

BUDAPEST MENTÁLIS TÉRKÉPE

VAJAS ÁKOS

MENTAL MAP OF BUDAPEST

The definition of ‘mental map’ was initiated by an American architect Kevin Lynch who called it the most well-known and the most fashionable method to examine the subconscious part of the urban structure. The mental maps are essential and determining parts of our general knowledge. In our everyday life we use them persistently and everybody has them. They show, how individuals interpret the geographical surroundings, complementing the objective reality with a „subjective” dimension.

I was inspired by Cséfalvay – Fischer’s article Gipsy music and housing shortage – stereotypes and reality in the Budapest-image which was published in 1990 in the Hungarian Geographical Bulletin. In my survey this article was the basis and my starting-point. This way, on the one hand, I created a comparative analysis whereby I could examine the changing of the Budapest image between 1990 and 2012. On the other hand, the survey was a sort of supplementary work because no similar scientific work was created in connection with Budapest in the last two decades.

If we compared the completed mental maps with the 1990’s results, the main consequence is that the strength of Budapest city center remained the same, so it did not change in the course of time. Still, transport networks and Danube-bridges fill the most dominant function in students’ mental map. Regarding the Buda side, it still appears as a „white spot”. To my mind, the determining buildings (landmarks) are missing from the students’ mental map. This does not necessarily mean that it does not exist. The territory outside the Grand Boulevard (Nagykörút) and the surroundings suburban areas are still regarded as „unknown land” in people minds where the majority of the knowledge can be attached to the public transport system and the main nodes.

1. BEVEZETÉS

A mentális térkép fogalmát Kevin Lynch amerikai építész vezette be, aki öt alapvető elemet azonosított¹, amelyekből felépül a városi környezet mentális térképe. A mentális térképek alapvető részét képezik általános tudásunknak, folyamatosan használjuk azokat és mindenki rendelkezik vele. A mentális térképen keresztül válik megismerhetővé és bemutathatóvá, hogy az egyén (az általa megélt tapasztalatok és érzelmek alapján kialakult személyes véleménye alapján) hogyan értelmezi a földrajzi környezetét (LAKOTÁR 2009), ezáltal a földrajzi tér objektív volta mellett megjelennek a térrel kapcsolatos szubjektív (tudati) tartalmak is (LETENYEI 2005) és az így létrejövő „elszemélyesedett tér” pedig a mentális tér (TRÓCSÁNYI – TÓTH 2002). A mentális térképek az egyének szubjektív meglátásaiból „épülnek fel”, ezért mindenki más és más elemet emel ki a környezetéből. Ez azt jelenti, hogy nincs két egyforma mentális térkép a világban, de – a különbözőségük ellenére – a térképek hasonlóságai alapján következ-

¹ Útvonalak, határok-törésvonalak, terek, csomópontok, tájékozódási pontok.

tetni lehet a térképek közös pontjaira (pl.: hol található a tér többség által meghatározó pontja, mekkora a tér valós kiterjedésre és formája stb.), ami természetesen nagyban függ az adott személy vagy csoport tapasztalataitól, gondolkodásától, ismereteitől és tudásától (TRÓCSÁNYI – TÓTH 2002). Mindennapi tájékozódásunk nagy része az épített környezetben zajlik, így nem véletlen, hogy a térbeli tájékozódás folyamatára, jellegzetességeire vonatkozó kutatások a városi környezettel kapcsolódnak össze. A pszichológia – kognitív pszichológia, környezetpszichológia – és a földrajztudomány – behaviorista (viselkedés) földrajz – egyaránt foglalkozik a kognitív² és a mentális³ térképekkel (LAKOTÁR 2009). A mentális térkép ugyanis az egyik legismertebb, legdivatosabb módszere a városszerkezet tudati leképeződésének a vizsgálatára (LYNCH 1960).

A mentális térképezésem alapját és fő inspirációját egy 1990-ben megjelenő tudományos cikk (CSÉFALVAY – FISCHER 1990) adta, ahol a szerzők elkészítették az akkori Budapest mentális térképét és bemutatják a város környezetminőségét különböző szemantikus profilok alapján. Az akkori lekérdezés során 40 földrajz szakos hallgatót kérdeztek meg az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Karáról. A felmérésem során ezt a vizsgálatot tekintettem kiindulópontomnak, amelynek révén lehetővé vált egy összehasonlító elemzés elkészítése⁴. A kérdőívvezésemre 2012. február 22-én került sor és a kitöltésre 1,5 óra állt rendelkezésre. Kutatásom célcsoportja az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Karára járó földrajz BSc szakos hallgatói voltak (40 fő), akiket véletlenszerűen (nem valószínűségi minta alapján) választottam ki, de törekedtem arra, hogy közel azonos évfolyamból és egyszerre – egy időben kérdezzem le őket. A lekérdezés során saját készítésű kérdőívem⁵ használtam, ahol a standardításra törekvő térképrajzolás módszerét, illetve az Osgood féle szemantikus differenciál⁶ modelljét is használtam. A kérdőív összeállítása során törekedtem arra, hogy a hallgatók számára rövid, fókuszált és egyszerűen megválaszolható kérdéssort állítsak össze, amelyek döntően nyílt végű kérdésekből álltak, ezzel is fenntartva a hallgatók érdeklődését és figyelmét.

² Kognitív térképezés: a tudást térképezi fel, azaz a tudati jelentésstruktúrák térképének elkészítésével foglalkozik (Letenyei 2005).

³ Mentális térképezés: a földrajzi térre vonatkozó tudást gyűjti össze (Letenyei 2005).

