalósításáig.

A Cselekvési terv megadja, hogy hogyan lehet elérni a SUMP célkitűzéseit, és a teljes SUMP lényeges alkotórésze. Annak értelmezése, hogy mi is a Cselekvési terv, és hogy mennyire kell részletesnek lennie, nagymértékben eltérhet az egyes önkormányzatok esetében. Az előfeltételek, problémák és méret is befolyásolja a terv szerkezetét és tartalmát, csakúgy, mint a végrehajtási munkamenet. Ez a kézikönyv egy olyan módszert javasol a Cselekvési terv kidolgozására, amely a legtöbb városban alkalmazható; elsősorban az induló városokra, de hasznos az olyan városok esetében is, amelyek már tapasztaltabbak a SUMP fejlesztésben.

Ez az útmutató elsősorban a kezdő városoknak szól, amelyek még nem rendelkeznek sok tapasztalattal a SUMP folyamatokban. Ez szorosan kapcsolódik az intézkedések és intézkedés csomagok kiválasztásához, aminek leírását a D3.1 Kézikönyv tartalmazza, az intézkedések és a intézkedés csomagok SUMP-ba történő integrálására vonatkozóan. Ezt az irányítást követve az Útmutató segíti a városokat a javasolt intézkedések és intézkedés csomagok jellemzőinek meghatározásában, abban, hogy ezek valóságosak és megvalósíthatóak legyenek, és hogy így megtegyék az első lépéseket a végrehajtás felé. Az Útmutató más városokból vett példák bemutatásával illusztrált leírást ad a Cselekvési terv kidolgozása érdekében megteendő lépésekről, és egy Cselekvési terv sablont is tartalmaz.

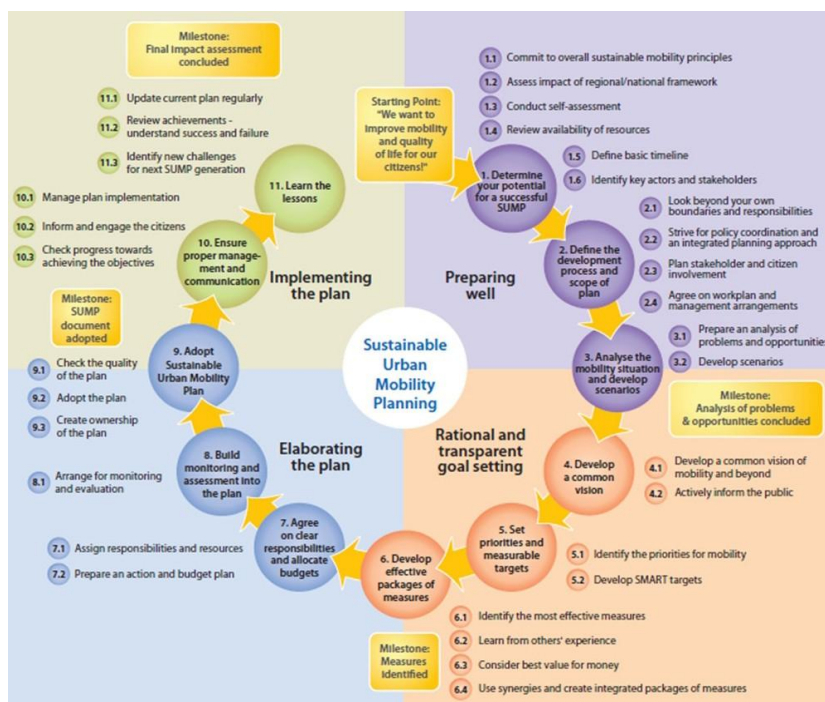
Ez az Útmutató a SUMP-Úp projekt terméke, és a SUMP folyamat szisztematizálása érdekében célja, a SUMP folyamat leghatékonyabb tervezési eszközeinek és módszereinek meghatározása, valamint útmutatás a magas színvonalú, hatékony és hatásos SUMP fejlesztéshez szükséges kulcsfontosságú tématerületeken. A témával kapcsolatos általános folyamat további leírása a SUMP Útmutatókban található meg: www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines.

3. Fázis: A terv kidolgozása, habár nem nagyon kidolgozott a SUMP Útmutatókban. Ezen Útmutató célja részletesebb és könnyebben követhető leírás biztosítása ehhez a fázishoz, különösen a 7. lépéshez: *Egyértelmű felelősség meghatározás és költségvetés hozzárendelése*. Egy kissé tágabb perspektívát ad még a *Hatékony intézkedés csomagok kidolgozása* (6. lépés) és az *Ellenőrzés és értékelés tervbe építése* (8. lépés) első lépéseire vonatkozóan is.

Az Útmutató fejlesztése a következők alapján történt: SUMP-Úp város partnerekkel folytatott interjúk, az Eltis adatbázisból származó meglévő SUMP Cselekvési tervek felhasználásával végzett elméleti kutatás, EU által finanszírozott korábbi projektek, valamint a SUMP-Úp munkatársaktól és partnerektől kapott tanácsok. Az interjúk középpontjában a városok SUMP Cselekvési terveinek kidolgozása során szerzett tapasztalatai és az intézkedések végrehajtását megelőzően igényelt támogatás állt.

1. Ábra: A Fenntartható városi mobilitás terv tervezési ciklusa

Forrás: SUMP Guidelines www.eltis.org/guidelines/sump-



1 A CIVITAS SUMP-Úp 2016- 2020 egy Európai Uniósi finanszírozású projekt, amely európai városokat, kutatókat, egyetemeket, környezetvédelmi szervezeteket, klímaintézeteket, közlekedési tanácsadókat és mobilitási szakértőket kapcsol össze egy egyedülálló kezdeményezés keretében, melynek célja a városok támogatása a tisztább és fenntartható közlekedési megoldások bevezetésében. A cél: Lehetővé tenni, hogy a mobilitás tervezési hatóságok Európa-szerte az egész Európára kiterjedő stratégiai tervezési megközelítésként alkalmazzák a SUMP-ot, különösen azokban az országokban, ahol a bevezetés alacsony szintű és a közlekedés negatív hatásai súlyosak.

3. EGY CSELEKVÉSI TERV TARTALMA

Az Útmutató a Cselekvési terv két részre bontását javasolja:

(1) Cselekvési terv: A SUMP-nak megfelelő intézkedések és intézkedés csomagok általános leírását, a terv időbeli ütemezését és a felelősség meghatározását, valamint hatásvizsgálatot és az intézkedések közötti kapcsolatokat foglalja magába.

(2) Végrehajtási terv: A következő évben megvalósításra kész intézkedések és feladatok részletes leírását tartalmazza.

Az alábbiakban hat lépés leírása található a Cselekvési terv kidolgozásához és az intézkedések végrehajtására történő felkészüléshez. Az 1-5. lépés az első rész, a Cselekvési terv kidolgozására vonatkozik, a 6. lépés pedig a Végrehajtási terv kidolgozására.

1. lépés:

Intézkedések és intézkedés csomagok meghatározása (3.1) [\(chapter 3.1\)](#)

2. lépés:

A Cselekvési terv idő keret meghatározása és program koordinátor kijelölése. (3.2)

3. lépés:

Intézkedések és intézkedés csomag jellemzők hozzáadása. (3.3) [\(chapter](#)

4. lépés:

Az intézkedések hatásvizsgálata és értékelése. (3.4)

5. lépés:

Az intézkedések és intézkedés csomagok közötti kapcsolatok (3.5) azonosítása.

6. lépés:

Végrehajtási terv kidolgozása (3.6)

3.1 1.lépés: Intézkedések és intézkedés csomagok meghatározása

A Cselekvési terv kidolgozásának első lépése a Cselekvési tervben leírandó megfelelő intézkedések és intézkedés csomagok meghatározása. Az intézkedések és az intézkedés csomagok a Cselekvési terv magját és alapját képezik. Függetlenül attól, hogy a város induló város, vagy a fenntartható mobilitás tervezése terén már tapasztaltabb, az intézkedések nélkül egyszerűen nincs tartalom a Cselekvési tervben.

A D3.1 Kézikönyv az intézkedések és az intézkedés csomagok SUMP Start-ba, vagy SUMP Tovább lépésbe történő integrálására vonatkozóan tartalmaz javasolt módszereket; a város SUMP jövőképeinek és céljainak eléréséhez legmegfelelőbb és költséghatékonyabb intézkedések azonosítására.

2. Ábra: Intézkedés kiválasztásra javasolt módszer a SUMP fejlesztésben kezdő város részére.

Forrás: D3.1 Kézikönyv az intézkedések és intézkedés csomagok egy SUMP Start projekt keretében történő integrálására

Négy lépés intézkedések integrálására egy induló város részére

1. A kiinduló helyzet: a már megvalósított intézkedések és a városi közlekedési rendszer mai állapotának áttekintésével.

2. Intézkedés lista: a fenntarthatóbb várostervezés, prioritást élvező kihívások kezelése; város jövőkép megvalósítása és a célkitűzések elérése érdekében

3. Az intézkedések minősítési rendszer szerinti értékelése, a városban megvalósítható és hatékony intézkedések

4. Kiválasztott intézkedés leírás, jóváhagyás elnyerése

A következő fejezetek magyarázatot adnak arra, hogy hogyan végezhető ez el, valamint a Cselekvési terv ajánlott tartalmát is megadják. Városok példái találhatóak még ösztönzésként, valamint leírások és linkek elérhető eszközökhöz.

3.2 2. lépés: A Cselekvési terv időkeretének meghatározása és program koordinátor kijelölése

Amint az intézkedések és intézkedés csomagok véglegesek és a döntéshozók jóváhagyása is megvan, eljött a Cselekvési terv időkeretére szóló döntés ideje, azaz, hogy mennyi ideig legyen érvényes a Cselekvési terv és milyen gyakorisággal kell felülvizsgálni.

Míg a SUMP-nak hosszú távú stratégiai Fenntartható városi mobilitás tervnek kell lennie, a Cselekvési terv időtartamát körülbelül öt évre kell korlátozni. Öt évet követően ajánlatos jelentős felülvizsgálatot tartani; még mindig a SUMP jövőkép és célkitűzések alapján. Ajánlatos a két évente történő kisebb felülvizsgálat, hogy az intézkedések érvényességének ellenőrzése megtörténjen. Hozzá kell igazítani a helyi körülményekhez, mint például a politikai jogalkotás, vagy a Cselekvési tervet befolyásoló szabályozási folyamatok, tervezési tevékenységek.

A javasolt időkeret célja, hogy a Cselekvési terv kellő részletességű iránymutatást adjon az intézkedések végrehajtásához, de ugyanakkor elegendő rugalmasságot biztosítson a jövőbeni társadalmi, technológiai vagy a közlekedési rendszerben bekövetkező változások kezeléséhez. Új és jobb intézkedések állhatnak rendelkezésre, amelyek jobban kezelhetik a várost érintő konkrét kihívásokat, vagy új ismeretek tehetnek egy intézkedést elavulttá. A rövidebb felülvizsgálati periódus növeli annak valószínűségét, hogy a legmegfelelőbb intézkedések kerülnek bevezetésre. A cselekvési terv időkeret meghatározásának másik módja, hogy összekapcsolja azt a városban végbemenő jelentős változással, pl. nagy építési munkálatok, amelyek befolyásolják a város mobilitását, vagy a közlekedési rendszer jelentős változása, mint például egy új villamos vonal megnyitása vagy a torlódási díjak bevezetése. Ez esetben a Cselekvési tervet úgy lehet meghatározni, hogy „a változást megelőzően, alatt, illetve utána” végzendő tevékenységek.

