

Nagy városi közlekedési projektek társadalmasítása

Tíz év tanulságai — a lakossági fórumtól a részvételi tervezésig.
Mi lett könnyebb, mi lett nehezebb, és mit tehet a tervező?

KESZTHELYI TIBOR FŐMTERV ZRT

Villamos- és metróvonalak · útfejlesztések · közterületek emberléptékű felújítása

1

Tíz év mérlege

Mi vált könnyebbé és mi nehezebbé a társadalmasításban 2015 óta

2

A használó mint erőforrás

Miért a házmaster, a boltos és az éttermes a legjobb informátor

3

A megbízói oldal

Miért titok a projekt — a bizonytalan beruházó logikája

4

NIMBY-kezelés

A nemzetközi gyakorlat négy bevált eszköze

5

Részvételi tervezés

Keretek, intézményi modellek, módszertani eszköztár

6

Hazai kép

Mi működött itthon, milyen léptékben — és mi hiányzik

01

Tíz év mérlege

Mi változott a társadalmasításban 2015 és 2025 között — tervezői szemmel

Ami könnyebbé vált



Az eszközrendszer

Fórum helyett: online kérdőív, térképes véleményezés, látványterv, 3D-bejárás, közösségi média. Az elérés nagyságrendekkel nőtt, a megkérdezettek köre demográfiailag kiegyensúlyozottabb lett.



A taktikai urbanizmus legitimálódott

A pop-up bringasávok (Nagykörút, Üllői út) megmutatták: a beavatkozás kipróbálható, mérhető — a vita utána adatokról szól, nem hipotézisekről. A Lánchíd autómentesítése is így stabilizálódott.



A közbeszéd nyelve fejlődött

Az „emberléptékű”, a „15 perces város”, a forgalomcsillapítás tíz éve szubkulturális témák voltak — ma a lakosság jelentős része ismeri őket. A tervező nem nulláról magyaráz.

Példa: egy Blaha Lujza tér léptékű felújításnál már a koncepciófázisban tízezres nagyságrendű visszajelzés gyűjthető.

A társadalmi környezet

*„A poszt-Covid korszakban az individualizmus erősödött. A társadalom egyedei óvatosabbak lettek, és a **kollektív áldozatvállalás helyett az egyéni kontrollt**, a magánszféra védelmét **helyezik előtérbe**. Az önzés egyfajta önvédelmi mechanizmussá alakult át, amelyben a saját mentális és fizikai jólét élvez elsőbbséget a közösségi kohézió kárára.”*

A fórumtól a platformig — az elérés átalakulása

~2015 — a művelődési házi fórum

- Ugyanaz a ~30 ember jön el
- Többségében idősebb, ráérő, gyakran eleve ellenérdekelt kör
- A vélemény pillanatfelvétel — nem reprezentatív
- A tervező védekező pozícióban, kész tervvel érkezik