⁴ Fontos hangsúlyozni, hogy az elmúlt több mint 20 év alatt nemcsak a város változott meg, hanem a körülötte lévő tágabb világ, ezáltal a benne élő személyek is máshogy viszonyulnak a városhoz és a benne zajló folyamatokhoz.

⁵ A kérdőívem elkészítéséhez mintaként használtam fel Lakotár Katalin 2009-es, illetve Rédei Mária – Kincses Áron – Jakobi Ákos 2010-es mentális térképezéshez kapcsolódó kérdőívét.

⁶ „A kísérleti személyek elé egy, a környezetet minősítő ellentétes fogalompárokából álló listát rakunk, és arra kérjük őket, hogy döntsék el, egy adott térbeli környezetre - véleményük szerint - melyik jelző illik jobban az ellentétpárok közül. Tegyük a lista mellé egy skálát is, ugyanis az értékítéletnek sokféle árnyalata is lehet.” (Cséfalvay – Fischer 1990).

2. AZ 1990-ES ÉS A 2012-ES KÉRDŐÍV ÖSSZEHASONLÍTÁSA

Mindkét felmérés során 40 földrajz szakos hallgatót kérdeztek az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Karáról. A megkérdezettek 62,5%-a (25 fő) férfi, míg 37,5%-a (15 fő) nő volt. A hallgatók átlagos életkora 20 és 21 év között mozgott (1990-ben 22 év) és átlagban majdnem 8 éve voltak budapesti lakosok (1990-ben a hallgatók 45%-a több mint 4 éve volt budapesti lakos). A hallgatók 47,5%-a Budapesten, míg a többiek vidéken született (1. ábra). A megkérdezettekéről összességében elmondható, hogy általánosan rossz véleménnyel vannak a Budapesten végbemenő folyamatokról. A budapesti fejlesztések irányait elhibázottnak, tévesnek gondolják inkább (a válaszok átlagértéke⁷: -0,51). Ennél sokkal rosszabb véleményen vannak a városban végbemenő fejlesztések megvalósulásáról, amelyeket lassan és rosszul kivitelezettnek tartanak (válaszok átlagértéke⁸: -1,51) (2. ábra).

A szemantikus differenciál (2. ábra) szerint Budapest atmoszféráját az 1990-es években még egyértelműen pozitívnak gondolták, ami jelentősen megváltozott a 2012-re. Erőteljes elmozdulás történt az egyhangú – unalmas – átlagos atmoszféra irányába. Ez azt bizonyítja, hogy a városban történő fejlesztések nem mindig szolgálják annak a légkörnek a kialakulását, ami elősegítené a változatos és vonzó város képét.

A hallgatók 1990-ben adott válaszai a város társadalmi-szociális miliőjével kapcsolatban még a negatívabb (zárkózott, rideg, provinciális) értékpárokhoz voltak közelebb, míg napjainkban egy jelentősebb elmozdulás történt a pozitívabb tulajdonságok (nemzetközi, meghitt, nyitott) irányába. Az egyik legszembetűnőbb eredmény még is az, hogy az elmúlt huszonnégy évben – a megkérdezettek szerint – sem a demokratikusabb sem a diktatórikusabb irányba nem történt jelentős előremozdulás, sőt egy picit talán a diktatórikus irányba mozdultak el a folyamatok. A másik jelentősebb változás, hogy Budapest társadalmi közege egyre ridegebb, zárkózottabb és közel sem olyan nemzetközies, mint amilyennek elsőre gondolnánk.

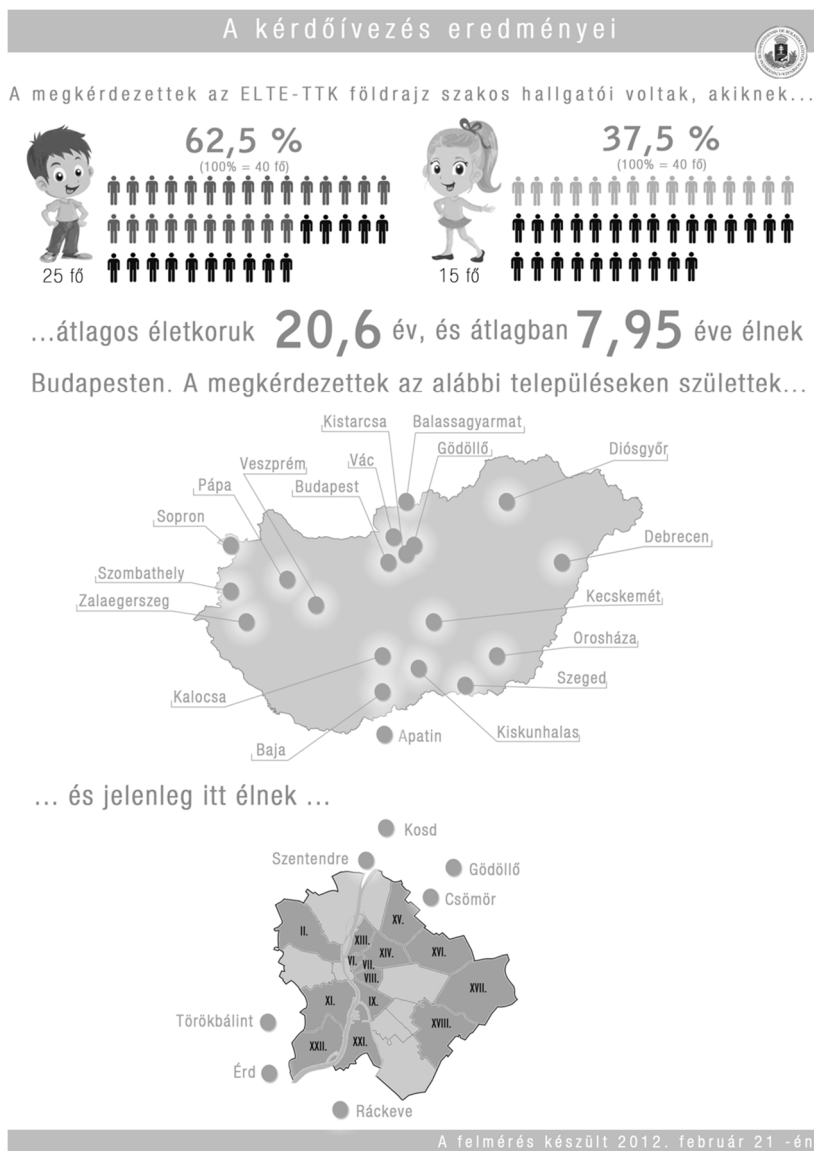
A város szerkezetével kapcsolatos vélemények az 1990-es években erőteljesen a negatív irányokba mozdultak el (zavaros – kaotikus – elhanyagolt – sűrű beépítésű városkép). Annak ellenére, hogy a város szerkezete (szöve) csak hosszú idő után képes látványos változásra, a megkérdezett hallgatók egy kicsivel pozitívabbnak értékelték a jelenlegi budapesti városszerkezetet, és ha nem is erőteljes, de kismértékű elmozdulás történt egy átláthatóbb – rendezettebb – ápolat – laza beépítésű város irányába⁹.

