

Beyond the Urban

Integrált Akcióterv

Szabolcs 05 Önkormányzati
Területfejlesztési Társulás



URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg

Tartalomjegyzék

Összefoglaló	3
1 Kontextus, igények és jövőkép	6
1.1 Hátér: A Beyond the Urban projekt és a fő kihívások	6
1.2 A Szabolcs 05 régió általános bemutatása.....	7
1.3 Helyi adottságok, szükségletek és kihívások	8
1.4 Stratégiai kapcsolatok	11
1.5 Az IAP kidolgozásának folyamata és felépítése	12
1.6 Integráció és pilot akciók.....	14
1.7 Jövőkép.....	19
2 Logikai keretrendszer és integrált megközelítés.....	20
2.1 Stratégiai célok	20
2.2 Beavatkozási területek	22
2.3 Akciók.....	24
3 Az Akcióterv részletei	30
1. beavatkozási terület: A fenntartható mobilitás előmozdítása és a tudatosság növelése	31
2. beavatkozási terület: A közlekedésbiztonság javítása	35
3. beavatkozási terület: Közterületek aktivizálása.....	38
4. beavatkozási terület: Társadalmi befogadás a közlekedéshez való hozzáférés terén ...	41
5. beavatkozási terület: Regionális együttműködés és közlekedési koordináció	44
4 Megvalósítási keretek	46
4.1 Irányítási mechanizmus.....	46
4.2 A helyi stakeholderek bevonása	48
4.3 Erőforrások és finanszírozás	48
4.4 Ütemterv	50
4.5 Kockázatkezelés	51
4.6 Monitoring és értékelés	53
A megvalósítás első lépései	56
Kommunikációs és disszeminációs terv.....	56
Azonnali lépések.....	57
Kapcsolat	57

Összefoglaló

Regionális válasz a városi-vidéki kapcsolatokra

A Szabolcs 05 Önkormányzati Területfejlesztési Társulá az URBACT IV „**Beyond the Urban**” hálózat tagja, amely **10 európai régiót és várost fog össze, hogy megoldást találjon napjaink egyik legsürgetőbb kihívásra**: a vidéki területek és a városi központok közötti mobilitás, összeköttetés és befogadás terén növekvő szakadék áthidalására.

A Szabolcs 05 régió, amely 44 településből áll, köztük a regionális központtal, Mátészalkával, jelentős társadalmi és infrastrukturális kihívásokkal szembesül, mint például **a népességcsökkenés, az autótól való függőség és a térbeli szegregáció**. Ezek a problémák **aránytalanul érintik a hátrányos helyzetű és vidéki közösségeket**. Integrált cselekvési tervével (IAP) a Szabolcs 05 régió a kohéziós, hozzáférhető és fenntartható mobilitási rendszerek előmozdítását tűzte ki célul, miközben javítja az életminőséget és erősíti a regionális integrációt. Az IAP összhangban áll Mátészalka fenntartható városi mobilitási tervével és integrált városfejlesztési stratégiájával, valamint a nemzeti és uniós politikai keretekkel.

Háttér, jövőkép és célok

Vidéki jellege ellenére a Szabolcs 05 – Mátészalka révén – kulcsfontosságú funkcionális szerepet játszik, mint szubregionális gazdasági és közlekedési funkcionális térség. Az **autófüggőség**, a nem megfelelő alternatívák, a biztonsági kérdések és a fragmentált szolgáltatásnyújtás azonban korlátozzák a régió fenntartható mobilitási kilátásait. Ezeket a problémákat tovább súlyosbítja a népesség csökkenése és a tartós társadalmi-gazdasági hátrányok.

Ennek megoldására az IAP egy olyan **fenntartható, inkluzív és összekapcsolt mobilitási víziót** követ, amely minden közösséget – városit és vidékit egyaránt – integrál a hozzáférhető, környezetbarát és hatékony közlekedési rendszerek révén. A jövőkép eléréséhez hat egymással összefüggő stratégiai célkitűzés járul hozzá.

Az IAP több területen is **magas szintű integrációt** mutat. A célkitűzéseket öt beavatkozási területen valósítják meg, ún. soft intézkedések (pl. oktatási kampányok, ösztönzők, a helyi érdekelt felek bevonása) és infrastrukturális beavatkozások (pl. akadálymentesítés, biztonsági fejlesztések) kombinációjával. Az integrációs szempontok között szerepel a erős területi kohézió, a többszintű kormányzati együttműködés, valamint az inkluzív és részvételi fejlesztési folyamatok előmozdítása is.

VISION: A sustainable, inclusive and efficient transport system in the Szabolcs 05 region, which strengthens the connectivity of the settlement network



SO1 Increase the share of sustainable transport modes



SO2 Reduce traffic congestion and air pollution



SO3 Improve accessibility and inclusivity of transport



SO4 Enhance road safety and reduce accidents



SO5 Enhance liveability of public spaces



SO6 Strengthen regional connectivity and economic integration

Beavatkozási területek és intézkedések

1. SUSTAINABLE MOBILITY PROMOTION AND AWARENESS	2. IMPROVED TRANSPORT SAFETY	3. PUBLIC SPACE ACTIVATION	4. SOCIAL INCLUSION IN TRANSPORT ACCESS	5. REGIONAL COOPERATION & TRANSPORT COORDINATION
 • 1.1 Public awareness campaigns • 1.2 "Car-Free Days" and "Bike-to-Work" initiatives • 1.3 Sustainable mobility school programs • 1.4 Mobility incentives system	 • 2.1 Traffic safety campaign • 2.2 "Safe Routes to School" program • 2.3 Traffic safety infrastructure development	 • 3.1 Pop-up revitalization • 3.2 Community beautification days • 3.3 Regular events in public spaces	 • 4.1 Training for public transport operators on inclusivity • 4.2 Campaign and focus groups to engage sustainable mobility of vulnerable groups • 4.3 Improve accessibility features	 • 5.1 Establish a regional transport coordination body • 5.2 Joint development and implantation of regional mobility projects

1. A fenntartható mobilitás népszerűsítése és a tudatosság növelése: Ez a beavatkozási terület a fenntartható mobilitás előtt álló kulturális és pszichológiai akadályokkal foglalkozik. Célja, hogy a gyaloglás, a kerékpározás és a közösségi közlekedés megítélésének javításával ezeket a közlekedési módokat kívánatos és modern választásként pozicionálja. A tudatosság növelése, a vizuális márkaépítés és a történetmesélés kulcsfontosságú eszközöknek számítanak a pozitív mobilitási identitás kialakításában, elősegítve a generációkon átívelő hosszú távú viselkedésváltozást.

2. A közlekedésbiztonság javítása: A közlekedés biztonsága kritikus kérdés, különösen egy vidéki régióban, ahol az útviszonyok és az elavult infrastruktúra gyakran háttérbe szorítják az aktív közlekedési módok használatát. Ez a terület a gyalogosok és kerékpárosok tényleges és érzékelt kockázatainak csökkentésére összpontosít, különösen az iskolák és a forgalmas közterek közelében. Ez tükrözi az elkötelezettséget egy olyan környezet megteremtése iránt, ahol a kiszolgáltatott csoportok fenntartások nélkül használhatják a fenntartható mobilitási lehetőségeket.

3. Közterületek aktiválása: A közterületek alkalmasak a közösségi elköteleződés erősítésére és a közlekedési módváltás támogatására. Ez a beavatkozási terület elősegíti az utcák és terek közös, többfunkciós környezetté alakítását, amelyek ösztönzik a gyaloglást, kerékpározást és erősítik a társadalmi kohéziót. A cél a közterületek felhasználása a fenntartható mobilitás elterjesztésére és a közösségi alapú placemaking támogatására a kisebb településeken is.

4. Társadalmi befogadás a közlekedéshez való hozzáférésben: A mobilitási igazságosság az IAP központi értéke – azaz, hogy a közlekedési rendszerek mindenki számára méltányosak és hozzáférhetők legyenek. Azáltal, hogy a korlátozott hozzáféréssel rendelkezőkre – például az alacsony jövedelmű csoportokra, az idősekre és a fogyatékkal élőkre – is összpontosít, a befogadás mint cél és módszer az Akcióterv központi elemévé emelkedik, hiszen a részvétel és a méltányosság a fenntartható városi-vidéki mobilitás előfeltételeinek tekinthetők.

5. Regionális mobilitási együttműködés és koordináció: Felismerve a vidéki Magyarország adminisztratív széttagoltságát és infrastrukturális korlátait, intenzívebb horizontális és vertikális együttműködés szükséges. Ez egy rendszerszemléletű megközelítést tükröz, amelyben az önkormányzatok a közigazgatási határokon átnyúlóan koordinálják a tervezést és a szolgáltatásnyújtást. Ez magában foglalja a regionális és nemzeti szereplőkkel való összehangolást is, amelynek célja a közlekedési hálózatok harmonizálása és a régió kollektív kapacitásának erősítése.

A beavatkozási területek keretében 15 intézkedés kerül végrehajtásra, amelyekre vonatkozóan meghatároztuk az ütemtervet, a felelős szerveket, a pénzügyi becsléseket, a kockázatokat és a mérhető mutatókat.

Megvalósítási keretek

A **kormányzási struktúra** biztosítja a folytonosságot az URBACT IV 2025 decemberében történő lezárását követően – egyszerűsített koordinációs, finanszírozási és jelentéstételi mechanizmusokkal. Az IAP-t a Szabolcs 05 Társulás vezetésével hajtják végre, a Mátészalka Polgármesteri Hivatal adminisztratív szervként nyújtott támogatásával. A koordinációt a következők biztosítják:

- Társulási Tanács: A tagönkormányzatok küldött képviselőiből álló, súlyozott szavazati joggal rendelkező hivatalos döntéshozó testület.
- Mobilitási tanácsadó csoport: Az URBACT helyi csoport (ULG) utódjaként ez a szektorok közötti fórum felügyeli a nyomon követést, a stakeholderek koordinációját és a stratégiai összehangolást.

Az IAP többnyire alacsony költségvetésű intézkedéseket foglal magában, amelyekhez **emberi erőforrások** (önkormányzati alkalmazottak, önkéntesek, nem kormányzati szervezetek, közlekedési szolgáltatók), **fizikai terek** (meglévő köztérek, önkormányzati létesítmények, tervezett infrastruktúra) és **pénzügyi háttér** (a becsült költségek intézkedésenként 5000 és 100 000 euró között változnak évente) szükségesek. A finanszírozási források között szerepelnek a magyarországi ERFA/ESZA+ operatív programok, az európai városi kezdeményezés a kísérleti innovációs projektekhez, valamint az URBACT, az Interreg Central Europe, Danube és határmenti programok. Az önkormányzati társfinanszírozás és a pályázatok biztosítják a fenntartható finanszírozást és az EU magasabb rendű prioritásaival való összhangot.

Az **előrehaladást** intézkedés-specifikus indikátorok (pl. kampányok száma, infrastruktúra-fejlesztések, rendezvényeken való részvétel) segítségével követik nyomon az átláthatóság és az elszámoltathatóság érdekében. A **kockázatkezelés** az adminisztratív, pénzügyi, technikai és társadalmi kockázatok korai felismerésén, megelőzésén és mérséklésén alapul. A rugalmas végrehajtás, a világos irányítási szerepek, az erős közösségi elkötelezettség és a diverzifikált finanszírozási stratégiák kulcsfontosságú eszközök a váratlan kihívások esetleges negatív hatásainak csökkentésében.

1 Kontextus, igények és jövőkép

1.1 Háttér: A Beyond the Urban projekt és a fő kihívások

A **Beyond the Urban projekt**et 2023 májusában hagyott jóvá az európai URBACT IV program 10 európai partner részvételével, amelyek együttműködnek a **városi-vidéki mobilitás javítása** érdekében fenntartható, hozzáférhető és integrált mobilitási cselekvési tervek (IAP) kidolgozásával és végrehajtásával, különös tekintettel az intermodalitásra, a többszintű irányításra, a befogadásra, a nemek közötti egyenlőségre és a digitális megoldásokra.

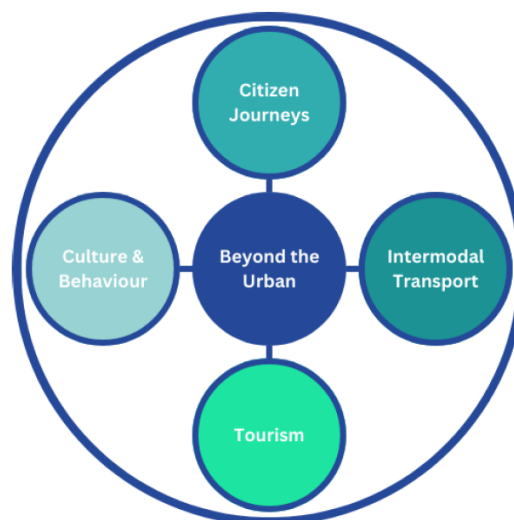
A Beyond the Urban program által kezelendő legfontosabb városi kihívás a **vidéki térségek és a városi központok közötti egyre növekvő elszigetelődés**. Ez számos európai településen és régióban egyfajta szakadékot eredményez, ami társadalmi kirekesztéshez, gazdasági egyenlőtlenségekhez és környezeti problémákhoz vezet. Ez nemcsak a városi és vidéki lakosok életminőségét befolyásolja, hanem a gazdasági növekedést és a regionális fejlődést is gátolja. A Beyond the Urban hálózat **tíz partnervárosból és régióból** áll, amelyet Osona vezet.



Két és fél éven át, 2023 júniusától 2025 decemberéig, ezek a partnerek tapasztalatokat cserélnek, tanulnak egymástól, fejlesztik készségeiket és átfogó cselekvési terveket hajtanak végre a helyi kihívások kezelése érdekében.

Bár a Beyond the Urban hálózat nagyon különböző településekből áll, amelyek földrajzilag is nagyon eltérőek, a **megoldandó kihívások szempontjából nagy az átfedés**.

- **A lakosok utazásai** magukban foglalják a napi ingázási igényeket – azokat az utazásokat, amelyek általában ismétlődő jellegűek, beleértve a munkahelyre és az iskolába való utazást, vagy a boltokba és egészségügyi intézményekbe való rendszeres utazásokat.
- Számos település küzd a tranzitforgalommal és a forgalmi torlódásokkal, ami rávilágít a jól koordinált **intermodális közlekedési rendszerek** szükségességére. Ezekben a közlekedési csomópontokban szükséges a különböző közlekedési módok hatékony



integrációja a forgalom áramlásának racionalizálása és a hatékonyság javítása érdekében.

- A **turizmus** kulcsfontosságú szerepet játszik a mobilitási környezet alakításában. Az önkormányzatoknak egyensúlyt kell teremteniük a turizmus előnyei, például a gazdasági növekedés, a foglalkoztatási lehetőségek és a vidék revitalizációja, valamint a helyi közlekedési infrastruktúrára és a környezeti fenntarthatóságra gyakorolt kihívások között.
- Jellemző probléma az alternatív közlekedési módok iránti lakossági ellenállás. Ennek leküzdéséhez célzott tudatosságnövelő kampányokra és kezdeményezésekre van szükség a **kultúra és a viselkedés** megváltoztatása érdekében, azaz a lakosságot a fenntartható mobilitás előnyeiről kell tájékoztatni, kiemelve olyan tényezőket, mint a forgalmi torlódások csökkentése, a levegőminőség javítása, a biztonság és az egyéni költségmegtakarítás.

A **Szabolcs 05 Önkormányzati Területfejlesztési Társulás** (Szabolcs 05) azért csatlakozott a projekthez, mert a régió és különösen annak központja, Mátészalka városa jelentős kihívásokkal szembesül a fenntartható mobilitás terén. Mátészalka fenntartható városi mobilitási terve (SUMP) és a jelenlegi technológiai színvonal szerint

A LEGFŐBB PROBLÉMA AZ AUTÓFÜGGŐSÉG KEZELÉSE ÉS CSÖKKENTÉSE.

A projektben való részvétel lehetővé teszi a város és környéke számára, hogy más európai régiók jógyakorlatait és sikeres modelljeit integrálva finomítsa és fejlessze a helyi közlekedési szakpolitikát. Az URBACT program által tematikus találkozók, helyszíni tanulmányutak, valamint szakértői szemináriumok és webináriumok keretében elősegített **tudáscsere** felbecsülhetetlen értékű betekintést nyújt a partnerek mobilitási kihívásainak kezelésére szabott, hatékony, tényeken alapuló beavatkozásokba. Ez az együttműködésen alapuló tanulási környezet lehetővé teszi Mátészalkának és az egész régióknak, hogy célzottabb és hatékonyabb mobilitási kezdeményezéseket hajtson végre, támogatva a rugalmasabb, fenntarthatóbb és gyorsabb elérhetőséget a Szabolcs 05 funkcionálisan összekapcsolt területén.

1.2 A Szabolcs 05 régió általános bemutatása

A Szabolcs 05 egy önkéntességen alapuló fejlesztési társulás, amely Magyarország északkeleti részén, Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében 6 várost és 38 községet foglal magában.



Ezek közül a legjelentősebb Mátészalka, más néven a „Fény városa”, amelynek lakossága 2023-ban 15 351 fő volt, míg a teljes térség népessége 87 636 fő volt 2023-ban.

A Szabolcs 05 elsődleges céljai között szerepel a tagtelepülések regionális és városfejlesztési törekvéseinek összehangolása, a helyi közösségi kezdeményezések ösztönzése, valamint a városi és vidéki területek közötti egyenlőtlenségek kezelése. A Szabolcs 05 felügyeli a gazdasági növekedésre, a társadalmi kihívásokra, a környezeti fenntarthatóságra és a kulturális örökség megőrzésére összpontosító projekteket is. Előmozdítja továbbá a határon átnyúló

együttműködést más régiókkal és városokkal az Európai Unión belül. A térség vezető szervezeteként központi küldetése a fenntartható regionális fejlődés előmozdítása és a fejlesztési tevékenységek harmonizálása.

Hasonlóan Magyarország más vidéki régióihoz, Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében is csökken a népesség az előregedés és a szelektív migráció miatt, mivel a fiatalabbak Budapestre és más területekre költöznek. Ez az elvándorlás aránytalanul érinti a kisebb közösségeket, amelyek a gyorsabb ütemben zsugorodnak.



Mátészalka mikrotérségi központként az ingázók egyik legfontosabb célpontja. Maguk a települési önkormányzatok a térség nagyobb munkaadói közé tartoznak: fontos oktatási, szociális, egészségügyi és kulturális intézményeket is működtetnek. Bár a régió nagyrészt vidéki terület, több **magyar és nemzetközi vállalatnak** is otthont ad, köztük a Zeissnek, a FrieslandCampinának, a Flabegnek és a Hoyának. A legfontosabb iparágak **a mezőgazdaság, a feldolgozóipar és az optomechatronika.**

A Szabolcs 05 javítja a méretgazdaságosságot azáltal, hogy platformot kínál az önkormányzatok számára az együttműködéshez, valamint az erőforrások és szolgáltatások megosztásához. Ez az együttműködés enyhíti a népességcsökkenés néhány kedvezőtlen hatását, különösen akkor, amikor a közösségek létszáma a kritikus küszöbérték alá csökken, amely az iskolák, óvodák, szociális szolgáltatások vagy az önkormányzatok alapvető személyzetének fenntartásához szükséges. Az együttműködésnek köszönhetően az önkormányzatok megosztják az erőforrásaikat az infrastruktúra és a szolgáltatások fenntartása érdekében, például közös minibuszokat használnak a gyermekek iskolába szállítására vagy közös önkormányzati személyzetet alkalmaznak.

Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye továbbra is Magyarország egyik leghátrányosabb helyzetű régiója, amely számos gazdasági és társadalmi kihívással szembesül. Ezek közé tartoznak az alacsony bérek, a relatív szegénység, az idősödő népesség, a kihasználatlan vagy elhagyatott közterek, valamint a kiszolgáltatott társadalmi csoportok által lakott szegregált területek.

