

Régi-új irányok a városfejlesztésben: a sétálható városok nyújtotta gazdaságfejlesztési lehetőségek

Szűcs Petra – Lukovics Miklós – Kézy Béla

Manapság a városok kulcsfontosságúak az innováció szempontjából, tehát a városi fejlődés a növekedés egy fontos tényezője. Egyre inkább megfigyelhető azonban, hogy a nagyobb városokban egyre erőteljesebben érzékeltek hatásukat az ún. urbanizációs hátrányok: a zaj, légszennyezettség, túlszűfoltosság stb. A gépjárművek egyre több helyet követelnek maguknak a városokban, ami rontja az emberek számára szükséges élettér minőségét, ami társadalmi és gazdasági szempontból egyaránt káros. Megoldást jelenthet a fenntartható városi mobilitás, melynek közismert eleme a környezetbarát tömegközlekedés, kevésbé közismert eleme a sétálhatóság. Utóbbi egyre inkább előtérbe kerül fenntartható városfejlesztési stratégiák készítése során, azonban elsősorban az USA nagyvárosaira készültek eddig walkability mérések. Tanulmányunkban arra a kérdésre keressük a választ, hogy hogyan értelmezhető a sétálhatóság fogalma európai közepes méretű városokra. Kutatásunk során személyesen végeztünk primer felméréseket (résztevéő megfigyelés, kérdőív, szakértői mélyinterjú) Szegeden, hogy a sétálhatóság szintjét, és fejlesztési lehetőségeit kutassuk. Kutatásunk igazolta, hogy a sétálhatóság koncepciója közepes méretű városokban is hasznos városfejlesztési eszköz lehet¹.

Kulcsszavak: sétálhatóság, városfejlesztés, helyi gazdaság, városi mobilitás

1. Bevezetés

Manapság számos globális tendencia van, mely negatívan érinti a világ lakosságát. Az urbanizáció pozitív mellékhatásai mellett negatívakat is találunk, melyeket a lehető leggyorsabban kezelni kell. Sok szakértő a környezetbarát, elektromos tömegközlekedés előmozdításával próbálja csökkenteni az urbanizációs hátrányokat. Ez egy lényeges, evidens és jól ismert megoldás, habár van egy másik alternatív módszer is, mely megoldást jelenthet az említett helyzetben. Az utóbbi módszer kevésbé ismert és alkalmazott, de olcsóbb és innovatívabb: ez a sétálhatóság. Fontos tisztázni, hogy ebben a helyzetben az elektromos tömegközlekedés-fejlesztés és a

¹ Ez a kutatás a CityWalk („Towards energy responsible places: establishing walkable cities in the Danube Region”) DTP1-1-045-3.1 projekt keretein belül készült. A projektet az Európai Unió és Magyarország társfinanszírozta a Duna Transznacionális Program keretei között.

sétálhatóság nem egymással szemben, hanem egymás mellett állnak. Habár a sétálhatóság jól ismert módszer Amerikában és Nyugat-Európa nagy városaiban, kevés elérhető információ van a módszer alkalmazhatóságát illetően a kelet-közép-európai, közepes méretű városokban. Következésképpen tanulmányunkban megpróbáltunk szembenézni azzal a kihívással, hogy megvizsgáljuk a módszer alkalmazhatóságát Szegedre vonatkozóan.

A tanulmányban először a sétálhatóság nemzetközi szakirodalmát tekintjük át. Majd megvizsgáljuk a sétálhatóságot gyakorlati oldalról is, olyan módszereken keresztül, melyek lehetővé teszik a számszerűsítést. Ezután az empirikus kutatás kerül bemutatásra, melyet öt hónapon keresztül végeztünk résztvevő megfigyelés, kérdőívek és mélyinterjúk által, hogy információt gyűjtsünk a sétálhatóság jelenlegi helyzetéről és azon változásokról, melyek a közeli jövőben előfordulhatnak. Mindezen eredmények alapján javaslatokat teszünk a sétálhatóság fejlesztésére, és végül, de nem utolsó sorban összefoglaljuk kutatásunk eredményeit és levonjuk a konklúziót.

2. A sétálhatóság elmélete és a benne rejlő kihívások

Az emberek és környezetük kétségkívül sokat változtak a múltban, például a középkorban a városok szükségszerűen sokkal sétálhatóbban voltak, de az 1920-as években a nagy sebességű közlekedés és a modernizmus véget vetett a sétálható városoknak (Southworth 2005). Továbbá az urbanizáció is hozzájárult ezen jelen-séghez (Torrey 2004).

Az emberek vidéki területekről városi területekre való költözése a városi életstílus előnyeivel magyarázható, mint például jó lehetőségek (Torrey 2004), költségmegtakarítás (Lengyel–Rechnitzer 2004), hatalmas mennyiségű információ (Lengyel 2010) és hogy a városok a fejlődés motorjai, az innováció (Cohen 2006) és klaszterek (Vas et al. 2015) gyűjtőpontjai. Enyedi (2012) szerint a városok egyre fontosabbak manapság, mivel a világ népességének többsége már városokban él. Azonban az urbanizációnak nem csak pozitív, hanem negatív hatásai is lehetnek a természetes környezetre nézve (Sadorsky 2014), mely számottevő e tanulmány szempontjából. Ami az urbanizációs hátrányokat illeti, megemlíthetjük a nem megfelelő mennyiségű vizet és higiénit, a szeméttárolók hiányát és az ipari szennyezést (Torrey 2004). Cohen (2006) szerint a zsúfoltság a nagy városokban rendkívül súlyos és a légszennyezettség is komoly környezeti probléma. A zöld területek csökkennek (Rechnitzer 2007), míg a közlekedés növekszik a városokban (Rechnitzer 2004), ezáltal a városi környezet minősége fokozatosan csökken. Nem beszélve arról, hogy az urbanizáció kényelmes elérése kiiktatja a fizikai aktivitást a minden-

napjainkból, mivel a közlekedés az autóvezetésre korlátozódik (Enyedi 2012). Mint ahogy az Abesamis et al. (2013) tanulmány is állítja, az urbanizáció példátlan növekedést ért el.