A végrehajtás zavartalanabbá és következetesebbé tétele érdekében erősen javasolt, a Cselekvési tervhez egy program menedzsert, vagy koordinátort kijelölni. A koordinátor lehet ugyanaz az osztály, vagy részleg, mint a teljes SUMP-hoz, vagy egy attól eltérő. Ez a program menedzser lesz felelős az intézkedések és az intézkedés csomagok koordinálásáért, a végrehajtás nyomon követéséért és az értékelésért.

A városi partnerek tapasztalatai azt mutatják, hogy nagyobb sikereket értek volna el egy olyan hivatalos koordinátorral, aki meghatalmazással rendelkezik a Cselekvési terv célkitűzéseinek teljesítésére. Tanácsos a szerepet a mobilitással foglalkozó osztályhoz, vagy részleghez hozzárendelni.

A koordinátor kijelölése segít abban is, hogy a Cselekvési terv felülvizsgálata esetén, vagy egy új stratégia kidolgozásakor folytatódjon az intézkedések végrehajtása. A koordinátor átfogó megközelítést alkalmaz majd a megvalósított intézkedésekhez, valamint azok költséghatékonyságára és eredményeire, mindezek pedig értékes információt adnak a város mobilitási rendszerének továbbfejlesztéséhez.

1. VÁROSI ESET

Birmingham Csatlakozott – A jövőkép megvalósítása

A Birmingham Mobilitás cselekvési terv (BMAP) 20 éves jövőképet rajzolt fel. Nagy vonalakban ugyanazt az idővonalat követi, mint a Birmingham Fejlesztési Terv, ami a népességet, lakhatási és gazdasági igényeket tervezi 2031-ig terjedően. Habár a BMAP hosszabb távú kitekintést is ad. A BMAP keretében konzultációkat, megbeszéléseket tartottak arról, hogy miként érhető el a közlekedési infrastruktúra finanszírozásának biztosítása. A végső Fehér könyv meghatározza a prioritásokat, hogy amikor az új finanszírozási források elérhetővé válnak, gyorsan tudjanak reagálni. A BMAP összhangban van a körülbelül 3-4 évre szóló költségvetési tervezéssel.

A stratégia nem rögzített a teljes 20 éves időtartamra, de elvárás az öt évenkénti felülvizsgálat. Ez rugalmasságot biztosít Birmingham-nek és biztosítja, hogy a BMAP élvezze ennek előnyeit:

- felemelkedő technológiák, melyek javíthatnak a terven vagy csökkenthetik a költségeket;
- a városi, regionális és nemzeti prioritások felülvizsgálata;
- lehetőségek előtérbe kerülése a fejlesztési tevékenység csúcspontjai miatt; és
- Új, vagy megváltozó finanszírozási lehetőségek.

Forrás: *BMAP Green Paper Summary* (Zöld könyv összefoglalás), 2013

www.birmingham.gov.uk/downloads/file/4209/bmap_green_paper_summary

2. VÁROSI ESET

Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Budapest, Magyarország

A Budapesti Közlekedési Központ Budapest mobilitás menedzser szervezete. A BKK felelős a Balázs Mór Terv (BMT), Budapest első SUMP alapú közlekedés fejlesztési stratégiájának a végrehajtásáért. A BKK az önkormányzat tulajdonában van, és a Budapesti Közgyűlés döntése alapján felelős a stratégiai tervezésért, az előkészítő munkáért és a projekt végrehajtásáért. Az intézkedések végrehajtása különböző projekteknél történik, amelyeket a BKK projektmenedzsment keret szervezete koordinál. A BMT intézkedésekhez és az intézkedési csomagokhoz nincs külön, kijelölt koordinátor. Az intézkedéseket támogató projektek kiválasztása projekt kiértékelő folyamat keretében történik. Az értékelési folyamat után a BKK különböző forgatókönyveket hoz létre a kiválasztott projektekből, így a Budapesti Közgyűlés kiválaszthatja a megvalósítandó forgatókönyvet.

3.3 3. lépés: Az intézkedések és intézkedés csomagok jellemzőinek hozzáadása

A 3. lépésben itt az idő az intézkedés és intézkedés csomag jellemzők további leírására. Ennek célja az intézkedések fontossági sorrendbe történő rendezésének egyszerűsítése, a hatások felmérése, valamint az intézkedések közötti kapcsolatok azonosítása, majd a végrehajtás sorrendjének meghatározása. Az intézkedés kiválasztási kézikönyvekben az intézkedések és az intézkedés csomagok általánosan ismertetésre kerültek, hogy áttekintést adjanak arról, mit kell tenni. Itt további jellemzők hozzáadása következik, úgy mint:

- Az intézkedések és intézkedés csomagok leírása
- Kapcsolódás a SUMP jövőképhez és célokhoz
- Felelősség a végrehajtásért
- Megvalósítás időtartama
- Finanszírozási források
- Ellenőrzési és értékelési mutatók

A jellemzők további leírása a 4. Fejezetben található.

3.4 4. lépés: Az intézkedések hatásvizsgálata és értékelése

A 4. lépést az 5. lépéssel együtt kell végrehajtani. Ebben a szakaszban ajánlott egy hatásvizsgálat; vagyis, hogy miként járulnak hozzá az intézkedések a SUMP célkitűzések eléréséhez? A hatásvizsgálat ugyanolyan egyszerű vagy bonyolult lehet, mint amennyire szükséges, és számos eszköz került kifejlesztésre különféle felhasználásra. Javasolt először egy egyszerű megközelítéssel kezdeni, felmérni, hogy hogyan járulnak hozzá az intézkedések és az intézkedés csomagok a SUMP jövőképhez és célkitűzéseihez. Az értékelésnek az intézkedés prioritásának megállapításával kell végződnie. Lásd az 1. Táblázatot alább. Erősen ajánlott a hatásvizsgálatot egy munkamegbeszélés keretében megszervezni; különböző ismertekkel és felelősségi körökkel rendelkező érdekeltelk összehívásával.

Másik feltehető kérdés; mi várható, ha az intézkedés megvalósításra kerül és mi, ha nem? Ez a kérdés olyan forgatókönyv alapú értékeléshez vezet, amelyben a várható eredményt értékelik. A legegyszerűbb értékelés annak megvizsgálása, hogy mi fog történni, ha egy adott intézkedés végrehajtásra kerül, vagy mi, ha nem. Lásd az 1. Táblázat példáját, és a San Sebastian és Malmö Városi esetet; inspiráció céljából.

Ez a lépés fontos a Cselekvési terv jóváhagyatásához és a SUMP jövőképhez és céljaihoz, valamint a város egyéb stratégiai dokumentumaihoz való igazításához. A cél az intézkedések fontossági sorrendbe állítása, hogy az intézkedések és az intézkedés csomagok végrehajtása könnyebben menjen. A D3.1 Kézikönyv az intézkedések és az intézkedés csomagok SUMP Start-ba történő integrálásáról 4. lépésében megvalósíthatósági értékelést végeztek, és néhány költség-haszon információt gyűjtöttek össze. Ez az információ nagyon hasznos ebben a szakaszban.

Többféle eszköz áll rendelkezésre az értékelések és hatásvizsgálatok támogatására. Az 1. Szövegdozban található a Városi csomópontok értékelési eszköz leírása. További példák találhatóak a CIVITAS eszköz készletben: <http://civitas.eu/tool-inventory>.

Ebben a szakaszban általában túl korai lenne felmérni az intézkedés vagy az intézkedés csomag költségeit; ajánlott a 6. lépésben megtenni: Végrehajtási terv kidolgozása. Egy nagyon általános Cselekvési terv költségbecslést azonban lehet készíteni. Birmingham város SUMPs-Up partnere javasol egy korai általános költségbecslést, ami a Cselekvési terv értékének megismerésére szolgál, és bemeneti adatként hozzájárul az intézkedések értékeléséhez és a fontossági sorrend meghatározásához. Nagyon általános költségbecslést javasolnak, éppen csak egy kerek számot a tervhez.

1. Táblázat: Példa az intézkedések és az intézkedés csomagok hatásvizsgálatára, valamint az intézkedés várható kimenetelének indoklására. Értékelési skála: -2, 0, 2; -2 = az intézkedés egyértelmű kockázatot jelent a cél elérésére; 0 = az intézkedés semleges hatást gyakorol a célra; 2 = az intézkedés egyértelműen hozzájárul a cél

INTÉZKEDÉS / CSOMAG	SUMP JÖVŐKÉP ÉS CÉLOK				PRIORITÁSI SZINT (SUMP JÖVŐKÉP ÖSSZEFOGLALÁS)	VÁRT EREDMÉNY	
	Forgalom biztonság javítás	Gyalogos kerékpár tömegközlekedés forgalomnövekedés	Magángk. forgalom csökkenés			az intézkedés megvalósul	az intézkedés nem valósul meg
Elkülönített kerékpár létesítmények	2	2	1	5 2+2+1	Jobb infrastruktúra a kerékpárosoknak. Több ember használja a kerékpárt a napi utakra.	Nem javul a kerékpáros helyzet. A legjobb forgatókönyv szerint nem csökken a kerékpárt használók száma.	
Mobilitás menedzsment terv fejlesztése	0	2	2	4 0+2+2	Váltás a fenntartható közlekedés nagyobb mérvű használatára a napi utazásban. A meglévő infrastruktúra nagyobb mérvű használatára fenntartható módon.	Szokásos üzletmenet a közlekedési mód megoszlásban. Nincs növekedés a fenntartható módok használatában.	
Kiemelt utak gyalogos átkelőhelyeinek fejlesztése	2	2	0	4 2+2+0	Megnövelt biztonság és védelem a gyalogosoknak. Több ember gyalogol naponta.	Fennálló állapot a gyalogos sérülések számában. Az alacsony szintűnek érzékelt biztonság kevesebb gyaloglót eredményezhet.	
..							

1. Szövegdox: "Városi csomópontok" értékelési eszköz

Az alkalmazható értékelési eszközök egyik példája az Urban Nodes (Városi csomópontok) értékelési eszköz. Az "Urban Nodes assessment tool" (Városi csomópontok értékelési eszköz)t az Urban Nodes within the TEN-T policy (Városi csomópontok a TEN-T politika) című tanulmányban fejlesztették ki. Eredetileg Hollandiában fejlesztették és tesztelték; a holland nemzeti közlekedési politika hatásának értékelésére. A városi csomópont olyan városi terület, ahol a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) közlekedési infrastruktúrája kapcsolódik az infrastruktúra más részeihez, valamint a regionális és helyi forgalom infrastruktúrájához.

Az eszköz azzal a céllal kerüli kifejtésre, hogy alkalmazásával az érdekeltek bevonásával értékelni, összehasonlítani és fontossági sorba rendezni lehessen a hozzáférhetőséggel és egyéb magas szintű politikai célkitűzésekkel kapcsolatos intézkedéseket. Erőssége, hogy két általánosan alkalmazott megközelítést (MCA, Több kritérium elemzés és CBA, Költség-haszon elemzés) ötvöztet, hogy értékelje egy intézkedés összes hatását (mind mennyiségi, mind minőségi). Továbbá alkalmazható a kemény és a lágy intézkedésekre, és elvben alkalmazható helyi szintű projektekre is. Az eszköz használatához szükséges az érdekeltek értékelési információja és az intézkedés költsége.

Az eszköz, információ és web konferencia tanfolyamok itt találhatóak:

www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3, 3. egység.

