



KTI
Alapítva: 1998

Magyar Közlekedéstudományi
és Logisztikai Intézet

„Haladás a mozgásban”

SZAKMAI NYILATKOZAT

fenntartható mobilitási terv (SUMP) értékeléséről

A nyilatkozat tárgya: Budaörs fenntartható városi mobilitási terve

Kapcsolattartó: Virág Álmos (virag.almos@kti.hu, +36 30 612 8271)

Kiadását engedélyezte: Dr. Munkácsy András, központvezető

Budapest

2024. november 29.

Fenntartható mobilitási terv (SUMP) záróértékelése

Projekt címe és azonosítója
Budaörs fenntartható városi mobilitási terve (TOP_PLUSZ-1.2.1-21-PT1-2022-00086)

Összefoglaló megállapítások
<p>A dokumentum terjedelme mellékletek nélkül (136 oldal) megfelel az Útmutatóban javasolt terjedelmi korlátnak (120-140 oldal). A nyelvezete könnyen értelmezhető azok számára is, akik először olvasnak fenntartható városi mobilitási tervet. Készítése során megfelelő mértékű volt a Partnerségi tervben azonosított célcsoportok bevonása. A helyzetelemzés megfelelő alapossggal készült el. Bemutatja az általános mobilitási jellemzőket a város és vonzáskörzetében (ingázási jellemzők, közlekedési munkamegosztás, a város szempontjából releváns közlekedési szegmensek azonosítása), minden közlekedési módot/eszközt, illetve szegmenst tartalmaz. A célrendszer az Útmutató alapján került kidolgozásra és levezethető a helyzetelemzésben megfogalmazott problémákból. Az eszközrendszer teljes mértékben lefedi a célrendszert és kellően komplex, nem csak infrastruktúra-fejlesztési eszközöket tartalmaz, hanem szervezési, finanszírozási, szabályozási típusú beavatkozásokat is.</p> <p>Fentiek alapján igazoljuk, hogy a dokumentum tartalmilag és szerkezetileg is megfelel az Útmutatóban (Fenntartható városi mobilitástervezés, Tervezési útmutató) foglaltaknak, amennyiben az egyes értékelési szempontoknál jelzett hiányosságokat (félkövér betűvel jelezve) a Tervező a javasoltaknak megfelelően kezeli.</p>

Szempont sorszáma	Formai ellenőrzés
Észrevételek	

1.	A mobilitási terv nyelvezete és formai megjelenítése (szerkesztése, térképi és diagramábrázolásai) kielégíti a széles körű nyilvánossági igényeket a dokumentum jellegének megfelelően?	A dokumentum nyelvezete nem túlzottan szakmai, könnyen értelmezhető azok számára is, akik először olvasnak fenntartható városi mobilitási tervet. Néhány ábra (például 4-3., 4-4., 4-5., 4-7., 4-8. ábra) értelmezése a kis méretű feliratok és/vagy jelmagyarázat miatt nehézkesen értelmezhető, javasoljuk ezek módosítását a megfelelő betűméret alkalmazásával.
2.	A dokumentum betartja az Útmutatóban ismertetett terjedelmi korlátokat?	A dokumentum terjedelme mellékletek nélkül (136 oldal) megfelel az Útmutatóban javasolt terjedelmi korlátnak (120-140 oldal). Az egyes fejezetek hossza többnyire szintén igazodik a megadott terjedelmi korláthoz, néhány alfejezet esetében tér el attól minimálisan.
3.	A dokumentum tartalmi felépítése, struktúrája átlátható és logikus, követi az Útmutató tartalmi és szerkesztési javaslatait?	A dokumentum tartalmilag és szerkezetileg megfelel az Útmutatóban foglaltaknak.

Tartalmi ellenőrzés		
<i>Észrevételek a partnerséggel kapcsolatban</i>		
4.	A mobilitási tervezés kezdeti fázisában készült Partnerségi Terv a tervezett partnerségi lépések irányainak, alapelveinek, szereplőinek, eszközeinek és menetrendjének rögzítése érdekében?	Igen, készült Partnerségi terv, mely a külön kötetbe szerkesztett Háttérdokumentumban található. Egyéset összefoglalja a partnerségi folyamat tervezett eseményeit, bemutatja a bevonni kívánt érdekeltet körét és a bevonás eszközeit.
5.	Megtörtént az érintett szereplők, szervezetek, társadalmi csoportok érdemi és széleskörű bevonása?	Igen, a bemutatott partnerségi folyamat alapján megfelelő mértékű volt a Partnerségi tervben azonosított célcsoportok bevonása.

