



M Ű E G Y E T E M 1 7 8 2

**Közterek arculatváltása,  
megítélése,  
rehabilitációs  
lehetőségei Budapesten**

Belső konzulens: Kocsis János Balázs

Készítette:  
Együd Réka

# Tartalomjegyzék

<b>1. A KÖZTÉR.....</b>	<b>5</b>
1.1 A városok fejlődése, a kulturális igény és szociális tartalom megjelenése a városépítészetben.....	5
1.2 A köztér fogalma.....	8
1.3 A városi tér.....	10
Köztér típusok .....	11
1.4 A köztetek jellemzői.....	13
1.5 A köztetek funkciói- a köztér, mint közösségformáló tényező.....	14
1.6 A köztér és a magántér lehatárolásának problémái.....	16
1.7 A köztér és a városépítészet.....	21
1.8 A köztér és a képzőművészet.....	23
<b>2. A BUDAPESTI KÖZTEREK MEGITÉLÉSE.....</b>	<b>26</b>
2.1 Elégedettség a budapesti étellel és Budapest utcáival.....	26
2.2 Budapest köztetereinek típusai, a haladásra alkalmas köztetek megítélése .....	31
2.3 Javaslatok a problémák megoldására.....	35
2.4 Moszkva tér, a rehabilitációra váró köztér.....	39
2.4.1 A tér története.....	40
2.4.2 Vizuális változások az elmúlt 25 év során.....	42
2.4.3 A tér emberpiac funkciója és a hajléktalanok kérdése.....	45
2.4.4 Az élhető tér- vagy mégsem?.....	47
2.4.5 A tér a rendszerváltás óta- a fejlesztések még mindig váratnak magukra.....	49
2.4.6 A privatizáció megjelenése a térben.....	50
<b>3. KÖZTEREK REHABILITÁCIÓJA- A HAJÓS UTCA.....</b>	<b>53</b>
3.1 Elhelyezkedése.....	53
3.2 Az utca napjainkban.....	53
3.3 Kávéházi élet, avagy Ráday utca II.....	57
<b>ÖSSZEFOGLALÁS.....</b>	<b>59</b>
<b>IRODALOMJEGYZÉK.....</b>	<b>60</b>

---

## Bevezetés

Dolgozatom témájaként a budapesti közterek arculatváltását, megítélését, rehabilitációs lehetőségei választottam. Választásom azért esett erre a témára, mert korábban már egy tanulmány megírása kapcsán foglalkoztam a budapesti közterekkel és mivel a témában egyenlőre viszonylag kevés kutatás készült, úgy gondoltam saját gondolataimmal kiegészítve feldolgozom, összegezem a témáról talált irodalmakat.

Azért is fontosnak tartom a témával való foglalkozást, mert ha belegondolunk, a városlakók életének jelentős része a köztereken zajlik, így semmiképpen sem elhanyagolható, hogy azok hogyan is néznek ki, mivel a környezeti jellemzők gyakran akár az emberek kedvére is befolyással tud lenni

A dolgozatot egy általános elméleti kerettel kezdem, hogy az olvasó számára érthetővé váljon, hogy mi is az a köztér, milyen funkciói vannak a köztérnek, milyen köztér típusokat különböztetünk meg, illetve, hogy a köztér milyen kapcsolatban áll a városrehabilitációval.

Az elméleti bevezetőt követően rátérek a budapesti közterekre és azok állapotának a megítélésére. Ezt a fejezetet egy közvélemény- kutatás alapján írtam meg, mely a fent említett témával foglalkozott. Véleményem szerint egy sikeres köztér rehabilitációt csak a városlakók, az ott élő emberek közreműködésével, véleményük megismerésével lehet véghezvinni, csak elméleti síkon ez mindenképpen kudarcba fulladna. A városlakók azok, akik nap mint nap használják a köztereket, így ők látják a legjobban a problémáit, a pozitív tényezőit.

Az általános megítélést követően két esettanulmányt boncolgatok. Mindkét köztér a belváros frekventált részén helyezkedik el, a különbség a kettő között, hogy az egyiknél már évtizedek óta váratnak a fejlesztések magukra, a másiknak viszont egy jól sikerült köztér rehabilitáció megvalósulásának lehetünk a szemtanúi. Az első köztér a Moszkva tér, mely már évtizedek óta a városi és önkormányzati vezetés fő vitatémája, a másik pedig a Hajós utca, amelyet pár éve sétáló utcává alakítottak és számos kávézó telepedett meg rajta. Azért erre a két köztérre esett a választás, mert ezeken a részein Budapestnek már nem kell átfogó rehabilitációs programot kidolgozni, - mely például szociális rehabilitációval egészül ki, mint a VIII. kerületi Mátyás téren, amely az erősen speciális térségek körébe tartozik, - célirányosan lehet foglalkozni magának a köztérnek a rehabilitálásával.

---

A dolgozatban nem foglalkozom a köztérnek a rehabilitációs folyamatával, forrásmegosztásával az egyes állami- és magánszervezetek között, mivel ez önmagában kitenne egy diplomamunka terjedelmét, ezzel kapcsolatban csupán az eredményt mutatom be és azt elemzem.

## 1.A köztér

### 1.1 A városok fejlődése, a kulturális igény és szociális tartalom megjelenése a városépítészetben

Városok már az ókorban léteztek, sőt még azelőttől is maradtak fenn emlékek erre vonatkozóan. Ám ha a városok fejlődésének vizsgálatát egészen a gyökerektől kezdenénk, akkor az önmagában kitenné a diplomamunka maximális terjedelmét. Így jobbnak láttam, ha a városok fejlődését a középkortól tekintem át, legfőképpen azért, mert a fejezet második felében a városépítészet, városrendezés két fő irányzatával fogok foglalkozni, amelyek közül az egyik irányzat követői sok, a középkori városokra jellemző elemeket használtak fel.

A kora-középkorban a mezőgazdaságban végbement technikai újításoknak köszönhetően, mely egyre magasabb terméshozamot biztosított, a nyugat-európai lakosság száma nagymértékben növekedett és vándormozgalmakat indított meg. Megindult a nyugat-európai szabad földek felé való áramlás, illetve Közép-Európába, ahol a fejlett mezőgazdasági kultúrával rendelkező telepéseket szívesen fogadták. A mezőgazdasági áruterelés fejlődése elősegítette a pénzforgalom terjedését, mely fontos szerepet játszott a városok kialakulásában. A középkori városok általában forgalmas kereskedelmi utak mentén, kikötőkben vagy földrajzilag meghatározó helyeken alakultak ki. A városok megjelenése egy új társadalmi réteg megjelenésével járt együtt, a polgársággal.

Ezeknek a városoknak a nagyrészt fallal vették körül, mely a későbbiekben gyakran megakadályozta a város további fejlődését, vagy a falon kívül lakókat kirekesztette a város valódi életéből. A falakon belül a hely kihasználása érdekében az utcák rendszerint nagyon szűkek, gyakran sikátorok voltak. A csatornázás ebben az időben még nem volt megoldódott, állatok és emberek együtt éltek a falak között, így gyakran ki voltak téve a pusztító járványoknak. Európában a Római Birodalom bukása után az első városok, melyek a bukást követően nem maradtak fenn a X. században jöttek létre Dél-Franciaországban és Itáliában, majd egy századdal később továbbgyűrűzött a folyamat Észak-Franciaországba, illetve a mai Németország és Anglia területére. A nyugat-európai városok lakossága ebben az időben 4 és 15 ezer fő között mozgott. Magyarországon a városok megjelenése valamivel később, a XII. században indult meg, és II. Géza idején jelentek meg az első nyugati értelemben vett városok, Esztergom és

Székesfehérvár. A tatárjárás után IV. Béla ösztönző intézkedéseinek hatására tömeges városépítés indult meg, de a városok lélekszáma lényegesen elmaradt a nyugati városoktól, mivel nálunk mindössze 2-3000 lakosú városokról beszélhetünk ebben az időben.

A mai városfejlesztési, városrendezési problémák megértéséhez egészen a középkori városok kialakulásáig jó, ha az ember visszanyúl. A városrendezés, városfejlesztés alapvető dilemmája ott gyökerezik, hogy jobb-e a szabályozottságra, a szabályozottságnak a szépségére törekedni, vagy éppen hogy a szabálytalanság, a művésziesség a jobb megoldás.

A második típusú városi elrendezés követője volt Camillo Sitte, aki a városépítészet legjobb hagyományainak folytatását, a meglévő történeti értékek megtartását és tudatos továbbfejlesztését, azaz a történelmi kontinuitást szorgalmazta. Újra előtérbe kerültek az egykori, szűk, görbülő utcák, valamint a zárt, szabálytalan formájú terek. Sitte és követői úgy gondolták, hogy egy szép városkép kialakítása érdekében a mintát az egykori középkori városokról kell venni. Az utcák kialakításánál arra próbáltak törekedni, hogy mindig látható legyen valami markáns végpont, vagy egy görbülés, míg a tereknél csak zárt hatású tereket akartak megengedni, az utcák kereszteződéseképpen létrejövő tereket teljesen elítélték. Az előbbi elvek alapján készítették el a berlini Bayrisches Viertel bérháznegyedét. Ugyan a negyed igazán szépnek mondható, mind esztétikailag, mind pedig elrendezésében, mégis látszik rajta, hogy nincs egy átfogó gondolat mentén kialakítva, inkább művészi ötletek kosarának mondható. Ez az irányzat nem tudott túl sikeressé válni, pont abból fakadóan, hogy a középkori városi modellre épített. Ugyan sokkal művészebbek a kanyargó utcák és szabálytalan terek, mégsem szolgálnak a modern városi szükségletek kielégítésére.

A XVI. század végén, Európa nyugati felében már megvoltak az előfeltételei a szabályos városépítéshez, ám az átalakítások a XVIII századig vártak magukra. Ekkor indult meg például Párizs belvárosának átépítése, mely az egyik legnagyobb volumenűnek mondható Nyugat-Európában ebben az időben. Az egykori városmagot teljesen lebontották, helyette Haussmann báró elképzelései és a szabályozottság elve alapján épült újjá a város. Jellemző motívumok voltak a nagy sugárutak, melyek monumentális építményeknél futottak össze (például a Champs-Élysées), valamint a sablonszerű, széles utcák. Az irányzat célja az volt, hogy az ekkora megnövekedett járműforgalmat bizonyos kisszámú széles útra terelje a gyorsabb és zökkenőmentesebb közlekedés érdekében. A közlekedés mellett ekkora kezdett el egyre fontosabb szerepet

játszani az egészség védelme, a szélesebb utcák (a több napfény miatt) és a nagyobb zöldfelületek is ezt segítették elő.

Hátsószándékként persze ott volt, hogy az esetleges népfelkeléseket így sokkal könnyebb volt leverni. Ezzel a lépéssel a kisebb, mellékutcák addigi járműforgalmát gyakorlatilag megszüntették, mégis ezeket az utcákat is jelentős összegekből felújították, kiszélesítették, ezáltal szellősebbé tették, hogy illeszkedjen környezetükhöz. Volt ahol teljes háztömböket, negyedeket dózeroltak el, mindezt azért, hogy kiemeljék egy-egy emlékmű jelentőségét (ilyen volt például a Notre Dame előtti tér).

Ám sok helyen azt látjuk, hogy éppen ellentétes hatást értek el ilyen lépésekkel, mivel így a tereket gyakran elidegenítették, rideggé tették. Van, ahol emiatt később vissza is építik kis mértékben, hogy egy adott tér újra integrálódjon, integrálódni tudjon környezetéhez [Lyka (2002)].

Párizshoz hasonlóan Bécsnek is megindult a modern várossá alakítása és hasonló dilemmákat okozott a városfejlesztés irányt tekintve. A XX. század elején a bécsi városfejlesztés egyik alapkérdése volt, hogy hogyan is viszonyuljon egymáshoz a fejezet címében szereplő két fogalom, vagyis a szociális tartalom és a kulturális igény megjelenítése a Ringstrasse és a modern Bécs megépítése kapcsán. A korban két nagy városépítész volt, akik egymásnak ellenmondó nézetek vallottak. Egyikőjükéről már szó esett, ő Camillo Sitte, aki a hangsúlyt mindig a történeti, esztétikai aspirációkra helyezte. A bécsi városépítőket és a végbemenő átalakításokat azért bírálta, mert úgy gondolta, hogy a hagyományt eladták a modern élet követelményeiért. A másik városépítész, Otto Wagner azon az állásponton volt, hogy a történelem stilizált redőivel csak álcázták a modernséget és a funkcióit. Az egyik archaizmusa és a másik funkcionális futurizmusa egyaránt a városépítés új esztétikáját hordozta, amelyben a társadalmi megfontolásokat pszichológiaiak is befolyásolják.

Sitte egyik alapvető kritikáját a bécsi városépítészettel szemben a Ringstrasse-n lévő óriási szabad terekben való tobzódás jelentette. Úgy gondolta, hogy a szemmel már át sem látható utcaszélesség és a mértéktelen terek elszigetelik az embereket egymástól, ahogyan az épületek is. Sitte a Ringstrassét azért is bírálta, mivel ő „az emberi közösség szigeteit” kívánta létrehozni a „forgalom uralta üres terekben”. A terek történeti mintáit arra használta volna fel, hogy újraélessze közösségi világukat a racionális társadalom keretei között.

Wagnernek Sittével homlokegyenest más elvei voltak Bécs újjáépítésével kapcsolatban. Mottójában is ( „*Artis sola domina necessitas*”, vagyis „*A művészet egyetlen úrnője a*

szükségesség”) a szükségességre helyezte a hangsúlyt, azaz a hatékonyságra, a gazdaságosságra, valamint az üzleti élet megkönnyítésére, így terveiben a közlekedési útvonalakra összpontosított. Amíg Sitte a historizmust igyekezett kiterjeszteni, addig Wagner azt éppen visszaszorítani próbálta, egy következetesen racionális városi civilizáció érdekében [Schorshe (1998)].

Véleményem szerint mindkét városépítésznek meg voltak a racionális elvei az átépítéssel kapcsolatban, ám én mégis a Wagner-i irányzattal értek jobban egyet, mivel a mai világban sokkal inkább a hatékonyság, a gazdaságosság állja meg a helyét, illetve az, hogy a közlekedés jól megoldódott legyen. A Sitte-i irányzatot is jónak tartom egy bizonyos fokig, mivel sokkal hangulatosabb tud lenni és bizonyos esetekben a társas érintkezést jobban elősegíti, de véleményem szerint jobb, ha az ilyen jellegű építkezési stílus csak a történelmi belvárosra korlátozódik.

## 1.2 A köztér fogalma

A köztereknek nincsen pontos meghatározása, mivel a fogalom körül a mai napig viták vannak, városkutatók, szociológusok, közgazdászok is más és más módon értelmezik, így a számomra fontosnak tartott definíciókat az előző fejezet gondolatmenete alapján két nagy csoportba sorolom. Az egyik csoportba azok a definíciók tartoznak, melyeknél a köztér, mint közlekedési helyszín szerepel, a másik csoportba tartozó meghatározások pedig elsődlegesen társas érintkezés színhelyeként említik a közteret.

A következő definíciónál éles határvonalat nem tudtam húzni, hogy melyik csoportba is tartozik, mivel mindkét megközelítés szerint helytáll: A köztér többfunkciós, kiemelt jelentőségű csomópont, térfalakkal lehatárolt nem utca. Ennél a definíciónál ki kell térni arra, hogy mi pontosan a funkció. Funkciónak nevezzük egy tárgy, vagy akár helyszín rendeltetését, szerepét. A csomópont szó is magyarázatra sorul. Csomóponton több közlekedési út, találkozási, kereszteződési pontjait értjük (beleértve mind a jármű, mind pedig a gyalogos közlekedést). A meghatározásban szerepel továbbá az, hogy „nem utca”. Ez arra utal, hogy a meghatározás csak a szó szoros értelemben vett tereket tekinti köztérnek, míg magukat az utcákat, utakat nem. A második csoportba tudnám helyezni talán az emberekben által leggyakrabban definiált megfogalmazást, miszerint a köztér olyan tér, melyhez mindenki egyenlő hozzáféréssel bír. Szintén a második csoportba tartozik Szíjártó Zsolt megfogalmazása, mely szerint maga a „köztér”, mint



szó egyszerre jelentheti a városi épületek által beépítetlen területet és nyilvános teret [Szójártó (2006)]. Az első magyarázata a városban történő mozgás szabad helyeire utal, így az utcákra, terekre, vagyis az üres területekre, míg a második a közterek az emberek közösségi életének, érintkezésének nyilvános terei, melyeknek egy része központi szerepet tölt be, míg más része háttérbe szorul.

A városszociológiai megközelítés a köztereket a *public space* terminussal szokta meghatározni. E szerint a köztér azokat a szabadtéren elhelyezkedő nyitott, de pontosan körülhatárolható területi egységeket jelenti, amelyeket fizetés nélkül bárki és bármikor használhat [Studio Metropolitana (2004)]. Ez a definíció is sokkal nagyobb hangsúlyt fektet a használó körére, így a Sitte-i megközelítéshez áll közelebb.

A jelenleg hatályos törvény (1999. LXIII tv. 27.§) szerint *„a közterület: a közhasználatra szolgáló minden olyan állami vagy önkormányzati tulajdonban álló terület, amelyet rendeltetésének megfelelően bárki használhat, ideértve a közterületnek közútként szolgáló és a magánterületnek a közforgalom számára a tulajdonos (használó) által megnyitott és kijelölt részét, továbbá a magánterület, amelyet azonos feltételekkel bárki használhat”*. Az előbbi törvényhez kapcsolódik a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott rendelet (59/1995. X.20), mely szerint *„a budapesti közterületek alapvetően a közösség célját szolgálják, s e célok elérése azonos feltételek szerint bárki által igénybe vehető”*, továbbá *„A közterület rendeltetésének megfelelő célra bárki szabadon használhatja”*, *„a közterület rendeltetészerű használata mások hasonló célú jogait nem csorbíthatja”* és *„Rendeltetésétől eltérő célú a köztér használata, ha a használatát a közterület vagy annak meghatározott része mások általi rendeltetészerű igénybevételét az e rendeletben meghatározott módon akadályozza”*.

Akár törvényi meghatározásból, akár egyéni meghatározásból indulunk ki, azt látjuk, hogy a köztér- meghatározások nagyon eltérőek, sokszor egymásnak ellentmondóak, ugyanakkor szinte mindegyik négy szempontra épül, a használók körére, a birtoklásra, a funkcióira és a megengedett viselkedésformákra.

Véleményem szerint talán a legtagabb megfogalmazás Szójártó Zsolt megfogalmazása, mivel kitér mind a köztér területi kinézetére, mind pedig a társas érintkezéssel kapcsolatos kérdéskörre, így hozzám ez a megfogalmazás áll a legközelebb.

### 1.3 A városi tér

A város tér nemcsak épületek, utcák és terek együttesét, különböző társadalmi csoportok lakóhelyét jelenti, hanem utalnak a város kulturális, társadalmi helyzetére, a politikai hatalomra, a történelemre, a kultúrára és a helyi identitásra. Az, hogy időben különböző korszakokban épült emlékművek, épületek jelen vannak a városi térben, az az egyéni és kollektív emlékezetet segítik elő. A városi tér struktúrákban jelenik meg, illetve kifejezi az egyének különböző társadalmi, kulturális, etnikai, valamint politikai csoportok közös múltját, identitásuknak térbeni megerősítését [Dr. Kovácsné (2006)].

