

# „EZ A MI BUSZUNK?!”

Összefoglaló a  
„99-es busz kísérleti projekt”  
eseményeiről és tapasztalatairól



Budapest-Józsefváros, Magdolna Negyed Program III. - T3/4 99-es busz kísérleti projekt, Pályázati azonosító: KMOP-5.1.1/B-12-k-2012-0001

A „Budapest-Józsefváros, Magdolna Negyed Program III. - T3/4 99-es busz kísérleti projekt” a , KMOP-5.1.1/B-12-k-2012-0001 azonosító számú pályázat keretében jött létre.

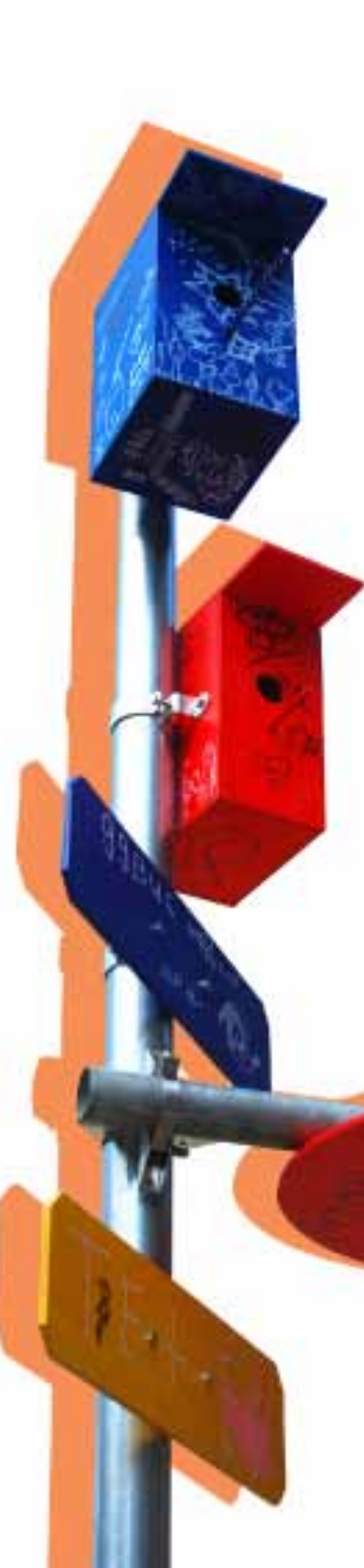


**2015**

A kiadványért felel: Rév8 Zrt.

A kiadvány szerzői: Alföldi György, DLA, ifj. Erdősi Sándor  
Velenicei Mónika

Szerkesztés, grafikai kialakítás: Gázsó Mihály



|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Miért éppen a 99-es?                 | 4  |
| Csak Budapesten?                     | 5  |
| Tényleg veszélyes?                   | 7  |
| <i>2013-as előzetes terepkutatás</i> | 7  |
| <i>2014-es empirikus kutatás</i>     | 10 |
| Mit tehetünk? - Céljaink, eszközeink | 13 |
| A „Mi” Projektjeink                  | 15 |
| <i>Mi buszvezetőnk</i>               | 15 |
| <i>Mi buszunk</i>                    | 16 |
| <i>Mi utasunk</i>                    | 18 |
| <i>Mi buszmegállónk</i>              | 19 |
| Partnereink                          | 21 |
| Hivatkozások                         | 23 |

## MIÉRT ÉPPEN A 99-ES?

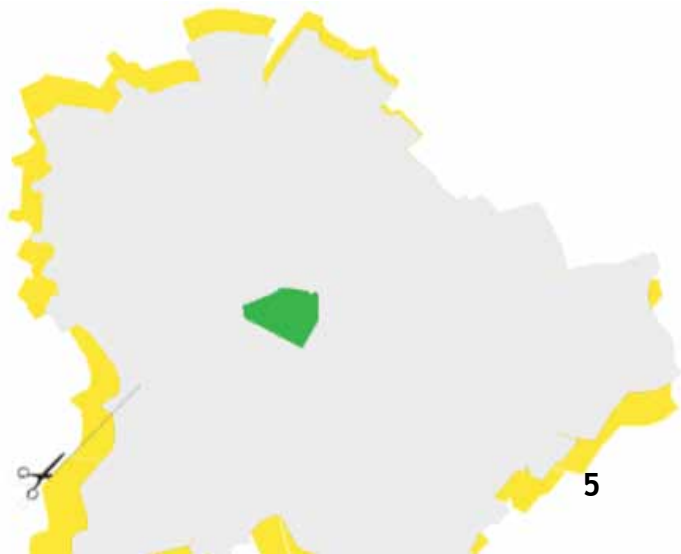
Józsefváros híres, hírhedt autóbusz vonala a 99-es, amelyről az utasok sokszor bosszantó, ijesztő vagy éppen szórakoztató történeteket mesélnek. Útvonala áthalad a Magdolna- és az Orczy-negyedeken, s a megállóban és a járműveken zajló események tükrözik a két városrész társadalmi problémáit, konfliktusait is. Ennek ellenére a vonal kihasználtsága kiemelkedően magas, hiszen nyílt titok, hogy az utasok jelentős része a vonalat „metrópótlóként” használja, elkerülve ezzel a jegyvásárlás anyagi terheit. A bliccelés azonban nem csupán hajlandóság, hanem fizetési képesség kérdése is. A szociális szakemberek tapasztalata szerint álláskereső klienseik egyik fontos szempontja, vajon el tudnak-e jutni a kiszemelt munkahelyre úgy, hogy ne kelljen fizetniük a tömegközlekedés igénybevételéért.

A megfizethetőség és a fizetési hajlandóság kérdéskörét figyelmen kívül hagyva kísérleti programunk során csupán két dologra vállalkoztunk: egyrészt arra, hogy kiderítsük, vajon tényleg nem biztonságos a 99-esen utazni. Másrészt arra, hogy a bűnmegelőzés szociális és városfejlesztési eszközeivel javítsuk a vonalon utazók biztonságát és biztonságérzetét.



