

VÁLLALKOZÁSI SZERZŐDÉS

mely létrejött egyrészről

Név: Ózd Város Önkormányzata
Székhely: 3600 Ózd, Városház tér 1.
Adószám: 15726487-2-05
Bankszámla: OTP Bank Nyrt. Ózdi Fiók 11734121-15350088
Képviseli: Janiczak Dávid polgármester

mint Megrendelő (a továbbiakban: „**Megrendelő**”),

Név: MIKROLINE Kft.
Székhely: 1033 Budapest, Laktanya utca 2. 1. em. 5.
Cégjegyzékszám:01-09-309305
Adószám: 12299197-2-41
Bankszámlaszám:
Képviseli: Dulicz László ügyvezető

mint Vállalkozó (a továbbiakban: „**Vállalkozó**”)

a továbbiakban együtt, mint „**Felek**” között alulírott napon és helyen az alábbi feltételekkel:

1. Előzmények

Felek előzményként rögzítik, hogy Ózd Város Önkormányzata beszerzést kezdeményezett a **TOP-3.1.1-15-BO1-2016-000021 azonosító számú „Kerékpárutak és egyéb közlekedésfejlesztési beruházások Ózd városában” megnevezésű projekt keretében Ózd Város Fenntartható Városi Mobilitási tervének (SUMP) elkészítése tárgyában.**

A beérkezett ajánlatok alapján a fenti feladatok ellátására a Vállalkozó adta Megrendelő számára az érvényes ajánlatok közül a legalacsonyabb összegű ellenszolgáltatást tartalmazó ajánlatot. Jelen szerződés az ajánlattételi felhívás és a nyertes ajánlattevő (Vállalkozó) ajánlata alapján került megkötésre.

2. Szerződés tárgya:

- 2.1. Megrendelő megrendeli, Vállalkozó elvállalja a **TOP-3.1.1-15-BO1-2016-000021 azonosító számú „Kerékpárutak és egyéb közlekedésfejlesztési beruházások Ózd városában” megnevezésű projekt keretében Ózd Város Fenntartható Városi Mobilitási tervének (SUMP) elkészítését az „Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv készítéséhez a 2014-2020 időszakban” c. dokumentum alapján, mely jelen szerződés 1. sz. mellékletét képezi.**

- 2.2. Ózd Város Fenntartható Városi Mobilitási tervének elkészítése során figyelembe kell venni az Ózd Város Önkormányzata TOP-3.1.1-15-BO1-2016-00021 azonosítószámú, „Kerékpárutak és egyéb közlekedésfejlesztési beruházások Ózd városában” megnevezésű pályázatában meghatározott feltételeket, az ehhez előzetesen elkészített műszaki dokumentumokat, és „Ózd Kerékpárforgalmi Hálózati Terve” c. dokumentumot.

3. Teljesítés, szállítandó példányszám

- 3.1. A Mobilitási terv elkészítésének teljesítési határideje jelen szerződés aláírásától számított 7 hónap. A Megrendelő előteljesítést elfogad.
- 3.2. A Megrendelő a teljesítés elfogadásáról 2 munkanapon belül köteles írásban nyilatkozni. A Megrendelő a teljesítés elfogadása esetén köteles írásban teljesítési igazolást kiadni, és megküldeni Vállalkozó részére.
- 3.3. Szállítandó példányszám:
4 pl. terv nyomtatva + 1 pld. elektronikus formában (CD lemezen).
- 3.4. Vállalkozónak szoros együttműködést kell kialakítania az 5.1. pontban megjelölt kapcsolattartóval. Az együttműködésnek ki kell terjednie a kölcsönös adatszolgáltatásra.
- 3.5. A teljesítés helye a Megrendelő székhelye.
- 3.6. Vállalkozó és Megrendelő közötti bármely kommunikáció írásbeli. Vállalkozó a szóbeli közléseit utólagosan, indokolt késedelem nélkül, haladéktalanul írásban meg kell erősítenie. Vállalkozó a szóbeli közlésekre csak akkor hivatkozhat, ha azt utólag írásba foglalta.

4. Vállalkozói díj, fizetési feltételek:

- 4.1. Vállalkozói díj
**nettó 5.100.000,- Ft + ÁFA,
azaz nettó ötmillió-százezer forint + áfa.**
- 4.2. A vállalkozói díj magában foglalja a 2. pontban meghatározott munkák elvégzése során felmerült valamennyi költséget, amelyek szükségesek a meghatározott munkák szakszerű és komplett megvalósításához, figyelembe véve a helyszíni körülményeket és adottságokat.
- 4.3. A Vállalkozó a 4.1. pontban megjelölt áron felül semmilyen címen többletköltséget nem érvényesíthet.
- 4.4. Vállalkozó 1 db, a vállalkozói díj 30 %-ára vonatkozó részszámla és 1 db végszámla kiállítására jogosult.
A részszámla benyújtásának feltétele az „Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv készítéséhez a 2014-2020 időszakban” című dokumentumban található minta tartalomjegyzéke szerinti:

- Fenntartható városi mobilitási terv metodikája,
 - Megalapozó vizsgálatok,
 - Alapadatok melléklet fejezetek elkészítése, és azok Megrendelő részére átadás-átvételi jegyzőkönyvvel történő átadása
- 4.4. A vállalkozói díj megfizetése a teljesítésigazolást követően kiállított számla kézhezvételétől számított 30 napon belül, banki átutalással történik.
- 4.4. A vállalkozói díj pénzügyi fedezete a TOP-3.1.1-15-BO1-2016-000021 azonosító számú „Kerékpárutak és egyéb közlekedésfejlesztési beruházások Ózd városában” megnevezésű projektre vonatkozó „Előzetes tanulmányok, engedélyezési dokumentumok költségSORON” rendelkezésre áll.
- 4.5. A hiányos vagy hibás kifizetési igénylés esetén, a hiánypótlás vonatkozásában a 272/2014. (XI. 5.) Korm. rendelet 132. §-ának rendelkezései irányadóak.
- 4.6. Fizetési késedelem esetén a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény 6:155. § (1) és (2) bekezdései szerinti késedelmi kamatok és behajtási költségátalány érvényesek.

5. Kapcsolattartás

A szerződés teljesítése során felek képviselői és kapcsolattartói:

- 5.1. Megrendelő részéről: Kristonné Sipos Ágnes projektmenedzser
Ózd Város Önkormányzata
Tel: 06-48-574-130
E-mail: kristonne@ozd.hu
- 5.2. Vállalkozó részéről:
Tel: Dulicz László ügyvezető
E-mail: laszlo.dulicz@mikroline.hu

6. Egyéb rendelkezések:

- 6.1. A Vállalkozó kijelenti, hogy Szerződés tárgyának megvalósításához szükséges jogosultsággal, szakértelemmel rendelkezik, a vonatkozó szabványokat, előírásokat, jogszabályokat ismeri és betartja.
- 6.2. Vállalkozó jelen szerződés aláírásával kijelenti, hogy a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. (továbbiakban: Nvtv.) 3.§ (1) bekezdés 1. pontja szerint átlátható szervezetnek minősül.
- 6.3. Vállalkozó tudomásul veszi, hogy a szerződés teljesítésének időtartama alatt köteles haladéktalanul bejelenteni a Megrendelő részére, amennyiben nem minősül az Nvtv. 3.§ (1) bekezdés 1. pontja szerinti átlátható szervezetnek.


- 6.4. Vállalkozó tudomásul veszi, hogy Megrendelő jogosult a szerződéstől elállni, ha Vállalkozó jelen szerződésbe foglalt átláthatóságra vonatkozó nyilatkozata valótlan tartalmú.
- 6.5. Szerződő felek kötelesek együttműködni a Szerződés teljesítésének érdekében és legjobb tudásuk szerint mindent megtenni a Szerződés megfelelő teljesítéséért.
- 6.6. Felek megállapodnak abban, hogy a vállalkozás keretében megismert információkat kizárólag a jogos érdekekkel rendelkező harmadik személynek adhatnak át, a másik fél üzleti sérelme nélkül.
- 6.7. A Felek megállapodnak abban, hogy a jelen Szerződéssel kapcsolatos jogvitáikat egymással békés, tárgyalásos úton kísérik meg rendezni. A peren kívüli tárgyalások sikertelensége esetén a szerződő felek alávetik magukat perértéktől függően az Ózdi Járásbíróság, illetve a Miskolci Törvényszék kizárólagos illetékességének.
- 6.8. A Szerződésben nem szabályozott kérdésekben a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.) vonatkozó rendelkezései az irányadók.
- 6.9. A Szerződés 4, egymással szó szerint megegyező, eredeti példányban készült, melyből 1 példány Vállalkozót, 3 példány Megrendelőt illeti meg és amelyet szerződő felek elolvastak, és mint akaratukkal mindenben megegyezőt jóváhagyólag aláírtak.