Az előzőekben említett problémák eredményeképpen manapság a fenntartható városi közlekedés elengedhetetlen módszer a helyzet kezelésére. Az egyéni közlekedésből származó üvegházhatású gázok csökkentésének egy módja lehet az elektromos járművek használata alacsony széndioxid-kibocsátással járó elektromos forrásokkal párosítva (Hawkins et al. 2012), mivel ez környezetbarát technológia (Wang–Santini 1993), ám hatalmas forrásokat igényel. Ki kell hangsúlyozni, hogy az elektromos közlekedésfejlesztés nem helyettesíthető a sétálhatósággal, de a sétálhatóság kihagyhatatlan lehetőséget jelenthet a kisebb és szegényebb városok számára. Rechnitzer (2007) szerint szintén a városok belső közlekedési kapcsolatai fejlesztésre szorulnak. A városi közlekedéshez köthető túlszűfolttsági problémákra sokan nagy volumenű tömegközlekedési rendszerekbe való kormányzati beruházásokkal válaszolnak (Cohen 2006), ami egyértelmű reakció ilyen helyzetben. Bár, van egy másik egyszerű, költséghatékony, alternatív megoldás is, melyet sétálhatóságnak hívnak. Fontos megjegyezni, hogy az elektromos tömegközlekedés fejlesztése és a sétálhatóság mind elengedhetetlenek.

A sétálhatósággal kapcsolatban először tisztázni kell, hogy mit jelent maga a fogalom. Különböző definíciók alapján, melyek lakókörnyezeteket a sétálhatóság fogalmával jellemeznek, arra a következtetésre jutottunk, hogy *a sétálhatóság annak a mértéke, hogy mennyire könnyű, kényelmes, biztonságos és kívánatos sétálni egy adott helyen, ahol a legfontosabb, naponta használt létesítmények elérhetőek gyalogosan, azaz nem telik sok időbe, hogy megközelítsük őket*. Sétálható környékeken az egyének és közösségek konkrét egészségügyi, környezeti és gazdasági előnyöket élvezhetnek (Giles-Corti et al. 2010). A következőkben megpróbáljuk felsorolni a sétálhatóság számos előnyét, a teljesség igénye nélkül. Pozitív gazdasági hatások lehetnek a következők: sétálható helyeken több vállalat található (Benfield 2016), magasabbak a jövedelmek (Florida 2010), több az innováció (Florida 2011), magasabb az egy főre jutó GDP (Leinberger–Lynch 2014), jelentősebb a helyi gazdasági kiadás, stb. Az autók számának csökkentése alacsonyabb szintű üvegházhatású gázkibocsátást, közlekedési zsúfolttságot (Eidmann et al. 2011), lég- és zajszennyezettséget eredményezne (MARC 1998). A sétálás egészségügyi hatásai eléggé magától értetődőek, mivel a magasabb fizikai aktivitás csökkenti az elhízottságot, a magas vérnyomást, a szív megbetegedéseket és a cukorbetegséget, ezáltal egészségesebb társadalmat jelent (Benfield 2014). Sétálható kompakt városok létrehozása globális prioritás (Giles-Corti et al. 2014), mivel az ezen tulajdonságokkal bíró környékek elősegítik az aktív közlekedési módokat, mint például a sétálás (TRB 2005).

3. Hogyan számszerűsíthető a sétálhatóság helyi gazdaságokban?

A tanulmány e fejezetében gyakorlati oldalról mutatjuk be a sétálhatóságot, hogy ötleteket gyűjtsünk és hogy meghatározzuk a saját empirikus kutatásunk kereteit. A sétálhatóságot gyakorlati oldalról vizsgálva találhatunk néhány meghatározó módszert, melyek fontosak lehetnek a számszerűsítés során. A *Walk Score*, *Walkability Audit* és a *Walkability Index* mind tartalmazznak módszertanilag fontos szempontokat, melyek hozzájárultak a kutatásunkhoz. Tehát mind a három módszert felhasználtuk a kérdőív és a mélyinterjú előkészítése során:

1. A *Walk Score* bármely cím sétálhatóságának mérésére szolgáló módszer, melyet a *Walk Score* tanácsadó bizottság fejlesztett ki². Ahhoz, hogy megkapjuk az adott cím sétálhatósági pontját, közeli komforttényezőkhöz vezető gyalogutak számai kerülnek analízisra; a távolság a pontozás alapja. A módszer a népsűrűséget, az utak metrikáját is vizsgálja, hogy megkapja, hogy az adott cím mennyire gyalogosbarát. Az adott pontok alapján 5 kategória határozható meg: gyalogosok paradicsoma (90–100), nagyon sétálható (70–89), valamennyire sétálható (50–69), autófüggő (25–49), erősen autófüggő (0–24). A városok sétálhatósági szintjének mérése alapján rangsorok is elérhetőek a legsétálhatóbb városokról és környékekről.
2. *Walkability Audit*: ezt a módszert Eidmann et al. (2011) példáján keresztül mutatjuk be, mely során a szerzők North Adams városának sétálhatósági szintjét mérték. A módszer számos kritérium figyelembevételével az utcákat értékelte az alapján, hogy mennyire sétálhatóak. Az értékelés után minden utcaszakasz egy kvantitatív pontot és egy kvalitatív értékelést kap, melyek alapul szolgálnak a sétálhatóság minőségének javítására vonatkozó ajánlásokhoz. Az értékelés kvantitatív része további szakaszokra van osztva és a sajátos kritériumok minden szakaszon értékelve vannak 1–5-ig, ahol az 1 a legrosszabb, míg az 5 a legjobb pont. A következő tényezőket veszik figyelembe: járdák, gyalogos átkelőhelyek, jelzések, esztétika, komforttényezők és biztonság. Az értékelés kvalitatív része a biciklis komforttényezők és tömegközlekedési megállóknak meglétét, az adott szakaszon lévő emberek és elérhető parkolóhelyek számát, az utcák összekötöttségét és a veszélyes, valamint a kellemetlen környékeket veszi figyelembe. Mindezek után, a projektesoport Földrajzi Információs Rendszert használt, hogy az értékelt szakaszokat egy térképen is elhelyezze az adataikkal együtt.

² <https://www.walkscore.com/methodology.shtml>

3. *Walkability Index*: lakókörnyezetek sétálhatóságának mérésére alkalmas másik módszer. Giles-Corti et al. (2014) szerint a *Walkability Index* célja, hogy felmérje a közlekedési sétálhatóságot. Ehhez a méréshez három adathalmaz szükséges: a lakósűrűség, utca-összekötöttség és a földhasználati mix. Az adatok kiszámolása és harmonizálása után a kutatók az adatokat Földrajzi Információs Rendszerbe importálják.

A sétálhatóság számszerűsítési lehetőségeit figyelembe véve az a következtetés vonható le, hogy a bemutatott módszerek sok szempontja alkalmazható a saját empirikus kutatásunk során.

4. Sétálhatósági kutatás Szegeden

Ami a módszertant illeti, többszintű kutatást végeztünk a tanulmány céljának elérése érdekében. A többszintű kutatás elemei voltak: résztvevő megfigyelés, kérdőív és mélyinterjúk helyi stakeholderekkel és döntéshozókkal, melyeket mind személyesen hajtottunk végre. A következőket érdemes kiemelni a kutatás szintjeivel kapcsolatban:

1. A primer kutatás első szintje a résztvevő megfigyelés volt, mely során két hónapon keresztül minden nap átlagosan 50 percet fordítottunk a megfigyelésre. Mindez elengedhetetlen volt ahhoz, hogy Szeged sétálhatósági helyzetére jobban rálássunk, mielőtt megvizsgálánk a lakosok véleményét és megalapoznánk a kérdőívet és a mélyinterjút. A résztvevő megfigyelés során munkanaplót vezettünk, hogy feljegyzéseket készítsünk. Továbbá, számos eszközt használtunk Gehl–Svarre (2013) listájából: számolás, térképkészítés, felvázolás, fényképezés és teszt séták.
2. A kérdőív előkészítése során korábban publikált tanulmányok, az előzőekben bemutatott *Walk Score* és *Walkability Audit* módszerek és a résztvevő megfigyelésünk alapján állítottuk össze a kérdéssort. Fontosnak tartottuk, hogy Szegedet nemzetközi dimenzióba helyezzük már létező tudományos eredményekre támaszkodva. Felvettük a kapcsolatot kutatókkal és hozzájárulásukat kértük. Segítségüknek köszönhetően a kérdőív két kérdését korábbi nemzetközi tanulmányokból (Southworth Santa Rosai tanulmányából és Toronto Public Health 2012 tanulmányából) vettük át. A kérdőív tizennyolc zárt kérdést tartalmazott és a legfontosabb sétálhatósági szempontokra koncentrált. A zárt kérdések előnyei a könnyű statisztikai értékelés és a lehetséges számszerűsíthetőség, ha szükséges, de sajnos az emberek az

ilyen kérdéseknél nem tudják kifejezni gondolataikat. Összesen 77 válaszadó töltötte ki a kérdőívet, a minta nem volt reprezentatív.

3. A harmadik szint mélyinterjúkat tartalmazott, ahol 5 szegedi lakost kérdeztünk meg, hogy még inkább megismerjük a helyiek gondolatait. Akiket megkérdeztünk, mind kötődtek a sétálhatósághoz³ valamilyen szempontból, például környezetvédelmi szervezet tagjai, az egészséges életmód iránt elkötelezettek és sokat sétálnak, vagy a helyi önkormányzat tagjai és hatással lehetnek a várostervezésre. A mélyinterjúk felépítése különbözött annak függvényében, hogy kik voltak a megkérdezettek: helyi stakeholderok vagy helyi döntéshozók. A helyi stakeholderokkal folytatott interjúk során csak nyitott kérdéseket tettünk fel, de hasonlókat azokhoz, melyek a kérdőívben voltak, hogy ezáltal megértsük, hogy az emberek miért adtak adott válaszokat a kérdésekre. A helyi döntéshozókkal folytatott interjúk során szintén nyitott kérdéseket tettünk fel, de konkrétabbakat a jelenlegi sétálhatósághoz kötődő városi politikára vonatkozóan. Ezen nyitott kérdések feloldják a kérdőív zárt kérdéseinek korlátait, mert a válaszadók jobban kifejtetik véleményüket.