A tömegközlekedési eszközök és a megállók biztonsági problémái világszerte ismertek. A londoni polgármester 2005-ben ingyenessé tette a 16 év alatti fiatalok utazását a tömegközlekedési eszközökön. Az intézkedés hatására jelentősen növekedett a fiatalok által elkövetett erőszakos cselekmények és antiszociális viselkedések száma a buszokon. Ezért hasonlította egyes londoni buszjáratok hátsó peronját „Bejrúthoz, törvények nélküli hábrús zónához” egy brit parlamenti képviselő hozzászólásában. A városi krízisterületeken áthaladó vonalakat különösen érintik az utasokat, sofőröket, személyzetet zavaró vagy fenyegető antiszociális viselkedések, bűncselekmények. Kutatások igazolják, hogy a magas bűnözésű területeken magas a buszokon elkövetett cselekmények száma is.

Általános tapasztalat, hogy az integrált rendészeti, szociális és kommunikációs, konfliktuskezelési eszközök együttes alkalmazása eredményesen csökkenti a bűncselekmények és az antiszociális viselkedések számát. A londoni helyzet kezelése érdekében például „viselkedési szabályzatot” dolgoztak ki a szakemberek, és akik megszegik a szabályzatot, azoknak a fiataloknak az ingyenes utazási kedvezményüket visszavonják. A munkatársaknak kifejezett feladata lett a helyi szereplőkkel, fiatalokkal s az elkövetők csoportjaival történő rendszeres kapcsolattartás. Az angol buszvezetők speciális képzése részletesen foglalkozik a fiatalok viselkedésével és az antiszociális jelenségekkel is.



A los angeles-i tömegközlekedési társaság és a helyi rendőrség - az egyenruhás rendőrök mellett - civil nyomozókat is alkalmazott a buszokon, akik a sofőrök köréből toborzott és kiképzett úgynevezett buszrendőröket is segítették a járműveken.

A tömegközlekedés és a közbiztonság párhuzamos fejlesztésének egyik hazai példája a pécsi éjszakai járatok vonalhálózatának kialakítása. A szórakozóhelyekről történő hazajutást biztosító „Party Buszok” az INDIT Közalapítvány kezdeményezésére és szervezésében indultak el először a pécsi éjszakában, kezdetben a városi buszvállalat, a Tüke Busz Zrt. garázsjáratának kibérlésével. A biztonsági személyzettel közlekedő első partijáratokat még maguk a szórakozóhelyek finanszírozták, mert a „hivatalos” éjszakai járatok ritkasága, útvonala és menetrendje nem tette lehetővé a fiatalok biztonságos hazajutását. Az útvonal és a menetrend professzionális fejlesztését végül a BKK egyik közlekedésmérnöke, valamint a Pécs és Térsége Közösségi Közlekedéséért Egyesület és a Tüke Busz Zrt. munkatársai végezték el, majd - vélhetőleg a városban történt tragikus éjszakai bűncselekmények hatására is - a város önkormányzata 2013 nyarán megindította a teljes éjszakai járáthálózatot.

A 99-es busz kísérleti projekt konkrét ötletét egy Saint Étienne-ben zajlott francia projekt adta. A város szegénynegyedébe vezető autóbuszvonalon rendszeresen előfordultak rongálások és különböző antiszociális viselkedések. A projekt keretében a tréningen átesett, szabadnapos autóbuszvezetők rendszeresen beszélgettek a negyedben élő fiatal utasokkal és így az elkövetőkkel is. A projekt hatására csökkent a rongálás és a deviancia a vonal járművein és megállóiban.



A 2013-2015-ös időszakban több lépcsőben zajlottak kutatások, amelyeknek célja az volt, hogy körüljárják, vajon a médiában és a közbeszédben megjelenő információk mennyiben reprezentálják a valós állapotot, s az ott élők, illetve a buszon utazók valós tapasztalata alapján alakítson ki pontos képet a helyzetről. A kutatásokat megelőzően egy olyan szakmai munkacsoportot szerveztünk, amelynek feladata az volt, hogy a helyi tapasztalatokkal irányt mutasson a kutatásoknak és időről időre értékelje az elvégzett munkát. A “99-es busz szakmai munkacsoport” terepen dolgozó szociális munkásokból, bűnözéssel, bűnmegelőzéssel, közösségfejlesztéssel foglalkozó szakemberekből, egyetemi oktatókból, a BKK és BKV munkatársaiból, a negyedben dolgozó civil szervezetek képviselőiből, valamint a Rév8 Zrt. szakembereiből állt.

## 2013-AS ELŐZETES TEREPKUTATÁS

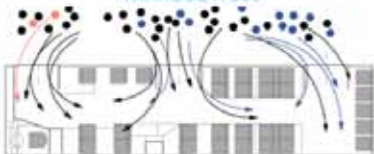
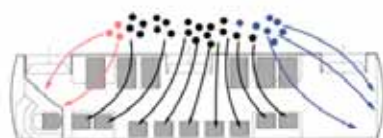
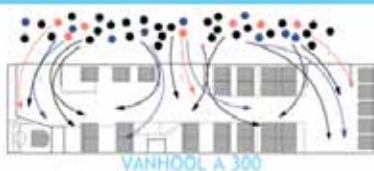
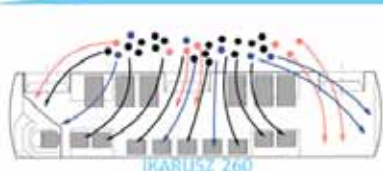
2013 nyarán BME Építészmérnöki Kar Urbanisztika Tanszék egyik műhelyének szervezésében kilenc hallgató végzett előzetes terepkutatást a 99-es autóbusz vonalán. Feladatuk az volt, hogy utasként résztvevő megfigyelést végezzenek, s meghatározott szempontok alapján rögzítsék tapasztalataikat. Talán a legérdekesebb megfigyeléseik az utasok térhasználati szokásaival és a gyerekekkel kapcsolatosak:

„Az alábbi ábra azt szemlélteti, hogy az egyes utas csoportok hogyan helyezkednek el 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 kiszolgáltatók közé tartozók (pl.: fiatal vagy idős nők) húzódnak közelebb az ajtókhöz. Ám változik a helyzet az esti órákban. Ekkor az egyes csoportok (kiszolgáltatók, átlagos utazók és félelem keltők) sokkal inkább szétválnak, és megkeresik a maguk helyét a járművön belül.