⁷ Az értéket egy hétfokozatú skálán kellett megadni.

⁸ Az értéket egy hétfokozatú skálán kellett megadni.

⁹ Ez főleg az európai uniós forrásokból megvalósuló fejlesztéseknek köszönhető, amelyek révén fokozatosan megújulnak és átalakulnak a város közterei (pl.: Erzsébet tér, Kossuth Lajos tér, Ferenciek tere, Madách tér, Deák tér környéke stb.), ezzel hozzájárulva egy rendezettebb és ápolat arculat kialakulásához. Továbbá a 2008-as gazdasági világválság visszafogta a városban

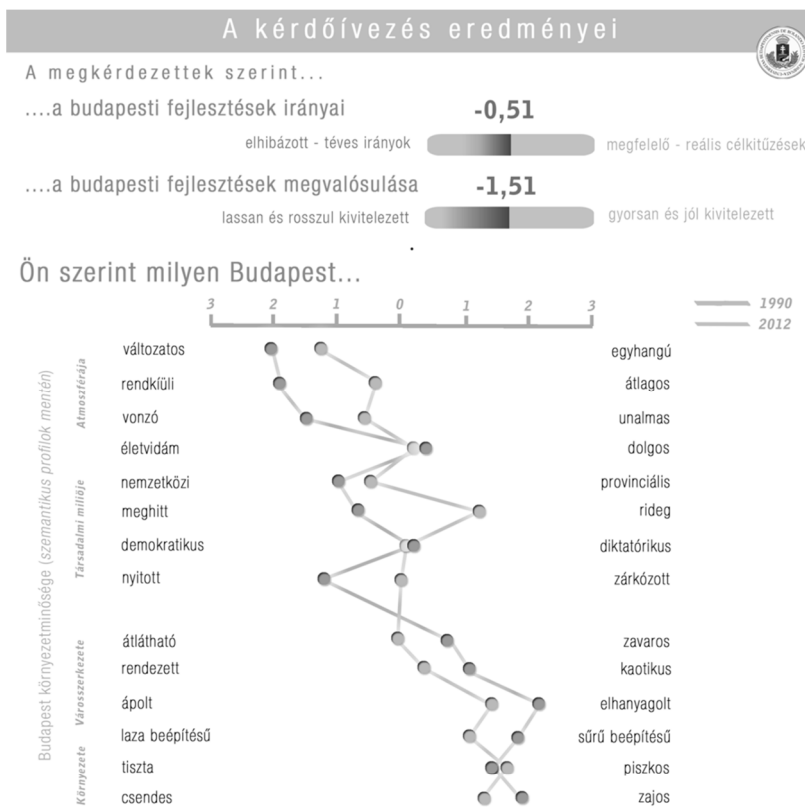
1. ábra: A kérdőívzés eredményei I.
Figure 1: Results of the Questionnaire I



zajló építkezések ütemét, amelynek eredménye, hogy rengeteg telek jelenleg is beépítetlen (foghíjtelek), ami egy lazább beépítés hatását kelti.

A város környezeti szempontjait megvizsgálva még mindig egy piszkos és zajos környezet rajzolódik ki a hallgatók szeme előtt, mint 1990-ben is.

2. ábra: A kérdőívzés eredményei II.
Figure 2: Results of the Questionnaire II.