A közterek fontos orientációs pontokat jelentenek, mind a városlakók, mind pedig a városba érkező turisták számára. A városszerkezetet a városfejlődés során egymásra rakodott stílusok, átalakítások, rétegek gyakran összekuszálják. Sok helyen látható ez, mikor egy-egy tér fontos szervezőelemeit felszámolják (például, ha a Moszkva téren az Órát lebontanák), vagy amikor nagy átalakításokba kezdenek, majd félbeszakítják azokat újabb koncepciók miatt. Kevin Lynch amerikai városkutató szerint fontos lenne egy „olvasható várost”, városteret teremteni az ott élők számára, amelyben a terek átláthatóak. Ez akkor lehetséges, ha egyrészt a köztereknek egyedi karakterei vannak, melyek mindenki számára felismerhetők, másrészt pedig az ott élők és a városba látogatók használják is azokat, valódi funkcióikat, feladataikat töltik be. A kutató rámutatott arra is, hogy a városi társadalom egyes csoportjainak a város-észlelése nagymértékben eltér egymástól, aszerint, hogy milyen léptékben érzékelik a város kiterjedését, illetve, hogy a város mekkora szeletét veszik valóban használatba. Város-észlelésen egy városon belül az egyének számára fontosnak ítélt lehatárolást, térhasználatot értjük. Máshogy megfogalmazza, a mentális- térképezés azt mutatja meg, hogy milyen elemek szervezik meg egy térről alkotott elképzelésünket és hogy a város fizikai terében és a városlakók térhasználatában végbemenő változások visszatükröződnek-e ezekben a képzetekben. A mentális- térképezés módszerét gyakran alkalmazzák a várostervezési folyamatok során egyes városrészek, épülettömbök rehabilitációjakor azért, hogy a városlakók meglévő térelképzeléseivel egybeessen a készülőben lévő koncepció [Lynch (1960)].

## **Köztér típusok**

A köztérnek típusainak elhatárolásánál beszélhetünk egyrészt a közterekről aszerint, hogy milyen nyilvánosságformák jelennek meg, illetve csoportosíthatjuk őket fizikai jellemzőik alapján.

A városi térben működő nyilvánosságformáknak többféle típusa van, így a köztereket egyrészt lehet csoportosítani. Ezek az integráció, az imagináció és az önmegjelenítés. Gyakorlatilag ez alapján a köztereket egy tengely mentén lehet elhelyezni, ahol egyik végletbe azokat a köztereket lehet sorolni, melyeket többnyire a politikai és hatalmi elit definiált és működtet, a másik végletbe pedig azokat, amelyek különböző szubkulturális csoportok önszerveződésének eredményeképpen jöttek létre. A tengely egyik végén szereplő köztér a különböző elitcsoportok tevékenységként értelmezhető, inkább várospolitikai szinten meghatározó. Ezekre a közterekre általában nagy anyagi ráfordításokat eszközölnek, ezek esetleg olyan terek, melyek a nagyobb rendezvényeknek a színterei. Az előbbieket alapján egyrészt beszélhetünk a közterekről, mint színpadokról, amin a felülről kialakított politika térbeli reprezentációját értük. E nyilvánosságforma megjelenítésére a városi fesztiválok a legalkalmasabbak, melyet a német városkutató, Hartmut Häusserman a nagy események politikájaként emleget. Häusserman szerint ez egy sajátos, többnyire kulturális, művészeti vagy sporttevékenységekhez kapcsolódó térhasználati rendszer, melynek jellegzetességei egyrészt az, hogy pénzt, embereket és médiumot mobilizál kampányszerűen egy előre körülhatárolt cél érdekében, másrészt pedig az, hogy ez az esemény térben és időben is korlátozott, tartalmilag is egyetlen téma köré szerveződik [Häusserman (1993)]. Ebben a megközelítésben a köztér a kultúra, művészet és tudomány segítségével, mint termelési faktor jelentkezik. Így tehát a városi köztér újfajta értelmezést kapnak, értékesíthetővé válnak a kultúra és gazdaság összekapcsolásával.

A másik véglet szerint köztér az egyes társadalmi csoportok térhasználatából fakad, ezek mögött valódi individuális vagy csoportos identitáspolitikát kell keresni. Ezek a köztérrendszerint háttérbe szorulnak és csak egy-egy kisebb közösség használja őket. Ezeket a típusú köztereket szokták kulisszákként szokták emlegetni. Általában térbeli nagyságukat tekintve ezek kisebbek és törekvéseik nem nőnek ki várospolitikai szintekre. Jó példa erre az amerikai nagyvárosokban kialakuló bevándorló-negyedek,

ahol az ott élők viszonylag homogének és magas a belső kommunikáció foka. Az ilyen helyeken a csoportidentitás kialakítása, létrehozása is könnyű, magától értetődő. Ezek a terek találkozási pontokat jelentenek, ahol az ott lakó, oda kerülő magához hasonló szándékú, érdeklődési körű személyekkel találkozik, melyeket az egyén tudatosan választ.

A harmadik fajta köztér, mely csak az utóbbi időben került bele a városszociológia szótárba a virtuális köztér. Ez persze egy új típusú értelmezése a köztérnek, és csak abban az esetben állja meg a helyét, ha elfogadjuk, hogy az információs technológia segítségével létrejött virtuális tereket is nyilvános tereknek tekintjük. Szerveződése hálózatszerű és triviális módon a földrajzi elhelyezkedése, térbelisége nem játszik szerepet. Hozzáférésének módjai sokkal változatosabbak, mint a hagyományos értelemben vett közterek és lehetőséget nyújtanak a közösségek, társadalmi csoportok kötetlen, akadálymentes találkozására és interakciójára. Kérdés, hogy idővel ezek az újfajta közterek mennyire fogják átvenni a hagyományosok szerepét, főleg ha arra gondolunk, hogy a virtuális érintkezés a társadalom jelentős csoportjának az életében lassan nagyobb szerephez jut, mint a valódi társas kapcsolatok. Ugyanakkor egy újfajta társadalmi szegregáció tanúi lehetünk, mely az új technológiák használata mentén alakul ki, mivel a társadalom jelentős része kimarad, nem vesz részt ezeknek a virtuális közösségeknek a kialakulásában.

Hazai példákat is találhatunk, melyek a városi élet virtualizálására törekednek. A II. Nemzeti Fejlesztési Tervben külön operatív programot hoztak létre az e-közigazgatás továbbfejlesztésére, és a budapesti Európa Kulturális Fővárosa pályázatban is vannak elemek, mely az információs város fejlesztését ösztönözték volna. Az e-közigazgatáson kívül fontos elemként szerepel a közösségi internethasználat ösztönzése, az internetpenetráció kiszélesítése, valamint az új médiumok létrehozása.

Fizikai értelemben vett megközelítésből a közterek hét típusát különböztetném meg. Egyrésztől köztérnek számítanak az utak, útvonalak, amelyeknek közlekedési funkciója az elsődleges. Így ide sorolhatók a főutak, főútvonalak, az utcák és mellékútvonalak, a járdák, kerékpárutak és hidak, a különböző sétányok és sétálóutcák, valamint az aluljárók (autós aluljárók) egy része. Külön köztér-típusnak számítanak a közlekedési csomópontok, akár gyalogos közlekedésről legyen szó, akár járművel való közlekedésről. Ezek az elágazások, a keresztezések, a terek (ezek szintén inkább

olyan tereket takarnak, ahol a közlekedésen kívül nincs nagyon más funkciója a térnek) és a városközpontok (például a szocialista időszakban kialakított mesterséges alvárosközpontok, amely szintén a közlekedés köré szerveződött, pl. újpesti). A terek alkotják a harmadik nagy kategóriát, amelyen belül megkülönböztetünk gyalogos- és járműközlekedési csomópontokat, illetve a kisebb, nem csomópontokban található tereket. Azok a terek értelmezhetők e kategória szerint, amelyek se nem az autós, se nem a gyalogos közlekedés csomópontjai. Ezek azok a terek, melyeket az ember gyakran el is felejt a közterek közé sorolni. Ilyen például az épületek előtti terek vagy az épületek által körbezárt, nagyobb kiterjedésű terek. A negyedik fajta köztér-típus, a járműközlekedési megálló és állomások, amelyek közlekedési funkciója miatt elsődlegesek. Ezek egyrészt a vonat- és buszpályaudvarok, a városi közösségi közlekedés megálló, illetve a parkolók is ide tartoznak. A következő nagy köztércsoportnál, a zöldövezeteknél már jóval inkább a rekreációs funkciók dominálnak. Hasonlóan a játszóterekhez és a szabadtéri sportpályákhoz, amelyek a játszáson kívül a közösségi érintkezés, beszélgetés és pihenés szinterei.

#### **1.4 A közterek jellemzői**

A köztér helyét, helyzetét a település szerkezetén belül meghatározza a tárgyi ellátottsága, ezeknek a tárgyakkal a megléte vagy a hiánya és a betöltött szerepkörük. Az utcai tárgy minősége jól tükrözi az adott társadalom életminőségi mutatóit. A kulturálisan gazdag, kereskedelmileg fontos tereken a városi vezetés gyakran helyezi el a felségjeleit, míg a közlekedési csomópontokban, nagyforgalmú köztereken ez a folyamat sokkal inkább véletlenszerű. Emiatt történik az, hogy egy városon belül vannak kitüntetett, tárgyilag jól ellátott, változatos vizuális képet adó, jól kialakított és karbantartott terek, és vannak elhanyagolt, rendezetlen, kulturálisan alacsony szintű terek.

A köztér egy nyitott rendszer, időbeli folytonosságot, folyamatosságot feltételez, hacsak nincs egy váratlan, drasztikus beavatkozás, mely a tér arculatát gyökeresen meg nem változtatja (például egy metróépítés vagy közúti átalakítás). A mindennapi élet jelentős része köztereken zajlik, elég csak arra gondolni, hogy arra használjuk a köztereket, hogy eljussunk egyik pontból a másikba. A köztér egy vizuális élményt nyújt, mely meghatározza az emberekben a térről alkotott benyomást, a tér megítélését. A tér alkotóelemei lehetnek vizuálisan pozitívak, vagyis jó minőségűek, jól kivitelezettek, ám

ennek ellenére a tér egésze mégis kelthet egy rossz benyomást. A köztér, az utcakép emberi viszonyok objektiválódott mutatói, így a megjelenési módok szorosan összefüggnek az életmóddal. Mivel az emberek mindennapi élete jórészt a lakásokban, köztereken és utcákon zajlik, ezért alapvető szolgáltatás közé tartozik az utak, parkok, játszótérek, a lakóhely környezete, ezeknek a minősége, mivel ezek életminőségi mutatók [S. Nagy (1980)].

### **1.5 A köztetek funkciói- a köztér, mint közösségformáló tényező**

A település szerkezetén belül a különféle tereknek meghatározott szerepe van (például kiemelt jelentőségű, szubkulturális, centrális-periférikus, belterületi- külterületi, stb...) és egy-egy térhez a sok funkció közül egy-kettő dominánsan hozzákapcsolódik (például piac, üzletközpont, játék, szórakozóhelyek, végállomás, célforgalom, intézményközpont, stb...) [S. Nagy (1980)]. Általában azon köztetek tudnak központi szerephez jutni, amelyeken több köztér funkció együttesen jól érvényesül. Funkcióról már esett szó az első fejezetben, de a köztér-funkció is értelmezésre szorul. Ezen a köztetek rendeltetését, használati lehetőségeit értjük.

A köztetek funkcióit a sokféleség, a gyakorlati és szimbolikus funkciók keveredése jellemzi. Gyakorlati s elsődleges funkciónak szokás mondani a közlekedést. A köztetek további funkciói a találkozás, pihenés, a várakozás, az olvasás, a beszélgetés, a közösségi érintkezés, kapcsolatok létrehozása és fenntartása, valamint a játszás.

A közlekedés azért számít elsődleges funkciónak, mert lakosság nagyrésze legtöbbször erre használja a köztetek, akár gyalogos, akár közösségi, akár autós közlekedésről legyen szó.

A második talán legjellemzőbb funkciója a köztérnek a találkozás és az ahhoz szervesen kapcsolódó várakozás. Általában ez a köztér valamilyen különleges, orientációs pontján szokott történni, ahol a személyek könnyen megtalálják egymást (például ilyen a Moszkva téren az Óra, vagy a Móricz Zsigmond körtéren a McDonald's). Ezen a két ponton például egy hétfévi estén akkora a tömeg, hogy gyakran már emiatt nehéz megtalálni a másikat.

Fontos a közterületen lévő zöldfelületek nagysága, mivel ez nagyban befolyásolja funkcióit. Ha elegendő zöldfelülettel rendelkezik, akkor sokkal jellemzőbb ott a megpihenés és olvasás funkció, mivel ezekre például az előbb említett tereken nincs nagyon lehetőség. Szintén az előbbi két funkciót befolyásolja az utcabútorok közül az

utcapadokkal való ellátottsága, mivel anélkül ezek nehezen megvalósíthatók. Ezen felül fontos az, hogy ezek az utcabútorok milyen állapotban vannak, mivel egy bizonyos fok alatt senki nem használja, vagy nem arra, amire eredetileg rendeltetett. Magáról a térről alkotott benyomás is közrejátszik ebben, mivel még ha maga a pad esetleg jó állapotban is van, de a környezet teljesen lepusztult, senkinek nem lesz kedve szabadidejét ott eltölteni. A XIX. században a városok utcáin való korzózás, csupán a pusztaság még nem volt ismeretlen fogalom. Sőt, fontos társadalmi eseménynek minősült, ahol az embereknek meg kellett mutatkozniuk, bár már ekkor is meg voltak a jelei annak, hogy a járműközlekedés jelentős területek sajátját ki a gyalogos közlekedés kárára. Manapság korzózásra már nincs nagyon lehetősége a városi polgárnak.

Az előbbiekhöz hasonlóan a beszélgetés, legalábbis egy hosszabb beszélgetés, csak olyan köztéren fog megtörténni, mely alkalmas erre. Jellemzőbb ez a funkció a kisebb, mikroterekre, parkokra, ahol nincs olyan hangzavar és a közlekedők tömege sem sodorja el az embert.

A játszás, mint köztér funkció megvalósulhat egyrészt a játszótéren, illetve parkokban, sportpályákon, vagy pedig kisebb, épületek által közrezárt köztereken (például a lakótelepek egyes részein). Bár a lakótelep tereit az építészek egy része nem tartja valódi köztérnek, mivel nincsenek lehatároló falai. Bizonyos esetekben ugyan a panelházak sora határvonalat alkot, de a látvány olyan sivár és ronda, nincsenek fénylő kirakatok, hirdetések, hogy azt nem lehet köztérnek minősíteni. A lakótelepi tér általában több egységből áll, de egyetlen szokványos formát öltő tér, melynek tárgyi ellátottsága nem számottevő és kereskedelmi egységek is alig vannak jelen [S. Nagy (1980)].

Bizonyos köztereket más és más társadalmi rétegek és más életkorú személyek használnak. Ez egy fontos közösségformáló tényezőt jelent. Az emberek egy bizonyos rétege, főleg akik sok szabadidővel rendelkeznek (fiatalok, munkanélküliek, idősek) sokkal több időt töltenek el a köztereken, mint azok akik egész nap dolgoznak. Egyes periférikus terek, aluljárók a deviáns csoportok, szubkulturális rétegek gyülekezőhelyei. A sok szabadidővel rendelkezők egyik legfőbb elfoglaltsága, hogy „lemenjen a térre”, ahol találkozhat a barátaival, egy olyan közösséggel, akik hasonló elfoglaltság mellett döntöttek. Általában ezek már összeszokott személyek, de gyakori az odacsapódás, vagy közvetlenül, vagy pedig közvetve, ha például az egyik személy beintegrálja barátját a társaságba. Ezek a közösségek jellemzően hasonló érdeklődési körrel rendelkeznek, ezért töltik együtt szabadidejüket (az öreg bácsik sakkoznak az

asztaloknál, az általános iskolás fiúk fociznak a pályán). A városi tér különböző részein helyezkednek el ezek. A munkanélküliek jellemzően a nagyobb, közlekedési csomópontot alkotó tereken, aluljárókban. Jellemző még a fiatalok megjelenése, de ők általában csupán rövidebb időt töltenek el itt, a várakozási funkció a jellemző. A fiatalok, gondolok itt gimnazistákra, egyetemistákra döntően kisebb, ám mégis a közlekedési csomópontoktól nem túlságosan távol eső parkokat, tereket szoktak használatba venni. Ők azok, akik idejüket főleg beszélgetéssel töltik.

Már a kisgyerekeknél is beszélhetünk a köztérről, mint közösségformáló tényezőről, mivel a játszótereken a gyerekek számára nagyon is fontos barátságok tudnak születni, kialakul egy összeszokott kis csapat, azok a gyerekek körében, akik gyakran járnak ugyanarra a játszótérre. Ehhez hasonlóan az őket elkísérők között is kialakulhat egyfajta barátság, mivel idejük egy részét, ha nem is kénytelenek, de együtt töltik.

A közterek funkcióinak vizsgálata igen fontos kérdéskör, konkrétan az, hogy a közterek használói milyen mértékben és módon válnak és válhatnak a közös tér használóivá, hogyan tudják formálni saját ízlésvilágukra a közteret. Fontos ez mind a városlakók, mind a városvezetés szempontjából. A városlakóknak azért, mert azoknak a köztereknek fogják használni a másodlagos funkciót, melyek megfelelnek számukra használati és esztétikai szempontból. A városvezetés számára pedig, ha másért nem azért, hogy olyan tereket alakítsanak ki, melyek valamilyen szempontból esetlegesen felkeltsék a városba érkező turisták figyelmét.

## **1.6 A köztér és a magántér lehatárolásának problémái**

A közterek birtoklása, azaz hogy kié a köztér sokaknál nem teljesen egyértelmű, mint azt már az első fejezetben láthattuk. Vannak, akik azt mondják, hogy a köztérre nem szabadna magántulajdont engedni, de ugyanakkor azt látjuk, hogy a köztér és a magántér gyakran összemosódik, szorosan kapcsolódik, és problémát okoz a kettő közti elhatárolás. A köz- és magántér szétválasztódása és alakulása a történelmi idők során is változott, melyekre szintén ebben a fejezetben fogok kitérni.

A közterek meghatározásánál a tulajdoni viszony körül szoktak problémák, ellenmondások adódni, mely abból fakad, hogy maga a szó sincs még definiálva. A szóösszetétel első részét már értelmeztük. A szó második része, a „tér” a szabadterre



utal, tehát nincs olyan fizikai korlát, amely megakadályozza a belépést. Szabadtéren olyan helyszíneket értek, melyek nincsenek befedve, leaszfaltozott vagy zöldfelületű területek. Ugyanakkor mégis léteznek olyan köztulajdonban lévő szabadterek, melyeknek igenis vannak belépési korlátai. Egy kutatásból kiindulva [Studio Metropolitana (2004)], ahol a köz jelentésére adtak választ a megkérdezettek, az derült ki, hogy a köztér azért köz, mert „nem magántulajdonban, hanem köztulajdonban van”. A köztulajdon viszont az állami, fővárosi, önkormányzati tulajdont jelenti. A megkérdezettek nagyrésznél azonban eszerint a köztulajdonban lévő szabadtéri terek, például a strandok, az Állatkert vagy a Vidámpark is beletartozik a „köz” fogalmába. Ehhez hasonlóan kérdéses a tulajdoni viszony azoknak az épületnek a parkját illetően, melyek közintézmények (egyetem, kórház) és őr által nem őrzött. Azt mondhatjuk a felmérésből kiindulva, hogy a zárt játszóterek, parkok és sportpályák is a közterek közé tartoznak.

A tulajdoni viszonyon túl a másik problémát a használati jogért folyó harc, ellentételezés jelenti. A kutatás általános megállapítása, hogy a köztér használatáért nem kell fizetni, mivel ez is a korlátlan nyilvánosság feltételei közé tartozik, a szó definíciójában is szerepel. De ha így közelítjük meg a kérdést, akkor az előbb említett Állatkert, Vidámpark és strandok kiesnek a vizsgált körből. Ellentmondásba ütköztünk, mivel az előbb említett terek ugyan nem minősülnek magántulajdonnak, de mégis fizetni kell a használatukért. Akkor ezek valóban közterek? Ezeket nevezzük nem tiszta köztereknek. A nem tiszta közterek (másnéven nyilvános terek) tehát azok a közterek, melyek köztulajdonban (állami, városi vagy önkormányzati) vannak, de mégsem hozzáférhetőek mindenki számára, a korlátozás eszköze pedig lehet belépődíj vagy más korlátozó tényező.