## IKARUSZ 260

## VANHOOL A 300

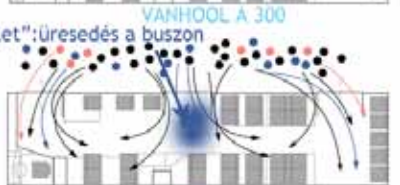
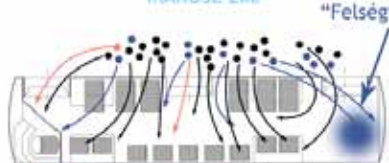
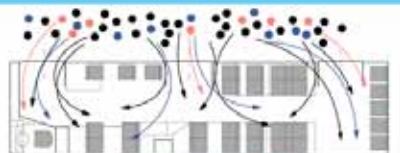
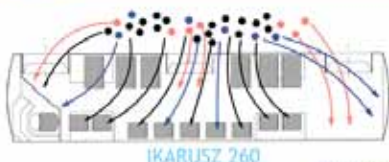


● Kiszolgáltatottak

● Hétköznapi utazók

● Félelemkeltők

Reinitz D. 2013



● Kiszolgáltatottak

● Hétköznapi utazók

● Félelemkeltők

"Felsőterület": Üresedés a buszon

Reinitz D. 2013



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 kiszolgáltatottak 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.” ... „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 sűrűsödéseit. 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.” (Reinitz, 2013)

„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.” (Reinitz, 2013)



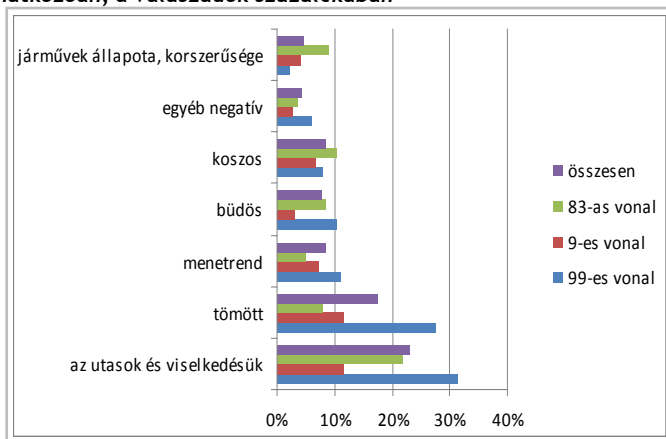
## 2014-ES EMPIRIKUS KUTATÁS

2014 őszén empirikus kutatást készítettünk a 9-es, 83-as és a 99-es vonalak megállóiban várakozó 1400 ember megkérdezésével. A kérdőíves vizsgálatot fókuszcsoportos beszélgetések, interjúk egészítették ki autóbuszvezetők, jegyellenőrök, közterület-felügyelők és fiatalok részvételével<sup>1</sup>.

Eredményeink alapján elmondhatjuk, hogy a 99-es autóbust magasabb arányban használták a legfeljebb nyolc általánossal rendelkező, illetve a (félíg vagy egészen) cigány/roma etnikai hovatartozású emberek<sup>2</sup>, mint a másik két vonalat.

A három vonal megkérdezett utasai közül a 99-esre várakozók említették a legkevesebb pozitívumot és a legtöbb negatívumot az érintett vonallal kapcsolatban. Pozitívumként értékelték a busz útvonalát, negatívumként pedig elsősorban egyes „deviáns” utastípusokat, azok viselkedését és a buszok zsúfoltságát tették szóvá. Az autóbuszvezetők tapasztalatai szerint a kritikus időszak délutántól egészen éjszakáig tart, különösen hétfvégén. A sofőrök megfogalmazása szerint a „deviáns” csoportok tagjai viselkedésükkel az „Utazási feltételek” normáinak éppen az ellenkezőjét valósítják meg.

**Válaszkategóriák említési gyakoriságai az „Azért nem szeretek a ... buszon utazni, mert...” kérdésre vonatkozóan, a válaszadók százalékában**

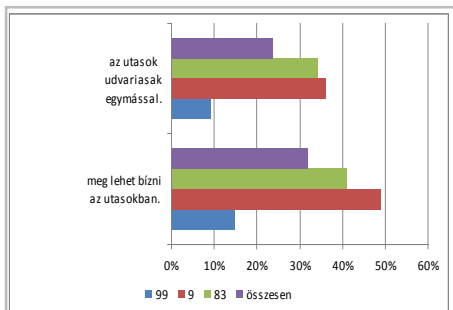


*Forrás: 99-es busz kutatás, 2014*

A buszra várakozó válaszadók (1) utastársaikba vetett bizalmát, az utasok összetartó erejét, kohézióját, valamint (2) a közbiztonsággal kapcsolatos informális kontroll működését és a biztonsággal kapcsolatos beavatkozási hajlandóságot hat állítás értékelésén keresztül vizsgáltuk.