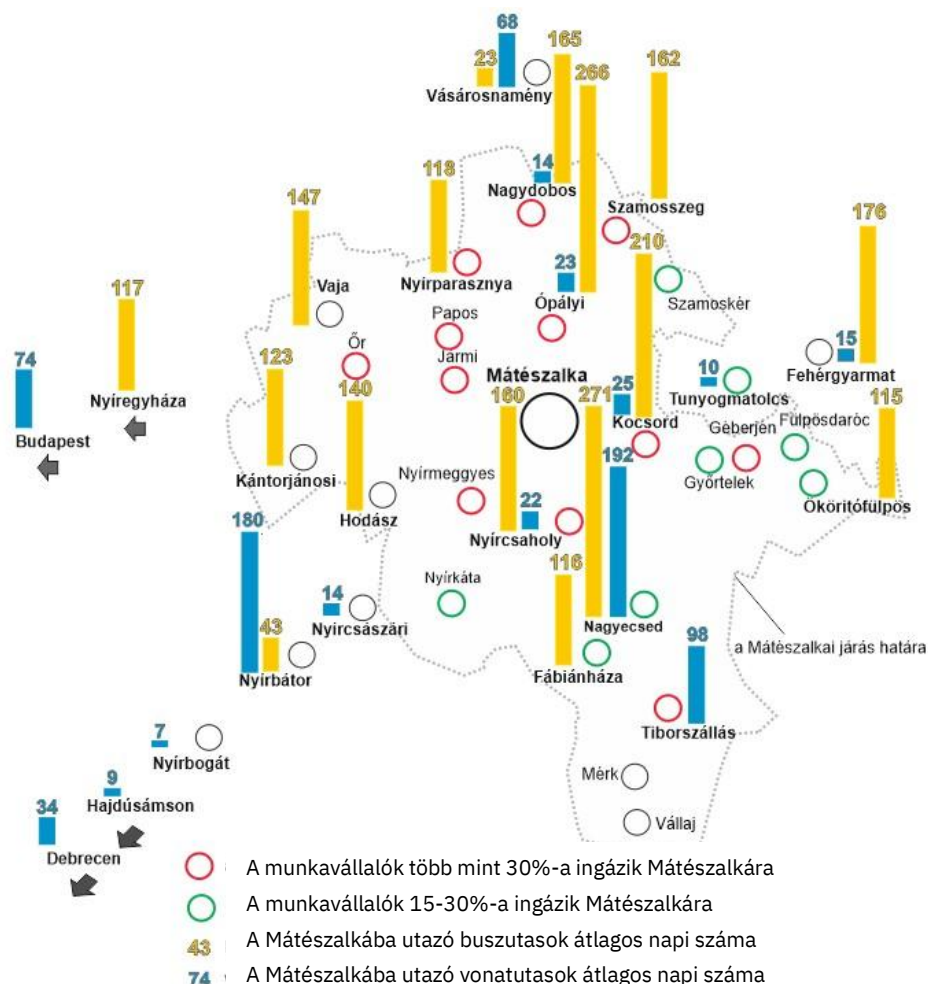
1.3 Helyi adottságok, szükségletek és kihívások

A városi-vidéki mobilitás helyi kihívásainak azonosítása érdekében támaszkodtunk a már meglévő, illetve helyben elérhető **információforrásokra:**

- egyrészt **a régió stratégiai dokumentumai** (pl. SUMP, IUDS, vármegyei szintű stratégia) jól megalapozott információkat nyújtanak, másrészt
- másrészt **az ULG tagjainak széleskörű ismeretei és tapasztalatai** legalább ugyanolyan fontosak.

A Szabolcs 05 régió az ukrán és román határ mellett fekszik, ami a mediterrán TEN-T folyosó (M3 autópálya) és más autópályák miatt nagy nemzetközi tranzitforgalmat eredményez. Számos kihívás merül fel a térségben és a régió központjában, Mátészalkán:

- **Mátészalka oktatási és gazdasági központ**, szolgáltatásai több mint 120 000 ember számára döntő jelentőségűek. Számos iskola és nagyvállalat található itt, ami a napi ingázók magas számában is megmutatkozik. Ez túlterheli a város fő közlekedési útvonalait, de a legnagyobb probléma a tranzitforgalom: **a rendkívül nagy forgalmú főút kettészeli a várost.**
- Egy felmérés szerint **a válaszadók 70%-a autóval jár munkába és iskolába**, míg a fenntarthatóbb közlekedési eszközök alulreprezentáltak (gyaloglás 15%, kerékpár 13%). A lakosok által tulajdonolt autók száma is növekvő tendenciát mutat.
- **Jóllehet a domborzat optimális feltételeket biztosít a kerékpáros és gyalogos közlekedéshez**, az önkormányzatok erőfeszítései ellenére egyes kerületek gyalog vagy kerékpárral nehezen elérhetők (nem megfelelő gyalogos felületek, ritka átkelési lehetőségek, illetve akadálymentes megoldások és kerékpártárolók hiánya).
- A települési funkciók tekintetében különös problémát jelent, hogy **egyes városrészeket és közterületeket rendszeresen elhanyagolnak vagy alulhasznosítanak** (főleg szombat délutántól hétfő reggelig), ami erodálhatja a településképet, a társadalmi kohéziót és a helyi identitást is.
- Régióban **a közösségi közlekedés mérsékelt szerepet játszik a településeken belüli mobilitásban**, azonban az ingázók főként buszokat vagy vonatokat használnak, amikor Mátészalkára utaznak vagy onnan indulnak.



A térség **jó közlekedési kapcsolatokkal** rendelkezik **a tágabb régió városi központjaival**: Debrecen (200 000 lakos, 75 km), Nyíregyháza (115 000 lakos, 60 km) és Nyírbátor (12 000 lakos, 20 km) – a mátészalkai ingázók többsége (kb. 1500 fő) ezekben a gazdasági központokban dolgozik. Ugyanakkor Mátészalka sok ingázót vonz a vidéki vonzáskörzetéből: több mint 7000 ember érkezik naponta a városba dolgozni vagy tanulni a közeli településekről. A fenti térkép azokat **a településeket mutatja, ahonnan magas arányban (15% és 30%) ingáznak Mátészalkára (busszal és vonattal) dolgozók**, ami jól mutatja az erős kapcsolatot ebben a városi-vidéki régióban.

A SUMP és az ULG tagok tapasztalatai szerint **a régió közlekedése az elmúlt évtizedben jelentős átalakuláson ment keresztül**, például kerékpárutak építése, a balesetveszélyes tranzitforgalom csökkentése, az intermodalitás erősítése vagy a közszolgáltatásokhoz és a munkahelyekhez való hozzáférés javítása révén. Ez lehetőséget ad a város és a környező vidéki területek közötti kapcsolat újragondolására, beleértve a teljes közlekedési rendszert: az úthálózat átalakítását a megváltozott igényeknek megfelelően, új körforgalmak építését, a sebesség csökkentését a lakóövezetekben – egy új, integrált hálózatot, amely a régió lakóinak kényelmét és biztonságát szolgálja.



A Szabolcs 05 régióban sokan úgy gondolják, hogy Mátészalka egy „autós város”, de ezt a percepciót nem szabad elfogadni. Az utóbbi időben a város egyre inkább kerékpáros- és gyalogosbaráttá válik. Az első lépés a belváros rekonstrukciója volt: szükség van olyan területekre, ahol az emberek biztonságosan sétálhatnak és kerékpározhatnak.



A SUMP szerint térség jelenlegi vasúti összeköttetései nem versenyképesek, és **a vasút inkább zavaró, mint előnyös hatással van a városra, mivel elválasztó hatása van**. A város egyre inkább elveszíti korábbi vasúti csomópont szerepét, mivel a vonalak állapota folyamatosan romlik, ami negatív hatással van a városi-vidéki régió közlekedésére. Ugyanakkor igény van a Nyírbátor–Debrecen útvonal, és esetleg a Nyíregyháza felé irányuló kapcsolat fejlesztésére is. **A buszok sokkal inkább meghatározó szerepet játszanak** a helyi és regionális közlekedésben. Az ingyenes helyi buszjáratok hatékonyan kielégítik az iskolákhoz és a legfontosabb városi szolgáltatásokhoz való hozzáférés igényét.



A **kerékpáros közlekedési hálózat gyors fejlődésen megy keresztül**: az infrastruktúra kiterjed minden szomszédos településre. A kerékpározás tradíciója és jelenlegi magas használati aránya ellenére továbbra is szükség van a lakóövezetek és a forgalmas célállomások megközelíthetőségének javítására. Ezenkívül emelni kell a kerékpárosok biztonsági szintjét, különösen az út- és vasúti kereszteződések minőségének és mennyiségének javításával.



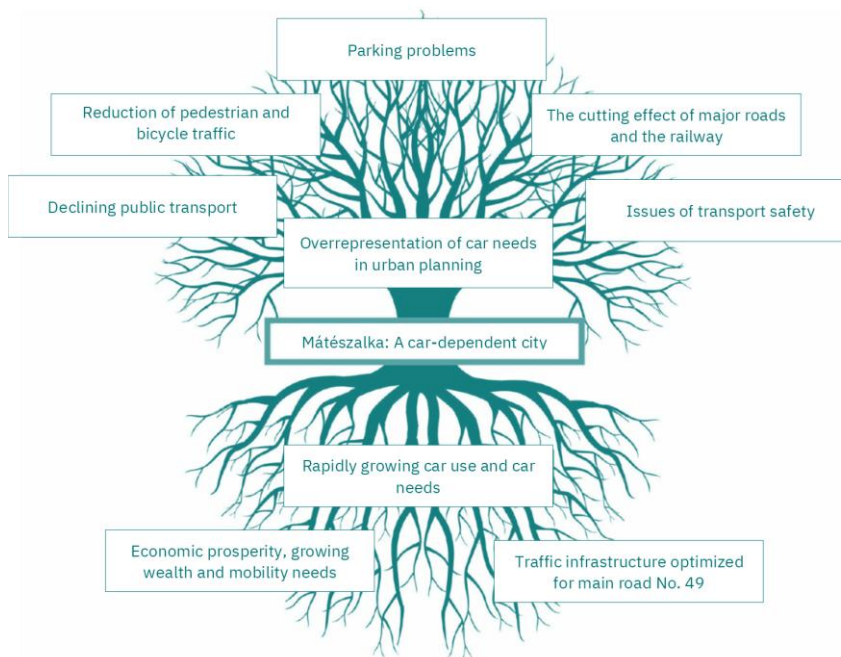
A régió **gyalogos infrastruktúrája is jól fejlett**, de egyes településeken vagy lakóövezetekben **a járdahálózat nem megfelelő**. Mátészalka, mint a régió központja, már átadta első gyalogos övezetét, a következő lépés a meglévő forgalomcsillapított területek integrálása egy koherens hálózatba, a közúti és vasúti átkelőhelyek számának növelése és minőségük javítása.



Mátészalka növekvő prosperitása az autók iránti kereslet emelkedéséhez vezetett, ami számos kihívást jelent. A **jelenlegi úthálózat**, különösen a csomópontoknál, valamint az útburkolat állapota **már nem megfelelő**. A tranzitforgalom, különösen a 49-es főút szakaszán, valamint a belvárosi kerületekben a parkolási problémák rávilágítanak a növekvő motorizáció okozta terhelésre. A

megoldás az autócentrikus tervezés elhagyásában rejlik, mivel az autók iránti igényt nem lehet és nem is szabad teljes mértékben kielégíteni – nemcsak Mátészalkán, hanem az egész régióban.

Összességében a **közlekedésbiztonság** is jelentős problémaának tekinthető a Szabolcs 05 régióban. Sok meglévő biztonsági kérdés továbbra is megoldatlan, még az M49-es autópálya építése által okozott forgalomcsökkenés ellenére is.



1.4 Stratégiai kapcsolatok

Az IAP stratégiai keretét több kormányzati szinten, többek között helyi, országos és globális stratégiákban megfogalmazott szakpolitikai dokumentumok befolyásolják.

A helyi szint fejlesztéspolitika alapidokumentuma **Mátészalka integrált városfejlesztési stratégiája (ITS)**.

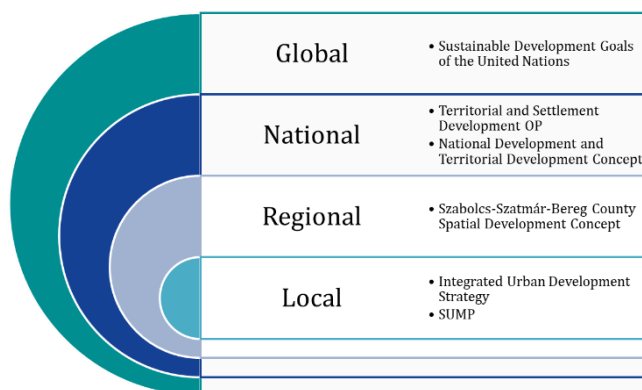
Az ITS meghatározza a következő években elérendő fejlesztési célokat, a végrehajtandó beavatkozásokat és a tervezett projekteket. Az ITS tartalmaz olyan tematikus és horizontális célokat, amelyek kapcsolódnak a projekt témájához:

T2 Az emberi infrastruktúra fejlesztése – a lakosok igényeinek kielégítése

T3 A táj és az épített környezet fenntartása és fejlesztése – élhető és fenntartható város

H Reziliencia – a város rugalmas ellenálló képességének és megújuló kapacitásának erősítése

Mátészalka **SUMP**-ja egy 30 éves városi és elővárosi közlekedésfejlesztési stratégia, amelynek fő célja, hogy minden városi lakosnak lehetősége legyen a közlekedési alternatívák közül választani, de tartalmaz egy rövid távú cselekvési tervet is. A SUMP-ban 4 stratégiai cél került kijelölésre:



- Jobb elérhetőség, a város és a régió közötti kapcsolatok erősítése (a nemzeti hálózatokhoz való kapcsolódás javítása, a hiányzó összeköttetések kiépítése),
- Fenntartható választási lehetőségek (városi gyalogos hálózat és emberközpontú belváros, kerékpárbarát fejlesztések, környezetbarát közlekedési szolgáltatások),
- Nyugodt, élhető lakókörnyezet (forgalomcsillapítás a lakóövezetekben),
- Biztonságos közlekedés (forgalomcsillapítás, tudatosságnövelő programok).

A célok elérését 24 projektjavaslat szolgálja (pl. új kerékpárhasználati formák bevezetése, a közlekedési szokások változásának nyomon követésére szolgáló mérési rendszer létrehozása, biztonságos vasúti és közúti átkelőhelyek kialakítása). E projektek megvalósításának keretét az ERFA és az ESZA+ által társfinanszírozott **Magyarország területfejlesztési és településfejlesztési operatív programja** biztosította és biztosítja továbbra is: több projekt előkészítés vagy végrehajtás alatt áll.

Regionális szinten a **Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyei területfejlesztési koncepció** a meghatározó stratégiai dokumentum. Mivel Mátészalka a vármegye három úgynevezett decentralizált központjának egyike, a kapcsolódó célkitűzés a „*vármegyei gazdasági decentrumok funkcionális bővítése és összehangolt fejlesztése*”.

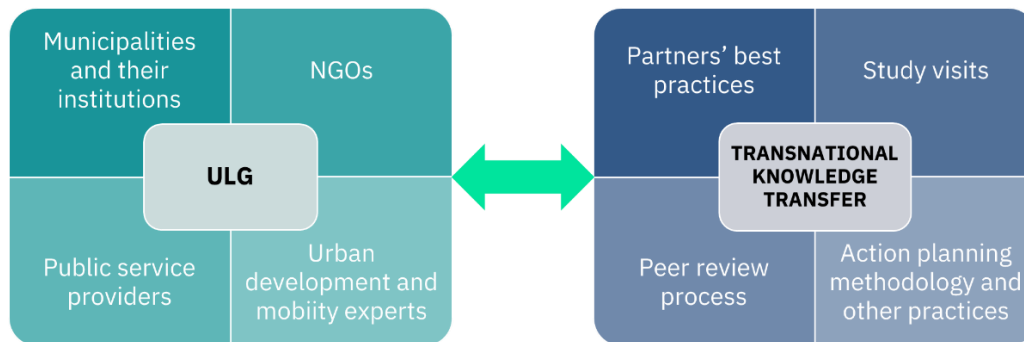
A **Nemzeti Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció** határozza meg Magyarország 2030-ig szóló jövőképét és céljait. E dokumentum szerint különös figyelmet kell fordítani a vidéki központok fejlesztésére is, hogy összetartó városi hálózat jöheszen létre: *„Az országon belüli területi különbségek növekedése megáll, ahogy a gazdaság megújul, a megközelíthetőség és a közlekedési kapcsolatok javulnak, és hatékony, célzott területi beavatkozások történnek. A versenyképesen fejlődő területek és városok hálózata újra összeköti a lemaradt területeket az ország „vérkeringésével”.*

Az ENSZ **fenntartható fejlesztési céljai** (SDG) közül a következő tartalmazza a fenntartható közlekedést: 11 A városok és az emberi települések inkluzív, biztonságos, reziliensek és fenntarthatóvá tétele. A vonatkozó célkitűzés: *„11.2 2030-ig mindenki számára biztosítani a biztonságos, megfizethető, hozzáférhető és fenntartható közlekedési rendszerekhez való hozzáférést, javítva a közúti biztonságot, különösen a közösségi közlekedés bővítésével, különös figyelmet fordítva a kiszolgáltatott helyzetben lévők, a nők, a gyermekek, a fogyatékkal élők és az idősek szükségleteire”.*

1.5 Az IAP kidolgozásának folyamata és felépítése

Az integrált akcióterv kidolgozása egy két pillérre épülő folyamat volt:

- **PROJEKTSZINT: a transznacionális partnerség és a tapasztalatok cseréje sok inspirációt és információt nyújtott**, felhasználva a partnerek legjobb gyakorlatait, mint például
 - igény szerinti közlekedés szervezése (Bram, Kocani, Osona, Tartu, Treviso),
 - az intermodalitás ösztönzése (Bukarest-Ilfov, Tartu);
- **HELYI SZINT: az ULG tagjai számos gondolatot és ötletet hoztak a folyamatba**
 - a Szabolcs 05 régió főbb mobilitási kihívásairól,
 - a pilot akciók fókuszáról és tevékenységeiről,
 - az IAP célkitűzéseiről és lehetséges beavatkozásairól.

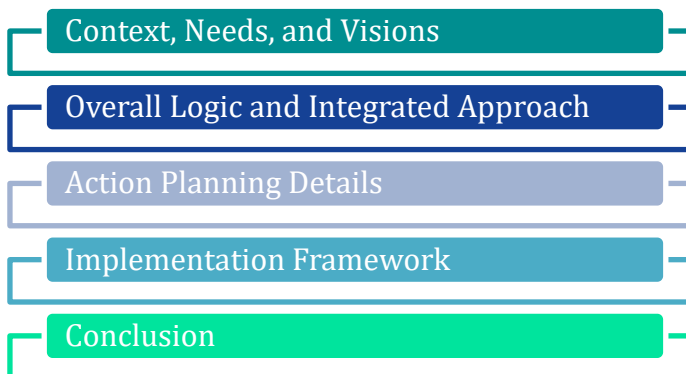


A Szabolcs 05 Önkormányzati Területfejlesztési Társulás bevont az ULG-be **minden olyan helyi és térségi aktort, akik befolyásolhatják a projektet vagy akikre a projekt hatással lehet:**

- a Szabolcs 05 elnökének főtanácsadója a partnerség regionális szintű koordinálásáért,
- a projekt *pénzügyi és adminisztratív vezetői* a zökkenőmentes végrehajtás biztosítása érdekében,
- *Mátészalka város különböző osztályai* az ágazatok közötti együttműködés erősítése érdekében:
 - Műszaki és Közlekedési Osztály,
 - Városfejlesztési Osztály,
 - Közterület-felügyeleti osztály (főként városrendezés, városfejlesztés, projektmenedzsment iroda stb.),
- A *közösségi közlekedési szolgáltatók*, hogy jobb közlekedési módok közötti megoszlást érjenek el a régióban,
- A *helyi állami rendőrség*, a közlekedésbiztonsági szempontok érvényesítése céljából,
- *Közbiztonsági egyesület* (önkéntesek) helyi szinten a jobb közbiztonságért és a kohézióért,
- A *közterületekért felelős hatóságok* a települések vonzerejének és élénkségének növelése érdekében,
- *Oktatási, szociális és egészségügyi intézmények* a lakosság bevonása és elkötelezése céljából,
- *Városfejlesztési szakértők* a legújabb mobilitási és urbanisztikai trendek beépítését támogatva.

A projekt során 8 ULG-találkozót szerveztek, ahol a fenti stakeholderek megismerkedtek a projekt eredményeivel, a transznacionális partnerségből származó tapasztalatokkal, és megvitatták a fenntartható városi mobilitással kapcsolatos helyi feladatokat és kérdéseket. Értékes hozzájárulást nyújtottak a tervezési folyamathoz azáltal, hogy validálták a hipotézist és számos előremutató javaslatot tettek.

Ezenkívül **Mátészalka SUMP-ja** is nélkülözhetetlen információforrást jelentett. A 30 évre szóló átfogó stratégia célja a városi és elővárosi közlekedés fejlesztése úgy, hogy minden városlakó számára változatos közlekedési alternatívákat biztosítsanak. Mindezeket az információkat felhasználtuk a **pilot akciók** tervezéséhez és végrehajtásához, valamint az IAP kidolgozásához, amely az ábrán látható fő fejezetekből áll.



1.6 Integráció és pilot akciók

1.6.1 Pilot akciók: „Fenntartható mobilitás a gyermekekért a gyermekekkel”

A Szabolcs 05 Önkormányzati Területfejlesztési Társulás az ULG tagokkal szoros együttműködésben a következő információk alapján határozta meg a pilot akciókat.



El kellett dönteni, hogy a pilot akciók a pozitív viselkedésváltozást ösztönző vonzó tényezőkre (PULL) vagy a kevésbé kívánatos magatartást visszatartó taszító (PUSH) tényezőkre kell-e hatniuk.