6.	Megtörtént a tervezési fázisban megvalósított partnerségi lépések ismertetése és dokumentálása (a mobilitási terv fő dokumentumában összefoglaló jelleggel, háttérdokumentumban vagy mellékletben részletesebben)?	A Háttérdokumentum tartalmazza a lakossági kérdőíves felmérés eredményeit, a különböző célcsoportok részvételével megrendezett műhelytalálkozókban elhangzott javaslatokat, észrevételeket. További három műhelytalálkozó emlékeztetőjét és jelenléti ívét a Tervező külön teljesítés keretében átadta az Önkormányzat részére.
7.	A lakosság széleskörű bevonására az ezért felelős szervezet (pl. a tervező) megfelelő hangsúlyt fektetett?	Igen, erre a Tervező megfelelő hangsúlyt fektetett, amit a Partnerségi terv, valamint a lakossági kérdőíves felmérés és a megrendezett műhelytalálkozók támasztanak alá.
8.	A tervezési fázisban készült(ek) kérdőíves felmérés(ek)? Ha igen, annak összefoglaló értékelése / vagy annak elérhetősége (linkje) megjelenik a dokumentumban?	Igen, a lakossági vélemények/észrevételek begyűjtése egyrészt személyes kérdőívezéssel (a Budaörsi Fesztiválon), valamint egy online problémafeltáró kérdőív kérdezett rá a városlakók közlekedéssel kapcsolatos szokásaira és az általuk érzékelt problémákra. A lakosság a kérdőívet a város honlapján és facebook oldalán elérhető online felületen töltötte ki. A kérdőívre beérkezett válaszok értékelése a 4.5 fejezet (<i>Közlekedési szokásjellemzők és igények</i>) több alfejezetében is megtörténik, emellett a Háttérdokumentumban megtalálható a felmérés linkje, valamint részletes értékelése is.
9.	Megtörtént a dokumentum társadalmi egyeztetése? Megfelelő volt az egyeztetés felülete és időtartama? Megválaszták, megfelelő módon kezelték a beérkezett észrevételeket?	Részben, a társadalmi egyeztetés megtörtént, azonban időtartama kifogásolható, ugyanis 2023. augusztus 18-án jelent meg a véleményezésre történő felhívás az Önkormányzat honlapján és facebook oldalán, valamint a Budaörsi Napló online felületén 2023. augusztus 25-i véleményezési határidővel. A nagyobb foglalkoztatók (például Decathlon, IKEA, METRO), valamint a Magyar Kerékpárklub számára 2023. augusztus 17-én küldte el az Önkormányzat a felkérést a véleményezéssel kapcsolatban szintén 2023. augusztus 25-i határidővel. Tehát mindössze 7-8 naptári nap állt az érintettek rendelkezésére, hogy véleményezzék az anyagot, miközben erre több hetet,

