

Új irányok a városfejlesztésben: a sétálható városok nyújtotta lehetőségek

SZÜCS PETRA

projekt menedzser, Első Magyar Felelősségteljes Innováció Egyesület (Szeged)
E-mail: petra.szucs94@gmail.com

LUKOVICS MIKLÓS

PhD, egyetemi docens, Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar (Szeged)
E-mail: miki@eco.u-szeged.hu

KÉZY BÉLA

városfejlesztési szakértő, ügyvezető, MEGAKOM Tanácsadó Iroda (Nyíregyháza)
E-mail: kezy@megakom.hu

Napjainkban egyre inkább fókuszba kerülnek a városokban az úgynevezett urbanizációs hátrányok: a zaj, légszennyezettség, túlszűfolttság stb. A gépjárművek egyre több helyet követelnek maguknak, s ez rontja az emberek számára szükséges életér 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 és Nyugat-Európa nagyvárosaira készültek eddig sétálhatósági mérések. Tanulmányunkban arra a kérdésre keressük a választ, hogyan értelmezhető a sétálhatóság fogalma európai közepes méretű városokra, és mindez milyen városfejlesztési potenciált hordoz. Kutatásunk során primer felméréseket végeztünk Szegeden és Valenciában, hogy a sétálhatóságot és fejlesztési lehetőségeit vizsgáljuk. Kutatásunk igazolta, hogy a sétálhatóság koncepciója közepes méretű városokban is hasznos városfejlesztési eszköz lehet.

Journal of Economic Literature (JEL) kód: R42

Kulcsszavak: sétálhatóság, városfejlesztés, helyi gazdaság, városi mobilitás

1. Bevezetés

Évezredekkel ezelőtt a városokat a gyaloglásnak kedvező szerkezetben kezdték el kiépíteni: a fő városrendezési elv a gazdasági, társadalmi és biztonsági koncentráció

volt, mely egységes, jól körülhatárolható városközpontokat hozott létre. Ebben az elrendezésben az emberek aktív közlekedési módozatokat használtak (jellemzően gyalogoltak), mígnem a motorizáció először megkönnyítette a városlakók életét, az általa generált gazdasági fellendülés pedig a városok életét változtatta meg pozitívan.

A motorizáció egyértelmű kedvező hatása addig a fordulópontig tartott, amíg a nagyobb városokban meg nem jelentek az úgynevezett urbanizációs hátrányok: a zaj, a légszennyezettség, a túlsúlyosság és hasonlók. Az elmúlt évtizedekben a gépjárművek egyre több helyet követeltek maguknak a településeken (különösen a városközpontokban), ami rontja az emberek számára szükséges élettér minőségét, s ez társadalmi és gazdasági szempontból egyaránt káros. Különösen kézzel fogható, az egyének szintjén is megjelenő probléma az elhízás és a túlsúly, melyre az Egészségügyi Világszervezet (WHO) egyre erőteljesebben figyelmeztet, és amelynek első számú letéteményesei a városok. 1980 és 2014 között az elhízottság aránya a világban több mint duplájára nőtt, 2014-ben már világszerte 1,9 milliárd (39%) felnőtt volt túlsúlyos, és ebből 600 millió (13%) elhízott (WHO 2016).

Sok szakértő a környezetbarát, elektromos tömegközlekedés előmozdításában látja az urbanizációs hátrányok csökkentésének lehetőségét, melynek kiépítése ugyanakkor drága, és méretgazdaságossági küszöbhez kötött, azaz kisebb városokban kevésbé alkalmazható módszer.

Az Egyesült Államokban és Európa nagyvárosaiban ugyanakkor egyre inkább terjed a „walkability”, magyarul sétálhatóság mint városfejlesztési eszköz, melynek lényege, hogy a városközpontokat eredeti funkciójuknak megfelelően kell használni, vagyis „*vissza kell adni*” azokat az embereknek, szemben a gépjárművekkel. Amennyiben ugyanis városfejlesztési eszközökkel növeljük a városok sétálhatóságát, úgy az emberek a tapasztalatok szerint többet gyalognak, és előmozdítják urbanizációs előnyök realizálását. Ezen tapasztalatok elsődlegesen az Egyesült Államokból és Nyugat-Európa nagyvárosaiból származnak, miközben kevés az elérhető információ a sétálhatóságról közepes méretű európai városok vonatkozásában.

Mindezek alapján kutatásunkban arra a kérdésre keressük a választ, miként értelmezhető a sétálhatóság fogalma európai közepes méretű városokra, és mindez milyen városfejlesztési potenciált hordoz középvárosi környezetben. A választ Szeged és Valencia sétálhatóságának empirikus felmérésével kívántuk megadni, mely vizsgálatot mindkét városban személyesen végeztünk el.

A kutatási kérdés megválaszolásához tanulmányunkban először a sétálhatóság nemzetközi szakirodalmát tekintjük át. Ezt követően megvizsgáljuk a sétálhatóságot gyakorlati oldalról is, olyan módszereken keresztül, melyek lehetővé teszik annak mérését. Ezután bemutatjuk az empirikus kutatást, melyet 5-5 hónapon keresztül végeztünk Szegeden és Valenciában résztvevő megfigyelés, kérdőívek és mélyinterjúk segítségével annak érdekében, hogy információt gyűjtsünk a

sétálhatóság jelenlegi helyzetéről és azon változásokról, melyek a közeli jövőben előfordulhatnak a két vizsgált városban. Mindezen eredmények alapján javaslatot fogalmazunk meg arra vonatkozóan, hogy a sétálhatóság feltételeinek javítása miként válhat kulcsfontosságú városfejlesztési eszközzé.

2. A sétálhatóság elmélete és a benne rejlő kihívások

Amióta városok léteznek, a városon belüli helyváltoztatás alapvető módja a gyaloglás volt – így a városok eredendően sétálható helyek voltak, ahol a legfontosabb funkciókat gyalogosan el lehetett érni. Ez az elvárás meghatározta a városok szerkezetének alakulását is. Ugyanakkor a városok XIX. századtól megfigyelhető gyors területi növekedése jelentősen hozzájárult a korábban általános sétálhatóság fokozatos visszaeséséhez. A növekedés által okozott nehézségeket hosszú ideig a közösségi közlekedés segítségével igyekeztek kezelni. A személyautók tömeggyártásával a tengerentúlon a múlt század 20-as éveiben, Európában pedig a II. világháború után elterjedő nagy sebességű egyéni közlekedés – miközben jelentősen hozzájárult a városok további területi növekedéséhez – a modernizmussal karöltve gyakorlatilag véget vetett a sétálható városoknak (*Southworth 2005*). Ezeket a negatív folyamatokat tovább erősítette az urbanizáció felgyorsulása is (*Torrey 2004*).