A helyi lakosokat bevonó, végrehajtott **tudatosságnövelő tevékenységek** egyértelműen a viselkedési minták javulása felé irányulnak – **a vonzó tényezőkre összpontosító megközelítést követve**. Meggyőződésünk, hogy a legnagyobb és leghosszabb távú hatások a fiatal generációkon keresztül érhetők el, ezért a pilot akciók során az iskolákra és a 10–18 éves gyermekekre összpontosítottunk.

A többkomponensű „**Fenntartható mobilitás a gyermekekért a gyermekekkel**” akció célja egy szemléletformáló rendezvény tesztelése és megszervezése, valamint egy könnyen használható oktatási anyag kidolgozása volt. Ez a kísérleti projekt a fiatal generációkon keresztül a lakosok mobilitási szokásainak megváltoztatását célozta.



1) Awareness raising event about sustainable mobility

18 September 2024

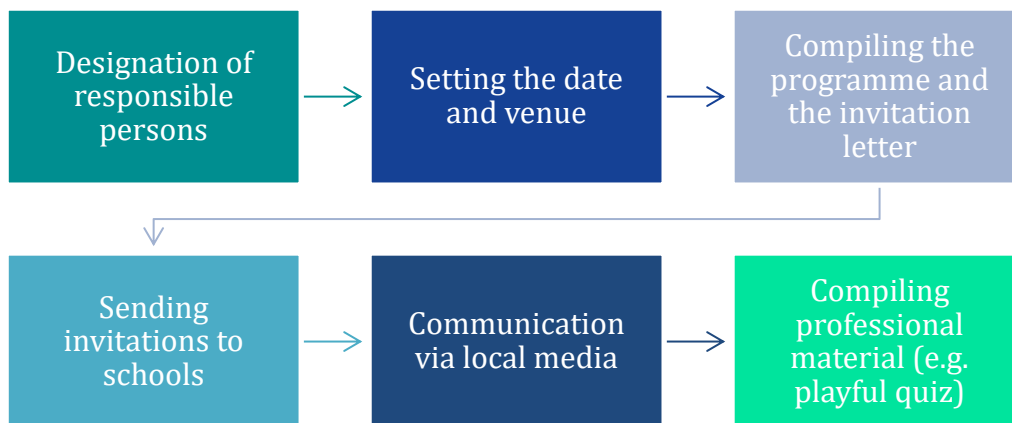


2) Testing the developed training material in educational institution

21 October 2024

1.6.1.1 Bike & Breakfast: Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedési módok népszerűsítése

A **figyelemfelkeltő rendezvény** optimális időpontja az EU Mobilitási Hét (2024. szeptember 16–22.) egyik napja. Ezt megelőzően a következő feladatokat kellett elvégezni.



A 2024. szeptember 18-án a város egyik népszerű rekreációs területén (Gólyakerti-tó) megrendezett esemény három fő elemből állt:

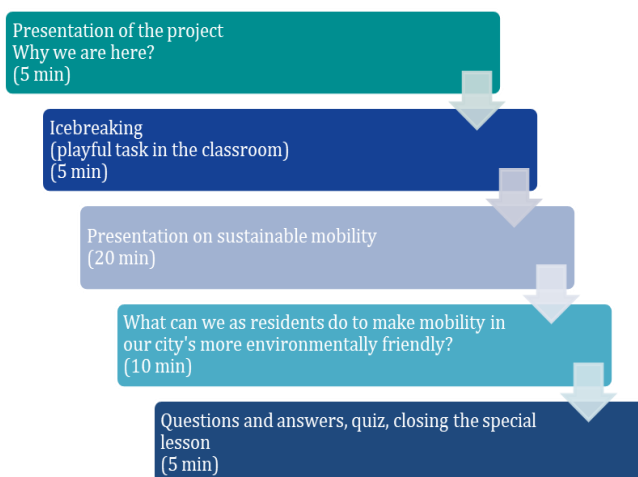
- Hanusi Péter polgármester bemutatta Mátészalka fenntartható közlekedési fejlesztéseit,
- a helyi vállalkozások bevonásával a város csatlakozott az úgynevezett „Bike&Breakfast” mozgalomhoz,
- mindezek kiegészítéseként a résztvevők egy rövid, játékos kvízt is kitöltöttek a fenntartható mobilitásról.

1.6.1.2 Az oktatási célú képzési anyag tesztelése

Az iskolák számára készült oktatási anyaggal kapcsolatban a következő lépéseket kellett végrehajtani.



Az anyagot a mátészalkai Esze Tamás Gimnázium két osztályában tesztelték a mellékelt program alapján. A **kvíz eredményei** azt mutatják, hogy a gyerekek általánosságban tisztában vannak a fenntartható közlekedés előnyeivel (a helyes válaszok aránya meghaladja a 80%-ot), ennek ellenére sokan közülük még mindig autóval közlekednek az iskola és az otthonuk között. Csak kevesen használnak kerékpárt, míg a közösségi közlekedést azok a gyerekek preferálják, akik a szomszédos településekről járnak be. A kerékpározással kapcsolatos kvíz eredményei azt mutatják, hogy további szemléletformálásra van szükség a biztonságos és fenntartható közlekedés terén.





Beyond the urban

Connecting urban-rural communities

CYCLING QUIZ

- You're planning to cycle to a friend's house for the first time and are a bit unsure how to get there. What should you do?
A. Print a map so you can use it on the go.
B. Call your friend on your mobile phone on the go to give you directions.
C. Talk to your parents to help you plan the route with the least traffic.
- On the way to school there is a road that is sometimes very busy and difficult to cross by bike. What can you do?
A. Get off your bike and walk across the crosswalk.
B. Wait for a chance to cycle through, even if it takes an hour.
C. Run across with your bike as soon as you see a gap in the traffic.
- You have probably heard that bicycles are also considered vehicles. What does this mean?
A. If you ride a bicycle on the roads, you must follow the same rules as motorists.
B. You must pay attention to the road signs and follow their guidelines.
C. You must ride on the right side of the road or cycle path, in the same direction as the traffic.
D. All of the above
- When should you wear a helmet?
A. Until you become a professional cyclist.
B. Every time you cycle.
C. Only when you are cycling near cars.
D. When your hair doesn't look right.
- What does it mean to be predictable when cycling?
A. Always drive in a straight line and signal your intention to turn in advance.
B. Do what drivers expect of you and be where drivers expect you to be.
C. Focus and pay attention to what's around you.
D. All of the above
- You know that you need to be visible and predictable to motorists, but shouldn't motorists be paying attention to you? Why do you have to do all this?
A. Drivers need to watch out for cyclists, but you also need to do your bit to keep safe.
B. Sometimes drivers are distracted or do not notice.
C. Cars are bigger and faster than you. No matter who's responsible, if you get hit while cycling, you're worse off than the car.
D. All of the above




Co-funded by
the European Union





Beyond the urban

Connecting urban-rural communities

SCHOOL QUIZ

- What is the main objective of sustainable urban mobility?
a) Increasing car use
b) Increasing the number of urban parking spaces
c) Eliminating traffic congestion and reducing pollution
d) Use electric cars only
- Which transport mode has the least negative environmental impact?
a) Walking
b) Cycling
c) Use of electric vehicles
d) Private car use with fossil fuel
- How much does each kilometre walked reduce the risk of obesity?
a) 4,8%
b) 12%
c) 46%
d) 75%
- Why is public transport an effective solution for sustainability?
a) Because it reduces traffic and emissions
b) Because it's faster than driving
c) Because it provides more parking spaces
d) Because it makes urban parking cheaper
- What can be one of the most important steps in creating a sustainable city?
a) Increasing the number of cars in the city
b) Giving priority to pedestrians and cyclists
c) Elimination of all parking spaces
d) Introducing more bus routes than building motorways
- Which statement is HAMIS about the role of the bicycle in sustainable urban transport?
a) Cycling is a zero-emission solution that reduces emissions.
b) Cycling improves physical fitness and provides a healthier lifestyle.
c) Cycling increases the number of road accidents.
d) It provides quick and convenient access to the city in the short and medium term.




Co-funded by
the European Union



1.6.1.3 A pilot akciók eredményei és tanulságai

A kerékpározással kapcsolatos tudatosságnövelő rendezvény, a képzési anyagok és a speciális órák célja a lakosság ösztönzése: Mátészalka fenntartható városi mobilitási tervével összhangban az autóhasználat helyett a fenntartható közlekedési formákat részesítsék előnyben. Kifejezetten, de nem kizárólag a fiatalokra koncentráltunk, hogy a jövő felnőtt generációinak bevonásával maximalizáljuk a hatást.

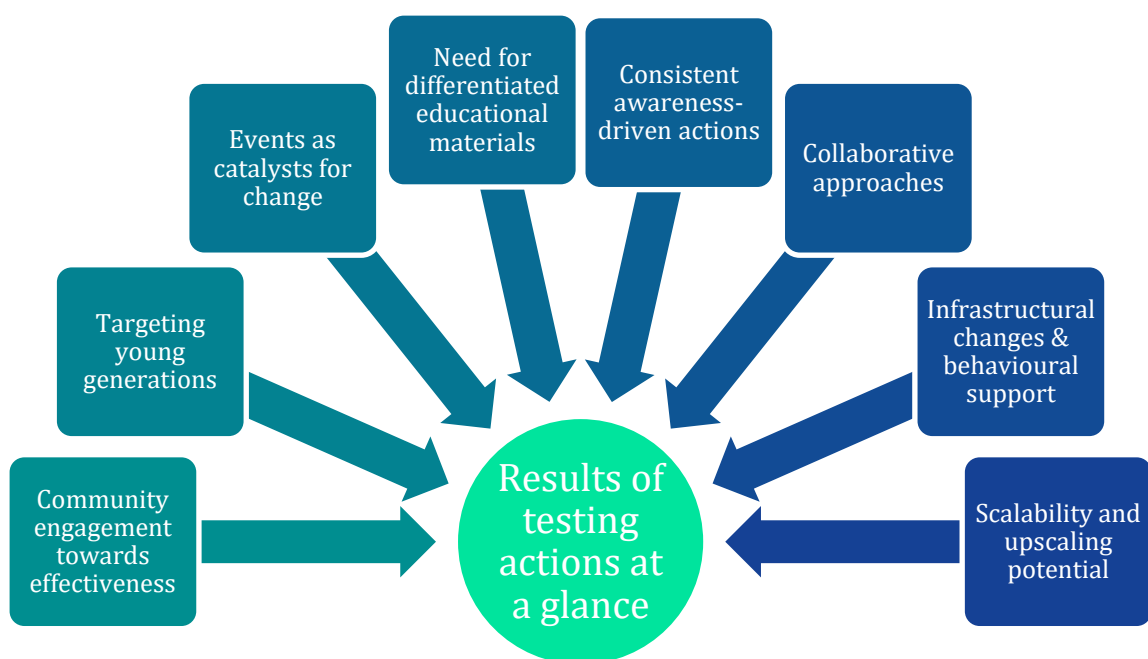
A „Fenntartható mobilitás a gyermekekért és a gyermekekkel” kezdeményezés kritikus betekintést nyújtott a fenntartható közlekedési stratégiák végrehajtásába, és rávilágított a közösség bevonásának fontosságára. Ezek a **tanulságok** jelentősen hozzájárulnak az IAP és a javasolt intézkedések kidolgozásához.

- 1. A közösség bevonása növeli a hatékonyságot:** A tudatosságnövelő tevékenységek a gyermekeket és az iskolákat célozták meg, bevonva bizonyos közösségi csoportokat a viselkedésváltozás elősegítése érdekében. A szemléletformáló kampányokat érdemes nagyobb elérésű közösségi eseményekbe ágyazni, mert ezáltal maximalizálhatók a pozitív hatások.
- 2. A fiatal generációk megcélzása stratégiai jelentőségű:** A tevékenységek fő célcsoportját a gyermekek alkották, beépítve a fenntartható mobilitási tudást az oktatási keretrendszerbe. Az iskolai programok bevonása elengedhetetlen a fenntartható közlekedési magatartásformák elsajátításához a jövő generációiban. A kvízek esetében tanácsos a kérdések összetettségét a célcsoportok életkora szerint differenciálni.
- 3. A rendezvények a változás katalizátorai:** A nagyobb közösségi események, például az Európai Mobilitási Hét, a Város Napja vagy a Fényes Napok köré szervezett szemléletformáló tevékenységek hatékonyan bizonyultak a szélesebb közönség

bevonásában. Például az „autómentes napok” vagy a közterek revitalizációs eseményei ösztönözhetik a széles körű részvételt és demonstrálhatják a fenntartható mobilitás előnyeit.

4. **Differenciált oktatási anyagok iránti igény:** A kvizekből kapott visszajelzésekből kiderült, hogy az oktatási anyagoknak különböző korosztályok és tanulási szintek igényeinek kell megfelelniük. A szemléletformáló és képzési anyag és programok különböző demográfiai csoportjok igényeihez igazítása növelheti az inkluzivitást és a hatékonyságot.
5. **A szemléletformáló akciók következetességet igényelnek:** Bár a pilot akciók azonnali hatást gyakoroltak, a tudatosság fenntartása rendszeres, ismétlődő erőfeszítéseket igényel. Ez megerősíti a folyamatos nyilvános kampányok és közösségi rendezvények fenntartásának fontosságát a fenntartható mobilitási magatartásmódok elterjesztése érdekében.
6. **Az együttműködésen alapuló megközelítések tartósabb eredményeket hoznak:** A helyi vállalkozások, iskolák és hatóságok bevonása bebizonyította, hogy a helyi szereplők közötti együttműködés növeli a beavatkozások hatékonyságát – ez a közlekedéstervezés terén különösen fontos.
7. **Az infrastrukturális és soft beavatkozások egyensúlya:** Bár a pilot akciók elsősorban soft intézkedéseket tartalmaztak, az eredmények rávilágítottak arra, hogy ezeket infrastrukturális fejlesztésekkel kell kiegészíteni.
8. **Skálázhatóság és bővítési lehetőségek:** A pilot akciók rávilágítottak arra, hogy fontos olyan beavatkozásokat kidolgozni, amelyek az egész régióban elterjeszthetők, hogy a helyi kisprojektek sikereit nagyobb léptékben/más településeken is meg lehessen ismételni. Ezért ezek a 3. fejezetben bemutatott konkrét jövőbeli intézkedésekbe is beépítésre kerültek – főként az 1. beavatkozási terület (A fenntartható mobilitás előmozdítása és a tudatosság növelése) és a 2. beavatkozási terület (A közlekedésbiztonság javítása) keretében.

A pilot akciókból származó tapasztalatok beépítésre kerültek az Integrált Akciótervbe, és felhasználhatók Mátészalka fenntartható városi mobilitási tervének felülvizsgálata során is.



1.6.2 Az integráció szintjei

A Szabolcs 05 Társulás a Beyond the Urban projektben **több területen is magas szintű integrációt** mutatott. Ez magában foglalja elsősorban a hard és soft beruházások közötti egyensúlyt, az erős területi kohéziót és a többszintű kormányzati együttműködést. A Társulás aktívan bevonja a legkülönbözőbb érdekelt feleket, elősegítve az inkluzív és részvételi fejlesztési folyamatokat, miközben folyamatosan keresi a megközelítésének finomítására és optimalizálására szolgáló módszereket.

A projekt megvalósítása során néhány olyan területet is azonosításra került, ahol **az integráció szintje javítható**. Egyrészt indokolt a stratégiai és operatív célok finomhangolása, hogy azok jobban szolgálják a helyi igényeket, biztosítva, hogy a projekt megvalósítása összhangban legyen mind a rövid távú célokkal, mind a hosszú távú regionális elképzelésekkel. Másrészt a magasabb szintű és nemzeti intézményekkel való jobb koordináció javíthatja a további források, ismeretek és támogatás elérhetőségét a helyi intézkedések megvalósításához.

Integrációs szempont	A kockázatok leírása
Hard/soft beavatkozások	A Szabolcs 05 Társulás egyaránt fókuszál infrastrukturális és soft jellegű beavatkozásokra. Ez magában foglalja az Európai Regionális Fejlesztési Alap bevonását a városi-vidéki kapcsolatokat és infrastruktúrát (pl. kerékpárutak) érintő beruházások támogatásába, hangsúlyozva a fizikai fejlesztések és az intézményi és politika-orientált intézkedések közötti egyensúly fontosságát.
Területi integráció	Nagy hangsúlyt fektetnek a területi integrációra, amelynek célja a városi és vidéki területek összekapcsolása a Szabolcs 05 Társuláson belüli önkormányzatok közötti együttműködés előmozdításával. Ez a megközelítés a különbségek mérséklését és a térségi kohéziót is elősegíti.
Vertikális integráció	A vertikális integráció a különböző kormányzati szintek (helyi, regionális, nemzeti) összekapcsolására irányul. Ez a megközelítés lehetővé teszi a döntéshozatal és a koordináció egyszerűsítését a különböző közigazgatási szinteken, növelve a szakpolitikák és a tervezett intézkedések hatékonyságát.
Holisztikus integráció	Célja a különböző szektorok és területek politikáinak egységesítése, biztosítva, hogy a különböző politikai területek egymást kölcsönösen és összehangoltan erősítsék. Ez a szempont a különböző szektorok érdekelt felei közötti együttműködés előmozdításával igyekszik megelőzni az elszigetelt, egymást akár kioltó intézkedések megvalósítását. A projekt során jelentős előrelépés történt a szektorális politikák harmonizálásában.
A politikai ágazatok integrációja	A politikai szektorok integrációja prioritást élvez: a társadalmi, a gazdasági és a környezeti kihívásokat összehangoltan kell kezelni a sikeres terület- és településfejlesztés érdekében.
Az érdekelt felek bevonása	A Szabolcs 05 Társulás nagy hangsúlyt fektet a helyi szereplők bevonására, amit a tervezés, a stratégia kidolgozása és a végrehajtás szakaszaiban való strukturált részvétel is bizonyít. A meghatározó stakeholderek közé tartoznak a települési vezetők, a regionális hatóságok és a közösség képviselői, akik sokféle perspektívát és helyi ismereteket hoznak a projektbe. Ez a bevonás biztosítja, hogy a projekt reagál a közösség igényeire, egyúttal pedig épít a helyi ismeretekre, tapasztalatokra és erőforrásokra.

1.7 Jövőkép

Figyelembe véve a térségi jellemzőket és a mobilitási kihívásokat, valamint a stratégiai keretet és a pilot akciók eredményeit, az ULG tagjai a következő jövőképet fogalmazták meg: A Szabolcs 05 régió fenntartható, inkluzív és összekapcsolt mobilitású jövőt képzel el, amelyben

a városi és vidéki közösségek összekapcsoltsága és integráltsága magas szintet ér el az egyenlő eséllyel hozzáférhető, környezetbarát és hatékony közlekedési rendszerek révén.

A fenntartható mobilitás prioritásként való kezelésével, a regionális összeköttetések javításával és a dinamikus közterek előmozdításával a régió célja **az életminőség javítása, a gazdasági kapcsolatok erősítése, valamint egy rugalmas és összetartó településhálózat létrehozása**, amely minden lakos jólétét támogatja.

2 Logikai keretrendszer és integrált megközelítés

2.1 Stratégiai célok

A jól meghatározott stratégiai célok elérése elengedhetetlen az átfogó jövőkép megvalósításához.

SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése	A régió közlekedési megoszlásának megváltoztatása a gyaloglás, a kerékpározás és a közösségi közlekedés előnyben részesítése érdekében az autóhasználattal szemben
SO2 A közlekedési csúcsidőszakok és a légszennyezés csökkentése	A torlódások minimalizálása és a levegőminőség javítása a gépjárműforgalom csökkentésével, különösen a települések központjában
SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása	Biztosítani, hogy minden lakos, beleértve a veszélyeztetett csoportokat is, hozzáférjen a megfizethető, megbízható és inkluzív közlekedési lehetőségekhez
SO4 A közlekedésbiztonság javítása és a balesetek számának csökkentése	Biztonságosabb közlekedési környezet megteremtése, a közlekedéssel kapcsolatos balesetek és halálesetek számának csökkentése, különösen a gyalogosok és a kerékpárosok esetében
SO5 A közterek élhetőségének javítása	A kihasználatlan közterek átalakítása élettel teli, gyalogosbarát területekké, amelyek elősegítik a társadalmi interakciót és erősítik a helyi identitást
SO6 A regionális összekapcsoltság és a gazdasági integráció erősítése	Mátészalka regionális központként betöltött szerepének megerősítése a régió belüli közlekedési összeköttetések javításával

SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése: A Szabolcs 05 Társulás célja, hogy Mátészalka térségében megváltoztassa a közlekedés dinamikáját azáltal, hogy ösztönzi a fenntartható közlekedési módok, köztük a gyaloglás, a kerékpározás és a közösségi közlekedés használatát. E lehetőségek népszerűsítésével cél az autófüggőség csökkentése, amivel kezelhetők az olyan problémák, mint a forgalmi torlódások, a szennyezés vagy a parkoláshoz használt közterület. A cél egy kulturális-magatartásbeli változás az ökotudatosabb és aktívabb életmód felé: az infrastrukturális fejlesztések, a társadalmi tudatosságot növelő kampányok és ösztönzők elérhetőbbé és vonzóbbá teszik a fenntartható közlekedési módokat a lakosok számára.