		ideális esetben egy hónapot javasolt biztosítani különösen akkor, ha nyári időpontban kezdődik a társadalmi egyeztetés.
Észrevételek a módszertannal kapcsolatban		
10.	A dokumentum fogalomhasználata konzisztens és egységes, illetve megfelel a releváns dokumentumok nevezékeinek?	Részben, a fogalomhasználat konzisztens és megfelel a SUMP módszertanban foglaltaknak, kivéve a célrendszer egyik szintjének megnevezését (ennek részletesebb kifejtése a 21. pontban olvasható). A mellékletben a 9.1 fejezetben foglaltak segíti a dokumentum értelmezését.
11.	Ismertetve lett a tervező részéről a dokumentumban. háttéranyagaiban és mellékleteiben alkalmazott módszertan, illetve a kapcsolódó módszertani fogalmak (pl.: vonzáskörzet-lehatárolás, prognózisok, projektértékelés, indikátorok kiválasztása)?	Igen, a Tervező megfelelő mélységben ismertette a SUMP módszertant a 3.1 fejezetben (<i>A mobilitási tervezés céljai</i>) és a 3.2 fejezetben (<i>A mobilitási tervezés módszere</i>), ami a nem szakmabeli olvasók számára megkönnyíti a dokumentum értelmezését.
12.	A beavatkozási logika helyzetfeltárás–probléma–cél–eszköz–projekt lánc logikusan fel van építve? A lánc egyes elemei egymásból levezethetők?	Igen, a SUMP felépítése logikus, a fejezetek egymásra épülnek, így egymásból levezethetők.
Észrevételek a SUMP megalapozásával kapcsolatban		
13.	Megtörtént a várossal funkcionális kapcsolatban álló települések azonosítása és a közlekedési célú vonzáskörzet lehatárolása? A mobilitási terv a város közigazgatási határain túl kiterjed az agglomerációs, elővárosi, vonzáskörzeti településekre is?	Igen, megtörtént a funkcionális várostérség lehatárolása, ugyanakkor eltérve az alkalmazandó módszertantól, mely a város munkaerőpiaci vonzáskörzetébe azokat a környező településeket sorolja, ahonnan a gazdaságilag aktív népesség minimum 15%-a ingázik az adott városba. Budaörs este speciális, hiszen nincs olyan környező település, mely megfelelné az előző feltételnek, amellet, hogy a város Budapest funkcionális várostérségének a része. A Tervező emiatt a 15%-os arányt 5%-osra módosította. Tekintettel az előzőekben bemutatott körülményekre,

		elfogadható a Tervező indoklása a javasolt módszertantól való eltérésre vonatkozóan.
14.	A helyzetelemzési munkarész alapos kidolgozottságú és megfelelően szolgálja a cél és eszközrendszer kidolgozását? Megtörtént minden releváns közlekedési alágazat, mód és eszköz bemutatása, értékelése? Tartalmaz a szokásos infrastruktúra és közlekedési hálózatok értékelésén túl minden releváns területet? Feltárja a mobilitást befolyásoló adottságok, tényezők mai jellemzőit?	Igen, a helyzetelemzés megfelelő alapossággal készült el. Bemutatja az általános mobilitási jellemzőket a város és vonzáskörzetében (ingázási jellemzők, közlekedési munkamegosztás, a város szempontjából releváns közlekedési szegmensek azonosítása), minden közlekedési módot/eszközt, illetve szegmenst tartalmaz.
15.	Át lettek tekintve a releváns európai uniós, nemzeti, térségi és települési szabályozások és tervek, amelyek hatással lehetnek a mobilitási tervezésre?	Igen, az európai uniós, országos, megyei és települési szintű szakpolitikai dokumentumok, előzménytervek beazonosítása és áttekintése megfelelően megtörtént. Ennek eredményét foglalja össze a SUMP 4.2 fejezete.
16.	A mobilitási terv megfelelő mélységben foglalkozik horizontális témákkal: fenntarthatóság, biztonság, összehangolás és integráció, ITS- és okosvárosi megoldások, költségek, mobilitásmenedzsment és szemléletformálás, intézményi-szabályozási-finanszírozási kérdések)? Sor került a városszerkezeti, intézményi ellátottsági viszonyok vizsgálatára?	Igen, a 3.3.4 fejezet bemutatja a következő horizontális témákat: fenntarthatóság, közlekedésbiztonság, intermodalitás, interoperabilitás, közlekedésszervezés, finanszírozási és intézményi kérdések, mobilitásmenedzsment és szemléletformálás.
17.	A helyzetelemzés naprakész adatokon alapul, és ahol releváns, időbeli tendenciák vizsgálatára épül? A felhasznált adatok megbízható alapot adnak a helyzetértékelésre, tartalmukban és időbeliségüket tekintve is relevánsak? Tartalmaz a mobilitási	Igen, a helyzetelemzés naprakész adatokon alapul (a 2022-es népszámlálási adatai sajnálatos módon 2023 első félévében még nem voltak elérhetőek), így megbízható alapot adnak a helyzetértékeléshez. A demográfiai és gazdasági folyamatok jövőbeli alakulásával kapcsolatban a 4.7 fejezetben