4.1. A résztvevő megfigyelés eredményei

Gehl–Svarre (2013) eszközeit a következőképpen használtuk. Megszámoltuk, hogy hány ember megy be az adott üzletbe vagy például edzőterembe, hogy eldöntsük, melyek a legfontosabb létesítmények az emberek mindennapi életében. Térképkészítés során szimbólumokat rajzoltunk egy térképre, hogy megfigyeljük, milyen sűrűn használják például a mozgássérültek az adott utcát. Felvázolás során azon gyalogosok számát mértük fel, akik elkerülnek bizonyos utcákat például a nem megfelelő világítás miatt. Fényképeket is készítettünk, hogy rögzítsük a járdák és gyalogátkelő állapotát. Továbbá, teszt sétákat alkalmaztunk, mely során turistákat követtünk, hogy kiderítsük, merre mennek, és milyen útvonalakat használnak. Mindent figyelembe véve a belváros jobb állapotú, mint a lakókörnyezetek, ami érthető, ha a helyi önkormányzat szempontját figyelembe vesszük. Nekik az a cél, hogy a város minél vonzóbb legyen a turisták számára, és a turisták általában a belvárost látogatják. Résztvevő megfigyelésünk célja az volt, hogy előkészítsük és megalapozzuk a kérdőívet és a mélyinterjúkat.

³ Az interjúalanyok kiválasztásánál szempont volt az elkötelezettség, a kérdőív esetében mindez nem volt feltétel. A mélyinterjúkkal célunk volt a kérdőíves felmérés során kapott információk kiterjesztése és mélyebb összefüggések feltárása, amelyre a témát jól ismerő interjúalanyokkal volt lehetőségünk.

4.2. A kérdőív eredményei

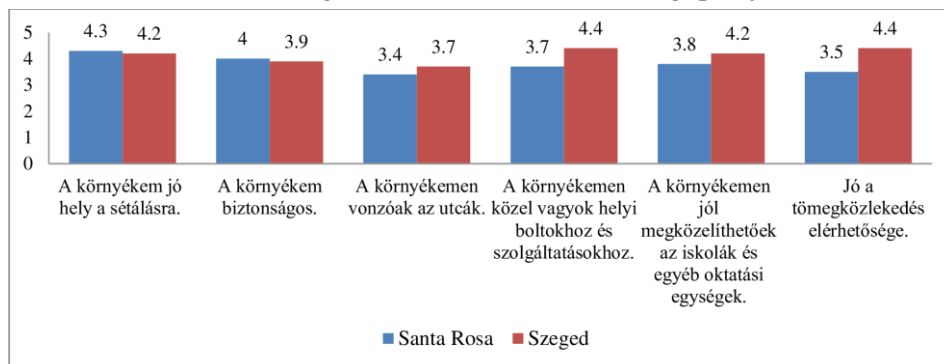
A kérdőív első részében az emberek lakókörnyezetükről alkotott véleménye érdekelt bennünket, különböző szempontokat figyelembe véve. Öt opció közül választhattak, az alapján, hogy az állításokkal teljes mértékben egyetértenek, egyetértenek, semlegesek, nem értenek egyet vagy egyáltalán nem értenek egyet. Például a következő állításokat tartalmazta az első kérdés: a környék jó hely a sétálásra; a környékemen közel vagyok helyi boltokhoz, szolgáltatásokhoz; a környékemen jól elérhetőek az iskolák, oktatási egységek stb. A válaszadók leginkább azzal értettek egyet, hogy a környékük jó hely a sétálásra, és könnyen elérhetőek a boltok, iskolák és a tömegközlekedés. Viszont a legnagyobb egyet nem értésnél a helyiek 45%-a nem értett egyet azzal, hogy elegendő utcai szemetes lenne. A kérdőív második része nagyon hasonló volt az elsőhöz, csak itt ugyanazok az állítások a városközpontra vonatkoztak. Ha megnézzük ezen eredményeket, akkor talán a legkiemelkedőbb az, hogy a válaszadók 99%-a értett egyet azzal, hogy a városközpont jó hely a sétálásra. Szintén szembeűnő, hogy a helyiek 61%-a teljes mértékben egyetértett a városközpontban lévő közvilágítás megfelelőségével, míg ez az arány a lakókörnyezetek esetén csak 19% volt. A problémás tényezők hasonlóak a városközpontban, mint a lakókörnyezetekben.

A harmadik kérdés a fontos létesítmények gyalogos elérhetőségére vonatkozott. A megkérdezésben felsorolt létesítmények listája kétségkívül nem volt teljes körű. A válaszadók többsége szerint a legfontosabb létesítmények mind elérhetőek gyalogosan, kivéve a kórházat/egészségügyi ellátó központot. A negyedik kérdéstől a kilencedikig egy 6 fokú skálán kellett választani. A szegedi lakosok véleménye szerint, ha valaki autóval érkezik a belvárosba, akkor a parkolási lehetőségek 36% szerint elég jók, 5% szerint jók. A helyiek 47%-a jóként értékelte, Szeged városrészeinek az összeköttetését. A válaszadók éppen több mint fele, 53%-a szerint, a parkoló autók és növényzet miatt a láthatóság elég rossznak mondható a gyalogosok szempontjából. A válaszadók 58%-a a közlekedés többi résztvevője által tanúsított tiszteletet a gyalogosok irányába elég jónak, jónak vagy nagyon jónak értékelte. Továbbá, a helyiek megítélése alapján, a legfontosabb látványosságok elérhetőek gyalogosan, mivel szinte senki sem választotta a nagyon rossz vagy rossz opciókat, és 68%-uk a jót vagy nagyon jót választotta, mely kiemelkedően magas érték. A kérdőív ezen részének utolsó kérdése szerint, a helyiek többsége értékelné, hogy ha a sétálhatóság szintjét növelnék, mivel 91%-uk választotta az elég hasznos, hasznos és nagyon hasznos opciókat. A szegedieket a következő létesítményeket szeretnék látni a sétálható belvárosban: 84%-uk parkot, 85%-uk cukrászdát, 83%-uk éttermet. A helyiek szerint az emberek többet sétálnának, ha a körülmények jobbak lennének, melyet e kérdésre adott 70% igen válasz támaszt alá. A gyalogos területek mennyiségére vonatkozó kérdés alapján, a szegediek 55%-a úgy gondolja, hogy elég a gya-