Az emberek vidéki területekről városi területekre való költözése a városi életstílus előnyeivel magyarázható: a jobb oktatás, egészségügy, szórakozás és egyéb szolgáltatások lehetőségeivel (*Torrey 2004*), költségmegtakarítással (*Lengyel–Rechnitzer 2004*), információbőséggel (*Lengyel 2010*), valamint a funkciók és szolgáltatások koncentrált rendelkezésre állásával, széles választékával. Az urbanizáció felgyorsulása pedig azt eredményezte, hogy a városok váltak a fejlődés motorjaivá, az innováció (*Cohen 2006*) és klaszterek (*Vas et al. 2015*) gyűjtőpontjaivá – ami aztán tovább erősítette az urbanizációs folyamatokat. Mára a világ lakosságának nagyobb része él városokban, és az elkövetkező évtizedekben a városi lakosság további dinamikus bővülésére lehet számítani.

Az emberek területi koncentrációjának számos pozitív hatása van, de a felgyorsuló urbanizáció negatív következményekkel is jár. Ezek jelentős része a városi közlekedéssel van összefüggésben. A városi népesség folyamatos bővülése együtt járt a közlekedési kereslet erősödésével, ami a személyautók megállíthatatlan elterjedését hozta magával. A városi autós közlekedés drámai növekedése jelentősen erősíti azokat a negatív hatásokat, amelyeket az urbanizációs folyamatok a természetes környezetre gyakorolnak (*Sadorsky 2014*). Az autók meghatározó kibocsátói azoknak a káros anyagoknak, amelyek a megállíthatatlanul növekvő városi légszennyezettséghez vezetnek, ami egyre komolyabb problémákat okoz. *Cohen (2006)* szerint a nagy városokban a légszennyezettség mellett az egyre

növekvő zsúfoltság is komoly környezeti probléma. A zsúfoltságért szintén komolyan okolhatók az autók, amelyek egyre több helyet követelnek maguknak a városi terekből, az emberek életterét zsugorítva ezáltal. A közlekedés bővülésével a városi zöld területek is folyamatosan csökkennek (*Rechnitzer 2007*), ami a negatív környezeti hatások mellett fokozatosan rontja a városi környezet minőségét.

A negatív környezeti hatások nyomán áttételesen jelentkező egészségügyi problémák mellett az autóorientált városi közlekedés közvetlenül is rendkívül kedvezőtlenül hat a városban élők egészségi állapotára. Az autós közlekedés gyakorlatilag teljesen kiiktatja az egyébként természetes fizikai aktivitást a mindennapjainkból, mivel a közlekedés az autóvezetésre korlátozódik (*Enyedi 2012*). A mozgásszegény életmód a városban élők elhízásához vezet, ami pedig bizonyítottan közvetlenül járul hozzá számos olyan betegség kialakulásához, amelyek a vezető halálokok közé tartoznak – például szív- és érrendszeri megbetegedések, diabétesz (*Péter 2008*).

Az előzőekben említett problémák nyomán a városok világszerte keresik a jelenleginél nagyságrendekkel hatékonyabb és fenntartható városi közlekedést biztosító megoldásokat. A körvonalazódó válaszok sokszínűek: az egyéni közlekedésből származó üvegházhatású gázok csökkentésének például egyik módja lehet az elektromos járművek használata, párosítva alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó – különösen pedig megújuló forrásból származó – elektromos energiával (*Hawkins et al. 2012*), mivel ez egy környezetbarát technológia (*Wang-Santini 1993*). Az elektromos járművek tömeges elterjedése azonban hatalmas forrásokat igényel, időigényes, ráadásul nem is megoldás a zsúfoltságra. A városi közlekedéshez köthető túlzásfoltosági problémákra sokan nagy volumenű tömegközlekedési rendszerekbe való kormányzati beruházásokkal válaszolnak (*Cohen 2006*), mely egy egyértelmű reakció ilyen helyzetben – ugyanakkor ez a megoldás nem jelent választ a már bemutatott egészségügyi problémákra, ráadásul szintén óriási a forrásigénye.

Egyedi, nagy volumenű beruházások helyett sokkal inkább integrált városi közlekedési rendszerekre van szükség. Ezek arra az új paradigmára épülnek, hogy a városi közlekedés alapfunkciója az *emberek* és nem az *autók* leghatékonyabb mozgásának a biztosítása. Egy-egy közlekedési mód dominanciája helyett különböző közlekedési módok hatékony mixével kívánják biztosítani az emberek mozgását városon belül; már középtávon is az egyéni autós közlekedés drasztikus csökkentését célozzák; végül pedig kiemelt szerepet adnak az aktív módoknak: a gyalogos és kerékpáros közlekedésnek.

A gyalogos közlekedés feltételeinek javítása nagy- és kisvárosok számára egyaránt fontos összetevője lehet a közlekedési problémák kezelésének. Fontos azonban megjegyezni, hogy a sétálhatóság problémaköre/hiánya döntő mértékben a települések városközpontjaiban és a lakótelepeken jelentkezett akut módon, ennek megfelelően a sétálhatóság feltételeinek javítását célzó beavatkozások is

ezekre a helyekre koncentráltak. A kertvárosi területeken viszont még ma is sokkal kisebb figyelmet fordítanak erre a területre – pedig ezekben a városrészekben is fontos lenne a sétálhatóság alapvető feltételeinek biztosítása. A pozitív egészségügyi hatások mellett a sétálhatóság fejlesztése sokkal kisebb beruházásokat igényel, mint akár a közösségi közlekedési rendszerek fejlesztése, akár pedig az elektromos meghajtású járművek használatának elterjedése, másrészt kedvező hatásai is sokkal rövidebb távon érvényesülnek.

A sétálhatósággal kapcsolatban mindenképpen fontos tisztázni, mit jelent maga a fogalom. Különböző definíciók alapján, melyek lakókörnyezeteket a sétálhatóság fogalmával jellemeznek, arra a következtetésre jutottunk: *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 sétálható városrészekben nő a gyalogos közlekedés aránya, aminek számos kedvező következménye van. Kutatások sora bizonyítja, hogy a sétálhatóság pozitív hatást gyakorol a helyi gazdaságra: a sétálható városokban több vállalkozás található (Benfield 2016), magasabbak a jövedelmek (Florida 2010), magasabb az egy főre jutó GDP (Leinberger-Lynch 2014). A kreatív, tehetséges fiatal szakemberek a sétálható városokba települnek szívesen, ami vonzza az ilyen munkaerőre építő vállalkozásokat – ezáltal a sétálhatóság kedvezően hat az innovációra is (Florida 2011). A sétálható városokban lényegesen alacsonyabbak az ott élők közlekedési kiadásai, az ebből fakadó megtakarítások egy jelentős részét pedig helyi szolgáltatásokra költik, ami a helyi gazdaság erősödéséhez vezet.

