



# **KÖZTERÜLETEK HASZNÁLATA ÉS MEGÍTÉLÉSE BUDAPESTEN**

**Közvélemény-kutatási jelentés**

**2004. december**

## Tartalomjegyzék

<b>1. FŐBB EREDMÉNYEK .....</b>	<b>3</b>
<b>2. A KUTATÁS HÁTTERE ÉS CÉLJAI .....</b>	<b>5</b>
<b>3. A KUTATÁS MÓDSZERE ÉS CÉLCSOPORTJA .....</b>	<b>6</b>
Kvalitatív fázis.....	6
Kvantitatív fázis .....	7
<b>4. ELÉGEDETTSÉG A BUDAPESTI ÉLETTEL, ANNAK EGYES JELLEMZŐIVEL 9</b>	
<b>5. A KÖZTÉR MEGHATÁROZÁSA .....</b>	<b>15</b>
<b>6. BUDAPEST KÖZTEREINEK ÁLTALÁNOS PERCEPCIÓJA .....</b>	<b>17</b>
<b>7. BUDAPEST KÖZTEREINEK TIPOLOGIÁJA.....</b>	<b>19</b>
<b>8. A 'HALADÁSRA' ALKALMAS KÖZTEREK ÉS AZOK HASZNÁLATA .....</b>	<b>23</b>
Főútvonalak – alapfunkciók.....	24
Mellékútvonalak – a főutak elkerülésének lehetőségei .....	26
Kerékpárutak – közlekedési alternatíva .....	28
Az utak, utcák atipikus használata – korzózás és séta .....	29
Elégedettség a budapesti utcák egyes jellemzőivel .....	32
Javaslatok a budapesti utakkal, utcákkal kapcsolatban.....	39

# 1. Főbb eredmények

A vizsgálat alapján összefoglaljuk a főváros lakosainak köztérhasználatával kapcsolatos tapasztalataink általános érvényű tanulságait. Ezek a megállapítások olyan összefüggésekre és elvekre hívják fel a figyelmet, amelyek segítségével a közterek használatának tényleges, valóságos, és nem ideáltipikus szerkezete értelmezhető.

- Budapest köztereinek használatát jellemzően a kényszer szüli. A lakosság nem érzi, hogy választása van a közterek használatában, és főleg a „mire nem használom, amire használhatnám” perspektívából közelíti meg e kérdést.
- A budapestiek elsősorban arra használják köztereiket, amire nem szeretik, amit nem élveznek (közlekedésre) és arra nem használják, amit szeretnek, élveznek (aktív kikapcsolódásra).
- Budapest köztereinek használata szoros összefüggést mutat Budapest környezetminőségének és közbiztonságának problémaköreivel. Budapest közterei gazdára várnak, hogy használói is legyenek.
- Budapest köztereinek használata továbbá összefügg a társadalmi problémákkal: marginalizáció, szegénység, időhiány, stressz, egészségtelen életmód, materiális szemlélet. A lakosság a közterek differenciált használatáról könnyen lemond.
- A budapesti közterek jó része a gazdátlanság érzetét kelti a városlakókban, s ez a közterületi viselkedésre illetve a percepcióra is kihat. A megkérdezettek a közterületek egy részével kapcsolatos feladatokat, főként a köztisztaság biztosítását, ezért áthárítanák magánszereplőkre (társasházak, üzletek).
- A közbiztonság és bizonyos mértékig a köztisztaság problémáit a budapestiek jórészt szankcionálással, kitiltással oldanák meg. Nem javasoljuk, hogy az e téren döntéshozók teljes mértékben teljesítsék a lakosság kívánságát, de érdemes figyelembe venni, hogy a budapesti polgárok rendre, szabályozottságra vágnak.
- Budapest köztérszerkezetét a közlekedés és a materiális javak fogyasztásának hálózatai határozzák meg. A kulturális és szabadidős fogyasztás szempontjából a közterek szerepe marginális, gócpontokban, és nem hálózatban jelenik meg. Ezért az ilyen közterek túlterheltek.

- Budapest közterei funkcionális szempontból racionalizációra szorulnak. A „haladás”, a „tranzit” és a „megálló” típusú köztereket elsősorban saját alapfunkcióikban kellene megerősíteni, és az ezekhez szükséges infrastrukturális, térépítészeti beruházásokat elvégezni.
- Az egymással nem kompatibilis funkciókra is alkalmas közterek (közlekedés kontra pihenés, passzív pihenés kontra aktív pihenés) könnyen válnak diszfunkcionális, nem kedvelt vagy egyes társadalmi csoportok által kisajátított közterekké. A különböző típusú köztereknek szerkezetileg és építészeti pontosan és ellentmondást nem tűrően kell jelezniük, hogy mire valók.
- Budapestnek szüksége van a pihenésre és kikapcsolódásra alkalmas közterek stratégiai fejlesztésére. A várostervezők a fiatalokra koncentrálnak, míg a középkorú, idősebb generációk igényeire minimális figyelem vetül.
- A főváros rendelkezik olyan elhanyagolt és nem (ki)használt közterekkel, amelyek képesek lennének a túlhasznált transzgenerációs köztereket (Városliget, Margitsziget) tehermentesíteni: Népliget, Városmajor. Mindez további feltáró kutatást igényelne.

## 2. A kutatás háttere és céljai

A Studio Metropolitana Urbanisztikai Kutató Központ megbízásából a Double Decker Kommunikációs és Vezetői Tanácsadó Kft. kvalitatív és kvantitatív kutatást végzett a főváros lakosai körében. A kutatás célja az volt, hogy feltárja a főváros **közttereinek** használatával összefüggő lakossági attitűdöket, elvárásokat és szokásokat. A kvalitatív vizsgálat eredményei a lakossági reprezentatív mintán felvett kérdőív összeállítását is segítették. A kutatás együttes eredményei támpontot adhatnak egy, a budapesti közterekre vonatkozó környezetfejlesztési program kidolgozásához.

A *kvalitatív szakasz* kutatási kérdései részletesen a következők voltak:

- A köztér definíciója és típusai
- A lakosság egyes csoportjai számára releváns köztér-típusok meghatározása a tényleges használat alapján
  - Konkrét, nevesített budapesti közterek listájának összeállítása
- A budapesti közterek percepciója és használati szokások
  - A használati szokások részletes leírása
  - A használat háttérében lévő attitűdök, tapasztalatok és elvárások
  - Környezetminőségi értékelés
  - A nem-használat okainak megértése
- A különböző típusú közterek kialakításával kapcsolatos elvárások, optimális kialakítás a használati szokások tükrében

A *kvantitatív szakasz* kérdőíve a következő témaköröket dolgozta fel:

- Elégedettség a budapesti étellel, körülményekkel, ennek különböző aspektusaival
- Elégedettség az egyes közterülettípusok jellemzőivel
- Az egyes közterülettípusokhoz kapcsolódó lehetséges intézkedések, javaslatok megítélése
- A legkedveltebb/legkevésbé kedvelt konkrét közterületek az egyes típusokon belül
- Közterületi sportpályák, sporteszközök iránti igény felmérése
- Konkrét közterületek imázsának mérése

- Közterületi időmérleg – közterület-használati szokások pontos felderítése

### 3. A kutatás módszere és célcsoportja

#### KVALITATÍV FÁZIS

---

A kérdezést **fókuszcsoportos módszerrel** végeztük, amely az egyéni interjúkkal ellentétben alkalmas arra, hogy a társadalomban megfogalmazódó eltérő véleményeket, szokásokat valamilyen közös nevező alá rendezze, az elszigetelt véleményeket kiszűrje. A csoportos vizsgálat lehetővé teszi azt is, hogy a fővárosi lakosság számára tipikusnak, általánosan relevánsnak tekinthető budapesti köztereket és használati módokat a kérdőíves vizsgálat számára összegyűjtse.

Négy csoportos beszélgetést tartottunk Budapesten. A csoportokat életkor alapján szegmentáltuk, egyéb jellemzők alapján a csoportok vegyes összetételűek voltak.

A minta összeállításának fontosabb faktorai a következők voltak:

- Nem – 4 férfi, 4 nő csoportonként
- Iskolai végzettség alapján legalább érettségizettek (tini csoport résztvevői érettségit adó középiskolába jártak)
- Lakóhely alapján
  - 2 fő az agglomerációban lakik
  - 3-3 fő Budán ill. Pesten lakik
- Élethelyzet alapján
  - Családosok és egyedülállók vegyesen
- A közlekedés módja alapján
  - Gyalogosan ill. tömegközlekedési eszközzel közlekednek a városban
  - Csoportonként legfeljebb két fő gépkocsival közlekedik

A csoportok összetételét az alábbi táblázat tartalmazza:

Csoport	Életkor	Egyéb feltételek
1.	19-30	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aktívak</li><li>• Legfeljebb két fő babakocsis</li></ul>
2.	31-55	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aktívak</li><li>• Legalább 2 fő kiskorú gyermekkel</li></ul>
3.	15-18	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tanulók</li></ul>
4.	55+	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nyugdíjasok</li><li>• Van köztük, akinek kiskorú unokája van</li></ul>

A kvalitatív terepmunka 2004. október 28-29-én zajlott.

## **KVANTITATÍV FÁZIS**

---

A kutatás kvantitatív fázisa standard kérdőívvel, személyes lekérdezéssel, a válaszadó otthonában zajlott. A megkérdezett kiválasztása ún. véletlen sétás eljárással, háztartáson belül Leslie-Kish-kulcs segítségével történt.

Az adatfelvétel célcsoportját az 18 éven felüli Budapesten illetve az agglomeráció területén élő népesség jelentette. Az agglomerációban élők mintájából kizártuk azokat, akik ritkábban, mint havonta egyszer járnak a fővárosban – a csoport véleménye a budapesti köztereket illetően nyilvánvalóan kevésbé releváns számunkra.

A budapesti alminta nem, életkor, iskolai végzettség illetve kerületek szerint jól reprezentálja a fővárosi 18 éves vagy ennél idősebb népességet. A minta kisebb eltéréseit ettől súlyozással korigáltuk.

A budapesti alminta létszáma 1000, az agglomerációban élőké 200 főt tett ki.

A kutatás terepmunkája 2004. november 18-29. között zajlott.

A terepmunka időpontjával kapcsolatban fontos megemlítenünk, hogy eredményeink a késő őszi, téli időszakra vonatkoznak. Ennek elsősorban a köztérhasználati szokások esetében van jelentősége, hiszen a nyári hónapokban a köztérhasználat nyilvánvalóan erőteljesebb illetve eltérő jellegű.

### **Útmutató a tanulmányban szereplő ábrák olvasásához:**

Ábráinkon leggyakrabban a megkérdezettek válaszainak megoszlását (%) illetve a – jellemzően ötfokú – skálák átlagait mutatjuk.

Az ábrákon feltüntettük az egyes csoportok (pl. nők és férfiak) válaszai között mutatkozó statisztikailag szignifikáns különbségeket:

- (Az ábra típusától függően) az adat pirosra színezésével vagy fehér körrel jelöljük az átlagosnál magasabb értékeket.
- (Az ábra típusától függően) az adat kékre színezésével vagy fekete körrel jelöljük az átlagosnál alacsonyabb értékeket.
- A piros nyilak azt mutatják, ha egy-egy változó mentén tendenciaszerű növekedés vagy csökkenés tapasztalható.



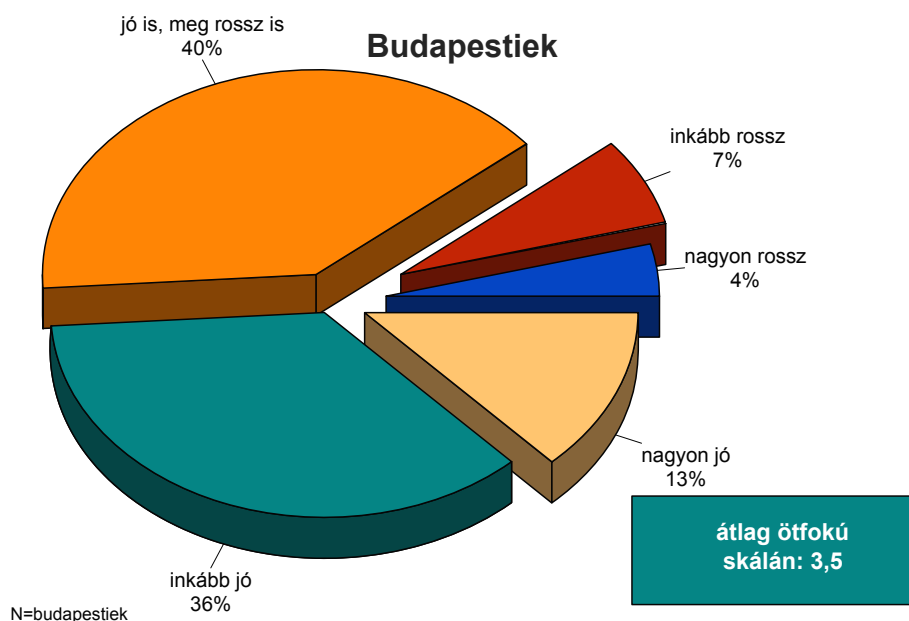
#### **4. Elégedettség a budapesti étellel, annak egyes jellemzőivel**

A kvantitatív fázis kérdőívében bevezetésként, bemelegítésként arról kérdeztük válaszadóinkat, hogy mennyire elégedettek a budapesti étellel, életkörülményekkel, milyen a fővárosban élni – mind budapesti, mind pedig az agglomerációban élő válaszadóink nyilatkoztak elégedettségükről a fővárosi élet egyes jellemzőivel kapcsolatban. E témakörök nem kapcsolódnak közvetlenül kutatásunk közterületi tematikájához, úgy véljük azonban, mégis érdemes ismertetnünk az eredményeket, hiszen általános háttérként jó szolgálatot tehetnek további adataink értelmezésekor.

Válaszadóink relatív többsége látja a fővárosi élet előnyeit és hátrányait is, kétötödük nyilatkozott úgy, hogy Budapesten élni jó is, meg rossz is. A megkérdezettek több mint harmada inkább jónak, további 13%-uk nagyon jónak tartja a budapesti életet, életkörülményeket. (Más, korábbi kutatásainkból tudjuk, hogy a vidéki városok lakóinak elégedettségi szintje általában jóval meghaladja a fővárosiakét. Ennek oka egyrészt az, hogy a fővárosi élet hátrányai – piszok, rossz levegő, zaj, stb.- talán túlságosan is szembeszökőek, illetve szerepet játszhat benne a budapestiek – kutatásaink során szintén tapasztalható – kritikusabb beállítottsága.)