A megkérdezettek szerint az alábbi képek jellemzik igazán Budapestet...



forgalmas, zsúfolt belváros
(helyszín: Ferenciek tere)



lakótelepek
(helyszín: Kispesti lakótelep)



lepusztult épületek (városrész)
(helyszín: Magdolna negyed)

A fenti profil elkészítése után következett a kérdőív azon része, ahol a hallgatóknak nyolc kép közül kellett kiválasztani azt, amelyik igazán jellemzi Budapestet (2. ábra). Az 1990-es felmérésben a diákoknak csak négy kép¹⁰ közül kellett választani, azonban az elmúlt időszakban a város szövetében végbemenő változások miatt szükségesnek éreztem, hogy ezt a listát a lehetőségekhez mérten aktualizáljam, kiegészítsem. Az 1990-ben megkérdezett hallgatók 78%-ka (31 szavazat) választotta a Ferenciek tere által képviselt századfordulós épületek csúcsgalériát zsúfoltságát ábrázoló képet. A mostani hallgatók – a most felvázolt nyolc lehetőségek közül is – még mindig ezt a képet érezték a leginkább karakteresnek. A forgalmas, zsúfolt belvárosi képre a válaszadók 82,5%-a (33 szavazat) tette le a voksát, ami mind százalékos, mind számarányit tekintve nagyon megközelíti az 1990-es évek felmérésének eredményét. A mostani felmérés sorrendje az alábbi módon alakult:

- lakótelepek (válaszadók 55%-a – 22 szavazat),
- lepusztult épületek, városrészek (a válaszadók 50%-a – 20 szavazat),
- sétálóutca (válaszadók 27,5%-a – 11 szavazat).

A következő kérdés során arra voltam kíváncsi, hogy „Budapest nevét hallva mit jut először eszébe?” (3. ábra). Ennek a kérdésnek az értékelése az 1990-es években így hangzott:

„A válaszok első nekifutásra a nemzetközileg is unós-untalan ismert sztereotípiák voltak: főváros, vár, Duna, világváros. A második válasznál – mintegy a közhelyektől eltávolodva – már olyan épületeket, tereket soroltak fel, amelyek egyrészt a mindennapos tájékozódás fontos objektumai, másrészt a várossal való érzelmi – tudati azonosulás alapvető térbeli eszközei. Végezetül, a harmadik nekirugaszkodásnál már egyértelműen a környezeti problémák (pl.: szmog) és a szociális feszültségek (pl.: lakáshiány) kerültek előtérbe.” (CSÉFALVAY – FISCHER 1990).

¹⁰ A várnegyed; a Ferenciek tere (Kossuth Lajos utca az Erzsébet-híddal); egy lakótelep; egy VII. kerületi építkezési terület, amelynek háttérben látható a Szent István Bazilika.

3. ábra: A kérdőívzés eredményei III.
Figure 3: Results of the questionnaire III.



A mostani kérdőívzés során legnagyobb számban a főváros került előtérbe, illetve az otthon, ami azzal magyarázható, hogy a megkérdezettek majdnem fele budapesti születésű. A Duna, a világváros (nagyváros), illetve a Vár szavak jelentősen hátrébb kerültek a régebbi rangsorhoz képest. Kiemelkedően sokan említettek azonban a különböző környezeti (pl.: kosz) és szociális problémákat, (pl.: zsúfolt, tömeg), amelyek azt bizonyítják, hogy ezek megoldása még várat magára, valamint megláttuk egyre nagyobb mértékben kezd a város általános problémájává válni. A mindennapos tájékozódás fontos objektumai, illetve a várossal való érzelmi-tudati azonosulást elősegítő elemek szintén kicsit hátrébb kerültek az említések gyakoriságát tekintve. Ezek közül a legtöbbször az egyetem, a hidak és a metrómegálló került elő a hallgatóknál. Az ez-

után következő kérdések, amelyeket megkérdeztem a hallgatóktól, már nem szerepeltek az 1990-es felmérésben (3-4. ábra), de véleményem szerint ezáltal jobban megismerhetővé válik a hallgatók Budapest mentális térképe. Az első ilyen kérdés úgy hangzott, hogy „Nevezze meg azokat a helyeket, ahol legtöbbször megfordul?”. A hallgatók itt elsősorban a tömegközlekedéshez kapcsolható forgalmas városi csomópontokat, helyszíneket neveztek meg¹¹ (pl.: Móricz Zsigmond körtér, Blaha Lujza tér, Nyugati pályaudvar, Keleti pályaudvar, Deák Ferenc tér), amely tereket a városi közlekedésben betöltött meghatározó szerepük miatt a hallgatók napi rendszerességgel használnak. A második kérdés arra irányult, hogy „Nevezze meg azokat a helyeket, amit a legszívesebben elkerül?”. Érdekes módon itt részben átfedés történt, azokkal a tömegközlekedési és forgalmas helyszínekkel, ahol a hallgatók a legtöbbször megfordulnak (pl.: Nyugati pályaudvar, Keleti pályaudvar, Kőbánya – Kispest). Továbbá a válaszközlésre kerülnek azok a városrészek is, amelyek egyrészt gazdaságilag és környezetileg (pl.: köztisztaság, közbiztonság) is leromlottak és többségében a társadalom szegényebb rétegei lakják¹² (pl.: Népszínház utca, Köztársaság tér, Havanna lakótelep Józsefváros, VIII. kerület).

A harmadik kérdés arra irányult, hogy „Ön szerint melyek Budapest legkarakteresebb épületei?”. A válaszadók itt főleg azokat az épületeket emelték ki, amelyeket minden Budapestre érkező ember megnézne, lényegében a hagyományos Budapest image elemeiről van szó (Parlament, Budai vár, Szent István Bazilika, Lánchíd, Mátyás templom). Utolsó kérdésemnél arra szerettem volna választ kapni, hogy a hallgatók hogy vélekednek a város arculatáról, épületállományáról: „Milyen szavak, gondolatok jutnak eszébe a budapesti városarculatról, épületállományról?”. A válaszok többségénél főleg a negatívabb kritikák, észrevételek kerültek előtérbe (lepusztult, elhanyagolt, omladozó, koszos), és pozitívként csak az épületek korával (és így részben a stílusukkal) kapcsolatba hozható régies szempont volt az, amit kiemeltek.