30 fő

tipikus elérés
egy fórumon

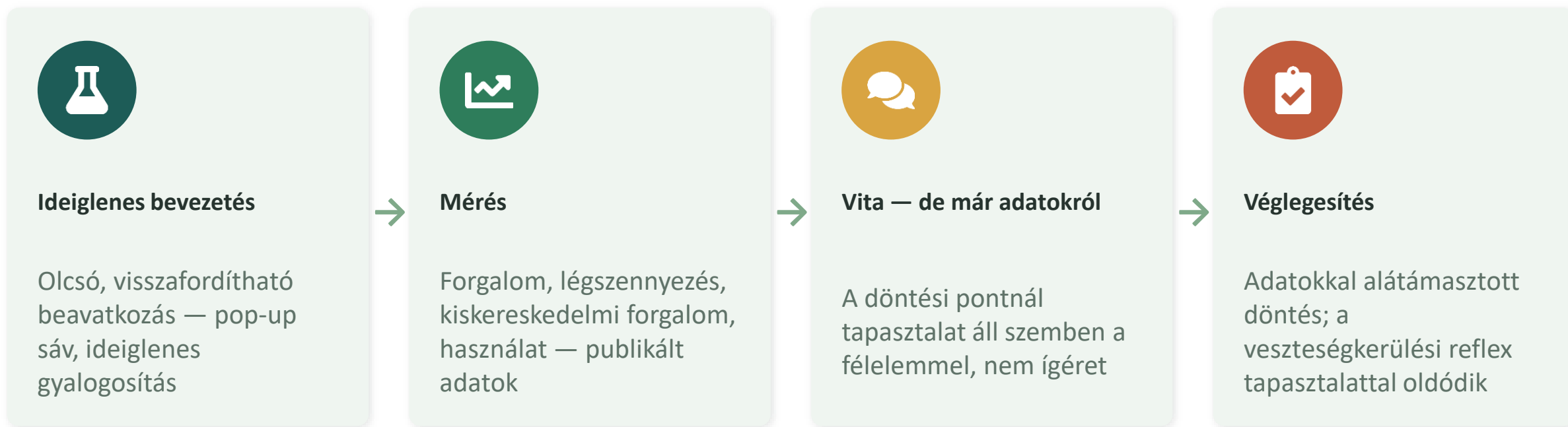
~2025 — a többcsatornás bevonás

- Online kérdőív + interaktív térképes véleményezés (PPGIS)
- Látványterv, 3D-bejárás, közösségi médiás elérés
- Közösségi költségvetés, civil együttműködések (pl. Valyo)
- Demográfiailag kiegyensúlyozottabb merítés

10 000+

visszajelzés egy fővárosi
tér koncepciófázisában

A pilot-logika megjelent: kipróbálás → mérés → döntés



„A ‘majd meglátjuk, ha megépült’ helyett van egy olcsó, visszafordítható tesztfázis.” — tervezői szemmel ez a legnagyobb módszertani előrelépés.

Ami nehezebbé vált



Átpolitizálódás

A villamosvonal vagy sávcsökkentés nem mérnöki, hanem identitáskérdésként csapódik le: autós–biciklis, belvárosi–agglomerációs, kormány–főváros törésvonalak mentén. A legkorrektebb forgalmi modell is korlátozottan hat.



Bizalmi deficit — „konzultációs színház”

Ahol a lakosság megélte, hogy a véleményezés formális volt, a következő projektnél cinikus. A rossz társadalmasítás a jól csinálhatóság esélyét is rombolja — közben a hangos kisebbség digitálisan felülreprezentálja magát.



Az időtáv-probléma élesedett

Egy metró-projekt előkészítése 8–15 év, a politikai ciklus 4 év, a közösségi média figyelmi ciklusa 4 nap. A társadalmasítás eredménye elévül, mire a kivitelezés elindul (lásd M3-felújítás).

Példák: Galvani / Új Duna-híd — a szakmai és a politikai narratíva szétválása.

Három óra jár a falon — és nem egyszerre

8–15 év

egy metró- vagy nagyvillamos-projekt
előkészítése

4 év

egy politikai ciklus

4 nap

a közösségi média figyelmi ciklusa

A következmény: a társadalmasítás eredménye gyakran elévül, mire a kivitelezés elindul — más lakosság, más kontextus, más elvárások. Amit az elején elfogadtak, azt a végén már kritizálják.

A súlypont: kész terv helyett közös problémadefiníció



Ahol a projektek elcsúsznak

A lakosságot a megoldás fázisában vonják be, amikor már csak igent vagy nemet mondhat. A vita azonnal állásfoglalássá válik — a terv pedig támadási felületté.

„Tetszik-e ez a terv?”



Ahol a projektek nyernek

A problémát — zaj, átmenő forgalom, parkolás, gyalogos biztonság — még nyitott kérdésként teszik le az asztalra. Emberléptékű közterületnél ez ma már működik.

„Mi itt a megoldandó probléma?”

Nagy vonalas infrastruktúránál (metró, villamos, főút) ez sokkal nehezebb: a nyomvonal mögött hálózati és finanszírozási logika van, amit nehéz részvételi folyamatban kezelni. Ez a feszültség a következő tíz évben sem oldódik fel teljesen.

