

# A 99-ES BUSZJÁRAT PROBLÉMÁINAK ELŐZETES VIZSGÁLATA

KÉSZÍTETTÉK A BME ÉPÍTÉSZMÉRNÖKI KAR HALLGATÓI  
KONZULENSEK: IFJ. ERDŐSI SÁNDOR (RÉV8), BACH PÉTER ÉS ALFÖLDI GYÖRGY (BME ÜRBANISZTIKA TANSZÉK)



# TARTALOM

1.	A vizsgálat metodikája.....	2
2.	Mi határozza meg a 99-es járatot?.....	2
2.2.	Környezet.....	3
2.3.	Emberek.....	4
2.3.1.	Kik?.....	4
2.3.2.	Mire?.....	4
2.3.3.	Hogyan?.....	4
2.3.4.	Mikor?.....	5
2.4.	Busz.....	5
2.4.1.	Utások eloszlása.....	5
2.4.2.	Felsőterületek.....	6
3.	Feltárt problémák.....	7
4.	Van-e megoldás?.....	7
5.	Konklúzió.....	7

Zűrös, veszélyes, szemetes, hangos – ilyen szavakkal jellemzik a járatot a különböző internetes felületeken. Bár a vizsgálatot végző hallgatói csoportunk egyik tagjának sem volt konkrét tapasztalata a 99-essel kapcsolatban, ezek a hírek óhatatlanul kialakítottak egy előzetes elképzelést bennünk.

Feladatunk az volt, hogy feltérképezzük a járatral kapcsolatos problémákat, a kialakuló konfliktusokat vagy olykor bűneseteket. Így érthető módon konfrontációkkal terhelt utazásokra számítottunk, ám már az első néhány kör után világossá vált, hogy a helyzet jóval árnyaltabb a bennünk előzetesen kialakult képnél.

## 1. A VIZSGÁLAT METODIKÁJA

A kutatást kilenctagú, építész hallgatókból álló csoportunk végezte közel két héten keresztül. A cél az volt, hogy mintegy beolvadva az utazóközönségbe, a lehető legrészletesebben figyeljük meg a járat sajátosságait a fizikai jellemzőktől az embereken át egészen a kialakuló interakciókig.

A vizsgálatot a teljes üzemidő alatt végeztük, azt 6 időszávrá felosztva, minden időszávból több mintát véve. Egy-egy járaton egyszerre ketten utaztak a busz különböző részein, így a több megfigyelési pontból részletgazdagabb eredmények születhettek.

4.30 – 7.00	7.00 – 9.00	9.00 – 12.00	12.00 – 15.00	15.00 – 19.00	19.00 –
-------------	-------------	--------------	---------------	---------------	---------

Magának a felmérésnek két jól elkülöníthető része van. Egy objektív, ami olyan adatokat tartalmaz, mint az utasok száma, kor, nem és etnikai összetétele, stb.. Illetve egy szubjektív, ami az utazóközönség körében kialakuló helyzetek – interakciók, konfliktusok, reakciók, stb. – leírásait foglalja magába.

A megfigyelési szempontokat előzetesen Ifj. Erdősi Sándor szociológus és Bach Péter építész állította össze, melyet aztán a csapattal megvitatta együtt véglegesítettünk. Mindez egy táblázatba foglalva képezte a kutatás alapját. A 2 fős csoportok tagjai egy-egy utazás /felszállástól a leszállásig/ végén rögzítették az adatokat, megfigyeléseiket külön-külön. Végül minden adatot egy elektronikus felületre töltöttek fel, így láthatóvá váltak egymás eredményei is a csapattagok számára.

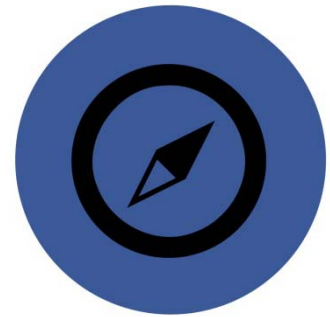
## 2. MI HATÁROZZA MEG A 99-ES JÁRATOT?

