

## A „köz” és a „magán” problémája a nagyvárosban

Urbanizációs problémák 2004/2005. tanév őszi szemeszter

ELTE TÁTK szociológia szak III. évfolyam

A civilizáció kialakulása folyamán az emberek megtanulták minden „állati” jellegű viselkedésüket kontrollálni. Az étkezéstől egészen a szexuális szokásokig.<sup>1</sup> Ez a kordában tartás legfőképpen abból áll, hogy milyen tevékenységeket lehet nyilvánosan, illetve milyen tevékenységeket kötelező magányosan vagy szűk körben végezni. A nyilvános cselekedeteknek nemcsak a körét, hanem a módját is szabályozzák a társadalmak. Ebből adódóan a különböző kultúrák eltérnek a szabályozás módja, illetve mértéke tekintetében. (Az arab országokban a nők megjelenése nyilvános tereken nagyon ritka és testük csaknem teljes elfedésével lehetséges, míg a férfiaktól kötelezően elvárják, hogy idejük egy részét ilyen tereken töltsék.) A nyilvános, illetve a magánszféra elkülönítésének egyik legkézenfekvőbb módja a nyilvános (közterek) és a magánterek elkülönítése. Ez az elkülönítés mégsem esik teljesen egybe a nyilvános és a magánszféra tevékenységeinek helyével. Már a 18. század második felétől a szociális, kötetlen társas viselkedés kiszorult (jóllehet nem maradéktalanul) a nyilvánosság számára fenntartott viselkedésből, a „közterekről”, és az a magánélettel, a családdal vált egygyé, visszaszorult az otthon falai közé, a legszűkebb privát térbe. Az utca és egyéb köztér nem tolerálja többé a magánéleti megnyilvánulásokat.<sup>2</sup> Majd a motorizáció megjelenésével az utcák és a terek funkciója erősen megváltozott. Az utakat ma a gépkocsik uralják, a gyalogosok a járdákra szorultak. A rengeteg autó pedig teljesen átalakította a modern város képét. Ahogy Locsmándi Gábor előadásán is elhangzott Chicago területének már 60%-a gépjárműparkoló. Ezek az utcák már nem teszik lehetővé a céltalan lézengést, az utcai zenészek jelenlétét, a gyerekek iskola utáni labdajátékát. (A nagyvárosokban átlagosan 6 km/órás sebességgel „sétálnak” az emberek szemben a 4 km/órás kisvárosi átlagsebességgel.) Így az utca, mint a nyilvánosság színtere aligha játszhat többé átfogó szerepet; immáron nemcsak a magánéleti, de a szociabilitást még megengedő "közéleti" viselkedésformáknak is mindinkább az ellenségévé alakul át.<sup>3</sup>

„A telekrendszer lényege a magán- és közterületek egyértelmű szétválasztása.”<sup>4</sup> A város, legfőképpen a nagyváros, így nemcsak telekrendszerében tér el a kisebb településektől, hanem a köz-, illetve a magánszféra kezelését illetően is. Ennek oka valószínűleg a városi élet legfőbb jellemzőiben keresendő. Vagyis a heterogén lakosságú, nagy sűrűségű település megváltoztatja a társadalmi kapcsolatokat, így a verseny és a formális ellenőrző mechanizmusok helyettesítik a szolidaritást. „Ha a városiaknak lényegesen nagyobb számú külsőleges társadalmi kapcsolatát éppoly bensőségesen kellene átélnie, mint azt a kisváros lakói teszik minden kapcsolatukban, akik mindenkit ismernek, akivel csak találkoznak, sőt mindenkihez valamiféle pozitív viszony is fűzi őket, akkor a nagyváros lakója belsőleg teljesen atomizálna,

---

<sup>1</sup> Norbert Elias: A civilizáció folyamata. Szociogenetikus és pszichogenetikus vizsgálódások, Gondolat Könyvkiadó Budapest 1987

<sup>2</sup> Gyáni Gábor: A városi mikroterek társadalomtörténete  
[http://www.szochalo.hu/varos/varostud/varosssoc\\_tan/gyaniny.html](http://www.szochalo.hu/varos/varostud/varosssoc_tan/gyaniny.html)

<sup>3</sup> Gyáni Gábor: A városi mikroterek társadalomtörténete  
[http://www.szochalo.hu/varos/varostud/varosssoc\\_tan/gyaniny.html](http://www.szochalo.hu/varos/varostud/varosssoc_tan/gyaniny.html)

<sup>4</sup> Meggyesi Tamás: Települési szövetten, Falu Város Régió 2002/5

és elképzelhetetlen lelki állapotba jutna.”<sup>5</sup> Louis Wirth szerint a városlakók felületes kapcsolattartása hozza létre az anómia vagy társadalmi üresség állapotát.<sup>6</sup> Ez az anómiás állapot változtatja „holt térré” a nyilvános tereket.

Az egyes társadalmi makro- és mikrocsoportok egymástól eltérően vélekednek a nyilvánosság jellegéről és határáról, s ennek megfelelően köztéri viselkedésmódjuk szembetűnő különbségeket mutat. Mivel a településtípusokban eltérő ezen csoportok aránya, így a különböző településtípusokban eltérő a nyilvánosság mértéke.