A mérleg — projektfüggő eredő

JAVULT

- Az eszközrendszer és az elérés
- A pilot / taktikai urbanizmus elfogadottsága
- A szakmai közbeszéd közös nyelve

ROMLOTT

- A bizalom — a „konzultációs színház” öröksége
- A politikai környezet — identitás-törésvonalak
- Erősödött az individualizmus a közösségi áldozatvállalás kárára
- Az időtáv-szakadék a projekt és a figyelem között

*Egy jó pillanatban, jó módszertannal indított közterület-projekt ma könnyebb ügy, mint tíz éve.
Egy nagy, megosztó vonalas létesítmény kifejezetten nehezebb.*

Egy induló: kozhang.hu – Magyarország első interaktív társadalmi egyeztetési platformja, a részvételiség új formája, alapvetően minden társadalmi kérdésben

FONTOS A TELJES SZEKVENCIA

1. Ismertetés, „tanulás”, külföldi példák
2. Vélemény
3. Dashbord rendszeren látja a többi véleményt
4. Döntés – és látja, hogy
 - a. Hogyan épült be a véleménye
 - b. Érti miért nem épült be a véleménye

02

A használó mint tervezési erőforrás

Miért használhatatlan a „lakosság” mint kategória — és ki tudja azt, amit a forgalmi modell nem

Két dolgot mosunk össze — pedig szét kell választani



Társadalmasítás mint legitimáció

- Fórumokon, kérdőívekben zajlik
- Átpolitizálódott, identitás-törésvonalak mentén
- Célja az elfogadottság és a jogszerűség
- Vélemény a kimenete — vitatható, megoszto



Használói tudás mint tervezési input

- Terepen gyűjthető: bejárás, interjú, kapualj
- Nem vélemény, hanem adat: áruszállítás ideje, kirakodás, kukalogisztika
- Célja a jó és olcsóbb terv
- Működés a kimenete — konkrét, tárgyalható

A legitimációs vita megörökölte a politikát — a használói tudás begyűjtése viszont ma is működik, ha nem hívjuk társadalmasításnak.

“

Ahhoz, hogy jó terv készüljön egy város közterületen, beszélni kell az azt használókkal. Az éttermesekkel, a boltosokkal, a lakossal — aki egyszerre gyalogos, autós és biciklis is —, és még a házmesterrel is, aki a 12 db kukát hetente kétszer kihúzza.

— tervezői tapasztalat

Miért pont a házmester? Mert ő tudja, hogy az új fasor és a pollerek között hol nem fér el a ház 12 kukája — és ezt semmilyen forgalmi modell nem fogja megmondani.

A kulcsinformátorok — és amit csak ők tudnak



Az éttermes

Tudja, mikor jön az áruszállítás, és mekkora autóval. A rakodóhely mérete és ideje nála dől el.



A boltos

Tudja, hogy a kirakodás öt percig tart, és addig valahol állni kell. A „tiltás” nála kerülőmegoldást szül.



A házmester

Tudja a kukalogisztikát: 10 kuka, heti kétszer. A fasor és a pollersor közötti rész nála vizsgázik.



A multimodális lakos

Reggel autóval viszi a gyereket, délben átsétál a téren, hétvégén bringázik. Nem fér bele egyik identitás-kategóriába sem.

Ha a lakost módusz szerinti táborként kezeled, ellenség lesz. Ha használóként, a legjobb informátorod — mert magában hordja az összes konfliktust, amit a keresztmetszeten fel kell oldani.

NE VÉLEMÉNYT KÉRDEZZ — MŰKÖDÉST

Nem azt, hogy „*tetszik-e*” —
hanem azt, hogy
„*hogyan használok*”.

Az absztrakt kérdésen („kell-e kerékpár sáv”) a törésvonalak
azonnal bekapcsolnak.

A mikroszintű kérdésen (hova álljon az áruszállító, merre
menjen a kuka?) szinte soha — ott nincs identitástét, csak
megoldandó helyzet.

Az előbbiből vita lesz, az utóbbiból terv.

03

A megbízáói oldal

Miért titok a projekt — és mit tehet a tervező

A titkolózás nem stratégia — védekezés

A tapasztalat: *a megbízói kör féltékenyen őrzi a projekt „titkát”, mert ők sem biztosak előre semmiben — sokszor maga a projekt ténye is titok. „Majd a végén lenyomjuk a torkukon.”*

A politikai megrendelés is változhat alatta

→ minden korai nyilvánosság támadási felületet nyit

Nincs meg a szakmai magabiztosság a koncepció megvédéséhez

→ egy fórumon olyan kérdést kaphat, amire nem tud válaszolni

A felelősség lefelé csorog, a döntési jog nem

→ a kockázatot senki nem vállalja önként

Egy erős beruházó a lakossági visszajelzést inputnak látja. Egy gyenge kockázatnak. A „végén lenyomjuk” minimalizálja a terv sebezhető időablakát — és maximalizálja a robbanás erejét a végén.