Tapasztalataink egyértelműen azt mutatják, hogy nem lehet egyetlen határozott képet festeni a járatról. Benyomásaink, élményeink szélsőséges skálán mozognak tértől és időtől függően. Mégis némi egyszerűsítéssel azt lehet mondani, hogy a járatot három tényező határozza meg; az emberek, azaz az utazóközönség, maga a busz, mint fizikai közeg és végül a városrész, a környezet, amin a járat keresztül halad. Ezek közt természetesen hol teljesen, hol kevésbé egyértelmű összefüggések találhatóak, melyek együttesen alakítják egy-egy utazás légkörét.

Az egyes tényezőket megvizsgálva kialakítható egy összetett, de világos kép a járatról és annak problémáiról.

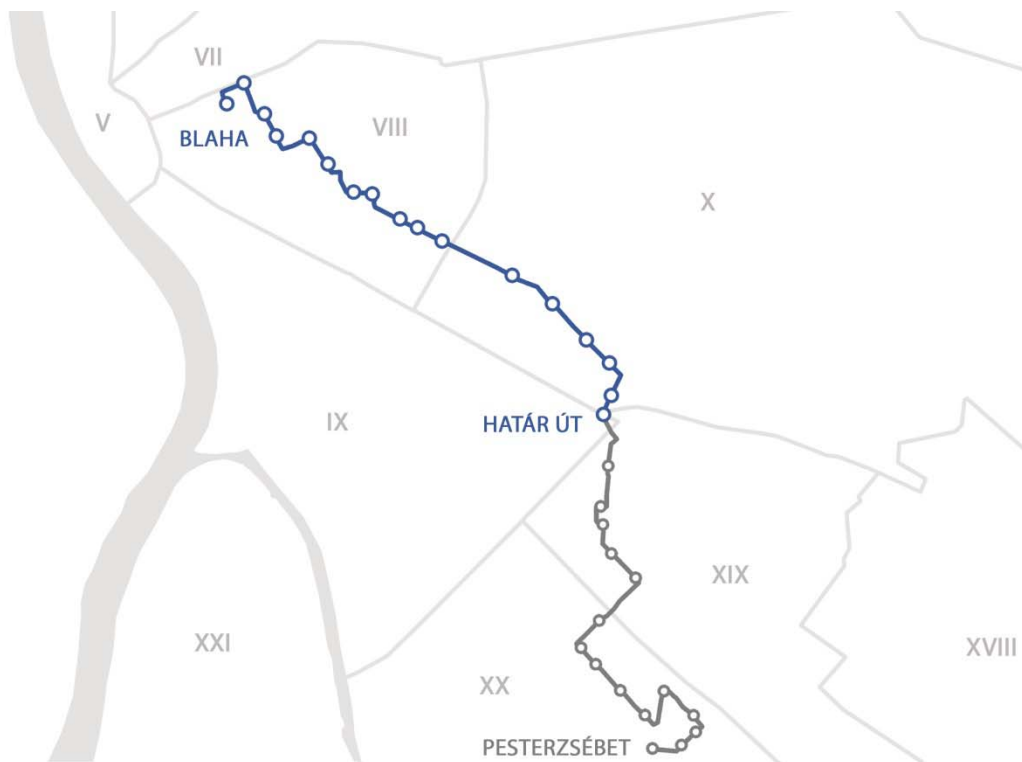
## 2.2. KÖRNYEZET

A kutatás egyik alap kérdése volt, hogy a járatot mely szakaszon kell, érdemes vizsgálni, mivel az több kerület, több eltérő karakterű területén halad keresztül. Az első utazások során a teljes útvonal feltérképezésre került így kirajzolódtak azok a meghatározó csomópontok, melyek egyértelmű szakaszokra bontják azt.