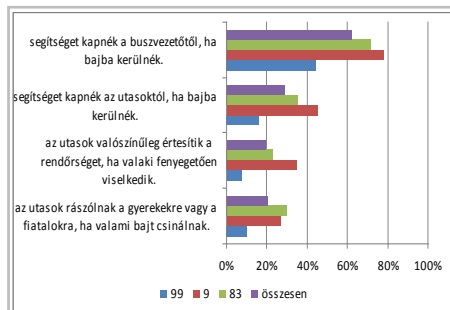
Adataink szerint mind a bizalom, kohézió, mind az informális kontroll és beavatkozási hajlandóság dimenziójában szignifikánsan rosszabb a 99-esre várakozók véleménye, mint a másik két vonal utasaié.

**KOHÉZIÓ, ÖSSZETARTÓ ERŐ/ BIZALOM**  
Egyetért-e a következő állítással:  
a ...-es buszon...



Forrás: 99-es busz kutatás, 2014

**INFORMÁLIS TÁRSADALMI KONTROLL/ BEAVATKOZÁSI HAJLANDÓSÁG**  
Egyetért-e a következő állítással:  
A ... -es buszon...



A 99-esre várakozók 20%-a sötétedés után, 10%-a nappal (is) fél ismerős kísérel nélkül egyedül utazni a 99-es buszon.

Zavaró vagy fenyegető viselkedést a 99-es utazóközönségének minden tizedik tagja tapasztalt a kérdezést megelőző négy hétben (10%). A sűrűbben közlekedő és lényegében józsefvárosi vonalnak tekinthető 83-as trolibuszon az ilyen viselkedések gyakorisága magasabb volt (15%).

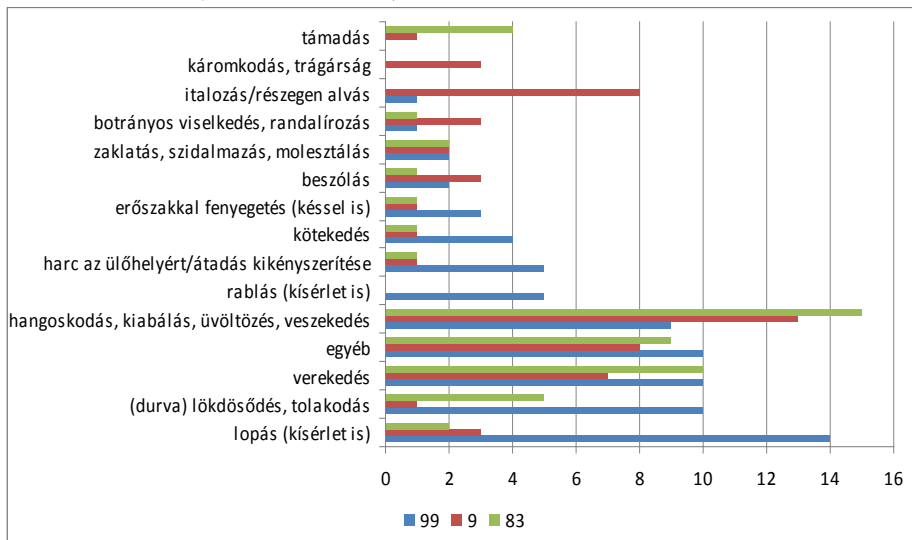
A kérdezést megelőző egy évben budapesti tömegközlekedési eszközön vagy megállóban az összes megkérdezett 8%-a vált bűncselekmény áldozatává. A sértettek leggyakrabban lopás, zseblogás (5%), rablás, ezen belül is nyaklánc kitépés, táská letépés (1%), illetve támadás, bántalmazás (1%) bűncselekmények elkövetését szenvedték el.

<sup>1</sup>A kérdőíves adatfelvételt és az interjúkat a Monitor Társadalomkutató és Módszertani Központ munkatársai készítették el.

<sup>2</sup>Az etnikai hovatartozás besorolása a kérdezők besorolása alapján történt.

<sup>3</sup>A „kollektív hatékonyság” (collective efficacy) fogalmát attitűd kérdésekkel vizsgálják a bűnözést, sértetté válást mérő adatfelvételekben, egyebek mellett a londoni Metropolitan Police Public Attitudes Survey (METPAS) kutatásokban is. A METPAS 1983 óta folyó kérdőíves vizsgálatát a londoni főpolgármesteri hivatal rendőrségi és bűnügyi osztálya készíteti. A kollektív hatékonyságra vonatkozó attitűdkérdéseket e forrásból vettük át (Sutherland-Brunton-Smith-Jackson, 2013).

**Milyen Önt vagy utastársait zavaró vagy fenyegető viselkedést tapasztalt a ...-es buszon vagy annak valamelyik megállójában az elmúlt négy hétben?  
- a válaszok száma (n/válaszadók/=142)**



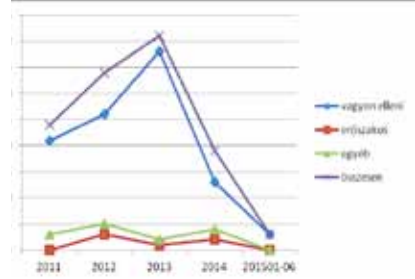
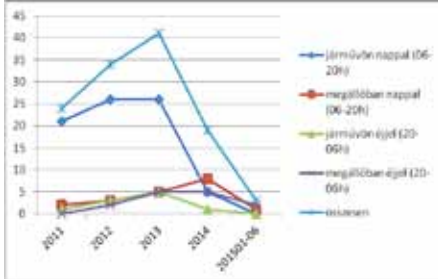
Forrás: 99-es busz kutatás, 2014

Érdekes módon a három vizsgált vonal közül a legkevesebb bűncselekményt éppen a 99-es vonallal kapcsolatban jelezték. A legtöbb sértett a 4-6-os és a 28-as villamoson vált áldozattá. A sértettek 43%-a tett rendőrségi feljelentést a budapesti tömegközlekedési eszközökön elszenvedett bűncselekmények kapcsán. A 99-esre várakozók negyede (25%) vélte úgy, hogy van olyan megállója a vonalnak, ahol sötétedés után fél egyedül várakozni. A négy leggyakrabban említett „veszélyes” megálló közül három a Magdolna-negyedben található.