Kelt: Ózd, 2018. április 12.


.....
Megrendelő
Ózd Város Önkormányzata
Janiczak Dávid
polgármester



.....
Vállalkozó
MIKROLINE Kft.
Dulicz László
ügyvezető

Pénzügyi ellenjegyzés: 
2018.04.12.

SZÉCHENYI 2020



NEMZETGAZDASÁGI
MINISZTERIUM

Útmutató

a fenntartható városi mobilitási terv készítéséhez

a 2014-2020 időszakban



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Strukturális
és Beruházási Alapok



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

Bevezetés

Jelenleg Magyarországon a lakosság több, mint 70%-a városokban él.¹ Az ország GDP-jének jelentős részét városokban állítják elő. Urbánus területeken koncentrálódnak a befektetések, munkahelyek többsége is. Különös figyelmet kell fordítanunk emiatt a városi mobilitás témakörében felmerülő kérdésekre.

Hazánk teljes területén is, de a városok és agglomerációs térségeiben fokozottan érvényesül a lakosság utazási igényeinek egyre növekvő tendenciája. E folyamattal párhuzamosan emelkednek az áru fuvarozás iránti szükségletek is. Az egyre nagyobb forgalmi igények és a szűk kapacitások egyre többször és több helyen vezetnek torlódásokhoz, és okoznak ezáltal jelentős gazdasági károkat. Európa szinten a torlódások általi károk megközelítik a 100 milliárd Eurót, azaz az EU GDP-jének 1%-át minden évben.²

A növekvő igények következtében egyre több gépkocsi tölt egyre több időt a városok útjain, ahol a népsűrűség is magasabb. A levegő minőségromlása és a zajterhelés mértéke, sok városi térségben az életminőséget jelentősen befolyásoló szint feletti értékre növekedett. A ma üzemben lévő személy- és tehergépkocsik döntő többsége hagyományosan, kőolajból készülő hajtóanyagot használ, mely problémás úgy a külső függőségek, mint a környezeti minőség fenntarthatósága tekintetében.

Mivel fentiek következtében, a városi közlekedés felelős a szén-dioxid kibocsátás 40%-áért, napjainkra egyértelművé vált, hogy ez a folyamat hosszútávon nem tartható fenn. A nemzetközi kibocsátás csökkentési program részeként Magyarország vállalta, hogy 2020-ra legalább 20%-kal³, 2030-ra 40%-kal, 2050-re legalább 80%-kal⁴ csökkenteni az 1990 évi szint alá a hazai üvegházhatású gázok kibocsátását. E vállalás nem teljesíthető a városi közlekedés kereteinek átalakítása, a fenntarthatósági elvek érvényre juttatása nélkül.

Cél egy olyan közlekedési rendszer kialakítása és fenntartása, amely hozzájárul az életminőség növekedéséhez, a gazdaság fejlődéséhez és a versenyképesség javulásához úgy, hogy magas színvonalon nyújt mobilitási szolgáltatásokat, de emellett az erőforrásokat is hatékonyabban használja fel.

Az utóbbi években egész Európában, így hazánkban is csökkent a közúti balesetek száma, amely köszönhető a vezetéskultúra javulásának, a közlekedésbiztonsági fejlesztéseknek és a változó jogszabályi környezetnek. Sajnálatos módon e tendenciával ellentétben a városokon belüli közúti balesetek száma növekszik. A balesetek jelentős többségénél a sérültek a közlekedés leginkább sebezhető résztvevői: a gyalogosok és a kerékpárosok. Kulcsfontosságú tehát, hogy e probléma

¹ Forrás: Központi Statisztikai Hivatal (KSH), 2015.

² Forrás: Zöld Könyv – A városi mobilitás új kultúrája feléről szóló COM(2007) 551

³ Forrás: Európai Parlament és a Tanács 2009/28/EK, 2009/31/EK, 2000/60/EK, 2001/80/EK, 2004/35/EK, 2006/12/EK, 2008/1/EK, valamint 85/337/EGK irányelvei

⁴ Forrás: COM(2011) 112 végleges - Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve

megoldása hangsúlyosan szerepeljen a városok életminőségét alakító tervekben, előtérbe helyezve a közlekedésvédelem⁵ kérdését.

A közlekedés, és különösen a városi közlekedés szoros kölcsönhatásban van gazdasági, társadalmi és természeti környezetével, így működése és fejlesztése számos a közlekedésen túlnyúló szakterületet érint, ezért megköveteli a környezetvédelemmel, város-és területrendezéssel, lakás-, ipar- és társadalompolitikával való együttműködést, e szakterületek szempontjainak figyelembevételét.

Az előzőekben megfogalmazott – a városokat kiemelten érintő – kihívásokra adható mobilitási választ keresi a fenntartható városi mobilitási terv (a sustainable urban mobility plan angol megfelelőjéből képzett betűszó után SUMP). Feladata, hogy a meglévő közlekedési infrastruktúrák kezelése és szolgáltatások nyújtása hatékonyabbá, fenntarthatóbbá válják, és ennek érdekében költséghatékony mobilitási intézkedéseket határozzon meg. A SUMP egyrészt a települések hosszútávú fejlesztési (elsősorban közlekedési infrastruktúra és szolgáltatási) elképzeléseit összefoglaló stratégia, másrészt a meglévő és távlati közlekedési rendszer sajátosságain alapuló rövid távú intézkedési terv, melynek alapelve az indikátorok széles skálájának használata.

Több szempontból az eddigiektől eltérő metodikával kell elkészülnie a SUMP-nak, hogy valóban egy újszerű, városok számára könnyen és hatékonyan használható terv készüljön, ne pedig újabb kötelező jellegű, de gyakorlatban használhatatlan anyag kerüljön íróasztalfiókba. A közlekedéstervezési folyamat újfajta megközelítését az alábbiak jelentik:

- Hagyományos közlekedéstervezési célok (pl. forgalmi kapacitás növelése) helyett emberközpontú, fenntartható célok (elérhetőség-, életminőség-, levegőminőség- javítása, gazdaságélénkítés, társadalmi egyenlőtlenség javítása stb.) kitűzése.
- Megbízói kontroll mellett szűk szakmai tervezői csoport által készített terv helyett széles társadalmi egyeztetésre épülő közösségi tervezés.
- Az elkészített dokumentumok utólagos, elhúzódó közigazgatási véleményezési eljárása helyett vertikális integrációban megvalósuló tervezés, melynek lényege a szakmai és döntéshozói szervezetekkel történő folyamatos kommunikáció (e szervezetek később kerülnek nevesítésre).
- Az érintett közösség teljes körű, proaktív tájékoztatásra épülő kommunikáció.
- Csak szakági eszközrendszerrel rendelkező közlekedési tervek helyett a különböző ágakat kiegyensúlyozó integrált tervezés.
- A településfejlesztési dokumentumokban meghatározott jövőkép és az aktuális közlekedésfejlesztési döntések közvetlen összekapcsolása, egymásra hatásuk bemutatása.
- A település közigazgatási területére való lehatárolás helyett egy rendszerszintű – keresleti és kínálati oldal vizsgálatát magába foglaló – elemzésen keresztül az agglomerációjával együtt élő, funkcionális város meghatározása.

⁵ közlekedésvédelem: a közlekedést használók azon jogának érvényesülésével foglalkozó szakterület, amely azt biztosítja, hogy védve érezhessük magunkat egy esetleges támadás bekövetkezéséről miközben a közlekedési rendszert használjuk. E terület kiterjed a terrorizmus megelőzésétől a vandalizmus elleni védelemig.

- A meglévő állapot hosszú, részletekbe menő leírása helyett rövid, számokkal jellemezhető összefoglalás, mely a javaslat kidolgozása során megoldandó problémákra összpontosít.
- Az adott szakterület érdekeit szolgáló közlekedési intézkedések helyett, többszintű elemzésen alapuló intézkedéscsomagok meghatározása, melyek egymásra szinergikus hatást gyakorolnak, valamint hatékony és jól kommunikálható fejlesztéseket tartalmaznak.
- A kitűzött célokhoz, mérhető, követhető indikátorok meghatározása, ezek segítségével a fejlesztések eredményességének mérése.
- A terv elkészültével és az intézkedések megvalósításával a munka nem fejeződik be. Az eredményeket és a célok teljesülését folyamatosan monitoring elemzéssel kell követni, és ennek alapján rendszeres felülvizsgálatot szükséges végezni.