A legmeghatározóbb ilyen pont a Határ út megálló. A megfigyelések kimutatták, hogy itt az utazóközönség 80-90%-a kicserélődik, miközben a fizikai környezet is jelentősen megváltozik. A Határ út után a busz kertvárosi jellegű területen halad keresztül javarészt középosztálybeli utasokkal, miközben a járat légköre is mondhatni átlagos lesz.

Ezek alapján a megfigyeléseket az első néhány alkalom után a Blaha Lujza tér – Határ út szakaszra korlátoztuk. Ám ez a szakasz is változásokat mutat a fizikai környezet vonatkozásában.



A Határ út és Könyves Kálmán körút közt gyártelepek mentén, kétsávos utakon halad a busz. Bár a látvány koránt sem esztétikus, nem tér el jelentősen más külvárosi területektől. Az egyértelmű változás a Könyves Kálmán körút után következik be. A gyártelepeket lelakott, sokszor romos bérházak váltják fel, miközben az utcakeresztmetszet jelentősen leszűkül, ezzel is növelve a bezártság érzetet.

## 2.3. EMBEREK

A három tényező közül az egyik legösszetettebb és leginkább meghatározó a használók köre, vagyis maguk az utasok. A nemi, etnikai és korösszetétel jelentősen befolyásolja mind a használat módját mind annak intenzitását, miközben időben és térben folyamatosan változik. Így elsősorban azt érdemes vizsgálni, hogy kik, mire, hogyan és mikor használják a 99-es buszt.



### 2.3.1. KIK?

Statisztikánk azt mutatta, hogy a használók közel egyharmada tartozik valamilyen kisebbséghez (roma, ázsiai és afrikai népcsoportok), és közülük is a legjelentősebb a romák aránya. A nemi összetételt tekintve nagyjából kiegyensúlyozottak az arányok, de észrevehetően változnak a napszakoktól függően. Hasonló a helyzet a kor szerinti megoszlással. Jelentős többséggel egyik korosztálynál sem találkoztunk.

### 2.3.2. MIRE?

A használók személyével szorosan összefügg, hogy pontosan miért is veszik igénybe a járatot. Általában elmondható, hogy a többség a munkába való eljutás céljából utazik. Ide tartoznak a feltehetően szellemi munkát végző alsó középosztálybeliek és a munkások egyaránt.

Ám más járatoktól eltérően ezen a vonalon majdnem ugyanennyire jelentős a lézengők csoportja. Vagyis napközben számos esetben találkozni olyan személyekkel, akik látszólag céltalanul utazgatnak egyes állomások közt oda-vissza.

Ugyancsak helyi sajátosságnak tekinthető, hogy a buszt üzletelés helyszínéként is használják. Erre több példa is adódott az elektronikai cikkektől kezdve a zárjegy nélküli cigarettán át egészen a kábítószer kereskedelemig.

Utóbbiak már átfedésben vannak a bűncselekmények kategóriájával, de ide tartoznak a lopások, zsebtolvajlások is.

Nem feltétlenül a 99-es járat sajátja, de kétség kívül jelentős meghatározója a hajléktalanok számottevő jelenléte. Ők nem csak utazási céllal, hanem kéregetésre is használják a buszokat.

Észrevehető volt még ezeken kívül, hogy egyes esetekben szállítóeszközként szolgál a járat. Ez jelent egyrészt olyan hétköznapi helyzeteket, mint egy polc hazavitele, de akár üzleti célú szállítást is /levendula, ruha árusok/.

### 2.3.3. HOGYAN?

A fenti tényezők mind-mind elsősorban a busz használat mikéntjét befolyásolják. A használati mód az, ami leginkább meghatározza az adott járat légkörét, az utazóközönség között fellépő feszültséget vagy akár annak konfliktusokban való megnyilvánulását is. Bár minden fent említett használat típusnak megvan a maga sajátossága, az koránt sem annyira szembetűnő, mint az etnikumok buszról alkotott felfogásában megjelenő különbségek.