A nagyvárosban az emberek kevésbé figyelnek egymásra, így a közösségi tereken zajló eseményekre is, illetve magukra a közösségi terekre. A kisebb településeken a közterek egy részét úgy kezelik, mint magánterületet. Ennek vannak egyértelműen pozitív vonatkozásai. Egyrészt rendben tartják ezt a területet: növényeket ültetnek, rendszeresen takarítják, másrészt szemmel tartják az utca ezen szakaszán zajló eseményeket. (Ez utóbbi viselkedés a városlakók számára rendkívül toladónak tűnhet.) Ezzel szemben a nagyvárosi lakótelepeken élők még a közösségi magántulajdonban lévő (félprivát) tereket is közterekként értelmezik. Számukra a magánterület a lakás bejárati ajtaján belül található. Ebből adódóan nem figyelnek a lépcsőházak, a folyosók és a liftek állapotára. E között a két szélsőséges magatartás között persze számos átmenti található: például a gangok közös kifestése, „díszítése”, takarítása és természetesen nem determinisztikus a két típusú mentalitás településtípussal való összefüggése.

Többek között erre a problémára hívta fel a figyelmünket Korompay Judit, előadásában. Az ő javaslata erre a problémára az otthonosság növelése érdekében, a lakótömbökhöz kerítésnek le egy területet, amelyet a közösségnek kell rendben tartania. Ültessenek növényeket, mert az egyforma, sivár épületek között a fák biztosíthatják a változatosságot, a folyamatos változást. Erre jó példa a Mester utca platánfa-sora.

Számomra a köz és a magán elválasztásának komolyabb problémáját a városkép mint közösségi tulajdon és a városképet alkotó ingatlanok mint magántulajdonok feloldhatatlannak tűnő ellentmondása jelenti.

A háztulajdonosok (társasházak) eladják a tűzfalaikat, vagy akár homlokzatukat is reklám-célokra, aminek következtében jelentősen romlik a városkép, így a közösségi tulajdon értékét csökkentik. Ugyanígy a graffitisek (többsége) nem elsősorban a magántulajdonban lévő falakat rombolja, hanem a városképet. A street art<sup>7</sup> már a reklámok ellen tiltakozásul létrejövő

---

<sup>5</sup> Georg Simmel: A nagyváros és a szellemi élet, In: Városshociológia, Szerk.: Szelényi Iván, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Budapest 1973

<sup>6</sup> Louis Wirth: Az urbanizmus mint életmód, In: Városshociológia, Szerk.: Szelényi Iván, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Budapest 1973

<sup>7</sup> A street art kezdetét Shepard Fairey 1989-ben megkezdett matricakampányától eredeztetik, amely az első akciók egyike volt, a műfaj minden lényeges elemével. A Rhodes Island-i dizájniskola hallgatója matricáit az Amerikában neves pankrátor, Andre The Giant sematikus képével nyomta meg. „Viccből kezdtem el az egészet - mesélte később egy interjúban a művész. - Aztán teljesen véletlenül rádöbentem, hogy amikor valami nyilvánvaló cél nélkül létezik, hirtelen a kontextus és a megjelenés módja válik a dolog értelmévé, azaz a mód, ahogy az üzenet a környezetéhez viszonyul.” Fairey a kilencvenes évek közepére már közel félmillió matricát helyezett el a világ különböző pontjain. A kampány nagy feltűnést keltett, az emberek nem tudták mire vélni az idősödő pankrátor „kampányát”. „A Giant-matricák felkeltették az emberek kíváncsiságát, és kérdéseket vetettek fel a matricával és a környezetükkel kapcsolatban is. Mivel nem szoktuk meg, hogy olyan hirdetéseket lássunk, amelyeknek tárgya és célja nem világos, a matricáimmal való rendszeres találkozás gondolatokat ébresztett és nyilván frusztrációt is, ugyanakkor élénkítette érzékelési módjainkat és a részletek iránti figyelmünket” - mondta a művész.

önkifejezési forma. Vagyis olyan üzenetek elhelyezése a köztereken, amelyek meghökkentenek és gondolkodásra készítenek. A street artot művelők tudatosabbak, mint a hip-hop kultúrához kötődő graffitisek. Az ellen tiltakoznak, hogy pénzért bárki beleszállhat a városképbe. Bakos Gábor – a Magyar Képzőművészeti Főiskola Intermédia Tanszékének tanára – szerint a street art fontos része a városképnek, éppen ezért a főiskolán oktatott tárgy és nem csak elméletben, hanem gyakorlati feladatok formájában is.

Ugyanez a probléma a beépített erkélyekkel is, amelyek szintén tönkreteszik az építészek által gondosan (vagy kevésbé gondosan) megtervezett homlokzatokat.

A falfirkászok, illetve a művészek esetében egyértelmű a helyzet: rendeletekben tiltják a tevékenységet. Ami persze korántsem oldja meg a problémát. A magántulajdonban lévő falak és felületek esetében viszont a szabályozás nem ilyen egyszerű (habár valószínűleg sikereesebb lenne, mint a graffitisek esetében).