ID	Intézkedés	Kategóriák	Accessibility	Safety	Environment	Perception/Strategy	Interaction	Cost	MCA Eredmények	Rangsor
			30	15	10	5	5	35		
PT1	Upgrade the main railway station in Ljubljana	Improvement of inter-modal points	7	1	10	10	10	9	5	2
IM1	Construction of substitute cargo by-pass line/ Bypass	Development of the transport network	1	5	6	7	10	1	3	4
IM2	Introduction of HSR yellow lanes to ensure priority	Extension of public transport lines	10	10	1	4	1	10	5	1
RN1	A new transport and logistics terminal at : short	Improve the efficiency of urban logistics.	4	1	1	1	6	9	5	3

Példa a "Városi csomópontok eszköz"-ből.

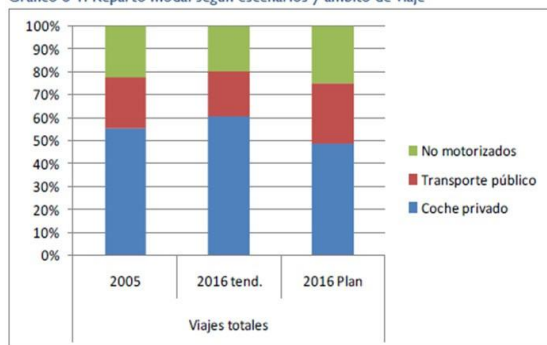
Forrás: www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3

3. VÁROSI ESET

SUMP forgatókönyvek – Donostia-San Sebastian, Spanyolország

San Sebastianban a városi mobilitási terv hatásvizsgálata két forgatókönyv alapján készül, amelyeket a jelenlegi helyzethez hasonlítanak. A két forgatókönyv a 2005-ös alapvonalától számított 10 év utáni helyzetet mutatja be; ha a városi mobilitási terv intézkedéseit végrehajtják, illetve, ha nem hajtják végre. A városi mobilitási terv megvalósítása nélküli forgatókönyv szimulálja a jelenlegi mobilitási trendek folytonosságát, míg a végrehajtott intézkedésekkel kapcsolatos forgatókönyv mutatja a terv hatásait. A közlekedési mód megoszlást mutató diagram látható alább.

Gráfico 8-1: Reparto modal según escenarios y ámbito de viaje



San Sebastian teljes közlekedése, nem motorizált módokon (zöld), tömegközlekedéssel (piros) és személyautókkal (kék), így oszlik meg a három forgatókönyv esetében: jelenlegi helyzet (2005), nem végrehajtott intézkedések (2016 tendencia) és végrehajtott intézkedések (2016-os terv).

Forrás: *PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DONOSTIA MOVILIDAD 2008-2024.*

4. VÁROSI ESET

Hatásvizsgálat - Malmö, Svédország

Malmö kvalitatív hatásvizsgálatot végzett arról, hogy a közlekedési és mobilitási tervük (TROMP) hogyan járul hozzá az önkormányzati stratégiákhoz és programokhoz (pl. Átfogó terv, Malmö zöld és kék környezetének terve, a Kiaknázási stratégia, a Gyalogos program, a Kerékpár program, az Energia stratégia, regionális stratégiák és tervek, valamint a Svéd közlekedési politika és nemzeti célja, és más stratégiák). Megállapítást nyert, hogy a TROMP programok és intézkedések igen nagymértékben teljesítik vagy támogatják és erősítik ezeket a stratégiákat és terveket.

Ezenkívül az értékelés a közlekedési és mobilitási terv következményeinek elemzését tartalmazza a három fenntarthatósági szempontra vonatkozóan,

- Környezetvédelmi következmények
- Társadalmi következmények
- Gazdasági következmények a társadalom és az önkormányzat tekintetében

Ajánlásokat tartalmaz arra vonatkozóan, hogy lehet valóság egy még fenntarthatóbb Malmö. Végül, az "alternatíva nulla" következményeit értékelték egy olyan modális felosztás alapján, amely 2013 óta nem változott, sem a lakosság városon belüli utazásai, sem a régió egész területén történő utazás szempontjából.

Forrás: *Fenntartható városi mobilitás tervezés – Még elérhetőbb Malmö létre hozása*
http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf,
 politikailag elfogadott 2016 március.

3.5 5. lépés: Az intézkedések és intézkedés csomagok közötti kapcsolatok

Az intézkedések egymástól függenek, és a közöttük lévő kapcsolatok, valamint a közlekedési rendszert befolyásoló külső tényezők közötti kapcsolatok felismerése esetén sokkal nagyobb hatás érhető el. A hatásvizsgálat előrelépést jelent a prioritások kialakítása felé, és így az intézkedések és az intézkedés csomagok közötti kapcsolatok megtalálása is (5. lépés).

Az intézkedések többféleképpen állnak kapcsolatban egymással: időzítés, földrajz, finanszírozási forrás stb. A kapcsolatok megtalálása révén sok megtakarítás érhető el; az emberi és pénzügyi erőforrások tekintetében, és növeli a Cselekvési terv hatásait. A „hatás kapcsolatokat” is figyelembe kell venni. Például a Kerékpárral az iskolába programok támogatásának csak akkor van értelme, ha jó kerékpár infrastruktúra áll rendelkezésre.

A kapcsolatok mérlegelése során szem előtt kell tartani, hogy minden várost a saját feltételei és körülményei befolyásolnak. Használja az 1. Táblázatban összegyűjtött információt intézkedés csomagok létre hozására; pl. „Időzítés csomagok”, „finanszírozási csomagok”. Adja hozzá a kritikus külső projekteket, amelyek valószínűleg hatást gyakorolnak a város közlekedésére. Ezek lehetnek nagyobb építési munkálatok, valamint a közlekedési rendszer jelentős változásai is, mint például egy új villamos vonal megnyitása, vagy a torlódási díjak bevezetése. A létrejövő kapcsolatot ez után pl. abban az értelemben lehetne meghatározni, hogy „ a villamos vonal megnyitása előtt” , vagy „végrehajtás, amikor a híd építése megkezdődik”.

3.6 6. lépés: Végrehajtási terv kidolgozása

A fent leírt lépések (1-5) mind az „Általános cselekvési terv” kidolgozására vonatkoznak. A 6. lépés az intézkedések további fejlesztésére összpontosít; hogy végrehajthatók legyenek. A végrehajtás szempontjából kulcsfontosságú egy konkrét megvalósítási terv kidolgozása; a következő évben végzendő tevékenységek pontos leírásával. A megvalósítási terv ajánlott időkerete a következő év, legfeljebb a következő két év, és a cél a kiválasztott intézkedések végrehajtása. Ez azonban változhat a helyi körülményeknek megfelelően, és hozzá kell igazítani az alkalmazott tervezési eljárásokhoz.

A következő évben megvalósítandó intézkedéseket az előző lépésekben kidolgozott fontossági sorrend alapján kell meghatározni és konkretizálni. A Cselekvési terv megelőző szakaszában, az intézkedések kiválasztása és fejlesztése során már sok információ összegyűlt. Mindezek az információk és az intézkedések néhány további jellemzője segítik a beszerzést és az intézkedés végrehajtását. A következő új jellemzőket javasoljuk:

- Egy intézkedésen belüli tevékenységek (Pl. Kutatás és elemzés, tervezés, építés, stb.)
- Szükséges erőforrások (emberi, tudás)
- Intézkedés költség, vagy még jobb, a tevékenység
- Az érdekeltek bevonása

A 5. fejezetben egy végrehajtási terv jellemzői részletesebben kerülnek ismertetésre.

5. VÁROSI ESET

Koordináció és kölcsönhatás különböző projektek és osztályok között – Szófia, Bulgária

A Szófia fejlesztésével kapcsolatos különféle stratégiai dokumentumok kidolgozásában részt vevő valamennyi szervezeti egység, projekt és intézmény koordinációját egy külön szervezet végzi.

1. A „Jövőkép Szófiáért” - célkitűzése: a város leírása, amiben élni akarunk. A jövőkép a várostervezést azzal fogja javítani, hogy a Szófia általános jövőjének megteremtésében részt vevő valamennyi embert és szervezetet már a döntési folyamat legkorábbi időpontjától kezdve bevonja abba: önkormányzatok, nem kormányzati szervezetek, befektetők, kutatók, szakértők és a városlakók. A „Jövőkép Szófiáért” feladata Szófia jelenlegi állapotának elemzése és az érdekeltek közötti fenntartható kölcsönhatás mechanizmusainak kialakítása. A projekt Szófia önkormányzatának kezdeményezése, és 2050-ig alapul szolgál majd a város minden jövőbeli fejlesztési stratégiájához.
2. A „Zöld Szófia” projekt hosszú távú stratégiát dolgoz ki Szófia fenntartható fejlesztésére, valamint a város Európa Zöld Fővárosa címre történő jelölésének előkészítésére.
3. A „Szófia - város az emberekért” egy kísérleti projekt a városközpont közterületeinek felfedezésére és elemzésére; a dán építész és várostervező, Jan Gehl professzor, által kidolgozott módszertan alapján. A projekt végső eredménye egy jelentés lesz, amely elemzéssel és ajánlásokkal szolgál a Szófia központi részén található közterületek fejlesztésére.
4. Szófia Fenntartható városi mobilitás tervének kidolgozására irányuló projekt - a terv fejlesztését jelenleg a Szófia önkormányzata által kiválasztott tanácsadó cég végzi. A projekt célja a 2035-ig terjedő időszakra szóló Fenntartható városi mobilitás terv kidolgozása, valamint a kapcsolódó Cselekvési tervé, a 2020-ig terjedő időszakra.

4. A 3. LÉPÉS RÉSZLETES LEÍRÁSA: AZ INTÉZKEDÉSEK ÉS INTÉZKEDÉS CSOMAGOK JELLEMZŐINEK HOZZÁADÁSA

Ez a fejezet az intézkedések és az intézkedés csomagok javasolt jellemzőinek (Cselekvési terv 3. lépés) továbbfejlesztését mutatja be.

- Az intézkedések és intézkedés csomagok leírása
- Kapcsolódás a SUMP jövőképhez és célokhoz
- Felelősség a végrehajtásért
- Megvalósítás időtartama
- Finanszírozási források
- Ellenőrzési és értékelési mutatók

4.1 Az intézkedések és intézkedés csomagok leírása

Az intézkedés nevén túlmenően hasznos egy rövid leírás megadása. Tartalmaznia kell egy rövid magyarázatot arról, hogy mit kell tenni és miért, a földrajzi összefüggéseket (ha vannak) és a fő célcsoport(ka)t. A leírást általános szinten kell tartani. Lásd a 4.7 pont 2. Táblázatában adott példákat, valamint az alábbi városi eseteket.

4.2 Kapcsolódás a SUMP jövőképhez és célokhoz

Az intézkedés jóváhagyásának megszerzése érdekében az intézkedéseket a SUMP jövőképhez és céljaihoz kell kapcsolni, lásd az intézkedések közötti kapcsolatokat, vagy segítségként az intézkedés csomagok létrehozásához. A legegyszerűbb módszer egy táblázat készítése, és azon intézkedések megjelölése, melyek egy adott cél eléréséhez értéket adnak.

Az értékelés során és az intézkedések prioritásának meghatározásakor segítséget jelent annak körvonalazása, hogy az intézkedés miként járul hozzá a SUMP jövőképhez, vagy hogy melyik SUMP célkitűzés elérését segíti. Ez a gyakorlat annak felülvizsgálatára is jó, hogy az intézkedés fontos-e a város közlekedési rendszere szempontjából.

