

Fenntartható városi mobilitástervezés

MEGRENDELŐI ÚTMUTATÓ

Fenntartható városi mobilitástervezés

MEGRENDELŐI ÚTMUTATÓ

Megbízó:

Pénzügyminisztérium



PÉNZÜGYMINISZTERIUM

Készítette:

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.



2021. augusztus

Tartalom

1	A megrendelői útmutató szerepe és tartalma	5
2	A fenntartható városi mobilitástervezés alapelvei, keretei.....	7
2.1	A fenntartható városi mobilitási terv.....	7
2.2	A fenntartható városi mobilitástervezés európai uniós és magyarországi jogszabályi és szakpolitikai keretei	8
3	A fenntartható városi mobilitástervezés és a megrendelői feladatok a SUMP ciklus mentén	10
3.1	A SUMP készítés tervezési folyamata	10
3.2	Megrendelői feladatok a tervezési folyamat során.....	11
	I. SZAKASZ: ELŐKÉSZÍTÉS ÉS HELYZETELEMZÉS FÁZISA (01-03. LÉPÉS)	12
	II. SZAKASZ: FEJLESZTÉSI STRATÉGIA KIDOLGOZÁSA (04-06. LÉPÉS)	23
	III. SZAKASZ: ESZKÖZRENDSZER, INTÉZKEDÉSEK, PROJEKTEK DEFINIÁLÁSA (07-09. LÉPÉS). 26	
	IV. SZAKASZ: MEGVALÓSÍTÁS ÉS NYOMONKÖVETÉS (10-12. LÉPÉS)	30
4	Mellékletek.....	33
4.1	Megrendelői (ön)ellenőrző lista előkészítéshez és tervezési kiírás készítéséhez.....	33
4.2	Időterv készítéshez kapcsolódó kiegészítő információk	39
4.3	Adatgyűjtési segédlet (minta adatlista)	41
4.4	Online elérhető hazai SUMP-ok listája.....	45

Ábrajegyzék

1. ábra A fenntartható városi mobilitástervezés 4 fázisa és 12 lépése (forrás: EU SUMP Útmutató második kiadása)	11
2. ábra SUMP lépéseinek relatív időigénye (forrás: EU SUMP Útmutató, második kiadás)	16

1 A megrendelői útmutató szerepe és tartalma

Hazánkban a települések többsége még nem rendelkezik Fenntartható Városi Mobilitási Tervvel (SUMP-pal), a települési önkormányzatoknak nincs gyakorlata a készítésében, sok esetben ismerete sincs erről a dokumentumról és tervezési folyamatáról. Ezért elengedhetetlen, hogy a sok esetben számukra előírt Mobilitási terv készítésre vonatkozóan már előre segítséget, információkat kapjanak. A Megrendelői útmutató célja és feladata, hogy **a leendő megrendelőket felkészítse a tervezőkkel való együttműködésre, valamint a SUMP elvárások megrendelői képviselőjére**, a tervezőkkel szemben a reális elvárások megfogalmazására.

A fenntartható mobilitási terv műfaja az Európai Unióban is relatíve újnak mondható, kevesebb, mint egy évtizede dolgozták csak ki az első módszertani útmutatókat annak érdekében, hogy a SUMP-ok készítését egységes szakmai ajánlások segítsék, ezzel támogatva, hogy a városi közlekedésfejlesztési tervek helyét átvegyék a korszerűbb szemléletű dokumentumok.

Mivel 2019-ben az EU is elkészítette a 2013-ban megjelentetett első fenntartható városi mobilitási terv útmutatójának második kiadását, a korábbi hazai útmutatók aktualizálása is indokolt volt. A 2017-ben az IKOP IH számára elkészített „**Módszertani útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséhez**” című hazai dokumentum felülvizsgálata, átdolgozása készült el a „**Fenntartható mobilitás tervezés – Tervezési útmutató (2021, Pénzügyminisztérium)**” dokumentumban, amely összefoglalja az alapvető tervi jellemzőket, a SUMP-ok módszertani, tervezési megközelítését és lépéseit. Háttérdokumentuma a módszertant részletesebben tartalmazó, jó tervezési példákkal kiegészítő, az EU-s SUMP útmutatókon alapuló kiadvány, amely a KTI Nonprofit Kft. és a Mobilissimus Kft. gondozásában magyarul is elkészült („**EU SUMP Útmutató, második kiadás**”¹). Az új útmutató nem hozott lényegi újdonságokat a korábbi tervezési gyakorlatokhoz képest, de egyes szempontok, lépések hangsúlyosabbá váltak az előző időszak SUMP tervezési tapasztalatai alapján.

Az előző uniós ciklusban csak a módszertani útmutatók álltak a tervezők és megrendelők, elsődlegesen a települési önkormányzatok rendelkezésére. Indokoltnak látszott ennek kiegészítése egy megrendelőknél szóló dokumentummal, amely a fenti **Tervezési útmutató** kiegészítéseként szolgál. A SUMP tervezés megrendelésében és ellenőrzésében való könnyebb eligazodás érdekében jelen dokumentumban, a **Megrendelői útmutatóban olyan** további javaslatok, irányutmutatások találhatók meg a megrendelői oldal számára, mint pl. a várható döntési pontok és az önkormányzati/megbízói feladatok a tervezés során, a biztosítandó szervezeti és szakmai háttér, segítség az idő- és a költségterv, illetve a tervezési feladatleírás elkészítéséhez.

Az útmutatók a SUMP-pal már rendelkező önkormányzatok számára is tartalmazhatnak hasznos információkat az időszakos felülvizsgálathoz.

Mindkét dokumentum publikus, közösen tekinthetők a 2021-2027-es pénzügyi ciklus útmutatójának azokban az esetekben, amikor valamely pályázati felhívás a SUMP készítését támogatta, vagy egy közlekedési projekt támogatási feltételeként a SUMP meglétét feltételül szabta. Ezekben az esetekben az adott pályázati felhívás követelményei a mérvadók az útmutatók használatával, illetve az esetleges további követelményekkel kapcsolatban.

¹ <https://eionet.kormany.hu/utmutato-a-fenntarthato-varosi-mobilitasi-terv-sump-kidolgozasahoz-es-megvalositasahoz>

Egyéb esetekben az útmutatókban megfogalmazott ajánlások követése csak javaslat. Fontos ugyanakkor minden esetben, hogy a SUMP főbb tartalmi elemeit, megállapításait össze kell hangolni a település többi fejlesztési, rendezési típusú átfogó jellegű dokumentumával (Településtervezési Terv - TFT, Településrendezési Terv – TRT, valamint Integrált Településfejlesztési stratégia - ITS, Fenntartható Városfejlesztési Terv - FVS).

A megrendelőknek javasolt mindkét dokumentumot használniuk, mivel a **Megrendelői útmutató** a **Tervezési útmutató** kiegészítése, a konkrét tervezésre vonatkozó részletes módszertani elvárásokat, javaslatokat utóbbi tartalmazza.

A **Megrendelői útmutató** felépítése, tartalma követi a **Tervezési útmutatóban** bemutatott SUMP tervezői folyamatot, és az alábbi területeken tesz kiegészítéseket, javaslatokat az egyes szakaszokhoz és lépésekhez:

- Megrendelő feladatai a SUMP ciklus mentén, és az egyes lépésekkel kapcsolatban
- Segédlet a Megrendelők számára az idő- és költségkeret tervezéséhez
- Javaslatok a tervezés előkészítéséhez, az egyeztetések megtervezéséhez kapcsolatos kommunikációs terv (Partnerségi terv) tartalmára vonatkozóan
- A tervezési feladat kiírásával kapcsolatos elvárások, tartalmi követelmények
- A tervezés folyamata során várható megrendelői döntési pontok
- Segédlet a tervező teljesítésének szakmai ellenőrzéséhez a főbb mérföldkövekhez kapcsolódóan
- Mellékletek: előkészítésre és tervezési kiírásra vonatkozó megrendelői (ön)ellenőrző lista, időterv készítését segítő további információk, adatgyűjtési-adatszolgáltatási segédlet (minta), hazai SUMP-ok jelenlegi listája.

2 A fenntartható városi mobilitástervezés alapelvei, keretei

A fenntartható városi mobilitási tervektől elvárt megközelítést, munkamódszert, tervezési folyamatot és eredményeket, outputokat részletesen ismerteti a *Fenntartható városi mobilitástervezés - Tervezési útmutató*, valamint a háttérdokumentumaként szintén figyelembe veendő, korábban hivatkozott *EU SUMP Útmutató, második kiadás – Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához*. Ennek megfelelően a *Megrendelői útmutató* a SUMP fogalmát, alapelveit már nem mutatja be részletesen, csak a megrendelők feladatai szempontjából ismerteti a feladatokat.

2.1 A fenntartható városi mobilitási terv

A SUMP fogalma

A SUMP alapvetően a „hagyományos” közlekedésfejlesztési terveket, koncepciókat válthatja ki, de megalapozó dokumentumként, ágazati tervként összekapcsolható a Településfejlesztési Terv és az Integrált Településfejlesztési Stratégia készítésével. Különösen fontos az is, hogy már stratégiai szinten összhang alakuljon ki a közlekedési és az egyéb műszaki (szürke), valamint a humán, és kék-zöld infrastruktúra között.

A fenntartható mobilitási tervek készítésével járó előnyök

A fenntartható városi mobilitástervezés számos előnnyel, mérhető eredménnyel járhat a városok számára. Ahogy az EU SUMP útmutató második kiadása fogalmaz: „A fenntartható városi mobilitástervezés olyan stratégiai és integrált megközelítés, amely hatékonyan kezeli a városi közlekedés összetettségét. Alapvető célja az elérhetőség és az életminőség javítása a fenntartható mobilitás irányába történő elmozdulás révén. A SUMP-ok elősegítik a fenntartható mobilitás hosszú távú jövőképe által vezérelt, tényalapú döntéshozatalt. Ebben kulcsfontosságú szerepet kap a jelenlegi helyzet és a jövőbeli tendenciák részletes értékelése, a széles körben támogatott, stratégiai célokat tartalmazó közös jövőkép, valamint a célok megvalósítására szolgáló, szabályozási, kommunikációs, pénzügyi, műszaki és infrastrukturális elemekből álló integrált intézkedéscsomagok. (...) A politikai prioritások, például a mobilitás és a foglalkoztatás közötti szükségszerű kapcsolatok egyértelművé tételével a fenntartható városi mobilitási tervek biztosítják, hogy szélesebb körben lehessen látni, hogyan járul hozzá a mobilitás a magas szintű politikai célokhoz. A kormányzaton belüli és kívüli érdekelttek – beleértve a civil társadalmat és a magánipart – megkérdése és részvétele fokozza a mobilitási lépések támogatottságát. Ez javítja a siker és a politikai egyetértés valószínűségét. A fenntartható városi mobilitástervezés olyan eszköz, amellyel hatékonyan lehet kezelni a változást, és ami újfajta gondolkodásra inspirál.”

Az Önkormányzat számára a tervezési folyamat végigjárása emellett hosszú távú előnyt jelenthet, hiszen egy hagyományos tervezési folyamathoz képest a SUMP egy új szemléletet honosíthat meg a városfejlesztésben, akár a város működtetésében is. Újdonsága a nagyon erős – ideális esetben a városkörnyéket is érintő – partnerség, az érintettek közösségi tervezéshez hasonló bevonása, ami a települések számára egy olyan gyakorlatot honosíthat meg, amely tapasztalat a város egyéb tervezési feladataiban is hasznosulhat. A tanult módszerek (pl. közösségi tervezés, műhelymunkák stb.) felhasználhatók lesznek más területeken is a település fejlesztése érdekében. A SUMP ezért szemléletformáló hatású is lehet, amennyiben van szándék ilyen irányú nyitásra a lakosság és az érintett szervezetek felé.

A közlekedés fenntartható szemléletű tervezésének, irányításának fontossága

A légszennyezés az EU-ban több, mint 400 ezer ember idő előtti halálához járul hozzá, ami egyértelművé teszi a levegőtisztaság javításával összefüggő szociális és gazdasági előnyöket. Emellett széleskörű egyetértés van arról, hogy a klímaválság leküzdéséhez is csökkenteni kell a kibocsátásokat. Városi környezetben emellett a közlekedési zajártalom, valamint a területfoglalás is egyre nagyobb problémát okoz.

A fenti hatások csökkentése miatt a közegészség, de emellett a közlekedésbiztonság szempontjából is előnyös az aktív közlekedési módok előmozdítása. A kerékpáros közlekedés arányának növekedése egyértelműen hatással van az egészség megőrzésére. A fenntartható mobilitási intézkedések hozzájárulnak a városok közötti biztonsági problémáinak megoldásához és elősegítik annak az uniós célnak az elérését, amely szerint 2030-ig 50%-kal kell csökkenteni a közúti halálesetek és a súlyos sérülések számát.

A valós és vélt biztonság nagy hatással van a módválasztásra, különösen a fenntarthatóbb közlekedési módok tekintetében (gyaloglás, kerékpározás, közösségi közlekedés).

Ha az utazás és a közlekedési infrastruktúra jól átgondolt, és különösen, ha a mobilitásmenedzsment és a várostervezés összhangban történik, akkor hatékonyabb lehet a városi környezetben legtöbbször szűkös közterületek használata is.

A társadalom támogatásának megnyerése kiemelten fontos, a kitűzött célok nagyobb eséllyel valósulhatnak meg, ha a lakosok aktív részvételükkel segítik a folyamatokat. A lakosság és az érdekelt bevonása olyan eszköz a szakpolitikusok kezében, amellyel meggyőzhetik a lakosságot és más érdekeltet az ambiciózus vagy egyes csoportoknak érdeksérelemmel járó intézkedések összességében pozitív hatásáról, véleménycseré történhet az értékválasztást igénylő tényezőkről, beavatkozásokról, amin keresztül a szakpolitika és a döntéshozók megérthetik az érintettek szempontjait, és csökkenthetik az esetleges elutasításhoz kapcsolódó (szak)politikai kockázatokat.

A vállalkozások számára is előnyös, mivel a magasan képzett szakemberek nagyobb valószínűséggel keresnek munkát vonzó, élhető városban, valamint a sérülékeny csoportok is nagyobb eséllyel találnak munkát, ha elhárulnak a közlekedésük előtti akadályok, így a jobb mobilitási lehetőségek nagyobb társadalmi méltányossághoz vezetnek.

2.2 A fenntartható városi mobilitástervezés európai uniós és magyarországi jogszabályi és szakpolitikai keretei

A jogszabályi és szakpolitikai keretek megjelennek a *Tervezési útmutatóban* is, a *Megrendelői útmutató* ezt a háttérrel nem részletezi.

Az kiemelő azonban itt is, hogy a SUMP készítését hazánkban – hasonlóan más ágazati tervekhez – nem írja elő jogszabály, erre a 2021-ben kezdődő új EU pénzügyi ciklusban sincs jogalkotói szándék. Készítése alapvetően saját szándékból és döntés alapján történhet, illetve egyes pályázati felhívások esetén a Támogató követelheti meg az elkészítését. Utóbbi esetben az útmutató javaslatain túl a felhívás, támogatási szerződés előírásait is teljesítenie kell a tervnek, beleértve a tartalmi-módszertani kérdéseket és a tervezési folyamatra (pl. egyeztetésekre, jóváhagyásra, minőségbiztosításra) vonatkozó elvárásokat.