Az autók számának csökkenése kedvező környezeti hatásokkal is jár: alacsonyabb szintű az üvegházhatású gázok kibocsátása, a zajszennyezettség (MARC 1998), kisebb a közlekedési zsúfoltság (Eidmann et al. 2011). Nem elhanyagolhatóak a gyaloglás egészségügyi hatásai sem: a rendszeres magasabb szintű fizikai aktivitás csökkenti az elhízottságot, a magas vérnyomást, a szív- és érrendszeri megbetegedéseket és a cukorbetegséget, ezáltal egészségesebb társadalomhoz vezet (Benfield 2014).

Nem véletlen, hogy egyre több szakértő véli úgy: a sétálható kompakt városok létrehozása globális prioritás (Giles-Corti et al. 2014).

3. Hogyan mérhető a sétálhatóság?

A tanulmány e fejezetében gyakorlati oldalról szeretnénk bemutatni a sétálhatóság témakörét, hogy ötleteket gyűjtsünk, és hogy meghatározzuk a saját empirikus kutatásunk kereteit. A sétálhatóságot gyakorlati oldalról vizsgálva, találhatunk

néhány meghatározó, széles körben elfogadott és a gyakorlatban is alkalmazott módszert, melyek fontosak lehetnek a számszerűsítéskor. Kutatásunk során a Walk Score, a Walkability Audit és a Walkability Index módszereket vettük alapul, mivel mind tartalmaznak módszertanilag fontos szempontokat. Tehát mindhárom módszert felhasználtuk a kérdőív és a mélyinterjúk előkészítése során:

1. A Walk Score az Egyesült Államok, Kanada és Ausztrália városaiban alkalmazott, bármely konkrét lakcímkörnyezet sétálhatóságának mérésére szolgáló módszer, melyet a Walk Score tanácsadó bizottság fejlesztett ki¹. Ahhoz, hogy megkapjuk az adott cím sétálhatósági pontját, közeli komforttényezőkhöz vezető gyalogutak százalékait analizálják; a távolság a pontozás alapja. A módszer a népsűrűséget, az utak metrikáját is vizsgálja, hogy megkapja, az adott cím mennyire gyalogos-barát. Az adott pontok alapján 5 kategória határozható meg: Gyalogosok paradicsoma (90–100), Nagyon sétálható (70–89), Valamennyire sétálható (50–69), Autó-függő (25–49), Autó-függő (0–24). A városok sétálhatósági szintjének mérése alapján rangsorok is elérhetőek a legsétálhatóbb városokról és környékekről. Továbbá az ingatlanok értékét is befolyásolja a városrészek Walk Score értékelése.
2. A Walkability Audit az utcák sétálhatósági mértékét meghatározó módszer, mely kvantitatív és kvalitatív részekre osztható. Ezt a módszert *Eidmann* és szerzőtársai (2011) példája által 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. A kvantitatív részét az értékelésnek további szakaszokra osztják, és a sajátos kritériumokat minden szakaszon értékelik 1-től 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. A kvalitatív része az értékelésnek a biciklis komforttényezők és tömegközlekedési megálló megletét, az adott szakaszon lévő emberek és elérhető parkolóhelyek számát, az utcák összekötöttségét és a veszélyes, valamint a kellemtelen környékeket veszi figyelembe. Mindezek után, a projektcsoport Földrajzi Információs Rendszert használ, hogy az értékelt szakaszokat egy térképen is elhelyezze az adataikkal együtt.
3. Walkability Index lakókörnyezetek sétálhatóságának mérésére alkalmas módszer, mely alapján fejlesztési területeket lehet meghatározni. E módszert *Giles-Corti* és szerzőtársai (2014) példáján keresztül szemléltetjük. Szerintük

¹ <https://www.walkscore.com/methodology.shtml>

a Walkability Index célja, hogy felmérje a közlekedési sétálhatóságot. Ehhez a méréshez három adathalmaz szükséges, ezek pedig a lakósűrűség, az utca összekötöttség és a föld használati 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 és Valenciában

Kutatásunk keretében két közepes méretű európai városban, Szegeden és Valenciában végeztünk a sétálhatóság számszerűsítését célzó kiinduló vizsgálatokat.

A kutatási módszertan részleteinek bemutatását megelőzően fontos megjegyezni, hogy a két város mérete (lakosságát tekintve Valencia közel ötször akkora, mint Szeged) és fejlettségi szintje különbözik, és a közlekedési rendszereik is eltérőek (a leglényegesebb különbség ebből a szempontból az, hogy Valenciában működik több vonallal rendelkező földalatti hálózat, míg Szegeden csak felszíni közösségi közlekedési hálózatok találhatók). Ezek olyan különbségek, amelyeket nem lehet figyelmen kívül hagyni egy összehasonlító vizsgálat esetén – és éppen ezért, kutatásunk során olyan tényezőkre koncentráltunk, amelyeket ezek az eltérések nem, vagy csak elhanyagolható mértékben befolyásolhatnak.

Ugyanakkor fontos azt is hangsúlyozni, hogy a vizsgálatunk szempontjából lényeges területeken a két város hasonló adottságokkal rendelkezik:

- mindkettőnek a belvárosa jól körülhatárolt, koncentrált, ami azért jelentős, mert a városközpont sétálhatósága minden város esetében meghatározó;
- egyikben sem jellemzőek a jelentős domborzati különbségek, amelyek nehezíthetnék a gyalogos közlekedést;
- mindkét városban kedvezőek a klimatikus feltételek, magas a napsütéses órák száma, ami szintén kedvez a gyalogos közlekedésnek;
- noha vannak eltérések, ahogyan arra fentebb rámutattunk, mindkét városban fejlett a közösségi közlekedés, alkalmas arra, hogy nagyobb városi távolságok esetén kiváltsa az autóhasználatot.

