

Sétálhatósági tervezés a városfejlesztésben

Kézy Béla¹ – Szűcs Petra² – Lukovics Miklós³

Napjainkban a városi fejlődés együtt jár az urbanizációs hátrányok, zaj és légszennyezettség, túlszűfolttság stb., mint negatív externáliák megjelenésével. Ez visszavezethető a nagyobb városokban az autós közlekedés drasztikus megnövekedésére, amely bizonyos előnyei mellett egyre inkább az ott lakók életminőségének romlását is maga után vonja, aminek egyaránt vannak káros következményei a gazdaságra és a társadalomra. Erre a problémakörre megoldást jelenthet a fenntartható városi mobilitás, melynek a környezetbarát és vonzó közösségi közlekedésen kívül az aktív közlekedési módok is részét képezik. Annak, hogy a lakosság előnyben részesítse a gyaloglást, mint aktív közlekedési módot, szükséges, de nem elégséges feltétele, hogy a város sétálható legyen. A városok sétálhatósága pedig tudatos tervezéssel, stratégiai szemléletet alkalmazva sikeresen fejleszthető.

Tanulmányunkban arra a kérdésre keressük a választ, hogy egy városban melyek a legfontosabb feltételei a sétálhatósági tervek elkészítésének, amelyek hozzájárulhatnak egy gyalogosbarát, fenntartható városi közlekedési rendszer kialakításához. Eredményeink segítséget nyújthatnak azon városoknak, melyek el kívánnak mozdulni a fenntartható városi mobilitás irányába⁴.

Kulcsszavak: városfejlesztés, fenntartható városi mobilitás, aktív közlekedési módok, sétálhatóság

1. Bevezetés

A mobilitás alapvető összetevője egy város életének (Szűcs et al. 2017a). A jó városi közlekedési rendszerek biztosítják az emberek (munkaerő és fogyasztók) és áruk áramlását a városon belüli különböző helyszínek között. A városi gazdaság, termelékenység, társadalmi élet – gyakorlatilag a városok teljes élete – attól függ, hogy mennyire hatékonyan tölti be szerepét a városi közlekedési rendszer.

A városi közlekedési rendszerek azonban fordulóponthoz értek: egyre nehezebben tudják kielégíteni már a jelenleg mobilitási igényeket is (főleg a nagyobb váro-

¹ Kézy Béla, városfejlesztési szakértő, tulajdonos-ügyvezető, MEGAKOM Stratégiai Tanácsadó Iroda (Nyíregyháza).

² Szűcs Petra, junior szakértő, Első Magyar Felelősségteljes Innováció Egyesület (Szeged).

³ Lukovics Miklós, PhD, egyetemi docens, Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar (Szeged).

⁴ A tanulmány a CityWalk című DTP1-045-3.1 számú nemzetközi együttműködés keretében készült. A projekt a Duna Transznacionális Programból, az Európai Regionális Fejlesztési Alap támogatásával, az Európai Unió és Magyar Állam társfinanszírozásával valósul meg.

sokban, de egyre inkább a kis és közepes méretű városokban is), miközben – figyelembe véve a városi népesség várható növekedését – a „közlekedési kereslet” további drasztikus bővülésére számíthatunk (Szűcs et al. 2017b). Mindez egyúttal az urbanizációs hátrányok növekedéséhez is vezet (Lengyel–Rechnitzer 2004, Lengyel 2010).

Alapvető probléma a városi közlekedés erőteljes autó-orientáltsága. A legtöbb városban a közlekedési rendszerek még ma is elsődlegesen az autóhasználatra támaszkodnak. A 20. században a városokat úgy építették (újja), hogy ideális körülményeket biztosítsanak az autók számára, melynek eredményeként mára az autók uralják a városi köztereket. Ez számos problémához vezetett – hosszú távú negatív hatása van a városban élők egészségi állapotára, a városi környezet minőségére, a helyi gazdaságra és még a társadalmi kohézióra is (Vernez Moudon et al. 2006).

Jelenlegi formájukban a legtöbb városban a közlekedési rendszerek nem fenntarthatók (Lerner-Lam et al. 1992). A fenntartható közlekedési rendszerek felé való elmozduláshoz bármely városban elsődlegesen nagyfokú gondolati váltásra van szükség: a közlekedés tervezésének és szervezésének arra kellene koncentrálnia, hogy az emberek, nem pedig az autók városon belüli gyors és hatékony mozgását biztosítsa. Ez megköveteli a közlekedési módok közti megoszlás drasztikus átalakítását: az aktív közlekedési módok (gyalogos közlekedés és kerékpározás) és a közösségi közlekedés arányát jelentősen növelni kellene, míg az egyéni autós utak arányát drámai mértékben csökkenteni (Southworth 2005, Szűcs et al. 2018). A közlekedés tervezési gyakorlatban 3 fő módja van a közlekedési zsúfoltság kezelésének: a közösségi közlekedés fejlesztése, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javítása (Morar–Bertolini 2013). Ezeket az intézkedéseket ki lehet egészíteni pl. útdíj rendszerek bevezetésével, autó-megosztási programokkal, tranzit-orientált fejlesztésekkel, kerékpár-kölcsönzési lehetőségekkel és kompakt beépítésű lakóövezeti fejlesztésekkel (Lerner-Lam et al. 1992).