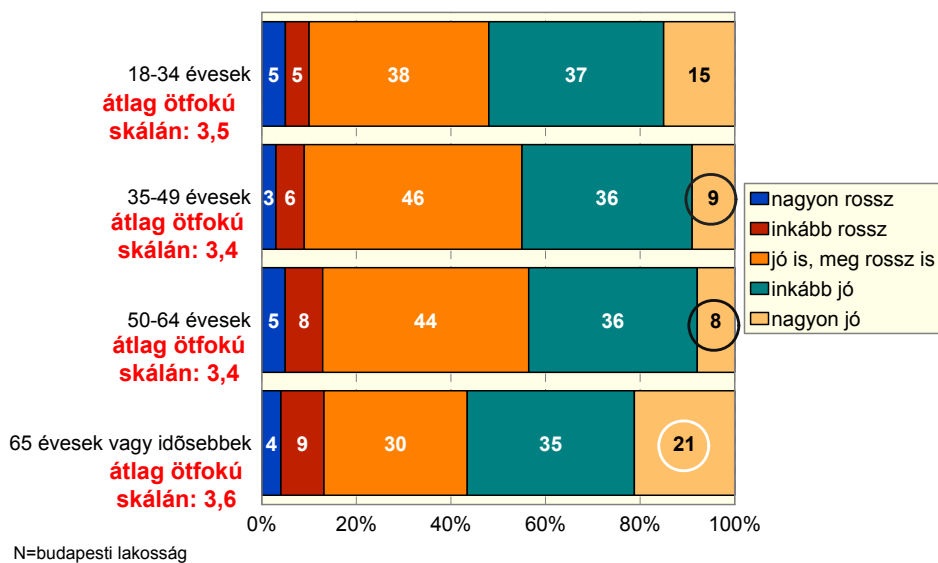
A budapestiek közül a vizsgált legfiatalabb (18-34 éves) illetve legidősebb (65 éves vagy ennél idősebb) korosztály tagjai bizonyultak a leginkább elégedettnek. A fiatalok magasabb elégedettségi szintje elsősorban arra vezethető vissza, hogy a főváros nyújtotta előnyöket (kulturális élet, szórakozás, mozgalmasság) leginkább ők képesek kihasználni. Az idősebbek általában, más témakörökben is hajlamosabbak magasabb elégedettséget mutatni, az életük nagy részét a rendszerváltás előtt leélt korosztály igény szintje alacsonyabb, megértőbb, rezignáltabb a nehézségekkel, problémákkal szemben. (Jól mutatja ezt, hogy a legidősebb és értelemszerűen leginkább érintett korosztály elégedettségi szintje az egészségügyi ellátással kapcsolatban is szignifikánsan magasabb, mint a fiatalabbaké.)

## Milyen Budapesten/az agglomerációban élni?



## Milyen Budapesten élni?

### Életkor szerinti eltérések



Válaszadóink ötfokú verbális skála segítségével nyilatkoztak arról, hogy mennyire elégedettek vagy elégedetlenek a budapesti élet egyes területeivel.

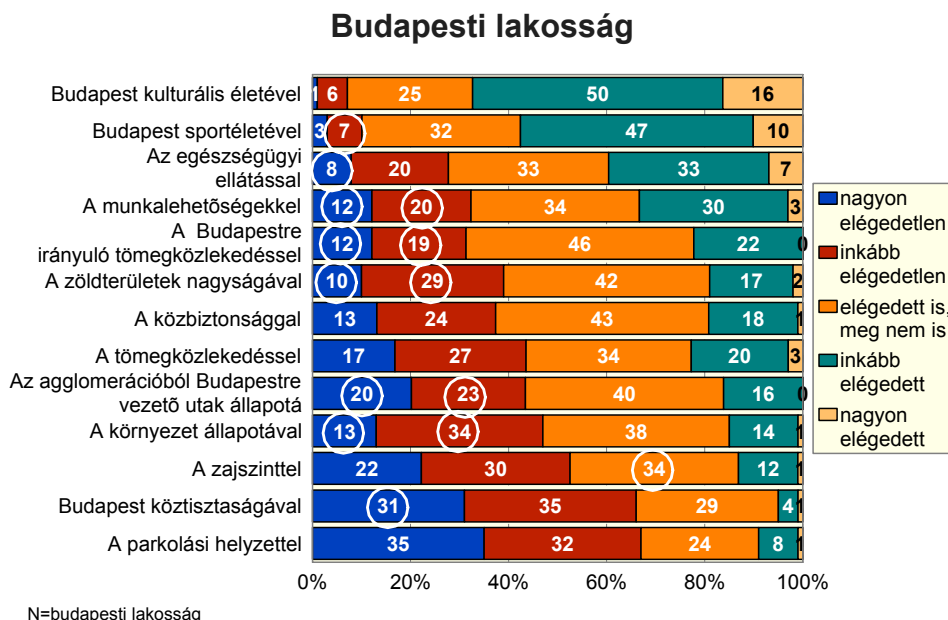
A fővárosiak és az agglomerációban élők is a Budapest által kínált kulturális illetve sportlehetőségekkel mutatkoztak leginkább elégedettnek. Az elégedettség szintje a válaszadó iskolai végzettségével párhuzamosan növekszik, vagyis a leginkább érintett, e területeken általában a legaktívabb magas iskolai végzettséggel rendelkezők véleménye a legkedvezőbb.

Az egészségügyi ellátás, a munkalehetőségek, a zöldterületek nagyságának illetve a budapesti környezet állapotának megítélése területén nagyon erőteljes különbségeket tapasztalhatunk a fővárosban, illetve az agglomerációban élők között: az agglomerációban élők inkább elégedettek, a főváros polgárai inkább elégedetlenek ezeken a területeken. Az egészségügyi ellátás és a munkalehetőségek területén mindez érthető is, hiszen a főváros valóban szélesebb körű egészségügyi ellátást illetve több munkalehetőséget nyújt, mint az agglomeráció települései. A fővárosi környezet állapotának megítélésével kapcsolatban az agglomeráció lakosságának véleménye vélhetően azért kedvezőbb, mivel nem fővárosi lakosként kevésbé érzik át a zöldterületek hiányát, pihenési, rekreációs tevékenységüket elsősorban saját – jellemzően kedvezőbb lehetőségeket kínáló – lakókörnyezetükben végzik.

A Budapest felé irányuló tömegközlekedéssel illetve a fővárosba bevezető utak állapotával is az agglomeráció lakosai, vagyis az érintettek elégedettségi szintje magasabb, bár elégedettnek ők sem tekinthetők.

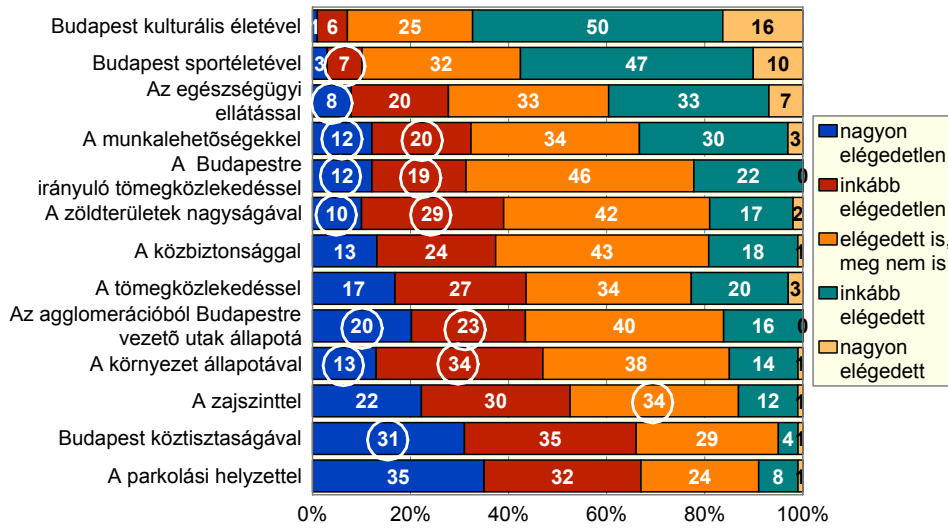
A legerőteljesebb elégedetlenség – mindkét almintában – a fővárosi zajszinttel, köztisztasággal illetve a parkolási helyzettel kapcsolatban tapasztalható. A parkolási helyzet megítélésében természetesen van különbség az autóval, illetve gyalogosan közlekedők között, de megállapíthatjuk azt is, hogy még a gyalogosok körében is nagyfokú az elégedetlenség.

## Elégedettség Budapesten az alább tényezőkkel



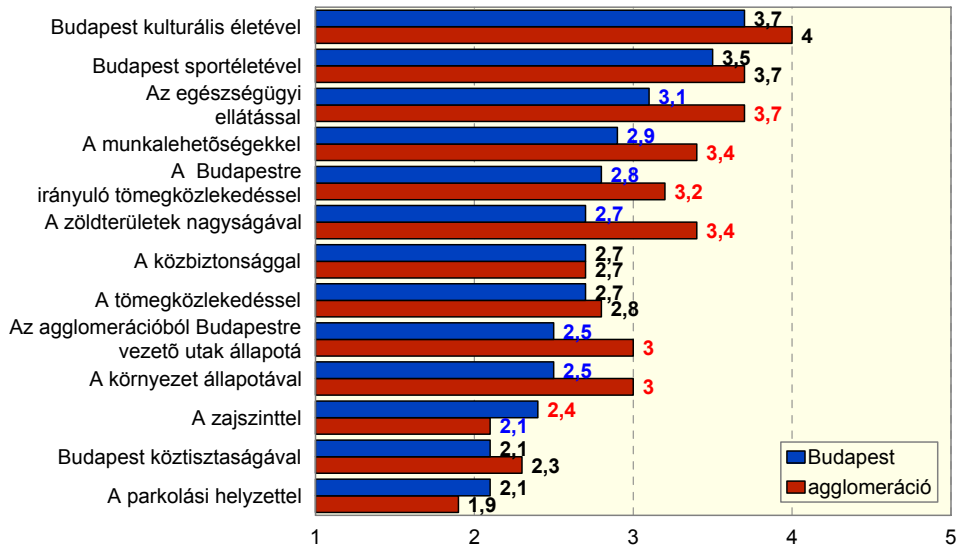
# Elégedettség Budapesten az alább tényezőkkel

## Budapesti lakosság



N=budapesti lakosság

# Elégedettség Budapesten az alább tényezőkkel



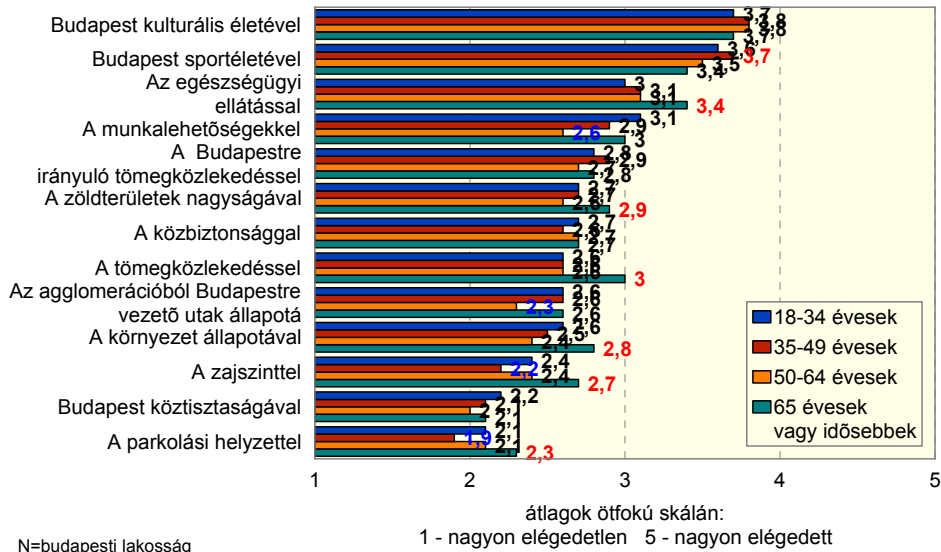
N=teljes minta

átlagok ötfokú skálán:

1 - nagyon elégedetlen 5 - nagyon elégedett

## Elégedettség Budapesten az alább tényezőkkel

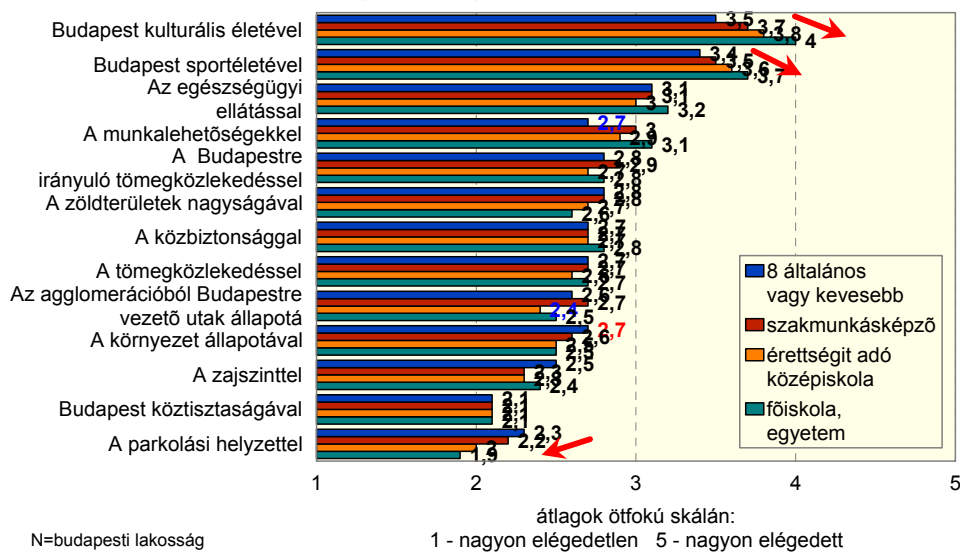
### Budapesti lakosság Életkor szerinti eltérések



N=budapesti lakosság

## Elégedettség Budapesten az alább tényezőkkel

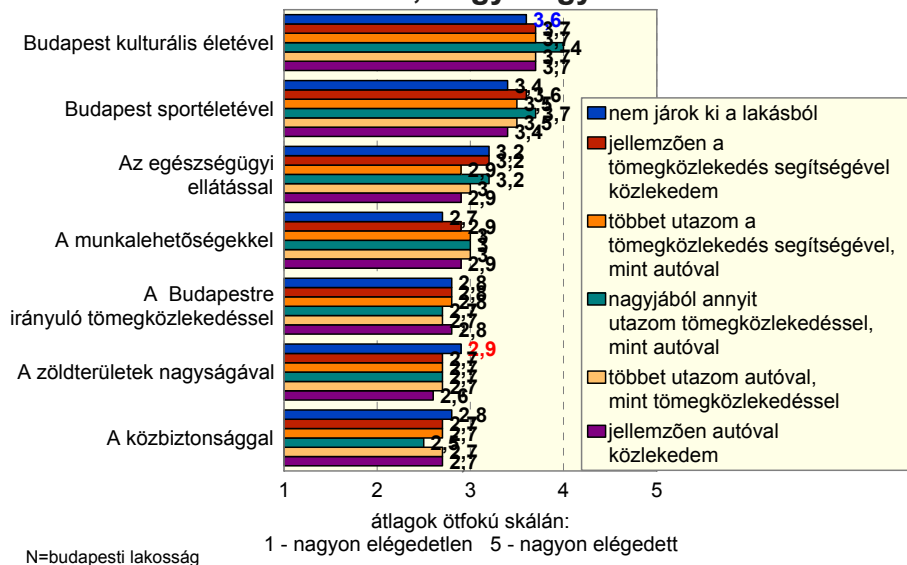
### Budapesti lakosság Iskolai végzettség szerinti eltérések



N=budapesti lakosság

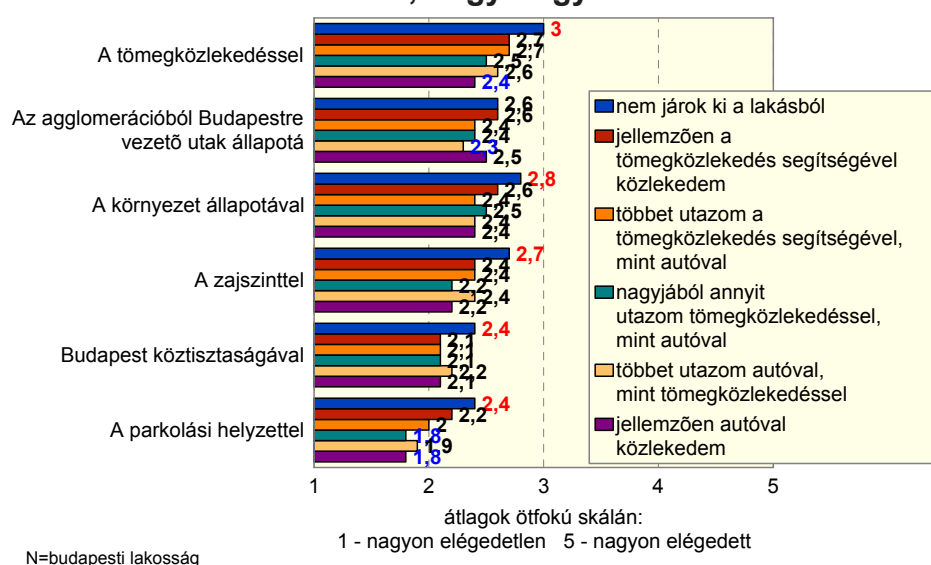
## Elégedettség Budapesten az alább tényezőkkel

### Budapesti lakosság Aszerinti eltérések, hogy hogyan közlekedik I.



## Elégedettség Budapesten az alább tényezőkkel

### Budapesti lakosság Aszerinti eltérések, hogy hogyan közlekedik II.



## 5. A köztér meghatározása

A kutatásban előre meghatároztuk a vizsgálati egységet, amelyet a városszociológiai szakirodalom a *public space* terminussal határoz meg. E szerint a köztér fogalma számunkra azokat **a szabadtéren elhelyezkedő nyitott, de pontosan körülhatárolható területi egységeket jelenti, amelyeket fizetés nélkül bárki bármikor igénybe vehet.** Annyiban azonban szűkítettük a vizsgálati keretet, hogy elsősorban a gyalogosok által használt közterekre fókuszáltunk. Mivel azonban a gyalogos alkalmi tömegközlekedésben résztvevő utas, valamint alkalmi gépkocsivezető illetve annak utasa, teljes egészében a közlekedési eszközök által érintett közterek sem vonhatók ki a vizsgálat alól. Mint azt a kvantitatív fázis köztérhasználati szokásokra vonatkozó eredményeinek ismertetése során látni fogjuk, a budapestiek (illetve az agglomerációban élők köztérhasználatának túlnyomó többségét éppen a tömegközlekedés használata és az autós közlekedés teszi ki.

