

Hajléktalan emberek térbeli mobilitása - térképalapú elemzés a Práter utcai nappali melegedőben felvett kérdőívek alapján

Spatial Mobility of Homeless People - Map analysis based on questionnaires from the Práter street's day center

BENE BENCE

BENE Bence: egyetemi hallgató, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Építésmérnöki Kar, Urbanisztika Tanszék; 1111 Budapest, Műegyetem rakpart 3., K. II/93; 95beneb@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0002-9265-7901>

KULCSSZAVAK: hajléktalanság; mobilitás; térképalapú elemzés; térbeliség; morfológia

ABSZTRAKT: „Otthon nélkül nem ember az ember.” – *Talmud, Jevámot 63a.*

A tanulmány alapjául szolgáló kutatás a Práter utcai melegedőt látogató hajléktalan emberek városhasználatával foglalkozik. Egy kérdőíves adatfelvétel elemzése alapján rekonstruálom, hogy a válaszadók hol töltötték el a napjukat, merre jártak, mivel közlekedtek, mikor, mit csináltak. A nappali melegedőben felvett kérdőívek a hajléktalan társadalom sokrétűségét mutatják, ennek kutatása és feltérképezése a városi társadalmak megértésének és fejlesztésének egyaránt fontos eleme. A kérdőíveket adataalapú, térképalapú és videóalapú elemzéssel dolgoztam fel. A különböző megjelenítési formák újfajta látásmódok kialakításához járulhatnak hozzá és segíthetnek a hajléktalanság komplexitásának megértésében. A válaszadók mobilitásának morfológiáját vizsgálva lokális, globális és „otthona az út” típusú közlekedőket azonosíthatunk. Emellett csoportosíthatjuk a résztvevőket életkoruk, lakhatási formájuk, tömegközlekedési szokásaik és a hajléktalan létben eltöltött idejük szerint. Az egyes csoportok eltérően használják a várost, a város kínálta lehetőségeket; morfológiai viselkedésüket vizsgálva megfigyelhetők ismétlődő, hasonló elemek, amelyek mintázatokká állnak össze. A kutatás egyik eredményének a tömegközlekedésben rejlő potenciál felismerését tekintem. A tömegközlekedést használók aránya a megkérdezett hajléktalan emberek között kifejezetten magas, ezért a tömegközlekedési eszközök az ellátórendszerrel nem használók elérésének és segítésének egyik helyszínévé válhatnak.

Bene BENE: *university student, Department of Urban Planning and Design, Faculty of Architecture, Budapest University of Technology and Economics; Műegyetem rakpart 3. K. II/93, H-1111 Budapest, Hungary; 95beneb@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0002-9265-7901>*

KEYWORDS: *homelessness; mobility; map analysis; spatiality; morphology*

ABSTRACT: “Any man who does not have his own land is not a man.” – *Talmud, Yevam 63a.*

The presence of homelessness is universal, but its assessment varies. While in some analysis we find romantic references to it, policy systems sometimes try to forcefully eradicate this lifestyle. The appearance of homelessness is not uniform across the globe: it appears with varying degrees of intensity, role and perspective in different parts of the world. This research is spatially defined, as it focuses on the lifestyle of homeless people who visit the day center (social service) in Práter Street, in Budapest. It is based on a questionnaire that aims to reconstruct the mobility of homeless people through questions related to where respondents spent their day, what did they do and how did they move around. Researching and mapping the mobility of homeless people is an important part of



understanding and developing urban societies. The research presents the target group in more detail in terms of urban use.

The processing of the questionnaire is divided into three parts: data analysis, map analysis and video analysis. In addition to some basic information (the respondents' gender, age, housing circumstances and the length of time they have spent living in homeless situation), a single question was asked: "Where do you spend your day?". Based on the answers, maps and videos were created using data visualization. By observing the morphology of movements in these maps, respondents could be grouped into global and local transporters - depending on the extent of movement. The global transporter is able to travel long distances in one day, taking advantage of the opportunities provided by the city. He or she uses a lot of public transport, knows the social welfare systems available in the city - be it a hospital, a workplace, a homeless shelter, a day center or a soup kitchen. The movement of the local transporter is limited to the places (territories) in his or her comfort zone - close to his or her accommodation and well-known environment. He or she rarely travels long distances, uses only a few elements of the social welfare system. There is another, special group of transporters called "their home is the road", who use public transport for sleeping and relaxing. Therefore, the interpretation of the movement of this group is very different from the previous ones, as „their home is the road” transporters inadvertently travel huge distances.

Research findings indicate the diversity of homelessness, which is line with Győri's conclusion (2019) that the homeless people we perceive (gubbery or deadbeat) make up only 21% of the homeless society. In fact, far more people struggle with the state of homelessness, who remain invisible to the majority society, and often to social workers. Respondents can be grouped by age, housing circumstances (on the street, in a flat, in a social institute), transport habits or the length of time they have spent living in this situation. During examining the morphological behavior of the different groups, recurring elements and complex patterns could be identified. There are different mobility patterns (local and global) between young and old homeless people, between people sleeping in the street or in a social welfare institute, between those who use public transport and those who do not, etc. They use the city and take the opportunities of urban life in different ways.

The different forms of data visualization provide an opportunity to develop new insights, to validate previous research and to establish a new methodology for future research. It helps to present the human side of homelessness to the majority society and to understand the complexity of the situation. One of the most important results of this research is the realization of the potential of public transport. According to Oross (1996), there must be an important direction to help those living with the social services and to support those who are trapped outside the system. The proportion of public transport users in the target group is very high and they spend a lot of time travelling by public vehicles, so public transport can become the new means to reach and help non-users of the social welfare system.