A gyalogos közlekedés arányának növelése csak akkor lehetséges, ha optimális feltételeket tudunk kínálni a gyalogosoknak. A városok sétálhatóbbá tétele – és ami még fontosabb, annak elérése, hogy az emberek többet gyalogoljanak –, azonban egy összetett kihívás, amely egyaránt megköveteli az infrastruktúra fejlesztését, a helyi szabályozások módosítását, a tudatosítást, a képzést és számos egyéb beavatkozást is. A gyalogos közlekedés feltételeinek javítása tehát nem csupán a gyalogos infrastruktúra fejlesztését jelenti egy városban. Figyelembe véve a kihívás összetettségét, a sétálhatóság fejlesztésének folyamatát alaposan át kell gondolni és gondosan meg kell tervezni.

2. A sétálhatósági tervek szükségessége

A sétálhatósági tervek olyan eszközök, melyek segítik a fenntartható városi mobilitás felé való elmozdulást. A tervek azonosítják az akadályokat, melyek a sétálhatóság útjában állnak és ezek kezelésére integrált beavatkozásokat javasolnak. A jobb

sétálhatóságot megalapozva ezek a tervek hozzájárulnak a zsúfoltság és a közlekedéshez köthető CO₂ kibocsátás csökkentéséhez, a fenntartható közlekedési módok jobban integrált használatához és fejlettebb közlekedési biztonság kialakulásához (Sadorsky 2014). Sőt segítenek az emberek fizikai aktivitását is növelni (Yunfeng–Laike 2010). Egyre több a bizonyíték, hogy a fenntartható fejlődés érdekében fontos az utcák vonzóbbá, interaktívabbá és gyalogos-barátabbá tétele, és olyan további politikák megvalósítása, melyek a nem-motorizált közlekedést támogatják (Burden 1999).

A városok sokféle tervet alkalmaznak a közlekedés fejlesztésének megalapozása érdekében, amelyek mindegyike hatással van valamilyen formában a sétálhatóság feltételeire. Mivel a mobilitás kritikus része egy város életének, így minden esetben részét képezi az integrált városi fejlesztési stratégiáknak, de számos más – kizárólag a városi közlekedés fejlesztését célzó – tervtípus is létezik. A helyi közlekedési tervek például lefedik a városi közlekedési rendszer javítására irányuló fejlesztéseket. Sajnos a hagyományos tervezési filozófia hajlamos azt feltételezni, hogy a közlekedés fejlődése lineáris, mely egyre újabb, gyorsabb közlekedést biztosító megoldásokat eredményez, s ezek főlegessé teszik a régebbi, lassabb közlekedési módokat (Litman 2006). A szerző szerint a fenntartható közlekedés tervezésének alapja egy olyan modell, amelyben mindegyik közlekedési módnak lehet szerepe és együtt egy kiegyensúlyozott közlekedési rendszert alkotnak a hatékony és fenntartható mobilitás biztosítása érdekében.

Számos közlekedési tervet kizárólag közlekedési mérnökök állítanak össze még manapság is, és ezeknek a terveknek a jelentős része még mindig túlságosan arra fókuszál, hogy a legjobb feltételeket biztosítsák az autók akadálymentes mozgásához (vagy éppen parkolásához), míg a gyalogosok szükségleteit figyelmen kívül hagyják, de legalábbis alárendelik az autók / autósok igényeinek (Leyden 2003). És noha növekvő mértékben vannak olyan helyi közlekedési tervek, melyek figyelembe veszik a gyalogosok (és kerékpárosok) igényeit is, ezek a tervek szinte kizárólag az infrastruktúra fejlesztésre koncentrálnak.

A belvárosi területhasználatot és funkciókat meghatározó rendezési terveket nem lehet külön kezelni a gyalogos rendszer tervezésétől. A gyalogos hálózatot, mint a belváros egy kijelölt rendszerét és központi szerkezeti elemét az egyéb közlekedési fejlesztésekkel összhangban kell megtervezni (Zacharias 1994).

Szerencsére a hagyományos helyi közlekedési terveket egyre több városban felváltják, vagy kiegészítik a *fenntartható városi mobilitási tervek* (SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan). Ahogy a nevük is sugallja, ezek a tervek stratégiai keretet biztosítanak a fenntartható városi közlekedési rendszerek kialakításához és hangsúlyt fektetnek az aktív közlekedési formákra és a tömegközlekedésre is. Ugyanakkor ezek a tervek általában nem elég részletezettek ahhoz, hogy meghatározzák azokat a specifikus és gyakorlati beavatkozásokat, melyekre szükség van egy város sétálhatóbbá tételéhez.

3. A sétálhatósági tervezés fő jellemzői

A sétálhatósági tervezési folyamatnak számos fontos jellemzője van; az egyik, hogy a tervezési folyamatnak *ténylegesen részvételen alapulónak* kell lennie. Litman és Burwell (2006) szerint a fenntarthatósági tervezéshez elengedhetetlen a megfelelő érdekcsoportok bevonása annak érdekében, hogy az eltérő nézőpontok és preferenciák megjelenhessenek, mivel a sétálhatóság közvetlenül hatással van a városban élők életére. A gyalogosokat érintő feltételek javítása sokszor kellemetlenséget okoz az autóvezetőknek („út-diéta” projektek, sebességkorlátozások bevezetése, a belvárosi területeken a parkolóhelyek számának csökkentése stb.) Egy jó sétálhatósági terv ugyan lényegesen jobb feltételeket eredményez a gyalogosok számára, de mindenképpen kissé kevésbé kényelmes környezetet az autóhasználók számára. Ez gyakran konfliktust generál, melyet a megvalósítás során mindenképpen kezelni kell; minél korábban (lehetőleg már a tervezési fázisban is) bevonják az autóhasználókat, annál fájdalommentesebb lesz a negatív következmények enyhítése. Kritikus pont tehát, hogy az érdekcsoportok minél hamarabb bevonásra kerüljenek.