Módszertan

A módszertan alapja a Fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozása és végrehajtása útmutató, de a tartalom kiegészítésre került számos már sikeresen megvalósult SUMP tapasztalatával. A jelen dokumentumban meghatározott felépítéstől el lehet térni, de csak részletes szakmai indoklás mellett. A jelölt vizsgálati módszerektől, a kötelezően alkalmazandó indikátoroktól, valamint a vizsgálandó intézkedési javaslatoktól eltérni, szintén csak részletes szakmai indoklás mellett lehetséges. A bemutatásra kerülő fejlesztéseknek meg kell felelniük a vonatkozó jogszabályoknak és útmutatóknak.

A módszertan négy alapvető munkavégzési lépcsőt javasol:

1. előkészítés;
2. célok meghatározása;
3. terv kidolgozása;
4. terv végrehajtása.

(1.) A gondos előkészítése során szükséges meghatározni a SUMP tervezés részletes keretrendszerét, ütemezését, kockázatkezelését. Első lépés az aktív – kétirányú, visszacsatoló - közösségi tájékoztatás (nevezzük kommunikációs stratégiának) elkezdése. Ezt követően kell megtervezni a közösségi tervezés folyamatát, az egyes munkacsoportokba bevonandók körét, valamint a bevonásuk módját (kiemelten kezelve a közlekedési rendszert használókat). Itt kell kitérni a SUMP újszerű tervezési megközelítésére, a fenntarthatóság elveinek a bemutatására összevetve az eddigi gyakorlattal. Külön vizsgálandó a tervezési terület lehatárolása, a fejlesztési dokumentumokhoz való illeszkedés, valamint a meglévő állapotok problémarendszere.

(2.) A célok meghatározásának lépései:

- i. lehetséges forgatókönyvek, trendek elemzése;
- ii. jövőkép meghatározása;
- iii. átfogó célok specifikálása;
- iv. prioritások azonosítása.

Az azonosított prioritások mentén megvizsgálásra kerül a meglévő állapot értékelése, a jövőképhez kapcsolódó ideális távlati állapot valamint az, hogy a SUMP keretében és időtávján milyen módon érhetőek el a célok. A célrendszer akkor tekinthető megfelelőnek, ha széles körben elfogadottá válik a hivatalos szervek és közösségi csoportok részéről, valamint ha érvényesülnek benne a fenntarthatóság és emberközpontúság alapelvei.

(3.) A terv kidolgozása során számos intézkedési javaslatot szükséges megvizsgálni több, egymásra épülő lépcsőben. A javaslatok a célrendszerhez való illeszkedés értékelése, az előzetes költség-haszon elemzés, a kockázatelemzés és a lehetséges finanszírozás alapján kerülnek szűrésre.

A megvizsgált és megvalósítandónak ítélt intézkedéseket érdemes intézkedési csomagokba rendezni. A rendezés alapja a szinergiák megteremtése, vagyis az egymással harmonizáló, hasonló célokat kitűző intézkedések csoportosítása.

(4.) A stratégia, vagyis az intézkedési csomagok végrehajtása akkor tud sikeres lenni, ha előtte a megrendelő és a tervező a közösségi tervezés keretében értékeli a lehetséges kockázatokat, meghatározza azok kezelésének módját és nevesíti a felelősöket. Fontos a pozitív külföldi példákkal való összehasonlítás is. A megvalósítás nyomán követéséhez – vagyis a monitoringhoz – szükséges definiálni specifikus, mérhető és egyértelmű mérőszámokat (indikátorokat). Ezek jövőbeli alakulása ad majd visszacsatolást arra, hogy az adott intézkedés milyen mértékben valósult meg, illetve, hogy mennyire sikerült a definiált célok (célértékek) elérése. Végül a terv felülvizsgálatának ütemezését és feltételrendszerét kell meghatározni.

Az egyes fejezetek sorrendje, a dokumentumban elfoglalt helye kötött, de megalkotásuk folyamata történhet párhuzamosan, illetve időben elcsúszva. Különös igaz ez a közösségi tervezés keretei, a célrendszer, valamint az indikátorok meghatározására.

Tartalom

Városvezetői előszó	8
SUMP összefoglaló.....	8
1. Fenntartható városi mobilitási terv metodikája.....	8
1.1. A fenntartható városi mobilitási terv újszerűsége	8
1.1.1. Meglévő fejlesztési és fenntartási módszertan	8
1.1.2. A terv lényege, módszerbeli különbségek	8
1.1.3. A terv adta lehetőségek, kihívások az adott városban.....	8
1.2. Kommunikációs terv	9
1.2.1. Célok megnevezése	9
1.2.2. Célcsoportok bemutatása	9
1.2.3. Alkalmazandó eszközök bemutatása	9
1.2.4. Külső megjelenés, arculat.....	9
1.2.5. Ütemezés	10
1.3. Közösségi tervezés kereteinek meghatározása.....	10
1.3.1. Közösségi tervezés célja, háttere	10
1.3.2. Stakeholderek azonosítása, munkacsoportok összeállítása	10
1.3.3. Közösségi tervezés szinterei	11
1.4. Tervezés kockázatai, ütemezése.....	11
1.4.1. A tervezés kockázatkezelési stratégiája.....	11
1.4.2. A tervezés ütemezése	11
2. Megalapozó vizsgálatok	12
2.1. Település helye a település- és közlekedési hálózatban.....	12
2.1.1. Térségi szerepkör	12
2.1.2. Területlehatárolás	12
2.2. Illeszkedés a meglévő fejlesztési dokumentumokhoz (a fenntarthatósági elvek tükrében)	12
2.2.1. Nemzetközi szintű dokumentumok.....	12
2.2.2. Országos és regionális szintű dokumentumok	13
2.2.3. Megyei szintű dokumentumok.....	13
2.2.4. Település szintű dokumentumok	13
2.2.5. Szomszédos és egyéb érintett települések releváns dokumentumai	14
2.3. Helyzetértékelés	14
2.3.1. Gazdasági, társadalmi, környezeti háttér	14
2.3.2. Meglévő közlekedési rendszer bemutatása	14

3. Stratégia megalkotása	15
3.1. <i>Célrendszer megalkotása</i>	15
3.1.1. Trendelemzés.....	15
3.1.2. Jövőkép meghatározása	15
3.1.3. Átfogó célok meghatározása.....	15
3.1.4. Prioritások azonosítása.....	16
3.1.5. „Prioritás 1.”	16
3.2. <i>Intézkedési javaslatok megvizsgálása</i>	17
3.2.1. „A” intézkedési javaslat	18
3.3. <i>Javasolt intézkedések szinergiái</i>	19
3.4. <i>Integrált intézkedéscsomagok meghatározása</i>	19
3.5. <i>Stratégia összegzése</i>	20
4. Megvalósítás keretei	21
4.1. <i>Tapasztalatok értékelése</i>	21
4.1.1. Intézményi tapasztalatok	21
4.1.2. Külföldi tapasztalatok	21
4.2. <i>Intézményi háttér</i>	21
4.3. <i>Stratégiai kockázatkezelés</i>	22
4.3.1. Kockázatok azonosítása.....	22
4.3.2. Kockázatok kezelése.....	23
4.4. <i>Monitoring rendszer kialakítása</i>	23
4.4.1. Háttérindikátor.....	24
4.4.2. Hatásindikátor	24
4.4.1. Eredményindikátor	25
4.5. <i>Felülvizsgálati rendszer</i>	25
1. melléklet: Alapadatok	26
2. melléklet: Indikátorok nyomon követése	26

VÁROSVEZETŐI ELŐSZÓ

A fenntartható városi mobilitással kapcsolatos állásfoglalás a város részéről. A meglévő, kapcsolódó irányelvek bemutatása és a tervezési irányok meghatározása, diszpozíció 1-2 oldalban.

SUMP ÖSSZEFOGLALÓ

A dokumentum rövid (3-5 oldalas) összefoglalása, amely tartalmazza a meglévő fő problémákat, a kialakított célrendszert, valamint az elkészült intézkedéscsomagokat.

1. FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV METODIKÁJA

E fejezetben szükséges bemutatni a meglévő metodika nehézségeit, problémáit, melyre reagálva szükséges bevezetni a fenntartható városi mobilitási terv műfaját. A SUMP közérthető, világos lényegre törő bemutatása, valamint az adott városra vonatkozó kihívások és lehetősége felvázolása szintén része a fejezetnek.

1.1. A fenntartható városi mobilitási terv újszerűsége

1.1.1. Meglévő fejlesztési és fenntartási módszertan

A meglévő tervezési, engedélyezési eljárások, valamint a meglévő fenntartási rendszer kritikai szemmel történő ismertetése, kiemelve a fő problémákat. Ajánlott a felsorolás, vagy táblázat használata, a hosszú leíró szöveges részek elkerülése.

A fejezet megalkotásához mindenképp szükséges személyes elbeszélgetés vagy egyéb egyeztetés folyamán meghallgatni az érintettek véleményét, állásfoglalását. Az érintettek körét a közösségi tervezés kereteinek meghatározásakor kell rögzíteni.

1.1.2. A terv lényege, módszerbeli különbségek

Általános ismertető a SUMP fő elveiről, azok szükségességéről, újszerű megközelítéseiről, nemzetközi előzményekről. Szemléletformáló összefoglaló a mobilitás és fenntarthatóság általános összefüggéseiről.

1.1.3. A terv adta lehetőségek, kihívások az adott városban

Adott városra vonatkoztatva össze kell foglalni, hogy milyen lehetőségekkel, kihívásokkal fog járni a város számára e terv elkészítése, végrehajtása. Valamint, hogy egy megfelelően kidolgozott terv jó

megvalósítása esetén milyen pozitív, közlekedési területen túlnyúló hatásai lehetnek. Ki kell térni, hogy e terv hogyan épül be a város településfejlesztési és közlekedési tervei közé.

1.2. Kommunikációs terv

E fejezetben a lakosság proaktív tájékoztatásának keretrendszerét kell megtervezni.

1.2.1. Célok megnevezése

A kommunikációs terv első lépésben tömören be kell mutatni, hogy milyen stratégiai és kommunikációs célokat szeretnénk elérni. Össze kell foglalni a SUMP készítése és végrehajtása során megkívánt nyilvánosság és tájékoztatás mértékét.

1.2.2. Célcsoportok bemutatása

A kommunikációs terv kiinduló pontja a különböző jellemzőkkel rendelkező célcsoportok meghatározása. Rendezhetjük az érintetteket elsődleges és másodlagos szereplőkre az érdekeltségük és befolyásosságuk alapján. E célcsoportok felé szükséges egységes kommunikációs csatornák, technológiák és üzenetek kiválasztása, amelyek által eredményesen és hatásosan elérhetőek. Az üzenet akkor éri el az adott célcsoportot, ha az ő alapvető motivációs igényeire, érdekeire reflektálnak. Mindenképpen kiemelten kell kezelni a helyi civil és szakmai szervezeteket, valamint a helyi médiát.

1.2.3. Alkalmazandó eszközök bemutatása

A terv kommunikációs tevékenysége a már bemutatott célcsoportok eléréséhez, és a célok teljesítése érdekében ki kell dolgozni az alkalmazandó kommunikációs eszközöket. Ilyen eszközök lehetnek az alábbiak:

- sajtótájékoztatók, sajtóbeszélgetések, programajánlók;
- média (rádió, telefon, újság) megjelenés;
- önálló internetes honlap, internetes reklám, hírlevél;
- zöldszám, információs központ;
- reklámtárgy, ajándék;
- tájékoztató kiadványok, szórólapok;
- tájékoztató táblák;
- személyes kommunikáció;
- rendezvények, konferenciák, műhelytalálkozók (a közösségi tervezés során kerül részletetésre).

1.2.4. Külső megjelenés, arculat

A feladat olyan arculat, megjelenés kitalálása, amely a város sajtóságaihoz illeszkedik, szellemében a SUMP elveit hangsúlyozza, azokat elősegíti, valamint arculati elemeiben megfelel a pályázati elvárásoknak.

1.2.5. Ütemezés

Az ütemezésnek tartalmaznia kell, hogy az előkészítés, tervezés és megvalósítás során mikor, milyen eszközök alkalmazása szükséges. Meg kell nevezni az egyes lépésekhez tartozó költségeket és felelősöket.

Az első szakaszban fő cél a figyelemfelhívás. Ebben a szakaszban a SUMP-pal kapcsolatosan leginkább általános információk átadása szükséges, a részletes információk ugyanis majd a tervezést követően adhatóak.

1.3. Közösségi tervezés kereteinek meghatározása

Feladat a munka folyamán elvégzendő közösségi tervezés és partnerség bemutatása, különös tekintettel az érintettek és a releváns személyek teljes spektrumának bevonására.

1.3.1. Közösségi tervezés célja, háttere

A közösségi tervezés nem csupán egy adminisztratív módon igazolandó tevékenység, hanem a teljes tervezési folyamat kulcselemeként tekintendő. A közösségi tervezésen múlik, hogy a kijelölt célrendszer kellő támogatottsággal, legitimitással bír-e, valamint, hogy középtávon megvalósíthatóak-e az összeállított intézkedések.

E fejezetben szükséges bemutatni, hogy a közösségi tervezések milyen előnyökkel, célokkal rendelkeznek.

1.3.2. Stakeholderek azonosítása, munkacsoportok összeállítása

A munka első lépése a stakeholderek azonosítása, feltérképezése és elemzése, besorolásuk az érintettségük szintje alapján (kulcs-, elsődleges- és közepes fontosságú szereplők). A második lépés a szereplők bevonási módjának és formájának meghatározása, valamint azon a munkamódszerek definiálása, amelyek használatával részt vesznek a tervezésben.

1.3.2.1. Tervezői munkacsoport

A tervezői csoport a rendelkezésre álló adatok, információk és szaktudás alapján elkészíti a tervet, bevonva a további munkacsoportokat. Tagjai a projektvezető, felelős és szakági tervezők.

1.3.2.2. Irányító munkacsoport

Az irányító csoportnak (ICS) a tervezés során operatív döntés-előkészítő munkát kell folytatnia. Fontos a kezelhető méret, az elérhetőség, az összeférhetőség és az alapvető tájékozottság a feladatot és a város helyzetét illetően. Az ICS tagjai a kulcsszereplők, akik döntéshozói szereppel bírnak. Tagjai polgármester, jegyző, fejlesztésekért felelős alpolgármester, képviselő(k), főépítész, műszaki osztály vezetője.

1.3.2.3. Szakértői munkacsoportok

A szakértői munkacsoportok az önkormányzat szakmailag kompetens munkatársaiból, a közlekedéspolitikai végrehajtóinak (közösségi közlekedési szolgáltatók, üzemeltetők, rendőrség, stb.), szakmai civil szervezeteknek valamint nagy munkáltatóknak képviselőiből áll.

1.3.2.4. Hatásviselek

Az elsődleges fontosságú szereplők, akiknek az életére mindenképpen hatással lesznek az új közlekedési intézkedések. Ide tartoznak az érintett területek lakosai, a közlekedést használók (lakóhelytől függetlenül). Kiemelten kezelendők a többi szereplőhöz képest, a bevonásukhoz internetes konzultáció alkalmazása szükséges.

1.3.3. Közösségi tervezés szinterei

A különböző munkacsoportok között folyamatos és iteratív munkafolyamat kiépítése és fenntartása a megfelelő SUMP elkészítésének alapja. Az egyes munkafázisok során (információgyűjtés, tervezés, egyeztetés, véleményezés, döntéshozás) más-más egyeztetési feladatok kerülnek előtérbe.

E folyamat szinterei lehetnek a fókuszcsoportos és kerekasztal beszélgetések, a konferenciák, a fórumok, a műhelytalálkozók, a workshopok és a személyes elbeszélgetések, melyek lebonyolításához az infokommunikációs technológiák alkalmazása szükség szerint alkalmazható.

1.4. Tervezés kockázatai, ütemezése

1.4.1. A tervezés kockázatkezelési stratégiája

A SUMP elkészítéséhez szükséges a kockázatkezelési stratégia megalkotása. Első lépés a kockázatok azonosítása. A felmerülő kockázatokat érdemes a bekövetkezés valószínűsége és hatása szerint 1-5 közötti skálán értékelni, ahol 5 a legvalószínűbb, legnagyobb hatású. Majd e két szám szorzata adja a kockázat veszélyességi szintjét, ami 10-nél nagyobb érték esetén kritikus. A kockázatokra vonatkozóan kezelési megoldást kell találni és felelőst kell nevesíteni.