A hajléktalanság térbeli elemzése

A hajléktalanügy a XIX. század végén és a XX. század elején jelent meg a magyarországi közéletben (Győri 1998), ebben az időben a politikusok leginkább közbiztonsági, közegészségügyi és rendészeti problémaként kezelték a hajléktalanságot. A XX. század második felében a szocialista állam, papíron, eltüntette a hajléktalanságot; a hivatalos ideológia képviselői szerint a munkanélküliség felszámolásával és az életszínvonal javításával megszűntek a szociális problémák, így maga a hajléktalanság is. Az „önmaguk lakhatására képtelenek” bekerültek a bérlakásprogramba és jogosulttá váltak tanácsi bérlakásokra – legalábbis elméletileg (Győri 1996). Ugyanakkor a hajléktalan emberek egy részét megbélyegezték, helyzetük kezelése rendészeti kérdéssé vált (lásd a közveszélyes munkakerülő, lumpen elemek kate-

góriait) (Győri et al. 2019). A hajléktalanság Magyarországon a rendszerváltás környekén vált újra láthatóvá és jelent meg társadalmi problémaként (Nagy 2009).

A hajléktalanságot azonosíthatjuk az otthontalanság érzésével (Breitner et al. 2002). A „hajléktalanság” fogalma a lakhatás, a hajlék hiányára mutat rá, míg az „otthontalanság” a fizikai vonatkozások mellett szociális és pszichológiai jelentéstöbbletet is tartalmaz (Dúll 2009). A fedél nélküli, hajléktalan emberek élettere a város és az utca. Kevés védelmet nyújtó helyhez tudnak kötődni, életmódjuk miatt ki vannak téve a város viszontagságainak (Laurenson, Collins 2007; Mitchell 2003). Négy olyan korlátozási formát különböztetünk meg, melyek pozitív és negatív hatással egyaránt lehetnek a fedél nélküli emberek életére (Snow, Anderson 1993): a szervezeti (pl. a hajléktalanellátó rendszer minősége és sokszínűsége), politikai (pl. az életvitelszerűen közterületen tartózkodás tilalmára vonatkozó szabályozás), morális (pl. a többségi társadalom viszonya a hajléktalan emberekhez: segítség, megtűrés, zaklatás, stb.) és térbeli formák (pl. „hajléktalanbarát” közterületi kialakítások) dinamikus kölcsönhatásainak összessége határozza meg a hajléktalan emberek városi jelenlétét. E formák közül a térbeliség kiemelését az indokolja, hogy a hajléktalan emberek privátszférája is a nyilvános terekhez kötődik, így, ha a közlekedésüket kutatjuk, egyúttal az otthonukat vizsgáljuk. Egy átlagos – nem hajléktalan – ember a legtöbb napi teendőjét el tudja végezni az otthonában: a hálóban alszik, a nappaliban szórakozik, a konyhában főz, az étkezőben eszik, és a mosdóban tisztálkodik. Az élet alapcselekvései a többség számára egy lehatárolt, szűk térre korlátozódnak. A hajléktalan élethelyzetben lévő emberek számára e cselekvések térben, s ezáltal időben is kitágulnak. Az alvás, az evés, a tisztálkodás, a szórakozás kényszerűen különböző helyszíneken történik. Életvitelük így alapvetően különbözik a többségi társadalométól. Ez a különbség szétbontható pszichológiai, proxemikai, időbeni és térbeli rétegekre. Ebben az életformában a saját tér felértékelődik, az illegalitás általánossá válik (Misetics 2010), bizonyos funkciók (pl. tömegközlekedés, várótermek) és térbeli kialakítások (pl. védelmet nyújtó fedett-nyitott terek, elhagyatott porták, köztéri padok) fontosabbá válnak, csakúgy, mint az ingyenes szolgáltatások (pl. bevásárlóközpontok mosdói) (Hodgetts et al. 2008).

„Az ember igazi hona nem a ház, hanem az út, és maga az élet egy utazás, amelyet lábon kell megtenni” (Chatwin 2000, 21.).

A hajléktalanság térbeli dimenziója (Henry, Semons 2010) kevésbé kutatott terület a magyar szakirodalomban. A térbeliség, mint adottság, mint lokáció, megjelenik a kutatásokban (Győri et al. 2019), ám kevés szó esik a helyváltozásokról, a mozgásokról, vagy épp a promenadológiai (sétatudomány) (Meggyesi 2013) jelentéstöbbletéről.

Megkülönböztethetünk életvitelszerű mozgást (napi közlekedés) és életváltoztató mozgást (elköltözés). Kutatásom csak az életvitelszerű mozgásokat vizsgálja. Az idő-tér-diszkontinuitás elképzelése (Rowe, Wolch 1990) szerint a hajléktalanná

válással az emberek szinte azonnal elvesztik a tervezés képességét, s ezáltal a kontrollt életük felett. Emiatt a hajléktalan emberek környezetpszichológiai értelemben vett mozgásteret zömében hajléktalan (hely)identitásuk erősítésének irányába hat (Dúll 2009). Azaz mozgásuk a hajléktalan élethelyzettel járó helyekből (szállók, nappali melegedők, népkonyhák, utca) és az e helyekhez kötődő interakciókból tevődik össze.

A hajléktalan és a nem hajléktalan emberek közlekedése mögött álló motivációk nem sokban különböznek: étkezés, pénzszerzés, társasági élet, pihenés (Rowe, Wolch 1992). Rowe és Wolch megkülönbözteti az önkéntes és kötelező mozgásokat. Tapasztalataik szerint a hajléktalan emberek esetében sokkal nagyobb a kötelező program, s így a kötelező mozgások aránya, s ennek legfőbb oka a rendőri beavatkozás. Az önkéntes mozgások öt fő okát azonosítják:

- szociális intézményrendszer igénybevétele,
- munkakeresés, munkavégzés,
- időtöltés a rokonokkal (volt feleség, gyerekek, szülők) és közeli barátokkal,
- elmenekülés a megalázó közegből, környezetből,
- szórakozás, szabadidő eltöltése.

Ezek a kötelező és önkéntes mozgások a Práter utcai nappali melegedőben megkérdezett hajléktalan emberek életében is megfigyelhetők. Emellett többen említették önkéntes mozgásuk motivációjaként a vásárlást, amellyel kiegészíthető Rowe és Wolch terminológiája, így a vásárlás tekinthető a hatodik fő célnak.