A sétálhatósági tervnek alapos elemzésen kell nyugodnia – *egy részletes sétálhatósági analízisen*. Az ilyen elemzés több forrásból származó információk alapján készül:

- Hivatalos statisztikai adatok;
- Nemzeti vagy helyi szinten elérhető, speciálisan mobilitáshoz kapcsolódó – adatok.

A sétálhatósági tervezés megalapozásához szükség van *részletes felmérésekre* is, melyek információt biztosítanak a közlekedési szokásokról, a gyalogos közlekedés akadályairól, a gyalogláshoz kapcsolódó percpéciókról és érzésekről.

A sétálhatósági tervezésnek *integrált megközelítést* kell alkalmaznia: elsődleges fontosságú, ám önmagában nem elegendő a terv összehangolása a helyi közlekedési politikákkal és más helyi közlekedési módokra vonatkozó tervekkel. A kutatások egyértelműen rámutatnak, hogy a sétálhatósági terveknek számos egyéb szakpolitikát is figyelembe kell venniük. Ha azt szeretnénk elérni, hogy minél többen és minél többet közlekedjenek gyalogosan, akkor egy olyan átfogó stratégiára van szükség, mely hatással van az egyénekre, miközben a gyalogos közlekedést támogató társadalmi és fizikai környezetet is létrehoz (Giles-Corti–Donovan 2003). A szerzőpáros szerint az ilyen stratégiához több szintű megközelítés szükséges, mely az egészségügyi szektort, a közlekedési, tervezési és helyi önkormányzati szereplőket is bevonja a tervezésbe.

Fontos kiemelni, hogy a jobb sétálhatóság *nemcsak fejlettebb gyalogos infrastruktúrát* jelent, elvégre a gyalogos közlekedés mértékének növeléséhez az emberek közlekedési szokásainak kell változtatni, amit nem lehetséges egyszerűen infrastruktúra fejlesztéssel megoldani. Valójában Hocevar és Zorman (2012) kutatása szerint az embereknek azt a döntését, hogy inkább a gyaloglást válasszák, erőteljesebben befolyásolja a környezeti felelősségükkel kapcsolatos szubjektív érzetük, mint a

helyi üzletek és szolgáltatások elérhetősége, vagy éppen a közlekedési zsúfoltság. Ennek megfelelően a sétálhatósági terveknek a gyalogos infrastruktúra fejlesztésére irányuló befektetések mellett olyan „szoft” beavatkozásokat is kell tartalmazniuk, mint például a különböző közlekedési módok jobb harmonizációját elősegítő akciók, vagy a gyalogos közlekedés fontosságát tudatosító kezdeményezések, illetve a helyi szabályozások (például parkolási szabályozások, építési szabályozások) megváltoztatását célzó javaslatok.

A konkrét fejlesztések és szakpolitikai javaslatok mellett a sétálhatósági terveknek olyan – a gyalogos közlekedést segítő, ösztönző - alapelveket és gyakorlatokat is kell tartalmazniuk, melyeket bármely városfejlesztési projektben kötelező alkalmazni (például egy új út építésekor, vagy egy közösségi tér rehabilitációjakor stb.).

4. A sétálhatósági tervek fókusza

Az előzőleg bemutatottak alapján a sétálhatósági terveknek *városi szintű terület-használati* változtatásokat is kell javasolnia annak érdekében, hogy csökkentsék az utazási távolságokat, például azáltal, hogy a szolgáltatások és munkahelyek közelebb kerülnek a lakóövezetekhez (Newman–Kenworthy 1998). A terveknek szintén javaslatot kell tennie a közterületek minőségének fejlesztésére (Appleyard 1981), de a más – nem-motorizált – közlekedési módokat támogató szakpolitikák szintén fontosak (Burden 1999).

A sétálhatósági tervezés a gyalogos közlekedés feltételeinek javítását célozza, de ahhoz is hozzá kell járulnia, hogy az emberek ténylegesen többet gyalogoljanak. Ehhez a lakosok közlekedési magatartásának jelentős változására van szükség, éppen ezért a sétálhatósági tervek által javasolt beavatkozások hatással vannak a közlekedési módok közötti választásra is. Sok tervezéssel foglalkozó szakember úgy gondolja, hogy a közlekedési módok közötti választást alapvetően két fő szempont befolyásolja: egyrészt a jó minőségű, nagy kapacitású utak rendelkezésre állása, másrészt az autóhasználat költsége (ha könnyű, gyors, kényelmes és olcsó autóval közlekedni, akkor az emberek használni fogják az autóikat). A legújabb kutatások eredményei azonban arra utalnak, hogy a közlekedési alternatívák minősége, az ezekről rendelkezésre álló információk és az emberek ilyen irányú percepciói egyre fontosabbá válnak a közlekedési módok közötti választásban (Goodwin et al. 2004).