Csak akkor tekinthető megfelelőnek, ha minden résztvevő számára elfogadottá vált.

1.4.2. A tervezés ütemezése

Részletes ütemtervnek tartalmaznia kell a SUMP minden elemével kapcsolatos határidőket, mérföldköveket, felelősöket. Az ütemezés részének kell lennie a közösségi tervezésnek, mely kapcsán kellő időt és lehetőséget szükséges adni a résztvevőknek a véleményük és javaslatuk megfogalmazására.

A feladatokat táblázatos vagy Gantt-diagram formában részletes ütemtervvel kell szemléltetni, mely minden egyes fejezethez bemutatja az elkészítéséhez szükséges időkeretet. Csak akkor tekinthető megfelelőnek, ha minden résztvevő számára elfogadottá vált.

2. MEGALAPOZÓ VIZSGÁLATOK

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

2.1. Település helye a település- és közlekedési hálózatban

2.1.1. Térségi szerepkör

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

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

2.1.2. Területlehatárolás

Tényleges mobilitási minták alapján (elemezve a közlekedési szokásokat és szerkezeti kereteket) a „funkcionális város” lehatárolása. Ehhez felhasználható a KSH „A helyben lakó és dolgozó, valamint a naponta ingázó foglalkoztatottak száma és megoszlása” mutató, valamint korábbi vagy jelen terv kapcsán elvégzett forgalmi/lakossági kikérdezési adatok.

A fejezet végén le kell határolni a következőekben vizsgálandó területet. A település méretétől, gazdaságától, társadalmi jellemzőitől függően eltérő mértékű, a településhatáron túlnyúló területet jelenthet.

2.2. Illeszkedés a meglévő fejlesztési dokumentumokhoz (a fenntarthatósági elvek tükrében)

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

2.2.1. Nemzetközi szintű dokumentumok

A terv illeszkedése a különböző, nemzetközi szintű (elsősorban közlekedés-fejlesztési) dokumentumokhoz:

- EU 2020;

- Fehér könyv;
- Zöld könyv;
- egyéb releváns EU-s közlekedési dokumentumok (A városi mobilitás cselekvési terve, Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa COM(2006) 336, stb.);
- Európai Unió Duna Régió Stratégiája (ha releváns);
- egyéb releváns környezetvédelemmel kapcsolatos dokumentumok
- stb.

2.2.2. Országos és regionális szintű dokumentumok

A terv illeszkedése a különböző, országos szintű (elsősorban közlekedés-fejlesztési) dokumentumokhoz:

- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (azon belül is kiemelve a Közlekedés Energiahatékonyság-javítási Cselekvési Tervet);
- Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia;
- Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (OFTK);
- Országos Területrendezési Terv (OTRT);
- Jedlik Ányos Terv;
- egyéb releváns környezetvédelemmel kapcsolatos dokumentumok (Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2008-2025, Nemzeti Energiastratégia 2030, Magyarország Megújuló Energia Hasznosítási Cselekvési Terv, Energia- és Klímatudatossági Szemléletformálási Cselekvési Terv);
- adott régió intelligens szakosodási stratégiája, operatív programok;
- stb.

2.2.3. Megyei szintű dokumentumok

A terv illeszkedése a különböző, megyei szintű (elsősorban közlekedés-fejlesztési) dokumentumokhoz:

- megyei területfejlesztési koncepció;
- megyei területfejlesztési program, stratégia;
- megyei területrendezési terv;
- stb.

2.2.4. Település szintű dokumentumok

A SUMP alapelveinek (fenntarthatóság, emberközpontúság, stb.) érvényesülése a meglévő település szintű dokumentumokban:

- település fejlesztési koncepció;
- integrált településfejlesztési stratégia;
- településszerkezeti terv, szabályozási terv, helyi építési szabályzat;
- Fenntartható Energia Akcióterv (SEAP);
- közlekedésfejlesztési szakági tervek;
- stb.

2.2.5. Szomszédos és egyéb érintett települések releváns dokumentumai

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

2.3. Helyzetértékelés

A meglévő állapot hosszú, részletekbe menő leírása helyett, ajánlott röviden, számszerűsíthető adatokkal (trendek, összehasonlítások bemutatásával) összefoglalni, mely a megoldandó problémákra összpontosít. A településfejlesztési dokumentumokhoz készült megalapozó vizsgálati részekre – ha azok megfelelő minőségűek – lehetséges hivatkozni az általános helyzet bemutatásakor.

E fejezetet érdemes egyszerre készíteni a Monitoring fejezet Háttérindikátorainak meghatározásával.

2.3.1. Gazdasági, társadalmi, környezeti háttér

A gazdasági, a társadalmi és a környezeti háttér elkülönített, rövid bemutatása a feladat, kiemelve az országos és térségi átlagtól való eltéréseket, elmúlt évek trendjeit. Nincs szükséges részletes szöveges leírásokra, helyette rövid számszerűsíthető jellemzések értékelések készítése a cél. A fejezet végén ajánlott a megoldandó kulcsproblémákat problémafa, problématérkép, vagy SWOT analízis segítségével összegezni.

2.3.2. Meglévő közlekedési rendszer bemutatása

Meglévő közlekedési rendszer általános, rövid bemutatása a feladat ebben a fejezetben – tekintettel a következő fejezetben történő specifikusabb értékeléssel –, kiemelve az országos és a térségi átlagtól való eltéréseket, az elmúlt évek trendjeit. A közlekedési rendszer teljes spektrumának integrált bemutatása végett ajánlott az alábbi témakörökre kitérni:

- mobilitási igények, modal split jelenlegi állása;
- közlekedési infrastruktúra állapota, szolgáltatási szintje;
- közlekedésszervezés, közlekedéspolitika, szabályozási környezet és mobilitás menedzsment problémaköre;
- települési áruszállítás és city-logisztika helyzete;
- közlekedésbiztonság szintje.

Részletes szöveges leírások helyett, rövid számszerűsíthető jellemzések értékelések készítése a cél. A fejezet végén szükséges a megoldandó kulcsproblémákat összefoglalni problémafa, problématérkép, vagy SWOT analízis segítségével.

3. STRATÉGIA MEGALKOTÁSA

A stratégia cselekvések egy hosszabb távú terve bizonyos célok elérése, probléma megoldása érdekében. A cselekvések és azok végrehajtásához szükséges erőforrások biztosítását időben kiterjedten gondolkodva tervezi meg.

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

3.1. Cérendszer megalkotása

A fejezet lényege, hogy a korábban bemutatott meglévő problémák és a kapcsolódó fejlesztési dokumentumok alapján meghatározásra kerüljön a település egyedi célrendszere, amelyhez már hozzárendelhetőek az intézkedések, beavatkozások.

3.1.1. Trendelemzés

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

3.1.2. Jövőkép meghatározása

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

3.1.3. Átfogó célok meghatározása

A hosszútávú jövőkép elérése érdekében átfogó – közlekedési témakörön túlnyúló – fejlesztési célok kijelölése szükséges. Az időtáv illeszkedik az EU fejlesztési ciklusához, ezért 2020-ig terjed ki. Ezen átfogó célok akkor tekinthetőek megfelelőnek, ha széles körben elfogadottá válnak a közösségi

tervezés során, ha kellően illeszkednek a településfejlesztési dokumentumokban foglaltakhoz, ha választ adnak a feltárt problémákra, valamint, ha érvényesülnek bennük az alábbi alapelvek:

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

3.1.4. Prioritások azonosítása

Az átfogó célokhoz kapcsolódva középtávon elérhető közlekedésfejlesztési prioritások kijelölésére van szükség. Az időtáv illeszkedik az EU fejlesztési ciklusához, ezért a céldátum 2020.

E közlekedésfejlesztési prioritásokban meg kell jelenniük a városi mobilitásról szóló Zöld könyv által meghatározott kihívásoknak, amelyek:

- a forgalmi zavarok és a torlódások kezelése;
- a levegőminőség javítása, a zajterhelés csökkentése;
- a hozzáférhetőség és a megközelíthetőség biztosítása;
- a közlekedésbiztonság javítása;
- a (közigazgatási és ország) határokon átnyúló problémák kezelése.

A felsorolt elemek nem kötelezően használandóak prioritásként, de mindenképp megvizsgálandóak. A prioritások listáját ajánlott specifikálni, bővíteni a korábban meghatározott problémák, az átfogó célok és a kapcsolódó fejlesztési dokumentumok alapján.