Mivel ágazati tervről van szó, ezért a városi tervek körébe kell a SUMP-ot illeszteni. A városi átfogó célokat (és ezeket leíró mutatókat, indikátorokat) a településfejlesztési koncepciók, tervek kell, hogy kimondják (alap esetben a Fejlesztési terv), amelyeket a mobilitási tervnek követnie, szolgálnia kell. Az ágazati specifikus célok, feladatok meghatározása viszont az ágazati terv feladata az átfogó/stratégiai célok és az ágazati problémák, helyzetértékelési eredmények, valamint a

közlekedésre vonatkozó magasabb szintű (nemzeti, EU-s) stratégiák alapján. Ezek az ágazati célok visszahatnak a településtervezésre, ezért fontos a településre vonatkozó stratégiai tervezési folyamatok összehangolása.

Megjegyzendő, hogy a Mobilitási terv jellegénél, célkitűzéseinél fogva érintheti, és egyes esetekben meghatározhatja a jövőbeli hatósági eljárások kereteit, így a Mobilitási tervre az Egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet alapján stratégiai környezeti vizsgálat (SKV) lefolytatása szükséges lehet. Az SKV kötelezettséget mérlegelni kell, nagyvárosok esetén mindenképp javasolt, hogy a SUMP készítése során elvárás legyen a Tervező felé, hogy értékelje és Megrendelővel egyeztesse az SKV készítés szükségességét. Az SKV a tervezési folyamat része lehet, a már elkészült, de (pl. képviselőtestületi) elfogadás előtt álló dokumentumra készülhet el optimális esetben. Amennyiben a terv tartalmát képező fejlesztések egy része CEF támogatással vagy stratégiai jelentőségű projektként valósulnak majd meg, SKV végzése javasolható, illetve a döntés nem csak megrendelői és tervezői mérlegelés kérdése, szükségessége egyeztetendő legalább a hazai támogatóval, de lehetőség szerint a releváns projekt(ek) kapcsán az EU-val és az EIB tanácsadó testületével, a Jaspers-szel.

3 A fenntartható városi mobilitástervezés és a megrendelői feladatok a SUMP ciklus mentén

3.1 A SUMP készítés tervezési folyamata

A *Tervezési útmutató* részletesen tartalmazza a SUMP készítés folyamatát, így itt ennek bemutatása csak olyan mértékben történik meg, hogy a megrendelői feladatok könnyebben azonosíthatók és a folyamathoz kapcsolhatók legyenek.

A fenntartható városi mobilitástervezés folyamata az EU SUMP Útmutató második kiadása szerint foglalható össze, amely a Mobilitási terv készítési folyamatát 4 szakaszra (5 mérföldkövel a folyamaton belül, melyek közül a legelső a döntés a SUMP készítéséről ill. később a felülvizsgálatról szól), 12 lépésre osztja, ezeken belül pedig összesen 32 pontosan definiált tevékenységet határoz meg.

A SUMP ciklus az óralap vizuális metaforája, amely egy összetett tervezési folyamat idealizált és egyszerűsített bemutatása. Annyiban pedig el is tér tőle, hogy az egymást követő lépések között előfordulhatnak visszahatások, a folyamatban néha indokolt visszatérni egy korábbi lépéshez (iteratív tervezés szükséges).

Fontos megjegyezni továbbá, hogy a körfolyamatban definiált mérföldkövek nem szükségszerű, hogy a dokumentum készítésben, a tervezési szerződésben is így jelenjenek meg, attól a Megrendelő szabadon eltérhet (méröldkövek beépítése viszont javasolható).

Fenntartható városi mobilitástervezés MEGRENDELŐI ÚTMUTATÓ



1. ábra A fenntartható városi mobilitástervezés 4 fázisa és 12 lépése (forrás: EU SUMP Útmutató második kiadása)

A 4 szakaszból álló folyamat leképezi tehát az előkészítéstől a tervezés, SUMP készítés lépésein át a megvalósítás és a monitoring feladatait, amelynek végén „önmagába visszatérve” kezdődhet újra a folyamat, ezennel már a SUMP felülvizsgálatának előkészítésével.

Megjegyzendő a készítés gyakorlati szempontjai kapcsán, hogy a SUMP körfolyamat rugalmasan alakítható az adott város elképzelései és lehetőségei szerint. Elsősorban az alapelvek és a szellemiség érvényesülése a fontos, mint tervezési folyamat lépéseinek tökéletes lekövetése.

3.2 Megrendelői feladatok a tervezési folyamat során

A **Tervezési útmutató** módszertani és tervezési feladat fókusszal tartalmazza a SUMP egyes szakaszait, lépéseit.

A tervezési ciklus során a Megrendelő (jellemzően a települési Önkormányzat) fontosabb feladatai az alábbiak szerint azonosíthatók. Javasolt és indokolt, hogy az Megrendelő a SUMP készítése előtt végiggondolja az egyes lépésekkel járó jövőbeli feladatait, szerepét, időigényét és várható költségeit, valamint előre lássa a várható döntési pontokat, ehhez kíván segítséget nyújtani a **Megrendelői útmutató** a következőkben.

I. SZAKASZ: ELŐKÉSZÍTÉS ÉS HELYZETELEMZÉS FÁZISA (01-03. LÉPÉS)



A SUMP szakaszai közül az I. jelenti a legtöbb feladatot a Megrendelő számára, mivel ez szól a SUMP előkészítéséről (beleértve a készítésre vonatkozó döntést, a tervező kiválasztását, belső munkarend és erőforrások biztosítását), majd az első időszakában a tervezés megkezdődik a módszertan, a munkaterv, az ütemterv kidolgozásával és elfogadásával. Végül (a fenti folyamatára 03. jelű lépésében a tényleges SUMP dokumentum készítésének első lépéseként az adatgyűjtéseket követően a helyzetelemzés összeállítása történik meg.

Az I. szakasz vége jellemzően a munka 1. mérföldköve, amelyre a helyzetelemző jelentés és szükség esetén háttérdokumentumai elkészülnek. Ennek részét képezheti már a SUMP folyamatára 04. lépésében szereplő forgatókönyvek és azok tartalmának meghatározása (olyan külső adottságok, körülmények, mint pl. az eltérő társadalmi-gazdasági fejlődési dinamika), így egyben tartva a helyzetértékelést és a külső körülmények előrejelzésének elemzését, feltételezéseit.

0. MÉRFÖLDKŐ: DÖNTÉS A SUMP ELKÉSZÍTÉSÉRŐL (FELÜLVIZSGÁLATÁRÓL)

A SUMP elkészítése sok esetben pályázati feltételből következik, de történhet saját meggyőződésből, ha a város közlekedési problémái vagy céljai ezt indokolják.

Amennyiben Operatív Program felhívása írja elő egy projekt támogathatósági feltételként a város képviselőtestülete által elfogadott Mobilitási terv meglétét és abban a projekt alátámasztottságát, az ott meghatározott útmutatók, illetve a pályázati felhívás előírásai együttesen irányadók az elkészítésre, a feladatokra vonatkozóan. (A közlekedésfejlesztési projektek előkészítése megkezdhető lehet abban az esetben is, ha az adott város nem rendelkezik még Mobilitási tervvel a támogatási kérelem benyújtásakor, ebben az esetben általában a támogatást igénylő nyilatkozata

szükséges arról, hogy a projekt kivitelezésének megkezdéséig a Mobilitási terv elfogadásra kerül, valamint a projekt-előkészítési tevékenység feladatai között szerepeltetni kell a Mobilitási terv megkezdését is, amelyet a projekt előkészítési mérföldkövekhez kell igazítani, és a megvalósítást megelőzően kell elkészíteni.)

Megjegyzendő, hogy az Operatív Programok támogatási lehatárolása szerint az IKOP Pluszból Mobilitási terv készítésének költsége nem elszámolható (előkészítési költségek között sem), az egyedül a TOP Plusz esetén támogatható tevékenység.

BELSŐ ERŐFORRÁSOK ÉRTÉKELÉSE, DÖNTÉS A SUMP KÉSZÍTÉS MÓDJÁRÓL, INDOKOLT ESETBEN A TERVEZŐ KIVÁLASZTÁSÁHOZ A KÖZBESZERZÉSI KIÍRÁS ELKÉSZÍTÉSE

Az elvégzendő feladatok és a megrendelő szervezetén belül rendelkezésre álló pénzügyi erőforrások és kompetenciák tükrében kell döntést hozni elsőként arról, hogy a SUMP elkészítése saját erőforrással megoldható-e vagy tervező bevonását igényli. A döntés függvényében történhet meg adott esetben egy külső tervező kiválasztása (jellemzően közbeszerzési eljárás keretében), de saját erőforrással elkészülő terv esetén is az egyik legfontosabb feladat a munkaterv és a tervezési feladatleírás (diszpozíció) elkészítése, amely minden esetben az Önkormányzat feladata (ld. következő pontban).

Saját, házon belüli elkészítés esetén is szükség lehet egyes részfeladatok kiszervezésére, külső szakértők alkalmazására, bevonására, pl. a kommunikáció, az adatgyűjtés (pl. forgalomfelvétel, kérdőívezés) megvalósítása érdekében.

Arról mindenképpen döntést kell hozni a Megrendelőnek, hogy van-e (lesz-e) szándéka arra, hogy a SUMP kiválsa bármely városi stratégia közlekedési munkarészét (pl. TFT, ITS közlekedési megalapozó vizsgálatát) – ez egyébként javasolható, amennyiben a dokumentumok készítésének időbelisége, egymásutánisága erre lehetőséget ad, így a dokumentumok közötti összhang biztosítása könnyebb és problémamentesebb. Ennek a tervezési folyamatra, a tervezői elvárásokra, partnerségi kötelezettségekre is kihatása lesz a későbbiekben.

A tervezési feladat leírásában a vonatkozó útmutatókat (*Fenntartható mobilitástervezés – Tervezési útmutató* és *Megrendelői útmutató*) és szükség esetén a releváns pályázati felhívást minden esetben javasolt meghivatkozni, a tervezőtől annak követését és ajánlásainak betartását megkövetelni.

A jó minőségű, az elvárt módszertant követő és teljesítő SUMP érdekében a tervezésre, jóváhagyásokra megfelelő időtartamot kell biztosítani, ezért egy előzetes ütemtervet már a kiírás készítésekor javasolt összeállítani. Eerre vonatkozóan későbbi pontban találhatók iránymutatások, javaslatok.

A leendő Tervező kiválasztása kapcsán javasolt, hogy a kiírásnál a megrendelők az alábbiakat is vegyék figyelembe:

- a tervezői jogosultság/végzettség (közlekedéstervező mérnök, közlekedésszervező mérnök) is megkövetelhető, de a műfaj újszerűsége miatt javasolt előírni a SUMP készítésben szerzett szakmai tapasztalatot is (pl. hasonló méretű város lezárta, sikerrel teljesített szerződése), illetve ennek hiányában a tervezői jogosultság/végzettség és a megfelelően alátámasztott és kidolgozott szakmai ajánlat lehet garancia a megfelelő minőségű végeredményre;
- a közlekedési terület összetettsége miatt javasolható az is, hogy multidiszciplináris legyen a szakértők végzettsége/szakmai tapasztalata, tehát az ITS-hez hasonlóan több szakág vegyen részt a készítésben (közlekedésmérnök, településmérnök, tájépítész, közgazdász, geográfus stb.);
- amennyiben TFT/ITS megalapozó munkarésze is lesz a SUMP, akkor javasolt figyelembe venni és megkövetelni a kiválasztott terv előírásait, elvárásait is (pl. tervezői jogosultság, egyeztetési kötelezettségek tekintetében), erre az ajánlatadók figyelmét is ajánlott felhívni;

- javasolt szakmai ajánlat elvárása is, ne csak a legalacsonyabb ajánlati ár döntsön. A szakmai ajánlatban a szakmai tapasztalat bemutatása, a tervezési folyamat és megközelítés leírása, a javasolt ütemterv ismertetése, a partnerségi terv alapvető elemei, a kockázatok felmérése és kezelési terve és szükség esetén a forgalmi modellre (a forgalomfelvételekre, adatgyűjtésekre a modell elmaradása esetén is) vonatkozó javaslatok, tervezői vállalások legalább szerepeljenek;
- a kiírásban javasolt a Tervező számára konkrétan megadni, hogy milyen adatokat, információkat, előzményeket tud majd felhasználni, mit tud a Megrendelő és szakmai háttérintézményei, partnerei a rendelkezésre bocsátani, amelyhez előzetesen a rendelkezésre álló adatokat a Megrendelőnek át kell tekintenie. A Tervező munkáját és a pontos ajánlatadást segíti, ha az ajánlati felhívás (kiírás) mellékleteként a releváns előzmény dokumentumokat a Megrendelő elérhetővé is teszi (pl. friss megalapozó vizsgálatok, megvalósíthatósági tanulmányok, városfejlesztési dokumentumok, forgalomszámlálási, kérdőívezési eredmények stb.);
- szintén segíti az ajánlatadást és az ajánlatok összehasonlíthatóságát, ha a feladattal kapcsolatban egyértelműen rögzítve vannak a kiírásban az olyan nagy erőforrás és költségigényes elvárások, mint pl. a forgalomszámlálások, -felvételek mennyiségi és tartalmi jellemzői. A megfelelő szakmai megalapozottság elérése érdekében az alábbi felvételek javasolhatók minden SUMP készítése esetén, természetesen az adott településre és vonzáskörzetére szabva, illetve a rendelkezésre álló előzményeket figyelembe véve (a mérések legyenek összehasonlíthatók a korábbi mérésekkel, ha utóbbi már rendelkezésre áll a városban):
 - készüljön reprezentatív háztartásfelvétel a lakosság mobilitási szokásainak feltérképezésére, ökölszabály szerint minimum a városi háztartások 1%-ának megkérdezésével, de lehetőség szerint a városkörnyék lakossága körében is,
 - készüljenek forgalomszámlálások, utaskikérdezések a helyi közösségi közlekedésben, legalább egy munkanapon a reggeli és délutáni csúcsidőszakban (a szokásos módon min. 2x3 óra időtartamban), de mintavételként egyes – mértékadónak tekintett vonalon – a teljes napi üzemidőt lefedően,
 - a fentit egészítsék ki számlálások, akár utaskikérdezések az elővárosi közösségi közlekedési forgalomban is (helyközi autóbusz, vasút stb.), a fenti helyi mérésekkel lehetőség szerint azonos napon, de mindenképp összehasonlítható módon (azonos nap és napszak, időtartam),
 - történjen meg a közúti (gépjárműves és kerékpáros) forgalom számlálása is, legalább a reggeli és délutáni csúcsidőben, a meghatározó keresztmetszetekben és csomópontokban (a Magyar Közút NZrt. által mért utakon ettől el lehet tekinteni, amennyiben friss adat rájuk elérhető),
 - amennyiben releváns, készüljön a fentiek kiegészítésére hétvégi számlálás, mérés is,
 - amennyiben releváns, készüljön parkolásfelvétel, gyalogos számlálás stb. is,
 - javasolt előírni azt is, hogy a lakossági kérdőívezésben milyen minta elemszám tekinthető megfelelőnek az adott városban (függően a megkérdezés módjától is, személyes, telefonos, online).

Külső Tervező (és nem az Önkormányzat saját szakemberei, szervezetei) által készített SUMP esetén is szükség van a megrendelői oldalon olyan szakember(ek) rendelkezésre állására, akik az egyes szakterületeken információkkal, szakmai tapasztalattal rendelkeznek. Ilyen szakterületek elsősorban: közlekedési szakember, településmérnök, pályázati/támogatási szakember, közigazdász szakember, geográfus szakember (szakirányú terület- és településfejlesztési végzettséggel), környezetvédelmi szakember.