4.3 Felelősség a végrehajtásért

Döntés szükséges arról, hogy melyik érdekelt fél felelős az egyes intézkedések végrehajtásáért. Egy felelős nélküli feladat valószínűleg nem kerül végrehajtásra. Egyes esetekben, amikor az érdekelt felek hatáskörében és megbízatásában egyértelmű különbségek vannak, az intézkedésért felelős érdekelt fél kijelölése nyilvánvaló. Más esetekben az intézkedés kifejlesztése hatékonyabb lenne másokkal együttműködésben.

Lásd: Intézményi együttműködés - Együttműködés az intézményi partnerekkel a Fenntartható városi mobilitás terv keretében, www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_cooperation_en.pdf, több információ a külső érdekeltekkel történő együttműködésről.

4.4 Megvalósítás időtartama

Az intézkedés végrehajtás határidejének becslése. Anélkül, hogy túl konkrét lenne, az intézkedés indításának és befejezésének időpontját meg kell adni. Hasznos az intézkedés más intézkedésekhez, vagy a városban tervezett fontos változáshoz történő kapcsolása. Például egy a városközpontba vezető új kerékpár utat promóciójának megkezdését megelőzően kell befejezni.

4.5 Finanszírozási források

Az intézkedések másik ajánlott jellemzője a lehetséges finanszírozási források vizsgálata. A finanszírozást gyakran tekintik az intézkedés végrehajtás fő akadályának. A **finanszírozási forrásra vonatkozó elképzelés segíthet az intézkedés jóváhagyásának megszerzésében**, és hasznos lesz a későbbi lépésekhez, például a hatásvizsgálathoz (4. lépés).

Típusos finanszírozási források:

- Helyi adók
- Különböző helyi szakpolitikai területek költségvetése
- Bevételekből történő finanszírozás: jegyekből, parkolási díjakból, torlódási díjakból stb.
- Nemzeti és regionális kormányzati támogatások
- Magánszektor szereplői, fejlesztők, iparág stb.
- Adománygyűjtő tevékenységek, beleértve a szponzorokat
- EU támogatások
- Egyéb források, mint például kötvények, bank kölcsönök és magánberuházás

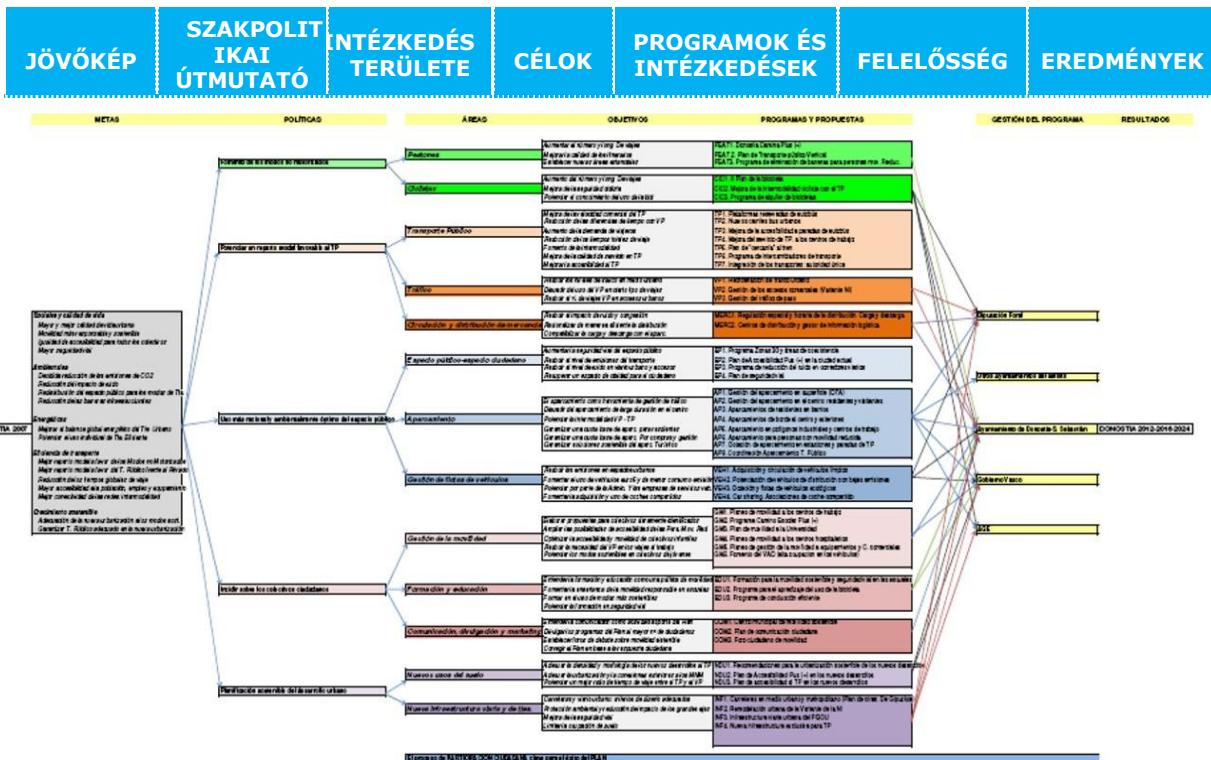
Több finanszírozási információ található: *CHALLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Mobility Plans (CHALLENGE Intézkedés kiválasztás Kézikönyv - A leghatékonyabb intézkedés csomagok kiválasztása a Fenntartható mobilitás tervezéshez)* www.sump-challenges.eu/kits.

A finanszírozási forrás a projekt fejlesztés kiindulási pontja is lehet. Például Szófia, Bulgáriában, a tevékenységeket a külső finanszírozás megszerzés módjaként fejlesztette. Amint az intézkedés és az alfeladatok részletesebb leírása elkészül, az segítheti a gazdaságos erőforrások megtalálását, mivel a projekt „valósabbá” válik.

6. VÁROSI ESET

Kapcsolódás a jövőképhez és a célokhoz – Donostia-San Sebastian, Spanyolország

San Sebastian lépésről - lépésre kidolgozott tervvel rendelkezik céljai és intézkedéseik szervezésére, melynek vizuális megjelenítése látható a rendszer egy részét mutató alábbi ábrán. A rendszer a főbb célokkal kezdődik, melyek kihívásokhoz kapcsolódnak; a társadalmi-gazdasági szektorban, a környezetvédelem területén, illetve az energia és közlekedési hatékonyságra, valamint a fenntartható növekedésre vonatkozóan. Ezen főbb célok elérésének támogatására öt alapvető közlekedés szakági politika került meghatározásra. Ezen politikák további lebontásra kerülnek a mobilitási terv beavatkozási területeire. Mindegyik területhez saját célok és eredmények tartoznak; egy intézkedés és program csomagba foglalva. Végül az intézkedésekért és programokért felelős érdekeltel kijelölése történik. Ez az intézkedések és a város céljai és jövőképe közötti kapcsolat vizuális megjelenítésének nagyon szép példája.



A rendszer részlete lépésről - lépésre bemutatja a San Sebastian-i mobilitási célok és intézkedések közötti kapcsolatokat. Forrás: PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DONOSTIA MOVILIDAD 2008-2024.

7. VÁROSI ESET

Az intézkedések jellemzői - Thesszaloniki, Görögország

Thesszaloniki minden egyes intézkedésre vonatkozóan meghatározta a végrehajtás ütemtervét; indulási időpont és időtartam. Ily módon egyszerű az intézkedések és lehetséges összefüggések áttekintése.

INTÉZKEDÉS	ELJÁRÁS	KEZDÉSI IDŐPONT	IDŐTARTAM (HÓNAP)
1. Integrált és intelligens Elektronikus utazási jegyek	Tanulmány	2013	4-8
	Végrehajtás	2014	8-12
2,1. Busz vonalak	Tervezés	2014	4-6
	Tanulmányok	2014	4-6
	Végrehajtás	2015	4-6
2,2. Elsőbbség a közlekedési lámpáknál	Tervezés	2014	2-3
	Tanulmányok	2014	4-8
	Végrehajtás	2015	4-8
2,3. Busz gyors átutazás (BRT)	Tervezés	2015	4-6
	Tanulmányok	2015 / 2016.	8-12
	Végrehajtás	2016 / 2017.	8-16

A Fenntartható városi mobilitás terv sikeres végrehajtása érdekében Thesszaloniki megegyezik az egyértelmű felelőségekről és hozzárendeli a finanszírozást. Minden intézkedéshez kijelölik a felelős hatóságokat és meghatározzák a feladatokat és a finanszírozási felelősséget.

INTÉZKEDÉS	HATÓSÁGOK	FELELŐSÉGEK
1. Integrált és intelligens elektronikus utazási jegyek	ThePTA	Tanulmány
	OASTH	Tender + Végrehajtás
2,1. Busz vonalak	ThePTA	Tervezés
	Fővárosi hatóság vagy / helyi hatóságok	2014
2,2. Elsőbbség a közlekedési lámpáknál	ThePTA	Tervezés
	Fővárosi hatóság	Tanulmány + Jóváhagyás + Végrehajtás
	OASTH	Végrehajtás (buszok)
2,3. Busz gyors átutazás (BRT)	The PT A	Tervezés
	Fővárosi hatóság vagy / helyi hatóságok	Tanulmányok + Az utak használatának engedélyezése + Végrehajtás
	OASTH	Végrehajtás

Forrás: SUMP Thesszaloniki terület, Finanszírozási Cselekvési terv.

4.6 Ellenőrzési és értékelési mutatók

Zárásként minden intézkedéshez egy vagy több mutatót kell megadni az intézkedés és a Cselekvési terv kimenetének, eredményének és hatásának nyomon követésére és értékelésére. Sok meglévő mutató rendszer áll rendelkezésre, amelyeket kiindulásként alkalmazni lehet. Lásd a 2. és 3. Szövegdobozban. A saját rendszer fejlesztését megelőzően, bölcs dolog azt megvitatni a többi területen érdekelt féllel, pl. a tömegközlekedési hatósággal, a nagyvárosi vagy regionális hatósággal, mert előfordulhat, hogy már alkalmaztak hasonlót. Az érdekelt felek előrehaladását sokkal könnyebb összehasonlítani, ha ugyanazokat a mutatókat vannak használatban.

Arról is meg kell bizonyosodni, hogy csak olyan mutatókat használunk, amelyekhez ésszerű erőfeszítéssel lehet adatokat adni. Még több információ található a CHALLENGE program keretében kifejlesztett Megfigyelés és értékelés eszközkészletben (Monitoring and Evaluation kit). Lásd a 2. Szövegdobozt.

Malmö például csak kevés mutató használatát javasolja, cél mutatóként, melyek nagyon világosan kapcsolódnak a SUMP célokhoz. A SUMP célokhoz kapcsolás mindenki számára világosabbá teszi, hogy mit kell teljesíteni a Cselekvési tervben. Az ő esetükben a közlekedési mód megoszlás általános cél mutatóként használatos. Más városok sok, az intézkedéshez szorosan kapcsolódó mutatót választottak, például Torino. Lásd a 8. Városi esetet alább.

8. VÁROSI ESET

SUMP mutatók – Torino, Olaszország

Torino Fenntartható városi mobilitás tervében vannak kapcsolódó útmutatók, célkitűzések, intézkedések és referencia mutatók. A mutatók meglehetősen konkrétak és segítik az intézkedés céljának és tartalmának megértését.