A DAD-modell — a statisztikailag legdrágább út



Stuttgart 21 nem attól lett nemzetközi elrettentő példa, hogy rossz projekt volt — hanem attól, hogy a konfliktus a legdrágább fázisban, a kivitelezés alatt robbant. A DAD statisztikailag is a legdrágább út.

Mit tehet a tervező?

Azt a minimumot amitől kevésbé lesz rossz a terv....



Átcímkezés

A terepi tudásbegyűjtés leválasztható a társadalmasítás” terhelt címkéjéről

- üzemeltetői egyeztetés,
- közszolgáltatói adatszolgáltatás,
- tervezési alapadat-felvétel.

04

A NIMBY-jelenség kezelése – külföldi példák

Not In My Back Yard

Nemzetközi jó gyakorlatok — a címkétől az eszközökig

NIMBY

„Irracionális önzés” — a megbélyegzés megerősíti a frontot, a vita identitásharccá válik.



Helykötődés (place attachment)

A helyhez fűződő identitás védelme, rossz múltbeli tapasztalat — a konkrét féltés azonosítása tárgyalható elemekre bont (Devine-Wright).

A mögöttes aszimmetria: a költség/áldozat lokális és biztos, a haszon ígéret és közösségi. Aki a mögöttes konkrét féltést azonosítja — zaj, parkolás, ingatlanérték, megszokott útvonalak —, az tárgyalható elemekre bontja az ellenállást.

Ez nem szemantikai finomkodás — az összes működő nemzetközi gyakorlat közös alapja.

Korai, alternatívákkal dolgozó bevonás — intézményesítve

FR CNDP (Franciaország)

Commission nationale du débat public

Nagy infrastruktúránál kötelező, független állami szerv vezette nyilvános vita már a koncepciófázisban — amikor a „kell-e” és a „hol” is nyitott.

Nem a beruházó moderálja a saját vitáját — a semleges harmadik fél önmagában bizalmi tőke.

NL Elverding / „Sneller en Beter”

Széles korai fázis valódi alternatívákkal → politikailag megerősített preferenciadöntés → a részletek nem nyitják újra az alapvitát.

A holland tapasztalat: a teljes átfutási idő csökkent.

DE Korai bevonás + VDI-MT 7000

Stuttgart 21 után törvénybe került a korai nyilvánosság-bevonás; a VDI 7000 mérnöki szabványként írja le a folyamatot.

A részvétel nem PR — műszaki-projektmenedzsment feladat, mérőföldkövekkel.

Közös tanulság: a korai bevonás nem lassít — a vita idejét hozza előre, olcsóbb fázisba.

Kompensáció és haszonmegosztás — formalizálva



Dán szélerőmű-modell

Törvényileg garantált ingatlanérték-kompensáció + a helyiek elővásárlási joga a projekt tulajdonrészére. Az érintett nem kárvallott, hanem résztulajdonos.



Community benefit agreement

Angolszász gyakorlat: a projekt mellé szerződésben rögzített helyi csomag — közterület-felújítás, zajvédelem, helyi foglalkoztatás.

Városi közlekedésre fordítva: a villamosvonal vagy sávátrendezés mellé láthatóan és számonkérhetően odacsomagolni, amit a helyi kap — fasor, parkolási rend, rakodóhely, felújított járda. A lényeg a sorrend és a garancia: nem utólagos ígéret, hanem a döntéssel együtt rögzített ellentételezés.

Kipróbálhatóság — a veszteségkerülés ellenszere

A viselkedési közgazdaságtan alapmegfigyelése: a veszteségtől való félelem mindig nagyobb, mint a tényleges veszteség. A pilot nem meggyőző — megtapasztaltat.

Mariahilfer Straße, Bécs

A gyalogosítás pilotként indult → hatalmas botrány → a kerületiek már a megtapasztalt állapotról szavaztak, nem látványtervről → szűk többséggel átment.