Ha visszamegyünk az időben a XVIII. század közepére, Európa szerte azt látjuk, hogy a köz- és magántér egyre jobban szétválik egymástól. A társas viselkedés, szociális érintkezések egyre inkább kiszorultak a nyilvános terekről, közterekről és visszaszorult az otthon falai közé, a privát térbe, szűken a családdal, magánélettel vált eggyé. Ez a folyamat, vagyis az, hogy kettéváltak a kifejezetten nyilvános viselkedésformáknak és kifejezetten magán viselkedésformáknak fenntartott terek, azt eredményezte, hogy a közterek többé nem, vagy csak kis mértékben tolerálták ezt a magánéleti megnyilvánulásokat. Ha irodalmi oldalról közelítjük meg a kérdést, akkor is azt tapasztalhatjuk, hogy a XVIII. század előtt a személyek ábrázolása, bemutatása az utcán

kezdődött és csak ezt követően nyerhettünk betekintést a valódi magánéletükbe. Sokkal több mű vagy akár színházi darab színhelye volt az utca, a köztér, mint a kortárs darabokban.

A XIX. század végére a folyamat már odáig fajult, hogy az utcai élet nyilvánossága az egyént (legalábbis nagyrészüket) már kifejezetten sértette. Másrészt ez az a korszak, amikor a lakó- és munkahelyek földrajzilag is egyre inkább szétválnak egymástól, a lakó- üzleti és kormányzati negyedek jól láthatóan elkülönülnek egymástól (Észak-Amerikában és a nyugat-európai országoknál). Továbbá ez az az időszak, amikor Európa szerte megkezdődnek a nagy sugár utak és körutak építése. Ezeket a nagy utakat egyrészt katonai megfontolásból találták ki és kezdték el kiépíteni, mivel így könnyebben gátat szabhattak a lázadásokkal egybekötött barikádázásoknak, másrésztől egész egyszerűen a gyors szállítások (mind árú, mind ember szállítás) elérése érdekében. Az utcának ezen formájával és az autós közlekedés előtérbe kerülésével a gyalogos közlekedés teljesen háttérbe szorult a járművel való közlekedéssel szemben. Ebben az időben vált elsődlegessé az utcáknak a járműforgalom általi használata. Az autós közlekedés előretörése egyre inkább megkövetelte a gyalogos és a járművek szabályozott, összehangolt mozgását az utcákon, ezáltal az utcákon a pusztán korzózás, lézengés gyakorlatilag funkcióját veszítette. A közlekedési lámpák megjelenésével (az első az USA-ban volt 1905-ben) ez a fajta szabályozottság még jobban fokozódott, olyannyira, hogy a városlakókra, a városban közlekedőkre már a maga tempóját kényszerítette rá. A járműközlekedés terjedésével a köztér, az utca egyre kevésbé tudott a társas érintkezés színtere maradni és nem hiába ebben az időben alakultak ki a városban belüli kisebb mikroterek. Ezek a mikroterek általában egyetlen, speciális tevékenységet láttak el, jelentős részük hétféle, rekreációs tevékenységre szolgált, mely elfoglaltság ebben az időben terjedt el.

Szintén a századforduló körül alakultak ki az úgynevezett félnyilvános terek, amelyek a társas érintkezés szükségleteit elégítették ki. Azt kell ezekről a terekről tudni, hogy társadalmilag hierarchikus rendet alkottak vagyoni és presztízs helyzet szerint. A felsőbb osztályok részére rendelkezésre álltak például az elit klubok, míg a munkásosztály is kialakította a maga kis fórumait érdeklődési köreik alapján. Ezek a terek már nagyrészt zárt tereket jelentettek fizikai értelemben. Viszont amiatt mégis csak félnyilvánosak mondhatók, mert ugyan érdeklődési kör alapján bárki által hozzáférhető, mégis bizonyos anyagi vonzattal jár.

Félnyilvános térnek minősül és nagy teret nyert ebben az időben a kávéházi élet is, melynek Budapesten is a szemtanúi lehettünk. Nálunk pezsgő kávéházi élet zajlott, a budapesti értelmiség elit gyűjtőhelyét képezte. Ez manapság újjáéledni látszik, több egykori híres kávéház nyílik meg a nagyközönség előtt.

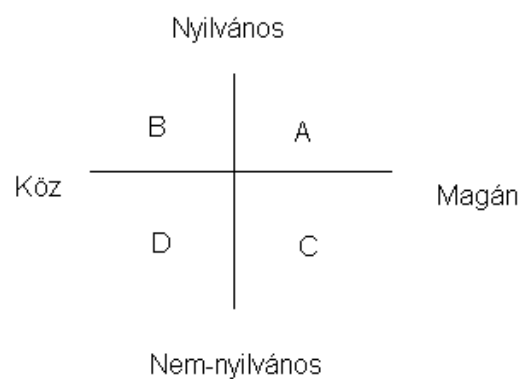
A századfordulóhoz fűződnek az ekkoriban megépített nagyvárosi pályaudvarok, melyek szintén a nyilvánosság színtereit képezték, mivel a pályaudvarok elengedhetetlen kellékei a különböző szolgáltatási és vendéglátóipari egységek, azonban itt is felmerül a kizárhatóság kérdése, anyagi oldalról megközelítve a kérdést.

A köztérnek, a közszférának a szétaprózódása ebben az időben oldotta a szigorú, polgári viselkedésformákat. Azt gondolná az ember, hogy az otthoni privát tér mentes bármi féle nyilvánosságtól, de itt is a köz és magán kettősége tapasztalható. A századfordulón a polgári lakások központi helyét tették ki a szalonok, mely mára már eltűnni látszik, de abban az időben ez a helyiség jelentette az otthoni társas összejövetelek színhelyét [Gyáni (1990)].

Budapesten a köz és magán tér kettéválása sem zajlott konfliktusmentesen, mely hazánkban is a századfordulóra, a város dinamikus fejlődésének időszakára tehető. Bognár Judit szociológus szerint egyre inkább tanúi lehetünk a nyilvános terek privatizációjának, félprivát térré alakulásának. Tipikus példa erre a belváros „egykori” közterei. Az előkerteket, parkokat lekerítik vagy a másik jellemző módja a „privatizálásnak, hogy egy olyan meghatározott típusú használóra szabják, amivel a városlakók jelentős részét kizárják a használatból (pl. szabadtéri kávézók).

Az egykori nyitott udvarok, átjárók használatát, ma kapuk emelésével korlátozzák. A belvárosok átalakításánál gyakran szembesülhetünk azzal a jelenséggel, hogy így is az egykori használók egy bizonyos körét kizárják (pl. Erzsébet téri parknál a hajléktalanok kizárása). Ezzel a nyilvánosságot egyneműsítik, ahelyett, hogy teret engednének a társas érintkezésnek. A nyilvános tér, hol privatizálódik, hol pedig kiürül és újfajta, új formájú nyilvános terek jelennek meg, mint például a bevásárlóközpontok. A városi tizenévesek ehhez az újfajta nyilvános térhez azt lehet mondani, hogy abszolút jól alkalmazkodtak, mivel ez az a réteg, aki számára ez bizonyul a délutáni és hétfégi szabadidő eltöltés egyik legtipikusabb formájává. Általában az elhagyatott, kiürült terek átépítésekor, megújításakor nem teszik újra lehetővé a városi nyilvános kialakulását, mivel ezek is privatizáció útján történnek nagyrészt [Bognár (1996)].

A kommunikációelmélet oldaláról is meg lehet közelíteni a kérdést és véleményem szerint talán ez a megközelítés teszi legjobban átláthatóvá a lehatárolás kérdéskörét, dimenzióit, így én e mellett teszem le a szavazatomat. Itt a szó szoros értelmében ugyan nem terekről van szó, hanem nyilvánosságformákról, de ahogy azt eddig is láthattuk ezek szorosan összefüggnek, egymástól őket szigorúan elválasztani nem lehet. Heller Mária, szociológus a lehetséges kommunikációs aspektusok terepét igyekezett strukturálni a kommunikációban résztvevők alapján. Eszerint megkülönböztethetünk egyrészt köz- és magánügyeket, illetve nyilvánosan és nyilvánosan nem hozzáférhető kommunikációs aktusokat [Heller].



Az ábra azokat a reprezentációkat ábrázolja, amelyeket a teljes kommunikációs mezőről alkotunk. A B negyedben közügyekről beszélünk, amik mindenki számára nyilvánosak. Áthelyezve ezt az általunk vizsgált környezetbe, ide tartoznak a szó eredeti értelmében vett közterek, vagyis a terek, utcák. Igaz ez, mivel ezek a területek köztulajdonban vannak és mindenki számára hozzáférhetőek, mivel az utcák, terek (nem zöldfelületű, haladásként funkcionáló terek) nincsenek semmilyen módon elkerítve.

A C térnegyed a másik könnyen lehatárolható negyed, amelybe a kommunikációs megközelítés szerint a nem-nyilvános magántémák tartoznak. A városi térben ehhez hasonlóan azokat a magánterek sorolhatjuk ide, melyek nem nyilvánosak. Ezek jelentik a privát szférát, vagyis az otthon, a lakókörnyezetet.

A lehatárolási problémák a másik kettőben, azaz az A és D negyedben adódnak. A nyilvános magántémákról folyó kommunikáció terepe (például a szappanoperák, reality show-k vagy a pletykalapok), míg a D térnegyed a közügyekről nem-nyilvánosan folytatott kommunikációs aktusokat jelenti (ez lehet egy parlamenti zárt ülés vagy egy

baráti társaságban folytatott politikai témájú beszélgetés). Városshociológiai megközelítésben az A ténegyedbe tehát olyan terek tartoznak, melyek magánterek, vagyis magántulajdonban vannak, mégis az emberek számára nyilvánosak. Ide sorolhatók a bevásárlóközpontok, ahova bárki bemehet korlátozás nélkül, továbbá például épületek, irodaházak előterei. A D ténegyedbe azon területek tartoznak, melyekről már a fejezet elején szó esett, így például az Állatkert vagy a színházak. Ezek ugyan köztulajdonban vannak, mégis használatukból a társadalom egy bizonyos köre kizárható, mivel ezekért fizetni kell. Bognár Judit azt írta, hogy a nyilvános tereket természetesen nem lehet mindenkire szabva tervezni; egyes társadalmi csoportokhoz jobban illenek, mint másokhoz. Az arculatuk meghatározásáért, a mindenkori „többiek” kizárásáért a felhasználók, a városi önkormányzatok és a közrend őrei között folyamatos harc folyik. A nyilvános teret körülölelő korlátok nem mindegy, hogy milyenek, mert az elmondható, hogy szinte mindig vannak, akár csak szimbolikus értelemben is. Félnyilvános térként említi a bekerített, belépődíjas közparkokat vagy a szálloda előtti teret, járdát, útszakaszt [Bognár (1996)]. Így tehát ő mind az A, mind pedig a D ténegyedet félnyilvános térként értelmezi.

## **1.7 A köztér és a városépítészet**

Napjainkban megfigyelhető az a tendencia, hogy az embert körülvevő építetett környezetben a használatra és a működtetésre helyeződött a hangsúly az addigi funkcionális megközelítéshez képest, illetve a városfejlesztés sokkal inkább rehabilitációs, mintsem rekonstrukciós szemléletű. Sokkal fontosabb a meglévő épületek, hagyományok, társadalmi csoportok megtartása, mintsem azok eltírása és helyette újak teremtése. Így aztán a közterületek szerepe is újragondolást igényel, az előbb említett változások miatt a városfejlesztésben is egyre nagyobb szerepet kap a tájépítészet, a fenntartható fejlődés és a kreatív várostervezés.

A tájépítészet az ipari forradalmat követően jelent meg, a szó első része a kultivált (azaz a művelt) és humanizált (vagyis az emberarcúvá alakított) természet összességét jelenti. A tájépítészek válaszokat keresnek és adnak arra az újra és újra felmerülő kérdésre, hogy miképpen használhatja ki az ember a rendelkezésére álló teret oly módon, hogy annak potenciáljai a lehető legtöbb ökológiailag, ökonómiailag és társadalmilag elvárt funkciót beteljesítsék az adott kor civilizációjának technológiai és szellemi színvonalán.

A tájépítészet örök dilemmája a terhelés és terhelhetőség, a fenntartás és fenntarthatóság közötti egyensúly megtalálása. [Wikipédia (2006)]. A folyamat Észak-Amerikában bontakozott ki, ahol is célul tűzték ki a városon belüli zöldfelületek arányának növelését és átgondolt művészi és építészeti igényű tervezését. Manapság a zöldfelületek növelésén kívül nagy hangsúlyt fektetnek a tájépítésszek a városi tájak létrehozására, vagyis arra, hogy művészi módon átértelmezzék és újraértelmezzék a térbeli formákat. Mára a tájépítészet a városrehabilitáció és várostervezés szerves részévé vált.

A következő fontos fogalom a városépítészetben a fenntartható fejlődés, mely a kilencvenes évektől, ahogy más területen is, itt is központi szerepet kezdett el betölteni. Általános elvek közé tartozik a városok bel- és külterületén lévő természeti környezet megóvása és a környezettudatos gondolkodás elterjesztése. Továbbá a városokon belül az életminőség javítására és a városok vonzóbbá tételére törekszenek az irányzat követői.

A harmadik eleme a városépítészetnek, a kreatív várostervezés, szorosan összefügg az előbb említett fenntartható fejlődéssel, mivel ez a jövőkép körvonalait igyekszik felvázolni. Az irányzat lényege, hogy hosszú távon a városok hajtóerejének a technológiai innovációnak, az oktatásnak és a kultúrának kell válnia [Ságvári-Dessewffy (2006)]. A kreatív iparágak közé a hagyományos művészi ágakon túl a modern zene, a design és a divat, a K+F tevékenységek, a média különböző típusai és az oktatás tartozik. A kreatív várostervezés lényege, hogy a városon belül új kommunikációs felületek keletkezzenek, amelynek segítségével a városi lakosság és a városvezetés érintkezni, kommunikálni tudjon. Fontos elemként szerepel a városi közterek megújítása, méghozzá olyan irányba, mely elősegíti a köztér nyilvános jellegzetességeinek az újjászületését. Lehet szó akár alternatív szórakozóhelyek kialakításáról, kulturális központok létrehozásáról vagy képzőművészeti alkotások elhelyezéséről.

Mindhárom irányzat, ugyan más és más megközelítést alkalmaz, a város társadalmi feszültségeit igyekszik mérsékelni, és kísérletet tesz az egyre jobban megosztott városi lakosság integrálására. A városi térbe való beavatkozást megelőzően nagyon fontos szerepet játszik a lakosság véleményének megismerése, a lakosság részvétele a tervezési folyamatban, melynek segítségével az egyes lakókörnyezetek egyéni karaktert tudnak ölteni, mely egyezkedik az ott élők igényével. Véleményem szerint fontos ez azért, mert később segítséget jelent abban, hogy a lakosság erősebb kötődést alakítson ki

környezetével, valamint abban, hogy megerősödjenek és kiszélesedjenek a köztérhasználat lehetőségei.

## **1.8 A köztér és a képzőművészet**

A köztéren zajló művészet a hetvenes években kezdett el új arcot öltetni Nyugat-Európában, mikor is rájöttek arra, hogy ezzel a társadalmi közeget is mozgósítani tudják a kultúra irányába. Ekkora már egyértelművé vált, hogy az ingatlanfejlesztési beruházások keretei között megvalósuló művészeti alkotások, megrendelések sem a művészet, sem a városi lakosság körében nem hoztak jelentős sikert. Egyre inkább elterjedt, elnyomva a felülről irányított kizárási mechanizmust, a részvételen és önkormányzatiságon alapuló szemlélet és az addig elhallgatott vagy háttérben tartott témák, alkotók előtérbe helyezése. Magyarországon a helyzet máshogy zajlott, bár itt is jellemzőek volt a rendszerváltás előtt az elhallgatott témák, és elhallgatott művészek. Itthon a rendszerváltást követően a fő kérdés az volt, hogy hogyan növelhető a társadalmi mobilitás a köztér stratégiai használata segítségével. A közösség szerepe meg tud-e annyira erősödni, hogy háttérbe tudja szorítani a gazdasági érdekeket, amellyel csak az újabb, újfajta kizárási mechanizmusoknak lehetnének a szemtanúi.

A művészeti alkotások a köztér szerves részei, egy részük fontos orientációs pontot is alkot. Emlékművet általában valamilyen történelmi, művészi vagy tudományi személyiségnek szoktak emelni, aki az adott térrel valamilyen kapcsolatban állt. Ezen emlékművek segítenek a közös tudatformálásban, és általában kapcsolódtak az egyes városrészek, épületek vagy terek átépítéséhez. Ekkor nem minősült olyan problematikus feladatnak, mint amilyen az ma.

Egyrészt problémák adódnak az elhelyezést illetően, mivel sokkal szélesebb társadalmi csoportok szólhatnak ebbe a kérdésbe bele ma, kiknek mások az értékeik és érdekeik. Másrészt manapság rengeteg olyan művész van, aki nem akar beállni a sorba a többi mellé, akik csak galériákban mutogatják alkotásaik, hanem az utcán, egy szélesebb közönségnek szeretné megmutatni műveit. Általában ezek az alkotások társadalmi témákat ábrázolnak provokatívan, játékosan. Ezek a témák általában abszolút szubjektívak, a lényege csupán, hogy megérintse a nézőt és gyakran a meghökkentésre, meglepetésszerű hatás keltésére irányul. Ez azért is egy jó módja a műalkotások elhelyezésének, mert így még olyan társadalmi rétegek is megszólíthatók, akik

egyébként semmilyen módon nincsenek kapcsolatba a képzőművészettel, sőt lehet, hogy így meg is kedvelik azt.

Ezen köztéri alkotások arra is alkalmasak, hogy a városi lakosságot foglalkoztató kérdésekben társadalmi nyilvánosságot tudnak elérni nemcsak pusztán jelenlétükkel, hanem a médiumokban való megjelenéssel. Vannak olyan köztéri alkotások, amiknek komoly társadalmi mondanivalójukból fakadóan nagy vízhangot keltenek és így akár több héten át a figyelem középpontjába kerülnek.

A köztéri szobrászat fogalmát műfajilag és tartalmilag is kitágító, a 60-as években kialakult társadalmi mozgalmakkal párhuzamosan kialakult galériákon kívüli művészetet public art-nak nevezzük. A public art a társadalmi nyilvánosság tereiben és annak problémáihoz kötődő kötetlen műfajú, legtöbb esetben helyspecifikus és minden esetben kontextusfüggő, a művészek bevonásával, vagy a művészek kezdeményezésére létrejövő, viszont elsődlegesen a nem művészet-orientált közönségréteget megcélzó illetve bevonó, s e közönség felőli visszacsatolás igényén alapuló tevékenységet foglalja magába [Artpool (2007)].

A public art jellegű törekvések mögött általában négy jellemző figyelhető meg. Az egyik maga a műalkotás, a művész és a közönség közötti interakció, annak lehetséges kiszélesítése. A művésznak így fel kell vennie egyfajta társadalomkritikus, aktivista szerepet, hogy üzenetet közvetíthessen alkotásával. Fontos a közönség szerepe, a közönség alapos ismerete a public art alkotásánál, hogy olyan kódokat és szimbólumokat használjon a művész, amelyek közérthetőek a befogadó számára. A harmadik célja a public art-nak, hogy maga az alkotás valamilyen hatást váltson ki a befogadóból. Ez a hatás lehet egy közösségi probléma láthatóvá tétele vagy társadalmi vita kezdeményezése, de akár javaslatot is megfogalmazhat egy probléma megoldásával kapcsolatban. Az előzőhöz szorosan kapcsolódik a negyedik elengedhetetlen jellemző, a hatékonyság. Akkor tekintünk egy művet hatékonynak, ha egyrészt felismerhető az alkotás célja, üzenete és bekövetkezik az elérni kívánt hatás, és ezzel együtt megvan a visszacsatolás.