A meghatározott prioritásokat elkülönítve kell tovább vizsgálni.

3.1.5. „Prioritás 1.”

Az előző fejezetben meghatározott prioritásokat szükséges kifejteni, értékelni a meglévő állapotot, felvázolni a jövőképhez kapcsolódó ideális távlati állapotot, valamint azt, hogy a SUMP keretében ez hogyan érhető el.

E fejezetet érdemes egyszerre készíteni a Monitoring fejezet Hatásindikátorainak meghatározásával.

3.1.5.1. Kihívás, problémakör

Az adott prioritással kapcsolatos fő problémák bemutatása, a településre váró kihívások felvázolásával.

3.1.5.2. Jelenlegi állapot

Az adott prioritás érvényesülésének jelenlegi állapota.

3.1.5.3. Jövőképhez kapcsolódó ideális távlati állapot

A jövőképhez kapcsolódóan a prioritás hosszútávon elérni kívánt állapotának leírása.

3.1.5.4. Prioritás középtávú elérése

E fejezetben kell bemutatni, hogy az adott prioritás jelenlegi és távlati állapota közötti cselekvést, vagyis, hogy közép- és rövidtávon milyen elképzelések mentén, milyen módon képzele a település a megvalósítást.

3.2. Intézkedési javaslatok megvizsgálása

Az intézkedési javaslatokat többszintű elemzésnek kell alávetni, hogy kiderüljön melyek megvalósítása támogatható. Az elemzés ki kell, hogy terjedjen a településre illesztett megoldás bemutatására, a meghatározott célrendszerhez való viszonyára, a költség-haszon- és a kockázatelemzésre, valamint a források keresésére.

Az alábbiakban felsorolásra kerülnek azok az ajánlottan vizsgálandó javaslatok, melyek általánosságban segíteni szokták a SUMP elveinek érvényesítését, a közlekedési rendszer modernizálását. Természetesen minden település a saját adottságai és jellemzői alapján ezek közül választhat, illetve további intézkedéseket megvizsgálhat.

Az ajánlottan vizsgálandó intézkedések:

- Magas minőségű infrastruktúra (közúti, gyalogos, kerékpáros, közösségi közlekedés, közvilágítás);
- Magas minőségű szolgáltatások (közúti, gyalogos, kerékpáros, közösségi közlekedés, közvilágítás);
- Intermodalitás erősítése;
- Intelligens és dinamikus közlekedési rendszerek alkalmazása (intelligens útdíjrendszerek, flottamenedzsment, utastájékoztató, forgalomirányítás);
- Közlekedési adatok interoperábilis megosztásának, feldolgozásának támogatása;
- Alternatív közlekedési mód használatának reklámozása, népszerűsítése;
- Parkolási politika újradefiniálása (járműtípus, terület és idő szerinti differenciált parkolási díjak, P+R);
- Behajtási rendszerek újradefiniálása (járműtípus, terület és idő szerinti differenciált útdíjak, gyalogos zónák);
- Közösségi közlekedési jegyrendszer újradefiniálása (utazási ideje, célcsoportja és hossza szerinti differenciálása, közös díjpolitika);
- Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által;
- Felszabaduló kapacitások újraelosztása;
- Car-sharing támogatása;
- Car-pooling támogatása;
- Virtuális mobilitás (táv munka, e-vásárlás, e-közigazgatás, e-ügyintézés) támogatása;
- Többcélúan használt infrastruktúra (rugalmas buszsávok, parkoló területek);
- City-logisztika fejlesztése (városon belül környezetkímélő áru fuvarozásra váltás);
- Energiahatékony, környezetkímélő járművek vásárlásának ösztönzése;
- Zöld közbeszerzés alkalmazása;

- Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszer.

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

3.2.1. „A” intézkedési javaslat

3.2.1.1. Javaslat bemutatása

Az intézkedési javaslat város specifikus bemutatása, valamint a szükséges területi kiterjedésének meghatározása.

3.2.1.2. Javaslat illeszkedése a célrendszerhez

E fejezetben vizsgálandó, hogy az intézkedési javaslat milyen hatással van a korábban meghatározott célrendszer prioritásaira (pozitív / negatív / semleges, illetve gyenge / erős). Amennyiben az intézkedés összességében pozitív hatást fejt ki a célok elérése szempontjából, akkor tovább vizsgálható.

3.2.1.3. Javaslatok előzetes költség-haszon elemzése

Az intézkedést szükséges előzetes költség-haszon elemzés alá venni, hogy a társadalmi szinten nem megtérülő (vagyis a megtérülési ráta < 1 esetén) elemek kiszűrésre kerüljenek. Első lépésben a beruházási és az működési költségeket (illetve az abban jelentkező változást) kell meghatározni. Ezt követi a várható (közlekedési, gazdasági, társadalmi és környezeti) hatások becslése.

Az elemzés történhet benchmarking alapján, vagyis abból vonva le következtetéseket, hogy más településen, térségben hasonló intézkedések milyen költségekkel és hasznokkal jártak. Amennyiben van rá lehetőség, erősen ajánlott makroszimulációs összforgalmi modell felépítése vagy aktualizálása, amely pontosabb, megalapozottabb számítások elvégzésére képes.

3.2.1.4. Javaslatok előzetes kockázatelemzése

A társadalmi szinten megtérülő intézkedéseken végül előzetes kockázatelemzést kell végezni. Az elemzés során a megvalósítás és üzemelés idejére is ki kell térni. A vizsgálat célja kettős, egyrészt, hogy ki lehessen szűrni a jelentős kockázattal és bekövetkezési valószínűséggel rendelkező intézkedési javaslatokat, másrészt hogy képet kapjunk az esetleges jövőbeli problémákról, veszélyekről.

3.2.1.5. Lehetséges források felkutatása

A kiválasztott intézkedések esetén szükséges azonosítani a megvalósításhoz felhasználható lehetséges forrásokat, amelyeket vagy a már rendelkezésre álló források allokálásából, vagy új források felhasználásából áll. Az intézkedések finanszírozhatóak önkormányzati, állami, EU-s (mely lehet operatív programokon, vagy közvetlen pályázatokon keresztül, illetve részben vagy teljesen vissza nem térítendő), magán forrásból, valamint ezek keverékéből.

3.3. Javasolt intézkedések szinergiái

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

A csomagok összeállításakor a szinergiák megteremtése rendkívül fontos: elszigetelt – kevés célt előmozdító – beavatkozás helyett egymást erősítő intézkedések összeállítása a célszerű. E feladatban segíthet az alábbi táblázat, amely az intézkedések célokhoz való kapcsolódásait összesíti. Az ugyanazon célok és prioritások elérését támogató intézkedéseket érdemes egy csoportba sorolni.

Intézkedések	Átfogó cél 1.	Átfogó cél 2.	...	Prioritás 1.	Prioritás 2.	Prioritás 3.	Prioritás 4.	...
„A” intézkedés		-	++			+	+	
„B” intézkedés	++			++	+		-	
„C” intézkedés	++		-					
„D” intézkedés		+						
„E” intézkedés			+					
„F” intézkedés	+	+						
...								

Jelmagyarázat: ++ erős pozitív hatás, + gyenge pozitív hatás, - gyenge negatív hatás és -- erős negatív hatás