¹¹ Ebben az esetben nem vettem figyelembe a Lágymányosi Campus említését.

¹² Ezek a területek az emberek fejében a város „elkerülendő” helyszíneinek közé tartoztak, azonban az utóbbi évek városfejlesztési akciói és városrehabilitációs projektjei (pl.: Corvin-Szigony projekt a IX. kerületben, Magdolna-negyed projekt a VIII. kerületben) révén megkezdődött a területek fokozatos megújítása, ami hosszú távon elősegítheti az emberek fejében kialakult kép megváltozását is.

4. ábra: A kérdőívzés eredménye IV.
Figure 4: Results of the questionnaire IV.



3. AZ 1990-ES ÉS A 2012-ES BUDAPESTI MENTÁLIS TÉRKÉP ÖSSZEHASONLÍTÁSA

A két mentális térkép összehasonlíthatósága végett, előljáróban szeretném egyrészt bemutatni az 1990-ben készült mentális térképet (5. ábra), másrészt az ennek kapcsán a szerzők által levont következtetéseket:

„(...) személyek számára Budapest valójában a pesti Nagykörúttal, valamint a budai Mártírok útja - Alkotás út által határolt területet jelenti. Ami ezen a határvonalon kívül

esik az már nem is a főváros. Továbbá rendkívül szembeötlő, hogy a mental map-en található városi elemek többsége valamilyen módon a közlekedési hálózattal áll kapcsolatban. (...) domináns elemei a főbb közlekedési vonalak és a Duna-hidak.” (CSÉFALVAY – FISCHER 1990).

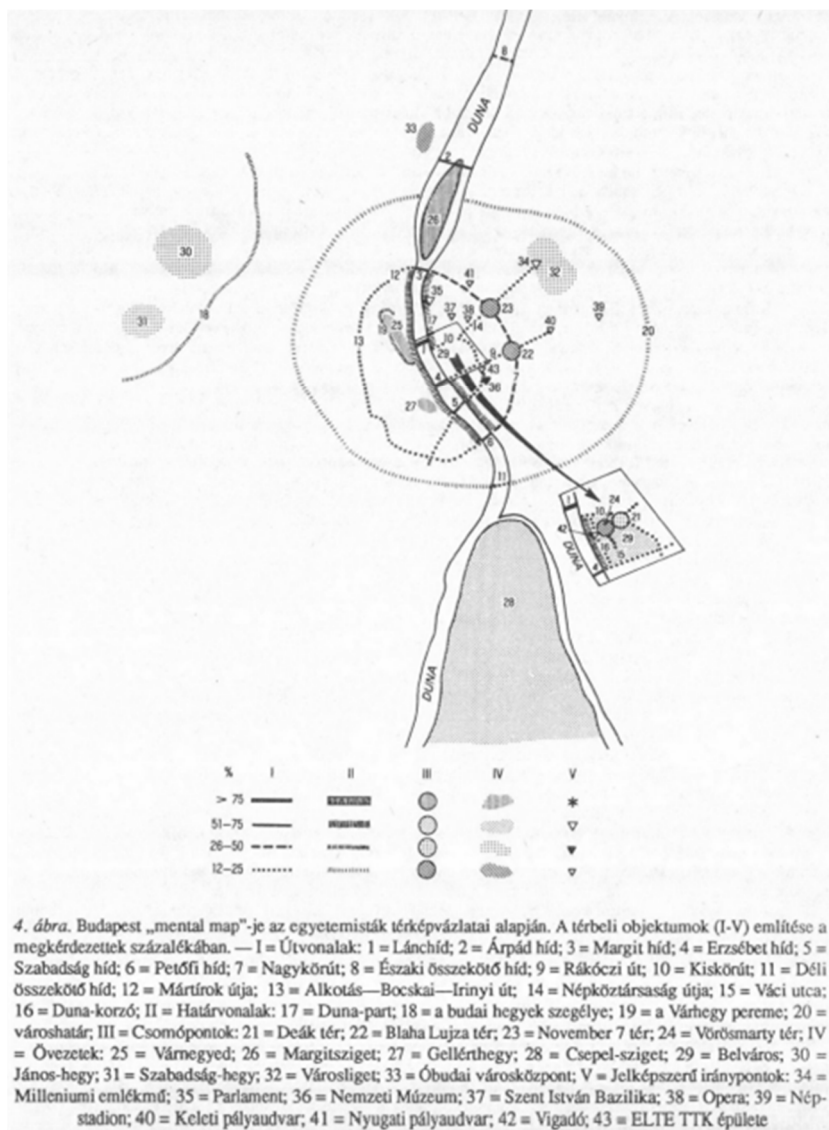
„A budapesti mental map igazi lényege azonban mégis a túlzott belváros-közpon-túságban található. Megleő - különösen, ha azt is figyelembe vesszük, hogy ezeket a térképeket földrajz szakos hallgatók rajzolták -, hogy a privilegizált budai zöldövezetek épp úgy lemaradtak ezekről az ábrázolásokról, mint a munkások lakta városperemi iparnegyedek.” (CSÉFALVAY – FISCHER 1990).