Amennyiben az Önkormányzatnál vagy tulajdonában álló szervezeteinél, vállalatainál nem található ilyen szabad erőforrás, akkor érdemes megfontolni a meglévő szakemberek átcsoportosítását, kompetenciahiány esetén a célzott továbbképzést, valamint mérlegelni lehet a munkaerő-felvételt, illetve külső (időszakos) szakmai segítség, tanácsadó bevonását annak érdekében, hogy a tervezővel megfelelő közös munkára legyen mód.

MEGRENDELŐI BELSŐ MUNKAMEGOSZTÁS MEGHATÁROZÁSA, BEVONNI KÍVÁNT MUNKATÁRSOK KIJELÖLÉSE, FELELŐSSÉGI KÖRÖK, JOGKÖRÖK MEGHATÁROZÁSA

A hatékony és eredményes projektmenedzsment érdekében az önkormányzati belső munkarendet, felelősöket, a tervezővel együtt dolgozó csapatot érdemes a SUMP készítéséről szóló döntést követően meghatározni.

Előzetesen érdemes rögzíteni az alábbiakat:

- mely felsővezető felelős a teljes dokumentum elkészítéséért és elfogadtatásáért (Képviselőtestület elé terjesztésért, elfogadásért, határidők megtartásáért, esetlegesen a pályázati feltételként készülő SUMP támogatói jóváhagyásáért),
- mely munkatárs(ak) felelős(ek) az operatív feladatokért a tervezés során, ők milyen jogkörrel rendelkeznek (hozhatnak-e döntést bizonyos, nem stratégiai kérdésekben),
- mely munkatárs felelős a Tervezővel történő kapcsolattartásért
- mely pontokon, munkarészek esetén van szükség felsővezetői jóváhagyásra,
- mely pontokon indokolt szélesebb körű véleményezést lehetővé tenni az elfogadás előtt – javaslat, hogy legalább a helyzetelemzés, majd a célok és prioritások megfogalmazása szélesebb körű véleményezést követően kerüljön elfogadásra, illetve a véglegesnek szánt anyag társadalmi egyeztetése is történjen meg.

A belső munkamegosztás nagyban függ a működési, döntéshozatali gyakorlattól, erre általános javaslat nem tehető, ugyanakkor a fentiekre az Önkormányzat Szervezeti és Működési Szabályzata jellemzően tartalmaz irányadó utasításokat.

Fontos, hogy az önkormányzatnál ki legyen jelölve olyan munkatárs, aki a SUMP készítésért operatív szinten is felelős, és segíti nem csak a Tervező, de az önkormányzati döntéshozók munkáját is. Kedvező esetben az ő feladatköre lehet a későbbiekben, hogy a monitoringgal foglalkozzon. Mivel a tapasztalat azt mutatja, hogy az önkormányzatoknak általában nincs kapacitása, szakmai stábjá, így jellemzően a monitoringhoz szükséges adatok naprakészen tartása elmarad, ami az eredmények követését és a későbbi felülvizsgálatot hátráltatja.

KOMMUNIKÁCIÓS TERV (PARTNERSÉGI TERV) KIDOLGOZÁSA

A társadalmi egyeztetés folyamata és a szakmai érdekeltekkel történő egyeztetések feladata is végigvonul a teljes SUMP készítési folyamaton. Ennek tartalmát, lépéseit a Partnerségi Terv tartalmazza, amelynek elkészítése alapvetően a Tervező feladata, a tartalmi részleteivel is a *Tervezési útmutató* foglalkozik (annak melléklete szervezet listát is tartalmaz a lehetséges partnerek köréről).

A partnerségi folyamat kidolgozása azonban sok ponton a Megrendelő aktív részvételét igényli. A Partnerségi Terv készítésében a Megrendelő feladatai között kiemelten fontos a kulcsszereplők azonosítása, szerepük meghatározása a SUMP tervezési folyamatában, majd a megvalósítás során is. A partnerségi találkozók (munkacsoport ülések, társadalmi egyeztetések stb.) megszervezése is jellemzően megrendelői feladat a SUMP indításától annak elfogadásáig, mivel a SUMP a helyi közösségnek készül, így az elfogadottságot növeli, ha a megszólítás az önkormányzat irányából valósul meg az érintettek felé.

Amennyiben az Önkormányzat a SUMP-ot egy magasabb szintű városi terv, stratégia megalapozó, közlekedési ágazati dokumentumaként is fel kívánja használni (Településterv, ITS elsősorban), az azoknál megkövetelt partnerségi folyamatot is javasolt figyelembe venni a SUMP Partnerségi Tervének elkészítésekor, illetve összehangolni, együttesen beütemezni a partnerségi egyeztetéseket az érintettek köre és az egyeztetési tartalom tükrében. Településtervnél jogszabály nevesíti a közlekedéssel kapcsolatban megkeresendő szervezeteket (ld. a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 11. mellékletében), releváns esetben ennek figyelembevétele ajánlott.

Fontos az egyeztetési kör meghatározásakor, hogy a városi érintettek, szereplők mellett a vonzáskörzeti szereplők (települések, szervezetek) és a magasabb szintű (megyei, állami) szereplők is kerüljenek bevonásra (fejlesztési projektek felelősei, közszolgáltatást ellátó szervek stb.), a térségi projektek, javaslatok az ő egyetértésükkel (esetleg jóváhagyásukkal) kerüljenek a SUMP-ba. A külső szereplők bevonásával kapcsolatban általában fontos a Megrendelő gyakorlata, tapasztalata, kapcsolatrendszere, neki kell megadnia, hogy milyen egyeztetések, esetleg jóváhagyások szükségesek más önkormányzatoktól és állami szervektől. Fontos előre látni, hogy intézményi, szakmai és társadalmi szereplők egyaránt megjelennek a partnerségben. Ezeknek a csoportoknak az együttes kezelése vagy szétválasztása (külön-külön bevonása) is elképzelhető, a választás azonban meghatározó szempont lehet a partnerség tervezésekor.

ÜTEMTERV KIDOLGOZÁSA ÉS ELFOGADÁSA

A SUMP készítés ütemtervének összeállítása a leendő megrendelő feladata, támogatásból megvalósuló tervezés esetén a reális ütemterv már a pályázathoz is szükséges. Ehhez figyelembe kell venni a tervező kiválasztását (a közbeszerzési dokumentáció összeállítását, az eljárás lefolytatását és az esetleges támogatói jóváhagyás időigényét), a tervezés folyamán a tervezői feladatok időigényén túl a belső jóváhagyási folyamatok időigényét, a partnerségi feladatok időigényét (kérdőívezések, munkacsoport feladatok, (rész)anyag véleményezési feladatok) ill. a végső anyag (pl. képviselőtestületi) elfogadásának időigényét is.

Az előkészítési és tervezési folyamat időigényét az alábbi, EU SUMP Útmutató második kiadásából származó ábra alapján tudja a megrendelő meghatározni, amelyben a körök átmérője a feladat időigényének nagyságrendjével arányos:



2. ábra SUMP lépéseinek relatív időigénye (forrás: EU SUMP Útmutató, második kiadás)

Ez alapján fel kell az önkormányzatnak mérnie, hogy saját feladatai tekintetében:

- az egyes munkafolyamatokra milyen időigény várható,
- mely munkafolyamatok a legidőigényesebbek,
- melyek azok a tényezők, amik befolyásolhatják az időigényt,
- mivel lehet az ütemtervtől való eltérés kockázatait csökkenteni az egyes szakaszokban.

A reális időigényeket figyelembe vevő ütemezés elkészítése már az előkészítési fázisban segítheti a Megrendelőt abban, hogy a teljes tervezési folyamatot előre lássa és (pl. pályázatból finanszírozott SUMP esetén) a vállalásokat megfelelően rögzítse. A tervezés időigénye természetesen nagy mértékben függ az előzményektől és a rendelkezésre álló adatok mennyiségétől és minőségétől. Az időigény másik meghatározó eleme, hogy az érintett szereplők folyamatos és aktív bevonása a tervezési folyamatba alapvető elvárás, a bevonás módja tekintetében van a Megrendelőnek egyedi mérlegelési, választási lehetősége, amiben meghatározó elem lehet az intézményi környezet/kultúra, valamint a partnerségi tapasztalatok, amelyek gyorsíthatják, hatékonyabbá tehetik a folyamatot.

Általánosságban elmondható, hogy az útmutatók becsléseit és a nemzetközi mobilitási terv készítési tapasztalatokat figyelembe véve új, előzménnyel nem rendelkező, vagy csak régi, minden tekintetben felülvizsgálatra szoruló előzményekre alapozható Fenntartható Városi Mobilitási Tervek készítése a szükséges stratégiai megalapozással, szakmai vizsgálatokkal és a széleskörű partnerséggel, kommunikációs és egyeztetési feladatokkal, valamint a döntéshozatal, elfogadás időigényével együtt:

- nagyobb városok esetén legalább 1, de akár 1,5-2 évre tehető a terv elfogadásáig terjedően,
- kisvárosok (kevésbé összetett közlekedési rendszerrel, kis vonzáskörzettel rendelkező települések) esetén 1 évnél rövidebb idő is elegendő lehet, de 8-10 hónapnál rövidebb tervezési szerződéssel reálisan nem teljesíthetők az elvárások.

Egy SUMP-pal már rendelkező település számára a fenti időigény rövidülhet, de plusz feladatok is felmerülnek, így az időigény nagyban függ attól, hogy a korábbi SUMP megfelelő módszertannal készült-e el, és elvégzésre kerültek-e a monitoring feladatok az elfogadás óta eltelt időben (pl. vannak-e adatai az Önkormányzatnak a definiált indikátorok alakulására, a korábban felhasznált adatok köre frissen rendelkezésre áll-e stb.).

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

Az esetleg rendelkezésre álló előzmény dokumentumokhoz – mint a közlekedésfejlesztési koncepció, közlekedésfejlesztési terv, vagy az ITS közlekedési megalapozó vizsgálata stb. – képest a legtöbb megalapozó lépésnél szükséges lehet új vizsgálatok elvégzése, illetve új egyeztetések lefolytatása az eltérő megközelítés és munkamódszer miatt.

SUMP felülvizsgálat esetén egyes feladatrészek elvégzése egyszerűsödhet, időben rövidülhet, pl. a munkafolyamat már ismert és a megrendelői szervezet már tapasztalt a végrehajtásában, a partnerségi folyamatokat vagy a felméréseket csak „le kell másolni” stb. Ugyanakkor plusz feladat lehet az előző SUMP áttekintése, eredményeinek mérése, kiértékelése, amennyiben a monitoringot a város nem végezte folyamatosan.

A felmérések (forgalomfelvételek, kérdőívezések) időigényével és főleg ütemezésével kapcsolatban fontos korlátozó tényező, hogy a munkaszüneti ill. a nyári időszak nem megfelelő az elvégzésükre.

Ezért az ütemtervet úgy célszerű kialakítani (és később a Tervezővel is csak olyan ütemezés lehet reális és elfogadható), amelyben a helyzetelemzéshez, forgalmi modell felépítéshez szükséges számlálások, mérések, megkérdezések az őszi vagy a tavaszi időszakra eshessenek.

KÖLTSÉGKERET TERVEZÉSE

A SUMP elkészítés tervezői díját, a forrásigényt is nagy mértékben meghatározza az, hogy milyen előzményei vannak a városnak a témában. Javasolt felmérni ezért már előzetesen:

- milyen előzményekkel rendelkezik a város (milyen dokumentum készült korábban a témában és milyen régen, az abban szereplő adatok felhasználhatók-e még),
- az önkormányzatnál és intézményeinél, cégeinél (pl. városi tömegközlekedési szolgáltatónál) rendelkezésre álló adatok körét (támpontot a szükséges adatokról a SUMP Tervezési útmutató ill. más városok SUMP-jai adhatnak),
- már előkészítés alatt álló projektek előzményei, adatai, tervei, a városi projektelképzelések, projektlisták esetleges megléte,
- rendelkezik-e a város forgalmi modellel (amennyiben annak elkészítése a SUMP keretében indokolt a *Tervezési útmutató* alapján).

A Megrendelő számára irányadó lehet annak áttekintése, hogy melyek azok a feladatok, amelyek külön költség-tételt jelentenek/jelenthetnek a feladat elvégzéséhez, vagy a SUMP tervezői árát nagymértékben befolyásolják (elkészítésük, bevonásuk magas költséggel jár):

- forgalmi modell (felépítése adat- és időigényes, a tervezői oldal számára időigényes feladat, különösen, ha nincs előzmény modell a város birtokában),
- felmérések (forgalomfelvétel, piackutatás/háztartásfelvétel, kérdőívezés stb. – forgalmi modell igény esetén ez is komplexebb feladat),
- költség-haszon elemzés (komplexitása miatt időigényes és speciális kompetenciát/tapasztalatot igénylő feladat),
- esetleges külső szakértők díja (kommunikációs, marketing, tervező stb.),
- projektek kidolgozásának mélység-igényétől függően egyéb tervek elkészítettése a megvalósítási fázisban (már nem része a tényleges SUMP készítésnek, annak következő lépése, amikor az egyes projektekre részletesebb vizsgálat vagy terv, pl. Megvalósíthatósági Tanulmány, Tanulmányterv stb. készül),
- kommunikáció, partnerség feladatai (szórányanyagok, hirdetési felületek, rendezvények stb.)

A Mobilitási tervvel kapcsolatban előírt legtöbb feladat felülvizsgálat esetén is felmerül. Érdemi költségcsökkentő tényező lehet, ha hasonló dokumentumban már rendelkezésre áll projekt értékelési, programalkotási előzmény (annak módszertanában van a városnak jó gyakorlata, előzménye), vagy a városra viszonylag friss adatokból építkező forgalmi modell áll rendelkezésre.

TERVEZŐ TÁMOGATÁSA A SUMP MÓDSZERTANÁNAK, MÉLYSÉGÉNEK, SZAKMAI TARTALMI ELVÁRÁSAINAK KIDOLGOZÁSÁBAN ÉS A MUNKATERV ELFOGADÁSA

A feladatleírásban javasolt a vonatkozó tervezési útmutatók meghivatkozása, de fontos, hogy a megrendelő szakmai referense, szakembere is megismerkedjen annak tartalmával, tartalmi, formai és folyamatot érintő elvárásaival. Érdemes a Tervező részére egy állandó kapcsolattartó kijelölését előírni a Megrendelő és Tervező közötti zavartalan kommunikáció érdekében.

Ajánlott, hogy a SUMP kidolgozásának Tervező által javasolt módszertanát, mélységét a megrendelő áttekintse és elfogadja. Ehhez készülhet munkaterv, feladatterv a Tervező részéről, amely a módszertani javaslat mellett már ütemtervet, partnerségi tervet, kockázatkezelési tervet stb. is tartalmazhat, előkészítendő a tényleges mobilitási tervezést. Ideális esetben ezek a témák a Tervező

szakmai ajánlatában már megjelennek, így a tervezési szakaszban már annak egyeztetése, szükség szerinti aktualizálása vagy kiegészítése szükséges Megrendelő útmutatásai, visszajelzései alapján.

Javasolt megkövetelni a munkaterv tekintetében, hogy legyen 2-4 hetente megrendelői egyeztetés, amelyen az aktuális feladatokat, az előrehaladást, a várható döntéseket, ill. a kockázatokat és kezelési javaslatukat egyeztetni lehet. A projektindító egyeztetésen vagy egy ezt követő korai fázisban megtartott munkaegyeztetésen javasolt rögzíteni a megrendelői elvárásokat, tervezési keretfeltételeket a fentiekkel kapcsolatban (pl. milyen forrásból, ezáltal milyen előírások mentén készül a SUMP, készül-e párhuzamosan más városfejlesztési dokumentum vagy egyéb projekt, amellyel egyeztetni szükséges, mik az ütemterv vagy a partnerségi terv ezekből adódó kötöttségei, elvárásai stb.).