Ma egy átlagos utazóközönség a buszra, mint olyanra, elsősorban közlekedési eszközként tekint. Bármilyen közlekedési eszközre való felszálláskor az utas viselkedése megváltozik az utcai magatartásához képest. Halkabban kezd beszélni, kerüli a személyes témákat, igyekszik a lehető legkevésbé érintkezni a környezetében lévőkkel. A buszt szigorúan közlekedési eszköznek tekint, és kizárólag ennek megfelelően használja.

Ezzel szemben látványos különbség mutatkozik a roma kisebbség busz használati módjában. Esetükben koránt sem ilyen éles a határ utca és jármű közt. A buszt egyfajta mozgó köztérként

használják, és ennek megfelelően jóval kevésbé gátlásosak az átlagnál. Ez persze több esetben akár szélsőségeket is jelent, mint például a hangos szóváltások vagy a buszon való étkezések. Ugyancsak szembetűnő, hogy szívesebben létesítenek kapcsolatot a környezetükkel – akár vadidegenekkel is –, olykor mások számára zavarba ejtő nyíltsággal.

Ez a kulturális különbség még akkor is képes félelmet kelteni az utazóközönségben, amikor annak valós alapjai nincsenek. Így például egy-egy hangosabb társaság akkor is feszültséget generál, ha nem lép közvetlen kapcsolatba a többi utassal.

#### 2.3.4. MIKOR?

Nem lehet figyelmen kívül hagyni az időt, mint befolyásoló tényezőt sem. Nem meglepő, hogy a legtöbb deviáns viselkedési forma az esti órákban figyelhető meg, míg a reggeli órákban, szinte nem mutatkozik különbség az utazók közt más járatokhoz képest. Eltérés azonban, hogy a délelőtti járatokon sokkal több az utas, mint más vonalakon. Bár köztük jelentős az idősebb korosztály aránya, szembetűnő, hogy nagyobb a középkorúak száma is, amit a környék magas munkanélküliségi aránya magyarázhat.

## 2.4. BUSZ

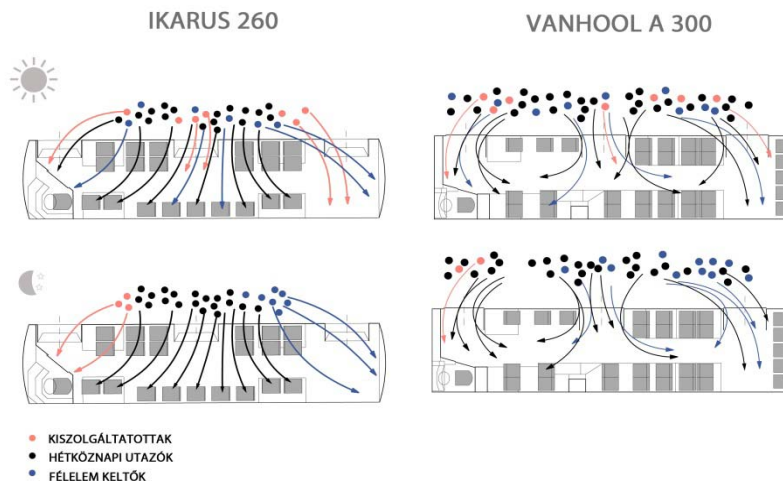
### 2.4.1. UTASOK ELOSZLÁSA

A vizsgálat során nem lehet eltekinteni attól, hogy minden kialakuló helyzetre közvetlen befolyással van az, hogy mindez egy zárt, mozgó, sajátos adottságokkal rendelkező közegben jön létre. Az utasok végső soron kényszerűségből vannak összezárva szűk helyen, ami önmagában is képes feszültségeket generálni. Ehhez adódik hozzá a buszok sajátos geometriája, az ülő és álló helyek viszonya, a folyosók és ajtók helyzete. Mindez – akárcsak egy köztéren – eltérő térhasználatokat hoz létre, amit befolyásol mind a busz fajtája, mind az utasok személye.