Ami a módszertant illeti, a tanulmány céljának elérése érdekében többszintű kutatást végeztünk. Ennek elemei voltak: (1) résztvevő megfigyelés, (2) kérdőív és (3) mélyinterjúk helyi stakeholderekkel és döntéshozókkal, melyeket mind személyesen hajtottunk végre mindkét városban. A következőket érdemes kiemelni a kutatás szintjeivel kapcsolatban:

1. Az primer kutatás első szintje a résztvevő megfigyelés volt, mely során 2 hónapon keresztül minden nap átlagosan 50 percet fordítottunk a megfigyelésre egy-egy városban. Mindez elengedhetetlen volt ahhoz, hogy Szeged és Valencia sétálhatósági helyzetére jobban rálássunk, mielőtt megvizsgálnánk a lakosok véleményét és megalapoznánk a kérdőívet és a mélyinterjút. A résztvevő megfigyelés során munkanaplót vezettünk, hogy feljegyzéseket készítsünk. Továbbá, számos eszközt használtunk *Gehl és 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, ami lehetővé tette, hogy Szegedet és Valenciát nemzetközi dimenzióba helyezzük, már létező tudományos eredményekre támaszkodva. A kérdőív 18 zárt kérdést tartalmazott és a legfontosabb sétálhatósági szempontokra koncentrált. A zárt kérdések előnyei a könnyű statisztikai értékelés és a lehetséges számszerűsíthetőség; hátrányuk, hogy az emberek az ilyen kérdéseknél nem tudják kifejtetni gondolataikat, esetleges javaslataikat. Összesen 129 válaszadó töltötte ki a kérdőívet, és a minta nagysága a két városban megközelítőleg egyenlő volt. A minta nem volt reprezentatív.
3. A harmadik szint mélyinterjűket tartalmazott, ahol 5-5 szegedi és valenciai stakeholdert kérdeztünk meg, hogy még inkább megismerjük a helyiek gondolatait. Akiket megkérdeztünk, mind kötődtek a sétálhatósághoz 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 stakeholderek vagy helyi döntéshozók. Az előbbiekkal folytatott interjúk során csak nyitott kérdéseket tettünk fel, de hasonlóakat azokhoz, melyek a kérdőívben voltak, hogy ezáltal megértsük, az emberek miért adtak adott válaszokat a kérdésekre. A helyi döntéshozókkal folytatott interjúkon szintén nyitott kérdéseket tettünk fel, de konkrétabbakat a jelenlegi sétálhatósághoz kötődő városi politikára vonatkozóan. Ezen nyitott kérdések feloldják a kérdőív zárt kérdéseinek korlátait, mert az emberek jobban kifejthetik véleményüket.

4.1. A résztvevő megfigyelés eredményei

A résztvevő megfigyelés során elsődlegesen *Gehl és Svarre (2013)* módszereire támaszkodtunk. Megszámoltuk, 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. A 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 gyalogos átkelők állapotát. Továbbá, teszt sétákat alkalmztunk, melyek során turistákat követtünk, hogy kiderítsük, merre mennek, és milyen útvonalakat használnak. A megfigyelések mindkét településen a városközpontban, a turisztikai látványosságok környékén, valamint Szeged városrészei közül kiemelttem Rókuson és Felsővároson, Valencia városrészei közül pedig Benimaclet-ben és Algirós-ban zajlottak. Mindent figyelembe véve, a két város sétálhatósági szintje néhány szempontból különböző, de vannak közös jellemvonásaik is. Például mindkettőnél a belváros jobb állapotú, mint a lakókörnyezetek, ami érthető, hiszen a korlátozottan rendelkezésre álló erőforrásokat a városvezetés nyilván azon városrészek fejlesztésére prioritizálja, amelyeket a legtöbben használnak, turisztikai szempontokat is figyelembe véve. Résztevő megfigyelésünk eredményeit a kérdőív és a mélyinterjúk előkészítésére és megalapozására használtuk.

4.2. A kérdőív eredményei

A kitöltők között a nemek aránya Szegeden 65,5% nő, 34,5% férfi volt, Valenciában 69% nő és 31% férfi. Különböző korosztályokból kerültek ki a kitöltők, de a fiatalok részaránya volt a legjelentősebb: a szegedi válaszadók 49%-a, a valenciaiaknak pedig 53%-a volt 16 és 25 év közötti. A válaszadók különböző városrészekben élnek. Az egészségügyi helyzetüket tekintve mindannyian azt választották, hogy az megfelelő a gyalogláshoz.

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. Az első kérdés például a következő állításokat tartalmazta: a környék jó hely a sétálásra; a környékemen közel vagyok helyi boltokhoz, szolgáltatásokhoz; a környékemen jól elérhetőek az iskolák, oktatási egységek. Az egyik legkiemelkedőbb különbség a két város között, hogy Szegeden csupán 33% értett egyet azzal, hogy a kihelyezett szemetesek száma elegendő lenne, míg ez Valenciában 62%-ra igaz. Az egyet nem értekek különbsége a gyalogos átkelőhelyek helyzeténél figyelhető meg, ahol a szegediek 19%-a szerint a zebrák kialakítása nem jó és nem is biztonságosak, míg Valenciában a lakosság 31%-a vélekedik így. 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 szegedi válaszadók 99%-a értett egyet azzal: a városközpont jó hely a

sétálásra. Valenciában is így gondolta a többség, ám az arányuk nem volt ennyire kiemelkedően magas. Szintén szembetűnő, hogy a Szegeden a helyiek 61%-a teljes mértékben megfelelőnek tartja a városközpontban lévő közvilágítást, míg ez az arány Valenciában csak 35% 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. A szegediek többsége szerint, a legfontosabb létesítmények mind elérhetőek gyalogosan, kivéve a kórházat/egészségügyi ellátó központot. Valenciában a válaszadók szerint minden fontos létesítmény elérhető gyalogosan. A negyedik kérdéstől a kilencedikig egy 6 fokú skálán kellett választaniuk a kitöltőknek. Ha valaki autóval érkezik a belvárosba, akkor a parkolási lehetőségek a szegedi lakosok 36%-ának véleménye szerint elég jók, a valenciaiaknál 41% szerint rossz a helyzet. A városrészek összeköttetését illetően nem vehető észre jelentős különbség a két város lakosainak megítélésében. Szegeden 53% szerint a láthatóság – a parkoló autók és növényzet miatt – elég rossznak mondható a gyalogosok szempontjából, ugyanazon szempont alapján a valenciaiak 67%-a ellenzőképpen gondolkodik. A közlekedés többi résztvevője által a gyalogosok irányába tanúsított tiszteletet a válaszadók nagyobb része elég jónak, jónak vagy nagyon jónak értékelte mindkét városban. Továbbá, a helyiek megítélése alapján, a legfontosabb látványosságok elérhetőek gyalogosan, mivel szinte senki sem választotta a nagyon rossz vagy rossz opciókat: a szegediek 68%-a és a valenciaiak 64%-a a jót vagy nagyon jót jelölte meg, ami kiemelkedően magas érték. A kérdőív e részének utolsó kérdése szerint, a helyiek többsége értékelné, ha a sétálhatóság szintjét növelnék, mivel Szegeden 91%-uk, Valenciában pedig 76%-uk választotta az elég hasznos, hasznos és nagyon hasznos opciókat. A szegediek és valenciaiak a parkokat és éttermeket szeretnék látni a sétálható belvárosban elsősorban. A helyiek szerint az emberek többet sétálnának, ha a körülmények jobbak lennének, amit az e kérdésre adott 70% igen támaszt alá Szegeden, és 67% Valenciában. A gyalogos területek mennyiségére vonatkozó kérdés alapján, 55%-a a szegedieknek úgy gondolja, hogy elég a gyalogos terület a városban, míg Valenciában ez az arány csak 45%. A kérdőívből az is kiderült, hogy a szegedi lakosok többet sétálnak, mivel ők átlagosan 5,09 napot sétálnak bármilyen okból egy héten, a valenciaiak pedig 4,31 napot. Valamint a szegediek 78%-a 0–2 órányi időtartamot sétál egy nap, ugyanez az arány Valenciára vonatkozóan 72%.