A tartalmi elvárások megfogalmazása kapcsán fontos, hogy a döntések is legyenek beütemezve, szerepeljenek a munkatervben, ütemtervben, akár a döntési szint megjelölésével.

Az adatgyűjtési tervet a Tervező állítja össze (szintén akár már a szakmai ajánlat részeként), de az adatigény és az adatszolgáltatási lehetőségek/korlátok meghatározásában a megrendelői oldal részvétele is elengedhetetlen.

A tervezési feladatra kockázatkezelési tervet is kell készíteni, amelyben definiálni kell a befolyásolható és külső kockázatokat, és javaslatot kell tenni megelőzésükre, illetve felmerülésük esetére a felelősségi körök tisztázásával.

Érdemes előre meghatározni, hogy a dokumentumok ellenőrzése és elfogadása milyen folyamat végén történik majd meg, ezeket a jóváhagyási pontokat időben is definiálni kell. Ehhez a mérőföldköveket az induló munkatervben/ütemtervben érdemes rögzíteni. Erre a Tervezőtől is lehet javaslatot kérni az ajánlatkérésben (a szakmai ajánlat részeként), az általános javaslat legalább 2-3 dokumentációs (szállítási) mérőföldkő meghatározása, nagyjából a SUMP ciklusához igazodóan: helyzetelemzés, stratégia (célrendszer, indikátorok) és intézkedési terv (projektlista, projektértékelés, ütemezés). Ez a dokumentáció nyomonkövetését, elfogadását is segíti, és a Tervezőnek is könnyebbé válik egy hosszú, sokszor éven túli szerződés esetén (ahol az első időszakban is nagy költségű tevékenységek merülnek fel, pl. forgalomfelvételek).

TERVEZÉSI KÖVETELMÉNYEK FELMÉRÉSE ÉS A TERVEZÉSI TERÜLET (FUNKCIONÁLIS VÁROSTÉRSÉG, VONZÁSKÖRZET) MEGHATÁROZÁSÁBAN KÖZREMŰKÖDÉS

Fontos feladat a SUMP helyének pozícionálása a települési tervek hierarchiájában. A SUMP készítése előtt az Önkormányzatnak meg kell hoznia a városfejlesztés koncepcionális irányairól a döntést, amihez a közlekedés területén a Mobilitási terv tud majd igazodni (elkerülendő, hogy az ágazati dokumentum mondjon ki településfejlesztési célokat, rögzítsen irányokat). Erre alapvetően a városfejlesztési koncepció, ITS/Településterv lehet alkalmas, kedvező, ha ezek rendelkezésre állnak a SUMP tervezés kezdetén. (A hatásirány természetesen nem egyirányú, a SUMP-nak is lehetnek olyan céljai, projektjei, amelyek azután visszahatnak a városfejlesztés dokumentumaira vagy projektjeire). Ezért is javasoljuk, hogy a SUMP készítése együtt történjen a településterv készítésével. A településfejlesztési terv készítése során a város meghatározza jövőképét, céljait, prioritásait. Ezek alapján történhet a mobilitási terv célrendszerének, súlypontjainak kialakítása. Az együttes készítés további előnye, hogy a város egy folyamatban tudja elvégeztetni a közlekedés vizsgálatát, nem kell kétszer vizsgálatot végezni, a SUMP vizsgálati része a TFT megalapozó vizsgálatában használható. Emellett a társadalmi egyeztetés is történhet együtt, ami időben és pénzben is megtakarítást jelent a városnak.

A Megrendelőnek előzetesen érdemes áttekintenie, hogy a SUMP készítése során milyen területekkel, milyen mélységben kíván hangsúlyosan foglalkozni, van-e olyan ága a közlekedésnek, amely kiemelten vizsgálendő vagy célként, projektötletként a megvalósítását mindenképpen

vizsgálni szeretné (pl. helyi közösségi közlekedési hálózat felülvizsgálata vagy fejlesztése bizonyos városrészekben, közbringa vagy közroller rendszer létesítése, fizető parkolás bevezetése vagy felülvizsgálata, közlekedésbiztonság javítása stb. – bármilyen közlekedéssel összefüggő terület szóba jöhet). Ezeket az elvárásokat a tervezési kiírásban is javasolt megfogalmazni, de a tervezés kezdetén a munkatervben is rögzítendő.

A tervezési szemlélet kapcsán fontos elvárás (amit a Tervezőtől is meg kell követelni és a Megrendelőnek is el kell sajátítania), hogy a gondolkodás mind az értékelés, mind a fejlesztési javaslatok megfogalmazása során rendszerszintű, területi szemléletű legyen, a térbeli városfejlesztés/városszerkezet-közlekedés közötti összefüggések figyelembevételével (városrészek szerepe, városi funkciók hozzáférhetősége, ennek hatása a közlekedésre, egyéb műszaki, humán- és zöldinfrastruktúrák térigénye és közlekedési kapcsolódása), vagyis fontos, hogy **a SUMP-ban megfogalmazott fejlesztések ne pontszerű ötletek halmaza legyen, hanem a beavatkozások egymással rendszert alkotva reflektáljanak a város problémáira és céljaira.**

A SUMP nem csak a közigazgatási területre, hanem a település vonzáskörzetére készítendő el. Ebből adódóan a vizsgálati területet is meg kell határozni, a lehatárolásra a megrendelői oldal adatszolgáltatása, javaslata pedig elengedhetetlen. Ehhez felhasználhatja a saját napi működési tapasztalatait, gyakorlatát (pl. mely településekkel van együttműködése a napi működésben vagy egy-egy fejlesztés kapcsán).

Térszerkezeti oldalról az egyes településfejlesztési dokumentumok adhatnak iránymutatást, a közlekedés oldaláról pedig az esetleg rendelkezésre álló forgalmi adatokon túl a népszámlálás ingázási adatai.

Fontos, hogy a SUMP előkészítő szakaszában a Megrendelőnek legyen már elképzelése a vizsgálandó területről, ez akár a kiírásban is megjelenhet, de a tényleges lehatárolás, az input adatok feldolgozása, kiértékelése már Tervezői feladat, a tervezés részét képezi (természetesen megrendelői véleményezés, jóváhagyás mellett).

A vonzáskörzet tekintetében Megrendelő feladata elsősorban annak meghatározása és megadása, hogy a vonzáskörzeten belül milyen településekkel kiemelten fontos az egyeztetés, van-e esetleg valamely településsel/településekkel már együttműködési megállapodása. Azzal kapcsolatban is mérlegelés szükséges, hogy a magasabb szintű (állami, megyei) stratégiák területi kapcsolódásai hol kell, hogy megjelenjenek a SUMP tervezése során.

A vonzáskörzet dokumentumait, döntéseit mint külső környezetet veheti a SUMP figyelembe, a városra gyakorolt hatás értékelhető, amely alapján megfogalmazhat a saját területére is feladatokat, beleértve, hogy más stratégiákhoz hogyan alkalmazkodik, azokkal az összhangot hogyan teremti meg a saját készülő dokumentuma.

TERVEZŐ SZÁMÁRA ADAT- ÉS INFORMÁCIÓSZOLGÁLTATÁS (SAJÁT ADATOK, ÖNKORMÁNYZATI SZERVEZETEKNEK RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ ADATOK, KÜLSŐ SZERVEZETEK KAPCSOLATTARTÓI ADATAI STB.)

A helyzetelemzés elkészítéséhez a Tervező számára a rendelkezésre álló inputokat össze kell gyűjteni, ez már akár a szerződéskötést megelőzően is összegyűjthető, amennyiben nem áll összefogottan az Önkormányzat rendelkezésére. Ezzel a tervezés időigénye csökkenthető, az adatszolgáltatás gyorsítható. A rendelkezésre álló adatok, előzmények köre akár a tervezői kiírás, feladatmeghatározás részét is képezheti.

Előzetes, általános minta adatlista, amely SUMP-ok esetén kiinduló listaként szolgálhat az Önkormányzat számára (a vonzáskörzetre vonatkozóan szükséges előállítani, nem csak a közigazgatási területre):

- előzmény dokumentumok (korábbi SUMP, településfejlesztési koncepció/stratégia/terv, ágazati tervek, konkrét projektek dokumentációi stb.),
- kapcsolódó projektek adatai (műszaki tartalom, előkészítettség adatai, költségbecslés, korábbi vizsgálat, megalapozás dokumentumai, esetleges műszaki tervek stb.),
- a várost és vonzaskörzetét érintő településszisztemikai adatok: demográfia és forgalomvonzó létesítmények adatai (állami és városi intézmények, nagyobb kereskedelmi és szolgáltató létesítmények stb.),
- közlekedési hálózatok, infrastruktúra adatai, illetve utazási igényekre, forgalmakra, baleseti jellemzőkre vonatkozó adatok (Önkormányzat saját adatai; Magyar Közút NZrt., Volánbusz Zrt., MÁV Zrt., MÁV-START Zrt. adatok, Rendőrség),
- a várost és vonzaskörzetét érintő gazdasági adatok,
- korábbi felmérések adatbázisai és eredménydokumentációi (kiemelten: közlekedési jellemzőket és szokásokat tartalmazó háztartásfelvétel és piackutatás, forgalom- és parkolásfelvétel, forgalmi modellezést támogató egyéb adatfelvétel).

Adatforrásként figyelembe vehetők a Lechner Tudásközpont és a Központi Statisztikai Hivatal által biztosított adatbázisok (Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer [TeIR], Nemzeti Térinformatikai Adatbázis [NTA] stb.). Szintén elképzelhető az üzleti szféra bevonása a közlekedési adatok összegyűjtésébe (flottakezelő, autó- vagy kerékpár, roller megosztó cégek, mobilszolgáltatók stb.).

Részletesebb lista a 4.3 mellékletben található.

ADATGYŰJTÉSEK, FELMÉRÉSEK ELŐKÉSZÍTÉSÉBEN ÉS LEBONYOLÍTÁSÁBAN RÉSZVÉTEL

A célzott adatgyűjtésben (forgalomfelvételek, háztartásfelvétel, kérdőívezések stb. előkészítésében és lebonyolításában) a megrendelői oldal általában kevésbé szakmai, inkább koordinációs és szervezési feladatokban lehet érintett.

A lakossági kérdőívezések esetén az Önkormányzat részt vehet a kérdőív összeállításában is, de biztosan szerepet kell vállalnia az érintettek elérésében, ehhez az önkormányzati és egyéb helyi online felületek és nyomtatott, televíziós, rádiós stb. csatornák felhasználhatók, illetve az Önkormányzat saját erőforrásait (szakembereit, létesítményeit) is rendelkezésre bocsáthatja a kérdőívek terjesztésében és összegyűjtésében.

A forgalomfelvételekhez javasolt a közlekedésben, helyi közszolgáltatásban részt vevő szereplők bevonása, tapasztalataik felhasználása is (parkolási rendszerért felelős szervezet, közösségi közlekedési szolgáltatók stb.), akik szakmai segítséget nyújthatnak a Tervezőnek.

Javasolt megkövetelni, hogy Tervező az adatgyűjtések eredményeit szerkeszthető, nyers vagy feldolgozott (de ez esetben sem csak az összesített, hanem részletes) változatát adja át a Megrendelőnek a későbbi felhasználás lehetősége érdekében. Ez az elvárás már az ajánlati felhívásban is rögzíthető.

PROBLÉMÁK ÉS LEHETŐSÉGEK MEGFOGALMAZÁSÁBAN KÖZREMŰKÖDÉS (PARTNERSÉGI FELADATOKAT IS BELEÉRTVE)

A problémák összegyűjtésében a helyi és vonzaskörzeti érintettek bevonása javasolt, ez történhet célzott mintavételekkel, de szabadon kitölthető kérdőív(ek) segítségével is. Így a problémák összegyűjtésében, a jelenlegi helyzet (infrastruktúra, szolgáltatások stb.) megítélésében a felhasználók véleménye is megjelenhet. Az összegyűjtött információkat természetesen a Megrendelő és a Tervező szakemberei által szűrni, rendszerezni kell.

Mérlegelhető, hogy a részvétel ösztönzésére a válaszolók, kitöltők nyereményjátékban vegyenek részt (önkéntes alapon, az adatvédelmi szabályok betartása mellett), ehhez akár önkormányzati

felajánlás is tehető (pl. helyi tömegközlekedési bérlet, helyi szolgáltatás pl. fürdő belépő, de akár a fenntartható mobilitást vagy a közlekedésbiztonságot népszerűsítő tárgynyermény formájában is).

Ahogy a Partnerségi tervnél is szerepelt, javasolt emellett önkormányzati részvétellel szakmai munkacsoport megalapítása is, akik szakmai oldalról gyűjthetik össze az általuk látott problémákat és javaslatokat, reflektálhatnak a lakossági kérdőívek eredményeire, majd véleményezőként részt vehetnek a dokumentáció véleményezésében is.

HELYZETELEMZÉS EREDMÉNYEINEK PARTNERSÉGI ISMERTETÉSÉBEN RÉSZVÉTEL (TALÁLKOZÓK SZERVEZÉSE, HELYSZÍN BIZTOSÍTÁSA, POLITIKAI HÁTTÉR)

Javasolt, hogy a helyzetelemzés eredményei, megállapításai a Tervező szakmai vezetésével, de az Önkormányzat szakembereinek részvételével kerüljenek bemutatásra, ezzel segítheti a SUMP készítője, hogy a lakosság és a további érintettek magukénak érezzék az eredményeket, megállapításokat.

A helyi érintettek mellett a vonzáskörzeti településekkel is fontos az együttműködés, mivel a tervezési terület túlmutat a város közigazgatási határán és a helyi Önkormányzat hatáskörén. Javasolt, hogy rendszeres legyen velük is a kommunikáció, egyeztetéseket érdemes tartani, ahol az aktuális igények feltérképezésre kerülnek, amelyeket a célszemélyekhez (pl. közlekedési szolgáltatókhoz) eljuttatva a problémák megoldása a tervezési feladat ütemezésétől függetlenül, akár operatív megoldásokkal is megvalósul.

KÉSZÜLŐ MUNKARÉSZEK MEGBÍZÓI VÉLEMÉNYEZÉSE

A megbízási véleményezésben résztvevő kört (pl. a helyi mobilitási munkacsoport tagjait vagy az önkormányzat erre kijelölt munkatársait) már a munkaindító fázisban ajánlott kijelölni, erre mindenképpen erőforrást kell biztosítani a megrendelői oldalon.

Az ütemtervben megfelelő időt javasolt hagyni a készülő háttéranyagok és SUMP dokumentumrészek véleményezésére (dokumentumonként min. 1-2 hét véleményezésre, további 1-2 hét a tervezői módosításokra).

Az megrendelői döntés, hogy a dokumentáció véleményezését a Partnerségi tervben mikor „engedi ki” nyílt társadalmi véleményezésre. Javasolt, hogy legalább kivonatként, összefoglalóként a mérőföldkövek eredményeit az érintettek teljes köre véleményezhesse.

Javasolt elvárni a Tervezőtől, hogy a beérkező véleményeket rendszerezett formában válaszolja meg, és a válaszokat a módosított tanulmánnyal együtt adja át a Megrendelőnek.