	folyamatok előrejelzéséhez szükséges prognózisokat (demográfiai és gazdasági előrejelzés, forgalmi előrejelzés)?	tartalmaz prognózisokat az anyag, melyekből levonták a megfelelő következtetéseket a mobilitási folyamatok előrejelzéséhez.
18.	Ha a település népessége, közlekedési rendszere alapján ez szükséges volt, használtak számítógépes forgalmi modellt és az adatokat forgalmi adatbázisba rendezték? A modellezés adatháttere és módszertana megfelelő a megalapozott vizsgálatok elvégzéséhez?	Nem releváns, mert az Útmutató csak 100.000 főnél népesebb városok esetében javasol forgalmi modellt készíteni, míg Vásárosnamény népessége 2021-ben 28.864 fő volt.
19.	A helyzetfeltárást érdemi elemzés és értékelések, összegzések követik? A helyzetelemzési munkarész végén a mobilitással kapcsolatos problémák azonosítása, majd elemzése és rangsorolása megfelelő módszerekkel, szakmailag elfogadható módon (helyzetfeltárásból levezethetően, a cél és eszközrendszer kidolgozásához megfelelő alapot nyújtva) készült? Az egyes problémákhoz (de legalább a legfontosabbnak értékeltekhez) megtörtént nagyságrendek, mutatók hozzárendelése?	Igen, a problémák azonosítása, értékelése a 4.6 fejezetben (<i>A problémák azonosítása</i>), másrészt a 4.4 fejezetben (<i>A közlekedési rendszer kínálata</i>) olvasható és megfelelő alapot ad a cél- és eszközrendszer kidolgozásához. A közlekedésbiztonsági problémákhoz számos baleseti adat bemutatásra került.
20.	A közlekedési helyzetértékelés és problémaösszegzés megállapításai összhangban vannak a később javasolt és vállalt indikátorokkal?	Igen, mivel a vállalt indikátorok visszavezethetők a helyzetértékelésben bemutatott problémákra.
Észrevételek a célrendszerrel kapcsolatban		

21.	A célrendszer a helyzetelemzés és problémaelemzés eredményei alapján, azokból logikailag levezethetően, az Útmutató módszertani elvárásait szem előtt tartva, az érintett szereplőkkel közösen lett kidolgozva?	Részben, mert a célrendszer az Útmutató alapján került kidolgozásra és levezethető a helyzetelemzésben megfogalmazott problémákból. Ugyanakkor a célrendszer felső két szintjéből (jövőkép és átfogó célok) levezetett közlekedési/stratégiai célokat az 5.4 fejezetben prioritásoknak lettek elnevezve, ami nem felel meg az Útmutató által javasolt fogalomhasználatnak. Az Útmutató a célrendszer elemeihez kapcsolódóan a következő megnevezéseket javasolja (felső szinttől az alsóig): jövőkép -> átfogó célok -> közlekedési vagy stratégiai célok. Ez alapján javasoljuk a prioritások átnevezését közlekedési vagy stratégiai célokra.
22.	A célrendszer kapcsán be lett mutatva a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúrafejlesztési Stratégiával, valamint a releváns városi és térségi stratégiákkal való összhang?	Részben, a jövőkép és az átfogó célok is a város Integrált Településfejlesztési Stratégiájából származnak, ugyanakkor az NKS-hez történő kapcsolódás nem lett bemutatva, javasoljuk ennek pótlását.
23.	A célrendszer teljes körű és koherens, lefedi a mobilitási terv által érintett terület jelenlegi és várható problémáit?	Igen, a célrendszer átfogóan reagál a jelenlegi és várható problémákra, a jövőképből levezethetők az átfogó, és abból a stratégiai (közlekedési) célok.
Észrevételek az eszközrendszerrel kapcsolatban		
24.	Megállapítható, hogy az eszközök hogyan kapcsolódnak a célrendszerhez? A mobilitási terv megfelelően bemutatja a célok és az eszközök közötti összerendelhetőséget? Az eszközrendszer teljes mértékben lefedi a célrendszert?	Igen, a célok és eszközök kapcsolódását egyrészt a 6.2 (Beavatkozási területek és célrendszer közötti szinergia) fejezet mutatja be összefoglaló jelleggel, másrészt a 6.1 fejezetben (Beavatkozási területek és intézkedések) az intézkedéscsomagok leírásánál is megtalálhatók a kapcsolódó közlekedési célokra történő utalások. Az eszközrendszer teljes mértékben lefedi a célrendszert.