SO2 A közlekedési csúcsidőszakok és a légszennyezés csökkentése: Mátészalka egyik legfőbb kihívása a gépjárművektől való erős függőség, ami súlyosbítja a torlódásokat és a levegőminőségi problémákat, különösen a sűrűn lakott területeken. Ennek megoldására a Szabolcs 05 olyan megoldásokra összpontosít, amelyek mérsékelik vagy akár korlátozzák az autós forgalmat a központi területeken, miközben előmozdítják az alternatív közlekedési módokat. Az intézkedések között szerepel a forgalomirányítás javítása, gyalogosbarát zónák kialakítása és alacsony kibocsátású közlekedési megoldások előnyben részesítése. A cél egy egészségesebb városi környezet megteremtése a szennyezés szintjének csökkentésével és – végeredményként – a lakosok általános életminőségének javításával.

SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása: A régió számára elengedhetetlenül fontos, hogy minden lakos, különösen az idősek, a fogyatékkal élők és az alacsony jövedelműek számára biztosítsák a megbízható és megfizethető közlekedési

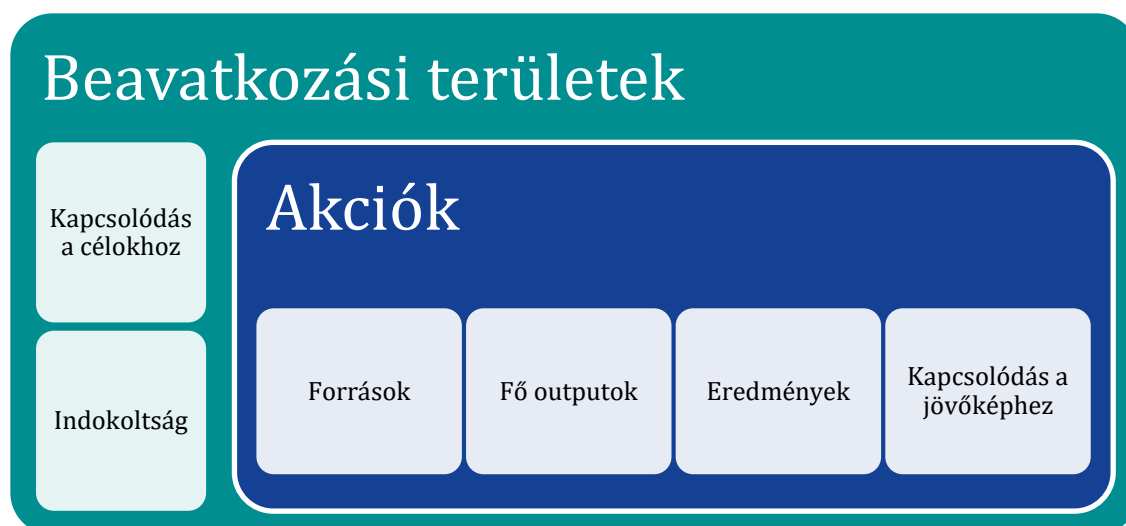
lehetőségeket. Az inkluzív mobilitási rendszer figyelembe veszi a különböző társadalmi csoportok változatos igényeit. A hozzáférhető infrastruktúrába és speciális szolgáltatásokba történő beruházások előmozdítják az esélyegyenlőséget: a közösség minden tagja egyenlő eséllyel vehet részt a városok és a községek életében.

S04 A közlekedésbiztonság javítása és a balesetek számának csökkentése: A közúti biztonság prioritást élvez, különös tekintettel a gyalogosokat és kerékpárosokat érintő balesetek számának csökkentésére. A Szabolcs 05 számos biztonsági fejlesztést tervez végrehajtani (pl. forgalomcsillapító intézkedések, jobb közúti jelzések, bővített kerékpáros infrastruktúra). Ezeket az infrastrukturális fejlesztéseket szemléletformáló kampányok egészítik ki, amelyek a biztonságos közlekedési magatartást népszerűsítik. A cél a biztonságos mobilitási környezet kialakítása, amely ösztönzi a gyaloglást és a kerékpározást azáltal, hogy mérsékeli a kockázatokat a nem motorizált közlekedők számára.

S05 A közterek élhetőségének javítása: A kihasználatlan területek vibráló, élettel teli köztterekké alakítása hozzájárul egy barátságosabb és élhetőbb városi környezet megteremtéséhez. A gyalogosbarát területek bővítésével nemcsak a motorizált forgalom csökkenthető, hanem új közösségi színterek is létrehozhatók. A közterek fejlesztésével erősíthető a helyi identitás és a társadalmi kohézió, továbbá növelhető Mátészalka vonzereje is.

S06 A regionális összekapcsoltság és a gazdasági integráció erősítése: A közigazgatási határokon átnyúló regionális összeköttetések javítása elősegíti a gazdasági integrációt, lehetővé téve az emberek és áruk hatékonyabb mozgását, ami pedig támogatja a helyi gazdasági növekedést. A közeli önkormányzatokkal való együttműködés és közös közlekedési kezdeményezések kidolgozása révén a Szabolcs 05 célja egy jobban összekapcsolt és ellenállóbb regionális gazdaság kialakítása, amely Mátészalkát a helyi és országos közlekedési hálózat kulcsfontosságú csomópontjává teszi.

Az átfogó jövőkép és ezek a magasabb szintű célok elérése érdekében a helyi érdekelt felekkel együtt **5 beavatkozási területet és 15 lehetséges intézkedést** határoztak meg. Az alábbi táblázatok nem csak a beavatkozási területeket és intézkedéseket sorolják fel, hanem megteremtik az IAP logikai keretét is, amely igazolja **az egyes intézkedések magas szintű integrációját, összekapcsoltságát és szinergiáját**.



2.2 Beavatkozási területek

Beavatkozási terület	Célkitűzés kapcsolata	Indoklás	Intézkedések
1. A fenntartható mobilitás előmozdítása és a tudatosság növelése	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO2 A közlekedési csúcsidőszakok és a légszennyezés csökkentése SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása SO5 A közterek élhetőségének javítása	A fenntartható közlekedés felé történő kulturális átállás ösztönzése nemcsak infrastruktúrát, hanem oktatási és promóciós kampányokat is igényel. A tudatosság növelése és a viselkedésváltozás elősegítése jelentősen növelheti a gyaloglás, a kerékpározás és a közösségi közlekedés használatát.	1.1 Társadalmi tudatosságot növelő kampányok 1.2 „Autómentes napok” és „Kerékpárral a munkába” kezdeményezések 1.3 Fenntartható mobilitási iskolai programok 1.4 Mobilitási ösztönző rendszer
2. A közlekedés-biztonság javítása	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO2 A közlekedési csúcsidőszakok és a légszennyezés csökkentése SO4 A közlekedésbiztonság javítása és a balesetek számának csökkentése	A gyaloglás és kerékpározás ösztönzése érdekében a településeknek gondoskodnia kell arról, hogy útjaik minden felhasználó számára biztonságosak legyenek. A balesetek és halálesetek számának csökkentése, különösen a gyalogosok és kerékpárosok esetében, elengedhetetlen ahhoz, hogy a fenntartható közlekedési módok vonzóbbá váljanak. A közlekedésbiztonság javítása nem mindig igényel fizikai változtatásokat; az oktatás, a közösség bevonása és a szemléletformáló kampányok is hozzájárulhatnak a balesetek számának csökkentéséhez és az utcák biztonságosabbá tételéhez.	2.1 Közlekedésbiztonsági kampány 2.2 „Biztonságos útvonalak az iskolába” program 2.3 Közlekedésbiztonsági infrastruktúra fejlesztése
3. A közterületek aktivizálása	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása SO5 A közterületek élhetőségének javítása	A kihasználatlan közterületek gyalogosbarát és élénk területekké alakítása javítja a lakosok életminőségét. Ez különböző rendezvények szervezésével érhető el, nagy léptékű infrastrukturális projektek nélkül. Az életteli teli közterületek ösztönzik a társadalmi interakciót, elősegítik a gyaloglást és javítják az általános települési környezet minőségét.	3.1 Pop-up revitalizáció 3.2 Községi köztérszépítési napok 3.3 Rendszeres rendezvények a köztereken
4. Társadalmi befogadás a közlekedéshez való hozzáférésben	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása	Elengedhetetlenül fontos biztosítani, hogy minden lakos, különösen a kiszolgáltatott csoportok, egyenlő hozzáféréssel rendelkezzenek a közlekedési lehetőségekhez. Az inkluzivitásra és az oktatásra összpontosító soft intézkedésekkel az akadálymentesség terén fennálló hiányosságok áthidalhatók anélkül, hogy jelentős infrastrukturális változtatásokra lenne szükség.	4.1 A közösségi közlekedési szolgáltatók képzése az inkluzivitásról 4.2 Kampány és fókuszcsoportos interjúk a kiszolgáltatott csoportok fenntartható mobilitásának elősegítésére 4.3 Komplex akadálymentesítés
5. Regionális együttműködés és közlekedési koordináció	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO2 A közlekedési csúcsidőszakok és a légszennyezés csökkentése	A regionális összeköttetés javítása a helyi önkormányzatok, a közlekedési szolgáltatók és a regionális érdekelt felek közötti szoros együttműködést igényel. Ahelyett, hogy kizárólag a fizikai infrastruktúrára koncentrálnánk, a	5.1 Regionális közlekedési koordinációs szerv létrehozása 5.2 Regionális mobilitási projektek közös kidolgozása és megvalósítása

Beavatkozási terület	Célkitűzés kapcsolata	Indoklás	Intézkedések
	SO3 A közlekedés akadálymentességének és inkluzivitásának javítása SO6 A regionális összekapcsoltság és a gazdasági integráció erősítése	kooperatív tervezés optimalizálhatja a meglévő szolgáltatásokat és elősegítheti a gazdasági integrációt.	

2.3 Akciók

BEAVATKOZÁSI TERÜLET 1: A FENNTARTHATÓ MOBILITÁS ELŐMOZDÍTÁSA ÉS A TUDATOSSÁG NÖVELÉSE				
Akciók	Erőforrások	Fő eredmények	Eredmények	Jövőkép
1.1 Tájékoztató kampányok A kampányok célja a fenntartható mobilitási módok (gyaloglás, kerékpározás, közösségi közlekedés) előnyeinek népszerűsítése és az autóhasználat csökkentése – a különböző kommunikációs eszközök és közösségi programok a környezetbarátabb közlekedési lehetőségek felé terelhetik a lakosokat.	Marketinganyagok Médiaszövetségek Kampánytervezők 15 000 euró évente	Évente 3 nyilvános kampány a fenntartható közlekedés népszerűsítésére	A tudatosság növekedése, amelyet felmérések és a közlekedési alternatívákban való részvétel alapján mérnek	Kulturális változás a fenntartható mobilitás irányába Az autótól való függőség csökkentése
1.2 „Autómentes napok” és „Kerékpárral a munkába” kezdeményezések A kezdeményezések arra ösztönzik az embereket, hogy hagyják otthon autójukat, és kerékpárral, gyalog vagy közösségi közlekedéssel járjanak munkába, iskolába. Az „autómentes napok” során az utcákat lezárják az autók elől, míg a „kerékpárral a munkába” kezdeményezés ösztönzi a munkába járókat a kerékpározásra, például jutalmak és/vagy nyilvános elismerés formájában.	Közterületek lezárása Rendezvények szervezői Helyi üzleti partnerségek Helyi önkormányzati engedélyek 5000 euró évente	Évente 2 autómentes rendezvény Évente 2 kerékpárral a munkába hónap 500 résztvevő évente	A forgalom csökkenése az események idején, a kerékpáros, gyalogos és közösségi közlekedés arányának növekedése, az esemény napjain és hosszú távon végzett forgalomméréseken alapuló mérései alapján	A gyalogosbarát városi környezet lehetőségeinek bemutatása
1.3 Fenntartható mobilitási iskolai programok Ez a tevékenység a fenntartható közlekedés oktatásának beépítését jelenti az iskolai tantervekbe. Műhelymunkák és tanórák keretében a gyerekek megismerik a környezetbarát közlekedési lehetőségek, ami hosszú távú viselkedésváltozást eredményez.	Oktatási anyagok Együttműködés az iskolákkal Mobilitási szakemberek mint oktatók 25 000 euró évente	Évente 2 oktatási program megvalósítása az iskolákban Évente 200 gyermek részvétele	A diákok fenntartható közlekedéssel kapcsolatos ismereteinek és elkötelezettségének növekedése, amely az iskolákban végzett mobilitási szokásokra vonatkozó felmérésekkel mérhető	A fenntartható mobilitást előtérbe helyező jövő generációk nevelése

BEAVATKOZÁSI TERÜLET 1: A FENNTARTHATÓ MOBILITÁS ELŐMOZDÍTÁSA ÉS A TUDATOSSÁG NÖVELÉSE

Akciók	Erőforrások	Fő eredmények	Eredmények	Jövőkép
1.4 Mobilitási ösztönző rendszer Olyan program, amely jutalmakat kínál azoknak, akik az autóhasználat helyett a fenntartható közlekedési módokat választják. Ez magában foglalhat kedvezményeket a helyi üzletekben, vagy nyilvános elismerést azoknak a magánszemélyeknek és vállalatoknak, akik népszerűsítik a kerékpározást, a gyaloglást vagy a közösségi közlekedést.	Mobilitás-ösztönzési koordinátor Üzleti partnerségek kedvezményekért Digitális infrastruktúra a nyomon követéshez (alkalmazás) 15 000 euró IT-fejlesztésre 5000 euró évente	1 ösztönző rendszer bevezetése a régió egész területén 1000 felhasználó az alkalmazásnak	Részvétel a jutalomalapú fenntartható közlekedésben, ami a programhoz való csatlakozás és a nyomon követett mobilitás alapján mérhető	A viselkedés megváltoztatásának ösztönzése az alacsony szén-dioxid-kibocsátású mobilitási lehetőségek irányába

BEAVATKOZÁSI TERÜLET 2: A KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGÁNAK JAVÍTÁSA

Akciók	Erőforrások	Fő eredmények	Eredmények	Jövőkép
2.1 Közlekedésbiztonsági kampány A kezdeményezés célja, hogy oktatási programok, célzott üzenetek és a közösség bevonása révén felhívja a figyelmet a közlekedésbiztonságra, kiemelve a biztonságos vezetési gyakorlatok fontosságát, különösen a gyalogosok és kerékpárosok közelében, csökkentve ezzel a balesetek számát a régióban.	Oktatási anyagok Helyi médiumok Együttműködés a rendőrséggel és az iskolákkal 7500 euró évente	Évente 3 régiósintű közlekedésbiztonsági kampány	A közlekedési balesetek számának csökkenése, különös tekintettel a gyalogosokat és kerékpárosokat érintő balesetekre, baleseti jelentések alapján mérve	Biztonságosabb közlekedés biztosítása minden közlekedő számára
2.2 „Biztonságos útvonalak az iskolába” program A program keretében azonosíthatók és javíthatók az iskolákba vezető legfontosabb útvonalakat, elősegítve, hogy azok gyalogosok és kerékpárosok számára is biztonságosak legyenek. Ezt a biztonságos közlekedésre irányuló játékos képzések egészítik ki.	Iskolai partnerségek A helyi rendőrség bevonása a biztonság figyelemmel kísérésébe 10 000 euró évente	Évente 4 útvonal feltérképezése és fejlesztése Évente 100 gyermek képzése a biztonságos gyaloglás és kerékpározás gyakorlatáról	A gyermekek biztonságosabb közlekedése, ami az iskolai útvonalakon történt balesetek aránya és az iskolák és szülők visszajelzései alapján mérhető	Az iskolák és környékük biztonságosabbá tétele, az iskolába gyaloglás és kerékpározás ösztönzése
2.3 Közlekedésbiztonsági infrastruktúra fejlesztése A közlekedési infrastruktúra fizikai átalakításának fejlesztése és megvalósítása a közúti biztonság javítása érdekében.	Várostervezők és fejlesztők Kivitelezők Városi tervezési források 100 000 euró évente	Évente 4 infrastrukturális fejlesztés (pl. sebességkorlátozó küszöbök és forgalomcsillapító intézkedések telepítése, a közúti jelzések és gyalogos átkelőhelyek fejlesztése, biztonságos kerékpárutak létrehozása, utcai világítás javítása)	A balesetek számának csökkenése a magas kockázatú keresztezésekben, a fejlesztés előtti és utáni baleseti adatok alapján mérve	A biztonság és az akadálymentesség javítása jobb infrastruktúrán keresztül, a biztonságosabb kerékpározási és gyalogos közlekedési környezet elősegítése

3. BEAVATKOZÁSI TERÜLET: KÖZTERÜLETEK AKTIVÁLÁSA

Akciók	Erőforrások	Fő eredmények	Eredmények	Jövőkép
3.1 Pop-up revitalizáció Taktikai urbanisztikai módszerek alkalmazásával ideiglenes pop-up beavatkozások indítása a közösség reakciójának tesztelése érdekében, mielőtt befektetnének az állandó infrastruktúrába.	Ideiglenes installációk Rendezvényszervezők Együttműködés helyi művészekkel, vállalkozásokkal, civilszervezetekkel 100 000 euró évente	Évente 1 alulhasznosított tér revitalizálása pop-up rendezvényekkel (pl. ideiglenes kerékpársáv vagy gyalogos övezet, utcai pilot akciók, moduláris buszmegálló)	A revitalizált terek intenzívebb közösségi használata, a látogatószám és a közösség visszajelzései alapján mérve	A társadalmi interakciót és a közösségi elkötelezettséget ösztönző, élénk közterek létrehozása
3.2 Községi köztérképzési napok Közösségi rendezvények, amelyek a főbb gyalogos és kerékpáros útvonalak mentén található közterületek megújítására fókuszálnak – elősegítve a tulajdonosi érzést, miközben a mindennapi közlekedési útvonalakat vonzóbbá és biztonságosabbá teszik.	Önkéntesek és partnerség helyi civilszervezetekkel Anyagok, felszerelések, növények Koordinátor a közterület-fenntartótól 4000 euró évente	Évente 4 szépítési esemény 20 résztvevő/rendezvény	A településkép javulása és a közösségi büszkeség növekedése, amely az eseményeken való részvétel és az esemény utáni felmérések alapján mérhető	A közterületek élhetőségének javítása és a helyi identitás erősítése
3.3 Rendszeres rendezvények a köztereken Rendszeres társadalmi, kulturális és közösségi rendezvények a fő gyalogos és kerékpáros folyosók mentén található köztereken, az aktív használat és mozgás ösztönzése érdekében. A helyi vásárok, workshopok és egyéb közösségi összejövetelek célja a gyalogosforgalom növelése, a gyalogos közlekedés támogatása és a társadalmi kapcsolatok erősítése.	Rendezvényszervezők Együttműködés kulturális és közösségi szervezetekkel Helyi önkormányzati engedélyek 7500 euró évente	Évente 6 kulturális vagy közösségi rendezvény nyilvános helyszíneken 100 résztvevő/rendezvény	A közösségi részvétel növekedése és a kihasználatlan terek revitalizációja, az eseményeken való részvétel alapján mérve	A közterületek népszerűsítése a társadalmi interakció és a kultúra élénk központjaiként

4. BEAVATKOZÁSI TERÜLET: TÁRSADALMI BEVONÁS A KÖZLEKEDÉSBEN

Akciók	Erőforrások	Fő eredmények	Eredmények	Jövőkép
4.1 A közösségi közlekedési szolgáltatók képzése az inkluzivitásról A képzés során a közösségi közlekedési dolgozók olyan készségeket sajátítanak el, amelyek segítségével jobban tudják kiszolgálni az összes utast, különösen a hátrányos helyzetű csoportokat, például a nőket, a fogyatékkal élőket, az időseket és a mozgáskorlátozottakat.	Képzők Oktatási anyagok Partnerkapcsolatok közösségi közlekedési szolgáltatókkal 15 000 euró évente	Évente 2 képzési program megvalósítása	A közösségi közlekedés minőségének és inkluzivitásának javítása, a felhasználói visszajelzések alapján mért eredmények alapján	A közlekedési szolgáltatásokhoz való inkluzív hozzáférés biztosítása minden lakos számára
4.2 Kampány és fókuszcsoportos interjúk a kiszolgáltatott csoportok fenntartható mobilitásának elősegítésére Ez a tevékenység a fókuszcsoportok és célzott kampányok révén a kiszolgáltatott helyzetűek (pl. idősek, fogyatékkal élők, alacsony jövedelműek, nők) közlekedési igényeinek megértésére összpontosít.	Fókuszcsoport-moderátorok Helyszínek Együttműködés helyi civilszervezetekkel 15 000 EUR évente	1 kampány évente Évente 2 fókuszcsoportos interjú a kiszolgáltatott társadalmi csoportokkal 10 résztvevő/fókuszcsoport	A közlekedési akadályok jobb megértése, a résztvevők visszajelzései alapján A jövőbeli politikák alakításához szükséges információk gyűjtése	A közlekedés inkluzivitásának és akadálymentességének javítása a kiszolgáltatott csoportok számára
4.3 Komplex akadálymentesítés A közösségi közlekedés és az infrastruktúra hozzáférhetőbbé tétele a fogyatékkal élők és a korlátozott mobilitásúak számára.	Várostervezők Akadálymentességi tanácsadók Vállalkozók 75 000 euró évente	Évente 3 akadálymentesítési fejlesztés (pl. rámpák, akadálymentes zónák, taktilis burkolat/jelzések)	A közösségi közlekedés és a városi infrastruktúra akadálymentességének javítása, a felhasználói visszajelzések és ellenőrzések alapján mérve	Annak biztosítása, hogy minden lakos, beleértve a fogyatékkal élőket is, egyenlő eséllyel hozzáférjen a közlekedéshez és a közterületekhez