logos terület a városban. A helyiek átlagosan 5,09 napon sétálnak bármilyen okból egy héten, valamint 78%-uk egy nap 0–2 óra közötti időtartamot sétál. A kitöltők között a nemek aránya 65,5% nő, 34,5% férfi volt. Különböző korosztályokból voltak kitöltők, de a fiatalok részaránya volt a legjelentősebb, hiszen a válaszadók 49%-a 16–25 év közötti volt. A válaszadók különböző városrészekben élnek. Az egészségügyi helyzetüket tekintve mindannyian azt választották, hogy az megfelelő a gyalogláshoz.

Következésképpen megállapítható, hogy Szeged városának általános sétálhatósági szintjét növelni lehetne, és a lakosok értékelnék ezt. Az eredmények alapján úgy tűnik, hogy a város centralizált és a jelentősebb problémák a lakókörnyezetekben találhatóak. Fejlődési területek lehetnének a közvilágítás javítása, a fogyatékkal élők számára kialakított infrastruktúra kialakítása, a szemetesek, parkok, parkolóhelyek számának növelése, csak hogy egy néhányat emeljünk ki.

1. ábra Szeged és Santa Rosa sétálhatósági pontjai



Forrás: saját szerkesztés

A nemzetközi dimenzió biztosítása érdekében a kérdőívünk első kérdésének eredményeit összehasonlítottuk egy nemzetközi tanulmánnyal, melyet Southworth (2005) készített Santa Rosa-ban 59 lakost megkérdezve⁴. E kérdések során a lakosoknak lakókörnyezetüket kellett értékelni különböző szempontok alapján. Mivel Southworth a kérdéseket számszerűsített formában értékelte, így mi is átalakítottuk az eredményeinket, az alapján hogy az egyáltalán nem értek egyet 1 pontot

⁴ Michael Southworth-tel e-mailen keresztül vettük fel a kapcsolatot, hogy sétálhatósághoz kapcsolódó tanulmányával kapcsolatban érdeklődjünk. Ezáltal megkaptuk tőle azt a kérdőívet, melyet Santa Rosa-ban alkalmazott az élıhetőség felmérésére. Mivel a kérdőív hasznosnak tűnt kutatásunk szempontjából, ezért elkértük tőle az adatokat tartalmazó táblázatokat, illetve azok értékelését, hogy összehasonlíthassuk saját eredményeinkkel. Sajnos a tanulmányának végleges formája nem érhető el elektronikusan, ezért csak egy nem végleges verziót tudtunk használni az összehasonlítás alapjául.

kapott, a nem értek egyet 2-t, a semleges 3-at, az egyetérték 4-et, a teljesen egyetérték pedig 5-öt. A végső pontok megszerzéséhez a számtani átlagot kellett kiszámítani. Ez alapján 6 állítás értékelését tudtuk összehasonlítani (1. ábra). Az adatok alapján Szeged sétálhatóbb város, mint Santa Rosa az adott szempontok tükrében. Továbbá egy másik kérdést is nemzetközi dimenzióba tudtunk helyezni, mely arra vonatkozott, hogy a helyiek átlagosan hány napon sétálnak hetente. E kérdést Frank et al. (2012) tanulmányából vettük át, lehetővé téve ez által Szeged és Toronto – 1133 lakosának – eredményeinek összehasonlítását. Toronto lakosai átlagosan 4,8 napon sétálnak hetente bármilyen okból, mely alacsonyabb, mint a szegediek eredménye, ami 5,09 nap volt.

4.3. A mélyinterjúk eredményei

A primer kutatásunk harmadik szintje mélyinterjúkat jelentett, melyekkel megpróbáltuk feloldani a kérdőív korlátait. Erre azért volt szükség, mert a kérdőívben skálázott válaszokkal rendelkező zárt kérdések voltak, melyek az objektív statisztikai összehasonlítást lehetővé teszik, de nem tudunk a válaszok mögé tekinteni. Így a két módszer szinergikusan kiegészíti egymást, és az eredmények együtt helyesen értelmezhetőek. A következőkben be fogjuk mutatni a két fajta mélyinterjú eredményeit, melyeket:

1. helyi stakeholderekkel és
2. helyi döntéshozókkal készítettünk.