A hajléktalanság térbeliségének vizsgálata jellemzően kérdőívekre, interjúkra és megfigyelésekre támaszkodik, ám a technika fejlődésével egy újfajta módszer is megjelent, a GPS alapú követés. Az első GPS követési tanulmány 2015-ben készült Odense (Dánia) városában, annak érdekében, hogy a marginalizált helyzetű emberek preferenciáit és szokásait minél pontosabban lemodellezzék és megismerjék (Busch-Geertsema 2015). A kutatás célja azon helyek megtalálása volt, ahol a fedél nélküli emberek a legtöbb időt töltik el, hogy ott padokat, tereket és szolgáltatásokat hozzanak létre számukra. Azaz a kutatás szempontjából fontos tényező volt a hely és az idő, maga a mobilitás, az út azonban nem. Az eddigi legnagyobb GPS követési tanulmányt, amely Prágában és Plzenben 80 ember napjait követte végig egy héten keresztül, a Cseh Tudományos Akadémia kutatócsoportja tette közzé (Šimon et al. 2019). A hajléktalan élethelyzetben lévő személyek minimális pénzüsszeget kaptak a kutatásban való részvételért. A magánélet védelme miatt a kutatás eredményeként létrejött térképeket nem publikálták. A GPS által közölt adatok mellett megkérdezték a résztvevőket a napjaikról is. A kutatás rávilágított a retrospektív lekérdezések és a GPS által közölt valós adatok markáns különbségére, melyet a kutatók három okra vezettek vissza. Egyfelől a hajléktalan emberek nem tudnak pontos napirendet követni, mert életvitelük erősen stresszes. Másfelől sok programjuk nem időhöz kötött, pillanatnyi döntések, a kialakult helyzetekre adott reakciók összessége határozza meg időbeni és térbeli létüket. Harmadrészt a hajléktalan emberek között kifejezetten magas a pszicholó-

giai betegséggel, rendellenességekkel küzdők és a szerhasználók aránya, s ez szintén gyengíti a pontos idő és hely meghatározását, az emlékezés képességét. Kiderült, hogy a rosszabb körülmények között élő hajléktalan emberek (utcán éjszakázók, erdőben, sátorban alvók) jóval többet és nagyobb területen mozognak, mint azok, akik hajléktalanszállókon, barátoknál alszanak, vagy ágyra járnak. Érdekes összevetni ezt az eredményt a Február Harmadika Munkacsoport adatfelvételével (Győri 2010), amely nem azonosított ilyen eltérő mintázatokat; sőt, az eredmények szerint a mozgási rádiusz nincs összefüggésben a lakhatási lehetőséggel. A nagyvárosokban (Prága) élők sokkal nagyobb utat járnak be, mint a kisvárosiak (Plzen). A rosszabb lakhatási körülmények között élők lassabban közlekednek, mint a viszonylag jobb helyzetűek, s ez az eltérés leginkább a tömegközlekedési eszközök használatával magyarázható. A jobb lakhatáshoz való hozzáférés javítja az érintettek mobilitását és így az életkörülményeiket (Šimon et al. 2019).

A Február Harmadika Munkacsoport 2004-es adatfelvételében kérdezett rá a hajléktalan emberek térbeli mozgására (Győri 2010). Az adatfelvétel az egész országra kiterjedt, Budapesten és a vidéki városokban, közterületen és hajléktalanelátó intézményekben egyaránt gyűjtöttek adatokat, s mindösszesen közel 10 000 főt sikerült elérniük. A kutatás a lakhatás szempontjából az utcán alvó, szállón alvó és bizonytalan lakásban megalvó hajléktalan emberek csoportjait különböztette meg. A három csoport között gyakori az átjárás, akár napról napra változhat, ki hol tudja tölteni az estét. E három csoport mégis jól elkülönülő jegyekkel: más szociális beágyazottsággal, pénzügyi és egészségügyi helyzettel, perspektívával rendelkeznek. A kérdőív kitért a napi rutinjukra is, megkérdezték, hogy „Mennyi időt (hány órát) töltött tegnap...” alvással, szórakozással, munkával stb. A legmeglepőbb eredmény talán az, hogy a válaszadók kifejezetten pontosan, egy óra híján részletesen be tudtak számolni az egész napjukról, azaz az általuk megnevezett cselekvésekhez társított időintervallumok összege átlagosan 23 óra lett. A térbeli és időbeni tényezőket a következő kérdés mérte: „Hol volt és mit csinált tegnap 10 órakor és 14 órakor?” A megkérdezettek kétötöde valamely intézményben tartózkodott, míg egyötödük utcán, munkahelyen, egyéb helyen volt. A válaszok alapján minden személyhez hozzá tudunk rendelni négy térbeli helyszínt is, ahol aznap (reggel, délelőtt, délután, este) megfordult. Ezekből az adatokból megközelítőleg bemutatható, mekkora az egyének minimális mozgási rádiusza. A felvételből kirajzolódik, hogy a menhelyekre bemenők, ott alvók és a fedél nélkül megalvók lényegében ugyanazokat a köztereket, városi csomópontokat ismerik és használják.

Jelen kutatás alapadatait a Práter utcai nappali melegedőben felvett kérdőívek jelentik. Noha a GPS alapú adatgyűjtés tekinthető a legkorszerűbb módszernek, technikája még nem kiforrott. A dániai kutatás (Busch-Geertsema 2015) nemzetközi visszhangot váltott ki (O’Sullivan 2014), módszertana miatt sok kritika érte (túlzott megfigyelés), Orwell „1984” című könyvéhez hasonlították (Lasarzik 2014). A kritikusok szerint a kutatás eredményeit valószínűleg kérdőív vagy interjúalapú

adatgyűjtés esetében is megkapták volna. A Csehországban készült kutatás (Šimon at al. 2019) legnagyobb eredménye a retrospektív és a GPS által mért adatok közötti különbség bemutatása. Mivel azonban a személyiségi jogokra való tekintettel nem közölhetek térképeket, a módszerükben rejlő legnagyobb potenciállal (a GPS által és a retrospektív adatok alapján készített térképek bemutatásával) nem tudtak élni. Ez a módszertan tehát nem feltétlenül tudja kiváltani a személyes adatgyűjtést. Mivel azonban a cseh kutatás rávilágított a retrospektív és a GPS adatok közötti markáns különbségre, a kérdőíves adatgyűjtés esetében nem beszélhetünk objektív, abszolút időről és térről (Telegdi 2004). Ezen kutatás során értelmezendő időt szubjektív időnek, míg terét megélt térnek tekinthetjük (Lefebvre 1991; Soja 1996).¹