Ez kiemeli a már említett „*szoft beavatkozások*” fontosságát, amelyek célja az alternatív közlekedési módok minőségének javítása az emberek ezekkel kapcsolatos információinak bővítése, percepcióinak befolyásolása, vagy éppen új – jelenleg nem elérhető – alternatívák megteremtése (Goodwin et al. 2004). Ilyen szakpolitikai intézkedések lehetnek például a munkahelyi vagy iskolai közlekedési tervek készítése, a személyre szabott közlekedés tervezés támogatása, felhasználó-barát közösségi közlekedési információk biztosítása, a nem-motorizált közlekedési formák és előnyeik promóciója, autó-megosztási megoldások, távmunka programok bevezetése stb.

A közlekedéstervezők (és helyi döntéshozók) közt széles körben elterjedt elképzeléssel ellentétben a döntéshozók és a közlekedési ágazat sokkal erőteljesebben képesek befolyásolni a közlekedési módok közötti választást, mint korábban gondoltuk, de csak akkor, ha a közlekedési beavatkozások összhangban vannak egymással, hosszabb időszak során érvényesítik hatásaikat, és ma még kevésbé elterjedt elemzési módszerek és modellek eredményeire támaszkodnak (Goodwin et al. 2004).

A sétálhatósági tervezés folyamatának két fő szintje van: az egyik a városi szintű *helyi sétálhatósági stratégiai terv* elkészítése, mely az egész várost lefedi, és arra irányul, hogy az aktív közlekedési módok – elsődlegesen a gyalogos közlekedés – aránya növekedjen az autós közlekedés kárára (1. ábra). A helyi sétálhatósági stratégiai terv stratégiai keretet biztosít a gyalogosbarát fejlesztésekhez és kijelöli azokat a városrészeket, ahol ezeket a fejlesztéseket meg kell valósítani.

1. ábra A tervek hierarchiája egy nagyobb városban



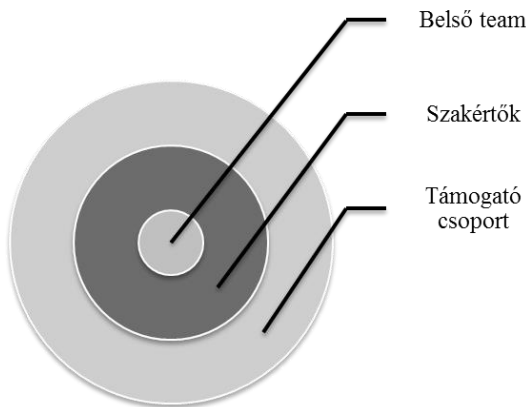
Forrás: saját szerkesztés

A másik a városrészi szintű sétálhatósági auditok és tervek elkészítése: ezek a dokumentumok meghatározzák azokat a konkrét fejlesztéseket, melyek szükségesek egy adott városrészben – ezek a tervek specifikusak és cselekvés-orientáltak. Egy kisebb városban a kétfajta terv akár kombinálható is, azonban a nagyobb városokban a városi szintű stratégiára építve ki kell dolgozni több városrészi szintű sétálhatósági tervet.

5. A tervezést végző szakmai team

Egy sétálhatósági terv elkészítése csapatmunka: az első lépés tehát egy felkészült team összeállítása. A tervezési folyamatba közvetlenül bevont szakembereket három csoportba sorolhatjuk (2. ábra).

2. ábra A tervezési folyamatba közvetlenül bevont emberek



Forrás: saját szerkesztés

A belső team áll kapcsolatban a tervezésért felelős önkormányzati vezetővel, ez a team kevés emberből áll:

- a projekt vezetője/menedzsere;
- egy olyan szakember, aki átfogó tudással és gyakorlati tapasztalatokkal rendelkezik a helyi közlekedési kérdéseket illetően;
- ha bevonásra kerülnek külső szakértők, akkor egy képviselőjük;
- egy projekt asszisztens.

A *szakértői team* képviseli a következő szintet. A szakértői teamben dolgoznak az olyan szakemberek (elsődlegesen az önkormányzattól), akik közvetlenül bevonásra kerülnek a terv kidolgozásába. Ilyenek lehetnek a közlekedési osztály munkatársai, a bevont külső szakértők, más önkormányzati osztályok képviselői (például ha a kommunikációért felelős osztály segíti a tervezést támogató társadalmi egyeztetési folyamatot, akkor a megfelelő munkatárs is helyet kap a szakértői team-ben; hasonlóképpen, a várostervezési osztály képviselőjét is be kell vonni).

A *támogató csoport* egy szélesebb csoport, amely a helyi közösségből a különböző érdekcsoportok és intézmények képviselőit fogja össze (Litman – Burwell 2006). Pontos összetétele természetesen függ a helyi adottságoktól és városról városra változhat, de jellemzően a következő szereplőket foglalja magába:

- a közúti biztonságért és útkezelésért felelős helyi szervezet;
- helyi rendőrség;
- gyalogos és kerékpáros érdekképviseleti csoportok;
- a közösségi közlekedést működtető szervezet;
- vállalkozások – elsősorban kiskereskedelmi üzletek - képviselői;
- a közterek fenntartásáért és kezeléséért felelős szervezet;
- iskolák.