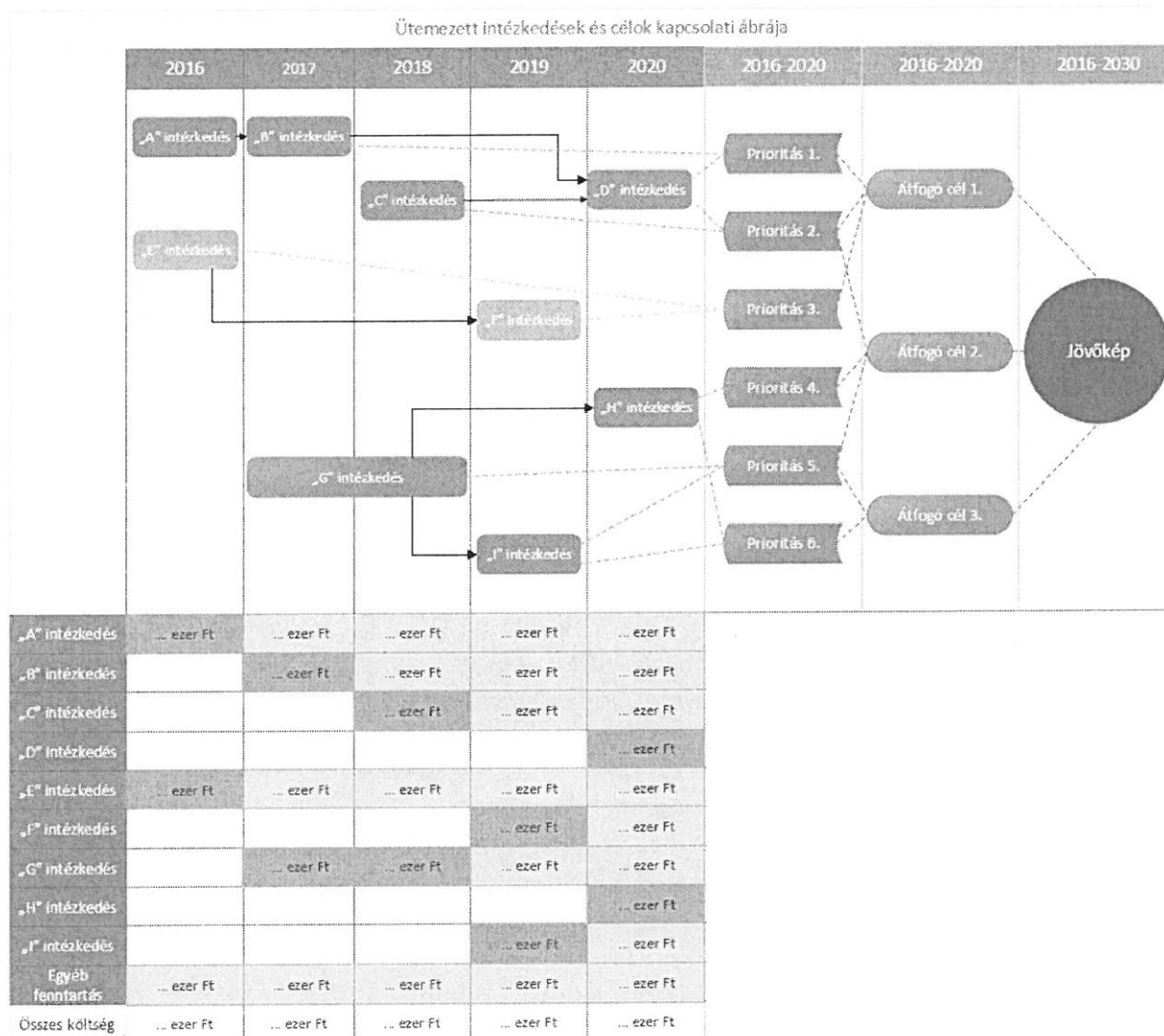
3.4. Integrált intézkedéscsomagok meghatározása

Az előző fejezet alapján kialakítható intézkedéscsomagokat szükséges bemutatni e fejezetben. Ki kell térni az esetleges egymásra utaltságokra és az ütemezésre.

Az intézkedéscsomagok időtávja megegyezik a prioritások időtávjával, vagyis 2020-ig tart. Az intézkedéseket ütemezetten kell megvalósítani, mely összhangban kell, hogy legyen a településfejlesztési dokumentumokban foglaltakkal. Érdemes a gyors, látványos eredményt hozó intézkedésekkel indítani, amely növelheti a terv támogatottságát, és ezáltal a sikeres megvalósulásának esélyét.

3.5. Stratégia összeglése

A meghatározott és csomagba rendezett intézkedések egymásra utaltságát, a hozzájuk kapcsolódó célok rendszerét, valamint a pénzügyi ütemezést együttesen bemutató ábra elkészítése szükséges a stratégia összegléseként. Az alábbi ábra egy lehetséges grafikai megjelenését mutatja e kapcsolati rendszernek.



4. MEGVALÓSÍTÁS KERETEI

4.1. Tapasztalatok értékelése

A fejezet az önkormányzat által végzett tevékenységeket foglalja össze, valamint jó külföldi példákat hoz, amelyek segítik, támogatják az SUMP-ban megjelölt fejlesztési célok elérését.

4.1.1. Intézményi tapasztalatok

Értékelni kell az elmúlt évek során lezajlott (elsősorban közlekedési) fejlesztések vonatkozásában a részletes tervezési, a megvalósítási, valamint a fenntartási, működtetési tapasztalatokat. Ki kell térni a meg nem valósult intézkedések okainak felkutatására. Az értékelést érdemes összefoglalni problématerképben vagy SWOT analízisben.

A fejezet megalkotásához szintén szükséges személyes elbeszélgetés vagy egyéb egyeztetés folyamán meghallgatni az érintettek véleményét, állásfoglalását

A fejezet kapcsolódik a 1.1.1. fejezethez, de míg az elméleti, elsősorban a meglévő tervezési módszerekkel összefüggő problémákra koncentrálnak, addig ebben a fejezetben a gyakorlati megvalósítás kihívásaival kell foglalkozni.

4.1.2. Külföldi tapasztalatok

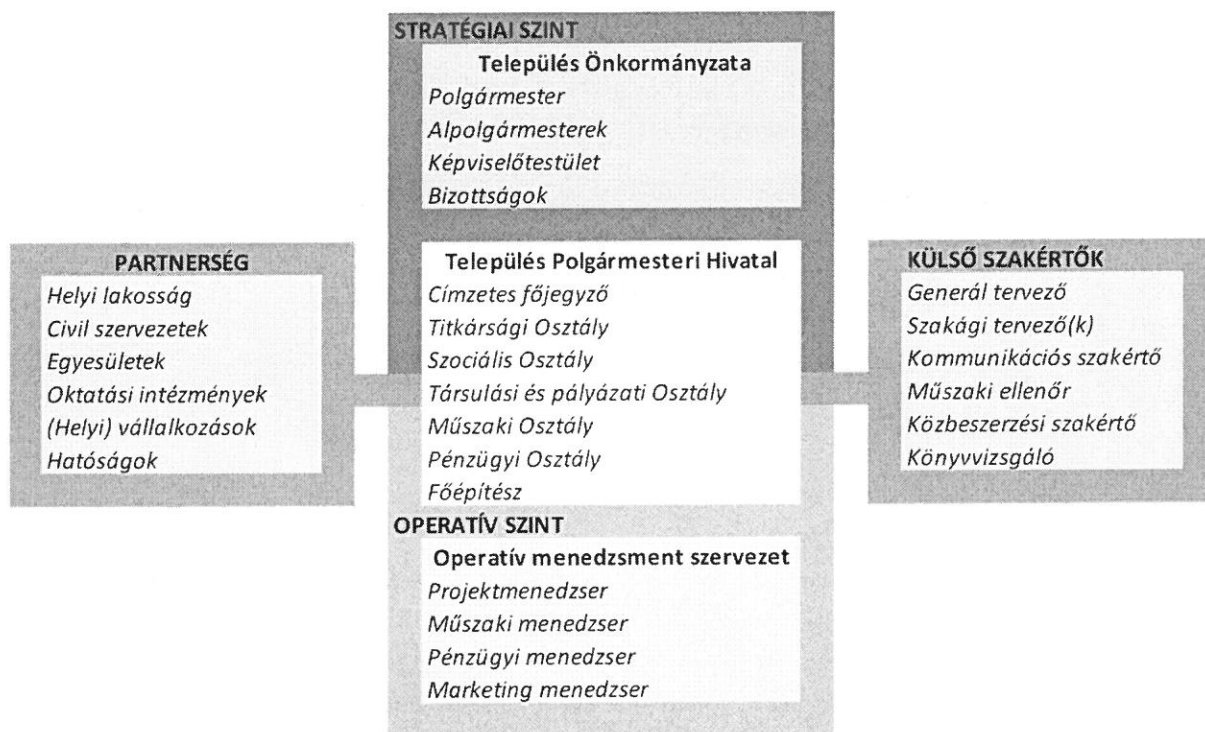
Pozitív példák bemutatása a már többéves SUMP készítési tapasztalattal rendelkező országok nagyvárosai közül, kitérve a részletes tervezés, a megvalósítás és a fenntartás témaköreire.

4.2. Intézményi háttér

E fejezet elején szükséges röviden bemutatni a település önkormányzatának intézményi felépítését. Nem szükséges az egyes feladatok és jogkörök részletes ismertetése.

Majd a SUMP megvalósításához és monitorozásához szükséges stratégiai és operatív szinteket kell meghatározni. E struktúra megteremtésére érdemes a közösségi tervezésnél már bevont aktív szereplőkre építeni, a kialakult partnerségeket életben tartani. Egy lehetséges felépítést mutat a következő oldalon található ábra.