Várható fontosabb döntések az I. szakaszban:

- ✓ Döntés a SUMP elkészítéséről - motiváció definiálása (projekt támogatásának feltétele, TFT készítés kapcsán járulékos feladat, saját közlekedés/klíma/várospolitikai célok, meglévő problémák okán stb.)
- ✓ Ütemterv és feladatterv összeállítása és elfogadása
- ✓ Belső erőforrás terv összeállítása a feladatokkal összhangban
- ✓ Belső felelősségi körök meghatározása és rögzítése (SZMSZ-szel összhangban)
- ✓ Költségigény becslése és költségterv elfogadása (önállóan támogatható tevékenységként pályázatból finanszírozott SUMP esetén költségvetés készítés)

II. SZAKASZ: FEJLESZTÉSI STRATÉGIA KIDOLGOZÁSA (04-06. LÉPÉS)



LEHETSÉGES FORGATÓKÖNYVEK KIDOLGOZÁSÁBAN KÖZREMŰKÖDÉS (VÁROSFEJLESZTÉSI IRÁNYOK, GAZDASÁGI ÉS TÁRSADALMI FOLYAMATOK, BEAVATKOZÁSI FORGATÓKÖNYVEK)

Forgatókönyvek kidolgozását elvárja az EU SUMP útmutatója, a második kiadásban ennek igénye még erősödött is.

A helyzetelemzést követően el kell készíteni az előrejelzést, amelyben nagy hangsúlyt kell kapjanak a külső forrásból származó befolyásoló tényezők (pl. nemzetközi trendek, uniós követelmények, városi stratégiák stb.). A forgatókönyvek elsőként erre építve definiálhatók, hiszen a forgatókönyvek (szcenáriók) alapvetően a város, illetve térségének fejlődési pályájára vonatkozó eltérő feltételezéseket tartalmaznak.

A forgatókönyvekhez ideális esetben a település már rendelkezik olyan városfejlesztési dokumentummal, amelyből a fejlődési scenáriók levezethetők. Figyelembe kell venni azonban mindenképpen a magasabb szintű dokumentumokban foglalt (pl. Eurostat/KSH, országos stratégiákban szereplő vagy projektekkal kapcsolatosan készített) előrejelzéseket.

Forgatókönyv képezhető emellett a beavatkozás mértéke, iránya vagy az Önkormányzat szerepe szerint (pl. a módválasztás befolyásolása puhább vagy keményebb eszközökkel történik-e, az Önkormányzat proaktív vagy passzívabb szerepet kíván-e játszani a közlekedési vagy városfejlesztési folyamatokban stb.). Az önkormányzat szerepvállalásának ezért összhangban kell lennie a településtervezésben felvállalt szerepével is.

Mint a fentiekből látható, a SUMP célok is hat(hat)nak tehát az előrejelzésekre és a forgatókönyvekre, a lépések között itt is vannak iteratív visszahatások.

Forgatókönyvképző lehet egy Önkormányzati hatáskörön kívüli beruházás, projekt megvalósulása is, mint a város életét nagy mértékben befolyásoló gyorsforgalmi útépítés, vasútvonal-fejlesztés, egyéb állami pl. munkahelyteremtő nagyberuházás stb.

A fejlesztési, működési források rendelkezésre állásában is lehetnek olyan bizonytalanságok vagy eltérő előrejelzések, amelyek kapcsán szintén adódhat több forgatókönyv (pesszimista és optimista becslésekkel), ami befolyásolhatja magát a programot.

Célszerű, ha az Önkormányzat dönt a forgatókönyvekről, azokat formálisan is jóváhagyja. Az EU SUMP útmutató elvárásai szerint az érintettekkel és a lakossággal is meg kell konzultálni.

DOKUMENTÁCIÓS MÉRFÖLDKŐ: A HELYZETELEMZÉS ÉS AZ ELŐREJELZÉSEK, FORGATÓKÖNYV-VIZSGÁLATOK EREDMÉNYEINEK, DOKUMENTUMAINAK MEGBÍZÓI JÓVÁHAGYÁSA

Javasolt, hogy a dokumentáció készítése során legyenek olyan mérföldkövek, jóváhagyási pontok, amelyeket a Megrendelő formális elfogadása zár le (a teljes SUMP készítés időigényét figyelembe véve akár teljesítési mérföldkőként, részhatáridőként nevesítve a szerződésben).

Első ilyen a helyzetelemzés lezárásaként készülő dokumentáció elfogadása lehet (korábban esetleg a módszertan, munkaterv elfogadása). Az elfogadás történhet egy tervezői prezentáció és egyeztetés keretében, de mindenképp az írott dokumentum tényleges áttekintését követően javasolt az elfogadás, hogy a szövegezéseket is ellenőrizni tudja a Megrendelő.

JÖVŐKÉP, CÉLOK ÉS INDIKÁTOROK KIALAKÍTÁSÁBAN KÖZREMŰKÖDÉS (VÁROSI CÉLOK MEGFOGALMAZÁSA, KAPCSOLÓDÓ/MEGALAPOZÓ VÁROSI DOKUMENTUMOK ÖSSZEGYŰJTÉSE ÉS ÁTADÁSA)

A korábban leírtaknak megfelelően a városi tervek körébe kell tudni a SUMP-ot illeszteni, ami azt is jelenti, hogy a városi átfogó (társadalmi) célokat (és ezeket leíró mutatókat, indikátorokat) alapvetően a településfejlesztési koncepciók, tervek kell, hogy kimondják (alap esetben a Fejlesztési terv). A fenntartható városi mobilitási tervnek az ott megadott, számszerűsített célokat át kell vennie és elérésüket támogatnia, segítenie kell.

Ezért a Megrendelőnek határozottan képviselnie kell a SUMP készítése során, hogy a jövőkép és az átfogó, társadalmi célok meghatározásában a városfejlesztési dokumentumok, illetve emellett/ezek hiányában az Önkormányzat aktuális céljait kell a tervezőnek figyelembe vennie. A specifikus (közlekedési) célok esetében ezeket egészítik ki a közlekedés nemzetközi trendjei és a közlekedési helyzetértékelés és problématerkép alapján szükségesnek ítélt intézkedések.

A SUMP készítésekor elvárás a számszerűsíthető vállalások (indikátorok) definiálása, ami mérhető, a jelen állapotra is megadható mutatókat jelent. Itt javasolt olyan mutatószámok alkalmazása, amelyek – amellett, hogy a SUMP útmutatóval, esetleges pályázati felhívásokkal is összhangban vannak – az önkormányzatnál is összegyűjthető, a monitoring érdekében a jövőben elérhető adatokból építkeznek, és amelyek követése az Önkormányzat saját erőforrásaiból is reálisan megvalósítható legalább időszakonként.

Mindenképp olyan indikátorok számszerűsítése javallott, amelyek tényleges képet adnak a város és vonzaskörzete közlekedéséről, annak fenntarthatóságáról (pl. környezetbarát módok forgalmáról és részarányáról, összes üvegházgáz emisszióról stb.). Az indikátorok kiválasztásában az ún. SUMI (Sustainable Urban Mobility Indicators, vagyis fenntartható mobilitási indikátorok) mutatókészlete nyújthat segítséget, amellyel egységes (más városokkal is összehasonlítható) és a Mobilitási terv szempontjából releváns mutatószámok határozhatók meg.

Fontos, hogy minden kitűzött célhoz kell, hogy mérhető vagy becsülhető, a teljesülést minősítő indikátor tartozzon.

Az indikátorok definiálása alapvetően a Tervező feladata, de a Megrendelő érdemi beleszólással kell rendelkezzen a fentiek miatt a tényleges kiválasztásban, figyelembe véve a rendelkezésre álló adatok körét és a Mobilitási terv céljait. Értékelni kell ezért azok számításának, mérésének és későbbi

monitorozásának realitását, megvalósíthatóságát is, nem csak SUMP-kompatibilitását és relevanciáját.

KÉSZÜLŐ MUNKARÉSZEK VÉLEMÉNYEZÉSE

A Mobilitási tervek ellenőrzése alapvetően önellenőrzéssel történik, kivétel ez alól a pályázati felhívásban előírt követelmények esetén a Támogató által végzett ellenőrzés, minőségbiztosítás (pl. IKOP Plusz támogatott projektek esetén). A szakmai ellenőrzésben segítséget nyújt a **Tervezési útmutató** mellékletében található önellenőrző lista, amely a SUMP készítésének folyamatát és módszertanát, eredményeit veszi sorra, végig vezetve nem csak a Tervezőt, de vele párhuzamosan a Megrendelőt is az útmutató által javasolt követelményeken, ajánlásokon. Javasolt az önellenőrző listát a Tervezővel elkészíttetni, és párhuzamosan a megrendelői oldalon is elvégezni az ellenőrzést.

Hasonlóan az I. szakasznál megfogalmazott javaslathoz, hangsúlyozni érdemes, hogy az ütemtervben megfelelő időt javasolt hagyni a készülő háttéranyagok és SUMP dokumentumrészek véleményezésére (dokumentumonként min. 1-2 hét véleményezésre, további 1-2 hét a tervezői módosításokra). Javasolt elvárni a Tervezőtől, hogy a beérkező véleményeket rendszerezett formában válaszolja meg, és a válaszokat a módosított tanulmánnyal együtt adja át a Megrendelőnek.

DOKUMENTÁCIÓS MÉRFÖLDKŐ: A STRATÉGIAI SZAKASZ ÉS DOKUMENTUM MEGBÍZÓI JÓVÁHAGYÁSA

A stratégiai szakaszban egy újabb részdokumentum készül el (adott esetben háttéranyagokkal), amelyek véleményezése, megbízói ellenőrzése és elfogadása az I. szakaszhoz hasonlóan meg kell történnjen. Ennek keretében lehet elfogadni a célrendszeren túl az indikátorok körét is, amelyekkel a SUMP eredményei a későbbiekben mérhetők, értékelhetők lesznek.

A II. szakaszban a megbízói döntések száma alacsonyabb, elsősorban a szakmai tartalomra és a 2. dokumentációs mérföldkőben megfogalmazott forgatókönyvek, célok és mérésekre szolgáló indikátorok körét kell elfogadnia.

Várható fontosabb döntések a II. szakaszban:

- ✓ Helyzetelemző és külső körülmények forgatókönyveit definiáló dokumentáció elfogadása a mérföldkő végén (lezárás feltétele)
- ✓ Célrendszer elfogadása
- ✓ Stratégiai szakasz dokumentumának Megbízói ellenőrzése, jóváhagyása a mérföldkő végén

III. SZAKASZ: ESZKÖZRENDSZER, INTÉZKEDÉSEK, PROJEKTEK DEFINIÁLÁSA (07-09. LÉPÉS)



A SUMP ciklus 3. szakaszának 07. és 08. számú lépése (intézkedések és projektek kidolgozása, egyeztetése és elfogadása) általában egy igen hosszadalmas és kiterjedt programozási feladatot képez, melyre már az előkészítés során gondolnia kell a megrendelőnek (beépíteni a munkatervbe, ütemtervbe a lépéseit, időigényét).

AZ INTÉZKEDÉSEK, INTÉZKEDÉSCSOMAGOK KIDOLGOZÁSA

A célrendszer alapján dolgozza ki a Tervező az eszközrendszert, vagyis a célok eléréséhez szükséges intézkedéseket. Az intézkedési szint akár a korábbi stratégiaalkotási lépésekhez is csatlakozhat, de mindenképpen még a projektekkel való értékelési folyamat előtt le kell zárni az intézkedések definiálását. Ez azért fontos, és a Tervezőtől is meg kell követelni, hogy az intézkedéseket ne a projektekből felfelé, hanem a célokból lefelé építkezve alakítsa ki.

AKTÍV KÖZREMŰKÖDÉS A PROJEKTEK AZONOSÍTÁSÁBAN, ÉRTÉKELÉSÉBEN

A Megrendelő feladata a Tervező támogatása a hosszú projektlista összeállításában, majd a projektek értékelésében és rangsorolásában:

- A projektek megfogalmazásához, jellemzéséhez, értékeléséhez szükséges adatok, elemzések biztosítása,
- Esetleges workshopokon, munkacsoport-üléseken, interjúkon való részvétel, a megbízói javaslatok és elvárások megfogalmazása,
- Javaslatok folyamatos véleményezése,
- Projekt értékelésben az egyes értékelési szempontoknál (pl. többszemponútú elemzés esetén) az önkormányzati célok, prioritások szerinti súlyok képviselése,
- Projektlista, projektrangsor jóváhagyása,

- Széleskörű politikai és társadalmi támogatás megszerzése a cselekvési tervhez, ehhez a társadalmasítás és a döntéshozói kommunikáció megkerülhetetlen.

A projektértékelés módszertanára vonatkozóan a **Tervezési útmutató** konkrét javaslatokat tartalmaz, amely szerint költség-haszon szemlélettel, de a megvalósíthatóság, illeszkedés stb. értékelésével, többszemponútú elemzés formájában készülhet el az intézkedések, projektek rangsorolása.

Fontos lenne, hogy az elérni kívánt városfejlesztési célok is jelenjenek meg a projektértékelési módszerben, pl. többszemponútú értékelés esetén a szempontok súlyai ne csak a költség-haszon elemzések fő számszerűsített mutatóit vegyék figyelembe (pl. a hasznok között nagy súllyal az időmegtakarítás szerepel), hanem kellő súllyal jelenjenek meg a város által fontosnak tartott szempontok és a megfogalmazott célok, pl. emisszió/légszennyezés csökkenése, területhasználat hatékonyabbá válása, szolgáltatással elért lakosság nagysága. A többszemponútú elemzés rugalmassága lehetővé teszi a szempontok és a súlyok illesztését a város elképzeléseihez, prioritásaihoz, ehhez a Megrendelő feladata, hogy definiálja, megadja a Tervező számára a kellő inputokat, döntéseket és adatokat.

Fontos, hogy az önkormányzati hatáskörön kívüli projekteket vagy projekt nélküli eset részeként, vagy a hatáskörrel rendelkező (pl. állami) szervezet felé megfogalmazott új projektjavaslatként lehet figyelembe venni. Ezeknél a fejlesztéseknél, feladatoknál az intézkedés célokhoz és saját projektekhez illeszkedését, önkormányzati támogatottságát (fontosságát) érdemes elsősorban értékelni, azokat lehetőség szerint a SUMP ne rangsorolja (ennek megfelelően kezelje külön projektlistaként). Külső szereplő által tervezett vagy megvalósítandó nagyobb projekt megvalósulása a korábban írtak szerint akár forgatókönyvként is megjelenhet. Fontos annak ellenőrzése is, ez a Tervező mellett a Megrendelő feladata és felelőssége is, hogy ne legyen ellentmondás más (jellemzően magasabb szintű) tervekkel, programokkal. Amennyiben ellentmondás derül ki a projektek vagy intézkedések között, elsősorban a Megrendelő tud tenni ennek feloldásáért, megoldásáért.

MOBILITÁSI TERV PROJEKTLISTA ÉS PÉNZÜGYI TERV KIDOLGOZÁSA

A Mobilitási Terv cél- és eszközrendszerével konzisztens projektlista iterációs folyamat eredményként áll elő, amely a munkafolyamat során vizsgált releváns tényezők, feltárt kockázatok, összefüggések alapján folyamatosan formálódik. A projektlisták összeállításában az Önkormányzatnak és szervezeteinek hangsúlyos szerep jut, a már felmerült ötletek vagy elindult projektek becsatornázása elengedhetetlen.

A projektek számbavétele és a kiinduló projektlista összeállítása már a helyzetfeltárási fázisban megkezdődhet, a projektlista kiinduló alapját a várost érintő korábbi projektlisták alkotják, pl. a ITP-k, TVP-k vagy más programok projektjavasolatainak listája, emellett a Modern Városok Program, az IKOP Plusz, TOP Plusz országos projektlistái stb.