A kérdőíves felmérés alapján a következő általános következtetések vonhatóak le:

- a válaszadók kifejezetten kedvezően ítélték meg a sétálhatóság alapfeltételei szempontjából mindkét várost;

- a vélemények egyértelműen azt tükrözik, hogy az emberek fontosnak tekintik a gyalogos közlekedést, és szívesen látnának további, a sétálhatóság javítását célzó fejlesztéseket;
- van véleményük és javaslatuk az embereknek, és szívesen meg is osztják azt, ha megfelelően konkrét kérdéseket tesznek fel nekik;
- Szeged és Valencia városának általános sétálhatósági szintjét növelni lehetne, és a lakosok értékelnék ezt.

Az eredmények alapján úgy tűnik, a két városban néhány probléma közös, míg vannak egyediek is. Például, Szeged városa centralizált és a jelentősebb problémák a lakókörnyezetekben találhatóak, míg ilyen nagy kontraszt Valenciában nem figyelhető meg.

4.2.1. Szeged és Valencia sétálhatósága nemzetközi összehasonlításban

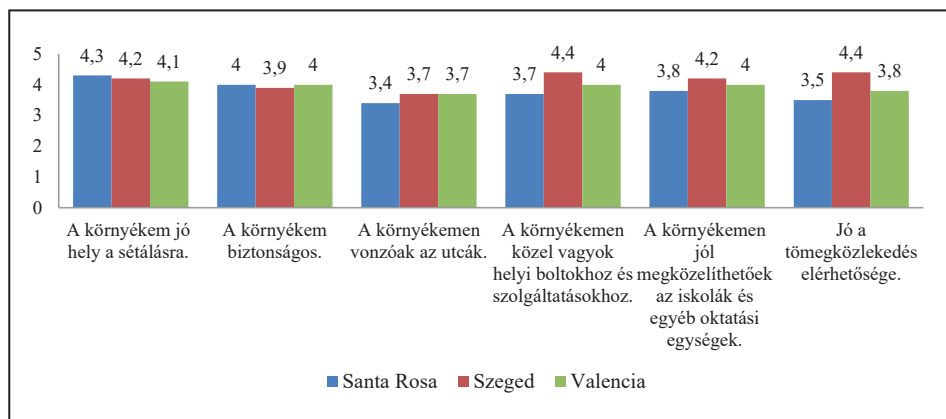
Kutatásunk során fontos szempont volt, hogy a két város sétálhatóságát ne csak egymáshoz tudjuk viszonyítani, hanem legyen valamilyen összehasonlítási alapunk arra vonatkozóan is, hogy a kapott eredmények nemzetközi összehasonlításban miként értékelhetőek. Mindez módszertani szempontból azt jelentette, hogy hozzá kellett férjünk a nemzetközi felmérések nem publikált háttér adatbázisaihoz, melyeket a kutatókkal való személyes kapcsolatfelvétel során tettünk meg. Mivel csupán néhány kérdésünk nemzetközi adatbázisához tudtunk hozzáférni, ezért *eredményeink mély következtetések levonására nem alkalmasak, de arra igen, hogy egyfajta elnagyolt becslést adjunk Szeged és Valencia sétálhatósági szintjére nemzetközi dimenzióban.*

A nemzetközi dimenzió biztosítása érdekében a kérdőívünk első kérdésének eredményeit összehasonlítottuk egy nemzetközi tanulmánnyal, mely Santa Rosában készült, Southworth által 59 lakost megkérdezve. E kérdés során a lakosoknak lakókörnyezetüket kellett értékelni különböző szempontok alapján. Mivel Southworth a kérdéseket számszerűsített formában értékelte, így mi is átalakítottuk az eredményeinket annak alapján, hogy az egyáltalán nem értek egyet 1-et ért, a nem értek egyet 2-t, a semleges 3-at, az egyetértek 4-et, a teljesen egyetértek pedig 5-öt. A végső pontok megszerzéséhez a számtani átlagot kellett kiszámítani. Ez alapján 6 állítás értékelését tudtuk összehasonlítani (1. ábra).

Az adatok fényében a három város rangsora a következő: Szeged, Valencia, Santa Rosa. Továbbá, egy másik kérdést is nemzetközi dimenzióba tudtunk helyezni, mely arra vonatkozott, hogy a helyiek átlagosan hány napon sétálnak hetente. E kérdést Frank és szerzőtársai (2012) tanulmányából vettük át, lehetővé téve ez által az eredmények összehasonlítását Szeged és Valencia lakosaira, illetve Toronto 1133 lakosára vonatkozóan. A torontóiak átlagosan 4,8 napon sétálnak hetente bármilyen okból, mely alacsonyabb, mint a szegediek eredménye, ami 5,09 nap volt, de magasabb a valenciaiak 4,31 napjánál.

Mindezek alapján az mondható el, hogy a vizsgált kritériumok szerint Szeged és Valencia relatív sétálhatósági szintje nemzetközi összehasonlításban egyértelműen jónak mondható (a jelen alfejezet elején említett korlátok figyelembe vételével).

**1. ábra: Szeged, Valencia és Santa Rosa sétálhatósági pontjai
(Walkability scores of Szeged, Valencia and Santa Rosa)**



Forrás: saját szerkesztés

4.3. A mélyinterjúk eredményei

A primer kutatásunk harmadik szintje mélyinterjúkból állt, 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 együtt helyesen értelmezhetőek az eredmények. A következőkben bemutatjuk a kétfajta mélyinterjú eredményeit, melyeket:

1. helyi stakeholderekkel, illetve
2. helyi döntéshozókkal készítettünk.