A „New Genre Public Art” a public art egyik válfaja, amelynél a művészek, projektek konkrét közösségek, társadalmi csoportok helyzetére fókuszálnak és az őket érintő általános vagy specifikus problémák vizsgálatát, megoldási javaslatát célozzák meg.

A public art célja művésztől függetlenül különbözhet. Vannak akik a közösségi tudat erősítését célozzák meg. Gyakran megfogalmazott célkitűzés a nyilvánosság megteremtése, a városi lakosság figyelmének ráirányítása valamilyen társadalmi



jelenségre, problémára. A public art, mivel nem egy túl régi művészeti forma, magára a köztéri művészet kultúrájának korszerűsítésére irányul, továbbá a kortárs művészet népszerűsítésére és élményszerzésre a szokásos városhasználattól eltérően.

A public art szoros összefüggést mutat a városrehabilitációval, Nyugat- Európában már bevett eszköz. Nagy sikert mutatnak azok az akciók, amelyeknél egy tér, épület időről időre új arculatot kap (például a Művészetek Palotája változatos megvilágítása vagy a Március 15. tér egyik oldalán vizuális művészi alkotások kivetítése a falra a tavalyi év végén). Ezek az akciók alkalmat adnak arra, hogy a közösség és a városi tér kapcsolata újragondolható legyen [Sziójártó (2006)]. Véleményem szerint a köztéri alkotásokon keresztül a városi tér alakításának szempontjai is jól kommunikálhatók, formálhatja a városokban személytelenné váló emberi kapcsolatokat és figyelemfelhívó szerepének segítségével, rá lehet mutatni a városi élet megoldatlan kérdéseire.

## 2. A budapesti közterek megítélése

### 2.1 Elégedettség a budapesti étellel és Budapest utcáival

A fejezetet, egy rövid bevezetőt követően egy közvélemény kutatás alapján építem fel, mely a közterek használatát és megítélését vizsgálta Budapesten [Studio Metropolitana (2004)]. Végig fogok haladni Budapest általános megítélésén, majd ezt követően térek ki az utak, terek, utcabútorok megítélésére.

A budapesti lakosok általános vélekedése a városról nagyon fontosnak mondható. Fontos amiatt, hogy milyen „városmarketinget” fog kifelé mutatni a városlakó, ha például a városba érkezik egy külföldi ismerőse. Ha a helyi lakos vélekedése a városról negatív, akkor másokkal is ezt fogja érzékeltetni, így a városba látogatóban is hasonló kép fog kialakulni. Ehhez képest, ha Budapest közterei és középületei jó állapotban vannak, tiszták és karban vannak tartva, és az emberek használják is azokat, nehezen tud kialakulni (megmaradni) az a budapestiekben egy negatív kép a városról, és így nyilván kifelé sem ezt fogja közvetíteni.

Általánosságban elmondható, hogy Budapest köztereit az emberek szükségszerűen használják, általában nem felel meg a köztér személyes igényüknek, vágyaiknak, elképzeléseiknek, így aztán nem tudnak ezekkel azonosulni. Ha a városban élőt Budapestről kellett általános benyomása felől kérdezni, a turisztikai látványosságok vagy az előnyös és szép földrajzi fekvés mellett meghatározó tud lenni a közterekről, középületekről alkotott képe is.

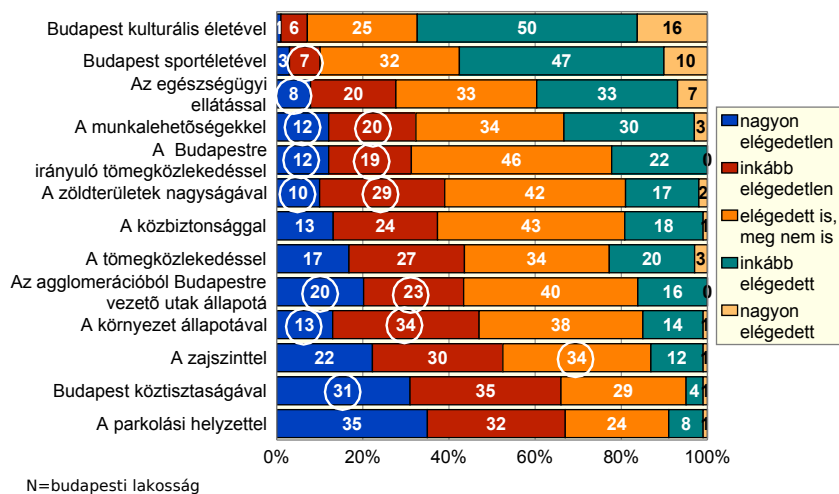
Budapest általános megítélése ugyan nem kapcsolódik szervesen a közterekhez, ám mégis ad egy jó kiindulópontot ahhoz, hogy a köztereket miért úgy ítélik meg az emberek, ahogy. A válaszadókat elsősorban arról kérdezték, hogy mennyire elégedettek azzal, hogy Budapesten élnek. A többség, 40% jónak is és rossznak is tartja a budapesti életet. Csupán 4%-al maradtak le azok, akik meg vannak elégedve a budapesti étellel. Tehát azt látjuk, hogy közel 80%-a az embereknek a fenti két kategóriába sorolta válaszáat, vagyis többnyire meg vannak elégedve a budapesti étellel. Ugyanakkor ez az eredmény arra is utalhat, hogy esetleg rosszul tették fel a kérdést, mivel a későbbiekben, a részletesebb kérdéseknél már sokkal negatívabb a megítélés az egyes konkrét tényezőkkel kapcsolatban. Közel egyenlő arányban oszlanak meg azok, akik a budapesti életet inkább rossznak, nagyon rossznak és nagyon jónak ítélik meg. Ez nyilvánvalóan azért van, mert Budapesten az ország más pontjához képest jóval jobb a szolgáltatások

színvonala, a kulturális élet és több a munkalehetőség, és a megkérdezéskor a nagyvárossal együttjáró általános problémákra kevesebb hangsúlyt fektettek. Életkor szerinti megoszlásban is láthatók különbségek. Általában az idősek (65 év feletti) és a fiatalok (18 és 34 év közöttiek) ítélték meg pozitívabban a helyzetet. Ez az öregebb korosztálynál egyrészt abból fakadhat, hogy ők egy más korszakban éltek le életük nagyrésztét, és manapság sokkal több lehetőségük van, mint 30 évvel ezelőtt. Másrészt az öregebb korosztály nem szembesül napi jelleggel a város negatív oldalával, révéen hogy már nyugdíjas, így nem kell neki minden reggel és délután egy órát a dugóban eltölteni. A fiatalok általában is pozitívabban szokták felfogni a helyzetüket, mint az idősebb korosztály és sokkal meghatározóbbak tudnak lenni a pozitív tényezők, mint a negatívak, így például Budapest oktatás rendszeri ellátottsága és egyetemi élete, a város kulturális-, sport- és vásárlási lehetőségei.

E két vizsgált korosztály válaszadóinak több mint 60%-a tartja a budapesti életet inkább jó, illetve nagyon jónak, míg ez a szám a köztes korosztály megkérdezettjei között az 50%-ot sem éri el.

Az általános benyomást követően rátérek Budapest egyes jellemzőinek vizsgálatára. Amivel kapcsolatban a legnagyobb elégedettség mutatkozik, az Budapest kulturális élete. Ez nem is olyan meglepő, hiszen sehhol az ország más pontján nincs ennyi színház, mozi, illetve kulturális rendezvény. Hozzá kell azonban tenni, hogy a válaszok nem biztos, hogy minden esetben a saját tapasztalatokat tükrözték, mivel sokan nem is veszik igénybe ezeket a kulturális intézményeket, és lehet, hogy csak barátaiktól vagy a médiában hallott információkat közvetítették az interjú során. A másik tényező, mellyel a megkérdezettek kiemelkedően meg voltak elégedve, az a város sportélete.

## Elégedettség Budapesten az alább ténye Budapesti lakosság



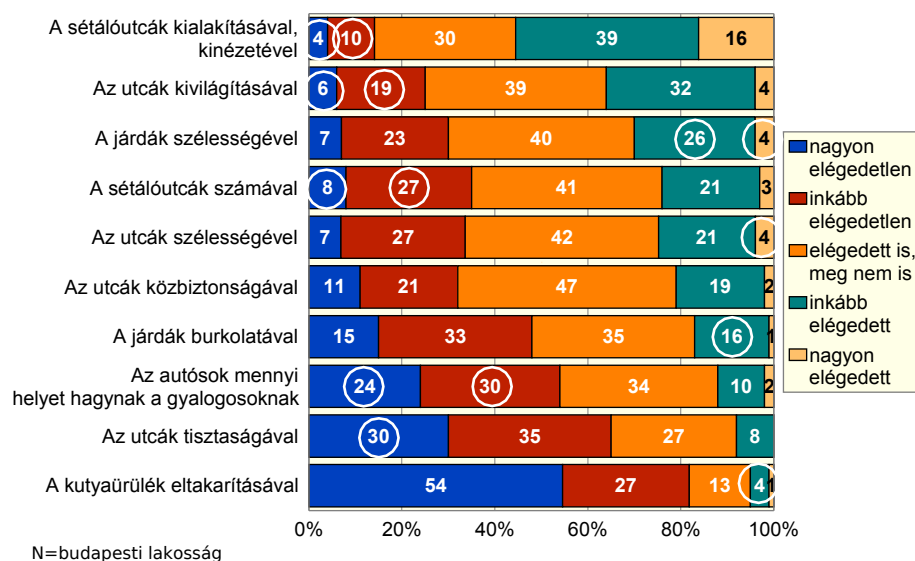
Forrás: Studio Metropolitana (2004)

Az egészségügyi ellátást és a munkalehetőséget már kevésbé ítélték meg jónak, de még mindig több, mint 50%-a a megkérdezetteknek inkább jónak tartotta. A Budapestre irányuló tömegközlekedést senki nem ítélte meg nagyon jónak, itt a mérleg már inkább negatív irányba dől el. Nemhiába, hiszen Budapest és az agglomeráció között a közösségi közlekedés nagyon alacsony színvonalú, nincsenek gyorsvasutak, mint más európai nagyvárosba és a távolsági buszokkal való közlekedés sem jelent valóban jó megoldást, mivel ezek a járművek együtt haladnak az agglomerációból jövő óriási forgalommal. Az agglomerációból bevezető utakat nem ekkora forgalomra tervezték, így állandóak a közlekedési káoszok ezeken az utakon. Ez hamarosan- ha eddig nem is- óriási problémát fog jelenteni, mivel Magyarországon a szuburbanizáció folyamata még messze nem ért véget, viszont az utak ennél nagyobb forgalmat már nem bírnak el. Vannak olyan bevezető utak, ahol egyáltalán nem megoldható például az utak kiszélesítése. Egyértelműen a nyugati példát kéne itthon is követni: az elővárosi vasúti vonalakat fejleszteni és valódi P+R rendszert kiépíteni. A Budapestre vezető utak állapotát illetően a válaszadók több, mint 40%-a ítélte meg rossznak vagy nagyon rossznak a helyzetet és a maradék hányadból szintén 40% elégedett is meg nem is a helyzettel. A zöldterületek nagyságával és a közbiztonsággal kapcsolatban erőteljes különbségek mutatkoznak. A megkérdezettek nagyrésze ezzel kapcsolatban is a közepesen elégedett csoportba tartozott, és itt is 40% feletti volt azoknak az aránya, akik a helyzetet negatívan ítélték meg. A zöldterületekkel kapcsolatban valóban elmondható az, hogy a belvárosi részeken (a Kiskörúttól beljebb lévő rész) egyszerűen nincs nagyobb kiterjedésű zöldterület. Pedig belvárosi parkok a legtöbb európai nagyvárosban

vannak (pl. London) és fontos szerepet töltenek be a városi életben, ezen kívül pedig ökológiai szerepük sem elhanyagolható. A belváros közterein is elenyésző a zöldfelületek hányada, kialakításukkor sokkal inkább a használati funkciókra helyezték a hangsúlyt. Ez az arány valamelyest megváltozni látszik a nemrégiben megújított köztereknél, manapság nagyobb hangsúlyt kap. A tömegközlekedés tekintetében is megoszlottak a vélemények. Negatívizmusra persze van indok a kevés számú metró, a ritka külső hálózat, a lassúság és a nagy követési távolságok miatt. Általános elégedetlenség tapasztalható a zajszinttel, a köztisztasággal és a parkolási helyzettel kapcsolatban. Itt mindössze 13%-a a megkérdezettnek ítélte meg a helyzetet jónak vagy nagyon jónak. Általános az elégedetlenség attól függetlenül, hogy a megkérdezett autóval közlekedik-e vagy sem. Életkor szerint is vizsgálták a fenti tényezőket és hasonló eredmény született, mint az általános megítélésnél. Az iskolai végzettség szerinti eltérések szembetűnő eredményt mutattak. A valóban pozitív tényezőkkel (kulturális élet, sport lehetősége, egészségügyi ellátás) kapcsolatban a felsőfokú diplomával rendelkezők vélekedtek a legjobban, míg a legrosszabb, legnagyobb problémát okozó tényezőknél (köztisztaság, parkolás) az ő véleményük volt a leginkább negatív.

Az általános megítélést követően most térjünk át az utak, utcák vizsgálatára. Összességében elmondható, hogy a vizsgált szempontok döntő többségénél negatív volt a megítélés.

## Elégedettség az utakkal, utcákkal Budapesti lakosság



*Forrás: Studio Metropolitana (2004)*

Egyedül a sétálóutcák kialakításával, kinézetével és az utcák kivilágításával kapcsolatban volt döntően pozitív a megkérdezettek véleménye. Ez azt jelenti a sétálóutcák esetében, hogy a közelmúltban lezajlott nagyobb horderejű átalakításokat (Hajós utca, Tompa utca, Váci utca új része, Ráday utca) a városi lakosság érzékelte és pozitívan ítélte meg. Egyre több utca válik sétálóutcává a belváros periférikus részein is, míg a belváros frekventált részein ezek felújítása zajlik. Ezzel a tényezővel a megkérdezettek 55%-a volt elégedett, illetve nagyon elégedett. A sétálóutcákat azon felül, hogy a gyalogosok nagyon kedvelik, közkedvelt helyszínek a kávézók és egyéb fogyasztási egységek megtelepülésére. Ez pedig egy önmagát gerjesztő folyamat, mely adott esetben kisugározza hatását a környező utcákra is, javítja ezáltal az adott városrész megítélését, mely adott esetben az ingatlanárakban is megmutatkozik.

A járdák szélességével kapcsolatban adott válaszok már kevésbé pozitív képet adnak, itt a mérleg, már inkább negatív irányba dől el. Jelentős különbség van a megkérdezettek válaszáinál aszerint, hogy jellemzően autóval közlekedik, illetve azok között akik jellemzően tömegközlekedéssel. Érdekes módon pont az ellenkező eredményre számítana az ember, mivel a kutatásból az derült ki, hogy éppen a tömegközlekedéssel közlekedők ítélték meg jobbnak a helyzetet e téren. Pedig az ember azt gondolná, hogy éppen a gyalogosan közlekedőket zavarják a járdán parkoló autók, akik miatt gyakran a babakocsik el sem férnek mellettük. A másik probléma ezzel a jelenséggel, hogy a sok parkoló autó általában csökkenti az utca átláthatóságát, így növeli a félelemérzetet, illetve a megkérdezettek arra panaszkodtak, hogy gyakran a parkoló autók ruhájukat bepiszkítják

A sétálóutcák számánál már magasabb volt az elégedetlenség, mint a kinézetükkel kapcsolatban. A belvárosi részen valóban több olyan utca van, amelyet lezárhatnának a járműforgalom elől, ez is egy lehetséges módja lenne a belvárosi forgalomcsillapításnak, mely a Budapest Szíve Programban is szerepel. Itt is éppen a gyalogosan közlekedők adtak pozitívabb válaszokat. Hasonló eredmény született az utcák szélességével kapcsolatban, itt is inkább elégedetlenek voltak a megkérdezettek, mintsem elégedettek. Ez a tényező az autósoknak inkább okoz gondot, mint a tömegközlekedéssel közlekedőknek. Itt meg kell különböztetni magát az utcát, és a járműforgalom számára fenntartott utat. Az utakat a legtöbb helyen nem lehet tovább szélesíteni, mivel az a járdák, gyalogosok kárára menne. Az utcáknak a szélessége pedig egy öröklött tényező, az egykori beépíthetőségi szabályok eredménye, illetve azok be nem tartása. Az utcák közbiztonságát illetően is inkább elégedetlenek voltak a

megkérdezettek, mintsem elégedettek. Itt nincsenek nagy eltérések a szocio-demográfiai tényezők alapján, valamint aszerint sem, hogy a megkérdezett általában milyen járművet vesz igénybe a közlekedéshez. A járdák burkolatával, valamint az autósok által elfoglalt helynél már jelentős az ugrás negatív irányban. Ennél a két tényezőnél a megkérdezettek több mint fele volt elégedetlen vagy nagyon elégedetlen.

A két legrosszabban megítélt tényező a fővárosban az utcák köztisztasága, valamint a kutyaürülékek problémája. Budapestet a legtöbb ember általában koszosnak tartja, pedig európai viszonylatban még mindig egész jó helyen állunk. Alig akadt olyan megkérdezett, aki a témával kapcsolatban elégedett lett volna: az első kérdésnél 8, a másodiknál 5%-uk ítélte meg a helyzetet pozitívan. Kiugró volt viszont azon megkérdezettek aránya (54%) azok között, akik nagyon elégedetlenek voltak a kutyaürülékek eltakarításával kapcsolatban.

Mivel a budapesti lakosok legfőbb problémáját az előbbi két tényező jelentette, a kutatás kitért arra is, hogy mely kosztípusok zavarják legjobban az embereket. A lista élén a már említett kutyaürülék áll, a válaszadók közel egyharmada ezt tartja a legaggasztóbb problémának. A második helyen az utcán eldobott szemét és a levegő szennyezettsége áll, a válaszadók közel egynegyedét- egynegyedét ez a két kosztípus zavarja a legjobban. A megkérdezettek említették még a por problémáját, a közterületi tárgyakra ragadt piszkot, az eldobott cigarettacsikkeket és a télen hóból keletkező piszkos jégalmokat.

## **2.2 Budapest közteteinek típusai, a haladásra alkalmas köztetek megítélése**

A köztetek tipizálását két módszer szerint mutatom be. Az egyik a városszociológiai megközelítés, mely szerint minden köztér leírható egy sajátos szerkezetként, mely egyrésztől fizikai jellemzőkkel bír (ez adódik az elhelyezkedésből, az építészeti kialakításából és a térszerkezetéből), illetve tipikus tereptárgyak (szobrok, emléktárgyak, zöldfelület) azonosíthatók rajtuk. A fizikai jellemzők és a közteteken lévő tereptárgyak meghatározzák a köztér funkcióit és használati módjait.

A másik megközelítés a szemiotikai megközelítés, mely szerint a közteteket jelrendszernek tekintjük, amelyben fellelhetők mentális, fizikai és szimbolikus jelek. A köztetek szimbolikus jeleiről beszélhetünk például a múlt eseményei kapcsán, melynek révén a térhez bizonyos kultuszokat, jelképeket köthetünk. A fizikai jelek, jellemzők

ehhez képest azt mutatják meg, hogy milyen köztérhasználati funkciók jelennek meg az adott téren.

A használat módja szerint a közterek három típusát különböztetjük meg. Az első, és egyben leggyakoribb köztértípus Budapesten a haladásra alkalmas közterek. Haladásnál mozgásunk statikusból dinamikussá vált, és arra használjuk a közteret, melyről az előbbiekben már szó volt, hogy eljussunk egyik pontból a másikba.

Használat szerint lehetnek a közterek tranzit jellegűek. Ilyenkor egy időre megszakad a haladási folyamat irányváltoztatás, döntés, találkozás, stb.. miatt. A harmadik fajta köztérhasználati típus pedig a megálló. Ilyenkor egy időre teljesen kiszállunk a haladásból, ez jellemzően a pihenés, szabadidő eltöltés, társas érintkezés időszaka. Ezek azok a fajta közterek, amelyekből Budapesten igen kevés van, és ami van az is nagyrészt nem a városlakók igényei, elképzelései szerint van kialakítva.

