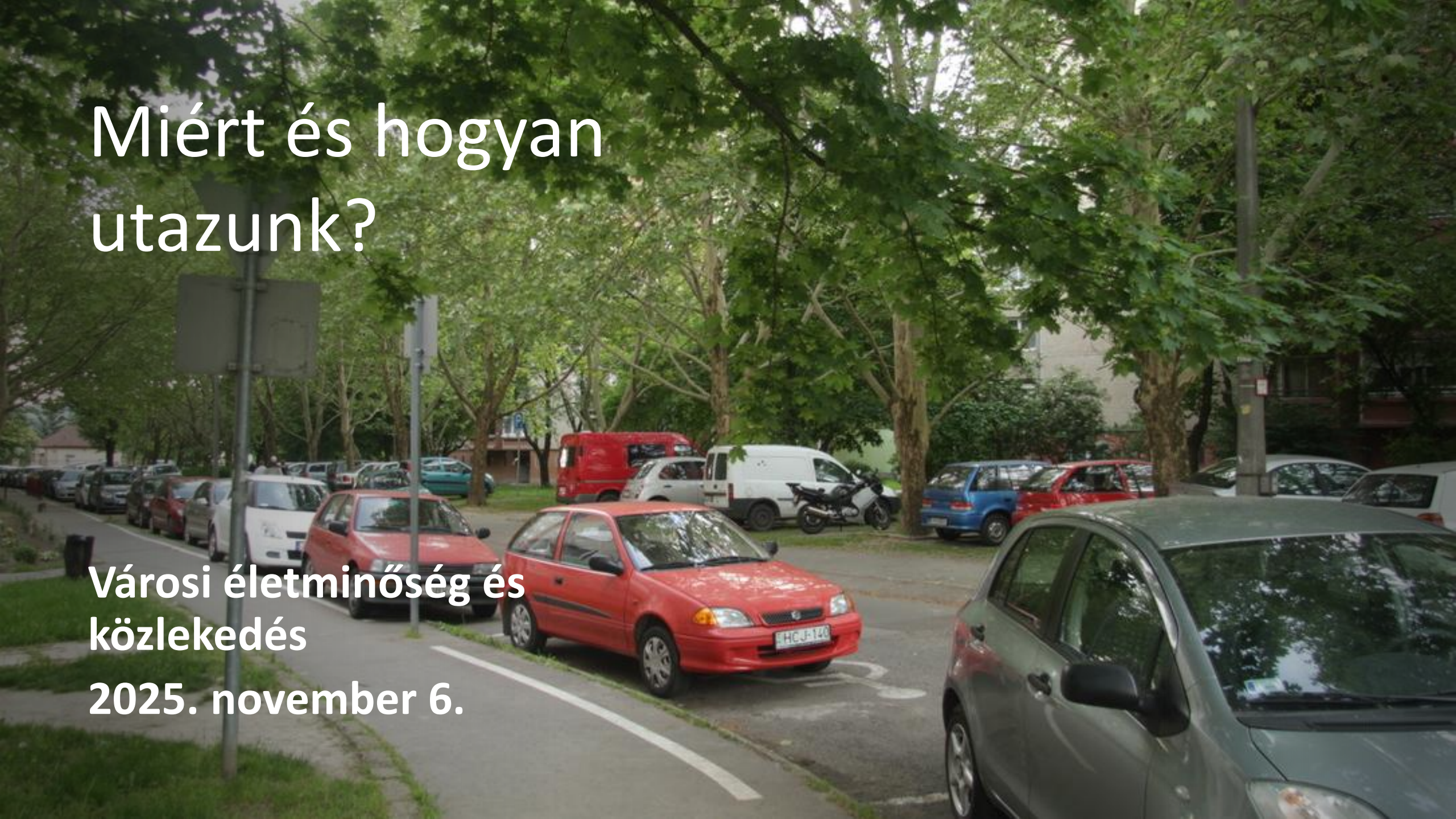


Miért és hogyan utazunk?

Városi életminőség és
közlekedés
2025. november 6.