Ki kell térnie továbbá az intézkedések kedvezményezettjeinek, a megvalósult fejlesztés tulajdonosainak és üzemeltetőinek kérdéskörére is.



4.3. Stratégiai kockázatkezelés

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

4.3.1. Kockázatok azonosítása

A kockázatokat típus és kapcsolódó cél vagy intézkedés szerint szükséges rendezni, majd hozzárendelni a bekövetkezés valószínűségét és hatás mértékét. A bekövetkezés valószínűségét és hatását érdemes 1-5 közötti skálán értékelni, ahol 5 a legvalószínűbb, a legnagyobb hatású. Majd e két szám szorzata adja a kockázat veszélyességi szintjét, ami 10-nél nagyobb érték esetén kritikus és kiemelten kezelendő.

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

Kockázat megnevezése	Kapcsolódó cél vagy intézkedés	Valószínűség (0-10)	Hatás (0-10)	Veszélyességi szint

4.3.2. Kockázatok kezelése

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

Kockázat megnevezése	Veszélyességi szint	Kezelés módja	Kezelés felelőse

4.4. Monitoring rendszer kialakítása

Az eredményes monitoring tevékenység feltétele, hogy a nyomon követés rendszerének kialakítása az előkészítés és a megvalósítás integráns részét képezze. A monitoring tevékenység alapvetően belső feladat, azaz a SUMP végrehajtásáért felelős szervezet felelősségi körébe tartozik. Célszerű kijelölni egy személyt, aki felelős a monitoring és az értékelési tevékenység koordinációjáért és végrehajtásáért.

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

A monitoring hatékony működésének egyik alapja a szakmailag megalapozott indikátorkészlet meghatározása. Az alkalmazott mutatókkal szemben általánosan kritérium, hogy kellően „SMART”-ak legyenek, vagyis:

- Specifikus – az indikátor arra a célkitűzésre vonatkozzon, aminek az eredményét, hatását méri;
- Mérhető – az indikátor számszerűen (mértékegységgel) kifejezhető legyen;
- Átlátható és reális – a rendelkezésre álló műszaki és gazdasági szakértelem alapján, széleskörű közösségi bevonással készüljön;
- Releváns – a valós helyzetből és tervezett beavatkozások várható eredményeiből kiindulva kell egy ténylegesen elérhető célértéket kitűzni;
- Teljesíthető – az indikátornak az adott eredmény vagy output aktuális állapotára kell vonatkoznia, és alkalmasnak kell lennie időbeli nyomon követésre.

A kiválasztandó indikátorokat módszertannal együtt szükséges rögzíteni, melyekre vonatkozóan további előírást jelenleg nem adunk. Ugyanakkor jelezzük, hogy European Commission Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE) által megrendelt, és várhatóan 2017-ben megjelenő Urban Mobility Scoreboard-ot (amely a fenntartható város mobilitásának indikátorait meghatározó projekt során készített 40-es, ill. 15-ös indikátor lista) ajánlott majd alkalmazni.

Az egyes indikátorok meghatározásakor ajánlott illeszkedni a településfejlesztési tervekben, illetve az EU operatív programjaiban alkalmazott indikátorokhoz, célértékekhez.

4.4.1. Háttérindikátorok

A SUMP-hoz háromféle indikátort kell megkülönböztetni, amelyek közül a háttérindikátor az általános gazdasági és társadalmi hatásokat méri. A település méretétől, jellemzőitől és egyéb tényezőktől függően 3-6 db indikátor meghatározása ajánlott.

Az indikátorok pontos definiálása, számításának vagy mérésének részletes leírása kulcsfontosságú. Az indikátorok definiálását követően meg kell határozni az adatok forrását, a bázisértékeket (kiinduló értékeket) és a mérés gyakoriságát. Általánosságban ajánlott az évenkénti mérés, de az indikátor forrása és jellemzői függvényében ez ritkább is lehet.

A következő táblázat mutatja az indikátorok bemutatásának egy lehetséges módját.

Javasolt indikátor	Adatforrás	Bázisértéke	Mértékegysége	Mérés gyakorisága

4.4.2. Hatásindikátor

A hatásindikátor a meghatározott prioritások teljesülését méri. A település jellemzőitől és a prioritás összetettségétől függően prioritásonként 1-3 db indikátor meghatározása ajánlott.

Hasonlóan a háttérindikátorhoz, a hatásindikátor pontos definiálása, számításának vagy mérésének részletes leírása szintén kulcsfontosságú. Az indikátorok prioritásonkénti definiálását követően meg kell határozni az adatok forrását, a bázisértékeket (kiinduló értékeket) és a mérés gyakoriságát. Általánosságban ajánlott az évenkénti mérés, de az indikátor forrása és az indikátor jellemzői függvényében ez ritkább is lehet.

A következő táblázat mutatja az indikátorok bemutatásának egy lehetséges módját.

Prioritás	Javasolt indikátor	Adatforrás	Bázisértéke	Mértékegysége	Mérés gyakorisága
prioritás 1.					
prioritás 2.					

Hatásindikátorok esetén szükséges meghatározni az indikátor célértékeit. Nem szükséges minden mérési időközkhöz célértéket megadni – bár nyomon követést nagyban segíti –, de a prioritások céldátuma esetén igen.

A következő táblázat mutatja a célértékek bemutatásának egy lehetséges módját.

Javasolt indikátor	Célérték (2016)	Célérték (2017)	Célérték (2018)	Célérték (2019)	Célérték (2020)

4.4.1. Eredményindikátor

A eredményindikátor a meghatározott intézkedések hatására bekövetkező változásokat, hatásokat méri. A település jellemzőitől és az intézkedés összetettségétől függően intézkedésenként 1-2 db indikátor meghatározása ajánlott.

Kidolgozásuk és bemutatásuk megegyezik a hatásindikátorokéval, csak a definiált indikátorok prioritások helyett intézkedésekhez kapcsolódnak. A célértéket is csak az intézkedés befejezéséhez kötelező megadni.

4.5. Felülvizsgálati rendszer

Ajánlott háromévente, de legalább hétévente (az EU finanszírozási ciklushoz igazítottan) felül kell vizsgálni a meghatározott prioritások, intézkedések teljesülését, esetleges teljesülés elmaradásának indokát. A felülvizsgálat részletes kritériumrendszerét, és a vizsgálat lehetséges fokozatait tartalmaznia kell e fejezetnek.

A már elkészült SUMP felülvizsgálatára több indok lehetséges:

- a SUMP érvényessége lejárt, a meghatározott időtáv elmúlt;
- a megújult településfejlesztési dokumentumok új célrendszert tartalmaznak, amelyhez hozzá kell illeszteni a SUMP-ot;
- a SUMP-ban megfogalmazott intézkedések megvalósultak, újak megfogalmazása vált szükségessé;
- a SUMP megvalósítása folyamatban van, az eredményindikátorok folyamatosan érik el a kitűzött célértékeket, viszont a hatásindikátorok értékei elmaradnak a megkívánt szinttől (vagyis az intézkedések megvalósulásával nem teljesülnek a kívánt prioritások).

1. MELLÉKLET: ALAPADATOK

Az meglévő állapot leírása és a trendelemzés során szükséges adatokat, vizsgálatokat a terjedelme miatt érdemes kiemelni és külön mellékletben dokumentálni. Az indikátorok kiválasztása során összegyűlt adatokat e fejezetben kell összegezni, együtt kezelni. Továbbá a stratégia megalkotásához erősen ajánlott forgalmi adatokat (forgalomszámlálások, kikérdezések adatfelvételeit), valamint a gazdasági számítások táblázatait szükséges bemutatni.

2. MELLÉKLET: INDIKÁTOROK NYOMON KÖVETÉSE

A meghatározott indikátorok nyomon követése e mellékletben meghatározott helyen és módszer szerint kell, hogy majd történjen. Az egyes indikátorok aktuális elért értékeinek és célértékeinek viszonyának követésére célszerű táblázatos formátumban vezetni monitorozást. Az alábbi táblázat erre a formára mutat példát.

Indikátorok	Mértékegység	Bázisérték	Célérték (2016)	Elért érték (2016)	Célérték (2017)	Elért érték (2017)	Célérték (2018)	Elért érték (2018)	Célérték (2019)	Elért érték (2019)	Célérték (2020)	Elért érték (2020)