A két vizsgálat eredménye azt mutatta, hogy a 99-es busz vonala - természetesen a másik két vizsgált vonal, a 83-as és a 9-es is - magában hordozza azokat a szignifikáns jegyeket, amelyeket a negyed is magán visel. Sokrétű, eltérő gazdasági, kulturális eredetű és élethelyzetű társadalmi csoportok jellemzik az áthaladó és helyváltoztatás szempontjából alapvető eszközöket, és konfliktusaik sűrítve jelennek meg a buszmegállóban, illetve a közlekedési eszközön. Gondolkodásunkat ezért három főcsoportra koncentráltuk: a buszvezetőkre, az utasokra, és a buszokra / megállókra.

# MIT TEHETÜNK? - CÉLJAINK, ESZKÖZEINK

A 99-es buszhoz kapcsolódó bűncselekmények miatt elrendelt ügyek száma a VIII. kerület illetékességi területén 2011 és 2015 I. félév között:



Forrás: Robotzsaru Neo, BRFK VIII. kerületi Rendőrkapitányság, Perjesi Tamás háttér tanulmánya alapján (Perjesi, 2015)

A kutatásokkal párhuzamosan megkezdtük a már detektált helyzetekre a reagálást. Mind a munkacsoport beszélgetésekből, mind az előzetes vizsgálatokból érezhető volt, hogy az utazók és a negyedben lakók igénye a megerősített közbiztonsági jelenlét.

A projekt első intézkedéseként a Magdolna-negyed szomszédsági rendőrei szolgálati idejük alatt rendszeresen utazni kezdtek a 99-es autóbusz józsefvárosi szakaszán. Minden bizonnyal ennek és a Készenléti rendőrség járőrözésének is köszönhető, hogy 2013 után csökkent a 99-es autóbusz kerületi vonalán elkövetett és a rendőrség tudomására jutott bűncselekmények száma.



Projektünk alapvető, elsődleges és vállalt célja a 99-es vonal utasai biztonságának és biztonságérzetének növelése volt. Ennek érdekében a kutatások és a nemzetközi tapasztalatok kiértékelésével alkottuk meg azt a programcsomagot, amit 2015 első és második félévében végrehajtottunk.

A programban a rendészeti jellegű intézkedések mellett alapvetően társadalmi bűnmegelőzési, közösségépítési és várostervezési eszközöket fejlesztettünk, mert bízunk abban, hogy eszközeink - a közösségi rendezvények, az utcai szociális munka és a helyi viszonyokhoz igazodva kialakított újszerű autóbussmegállók - ráirányítják a használók figyelmét arra, hogy a 99-es vonal hátrányai ellenére érték, hiszen őket szolgálja.

A tartós szemléletformálás, a viselkedéskultúra alakítása vezérelt minket abban, hogy kötetlen formában biztosítottunk találkozási alkalmat a főként fiatal utasok és az autóbussvezetők számára. A járművezetőknek igyekeztünk olyan kommunikációs fogásokat átadni, amelyek a nehezebben kezelhető utasokkal való konfliktusokat is kezelhetővé teszik. Legmerészebb vállalkozásunk a 99-esen végzett szociális munka volt, ami abból a feltételezésből indult ki, hogy nem csupán a rendészeti eszközök, hanem a jó szó és a segítségnyújtás is képes nagyobb biztonságot nyújtani egy társadalmi krízisterületen áthaladó autóbuss útvonalán.



„99” OSZTÁLYTERMI SZÍNHÁZI NEVELÉSI ELŐADÁS - helybeli gyerekeknek és fiataloknak

A projekt egyik célja az utazóközönség szemléletének, viselkedési kultúrájának formálása, konfliktuskezelő képességének javítása volt. A gyerekeket és a fiatalokat egy interaktív, a színházi nevelés módszertanát alkalmazó osztálytermi előadással igyekeztünk elérni. A Kolibri Színház munkatársai által létrehozott színielőadás célja a 99-es busz kapcsán megjelenő, a szubkultúrák felületes találkozásából adódó konfliktusok érzelmi, érzéki, pedagógiaileg átgondolt közvetítése, kérdések felvetése, a szemléletformálás. A gyerekek, mint utasok bevonásával eljátszott darab 2015 nyarán a Kesztyűgyár Közösségi Házban, majd ősszel egy általános iskolában került színpadra.

A buszon tapasztalható „balhék” bemutatása első alkalommal annyira jól sikerült, hogy a Kesztyűgyár dolgozói riadtan szaladtak be az előadóterembe, vajon milyen „balhé” törhetett ki a gyerekek között. Az előadás végére a gyerekek, a drámapedagógusok és a színészek - reményeink szerint - ugyanennyire „valóságos” és pozitív megoldásokat találtak és játszottak el.

**MI BUSZVEZETŐNK** - kommunikációs és konfliktuskezelő képzés autóbuszvezetőknek

Minden buszvezetőnek, mint emberekkel is foglalkozó dolgozónak szüksége van arra, hogy a munkája során előforduló kommunikációs helyzetek gördülékeny megoldásában és az esetlegesen felmerülő konfliktusok kezelésében szakszerű segítséget, továbbképzést kapjon. Fokozottan igaz ez a 99-es busz nem átlagos körülményei között dolgozó járművezetőire. A számukra szervezett két és fél napos szakmai tréning előadói - a kommunikációs és konfliktuskezelő szakemberek, a Magdolna-negyedben fiatalokkal dolgozó szociális szakember, a városrész szomszédsági rendőrei - elsősorban a szavak, a meggyőzés erejére és ezek technikájára okították a sofőröket. A rendőrség intézkedéstaktikai kiképzője a legnehezebb, fizikai konfliktussal fenyegető helyzetek megfelelő kezelésére készítette fel a buszvezetőket. Az interaktív képzés során a buszvezetők azonban nem csupán előadásokat és jó tanácsokat hallhattak.