Módszertan

Az adatfelvétel egy egyszerű kérdőív kitöltésével készült. A kutatás egy szűkített célcsoportra, a nappali melegedők közönségére fókuszál. A Menhely Alapítvány megkeresésével nyílt lehetőségem a kérdőívek felvételére. A Práter utcai nappali melegedőben három napon át egy szociális munkás segítségével sikerült elérnem a hajléktalan embereket. A melegedő a belváros szélén, változatos épített és társadalmi környezetben helyezkedik el, sokféle tömegközlekedési eszközzel elérhető, ezért a térbeli mozgások vizsgálatának szempontjából ideális helyen található. Az adatgyűjtésben való részvétel önkéntes volt. Minden látogatót, aki betért a nappali melegedőbe, megkértem, hogy töltsse ki a kérdőívet. Ezért ebben a kutatásban hajléktalan embernek tekintem azt a személyt is, aki legalább egy hajléktalanellátó intézményt felkeresett az adatgyűjtés idejében (azaz betért a Práter utcai nappali melegedőbe). Ez azt is jelenti, hogy azon válaszadóknak, akik nem tekintették magukat hajléktalan élethelyzetben lévőknek, a „Mióta él hajléktalan élethelyzetben?” kérdés helyett a „Mióta használja a hajléktalanellátó rendszert?” kérdést tettem fel.

A Práter utcai nappali melegedő 8 órától 18 óráig fogad vendégeket szendvicssel, kávéval és teával. Az intézményben lehetőség van tisztálkodásra, internet-használatra, tévézésre és teleföntöltésre, adományruhák elvitelére. Naponta körülbelül 80-100 ember fordul meg a melegedőben, törzsközönsége körülbelül 30 fő köré tehető. 2019. október 7-én, 8-án és 10-én (hétfő, kedd, csütörtök) összesen 37 kérdőívet vettem fel. A hétköznapiok miatt a napi rutin ezeken a napokon nem nagyban tért el az átlagostól. A kérdőívek kitöltésére 11 óra és 16 óra között került sor, mert a nappali melegedőben ilyenkor tartózkodnak a legtöbben. Átlagos, nap-sütötte őszi napok voltak.

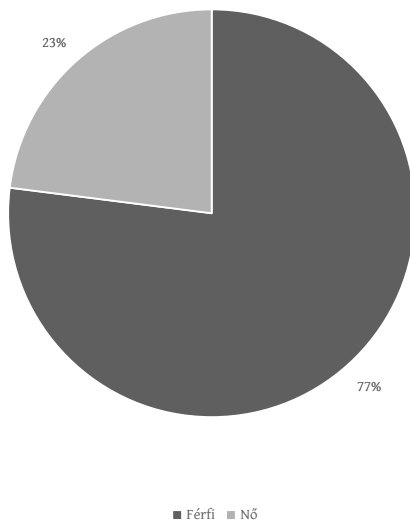
A kérdőívben az alapinformációkra rákérdező részen (az alany neve, kora és hogy mióta él hajléktalan élethelyzetben) kívül csak egyetlen kérdést tettem fel: „Hol tölti egy napját?” A válaszadóknak fel kellett vázolniuk, hogy aznap mit csináltak: hol és mikor keltek fel, utána hova és mivel mentek, mit csináltak ott, és így

tovább, egészen a lefekvésig. Tehát a válaszadónak egyszerre kellett visszaemlékeznie az aznapjára, és elterveznie a jövőjét, a délutánjának és estéjének a menetét. Egyszerre vált láthatóvá egy valós, megtörtént szelete a napjának, és egy elképzelt, lehetséges folytatása, ami magában rejt a pontatlanság lehetőségét. Programok ki-maradnak, vagy épp egymásba ütköznek. Az idők eltolódnak, néhol szalad, néhol elvész. "Hol kitágul a tér, hol összezsugorodik, hol kicsavarodik, hol magába szip-pant..." (Szabó 2005, 139.). A kérdőíveket adatalapú, térképalapú és videóalapú elemzéssel dolgoztam föl.

Alapadatok

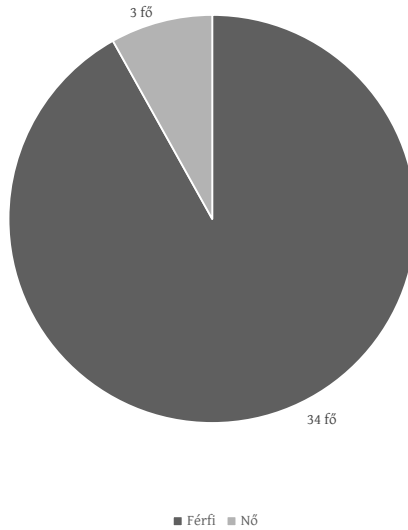
A Magyarországon élő fedél nélküliek 77%-a férfi és 23%-a nő (1. ábra) (Fadgyas-Freyler 2017). Az országos arányhoz képest jóval kevesebb a Práter utcai nappali melegedőbe betért nők aránya (2. ábra). Ugyanakkor fontos kiemelni, hogy a 2017-es kutatásnál kb. 18 ezer fős adatbázisból dolgoztak, mely a biztosítás jogviszonyát vette alapul és országos volt a merítése, míg kutatásom térbelileg lehatárolt (Budapest, VIII. kerület, Práter utca), és csak az adatgyűjtés idejében a nappali melegedőt látogatókra terjedt ki. Az eltérést okozhatja az, hogy kis számban vettem fel kérdőíveket, vagy, hogy a nappali melegedő használóinak nemi megoszlása eltér az átlagtól.