A 99-es vonalán megfigyeléseink során két fajta busztípussal találkoztunk; az IKARUS 260-al illetve a Van Hool A300-al. A két busz nem csak korszerűségében, de kialakításában is jelentősen eltér. A régi IK260-as gyakorlatilag egybefüggő, jól átlátható tereivel szemben a VHA300-asokat középen markánsan félbevágja – és egyben le is szűkíti – az itt elhelyezett motorja. Ezeknek a fizikai különbségeknek pszichés hatásai is vannak, ami leginkább a busz tereinek elfoglalásán látszik meg.

Az alábbi ábra azt szemlélteti, hogy az egyes utas csoportok hogyan helyezkednek a különböző busz típusokban. Jól látszik, hogy a nappali használat során nem lehet markáns eltéréseket vagy jellegzetességeket felfedezni. A csoportok nagyjából azonos módon keverednek, legfeljebb a kiszolgáltatottak közé tartozók (pl.: fiatal vagy idős nők) húzódnak közelebb az ajtókhöz. Ám változik a helyzet az esti órákban. Ekkor az egyes csoportok (kiszolgáltatottak, átlagos utazók és félelem keltők) sokkal inkább szétválnak, és megkeresik a maguk helyét a járművön belül.



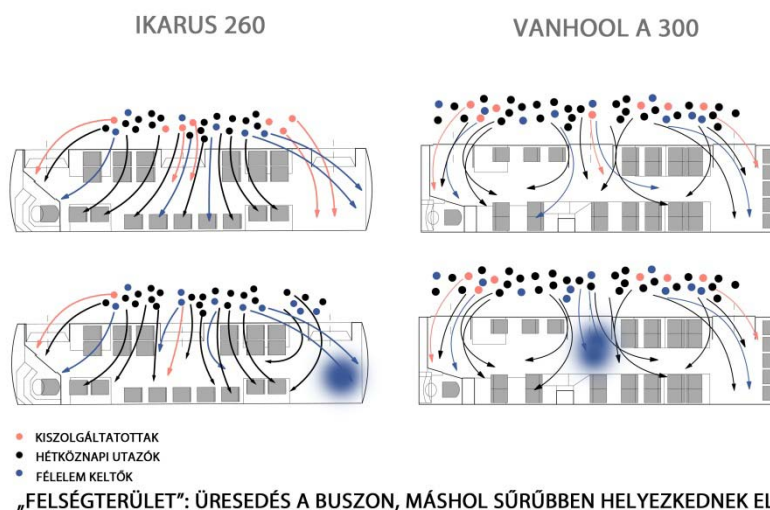
Ez a leglátványosabb az IK260-as esetén, ahol a – jól átláthatóságból adódóan – a félelem keltők inkább a busz hátuljába mozognak, a sofőrtől minél távolabb, míg a kiszolgáltattak igyekeznek a buszvezető közelében maradni. Mindez érthető, hiszen a járatokon csak a vezető jelenti az egyetlen hivatalos személyt, ami tekintélyt ad neki, ugyanakkor kérdéses, hogy ez tényleges vagy csak neki tulajdonított.

Hasonló a helyzet a Van Hool-ok esetén, bár ezeken a járatokon kevésbé éles az elkülönülés. Jellemző továbbá, hogy a nehezebb átláthatóság miatt már a középső ajtó környékén is megjelennek a félelemkeltők.

#### 2.4.2. FELSÉGTERÜLETEK

Nem ismeretlen jelenség a felségterületek problémája, ami csakúgy mint a köztereken, a közlekedési eszközökön is megjelenik. Ám a szűk helyen való összezártság miatt ez jóval látványosabb egy nyílt utcához képest. Egy-egy „területfoglaló” csoport átrendezi az adott busz sűrűségeit. Az utasok elhúzódnak a csoporttól olykor még annak árán is, hogy így jóval zsúfoltabban férnek csak el.