A hallgatók által készített mentális térképekből szerkesztett térképek körvonalai (6-7. ábra) nagyon hasonlítanak az 1990-ben elkészített és bemutatott budapesti mentális térképhez. Az akkor megfogalmazódott következtetések a mai napig érvényesek és teljes mértékben megállják a helyüket. Hasonlóan az 1990-es mentális térképhez, a hallgatók főleg a Nagykörúton belüli részeket írták le nagyon részletesen, míg a budai oldal egy „üres foltként” jelenik meg a hallgatók fejében¹³. Megfigyelhető, hogy a budai oldalon lévő elemek szorosan kötődnek a pesti oldalon találhatókhöz, lényegében azok folytatásos elemeinek tekinthetjük (pl.: a Nagykörúton található 4-6 villamos vonala révén kerülhetett fel a budai oldalra a Moszkva-tér vagy a Mechwart liget). A másik fontos észrevétel ezzel kapcsolatban, hogy ezen kívül még azok az elemek jelennek meg a budai oldalon, amelyek a tömegközlekedéssel vannak kapcsolatban (Szentendrei HÉV vonala, 61-es villamos vonala, 47-49-es villamos vonala és főbb megállóhelyei – pl.: Kosztolányi Dezső tér).

A közlekedési hálózat kapcsán főleg azokat a villamos- és metrómegállókat említették gyakrabban és nagyobb valószínűséggel, amelyek egyrészt közvetlen kapcsolatot jelentenek egy másik tömegközlekedési eszközhöz (pl.: Nyugati pályaudvar – a hallgatók 37,5%-a; Keleti pályaudvar – a hallgatók 42,5%-a; Deák Ferenc tér – a hallgatók 35%-a; Népliget – a hallgatók 15%-a), másrészt kezdő- vagy végállomásként funkcionálnak (pl.: Kőbánya - Kispest – a hallgatók 15%-a), vagy mindkét szerepkört betöltik (pl.: Déli pályaudvar – a hallgatók 25%-a, Kelenföldi pályaudvar – a hallgatók 10%-a)

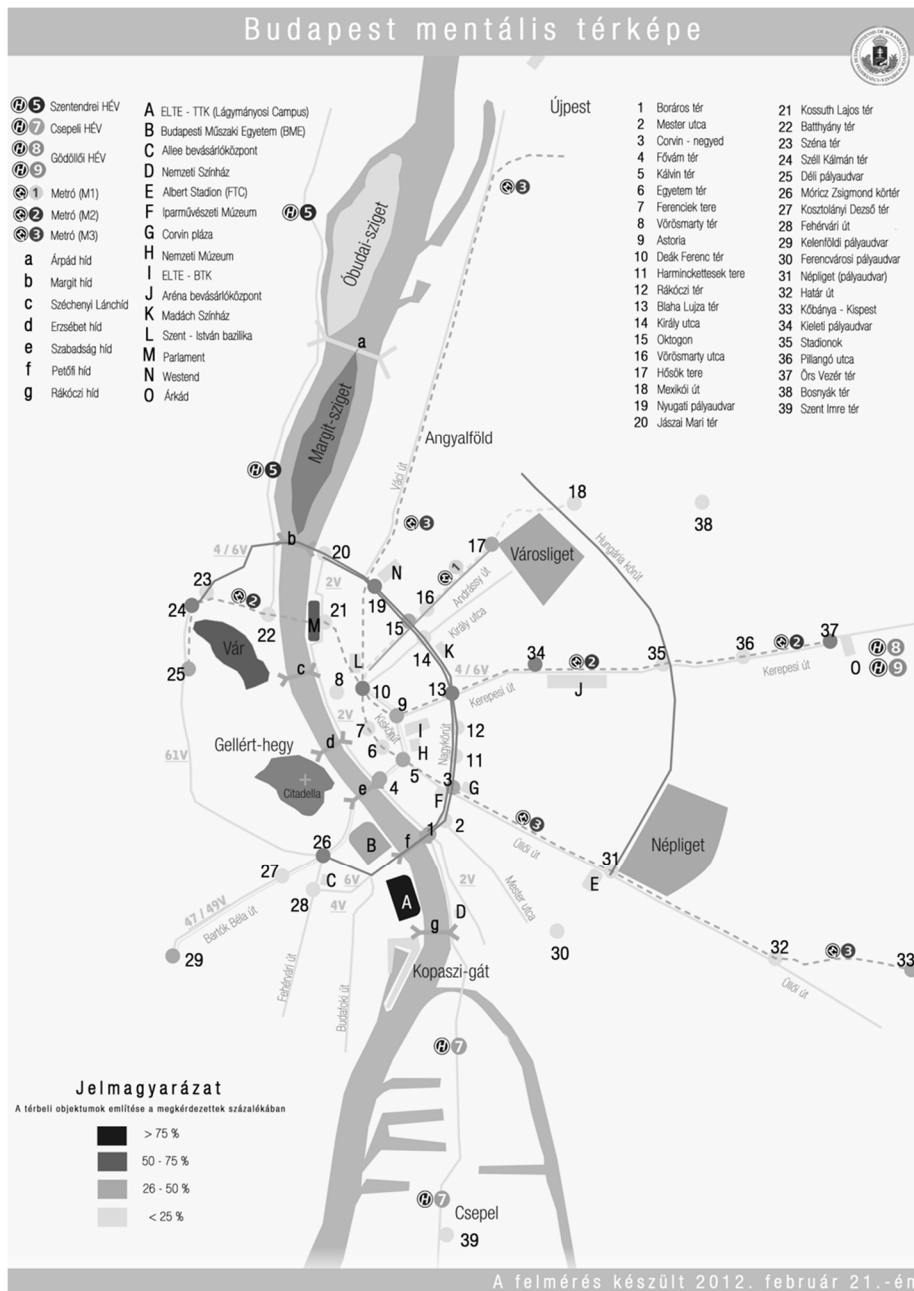
¹³ Kivételt jelent a *Budai Vár* és a *Gellért-hegy*, amit a hallgatók 50 illetve 37,5% fel is tüntetett, valamint a mindennapi tartózkodásához kapcsolódó meghatározó épületeket (*ELTE*, *BME*). További indokok a budai rész hiányára: „Egyrészt a pesti belváros rendkívül karakteres építészeti együttest képvisel, ami még ma is a város legegységesebb és legjobban áttekinthető része. Másrészt azok a funkciók, amik egy főváros életét valóban mozgásban tartják, azok döntően a pesti oldalon koncentrálnak. Itt található azok a létesítmények is, amelyek az egyetemisták mindennapjai számára igazán fontosak.”(Cséfalvay – Fischer 1990).