Mivel a legjellemzőbbek a haladásra alkalmas terek, ezért ebbe a témába kicsit mélyebben belemennék. Haladásnál a kiindulópont és a végcél közötti mozgás a közlekedés, mely történhet gyalogosan, tömegközlekedéssel, vagy autóval

Haladásra az első fejezetben említett köztér típusok közül az utak, valamint a sétálóutcák és sétányok alkalmasak. Ezek orientációs eszközként is szolgálnak, mivel egy részükről az ember tudja, hogy honnan hová tartanak.

Az utakat megkülönböztettük főútvonalak és mellékútvonalak szerint. A főútvonalak általában valamilyen határt képeznek két fontos városrész között, vagy például két fontos csomópontot kötnek össze, megjelenésüket tekintve pedig általában szélesek és forgalmasak. Budapest legmeghatározóbb főútvonalai közé tartozik a pesti oldalon lévő kivezető sugárutak, így a Váci út, Rákóczi út, Üllői út és Kerepesi út. A pesti oldalon még számottevő forgalmat bonyolítanak a körutak, így a Kiskörút, a Nagykörút, valamint a Hungária- és Róbert Károly körút. Pesten a legnagyobb főútvonalak közé tartozik még a Soroksári út, mely a dél- délkeleti agglomeráció forgalmát bonyolítja. Az előbbihez hasonló Budán a Budaörsi, a Hűvösvölgyi és a Szentendrei úton jön be a városba a dél-nyugati és észak-nyugati agglomeráció lakossága. Budán a forgalmasabb főutak közé tartozik még a Tétényi, a Fehérvári, a Bartók Béla, az Alkotás, az Attila, a Bécsi út és a Szilágyi Erzsébet fasor.

Az előbbiekben azt írtam, hogy a haladás, mind gyalogos, mind pedig járműforgalmat jelent. Ám ha az imént felsorolt utakra gondolunk, nem sok kedvünk támad ezeken gyalogosan közlekedni. Ráadásul, ahogy a belvárosból kifelé haladunk, a főútvonalakat



a gyalogosok egyre kevesebben használják az általános közlekedési problémák miatt (zaj, por, latyak, járdák hiánya).

A gyalogosok a város külső forgalmas részein szinte kizárólag a tömegközlekedési eszközöket használják. A tömegközlekedési eszközöknek is megvan a hierarchiája az állandó dugók miatt, melynek köszönhetően a gyalogosok általában a kötöttpályás közlekedési eszközöket részesítik előnyben, így a metrót és a villamost. A tömegközlekedési eszközök közül a harmadik helyet a buszok foglalják el, ám ezek zavarmentes közlekedését az utóbbi időben megnövekedett számú buszsáv megléte sem tudja mindig elősegíteni. A legrosszabb megítélésük a troliknak van Budapesten, mivel ezek általában lassúak és leromlott állapotban vannak. Legtöbben a metrót preferálják, mivel ez a leggyorsabb, ám például az öregebb korosztály jobban szereti a felszíni közlekedést, még akkor is, ha ez esetleg lassúbb.

Budapest főútvonalaiival kapcsolatosan az általános megítélés negatív, legnagyobb problémát az utakon lévő kátyúk, valamint a mellettük húzódó járdák minősége jelenti. A másik nagy probléma ezzel a fajta köztér típussal, hogy az emberek ezt érzik legkevésbé magukénak, az ott elhaladók rezzenéstelenül szemetelnek, így ezek rendben tartása is nehézkes.

A mellékutcák bizonyos szempontból hasonlóak a főutakhoz, ám mégis sokkal bensőségebb kapcsolat kialakítását segíti elő, mivel az utcákat általában az emberek lakóhelyük megközelítésére használják. Mivel közel esik az utca lakóhelyükhöz, így arra jobban is fognak ügyelni, tisztán tartása is jellemzőbb jelenség. Az utca tehát kapcsolódik a személyes szférához és jóval szűkebb a használók csoportja, mint a főutakon.

Ha mégcsak nem is egy adott utcában lakik az ember, de folyamatosan ott vesz igénybe valamilyen szolgáltatást, akkor is ki tud alakulni egyfajta kötődés. Amiatt, hogy az ember ezeket az utcákat sokkal inkább magáénak érzi, jobban megvan bennük az igény ezek rendezettségére és biztonságosságára. Ugyanakkor persze akik valóban ügyelnek a rendre, azok maguk is tesznek annak érdekében, hogy környezetük szebb és biztonságosabb legyen: Ha leviszik a kutyájukat, hogy elvégezze a dolgát, utána összeszedik a kutyaürüléket és házuk vagy üzletük előtt is lesöprik a járdát.

Budapest egyes kerületeiben viszont a mellékutcák kinézete annyira visszataszító, hogy az ottlakókon kívül, még a dugót kikerülni vágyók sem nagyon tévednek arra. Ez a jelenség különösen igaz a VI., VII., VIII., IX: kerület egyes részeire, ahol a félelemérzetet a fák, fasorok, illetve az utcák kivilágítatlansága még jobban növeli.

Ugyanakkor a rendezett, jól átlátható utcákon a fasorok éppen az ellenkező hatást váltják ki az ott közlekedőből, mivel üdítően hatnak, főleg a belvárosban ahol általában nem ez a jellemző.

Fontosnak ítélem, hogy kitérjek arra a kérdésköre, melyet elég aggasztónak találok a közterek használata, pontosabban nem használata kapcsán, ami az utcákon való sétálgatás, korzózás hiánya. Az, hogy ez az emberek nagyrésznél ez nem egy jellemző elfoglaltság, az két dologból fakadhat. Az egyik, hogy nincs a köztereknek megfelelő vonzerejük, mely a kinézetükön túl más érzékszereinkre is hatással is lehet, így akár az ott terjengő illatokra, vagy valamilyen kellemes zenére is gondolhatunk. Egy szép látvány (például ünnepi díszkivilágítás), különleges illat vagy kellemes zene hatására a lépteink akarva akaratlanul is lelassulnak. A másik probléma, hogy Budapesten éppen a haladásra alkalmas közterek vannak túlsúlyban, a sétálgatás pedig pont, hogy a pihenés részét kellene, hogy képezze, nem pedig a rohanó tömegeken való „átverekedést”. A főváros főútjai, útjai a sétára, mint azt már korábban említettem nem alkalmasak. Itt általában nem is csak a közlekedési problémák vetnek gátat a sétálgatásnak, sokkal inkább az utcák szennyezettsége, koszossága. Ezen kívül a nagyobb utak mentén sok olyan bolt van, mely plakátokkal van leragasztva, nem üzemel, és ami üzemel is, az sem hívja fel magára különösebben a figyelmet.

Vásárlásra, kirakat nézegetésre az egyetlen valódi bevásárló utcája a fővárosnak talán a Váci utca. Ennél azonban az a probléma vetődik fel, hogy az átlag budapesti lakos számára igen drága, így aztán legfeljebb a második tevékenységet folytatja itt. De ez inkább a külföldiek számára van fenntartva. A másik jelentős bevásárlóutcája a városnak a nagykörút északi része (Oktogontól Jászai Mari térig), de a bevásárlóközpontok megjelenésével ez jelentősen vesztett súlyából, gyakoriak a bérlőcserék. A város történelmi bevásárlóutcája, a Kossuth Lajos utca- Rákóczi út a megnövekedett forgalom miatt nem alkalmas arra, hogy betöltse ezt a funkciót, a két oldal egymástól a négy, illetve a Rákóczi úton a hat sáv következtében teljesen el van zárva egymástól. A boltok sorra zárnak be, az egykori nagy forgalmat bonyolító Úttörő Áruház ajtóit bezsaluzva állnak és legfeljebb a házfoglaló mozgalmak célpontja.

A fenti közvélemény kutatásból az derült ki, hogy a budapestiek nagyrészt meg vannak elégedve a sétálóutcák kialakításával, kinézetével. Ám ezek a sétálóutcák inkább a szórakoztató funkciót látják el, kevésbé a pusztán andalgásra, kirakat nézegetésre hívatottak. Az elmúlt időszak legsikeresebb projektjei ezen a téren a Ráday utca, de hasonló elismeréssel bírt a Hajós utca, és az új Váci utca is.

A kutatásból kiderült az is, hogy a budapestiek az esti sétákat illetően meg vannak elégedve városukkal. Persze ez adódik a város remek földrajzi adottságaiból, és stilisztikailag szép épületeiből, és ezek szép kivilágításából. Ugyanakkor ha a belvárosból kijebb haladunk már kevésbé alkalmasak az utcák, főleg a mellékutcák az esti, éjszakai sétákra a rossz közbiztonság miatt, ráadásul ezek a részek nincsenek is olyan jól kivilágítva, mint a belső részek..

Mint azt már az elméleti részben említettem az embereket általában könnyen lehet valamilyen rendezvénnyel a közterekre csalogatni. A szocialista időszakban viszonylag kevés utcai rendezvény volt, amik voltak azok is inkább politikai töltetűek. A rendszerváltást követően az ilyen jellegű igények egyre inkább éledtek föl az emberekben, ám ekkor már megjelentek más témájú rendezvények is. Ezek a legkülönbözőbb kulturális-(kiállítás, szabadtéri mozi, divatbemutató), sport- vagy politikai események is lehetnek. Sok ellenérzést is keltettek ezek az újfajta rendezvények a környéken lakóktól, mivel ezek kevésbé voltak szigorú keretek közé fogva, gyakran panaszkodnak- főleg az öregebb korosztály- a zajra és a nagy tömegre. Érdeemes megemlíteni, hogy tőlünk nyugatra, ahol a demokratikus keretek már jóval előbb kialakultak, sokkal több köztéri rendezvény zajlik, mint nálunk. Például Amsterdam szinte minden második hétvégén van valamilyen fesztivál, mely nagy tömegeket vonz az utcára. Ezek a rendezvények főleg konkrét terekhez köthetők (Karácsonyi vásárok, borfesztiválok, könyvhét) de több példa is áll előttünk, mikor ezek különleges helyszíneken zajlottak (például a Szabadság- hídra lerakott gyeptéglák, illetve a nyaranta zajló Plázs rendezvény).

### **2.3 Javaslatok a problémák megoldására**

Ezt a fejezetet is a közterekkel kapcsolatba végzett közvélemény kutatásra alapozom, amelyben a válaszadókat a megoldási javaslatokkal kapcsolatban kérdezték. Az egyes szempontokat, amelyekről a válaszadókat kérdezték, három csoportra tudnám osztani. Az egyik csoportba tartoznak azok a tényezők, melyek elsősorban a közterek utcabútorokkal való ellátottságával, a jobb felszereltségével (mind tárgyi, mind személyi) kapcsolatosak. Ezen kívül vannak a szankcionáló és a szabályozó tényezők. Az első csoportba tartozik az a kijelentés, mely az utcák burkolatával kapcsolatban arra volt kíváncsi, hogy az emberek mennyire tartják fontosnak, hogy ne csak a burkolat

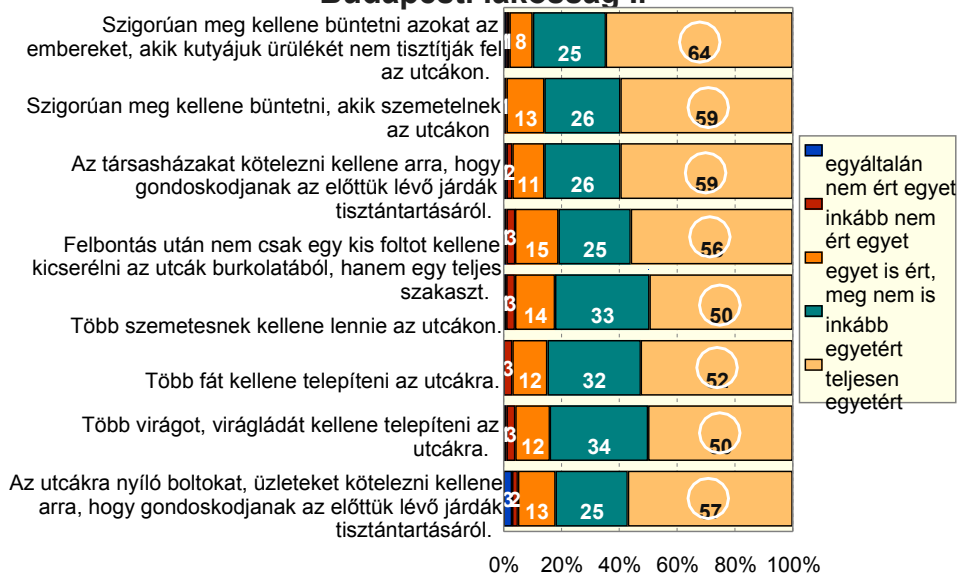
egy részét cserélik ki felbontások után, hanem az egészet. Ennél az állításnál a válaszadók több mint fele teljesen egyetértett azzal, hogy az egészet ki kellene ilyenkor cserélni. A kérdésben teljes egyetértés volt, mind nemek, mind pedig életkor szerinti bontásban. A válaszadók mindössze 4%-a inkább nem, vagy egyáltalán nem ért egyet a kijelentéssel.

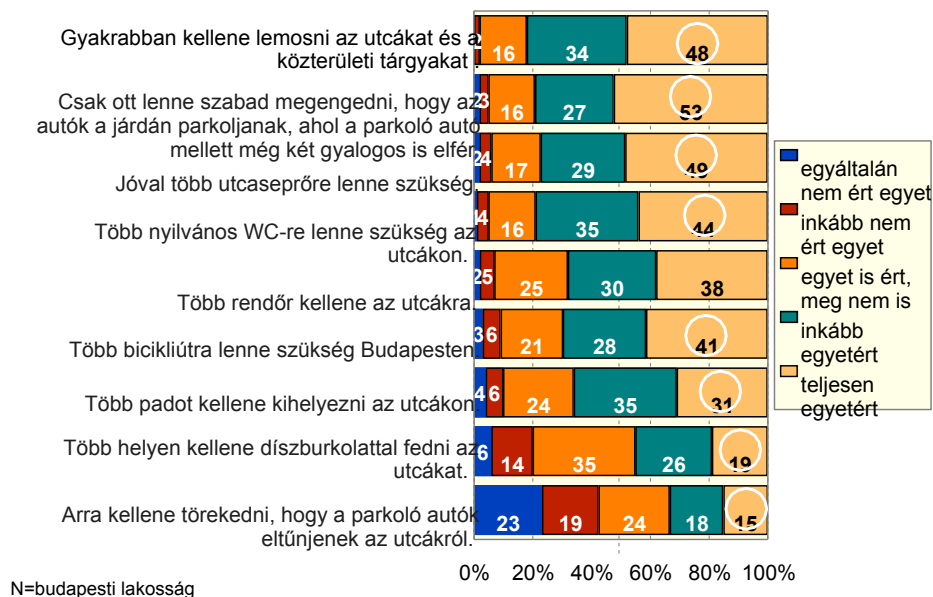
A nagyobb köztisztaság érdekében feltették azt a kérdést, hogy kell-e az utcákon több szemetest elhelyezni. A kérdésben hasonló volt az egyetértés, mivel itt 88%-a a megkérdezetteknek értet egyet.

Úgy tűnik az emberek vágnak arra, hogy környezetük szép legyen, mivel a legeggybehangzóbb válaszok közé tartozott, hogy több fát, virágot és virágládát kellene telepíteni Budapest köztereire. Itt is, akárcsak az előző kérdésnél a válaszadók mindössze 3-4%-a nem értet egyet a kérdést illetően.

## Egyetért-e az alábbi állításokkal?

### Budapesti lakosság I.





Forrás: Studio Metropolitana (2004)

Az utcák tisztaságával kapcsolatos az a tényező is, amelyet a budapestiek igen fontosnak ítélték meg, mégpedig az, hogy gyakrabban kéne az utcákat, az utcabútorokat lemosni. Ezzel a tényezővel is, több mint 80%-a az embernek értet egyet. Nem meglepő, hiszen az utcákat csupán a nyári hőségben szokták általában lemosni, az utcabútorok tisztítását pedig én személyesen még sohasem tapasztaltam. Itt inkább az esővíz az, amely néha megtisztítja ezeket a tárgyakat vagy néha még arra van precedens, hogy a graffitiktől szabadítják meg az utcabútorokat. Szintén az utcák tisztaságához kapcsolódik az az igény, hogy jóval több utcaseprőnek kéne Budapest utcáin lennie, illetve, hogy több nyilvános WC-re lenne szükség. Véleményem szerint Budapest utcáin még mindig nincs annyi szemét, mint más európai nagyvárosban (például Rómában vagy Párizsban), de még így is gyakran találkozunk a szemet zavaró szeméthalmokkal. Ez azonban nem csak azon múlik, hogy az utcákon mennyi utcaseprő dolgozik, sokkal inkább az emberek beállítottságán. Általánosságban elmondható, hogy a magasabb iskolai végzettségűekben jobban megvan az igény a tiszta környezetre, így azt mondhatjuk, hogy ők azok, akik az utcákon kevésbé szemetelnek. Nyilvános WC-k pedig ugyan vannak a fővárosban, főleg a belvárosban van belőlük elég sok, de nagyrésztük nem üzemel. Ha esetleg üzemelnek is (mint például a Március 15. téri parkoló egyik sarkában), akkor pedig nincsenek rendbe tartva, koszosak. Az utcák felszereltségéhez kapcsolódik még a kerékpárutak számának a vizsgálata. Ezt a tényezőt már kevésbé ítélték meg fontosnak a megkérdezettek, mely abból adódik, hogy egy

sokkal szűkkel kört érint, de még itt is 50% feletti volt az egyetértés. Szintén a kevésbé fontosnak ítélt tényezők közé tartozik, hogy több padot kellene elhelyezni Budapest utcáin. Véleményem szerint a padok számával még nincs is akkora probléma, mert szinte mindegyik téren megtalálhatóak, inkább az állapotuk az aggasztó. Ráadásul sokan nem is megfelelően használják őket, ráállnak az ülőhelyre, amelytől még jobban koszosak lesznek, és az embernek még kevésbé van kedve azt használni. Azzal kapcsolatban pedig, hogy „több helyen kéne díszburkolattal lefedni az utakat”, a többség egyet is ért meg nem is.

A második csoportba azokat a tényezőket sorolnám, melyek a szabályozással kapcsolatosak. Itt is aszerint haladok végig az egyes tényezőkön, ahogy azt a legfontosabbnak ítélik meg az emberek. A csoportba öt tényező tartozik. Ezek közül az emberek legfontosabbnak (64%-a teljesen-, míg 25% inkább egyetért) azt tartják, hogy kötelezni kéne a társasházakat, hogy az előttük lévő járdákat tisztán tartásuk. Ezzel a szabályozással valóban jelentősen lehetne javítani az utcák tisztaságát. Sok helyen ez magától értetődő, például a társasházban ahol lakom a gondnok a lépcsőház tisztán tartása mellett ezt a feladatot is elvégzi, ám sok helyen még a lépcsőházakat sem takarítják, legfeljebb évente egyszer- kétszer, így el lehet képzelni mennyi figyelmet fordítanak az előttük lévő járda tisztán tartásán. Közel azonos mértékű az egyetértés abban, hogy hasonló módon, az utcákra nyíló üzletek is tartásuk tisztán az előttük lévő járdát. Mint azt már említettem, állandó problémát jelent a járdán közlekedőknek, hogy a parkoló autók miatt gyakran nem férnek el. A válaszadók 53%-a értet teljesen egyet azzal a kijelentéssel, hogy az autók csak akkor parkolhassanak a járdán, ha mellettük még két gyalogos kényelmesen elfér. Sokkal megosztottabb volt a vélemény azzal kapcsolatban, hogy több rendőr kell-e az utcákra. Itt már a válaszadók egynegyede egyet is értet, meg nem is ezzel a kijelentéssel. Ez teljesen érelemszerű is, mivel a tényezők döntő többsége, mely javíthatná a közterek megítélését nem a szabályozással és a szankcionálással kapcsolatos, amire a rendőri jelenlét leginkább szolgálni tudna. Ebbe a csoportba tartozik még az a kijelentés, mely szerint arra kellene törekedni, hogy a parkoló autók teljesen eltűnjenek az utcákról. Ezzel a tényezővel a válaszadók inkább nem értettek egyet, de akadtak, akik ezt helyeselték (18%-uk inkább egyetértet és 15%-uk pedig teljesen egyetértet). Ez nyilvánvalóan nem megoldható, bár csökkentésükre lehetne törekedni a P+R rendszer továbbfejlesztésével, több mélygarázzsal, valamint Budapest belső részeire behajtani kívánóknak belépési díj bevezetésével.