A Káva Egyesület színészei segítségével a részt vevők be is mutathatták a velük előforduló helyzeteket, és a tréninget vezető szakemberek segítségével közösen, improvizálva kereshettek életszerű és békés megoldásokat.

A buszvezetők élményeiből összegyűjtött tipikus konfliktushelyzeteket a Káva Egyesület munkatársai egy kisfilmben is feldolgozták. Az utazóközönség augusztus 8-i lakossági rendezvényen láthatta a filmet, értelmezésében a helyszínen lévő szakemberek és játékos totó kitöltése is segített.

MI BUSZUNK - lakossági rendezvények a Teleki téri buszmegálló mellett (2015. július.17. és 2015.augusztus.08.) A negyed autóbuszvonalat „népszerűsítő” lakossági rendezvényeinkre 2015 nyarán került sor. A rendezvények előtt a MicroMagdolna Csoport - a BME Építészmérnöki Kar Doktori Iskolájának két doktorandusza - építészhallgatókkal együtt egy héten keresztül járták a Magdolna-negyed gyermekek által látogatott helyeit, és rajzos foglalkozások keretében gyűjtötték a tapasztalatokat és vágyakat arról, hogy a gyerekek vajon milyen buszt is álmodnának a mostani 99-es helyére. A közösségi találkozók helyszínén pedig Csámpai Rozi, a Kesztyűgyár elkötelezett művészeti oktatója és egyetemi hallgatók segítettek a fiatalokat abban, hogy elkészítsék rajzaikat és a “tolerancia” falképet. Azóta az iskolások által készített óriás 99-es busz festmény a Teleki tér sarkán álló üres telek tűzfalát díszíti. A BME Urbanisztika Tanszék Urban Future Laboratory oktatói és hallgatói elkészítették a 99-es vonal újszerű, érdekesebb buszmegállójának a valódi megállóval megegyező méretű makettjét. A rendezvényen a gyerekek és helyi lakók használatba is





vették a megállót, kedvükre dekorálták és ellátták saját üzeneteikkel. A rendezvények ideje alatt a telken álló Ikarus 260-as autóbusz és a vezetők voltak a legnépszerűbbek mind a felnőtt, mind a gyermeklátogatók körében. A buszon különböző rendezvények voltak, de a gyerekek mégiscsak azt élvezték a legjobban, hogy beülhettek a kormány mögé és a vezetőkkel egyenrangúan beszélgethettek, arról, hogy a buszvezetők mit láthatnak, mit érezhetnek a vezető ülésből. Ezek a kötetlen beszélgetések közelebb hozták egymáshoz az ott dolgozó vezetőket és a járaton közlekedő gyerekeket és felnőtteket. Az autóbusz bemutatása és kipróbálása mellett további programok is zajlottak a buszokon.

Az „akadályverseny”, a „99-es vetélkedő” állomásai, a gyermekrajz kiállítás, a „gerillakötők” horgolt díszei a buszt helyezték a központba. A buszközlekedés megismerését célozta annak 100 éves történetéről szóló „totó” kitöltése vagy az utazás szabályait, illetve a lehetséges utazási kedvezményeket ismertető vetélkedőfeladatok. De ugyanilyen fontos szerepe volt az utazóközönség megismerését célzó „slampoetry”-nek vagy a 99-esről szóló színdarabnak is. Az összes program - közte az ugrálóvár, a papírmakett készítés a buszról - mind azt célozta, hogy a helyiek közelebb kerüljenek a józsefvárosi lakosság igényeit kiszolgáló autóbuszvonalhoz.

MI UTASUNK - szociális munkások az autóbuszokon 2015 őszén a délutáni és esti órákban a 99-es autóbusz józsefvárosi vonalán tapasztalt utcai szociális munkások segítették a józsefvárosi utasok életét. A kécszínű, 99 feliratú sapkáikról felismerhető munkatársaink tájékoztatták az érdeklődőket az utazás szabályairól, de szükség esetén (szociális)



segítségnyújtással, konfliktuskezeléssel javították a buszok és a megállók biztonságát, a közönség biztonságérzetét.

A 2015. szeptember 14. és október 14. között kísérleti jelleggel lezajlott projekt keretében nem foglalkoztunk a „bliccelőkkel”, a rendészeti megoldást igénylő antiszociális viselkedéssel, csak a kommunikációs eszközöket, a pozitív mintaadás módszerét alkalmaztuk. A viselkedéskultúra átalakítása érdekében olyan szociális munkát kívántunk meghonosítani, amelyet a vonalat használó közönség is elfogad és támogat. E cél érdekében az együttműködő utasokat esetenként kisebb ajándéktárgyakkal is megjutalmazták kollégáink (sapka, világító kulcstartó, fülhallgató, nylon esőkabát). Munkatársaink tevékenységével kapcsolatos visszajelzések arra utalnak, hogy kollégáinkat megismerték, munkájukat a többség szívesen fogadja és elismeri, s általában még „a nehezebben kezelhető” utasok is elfogadják és teljesítik kéréseiket.

MI BUSZMEGÁLLÓNK - kísérleti megálló a Teleki és a Mátyás téren. A két nyári rendezvényen a helyi gyerekek birtokba vették az erre a célra elkészített megálló makettet. A BME Urbanisztika Tanszék Urban Future Laboratory oktatói és hallgatói elemezték a városrészben található megállókat és rögzítették a gyerekek „állásfoglalásait” is.