A mélyinterjúk során gyűjtött információk, melyek árnyalták és kiegészítették a kérdőív eredményeit, mint ahogy erre számítottunk is:

1. *Helyi stakeholderekkel készített interjúk:* négy helyi stakeholderrel folytatott mélyinterjú eredményeit fogjuk az alábbiakban bemutatni. Az interjúk egyesével készültek és az átlagos időkeretük körülbelül 25 perc volt. A sétálhatóság fogalmával még egyik megkérdezett sem találkozott, ami jól mutatja azt, hogy ez a módszer még nem érte el a területet a helyiek szintjén. A legfontosabb intézmények megközelíthetőségét figyelembe véve mindenki azt válaszolta, hogy a létesítmények gyalogosan könnyen megközelíthetőek, kivéve a kórházat/egészségügyi ellátó központot. Problémát a nyilvános WC-k, szemetesek és padok hiánya jelent, valamint a gyalogosok biciklisektől való fizikai elválasztása is egy fejlődési terület lehet. Általánosságban az emberek a gyalogos átkelőket biztonságosnak, és jól jelzettnek tartják, ami a szigorú szabályozásoknak tulajdonítható. A lakosok véleménye alapján Szeged nem olyan város, mely kiemelt figyelmet fordí-

tana a fogyatékkal élők számára megfelelő infrastruktúra kialakítására. Speciális fejlesztések közül a lakosok a zöldterületek létrehozására fektették a hangsúlyt, valamint a lakókörnyezetek közvilágítását is javítanák, több szemetest és padot helyeznének ki. Az utolsó néhány pont statisztikai kérdéseket tartalmazott: milyen idősök, milyen az egészségügyi állapotuk, miért gyalognak, milyen sűrűn gyalognak és mennyit gyalognak. A megkérdezettek átlagéletkora 26,75 év volt, mindannyiuknak megfelelő az egészségügyi állapota a gyalogláshoz. Általánosságban vagy azért gyalognak, mert szeretnek szabad levegőn lenni, vagy azért, hogy eljussanak bizonyos helyekre. A válaszadók fele naponta, míg másik felük csak hét-köznap sétál, átlagosan napi 110 percet.

2. *Helyi döntéshozóval készített interjúk:* az alábbiakban a szegedi önkormányzat egy kollégájával készített interjú eredményei kerülnek bemutatásra. Az interjú célja az volt, hogy jobban megértsük, mi történik a városban, milyen fejlesztésekre számíthatunk, és milyen intézkedések hiányoznak. Az interjú 13 nyitott kérdésből állt, és körülbelül 40 perc hosszú volt. Az megkérdezettel folytatott beszélgetés során szóba került a Fenntartható Városi Mobilitás Terv, mely Szeged mobilitási koncepciójának a része. Említésre került, hogy a fenntartható mobilitást és a közlekedési módokat általában együtt kezelik, tehát a sétálhatóság nem igazán különíthető el. Az önkormányzat az Európai Uniótól is kap forrásokat. A tervek megvalósítása során nagy hangsúlyt kap a társadalmi legitimitás, Szeged város lakói is bevonásra kerülnek a döntéshozásba. A város jelenleg dolgozik a Fenntartható Városi Mobilitás Terven, de már a 2007-es Közlekedési Koncepció is előremutató volt, így nem lesz paradigmaváltás, csak a társadalmasítás jelenti majd a változást, illetve néhány tevékenység periódusokon átívelő lesz. A megvalósítás során általában az szokott kihívást jelenteni, hogy a projektért felelős kollégák projektmenedzserek, így mindenről tudniuk kell, ami a komplex projekthez kapcsolódik, valamint a jelentkezési határidők is problémásak, mivel nem mindig egyértelműek a kiírások és sok változtatás van a követelményekben a jelentkezési időszak alatt. Költségvetési oldalról elmondható, hogy a sétálhatóság fejlesztése összetett kérdés, és a költségeket nem lehet szigorúan meghatározni. Viszont megkérdeztünk erősen ajánlotta a sétálhatóság fejlesztését bármely más városnak is.

4.4. A három alkalmazott módszer szinergiája

Összehasonlítva a megfigyelés, kérdőív és mélyinterjúk eredményeit, számos különbséget és azonosságot találhatunk a válaszadók véleményét figyelembe véve. A kutatásunk bizonyította, hogy a sétálhatóság olyan téma, melynek számszerűsítése

összetett és bonyolult, ezért nem lehet csak egy módszerre vizsgálni: legalább két egymást szinergikusan kiegészítő módszerre van szükség, de ha van rá lehetőség, akkor többre. Javasoljuk a sétálhatósággal foglalkozó kutatóknak, akik a sétálhatósággal foglalkoznak, hogy többféle módszert alkalmazzanak a számszerűsítés során, mert ezáltal megfelelő képet kaphatnak erről az összetett témáról.

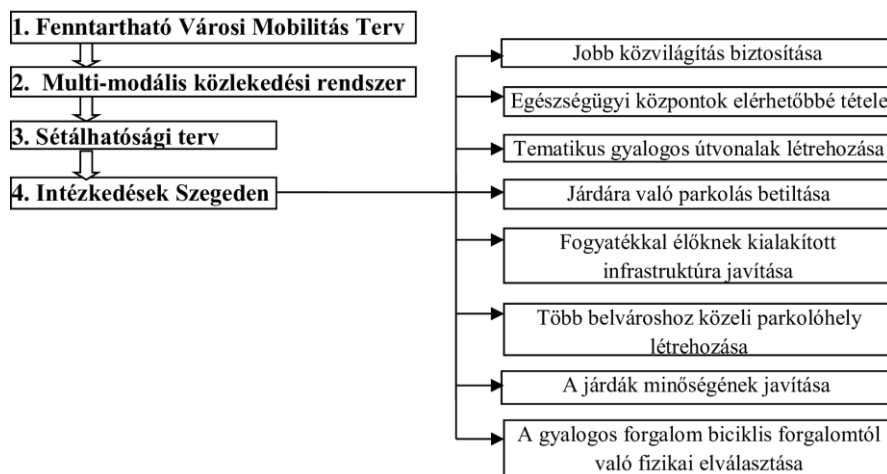
5. Javaslatok a gazdasági előnyök elérésére városfejlesztési eszközökkel