25.	Az eszközök tartalmi kifejtése stratégiai dokumentum által igényelt mélységben, az Útmutató elvárásai szerint történt?	Igen, az eszközök kifejtése az Útmutató elvárásainak megfelelően történt, a stratégiai szintnek megfelelő kidolgozottságúak, tartalmuk a részletes tervezés során a későbbiekben pontosításra szorul.
26.	A mobilitási terv tartalmaz a fejlesztési eszközökön túl szervezési, finanszírozási, szabályozási típusú beavatkozásokat is („menedzsmenteszközöket”)? Javasol valamilyen elvű eszközkombinálást a jobb eredmény elérése érdekében?	Igen, az eszközrendszer kellően komplex és nem csak infrastruktúra fejlesztési eszközöket tartalmaz, hanem szervezési, finanszírozási, szabályozási típusú beavatkozásokat is.
Észrevételek a projektekkel és a projektértékeléssel kapcsolatban		
27.	A mobilitási terv projektjei illeszkednek a cél- és eszközrendszerhez: minden projekt szolgálja valamelyik cél, illetve eszköz teljesülését, továbbá minden cél és eszköz teljesítéséhez meg lettek határozva projektek?	Igen, az intézkedéscsomagok leírása tartalmazza a hozzá rendelt projektek felsorolását is. Mivel az eszközök és stratégiai célok kapcsolata a 6.2 fejezetben bemutatásra került, minden projektek hozzárendelhető valamely közlekedési (stratégiai) célhoz.
28.	Az értékelési módszertan logikus és megfelelően van bemutatva? A kiterjesztett költség-haszon elemzési logikát következetesen alkalmazza? Megfelelő a megvalósíthatóság értékelési módszere?	Igen, az értékelési módszertan logikus és megfelelően be lett mutatva. Az értékelés a következő kilenc, nem azonos súllyal figyelembe vett komponensből áll: előkészítettség, létesítési költség, fenntartási költség, hatáskör, környezeti, társadalmi, gazdasági hatások, közlekedésbiztonság, területi hatókör.
29.	A mobilitási terv tartalmaz forgatókönyveket a külső feltételek változására vonatkozóan? A forgatókönyvek vizsgálata követhető és rendelkezésre állnak a számítások, illetve az alkalmazott modell?	Igen, a Tervez a következő négy forgatókönyvet dolgozta ki: proaktív, változásorientált, minimalista és gépjárműközpontú forgatókönyv. A négy előzetes forgatókönyvet a helyi lakosság két kérdés alapján is értékelte: egyrészt a forgatókönyvek állításait besorolták aszerint, hogy mennyire tartják valószínűnek, másrészt aszerint, hogy mennyire tartják kívánatosnak a bekövetkeztét.

30.	A menedzsmenteszköz-jellegű projektek megfelelő intézményi-szabályozási, finanszírozási, információs környezetet eredményeznek?	Igen, a javasolt menedzsmenteszközök és a hozzájuk tartozó projektek megvalósulása javíthat az intézményi, szabályozási, finanszírozási és információs környezeten.
31.	A projektek értékelése alapján a mobilitási terv javasol ütemezett projektlistát? Követhető az ütemezés elve?	Igen, a projekteket a projektértékelés eredményei alapján ütemekbe sorolták. A megvalósítási ütemeket az alábbiak szerint határozták meg: rövid táv (2023-2025), középtáv (2025-2030) és hosszútáv (2030 után).
32.	A mobilitási terv tartalmaz komplex, városi szintű fejlesztési változatokat a város méretéhez és a beavatkozási logikához igazodóan?	Igen, négy forgatókönyvet dolgoztak ki és a stratégia célrendszerét a végleges forgatókönyvekre alapozva alakították ki oly módon, hogy az a preferált forgatókönyv elérését, illetve a legelutasítottabb (a lakosság vélemény alapján) forgatókönyv elkerülését segítse elő.
Észrevételek az indikátorokkal és a monitoringrendszerrel kapcsolatban		
33.	Tartalmaz indikátorokat, kiinduló és célértékeket, melyek megfelelően leírják a mobilitási terv által érintett terület mobilitási helyzetét és illeszkedik a terv cél- és eszközrendszeréhez? Megfelelő az indikátorkészlet módszertana? Kidolgozása a módszertani ajánlások szerint, de a város lehetőségeire szabva, az érintett szereplőkkel közösen történt?	Részben, a 8.2 fejezetben bemutatott indikátorok mértékegysége, adatforrása, a mérés gyakorisága meg lett adva, ugyanakkor kiinduló és célértékek nem szerepelnek a 8-1. táblázatban (<i>Indikátorok listája</i>). Javasoljuk, hogy minden olyan indikátornál, ahol elérhető adat áll rendelkezésre a kiindulási értékre vonatkozóan, legyen az megadva, kiegészítve a javasolt célértékkel. Az indikátorok illeszkednek a célrendszerhez és a javasolt projektekhez.
34.	A monitoringrendszer keretei rögzítve lettek? Az indikátorok kiinduló és célértékeinek meghatározása, valamint mérésének rendszere és gyakorisága megalapozottan ki lett dolgozva (nagyértékben építve a helyben elérhető és már	Részben, a monitoringrendszer meghatározza a legfontosabb feladatokat a SUMP megvalósulásának értékeléséhez az alábbiak szerint: <ul style="list-style-type: none"> a monitoringrendszer kereteinek kialakítása folyamatosan frissítendő adatbázis létrehozásával;