Az alábbi példában a 2-es számú útmutató látható: *Az elérhetőség garantálása és javítása az emberek részére*, amelyet három célkitűzésre bontottak le, a szükséges intézkedések megadásával együtt

- A tömegközlekedés elérhetőségének biztosítása
 - A gépjármű park fokozatos beállítása
 - Támogató eszközök elhelyezése a buszmegállóban (felszállás, érinthető jelzések, hangjelzések)
- A nyilvános helyek elérésének elősegítése
 - Gyalogos elérhetőség javítása
 - A fő vasúti csomópontokhoz vezető nagyvárosi vonalak szerkezetének áttervezése
- Elérés biztosítása a fogyatékkal élő embereknek az építészeti akadályok megszüntetése
 - Hangjelzés támogatás a közlekedési lámpáknál
 - Vezetett útvonalak megvalósítása

Ezután minden intézkedés területet néhány mutatóval konkretizálnak, pl. a 2.1 intézkedéshez: a tömegközlekedés elérhetősége (alacsony padló; 669-es busz és 108-as villamos), a jól elérhető járművek részesedése a teljes járműparkon belül, buszmegállók hozzáférhetősége, a hozzáférhető buszmegállók részesedése a teljes számból. A 2.2 intézkedés mutatója: a nyilvános helyek elérhetőségének javítása.

LINEE D'INDIRIZZO 2.: GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DELLE PERSONE		
AZIONI	MISURE	INDICATORI DI RIFERIMENTO
2.1. Garantire l'accessibilità ai mezzi pubblici	- Graduale adeguamento del parco circolante con veicoli conformi - Messa a norma degli spazi di fermata (piano di accesso, segnali podo-tattili, messaggi acustici...)	- mezzi pubblici accessibili (pianale ribassato bus 669, tram 108) - mezzi pubblici accessibili sul totale del parco circolante (1.357 totale bus+tram) - fermate accessibili - fermate accessibili sul totale delle fermate (2331)
2.2. Facilitare l'accessibilità degli spazi pubblici	- Soluzioni per il miglioramento della fruibilità pedonale - Riprogettazione dell'avvicinamento ai principali nodi ferroviari e agli attestamenti delle linee metropolitane	- interventi di miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici
2.3. Garantire l'accessibilità alle persone diversamente abili	- Abbattimento delle barriere architettoniche - Dotazione di avvisatori acustici ai semafori - Messa in opera di percorsi "loges"	- Interventi specifici di abbattimento barriere architettoniche (2003 - 2009) - percorsi attrezzati con loges - impianti semaforici dotati di avvisatore acustico

Forrás: PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITA SOSTENIBILE,
www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms, Azione – Misure operative schedate.

2. Szövegdoxoz: CH4ALLENGE Megfigyelés és értékelés eszközkészlet

A CH4ALLENGE keretében kifejlesztett Megfigyelés és értékelés eszközkészletben külön fejezet található a mutatókról. Ajánlásokat, módszereket és megközelítéseket mutat be mutatók kiválasztásához.

Az ebben a szakaszban az intézkedések és akciók értékelésére legmegfelelőbb mutatók az úgynevezett kimeneti mutatók, mivel ezek az intézkedések közvetlen következményeit mutatják (az eredményt és a hatást nehezebb megbecsülni). Azt mérik, hogy milyen mértékben alkalmazták a politikai eszközöket és mennyire javították a szolgáltatásokat (pl. Kiépített busz vonal km). A közlekedési tevékenység és a kimeneti mutatók azért is szükségesek, hogy megértsük, hogy miért sikerült elérni bizonyos eredményeket, és mit lehetne tenni a továbbiakban, ha a helyzet javítására van szükség. További mélységi információért lásd a Megfigyelés és értékelés eszközkészlet 3.2 fejezetét és a 3. Táblázatot mutató példákért.

Megfigyelés és értékelés – Az intézkedések hatásának felmérése és mobilitás tervezési folyamatok értékelése, www.sump-challenges.eu/kits (PDF letölthető angol, holland, cseh, magyar román, horvát, francia, német, lengyel nyelven)

Megfigyelés és értékelés sablon, www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/03_ch4allenge_monitoring_and_evaluation_plan_template.docx.

9. VÁROSI ESET

Elérhetőségi index - Malmö, Svédország

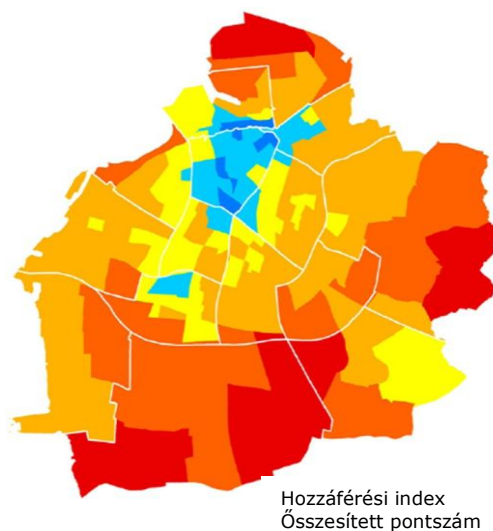
Több Malmö több embernek egyenlő a hozzáférhetőbb Malmövel - ez a fő feltételezés egy fenntarthatóbb város és közlekedési rendszer felé irányuló munkában. Az alábbi Hozzáférhetőségi index bemutatja Malmö hozzáférhetőségét manapság; térképekkel és százalék értékekkel. A hozzáférhetőségi index támogatja a tervezési döntéseket és a különböző beruházások és tevékenységek mérlegelését, valamint a különböző területek és népességcsoportok összehasonlítását. A hozzáférhetőségi index támogatja a hozzáférhetőség időbeli fejlődésének nyomon követését a közlekedési rendszerben, és ez által a SUMP célok elérését mérő mutatók egyike lehet. A hozzáférhetőségi index tartalmazza a fenntartható hozzáférhetőség alábbi nyolc kritériumát.

1. Gyaloglási idő 10 célpont eléréséhez
2. 10 célpont eléréséhez szükséges idő kerékpárral
3. Kerékpár / gépkocsi utazási idő arány 10 célponthoz
4. Tömegközlekedés / gépkocsi utazási idő arány a városközpontba, a legközelebbi kereskedelmi területhez / bevásárló központhoz, és a legközelebbi tömegközlekedési csomóponthoz.
5. A legközelebbi buszmegálló távolsága
6. A legközelebbi tömegközlekedési fő csomópont távolsága
7. A legközelebbi autómegosztó létesítmény távolsága
8. Utazási lehetőség választék, pl. többféle fenntartható közlekedési mód elérhetősége jó hozzáférhetőséggel (a választás szabadsága)

A hozzáférhetőség elemzéséhez Malmö területét 225 zónára felosztva dolgozták fel az adatokat. Az alábbi térkép a 15 al-régiót mutatja be, amelyek a SUMP területeket alkotják,

a 2013-as összesített eredményekkel. Összességében a területek felén elfogadható, vagy jobb a hozzáférhetőség. Malmö lakosságának 59 %-a él ezeken a területeken A rossz hozzáférhetőséggel rendelkező területek közül sokban aránylag kevés lakos él és alacsony a népesség sűrűség.

Forrás: *Fenntartható városi mobilitás tervezés – Még elérhetőbb Malmö létre hozása*, http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf, politikai elfogadás 2016 március.



3. Szövegdoxoz: Mutató rendszer példák

EcoMobility SHIFT (gazdaságos mobilitás váltás): A SHIFT (váltás) módszertan támogatja a városokat a mobilitási tervek létre hozásában és megerősítésében, valamint a Cselekvési tervek kidolgozásában, hogy megvalósítsák az integrált városi mobilitást. A SHIFT módszer 20 mutatót alkalmaz, melyek különböző területeken mérik a városi mobilitás teljesítményét.

<https://ecomobility.org/ecomobility-shift>

NOVELOG: A NOVELOG projekt az áruszállítási és szolgáltatási utak megismerésére és megértésére összpontosít, iránymutatást nyújtva a hatékony és fenntartható politikák és intézkedések végrehajtásához. Az Értékelési eszköz 140 mutatót tartalmaz, amelyeket hét hatás-területre csoportosít, egy életciklus alapú fenntartható keretben. <http://novelog.eu>

NISTO Toolkit: A NISTO értékelési eszközkészlet kis léptékű, a fenntarthatóságot és az érdekeltek preferenciáit, valamint a megfigyelés politikai célok elérését megvalósító mobilitási projektek értékelésére használható. Lásd a NISTO mutató példák központi kritériumait. www.nistotoolkit.eu

Az Európai Bizottság jelentést készített, melynek célja, hogy a helyi önkormányzatok szereplői és az érdekeltek részére egy rövid, tömör útmutatót biztosítson a fenntartható városok által jelenleg elérhető legjobb mutatóeszközökről; a környezetvédelmi szempontokra összpontosítva. Több eszköz összefoglalója és a link:

http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/indicators_for_sustainable_cities_IR12_en.pdf

CIVITAS CAPITAL: A CIVITAS CAPITAL projekt részeként elkészített mutató keretrendszer egy könnyen használható mutató készlet, amelyet a városok a közlekedési és mobilitás rendszerük teljesítményének mérésére használhatnak. Mindegyik indikátorhoz összefoglaló információt ad, hogy mely városi mobilitás célokhoz kapcsolódik, a szükséges adatok összegyűjtésére és a költségekre vonatkozó információkkal együtt.

<http://civitas.eu/document/ivitas-capital-advisory-group-5-data-and-statistics-city-level-sustainable-mobility>

A WBCSD egy olyan globálisan alkalmazható eszköz, amely a tényalapú és integrált, fenntartható városi mobilitási terveket fejlesztő városokat támogatja; 19 fenntartható mobilitás mutató alapján. A mutatók a város teljesítményének meghatározását szolgálják, azért, hogy a „Városi prioritás mutatók” kiválaszthatók legyenek.

www.wbcstdsmp.org/user/login

A mutatók kiválasztásához több eszköz található még a CIVITAS eszköz készletben:

<http://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

4.7 Táblázat az intézkedések jellemzőivel

Ajánlatos a Cselekvési tervben szereplő intézkedéseket oly módon bemutatni, ami áttekinthető ad a portfólióról. A 2. Táblázat sablonként használható erre a célra; az intézkedések és intézkedés csomagok bemutatásával. Ezt követően két Városi eset található, melyek eltérő módon mutatják be intézkedéseiket: Odense Dániában és Torino Olaszországban.

2. Táblázat: Intézkedések és intézkedés csomagok leírása egy SUMP Cselekvési tervben történő leírására

INTÉZKEDÉS / INTÉZKEDÉS CSOMAG	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	FELELŐSSÉG	CSATLAKOZÁS A SUMP CÉLOKHOZ	VÉGREHAJTÁS IDŐIGÉNY	FINANSZÍROZÁS FORRÁSA	MUTATÓK
Elkülönített kerékpár létesítmények	Jelzett sávok, nyomvonalak a fő városi utak mentén. Gépjármű forgalom kizárva; a kerékpárosok közlekedési biztonságának növeléséért.	Út tulajdonos	Kerékpárhasználat növelése. Forgalom biztonság növelése	1-5 év	Városigazgatás Nemzeti útbiztonsági finanszírozás	Épített kerékpárút vonal km
Mobilitás menedzsment terv fejlesztése	Terv arról, hogy mit, mikor, hogyan kell elvégezni a mobilitás menedzsmentben. Végrehajtás	Város adminisztráció	Fenntartható közlekedési mód használat növelése	1. év: április - október	Városigazgatás	Jóváhagyott terv
Kiemelt útgyalogos átkelőhelyek fejlesztése						
...						
...						