Az általunk végzett kutatás lehetőséget biztosít arra, hogy személyre szabott akciókat határozzunk meg Szegedre vonatkozóan a kutatás eredményeire alapozva a célból, hogy növelhessük a sétálhatóság szintjét. Ezek az akciók Szeged városfejlesztési eszköztárának lehetnek a részei. Általánosságban elmondhatjuk, hogy a várostervezés során az emberekre kell koncentrálni és nem az autós forgalomra; és hogy a sétálás kis változásokkal is támogatható. Annak érdekében, hogy újra életre keltsük a jelenleg nem jól sétálható területeket a városban, a köz- és magánszféra együttműködése elengedhetetlen. Sok módszer van, melyekkel a lakókörnyezetek, a városok sétálhatóbbá tehetőek, és ezek az intézkedések nem feltétlenül drágák. A városok általában tervet készítenek, ha figyelmüket a sétálhatóság fejlesztésére szeretnék fordítani; ezeket a terveket sétálhatósági terveknek nevezik.

Véleményünk szerint a legjobb megoldás Szegednek az lenne, ha azon az ösvényen maradna, melyen jelenleg is van, ami a Fenntartható Városi Mobilitás Tervet illeti, és multi-modális közlekedési rendszereket hozna létre, nagy hangsúlyt fektetve a sétálhatóságra (2. ábra). A multi-modális közlekedési rendszerek létrehozása keretében egy Sétálhatósági Terv létrehozását ajánlanánk. Ez a Sétálhatósági Terv speciális célokat tartalmazhatna, melyek elérésével a város megszabadulhatna a meglévő hiányosságoktól. Empirikus kutatásunk alapján létrehoztunk egy listát Szeged számára lehetséges akciókkal. Ezen intézkedések legfontosabb jellemzője, hogy nagyon egyszerűek és költséghatékonyak, mivel leginkább csak szervezési kérdéseket jelentenek.

Hangsúlyozzuk, hogy ezen akciók csak egy lehetséges forgatókönyvet mutatnak be és nem az egyetlen jó megoldást. Másrésztől, a forgatókönyv első négy lépése értelmezhető és alkalmazható bármely más városban is, mely jobb helyet akar teremteni a lakosok számára és fejleszteni szeretné a sétálhatósági szintjét. A negyedik lépés után az intézkedések specifikusak Szegedre vonatkozóan. Fontos kiemelni, hogy *intézkedéseket nem lehet véghezvinni megfelelő megalapozottság nélkül*, mert bármilyen rossz döntés a sétálhatóság negatív megítéléséhez vezethetne.

2. ábra Lehetséges forgatókönyv Szeged sétálhatóságának fejlesztésére



Forrás: saját szerkesztés

6. Összefoglalás

Tanulmányunkban arra a kérdésre kerestük a választ, hogy a sétálhatóság fogalma mennyire értelmezhető egy közepes méretű európai városban. Ahhoz, hogy elérjük ezt a célt, négy fő lépést tettünk, melyeket a tanulmány fő fejezeteiben mutattunk be.

Először is megismerkedtünk az alapvető problémával, melyet a tanulmány kezelni kíván: az urbanizáció közlekedéshez kapcsolódó negatív mellékhatásaival. Általában erre a kihívásra a szakértők az elektromos közlekedési rendszerekkel válaszolnak, de a sétálhatóság egy hasonló pozitív hatásokkal bíró alternatív megoldás, mely kevésbé ismert, de sokkal innovatívabb. Bemutattuk a sétálásban rejlő kihívásokat, az azokra adott egyértelmű válaszokat, a sétálhatóság fogalmát és előnyeit, pozitív hatásait a gazdaságra, egészségre és környezetre. Másodsorban, három módszert mutattunk be, melyekkel a helyi gazdaságok sétálhatósága számszerűsíthető: *Walk Score*, *Walkability Audit* és *Walkability Index*. Ezután a saját empirikus kutatásunk került bemutatásra, melyet személyesen végeztünk Szegeden. A módszertan felépítése három szintet foglalt magába: résztvevő megfigyelést, kérdőívet, és mélyinterjúkat helyi stakeholderekkel és helyi döntéshozókkal. Ezen módszerek mind elengedhetetlenek voltak a téma összetettsége miatt, hiszen a három módszer kiegészíti egymást szinergikusan és az eredmények együtt értelmezhetőek. Szegedet nemzetközi dimenzióba is helyeztük a kérdőív két kérdése által, az értelmezhetőség javítása érdekében.

Végül, de nem utolsó sorban javaslatokat tettünk Szeged városa sétálhatósági szintjének növelésére figyelembe véve általános megoldásokat, melyek bármely városra alkalmazhatóak, és speciális javaslatokat is adtunk. Arra a következtetésre jutottunk, hogy Szegednek fenntartható városi mobilitást kellene biztosítania, multimodális közlekedési rendszerek létrehozásával, nagy hangsúlyt fektetve a gyaloglásra. Azonban ez az akcióterv bármely más város esetében is alkalmazható, melyek fejleszteni szeretnék helyi gazdaságukat és közlekedési rendszerüket egy innovatív városfejlesztési eszköztárral.