Ma senki nem csinálná vissza.

Forgalomcsillapítási terv, Gent

Brutális ellenállás a bevezetéskor → a mért adatok (forgalom, légszennyezés, kiskereskedelmi forgalom) publikálása → a közhangulat átfordult.

Ideiglenes bevezetés → mérés → adat-alapú véglegesítés.

A döntési pontnál tapasztalat áll szemben a félelemmel — nem ígéret.

Deliberatív mini-nyilvánosságok — a sorsolt testület



Citizens' assembly / Planungszelle

Sorsolt, reprezentatív állampolgári testület, amely szakértői meghallgatások után ajánlást fogalmaz meg. Írország alkotmányos kérdésekben futtatta sikerrel; városi közlekedési-klíma testületek működnek Párizsban és több német nagyvárosban.

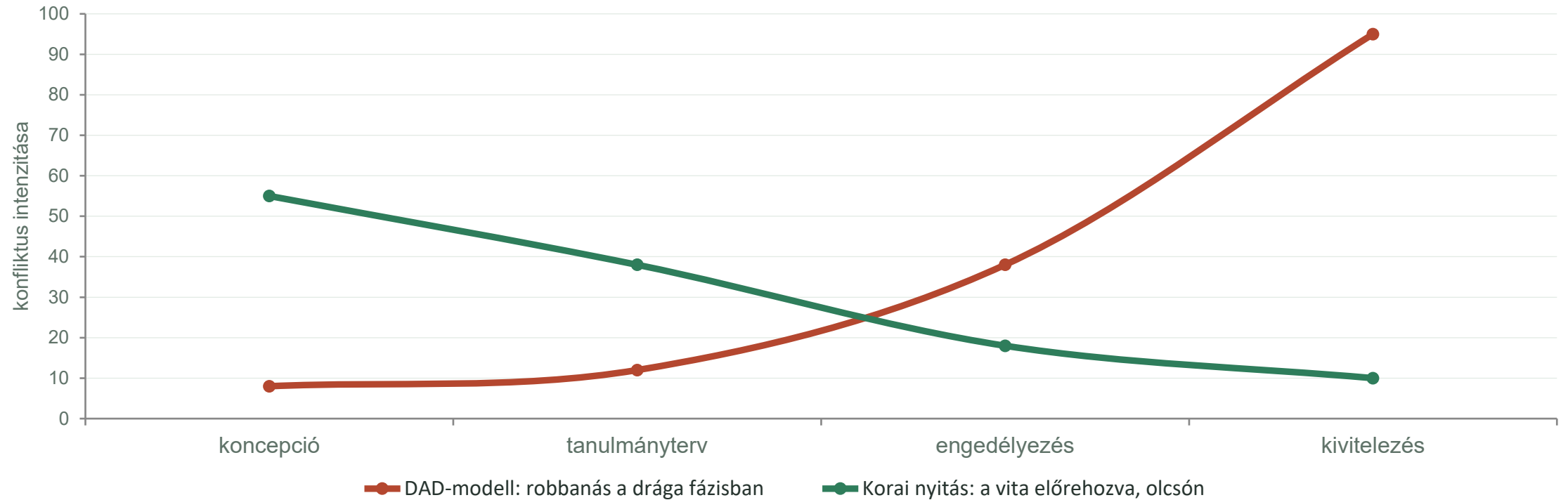
Mit old meg?

Kivonja a kérdést a szervezett, hangos kisebbségek dominálta térből — nem az jön el, aki ráér és dühös, hanem akit a sorsolás kiválaszt. A „csendes többség” mérlegelt véleménye válik láthatóvá.

Miért erős NIMBY-helyzetben?

A lokális ellenérdek legitim módon kerül egy mérlegre a városi szintű haszonnal — nem a hivatal mondja, hogy „a közérdek fontosabb”, hanem egy véletlenszerűen kiválasztott polgári testület.

A konfliktus nem elkerülhető — csak időzíthető



A módosítás költsége fázisról fázisra nő — a kérdés csak az, hogy a vita az olcsó koncepciófázisban zajlik-e le, vagy a legdrágább kivitelezési fázisban robban.