A kvalitatív fázis során megfigyelhettük, hogy a megkérdezettek is alapvetően e fent említett terminológia jelentésében használták a köztér fogalmát, ugyanakkor a köztérre vonatkozó tulajdoni viszony valamint a használati jog és annak ellentételezése körül bizonytalanná vált a köztér meghatározása. A szóösszetétel 'köz' szava a megkérdezettek szerint a használóra, azaz „korlátozás nélkül bárkire” vonatkozik, a teljes nyilvánosságot jelenti, továbbá a 'tér' összetevő utal a szabadtérre, arra, hogy a térnek nincs a belépést megakadályozó fizikai korlátja (fal, ajtó), nem középület.

Problémát jelentett azonban a fogalom definiálásakor a 'köz' jelentésének meghatározása a tulajdoni viszonyra vonatkoztatva. Többek szerint a köztér azért 'köz', mert „nem magántulajdonban, hanem köztulajdonban van”, a köztulajdon azonban mégsem azt jelenti, hogy „senkié”, hanem az államé, fővárosé, önkormányzaté, stb. Éppen ezért a szabadtéri, nem magántulajdonban lévő 'terek', pl. az Állatkert vagy a Vidámpark, a városligeti korcsolyapálya, strandok többeknek beletartozott a köztér fogalmába. Hasonlóképpen, sok esetben nem ismert a tulajdoni viszony, ezért egy nyitott, őr által nem őrzött épület (oktatási, egészségügyi intézmény, stb.) kertje/parkja vajon köztérnek minősül-e: pl. a Műszaki Egyetem kertje. A zárhatóság elve ugyanis azért nem vonatkozik a köztér meghatározására, mivel az egyre gyakoribb, és a megkérdezettek által nagyon jó gyakorlatnak minősített zárt (zárható) parkok, játszótérek, sportpályák ennek ellenére közterek.

Ezt a fogalmi zűrzavart tovább erősítette a használati jogért való ellentételezés (fizetni kell érte) kérdése. Általában egyetértettek a megkérdezettek abban, hogy a köztér használatáért nem kell fizetni, ez is a korlátlan nyilvánosság feltételei közé

tartozik. Ebből a szempontból az Állatkert, Vidámpark, strandok és a középületek többsége is, úgymint múzeumok, színházak, mozik kiesnek. Ugyanakkor, már nehéz eldönteni, hogy a tudvalevően nem magántulajdonban lévő, szabadtéri köztereknek gondolt terek, úgymint fizetős parkolók (a fizetett zónaidő alatt), nyilvános vécék valóban köztérnek minősülnek-e, amikor fizetni kell a használatukért? Avagy, köztér-e a metrómegálló akkor, amikor a megállóban jogosan már csak az tartózkodhat, aki fizetett a metró használatáért.

A fent említett „nem tiszta” köztereket a továbbiakban úgy tekintjük, mint speciális eseteket: abban az esetben foglalkozunk velük, ha a megkérdezettek számára mégis típusértékkel rendelkeznek.

Vizsgálatunk tárgyát képező közterek típusait a következő táblázat tartalmazza:

<b>Köztér típusa</b>	<b>Altípusok</b>
Utak - útvonalak	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Főutak, főútvonalak</li> <li>▪ Utcák, mellékútvonalak</li> <li>▪ Járdák</li> <li>▪ Kerékpárutak</li> <li>▪ Hidak</li> <li>▪ Sétányok, sétálóutcák</li> <li>▪ Aluljárók (részben)</li> </ul>
Közlekedési csomópontok (gyalogos és/vagy jármű)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elágazások</li> <li>▪ Kereszteződések</li> <li>▪ Terek (részben)</li> <li>▪ Városközpontok (részben)</li> </ul>
Terek	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Terek járműközlekedési csomópontokban</li> <li>▪ Terek gyalogos közlekedési csomópontokban</li> <li>▪ Nem csomópontban található terek (pl. épületek előtti terek, épületekkel körbezárt terek, grundok)</li> </ul>
Járműközlekedési megállók, állomások	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pályaudvarok</li> <li>▪ Busz-/trolli-/villamosmegállók</li> <li>▪ HÉV-/metrómegállók</li> <li>▪ Parkolók</li> <li>▪ Aluljárók (részben)</li> </ul>
Zöldövezetek	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zárt, önálló parkok/kertek</li> <li>▪ Épületekhez tartozó parkok/kertek</li> <li>▪ Nyitott parkok/kertek</li> <li>▪ Ligetek</li> <li>▪ Szigetek</li> <li>▪ Erdők, mezők, hegyek</li> <li>▪ Zöldsétányok</li> <li>▪ Folyó-/csatornapartok, tópartok</li> <li>▪ Köztemetők (nincs említés)</li> </ul>



Köztér típusa	Altípusok
Játszóterek	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bekerített játszóterek</li> <li>▪ Nyitott játszóterek</li> </ul>
Szabadtéri sportpályák	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Focipálya</li> </ul>

## 6. Budapest köztereinek általános percepciója

A köztér lényege szerint – hiszen mindenkié –a városhoz való tartozás, a kollektív identitás kialakításának alapvető meghatározó tényezője. Amikor azt mondja egy budapesti lakos egy idegennek, hogy „budapesti vagyok” és Budapestet úgy jellemzi, mint egy artisztikus, csodálatos építészeti tradícióval és fekvéssel rendelkező várost, akkor az ő kollektív identitását az idegen számára is elérhető, ismerhető, megtapasztalható és pozitívnak tartott urbanisztikai jellemzők segítségével határozza meg. Ha Budapest az itt élő számára a leromlott városképet, a koszt, a nyomort jelenti, kollektív identitásának nyilván negatív aspektusait fogja érzékeltetni. Minden ide látogató idegen a város expresszív jellemzőinek (köztereinek és középületeinek) jelentőséget fog tulajdonítani az itt élők identitásának meghatározásakor. Ezért van különleges jelentősége annak, ahogyan a budapesti lakosok a budapesti közterekről vélekednek, ahogy és milyen mértékben használják, avagy nem használják azokat.

A megkérdezettek nagy többségének Budapest köztereivel kapcsolatos attitűdjét általában a **távolítás** jellemzi:

*„A köztér mindenkié, de nem az enyém, pedig az enyémnek is kellene lennie.”  
(19-30 éves)*

Úgy érzik, a főváros köztereit szükségszerűen használják ugyan (kell), de a köztérhasználat nem felel meg a személyes igényeknek, vágyaiknak, beállítódásuknak. Megállapítható, hogy a lakosság Budapestről való gondolkodása azonos azzal, ahogyan a közterekről gondolkodnak. Egyfelől és csak kisebb arányban pozitív ez a kép, és kevésbé képezi részét a kollektív identitásnak. Ugyanis, Budapest csupán a szép földrajzi fekvésével, a 19. századi építészeti stílussal, valamint kevés – és főleg a fiatalok számára releváns – új vagy felújított köztérrel (Millenáris park, Gödör, felújított játszóterek) „dicsekedhetne”. Kevésbé a közterekkel, sokkal inkább a főváros „turisztikai látványosságaival” kapcsolatosak a pozitív attitűdök.

A **negatív attitűdök** azonban burjánzanak. Ez esetben is meghatározó a városról alkotott kollektív kép, de a személyes tapasztalatok legalább ennyire bizonyító erejűek. Jelzéseképpen bemutatjuk néhány aspektusból a negatív véleményeket:

- Ha Budapest közterei önmagukon már csak **nevetni** tudnának, min nevetnének: *lépten-nyomon kutyaürülékbe lépnének, a parkolási díjakon, a rengeteg*

galambon, minden felületet ellepnek az óriásplakátok, a hatalmas ellentéteken (Bazilika szépsége kontra koldus előtte).

- Ha Budapest közterei **mérgelődnének**, dühösek lennének: a tömegre, amely mindig ugyanabban az időpontban egy helyen koncentrálódik, az utcai és az aluljárók árusaira, arra, hogy minimális pénzt és erőfeszítést sem tudunk áldozni a rendre.

„Mélységesen dühít, hogy képtelenek vagyunk 15 000 Ft-ért oda küldeni egy munkanélkülit, aki szépen összesöpri a szemetet!” (55+)

- Ha Budapest közterei mélységesen **elszomorodnának**, könnyük hullna: a hajléktalanok és koldusok tömegei láttán, a szemét és a kosz miatt, a rongálások, falfirkák miatt, mert nem újítyják fel őket, és mert nem használják, vagy nem úgy használják őket, ahogyan kellene.

„Igazán szomorú közterek? Népliget, Almássy tér, Vérmező, ott állnak, és minden jó érzésű ember elkerüli őket.” (15-18)

- Ha Budapest közterei **orvoshoz** mennének, panaszuk lenne a: *fulladásos asztma, lábtörés-bokaficam, depresszió, skizofrénia.*

„Skizofrén is lehet, mert hogy egyszer tiszta, utána meg gusztustalan.” (31-55)

- És hogy mire **vágynak**: *hogyan legyen gazdájuk, aki ápolja őket.*

„Ha csak azért van gazdája, hogy az a gazda csak fenntartsa, és ápolja ugyanúgy, mint a Városligetben ott a játszóteret is, este lezárják, másnap meg kinyitják, és fenntartják meg rendbe teszik, akkor attól az még köztér marad.” (19-30 éves)

A legnagyobb probléma, mind a lakosság közérzetére, mind pedig a városlakók identitásának formálódására nézve az, hogy az itt élők nem használják, avagy igényükhöz mérten nem használják a közterek többségét. Nem véletlen tehát, hogy a város köztereivel való azonosulás valójában a **negatív identifikáció** mértékével jellemezhető. A közterek használatának alapproblémája a megkérdezettek szerint:

„Nem rendeltetésszerűen használjuk, nem azért használjuk, amiért tulajdonképpen létrejöttek.” (31-55 éves)

„Felmondunk a köztérnek, megszűnt a munkaviszonya.” (55+)

Minden negatív vélekedésre, a közterek nem-használatára utaló attitűdre azonban rácsfol a valóság: a köztereket az emberek használják, emberek tömegei használják.

Ezek az általános vélekedések, valamint a közterek egyes típusainak használatuk alapján történő jellemzése – amelyet a tanulmány további részében mutatunk be – arra irányítják rá a figyelmet, hogy a közterek használatát annak rendeltetése és

annak tényleges használati módja alapján külön is vizsgálni kell. Nem feltétlenül teljesíti „hivatását” az a köztér, amelyet látszólag tömegek használnak, és fordítva, a kevesek által használt közterek nem biztos, hogy rosszul működő közterek is egyben.

## 7. Budapest közttereinek tipológiája

A közterek használatának elemzésére legegyszerűbb megközelítésben két módszer kínálkozik.

- A közterek típusait vizsgáljuk, és azok összes lehetséges használatát leírjuk és elemezzük.
- A közterek lehetséges összes használati módját összegyűjtjük, és ezekhez releváns köztér-típusokat rendelünk.

Mindkét módszerrel képesek vagyunk arra, hogy a közterek jellege és a használat módjának összefüggéseit elemezzük. Mindkét módszer azonban egyoldalú és statikus módon válaszolja meg a kutatási kérdéseinket.

Ha köztereket előzetesen tipizáljuk, és azokhoz rendelünk használati módokat – és fordítva: strukturalista-funkcionalista megközelítést követünk. Az e módszer háttérében álló városszociológiai megközelítés szerint minden köztér leírható egy sajátos szerkezetként: meghatározott fizikai jellemzőkkel bír (elhelyezkedés, térszerkezet, építészeti kialakítás), tipikus tereptárgyak azonosíthatók rajta (a parkokat a zöld növényzet, a tereket szobrok, emléktáblák vagy templom jelzi, az utakat lakóépületek vagy boltok szegélyezik, stb.). A közterek alapszerkezete és alapvető sajátosságai meghatározott funkciókat, használati módokat hívnak életre. E szerint tehát a térszerkezet határozza meg a használatot, vagy a cselekvő szándékához csak meghatározott köztér-típus rendelhető hozzá: a használók egyéni és kollektív szándékai, igényei, a társadalmi interakciók jelentősége elhalványul. (E megközelítést követve nem értjük meg pl., hogy Budapest új keletű sétálóutcái miért alkalmasak oly kevéssé az idősebb korosztály „befogadására”).

Ha a használatból indulunk ki, további zavart okoz az elemzésben az, hogy használat alapján sok atipikus közteret határozunk meg ahhoz képest, mint amennyi tipikusan alkalmas egy bizonyos cselekvésre. Valamint, a nem „működő” közterek egyszerűen nem kerülnek szóba, míg a kelleténél jóval több cselekvést elemzünk részletesen annak ellenére, hogy a cselekvés mögött meghúzódó igény, szándék ugyanaz (pl. olvasni, rejtvényt fejteni vagy kötögetni a parkban egyet jelent a magányos, befelé forduló kikapcsolódás szándékával).