5. ábra: Budapest mentális térképe a térbeli objektumok említésének gyakorisága alapján 1990-ben
 Figure 5: Budapest mental map by the frequency of the spatial objects in 1990

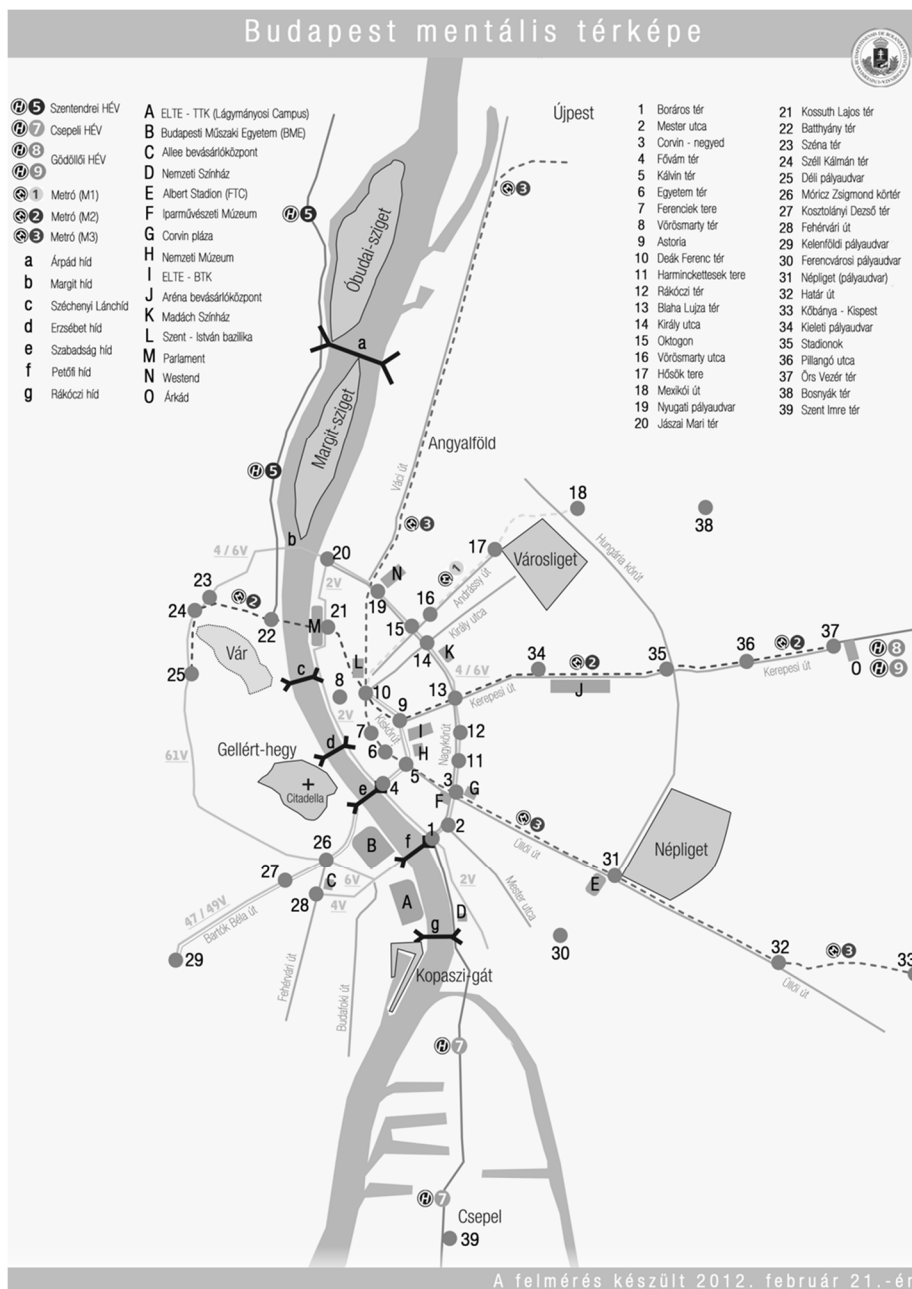


Forrás: Cséfalvay – Fischer 1990)

6. ábra: Budapest mentális térkép a térbeli objektumok említésének gyakorisága alapján 2012-ben
 Figure 6: Budapest mental map by the frequency of the spatial objects in 2012



7. ábra: Budapest mentális térképe 2012-ben
 Figure 7: Budapest mental map in 2012