05

Résztvételi tervezés — nemzetközi jó gyakorlatok

Keretrendszer, intézményi modellek, eszköztár és városi referenciák

IAP2 spektrum — a részvétel mélységének öt szintje

International Association for Public Participation



A kudarcok fő forrása a szinthezugság: a folyamat konzultációnak mondja magát, miközben tájékoztatás. A rossz szinten indított folyamat rombolóbb, mint a be nem indított — előre, őszintén rögzíteni kell a szintet és az „ígéretet”.

Bizonyítottan működő eszköztár



Tervezési részvételiség

Több napos helyszíni műhely: este bemutatott terv, másnap az inputok alapján átrajzolva. A rövid visszacsatolási ciklus az ereje.



Sorsolt állampolgári testület

Reprezentatív, sorsolt kör ajánlása szakértői meghallgatások után — Párizs, német nagyvárosok közlekedési-klíma testületei.



Részvételi költségvetés

Porto Alegrétől Párizsig — közterületi mikroprojekteknél (járda, átkelő, fasor) működik igazán. A budapesti közösségi költségvetés is ez a család.



Térképalapú véleményezés (PPGIS)

Decidim, CONSUL, Maptionnaire: pontra, szakaszra rajzolt visszajelzés — georeferált tervezési adat, nem általános vélemény.



Pilot / taktikai urbanizmus

A kipróbálás maga a konzultáció — az emberek használattal válaszolnak, nem szavakkal.



Terepi használói adatgyűjtés

A gehl-i „public life studies” hagyomány: számolni és figyelni, hogyan használják a teret — mielőtt tervezünk.

Városi referenciák — ahol a rendszer egésze működik

Város	Fókusz	Tanulság
Bécs	<i>rutinba épített részvétel</i>	Mariahilfer Straße és Praterstern mögött ugyanaz az apparátus: kerületi részvételi irodák, pilot + szavazás a megtapasztalt állapotról.
Gent • Groningen	<i>Hálózat átszervezési tervek</i>	Bevonás–kommunikáció–mérés hármasa; a publikált adatok fordították át a közhangulatot.
Koppenhága	<i>használói adatgyűjtés</i>	Public life studies rendszerszinten: az adat megelőzi a koncepciót.
Barcelona • Madrid	<i>digitális platform</i>	Decidim és CONSUL: nyílt forráskódú részvételi infrastruktúra, Helsinkitől Mexikóvárosig átvéve.
Bologna	<i>urban commons</i>	Együttműködési megállapodások adnak formális szerepet lakossági csoportoknak a közterek alakításában.
Medellín	<i>részvétel bizalmi válságban</i>	Részvételi urbanizmus: az első gyorsan megépült, megvalósult elem többet ér száz fórumnál.

A jó gyakorlatok közös nevezői — 5 + 1 sikertényező

1

Korai kezdés, valódi döntési térrel

Alternatívák nélkül nincs részvétel, csak elfogadtatás.

2

Semleges folyamatgazda

A gazda lehetőleg ne (csak) a beruházó legyen — a független moderáció bizalmi tényező.

3

Dokumentált visszacsatolás

Minden inputra tételes, nyilvános válasz: beépült, vagy indokolt, miért nem.

4

Aktívan biztosított reprezentativitás

A hangos kisebbség felülreprezentáltsága magától nem oldódik meg: sorsolás, célzott megkeresés, terepi jelenlét.

5

Gyors, látható első eredmény

Az első megvalósult ígért elem hitelesíti a teljes folyamatot (Medellín-tanulság).

+1

Őszinte megbízói szándék

A részvétel minősége sosem jobb, mint a döntéshozói szándék őszintesége. Módszertan nem pótolja, ami szándékban hiányzik.

06

Hazai kép

Mi működött itthon, milyen léptékben — és hol a hiányzó sáv

BAVS és Duna-alagút — nyitás, amíg minden alternatíva él



BAVS — Budapesti Vasúti Stratégia

A hazai nagyinfrastruktúra legjobb társadalmasítási kísérlete: nyilvános konzultáció még stratégiai fázisban (2020–21), amikor a hálózati alternatívák valóban nyitottak voltak — itthon szinte precedens nélküli. Online véleményezés, feldolgozott észrevételek, nyilvános SKV.