A belső team és a szakértői team összeállításakor fontos szempont a szakértelem. Ahhoz, hogy egy jól működő tervező team jöjjön létre, a következő szakismereteknek mindenképpen jelen kell lennie:

- területrendezés és várostervezés;
- közlekedéstervezés;
- közútbiztonság;
- tervezés módszertan;
- bevonás, társadalmi egyeztetés, facilitálás.

A team összeállításakor fontos döntés, hogy *külső szakértők* bevonásra kerülnek-e. E döntés meghozatalához a következő szempontokat kell figyelembe venni:

- Valamennyi szükséges szakismerettel rendelkezünk-e házon belül?
- Rendelkezésre áll-e a tervezési folyamat időben való elvégzéséhez szükséges idő/kapacitás házon belül?
- Rendelkezünk-e a szükséges forrásokkal/eszközökkel (például speciális adatokkal, szoftverrel) házon belül?

Általában a legjobb megoldás a belső és külső szakértők kombinációja. *Nem javasolható a tervezési folyamat egészének kiszervezése*, a következő okok miatt:

- a tervezés az önkormányzat felelőssége – tehát az önkormányzatnak kell közben tartania a team irányítását;
- még akkor is, ha a legtöbb feladat ki van szervezve, vannak olyanok, amelyeket az önkormányzatnak kell elvégeznie (például azoknak az adatoknak az összegyűjtését, amelyek csak az önkormányzatnál elérhetők);
- fontos, hogy a tervezési folyamat és annak eredményei az önkormányzathoz kötődjenek, nem pedig egy külső tanácsadó céghez.

6. A célcsoport (gyalogosok) aktív bevonása

Napjainkban a társadalmi egyeztetés optimális esetben minden olyan tervezési folyamatnak az integráns része, amely hatással van a közösségre. Számos országban jogszabály írja elő a *társadalmi egyeztetési kötelezettséget* bármilyen tervekészítés részeként. Amikor a mobilitási rendszer valamelyik elemére vonatkozóan készít tervet egy város, a társadalmi egyeztetés elengedhetetlen, hiszen a városi közlekedési rendszerek közvetlen módon befolyásolják gyakorlatilag valamennyi város polgár életét. Ennek megfelelően, amikor helyi sétálhatósági stratégia (különösen városrészi sétálhatósági terv) kerül kidolgozásra, kulcsfontosságú egy jól átgondolt társadalmi egyeztetési folyamat lebonyolítása.

Természetesen nem azért kell társadalmi egyeztetést végrehajtani, mert jogszabály írja elő. A gyalogos közlekedés feltételeinek javítása, a városok sétálhatóbbá tétele, a közlekedési módok közötti arányok átalakítása jelentős változások, amelyek

bukásra vannak ítélve az érintettek támogatása nélkül. Az egyeztetés azért is fontos, mert megfelelő módon végrehajtva jelentősen javíthatja a tervezési dokumentumok minőségét. Ha azt szeretnénk elérni, hogy a városban élők többet gyalogoljanak (és kevesebbet használjanak autót), mindenképpen meg kell értenünk, hogy milyen motivációi vannak a gyaloglásnak az adott társadalmi közegben, és hogy melyek azok az akadályok, amelyek eltántoríthatják a városban élőket a gyalogos közlekedéstől. Erre pedig a leghatékonyabb eszköz, ha dialógust folytatunk velük és megkérdézzük őket. Már a társadalmi egyeztetési folyamat elején lehetnek természetesen olyan feltételezéseink, amiket megerősítenek a konzultáció eredményei, de gyakori az is, hogy a megfelelően lebonyolított társadalmi egyeztetés számos olyan szempontot is felszínre hoz, amelyekre a szakemberek korábban nem gondoltak.

A helyi közösség aktív bevonása a folyamat kezdetétől azért is lényeges, mert *hozzájárulhat a tudatosításhoz*, illetve a „támogatásuk” megszerzéséhez. Amennyiben ezt el tudjuk érni, akkor az emberek jobban értik és elfogadják a gyalogos közlekedés feltételeinek javításából származó előnyöket, és nem elszenvedői, hanem aktív részesei lesznek a változásoknak. Ráadásul, ha a helyi közösség láthatóan támogatja a tervben megfogalmazott javaslatokat, sokkal nagyobb az esélye annak, hogy a döntéshozók forrásokat biztosítanak a tervben megfogalmazott beavatkozások megvalósításához.

A társadalmi egyeztetési folyamat sikerének egyik kulcsa, hogy jól határozzuk meg az egyeztetésbe bevonandók körét. A bevonandó társadalmi csoportok pontos köre városonként eltérő lehet; a legfontosabb irányelv, hogy lehetőleg szólítsunk meg valamennyi olyan csoportot, amelyeket az elkészítendő terv eredményei – akár pozitívan, akár negatívan – érintenek. Néhány példa az egyeztetési folyamatba bevonandó csoportokra:

- *Gyalogosok* – olyan városi polgárok, akik jelenleg is rendszeresen gyalogolnak. Törekedni kell arra, hogy a bevontak jól reprezentálják a helyi lakosság összetételét, legalább nemi- és korösszetétel szempontjából. Ami a különböző korosztályokat illeti, kiemelt figyelmet kell szentelni a gyerekeknek és az időseknek.
- Olyanok, akik jelenleg *ritkán gyalogolnak* – segíthetnek abban, hogy megértsük: mi szükséges ahhoz, hogy a városban élők gyakrabban válasszák a gyaloglást, mint valamely más közlekedési alternatívát.
- „*Speciális igényű*” *gyalogosok* – hajlamosak vagyunk arra, hogy csak az „átlagos” gyalogosokra figyeljünk, ám egy sétálhatósági tervnek egyenlő feltételeket kell biztosítani mindenki számára. Éppen ezért kiemelt fontosságú, hogy megértsük: mire van szüksége a speciális igényű gyalogosoknak (kerekeszékkel közlekedők, járókeretet, botot vagy mankót használók, látás- vagy hallássérültek, babakocsit tolók, vagy éppen rollerező vagy gördeszkázó fiatalok).
- A városon kívülről érkező *látogatók* – a városban élők mellett a turisták is gyalogolnak (többnyire elég sokat), az ő perspektívájuk és szükségleteik

némileg eltérnek a helyiekétől. Amennyiben a városban sok a máshonnan érkező látogató, mindenképpen fontos, hogy megértsük az ő gyaloglással kapcsolatos speciális elvárásaikat is.

- A gyalogos infrastruktúra fejlesztése által *közvetlenül érintett emberek*, amikor egy városban a gyalogos közlekedés feltételeinek javítására kerül sor, az értelemszerűen nem csak magukat a gyalogosokat érinti, hanem más közlekedési módok használóit, az autóval közlekedőket és a kerékpárosokat is. Ők lehetnek a sétálhatóság javítását célzó beavatkozások legnagyobb potenciális ellenzői, bevonásuk tehát kiemelt fontosságú az első pillanattól kezdve.
- *Közvetve érintett emberek / csoportok* – ilyenek például a kiskereskedelmi üzletek tulajdonosai (aki például tarthatnak attól, hogy ha egy utcát sétálóövezetté minősítenek, akkor elveszítik vásárlóik egy részét), de ilyenek azok a foglalkoztatók is, amelyeknek alkalmazkodniuk kell dolgozóik megváltozó közlekedési szokásaihoz.

7. A bevonás módszerei

Az egyeztetés pontos céljától, az interaktivitás szintjétől, a bevonandó résztvevők számától és jellegéről függően szükséges kiválasztani a bevonás megfelelő módszerét. Noha az alkalmazott módszereket és eszközöket minden esetben hozzá kell igazítani a konkrét alkalomhoz és környezethez, fontos kiemelni néhány tipikus egyeztetési csatornát.

Az egyeztetés legjobb módja, amikor valódi dialógus folyik, ám az információ átadásnak - annak, hogy minél több embert érjünk el – fontos helye van a kommunikációs folyamatban:

- *Média*: az információ átadásban a média – különösen a helyi média – nagyon fontos szerepet játszik. Sajtótájékoztatók, a mobilitás témakörével foglalkozó cikkek, a sétálhatóságról szóló interjúk szakértőkkel, vagy éppen a kerekasztal beszélgetések televíziós műsorokban – ezek mindegyike fontos eszköz. Előnyös, ha a tervezési folyamat „média-barát” – azaz rendszeresen biztosít befogadható mértékű információkat, érdekes tényeket, adatokat, sajtóhíreket - amelynek során a tervezők bármikor örömmel válaszolnak a felmerülő kérdésekre. A támogató helyi média kiemelkedő szerepet játszhat a tudatosításban.
- *Posztterek, szóróanyagok, kiadványok*: noha a nyomtatott anyagok relevanciája folyamatosan csökken, a helyi társadalomnak még mindig vannak olyan csoportjai, akik szívesebben olvasnak papíralapú információs anyagot, mint egy cikket az interneten. Éppen ezért a jól megtervezett, vizuálisan vonzó, rövid, könnyen érthető szövegeket tartalmazó nyomtatott anya-

goknak még ma is van létjogosultsága és szerepe a gyalogos közlekedés fontosságának és előnyeinek bemutatásában.

- *Prezentációk, előadások*: izgalmas, vizuálisan erőteljes előadások szintén fontos szerepet játszhatnak a téma exponálásában. Ilyen előadások elhangozhatnak konferenciákon, iskolákban, különböző helyi csoportok találkozóin.
- *Lakossági fórumok*: a legjobb lakossági fórumok azok, ahol valós kétoldalú kommunikáció folyik, ám időnként azoknak a fórumoknak is van létjogosultsága, ahol a városvezetők nagyszámú résztvevőnek beszélnek a városi mobilitás és gyalogosbarát közlekedés kérdéseiről.
- *Internet*: egyre fontosabb (bár még nem kizárólagos) csatornája az információ átadásnak (csakúgy, mint a kétirányú kommunikációnak, de erről majd később szólunk), ami nincs az interneten, az bizonyos csoportok számára nem is létezik. Éppen ezért elengedhetetlen a téma megjelenítése az interneten, például a városi honlap egyik könnyen megtalálható oldalán, vagy akár a sétálhatóságnak szentelt helyi honlapon.