10. VÁROSI ESET

Intézkedés leírás példa – Odense, Dánia

Odense 2014-2016 évre készült Mobilitás tervében 34 intézkedésről döntöttek. Minden intézkedés leírása 1 oldalban; megvalósítás célja, mit végeznek el, fő célcsoport, előnyök a célcsoport és Odense részére, valamint a sikerességi mutatók. Minden oldal alsó részén egyszerű „Hatékonyság értékelés” jelzi, hogy mi módon járul hozzá az intézkedés a négy kihívás kezeléséhez: Környezet, Városi élet, Egészség és Üzlet & növekedés.

Forrás: <http://subsites.odense.dk/subsites6/cyklisternesby/topmenu/om%20cyklisternes%20by/city-of-cyclists/mobility-projects>

Lásd a 2017-2024- re készült új Cselekvési tervet is (dán nyelven): www.odense.dk/-/media/images/borger/trafik-og-veje/planer-for-trafik-og-veje/handlingsplan-for-mobilitet-og-byrum.pdf?la=da.

02/

Information campaigns on shared cars

TARGET GROUP

Car owners with no permanent need to own a car.

PURPOSE

More people should choose to share cars instead of purchasing a private car. This reduces their overall car driving. It also encourages them to walk, bike and use public transportation significantly more, than they would otherwise do.

WHAT?

Car sharing has operated in Denmark for over 15 years, but the possibility of sharing cars is not widely known. Many people will be able to achieve significant savings, and improve their health, without compromising their need of transportation. The main idea is that you only need a car occasionally. As another benefit, you avoid worrying about repairs,

vandalism, loss of value etc. Odense has one car sharing company, but other companies might arrive in the future. "MyCarYourCar" is a new alternative, which along with a similar one from GoMore, open up the possibility of private people sharing cars for a fee. Ordering online is possible and you do not have to worry about the insurance. The number of people sharing a car could increase by launching an information campaign.

ADVANTAGES FOR YOU AS A CAR OWNER

The individual users will automatically reduce their driving significantly, because they have to pay for each trip.

ADVANTAGES FOR ODENSE

Billing and the use of public transportation will increase.

**EFFICIENCY ASSESSMENT**

HEALTH	● ● ● ●
ENVIRONMENT	● ● ● ● ● ●
IMPROVED URBAN LIFE	● ● ● ● ● ●
BUSINESS & GROWTH	● ●

SUCCESS CRITERIA

The number of car sharing users must be doubled.

29

MOBILITY PLAN 2014-15 — INITIATIVES

Intézkedés példa Odense 2014-2016 évekre szóló Mobilitás tervéből.

11. VÁROSI ESET

Intézkedés leírás példa – Torino, Olaszország

Torinó Fenntartható városi mobilitás terve a mobilitás tervezési eszköze 2008 és 2018 között, egy közbelső céllal 2011-re. Hét vezető elvet tartalmaz, célokra és intézkedésekre lebontva. Az intézkedések leírását a következő jellemzőkkel:

- Kapcsolódás az útmutatóhoz
- Kapcsolódás a célhoz
- Fenntarthatósági szempont típusa
- Az intézkedés általános leírása és célja
- Felelős fél / felek
- Megvalósítási mód
- Az intézkedés célja és a mutató
- Megvalósítás időtartama
- Szükséges gazdasági források

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.:		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.2. Adeguare i veicoli circolanti a motore non ecologici		
Misura operativa 3.a.2.1. Adeguare i mezzi del TPL non ecologici con l'installazione dei filtri anti particolato		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti	
Riduzione delle emissioni di inquinanti dei mezzi pubblici attraverso l'installazione di filtri anti-particolato sul parco preesistente. È prevista l'installazione dei filtri su 396 veicoli di GTT. I filtri anti particolato consentono di ridurre di oltre il 95% le emissioni di particolato e del 50% di biossido d'azoto (NO2). Il sistema filtrante è costituito da 4 elementi principali: un filtro anti particolato in carburo di silicio costituito da una struttura a nido d'ape che trattiene il particolato, composto prevalentemente da particelle di carbone di varie dimensioni (il cosiddetto PM10); una marmitta dove viene alloggiato il filtro anti particolato; un additivo (ferrocene) che aggiunto al carburante consente la completa combustione al raggiungimento di una temperatura di circa 250/280°C e una centralina che sovrintende al corretto funzionamento del sistema.	N° di veicoli dotati di filtro anti-particolato Riduzione, nell'area Torinese, di 19 ton di polveri sottili/anno.	
Ente/i attuatore/i	Tempi di attuazione	
GTT Ministero ambiente Regione Piemonte	Entro marzo 2010 si procederà all'installazione sui veicoli Euro2; in fasi successive si estenderà l'intervento ai veicoli Euro 3 ed eventualmente a quelli di classe Euro 1, se nel frattempo non sono stati sostituiti.	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie	
Accordo di programma per la qualità dell'aria della Regione Piemonte.	Il progetto si inserisce nell'ambito del Programma Regionale per la qualità dell'aria.	

Forrás: PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms,
 Azione – Misure operative sched

5. A 6. LÉPÉS RÉSZLETES LEÍRÁSA: VÉGREHAJTÁSI TERV KIDOLGOZÁSA

Ebben a fejezetben továbbfejlesztésre kerülnek a végrehajtási tervben szereplő intézkedések és intézkedés csomagok ajánlott jellemzői (a cselekvési terv 6. lépése). A jellemzők példái a 3. Táblázatban láthatók, ami sablonként használható egy végrehajtási tervhez.

5.1 Egy intézkedésen belüli tevékenységek

Egy intézkedés végrehajtásához általában szükséges annak két vagy több tevékenységre történő lebontása. Például az elkülönített kerékpáros sávok építését meg kell előznie egy olyan tanulmánynak, hogy hol kell a kerékpár sávot megépíteni, és talán még egy a kerékpárhálózat fejlesztésével foglalkozónak is, mielőtt a tényleges építés megkezdődne. Valamennyi tevékenység időzítését pontosítani kell és a leírását; több jellemzővel, amennyire konkrétan csak lehetséges.

5.2 Szükséges források

Az intézkedés / tevékenység megvalósításához szükséges források leírása elengedhetetlen. A forrás igény meghatározható a tevékenység elvégzéséhez szükséges emberek számával, valamint a különleges tudás, kompetencia vagy eszközök megadásával.

5.3 Az intézkedés költsége

Ebben a szakaszban szükséges az intézkedés költségének becslése, és még jobb valamennyi tevékenységre vonatkozóan. A költségeknek magukban kell foglalniuk a belső személyes forrásokból és az építésből, tanácsadókból, nyomtatásból stb. származó külső költségeket is.

5.4 Az érdekeltek bevonása

Néha a városi osztályon kívüli érdekelt feleknek kell egy intézkedést végrehajtani; pl. regionális hatóságok, magán terület tulajdonosok, tömegközlekedési hatóság. A külső érdekeltek extra értéket adhatnak az intézkedéshez vagy megkönnyíthetik a végrehajtását. Ilyenre példák a kerékpáros szövetségek, üzleti szövetségek vagy szomszédos városok. A külső érdekelt felek és a civil társadalom bevonásával az önkormányzatok új információkat kaphatnak, miközben ezek a csoportok integrálódnak a tervezési folyamatba, és elősegítik a javasolt változtatások szélesebb körben történő elfogadását.

12. VÁROSI ESET

Érdekeltek bevonása – Bukarest, Románia

Bukarest, a jelentős mobilitási kihívásokkal küzdő város, sikeres volt a fenntartható városi mobilitás tervezésében; a tervezők, a helyi hatóságok és más érdekeltek együttes bevonásával. Ily módon integrált tervezést tudnak biztosítani, ami a helyi közösségek és üzleti vállalkozások javát szolgálja. Havonta kétszer ez az érdekelt csoport találkozik a bukaresti közlekedési rendszert és a nagyvárosi térség területi viszonyait, valamint a közösségek és a vállalkozások fejlődését illető kritikus szempontok megvitatása céljából. A megbeszélések és megállapítások lehetővé tették, hogy Bukarest azonosítsa azokat a politikai prioritásokat, amelyeket a terv előre- haladtával tovább kell folytatni.

Forrás: www.eltis.org/discover/case-studies/bucharests-involvement-stakeholders-informed-sump-process-romania

13. VÁROSI ESET

Intézkedés leírás példa – Ljutomer, Szlovénia

Ljutomer, egy 3.300 lakosú kisváros Szlovéniában, 2012 óta rendelkezik Fenntartható városi mobilitás tervvel. A végrehajtás pozitív eredményei és a SUMP előkészítési folyamatának finanszírozására irányuló nemzeti pályázat ösztönözte a második generációs SUMP előkészítését 2017-ben (2022-ig tart). A SUMP világos jövőképen alapul, melyben egyetértenek az önkormányzaton belüli kulcsfontosságú érdekelttek. Az első részben a stratégiai célok, az első SUMP legfontosabb eredményei, valamint az önkormányzat mobilitási helyzetének további javítását célzó kulcsfontosságú kihívások és lehetőségek bemutatása található. A második rész öt tematikus pillért tartalmaz amely bemutatja az integrált mobilitás tervezést, a gyalogos, kerékpáros és tömegközlekedést, valamint a motorizált közlekedést. Minden egyes pillérhez külön célok és intézkedések, valamint azok leírása tartozik. Az intézkedések végrehajtására vonatkozó részletes információ a Cselekvési tervben kerül bemutatásra, ahol mindegyik intézkedéshez megtalálható a következő információ:

- Rövid leírás
- A végrehajtás költsége
- A végrehajtás összetettsége
- Felelősség a végrehajtásért
- A végrehajtás határideje
- További megjegyzések

A Cselekvési terv célja, hogy az önkormányzat számára a lehető legegyszerűbb és átláthatóbb legyen a SUMP intézkedések végrehajtása és nyomon követése, valamint a SUMP célok elérése. Az alábbi példa a Cselekvési terv 1. Pilléréből származó kivonatot mutatja: Integrált mobilitás tervezés.

STEBER 01: CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

CILJI

1. V letu 2017 vzpostaviti sistem zagotavljanja aktualnosti strategije – posodobitev na dve in prenova na pet let.
2. Doseči, da bo vsak proračun občine od leta 2018 kazal na uravnotežena vlaganja v vse potovalne načine.
3. Do leta 2018 narediti načrt okrepite kapacitet občinske uprave na področju trajnostne mobilnosti.
4. V letu 2017 vzpostaviti sistem rednega spremljanja in vrednotenja stanja mobilnosti.
5. V letu 2017 sprejeti Načrt promocije dosežkov CPS in trajnostne mobilnosti.
6. Do leta 2018 narediti evidenco najmanj peth inovativnih rešitev za izzive trajnostne mobilnosti (opredeljene v CPS).

UKREPI ZA ZAGOTAVLJANJE CELOSTNEGA NAČRTOVANJA MOBILNOSTI

Sveženj 1: Izvajanje in prenova CPS					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
1.01 Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	brez*	majhna	OL in ZI	redna aktivnost od 2017	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
1.02 Priprava uravnoteženega proračuna	brez	srednja	OL in OS	od 2018	
1.03 Posodobitev CPS	10.000 €	srednja	OL in ZI	2019	
1.04 Prenova CPS	50.000 €* ¹	srednja	OL, OS in ZI	2022	*pričakovano sofinanciranje MzI

Sveženj 2: Spremljanje in vrednotenje CPS					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
1.05 Spremljanje kazalnikov CPS in poročanje MzI*	1.000 € letno**	majhna	OL in ZI	letno 2017-2022	*zahtevano po pogodbi z MzI **višji stroški ob posodobitvi in prenovi CPS. Vključen v Sveženj 1.