Korlát: a folyamat a BFK-hoz mint szervezethez kötődött — megszűnésével a gazda és az intézményi tudás is eltűnt.



Duna-alagút (Déli–Nyugati összekötés)

Radikális műszaki elem korai bevezetése a közbeszédbe: mire konkrét vita lehetett volna, a szakmai és laikus közönség már „ismerte” a projektet, volt ideje hozzászokni a gondolathoz.

Félbemaradt történet: az előkészítés leállásával a folyamat is megszakadt — az engedélyezési fázisú nyitottság tesztje elmaradt.

Stratégiai szinten könnyebb nyitni: még nincs konkrét érintett, akinek a háza mellett megy el a nyomvonal.

Ahol a részvétel itthon is működik



Bakáts tér

A legtisztább hazai részvételi eset: közösségi tervezési workshopok, a terv iterálása, az eredmény (forgalomcsillapítás, zöldítés) tükrözi az inputokat. Korai kezdés + dokumentált visszacsatolás + látható eredmény.



Bartók Béla út

Nem szervezett társadalmasítás — alulról épülő, évtizedes folyamat: galériások, vendéglátósok, önkormányzat szerves együttműködése. A felújítás egy létező helyi vízióhoz igazodott. Lassú és nehezen reprodukálható.



Blaha Lujza tér

Tízezres nagyságrendű online visszajelzés; a zöldfelület aránya és a használati funkciók kimutathatóan formálódtak. Nem mély részvétel — de jól csinált, széles konzultáció.

Közös elem: emberi lépték, gyors eredmény — a részvétel a használó mindennapi teréről szól.

A tapasztalat érvel — és egy tanulságos ellenpélda



Rakpart-megnyitások

A pilot-módszertan hazai referenciája: nyári gyalogosítás évről évre, véleményezés + mérés. Civil előzményből (Valyo) intézményesült.



Nagykörúti pop-up bringasáv

COVID alatti ideiglenes kiépítés → forgalmi mérések publikálása → véglegesítés. „Kipróbálás mint konzultáció”, minden konfliktusával.



TÉR_KÖZ pályázatok

A közösségi bevonás pályázati feltételként — tucatnyi kerületi projektben honosított meg legalább minimális részvételi rutint.

Az ellenpélda — Belváros szíve: városépítészetiileg máig sikeres, de klasszikus felülről vezérelt projekt, formális egyeztetéssel. Azt igazolja, hogy jó terv erős polgármesteri akarattal bevonás nélkül is átmehet, ha az eredmény önmagáért beszél — csak ez nem módszer, hanem szerencse. Rosszabb tervvel vagy megosztóbb helyszínen robbant volna.

A mintázat — és a hiányzó középső sáv

Stratégiai szint

BAVS, Duna-alagút

még nincs konkrét vesztes

Nyomvonalas nagyprojekt, engedélyezési fázis

— nincs jó hazai referencia —

*ehhez kellene az erős,
magabiztos beruházó*

Kerületi-közterületi lépték és pilot

Bakáts, Bartók Béla, Blaha, rakpart, pop-up
sáv

*emberi lépték, gyors eredmény,
a tapasztalat érvel*

A működő hazai példák a két szélső sávban vannak. Ami hiányzik: az új villamosvonal, főútfejlesztés, híd érdemi, engedélyezési fázisú társadalmasítása — pont ott, ahol a megbízói titkolózó reflex a legerősebb.

ZÁRÁSKÉNT — HAT TÉZIS

- 1 A társadalmasítás eszközei és nyelve sokat javultak — a bizalom és a politikai környezet sokat romlott. Az eredő lépték- és projektfüggő.
- 2 A „lakosság” nem tervezési kategória. A használói tudás — éttermes, boltos, házmester — nem vélemény, hanem adat, és terepen gyűjthető.
- 3 Működést kérdezz, ne véleményt: az absztrakt kérdésből vita lesz, a konkrétból terv.
- 4 A titkolózás a megbízói intézményi gyengeség tünete — a DAD-modell pedig bizonyítottan a legdrágább út.
- 5 A nemzetközi eszköztárból működik: a pilot és a láthatóvá tett kompenzáció.
- 6 **A részvétel minősége sosem jobb, mint a megbízói szándék őszintesége!**