A Magdolna-negyedben található autóbuszmegállókat értékelve a tervezőcsapat azt találta, hogy a megújítás tervezése és megvalósítása során több szempontra kell tekintettel lenni - a konfliktusforrásokra, a funkcionális hiányokra, a közösségteremtés esélyeire és a lehetséges eszközökre - a kitűzött cél, a közbiztonság érzet javítása érdekében.

A városrészben vizsgált megállókat, kiemelten a Teleki téri megállókat a keskeny járda - esetenként mindössze 1,5 m széles járdák vannak az épületek és az úttest közt - és más szűkös beépítési feltételek határozzák meg. A megállóhelyet csupán egy acél cső és az arra szerelt fémtábla jelzi. A várakozó helyek így az utasok minimális komfortérzetét sem képesek biztosítani, és az identitáshiányból és a bizonytalanságból fakadóan konfliktusforrások.

A megújítás tervezési szempontjainak a legfontosabb elvei ezért a biztonságérzet erősítő átlátható struktúra, a pontos hely kijelölés lett. A megálló hosszútávú megmaradásának, az igénybevételekkel szembeni ellenállóságának és a mindennapi utazás biztonságának érdekében a BKK által használt típusrendszer alkalmazásával kerültek betervezésre az új funkciók. Ilyen új funkciók a leülés vagy fenéktámasz biztosítása, vagy a minimális nap-, és esővédelem, vagy szatyor-akasztók kialakítása. A megálló új szemetesekkel is felszerelésre kerülnek. A buszmegálló információs rendszerének tervezésekor a begyűjtött gyerekrajzok is szerepet kapnak.



A tervek egyeztetésre kerültek a Budapesti Közlekedési Központtal, és a szakmai stáb támogatása adta meg a lehetőséget arra, hogy a projekt keretei között két-két megálló elkészüljön.

A szűkös megállóknban a keskeny, vegyes használatú járdákon kevés lehetőség van a “hagyományos” buszmegállók létesítésére, ezért a közterületeken már amúgy is jelenlévő rendszer elemeinek használatával - közlekedési jelzőtáblák - és azok eredeti jelentéstartalmának átértelmezésével kerülnek módosításra a megállók, a mindenki számára ismert, és megszokott, felismerhető jelrendszer használatával.

A nyári rendezvényeken a gyerekekkel közösen készített rajzokkal, a helyszínen felállított megálló segítségével a tervező csapat törekedett a környékbeliek bevonására, s tette mindezt annak érdekében, hogy az egyedi megállók erősítsék az itt élők identitástudatát és magukénak érezzék azokat.



### 99-es busz szakmai munkacsoport

Alföldi György, Bach Péter, Benkő Melinda, Dimitrijevic Tijana, ifj. Erdősi Sándor, Ferencz Zoltán, Frank Sándor, Hrucvár János, Németh Zoltán, Oberth József, dr. Orsós András, Pál Enikő, Perjési Tamás, Péterfi Ferenc, Sikesdi László, Szabó András, Tarsoly András, Velencei Mónika.

### BME Építészmérnöki kar hallgatói - terepkutatás 2013-ban

Csik Zsolt, Bertalan Máté, Havasi Sándor, Kacsoh Gábor, Lengyel Dávid, Magyar Sára Borbála, Monory Rebeka Mária, Reinitz Dorottya, Tóth Gergely

### Monitor Társadalomkutató és Módszertani Központ - kérdőíves kutatás és interjúk 2014-ben

#### Budapesti Közlekedési Központ

Körtvélyessy Péter kiemelt ügyfélkapcsolati főmunkatárs

Pap Zsigmond, Közösségi Közlekedési Infrastruktúra és Forgalmelőkészítés vezető, Infrastruktúra Igazgatóság

Tarsoly András, a közlekedési szervezési osztály vezetője

Vargha Zsófia, projektkommunikációs koordinátor

#### Budapest Közlekedési Vállalat Zrt.

Szedlmajer László, autóbusz és trolibusz üzemeltetési vezérigazgató-helyettes

Négrádi Tamás divízióvezető, Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság, Dél-pesti Divízió

Hrucvár János - 99-es és más vonalak autóbuszvezetőinek csoportvezetője, BKV Zrt.

#### Hegedűs Attila koordinátor, INDIT Alapítvány, Pécs

#### Pataki Józsefné igazgató, Zuglói Családsegítő és Gyermekjóléti Központ

#### Szabó András, a Kapocs Ifjúsági Önszolgálat Alapítvány vezetője

### INTERAKTÍV SZÍNI ELŐADÁS

Kolibri Gyermek-és Ifjúsági Színház

### MI BUSZVEZETŐNK projektelem

Dr. Hegedűs Judit tanszékvezető egyetemi docens NKE RTK Magatartástudományi Tanszék

Dr. Molnár Katalin egyetemi docens, NKE, Rendészettudományi Kar, Rendészeti Magatartástudományi Intézet, Magatartástudományi és Módszertani

Oláh Attila r. hadnagy, tanár, NKE, Rendészeti Kiképzési és Nevelési Intézet, Kiképzési és Nevelési Osztály

Káva Kulturális Műhely Egyesület - Patonay Anita, Bori Viktor

MI BUSZUNK projektelem rendezvényei 2015. július 17-én és augusztus 08-án

Micromagdolna csoport - 2015. Nyári műhely

Borsos Melinda - a BME Építőművészeti Doktori Iskolájának építészeti kutatója

Dimitrijevic Tijana - a BME Építőművészeti Doktori Iskolájának építészeti kutatója  
és Hargitai Bence, Horváth Marcell, Peschka Krisztián, Rácz Noémi, Spengler Csaba,  
Sziráki Zsófia, Torda Viktória, Tóth Szilvia