Bevezetés

- Az utazás nemcsak fizikai, hanem társadalmi jelenség.
- Mi határozza meg az utazás mintázatait
 - Társadalmi státusz
 - Lakóhely
 - Demográfiai tényezők
 - Értékek és attitűdök

The background image shows a desert landscape with mountains in the distance. In the middle ground, there is a small town with several houses and a prominent tall, dark smokestack. In the foreground, there is a paved area with a stack of wooden planks on the left and a large, rusted metal barrel in the center. A white text box with a torn edge effect is overlaid on the right side of the image, containing the title and a list of bullet points.

Az utazás antropológiai alapjai

- „Az ember utazó állat” – hosszú távú mozgás evolúciós alapjai
- Utazás elsősorban nem kényszer, hanem lehetőség, alkalmak kihasználása, időtöltés, elménk pallérozása, a világ megismerése, az unalom úzése



SETRA



ÉSZAKNYUGAT-MAGYARORSZÁGI
KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT ZRT.

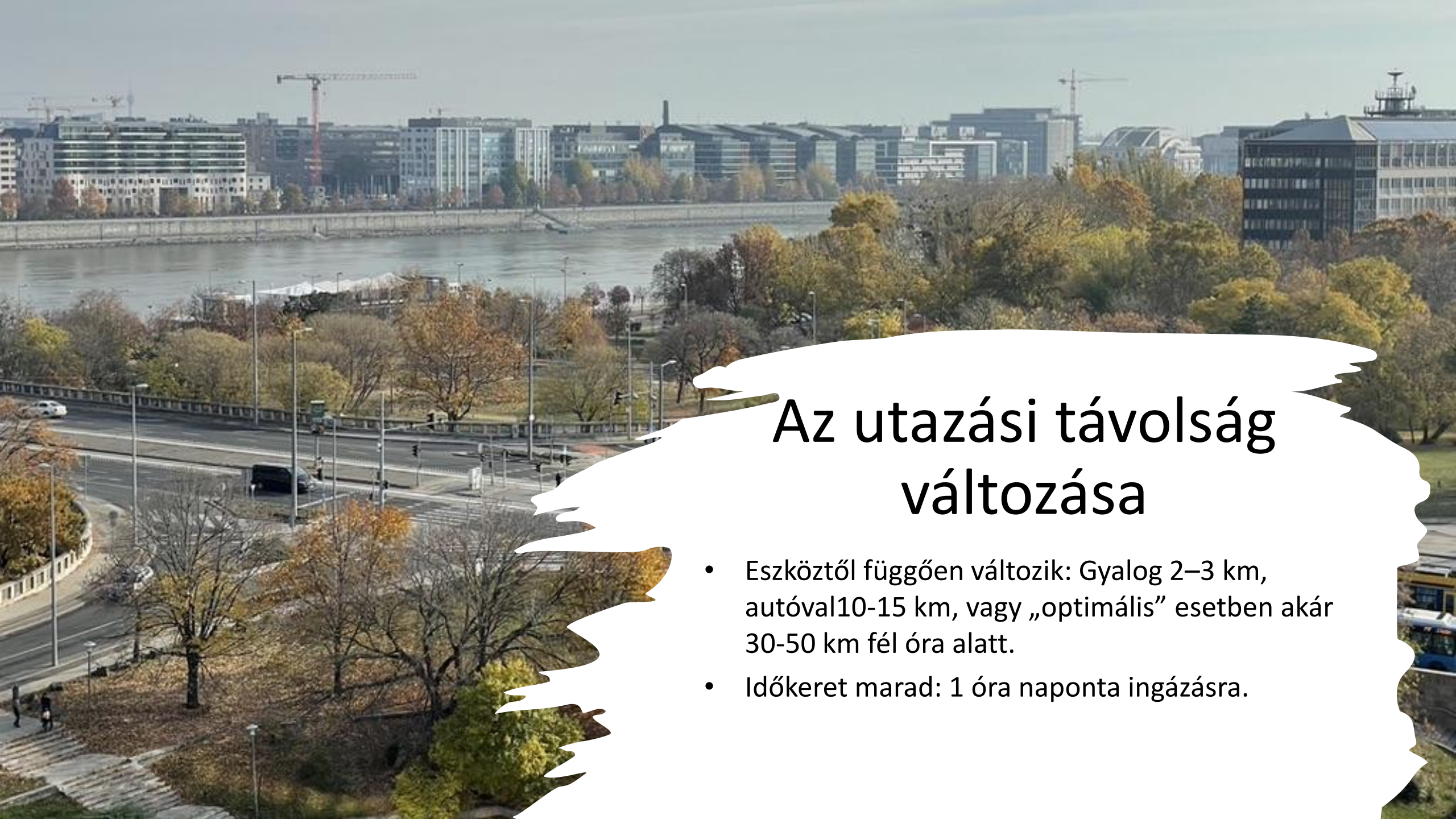
Helyváltoztatás szabadsága

- Utazás, mint a sorsunk feletti uralom és ellenőrzés.
- Politikai-társadalmi korlátok példái: szocializmus, feudalizmus, börtön.



A Marchetti-állandó

- Napi 1 óra ingázási idő – kultúrákon és korszakokon át.
- A városszerkezetet is ez formálja.



Az utazási távolság változása

- Eszköztől függően változik: Gyalog 2–3 km, autóval 10-15 km, vagy „optimális” esetben akár 30-50 km fél óra alatt.
- Időkeret marad: 1 óra naponta ingázásra.



Miért utazunk?

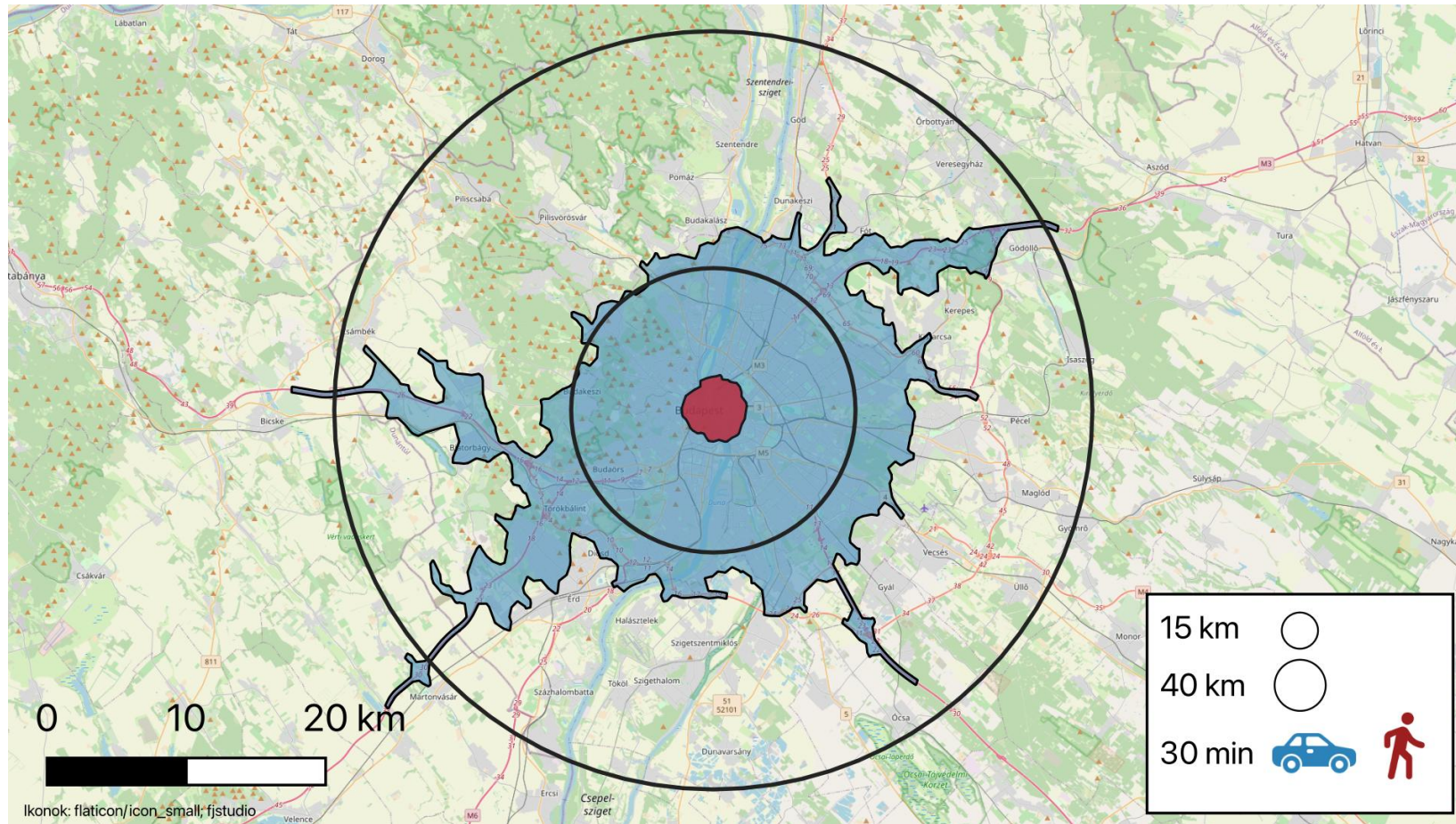
- Munka, oktatás, ügyintézés, szórakozás.
- Szabad döntés és kényszer határterei.
- Utazás, mint hálózatépítés.
- Hálózatépítés