1. ábra: A Magyarországon élő hajléktalan emberek nemi megoszlása (összesen 100%)
Gender distribution of homeless people in Hungary (total: 100%)



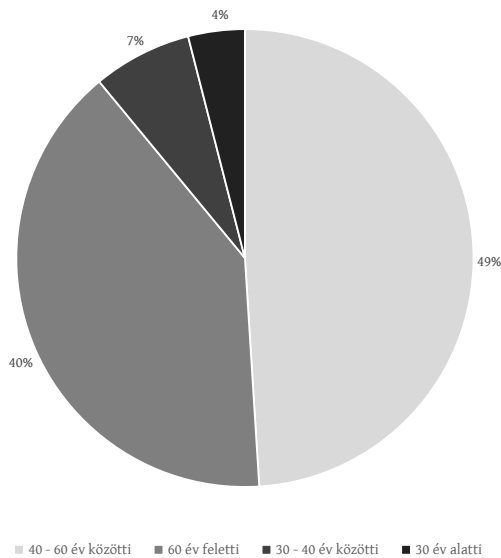
Forrás: Fadgyas-Freyler 2017 alapján saját szerkesztés

2. ábra: A válaszadók nemi megoszlása (összesen 37 fő)
Gender distribution of homeless respondents (total: 37 people)



Forrás: saját kutatás

3. ábra: A 2020-as Február Harmadika adatfelvételben résztvevő hajléktalan emberek korosztály szerinti csoportosítása (összesen 100 %)
Age distribution of homeless people in the 3rd of February Survey, 2020 (total: 100%)



Forrás: 2020-as Február Harmadika Adatfelvétel (Győri Péter adatközlése) alapján saját készítés

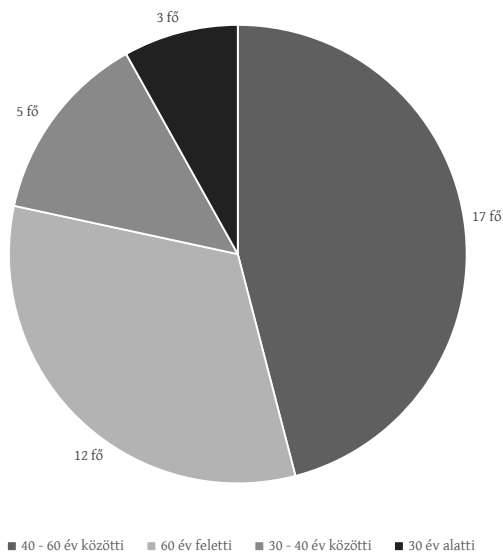
A korosztály szerinti csoportosítás alapján a 2020-as Február Harmadika adatfelvétel (Győri Péter adatközlése alapján) tekinthető (3. ábra). Leginkább a 30 év alatti és a 30-40 év közötti korosztály kedveli és használja a Práter utcai nappali melegedőt, de kiemelendő, hogy a 41-60-as korosztály az átlagosnak megfelelő arányban képviselteti magát. Leginkább a 60 év feletti korosztály „hiányzik” a Práter utcai nappali melegedőt felkeresők közül (4. ábra).

A 2017-es kutatás adatai szerint a hajléktalan emberek átlagéletkora 48 év köré tehető, a legfiatalabb 17, míg a legidősebb 80 éves volt (Fadgyas-Freyler 2017). A Práter utcai melegedőben végzett kutatás válaszadóinak átlagéletkora 10 évvel magasabb, 57,4 év. A legfiatalabb válaszadó 26, a legöregebb 68 éves volt az adatgyűjtés idején.

A kutatásom tapasztalatai szerint régebben élnek hajléktalan élethelyzetben a válaszadók (6. ábra), mint azok, akik válaszoltak a 2020-as Február Harmadika adatgyűjtés kérdéseire (5. ábra). Az egy éven belül hajléktalan élethelyzetbe kerülők aránya kissé, az egy és tíz év közötti időt az utcán élők aránya szignifikánsan alacsonyabb a Február Harmadika adatfelvétel arányainál, míg a több mint tíz éve hajléktalan élethelyzetben lévők aránya jóval magasabb a mintában.

Az adatok összehasonlításával azt kívántam bemutatni, hogy a Práter utcai intézményben megforduló hajléktalan emberek demográfiai összetétele mennyiben tér el az országos átlagot reprezentáló kutatás adataitól, amelyben sok és sokféle intézményt használó hajléktalan ember vett részt.

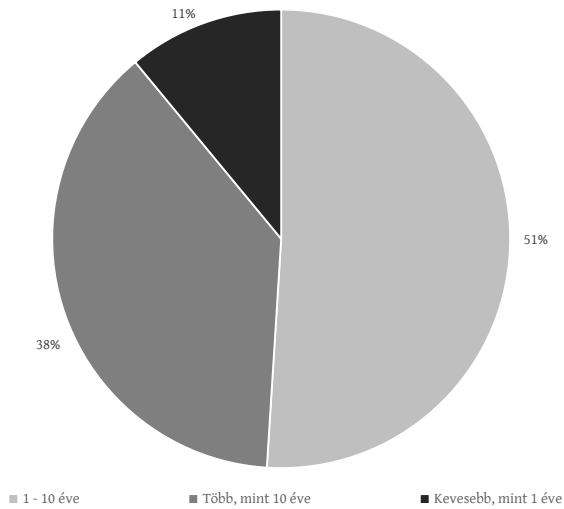
4. ábra: A válaszadók korosztály szerinti csoportosítása (összesen 37 fő)
Age distribution of homeless respondents (total: 37 people)



Forrás: saját kutatás

5. ábra: A 2020-as Február Harmadika adatfelvételben résztvevők hajléktalanná válása óta eltelt idő szerint csoportosítva (összesen 100%)

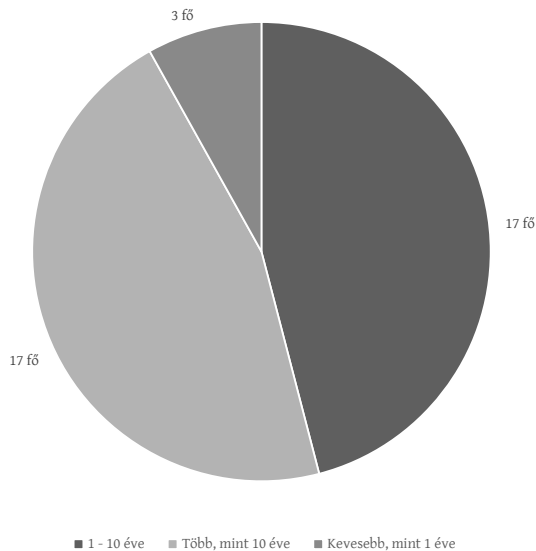
Distribution of respondents by by length of time in homelessness in the 3rd of February Survey, 2020 (total: 100%)