Forrás: *Celostna prometna strategija Občine Ljutomer, 2017-2022*,
www.eltis.org/discover/case-studies/slovenias-first-sump-small-scale-ljutomer and
www.obcinaljutomer.si/sites/default/files/datoteke/dokumenti/Celostna%20prometna%20strategija%20Ob%20C4%8Dine%20Ljutomer%202017-2022.pdf

3. Táblázat: Intézkedés és intézkedés csomag leírás példa egy Végrehajtási tervben

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	FELELŐSÉG	EGY INTÉZKEDÉSEN BELÜLI TEVÉKENYSÉGEK	VÉGREHAJTÁS IDŐTARTAMA	SZÜKSÉGES FORRÁSOK	KÖLTSÉG	BEVONT ÉRDEKELTEK
Elkülönített kerékpár létesítménye	Jelzett sávok és útvonalak főutak mentén	Közút tulajdonos	Elemzés: szükséges kerékpár sávok	1. év január-május	2 forgalom és várostervező	30 000 € + 20 % teljes munkaidős közlekedés tervező díja	Kerékpár szövetségek
			Kerékpár hálózat terv fejlesztés	1. év május-december	4 forgalom és várostervező	40 000 €	Kerékpár szövetségek Szomszéd városok
			Kerékpár sáv tervezés és építés	2-5 év	Tervezők fejlesztők	500 €/m	Építési vállalatok
Mobilitás menedzsment terv fejlesztés	Terv: mit, mikor, hogyan a mobilitás menedzsmentben	Város adminisztráció	Mobilitás menedzsment terv fejlesztés	1. év: április - október	Viselkedés változás szakértő, forgalom tervező	30 000 €	-
Kiemelt út gyalogos átkelőhely							
...							

6. SUMPS-UP VÁROSI PARTNEREK TANÁCSAI

A városi partnerekkel tartott interjúk során számos tanácsot adtak a SUMP Cselekvési terv végrehajtására. Néhányat összegyűjtöttünk itt:

Az intézkedések leírása általános szintű legyen. Amikor megvan a finanszírozás, konkretizálják az intézkedést és kezdik meg a végrehajtást!

A megvalósítási tanulmányok tervezésekor ne feledjék a finanszírozást és a költségeket!

Legyenek rugalmasak és nyitottak a felmerülő új megoldások iránt, különösen a hosszú távú intézkedések esetén. De ne veszítsék el a céljukat!

Tartsák a Cselekvési terv idő keretét 5 évig. Kétévente vizsgálják felül az intézkedéseket.

Felülvizsgálatok során, vagy új terv fejlesztésekor ne állítsák le a megvalósítást. Fontos lépést tartani az intézkedés végrehajtás ütemével.

Jelöljenek ki koordinátort / program menedzsert a Cselekvési tervhez.

Döntsenek arról, hogy ki a felelős az intézkedésért, a végrehajtás ütemezéséért és a finanszírozásért.

A végrehajtás és értékelés céljára hozzanak létre mutató rendszert.

Értékeljék az intézkedéseket és készítsenek következmény elemzést arról hogy nem csinálnak semmit.

Készítsenek végrehajtási útvonal tervet - hogyan kapcsolódnak az intézkedések egymáshoz, pl. időzítés és finanszírozás.

Fejlesszenek „előfutár projekteket” azok kitalálhatják az utat a többi intézkedésnek.

Ne feledjék az érdekelteket bevonni a folyamatba.

A Cselekvési terv fejlesztése és végrehajtása során legyenek figyelemmel a környező önkormányzatokra regionális hatóságokra.

Tanuljanak másoktól; az intézkedések előfeltételeinek javítása érdekében csatlakozzanak hálózatokhoz és hozzanak létre szövetségeket.

7. I. MELLÉKLET: SUMP CSELEKVÉSI TERV SABLON

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	FELELŐSSÉG	CSATLAKOZÁS A SUMP CÉLOKHOZ	A VÉGREHAJTÁS IDŐIGÉNYE	FINANSZIROZÁSI FORRÁSA	MUTATÓK
Elkülönített kerékpár létesítmények	Jelzett sávok és nyomvonalak a fő városi utcák mentén. Gépjármű forgalom kizárva; a kerékpárosok közlekedési biztonságának növeléséért.	Út tulajdonos	Kerékpár használat növelése. Forgalom biztonság növelése	1-5 év	Város igazgatás Nemzeti útbiztonsági finanszírozás	Egy kerékpár hálózat fejlesztése épített kerékpár útvonal km
Mobilitás menedzsment terv fejlesztés	Terv arról mit, mikor, hogyan dolgozni a mobilitás menedzsmenttel	Város adminisztráció	Fenntartható közlekedési mód használat növelése	1. év: április - október	Város adminisztráció	Jóváhagyott terv
Kiemelt utak gyalogos átkelőhelyek fejlesztése						
...						
...						

8. II. MELLÉKLET: VÉGREHAJTÁSI TERV SABLON

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	FELELŐSSÉG	EGY INTÉZKEDÉSEN BELÜLI TEVÉKENYSÉGEK	VÉGREHAJTÁS IDŐTARTAMA	SZÜKSÉGES FORRÁSOK	KÖLTSÉG	BEVONT ÉRDEKELTEK
Elkülönített kerékpár létesítmény	Jelzett sávok és útvonalak a főutak mentén	Közút tulajdonos	Kerékpársáv igényelemzés	1. év: január - május	2 forgalom és város városterve	30 000 € + 20 % teljes munkaidős közlekedés tervező	Kerékpár szövetségek
			Kerékpár hálózat terv fejlesztés	1. év: május - december	4 forgalom és város tervező	40 000 €	Kerékpár szövetségek Szomszéd városok
			Kerékpár sáv terv, építés	2-5 év	Tervezők fejlesztők	500 €/m	Építés vállalatok
Mobilitás menedzsment terv fejlesztés	Terv: mit, mikor hogyan a mobilitás menedzsmentben	Város adminisztráció	Mobilitás menedzsment terv fejlesztés	1. év: április - október	Viselkedés változás szakértő Forgalom tervező	30 000 €	-
Kiemelt útgyalogos átkelőhely fejlesztése							
...							
...							

9. III. MELLÉKLET: SUMPS-UP VÁROSI PARTNEREK VÁROSI ESET JELENTÉSEI

Balázs Mór Terv – Budapest Mobilitás Terv

Budapest Magyarország fővárosa 1,774 millió lakossal. Budapest geológiai adottságainak köszönhetően Európa legnépszerűbb gyógyfürdő városává vált. A mészkő hegyekből feltörő forró vízforrások 35-76 C° hőmérsékletű vízzel látják el a várost.

A Balázs Mór Terv az első verzió, és a fenntartható városi mobilitás tervezésének ötletén alapul. Magába foglalja az elmúlt évek közlekedés fejlesztési tapasztalatait, a legjobb nemzetközi gyakorlatot és a budapesti közlekedés legfontosabb problémáit.

A Mór Balázs terv lényege az alábbi három fogalomban foglalható össze: *integráció, hatékonyság és általános minőség*. Ezen elvek alapján a mobilitási terv célja, hogy hozzájáruljon Budapest eleven és élhető jövőjéhez.

Az általános cél:

"A budapesti közlekedési rendszernek javítania kell Budapest és régiójának versenyképességét, és hozzá kell járulnia a fenntartható, élhető, vonzó és egészséges városi környezet kialakításához."

A Mór Balázs terv a közlekedésben három konkrét célkitűzést vesz figyelembe: élhető városi környezet, biztonságos és megbízható közlekedési szolgáltatás, valamint együttműködésen alapuló regionális kapcsolatok. Négy közlekedési területre összpontosít:

- Több csatlakozás
- Vonzó járművek
- Jobb szolgáltatások
- Hatékony intézmények

A négy terület megközelítőleg hatvan intézkedést tartalmaz, mint például: folyamatos fő kerékpár útvonalak, hálózat; forgalomcsillapító zónák fejlesztése és a forgalmi korlátozások; a tömegközlekedési járműpark modernizálása és a karbantartási kapacitás növelése; autómegosztás; valamint a parkolás szabályozása. Az intézkedések némelyikéhez általánosan leírás tartozik, míg többhöz részletesebb, az intézkedés megvalósításának módjára vonatkozó konkrét javaslatokkal.

A Balázs Mór terv a 2014-2030 közötti időszakra határozza meg Budapest rövid- és középtávú közlekedés fejlesztési stratégiáját. Ötvenként javasolt a SUMP-hoz kapcsolódó intézkedések átfogó felülvizsgálata, hogy el lehessen kerülni elavult intézkedések végrehajtását, és hogy fel lehessen készülni az újonnan felmerülő előfeltételek kezelésére.

Trafik- och Mobilitetsplan, – Forgalom és Mobilitás terv Malmö

Malmö Svédország harmadik legnagyobb városa 328 500 lakossal. Malmö a világ minden tájáról származó emberek és kultúrák természetes csomópontja. A város lakói 170 országból származnak és 150 különböző nyelven beszélnek. A sokféleség Malmö kulcsfontosságú értéke és a gazdag kulturális élet alapja.

Malmö város Forgalmi és mobilitás terve, az első verzió, és megmutatja, hogy a holisztikus tervezési megközelítés hogyan hozhat létre jobb életminőséget Malmö lakosainak, látogatóinak és más érdekelteknek. Ezen mobilitási terv általános célja egy több ember számára hozzáférhetőbb és vonzóbb Malmö.

A város jövőképe:

"Gyaloglás, kerékpározás és a tömegközlekedés az első választás azok számára, akik Malmöben dolgoznak, élnek, vagy Malmöbe látogatnak. Ezek az utazási lehetőségek, a hatékony és környezetbarát áruszállítási és személygépkocsi forgalommal, adják a közlekedési rendszer alapját a mi sűrűn lakott és fenntartható városunkban - a közlekedési rendszert a városért és a benne élő emberekért fejlesztettük"

A mobilitási terv fejlesztése során a város önértékelést végzett, feltérképezve az önkormányzat aktuális stratégiai dokumentumait és azt, hogy ezek hogyan befolyásolják a tervezést általában, különös tekintettel a közlekedés tervezésére. Mint egy 20 akciót határoztak meg a tervben, és Malmö jelenleg azon dolgozik, hogy ezeket megvalósítsa. A terv valamennyi intézkedésre világosan meghatározza a folyamatban lévő munkákat és hogy mi a következő lépés. Például az egyik intézkedés a gyalogos forgalomra vonatkozik; lassú és gyors mozgásokra. A folyamatban lévő munka és a következő lépés tisztázása a következő lépés. Ebben az esetben a folyamatban lévő munka egy gyalogos program végrehajtása és a Sétáló utca programban leírt tevékenység kivitelezése. Egy másik intézkedés a fenntartható ingázás: a folyamatban lévő munka autómegosztási megoldások támogatása a fejlesztőkkel és kivitelezőkkel, amikor a lakásépítés és a munkahelyek új hasznosítására kerül sor, és a következő lépés az erőforrások bővítése és a mobilitás menedzsment módszerének kidolgozása a hasznosítási folyamatban.