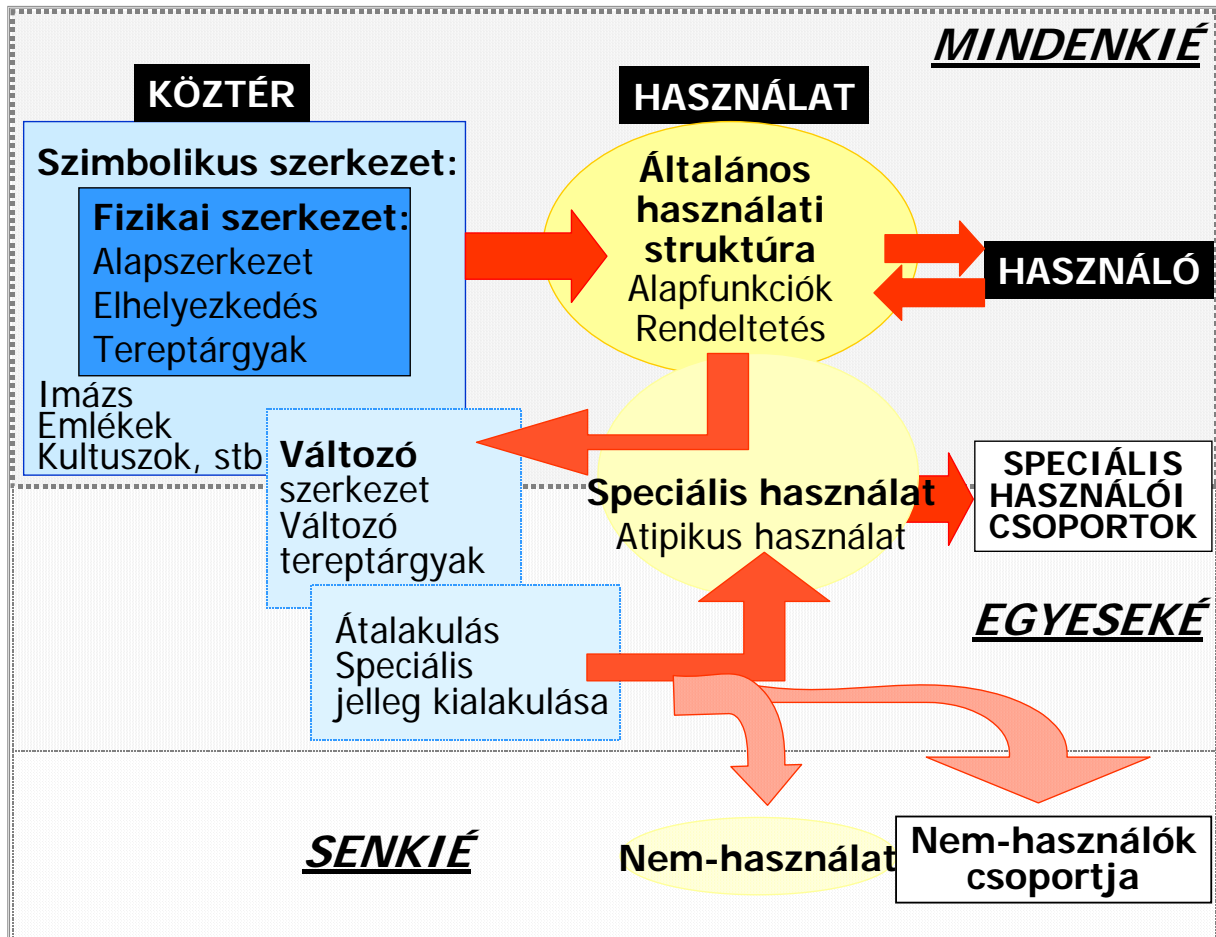
A strukturalista-funkcionalista megközelítéssel szemben egy másfajta, **szemiotikai** megközelítést használunk az elemzésben. E megközelítés szerint a köztereket jelrendszernek tekintjük: a közterek, mint fizikai, mentális és szimbolikus értelemben is felfogható jelek. Szimbolikus jelek is, mivel a szerkezet és a funkció összekapcsolódása nyomán történetileg minden köztér-típusnak kialakult egy szimbolikus szerkezete is: hiszen a köztereket használók emlékezete, képzetei, a múlt eseményei, a térhez kötődő kultuszok és az ott található tárgyak szimbolikája nyomán a köztér-típusok egyben jelképek, kollektív reprezentációk is.

Az elemzés több síkon zajlik:

- A köztér fizikai jellemzői milyen köztérhasználati funkciókra alkalmasak és melyek azok a fizikai jellemzők, amelyek nem teszik alkalmassá a közteret rendeltetése betöltésére, illetve atipikus cselekvéseket hívnak elő.
- Mi és hogyan befolyásolja a közterek kiválasztását és használatának módját a cselekvők (köztérhasználók) csoportjainak és az egyének szempontjából: idő, szándék, elvárások, köztérrel kapcsolatos beállítódások, értékek, tapasztalatok, társadalmi és személyiség jellemzők. A köztér és a használó közti interakció vizsgálata fontos ahhoz, hogy a közterek atipikus használatának vagy a nem-használatnak a mozgatórugóit megértsük.
- A közterekhez kapcsolódó képzetek, a közterek imázsa hatással van a közterek használatának módjára. Jellegzetes szimbolikus szerkezeti elemei egy köztérnek a rend/rendezettség, nyitottság-zártság, tradíció, transzcendencia, emberléptékűség, stb.

A közterek fizikai és szimbolikus szerkezetének jellemzőit a használók egy úgynevezett „mentális térképen” rögzítik: nem kell pontosan mindenre emlékezniük, ismerniük a várost, mégis pontosan eltájékozódhatnak, pontosan tudják, mikor mely közteret mire használják, és képesek az azonnali helyettesítésére is. A közterekről alkotott mentális térképek a használók szerint eltérőek (bár vannak azonos pontok), időben változnak, rendszerint dinamikusak. Egy köztér fizikai jellemzőjének megváltozása, a közelségében lévő közterek, vagy éppen a köztér szociális összetétele hatására teljesen megváltozhat egy köztér korábbi használati szerkezete. Természetesen léteznek alapvető használati struktúrák: amelyek nem is cselekvéseket, hanem inkább a cselekvések mögött álló használói igényt rögzítik. De a tényleges használat már folyamatosan változhat, hiszen a köztér és a használók állandó interakcióban vannak egymással.

Az alábbi ábra bemutatja a közterek szerkezete és a használata közti dinamikus kapcsolat hatására bekövetkező változásokat. Ezt a változásdinamikát az elemzés során figyelembe kell vennünk.



Az alábbiakban a közterek használatát **három használati típusba** rendezve elemezzük: ezek adják a közterek használatának alapszerkezetét:

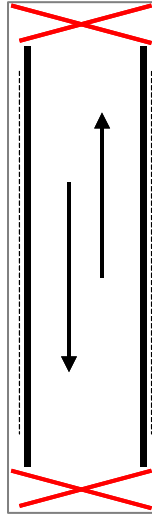
1. HALADÁS – a köztérhasználat egyik alapvető rendező elve az emberi igény, hogy eljusson egyik (zárt vagy nyitott) helyről a másik helyre. Amikor azt mondjuk, hogy kimegyek az utcára, azt a tipikus köztér és annak alapfunkcióját jelezzük, hogy egy statikus helyzetből dinamikusra váltunk.
2. TRANZIT – terelés, irányváltoztatás, információcsere, döntés, kiindulási pont és végcél közötti úton megszakítani a haladási folyamatot, más irányt venni.
3. MEGÁLLÓ – pihenés, kikapcsolódás, egy időre teljesen kiszállni a haladásból.

A köztetek használatának elemzésekor mindig figyelembe kell vennünk még két strukturáló elvet:

- A köztetek használata egyrészt leírható a **'kell'** fogalma mentén: az emberek mindig használták-használják kényszerből a közteteket, amelyre a legtöbbször nem is tudnak reflektálni. Például, el kell jutni valahova, és ehhez használni kell az utakat – a használat mindenképpen szükségszerű.
- Másfelől, a köztetek használata leírható a **'lehet'** fogalma mentén is: az embereknek többnyire saját vagy rajtuk kívül eső okok miatt is felkínálkozik a választás lehetősége abban, hogy melyik közteret választják céljuk elérésére, illetve egy közteret az adott pillanatban hogyan, mire használnak. Egy közteret bár a szokott módon használ valaki (halad az úton célja felé), valami mégis eltérítheti eredeti szándékától, így lehetőséget kap arra, hogy másképpen használja a közteret. Például amikor egy gyalogos terve szerint siet egy cél felé, de találkozik egy rég nem látott barátjával, az út hirtelen a séta funkcióra is alkalmasnak kínálkozik. Az emberek számára a választásnak nagy jelentősége van, hiszen ha választhatnak, akkor a közteteket (éppen választott közteteket) inkább a magukénak érzik, mint amikor kényszerből használják.

*„Tehát a cél, úgy gondolom, mindenképpen választás kell, hogy legyen. Meg kell hagyni az embereknek, hogy lehessen választani, hogy a cél milyen funkciót tölt be éppen, hogy ha valaki erre vágyik, akkor tudja mi az a tér, az arra alkalmas, hogy ha most nekem arra van éppen kívánságom, akkor azt a teret válasszam.” (31-55 éves)*

## 8. A 'haladásra' alkalmas közterek és azok használata



Alapvető, szinte triviális köztérhasználati mód: a közlekedés. Minden esetben feltételez egy kiindulási pontot és egy végcélt: e két pont közötti mozgás a közlekedés.

A haladás (közlekedés) szükségletére válaszoló cselekvések a következők:

- Gyalogosan menni, eljutni egyik pontról a másikra
- Közlekedési eszközzel eljutni egyik pontról a másikra
- Elkerülni, kikerülni valamit
- Sétálni

A haladásra alapvetően használt köztér-típusok:

- Utak – főútvonalak, mellékútvonalak
- Sétálóutcák, sétányok (részben)

Az utak, útvonalak az emberek számára koordinációs tengelyként funkcionálnak: tudják, látják vagy csak sejtik, hogy merre vezetnek, ezért a városi térben való eligazodás alapvető orientációs eszközei.

A közlekedést a cselekvő szempontjából leggyakrabban meghatározó tényezők a következők:

- **Idő** – A haladás alapvető strukturáló elve az idő. Az emberek a közlekedésre fordított időt minden más köztérhasználati módnál jobban kalkulálják. A közlekedést úgy élik meg mint egy átmeneti időt két hasznos cselekvés között (cél), ezért lehetőség szerint a lehető legrövidebb idő alatt akarnak eljutni egyik pontról a másikra. Ezért a „legrövidebb út az egyenes” elvét követve elsőként mindig azt az útvonalat választják ki közlekedésre, amelyik a legrövidebb (ezért is lesz szó külön az útvonal rövidítésekről). Az utak használatának jellemző, mégis atipikus módja a „lassú haladás”, a séta – éppen azért, mert a cél (eljutni valahova) mindig ott lebeg a szemük előtt.
- **Tempó** – összefügg az időkényszerrel, azaz az utak használatával kapcsolatos alapvető elvárás a gyorsaság. A gyors eljutás érdekében választ a gyalogos tömegközlekedési eszközt, és elvileg ezért nem mond le az autós az autó használatáról. Rendszerint a gyors haladást akadályozó tényezők okozzák az egyik legnagyobb bosszúságot a fővárosi köztérhasználóknak: dugó, hömpölygő tömeg.
- Kiindulási pont és végcél közti **távolság** (vagy annak illúziója) – minél nagyobb, annál fontosabbá válik az idő és a gyorsaság. Az emberek általában 5-10 percnél többel nem szánják gyalogos közlekedésre, ha a közlekedés egy konkrét cél elérése érdekében történik. Éppen ezért lényeges azokat a térszerkezeti elemeket vizsgálni, amelyek a járművel való közlekedés helyett valamiért mégis a gyaloglásra inspirálnak.

## **FŐÚTVONALAK – ALAPFUNKCIÓK**

---

A megkérdezettek azokat az utakat tekintik főútvonalnak, amelyek:

- Határt képeznek két fontos szektor (városrész) között, két fontos szektort vagy csomópontot kötnek össze, valamint
- Szélesek – fizikai megjelenésük szerint több sávú utak, és autók tömegei közlekednek rajta (forgalmasak).

Budapest legfontosabb főútvonalai a

- Pesti oldalon lévő sugárutak: Rákóczi út – Kerepesi út – Thököly út – Váci út – Üllői út



- Pesti oldalon lévő körutak: Kiskörút és Nagykörút, Hungária – Róbert Károly körút, Nagy Lajos király útja
- Budán: Bartók Béla út, Szilágy Erzsébet fasor, Margit körút, Krisztina körút, Bécsi út
- Továbbá a budai és pesti oldalon az agglomerációból bevezető utak: Soroksári út, Budaörsi út, Szentendrei út.

A főútvonalakat használat alapján járműközlekedésre tekintik alkalmasnak, és úgy érzik: főleg az autósok birodalma.

*„Én, ha a főútra gondolok, akkor az autók meg a dugó jut eszembe, gyalogosként szívem szerint nem használnám ezeket.” (19-30 éves)*

Minél inkább kifelé haladunk a városból, annál kevésbé használják ezeket a főutakat a gyalogosok. A gépjárműforgalom miatt a főutakhoz kapcsolódnak leginkább a főváros komoly közlekedési problémái és annak hozadékai: **dugó, zaj, légszennyeződés**. A gyalogos közlekedés ezeken az utakon szinte kizárólag a kényszerrel jellemezhető: a megkérdezettek úgy érzik, itt a cél a *túlélés*, ezért rendszerint rohannak, hogy minél előbb eljussanak a céljukhoz. Gyalogos közlekedést akadályozó vagy megnehezítő tényezők továbbá:

- Parkoló autók, amelyek sokszor a járdákat is elfoglalják.
- Télen vagy esős időben az autók felverik a latyakot/vizet a gyalogosokra.
- Nagy hőségben az autók által felkavart portól sem lehet levegőt kapni.

Ha egy célhoz való eljutáshoz főutat kell igénybe venni, rendszerint **tömegközlekedési eszközt** választanak a gyalogosok. Mivel a legnagyobb problémát a dugók jelentik, a haladás szempontjából a tömegközlekedési eszközöknek megvan a hierarchiája. Legszívesebben a metróval választják, míg a felszíni közlekedési eszközök közül legjobb megoldásnak a villamost tekintik. A buszok haladását az autók folyamatosan akadályozzák, míg a trolis imázsa a legrosszabb: lassúak, nagyon rossz állapotban vannak és többnyire mellékutcákon haladnak, túl sokat kerülnek. Egyedül az idősebbek preferálják a metró helyett a villamost és a buszt: inkább többet várnak egy járatra, mert a metróaluljárókat zsúfoltnak, kevésbé biztonságosnak és le-fel haladás miatt kényelmetlenebbnek érzik. Esetükben az időkénszer sem olyan meghatározó, ezért szívesebben tennék meg gyalogosan útjukat – de a fent említett problémák miatt a főutakon ők sem szívesen gyalognak.

A főutak állapotát a megkérdezettek rossznak érzik: az utakon sok a kátyú, a főutak mellett vezető járdák pedig repedezettek, koszosak. Úgy tűnik azonban, hogy a főútvonalakat az emberek a **legkevésbé érzik személyes terüknek**: folyamatosan cserélődő tömegek használják nap mint nap, ezért lehetetlen is ezeket rendben tartani. A belvárosi főutakkal kapcsolatos negatív attitűdök a belvárosi hajléktalanok és koldusok jelenlétéből is táplálkoznak. Sokukat nem a félelem, hanem a düh fogja el miattuk, a főváros szégyenének tartják. E társadalmi csoportok jelenléte a főútvonalakon azonban kevésbé zavaró, mint a tereken és aluljárókban (később erről bővebben): mivel a főúthasználat lényege a gyors haladás, ezért ezeket (sietve) elkerülni itt könnyebb, mint azokon a köztereken, amelyeket nem csak közlekedésre használnak.

## **MELLÉKÚTVONALAK – A FŐUTAK ELKERÜLÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI**

---

Természetesen az utcák, mellékutcák hasonlóan a közlekedés színterei, de többek is annál. Az utcákról alkotott képzetekben az utca leginkább a lakóhelyek megközelítésére való. Míg a főút a legtöbb esetben távol esik a személyes szférától, az utca minden esetben kapcsolódik ehhez. Az utcák, mellékutcák használati köre éppen ezért speciálisabb, és a használók csoportja is szűkebb. Kik és mire használják tipikusan az utcákat, mellékutcákat?