A közlekedés hálózat további domináns elemei – az 1990-ben végzett felmérés következtetéseivel megegyezően – a Duna-hidak voltak. A hallgatók a rajzaik során legtöbbször a Margit hidat (a hallgatók 22,5%-a), a Petőfi hidat (a hallgatók 22,5%-a), a Rákóczi hidat (hallgatók 20%-a) és a Szabadság hidat (a hallgatók 17,5%-a) említették. Az alábbi hidak több ok miatt is szerepelhettek a résztvevők mentális térképén. Az egyik fő indok a Petőfi híd és Margit híd esetén, hogy a fő közlekedési útvonal az egyetemhez a Nagykörút mentén végighaladó 4-6-os villamos útvonala is, ami áthalad az említett két hídon. A másik indok, hogy a Petőfi híd lábánál található az egyetem campusa, ahol a hallgatók idejük nagy részét töltik (remélhetőleg), valamint a Margit hídnál található a Margitsziget, ami Budapest egyik legnagyobb összefüggő zöldterülete a belvároshoz közel, ezáltal megfelelő helyszínt biztosítva a sportolás és a kikapcsolódás számára. A Rákóczi híd említését az egyetemhez való közelségének tulajdonítom, ugyanis túlzottan távol esik a megszokott tömegközlekedési útvonalaktól, illetve a közelében sincs olyan szolgáltatás, vagy helyszín (ebben az esetben talán kivételt képez a Kopaszi gát és szűkebb környezete), ami indokolná az említések gyakoriságát. A Szabadság-híd esetén szintén a közlekedés játszik fő szerepet, ugyanis rajta keresztül halad át a 47-49-es villamos, ami Budapest belvárosába, a Deák Ferenc térhez jelent közvetlen kapcsolatot, ahonnan Budapest számos pontjára tovább lehet utazni. A többi budapesti híd (Erzsébet híd, Lánchíd, Árpád híd) – ebben az esetben – nem rendelkeznek hasonló potenciállal, mint az előzőek. Megjelenésük a hallgatók mentális térképén véleményem szerint a pesti oldal részletesebb ismeretéhez köthető. Ez azért lehetséges, mert a hidak pesti hídfőjénél lévő szűkebb városi környezet „aprólékosan” ki van dolgozva, ellenben a budai oldallal, ahol mintha a hidak a „semmibe vezetnének”. A másik fontos érv, hogy a Petőfi híd pesti hídfője (Boráros tér) és a Margit híd pesti hídfője (Jászai Mari tér) között közlekedik a 2-es villamos, ami lényegében közvetlen összeköttetést biztosít a Duna-part mentén a két helyszín között, illetve áthalad a már említett hidak pesti hídfőjénél is, ahol az esetek többségében villamos megálló is található. Érdekes, hogy a túlparton, sem a villamos vonal, sem a hozzá tartozó villamos megállók sincsenek feltüntetve, annak ellenére, hogy a budai oldalon is közlekedik villamos (19-es és a 41-es).

A hallgatók a rajzoltatás során legtöbbször a Parlament (a hallgatók 50%-a) épületét tüntették fel, azonban meglepő módon az említett épületek döntő hányada csak eseti jelleggel – egy vagy két hallgató által – volt megnevezve (pl.: Nemzeti Múzeum, Nemzeti Színház – a hallgatók 5 - 5%-a).

4. ÖSSZEFOGLALÁS

Az elkészült mentális térképek, illetve azok párhuzamba állítása az 1990-es eredmények kapcsán, azt a legfőbb következtetést lehet levonni, hogy Budapest belváros-központúsága megmaradt, a rendszerváltozás óta semmit nem változott. Még mindig a közlekedési hálózatok és a Duna-hidak töltik be a legdominánsabb szerepet a hallga-

tók mentális térképében, illetve a budai oldal még mindig egy fehér foltként jelenik meg. Véleményem szerint erőteljesen hiányoznak a hallgatók mentális térképéről a landmark¹⁴ jellegű épületek, ami természetesen nem feltétlenül azt jelenti, hogy nem léteznek. Továbbá nem találjuk a hallgatók kognitív térképén a budapesti könyvtárakat sem (pl.: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár), amiknek feltételezhetően meghatározó helyet kellene betölteni a diákok mindennapi életében. Általánosságban elmondható az is, hogy a város Nagykörúton kívül eső része, illetve a város határának környéke még mindig „ismeretlen tartományként” szerepel a fejekben. Az ottani ismeretek döntő többsége főleg a közlekedési vonalakhoz, csomópontokhoz köthető.

Még mindig helytállóan érzem azt az 1990-ben megfogalmazódott gondolatot, miszerint „a várospolitikai egészen napjainkig nem törekedett arra, hogy valamilyen módon erősítse polgárainak a várossal való érzelmi - tudati azonosulását. Nyilvánvaló, hogy a központosított és elidegenített városirányítás éppen a tervezésben és a fejlesztésben való lakossági részvétel kiküszöbölésére törekedett. Ugyanakkor legalább ennyire nyilvánvaló, hogy a településsel való tudati azonosulás nélkül nem létezik igazi részvétel.” (CSÉFALVAY – FISCHER 1990).

IRODALOM

- CSÉFALVAY Z. – FISCHER W.** (1990): Cigányzene és lakáshiány – sztereotípiák és a valóság ellentéte a Budapest-képben, pp. 207-220, Földrajzi Értesítő XXXIX. évf. 1 - 4. füzet
- LAKOTÁR K.** (2009): Gondolatainkban élő országképek, 128 p. Pazu-Westermanm Kiadó, Szombathely
- LETENYEI L.** (2005): Településkutatás I - II., 728 p., L'Harmattan Kiadó, Budapest
- LYNCH K.** (1979): A város szemléletének struktúrája, In: Vidor F. (szerk.): Urbanisztika. pp. 537-558, Gondolat Kiadó, Budapest
- TRÓCSÁNYI A. – TÓTH J.** (2002): A magyarság kulturális földrajza II., 361 p., Pro Pannónia Kiadó, Pécs

¹⁴ A városban jellegzetes tájékozódási pontként szolgáló épület.