A harmadik csoportba két tényezőt sorolnék, melyek a szankcionálás eszközt használnák a budapesti közterek jobb megítéléséhez, kinézetéhez. Érdekes az, hogy ennél a két tényezőnél volt a legnagyobb az egyetértés, így az a következtetés vonható le, hogy a budapestiek hiányolják a város életéből a büntetést és a szankcionálást. Az egyik a már említett kutyaürülék kérdéskörhöz kapcsolódik, mely szerint meg kellene büntetni azt, aki kutyaürülékét nem takarítja el (itt 91%-os volt az egyetértés). Ez valóban egy elvárható mozdulat lenne, főleg úgy, hogy a város nagyrészen kihelyeztek erre a célra alkalmas nejlonszacskókat. Ennek szankcionálása Nyugat-Európa több országában már bevett módszer és nem is nagyon látni olyanokat, akik ezt megszegnék, mivel komoly pénzbírsággal jár. Közel ekkora volt az egyetértés abban a kérdésben, hogy azokat is szigorúan meg kellene büntetni, akik az utcán szemetelnek. Valószínűleg nálunk csak így lehetne elérni azt, hogy kevesebb szemeteljenek az utcán, és én személy szerint is ezt jó módszernek tartanám. Az előbb említett tényező, a fokozottabb rendőri jelenlét ezt elő tudná segíteni, a szankcionálás sokkal hatékonyabb lenne több rendőr jelenléte esetén.

## **2.4 Moszkva tér, a rehabilitációra váró köztér<sup>1</sup>**

A Moszkva tér tulajdonképpen egy háromszöget zár be az őt körülvevő három utca által. Az egyik a tér északi oldalán, a már említett Margit körút, mely aztán a Szilágyi Erzsébet fasorba torkollik. A délkeleti oldalon, a dombon a Vérmező utca található, mely forgalmi kapcsolatot jelent a Krisztina körút- Attila út és a Széna tér között. A délnyugati oldalon szintén a dombon (Ez a „domb” egyébként a Várhegy nyúlványa, csak a föld egy részét elhordták. Innen jön a Moszkva tér gödör alakja és egyben beceneve.) a Várfok utca található, amelyen több buszvégállomás helyezkedik el és az autósok által kevésbé használt terület.

A tér vizsgálatánál elengedhetetlen a környező utcáknak, tereknek a rövid bemutatása, mivel ezek részben meghatározzák a tér funkciót és a közlekedés mértékét is növelik. A Moszkva térrel szinte összenőtt tér a Széna tér, ahol egy távolsági buszvégállomás található és hasonlóan rossz állapotban van. A Széna térrel szemben található a Mammut bevásárló- és szórakoztató központ, mely Budapesten az egyik legnagyobb és ez

---

<sup>1</sup> A fejezetet egy része már korábban publikálva lett „Közterek és közterületek arculatának megváltozása az 1990-2005-ig terjedő időszakban, összefüggésben a privatizáció folyamatával; a közterületi reklámok mennyiségének és minőségének lakossági megítélése” című tanulmányban, amelyet a Studio Metropolitana Kht. megbízásából a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Szociológia és Kommunikáció tanszéke készített több diák bevonásával, köztük velem, aki ezt a fejezetet írta.

tekinthető a Moszkva téren nagyjából az egyetlen jól működő szolgáltatásnak, persze ha nem térünk ki a társadalomra gyakorolt hatására. Még egy jelentős szolgáltató egységnek van fontos szerepe a Moszkva tér tőszomszédságában, a Fény utca és a Retek utca sarkán található piac. A piac igaz, hogy ma már inkább a bevásárlóközpont meghosszabbításának látszik, ez mégis a tér szerves részét képezi hosszú évtizedek óta, ahova nem csak a környékbeli lakosok jártak vásárolni.

### **2.4.1 A tér története**

A terület a század második felében a Christen család tulajdonába került, akik agyagbányaként és tégláégetőként hasznosították. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1874-ben döntött egy országút kiépítéséről, mely Solymárt kötötte össze Budafokkal a Vérmező érintésével és a mai Moszkva tér helyén egy elágazás megépítésére került sor a Batthyány tér felé. A döntés tartalmazta továbbá a mai Margit körút kiépítését is. Ezek voltak a terület felértékelődésének első mozzanatai. Nem sokkal később, 1892 és 1894 között a korábbi agyagbánya gödreit feltöltötték.

A terület ezt követően mint sportpálya funkcionált, a Budapesti Budai Torna Egyesületnek volt ez a sporttelepe, mely magában foglalt egy sportházat, egy 9000m<sup>3</sup> alapterületű medencét, valamint egy futó- és egy korcsolyapályát. (Később aztán a tér átrendezése miatt 1929-ben a sportpályát a mai VASAS sportkomplexum helyére helyezték át a Pasaréti útra.)

A tér csomóponti szerepet 1912-ben kapott, amikor is a Margit körutat elkészültével összekötötték a Krisztina körúttal és villamosforgalom is került rá. A környék ez idő tájt fokozatosan benépesült, a sportpálya kissé északabbra került az összekötő út megépülése miatt, és létrejött a piac. Az évtized második felében közlekedési szerepét azzal is növelte a tér, hogy az eddig egész várost bebarangoló Zugligetbe és Hűvösvölgybe tartó villamos végállomását ide helyezték át, megépült a hurokvágány mindehhez és így megjelent a tér átszállóközponti funkciója. Ekkor még bármilyen fajta szervezetséget nehezen lehetett találni a téren és pont ennek hatására döntött a városvezetés a harmincas évek elején a tér átépítéséről.

A kiviteli tervek a harmincas évek utolsó harmadában készültek el. Első ütemben, 1938-ban a Margit és Krisztina körutakat összekötő új közúti vasúti pálya bevágásban haladó szakasza épült meg. A kettévágott Várfook utcánál a budavári közúti forgalom átvezetéséhez vasbeton szerkezetű felüljárót és a térre vezető lejárót építettek. A



munkálatokat nem csak a békés polgári igények sietették, hanem az egyre fenyegetőbb háborús veszéllyel számoló stratégiai gondolkodás. Második ütemben következett a tér új, jellegzetes villamos-végállomás elkészítése. Az 1941-ben átadott, azóta is figyelemreméltó teljesítményként emlegetett váró- és árusítócsarnokok az átutazók kényelmét szolgálták.

A háborút követően a tér közúti vasúti fejlesztési elgondolásaiban nagy szerepe volt annak, hogy bekerült az M2-es metróvonal kivitelezési programjába, melynek átadását 1955-re tervezték. Így aztán a villamos közlekedésben jelentősebb változtatásokat nem terveztek.

A metró végül, ugyan egy kis késéssel, de 1972-re eljutott a Moszkva térre. A megjelenése a teret intermodális átszállóközponttá változtatta. Ez tulajdonképpen itt annyit jelentett, hogy a „ráhordási elv” értelmében sok autóbusz és villamosjárat útvonala módosult, sok esetben jelentőségét veszítette. A tér közepén pedig megépült a tervezői anonimitással bíró „remekmű”. Az a hír járja hogy ez a *„léket kapott, és süllyedő legyezőhöz hasonlatos beton-üveg építményegyüttes”* építési engedély nélkül épült.

A tér átépítésére vonatkozóan ezt követően sok terv készült, azonban megvalósításuk mindezidáig elmaradt. A hetvenes- nyolcvanas években felmerült egy terv, szinteltolással operáló módszer. Ez hasonlít az egyik mostani tervhez, miszerint a gyalogosszintet megemelték volna, a tömeg- és autós közlekedést pedig lesüllyesztették volna. Ennek szellemében a nyolcvanas évek végén Nagy Béla nevéhez fűződik az a terv, mely a tér szintkülönbségeiből kiindulva megoldhatónak találta a tömegközlekedés kéreg alá vitelét, az autósforgalom felüljárókra terelését. A kettő közötti teret pedig parkosították volna.

A téren a rendszerváltásig semmiféle változás nem történt az előbb már leírt, a metróépítés után kialakult helyzethez képest. Kérdés volt, hogy mit eredményezhet és esetleges lehetőséget is hordozott a piacgazdaság megjelenése, a privatizációs folyamatok. Később még kitérek arra, hogy milyen változások történtek és milyen koncepciók merültek fel az elmúlt tizenöt évben. De ugyanakkor látni fogjuk, hogy ezek még mindig váratnak magukra.

## 2.4.2 Vizuális változások az elmúlt 25 év során

A tér már a 80-as években is nagy tömegek mozgásának színtere volt, nagyvárosias, forgalmas képet sugárzott. Ez nemcsak a hétköznapiakra korlátozódott, hanem a hétvégi kirándulók is itt haladták át a budai hegyek eléréséhez.

A körülvevő három utcának csak az egyik oldalán vannak házak, melyek a Moszkva tér felé fordulnak és ezzel egy térhatárt képeznek. A házak a tér szerves részei, a tér koncentrikus közlekedési rendszerének a külső körét képezik.

A téren ebben az időben szinte a maival megegyező épületek, szolgáltató egységek voltak, a gombaszerű ernyők ekkor még eredeti funkciójukat töltötték be: az egyikben az akkori nagy sláger, egy automata büfé működött, volt könyvesbolt, újságos és utasváró. A tér már ekkor is hatalmas átmenőforgalmat bonyolított.

A tér alapterülete 20.620 m<sup>2</sup> (volt), mely az alábbiak szerint oszlott meg:

Járműforgalom:	10.220 m <sup>2</sup>	49,56%
Gyalogosforgalom:	7.180 m <sup>2</sup>	34,82%
Zöldfelület:	2.060 m <sup>2</sup>	2,04%
Épületek:	420 m <sup>2</sup>	1,84%
Nem haladó gyorsforg. ter.:	380 m <sup>2</sup>	1,75%

(ebből tényleges parkoló: 0%)

Az adatokból látszik, hogy ez már kicsit sem hasonlított a tér egykori 30-as évekbeli képéhez, amikor még kellő mennyiségű volt a zöldfelület és a gyalogosforgalom számára fenntartott terület. Persze mindez a 60-as, 70-es években megnövekedett autósforgalomnak is betudható (nem beszélve az autók számának ugrásszerű növekedéséről az elmúlt évtizedekben) volt. Az egyes funkciók szerinti közlekedés a téren koncentrikus körökben oszlott meg és oszlik meg ma is. A tér belsejében található a gyalogosforgalom számára fenntartott rész, ezt követik a villamosvágányok, majd újra a gyalogosoké a terep, ezután jönnek a közutak és autóbusszmegállók, s végül a tér peremén ismét járdák találhatók. Ahol ezek az útvonalak elágaznak és metszik egymást a funkciót, a forgalom feltorlódik, mely a tér túlterheltségére utalt, utal. Jó példa erre a metró irányából jövő és a Margit körúton áthaladni kívánó gyalogosforgalom, ezen a zebrán a nap bármelyik szakában tolonganak az emberek.

A fenti számokból látható, hogy a parkolási lehetőség már ekkor sem volt megoldott a téren. A téren található szolgáltató egységek így szinte csak a gyalogosforgalom számára voltak könnyen megközelíthetők.

A tér várakozási funkcióját már ekkor sem jól látta el. Erre ebben az időben a metró ki- és bejáratánál, az automata büféknél és a három kör alakú beton alkalmatosságon- mely mellel a fák védelmét szolgálta- nyílt lehetőség. Az 56-os fordulójában viszont nem nagyon ült, várakozott senki, pedig ott még padok is voltak. Valószínűsíthető, hogy a térnek e része hasonló rossz és piszkos állapotban volt, mint manapság. A metróépület oldalán a betonpadok már ekkor is megvoltak- valószínűleg kevésbé rossz állapotba, mint ma- de ezek a tér periferiáján helyezkedtek el és csak forgalmi funkciót töltött be a villamosra várakozók körében.

A tér akkori tárgyi ellátottsága a mainál jobbnak mondható volt. Az utcabútorok és egyéb tárgyak sokfélesége hozzájárult a tér változatos látványához, akár információt is hordozott, hordoz ma is. A fém és üveg kombináció a 80-as évek korszerű megoldásának volt mondható. Egy 1980-as kutatás szerint az utcabútorok csaknem egyharmada volt rossz vagy nagyon rossz állapotban, mely arány több köztérrel összehasonlítva is rossznak volt mondható. Ebben az időszakban a könyvtár az egyik „gebines” pavilonban volt megtalálható, melynek kínálata viszonylag változatos volt, a helység szűk volt, viszont nagyon célszerűen volt kihasználva. A „fülkén” csupán egy kis ablak volt, mely arra utal, hogy az elidegenedett emberi kommunikáció már ebben az időben is jelen volt a téren. A nagy külső kirakat ellenére, az rendezetlen és esetleges képet mutatott. Már ekkor is volt a téren újságárus, melynek kirakata rendezettebb volt mondható.

A téren szobor vagy dombormű nem nagyon volt, csupán egy kisméretű relief, alig észrevehető helyen, az egyik ház oldalán, mely a moszkvai Vörös teret ábrázolta. A mozaik a Moszkva tér 3. szám bejáratánál található ma is. A mozaikot 1952-ben avatták fel. Ez az alkotás kevés művészi kommunikációs eszközt hordoz, már a 80-as években sem tekintették túl modernnek. A köztéri szobrok szerepe pedig fontos lehetne a folytonos jelenvalóságuk és ideológiai befolyásoló szerepük miatt. Viszont amik a téren ebben az időben megtalálhatóak voltak, nem voltak alkalmasak a műtárgy funkciók teljesítésére, így kommunikatív- informatív értékük is alacsony volt. (A helyzet mára sem javult, egy Sellővel gazdagabban, az 56-os villamos hurkában.)

A személyes kommunikációs funkció betöltésére a téren a padok, valamint a nyitott kávézók szolgáltak. Az utóbbinál az eredeti funkció kiegészült valamiféle szükséglet

kielégítéssel, fogyasztással. Már a 80-as években létezett egy kávézó a mai Moszkva tér Bisztró helyén. Ez az alatta ma is működő Gomba Presszó tetőterasa volt. A téren még további kettő kocsmá volt, melyek előtt csoportosulások, beszélgetések zajlottak. A valódi személyes kommunikációs funkciót azonban ezek a helyek nem nagyon váltották ki, koszosak és igénytelenek voltak. Padok nem nagyon voltak, csak a villamos megállónál a tér oldalán. Helyette a már említett fák védelméül szolgáló betongyűrűk töltötték be ezt a funkciót, mint ahogy ezt teszik ma is. A zöldterületeken, ahol annak igazán lennie kellett volna egy sem volt megtalálható. Hozzá kell tenni azonban, hogy az a kevés zöldfelület ami volt, a maival megegyező meredek részén volt a térnek. Ez volt akkor és ma is a tér többi problémája mellett az egyik alapvető. Pedig rengeteg az ácsorgó ember és rengeteg a kihasználatlan terület. Az előbbiekből egyértelműen látszik, hogy hátrányosan volt (és van ma is) megoldva a tér pihenő, beszélgető, várakozó, újságolvasó, találkozó funkciója, pedig az ülőhely a kommunikáció elemi feltétele.

Az előbbi pontokon végighaladva elsőként elmondható, hogy a tér napjainkban talán még nagyobb áteresztő forgalmat bonyolít le, mint a 80-as években. Vonatkozik ez a gyalogosakra is, mind hétköznap, mind pedig hétvégén. A közelben található szolgáltató egységek ezt a jelenséget erősítik (például a Fény utcai Piac vagy a Mammut).

A téren ugyanazok az épületek találhatók meg, mint 25 évvel ezelőtt, így a BKV forgalmi épülete, a metró épülete, valamint az öt darab, a téren elszórtan lévő gombák. Ezeknek a gombaszerű ernyőknek eredeti funkciója volt az időjárás elleni védelem, az autóbuszvezetők szociális helyiségeként szolgált, valamint a tér közepén lévő „összenőtt” gombák automata büféként, könyvpavilonként és hírlapboltként funkcionáltak. Ma a közepén lévő gomba-együttesbe egy gyér választékú könyvesbolt és egy alacsony színvonalú talponálló büfé van, ahol ha az ember nem akar elkapni valamilyen fajta fertőzést, akkor inkább nem eszik. A gomba harmadik egysége pedig már hosszú évek óta nem üzemel. A többi elszórtan lévő gomba már egykori funkcióját elvesztette. Kettő közülük, mely az egyik legforgalmasabb helyen, a buszvégállomások járdaszíkján található telefonfülke- együttesként funkcionál.

A terület megoszlását nézve azt látjuk, hogy a nyolcvanas évek óta szinte semmilyen változás nem történt. Ami talán elmondható, hogy az a háromszög alakú „járdaszíkjat”, macskakövekkel kirakott területet, mely a tér északi oldalán található, az autósok egyre többször tekintik járműforgalmi területnek, pedig ott elviekben csak BKV autóbuszok állhatnak. A parkolás a téren továbbra is katasztrofálisnak mondható, egyedül a

Vérmező utcánál található egy tucatnál kicsit több parkolóhely, de ha az ember nem akar órákat keringeni és nem egy szerencsés típus, akkor jobban teszi, ha a bevásárlóközpont parkolójában áll meg egy kicsivel magasabb parkoló díjért.

A tér várakozási funkcióját, hasonlóan a nyolcvanas évekhez igen rosszul tölti be. Szinte ugyanazok a lehetőségek adódnak, mint huszonöt évvel ezelőtt, csak közben már ezek is igen leromlott állapotba kerültek. Vegyük példának a metróépület körüli betonpadokat, amikre az ember egy jobb ruhában nem szívesen ül le, és a három betongyűrű is hasonló állapotú. Az 56-os villamos hurkában elhelyezkedő kis „park” is siralmas képet mutat. A padok szintén rossz állapotban vannak és tele vannak madárürülékkel, valószínűleg nem lettek kicserélve évtizedek óta, de letakarítva sem egy jó ideje, a betonpadok állapotáról nem is beszélve. Ez a rész csupán a köztér átmenő forgalom funkcióját látja el, pedig ki lehetne jól használni.

Viszont jó lehetőséget nyújt személyes kommunikációra az egykori Gomba presszó tetőterasa, a mai Moszkva tér Bisztró. Azt leszámítva, hogy közönsége szinte kizárólag a gimnazisták közül való, kellemes helynek mondható és mindez reális áron. Ez a hely nagyban hozzájárul manapság a tér arculatához, meghatározó eleme lett. A téren ez az egyetlen (félíg) nyitott kávézó. Az alatta lévő kocsmá, vagy ha úgy tetszik Gomba Presszó a középkorú alkoholisták kedvenc találkozóhelye, előtte ma is gyakori jelenség a csoportosulás és beszélgetés.