- Lakóhelyük megközelítésére az ott lakók
- Szolgáltatások igénybe vételére az ott lakók (bolt, orvos, iskola, posta, fodrász stb.)
- Lakóhelyek megközelítésére a nem ott lakók
- Parkolásra az autósok
- Útvonal-rövidítésre a gyalogosok és az autósok is

Általános vélekedés szerint, míg az út mindenki és ezért senkié, addig az **utca mindenkié de főleg az ott lakóké**:

*„Azért a Pöttyös utcát már inkább a magaménak érzem, mint az Üllőit, mert amikor a Pöttyös utcába bemegyek, akkor már majdnem otthon vagyok, és engem ott jobban ismernek, mint az Üllőin.” (31-55 éves)*

Hasonlóan, ha az emberek rendszeresen vesznek igénybe egy-egy szolgáltatást valamelyik utcában, az is kialakít egyfajta személyes kötődést. A személyes kötődés miatt az utcákkal, mellékutcákkal kapcsolatos attitűdök sokkal **emocionálisabbak**, mint a főutakkal kapcsolatosak.

Először is, milyennek érzékelik az utcákat, mellékutcákat a megkérdezettek általában?

- Koszosak, tele vannak szeméttel
- A kutyaürülék a legszembetűnőbb ismertetőjelük
- Szűkek és többnyire sötétek, ezért nem biztonságosak
- A parkoló autók kisajátítják maguknak – nem arra használják az emberek, amire kellene

Természetesen legalább annyi ellenkező személyes tapasztalat is van, mint amennyi negatív, de egy biztos: a mellékutcairól való vélekedésekben az emberek igényei is megfogalmazódnak. Az utcákkal kapcsolatban nagyobb igény van a **rendre**, rendezettségre, **biztonságra**. Sőt, úgy érzik, hogy az utcákért az ott lakók is felelősek: elsősorban a kutyaürülékért és a szeméért. Főleg az idősebb korosztály panaszkodott amiatt, hogy ma már a lakók és az utcában lévő üzletek alkalmazottai nem tartják rendben a saját portájukat: nem seprik az utcát, nem lapátolják össze télen a havat, nem szedik össze a szemetet (a lakossági hulladékot is kiborítják az utcára) és a kutyaürüléket, és nem nyújtják be igényüket a kerületnél jobb világítás, több szemétkiűjtő végett.

Az utcák állapota a lakókról árulkodik: éppen ezért ha egy mellékutcában bizonyos jelek a rendezetlenségre, elhanyagoltságra utalnak, a járókelők (és a parkolni vágyó autósok) nem szívesen használják a mellékutcákat közlekedésre. Sokan említették, hogy a mellékutca alapvetően alkalmas lenne a főútvonal kikerülésére, avagy annak lerövidítésére is, de vannak jelek, amelyek miatt **„jobb a főúton maradni”**. Ezek:

- Omladozó házfalak, szemetes utca
- Szűk utca, amely hosszú (nem látszik a vége) és sötét – sötétedés után a rosszul kivilágított mellékutca.

*„Zavar, ha nincs kivilágítva, ha valami fényes az így vonz: azon úgy végig megyek, mert látom az emberek arcát, meg nem félelmetes.” (15-18)*

- Sötét kapualjak, hatalmas rozszant kapuk, a kapualjból kiáradó bűz, dohos szag – nyitott pinceablakok is

*„Ha bemész egy kapun, meglátja az ember, meglátja, hogy régi ház, és megmondom, hogy kik laknak benne.” (31-55)*

- Elnéptelenedett utcák

Mindezek a tényezők miatt az utca nem hat biztonságosnak, és így nem képes a főút elkerülésének funkcióját betölteni. Kifejezetten veszélyes imázssal rendelkeznek a VI., VII., VIII. és IX. kerület utcái a belvárosban. Ezekben a kerületekben paradox módon még a fák, fasorok is növelik a félelemérzetet, mivel még átláthatatlanabbá teszik az utcát. Főleg a nők félnek a fák mögül kiugró támadóktól.

A parkoló autók szintén csökkentik az utca átláthatóságát, továbbá a járdát elfoglalva a gyalogosok előtt a járókelők arra panaszkodnak, hogy nem férnek el, a ruhájuk koszos lesz. A babakocsisok az ilyen utcákat nem tudják használni.

Pozitív példát mutatnak azok a mellékutcák, amelyek rövidek, viszonylag szélesek, és a fent említett gondozatlanság jeleiről nem árulkodnak. Ilyen utcákban a fasorok kifejezetten üdítően hatnak, csábítanak a főútvonalról való letérésre és a haladási tempó lassítására is. Említett példákat a zuglói, kertvárosi utcákból, a budai zöldövezetekből hoztak, a belvárosban az V. kerület is jó példákat kínál (pl. Semmelweis utca).

## **KERÉKPÁRUTAK – KÖZLEKEDÉSI ALTERNATÍVA**

---

Egyelőre kevesen használják a kerékpárt mindennapi közlekedésre a fővárosban. Ugyanakkor, egy környezetbarát, könnyedebb, divatosabb közlekedési alternatívát kínál az autóval szemben. A kerékpárt azonban a fővárosi közúti közlekedési viszonyokat figyelembe véve nem tartják biztonságos eszköznek, és elsősorban a kerékpárutak hiányos kiépítettségét, és a kerékpárutak állapotát okolják ezért. Egyfelől Budapesten a kerékpárutak nem parancsolnak tekintélyt sem az autósokkal szemben, sem pedig a gyalogosokkal szemben. Festve vannak vagy az autót szélén, a parkolási zónákon keresztül vezetnek, ezért sem gyorsan, sem pedig biztonságosan nem lehet rajtuk közlekedni. A biciklisek legtöbbször a járdákat vagy a kevésbé forgalmas mellékutcák úttesteit, esetleg a sétálóutcákat választják kerékpáros közlekedésre, ezért kvázi-gyalogosként vesznek részt a közlekedésben,

és a biciklizés nem igazán ad lehetőséget a gyors, környezetkímélő közlekedésre, nem nyújt alternatívát az autóval szemben.

*„Az a baj, hogy igazából a belvárosban nincs bicikliút, ahol az emberek közlekednek. Én jöttem múltkor Érdről és átjöttem a Petőfi hídon és itt kellett végigmennem, hogy kimenjek Újpestre. Na most itt a sétáló utcán, az emberek között tuti, hogy nem tudsz elmenni, ha az úton mész, akkor meg az autók dudálnak rád, tehát sehogy se tudsz menni.” (19-30)*

Ugyanakkor, az embereknek nagy igényük lenne arra, hogy a főváros elviselhetetlen járműforgalmát valamilyen módon csökkentsék: ehhez kínálhat lehetőséget a kerékpár. Sokan úgy gondolják, hogy ha a kerékpárutak valóban utak volnának, a kerékpározás teljes infrastruktúráját kiépítenék a kerületek (utcai tároló, kölcsönző, kerékpárparkoló), akkor egyre többen használnának kerékpárt a mindennapi közlekedés során is.

## AZ UTAK, UTCÁK ATÍPIKUS HASZNÁLATA – KORZÓZÁS ÉS SÉTA

Miért tekintjük Budapesten atipikus cselekvésnek azt, ha az emberek az utcákat, utakat sétára vagy korzózásra használják? Mind a sétához, mind a korzózáshoz elengedhetetlen **feltétel**, hogy:

- A **pihenést** valamilyen módon biztosítsa: vagy nyugodt, csendes, vagy éppen nyüzsgő utca is lehet, de szükséges, hogy az ott járókban ne azt az érzést keltse, hogy egyik helyről a másik helyre siető tömegek használják.
- Az **érzékszervekre** valamilyen módon hasson: lehet ez a szemet csábító látvány, lehet illat, lehet zene, amelyek a haladásból kizökkennek.

*„Vagy kijön valahonnan az ember és körbenéz. Kirakatokat, vagy keres egy helyet, ahol leülhetne, de ugyanez vonatkozik a sétára, ahol lehet is látni valami szépet.” (19-30)*

Amikor az emberek lassabb tempóban haladnak az utcán, de nyílegyenesen céljuk felé, vagy egyik üzletből a másikba térnek be, attól még az utcát, utat közlekedésre használják. Minden esetben a végcélhoz vezető utat teszik meg ezeken a köztereken.

A megkérdezettek közül kevesen mondták azt, hogy sétálnak a főváros főútjain, utcáin. Nincs idejük, és a legtöbb esetben nem alkalmasak az utak a sétára.

Természetesen előfordul az, hogy a közlekedést egy váratlan esemény hatására mégis megszakítják, és sétára váltanak. Ez esetben akkor maradnak a megkezdett útvonalon, ha nem akarnak sok időt veszíteni. Ellenkező esetben letérnek az útról, beülnek egy kávézóba, vagy elmennek egy parkba. Ilyen váratlan esemény az, amikor összefutnak egy ismerőssel. Ez az ún. **spontán séta** azonban nem hasonlítható össze a tervezett sétával, korzózással, mert:

- A célhoz való eljutás folyamata nem szakad meg, csak módosul: lassul a tempó, és a figyelem a beszélgetőtársra irányul
- Az út, utca jellege nem határozza meg a cselekvést.

*„Mondjuk a spontán séta, az lehet a körúton, de ha előre meg van beszélve, akkor én sem odamegyek. De akkor is megvan az a konkrét cél, hogy haza kell jutni, de volt idő beszélgetni. Egy ekkora szakaszt végiggyalogoltunk.” (31-55 éves)*

A séta akkor válik valóban sétává (ha nem tervezett, akkor is), ha a cselekvő „elfelejtkezik” a haladásának céljáról, és a **sétát önmagáért** éli meg.

Néhány, kevés példa elhangzott a beszélgetés során, amelyek a közutakon való sétálás feltételeiről szóltak: ezeket általánosítottuk, tipizáltuk:

- **Szép, vonzó látvány** megfogja a figyelmet. Ilyenek a vonzó, csillogó kirakatok az utak mentén, de ilyen ünnepi alkalmakkor az utca díszkivilágítása, vagy a házak, fák feldíszítése.

*„Karácsonykor az Andrásy-n éppen megyek a céloom felé, egyik boltból a másikba, de mégis, amiatt, hogy csillog az utca, és mintha csillagok alatt mennék, mégis nézelődök, merengek, sétálok. Még meg is szoktam állni, visszanezérek, hogy milyen szép.” (55+)*

- Különleges **illat** vagy kellemes **zene** hatására az emberek óhatatlanul lelassítják a lépteiket. Pl. ilyen, amikor télen, az utcán forralt bort vagy gesztenyét árulnak az utcai árusok, vagy tέρzene szól, és az utcán haladva is hallható. Ilyenkor evés, ivás vagy a zenehallgatás közben le is állnak kirakatot nézegetni, vagy egyszerűen andalognak.

Kevés pozitív példa helyett azonban a megkérdezettek inkább azt sorolták, amiért **nem alkalmasak** Budapest útjai a sétára:

- A város csak ünnepekkor díszes, hétköznapokon koszos, szennyezett és szürke. A kirakatok nem hívják fel magukra a figyelmet a körúton vagy a Rákóczi úton sem, ellenben sok a plakáttal leragasztott kirakatüveg és

házfal. Gyakori a letépkedett plakát, a hirdetés, amelyek nem csábítanak a nézelődésre.

*„Büdös, így van, tehát az ember egy kicsit vágyik arra, hogy egy kis csönd legyen, és éppen azért nem megyek én a körútra, mert én sétálni akarok.” (31-55)*

- Budapestnek **nincs igazi bevásárlóutcája, korzója**. A Váci utcát a fővárosiak többnyire nem használják másra, mint közlekedésre, korzózni nem mennek oda. Egyrészt a külföldieké, másrészt nem alkalmas a vásárlásra, mert túl drága. Az újabb sétálóutcák pedig nem korzóként funkcionálnak, hanem szórakoztató központok: Ráday utca, Hajós utca vagy Nagymező utca egy szakasza (ezekről később bővebben).
- A bevásárlóközpontok a korzózás lehetőségét megszüntették, hiszen épp olyan utak mentén épültek, ahol korábban vásárolgattak az emberek: Teréz körút, Margit körút.

*„Nekem az az érzésem, hogy nagyjából a klasszikus korzózás lehetősége Pesten abszolút megszűnt. Tehát úgy nem szeretek sétálni, ha leragasztott kirakatokat látok. Én nem ilyen turistacsapásra gondoltam. A Rákóczi úton a Ferenciek terétől a Blaha Lujza térig is egy dzsumbuj, kosz. Ennek ellenére Budapestnek kellene lennie Kelet-Európa bevásárló központjának. Ahol lehet menni kirakatokba, egyik boltból a másikba. És ugyanezt érzem egyébként a Nagykörúton is, rettenetes hiba volt a Westendet és a Mammutot engedni felépíteni. Azóta az emberek oda mennek vásárolni, és nem az utcán bandukolnak.” (15-18 éves)*

Fontos tapasztalata volt a beszélgetéseknek, hogy minden korosztály kifejezetten vágyik arra, hogy Budapest utcáin lehessen korzózni, „szórakozni”: kirakatokat nézni, csevegni. Vágynak arra, hogy néha-néha legyen egy kis happening – képzőművészet, színház, pantomim, zene, sportverseny vagy éppen divatbemutató. Főleg a terekhez kötődnek ezek az igények, de azt is tapasztalták, hogy az utcákat, hidakat is lefoglaló kulturális események (Budapest Parádé, nyári Lánchíd-lezárás, Erzsébet-hídon az óriás poszterek, pontom híd a Dunán) valóban az utcára vonzzák a fővárosiakat. Az idősek számára vonzóbb lenne, ha a sétálóutcákon lehetne kirakatokat nézni: jelenleg a sétálóutcákat nem érzik a magukénak, hiszen fiatalok szórakoznak ott, így egyszerű közlekedésre való utcaként funkcionálnak számukra. Pedig épp a sétálóutcák relatív csendje és tisztasága, na meg a nosztalgia tenné lehetővé, hogy az idősek szeressenek ott sétálni.

Az utak, utcák sétára való használata talán egyetlen esetben nem tekinthető atipikus használati módnak: az **esti, éjszakai séta** esetében. Abban mindenki egyet ért, hogy Budapest éjszaka a legszebb, főleg a Duna-part, kivilágításban. Az éjszakai fények megfelelnek, önmagában eleget tesznek a sétával szembeni azon követelménynek, hogy az utca nyújtson valamilyen érzékszervi élményt a járókelőnek. Főleg a fiatalok, de alkalmilag minden korosztály használja a Budapest főútjait, hídjait, sétálóutcáit éjszakai sétára – főleg nyáron, fagyizással összekötve, egy mozi vagy színházi előadás után. Az utcák, mellékutcák éjszaka elsősorban a közbiztonság miatt nem alkalmasak a sétára: a megkérdezettek az amúgy is sötét mellékutakban éjszaka még jobban félnek, holott tényleges negatív tapasztalata szinte senkinek nem volt. A mellékutak biztonságosságával kapcsolatos előítélet részét képezi a főváros mítoszainak, ahogy a „mindent ellep a kutyaürülék” mítosza.

## **ELÉGEDETTSÉG A BUDAPESTI UTCÁK EGYES JELLEMZŐIVEL**

---

A kvalitatív kutatási fázis felvetései alapján kérdőívünkben részletesen kérdeztük válaszadóinkat arról, hogy mennyire elégedettek vagy elégedetlenek a budapesti utak, utcák egyes jellemzőivel. Válaszadóink ötfokú verbális skála segítségével mondták el véleményüket.

A fővárosiak az általunk vizsgált szempontok nagy többsége alapján elégedetlenek a budapesti utakkal, utcákkal. Egyedül a **sétálóutcák kinézete, kialakítása** esetében mondhatjuk el azt, hogy az elégedettek aránya jelentősen meghaladja az elégedetlenekét. A fővárosiak tehát észlelik és érzékelik az ezen a területen a közelmúltban lezajlott pozitív változásokat.

Az utcák kivilágításával kapcsolatban azt tapasztalhatjuk, hogy a fővárosiak több mint harmada (inkább) elégedett e jellemzővel, a negyedük (inkább) elégedetlen. A budapestiek relatív többsége, kétharmada „elégedett is, meg nem is”.