A városkép fontos részei a tömegközlekedési eszközök (az egyéb járművek is, de azokra a közösségnek nincsen befolyása). Ezeket a járműveket is előszeretettel használják felületként mind a reklámozók, mind a matricákat ragasztgatók.

A magánszféra és a közszféra problémakörébe tartozik a tömegközlekedés problémája is. Ugyanis a tömegközlekedés közösségi „tulajdon”, amivel szemben az autóhasználat áll, mint a közlekedés magánfinanszírozású formája. Ameddig a magánszféra ennyivel magasabb minőségű, mint a közszféra, nem várható el, hogy az emberek a tömegközlekedést használják inkább, ami sokkal környezetkímélőbb és a városképre is jótékony hatással van. (A személyautók számának csökkenése már magában javítaná a városképet.)

„Nyugat-Európa nagyvárosai már régen felismerték ezt a problémát: vagyis, hogy a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés között versenyhelyzet van; az állampolgár pedig ne kényszerből, hanem saját szabadságából döntsön a tömegközlekedés mellett. Ehhez pedig a tömegközlekedési és városfejlesztési alapelvek radikális átfogalmazására van szükség: ki kell fejleszteni a versenyképes tömegközlekedést, mint terméket.”<sup>8</sup>

Louis Wirth szerint a vizuális jelzések a városban különös jelentőségre tesznek szert. Ő ez alatt azt érti, hogy a városlakók vizuális jelzések alapján tájékozódnak az emberek társadalmi helyzetét illetően. Gyáni Gábor szerint a nagyvárosi emberek a vizuális rendszerekről kénytelenek a térbeli lokalizációra áttérni. Szerintem a mai nagyvárosi ember a kettőt együtt használja. A rengeteg vizuális és egyéb inger hatására az emberek bekapcsolnak egy szellemi szűrőt, ami gyakorlatilag nem csak az összeomlásukat akadályozza meg, hanem az idegenekkel folytatható kommunikációt is. Éppen ezért szerintem nagyon fontos lenne a vizuális ingerek lecsökkentése.

Mint ahogyan Erő Zoltán és Varga Péter István mondja a városi dizájn egyik legfontosabb tartalma a koordináció és a rendszerezés. (Mindkettő jelentősen megkönnyíti az ingerek feldolgozását.) Nagyon fontos a szignalizáció, a feliratok összehangolása; az utcabútorok színeinek és anyagainak harmonizálása; az információhordozók, reklámfelületek szabályozása stb. Mindez nagyban meghatározza egy városrész képét, rendjét vagy rendetlenségét; végső soron a városi élet minőségét.

---

<sup>8</sup> Erő Zoltán – Varga Péter István: Villamos + design  
[http://www.epiteszforum.hu/muhely\\_utopia.php?muid=126](http://www.epiteszforum.hu/muhely_utopia.php?muid=126)

Szerintem a mai nagyvárosi ember egy olyan káoszban él, amiben nincs semmi szépség. Ez a káosz már nem az organikus város káosza. Ebben nincsen semmiféle (Meggyesi Tamás szavaival élve) „genetikai kódolás”. Egy olyan káoszt teremtettünk magunk köré, amelyben nincs igazából pozitívum csak a pénznek való behódolás, vagy a pénztelenségtől való tehetetlenség.

Remélem egyszer megoldódnak a köz és a magántulajdon ellentmondásaiból adódó problémák és újra egységes városképek alakulnak ki Magyarországon, bár én igencsak szkeptikus vagyok ebben a kérdésben. Szerintem a legégetőbb feladat a reklámfelületek visszaszorítása lenne, bár azt is tudom, hogy ez bevételi forrást jelent, amiből lehet például korszerű játszótéreket építeni. De én ezt a helyzetet abszurdnak tartom. Mert, ha így folytatódik, a város úgy fog kinézni, mint amit becsomagoltak egy globális méretű reklámújságba.

*Felhasznált irodalom:*

**Norbert Elias:** A civilizáció folyamata Szociogenetikus és pszichogenetikus vizsgálódások, Gondolat Könyvkiadó Budapest 1987

**Gyáni Gábor:** A városi mikroterek társadalomtörténete.

[http://www.szochalo.hu/varos/varostud/varosszoc\\_tan/gyaniny.html](http://www.szochalo.hu/varos/varostud/varosszoc_tan/gyaniny.html)

**Meggyesi Tamás:** Települési szövetten, Falu Város Régió 2002/5

**Georg Simmel:** A nagyváros és a szellemi élet, In: Városshociológia, Szerk.: Szelényi Iván, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Budapest 1973

**Louis Wirth:** Az urbanizmus mint életmód, In: Városshociológia, Szerk.: Szelényi Iván, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Budapest 1973

**Erő Zoltán – Varga Péter István:** Villamos + design.

[http://www.epiteszforum.hu/muhely\\_utopia.php?muid=126](http://www.epiteszforum.hu/muhely_utopia.php?muid=126)