Birmingham Connected: Birmingham Mobilitás cselekvési terv

Birmingham az Egyesült Királyság második legnagyobb városa, 1.1 millió lakossal. A Birmingham Mobilitás cselekvési terv (BMAP) segítségével a város egy olyan „mehetsz akárhova” közlekedési rendszert kíván létrehozni, amely lehetővé teszi az emberek számára, hogy könnyen és gyorsan utazhassanak be a városba, a városban, és ki a városból. A mobilitási terv 20 éves jövőképet rajzolt fel:

“A Birmingham Mobilitás cselekvési terv újragondolja Birmingham közlekedési rendszerét, hogy megfeleljen a jelenlegi és jövőbeli mobilitási kihívásoknak; hogy elősegítse az erős és fenntartható gazdasági növekedést. A terv meg fogja változtatni az emberek és az üzleti vállalkozások gondolkodásmódját; a városba és városban történő utazást illetően. Az utazási viselkedés befolyásolásával és a technológiai változások átvételével csökkentjük a szén-dioxid-kibocsátást, növeljük a biztonságot és javítjuk az emberek életét.”

A BMAP három téma területen mutatja be a Birmingham-i közlekedés tervezés jövőképét:

- A stratégiai összekapcsolhatóság javítása - város-szerte és az egész régióban
- Az összekapcsolhatóság és biztonság javítása a helyi közösségek részére
- Az összekapcsolhatóság javítása a városközpontba történő belépésre és a központon belül

Az egyes tématerületeken belül különböző intézkedések kerülnek bemutatásra. Példák az intézkedésekre; az útterület megosztása az emberek (nem autók) javára, a gyaloglás és a kerékpározás ösztönzésére szolgáló infrastruktúra minden rövid útra, és átfogó közúti biztonsági stratégia végrehajtása.

SUMP Thesszalóniki nagyvárosi területére

Thesszalóniki Görögország második legnagyobb városa majdnem egymillió lakossal. Thesszalónikiben több mint 2300 éves történelem keveredik azzal, amit egy modern európai város ajánlani tud. A város ajánl bizánci templomokat, római és muzulmán épületeket, intenzív éjszakai életet és hihetetlenül szép tengerpartot.

A mobilitási terv első verziója van érvényben és magába foglal egy beruházási cselekvési tervet; 12 intézkedéssel (intézkedés csomaggal). Minden egyes intézkedéshez tartozik leírás, az előnyökkel, és kapcsolódó nemzetközi tapasztalatok. A Cselekvési terv világosan meghatározza az intézkedésért felelős hatóságot és egy végrehajtási tervet.

A 12 megvalósítandó intézkedés egyike egy kerékpár megosztó rendszer. Megvan az intézkedés leírása és az előnyök felsorolása, úgy mint, a közegészségi helyzet javítása és a nyilvános terület optimalizálása, ismertető a nemzetközi tapasztalatokról. Kerékpár megosztó rendszereket jelenleg nagy sikerrel használnak Európa számos nagyvárosában, a nagyvárosi térségekben (pl. Párizs, Barcelona, Lyon és London).

A bemutatott intézkedések gazdaságilag megvalósíthatóak, céljuk a társadalmi összetartozás erősítése és a magán gépjármű forgalom csökkentése.

Torinó

Torinó városa Olaszország északnyugati részén (Piemont régió) található, amelynek helyi nyilvános hatósága kezeli a körülbelül 130 km² területet és intézi a 900 000 lakos ügyeit. A város hamarosan az újonnan létrehozott Torinó Nagyvárosi Terület fővárosa lesz. (56. törvény, 2014. április 7.). A népsűrűség 6950 lakos / km² ami Nápoly és Milánó után a harmadik legmagasabb Olaszországban (National Institute of Statistics /Nemzeti statisztikai intézet/, ISTAT, 2014). Méretei és körülbelül 55.000 millió eurós GDP-je miatt, Torino Olaszország egyik legfontosabb városa. Torinó általános mobilitási helyzetét a következők jellemzik:

- 1.400.000 gépjármű út naponta, amelyből: 60% magán autó, 40% tömegközlekedés
- 10 % városi forgalom csökkenés az elmúlt 4 évben; 15 %-al több tömegközlekedés használó 2009-hez mérten.
- 600.000 tömegközlekedési intelligens kártya (BIP) kibocsátása Torinóban és hátszágában.
- Közlekedési mód megoszlás a városban: Gyaloglás 29%, magán autó 43%, tömegközlekedés 23%, kerékpár 3.14%, egyéb 1,86 %.

Torinó a fenntartható városi mobilitás kiemelkedő központjává kíván válni Olaszországban és Európában, valamint egy elegáns várossá, ahol a fenntartható, intelligens és biztonságos mobilitás hozzájárul a városlakók életminőségének javításához. A fő cél, a széndioxid kibocsátás csökkentése érdekében Torinó céljai:

- A városi áruszállítás logisztika környezetvédelmi hatásának csökkentése egy új „öko rendszer” megvalósításával; a kiszállítás / elosztás utolsó 1 mérföldjén.
- a nagyvárosi területről a város központjába irányuló magán gépjármű forgalom csökkentése; az 50% magán / 50% tömegközlekedés arány elérése a 2020-ig tartó időszakban; dinamikus vezetési megoldások bevezetésével.
- a környezetbarátabb közlekedési módokra való áttérés ösztönzése (állami, magán ,kollektív, LEV); az utazók személyre szabott tájékoztatásával a személygépkocsi valódi költségeiről és környezeti hatásairól, a városlakók tömegközlekedés gazdasági előnyeiről szóló ismereteinek bővítésével.
- a kerékpározás vonzerejének fokozása, az általános intermodalitás javítása, a kerékpárhasználat fő gyengeségének / veszélyeinek kezelésével
- a városlakók magatartásának módosítása az intermodális és fenntarthatóbb közlekedési módok elfogadásához, egy intermodális mobilitási szolgáltatás bevezetésével, amely javítja a városlakók elégedettségét a parkolás és a tömegközlekedéssel továbbutazás megoldásának elfogadása érdekében

A városi fenntartható mobilitásra vonatkozó terv (SUMP) Olaszországban nem kötelező, azonban a 340. törvény 32. cikke (340/2000 22) hosszú távú (tíz év), szisztematikus és integrált tervezési eszközök fejlesztését írja elő a városi mobilitás menedzsment részére. A SUMP-ot alapvető tervezési eszközként azonosítják minden olyan önkormányzat, vagy városhalmaz részére, ahol a lakosok száma több mint 100 000 fő.

A regionális tervezéssel összhangban a Torinó SUMP egy közép-távú stratégia (10–15 év) keretében került kidolgozásra, amely meghatározta az iránymutatásokat, célokat és operatív intézkedéseket annak érdekében, hogy 2020-ra több mint 20%-kal csökkentsék a CO₂ kibocsátást:

1) a rendszer és gazdasági hatékonyság növelése; 2) a biztonság és környezeti minőség növelése; 3) az infrastruktúra hasznosítása a városi struktúra megőrzése mellett.

A Torinó SUMP első verziója 2008-ban került kifejlesztésre, és most felülvizsgálata folyik. Kiterjedően mind a terv tartalmára, mind módszereire; a legeredményesebb európai városok legjobb gyakorlatainak alkalmazásával, a városi mobilitás tervezés Európai Bizottság („Útmutató - Fenntartható városi mobilitás terv kidolgozása és végrehajtása”) és városi mobilitás szakértők által előirányzott modern elveinek tekintetbe vételével. A SUMP felújítás e folyamatában kiemelt figyelmet fordítanak egy robusztus és hatékony „nyomon követési és értékelési” folyamat tervbe történő beépítésére; a SUMP első verziójában már előre jelzett eljárások frissítésével és megerősítésével.

Torinóban sikeresen végrehajtott fejlesztések:

- Intelligens közlekedési rendszerek (ITS) (Városi forgalomirányítás, Végrehajtási rendszerek, fejlett integrált telematika, mobilitás menedzsment rendszer, logisztika)
- Intelligens jegyrendszer (regionális, integrált, elektronikus intelligens kártya alapú jegyrendszer)
- Infomobilitás (valós idejű információ a nagyvárosi területen: tömegközlekedés, forgalom, parkolási rendszer)

Donostia Movilidad 2008-2024, San Sebastian

Donostia-San Sebastian Baszkföldön található, Spanyolország északi részén. Gyakran említik, mint a világ egyik legjobb helye az evésre, kiváló minőségű éttermekkel és pintxo bárokkal.

A Fenntartható városi mobilitás terv 2008 és 2024 között fut, és a jelenlegi mobilitási kihívások kezelésére és a meglévő ágazati programok egyesítésére irányult, néha ellentmondásos javaslatokkal.

A terv jövőképe négy pilléren nyugszik, öt politikába és 13 cselekvési programba fejlesztve. Mindegyik cselekvési program számos intézkedést gyűjt egybe.

Például a gyalogos mobilitás: Donostia Camina Plus (gyalogos hálózat fejlesztése), vertikális tömegközlekedés, és akadályok megszüntetése a csökkent mozgásképességű személyek számára. Az intézkedések leírása általános, a cél, a földrajzi kiterjedés és a cél tekintetében. Amikor célszerű a más cselekvési programokhoz történő kapcsolódás említésre kerül. Minden intézkedéshez mutató tartozik a nyomon követés és értékelés céljára.

Két forgatókönyvet vizsgáltak, a SUMP mobilitásra gyakorolt hatásának felmérésére. Először, a szokásos üzletmenet szerinti forgatókönyvet, mely követi a mobilitás jelenlegi tendenciáit, másrészt a SUMP megfelelő intézkedésekkel történő végrehajtásának forgatókönyvét.

A politikákat mérhető célokhoz számszerűsítették. Megállapítást nyert például, hogy a gyalog és kerékpárral történő utazások számának 2013-ig 5%-kal, 2016-ig 15%-kal, 2024-ig pedig 20%-kal kellene növekednie.

Szófia Cselekvési terv

Szófia Bulgária fővárosa és egyben az ország legnagyobb városa. Szófia az ország közigazgatási, ipari, közlekedési, kulturális, kongresszusi és tudományos központja. Szófia egy dinamikus város, amelyben az elmúlt évtizedekben folyamatosan növekedett a lakosság és a városi terület. Szófia közlekedési rendszere jól fejlett, és a nemzeti közlekedési rendszer jelentős részét képezi. Ez az egyetlen bolgár város ahol mind a négy közlekedési mód elérhető: buszok, villamosok, trolibuszok és metró. Az elmúlt években az uniós források támogatásával jelentős beruházások történtek a metró építésére, valamint a tömegközlekedési eszközök és az infrastruktúra felújítása érdekében.

Jelenleg folyik az új (második) Szófia Fenntartható városi mobilitási terv fejlesztése. A SUMP 2035-ig lesz érvényes, és a Cselekvési tervet 3 évre, 2020 szólóan dolgozzák ki.

A Cselekvési terv magába foglalja:

- A hatékony intézkedések javasolt csomagjának lépésről lépésre történő végrehajtására, az alkalmazandó politikára és kezdeményezésekre vonatkozó stratégia, a megvalósíthatóság és a finanszírozási lehetőségek felmérése
- A végrehajtás Cselekvési tervbe foglalt időkerete
- A reális és megvalósítható Cselekvési terv fejlesztéséhez fontos érdekelték és szereplők

A Cselekvési tervben legalább három beruházási kezdeményezés megvalósíthatósági tanulmánya szerepel majd.

A terv lépésről-lépésre történő végrehajtásának stratégiája közvetlenül kapcsolódik a terv költségvetésének meghatározásához, a szükséges pénzügyi forrásokhoz és az egyes beruházási javaslatok lehetséges finanszírozási forrásaihoz.





THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