Az utcák, járdák szélességének, a sétálóutcák számának illetve a közbiztonság kérdéskörének megítélése megosztja a válaszadókat, de a vélemények megoszlásában a szocio-demográfiai tényezők nem játszanak döntő szerepet. (Eltekintve attól, hogy az idősebbek a legtöbb tényező esetében itt is az átlagosnál szignifikánsan kedvezőbb véleményt mutatnak.) Az utcák szélessége valamivel inkább okoz problémát az autósoknak, mint gyalogosok számára.

Meglehetősen kedvezőtlen a **járdák burkolatának** megítélése, a válaszadók majdnem fele – inkább vagy teljes mértékben elégedetlen e tényezővel. A fókuszcsoportok során világossá vált, hogy a válaszadók a töredezett, „folt hátán folt” burkolatokat kifogásolják, az útfelbontások során azt tartanák jó megoldásnak, ha



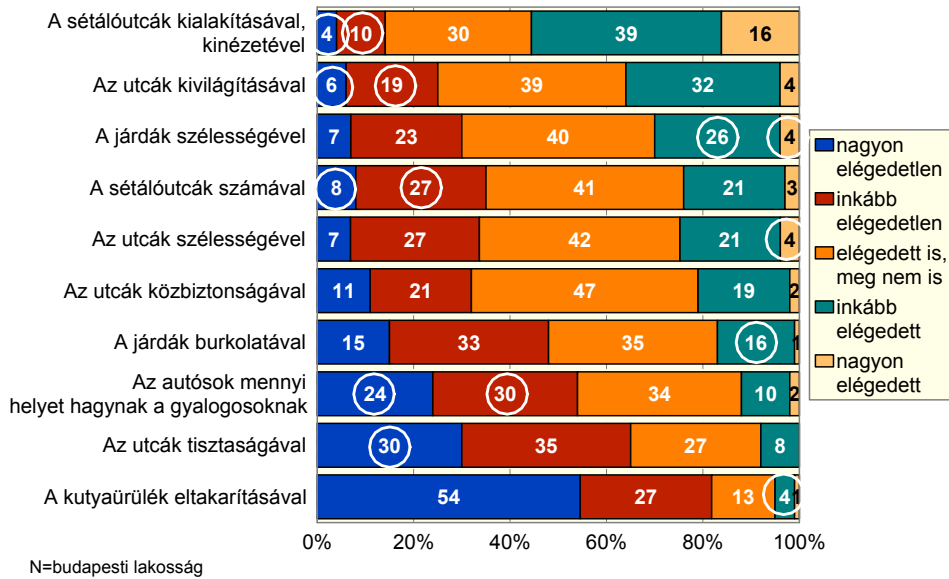
nem csak a burkolat egy kis „foltját” cserélnék, de ilyen alkalmakkor a járda teljes szélességében egy nagyobb szakaszon állítanák helyre az aszfaltot.

Mint láttuk a fővárosi gyalogosok számára az utcák szélessége kisebb problémát jelent, mint az autóval közlekedőknek. Azt vártuk volna, hogy a gyalogosok az autósoknál lényegesen kedvezőtlenebbül ítélik meg azt, hogy **a járdákon parkoló autók mennyi helyet hagynak** számukra. Adataink alapján azonban azt tapasztalhatjuk, hogy a gyalog közlekedők illetve az autósok véleménye e kérdéskörben lényegében megegyezik, s egyöntetűen kedvezőtlen. A budapestiek alig több mint tizede bizonyult (inkább) elégedettnek e tekintetben, több mint felük – inkább vagy teljes mértékben - elégedetlen.

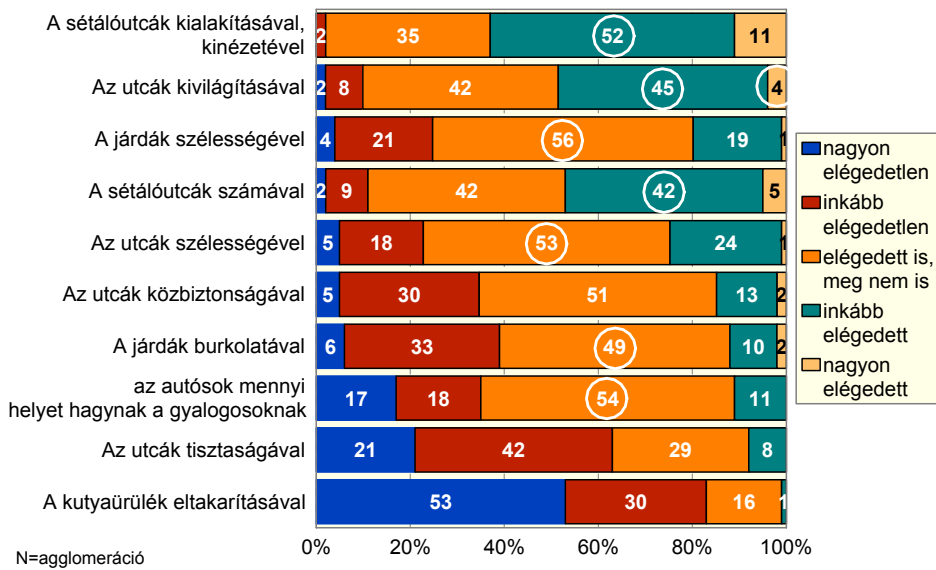
Az utcákkal, utakkal kapcsolatos legkritikusabb pont a fővárosiak életében a **tisztaság** illetve annak **hiánya**, különös tekintettel a már szinte emblematikussá vált **kutyaürülékre**. Alig találunk olyan válaszadót a fővárosi felnőtt lakosság körében, aki elégedettnek mutatkozna e tekintetben. Az elégedetlenek aránya a tisztaság kérdésében a válaszadók kétharmadát, a kutyaürülék eltakarításával kapcsolatban több mint négyötödét teszi ki.

Az agglomeráció lakói jellemzően elégedettebbek a budapesti utcák egyes jellemzőivel, mint maguk a fővárosiak. Különösen érezhető ez a különbség a sétálóutcák kialakítása, kinézete, de különösképpen száma esetében, illetve a fővárosi utcák kivilágításának megítélésében. Mindkét esetben érthető az agglomerációban élők nagyobb fokú lelkesedése, hiszen a kisebb települések közvilágítása jellemzően hagy kívánnivalót maga után, s szépen kialakított, eleven sétálóutcákkal is inkább csak Budapesten találkozhatnak. Az agglomerációban élők értelemszerűen saját lakóhelyükkel összehasonlításban érzékelik a fővárost.

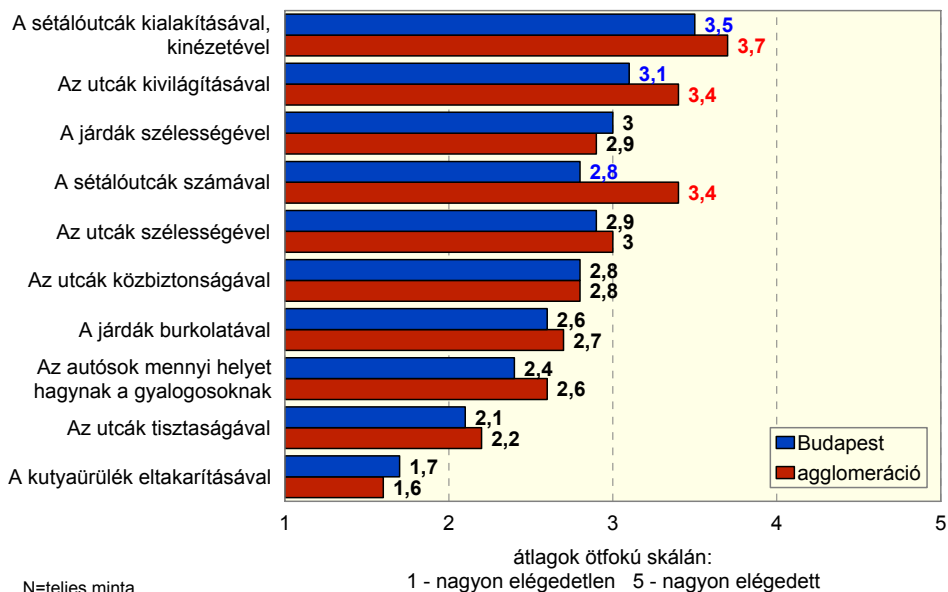
## Elégedettség az utakkal, utcákkal Budapesten Budapesti lakosság



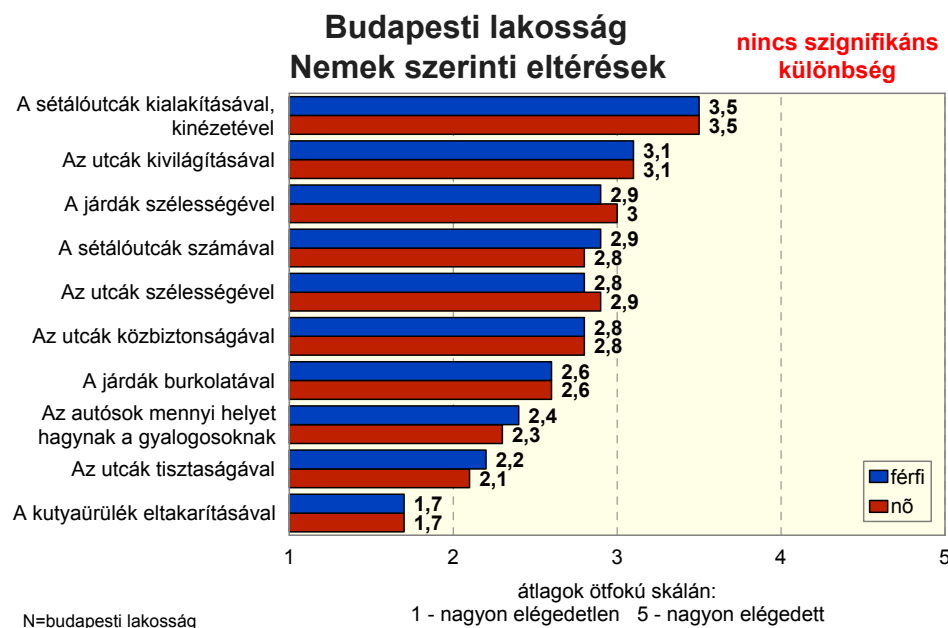
## Elégedettség az utakkal, utcákkal Budapesten Agglomeráció



## Elégedettség az utakkal, utcákkal Budapesten



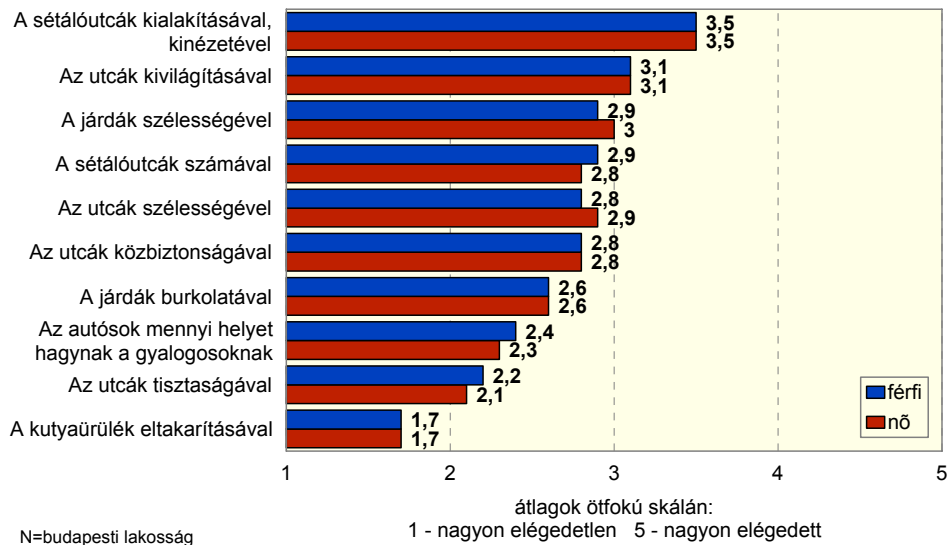
## Elégedettség az utakkal, utcákkal Budapesten



# Elégedettség az utakkal, utcákkal Budapesten

## Budapesti lakosság Nemek szerinti eltérések

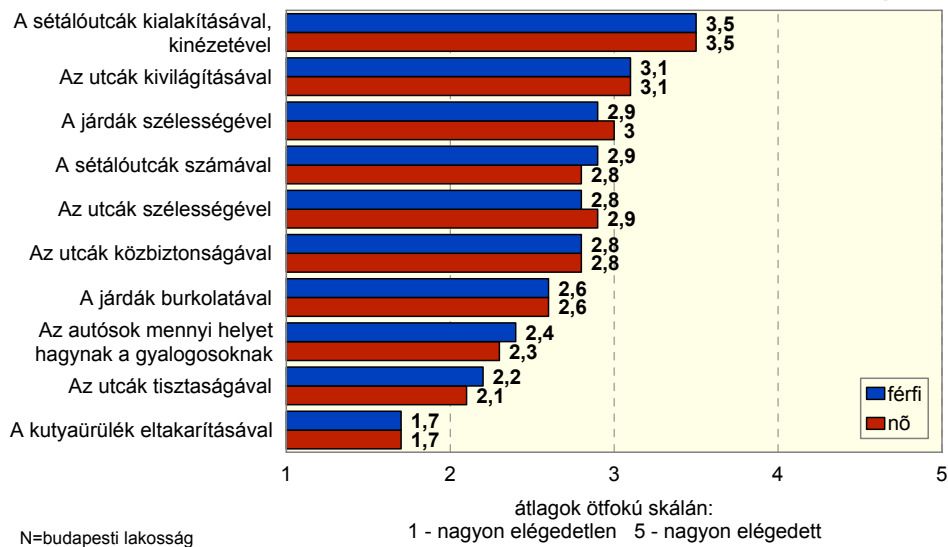
nincs szignifikáns  
különbség



# Elégedettség az utakkal, utcákkal Budapesten

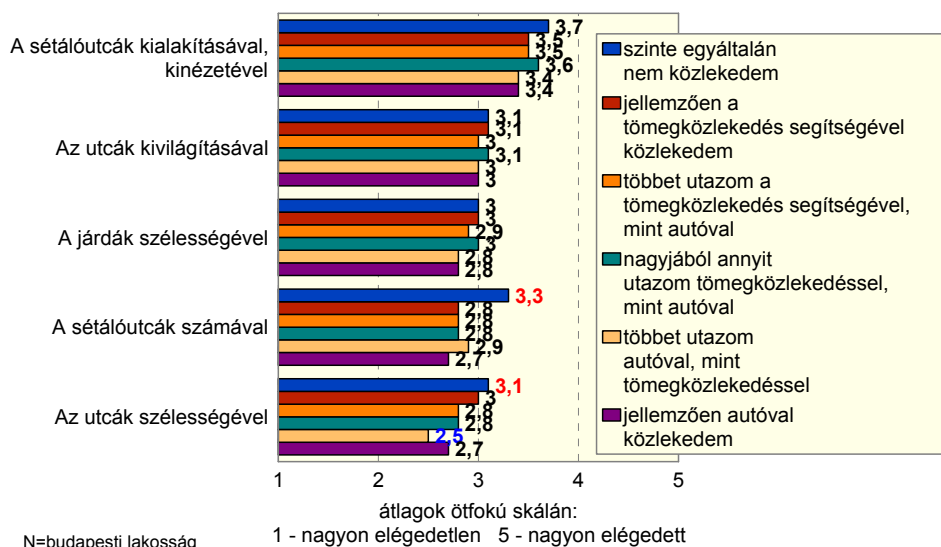
## Budapesti lakosság Nemek szerinti eltérések

nincs szignifikáns  
különbség



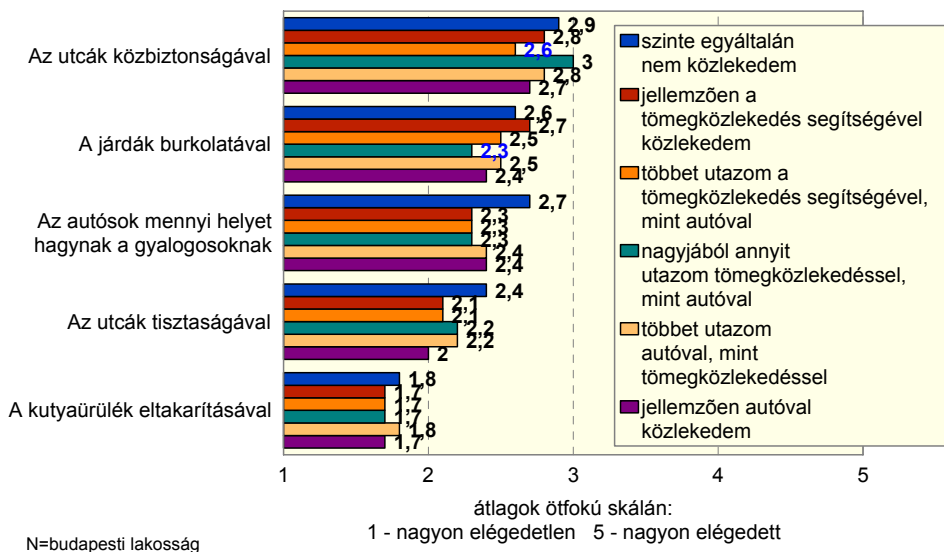
## Elégedettség az utakkal, utcákkal Budapesten Budapesti lakosság