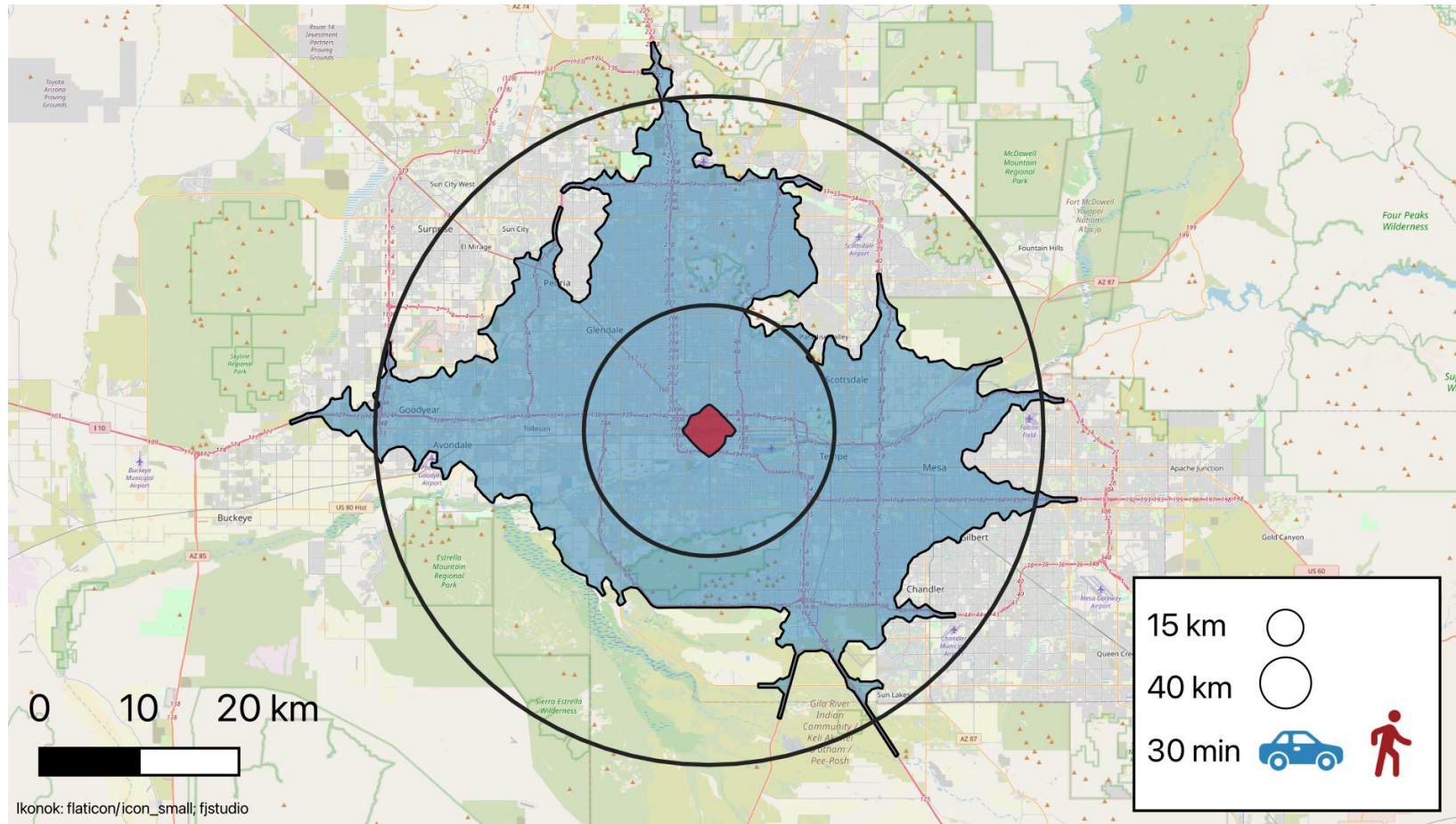
A város kiterjedése

- Budapest 15 km-rel $\approx 700 \text{ km}^2$ = napi mobilitási zóna.
- Budapest esetében Deák tértől számítva a fél órás autós elérésben úgy 1,5 millió ember van benne, nem sokkal több, mint a tömegközlekedéssel ennyi idő alatt nagyjából elérhető területen.
- Phoenixben fél óra alatt ez úgy 4 millió ember. Budapesten és Phoenixben nagyjából ugyanannyi ember érhető el tömegközlekedéssel fél óra alatt, úgy 1,3-1,4 millió.

Budapest



Phoenix, Arizona





Társadalmi rétegződés és mobilitás

- Státusz → eltérő utazási lehetőségek.
- Távolság, gyakoriság, cél különbségei.

A photograph of a suburban street scene. In the foreground, a silver Range Rover is parked on the side of the road, with a green trash bin in front of it. The street is lined with trees and houses. In the background, there are more cars and a red building with a white sign that says 'B'. The sky is blue with some clouds.

A tehetősek és rugalmas idő

- Rugalmas időbeosztás, csúcson kívüli utazás.
- Autóhasználat = időbeli és térbeli szabadság.



A kevésbé tehetősek realitása

- Fix időpontú munka → csúcsidő + zsúfoltság.
- Rövidebb távolság, lassabb módok.



Autóhasználat paradoxonjai

- Tehetősek: több autó, mégsem kényszer.
