



A különböző érdekelt felek bevonásával létrejövő közösségi tervezési folyamatok egyre inkább felváltják a felülről jövő vagy top-down tervezési megközelítést. A közös alkotói folyamat az állampolgári mozgalmaktól – mint például a kormányzat (város) tervezővel és projektjeivel szemben álló akciócsoportok – a mobilitás kihívásainak értékelésében részt vevő érdekelt felek vagy partnerek felé tolódott. Ennek során részt vesznek az új elképzelések, a jövőbeli mobilitási forgatókönyvek és az új projektkonceptiók kialakításában.

A probléma meghatározása

A gépkocsiorientált útépitési projektek évtizedek óta az állampolgári tiltakozásokat és ellenállást váltanak ki. A Robert Moses vezette „Alsó manhattan-i autópálya” tervezése az 1960-as évek egyik ikonikus példája, amely tervek ellen a hatvanas évek elején állampolgári mozgalom alakult. A mozgalom vezetője Jane Jacobs volt, aki később a várostervezés egyik vezető akadémikusa lett, és „The death and life of great ame-

rican cities” (Az amerikai nagyvárosok halála és élete) című könyve évtizedek óta fontos szerepet tölt be a témában.

Az európai SUMP folyamatának célja a régmódi mobilitástervezés, a top-down tervezést közösségi -tervezési megközelítéssel történő kiváltása, amelynek célja a hatáskör kiterjesztése a nagy közúti infrastruktúra projektektől a multimodális mobilitási szolgáltatásokig a különböző érdekelt felek és az állampolgári mozgalmak bevonásával egyetemben.

A megfelelő testületi forma megtalálása mellett a siker alapfeltétele a „kölsönös bizalom” létrehozása az összes érintett fél között: vagyis a politikusok, a városi, regionális, és államigazgatás, valamint a polgárok között.



Hogy működik ez?

A közösségi tervezés folyamataiban betöltött új szerepkörök olyan új tervezési módokat igényelnek, mint a folyamat partnerek közötti „mobilitási szövetségek”, valamint a szakértőkből, polgárokból és más érdekelttekből – például helyi vállalkozásokból – álló tervező laborok létrehozása. A mobilitási megállapodás keretein belül új kompetenciákra van szükség minden a tervezésben résztvevő számára. A PROSPERI-

TY Innovációs összefoglalója¹, „Alternatív megoldások kidolgozása közösségi finanszírozású tanulmányok formájában” leírja, hogy a állampolgári mozgalmak miként fejleszthetik szakértelmüket annak érdekében, hogy partnerként elősegítsék a teljeskörű részvételt ebben a folyamatban, hogy ne csak a problémák meghatározásához, hanem a mobilitási megoldásokhoz is hozzájárulhassanak.

A résztvevők strukturálatlan vagy korlátozott részvételének elkerülése érdekében szükséges egy, a városi mobilitástervezési folyamatra vo-

natkozó átfogó megállapodás létrehozása. Hogy ennek működését bemutassuk, megmutatjuk, hogy Antwerpenben hogyan valósította meg ezt a megközelítést, és hogyan hozott létre egy egyezséget a kulcsfontosságú partnerek (regionális és városi kormány, közigazgatások és állampolgári csoportok) között. Az együttműködés meghatározta az általános mobilitási törekvéseket és az együttműködés különböző formáit.

A különböző tervezési és stratégiai projekt kérdések megvitatására a szakpolitikai döntéshozatali szinteken kívül munkacsopo-



rtokat hoztak létre (politikusok, közigazgatás és az állampolgári mozgalom vezetői). A programok során nyílt internetes vitákra, valamint olyan megbeszélésekre került sor, amelyekbe az érdeklődő állampolgárokat is bevonták.

Az közösségi tervezés folyamata nyitottságot igényel, hogy az idővel alulról felfelé irányuló (bottom-up) kezdeményezések létrejöhessenek, azonban ez a folyamat is igényel irányítást. Antwerpenben az „intéző” szerepét erre a célra alakították ki, feladata a megbeszélések megtartása és az együttműködési folyamat megszervezésére.

Ki profitál a közösségi tervezésből?