A pénzügyi terv alapja az Önkormányzat által előzetesen definiált forráslista lehet, amely a projektlista egyes elemeire vonatkozóan megadja a lehetséges (akár már döntéssel is rendelkező) pénzügyi forrás(oka)t. Ezek lehetnek saját forrásból megvalósítani tervezett tevékenységek, de pályázati forrással, támogatással rendelkező tevékenységek, programok, projektek is. Ennek megfelelően a Megrendelő feladata elsősorban adatszolgáltatás, információnyújtás a pénzügyi tervhez a Tervező számára (indokolt esetben a forrás oldali forgatókönyvekkel kapcsolatban is adhat iránymutatást a Megrendelő).

Biztosan lesznek (és jellemzően többségben lesznek az) olyan intézkedések, projektek (konkrét és nem konkrét típusúak is), amelyekre adat a Megrendelőnél sem áll rendelkezésre (pl. a SUMP által megfogalmazott új projektjavaslatok, intézkedési javaslatok esetén). Ezeknél a Megrendelő azzal is segítheti a pénzügyi tervezést, ha hasonló korábbi projektek, beavatkozások adatait megosztja a Tervezővel, illetve a saját erőforrás esetleges bevonhatóságát, ill. hasonló léptékű projekteiből a

költségigényre vonatkozó adatokat megosztja a SUMP készítőivel. Ilyen input lehet pl. a korábbi IKOP, TOP stb. pályázatokban elszámolt előkészítési, projektmenedzsment, kommunikációs stb. költségek nagyságrendje a projekt összértékéhez viszonyítva.

Ez segíthet abban, hogy a pénzügyi terv – a SUMP jellegéből adódóan sok esetben nem kizárólag, vagy többségében nem infrastruktúra típusú – beavatkozásainak forrásigénye is reális alapokon kerüljön meghatározásra.

Természetesen a Megrendelő feladata a tervezői programjavaslat (ütemekre bontott projektlista) véleményezése, elfogadása is. Az egyes projektek ütemezhetősége szempontjából is a Megrendelő az általában, aki érdemi információkat tud adni a szakmai kérdéseken túli egyéb kötöttségekről is. Ezen a ponton érdemes figyelembe venni az Önkormányzat és szervezeteinek, cégeinek költségvetési lehetőségeit, korlátait, hogy az intézkedési terv, pénzügyi terv reálisan megvalósítható ütemeket tartalmazzon. Az éves (vagy más meghatározott, pl. 3 éves) időszakra várhatóan rendelkezésre álló működési, fejlesztési és pályázati források meghatározásában is általában az Önkormányzatok rendelkeznek nagyobb tapasztalattal, több információval, így a Tervezők jellemzően ezen a ponton is jó, ha támaszkodhatnak a Megrendelőkre.

A korábban megfogalmazott ajánlásnak megfelelően a területi vagy hatásköri okokból önkormányzati döntésen kívül eső (pl. állami szerv feladatát képező) projektek, feladatok esetén a pénzügyi tervben külső megvalósító felet és az ő döntési kompetenciájába tartozó forrásbiztosítást kell feltételezni.

A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV TÁRSADALMI EGYEZTETÉSE, VÉGLGESÍTÉSE ÉS MINŐSÉGBIZTOSÍTÁSA

A készülő dokumentum(ok) minőségbiztosítás alapvetően a Megrendelő feladata és felelőssége, nem csak a köztes dokumentumok, de a végleges SUMP tekintetében is. Ehhez a Tervezési útmutató mellékletében található önellenőrző lista ad segítséget. A szakmai minőségbiztosítást alapvetően az Önkormányzat SUMP készítésért felelős szakembere tudja hatékonyan elvégezni, aki végig követte a teljes folyamatot. Mivel sok ellenőrzési szempont a folyamatra és nem a végtermékre vonatkozik – ennek megfelelően a minőségbiztosítást nem is érdemes teljeskörűen a végső dokumentumra fókuszáltnan elvégezni, a készítési folyamat és a részanyagok véleményezése, ellenőrzése hatékonyabb és a módosítások tekintetében is célravezetőbb.

Természetesen emellett további helyi szereplők is bevonhatók a véleményezésbe, akár szélesebb szakmai körben a közlekedési munkacsoport tagjai is. Ez esetben is javasolt viszont, hogy a vélemények, észrevételek a Megrendelővel is egyeztetésre kerüljenek, a módosításokkal a Megrendelő is értsen egyet.

Támogatói, „központi” minőségbiztosítás csak a pályázati felhívásban foglalt ilyen kötelezettség esetén merül fel.

A szakmai minőségbiztosítás a társadalmasítással párhuzamosan is megtörténhet, de egymásra épülve is elképzelhető (utóbbi esetben a folyamat időigényesebb, amit az ütemtervnel figyelembe kell venni). A véleményezés lehetőségét javasolt megteremteni minden partnerségbe vont szereplő számára.

Alapvetően a helyi képviselőtestület fogadja majd el a SUMP-ot, a környező települések igényeit a tervezési folyamat során több körben gyűjtötte már a Tervező és a mobilitási tervezésben résztvevő szereplők, munkacsoportok, és a város elképzeléseiről, céljairól a külső szereplők tájékoztatást is kaptak (kétirányú az egyeztetések iránya, információgyűjtés és tájékoztatás). Így kedvező esetben a városkörnyéki javaslatok is beépültek már eddigre a dokumentumba, és a SUMP tervezett javaslatai, céljai a városkörnyéki/vonzáskörzeti települések számára is ismert, azokban egyetértés van, a fejlesztések közösek vagy egymásra épülők lehetnek. Elképzelhető egy formális tervbemutató,

tervegyeztetés is az érintett vonzáskörzeti önkormányzatok részvételével (akár több alkalomra bontva, pl. a helyzetelemzés munkaközi anyagánál és a programozás, bírálati SUMP elkészültekor).

4. MÉRFÖLDKŐ (M4) A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV FORMÁLIS (PL. KÉPVISELŐTESTÜLETI) ELFOGADÁSA

Javasolt már a munkacsoportok, szakmai érintettek által véleményezett, átdolgozott dokumentum változatot a képviselő testület elé terjeszteni, elkerülendő, hogy változtatási igény miatt újbóli testületi elfogadásra legyen szükség.

A Képviselőtestület számára is indokolt megteremteni ugyanakkor a megismerés és érdemi véleményezés, alakítás lehetőségét. Ezért Az is javasolt, hogy a képviselők is vegyenek részt a teljes egyeztetési folyamatban is, hogy már a készítés során jelezhessék a saját észrevételeiket, javaslatukat. Az elfogadásra előterjeszteni kívánt dokumentációt pedig előzetesen érdemes körbe küldeni a képviselőknek is, valamint a Tervező szükség szerinti támogatása mellett a készülő, elfogadás előtt álló SUMP a releváns bizottságok előtt is bemutatható.

A SUMP dokumentum elfogadásával egyidőben megfontolható a Mobilitási terv megvalósításáról (rövid távú programjának megvalósításáról) szóló intézkedési terv elfogadása is, emellett az előrehaladásról rendszeres beszámolást kérhet a Képviselőtestület a tervért felelős szervezeti egységtől.

Várható fontosabb döntések a III. szakaszban:

- ✓ Intézkedési terv (projektlista és pénzügyi terv) elfogadása
- ✓ Döntés a végső dokumentum jóváhagyási-elfogadási folyamatáról
- ✓ A társadalmi egyeztetésen az érintetti csoportoktól kapott vélemények kiértékelése, beépítésének jóváhagyása
- ✓ Támogató esetleges minőségbiztosítását követően az átdolgozás jóváhagyása
- ✓ Városi (bizottsági és) közgyűlési jóváhagyás(ok)
- ✓ A SUMP elfogadottságának és támogatottságának erősítése, partnerségi lépések elindítása

IV. SZAKASZ: MEGVALÓSÍTÁS ÉS NYOMONKÖVETÉS (10-12. LÉPÉS)

A IV. szakasz nem tartozik már ténylegesen a Mobilitási terv elkészítési szakaszába, ettől a ponttól a Megrendelő feladata a megvalósítás (intézkedések, projektek előkészítése és megvalósítása) és az eredmények követése, értékelése, majd a terv időszakos felülvizsgálata.



A MEGVALÓSÍTÁS IRÁNYÍTÁSA: PROJEKTEK MEGVALÓSÍTÁSÁNAK KOORDINÁLÁSA, ÁRUK ÉS SZOLGÁLTATÁSOK BESZERZÉSE

A SUMP elfogadását, tervezési feladatának lezárultát követően a Megrendelő feladatai nem érnek véget, a Mobilitási terv átkerül a megvalósítási fázisba, ahol az Önkormányzat és szervezetei már projekt szemlélettel, főképp végzik tovább a tevékenységüket.

Annak érdekében, hogy a stratégiai célok teljesülése is biztosítható legyen, továbbra is elvárás ugyanakkor a rendszerszintű és területi szemléletű gondolkodás. A SUMP-ban résztvevő önkormányzati szakember(ek) részvétele emiatt a megvalósítási fázisban is fontos, ezért javasolt, hogy a projektek előkészítése, megvalósítása továbbra is több szakterület együttműködésében folytatódjon, rendszeresen értékelve, visszacsatolva, hogy a Mobilitási tervvel az összhang biztosított-e, a projekt/beavatkozás továbbra is a célokkal összhangban van-e.

Kiemelten fontos ugyanakkor, hogy kompetens és hatékony projektvégrehajtó szervezetet hozzon létre és működtessen az Önkormányzat, ahol a multidiszciplináris szakterületi részvétel mellett a beavatkozási program végrehajtása egyértelmű felelősségi körökkel és hatáskörökkel folyhat. Ennek érdekében a végrehajtó szervezeti egységet széleskörű felelősséggel és intézkedési lehetőséggel kell felhatalmazni, ez biztosíthatja, hogy a projektek a SUMP-ban foglaltaknak megfelelően haladnak a

megvalósítás felé. Természetesen a megfelelő ellenőrzési, visszacsatolási lehetőséget is meg kell teremteni, ahol a projektek összehangolása, városi célokhoz illeszkedése értékelhető, szükség esetén időben be lehet avatkozni a folyamatokba.

Sok esetben a SUMP-ban olyan intézkedések is megjelennek, amelyek a hagyományos közlekedéstervezési, -fejlesztési gyakorlathoz képest újszerűek (pl. szemléletformálás, mobilitásmenedzsment, újszerű mobilitási módok bevezetésének vizsgálata/előkészítése, szabályozási, intézményrendszeri feladatok), ezeknél nagyon fontos projekt szinten is az előkészítés, tervezés. Az infrastruktúra projektekhez hasonlóan az előkészítési fázisra is megfelelő időt és erőforrást kell biztosítani (adódhat olyan javaslat is a SUMP-ban, hogy egy addig nem létező projektet kell kidolgoznia a településnek), megteremtve emellett a Partnerségi tervben korábban elvárt és elvégzett egyeztetési, társadalmasítási lehetőséget is.

A Mobilitási terv elfogadását követően meg kell teremteni a visszacsatolás lehetőségét a városi tervek többi eleme felé is, szükség esetén a SUMP javaslatait, intézkedéseit és projektjeit integrálni kell az ITS, TFT, TRT releváns dokumentumaiba is.

AZ ELŐREHALADÁS NYOMONKÖVETÉSE, TERV ADAPTÁLÁSA, A LAKOSSÁG ÉS MÁS ÉRDEKELTEK TÁJÉKOZTATÁSA ÉS BEVONÁSA A MEGVALÓSÍTÁSBA IS

A SUMP rövid-, közép és hosszú távú cselekvési tervének előrehaladását program szinten is nyomon kell követni, nem ad elegendő információt a döntéshozók számára a projekt szemléletű nyomonkövetés. Ennek érdekében az ütemezett projektlistát (intézkedési tervet) legalább éves rendszerességgel javasolt áttekinteni, és az előrehaladásokat rögzíteni. Erre érdemes belső erőforrást is biztosítani (SUMP program nyomonkövetéséért felelős munkatárs kijelölése), aki a döntéshozatali szint felé is tud visszacsatolást adni a vállalások és az elfogadott elképzelések folyamatban lévő és közeljövőben döntésre váró lépéseiről.

A mobilitási tervezés lezárultát követően is felmerülnek emellett kommunikációs, partnerségi feladatok is. A SUMP szemléletének tovább élése érdekében az eredményekről, illetve a megvalósítás egyes elemeiről (intézkedésekről, projektekről) is javasolt az érintettek véleményét rendszeresen kikérni, továbbá tájékoztatni is érdemes őket az előrehaladásról, eredményekről és a további tervekről, mindezt lehetőség szerint kiszámítható, átlátható (pl. rendszeres írásos és ezt kiegészítő személyes, interaktív) formában. Erre a SUMP tervezése során kialakított csatornák, kommunikációs formák (akár online felületek) általában továbbra is jól használhatók.

A Mobilitási tervben megfogalmazott célok teljesüléséhez elengedhetetlen, hogy az Önkormányzat elkötelezett legyen a megvalósítás mellett, és ennek folyamatos kiértékelése érdekében megteremtse a monitoring feltételeit és lehetőségét is. Mivel a monitoring jellemzően új feladatokat jelent a napi működésben, plusz erőforrást is igényel az Önkormányzat részéről, ezt a célok elérése érdekében a források tervezésénél is érdemes figyelembe venni.

A Mobilitási tervben megfogalmazott, vállalt indikátorokat időről időre újra elő kell állítani, ehhez az adatgyűjtéseket rendszeresen el kell végezni (adott esetben az érintett szolgáltatók, szervezetek, pl. a helyi közösségi közlekedési társaság bevonásával), és azokat a SUMP végrehajtásán dolgozó szervezeti egységen belül ki kell értékelni. Ez teremtheti meg a lehetőségét annak, hogy a folyamatokba szükség esetén be lehessen avatkozni.

FELÜLVIZSGÁLAT ÉS TANULSÁGOK LEVONÁSA: SIKEREK ÉS KUDARCOK ELEMZÉSE; EREDMÉNYEK ÉS TANULSÁGOK MEGOSZTÁSA; ÚJ KIHÍVÁSOK ÉS MEGOLDÁSOK ÁTGONDOLÁSA

Hasonlóan a városfejlesztési dokumentumokhoz, a SUMP-ok felülvizsgálata is időszzerűvé válik legalább 5-7 éves ciklusokban. A Mobilitási terv felülvizsgálatra vonatkozóan ugyan nincs általános érvényű kötelezettség, előírás, de ennyi idő alatt a megállapítások, felhasznált adatok jellemzően

frissítésre szorulnak. Mivel ennyi idő alatt az intézkedési terv megvalósulása is sokat halad előre, a megvalósult elemek és elért eredmények értékelése is esedékessé válik. Emellett adott esetben felmerülhetnek időközben olyan nagy hatású új projektek vagy előre nem látott folyamatok, amelyek a keretfeltételeket (adott esetben forgatókönyveket) befolyásolják. Szintén újra kell gondolni ilyen időtávon már a finanszírozási lehetőségeket, pl. egy új pénzügyi ciklusba lépés okán.

Ebből adódóan a 2021-2027-es ciklusban időszerűvé válik a korábban már elkészült SUMP dokumentumok felülvizsgálata. Ezek esetén a tervezési feladatot az előző SUMP áttekintésével, eredményeinek kiértékelésével (szükség esetén a monitoring indikátorok mérésével) és a következő/frissített SUMP ebből következő kulcsfeladatainak azonosításával kell kezdeni. A korábbi dokumentumban definiált projektek megvalósulásának és eredményeinek vizsgálata is a felülvizsgálat tárgya. Ez alapján lehet megfogalmazni, hogy mely területeken van szükség a SUMP komolyabb átdolgozására vagy frissítésére.