A mélyinterjúk során nagyon hasznos információkat gyűjtöttünk, melyek árnyalták és kiegészítették a kérdőív eredményeit, mint ahogy erre számítottunk is:

1. **Helyi stakeholderekkel** készített interjúk: a 4-4 helyi stakeholderrel folytatott mélyinterjú eredményeit ismertetjük az alábbiakban. Az interjúk egyesével készültek, átlagos időkeretük körülbelül 25 perc volt. A sétálhatóság fogalmával – egy kivétellel – korábban nem találkoztak a megkérdezettek, ami jól mutatja, hogy ez a módszer a helyiek szintjén még nem érte el a területet. A legfontosabb intézmények megközelíthetőségét

illetően mindenki azt válaszolta, hogy a létesítmények gyalogosan könnyen megközelíthetőek, kivéve a korházat/egészségügyi ellátó központot Szegeden, mely a kérdőívzés során is kiderült. Mindkét városban problémát okoz a nyilvános WC-k hiánya, míg a szemetesek és padok mennyisége csak Szegeden elégtelen. Itt a gyalogosok biciklisektől való fizikai elválasztása is egy fejlődési terület lehet. Valenciában többen kiemelték a Río Turia park meglétének pozitívumait. A szegedi emberek a gyalogos átkelőket általánosságban biztonságosnak és jól jelzettnek tartják, ami a szigorú szabályozásoknak tulajdonítható. Ugyanez nem mondható el Valenciában, ahol a helyiek nincsenek megelégedve a gyalogos átkelőhelyek kialakításával, mivel véleményük szerint sok helyen nem lenne rájuk szükség, illetve nagyon hosszú a várakozási idejük. A lakosok véleménye alapján Szeged nem egy olyan város, mely kiemelt figyelmet fordítana a fogyatékkal élők számára megfelelő infrastruktúra kialakítására. Valenciában e körülmények jobbakk, és a megkérdezettek szerint az egy barátságos város a speciális igényű személyek számára is. A speciális fejlesztések közül a szegediek a zöld területek létrehozására fektették a hangsúlyt, valamint a lakókörnyezetek közvilágítását is javítanák, több szemetest és padot helyeznének ki. Az utolsó néhány kérdés statisztikai kérdéseket tartalmazott: milyen idősök, milyen az egészségügyi állapotuk, miért gyalognak, milyen sűrűn és mennyit. A megkérdezettek átlagéletkora Szegeden 26,75 év volt, Valenciában pedig 29,25, mindnyájuknak megfelelő az egészségügyi állapota a gyalogláshoz. Általánosságban vagy azért gyalognak, mert szeretnek szabad levegőn lenni, vagy azért, hogy eljussanak bizonyos helyekre. A szegedi válaszadók fele naponta, míg másik felük csak hétköznap sétál, átlagosan napi 110 percet. A valenciai válaszadók minden nap sétálnak, átlagosan napi 70 percet.

2. **Helyi döntéshozókkal készített interjúk:** az alábbiakban a szegedi és valenciai önkormányzat egy kollégájával készített interjú eredményeit mutatjuk be. Az interjúk célja az volt, hogy jobban megértsük, mi történik a városban, milyen fejlesztésekre számíthatunk, és milyen intézkedések hiányoznak. Az interjúk 13 nyitott kérdésből álltak, és körülbelül 40 perc hosszúak voltak. A beszélgetés során szóba került a fenntartható városi mobilitás terv, mely Szeged és Valencia mobilitási koncepciójának is a része. Szakértők megemlézték, hogy általában együtt kezelik a fenntartható mobilitást és a közlekedési módokat, tehát a sétálhatóság nem igazán különíthető el. Az önkormányzatok az Európai Uniótól is kapnak forrásokat. A tervek megvalósítása során nagy hangsúlyt kap a társadalmi legitimitás, Szeged és Valencia lakóit is bevonják a döntéshozásba. A két város közötti különbség abban jelenik meg, hogy míg Szeged jelenleg dolgozza ki a fenntartható városi mobilitás tervet, addig Valenciában már

a megvalósítás zajlik. Igaz, Szegeden már a 2007-es Közlekedési Koncepció is előremutató volt, így nem lesz paradigmaváltás, csak a társadalmisítás jelenti majd a változást, illetve néhány tevékenység periódusokon átívelő lesz. A megvalósítás során különféle gondok merülhetnek fel. Szegeden általában az szokott problémát okozni, 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. Valenciában pedig a Központi Piac környékéről való forgalomkilitás jelentette a nehézséget, melyet a helyiek nem fogadtak fenntartások nélkül. Költségvetési oldalról elmondható, hogy a sétálhatóság fejlesztése egy összetett kérdés, és a költségeket nem lehet szigorúan meghatározni. Viszont megkérdezetteink erősen ajánlották a sétálhatóság fejlesztését bármely más városnak is.

4.4. A három alkalmazott módszer szinergiája

Összehasonlítva a megfigyelés, a kérdőív és a mélyinterjúk eredményeit, a válaszadók véleményét figyelembe véve számos különbséget és azonosságot találhatunk a két városban. A kutatásunk bizonyította, hogy a sétálhatóság egy olyan téma, melynek számszerűsítése összetett és bonyolult, ezért nem lehet csak egy módszerrel vizsgálni: legalább két egymást szinergikusan kiegészítő módszerre van szükség, de ha van rá lehetőség, akkor többre. Javasoljuk a kutatóknak, akik a sétálhatósággal foglalkoznak, hogy többféle módszert alkalmazzanak a számszerűsítés során, mert ez által megfelelő képet kaphatnak erről az összetett témáról.

A legmeghatározóbb példákat kiemelve elmondható, hogy a résztvevő megfigyelés megfelelőképpen megalapozta a kutatás további részeit, hiszen meg tudtuk határozni a kulcstényezőket, melyeket mindenképpen figyelembe kellett venni a későbbiek során. A mélyinterjúkból fény derült arra, hogy mindkét önkormányzat dolgozik a városok sétálhatóbbá tételén, melyet a kérdőív válaszadói is alátámasztottak azzal, hogy városukat jól sétálhatónak tartják. Természetesen mindkét településen vannak fejlesztendő területek, például Szegeden a lakókörnyezetek hiányos világítása, vagy a szemetesek és padok mennyisége, míg Valenciában a tisztaság és a gyalogos átkelőhelyek rendszere.

Leginkább a kérdőíves megkérdezés és a mélyinterjúk eredményeit lehet összehasonlítani, hiszen itt szinte azonos kérdéseket alkalmaztunk. Ahogy az *1. táblázatban* látható, karakteresebben megjelennek a két város közötti különbségek a mélyinterjúk eredményeiben, hiszen a válaszadók a nyitott kérdéseknek köszönhetően jobban kifejezheték véleményüket. Figyelembe véve a kiemelt szempontokat, Valencia bizonyult sétálhatóbbnak, mert a megkérdezettek jobbra

értékelték a helyzetet a következőkre vonatkozóan: biztonság, a fogyatékkal élők számára kialakított infrastruktúra és a kórház/egészségügyi ellátó központ megközelíthetősége gyalogosan.

Ugyanakkor, érdekes módon, a nemzetközi dimenzióba helyezés során figyelembe vett szempontok esetén Szeged került ki győztesként. Mindezek alapján úgy gondoljuk, mindkét város sétálhatósága jónak tekinthető, és egyes szempontok alapján követendő példaként szolgálhatnak más fejlődni vágyó városok számára.

Habár Szeged és Valencia is egy-egy relatíve jól sétálható város még nemzetközi viszonylatban is, vannak olyan azonosítható szempontok a primer kutatás alapján, melyek tudatos városfejlesztési eszköztárba illeszthető javításával a sétálhatóság szintje tovább növelhető.