A városi mobilitástervezés folyamatai során a közösségi tervezés előnyei jól kimutathatók, és túlmutatnak ezen innovációs összefoglaló hatáskörén. A magánvállalkozások világában köztudott², hogy a közös értékteremtés lehetővé teszi a cégeknek az ügyfelek számára vonzóbb termékek létrehozását, amelynek célja a versenytársak megelőzése és így a kedvezőbb piaci pozíció elérése.

<https://www.telegraph.co.uk/business/social-innovation/benefits-of-co-creation/>

Nyilvánvalónak tűnik ezért, hogy a vonzóbb, innovatívabb és erőteljesebb városi mobilitástervezés és az ahhoz kapcsolódó projektek rendkívül fontosak egy város számára. A döntéshozók számára előnyösebb, ha jól szervezett együttműködési folyamatokat alkalmaznak a magasabb minőségű tervek és projektek megvalósítására. Nyilvánvaló előnye emellett az állampolgárok számára a jobb, testreszabottabb projektek és tervek megalkotása.

A közösségi tervezés hitelessége

Az állampolgári mozgalmak hitelessége javulni fog, ha bizonyítani tudják konstruktív hozzájárulásukat a mobilitástervezéshez. Nem szabad alábecsülni a városok emberközpontú mobilitásra irányuló történeteinek, jövőképeinek, valamint a magas színvonalon megtervezett helyeknek és utcáknak a vonzerejét. Az állampolgári mozgalmak hitelessége megnő, ha az általuk létrehozott történetek, jövőképek és tervek megvalósulnak, amely már a hatóságok felelőssége.

A közösségi tervezés értékteremtési folyamata hozzájárul a város és a hatóságok hitelességének javításához. Ha a politikusok bizonyítják, hogy meghallgatják az általuk képviselt polgárokat, a közösségi tervezést alkalmazó közigazgatási szervek képesek lehetnek hírnevük javítására, amely gyakran bürokratikus és technokratikus szervezetekként jellemzi őket.

A városok szakpolitikai lehetősége

Azon városi önkormányzatok, amelyek létrehoznak egy szervezett és formális keretrendszerrel a civilekkel mozgalmakkal való párbeszédre, egyben az állampolgárok bevonására a közösségi tervezés folyamatába a városi mobilitás területén, új távlatokat alakíthatnak ki, hogy a gépkocsiorientált top-down megközelítéssel túllépve, hogy új, emberközpontú megközelítéseket hozzanak létre

Ha az állampolgári mozgalmak egyre inkább részt vehetnek a közösségi tervezés folyamataiban az ellenállás vagy a jogi intézkedés megtervezése

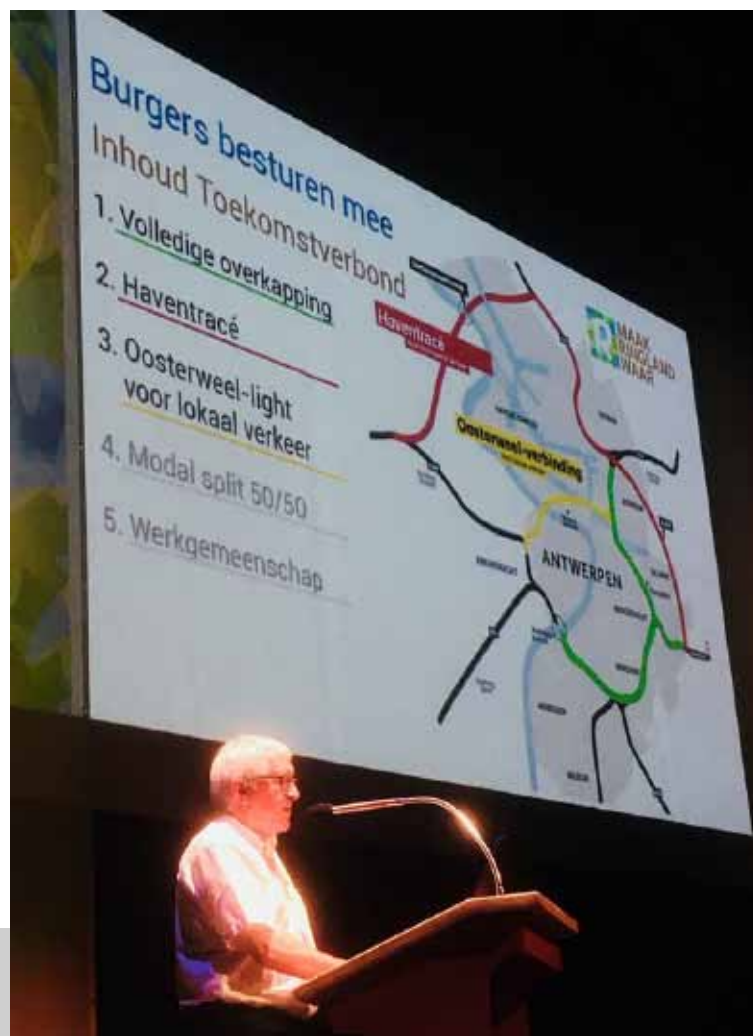
helyett, akkor a tervezési folyamat hatékonysága javulhat, mert a polgárok nem fognak szembe fordulni a folyamattal.