	vagy a jövőben rendelkezésre álló adatokra / adatbázisokra)?	<ul style="list-style-type: none"> • az indikátorok aktuális értékének – a terv szerinti gyakorisággal történő – összegyűjtése, rögzítése a monitoring rendszerben; • rendszeres kapcsolattartás a projektek megvalósításért felelős személyekkel; • éves monitoring jelentés készítése, amely tartalmazza a szükségesnek tartott beavatkozásokat a program végrehajtásába. <p>Ugyanakkor nem határoz meg kiinduló és célértékeket az indikátorokhoz (bővebben az előző pontban kifejtve).</p>
35.	Rendelkezésre állnak (becsült) értékek a beavatkozás nélküli esetre az egyes indikátorokhoz kapcsolódóan?	Nem, beavatkozás nélküli esetre nem állnak rendelkezésre becsült értékek. Javasoljuk pótlását azoknál az indikátoroknál, melyeknél meg lettek adva kiindulási és célértékek.
Észrevételek a cselekvési tervvel kapcsolatban		
36.	Tartalmaz cselekvési tervet, amely kitér a megvalósítás szervezeti kérdéseire, a megvalósítási fázis partnerségi folyamataira, valamint az ütemezésre?	Igen, a 7.1 fejezetben található cselekvési terv meghatározza a megvalósítás szervezeti kereteit és tartalmaz egy ütemezett költségtervet beruházási költségkategóriánként.
37.	Az ütemterv összhangban van a projektértékelés eredményeivel?	Nem, mert a projekteket a várható kivitelezési munkálatok megkezdése, illetve befejezésére szánt időintervallum alapján sorolták a 31. pontban jelzett időtávokba. Ez ugyanakkor nem jelenti azt, hogy a javasolt ütemezés nem megalapozott, hiszen az figyelembe veszi a projektek előkészítettségét, valamint a megvalósítás költség- és időigényét. Azonban szerencsésebb lett volna – összhangban az Útmutatóval – a projektértékelés eredményei alapján ütemezni a projekteket, így biztosítva azt, hogy az ütemezés komplex szempontrendszeren alapuljon és ne csak a jelenlegi három fő szempontot (előkészítettség, költség- és időigény) vegye figyelembe.

<i>Észrevételek a költség- és finanszírozási tervvel kapcsolatban</i>		
38.	A mobilitási terv ütemezése konzisztens a területre vonatkozó korábbi tervek közlekedésfejlesztési javaslataival? Az egyes ütemekben javasolt projektek beruházási és működési költsége illeszkedik a rendelkezésre álló forrásokhoz?	Igen, az ütemterv figyelembe veszi az előzményprojekteket, egymásra épülő projektek esetén a követő projekt nem kerülhet korábbi időtávba, mint az előzményprojekt. Mivel a jövőben rendelkezésre álló pályázati források mértékének becslése rendkívül nehéz, ehhez a javasolt projektek költségigényét sem tudta illeszteni a Tervező.
<i>Észrevételek a kockázatkezelési tervvel kapcsolatban</i>		
39.	Tartalmaz kockázatkezelési tervet? A kockázatkezelési terv legalább átfogó jelleggel azonosítja a célkitűzések elérésének kockázatait?	Igen, a kockázatkezelési terv (7.2 fejezet) részletes javaslatokat ad a belső és külső társadalmi, gazdasági és környezeti kockázatok kezelésére.