1. táblázat: Szeged és Valencia sétálhatóságának összehasonlítása a megfigyelés alapján

Változó	Kérdőív eredményei	Mélyinterjúk eredményei
Boltok és szolgáltatások elérhetősége	Nincs jelentős különbség a két város között	Nincs jelentős különbség a két város között
Tömegközlekedés elérhetősége	Szeged	Nincs jelentős különbség a két város között
Kórház/egészségügyi ellátó központ elérhetősége	Valencia	Valencia
Kereszteződések, zebrák	Nincs jelentős különbség a két város között	Szeged
Fogyatékkal élők számára kialakított infrastruktúra	Nincs jelentős különbség a két város között	Valencia
Biztonság	Nincs jelentős különbség a két város között	Valencia
Az utcák vonzereje	Szeged	Valencia
Tisztaság	Nincs jelentős különbség a két város között	Nincs jelentős különbség a két város között

Forrás: saját szerkesztés

5. Javaslatok a gazdasági előnyök elérésére városfejlesztési eszközökkel

Az általunk végzett kutatás lehetőséget biztosít arra, hogy annak eredményeire alapozva személyre szabott akciókat határozzunk meg Szegedre és Valenciára vonatkozóan a célból, hogy növelhessük a sétálhatóság szintjét. Ezek az akciók

Szeged és Valencia városfejlesztési eszköztárának lehetnek a részei, az alábbi, kutatásunkból következő szempontok alapján:

1. Az aktív közlekedés és a gyalogos közlekedés növekvő fontosságú összetevői a városi mobilitásnak minden városban, így Valenciában és Szegeden is.
2. A két város alapadottságai a gyaloglás, sétálhatóság szempontjából relatíve jók, melyek megfelelő kiindulási alapul szolgálhatnak tudatos sétálhatósági beavatkozásokhoz.
3. Mindkét városban jó a sétálhatóság elfogadottsága: a vizsgálatok arra is rámutattak, hogy ezt a városlakók is fontosnak tartják, valamint azt is, hogy kedvező feltételek legyenek a gyalogos közlekedés számára.
4. A sétálhatóság javítása részben megkövetel költséges – a gyalogos közlekedés infrastruktúrájának fejlesztését célzó – beruházásokat, de nagyon sok alacsony költségű beavatkozással (például egyértelmű jelölések, forgalomszervezési intézkedések, tudatosítás stb.) szintén érzékelhető javulást lehet elérni.
5. A fejlesztéseket stratégiai szemléletben, átgondoltan és tervezetten kell végrehajtani.
6. Mind a problémák feltárása, mind a beavatkozások tervezése, mind pedig a megvalósítása során részvételen alapuló, a lakosságot bevonó, aktivizáló módszereket kell alkalmazni.

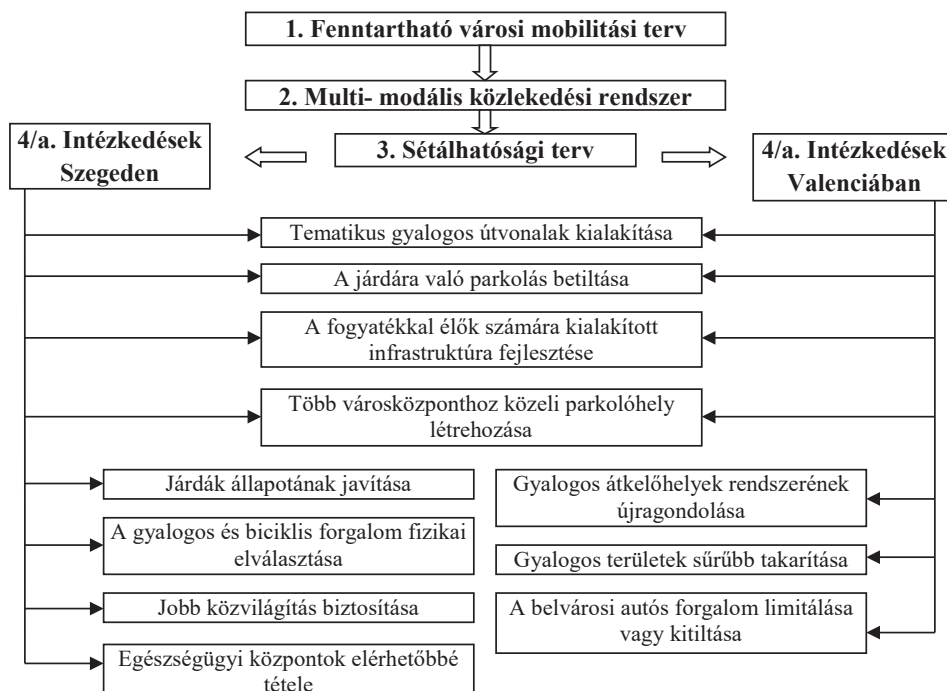
A konkrét lépéseket illetően a kiinduló pontnak a fenntartható városi mobilitási tervnek kell lennie, amely a fenntartható városi mobilitás kereteit, fő céljait jelöli ki (2. ábra). Ehhez illeszkedően kell elkészíteni a városi szintű sétálhatósági stratégiát, mely meghatározza a gyalogos közlekedés szempontjából a jövőképet, a célokat, a fő beavatkozási területeket, a városrészeket, ahova koncentrálni kell, a monitoring folyamatot stb. Ezt követően kerülhet sor a városrészi szintű sétálhatósági tervek kidolgozására, melyek utca szinten mérik fel a konkrét problémákat, hiányosságokat, majd konkrét – szintén utcaszintű – beavatkozásokat határoznak meg. Ez azért fontos, mert a konkrét megoldások nagyobb városok esetében akár városrészenként is eltérhetnek.

A fenti tervezési munka során multi-modális közlekedési rendszerekben célszerű gondolkodni, nagy hangsúlyt fektetve a sétálhatóságra. Empirikus kutatásunk alapján létrehoztunk egy listát Szeged és Valencia számára is a lehetséges akciókkal. Ezen intézkedések legfontosabb jellemzője, hogy nagyon egyszerűek és költségghatékonyak, mivel leginkább csak szervezési kérdéseket jelentenek.