Az *információszerzés* legalább olyan fontos, mint az információ átadás. Az alábbiakban a leggyakrabban használt módszereket mutatjuk be. Fontos megjegyezni azonban, hogy – mint szinte minden kommunikációs csatorna esetén, úgy ennél a csoportnál is – valamilyen szintű interaktivitás mindenképpen jelen van:

- A *kérdőíves felmérések* fontos eszközei az információgyűjtésnek. Megfelelően megtervezve és végrehajtva az ilyen felmérések rendkívül értékes információkkal szolgálhatnak az emberek gyalogos közlekedésre, annak feltételeire vonatkozó percepcióiról, véleményéről. A kérdőíves felmérésnek különböző formáit alkalmazhatjuk: használhatunk személyes megkérdezéssel kérdőívet, amelynek során kérdezőbiztosok a város különböző pontjain állítanak meg és kérdeznak gyalogosokat; az online kérdőívek gyors és egyszerű eszközei az információgyűjtésnek; és természetesen időnként szükséges reprezentatív mintavételen alapuló kérdőívezést is lebonyolítani.
- Az információgyűjtésnek hasznos módja lehet az is, ha „*sétálhatósági információs pultot*” helyezünk el kulturális vagy sportrendezvények helyszínén – vagy bárhol, ahol városi polgárok nagyobb koncentrációja van jelen. Az ilyen rendezvények jó alkalmat biztosítanak arra, hogy beszélgetéseket kezdeményezzünk és megismerjük a városlakók véleményét a sétálhatóság különböző aspektusairól, vagy akár lebonyolítsunk egy gyors kérdőíves felmérést. Ezek az információs pultok fontos szerepet játszhatnak abban is, hogy a sétálhatóság kérdése bekerüljön a helyi köztudatba.
- A különböző célcsoportok bevonásával megvalósított *fókuszcsoportok* szintén hasznos eszközei lehetnek komplexebb kérdések megvitatásának – jól lebonyolítva ez az eszköz rendkívül hasznos kvalitatív információkat adhat a tervezési folyamat számára.

A társadalmi egyeztetés „legmagasabb szintje”, amikor *valós dialógus, közös gondolkodás* és alkotás folyik. Ezek az alkalmak lehetővé teszik a városlakók számára, hogy a tervezési folyamat valóban aktív részeseivé váljanak:

- A kisebb létszámú *interaktív workshopok* hatékonyak lehetnek a sétálhatóság meghatározott vonatkozásainak megvitatására előzetesen kiválasztott szakemberekkel, vagy akár egy-egy konkrét célcsoport (pl. fogyatékkal élők, diákok vagy idős emberek) képviselőivel. Az ilyen workshopok célja korántsem csak az információcsere, hiszen kiválóan alkalmasak arra is, hogy a résztvevők konkrét problémákra keressenek közösen megoldásokat.
- A közös gondolkodás és ötletelés megvalósítható *nagyobb csoportokban* is; hasznos lehet például „gyalogosbarát napot” szervezni, ahol helyi lakosok különböző csoportjainak képviselői nagy számban vannak jelen és közösen gondolkodnak a sétálhatóság fejlesztéséről. Figyelembe kell azonban venni, hogy az ilyen típusú rendezvények költségesek, alapos előkészítést igényelnek, és csak akkor lehetnek sikeresek, ha professzionális facilitálás mellett valósulnak meg.
- *Hackathon-ok*: a hackathon mint kreatív technika az IT közösségben elterjedt. A hackathon tulajdonképpen egy design sprint-szerű esemény, melynek keretében programozók, grafikai tervezők, projekt menedzserek és gyakran felhasználók dolgoznak együtt valamilyen szoftver projekten, azaz a céllal, hogy rövid idő alatt használható szoftvert hozzanak létre. Egy hackathon általában 24 órás, melynek során a csapatok gyakorlatilag megszakítás nélkül dolgoznak a feladaton. Az utóbbi időben a hackathon alapját jelentő megközelítést gyakran alkalmazzák nem informatikai jellegű, például városfejlesztési problémák megoldására is. A hackathon vagy design sprint legnagyobb előnye, hogy a résztvevők nem csak beszélnek a probléma lehetséges megoldásairól, hanem az intenzív folyamat végén eljutnak a kiválasztott megoldás tesztelhető prototípusának megalkotásáig. A módszer vonzó lehet a fiatalabbak számára és kreatív, újszerű megoldásokat eredményezhet.
- A *közösségi média csatornák* jól alkalmazhatók konkrét témákkal kapcsolatos aktív dialógus kialakítására. Noha a legtöbb ilyen csatorna nem teszi lehetővé a mély, minden részletre kiterjedő egyeztetéseket, de alapvetően hatékony felületet jelentenek a gyors információcserére, ötletek, gondolatok megosztására. Ma már a közösségi média mint kommunikációs csatorna nem hagyható figyelmen kívül semmilyen társadalmi egyeztetés során. Előnye, hogy noha igényel erőforrásokat, sok ember elérését teszi lehetővé relatíve olcsón.

8. Összegzés

Tanulmányunkban a városfejlesztési tervezés egy speciális szegmensét, a sétálhatósági tervezés kérdéskörét jártuk körül. A téma aktualitását azon nemzetközi megatrendek jelölik ki, amelyeket a nagyobb városok lakói napi életvitelük során egyre markánsabban érzékelnek: az autók száma a városokban folyamatosan nő, egyre nagyobb urbanizációs hátrányt okozva. Ezen kihívás kezelésére a nemzetközi megatrendek egyre inkább a fenntartható városi mobilitás irányába hatnak, amelyek egyre fontosabb részterülete a sétálhatóság.

A tanulmányunkban arra kerestük a választ, hogy melyek a legfontosabb feltételei egy városban a gyalogosbarát, fenntartható városi közlekedési rendszerek kialakításához hozzájáruló sétálhatósági tervek elkészítésének. A városok sétálhatósága ugyanis tudatos tervezéssel, stratégiai szemléletet alkalmazva sikeresen fejleszthető.