5. BEAVATKOZÁSI TERÜLET: REGIONÁLIS EGYÜTTMŰKÖDÉS ÉS KÖZLEKEDÉSI KOORDINÁCIÓ				
Akciók	Erőforrások	Fő eredmények	Eredmények	Jövőkép
5.1 Regionális közlekedési koordinációs szerv létrehozása A több önkormányzat közlekedési tervezését és szolgáltatásait koordináló regionális szerv, amely a településközi összeköttetések javításán, a közlekedési szolgáltatások optimalizálásán és egy koherens regionális mobilitási stratégia megteremtésén fog dolgozni.	Koordinátorok és facilitátorok Megfelelő rendezvényhelyszín Stakeholderek közötti partnerség, munkacsoportok 5000 euró évente	1 regionális közlekedési koordinációs szerv létrehozása Évente 2 koordinációs ülés	A települések közötti koordináció és tervezés javítása, közös közlekedési kezdeményezések alapján mérve	A térségi közlekedési hálózatok és a gazdasági integráció erősítése Ütemtervek racionalizálása és az összeköttetések javítása A közlekedési stratégiák összehangolása és Mátészalka közlekedési csomóponti szerepének megőrzése
5.2 Regionális mobilitási projektek közös kidolgozása és megvalósítása Települések és régiók közötti együttműködési projektek, amelyek célja közös közlekedési megoldások kidolgozása, valamint a régióban meglévő erőforrások összehangolt felhasználása.	Együttműködés a Szabolcs 05 települései között Koordinátorok Várostervezők és mobilitási szakértők 25 000 euró évente	Évente 2 közös regionális mobilitási projektjavaslat előkészítése	A regionális összeköttetés javulása, az ingázók visszajelzései és a használati statisztikák alapján mérve	A térségi gazdasági integráció javítása a közlekedési hálózatok összehangolt fejlesztése révén A helyi, állami és EU-s forrásfelhasználás optimalizálása

3 Az Akcióterv részletei

Az integrált cselekvési terv öt fő beavatkozási terület köré épül, amelyek a Szabolcs 05 régióban a vidék-város mobilitás javításának fő stratégiai prioritásait tükrözik. Minden területen konkrét intézkedéseket határoznak meg – ezek **konkrét, megvalósítható lépések, amelyek a stratégiai célokat mérhető előrelépéssé alakítják**. Míg a beavatkozási területek leírják, *mit* szeretnénk javítani, az intézkedések részletezik, *hogyan* tervezzük ezeket a célokat elérni, beleértve a feladatokat, a felelősségeket, az időzítést, a finanszírozást és a várt eredményeket.

Ez a fejezet részletesen bemutatja az akciók végrehajtásának legfontosabb feltételeit és lépéseit egy egyoldalas táblázatban, amely a következőket tartalmazza:

- **Leírás:** rövid összefoglaló az intézkedés fő tartalmáról.
- **Az intézkedés felelőse:** mivel a Szabolcs 05 Önkormányzati Területfejlesztési Társulás a régió fő koordináló szerve, koordinálhatja az összes akció előkészítését és megvalósítását.
- **Becsült költségek:** a tevékenység megkezdéséhez és egy évig történő fenntartásához szükséges pénzügyi források. A lehetséges finanszírozási forrásokat a 4.3. fejezet sorolja fel; a Szabolcs 05 minden tevékenységhez a rendelkezésre álló pénzügyi eszközök legjobb kombinációját fogja felhasználni, a tevékenységek felülvizsgált prioritásainak megfelelően.
- **Célokhoz való kapcsolódás:** azon stratégiai célok felsorolása, amelyek eléréséhez az adott akció leginkább hozzájárul.
- **Előkészítettség:** a korábbi tapasztalatok, a megvalósíthatóság és a rendelkezésre álló források alapján jelöljük meg, hogy a tevékenység megkezdése mennyire időszerű és gyors.
- **Kockázatok:** azonosítjuk és értékeljük az egyes intézkedésekkel kapcsolatos potenciális kockázatokat (a 4. fejezet tartalmazza a kockázatkezeléssel kapcsolatos további részleteket).
- **A tevékenységek részletei:** a tevékenységek előkészítéséhez és végrehajtásához szükséges lépések, valamint néhány operatív információ, például az ütemezés, a várható eredmények és az egyéb figyelembe veendő szempontok.

TITLE OF THE ACTION		ACTION OWNER		RISKS
DESCRIPTION	STAKEHOLDERS	ESTIMATED COSTS		
		LINKS TO OBJECTIVES		
		READINESS		

Activity	Start date	End date	Deliverable	Problems/Concerns

1. beavatkozási terület: A fenntartható mobilitás előmozdítása és a tudatosság növelése

1.1 TÁJÉKOZTATÓ KAMPÁNYOK		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZATOK
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	15 000 euró évente	Alacsony lakossági érdeklődés Ellenállás a viselkedésváltozásnak Hatástalan üzenetek Finanszírozási hiány Az érdekelt felek közötti összhang hiánya
A kampányok (évente 3) célja a fenntartható mobilitás előnyeinek népszerűsítése, például a gyaloglás, a kerékpározás és a közösségi közlekedés, az autóhasználat csökkentése – különböző médiumok és közösségi programok felhasználásával, hogy a lakosság viselkedését a fenntarthatóbb közlekedési választások felé tereljék.	A régió 44 önkormányzata Oktatási intézmények Helyi rendőrkapitányság Közösségi közlekedési szervezetek Civilszervezetek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO2 A közlekedési csúcsidők és a légszennyezés csökkentése SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	Hasonló korábbi intézkedések alapján gyorsan megkezdhető.	
Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Szállítandó	Problémák/aggályok
1.1.1 A kampány céljainak, célközönségének, kommunikációs csatornáinak és legfontosabb üzeneteinek meghatározása	01/2026	03/2026	A kampány céljainak és legfontosabb üzeneteinek egyértelmű meghatározása Meghatározott célcsoportok és kiválasztott médiaplatformok	A nem egyértelmű vagy hatástalan üzenetek kockázata Nehézségek bizonyos demográfiai csoportok elérésében
1.1.2 Marketinganyagok kidolgozása (brosúrák, poszterek, videók, közösségi média tartalmak)	03/2026	05/2026	Digitális és nyomtatott promóciós anyagok tervezése és nyomtatása	Viszonylag magas gyártási költségek Az elérhetőség biztosítása
1.1.3 Az érdekelt felek bevonása és partnerségek kialakítása	04/2026	06/2026	Megállapodások a kampányt támogató kulcsfontosságú partnerekkel	Az érdekelt felek közötti nézeteltérés, elkötelezettség hiánya
1.1.4 Első tudatosságnövelő kampány indítása (nyilvános rendezvények, médiafigyelem, közösségi média promóció)	06/2026	2026	Az első kampány sikeres végrehajtása	Alacsony lakossági érdeklődés, ellenállás a viselkedésváltozással szemben
1.1.5 A kampány hatásának figyelemmel kísérése és értékelése (felmérések, részvételi arányok, közösségi média elemzések)	09/2026	10/2026	Jelentés a kampány hatékonyságáról ajánlásokkal	A hatás mérése nehéz, kiigazításokra van szükség
1.1.6 A visszajelzések alapján a stratégia és a jövőbeli kampányok tervének kiigazítása	08/2026	09/2026	Frissített kampánystratégia a következő körre	További finanszírozás szükségessége, a visszajelzésekhez való alkalmazkodás

1.2 „AUTÓMENTES NAPOK” ÉS „KERÉKPÁRRAL A MUNKÁBA” KEZDEMÉNYEZÉSEK		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZATOK
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	5000 euró évente	Ellenállás a közlekedési szokások megváltoztatásával szemben A járművezetők és a vállalkozások nem nyitott hozzáállása Időjárásfüggőség Biztonsági aggályok Az útlezárások és az alternatív közlekedési lehetőségek összehangolása Rövid távú elkötelezettség
A kezdeményezések arra ösztönzik az embereket, hogy hagyják otthon autójukat, és kerékpárral, gyalog vagy közösségi közlekedéssel járjanak munkába. Az „autómentes napok” során az utcákat lezárják az autók elől, míg a „kerékpárral a munkába” program keretében jutalmakkal és nyilvános elismeréssel ösztönzik a kerékpárosokat. A hosszú távú tervek között szerepel évente 2 „autómentes nap” és 2 „kerékpárral a munkába” hónap.	A régió 44 önkormányzata Oktatási intézmények Helyi rendőrkapitányság Vállalkozások Civilszervezetek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO2 A közlekedési csúcsidők és a légszennyezés csökkentése SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása SO5 A közterek élhetőségének javítása	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	Ennek a tevékenységnek nincs előképe a régióban.	
Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Elérendő eredmény	Problémák/aggályok
1.2.1 Tervezés és koordináció a helyi hatóságokkal és érdekelt felekkel	01/2026	02/2026	Jóváhagyott rendezvényterv, engedélyek megszerzése	Az üzleti szféra és a lakosság ellenállása, logisztikai kihívások
1.2.2 Promóciós és tudatosságnövelő kampány (közösségi és helyi média, plakátok, nyilvános találkozók)	02/2026	04/2026	Marketinganyagok, médiafigyelem, nyilvános részvétel	Alacsony közérdeklődés, hatástalan tájékoztatás
1.2.3 Infrastruktúra előkészítése (útlezárások, jelzések, kerékpártárolók, közösségi közlekedés módosításai)	04/2026	05/2026	Biztonságos és jól jelzett rendezvényinfrastruktúra	Közlekedési zavarok, akadálymentességi problémák
1.2.4 Az első „Autómentes nap” és „Kerékpárral a munkába” kezdeményezés megvalósítása	05/2026	05/2026	Sikeresen lebonyolított rendezvények részvételi adatokkal	Időjárásfüggőség, biztonsági kockázatok
1.2.5 Monitoring és adatgyűjtés (részvételi arányok, forgalmi hatások, visszajelzési felmérések)	05/2026	06/2026	Jelentés a részvételről, a mobilitás változásairól és a visszajelzésekről	A hosszú távú hatások mérése nehézségekbe ütközik
1.2.6 Az eredmények alapján történő felülvizsgálat, jövőbeli események tervezése	06/2026	07/2026	Javított stratégia a következő eseményekhez	A viselkedésváltozás fenntarthatósága, finanszírozási igények

1.3 FENNTARTHATÓ MOBILITÁSI ISKOLAI PROGRAMOK		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZATOK
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	25 000 euró évente	
Ez a tevékenység a fenntartható közlekedés oktatásának beépítését jelenti az iskolai tantervekbe. Műhelymunkák és tanórák keretében a gyerekek megtanulják a környezetbarát közlekedési lehetőségek előnyeit, ami hosszú távú viselkedésváltozást eredményez. Ez a tevékenység évente megszervezhető (évente 2 oktatási program megvalósítása az iskolákban).	A régió 44 önkormányzata Oktatási intézmények Helyi rendőrkapitányság Civilszervezetek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO2 A közlekedési csúcsidőszakok és a légszennyezés csökkentése SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása	Alacsony részvételi hajlandóság A tanárok, diákok érdeklődésének hiánya A meglévő tantervekbe való integrálás A szülők korlátozott elkötelezettsége Finanszírozási kihívások A diákok ellenállása a viselkedésváltozásnak
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	A pilot akciók során tesztelték, így néhány tananyag már rendelkezésre áll. Ezek bővítésével az intézkedés gyorsan elindítható.	

Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Szállítandó	Problémák/aggályok
1.3.1 Iskolák azonosítása és partnerségek kialakítása oktatási intézményekkel	09/2026	10/2026	A részt vevő iskolák listája, együttműködési megállapodások	Az iskolák részvételi hajlandósága, ütemterv-ütközések
1.3.2 Oktatási anyagok kidolgozása (óravázlat, prezentáció, interaktív tartalom, kvíz)	10/2026	12/2026	Különböző korosztályok számára szabott, fenntartható mobilitási tananyag	Vonzó és életkornak megfelelő tartalom biztosítása
1.3.3 Tanárok és moderátorok képzése a fenntartható mobilitás oktatásában	01/2027	02/2027	Tanári képzések lebonyolítása, oktatási anyagok terjesztése	A tanárok rendelkezésre állása és érdeklődése
1.3.4 Iskolai tudatosságnövelő programok indítása (műhelyek, beszélgetések, kerékpáros/gyalogos kihívások)	03/2027	05/2027	Az első tesztoktatás befejezése, a diákok részvételére vonatkozó adatok gyűjtése	A diákok alacsony részvétele, logisztikai problémák
1.3.5 A program hatásának nyomon követése felmérések, részvételi adatok nyomon követése, visszajelzések segítségével	06/2027	07/2027	Értékelő jelentés a hallgatói visszajelzésekkel és a részvételi arányokkal	A hosszú távú viselkedésváltozás mérése nehézségekbe ütközik
1.3.6 A visszajelzések alapján a program kiigazítása és finomítása, a jövőbeli bevezetések előkészítése	07/2027	08/2027	A program szerkezetének javítása a következő végrehajtási ciklusra	Folyamatos finanszírozás és iskolai együttműködés szükségessége

1.4 MOBILITÁSI ÖSZTÖNZŐ RENDSZER		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZATOK
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	15 000 € az informatikai fejlesztésre 5000 euró évente	Alacsony érdeklődés és részvétel A mobilitás nyomon követésének és ellenőrzésének nehézsége Az autók ellenállása a változásokkal szemben A helyi vállalkozások korlátozott részvétele az ösztönzőkben Magas megvalósítási és karbantartási költségek A jutalmakhoz való hozzáféréssel kapcsolatos méltányossági aggályok
A program jutalmakat kínál azoknak, akik az autóhasználat helyett a fenntartható közlekedési módokat választják. Ez magában foglalhat kedvezményeket a helyi vállalkozásoknál, vagy nyilvános elismerést azoknak a lakosoknak és vállalatoknak, akik népszerűsítik a kerékpározást, a gyaloglást vagy a közösségi közlekedést. A cél, hogy a rendszer 1000 felhasználót érjen el.	A régió 44 önkormányzata Oktatási intézmények Vállalkozások Civilszervezetek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO2 A közlekedési csúcsidőszakok és a légszennyezés csökkentése	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	A fenntartható közlekedést ösztönző programok nemcsak a régióban ismeretlenek, hanem nemzeti és európai szinten is viszonylag újak, ezért reális elvárás, hogy bevezetésükre később kerüljön sor.	
Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Elérhető eredmény	Problémák/aggályok
1.4.1 Az ösztönzőszerkezet és a jogosultsági kritériumok meghatározása	01/2028	02/2028	Egyértelmű keretrendszer a jutalmakra és a részvételi szabályokra vonatkozóan	A méltányosság és a hozzáférhetőség biztosítása minden felhasználó számára
1.4.2 Partnerségek kialakítása helyi vállalkozásokkal és közlekedési szolgáltatókkal	02/2028	04/2028	Megállapodások vállalkozásokkal kedvezményekről és jutalmakról	Alacsony érdeklődés az üzleti partnerek részéről
1.4.3 Digitális nyomonkövetési rendszer (app vagy webes platform) tervezése és fejlesztése	04/2028	06/2028	Funkcionális platform a közlekedési választások nyomon követéséhez	Műszaki nehézségek, magas fejlesztési költségek
1.4.4 Tudatosságnövelő kampány indítása az ösztönzőprogram népszerűsítésére	06/2028	08/2028	Marketinganyagok, közösségi média promóciók, helyi média megjelenések	Alacsony társadalmi tudatosság és részvétel
1.4.5 Kiválasztott résztvevőkkel kísérleti fázis végrehajtása	08/2028	10/2028	A kísérleti program eredményei, a felhasználók visszajelzéseinek összegyűjtése	Felhasználói elkötelezettségi problémák, adatkövetési következtetlenségek
1.4.6 A kísérleti eredmények értékelése és a program ennek megfelelő módosítása	10/2028	12/2028	Jelentés a megállapításokkal és a fejlesztési javaslatokkal	A hosszú távú viselkedésváltozás mérése nehézségekbe ütközik
1.4.7 Az ösztönzőprogram teljes körű bevezetése	01/2029	Folyamatos	Teljes mértékben megvalósított rendszer aktív résztvevőkkel	Az elkötelezettség fenntarthatósága, a hosszú távú működés finanszírozása

2. beavatkozási terület: A közlekedésbiztonság javítása

2.1 KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KAMPÁNY		FELELŐS	Helyi rendőrkapitányság	KOCKÁZATOK
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	7500 euró évente	Alacsony társadalmi elkötelezettség A szokások megváltoztatásának nehézségei Hatástalan üzenetek vagy nem egyértelmű kampánycélok A széles körű tájékoztatáshoz szükséges finanszírozás hiánya Téves információk és negatív közvélemény A kampány hatásának mérése során felmerülő kihívások Korlátozott médiafigyelem és érdekelt felek támogatása
Cél, hogy oktatási programok, célzott üzenetek és a közösség bevonása révén felhívja a figyelmet a közlekedésbiztonságra, kiemelve a biztonságos vezetési gyakorlatokat, különösen a gyalogosok és kerékpárosok közelében, csökkentve ezzel a balesetek számát a régióban. A kampány magában foglalhat rendezvényeket, közlekedésbiztonsági workshopokat, iskolai programokat, médiakampányokat (évi 3 alkalommal).	Szabolcs 05 Társulás A régió 44 települése Oktatási intézmények Közösségi közlekedési szolgáltatók Civilszervezetek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO2 A közlekedési csúcsidőszakok és a légszennyezés csökkentése SO4 A közlekedési biztonság javítása és a balesetek számának csökkentése	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	A korábbi URBACT projekt (UrbSecurity) és a helyi rendőrség tevékenységei alapján ez az akció gyorsan elindítható.	
Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Elérhető eredmény	Problémák/aggályok
2.1.1 A kampány céljainak, célközönségének (gépjárművezetők, gyalogosok, kerékpárosok, diákok, idősök stb.) és legfontosabb biztonsági üzeneteinek meghatározása	01/2027	03/2027	Világos kampánycélok és célcsoportok, testreszabott kommunikációs stratégia	A nem egyértelmű vagy hatástalan üzenetek Nehézség az összes demográfiai csoport elérésében
2.1.2 Oktatási anyagok kidolgozása (plakátok, szórólapok, videók, közösségi média tartalmak, közúti táblák)	03/2027	05/2027	Nyomtatott és digitális tudatosságnövelő anyagok	Magas előállítási költségek, az elérhetőség biztosítása
2.1.3 Az érdekelt felek bevonása	04/2027	06/2027	Megállapodások a kampányt támogató kulcsfontosságú partnerekkel	Az érdekelt felek közötti nézeteltérés, elkötelezettség hiánya
2.1.4 Az első közlekedésbiztonsági kampány elindítása	06/2027	08/2027	Az első kampány sikeres végrehajtása	Alacsony közönségérdeklődés, ellenállás a változásokkal szemben
2.1.5 A kampány hatásának figyelemmel kísérése és értékelése (felmérések, baleseti jelentések, részvételi adatok)	08/2027	10/2027	Jelentés a kampány hatékonyságáról és ajánlások	A hatás mérése nehéz, kiigazításokra van szükség
2.1.6 A visszajelzések alapján a stratégia kiigazítása és a jövőbeli kampányok tervezése	10/2027	12/2027	Javított kommunikációs terv a jövőbeli kampányokhoz	További finanszírozás szükségessége, a kommunikációs stratégiák finomítása

2.2 „BIZTONSÁGOS ÚT AZ ISKOLÁBA” PROGRAM		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZATOK
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	10 000 euró évente	Alacsony részvétel az iskolák és a diákok részéről Finanszírozási nehézségek A szülők ellenállása a közlekedési szokások megváltoztatásával szemben Nehézségek a hatóságokkal és a rendőrséggel való együttműködésben Közlekedési konfliktusok a végrehajtás során Korlátozott hatás fizikai fejlesztések nélkül
Az akció során azonosítják és javítják a diákok által használt leggyakoribb útvonalakat, hogy azok gyalogosok és kerékpárosok számára biztonságosak legyenek. Emellett a gyerekeket megtanítják a biztonságos közlekedésre. A biztonsági ajánlások és a javasolt fejlesztések (legalább 4 útvonal feltérképezése és javítása) magukban foglalhatnak jelzéseket, átkelőhelyeket, kerékpársávokat, sebességkorlátozásokat stb.	A régió 44 önkormányzata Oktatási intézmények Helyi rendőrkapitányság Civilszervezetek, szülői közösségek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO4 A közlekedés-biztonság javítása és a balesetek számának csökkentése	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	Az autós közlekedés dominanciája miatt az akció megkezdése viszonylag nagy kihívást jelent.	

Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Elérendő eredmény	Problémák/aggályok
2.2.1 Az érdekelt felek bevonása	09/2026	11/2026	A részt vevő partnerek listája	Alacsony érdeklődés, koordinációs nehézségek
2.2.2 Az iskolák azonosítása és az útvonalak jelenlegi biztonsági feltételeinek értékelése	10/2026	12/2026	Jelentés az iskolák elhelyezkedéséről, a magas kockázatú területekről és a biztonsági kérdésekről	A rendelkezésre álló adatok hiánya, az iskolák alacsony együttműködési hajlandósága
2.2.3 Biztonsági ajánlások kidolgozása és javítások javaslata	01/2027	04/2027	Terv az ajánlott biztonsági intézkedésekről	Költségvetési korlátok, politikai támogatás hiánya
2.2.4 Oktatási kampány indítása a diákok, szülők és iskolai személyzet számára	05/2027	06/2027	Képzések, szemléletformáló anyagok terjesztése az iskolákban	Alacsony részvétel a diákok és a szülők részéről
2.2.5 Kiválasztott útvonalakon kísérleti biztonsági fejlesztések végrehajtása	09/2027	11/2027	Közlekedési táblák felszerelése, átkelőhelyek javítása, forgalomcsillapító intézkedések	Késések az infrastruktúra fejlesztésében, a lakosság ellenállása
2.2.6 A hatások figyelemmel kísérése és visszajelzések gyűjtése a diákoktól, szülőktől és iskoláktól	11/2027	12/2027	Értékelő jelentés a biztonsági fejlesztésekről és a közlekedési szokások változásairól	A hosszú távú hatások mérése nehézségekbe ütközik
2.2.7 A program kiigazítása és kiterjesztése a szélesebb körű megvalósítás érdekében	01/2028	03/2028	Frissített stratégia és terv további iskolák számára	Fenntarthatósági aggályok, folyamatos finanszírozás szükségessége

2.3 KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZAT
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉGEK	100 000 euró évente	Magas megvalósítási költségek Késések a kivitelezés során Az autósok ellenállása Korlátozott lehetőségek a fejlesztésekre Koordinációs kihívások Karbantartási problémák Jogi és szabályozási akadályok
A közlekedési infrastruktúra fizikai átalakítása a közúti biztonság javítása érdekében (pl. sebességkorlátozó küszöbök és forgalomcsillapító intézkedések bevezetése, a közúti jelzések és gyalogos átkelőhelyek fejlesztése, biztonságos kerékpárutak létrehozása, utcai világítás javítása; 4/év).	A régió 44 önkormányzata Helyi rendőrkapitányság Közterület-fenntartó	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO2 A közlekedési csúcsidőszakok és a légszennyezés csökkentése SO4 A közlekedésbiztonság javítása és a balesetek számának csökkentése	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	Helyszínelő, műszaki tervezés és engedélyezés szükséges.	
Tevékenység	Kezds	Befejezés	Szállítandó	Problémák/aggályok
2.3.1 Az önkormányzatok és az üzemeltetők bevonása	01/2026	03/2026	Az érintettek listája, a megállapodott célhelyszínek és beavatkozási típusok	Korlátozott koordináció; az önkormányzatok között eltérő prioritások
2.3.2 A helyi adatok és az érintettek véleménye alapján a magas kockázatú helyszínek azonosítása	03/2026	05/2026	Az infrastrukturális beavatkozások prioritási területeinek térképe	Hiányos vagy elavult baleseti adatok; a partnerek elköteleződésének hiánya
2.3.3 Műszaki tervek kidolgozása a forgalomcsillapítás és a biztonság javítása érdekében	05/2026	09/2026	Mérnöki tervek kiválasztott helyszínekre vonatkozóan	Műszaki megvalósíthatósági kérdések; korlátozott mérnöki kapacitás
2.3.4 Engedélyek és finanszírozás biztosítása a megvalósításhoz	09/2026	12/2026	Jóváhagyott kiviteli tervek és finanszírozási megállapodások	Szabályozási késések; finanszírozási hiányok
2.3.5 A kiválasztott helyszíneken a fizikai beavatkozások végrehajtása	01/2027	06/2027	Befejezett infrastrukturális munkák (igazolt, mérhető fejlesztések)	Kivitelezési nehézségek, vállalkozói késések
2.3.6 A hatások értékelése és a felhasználói visszajelzések gyűjtése	06/2027	08/2027	Monitoring jelentés a forgalmi/biztonsági adatokkal és a közösség visszajelzéseivel	Nehézség a biztonsági eredmények egyetlen beavatkozásnak való tulajdonításában
2.3.7 A tanulságok alapján a jövőre vonatkozó tervek meghatározása	08/2027	10/2027	javaslat további helyszínekre vagy önkormányzatokra történő kiterjesztésre	Hosszú távú karbantartási és finanszírozási igények

3. beavatkozási terület: Közterületek aktivizálása

3.1 POP-UP REVITALIZÁCIÓ		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZATOK
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	100 000 euró évente	Engedélyezés, beszerzés és időjárás miatti csúszások A tervezett változásokkal szembeni ellenállás Koordinációs kihívások Hosszú távú finanszírozás hiánya az infrastruktúra karbantartásához Hatástalanság a viselkedés megváltozása nélkül Jogi és szabályozási akadályok
Taktikai urbanisztikai módszerek alkalmazásával ideiglenes pop-up beavatkozások indítása a közösség reakciójának tesztelése érdekében az tartós mobilitási infrastruktúrába. Évente 1 kihasználatlan terület revitalizálható ideiglenes eseményekkel (pl. pop-up kerékpársáv, ideiglenes gyalogos övezet, közös utcai kísérletek, moduláris buszmegálló).	A régió 44 önkormányzata Helyi rendőrkapitányság Közterület-fenntartók Helyi vállalkozók Civilszervezetek Helyi művészek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO2 A közlekedési csúcsidőszakok és a légszennyezés csökkentése SO5 A közterületek élhetőségének javítása	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	A taktikai urbanisztikai megoldások kevésbé ismertek a régióban, ezért reálisan ez az akció később indítható.	

Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Eredmény	Problémák/aggályok
3.1.1 A helyi stakeholderok bevonása	01/2029	03/2029	Érdekeltek közötti megállapodások	Alacsony az érdekelt felek bevonása, koordinációs kihívások
3.1.2 A revitalizációra alkalmas, alulhasznosított közterületek azonosítása	03/2029	05/2029	A potenciális helyszínek listája és a helyszínek előzetes értékelése	A megfelelő terek korlátozott elérhetősége, tulajdonosok ellenállása
3.1.3 Tervezési koncepciók és ideiglenes berendezések (utcabútorok, növényzet, köztéri művészet, játszóterek stb.) kidolgozása	05/2029	07/2029	Végleges revitalizációs tervek és prototípusok	Költségvetési korlátok, korlátozott közérdek
3.1.4 Az első ideiglenes revitalizációs projekt megvalósítása	07/2029	09/2029	Használatba vett ideiglenesen átalakított tér	Logisztikai kérdések, karbantartási problémák
3.1.5 Közösségi események és tevékenységek szervezése a tér aktivizálása érdekében	09/2029	11/2029	Közösségi rendezvények, megnövekedett forgalom	Alacsony részvétel, időjárástól való függőség
3.1.6 A közvélemény reakciójának, a tér használatának és a hatások értékelése	11/2029	12/2029	Értékelő jelentés visszajelzésekkel és használati adatokkal	A hosszú távú hatások mérése nehézségekbe ütközik
3.1.7 Tervek és stratégiák a jövőbeli pop-up revitalizációk megalapozásához	12/2029	02/2030	A kezdeményezés kiterjesztésére vonatkozó frissített tervek	Fenntarthatósági aggályok, folyamatos finanszírozási igények

3.2 KÖZÖSSÉGI KÖZTÉRSZÉPÍTÉSI NAPOK		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZATOK
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	4000 euró évente	Alacsony önkéntesség és közösségi részvétel Korlátozott finanszírozás az anyag- és eszközbeszerzésre Időjárásnak való kitettség Szándékos rongálás Ingatlantulajdonosok vagy vállalkozások ellenállása Logisztikai és biztonsági problémák az események szervezésében
Közösségi rendezvények a főbb gyalogos és kerékpáros útvonalak mentén található közterületek megújítására – elősegítve a tulajdonosi érzést, miközben a mindennapi közlekedési útvonalakat vonzóbbá, biztonságosabbá és barátságosabbá teszik (pl. növény-ültetés, street art, a gyalogos átkelőhelyek festése, utcabútorok vagy buszmegállók felújítás – évi 4 rendezvény).	A régió 44 önkormányzata Oktatási intézmények Helyi rendőrkapitányság Közterület-fenntartók Helyi vállalkozók Civilszervezetek Helyi művészek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO5 A közterek élhetőségének javítása	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	Hasonló kezdeményezések már léteznek a régióban, kulcsfontosságúak a helyi identitás és a fenntartható fejlődés előmozdításában.	

Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Várható eredmény	Problémák/aggályok
3.2.1 Az érdekelt felek bevonása	01/2027	03/2027	Érdekelt felek közötti megállapodások és közösségi részvételi tervek	A lakosok és a vállalkozások alacsony szintű bevonása
3.2.2 A szépítésre szoruló közterületek azonosítása	03/2027	05/2027	A kiválasztott helyszínek listája a fejlesztési tervekkel	A megfelelő helyek korlátozott rendelkezésre állása, ingatlantulajdonosok ellenállása
3.2.3 Szépítési tevékenységek tervezése	05/2027	07/2027	Részletes rendezvényterv a feladatokkal és a szükséges anyagokkal	Pénzügyi korlátok, logisztikai kihívások
3.2.4 Tudatosságnövelő kampány indítása a közösség bevonásának elősegítése érdekében	07/2027	09/2027	Promóciós anyagok (plakátok, közösségi média kampányok stb.)	Alacsony önkéntes részvétel, mérsékelt hatású tájékoztatás
3.2.5 Az első közösségi szépítési nap megszervezése és lebonyolítása	09/2027	10/2027	Befejezett közösségi események	Időjárás okozta zavarok, biztonsági aggályok
3.2.6 A közösség reakciójának és a hatásoknak a figyelemmel kísérése és értékelése	10/2027	12/2027	Jelentés a részvételről és a visszajelzésekről	Nehézségek a hosszú távú hatások fenntartásában
3.2.7 A program kiigazítása és bővítése a tanulságok alapján	12/2027	02/2028	Frissített terv a jövőbeli eseményekre vonatkozóan	Folyamatos finanszírozás és tartós elkötelezettség szükségessége

3.3 RENDSZERES ESEMÉNYEK A KÖZTEREKEN		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZATOK
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	7500 euró évente	Korlátozott finanszírozás és humánerőforrás az események szervezéséhez Időjárás okozta kockázatok a szabadtéri rendezvényeknél Koordinációs kihívások az érdekelt felekkel Biztonsági aggályok nagy létszámú rendezvények esetén A környéken élő lakosok vagy vállalkozások ellenállása Hosszú távú elkötelezettség és érdeklődés fenntartása
Rendszeres társadalmi, kulturális és közösségi rendezvények a fő gyalogos és kerékpáros folyosók mentén található köztereken, az aktív használat és mozgás ösztönzése érdekében. A cél a gyalogosforgalom növelése, a sétálhatóság javítása és a társadalmi kapcsolatok erősítése. Évente 6 rendezvényt tervezett.	A régió 44 önkormányzata Helyi rendőrkapitányság Közüterület-fenntartók Helyi vállalkozók Civilszervezetek Kulturális szervezetek Helyi művészek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO5 A közterületek élhetőségének javítása	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	A régió települései rendszeresen szerveznek közösségépítő rendezvényeket közösségépítési céllal	

Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Várható eredmény	Problémák/aggályok
3.3.1 Az érdekelt felek bevonása	01/2026	03/2026	Megerősített partnerségek és megállapodások	Alacsony az érdekelt felek bevonása, koordinációs kihívások
3.3.2 Az események megrendezésére alkalmas közterületek azonosítása	02/2026	03/2026	A kiválasztott helyszínek listája a megvalósíthatóság értékelésével	Nehézségek a helyszínek biztosításában, a közeli lakosok ellenállása
3.3.3 Különböző tevékenységeket tartalmazó rendezvénytáptár kidolgozása	03/2026	04/2026	Hivatalos rendezvénytáptár a tervezett akciókkal és időpontokkal	Korlátozott finanszírozás, ütemezési nehézségek
3.3.4 Promóciós kampány indítása a résztvevők vonzása érdekében	04/2026	05/2026	Marketinganyagok és tájékoztató kampányok	Alacsony közvélemény-tudatosság, hatástalan promóciós stratégiák
3.3.5 Az első nyilvános rendezvények szervezése és lebonyolítása	05/2026	09/2026	Lebonyolított rendezvények a részvételi adatok összegyűjtésével	Időjárási zavarok, biztonsági aggályok
3.3.6 A részvételi arányok figyelemmel kísérése és a közösség visszajelzéseinek összegyűjtése	09/2026	10/2026	Jelentés a részvételtől, az elkötelezettség szintjétől és az eredményektől	A hosszú távú hatások mérése
3.3.7 A jövőbeli rendezvények tervezésének kiigazítása és javítása	11/2026	12/2026	A tanulságok és visszajelzések alapján frissített rendezvénytáptár	Folyamatos finanszírozás és hosszú távú elkötelezettségi stratégiák szükségessége

4. beavatkozási terület: Társadalmi befogadás a közlekedéshez való hozzáférés terén

4.1 KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÓK KÉPZÉSE A BEFOGADÓSÁGRÓL		FELELŐS	MÁV Zrt. mint közösségi közlekedési szolgáltató	KOCKÁZAT
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	15 000 euró évente	A közlekedési személyzet korlátozott nyitottsága az új gyakorlatokkal szemben A közlekedési vállalatok elkötelezettségének hiánya A képzési programok korlátozott finanszírozása Ütemezési ütközések az üzemeltetők műszakjaival Nehézség a képzett oktatók megtalálásában A szolgáltatásminőség javulásának mérése
A közösségi közlekedési dolgozók olyan készségeket sajátítanak el, amelyekkel jobban tudják kiszolgálni az utasokat, különösen a hátrányos helyzetű csoportokat (pl. nők, fogyatékkal élők, idősök). A képzések fókuszja többek között az alábbiak lehetnek: nemek közötti egyenlőség, ügyfélbarát magatartás, személyi és vagyonbiztonság. Évente 2 képzési program megvalósítása tervezett.	Szabolcs 05 Társulás Kiszolgáltató csoportokkal foglalkozó civilszervezetek Szociális gondozási szervezetek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	A bevezetés lassabb és későbbi lehet, mivel a régióban nincs minta ilyen jellegű tudatosságnövelő képzésre.	
Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Eredmény	Problémák/aggályok
4.1.1 A közösségi közlekedési szolgáltatók és a képzésben részt vevő személyzet azonosítása	01/2028	03/2028	A részt vevő szolgáltatók és alkalmazottak listája	Alacsony részvétel és elkötelezettség a közlekedési vállalatok részéről
4.1.2 Képzési tanterv kidolgozása az ügyfélbarát szolgáltatásokhoz	03/2028	05/2028	Az inkluzivitás témájához igazított képzési anyagok	Nehézségek a képzett oktatók megtalálásában, nyelvi akadályok
4.1.3 Kiválasztott üzemeltetők számára kísérleti képzések szervezése	05/2028	07/2028	Kezdő képzések visszajelzések gyűjtésével	Ütemezési ütközések a műszakokkal, a személyzet ellenállása
4.1.4 A kísérleti képzés hatékonyságának értékelése (felmérések, utasok és személyzet visszajelzései)	07/2028	09/2028	A képzés hatásának értékelő jelentése	A szolgáltatás minőségének javulásának mérése nehézségekbe ütközik
4.1.5 A képzés tartalmának és módszertanának a visszajelzések alapján történő kiigazítása	09/2028	11/2028	A képzési program felülvizsgálata a szélesebb körű megvalósítás érdekében	A képzés folyamatos megerősítésének szükségessége
4.1.6 Képzési programok bevezetése minden közösségi közlekedési szolgáltató számára	11/2028	02/2029	Teljes körűen végrehajtott inkluzivitási képzési program	Korlátozott finanszírozás a hosszú távú képzési erőfeszítésekhez
4.1.7 Rendszeres frissítő tanfolyamok és monitoring rendszer létrehozása	02/2029	Folyamatosan	A szolgáltatás minőségének javítása rendszeres képzésekkel	Az elkötelezettség idővel csökkenésének kockázata

4.2 KAMPÁNY ÉS FÓKUSZCSOPORTOS INTERJÚK A KISZOLGÁLTATOTT CSOPORTOK FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÁNAK ELŐSEGÍTÉSÉRE		FELELŐS	Szatmári Egységes Szociális és Egészségügyi Intézmény	KOCKÁZAT
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	15 000 euró évente	Nehézség a célközönség elérésében és bevonásában A közösségi közlekedési szolgáltatók korlátozott elköteleződése Megbízható adatok gyűjtése a mobilitási akadályokról A visszajelzések alapján kidolgozott megoldások megvalósításának kihívásai Az érdekelt felek közötti koordinációs nehézségek
Ez a tevékenység a kiszolgáltatott csoportok (pl. idősek, fogyatékkal élők, alacsony jövedelmű lakosok, nők) közlekedési igényeinek megértésére összpontosít fókuszcsoporthoz interjúk és célzott kampányok segítségével. Évente 1 kampány Évente 2 fókuszcsoporthoz interjúk a kiszolgáltatott csoportokkal 10 résztvevő/fókuszcsoport	Szabolcs 05 Társulás Közlekedési vállalatok A régió 44 önkormányzata Kiszolgáltatott csoportokkal foglalkozó civilszervezetek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	Még kevésbé jellemző, hogy a mobilitási kezdeményezések kifejezetten a kiszolgáltatott csoportokat célozzák meg, ezért valószínű, hogy ezt az akciót egy későbbi szakaszban lehet elindítani.	

Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Szállítandó	Problémák/aggályok
4.2.1 A kiszolgáltatott csoportok és mobilitási kihívásaik azonosítása	01/2027	03/2027	A célcsoportok és a legfontosabb mobilitási kérdések listája	Nehézségek a célközönség elérésében és bevonásában
4.2.2 Fókuszcsoporthoz és közösségi megbeszélések a kiszolgáltatott csoportokkal	03/2027	04/2027	Fókuszcsoporthoz megbeszélések dokumentált visszajelzésekkel	Alacsony részvétel, vonakodás a személyes kihívások megosztásától
4.2.3 Szemléletformáló kampányanyagok kidolgozása és terjesztése	05/2027	09/2027	A szükségletekhez igazított, inkluzív kommunikációs anyagok	Nyelvi és akadálymentességi korlátok, alacsony hatékonyság
4.2.4 Visszajelzések elemzése és javaslatok a mobilitáshoz való hozzáférés javítására	09/2027	10/2027	A fő megállapításokat és javasolt fejlesztéseket összefoglaló jelentés	Nehézségek a megbízható adatok gyűjtésében, nehéz megvalósíthatóság
4.2.5 Az eredmények bemutatása a politikai döntéshozóknak, közlekedési szolgáltatóknak	10/2027	12/2027	Egyeztetések a tervezett szakpolitikai változásokról	A közösségi közlekedési szolgáltatók ellenállása, finanszírozási korlátok
4.2.6 Visszajelzések alapján pilot akciók és szolgáltatás-kiigazítások végrehajtása	01/2028	04/2028	Kisléptékű kísérleti programok mérhető eredményekkel	A finanszírozás biztosításának kihívásai, a tervezett változások fenntarthatósága
4.2.7 A végrehajtott intézkedések hatékonyságának nyomonkövetése és értékelése	04/2028	06/2028	Értékelő jelentés a kiterjesztésre vonatkozó javaslatokkal	Rövid távú elkötelezettség tartós viselkedésváltozás nélkül

4.3 KOMPLEX AKADÁLYMENTESÍTÉS		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZATOK
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	75 000 euró évente	Költséges infrastruktúra-fejlesztések és -átalakítások Hátrányos megkülönböztetés az akadálymentesítés javításába való befektetés terén Az akadálymentességi szabványok komplex betartása Összeférhetetlenség a meglévő infrastruktúrával Az akadálymentességi kérdések alacsony prioritása Ideiglenes zavaró tényezők a közlekedési eszközök használói számára
A közösségi közlekedés és az infrastruktúra akadálymentesítésének javítása a fogyatékkal élők, a mozgásukban korlátozottak számára. Évente 3 akadálymentesítési fejlesztés (pl. rámpák, akadálymentes zónák, taktilis burkolat, jelzések)	A régió 44 önkormányzata Helyi rendőrkapitányság Közterület-fenntartók Civilszervezetek, fogyatékossgal élők érdekképviselői csoportjai Várostervezők	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	Az akadálymentesítés széles körben elterjedt a régióban, és viszonylag könnyen kiterjeszthető a közlekedésre is.	

Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Elérhető eredmény	Problémák/aggályok
4.3.1 Az érdekelt felek bevonása	01/2027	03/2027	Megerősített partnerségek és együttműködési megállapodások	Koordinációs nehézségek, egymással ütköző prioritások
4.3.2 A közösségi közlekedés és a települési infrastruktúra jelenlegi akadálymentességi problémáinak felmérése	03/2027	05/2027	Akadálymentességi auditjelentés a feltárt problémás területekkel	Korlátozott finanszírozás az átfogó értékeléshez, az érdekelt felek bevonásának hiánya
4.3.3 Végrehajtási terv kidolgozása az akadálymentesség javítására	05/2027	07/2027	Részletes cselekvési terv a javasolt fejlesztésekkel és költségekkel	Magas végrehajtási költségek, szabályozási és jogi kihívások
4.3.5 Kiválasztott helyszíneken kísérleti akadálymentesítési akciók megvalósítása	07/2027	10/2027	Akadálymentesítés a prioritást élvező területeken	Műszaki korlátok, a kivitelezés során felmerülő esetleges zavarok
4.3.6 Felhasználói visszajelzések gyűjtése és akadálymentességi tesztelés	11/2027	12/2027	Értékelő jelentés a felhasználói visszajelzésekkel az akadálymentesítés eredményeiről	A hatás mérése nehéz, alacsony a célcsoportok részvétele
4.3.7 Az eredmények alapján a mobilitás akadálymentesítésére vonatkozó tervek véglegesítése	01/2028	03/2028	Felülvizsgált és optimalizált terv a szélesebb körű megvalósításhoz	Karbantartási és fenntarthatósági aggályok, folyamatos finanszírozási igények

5. beavatkozási terület: Regionális együttműködés és közlekedési koordináció

5.1 REGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI KOORDINÁCIÓS SZERVEZET LÉTREHOZÁSA		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZAT
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	5000 euró évente	Politikai támogatás hiánya Az érdekelt felek közötti ellentmondásos prioritások A kulcsfontosságú szereplők alacsony részvétele Az adminisztratív és működési költségek hiánya Lassú döntéshozatal Adatmegosztási problémák A meglévő elképzelésekkel való átfedés Korlátozott hatáskör és befolyás
A tervezett regionális szerv (Mobilitási Tanácsadó Csoport) több önkormányzat közlekedési tervezését és szolgáltatásait fogja koordinálni a regionális összekapcsoltság javítása, a közlekedési szolgáltatások optimalizálása és a koherens mobilitási stratégia érdekében. 1 regionális közlekedési koordinációs szerv létrehozása Évente 2 koordinációs ülés	A régió 44 önkormányzata Regionális hatóságok Községi közlekedési vállalatok Oktatási intézmények Helyi rendőrség Közterület-fenntartók Vállalkozások Civilszervezetek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO6 A regionális összekapcsoltság és a gazdasági integráció erősítése	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	A 44 településből álló Szabolcs 05 Társulás és a projekt ULG-je alapján a tevékenység gyorsan megkezdhető.	

Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Szállítandó	Problémák/aggályok
5.1.1 A legfontosabb érdekelt felek azonosítása és a kezdeti konzultációk lefolytatása	01/2026	04/2026	Az érdekelt felek listája, találkozó jegyzőkönyv, meghatározott célok	Korlátozott elkötelezettség, egymással ütköző prioritások, politikai támogatás hiánya
5.1.2 Célok és irányítási struktúra meghatározása, megállapodások formalizálása	04/2026	08/2026	Irányítási keretrendszer, aláírt megállapodások, kötelezettség-vállalási nyilatkozatok	Bürokratikus, jogi és szabályozási akadályok, finanszírozási korlátok
5.1.3 Működési terv kidolgozása (finanszírozás, döntéshozatal, adatmegosztási protokollok)	09/2026	10/2026	Működési struktúra, pénzügyi modell, adatmegosztási megállapodások	Változás iránti ellenállás, adatvédelmi aggályok, fenntarthatósági kihívások
5.1.4 A regionális közlekedési koordinációs testület létrehozása	11/2026	03/2027	Alapító okirat, vezetői kinevezések, első koordinációs ülések	Korlátozott hatáskör, partnerek közötti nézeteltérések, lassú döntéshozatal
5.1.5 A partnerség értékelése és a stratégiák szükség szerinti felülvizsgálata	03/2027	Folyamatos	Időszakos értékelő jelentések, frissített stratégiák, visszajelzések	Hosszú távú finanszírozási kérdések, következtlen részvétel

5.2 REGIONÁLIS MOBILITÁSI PROJEKTEK KÖZÖS FEJLESZTÉSE ÉS MEGVALÓSÍTÁSA		FELELŐS	Szabolcs 05	KOCKÁZATOK
LEÍRÁS ÉS EREDMÉNYEK	PARTNEREK	BECSÜLT KÖLTSÉG	25 000 euró évente	Koordinációs kihívások Korlátozott fejlesztési és végrehajtási erőforrások Bürokratikus késedelmek Korlátozott együttműködési hajlandóság A közlekedési rendszerek inkompatibilitása A helyi, regionális és nemzeti hatóságok közötti szerepkörök tisztázatlan megosztása Előre nem látható külső tényezők (pl. politikai változások, gazdasági visszaesés)
A Mobilitási Tanácsadó Csoport települések és közötti együttműködési projekteket javasolhat közös közlekedési megoldások kidolgozása érdekében, hogy növelje a régióba érkező fenntartható mobilitási erőforrásokat. Kijelölt munkacsoportok foglalkozhatnak a konkrét projektekkel. Évente 2 közös regionális mobilitási projektjavaslat előkészítése	A régió 44 önkormányzata Regionális hatóságok Községi közlekedési vállalatok Oktatási intézmények Helyi rendőrség Közterület-fenntartók Vállalkozások Civilszervezetek	KAPCSOLÓDÁS A CÉLOKHOZ	SO6 A regionális összeköttetések és a gazdasági integráció erősítése	
		ELŐKÉSZÍTETTSÉG	A Szabolcs 05 régió 44 településének korábbi projektfejlesztési tapasztalatai alapján a tevékenység gyorsan és könnyen megkezdhető.	

Tevékenység	Kezdés	Befejezés	Szállítandó	Problémák/aggályok
5.2.1 Az érdekelt felek bevonása és együttműködési megállapodások aláírása	01/2027	04/2027	Aláírt megállapodások az önkormányzatokkal, közlekedési szolgáltatókkal és finanszírozó partnerekkel	Korlátozott együttműködés hajlandóság, bürokratikus késedelmek
5.2.2 A mobilitási kihívások és a lehetséges közös projektek azonosítása	04/2027	07/2027	A regionális mobilitási problémák és projektjavaslatok listája	Koordinációs kihívások, az érdekelt felek közötti prioritások ütközése
5.2.3 Projektmegvalósítási tervek kidolgozása (a műszaki, pénzügyi és működési szempontok figyelembevételével)	07/2027	12/2027	Projekttervek, megvalósíthatósági tanulmányok, költségbecslések	Finanszírozási korlátok, műszaki korlátok, szabályozási akadályok
5.2.4 Kísérleti kezdeményezések elindítása és az előrehaladás nyomon követése	01/2028	06/2028	Pilot projektek végrehajtása teljesítménykövetéssel	Végrehajtási késedelmek, adatmegosztási problémák, közösségi ellenállás
5.2.5 A hatások értékelése, a stratégiák felülvizsgálata és a sikeres megoldások elterjesztése	06/2028	Folyamatos	Hatásértékelési jelentések, felülvizsgált projekttervek, kibővített kezdeményezések	Fenntarthatósági aggályok, hosszú távú finanszírozási kihívások, az érdekelt felek motiváltságának csökkenése

4 Megvalósítási keretek

4.1 Irányítási mechanizmus

Az Integrált Akcióterv végrehajtását egy **többszintű, több érdekelt felet magában foglaló irányítási modell** mentén javasolt koordinálni, amely egyértelműen kijelöli a felelősségi és hatásköröket, valamint biztosítja az URBACT projekt időtartamán túli fenntartást is.

4.1.1 Átfogó koordináció és felügyelet

Az általános koordinációs felelősséget a **Szabolcs 05 Önkormányzati Területfejlesztési Társulás** fogja viselni. Ez a testület kezdeményezte az URBACT projektben való részvételt, és a jövőben is központi facilitátorként, a helyi aktorok összehívójaként fog működni, biztosítva az együttműködést az önkormányzatok között, valamint a regionális és nemzeti mobilitási stratégiákkal való összhangot. A Társulás felügyeli az előrehaladás nyomon követését, a finanszírozás koordinálását, az érdekelt felekkel való kommunikációt és a kezdeményezések külső képviselőjét egyaránt.

Az operatív feladatokat (döntések előkészítése, végrehajtás koordinálása és pénzügyi menedzsment) a **Mátészalka Polgármesteri Hivatal** végzi, amely a lényegében a Társulás adminisztratív szervének tekinthető. Ez biztosítja a Társulási Tanács döntéseinek következetes végrehajtását és az önkormányzati folyamatokba való integrációt.

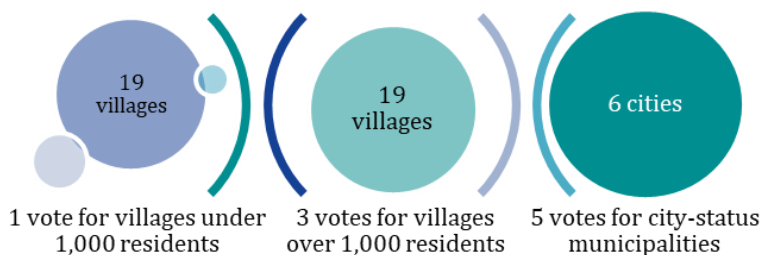
4.1.2 Főbb végrehajtó partnerek és szerepek

A konkrét intézkedések végrehajtása a települési önkormányzatok, az iskolák, a közösségi közlekedési szolgáltatók, a szociális gondozási intézmények, a helyi vállalkozások és a nem kormányzati szervezetek között oszlik meg, amelyek funkciói a következők:

- **Önkormányzatok:** felelősek az infrastruktúrával kapcsolatos intézkedésekért (pl. közterületek revitalizációja, közlekedésbiztonság javítása), a szakpolitikai támogatásért és a helyi szintű koordinációért.
- **Oktatási intézmények:** Vezető szerepet játszanak a fiatalokat célzó intézkedések, például a mobilitási oktatási programok és a „Biztonságos útvonalak az iskolába” program végrehajtásában.
- **Közlekedési szolgáltatók:** Felelősek a közösségi közlekedés hozzáférhetőségének, biztonságának és szolgáltatásminőségének javításáért, beleértve a személyzet képzését és a felhasználói visszajelzések integrálását.
- **Civilszervezetek:** Szemléletformáló kampányokban, társadalmi befogadási kezdeményezésekben és rendezvények szervezésében vehetnek részt.
- **Szociális gondozási szervezetek:** Kapcsolatot tartanak a kiszolgáltatott csoportokkal és képviselik mobilitási igényeiket.
- **Helyi vállalkozások:** Partnerként vesznek részt ösztönző programokban (pl. a fenntartható ingázásért járó jutalmazási rendszerekben) és promóciós együttműködésekben.

4.1.3 Döntéshozatali folyamat

A döntéshozatalt a Szabolcs 05 **Társulás Tanácsa** végzi, amely a Társulás hivatalos irányító szerve. A Tanács a tagtelepülések küldötteiből áll, a szavazati jogok súlyozása a település mérete alapján történik.



A Tanács évente legalább hat alkalommal tart nyilvános ülést. A döntéseket nyílt szavazással (kézfeltartással) hozzák meg, és azok akkor érvényesek, ha:

- a határozatképességi létszám biztosított (a küldöttek legalább a teljes szavazatok 50%-át képviselik), és
- a döntés a jelenlévők többségének szavazatával, valamint az összes tagtelepülés lakosságának legalább egyharmadának képviseletével születik.

Az elnök vagy távollétében az alelnök vagy a legidősebb jelen lévő tag felelős az ülések összehívásáért és levezetéséért. A Tanács ideiglenes vagy állandó bizottságokat hozhat létre bizonyos területek, például a mobilitás tervezése és megvalósítása előkészítésére vagy felügyeletére.

Az Integrált Akciótervvel kapcsolatban a Tanács jogosult

- a végrehajtás előrehaladásának felülvizsgálatára és a tervek szükség szerinti módosítására,
- közös akciókkal kapcsolatos költségvetési döntések meghozatalára,
- a települések közötti koordinációs kérdések megoldására,
- az IAP módosításainak vagy kiegészítéseinek jóváhagyására új lehetőségek vagy igények alapján.

4.1.4 Hosszú távú koordináció és fenntarthatóság

Az URBACT támogatási időszak, azaz 2025. december vége után is biztosítani kell a fenntarthatóságot, amely a következő intézkedések által garantálható:

- **Az URBACT helyi csoport**, amely központi szerepet játszott az Akcióterv kidolgozásában, az 5.1. akció konkrét eredményeként egy célzottabb, állandó **Mobilitási Tanácsadó Csoporttá alakul át**. Ez a racionalizált, nem intézményesített testület továbbra is hozzájárul a végrehajtáshoz, képviseli az érdekelt felek érdekeit és hozzájárul a tájékoztatási tevékenységekhez.
- A végrehajtás és a nyomon követés felelősségei **beépülnek a meglévő önkormányzati és társulási struktúrákba**, így elkerülhető a párhuzamos irányítási rendszerek létrehozása.
- Ezenkívül **munkacsoportok** alakíthatók konkrét akciók előkészítésére és megvalósítására.
- Adott esetben az **intézményi partnerségek formalizálása** is megtörténhet állandó együttműködési megállapodások mentén.

- A Társulás kidolgozza a **finanszírozási stratégiát** és az éves munkatervet, összhangban a regionális finanszírozási ciklusokkal és a nemzeti mobilitási programokkal.

4.2 A helyi stakeholderek bevonása

A tervezési fázisban központi szerepet játszó meglévő ULG átalakulhat egy hivatalosabb és fenntarthatóbb testületté: a **Mobilitási Tanácsadó Csoporttá**. Ez a bizottság a Szabolcs 05 Társulás égisze alatt működhet, és platformot biztosíthat a releváns helyi szereplők folyamatos hozzájárulásához és koordinációjához. A bizottság **évente legalább kétszer** ülésezik, és szükség szerint további tematikus vagy projektspecifikus munkamegbeszéléseket is tarthat. A bizottság:

- **visszajelzést ad** a végrehajtás előrehaladásáról és kihívásairól,
- **javaslatokat tesz** a felmerülő igények alapján szükséges kiigazításokra vagy új intézkedésekre,
- **támogatja a kommunikációt és a tudatosság növelését** közösségi szinten,
- **ösztönzi az** önkormányzatok és szektorok közötti **együttműködést**,
- **kapcsolattartóként** fog működni a nyilvánosság és a döntéshozók között.

A Mobilitási Tanácsadó Csoport egyfajta **monitoringpartnerként** is működhet, hozzájárulva az IAP előrehaladásának rendszeres értékeléséhez és biztosítva, hogy az érdekelt felek véleménye végig központi szerepet kapjon. Ezenkívül **kisebb alcsoportok** is létrehozhatók konkrét intézkedések köré. Ezek a végrehajtási szakaszban gyakrabban ülnek össze, hogy biztosítsák a beavatkozások hatékony nyomon követését.

A rendszeres találkozók, az átlátható kommunikáció (pl. hírlevelek, közösségi média bejegyzések) **és a közös kezdeményezések** (pl. közösségi rendezvények, kampányok) biztosítják a helyi stakeholderek hosszú távú tájékozottságát és elkötelezettségét. Ez a részvételi struktúra garantálja, hogy az IAP élő dokumentum maradjon, amely alkalmazkodik a helyi igényekhez és ellenáll a politikai vagy intézményi változásoknak.

4.3 Erőforrások és finanszírozás

Az IAP sikeres végrehajtásához kiegyensúlyozott pénzügyi, humán és fizikai erőforrásokra van szükség, amelyeket proaktív és diverzifikált finanszírozási stratégia támogat. A terv infrastrukturális jellegű intézkedéseket, valamint strukturális vagy viselkedésbeli változásokon alapuló, alacsony költségű kezdeményezéseket is tartalmaz.

Az uniós támogatások tekintetében az Európai Strukturális és Beruházási Alapok jelenthetik a fő támogatási forrásokat:

- A kis léptékű és soft intézkedéseket **transznacionális programok**, pl. az URBACT, az Interreg Central Europe vagy az Interreg Danube Region programok finanszírozhatják.
- Az **Európai Városi Kezdeményezés** (EUI) ideális keretet kínál a sikeres pilot akciók kiterjesztéséhez vagy innovatív intézkedések teszteléséhez – különösen akkor, ha az önkormányzatok nyitottak az ilyen jellegű új megközelítésmódokra.
- A magyarországi **ERFA-operatív programok** alkalmasak az infrastrukturális fejlesztések (pl. közterek revitalizációja, akadálymentesítés) finanszírozására.
- A magyarországi **ESZA+ operatív programok** támogatják a képzéssel, a társadalmi befogadással, a szemléletformálással és a participatív módszerekkel kapcsolatos intézkedéseket.

- **A határon átnyúló együttműködési programok** (pl. Románia–Magyarország, Magyarország–Szlovákia, Magyarország–Szlovákia–Románia–Ukrajna) felhasználhatók komplex regionális projektek előkészítésére és társfinanszírozására.



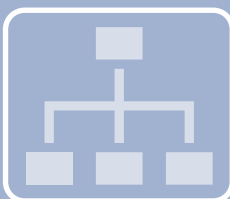
Emberi erőforrások

- Önkormányzatok, iskolák és partnerszervezetek munkatársainak munkaideje
- Koordinációs kapacitás a Szabolcs 05 Társuláson belül (a Mátészalkai Polgármesteri Hivatal támogatásával)
- Külső szakértelem a mobilitástervezés, a kommunikáció, az akadálymentesítés és a közösségi szerepvállalás terén



Fizikai infrastruktúra

- Meglévő közterek használata (pl. revitalizáció, rendezvények, pop-up beavatkozások céljából)
- Iskolai létesítmények használata oktatási és figyelemfelkeltő tevékenységekhez
- Gyalogos és kerékpáros infrastruktúra, valamint a közösségi közlekedés akadálymentesítési funkcióinak korszerűsítése



Adminisztratív struktúrák

- Folyamatos támogatás a Társulás irányítási rendszerén keresztül
- A meglévő önkormányzati beszerzési, jelentéstételi és monitoring rendszerek igénybevétele



Pénzügyi források

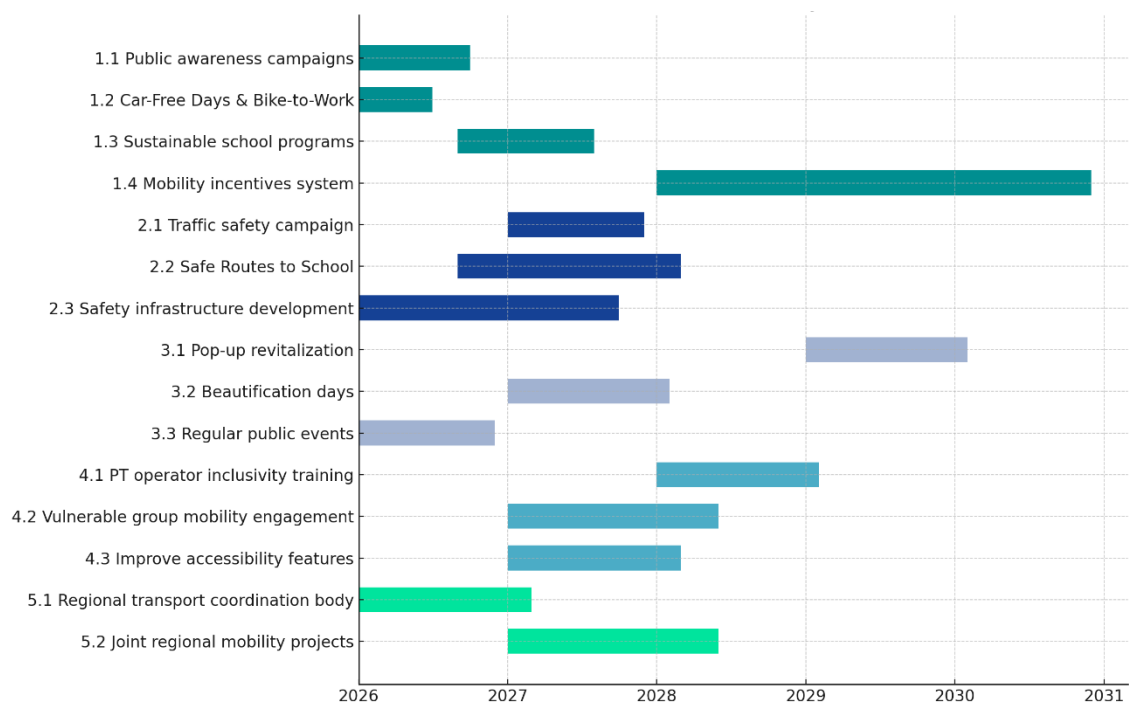
- Helyi önkormányzati költségvetések kis léptékű vagy „soft” intézkedésekhez
- A Szabolcs 05 Társulás közös fejlesztési költségvetése koordinációs és regionális tevékenységekhez
- Nemzeti és uniós források
- Helyi szponzorációk, partnerségek civilszervezetekkel és vállalkozásokkal a társadalmi vagy figyelemfelkeltő intézkedések társfinanszírozása érdekében

A megvalósíthatóság és a hosszú távú hatások biztosítása érdekében a Szabolcs 05 **minden intézkedéshez** a rendelkezésre álló **pénzügyi eszközök**, a támogathatósági kritériumok és a végrehajtási szakaszban felülvizsgált prioritások alapján **a legmegfelelőbb kombinációt** alkalmazza. Ez az **adaptív megközelítés** lehetővé teszi a Társulás és tagtelepülései számára, hogy rugalmasan reagáljanak a finanszírozási lehetőségek változásaira, azaz, hogy az üzleti modellt a beavatkozások tényleges érettségéhez és ütemezéséhez igazítsák.