ANTWERPEN: Példa a megfelelő gyakorlatra

2017. március 15-én együttműködés jött létre a regionális és városi önkormányzatok, ügynökségek és három vezető civil mozgalom között. Az együttműködés aláírását egy nagy projekttel, az antwerpeni (a transzeurópai közlekedési hálózat részét képező) autópálya-körgyűrű megépítésével kapcsolatos több mint.

A három állampolgári mozgalom különböző aggályokkal és háttérrel rendelkezik:

- A „Straten Generaal” egy szervezet, amely hagyományosan hatékony jogi eszközöket alkalmaz a tervezési folyamat során. Sikeresen fellebbeztek több alkalommal is a legfelsőbb bíróságnál, a környezeti hatásvizsgálati-irányelv aggályai mentén, amely segítségével megakadályozták a projekt előrehaladását.



- Az ademloos („lélegzetelállító”) egy csoport, amelyet Belgium egyik vezető marketingcégének korábbi ügyvezető igazgatója hozott létre. A többi városi mozgalom segítségével közösen összeállítottak egy petíciót a projektre vonatkozó népszavazásról, az antwerpeni népesség 60%-a elutasította a jóváhagyott projekttervet.
- A ringland egy olyan mozgalom, amelynek célja a környezéssel kapcsolatos alternatív jövőkép megalkotása. Olyan projektet terveznek, ahol a környezéket lefedik, és a terület továbbra zöld marad. A találkozók során több mint 1000 lakos terveit vitatták meg
- a belső környezéket vitatott hiányzó összeköttetését nemzetközi autópálya helyett városi gyorsforgalmiút lesz; a flamand kormány és a kikötői hatóság 1,25 milliárd eurós költségvetést irányoz elő e környezéket lefedésére.
- 2030-ra a várostérség közlekedési munkamegosztásának megváltoztatása 70% (autó)/30% (egyéb közlekedési módok) arányról 50/50-re, valamint az átmenő forgalom elterelése egy élhetőbb város létrehozása érdekében. A Mobility Plan for the region outlining key projects will be included as part of the covenant.

Az antwerpeni közösségi tervezés folyamatának fontos jellemzője az állampolgári mozgalmak erős képviselője és szerveződése a megállapodás aláírása előtt.

A megállapodás közösen dolgozták ki egy olyan polgári mozgalmakból álló együttműködési folyamat keretében, amelyet egy mediátor, az „intéző” vezetett. A mediátort, Alexander D’Hooghe-ot a flamand kormány nevezte ki szigorú folyamat keretében, a feladatra olyan embert választottak, aki megérti a komplex várostervezési ügyeket és a projekttervezési kérdéseket, valamint fontos, hogy megfelelő tárgyalási készségekkel rendelkezzen az összetett ellentétes álláspontok kezelésére.

D’Hooghe olyan jelentést készített, amely az érdekelt felek – ideértve az állampolgári mozgalmakat is – közötti megegyezés alapjaként a legvitatottabb projektre, a belső környezékre fókuszált. E jelentés különbözött a kormány által előterjesztett korábbi lehetőségektől, amelyek csak részben vették számba a civil mozgalmak szempontjait.

A „jövő megállapodása” meghatározza az antwerpeni mobilitási terv stratégiai elemeit, amelyekről a felek az alábbiak szerint megegyeznek:

- a várostól északra fekvő autópálya megépítése (részben új szakasz építése) a kelet-nyugat irányú átmenő forgalom és a kikötőhöz kapcsolódó közlekedés részére,

A megállapodás részét képezi a régió kulcsfontosságú projektjeit felvázoló mobilitási terv.