### **2.4.3 A tér emberpiac funkciója és a hajléktalanok kérdése**

A székesfőváros egyetlen régmúltú, nagyhagyományú emberpiaca ezen a téren működik. Más néven az illetékesek mólónak is hívják. Kialakulásának időpontja bizonytalan. Nagy valószínűséggel ilyen méretű piaccá válása a 80-as évek elején történt. Oka sokféle: gazdasági enyhülés, vagy a hegyvidéki építkezésekhez jó segéd munkásoknak bizonyultak az itt találkozók hűszterek, hontalanok akikhez később csatlakoztak a társadalom egyéb rétegeiből munkát keresők is. Bodnár Judit egy 1998-as tanulmányában a Moszkva téri emberpiac sajátosságai között említi a forgalmi és építészeti aculatának vonásait és a magyar második gazdaság posztszocialista fejlődését. A Magyar Rádióban 1986. június 25-én elhangzott riport tanúsága szerint: villanyszerelő, grafikus, egyetemi tanár, mérnök keresett itt munkát, megélhetést. A szerződtetéseknek három típusa különböztethető meg: a nehéz fizikai tevékenység, a

szakmunka (általában asztalos, ács, kőműves) és a könnyű fizikai munka (bár ezek általában csak egynapos munkák).

A kereslet-kínálat szép egymásra találása e hely. A múltban a (Trombitásban) találkoztak a munkavállalók a munkaadókkal: *"A Trombitásban mindenféle napszámot találni. Csak az a közös bennük, hogy mindegyiknek van OTP-je, gyereke, családja és egyik sem él meg a fizetéséből."* Ma pedig az 56-os villamos kanyartól a gyorsbűféig mindenhol található (embervásár). Általában 5 fős csoportokba szerveződnek és a piaci hierarchia is jól megfigyelhető az egyes rétegek között. Általában a magyar állampolgárok a metró bejárata körül tartózkodnak, a románok pedig a szemközti bódék magasságában.

Szerződtesnél azonban sokkal inkább az ár a döntő, mintsem a származás. Így aztán a legnagyobb kereslet az erdélyiek iránt figyelhető meg, mivel ezek az emberek minimális pénzért is, mondhatni tisztességesen dolgoznak. A napi bér 1000 és 3000 Ft. Között mozog.

Maximális számuk 100 fő környékén szokott lenni, de minimum 30 fő összegyűlik a téren reggelente. Évszak szempontjából a csúcsidő mindenképpen tavaszra és nyárra tehető, amikor a legtöbb építkezés zajlik.

Erős a napszakok közötti ingadozás. Reggel fél hattól nyolc óráig a legnagyobb a forgalom, az építőipari munkások kereshetőek és találhatóak itt. A délelőtti órákban már csak egyéb alkalmi munkát vállalatokat keresnek a piac irányítói (pl.: virág, óra, gyümölcs stb. árusokat). Számukat erősen befolyásolja a rendőri jelenlét, mely bizonyos esetekben erősen csökkentheti a kínálatot.

Általában középkorúak és szinte kizárólag férfiak keresnek itt munkát, akik között sok a hajléktalan, szegény. A hajléktalanokra jellemző, hogy csak nyáron jelennek meg az „emberpiacon”. A külföldi állampolgárok aránya viszonylag magas, 70-80%-ra tehető. Nagyrészüket román állampolgár (erdélyi magyar vagy romániai cigány), de megfordulnak a téren ukránok és oroszok is. Ezeknek a potenciális munkásoknak közel a felének nincsen tartózkodási engedélye.

A kiválasztott embereket általában vagy budapesti építkezésekre viszik vagy pedig vidéki mezőgazdasági munkára.

#### **2.4.4 Az élhető tér- vagy mégsem?**

Ebben az alfejezetben egyrészt a vizsgálat tárgya, hogy a köztér funkciói a Moszkva téren hogyan érvényesülnek, másrészt pedig az autósok és a gyalogosok közti kapcsolat és a parkolási lehetőségek.

A tér egyik elsődleges funkciója, a közlekedés a Moszkva térre különösen igaz, ezáltal vált mind tömeg, mind pedig közúti közlekedés szempontjából kulcsfontosságúvá. Először az itt létesített végállomások, majd a metrómegállója folytán intermodális központtá alakult. Köszönhette mindezt fekvésének, mivel mára azt mondhatjuk, hogy a budai hegyekből érkező közösségi közlekedést szolgáló járművek jelentős része ide tart. Persze ennek jó része közutakon zajlik, mely hatalmas közúti terhelés eredményez a hegyekből. Csúcsforgalomban az „elit” környékekre hazajutni állandó gondot jelent a Moszkva téri dugók miatt, de sokszor ez elkerülhetetlen (alternatívaként a Városmajor utca és a Margit körút- Törökvérszi út kínálkozik még, bár ez se mindig jobb választás). A későbbiekben valami fajta megoldást kéne találniuk a szakértőknek erre a problémára, mivel a közlekedési dugók mára szinte egész naposnak mondhatók a téren. Ez az elsődleges oka annak, hogy a tér és közvetlen környéke beletartozik légszennyezés szempontjából az egyik legrosszabb kategóriába. Ha legalább az itt elhaladó autók nem a dugóban pöfékelnének, hanem gyorsan áthaladnának a téren máris alacsonyabb lenne a szennyezettség. Nem beszélve arról, ha az utakat a felszín alá vinnék, mivel így esetleg a levegőztető berendezések segítségével a felszínre már sokkal tisztább, megszárt anyag kerülhetne.

A tér találkozási, várakozási funkciójáról már szó esett. Ennek elengedhetetlen elemei lennének a padok, melyekből kevés van és rossz állapotúak. De mindennek ellenére a tér találkozási funkcióját nagyon jól betölti. Adódik ez elsőként abból, hogy a tömegközlekedési eszközök tárháza áll meg itt, így ez az elsődleges találkozóhelye például a környező kerületekben lakó gimnazistáknak. Általában minden buli kiindulópontja és egyben végállomása is a Moszkva tér. Velem sem volt ez máshogy annak idején, de gondolom ezzel nem vagyok egyedül. A legjobb példa erre szerintem az egyik legjobb magyar film a Moszkva tér. A szereplők is egy közeli gimnáziumba jártak, így aztán nagyrésztük a környéken lakott. A film egyből egy esti jelenettel veszi kezdetét, amikor is a fiatalok egymást kérdezzétek az aktuális házibulikról (ez a jelenség mára kevésbé jellemző, de már ekkor is lehetett kapni csalamádés hamburgert a mai gyorsbűfé helyén). De nem feltétlen csak az esti programok előtti találkozásra

korlátozódik ez a funkció, napközben is a téren rengeteg ácsorgó embert lehet látni az óra környékén, mely szerintem már mottóvá vált- „Az óránál találkozunk ekkor és ekkor”.

A pihenés, olvasás funkció is elégtelennek mondható itt, a már említett okból fakadóan, továbbá a percnként az embert megszólító koldusok miatt. Pihenéshez és olvasáshoz is, ha azt éppen nem otthon végzi az ember, szervesen kapcsolódik a jó levegő és a zöld környezet. Hát itt egyik elem sincs jelen.

A téren a játszás sem tud megvalósulni, mivel játszótér nincs. A társas érintkezésre a tér nem túl alkalmas. Általában az emberek igaz, hogy itt találkoznak, de azonnal el is indulnak valamelyik irányba és kénytelenek akár fogyasztással egybekötni a beszélgetésüket egy kávézóban vagy egy nagyobb sétát kell tenniük, mire olyan helyre érnek, ahol ez a funkció jól működik.

Kapcsolatokat létrehozni és fenntartani a téren szerintem nem nagyon lehet, ez maximum a már említett hontalanokra és más kisebbségekre korlátozódik. Náluk ez meg is valósul, mivel nem öt percet, hanem esetleg öt órát töltenek el nap mint nap a téren, mely már elegendő idő erre. Rajtuk kívül- bár ez részben összemosódik- a Gomba presszó törzsvendégei is ápolják az egymással kialakított kapcsolataikat, általában ugyanaz a közönsége.

Mindenképpen fontos megemlíteni, hogy a teret, mint érintkezési pontot két, egymástól távol álló társadalmi csoport használja a leggyakrabban. Ezek egyrészt a fiatalok, azokon belül is bizonyos szubkultúrákból valók, másrészt az alacsony társadalmi rétegű középkorúak. Egy valódi köztér a társadalmi osztályok és korosztályok nagyobb csoportját öleli fel, ahonnan nem kéne, hogy hiányozzanak a gyerekek és az öregek sem.

A nyolcvanas évek képe így 25 évvel később se sokat változott, ha az autósok és a gyalogosok kapcsolatát vizsgáljuk a téren. Egy biztos, a helyzet mely jelenleg fennáll, hosszútávon tarthatatlan. A legtöbb európai nagyvárosban, főleg az ilyen forgalmi csomópontokba, mint a Moszkva tér szinteltolással vagy valamilyen más építészeti megoldással oldják meg, hogy a gyalogosoknak ne kelljen az autósokkal percről percre konfrontálódniuk. Probléma a már említett zsúfoltság egy-egy zebra előtt vagy például a gyakori gyalogos gázolások. A téren lévő kereskedelmi és szolgáltató egységek szinte csak a gyalogosok számára elérhetőek a nehéz parkolási viszonyok miatt. Az autós például nem fog a parkolással órákat eltölteni, hogy felkeresse a téren lévő cipzárost



vagy bankot, hanem megáll a közeli bevásárlóközpontban és mindezt ott intézi el. Valószínűleg a téren lévő különböző vállalkozások forgalma is fellendülne, ha nagyobb tömegek számára elérhetővé válna. A téren a parkolóhelyek száma minimálisnak mondható. Ez azt jelenti, hogy a Vérmező utca kivételével, ahol mindkét oldalon van jónéhány parkolóhely, szinte nincs más. Ha egész pontos akarok lenni, még a Margit körút végén is van némi esélye az embernek a parkolásra. Így aztán sok autós úgy dönt, hogy tilosban parkol a tér több helyén, de azokat az itt állomásozó rendőrök mindig megjutalmazták. Az autósoknak így aztán marad az a lehetőség, hogy a környező kisutcákba parkoljanak, de a helyzet itt se sokkal jobb, alig akad szabad hely.

#### **2.4.5 A tér a rendszerváltás óta- a fejlesztések még mindig váratnak magukra**

A nyolcvanas évek végére a tér korábban tapasztalt tömegközlekedési fejlesztése véget ért, sőt sok járatot a BKV megszüntetett vagy csökkentette az üzemidejét és/vagy a követési idejét. 1988-ban megszűnt többek között a 12-es és a 12A járat, majd egy évvel később a gyors 5-ös busz is és a 84-es busz (az Árpád hídig közlekedett).

A tér átalakítására vonatkozóan több elmélet is született. A kilencvenes évek elején az újabb irányzat követői az autós körforgalom bevezetését és a négy villamosvonal kettőre csökkentését szorgalmazták. Ezzel belenyugodtak volna, hogy a teret a járműforgalom véglegesen hatalomba veszi, és inkább a tér közvetlen környezetében próbáltak valami újat teremteni.

A későbbiekben (1999-2000) Vidor Ferenc építész, az Urbanisztikai Társaság elnökségének tagja úgy gondolkozott, hogy egy nagyvonalú nemzetközi tender kiírása megoldást jelenthetne. Ennek segítségével nemcsak a városépítészek, hanem a vállalkozók és befektetők is megjelentek volna a tér fejlesztésénél. A térnek ezen elmélet szerint nem is olyan kedvezőtlenek az adottságai, francia minta alapján egy többszintes, üzleti és tömegközlekedési célú komplexumot alakítottak volna ki. Ezeket az elemeket tartalmazta az egykori városházi terv, mely egy teljesen átfogó terv lett volna, és nem csupán a legsürgetőbb problémák kozmetikázta volna. Az elképzelés tartalmazta a Retek utca és Moszkva tér közti házsor részbeni vagy teljes elbontását és

ezáltal a tér kiszélesítését. Ugyanakkor a tér közepén a mai betonplaccot beépítették volna az elképzelés szerint a „gyönyörű” metróépületet meghagyva.

Napjainkban, egészen pontosan márciusban jelentette be Kóka János Demszky Gáborral és Horváth Csabával együtt egy sajtótájékoztatón a tér 30 milliárd forintos fejlesztését. A tér felújítását a II. NFT keretein belül fogják megvalósítani jelentették be, így az összeg 85%-a Eu-s forrásból fog származni. A téren az autósforgalmat tovább fogja csökkenteni az M0-ás északi körgyűrű szektor és az Aquincumi híd megépítésével. Ennek keretein belül sor kerülne parkosításra, föld alá vezetett villamosvonalakra, metróelágazásra, a Széna téren egy új feljáróval. Továbbá szökőkutak, sétány megépítése is szerepel a tervben, az órát pedig állítólag meghagyják és egyetlen lakóházat sem bontanak le. Első lépésként sor került a Csalogány utca és a Szilágyi Erzsébet fasor burkolatainak felújítására, újraaszfaltozták a tér járdáit és a zöld területeket is felfrissítették a nyáron.

Szeptemberben aztán a II. kerületi önkormányzat képviselőtestülete elfogadta a szabályozási tervet és idén nemzetközi tervpályázatot írnak ki. Mostanra hivatalosan is bekerült a II. NFT programjába és ha minden a tervek szerint halad 2008-ban megkezdődik az átépítés, mely 2013-ig tart majd.

#### **2.4.6 A privatizáció megjelenése a térben**

A tér privatizálásánál beszélhetünk a privatizációról a szó szoros értelmében. Ekkor a téren található szolgáltatóegységekkel a legkézenfekvőbb kezdeni. Egyre kevesebb a téren az egyéni vállalkozás, helyébe lépnek a különböző nemzetközi láncolatok. Legjobb példa erre a McDonald's, mely mellett egyetlen hasonló gyorsétterem vállalkozás sem működik tovább egy évnél. Mára már a kulcsmásolás is franchise rendszerben működik, kiszorítva ezzel a kisiparosokat.

Ha a tér privatizálásáról úgy beszélünk, hogy a térnek egy darabját ki és hogyan sajátítja ki profitszerzés céljából, akkor is sokféle variációt látunk. Manapság kevés roma asszonnyal találkozunk az ember a téren, aki épp valami használhatatlan portékától próbál megszabadulni. Ez egy évtizede szervesen kapcsolódott a tér képéhez és a rendőrökkel játszott állandó fogócska. Párat még találni közülük a Retek utcán a piac felé haladva, de már nem olyan nagy számban vannak jelen, így erről a fajta tér kisajátításról manapság nem beszélhetünk. Ugyanakkor a már említett Margit körúton lévő hentes a

táblaival, mellyel a járda egy kis sávját elfoglalja, már jelentheti a tér egyfajta privatizálását. Hasonló a helyzet a téren lévő talponálló gyorsbüfével. Itt még csak egy pult sincs, hogy a vásárló elfogyassza ételét, így aztán állandó jelenség, hogy a gomba körül az emberek állva esznek, ezáltal kisajátítva erre a célra a teret. Itt nem is maguk az emberek, a fogyasztók, hanem a gyorsbüfé tulajdonos az, aki talán a tudta nélkül, de kisajátította a tér egy darabját. Mellette két gombával található a könyvárus, ahol azt láthatjuk, hogy lévén, hogy a bolt elég kicsike az árus kifelé terjeszkedik, és a könyveinek egy jórésze a boltján kívül lévő asztalokon van elhelyezve. Hasonló a helyzet a metróépület oldalában található Gomba presszó környékén, ahol állandó jellegűek a csoportosulások. Erről már szó volt, mint a tér társas kapcsolatokat fenntartó funkciója, de mivel ez egybekötődik fogyasztással, így a presszó tulajdonost megillető nyereséggel, ez is a tér privatizálásának része. Igaz nem székeket és asztalokat helyez a presszó elé, de ettől még ugyanazt a funkciót tölti be, valószínűleg székekre és asztalokra egyszerűen nem volt ott hely vagy éppen pénz. Említhetünk még több szolgáltató egységet itt a téren, akik helyszükében szenvedve vásárlóikat nem kis üzletükbe, hanem a térre szorították. Ilyen például a metróépületből kijövet található kis trafik. Itt ugye csak egy kis fülkéről van szó, mely egy kis ablakkal rendelkezik. Ez előtt a trafik előtt azonban gyakori a sorban állás- adódik ez valószínűleg a jó elhelyezkedéséből - ami olykor még a metróból kijövők útját is akadályozza. Ez is tekinthető egyfajta privatizációnak. A trafik tulajdonosának egyszerűen olcsóbb, vagy nem is volt lehetősége nagyobb trafikra és a teret is igénybe veszi áruinak eladásához. Amely pedig a legszembetűnőbb tér privatizálási forma a metróépület bal sarkában található újságárus stand. Ez lévén, hogy csak egy stand a teret használja persze legális úton, hogy profitot szerezzen, már hosszú évek óta széles választékával. Ez a jelenség nem lehet mondani, hogy harminc éve másképp működött volna. Végigkérdezgetve pár idősebb embert, azt felelték, hogy régen is hasonlóan festett a helyzet.

A másik nagy csoport a tér privatizációja kapcsán a reklámok, melyek amerre nézünk körbevesznek. Mint ahogy a 25 évvel ezelőtti vizsgálatból kiderült, reklámok természetesen már ekkor is voltak, de kevés volt belőlük, ügyefogyott elrendezésű és elhelyezkedésűek voltak és ebből fakadóan nem voltak figyelemfelkeltőek. A reklámok azóta nagyon sokat változtak, és óriási erővel traktálják bele az emberbe, hogy az adott terméket mindenképpen vásárolja meg. Most ne is menjünk nagyon bele a marketing tudományágába, inkább térjünk vissza ezeknek a reklámoknak az elhelyezésébe. Az

egyik, már jól bevált fajtája a reklámoknak, melyekkel 25 éve nem nagyon találkozhattunk a kétoldalú kb. 110x200 cm nagyságú reklámtáblák. Ezekből akár itt a téren is, de a városban mindenhol rengeteg van, úton, útszélen beléjük botlunk. Ezek a tér egy részét használják fel kétdimenziós értelemben, abból vesznek el egy darabot. Ezt azért fontos megemlíteni, mert a többi formája a reklámoknak, így az oszlopokra, házak falára vagy tetejére elhelyezett reklámok nem vesznek el külön helyet a térből, csak esetleg a látványt zsúfoltabbá teszik.

Látható tehát, hogy napjainkban a teret ki-ki másféleképpen használja, más funkcióit tartja meghatározónak. A tér privatizálását is többféleképpen lehet értelmezni, főleg egy olyan korban, amikor a köztér és privát tér között lévő éles határvonalak elmosódtak és ezek szervesen együttműködnek.

## **3. Közterek rehabilitációja- A Hajós utca**

### **3.1 Elhelyezkedése**

A Hajós utca a Broadway Program keretein belül vált sétáló utcává 2001 során. Az eredeti terv szerint a sétáló utca egészen a Bajcsy Zsilinszky utcáig tartott volna, ám a terveknek eddig csak egy része valósult meg, így a sétáló rész csak a Dessewffy utcáig terjed ki. A 2007 és 2013 közötti időszakban a VI. kerület összefogva a VII. és VIII. kerülettel egy 200 milliárd forint összegű fejlesztést tervez a Nagykörút és Kiskörút közötti részre, így várhatóan ebben a periódusban a sétáló utca teljes hosszában el fog készülni.

Észak-keletről tehát a Dessewffy utca képezi egyenlőre a határt, dél-nyugat felől pedig az Andrássy út. Három utca keresztezi ezt a részt. Ha az Andrássy út felől haladunk, akkor elsőként a baloldalon, az Opera ház mögött torkollik a Hajós utcába a Lázár utca, majd ezt követi az Ó utca, illetve a Zichy Jenő utca. A Nagymező utca vele párhuzamosan helyezkedik el, mely frekvenciált helyé teszi a különböző szórakozási lehetőségeinek köszönhetően.

Közlekedési szempontból viszonylag jónak mondható a Hajós utca megközelíthetősége. Az eredeti tervek szerint, ha a Bajcsy Zsilinszky útig húzódt volna a sétálóútca, a hármas metró által könnyen megközelíthető lett volna, ám sétáló utca ide vagy oda így sem esik távolabb az Arany János utcai metrómegálló. A másik kötöttpályás tömegközlekedési eszköz, mely lehetővé teszi a hely megközelítését a Kisföldalatti, melynek az utca elején az Operánál van megállója. Az előbbieken túl a Nagymező utcán közlekedik még a 70-es és 78-as trolis, mely a Kossuth Lajos tér és Zuglói, illetve a Baross tér között közlekedik. Az Andrássy úton közlekedik továbbá a 4-es és piros 4-es busz, mely lehetőséget nyújt, hogy akár a budai hegyvidékről is átszállás nélkül elérhető legyen a Hajós utca.