A megvalósítás a helyi települési költségvetések, a nemzeti programok és az uniós források kombinációjából álló, sokszínű finanszírozási struktúrára fog támaszkodni. A tevékenységek elsősorban az ERFA és az ESZA+ operatív programjaihoz kapcsolódnak majd, kiegészítve az Interreg, az Európai Városi Kezdeményezés vagy a nemzeti helyreállítási és reziliencia-mechanismusok által kínált lehetőségekkel. A kis léptékű és soft intézkedések esetében a források hatékony és fenntartható biztosítása érdekében megvizsgálhatók a köz- és magánszféra közötti partnerségek vagy a közösségi alapú kezdeményezések. A tervezett ULG utáni szerv, a **Mobilitási Tanácsadó Csoport lesz felelős az egyes intézkedések tényleges finanszírozási struktúrájának meghatározásáért.**

4.4 Ütemterv

Az alábbi Gantt-diagram áttekintést nyújt a tervezett tevékenységek ütemtervéről, amely különböző színek használatával tükrözi a különböző beavatkozási területeket is. A diagram az egyes intézkedések első ciklusát mutatja, bár sok közülük megismétlődhet vagy beépülhet a régió fejlesztési törekvéseibe állandó vagy időszakos kezdeményezésként.



4.5 Kockázatkezelés

Kockázati kategória	A kockázat leírása	Valószínűség (magas, közepes, alacsony)	Hatás (magas, közepes, alacsony)	Megelőzés	Kockázatcsökkentés
Adminisztratív kockázatok	Gyenge koordináció az önkormányzatok között	Alacsony	Magas	Egyértelmű irányítási szerepek; közös tervezési ülések	Központi támogatás a Szabolcs 05 Társulástól és Mátészalka Polgármesteri Hivatalától
	Késedelmek az adminisztratív jóváhagyásokban és a beszerzésekben	Közepes	Magas	Korai ütemterv, a tevékenységek egymásra épülése és összehangolása	Pufferidő beépítése és eljárási sablonok megalkotása
	Kisebbségi települések belső kapacitásának hiánya	Közepes	Közepes	Kapacitásépítés és erőforrások összevonása	Külső támogatás és egyszerűsített folyamatok
Jogi kockázatok	A bonyolult engedélyezési folyamatok miatti késedelmek	Közepes	Közepes	Korai jogi felülvizsgálat	Előzetes felkészülés és konzultáció
	Viták a földtulajdonról vagy a hozzáférési jogokról	Alacsony	Magas	A jogi státusz korai ellenőrzése	Hosszú távú megállapodások alkalmazása
	Adatvédelmi kérdések a digitális nyomkövető rendszerekben	Alacsony	Közepes	A GDPR és a nemzeti szabályok betartása	Külső adatvédelmi auditok
Műszaki kockázatok	Belső mérnöki/tervezési kapacitás hiánya	Közepes	Magas	Külső szakértők korai bevonása	Közös regionális erőforrások felhasználása
	A meglévő infrastruktúrával való összeférhetetlenség	Alacsony	Magas	Kompatibilitás előzetes értékelése	Adaptív tervezési megoldások
	Késedelmek a műszaki megvalósításban	Magas	Közepes	Részletes tervezés és ütemezés	Rugalmas ütemtervek és vészhelyzeti tervek
Pénzügyi kockázatok	Az infrastruktúra finanszírozásához szükséges külső források hiánya	Magas	Magas	Diverzifikált finanszírozási stratégia	A finanszírozás alapján méretezett intézkedések
	Az anyagok vagy szolgáltatások növekvő költségei	Magas	Magas	Korai beszerzés	Tartalékok a költségvetésben

Kockázati kategória	A kockázat leírása	Valószínűség (magas, közepes, alacsony)	Hatás (magas, közepes, alacsony)	Megelőzés	Kockázatcsökkentés
	A pénzeszközök kifizetésének késedelme	Közepes	Magas	Korai pályázatok és megfelelő koordináció	Áthidaló finanszírozási lehetőségek
Működési kockázatok	Korlátozott emberi erőforrások a végrehajtáshoz	Közepes	Közepes	Megvalósítás ütemezése, átfedések elkerülése	Közös végrehajtási csapatok
	Az önkormányzati alkalmazottak túlterheltsége	Közepes	Közepes	Kiegyensúlyozott munkaterhelés-eloszlás	Külső szolgáltatók bevonása, ahol indokolt és szükséges
	A projektek megvalósításának széttagoltsága	Közepes	Közepes	Erős koordináció	Rendszeres ellenőrzések és jelentések
Viselkedési kockázatok	Ellenállás az utazási szokások megváltoztatásával szemben	Magas	Magas	Viselkedési ösztönzők és oktatás	Kísérleti projektek szemléltetési céllal
	Alacsony részvétel kampányokban vagy ösztönző programokban	Magas	Közepes	Célzott kommunikáció	Folyamatos visszajelzés és rugalmas felülvizsgálat
	Az érdekelt felek korlátozott / csökkenő elkötelezettsége	Közepes	Közepes	Világos szerepek és felelősségvállalás	Rendszeres részvételi ülések
Egyéb kockázatok	A szabadtéri tevékenységeket befolyásoló szélsőséges időjárás	Közepes	Közepes	Az ütemterv rugalmassága	Átütemezési lehetőségek
	A folytonosságot nehezítő politikai változások	Közepes	Magas	Pártokon átvívelő döntéshozói szintű elkötelezettség	Beépítés a stratégiai tervekbe
	A közvélemény negatív reakciója az ideiglenes korlátozásokra	Közepes	Közepes	Átlátható kommunikáció	Megfelelő reakció a beérkezett véleményekre

4.6 Monitoring és értékelés

A Szabolcs 05 Társulás strukturált, átlátható és részvételi alapú monitoringrendszert hoz létre az IAP végrehajtásának és előrehaladásának nyomon követésére. A rendszer célja annak biztosítása, hogy minden intézkedés az ütemtervnek megfelelően haladjon, az erőforrások hatékonyan legyenek felhasználva, és szükség esetén módosítások történjenek. Emellett a monitoring támogatja a finanszírozók, a stakeholderek és a nyilvánosság felé való elszámoltathatóságot is.

A monitoringért átfogóan a Szabolcs 05 Társulás felel a települési önkormányzatok munkatársai és az akciók végrehajtásában részt vevő egyéb szereplők támogatásával.

A **monitoring jelentéseket** minden év decemberében készítik el az egyes intézkedésekről szóló rövid összefoglalóval, kiemelve az eredményeket, az esetleges elmaradásokat, a kockázatokat és az indikátorok változásait. Minden akció esetében egységes jelentési sablont fognak használni, amely biztosítja, hogy mind a mennyiségi (pl. részvételi arányok, kiépített infrastruktúra hossza kilométerben), mind a minőségi változások (pl. felhasználói visszajelzések) nyomon követhetők és értékelhetők legyenek. A jelentéseket az Társulási Tanácsnak nyújtják be. Az eredményeket és a legfontosabb megállapításokat a helyi médián keresztül a nyilvánosság számára is bemutatják.

A tervtől való jelentős eltérés esetén (pl. határidők elmulasztása, finanszírozási hiány, az érdekelt felek elkötelezettségének csökkenése) a kérdést az Társulási Tanács ülésén terjesztik elő. A Tanács elrendelheti az akció áttervezését, a határidők módosítását vagy a felelősségek/erőforrások újraelosztását.

Minden intézkedés tartalmazza a 3. fejezetben meghatározott **mennyiségi és minőségi mutatókat**. Ezek közé tartoznak többek között:

- A kampányok résztvevőinek száma,
- A biztonságos útvonalak javításának kilométerben kifejezett mértéke,
- A nyilvános rendezvények és résztvevők száma,
- A közösségi közlekedéssel kapcsolatos felhasználói elégedettség,
- A mobilitási fejlesztések száma.

Ezen mutatók fejlődését a következő eszközökkel fogjuk szisztematikusan nyomon követni:

- Felmérések és részvételi jelentések,
- Műszaki megvalósítási jelentések,
- Fókuszcsoportok és nyilvános konzultációk során gyűjtött visszajelzések.

A projektspecifikus mutatók mellett **szélesebb körű összehasonlító adatokat** – például a háztartásokra jutó járművek arányát, a közlekedési módok megoszlását, a parkolóhelyek számát, az iskoláskorú fiatalok számát, a mobilitási szolgáltatásokat igénybe vevők számát vagy az akadálymentességgel kapcsolatos támogatásokat – nyílt adatbázisokból (pl. a Magyar Statisztikai Hivatalból) vagy a releváns adattulajdonostól lehet összegyűjteni, ami nemcsak a változások nyomonkövetését, hanem akár a térségi vagy országos szintű összehasonlítást is lehetővé teszi.

Ez a monitoringkeret biztosítja a folyamatos felügyeletet, támogatja a megalapozott döntéshozatalt és erősíti a bizalmat a stakeholderek között az IAP végrehajtási időszakában.

Az alábbi táblázat összefoglalja az egyes intézkedések kimeneti mutatóit. Az alapérték minden esetben nulla, a célértéknél szereplő évszám pedig azt jelzi, hogy mikor várható első alkalommal a mutatók elérése.

Akció	Outputindikátor		
	Indikátor	Célérték	Információ forrása
1.1 Tájékoztató kampányok	Kommunikációs kampányok száma	3 (2026)	Kampány dokumentáció
1.2 „Autómentes napok” és „Kerékpárral a munkába” kezdeményezések	Autómentes rendezvények száma	2 (2026)	Rendezvény dokumentáció
	Kerékpárral a munkába hónapok száma	2 (2026)	Rendezvény dokumentáció
	Résztevők száma	500 (2026)	Esemény dokumentáció
1.3 Fenntartható mobilitási iskolai programok	Oktatási programok száma	2 (2027)	Véglegesített programdokumentáció
	Részt vevő gyermekek száma	200 (2027)	Esemény dokumentáció
1.4 Mobilitási ösztönző rendszer	Ösztönző rendszerek száma	1 (2028)	Véglegesített rendszer dokumentáció
	Felhasználók száma	1000 (2028)	Működési adatok
2.1 Közlekedésbiztonsági kampány	Regionális közlekedésbiztonsági kampányok száma	3 (2027)	Kampány dokumentáció
2.2 „Biztonságos útvonalak az iskolába” program	Feltérképezett és fejlesztett útvonalak száma	4 (2027)	Végleges programdokumentáció
	A biztonságos gyaloglás és kerékpározás gyakorlataira képzett gyermekek száma	100 (2027)	Esemény dokumentáció
2.3 Közlekedésbiztonsági infrastruktúra fejlesztése	Infrastruktúra-fejlesztések száma	4 (2027)	Tervezés és megvalósítás dokumentálása
3.1 Pop-up revitalizáció	Pop-up beavatkozások száma	1 (2029)	Esemény dokumentáció
3.2 Közösségi köztérszépítési napok	Köztérszépítési események száma	4 (2027)	Esemény dokumentáció
	Résztevők száma/esemény	20 (2027)	Rendezvény dokumentáció
3.3 Rendszeres rendezvények a köztereken	Kulturális vagy közösségi rendezvények száma köztereken	6 (2026)	Esemény dokumentáció
	Résztevők száma/esemény	100 (2026)	Esemény dokumentáció
4.1 A közösségi közlekedési szolgáltatók képzése az inkluzivitásról	Képzési programok száma	2 (2028)	Véglegesített program és képzési dokumentáció
4.2 Kampány és fókuszcsoportos interjúk a kiszolgáltató csoportok fenntartható mobilitásának elősegítésére	Kampányok száma a kiszolgáltató csoportok fenntartható mobilitásának előmozdítására	1 (2027)	Kampány dokumentáció
	Fókuszcsoportos interjúk száma a kiszolgáltató csoportokkal	2 (2027)	Esemény dokumentáció

Akció	Outputindikátor		
	Indikátor	Célérték	Információ forrása
	Résztvevők száma/fókuszcsoporth	10 (2027)	Esemény dokumentáció
4.3 Komplex akadálymentesítés	Akadálymentesítési beavatkozások száma	3 (2027)	A tervezés és a megvalósítás dokumentálása
5.1 Regionális közlekedési koordinációs szerv létrehozása	Létrehozott regionális közlekedési koordinációs szerv száma	1 (2026)	Partnerségi megállapodás
	Koordinációs ülések száma	2 (2026)	Esemény dokumentáció
5.2 Regionális mobilitási projektek közös kidolgozása és megvalósítása	Közös regionális mobilitási projektjavaslatok száma	2 (2027)	A tervezés és a megvalósítás dokumentálása

Ezen túlmenően az eredménymutatók elengedhetetlenek a Szabolcs 05 integrált cselekvési terv valós hatásának méréséhez, amely túlmutat a cselekvések sikeres végrehajtásán. Ezek mutatják, hogy a mobilitási minták, az elérhetőség és az együttműködés a régióban valóban javulnak-e a lakosok mindennapi életében. A viselkedésbeli változások, a környezeti javulások, az inkluzivitás és a települések közötti koordináció nyomon követésével ezek a mutatók segítik az IAP fenntartható, összekapcsolt és élhető régióra vonatkozó víziójának megvalósításában elért előrehaladás értékelését. Az egyértelmű és összehasonlítható adatok használata biztosítja, hogy az eredmények a polgárok és a döntéshozók számára egyaránt láthatóak legyenek, ugyanakkor lehetővé teszi a tényeken alapuló kiigazításokat és a hosszú távú elszámoltathatóságot. Érdemes megjegyezni, hogy ezeket az eredménymutatókat regionális szinten nehéz mérni. Ezért az értékelési folyamat első lépése az alapértékek és a célértékek meghatározása kell, hogy legyen.

SO1 A fenntartható közlekedési módok arányának növelése	• A gyaloglás, kerékpározás és közösségi közlekedés aránya (%)
SO2 A közlekedési csúcsidőszakok és a légszennyezés csökkentése	• NO ₂ és PM ₁₀ éves átlagos koncentrációja Mátészalkán (µg/m ³)
SO3 A közlekedés hozzáférhetőségének és inkluzivitásának javítása	• A közösségi közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevő veszélyeztetett csoportokhoz tartozó lakosok száma (fő)
SO4 A közlekedésbiztonság javítása és a balesetek számának csökkentése	• Gyalogosokat vagy kerékpárosokat érintő közúti balesetek száma évente (db)
SO5 A közterek élhetőségének javítása	• A közösségi terek minőségével és használhatóságával elégedett lakosok aránya (%)
SO6 A regionális összekapcsoltság és a gazdasági integráció erősítése	• Szabolcs 05 települések közötti koordinált vagy közös mobilitási kezdeményezések száma (db)

A megvalósítás első lépései

Kommunikációs és disszeminációs terv

A Szabolcs 05 Társulás által vezetett és az önkormányzatok és közösségi partnerek által támogatott kommunikációs és disszeminációs tevékenységek két fő célt szolgálnak:

1. biztosítani kell, hogy **a stakeholderek** a végrehajtási folyamat során folyamatosan **tájékozottak és elkötelezettek maradjanak**,
2. **népszerűsíteni kell az IAP jövőképét és stratégiai céljait** a szélesebb közönség körében, a fenntartható mobilitás és a kapcsolódó pozitív magatartásformák hatékonyabb elterjesztése érdekében.



A kommunikációs terv széles körű helyi és regionális közönséget céloz meg. Minden célcsoportot az érdeklődésüknek és befolyásuknak megfelelő, személyre szabott üzenetekkel és csatornákkal célszerű megszólítani. A maximális elérhetőség és elkötelezettség biztosítása érdekében a következő **kommunikációs csatornákat és módszereket** javasolt használni:

- **Nyilvános előadások és fórumok:** Rendszeres közösségi rendezvények a legfontosabb településeken az IAP bemutatására, a legfrissebb információk ismertetésére és a visszajelzések gyűjtésére. Ezek a fórumok a mérföldkövek megünneplésére és a bevált gyakorlatok megosztására is alkalmasak.
- **Digitális kommunikáció:**
 - o A Facebookhoz hasonló platformokon zajló közösségi média kampányok segítségével bevonják a polgárokat, népszerűsítik a mobilitási intézkedéseket (pl. Autómentes napok, bringázz a munkába események) és megosztják a az eredményeket.
 - o Rövid videóösszefoglalók vagy animációk készülhetnek a legfontosabb fenntartható mobilitási fogalmak felhasználóbarát formában történő elmagyarázására.
- **Nyomtatott anyagok:**
 - o Szórólapokat, plakátokat lehet terjeszteni iskolákban, közösségi pontokban, polgármesteri hivatalokban vagy a közösségi közlekedési eszközökön, hogy növeljék a kezdeményezések és események láthatóságát.
 - o Infografikák és eredményösszefoglalók készülhetnek a lakosság számára.
- **Médiakapcsolatok:** A helyi és regionális médiumok sajtóközlemények, interjúk és cikkek formájában követhetik az IAP előrehaladását és hatásait.
- **Iskolák és fiatalok bevonása:** Különleges iskolai programok és kreatív versenyek terjesztik a fenntartható közlekedés üzenetét - áttételesen elérve és megszólítva a felnőtt lakosságot is.

A kommunikációs terv célja, hogy erős közös felelősségérzetet alakítson ki a helyi szereplők körében, elősegítse a fenntartható mobilitási intézkedések megértését és támogatását, a végrehajtás átláthatóságát és elszámoltathatóságát, valamint egy olyan közös alkotói és visszacsatolási kultúrát, amelyben a lakosok úgy érzik, hogy a véleményük számít és beépül a fejlesztési koncepciókba, beavatkozásokba.

Azonnali lépések

Az Integrált Akcióterv véglegesítése után az első hat hónapban (2025. novemberétől 2026. áprilisáig) a végrehajtás alapjainak lefektetésére összpontosítunk egy konkrét, összehangolt lépéssorozat révén.

1. Az IAP elkészülte után a következő társulási tanácsai ülésen célszerű bemutatni a Beyond the Urban projektet és az Akciótervet, biztosítva a regionális szintű egyetértést a közös prioritásokkal és a végrehajtást ütemtervvel kapcsolatosan.

2. A Mobilitási Tanácsadó Csoport létrehozása (az URBACT ULG utódjaként), amelynek tagjai a települések, iskolák, civilszervezetek, közlekedési szolgáltatók és az üzleti szektor kijelölt képviselői. Az első ülésre 2026 elején kerülhet sor, amelynek célja a belső protokollok meghatározása és a 2026. évi munkaterv jóváhagyása.

3. A nagyobb prioritást élvező intézkedések elindítása, különösen azoké, amelyek alacsonyabb pénzügyi ráfordítást igényelnek, de nagy láthatóságot és közösségi elkötelezettséget biztosítanak:

- 1.1. intézkedés – Az első nyilvános figyelemfelkeltő kampány megtervezése és kidolgozása,
- 2.3. intézkedés – A célzott közlekedés-biztonsági fejlesztésekhez szükséges, magas kockázatú helyszínek azonosítása,
- 5.1. intézkedés – A regionális közlekedési koordinációs testület hivatalos létrehozásának megkezdése.

4. Pénzügyi javaslatok előkészítése, beleértve a legsürgetőbb és/vagy legköltségesebb intézkedések projektleírásait és dokumentációját.



Kapcsolat

Név	Dr. Felföldi Botond
Beosztás	Mátészalka polgármesterének főtanácsadója A Beyond the Urban projekt ULG koordinátora
E-mail	drfelfoldi@gmail.com