Forrás: 2020-as Február Harmadika Adatfelvétel (Győri Péter adatközlése) alapján saját szerkesztés

6. ábra: A válaszadók hajléktalanná válása óta eltelt idő szerint csoportosítva (összesen 37 fő)

Distribution of respondents by length of time in homelessness (total: 37 people)



Forrás: saját kutatás

Eredmények

Adatalapú elemzés

A kutatásból kiderült a válaszadók napi rutinja: mit, mikor, mennyi ideig és hol csináltak, és hogyan jutottak el oda. A Práter utcai melegeződésben a megkérdezettek általában reggel 6 órakor kelnek fel és éjfélkor fekszenek le, azaz 18 órát töltenek ébren és csak hatot alvással. Míg a reggelét mindenki fel tudta idézni, többen (öt fő) nem tudták arra a választ, mikor és hol fognak aznap lefeküdni, s ez a tervezhetőség hiányára és a bizonytalanságra világít rá. A megkérdezett hajléktalan emberek korai kelése a körülményeikből fakad: bezárnak az éjjeli menedékhelyek és benépesülnek a közterületek. Ennek következtében napi rutinjuk eltolódik és keveset alszanak. A megkérdezettek közül a legkorábban, hajnali háromkor a kelenföldi aluljáróban megbúvó hajléktalan ember kelt fel, akit ekkor ébresztett fel és tessékelt ki az aluljáróból egy rendőr. A négy órai kelést is többen (nyolc fő) említették.

A napjuk bemutatásánál programjaik helyén és idején túl az is érdekes, hogy mit csinálnak. Mi az a tevékenység, amely egy gyors adatfelvétel keretében észébe jut a válaszadónak, s nem fél azt megosztani a kérdezővel? A válaszok között jelentős eltérések vannak – az egyik válaszadó összesen csak három programról számolt be (ébredés, nappali melegeződő látogatása, lefekvés), míg volt olyan válaszadó, aki negyedóra pontossággal elmesélte az egész napját. Ahogy már korábban említettem, a főbb programok illeszkednek a Rowe és Wolch (1992) által kidolgozott tevékenységtípusokhoz, a bevásárlás kivételével.

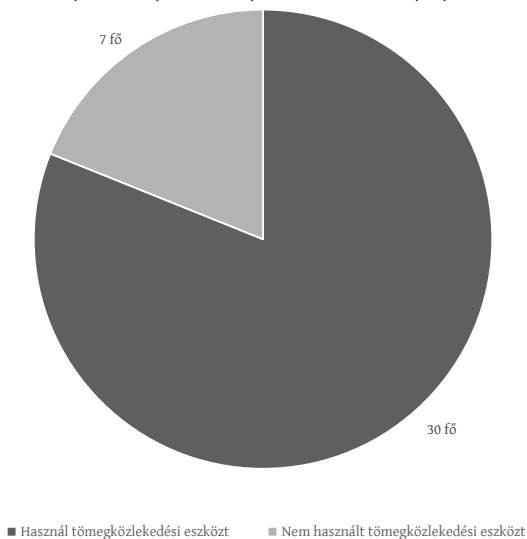
A legtöbbször említett tevékenység az étkezés volt, harmincketten beszéltek a reggeliről, ebédéről úgy, hogy többen nem egyszer esznek, hanem körbejárják a népkonyhákat és kétszer fogyasztanak. Számukra az étkezés a legelső és legfontosabb program, napjaik ekörül szerveződnek. Óriási távolságokat tesznek meg, hosszú ideig utaznak egy nap alatt azért, hogy eljussanak a különböző népkonyhákhöz. Míg azt nem tudják megtervezni, hogy mikor kelnek fel vagy hol fekszenek le, az étel megszerzése meglepően pontos menetrend szerint történik – pontosan tudják, hogy hol, mikor van ingyenes ételosztás, mikor vannak nyitva a népkonyhák stb.

Megélhetési okokból a második legfontosabb tevékenység számukra a munkavégzés, munkakeresés. Pár válaszadó elmondta, hogy noha ma nem dolgozik, mégis bement a munkahelyére. A legfontosabb szocializációs közeg a munkahely, s talán a legbiztosabb kiút is e bizonytalan lakhatási állapotból. Emellett körülbelül ugyanennyi válaszadó (nyolc-tíz fő) említette napi programként a társasági életet, a vásárlást, a csavargást, gyűjtögetést és az alkoholfogyasztást. Meglepő őszinteséggel vallottak alkoholfogyasztási szokásaikról; az alkoholfogyasztás az életük része, nem szégyellni való. Említést tettek még újságolvasásról, lottózásról, kacatok leadásáról és „parkolózásról”. A Práter utcai nappali melegeződésben töltött időt erőgyűjtésként, illetve segítő szolgáltatások igénybevételeként említette egy-egy személy.

Közlekedési szokások

A hajléktalan emberek döntő többsége használja a tömegközlekedési eszközöket (7. ábra). Ugyanolyan népszerű a metró, mint a buszok, trolibuszok vagy villamosok. Ez arra enged következtetni, hogy jól ismerik a várost és tömegközlekedését – ám fizetni érte nem szoktak. Budapesten elég könnyű potyautasként ingyen utazni, viszont a hajléktalan emberek óriási bírságok felhalmozására képesek, melynek behajtása legtöbbször csak a későbbi nyugdíj levonásából lehetséges. Ugyanakkor 65 év felett a BKV járatainak használata ingyenes, és a járművek nagyon biztonságos, kényelmes, tiszta, fűtött és ingyenes helyet tudnak biztosítani az idős hajléktalan emberek számára. A fiatalabbak számára is vonzó alternatíva ez, noha nem tudják megfizetni, használják. A BKV járatai egész Budapestet behálózzák, azaz a város minden pontjáról elérhetők.