### Aszerinti eltérések, hogy hogyan közlekedik I.



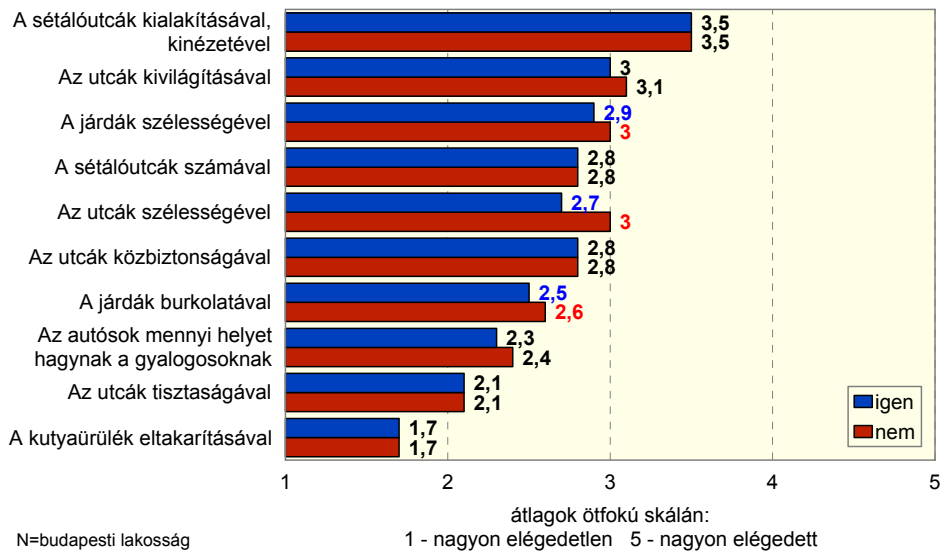
## Elégedettség az utakkal, utcákkal Budapesten Budapesti lakosság

### Aszerinti eltérések, hogy hogyan közlekedik II.



## Elégedettség az utakkal, utcákkal Budapesten Budapesti lakosság

### Aszerinti eltérések, hogy szokott-e autóval közlekedni

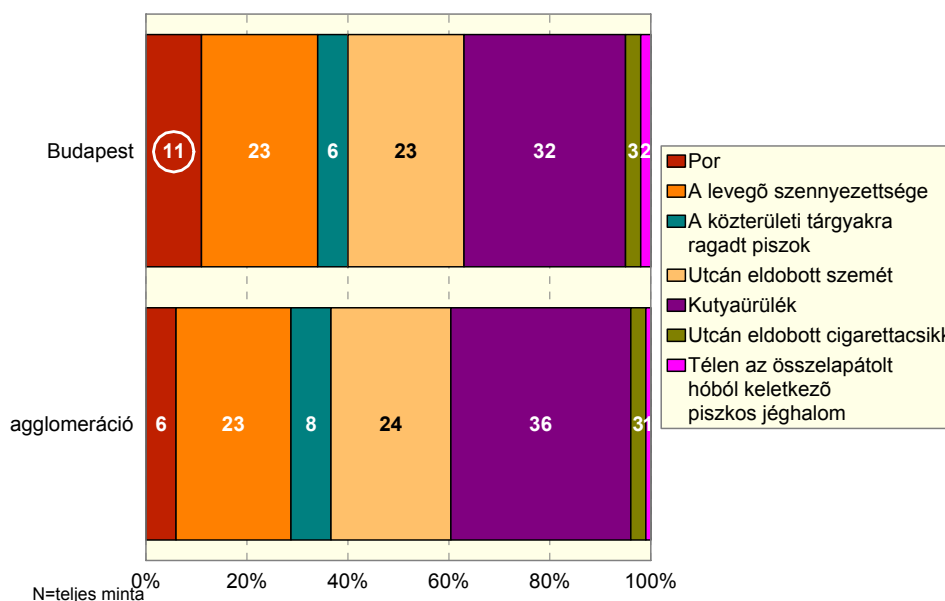


A budapestiek legfontosabb problémája az utakkal, utcákkal kapcsolatban a tisztaság hiánya. Számítva erre megkérdeztük válaszadóinkat arról is, hogy mely kosztípusok zavarják őket a leginkább.

A szennyezés toplistánk első helyén természetesen a kutyaürülék áll, a megkérdezettek harmada a kutyakaki jelenlétét érzi a legzavaróbbnak. A levegő szennyezettsége holtversenyben az utcán eldobált szeméttel áll a második helyen – mindkét szennyeződésfajtát válaszadóink valamivel kevesebb mint negyede említette e kérdésnél. A por a budapestiek tizede számára a leginkább zavaró kosztípus, az agglomerációban élők ennél szignifikánsan alacsonyabb arányban említették. (A por vélhetően inkább az itt élők, hosszasan a városban tartózkodók számára feltűnő pl. a lakások takarítása során.)

Mindezek alapján azt mondhatjuk, hogy a budapestiek tisztaságérzetét az utcai hulladék, s különösképpen a kutyaürülék eltüntetése javítaná látványosan. Az egészségre jóval károsabb, észrevehetően csak drasztikus intézkedésekkel javítható levegőminőség ehhez képest háttérbe szorul.

## Legzavaróbb piszokfajták



## JAVASLATOK A BUDAPESTI UTAKKAL, UTCÁKKAL KAPCSOLATBAN

A kvalitatív kutatás eredményei alapján sokféle javaslatot fogalmaztunk meg a budapesti utakkal, utcákkal kapcsolatban, s a kvantitatív fázis során azt tapasztaltuk, hogy válaszadóink a javaslatok nagyon nagy többségével szinte egyöntetűen egyetértenek. (A megkérdezettek itt is ötfokú verbális skála segítségével nyilatkozhattak egyetértésük fokáról, illetve ezek után kiválasztották listánkról az általuk legfontosabbnak tartott javaslatot.)

A javaslatokat több típusba sorolhatjuk:

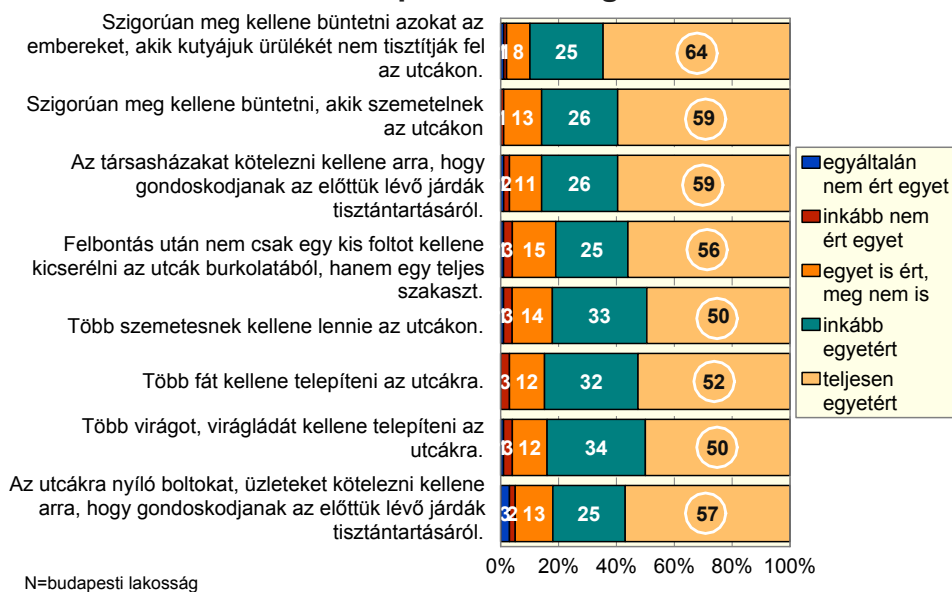
- Szankcionálás
  - Válaszadóink, úgy tűnik, kifejezetten hiányolják a város életéből a **büntetést, szankcionálást**. A két legnépszerűbb javaslatnak a **kutyájuk 'termékét' fel nem takarítók illetve az utcán szemetelők szigorú büntetését** előírányzó elképzelés bizonyult, lényegében nincs olyan válaszadó, aki ne értene egyet ezekkel az intézkedésekkel. (A fővárosiak – mint azt később látni fogjuk – szívesen vennék az erőteljesebb rendőri jelenlétet Budapest utcáin. Ennek megvalósulása esetén a szankcionálás akár megoldhatóvá is válhatna.)

- Szabályozás
  - A budapestiek háromötöde teljes mértékben, további negyede inkább egyetért azzal, hogy a **társasházakat** illetve **az utcákra nyíló boltokat, üzleteket** kötelezni kellene arra, hogy **gondoskodjanak az előttük lévő járdák tisztántartásáról**. Meg kell jegyeznünk, hogy a megkérdezettek valószínűleg nem gondoltak bele abba, hogy ez pontosan milyen kiadásokat jelentene a társasházak számára, s ha egy ezt célzó intézkedés születne, az már korántsem váltana ki ilyen mértékű egyetértést. Úgy véljük, hogy a budapestiek gondolkodásában él még a házmasterrendszer – e tekintetben – kellemes emléke.
  - Fővárosi válaszadóink négyötöde szerint **csak ott lenne szabad megengedni, hogy az autók a járdán parkoljanak, ahol a parkoló autó mellett még két gyalogos is elfér**. A megkérdezettek többsége elviselhetőnek tartja, hogy – a fentieket betartva – az autók az utcán parkoljanak, mindössze kevesebb mint harmaduk véli úgy, hogy a parkoló autók eltüntetésére kellene törekedni.
- Magasabb szintű felszereltség, ellátottság
  - Szintén gyakorlatilag általános annak elfogadottsága is, hogy sok mindenből több kellene a budapesti utcákra, utakra. Több **fa, virág, szemetes, nyilvános WC, bicikliút, pad, utcaseprő és rendőr** jelenléte lenne kívánatos e területeken. Az általunk felsorolt felszerelési tárgyak közül egyedül a díszburkolat nem számíthat teljes körű támogatottságra. A megkérdezettek mindössze kevesebb mint fele ért egyet azzal, hogy Budapesten több helyen kellene díszburkolattal fedni az utcákat. A díszburkolat a válaszadók egy részének szemében nyilván a feleslegesen drága luxust jeleníti meg.



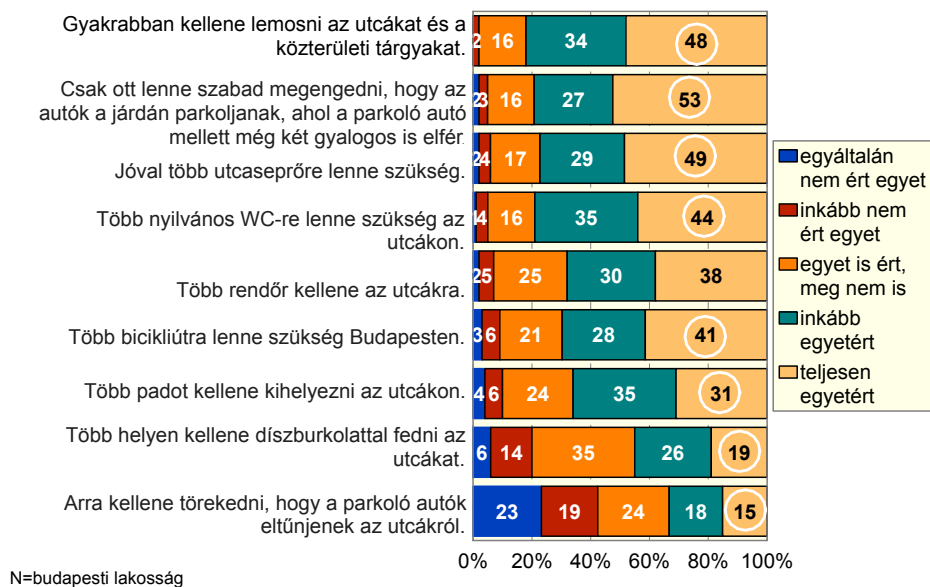
## Egyetért-e az alábbi állításokkal?

### Budapesti lakosság I.



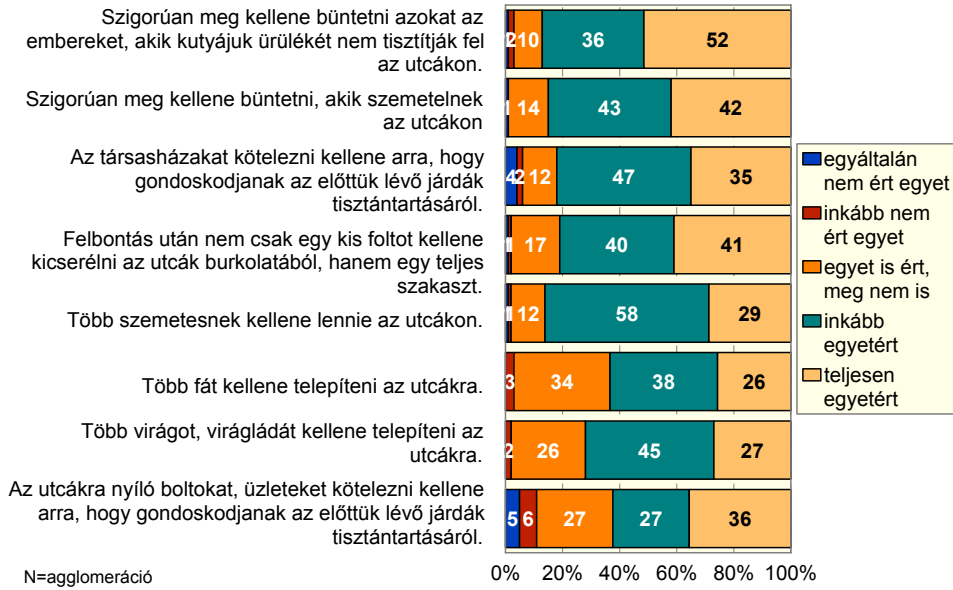
## Egyetért-e az alábbi állításokkal?