Hangsúlyozni szeretnénk, hogy ezen akciók csak egy lehetséges forgatókönyvet mutatnak be, és nem az egyetlen jó megoldást. Másrésről, a forgatókönyv első négy lépése értelmezhető és alkalmazható bármely más városban is, amelyik jobb helyet akar teremteni a lakosok számára és fejleszteni szeretné a sétálhatósági szintjét. A negyedik lépés után az intézkedések specifikusak Szegedre és Valenciára

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 és Valencia sétálhatóságának fejlesztésére



Forrás: saját szerkesztés

6. A sétálhatóságban rejlő gazdaságfejlesztési lehetőségek

Összességében elmondható, hogy a városok sétálhatóvá tétele kedvező hatással lehet a gazdaságra Szeged és Valencia esetében egyaránt. Egyrészt a sétálhatósági feltételek javítása eredményeként azok, akik rendszeresen a gyaloglást választják autós közlekedés helyett, megtakaríthatják az autók fenntartására, az üzemanyagra, a biztosításra fordított kiadásaik jelentős hányadát. Az így megtakarított összegek egy részét jó eséllyel helyi szolgáltatásokra költenék, ami növelné a helyi gazdaság bevételeit. Ráadásul a gyalogosan közlekedők hajlamosabbak az impulzus vásárlásokra, így számuk növekedése kedvezően hat a sétálható városrészekben található üzletek, szolgáltatók forgalmára.

Az aktívabb életmód egyúttal kedvezően hatna egészségi állapotukra is, mely az egészségügyi kiadásokat csökkentené, és egyben ahhoz is hozzájárulna, hogy kevesebb legyen a betegség miatt kieső idő a munkahelyeken.

Továbbá, a helyi gazdaság szempontjából kiemelendő, hogy ha a városok sétálhatóbbá válnak, az fellendíti a gazdasági növekedést, mely az egy főre jutó GDP összegére is kedvezően hatna (*Leinberger-Linch 2014*). A tapasztalatok azt is egyértelműen mutatják, hogy a sétálható – gyalogosbarát – városrészek vonzzák a magasabb képzettségű fiatal szakembereket, az úgynevezett kreatív osztályt, és ma már a vállalkozások (különösen az informatikai szektorban tevékenykedő és technológiai cégek) oda települnek, ahol a tehetség koncentráltan van jelen. A kreatív osztály és a technológiai cégek jelenléte pedig kedvező feltételeket teremt az innováció számára – ami a gazdaság további erősödését eredményezi (*Florida 2002*).

Szeged és Valencia esetén is megfigyelhető néhány egyedi példa. A szegedi felmérés során észrevettük, hogy az Árkád bevásárlóközpont megjelenése elszívja a vásárlóerőt a városközpontban lévő üzletektől, és negatívan hat a helyi kereskedések relatív pozíciójára. Szeged sétálhatósági szintjének növelése hozzájárulhatna ennek a problémának a kezeléséhez, hiszen ha az emberek többet sétálnának a városközpontban, ez az ott végbemenő vásárlások mennyiségét is növelné.

7. Összefoglalás

Tanulmányunkban arra a kérdésre kerestük a választ, hogy a sétálhatóság fogalma mennyire értelmezhető közepes méretű európai városokra vonatkozóan, valamint hogy milyen városfejlesztési lehetőségeket hordoz magában. 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 szeretne: 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 kutatásunkat ismertettük, melyet személyesen végeztünk Szegeden és Valenciában. 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 és Valenciát nemzetközi dimenzióba is helyeztük a kérdőív két kérdése által, az értelmezhetőség javítása érdekében.

Végül, de nem utolsósorban, javaslatokat tettünk Szeged és Valencia sétálhatósági szintjének növelésére, figyelembe véve általános megoldásokat, melyek bármely városra alkalmazhatóak, és adtunk speciális javaslatokat is. Többek között például mindkét város esetében tematikus gyalogos útvonalak kialakítását, Szegeden a járdák állapotának javítását, Valenciában pedig a gyalogos területek sűrűbb takarítását javasoltuk. Arra a következtetésre jutottunk, hogy Szegednek és Valenciának is fenntartható városi mobilitást kellene biztosítania, multi-modális közlekedési rendszerek létrehozásával, nagy hangsúlyt fektetve a gyaloglásra. Ez az akcióterv azonban bármely olyan város esetében is alkalmazható, amelyik fejleszteni szeretné helyi gazdaságát és közlekedési rendszerét egy innovatív városfejlesztési eszközzel.

Hivatkozások

- 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*, Vol. 28, No. 1–2:63–80. <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2005.10.005>
- Eidmann, J. – Long, A. – Noomah, C. – Ury, E. (2011): A walkability study of North Adams, Massachusetts. Berkshire Regional Planning Commission, Pittsfield.
- Enyedi György (2012): Városi világ. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Florida, R. (2002): *The Rise of the Creative Class*. Basic Books.
- Florida, R. (2010): *America's Most Walkable Cities*. Atlantic Media Company, Washington.
- Florida, R. (2011): *Why Walkable Cities Aren't Always the Ones You'd Think*. Atlantic Media Company, Washington.
- 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.
- Gehl, J. – Svarre, B. (2013): *How to study public life*. IslandPress, Washington, Covelo, London. <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-525-0>

- 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*, Vol. 21, No. 5–6:122–127. <https://doi.org/10.1071/NB10027>
- Giles-Corti, B. – Mavoa, S. – Eagleson, S. – Davern, M. – Roberts, R. – Badland, H. (2014): Transport walkability index: Melbourne. *McCaughy VicHealth Centre for Community Wellbeing, The University of Melbourne, Melbourne*.
- 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*, Vol. 17, No. 1:53–64. <https://doi.org/10.1111/j.1530-9290.2012.00532.x>
- 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.
- Lengyel Imre (2010): *Regionális gazdaságfejlesztés: versenyképesség, alulról szerveződés, klaszterek*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Lengyel Imre – Rechnitzer János (2004): *Regionális gazdaságtan*. Dialóg Campus, Pécs.
- MARC (1998): *Creating Walkable Communities*. Mid-America Regional Council, Kansas City.
- Péter Szabolcs (2008): *Az életmód szerepe az elhízás megelőzésében*. Doktori értekezés. Semmelweis Egyetem, Budapest.
- Rechnitzer János (2007): Az európai regionális politika és városfejlődés. *Magyar Tudomány*, Vol. 178, No. 6:692–703.
- Sadorsky, P. (2014): The effects of urbanization on CO₂ emissions in emerging countries. *Energy Economics*, Vol. 41, No. 1:147–153. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2013.11.007>
- Southworth, M. (2005): Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, Vol. 131, No. 4:246–257. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9488\(2005\)131:4\(246\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2005)131:4(246))
- Torrey, B. B. (2004): *Urbanization: An Environmental Force to Be Reckoned With*. Population Reference Bureau, Washington.
- Vas Zsófia – Lengyel Imre – Szakálné Kanó Izabella (2015): Regionális klaszterek és agglomerációs előnyök: feldolgozóipar a magyar város régiókban. *Tér és Társadalom*, Vol. 29, No. 3:49–72.
- 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.
- WHO (2016): *Obesity and Overweight*. World Health Organization, Geneva. <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs311/en/>, Letöltve: 2017. 02. 18.