A városok sétálhatóbbá tétele, és annak elérése, hogy az emberek többet gyalogoljanak, azonban egy összetett kihívás: megköveteli az infrastruktúra fejlesztését, a helyi szabályozások módosítását, a tudatosítást, a képzést és számos számos egyéb beavatkozást is. Figyelembe véve a kihívás összetettségét, a sétálhatóság fejlesztésének folyamatát alaposan át kell gondolni és gondosan meg kell tervezni. Tanulmányunkban erre adtunk egy áttekintést, mely alkalmas arra, hogy segítséget nyújtson azon városoknak, melyek el kívánnak mozdulni a fenntartható városi mobilitás irányába.

Felhasznált irodalom

- Appleyard, D. (1981): *Livable Streets*. University of California Press, Berkeley.
- Burden, D. (1999): *Street Design Guidelines for Healthy Neighborhoods*. Center for Livable Communities, Local Government Commission, Sacramento.
- Giles-Corti, B. – Donovan, R. J. (2003): Relative Influences of Individual, Social Environmental, and Physical Environmental Correlates of Walking. *American Journal of Public Health*, 9, 1583–1589. o.
- Goodwin, P. – Cairns, S. – Dargay, J. – Hanly, M. – Parkhurst, G. – Stokes, G. – Vythoukasm, P. (2004): *Changing Travel Behaviour*. ESRC Transport Studies Unit, University College London.
- Hocevar, M. – Zorman, A. (2012): Contextual mobility and the new “mobility paradigm”: the nature of travel mode choices reconsidered In Trček, F. – Kos, D. (eds.): *Rethinking everyday mobility Results and lessons learned from the CivitaS-elan project*. CivitaS-elan, Ljubljana.
- Leyden, K. M. (2003): Social capital and the built environment: the importance of walkable neighbourhoods. *American Journal of Public Health*, 9, 1546–1551.
- Lengyel I. (2010): *Regionális gazdaságfejlesztés. Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

- Lengyel I. – Rechnittzer J. (2004): *Regionális gazdaságtan*. Dialóg-Campus, Budapest-Pécs.
- Lerner-Lam, E. – Celniker, S. P. – Halber, G.W. – Chellman, C. – Ryan, S. (1992): Neo-Traditional Neighborhood Design and Its Implications for Traffic Engineering. *ITE Journal*, 17–24. o.
- Litman, T. – Burwell, D. (2006): Issues in sustainable transportation. *International Journal of Global Environmental Issues*, 4, 331–347. o.
- Morar, T. – Bertolini, L. (2013): Planning for Pedestrians: A Way out of Traffic Congestion. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 81, 600–608. o.
- Newman, P. – Kenworthy, J. (1998): *Sustainability and Cities; Overcoming Automobile Dependency*. Island Press, Covelo.
- Sadorsky, P. (2014): The effects of urbanization on CO2 emissions in emerging countries. *Energy Economics*, 41, 147–153. o.
- Southworth, M. (2005): Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, 4, 246–257. o.
- Szűcs P. – Lukovics M. – Kézy B. (2017a): Régi-új irányok a városfejlesztésben: a sétálható városok nyújtotta gazdaságfejlesztési lehetőségek. In Farkas B. – Pelle A. (szerk.): *Várakozások és gazdasági interakciók*. JATEPress, Szeged, 225–238. o.
- Szűcs P. – Lukovics M. – Kézy B. (2017b): Opportunities for walkability in Szeged and Valencia. *Regional Statistics*, 1, 152–178. o.
- Szűcs P. – Lukovics M. – Kézy B. (2018): Új irányok a városfejlesztésben: a sétálható városok nyújtotta lehetőségek. *Competitio*, 1. (megjelenés alatt)
- Vernez Moudon, A. – Lee, C. – Cheadle, A. D. – Garvin, C. – Johnson, D. – Schmid, T. L. – Weathers, R. D. – Lin, L. (2006): Operational Definitions of Walkable Neighborhood: Theoretical and Empirical Insights. *Journal of Physical Activity and Health*, 3, 99–117. o.
- Yunfeng, Y. - Laike, Y. (2010): China's foreign trade and climate change: A case study of CO2 emissions. *Energy Policy*, 38, 350–356. o.
- Zacharias, J. (1994): Planning for Pedestrian Networks in North American Downtowns. *Journal of Advanced Transportation*, 2, 141–156. o.

Walkability planning in urban development

Béla Kézy – Petra Szűcs – Miklós Lukovics

Urban development today entails the emergence of urbanisation disadvantages, noise and air pollution, overcrowding, etc. as negative externalities. In larger cities it can be traced back to the drastic increase in car transport, which, besides its certain advantages, also involves the deterioration in the residents' quality of life, which has negative consequences on both the economy and the society. A solution for this issue may be the sustainable urban mobility, which covers environmentally friendly and attractive communal transport, in addition to active modes of transport. A necessary, but not sufficient condition for the inhabitants to favour walking as an active mode of transport is the city to be walkable. The walkability of cities can be successfully developed by conscious planning and applying a strategic approach.

In our study we address the question what the most important conditions of drawing up walkability plans are in a city, which can contribute to developing a pedestrian-friendly, sustainable urban transport system. Our findings may provide help for the cities which aim to move towards sustainable urban mobility.