A következő platformokat hozták létre a jövő megállapodás részeként:

- **Döntéshozatali platform:** ez a platform a minisztert és a polgármesteri hivatal képviselőit, a közigazgatás vezetőit és az érintett projekt ügynökséget, valamint a három városi mozgalom vezetőit foglalja magában. Ezen a szinten a lépésről lépésre folytatott konzultáció a jövő megállapodás általános előrehaladását célozza.
- **Munkacsoportok:** ezek a platformok továbbfejlesztik a regionális mobilitási tervet, az autópálya terveket, a belső környezéket hiányzó összeköttetésének környezeti hatásvizsgálatát és a városfejlesztési terveket a lefedésre kerülő környezéket területe környékén

Mindegyik platform tagja egy kormányzati képviselő és az állampolgári mozgalmak adják a társelnököket. A munkaprogramban részt vesznek a közigazgatási szakértők, valamint a városi mozgalmak által kijelölt külső szakértők is. Ők kormány által kijelölt tanácsadók és várostervező cégek munkadokumentumait, terveit és jelentéseit véleményezik. Ezek alapján a közös irányítócsoporthoz irányítják a tanácsadók munkáját lépésről lépésre.

Másfél év telt el a folyamat kezdete óta, és pozitív visszajelzések érkeztek a politikusoktól és az civil mozgalmaktól. A munkacsoportok egyike sem nyújtott be még végleges tervezési vagy kivitelezési dokumentumokat, amelyeket a kormánynak jóvá kell hagynia.

Az állampolgári mozgalom szerepe a jövő megállapodásban három szinten jelenik meg:

- **Állampolgári akciócsoportok:** nyitott megbeszélés-sorozatok kerülnek megrendezésre, hogy az érdekelt állampolgároknak elmagyarázzák a tényállást, és hogy ellenőrizzék, milyen mértékben támogatják a folyamatban lévő tervezést.
- **Állampolgári szakértői központok:** az állampolgári mozgalmak helyzetét akadémikusok, külső szakértők és a tudományos testület segíti (lásd: PROSPERITY innovációs összefoglaló: Alternatív megoldások kidolgozása közösségi finanszírozású tanulmányok formájában).
- **Közösségi tervezési partner:** kormány által szervezett városi mobilitási tervezési folyamat során.

Ebben a szakaszban még túl korai lenne megítélni, hogy a jövőbeni együttműködés sikeres lesz-e vagy kudarcot vall. Úgy tűnik azonban, hogy az antwerpeni példa az egyik legjelentősebb az európai városi mobilitástervezési folyamatok szempontjából. A környező – beleértve a lefedést is – befejezéséhez szükséges 4,50 milliárd euróra becsült költségvetést (3,25 milliárd euró az út- és alagút-infrastruktúrára és 1,25 euró a lefedésre) a flamand kormány finanszírozza. A tervezett kivitelezés 2019-től 2026-ig tart. A jövő megállapodás által érintett egyéb projektek megduplázzák ezt a költségvetést. Nyilvánvaló, hogy a tervezett projektek generációkon átívelő erőfeszítéseket igényelnek, nemcsak az érintett projektek építése, hanem a tervezési folyamat szempontjából is.

Szerző

Prof. Dirk Lauwers

afdeling Mobiliteit en ruimtelijke Planning Center for Mobility and Spatial Planning

Sint-Pietersnieuwstraat 41 b2

9000 Gent, Belgium

tel: 0032 475 6565 20

e-mail: dirk.lauwers@ugent.be

www.sump-network.eu

JOGI NYILATKOZAT: Jelen publikáció tartalmáért kizárólag a szerzők tartoznak felelősséggel, és az nem feltétlenül tükrözi az Európai Unió véleményét. Az Európai Bizottság nem vállal felelősséget az itt található információk bármilyen lehetséges felhasználásáért. Az összes képanyagot a résztvevő partnerek bocsátották rendelkezésre (kivéve, ha másképpen jelezzük), és azok jelen publikációban történő felhasználásához hozzájárultak.



A CIVITAS PROSPERITY az Európai Unió Horizont 2020 kutatási és innovációs programja támogatásában részesült. A támogatási szerződés száma: No 690636.