Csámpai Rozália festőművész, a Kesztyűgyár Közösségi Ház munkatársa

Fülöp Viktória és a „gerillakötők” csoportja

Horváth Kristóf (Színész Bob) és a Tudás 6alom csoport tagjai

Velencei Mónika és Faragó Mária

MI UTASUNK szociális munkások az autóbuszokon

Sajgál Rózsa szakmai vezető

Mészáros Bence szociális munkás

Mócz Zoltán szociális munkás

Sípos Anna szociális munkás

Temesi István szociális munkás

Perjési Tamás c. r. ftzls., BRFK VIII. kerületi Rendőrkapitányság Rendészeti Osztály

Mácsai Erzsébet r. ftzls., BRFK VIII. kerületi Rendőrkapitányság, Rendészeti Osztály,  
Közzet Megbízotti Alosztály

Németh Zoltán operatív vezető, Józsefvárosi Gazdálkodási Központ Zrt., Városüzem-  
eltetési Igazgatóság

Bajusz Ferenc ügyosztályvezető, Józsefvárosi Közterület Felügyelet

Pázmándi Kitti, szakmai koordinátor, FiDo Ifjúsági és Szabadidő Park

MI MEGÁLLÓNK projektelem

Bach Péter BME Urbanisztika Tanszék Urban Future Laboratory munkatársa

Kukucska Gergely BME Urbanisztika Tanszék Urban Future Laboratory munkatársa

és a BME Építésmérnöki kar hallgatói

Balaskó Zsolt, Brosch Barbara, Kiss Marianna Éva, Klaniczay János, Leitold Debóra,

Magyar Sára Borbála, Monory Rebeka, Ötvös Tamás Péter

**Együttműködésüket és munkájukat ezúton is köszönjük.**

## IRODALOM

- N. Levine, M. Wachs, 1986: Bus crime in Los Angeles: I - Measuring the incidence, In: Transportation Research Part A: General Volume 20, Issue 4, Pages 273-335 (July 1986)
- N. Levine, M. Wachs, 1986: Bus crime in Los Angeles: II -Victims and public impact, In: Transportation Research Part A: General Volume 20, Issue 4, Pages 285-293 (July 1986)
- SAFETY AT BUS STOPS A study of the Lorenteggio area in Milan SUMMARY REPORT  
In:<http://www.labqus.net/sites/default/files/Safety%20at%20bus%20stops%20A%20study%20of%20the%20Lorenteggio%20area%20in%20Milan%20Summary%20report.pdf>, utolsó letöltés 2015 október 02.
- D. Reinitz, 2013: A 99-es buszjárat problémáinak előzetes vizsgálata - készítették a BME Építésmérnöki kar hallgatói, a kutatást végezték: Csík Zsolt, Bertalan Máté, Havasi Sándor, Kacsoh Gábor, Lengyel Dávid, Magyar Sára Borbála, Monory Rebeka Mária, Reinitz Dorottya, Tóth Gergely, konzulensek: ifj. Erdősi Sándor és dr. Orsós András (Rév8 Zrt.), Bach Péter és Alföldi György (BME Urbanisztika Tanszék), az összefoglalót írta: Reinitz Dorottya.
- S. Erdősi ifj., 2015: „Budapest-Józsefváros, Magdolna Negyed Program III.” keretében „99-es busz kutatás” - egyéni és fókuszcsoportos interjúk, valamint összesen 1400 fős kérdőíves kutatás lebonyolítása a 9-es, a 99-es autóbusz és a 83-as trolibusz vonalán utazókkal
- Sutherland A. - Brunton-Smith I. - Jackson J., 2013: COLLECTIVE EFFICACY, DEPRIVATION AND VIOLENCE IN LONDON, BRIT. J. CRIMINOL. (2013) 53, 1050-1074
- T. Perjési, 2015: Háttéranyag - a Józsefvárosi Magdolna Negyed Program III. Szomszédsági rendőr szolgálatának értékeléséhez, 2015.08.24.

## ÁBRAJEGYZÉK

- Borító: Rajz - Burai Bianka, 5.o., Lakatos Menyhért Ált. Isk. és Gimnázium
- 2.oldal: Rajz - Burai Bianka, 5.o., Lakatos Menyhért Ált. Isk. és Gimnázium
- 3.oldal: Fotó - Rév8 Zrt.
- 4.oldal: Rajz - Sárközi Szabina, 4.o., Lakatos Menyhért Ált. Isk. és Gimnázium
- 5.oldal: Térkép - Gaszó Mihály, Rév8 Zrt.
- 6.oldal: Fotó - Rév8 Zrt. - „99” a Kolibri Színház előadása
- 7.oldal: Rajz - Varga Jasmin, 4.o., Lakatos Menyhért Ált. Isk. és Gimnázium
- 8.oldal: Ábrák - Reinitz Dorottya
- 9.oldal: Rajz - Németh Szimonetta, 5.o., Lakatos Menyhért Ált. Isk. és Gimnázium
- 13.oldal: Fotó - Rév8 Zrt.
- 14.oldal: Fotó - Rév8 Zrt.
- 16.oldal: Fotó - Rév8 Zrt. - Patonay Anita, a Káva színház művésze
- 17.oldal: Fotó - Rév8 Zrt. - Gál Levente - „Gerillakötők” a 99-es buszon
- 18.oldal: Rajz - Rákóczi Evelin, 4.o., Lakatos Menyhért Ált. Isk. és Gimnázium
- 19.oldal: Fotó - Rév8 Zrt. - Patonay Anita és Bori Viktor, a Káva színház művészei
- 20.oldal: Fotó - Rév8 Zrt.
- Hátlap: Rajz - Sütő Antal Sándor, 2.o., Lakatos Menyhért Ált. Isk. és Gimnázium



Pályázati azonosító: KMOP-5.1.1/B-12-k-2012-0001

JÓZSEFVÁROS  
ÚJJAÉPÜL<sup>2017</sup>



JÓZSEFVÁROS  
MAGDOLNA NEGYED  
PROGRAM III.

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG  
KORMÁNYA

European Union  
Erdélyi Regionális  
Alap



BEFETETÉS A JÖVŐBE