7. ábra: A válaszadók tömegközlekedési szokásai (összesen 37 fő)
Respondents' public transport habits (total: 37 people)



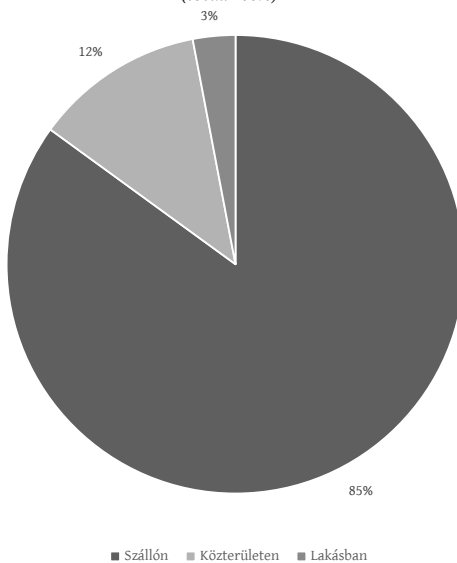
Forrás: saját kutatás

Éjszakai alvás

A 2004-es gyorsjelentés (Győri 2010) adatai szerint a megkérdezettek túlnyomó többsége hajléktalanszállón töltötte az éjszakát (8. ábra), az általam felvett adatok mintázata is megfeleltethető ennek, ám az arányok eltérnek (9. ábra). A lakásban és a közterületen alvók aránya magasabb a 2004-es adatfelvétel eredményeivel összehasonlítva. Az elkövetkező estét illetően ketten nem tudták, hogy hol fogják tölteni az éjszakát (10. ábra). A 37 válaszadó közül mindössze hatan mondták, hogy máshol alszanak majd, mint előző éjszaka.

8. ábra: A 2004-es Február Harmadika adatfelvételben résztvevők hol töltötték az éjszakát (összesen 100%)

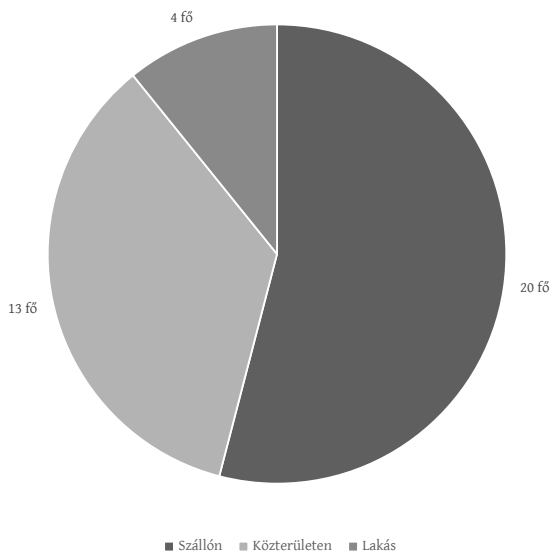
Distribution of homeless people by the place they spent the last night, 3rd February Survey, 2004 (total: 100%)



Forrás: (Gyóri 2010) alapján saját szerkesztés

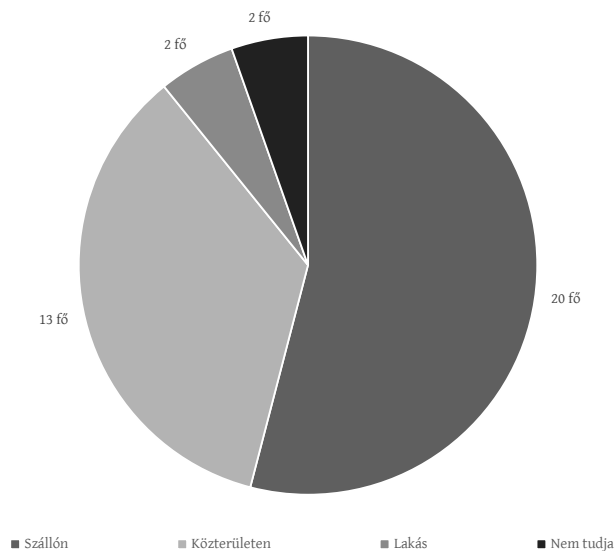
9. ábra: A válaszadók hol töltötték az éjszakát (összesen 37 fő)

Distribution of homeless respondents by the place they spent the last night (total: 37 people)



Forrás: saját kutatás

10. ábra: A válaszadók hol fogják tölteni az éjszakát (összesen 37 fő)
Distribution of homeless respondents by the place they will spend their night (total: 37 people)



Forrás: saját kutatás

Térképalapú elemzés

Az adatok térképeken való megjelenítése (11. ábra) segíti a morfológiai elemzést. Ahogy említettem, a csehországi, GPS adatokra építő kutatás eredményeinek publikálásakor (Šimon et al. 2019) a személyiségi jogok védelme miatt nem volt lehetőség a térképek közzlésére. Saját kutatásomban azonban csak olyan helyekről, időpontokról, programokról beszéltek nekem a megkérdezett hajléktalan emberek, amelyeket nem szégyelltek, hanem felvállaltak. A válaszok alapján a térképek megpróbálják a legpontosabban bemutatni a hajléktalan emberek „megélt tereit” (Lefebvre 1991).

A térképes elemzés során elkülönítettem a tömegközlekedést (12. ábra), gyaloglást (13. ábra) és csavargást (14. ábra) mint közlekedési formákat. Tömegközlekedésnek azon útszakaszokat tekintettem, melyeket a megkérdezettek busz, metró, villamos használatával tettek meg. Gyaloglásként értelmeztem a gyalog, célirányosan, például két program helyszíne, vagy egy programhelyszín és egy tömegközlekedési eszköz megállója közötti távolságon megtett utakat. Gyaloglás közben a személyes preferenciáink, a külső hatások és a váratlan döntések együttesen alakítják utunkat, és egy sokrétű térélmény befogadóivá válunk (Meggyesi 2009). Csavargásként² azonosítottam azokat a helyzeteket, amelyeket a válaszadók nem tudtak vagy nem akartak pontosan megnevezni, leírni. Néhány esetben említették a sétát mint programot, vagy legalábbis, mint egy fontos cselekvés, mint a parkolozás vagy

11. ábra: 37 hajléktalan ember egy napja
One day of the 37 homeless respondents



Megjegyzés: egy-egy személy útvonala 25%-os feketével kitöltve. A 4 vagy több személy által bejárt utcák 100%-os feketével jelölve, a 3 hajléktalan által bejárt útvonal 75%-os, a 2 hajléktalan által használt utak 50%-os kitöltéssel. Azaz a legsötétebb utakat használják a legtöbben, míg a legsűrűbb útvonalakon csak egy-egy fő közlekedett.
Forrás: saját kutatás

gyűjtögetés részét, én ezt is csavargásnak tekintettem, hiszen mozgásuk morfológiája megegyezik a csavargásával.