- Alacsony státusz: autó mint szükség, nem luxus.



Mobilitás mint felemelkedés eszköze

- Moody et al.: gépkocsi segíti a munkaerőpiacot.
- „A lehetőségek száma a távolság négyzetével nő”.



Tömegközlekedés: szociális szolgáltatás?

- Idősek, rászorulóknak → elérhető lehetőség.
- A közösségi közlekedés mint szociálpolitika.



Kulturális preferenciák

- Autó = státusz, autonómia.
- Presztízs, függetlenség, életforma.



A közösségi közlekedés új vonzereje

- Fiatal városi középosztály: tudatos választás.
- Gentrifikált zónák, szolgáltatás.

Nemi és családi különbségek

- Férfiak → autó, nők → tömegközlekedés.
- Férfiak és nők eltérő térhasználata.
- Gyermekes családok: logisztikai kihívások, autócentrikusság.



Térbeli különbségek I.: belváros

- Sűrűség, gyaloglás, bicikli, tömegközlekedés.
- Autóval való közlekedés hátrányos.



Térbeli különbségek II.: átmeneti övezet

- Lakótelepek, barnamezős területek.
- Funkcionális átrendeződés, közlekedési hiányosságok.



Térbeli különbségek III.: szuburbia

- Alacsony sűrűség, autófüggés.
- Policentrikus szerkezet,
harántirányú mozgások.



Köszönöm a figyelmet!

Kocsis János PhD

- Egyetemi adjunktus, Budapesti Corvinus Egyetem / Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
- Alelnök, Magyar Urbanisztikai Társaság