A tapasztalatok alapján a programozás (cselekvési terv, projektlista) a leghamarabb elavuló része a SUMP-nak, amelyet jellemzően nem elegendő 5-7 évente frissíteni. A gyakorlat azt mutatja, hogy a folyamatos nyomonkövetés mellett kb. 2 évente érdemes és indokolt a megvalósítandó projektek újragondolásával, újratervezésével foglalkoznia az Önkormányzatoknak, akár új, friss projektlistát is elfogadva a korábbi Mobilitási tervhez.

Természetesen a SUMP felülvizsgálat nem csak a fenti plusz tevékenységeket, plusz feladatokat jelenti, bizonyos pontokon, feladatok esetén már könnyebb, egyszerűbb a Megrendelő és a Tervező feladata is. Ezeket – összhangban a Mobilitási terv ciklus-diagramjával – egy SUMP előkészítéshez hasonló új feladatterv, erőforrásterv végiggondolásával, kidolgozásával lehet felmérni, ld. tervezési folyamat I. szakaszának megrendelői feladatait.

A felülvizsgálatról a döntés ugyan a Megrendelő feladata lesz később, de már a SUMP készítés végén érdemes a Tervezőt ebbe a gondolkodásba bevonni, segíthet meghatározni, hogy a felülvizsgálatra hol, mikor és hogyan lehet szükség. Ezekre vonatkozóan érdemes a Tervezőtől előzetes javaslatot kérni a dokumentálás során (pl.: hogyan kezelheti a Megrendelő a projekt szintű változásokat; hogyan kezelheti a módszertani újításokat, kiegészítéseket; mikor és hogyan célszerű teljes stratégiai felülvizsgálatot tartani; ha vannak részterületi koncepciókra, tervekre vonatkozó feladatok, pl. közösségi közlekedési járműstratégia, parkolási stratégia, kerékpárforgalmi hálózati terv stb., akkor melyek ezek és hogyan célszerű őket kezelni). Főként a nagyobb városoknál merülhet fel az, hogy a SUMP által megfogalmazott egyes részterületi célokhoz külön részterületi koncepciók vagy kisebb intézkedési tervek rendelvek, amelyek már meghaladják az SUMP kereteit. Ezek kidolgozása azonban fontos és szorosan összefügg a SUMP előrehaladásával, így a felülvizsgálattal is, így a SUMP elfogadását követően ezeknek részterületi feladatok teljesítésére is lépéseket kell tenni (erőforrásokat, döntéseket igényel).

Várható fontosabb döntések a IV. szakaszban:

- ✓ Projekt végrehajtó szervezet létrehozása, működtetésének biztosítása
- ✓ SUMP monitoringhoz kapcsolódó feladatok dedikálása, erőforrás biztosítása a feladathoz
- ✓ Előrehaladásra vonatkozó időszakos beszámolók, értékelések elfogadása
- ✓ Döntés a SUMP felülvizsgálat szükségességéről

4 Mellékletek

4.1 Megrendelői (ön)ellenőrző lista előkészítéshez és tervezési kiírás készítéséhez

A SUMP módszertani, szakmai ellenőrzésére a Megrendelők számára is a Tervezési útmutató mellékletében található „(Ön)ellenőrző lista Fenntartható mobilitási tervhez” használatát javasoljuk, amely segítségével a Tervezővel párhuzamosan a Megrendelők is kiértékelhetik az elvégzett tervezési feladatokat és a folyamatot, annak lépéseit.

Az alábbi megrendelői (ön)ellenőrző lista elsősorban az önkormányzat kapcsolódó feladatainak nyomonkövetésére, értékelésére fókuszál, kiemelten az előkészítésre vonatkozó lépések, feladatok támogatása érdekében.

Szempont	Megfelelő? (Igen / nem/nem releváns, utóbbi esetben indoklást igényel)	Megfelelőség értékelése: minimumkövetelmények
SUMP tervezés megkezdését megelőző lépések, feladatok		
a) A SUMP kidolgozásával kapcsolatos erősségek, gyengeségek és akadályok azonosításra kerültek?		- Feltárta, hogy mi a tervezési környezet (pl. szinergiák másik tervezési folyamattal), melyek a teljes tervezési folyamatot befolyásoló intézményi, elfogadhatósági, jogi, szabályozási és pénzügyi akadályok. - A mobilitástervezést befolyásoló előzmények (rendelkezésre álló adatok, információk) feltárássra kerültek-e.
b) A szervezeten belüli és az érdekelttek körében rendelkezésre álló kapacitások (humán és pénzügyi) feltárása megtörtént-e?		- A szervezeten belül és az érdekelttek körében áttekintették a rendelkezésre álló, a mobilitási tervezéshez szükséges erőforrást, szakértelmet. - Figyelembe vették a mobilitási terv készítéséhez a szükséges jogszabály által előírt készségek (szaktudás, szükség esetén jogosultságok) rendelkezésre állását, ha az szükséges (pl. településtervező bevonása, ha a SUMP a Településtervezési munkarész kiváltására tervezett). - Eldönthető, hogy a Mobilitási terv elkészítéséhez kell-e tervező bevonása, vagy saját erőforrásból, belső szakemberek részvételével elkészíthető. - A pénzügyi erőforrások, keretek elemzése megtörtént, beleértve a rendelkezésre álló pályázati támogatások körét.
c) Az esetlegesen felmerülő készséghiányok kiküszöbölésére kidolgoztak-e stratégiát, tervet?		A szakmai tapasztalati, készségbeli hiányosságok kiküszöbölésére a különböző lehetőségeket számba vették. pl. továbbképzés, munkaerő-felvétel vagy külső szakértő, tanácsadó bevonása keretében.
d) Meghatározásra kerültek-e, hogy a város mérete, jellemzői alapján milyen feladatok elvégzése szükséges (pl. kell-e forgalmi modell, milyen forgalomfelvételek szükségesek), és ezeknek mik a várható pénzügyi költség- és időtartam igényei?		- Áttekintették a SUMP útmutató és támogatás esetén a pályázati felhívás tartalmi és módszertani elvárásait, a Mobilitási terv adott településre érvényes követelményeit. - Tételesen feltárássra kerültek a mobilitási terv elkészítéséhez szükséges feladatok (pl. projektmenedzsment, tervezői feladatok, speciális szakértelmet igénylő területek, mint forgalmi modell, felmérések – kérdőívezések, partnerség és kommunikáció), beleértve a

Fenntartható városi mobilitástervezés
MEGRENDELŐI ÚTMUTATÓ

Szempont	Megfelelő? (Igen / nem/nem releváns, utóbbi esetben indoklást igényel)	Megfelelőség értékelése: minimumkövetelmények
		felülvizsgálat esetére vonatkozó plusz feladatokat (korábbi dokumentum áttekintése, monitoring) és esetleges tervezési könnyebbségeket.
e) Meghatározásra került-e a mobilitási terv kidolgozási folyamatához szükséges költségvetés? Biztosított-e a költségvetés politikai elfogadása?		- Elkészült a költségvetési terv, részfeladatok szerint szétbontva. - A SUMP tervezéshez szükséges költségvetés döntéshozói szinten elfogadásra került.
Ajánlati felhívás (tervezési kiírás) elkészítése		
f) Az ajánlati felhívás, kiírás előírja a vonatkozó tervezési útmutatók használatát, valamint támogatás esetén a tervezési felhívásban foglaltak teljesítését?		- A Fenntartható városi mobilitástervezés Tervezési és Megrendelői útmutatóját, valamint az EU SUMP Útmutató második kiadását a kiírás lehatárolja. - A TOP Plusz, IKOP Plusz stb. pályázati felhívás, ill. adott esetben a támogatási szerződés releváns pontjait, feladatait a kiírás tartalmazza.
g) Az elvárt ütemezés, tervezésre rendelkezésre álló időtartam reális?		- Figyelembe veszi az Útmutató által javasolt reális időigényt a tervezésre rendelkezésre álló időigény megadásakor. - Az előzetes (megrendelői) ütemterv figyelembe veszi az adatgyűjtési, adatszolgáltatási időket (beleértve az esetleges nyári, ünnepi időszakok alkalmatlanságát), a partnerségi lépések időigényét, valamint a véleményezésre és elfogadásra, jóváhagyásra szükséges időtartamokat (pl. bírálati szállítás, vélemények összegyűjtése, azok megválaszolása és átvezetése, végül véglegesítés és elfogadás). - Amennyiben várható központi (támogatói) minőségbiztosítás, annak időigénye is beépült az ütemtervbe. - Az ütemtervben meghatározta a készítés (és így a tervezési szerződés) mérföldköveit (pl. helyzetelemzés lezárása, célrendszer elfogadása, intézkedési tervet is tartalmazó SUMP elkészülte).
h) Tartalmaz az ajánlatkérés megfelelő biztosítékokat a tervezői szakértelemre?		Megkövetel hasonló méretű város SUMP készítésében szerzett tapasztalatot.

Fenntartható városi mobilitástervezés
MEGRENDELŐI ÚTMUTATÓ

Szempont	Megfelelő? (Igen / nem/nem releváns, utóbbi esetben indoklást igényel)	Megfelelőség értékelése: minimumkövetelmények
		▪ Megkövetel a tervezőnél közlekedés, de emellett egyéb releváns szakterületi szakértelmet (pl. településtervező, közigazdász), tervezői jogosultságot.
i) Tartalmazza-e a kiírás a tervezők (ajánlatadók) segítése és az indokolatlan többletköltségek elkerülése érdekében a Megrendelő által biztosított erőforrások, adatok, feladatok körét?		▪ Tartalmazza az Önkormányzat által vállalt feladatokat, rendelkezésre álló erőforrásokat és a döntési, felelősségi köröket, hierarchiát az ajánlatkérés tartalmazza. ▪ Tartalmazza a rendelkezésre álló előzmények (dokumentumok, tervek, adatok) körét, azok formátumát, optimális esetben ezek a dokumentumok az ajánlati felhívás mellékletét is képezik. ▪ Felsorolja a bevonható (önkormányzati, városi) szervezeteknél rendelkezésre álló erőforrásokat és adatokat.
j) A tervezési folyamatot segíti a tervező által összeállítandó szakmai ajánlat?		▪ A szakmai ajánlat tartalmi követelményei között szerepel a referenciák/tapasztalatok bemutatása, a tervezői megközelítés és a javasolt módszertan ismertetése, az előzetes munkaterv/feladatterv, ütemterv, kockázatelemzés és kockázatkezelési terv, partnerségi terv, adatgyűjtési terv. ▪ Összegyűjti és az ajánlatadók számára ismerteti a szakmai ajánlat tartalmával ill. magával a SUMP-pal kapcsolatos konkrét elvárásokat (pl. a forgalomfelvételek, kérdőívezések köre, mennyiségei és módszere, a forgalmi modellezés elvárásai, partnerségi feladatok, esetleges rendelkezésre álló előzmény adatok pontos ismertetése).
k) Meghatározza-e a feladatkiírás a városi sajátosságokat?		▪ A Megrendelő megadta az ajánlati felhívásban a helyi adottságokat, külső és belső körülményeket, amelyekhez a Terv készítése során igazodni kell.
Fenntartható városi mobilitási terv előkészítő (I.) szakaszának feladatai		
l) Elkészült-e a mobilitás tervezési folyamat reális alapütemezése és munkaterve?		▪ Az azonosított részfeladatok ütemezése megtörtént legalább előzetes áttekintés szintjén. ▪ A potenciális kihívásokat rejtő időszakok figyelembe vannak véve (pl. nyári időszakok, választások, amikor a munka sokszor lassabban, nehezebben végezhető, szervezhető)

Fenntartható városi mobilitástervezés
MEGRENDELŐI ÚTMUTATÓ

Szempont	Megfelelő? (Igen / nem/nem releváns, utóbbi esetben indoklást igényel)	Megfelelőség értékelése: minimumkövetelmények
m) Szervezetén belül a tervezési folyamat koordinátora, operatív felelőse, illetve a döntési jogkörrel rendelkező felelős vezető kijelölésre került?		- A projektkoordinátori, projektvezetői feladatra kijelölt személy meghatározásra került. - A kijelölt szakember felelősségi és jogkörei a konkrét tervezési feladatra vonatkozóan tisztázottak. - Rögzítésre került, hogy a SUMP készítése, elfogadása és útmutató (adott esetben pályázati felhívás) szerinti tartalma mely vezető felelőssége és feladata.
n) Elkészült-e a Partnerségi Terv, amely meghatározta az összes szükséges készséggel rendelkező munkacsoportot?		- A Partnerségi Terv az összes érdekeltet számba veszi, a szereplők egymáshoz viszonyított helyzetének elemzi (alacsony-magas befolyás; kisméretű-nagy méretű érdek). - A Megrendelő által ismert és javasolt kontakt lista átadásra került. - A Partnerségi Terv kiterjed a városi szereplőkre és a vonzáskörzetre, ill. a megyei, állami szintű érintettekre is. - Ha Településtervezési közlekedési munkarész kiváltására (is) készül a Mobilitási terv, akkor a bevonandók köre a TFT jogszabály szerint történik. - Az egyes szereplők a mobilitási tervezés folyamán elvégzendő szerepkörét és feladatait deklarálja, a munkacsoportok működési keretei tisztán átláthatók, világosak. - A kulcsfontosságú érdekelt fenntarthatósági elvek iránti általános elkötelezettségét sikerült elérni. - A politikai támogatás létrejött.
o) Elfogadásra került-e a Partnerségi Terv?		A tervezési fázis megkezdésekor elfogadásra került a Partnerségi Terv.
p) A tervezési követelmények felmérése megtörtént-e?		- A vonatkozó nemzeti és megyei dokumentumok, magasabb szintű területi dokumentumok áttekintésre, az eredmények összesítésére kerültek. - A tervezési terület lehatárolása megtörtént (vonzáskörzet)

Fenntartható városi mobilitástervezés
MEGRENDELŐI ÚTMUTATÓ

Szempont	Megfelelő? (Igen / nem/nem releváns, utóbbi esetben indoklást igényel)	Megfelelőség értékelése: minimumkövetelmények
q) A Tervező részére történő adatszolgáltatás keretében az önkormányzat kompetenciájába tartozó adatbeszerzés és ezen adatok átadása teljeskörűen megtörtént?		▪ Az előzmény dokumentumok és a releváns városi dokumentumok (városfejlesztési, -rendezési stb. tervek) átadásra kerültek a tervezőnek megfelelő formátumban. ▪ A városi kompetenciába tartozó adatokhoz a tervezői hozzáférés biztosított. ▪ A helyzetértékeléshez, problémafeltáráshoz rendelkezésre álló egyéb városi források, információk átadásra kerültek.