### Budapesti lakosság II.



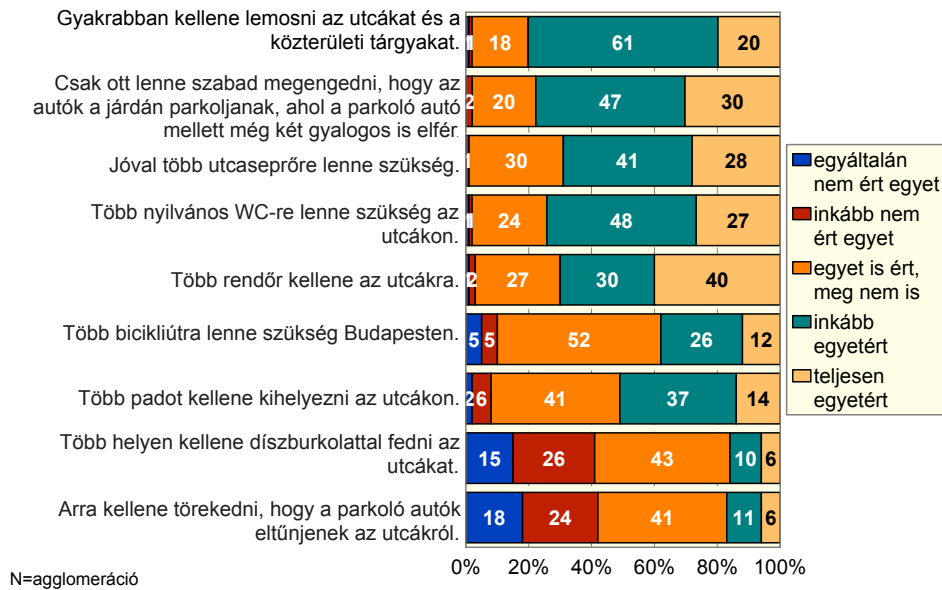
## Egyetért-e az alábbi állításokkal?

### Agglomeráció I.

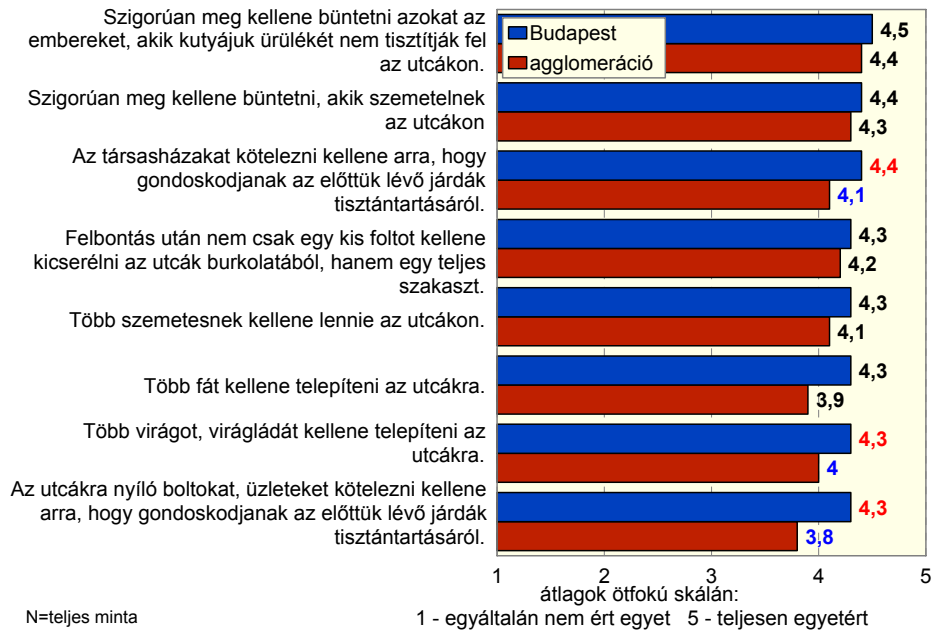


## Egyetért-e az alábbi állításokkal?

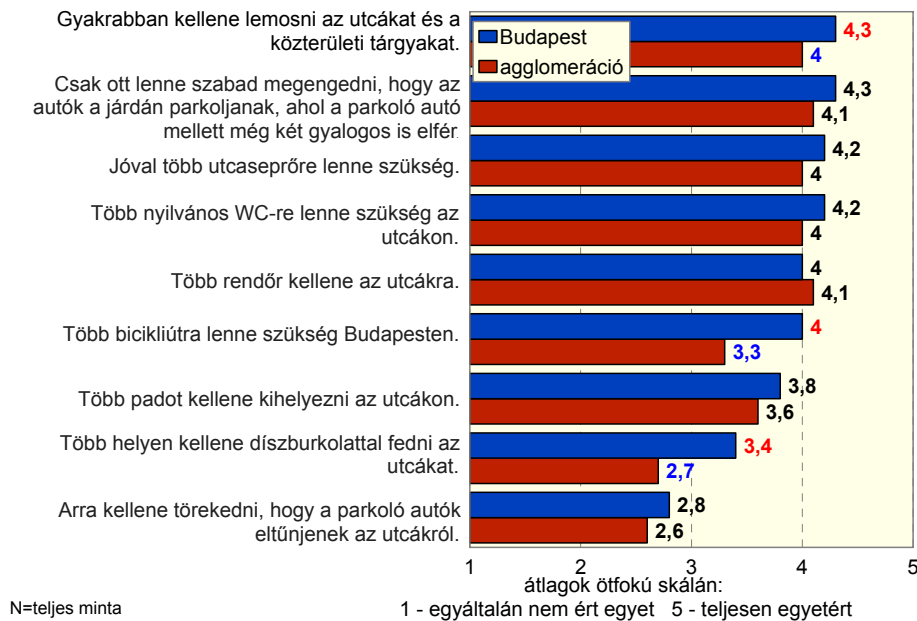
### Agglomeráció II.



## Egyetért-e az alábbi állításokkal? I.

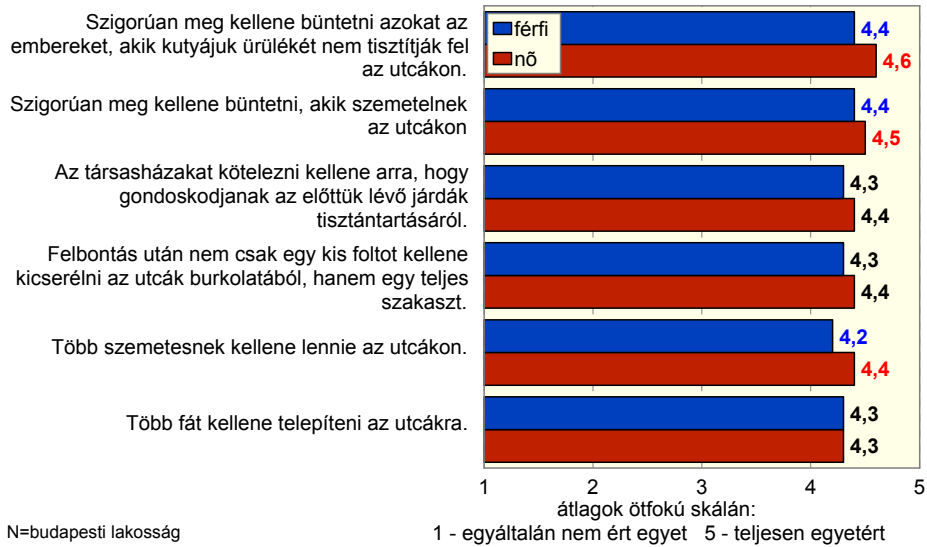


## Egyetért-e az alábbi állításokkal? II.



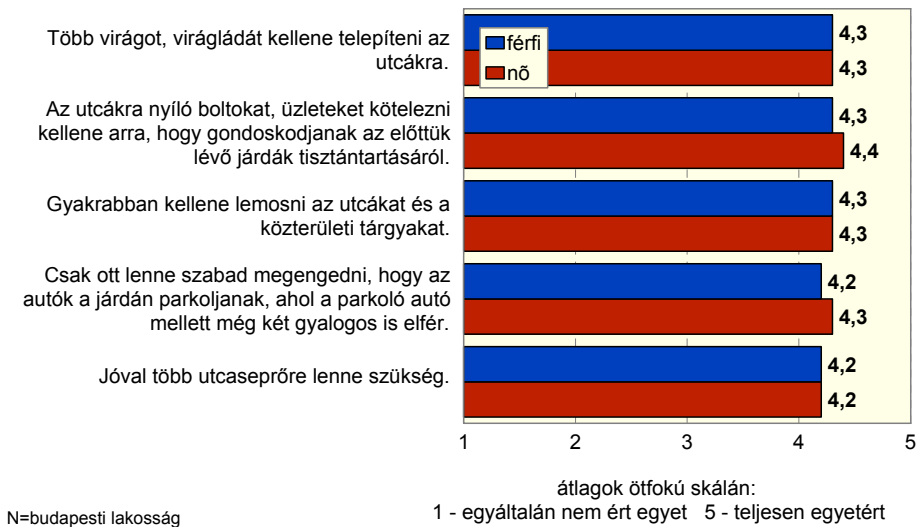
## Egyetért-e az alábbi állításokkal?

### Budapesti lakosság Nemek szerinti eltérések I.



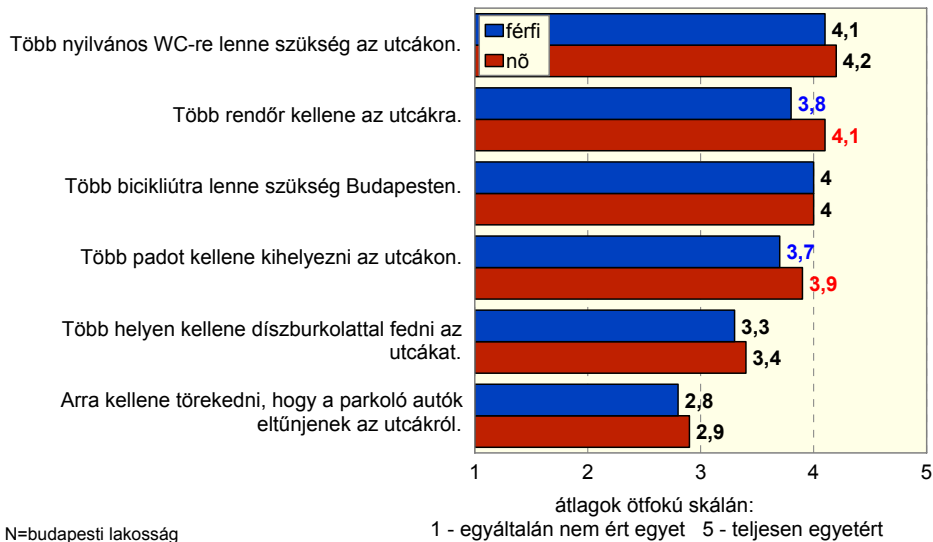
## Egyetért-e az alábbi állításokkal?

### Budapesti lakosság Nemek szerinti eltérések II.



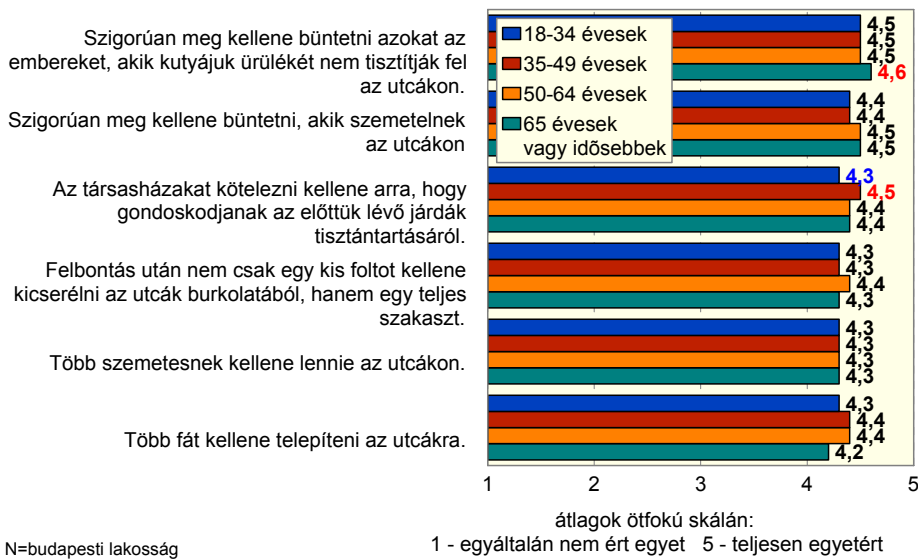
## Egyetért-e az alábbi állításokkal?

### Budapesti lakosság Nemek szerinti eltérések III.



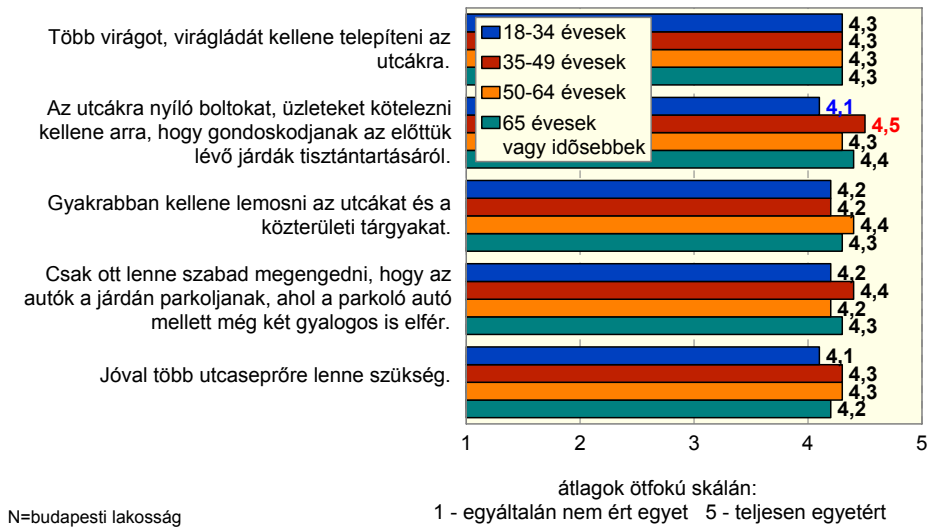
## Egyetért-e az alábbi állításokkal?

### Budapesti lakosság Életkor szerinti eltérések I.



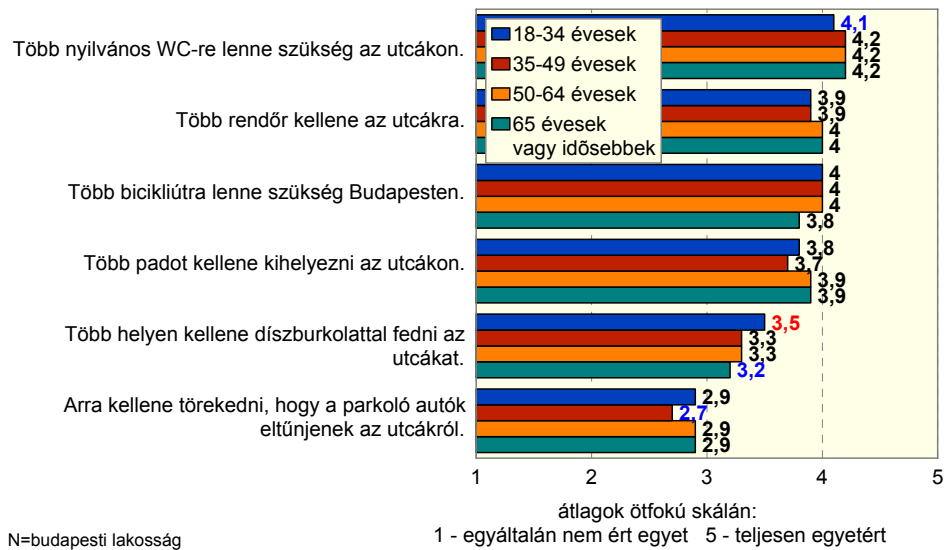
## Egyetért-e az alábbi állításokkal?

### Budapesti lakosság Életkor szerinti eltérések II.



## Egyetért-e az alábbi állításokkal?

### Budapesti lakosság Életkor szerinti eltérések III.



## Legfontosabb állítás az utakkal kapcsolatban