### **3.2 Az utca napjainkban**

A fejezetben a Moszkva tér elemzéséhez hasonlóan rátérek az utca jelenlegi arculatának vizsgálatára, illetve arra, hogy hogyan látja el az utca az egyes köztér-funkciókat.

Az utcát díszburkolat borítja, autók a Lázár utca és a Dessewffy utca között egyáltalán nem közlekednek. Az utca tárgyi ellátottsága jónak mondható, sok padot helyeztek el, a

villanyoszlopok viszonylag újak, a felújításkor ezeket minden bizonnyal kicserélték. A Zichy Jenő és a Dessewffy utca között az utca két oldalán végig nagy virágládákat helyeztek el, melyből bokrok, kisebb fák zöldellnek, így téve barátságosabbá a környezetet. Ezen felül telepített növényzet még az utca első részén az Opera oldalában található, ahol nemrég kisebb fákat ültettek. Szobrok, domborművek az utcában nincsenek, egyedül a Dessewffy utca és a Hajós utca sarkán található egy kis méretű szökőkút, mely a Milleneumi csobogó nevet viseli és 2001-ben állították fel.

A viszonylag jó presztízsűnek mondható az Andrassy út közelségének köszönhetően, hajléktalanok viszonylag alacsony számban vannak jelen. Mikor ott jártam, ugyan volt pár hajléktalan, akik a padokon ültek, de számuk elenyésző. Valószínűsítem, hogy ez abból következik, hogy a házak bejáratai nem adnak alkalmat arra, hogy ott letelepedjenek, mivel nincsenek beugrói a kapuknak, az egész utca nagyon nyitott, mely nem kedvez annak, hogy az utca a hajléktalanok által közkedvelt legyen. A padok is az utcának szinte a közepém helyezkednek el, a hajléktalanok pedig jobban szeretik a kevésbé frekvenciált helyeket.

Az utca bemutatását követően rátérnék arra, hogy az egyes köztér funkciók hogyan érvényesülnek itt, a Hajós utcában. A Moszkva térhez képest, ahol a tér elsődleges funkciója a közlekedés, itt ez kevés szerephez jut. Ez leginkább abból adódik, hogy ez egy sétáló utca, így a közlekedés leszűkül a gyalogosforgalomra, kizárva ezáltal a járműforgalmat, a közösségi közlekedést. Az utcának a tranzit jellege sem igazán számottevő, mivel például nem helyezkedik el két nagy tér között, melyhez a gyalogos közlekedés jelentené az első számú megoldást. Ennél sokkal jellemzőbb a Hajós utcán a pusztasétálgatás, andalgás. Ilyen szempontból jó elhelyezkedéssel bír, mivel az utca végén található az Opera, a Nagymező utcában pedig majdnem egy tucat színház van, így előadás előtt vagy után gyakran sétálgat itt a közönség. Másfelől a Nagymező utca éjszakai szórakozóhelyeiről híres, így az esti szórakozás előtt is gyakori jelenség, hogy fiatalok sétálgatnak ezen a részen.

A köztér találkozási, várakozási funkciója is viszonylag jól tud érvényesülni a Hajós utcában. Mivel nem túl zsúfolt ez a rész, az emberek könnyen meg tudják egymást találni. Ugyan nincs egy olyan szimbolikus találkozóhely, mint például a Moszkva téren az Óra, esetleg az Opera bejáratát lehetne ehhez hasonlítani, de semmiképpen sem okozhat gondot két embernek, hogy egy mindkettőjük számára nevezetes találkozási pontot beszéljenek meg. Várakozásra pedig kitűnő lehetőséget biztosítanak az utca teljes hosszán elterülő padok. Az ember általában a pihenés funkciót zöldövezetben,

parkokban szokta végezni, ám a padok is hasonló lehetőséget biztosítanak erre. A zöldövezetet általában az ember a jó levegő és a nyugalom miatt szokta preferálni. Budapesti szinten a Hajós utcában, révén hogy a járműforgalmat kizárták az utcából, azt lehet mondani, hogy nem olyan magas a légszennyezettség és a zajszint. A sétáló utcák közül pedig viszonylag csendesnek mondható, ha az ember összehasonlítja például a Váci utcával. Persze nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy az utcában gyakorlatilag nincs zöldfelület, ami van, az is pár virágosládában merül ki. További pihenési lehetőséget biztosítanak az utcára nyíló kávézók, ahova az ember betérhet, ha elfárad, vagy valamilyen frissítőre vágyik. Az utcán a játszás funkció nem tud érvényesülni, révén, hogy nincs erre semmiféle alkalmatosság, zöldfelület vagy játszótér. Kapcsolatok létrehozására és fenntartására viszont annál inkább alkalmas ez a helyszín, mely annak köszönhető, hogy egy sétáló utcáról van szó illetve, hogy számos kávézó telepedett meg ott.

Ennek kapcsán mindenképpen érdemes kitérni arra, hogy kik is használják leggyakrabban az utcát. Ez az utca, révén, hogy az Andrassy út és az Opera, a színházak tözsomszédságában van, viszonylag magasabb presztízsunek mondható. Azt lehet mondani, hogy az utcarészt főleg az értelmiségi és művészsréteg használja. Emellett sok a külföldi is e részen, mivel az Opera turisztikai látványossága miatt is híres, valamint a környéken jó néhány szálloda és hostel is megtalálható. A környék esti életének köszönhetően a fiatalok közkedvelt helye is ez. A későbbiekben rátérek majd arra, hogy milyen kiskereskedelmi egységek telepedtek meg az utcába, amelyből szintén az derül ki, hogy az üzlettulajdonosok is döntően a művészi rétegekből valók. Ruhatervezők, hangszerkészítők telepedtek meg az utcában vagy már akár több évtizede jelen vannak. Nincsen egyenlőre belőlük túl sok, de mindenképpen látható egy pozitív tendencia az elmúlt években. Ez egy öngerjesztő folyamat is lehet, és később az utca esetleg úgy híresül majd el, mint az eféle mesterségek központja, ahogy például a számos galériájáról elhíresült Falk Miksa utca és környéke.

Az utcának eddig döntően csak a pozitív oldalát mutattam,de ahhoz, hogy köztér funkciók és az utcában található kiskereskedelmi egységek működőképesek legyenek, meg is kell közelíteni ezt a helyszínt, mely gépkocsival már korántsem olyan egyszerű . Bár a parkolás az egész környéken nem megoldódott, ahogy például a Liszt Ferenc téren is tapasztaljuk. Erre remélhetőleg a Nagymező utcában most épülő nagy befogadóképességű mélygarázs megoldást fog nyújtani.

Most röviden rátérnék arra, hogy milyen szolgáltató egységek találhatóak meg az utcában. Ha az Andrassy úttól indulunk el az első keresztutcáig csak a jobb oldalon találhatóak lakóépületek, baloldalon az Opera helyezkedik el. Ez a rész a járműforgalom számára még nyitott. Sorba haladva rögtön a sarkon helyezkedik el egy világhírű táskabolt, a Louis Vuitton, mely körül belül egy éve nyílt meg. Nem sokkal távolabb egy antikvárium, egy alternatív ruhabolt, egy vegyesbolt és egy hangszerbolt található. Szintén ezen az oldalon, ha továbbhaladunk a Zichy Jenő utca kereszteződése felé megtalálható egy Repülő Tehén bolt, kozmetikus, ékszerész, kifőzde, internet kávézó, egy szíjműves, a sarkon pedig a Sandokan Lisboa kávézó. A szemben lévő oldalon található egy virágos, egy zöldséges, egy makett bolt, a sarki ház aljában pedig a Balettcipő kávézó. Az utca következő szakaszának jobb oldalán végighaladva található egy bútorbolt, a Boston-Essex zongoraterem, egy bolhapiacra hasonlító kicsi, hangulatos bolt, a Carwash nevű kávézó és egy zongorajavító bolt. Ezt a házat (a Hajós utca 25.) Budapest legszebb épületei között tartják számon, más néven Napóleon-udvarnak hívják. Műemléki védetség alatt áll, 1906-ban Fodor Gyula tervei alapján készült. Érdekessége, hogy homlokzati falfülkéjében áll Napóleon szobra. A szembe lévő oldalon egy zongora, cimbalom bolt található.

Ha áthaladunk a Zichy Jenő utcán, a jobb sarkon egy újabb kávézót, a Chagall Cafét találjuk, az épület pincéjében pedig egy hangszerüzletet. Az utcában egyéb irányt ez az egyetlen felújított ház, a többi nagyrésze még csak jó állapotúnak sem mondható. Ezen az utcarészen két fiatal ruhatervezőnek is megtalálható az üzlete. A Dessewffy utca sarkán két további szórakozóhely található, az egyik sarkon a Noiret nevű biliárdszalon, a másikon pedig a Picasso Point. A felsorolt kávézók közül az utóbbi az egyike azoknak, mely már a felújítást megelőzően is itt volt. Az utca a felsorolt szolgáltató egységeknek köszönhetően se nappal, sem pedig este nem mondható kihaltak, de ugyanakkor nem olyan túlnyüzsgős, mint például a szomszédos Liszt Ferenc tér.

A Moszkva tér kapcsán kitértem dolgozatomban arra, hogy hogyan is jelenik meg a privatizáció a köztéren. Itt a Hajós utcában ez nagyon jól megmutatkozik a kiülős kávézók kapcsán. Az összes kávézó kifelé nyitott és a köztérnek közel akkora arányát használják, mint maga a kávézónak a belső alapterülete.

A kávézókon túl az egyéb kiskereskedelmi egységek is igénybe veszik a köztér egy-egy szeletét. Gondolok itt például a zöldségesre vagy a virágosra, akik a kirakott áruikkal csalogatják be üzletükbe a vevőt, vagy a ruhaüzletekre, ahol szintén gyakori, hogy kiállítanak egy-egy ruhabábút az üzletük elé. Akár kávézókról, akár más üzletről legyen



szó a figyelemfelkeltésre, vendégcsalogatásra használják fel a közteret. Az emberek általában zárkózottak és konzervatívak, szeretik azt fogyasztani, azt hordani, amiben már megbíznak és próbáltak. Ezekre jók az olyan üzletek, kávézók, amik kifelé nyitnak. Elsődlegesen a kávézókra igaz, hogy azáltal, hogy a köztéren vannak, egyből látja az ember, hogy milyenek, melyik szimpatikus. Ennek köszönhetően nem kell a belső térbe bemenni és esetleg kellemetlenül éreznie magát az embernek, ha kifordul onnan, mert éppen valamiért nem tetszik.

### **3.3 Kávéházi élet, avagy Ráday utca II.**

Ha az ember először jár az utcában, de már sok információt hallott arról, hogy hasonlóan a Ráday utcához sétáló utcává alakítottak és kávézók telepedtek meg rajta, megeshet, hogy csalódottnak érzi magát. Adódhat ez a csalódottság abból, hogy egyrészt töredéke a kávézók száma a Ráday utcához képest, valamint az utcában lévő házak állapota is igencsak leromlott, mely barátságtalan külsőt közvetíthet a köztérnek. Ám véleményem szerint a Hajós utca varázsa pont ebben rejlik, hogy hangulatos, de mégse túl zsúfolt, megtelepedtek kávézók, de nem közvetlenül egyik a másik mellett van.

Nem szabad elfelejteni azt sem, hogy a Hajós utca rehabilitációja időben lemaradt a Ráday utcához képest, így az is lehet, hogy rövid időn belül fel tudja vele venni a versenyt, ám én személy szerint azt gondolom, hogy több oka is van annak, hogy ez a folyamat eddig nem ívelt felfelé és adott esetben nem is fog. A következőkben megvizsgálom, próbálok választ adni erre a jelenségre, valamint bemutatom kicsit részletesebben a megtelepült, vagy adott esetben már régóta jelen lévő kávézókat.

Az utcában összesen eddig hat vendéglátó egység üzemel. Azért fogalmaztam így, mert közülük a Noiret biliárdszalonként működik, így nem tartozik tipikusan a kávézók sorába. A Balettcipő kávézó nevét ugyan csak hagyománytisztelésből vették fel, mivel itt a rendszerváltás után a színházi emberek által frekventált presszó működött. Az üzlethelyiség mai formáját 2002-ben, azaz már az utca rehabilitációját követően nyerte el. A kávézónak alapvetően délies jellege van, a vendég pedig nemcsak egy kávéra térhet be, hanem az étlapról is választhat valami finomságot [Kávéházak.hu]. A Café Chagall névválasztásánál valószínűleg a művészetekre fogékonyabb rétegeket próbáltak megcélozni, mely abszolút egyezkedik az utca üzenetével. A hely az utca rehabilitációját követően nyílt meg és igényes, figyelemfelkeltő belső kialakítása miatt

nem lehet szem elől téveszteni. Hasonlóan a Chagallhoz, a Sandokan Lisboa kávézó és a Carwash is az utca sétáló utcává alakítását követően jelentek meg. A sétáló rész végén, a Dessewffy utca sarkán lévő Noiret és Picasso Point már régóta itt találhatóak, mindkét helyet 1992-ben alapították. Ez az a két szórakozóhely kiegészülve az egykori Balettcipő kávézóval adta az alapötletet ahhoz, hogy az utcát olyan sétáló utcává alakítsák, ahol majd kávézók sora telepszik meg. Ám eddig ez nem így lett, pedig a Ráday utcán is egykor csak két kávézó állt. De valójában miért is alakult úgy, hogy eddig nem könnyelhető el a Hajós utca akkora sikertörténetnek, mint a Ráday utca? Az előző gondolatmenetre visszatérve okozhatta az a fellendülés hiányát, hogy pont arra az időre mikorra az előbb említett három helynek nagy „mágnes erővel” kellett volna bírnia, hogy idevonzza a többi kávézót, már nem tudta betölteni ezt a szerepet, mert a kilencvenes évek végére sokat veszített egykori súlyából (a Picasso Point) az élesedő piaci verseny miatt.

Megközelíthetőség szempontjából közel azonos szintűnek mondható a két helyszín, talán a Ráday utca egyik végén a 3-as metró, másikon pedig a 4-6-os villamosnak köszönhetően minimálisan is, de frekvenciáltabb. Ami véleményem szerint döntő volt a Ráday utca sikertörténetében és a Hajós utca környékén nem található meg, az a környéken elhelyezkedő számos egyetem. A Hajós utcában is részben az egyetemisták teszik ki a használók körét, ám mégis a Ráday utcában nagyobb számban fordulnak meg. A harmadik probléma véleményem szerint, mely ott jártamkor eszembe jutott, hogy nincsen elég üzlethelyiség, pontosabban nincsen olyan, mely ideális alapterületű lenne kávézók kialakításához. Gyakorlatilag az előbb felsorolt szolgáltató egységek az összes utcára nyíló ingatlant elfoglalják, a lakóházak egy része pedig egész egyszerűen úgy lett kialakítva, hogy a földszinti részen is lakások találhatóak. Bonyolult folyamatot jelent ezeknek a lakóknak a kivásárlása és ezen lakások átalakítása úgy, hogy be tudják tölteni azokat a funkciókat, amelyekre egy kávézó hívatott. A másik lehetőség a fent említett szolgáltató egységek közül azoknak a megvásárlása, melyek már régebben megtelepedtek az utcában, ám ezek közül is a legtöbb túl kicsi alapterületű.

Az előbb felsorolt negatív tényezők ellenére véleményem szerint ez az utca nem fog megrekedni a jelenlegi szintjén a fejlesztéseknek. Kíváncsian várom, hogy a fejlődése milyen irányba fog elmenni, hasonlítani fog-e a későbbiekben a Ráday utcára, vagy esetleg számos művészi bolt fog megjelenni az utcában. Mindenesetre remek példája annak, hogy a belváros mozgalmas, kicsit leromlott részén, hogyan lehet egy üde színterületet, a közterületi funkciókat viszonylag jól ellátó, barátságos közteret létrehozni.

## Összefoglalás

Dolgozatom végéhez érve remélem, hogy sikerült egy átfogó képet adnom a közterekről, mind elméleti, mind pedig gyakorlati oldalról a bemutatott két példa alapján.

A közterek arculatváltásán megoszlanak a tapasztalatok, mivel vannak olyan közterek, és sajnos egyenlőre ezek vannak túlsúlyban, amelyek a szocializmus óta nem sokat változtak, pedig mára más értékek és funkciók kerültek előtérbe, és vannak olyanok, melyek eredményes, átfogó munkának köszönhetően, jól tudtak integrálódni a jelenlegi viszonyok és elvárások közé.

A köztér rehabilitáció a városrehabilitáció egyik döntő eleme, mely tekintetében a fővárosnak sokkal jelentősebb a kompetenciája, mint a magánfejlesztésekben, így a városfejlesztési programokban ezeket érzem szükségesnek a középpontba helyezni. Ennek azért látom a legnagyobb szükségét, mert a közterek megfelelő módon történő rehabilitációjának köszönhetően jelentős lökést eredményezhet a környező területekre, amelynek következtében élénkülhetnének a magánberuházások is.

A fejlesztéseknél pedig kiemelten fontosnak találom a társadalmi egyeztetéseket, hogy egy élhető környezet kerüljön kialakításra, ahol mindenki szívesen tölti az idejét akár kényszerből, akár pedig saját elhatározásból.

---

## Irodalomjegyzék

- Double Decker- Studio Metropolitana (2004) Közterületek megítélése és használata Budapesten. *Közvélemény-kutatási jelentés*. 9-13. o.; 33-41.o.  
<http://www.studiometropolitana.hu/cgi-bin/sm/munkainkbol.php?id=23>
- Gyáni Gábor (1990) A városi mikroterek társadalomtörténete. *Tér és társadalom*. 1. 4-7. o.
- Häussermann, Hartmund- Siebel, Walter (1993) „Festivalisierung der Stadtpolitik”. *Leviathan*. Sonderheft 13. S 34-38.
- Heller Mária (2001) Új kommunikációs helyzetek és szükségletek  
[http://www.socialscience.t-mobile.hu/2001\\_marc/brosura\\_hm/heller.htm](http://www.socialscience.t-mobile.hu/2001_marc/brosura_hm/heller.htm)
- Dr. Kovácsné Gergely Zsuzsanna (2006) A „hely szelleme”, épített jövő és városmarketing  
[http://jovo.jovokutatas.hu/3/Kovacsne\\_Gergely\\_Zsuzsanna.doc](http://jovo.jovokutatas.hu/3/Kovacsne_Gergely_Zsuzsanna.doc)
- Kávéházak.hu (2007) Balettcipő kávéház leírása  
<http://www.kavehazak.hu/dosszie/content.php?id=2334>
- Lyka Károly (2002) Városrendezési problémák. *Művészet*. 13. évf. 1. 29-33.o.
- Lynch, Kevin (1960) *The Image of the City*. MIT Press. Cambridge. 12-16.o
- S. Nagy Katalin (1980) A városi köztér és a tömegkommunikációs eszközök. *Tömegkommunikációs Kutatóközpont*. XII. évf.. 9. szám. Budapest. 5-18.o.
- Shackallor (2005) A középkori város jellemzői Európában és Magyarországon  
<http://www.moonshadow.hu/index.php?module=cikk&show=426>
- Ságvári Bence- Desseffy Tibor (2006) A kreatív gazdaságról- Európa és Magyarország a kreatív korban. *Demos*. Budapest. 8-12.o.
- Schorshe, Carl E. (1998) *A bécsi századvég*. Helikon. Budapest. 40-45.o.
- Szijártó Zsolt (2006) A városi köztér és parkok rehabilitációja. *PTE-BTK munkaanyag*. 2-10.o.; 12-13.o.; 21-25.o.
- Wikipédia [2006]: tájépítészet meghatározása  
<http://hu.wikipedia.org/wiki/T%C3%A1j%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9s>