Felhasznált irodalom

- Abesamis, J. – Campos, J. C. – Castell, C. (2013): Estimating the effects of urbanization on carbon emission: evidence in the Philippines. *Policy Brief*, 7, De La Salle University, Manila.
- Benfield, F. K. (2014): *How Walkable Communities Are Good for Us*. http://www.huffingtonpost.com/f-kaid-benfield/how-walkable-communities_b_6014028.html Letöltve: 2016.09.07.
- Benfield, F. K. (2016): *It's a Trend: More Businesses Are Choosing Downtowns and Walkable Locations*. http://www.huffingtonpost.com/f-kaid-benfield/its-a-trend-more-business_b_7608218.html Letöltve: 2016.09.06.
- Cohen, B. (2006): Urbanization in developing countries: Current trends, future projections, and key challenges for sustainability. *Technology in Society*, 28, 1–2, pp. 63–80.
- Eidmann, J. – Long, A. – Noomah, C. – Ury, E. (2011): *A walkability study of North Adams, Massachusetts*. http://web.williams.edu/wp-etc/ces/North_Adams_Walkability_Study.pdf Letöltve: 2016.09.07.
- Enyedi Gy. (2012): *Városi világ*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Florida, R. (2010): *America's Most Walkable Cities*. <http://www.theatlantic.com/business/archive/2010/12/americas-most-walkable-cities/67988/> Letöltve: 2016.09.07.
- Florida, R. (2011): *Why Walkable Cities Aren't Always the Ones You'd Think*. <http://www.citylab.com/commute/2011/10/why-walkable-cities-arent-always-the-ones-you-think/279/> Letöltve: 2016.09.07.
- Frank, L. – Chapman, J. – Kershaw, S. – Kavage, S. (2012): *City and Regional Residential Preference Survey Results for Toronto and Vancouver: A CLASP Final Report*. Toronto Public Health, Toronto. https://www1.toronto.ca/city_of_toronto/toronto_public_health/healthy_public_policy/hp/he/files/pdf/clasp.pdf Letöltve: 2016.09.13.
- Gehl, J. – Svarre, B. (2013): *How to study public life*. IslandPress, Washington, Covelo, London.
- Giles-Corti, B. – Foster, S. – Shilton, T. – Falconer, R. (2010): The co-benefits for health of investing in active transportation. *New South Wales Public Health Bulletin*, 21, 5–6, pp. 122–127.

- Giles-Corti, B. – Mavoa, S. – Eagleson, S. – Davern, M. – Roberts, R. – Badland, H. (2014): *Transport walkability index: Melbourne*. McCaughey VicHealth Centre for Community Wellbeing, The University of Melbourne, Melbourne. <http://www.communityindicators.net.au/files/images/How%20walkable%20is%20Melbourne%20FINAL.pdf> Letöltve: 2016.09.11.
- Hawkins, T. R. – Singh, B. – Majeau-Bettez, G. – Hammer Stromman, A. (2012): Comparative Environmental Life Cycle Assessment of Conventional and Electric Vehicles. *Journal of Industrial Ecology*, 17, 1, pp. 53–64.
- Leinberger, C. B. – Lynch, P. (2014): *Foot Traffic Ahead: Ranking Walkable Urbanism in America's Largest Metros*. The George Washington University School of Business, Washington. <http://www.smartgrowthamerica.org/documents/foot-traffic-ahead.pdf> Letöltve: 2016.09.01.
- Lengyel I. (2010): *Regionális gazdaságfejlesztés: versenyképesség, alulról szerveződés, klaszterek*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Lengyel I. – Rechnitzer J. (2004): *Regionális gazdaságtan*. Dialóg Campus, Pécs.
- Mid-America Regional Council (1998): *Creating Walkable Communities*. Mid-America Regional Council, Kansas City. http://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/docs/marc.pdf Letöltve: 2016.09.08.
- Rechnitzer J. (2004): A városhálózat és a régiók formálódása. *Magyar Tudomány*, 49, 9, 978–990. o.
- Rechnitzer J. (2007): Az európai regionális politika és városfejlődés. *Magyar Tudomány*, 168, 6, 692–703. o.
- Sadorsky, P. (2014): The effects of urbanization on CO₂ emissions in emerging countries. *Energy Economics*, 41, pp. 147–153.
- Southworth, M. (2005): Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, 131, 4, pp. 246–257.
- Torrey, B. B. (2004): *Urbanization: An Environmental Force to Be Reckoned With*. <http://www.prb.org/Publications/Articles/2004/UrbanizationAnEnvironmentalForcetoBeReckonedWith.aspx> Letöltve: 2016.09.16.
- Transportation Research Board (2005): *Does the Built Environment Influence Physical Activity? Examining the evidence*. Transportation Research Board, Institute of Medicine of the National Academies, Washington D.C.
- Vas Zs. – Lengyel I. – Szakálné Kanó I. (2015): Regionális klaszterek és agglomerációs előnyök: feldolgozóipar a magyar városrégiókban. *Tér és Társadalom*, 29, 3, 49–72. o.
- Wang, Q. – Santini, D. L. (1993): Magnitude and Value of Electric Vehicle Emissions Reductions for Six Driving Cycles in Four U.S. Cities with Varying Air Quality Problems. Center for Transportation Research, Energy Systems Division, Argonne National Laboratory, Argonne. <http://infohouse.p2ric.org/ref/35/34673.pdf> Letöltve: 2016.09.23.
- <https://www.walkscore.com/methodology.shtml> Letöltve: 2016.09.17.