4.2 Időterv készítéshez kapcsolódó kiegészítő információk

A teljes időigény becsléséhez segítséget az alábbi részletes feladatterv és a feladatokhoz rendelt indikatív időkeret áttekintése adhat:

A projektfolyamat feladata	Időkeret ²
Döntés a SUMP elkészítésének szükségességéről	
I. Előkészítés (a SUMP elkészítésének módszertanára vonatkozó javaslat elkészítése)	
lehetőségek felmérése a Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítésének kapcsán (belső erőforrások, saját kapacitások felmérése, feladatkörök és felelősök megrendelői oldali összeállítása)	
külső szakértők bevonásáról döntés	
a kiírás összeállítása, egyeztetése, elfogadása	
tervkészítés előkészítése és a tervezési folyamatok kidolgozása: szabályozási és finanszírozási keretek felmérése	
munkamódszer és munkamenet kialakítása	
ütemezés meghatározása	
Partnerségi terv kidolgozása (munkacsoportok kialakítására javaslat, egyeztetési rend (szakmai, döntéshozói, lakossági) kialakítása)	
előzmény dokumentumok áttekintése, felülvizsgálata, korábbi intézkedés javaslatok összegyűjtése és értékelése	
szükséges adatgyűjtésre vonatkozó javaslat	
egyeztetés az adatigényekről és a partnerségi tervről	
MÉRFÖLDKŐ – Előkészítési folyamat lezárása	
II. Adatok beszerzése, feldolgozása	
adatigények kiküldése	
adatok beérkezése, feldolgozása	
III. Előzetes kutatások és felmérések	
mobilitási kérdőív társadalmasítás (kitöltési időszak)	
mobilitási kérdőív eredményeinek bemutatása az önkormányzatnak	
célzott forgalomfelvétel városi helyszíneken (ideális esetben tavasszal vagy ősszel)	
háztartásfelvétel	
IV. Helyzelelemzés és helyzetértékelés	
mobilitási folyamatokat befolyásoló tényezők vizsgálata (ennek részeként: interjúk, workshop-ok)	
közlekedési igények vizsgálata (felmérések szükség szerinti frissítése, feldolgozása)	
közlekedési rendszer elemzése és értékelése	
SWOT	
forgalmi modell készítés (nagyobb városok esetén)	
problémafa és mobilitási helyzetkép	
forogatókönyvek kidolgozása	
helyzelelemzés és értékelés eredményeinek bemutatása az érintetteknek	
V. Jövőkép meghatározása	
mobilitási jövőkép	
tájékoztató anyagok készítése	
VI. Prioritások és mérhető célok meghatározása	
célrendszer	
számszerűsíthető eredmények	
jövőkép és célrendszer egyeztetése	
VII. Intézkedéscsomag összeállítása	
a beavatkozási területek meghatározása	
intézkedéscsomagok kidolgozása	
projektek definiálása	
projektek értékelése	
VIII. Cselekvési terv	
felelősségi körök meghatározása és források hozzárendelése	
ütemterv és költségvetési terv készítése	
monitoring és értékelési rendszer	

² becsült érték, ami a helyi viszonyok függvényében jelentős szórást mutathat

Fenntartható városi mobilitástervezés
MEGRENDELŐI ÚTMUTATÓ

A projektfolyamat feladata	Időkeret ²
intézkedési terv bemutatása, ütemterv/költségvetési terv visszacsatolás	
IX. A SUMP véglegesítése	1-2 hét
MÉRŐFÖLDKŐ - SUMP társadalmi egyeztetésre bocsátható szakértői változat	
SUMP dokumentum véleményezése (társadalmi egyeztetés, visszacsatolások)	2-4 hét
SUMP dokumentum vélemények kezelése, véglegesítés	2-3 hét
Képviselő-testületi jóváhagyás	4-8 hét
MÉRŐFÖLDKŐ - SUMP dokumentáció társadalmazást követő és a képviselőtestület által elfogadott végleges változat	
Megvalósítás és nyomonkövetés	

Természetesen a feladatok egy jelentős része egymással párhuzamosan is folyhat – a megrendelői ill. tervezői erőforrások rendelkezésre állásával összhangban –, így a teljes időigény nem a feladatok időigényének összege. Mindemellett a feladatok időigénye szorosan függ a település előzményeitől, adottságaitól, így az időkeret oszlopban feltüntetett időszávok tájékoztató jellegűek, ettől eltérő időigények lehetnek rövidebbek és hosszabbak is.

4.3 Adatgyűjtési segédlet (minta adatlista)

EU / nemzetközi stratégiák (jellemzően interneten elérhetők, tervezői feladat az összegyűjtésük)

- Az ENSZ fenntartható fejlődési céljai
- Fenntartható európai városokról szóló Egyezmény (Lipcsei Charta)
- Területi Agenda 2030
- Az európai zöld megállapodás (COM(2019) 640 final)
- Fehér könyv (COM(2011) 144) és Fenntartható városi mobilitási csomag (Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé COM(2013) 913 final)
- Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása (COM(2020) 789)
- Európai hosszú távú stratégiai jövőkép egy virágzó, modern, versenyképes és klímabarát gazdaságról (COM(2018) 773 final)
- URBACT és CIVITAS program dokumentumai
- A 2021-2027 közötti időszakra vonatkozó szabályozók kapcsolódó tervezési előírása

Országos szintű stratégiák, fejlesztési dokumentumok (jellemzően interneten elérhetők, tervezői feladat az összegyűjtésük)

- Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió – OFTK ((1/2014. I.3.) OGY. hat.)
- Országos Területrendezési Terv (2018. évi CXXXIX. törvény)
- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia – NKIS (2013)
- Nemzeti Energiastratégia 2030
- Hazai Elektromobilitási Stratégia - Jedlik Ányos terv 2.0 (2019)
- Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia 2013
- Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2014-2025 kitekintéssel 2050-re (NÉS)
- Nemzeti Fejlesztés 2030
- Nemzeti Környezetvédelmi Program 2015-2020
- Nemzeti Tiszta Fejlődés Stratégia

Megyei szintű dokumentumok (jellemzően interneten elérhetők, tervezői feladat az összegyűjtésük)

- az adott megye Területfejlesztési Konceptiója, Területrendezési Terve (rendezési terv, szerkezeti terv, megalapozó munkarészek)

Települési szint (ez már önkormányzati hatáskör, értelemszerűen azokat kell átadni, amelyek rendelkezésre áll)

- Településfejlesztési Konceptió,
- Integrált Településfejlesztési Stratégia,
- Településszerkezeti Terv, helyi építési szabályzat és szabályozási terv,
- Klímavédelmi és Energia Stratégia, Fenntartható Energia és Klíma Akció Terv (SECAP),
- korábbi közlekedési témájú tervek, mint Közlekedésfejlesztési Konceptió, Közlekedésfejlesztési Terv, Kerékpárforgalmi Hálózati Terv stb.

Települési általános adatok, információk (önkormányzati hatáskör)

- Települési (pl. választási) körzetekre vonatkozó népesség adatok (lakosság, háztartásszám, ingázás stb.) – a körzetbontást Tervezővel egyeztetni szükséges
- Gépjárműállomány legfrissebb adatai az adónyilvántartás alapján, kategóriánként (gyártási év, hajtóanyag, teljesítmény/hengerűrtartalom) körzetekre bontva (csak az eszközzel kapcsolatos adatok, személyi adatok nem) – a körzetbontást Tervezővel egyeztetni szükséges

Gazdasági tevékenység a városra és vonzaskörzetére vonatkozóan (önkormányzati hatáskör)

- Főbb önkormányzati és állami forgalomvonzó létesítmények, egészségügyi, kulturális, sport-rekreáció, oktatási, közigazgatási és egyéb közintézmények rendelkezésre álló legfrissebb foglalkoztatotti és kapacitás adatai (foglalkoztatotti, látogatói, tanulói létszám stb.)
- A nagy (pl. 250 alkalmazott feletti) és közepes (pl. 50-250 alkalmazott közötti) foglalkoztatók – városi és környéki ipari, kereskedelmi, szolgáltató cégek, vállalkozások foglalkoztatási adatai, közlekedési adatok, amennyiben ismert (pl. dolgozók saját buszos szállítása)
- Településen ill. közvetlen környezetében működő ipari, logisztikai parkok adatai (pl. betelepült cégek száma, fő tevékenységük, foglalkoztatottak létszáma, az ipari park kapacitás adatai).

Tervezési alaptérkép (önkormányzati hatáskör)

- Digitális alaptérkép a Tervezővel egyeztetett tartalommal és formátumban

Turisztikai jellegű információk (önkormányzati hatáskör)

- Jelentősebb természeti és épített turisztikai területek adatai a városban és környékén (pl. jelleg, hozzáférhetőség, látogatottság)
- Idegenforgalmi statisztikai adatok (pl. vendégéjszakák és a vendégek számának alakulása az elmúlt 5 évben)
- városi turisztikai kártya adatai (használat adatai)

Egyéb forgalomvonzó helyek (önkormányzati hatáskör)

- Minden egyéb, az előzőekben fel nem sorolt, de jelentősebb forgalomvonzó hatással bíró helyek (címe, jellege, használata, látogatottsága)

Közlekedési adatok, információk az Önkormányzat részéről

- Úthálózattal kapcsolatos adatok (pl. burkolt/burkolatlan közutak nagysága, burkolatállapot, járdák, közvilágítás, közművek, jelzőlámpás csomópontok stb.)
- Közterületekkel kapcsolatos adatok (pl. városi parkok, zöldterületek, speciális célú területek)
- További beépítésre szánt területek (pl. lakóterületi és gazdasági övezetek)
- Forgalomcsillapított területek, gyalogos zónák adatai
- Teherforgalmi korlátozások adatai
- Kerékpárforgalmi hálózat elemeinek adatai
- Közúti forgalomra, kerékpáros forgalomra vonatkozó adatok
- Parkolási rendszerrel kapcsolatos adatok (zónák, parkolóhely számok), ezzel kapcsolatos esetleges előzmény vizsgálatok, valamint az önkormányzati parkolók (felszíni és nem felszíni) forgalmi/bevételi adatai, összesített éves bevételi és költség adatok pl. az elmúlt 5 évre vonatkozóan
- Térfigyelő kamerarendszerrel kapcsolatos információk
- Esetleges elektromos autós infrastruktúra és kedvezmények adatai
- Áruszállítással kapcsolatos adatok

- Helyi megosztott mobilitással kapcsolatos információk, adatok (autómegosztó, közbringa, közösségi roller stb.)
- Esetleges taxi szolgáltatások adatai (szolgáltatók, bevételek, szabályozási adatok)
- Önkormányzat vagy helyi civil szervezet által szervezett szemléletformáló akciók, események

Közlekedési adatok külső szereplőktől

- Országos közúti adatok
 - Állandó és ideiglenes forgalomszámláló állomások forgalmi adatai (OKA adatbázis, interneten elérhető)
 - Országos közutak jelzőlámpás csomópontjainak forgalmi adatai a városra és vonzáskörzetére
 - Országos utakkal kapcsolatos infrastruktúra állapotát jellemző adatok a városra és a vizsgált területre vonatkozóan
 - Releváns műtárgyak főbb adatai
 - A létesítmények üzemeltetési és fenntartási költsége útállapothoz és típushoz rendelve pl. az elmúlt 5 évre vonatkozóan
- Helyi (jellemzően önkormányzati, de esetleg az állami szolgáltató által végzett) és helyközi és távolsági (állami) buszos személyszállítási adatok
 - Utasforgalmi adatok
 - Jegy- és bérletértékesítési adatok
 - Városi és környéki autóbusz állomások, végállomások és fordulók adatai
 - Járműállományi és üzemi (pl. busztárolás) adatok és információk
 - Éves jelentések a helyi közlekedés vonatkozásában az önkormányzat számára
 - Tervezett fejlesztések az egyes szereplőknél
 - Üzemeltetéssel összefüggő költség és bevétel adatok pl. az elmúlt 5 évre vonatkozóan
- Vasúti szolgáltatók, pályaműködtetők (MÁV Zrt. GYSEV Zrt.) részéről
 - a vizsgált területet érintő utazások adatai (jegy- és bérlet eladások, utasszámok) pl. az elmúlt 5 évre vonatkozóan
 - tervezett fejlesztések a várost érintően
- Rendőrkapitányság részéről
 - baleseti statisztikai adatok (KSH-nál elérhető), baleseti ponttérkép, éves beszámolók a baleseti adatok alakulásáról
 - szemléletformálással, balesetmegelőzéssel kapcsolatos események

Egyéb releváns gazdasági, gazdálkodási adatok, információk (önkormányzati hatáskör)

- Gazdasági növekedési historikus adatok és előrejelzett trendek városi, megyei és regionális szinten pl. az elmúlt 5 évre vonatkozóan
- Önkormányzati közutak, kerékpárforgalmi létesítmények, járdák stb. fenntartására, felújítására vonatkozó pénzügyi adatok pl. az elmúlt 5 évre és a jövőre vonatkozóan
- Községi, rekreációs és zöldterületekre fordított önkormányzati költségek pl. az elmúlt 5 évre és a jövőre vonatkozóan

Projektek, elképzelések, tervek (önkormányzati hatáskörben ill. az Önkormányzat által ismert egyéb projektek is)

- Helyi közlekedési infrastruktúra folyamatban lévő és tervezett fejlesztései
- Helyi közszolgáltatások folyamatban lévő és tervezett fejlesztései
- Országos közút, vasút, légiforgalmi, vízi fejlesztési tervek (amelyik releváns)
- Gazdasági, munkahelyteremtő beruházások

4.4 Online elérhető hazai SUMP-ok listája

Központi nyilvántartás a hazai Fenntartható mobilitási tervekről jelenleg nincs, azok az alábbi online felületeken voltak megtalálhatók az Útmutató készítésekor. A lista nem teljes, aktualizálásra nem kerül, alapvetően arra szolgál, hogy mintaként a korábban elkészült és hozzáférhető dokumentumokat a megrendelők megismerhessék:

Város	Dokumentum címe és elfogadásának éve	Webcím
Elkészült dokumentumok (nem mindegyik érhető el végleges formájában)		
Adony	Adony Város – Fenntartható Városi Mobilitási Terv, 2018	link
Budapest	Balázs Mór Terv 2014-2030 (I. fázis), 2014	link
	Budapesti Mobilitási Terv 2030 (II. fázis), 2020	link
Budapest XIV. kerülete	Zugló fenntartható városi mobilitási terve, 2019	link
Debrecen	Debrecen Fenntartható Városi Mobilitási Terve, 2016	link
Dunaújváros	Dunaújváros fenntartható városi mobilitási terve, 2017 Összefoglaló kötet	link
Eger	Eger Fenntartható Városi Mobilitási Terve, 2017	link
Kaposvár	Kaposvár Fenntartható Városi Mobilitási Terve, 2017	link
Kecskemét	Kecskemét Fenntartható Városi Mobilitási Terve, 2016	link
Kőszeg	<i>nyilvánosan nem érhető el a dokumentum, 2017</i>	-
Mátészalka	Mátészalka fenntartható városi mobilitási terve, 2020	link
Miskolc	Miskolc fenntartható mobilitási terve, 2017	link
Nyíregyháza	<i>nyilvánosan nem érhető el a dokumentum, 2017</i>	-
Ózd	Ózd fenntartható városi mobilitási terve, 2018	link
Paks	Paks fenntartható városi mobilitási terve, 2018	link
Pécs	Pécs MJV Fenntartható Városi Mobilitási Terve, 2017	link
Szeged	Szeged fenntartható városi mobilitási terve, 2017	link
Szekszárd	<i>nyilvánosan nem érhető el a dokumentum, 2019</i>	-
Székesfehérvár	<i>nyilvánosan nem érhető el a dokumentum, 2018</i>	-
Tatabánya	<i>nyilvánosan nem érhető el a dokumentum, 2017</i>	-
Veszprém	Veszprém MJV Fenntartható Városi Mobilitási Terve, 2017	link
Zalaegerszeg	Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási terve, 2016	link
Zirc	Zirc fenntartható mobilitási terve, 2018	link
2021-ben még készülőben lévő dokumentumok:		
Aszód, Budakalász, Érd, Szombathely, Törökbálint		

Az alábbi honlapon elérhető a mindenkor, rendszeresen frissített nyilvántartás:

<https://sump-central.eu/hu/sumps/sumps-hungary/>