Ezek a felségterületek az IK260-asok esetén jellemzően a busz hátuljában alakulnak ki, míg a VHA300-asoknál akár a középső ajtónál is megjelenhetnek.



### 3. FELTÁRT PROBLÉMÁK

Kétségtelen, hogy két hét alatt nem lehet feltárni az összes problémát. Mindazonáltal még ilyen rövid idő alatt is kirajzolódtak azok a főbb jellemvonások, amik a járat rossz megítélésért lehetnek felelősek.

Egy zárt, zsúfolt közeg mindig a konfliktusok forrása függetlenül a környezettől, de akár még a használóktól is. Egy közlekedési eszközön nagyszámú ember tömörül véges nagyságú helyen, sokszor az alapvető komfortigények sérülésével. Kevés a levegő, minden kátyúnál összeütköznek az utastársakkal, lábak tapossák egymást. Mindez nem könnyíti meg az egymás iránti tolerancia gyakorlását.

Tovább nehezíti a helyzetet, hogy ebben az esetben az utasok közt erős kulturális különbségek vannak, melyek további feszültségeket generálhatnak. Az eltérésekből adódó térhasználati sajátosságok újabb konfliktusokat szülhetnek.

Súlyos probléma, hogy ezeken a járatokon nincs semmilyen kontroll, ami visszatartaná a deviáns viselkedési formákat kezdve a kiabálóktól egészen a kábítószer kereskedelemig.

Mindez érthetően bizonytalanságot, a biztonságérzet hiányát eredményezi, ami még inkább rontja az amúgy is problémákkal terhelt járat megítélését.

### 4. VAN-E MEGOLDÁS?

Nyilvánvalóan ilyen rövid idő után nem tudunk egyértelmű megoldás felmutatni egy ilyen összetett és elhúzódó problémára. A két hét során csupán arra tettünk kísérletet, hogy megkeressük azokat a pozitívumokat, amikre a később esetleg alapozni lehet a beavatkozások során.

Rendkívül pozitív élmény volt kutatásunk során az utasok gyerekekhez való hozzáállásával találkozni. Kortól, nemtől és etnikai hovatartozástól függetlenül a gyerekekkel és a velük utazó felnőttekkel jóval toleránsabbak voltak. Másik pozitív hozadék volt, hogy sokszor maguk a gyerekek jelentettek beszédtemát az utasok közt. Egy ilyen pár szavas beszélgetés már képes oldani a feszültségeket.

Számos apropója lehet egy ilyen beszélgetésnek, mint egy hirtelen jött zivatar vagy élesebb manőver a buszvezető részéről. Természetesen sem az időjárásra, sem a sofőrök vezetési stílusára nem lehet alapozni, ugyanakkor érdemes elgondolkozni azon, hogy mi vagy mik lehetnek azok az apróbb beavatkozások, amik képesek elindítani egy-egy beszélgetést.

### 5. KONKLÚZIÓ

Problémák tehát vannak. Sokszor nagyon is súlyosak, azonban ezek mellett megjelennek a változás/változtatás lehetőségei is. Ezeket feltárva, és rájuk alapozva egy átgondolt beavatkozás képes lehet, ha nem is gyökeres, de érzékelhető változásokat hozni. Így talán nem naivitás abban reménykedni, hogy a jövőben nem a zűrös, veszélyes, szemetes, hangos szavak jellemzik majd a 99-es járatot.



**A kutatást végezték:**

Bertalan Máté

Csík Zsolt

Havasi Sándor

Kacsoh Gábor

Lengyel Dávid

Magyar Sára Borbála

Monory Rebeka Mária

Reinitz Dorottya

Tóth Gergely

**Konzulensek:**

Alföldi György (BME Urbanisztika Tanszék)

Bach Péter (BME Urbanisztika Tanszék)

Ifj. Erdősi Sándor (Rév8 Zrt)

Orsós András (Rév8 Zrt)

**Az összefoglalót írta:**

Reinitz Dorottya

**Budapest, 2013 július**