Tömegközlekedés

A térképről leolvasható mely tömegközlekedési eszközöket és útvonalakat preferálják a válaszadók (12. ábra). A megkérdezett hajléktalan emberek legtöbbször ugyanazokat a közlekedési eszközöket használják, mint általában a budapesti lakosok: a 3-as, 2-es és 4-es metrót, a 47-49-es és persze a 4-6-os villamost. Mivel a kérdőívet a Práter utcában kérdeztem le, a tömegközlekedési térképen is ez a környék a „legsötétebb”, azaz 83-as trolit, a 4-6-os és a 37-es villamost, valamint a 9-es buszt veszik igénybe. A közlekedési hálójuk ugyanakkor egész Budapestet lefedi: Kelenföldön, Óbudán, Kőbányán, Csepelen, Mátyásföldön és a Szűnyog-szigeten is találkozhatunk éjszakázó hajléktalan emberekkel. Összességében kijelenthetjük, hogy a hajléktalan emberek mindennapjait nagy térbeli mobilitás jellemzi. Ez egybevág az adatalapú elemzés eredményeivel (7. ábra), hiszen a hajléktalan helyzetben lévők döntő többsége arról számolt be, hogy használja a tömegközlekedési eszközöket.

Mivel a hajléktalanellátásban „az intézményben élők segítése mellett az intézményen kívül rekedtek támogatása” is fontos feladat (Oross 1996, 113.), e támogatási forma fontos helyszínévé válhatnak a tömegközlekedési eszközök és a városi terek. Szakértők szerint a hajléktalan emberek társadalmi integrációja szempontjá-

12. ábra: A válaszadók által tömegközlekedéssel megtett utak
Routes of respondents by public transport



Forrás: saját kutatás

ból óriási potenciált jelent, hogy rendszeresen használják a tömegközlekedési eszközöket, amelyek komfortzónájukon belül helyezkednek el, több szempontból is vonzó és biztonságos, motiváló mobilitási lehetőséget biztosítanak számukra. Másfelől közlekedési szokásaik intenzív kapcsolódás lehetőségét kínálják Budapest társadalmának szinte összes rétegével, azaz egy sokszínű közeggel (Győri Péter személyes közlése 2019).

Gyaloglás

A válaszadók gyaloglásként megjelölt útszakaszainak térképe (13. ábra) jóval világosabb tónusú, mint a tömegközlekedési térkép. Ennek oka a gyaloglás individuális volta, illetve az adatok szűkössége. Sétálás közben ezernyi lehetőség adódik számunkra, hogy merre menjenek tovább – nem úgy, mint egy tömegközlekedési eszközön –, ezek az útvonalak tehát nagyon ritkán sűrűsödnek be. Tömegközlekedést használva az emberek útvonala leszűkül két pont között, vonalszerűvé válik. Csak a felszállás és a leszállás helyét kell megtervezni, csak ezekre kell emlékezni. A sétálás útvonala ennél jóval kiszámíthatatlanabb és összetettebb – ez köszön vissza az adatok szűkösségénél. Például a válaszadó útvonala adott, ha az adatfelvételnél elmondta, melyik busszal ment honnan s hová, míg útvonala nem tekinthető adottnak, ha elmondta, honnan hová sétált. A gyaloglás sokkal kisebb léptékű, mint a tömegközlekedés, kisebb távok megtételére alkalmas, lokális. Legtöbb esetben a tömegközlekedéssel együtt jelenik meg a séta, annak kiegészítéseként.

13. ábra: A válaszadók által gyalog megtett utak
Footpaths of respondents



Forrás: saját kutatás

Csavargás

Összesen 11 ember esetében azonosítottam a csavargást, amelynek útvonalai a VI-II. kerületre, azaz a felkeresett intézmény körül koncentrálnak (14. ábra). Kölcsonös a kapcsolat a csavargás és a Práter utcai nappali melegedő látogatása között; akik a melegedőbe jönnek, a környéken csavarognak, illetve akik a környéken csavarognak, meglátogatják a nappali melegedőt. A csavargás célja a beszámoló szerint változó: „üvegszedés”, „séta össze-vissza”, „séta a Városligetben”, „parkolozás”, „kukázás”, „gyűjtögetés”, „két kör a nyolcban”. Emellett néha előfordult, hogy a válaszadó nem akarta megosztani velem, hogy hol töltötte éjszakáját, csak a kerületet adta meg meghatározásként. Előfordult, hogy valaki maga sem tudta még, hol fog lefeküdni, csak „valahol a nyolcban”. A csavargás maga lehet a megtettesült városi promenád. Ehhez külön dimenziót nyújt, hogy ők séta közben mire figyelnek: nem a lüktető városi hangulatra, nem a szép homlokzatokra, a szellőre, napsütésre stb., hanem a kukákra, a parkolóórákra, az üvegekre. Számukra a sétálás sokszor a pénzszerzési lehetőséget, magát a munkát jelenti.

Az otthon elvesztése territórium- és helyidentitásvesztéssel jár (Goodman et al. 1991). Ám a hajléktalan emberek sajátos módon ugyan, de megteremtik saját otthonlevési színterüket, elsődleges territóriumukat (Dúll 2009). Sajátos kapcsolatok alakul ki környezetükkel (Dúll et al. 2007; Hordós 2007). Arra következtethetünk, hogy ezen territóriumnak tekinthetőek a csavargás színhelyei. Ezen helyekkel egy sajátos viszonya alakul ki a hajléktalan élethelyzetben lévő embereknek. Ezt a viszonyt meghatározhatja a társaság, mint például a nappali melegedő bezárása

14. ábra: A válaszadók csavargásainak területi bontása (11 fő esetében)
Territorial selection of respondents' wanderings



*Megjegyzés: a térképen vonallal jelölve 11 fő mozgása, körrel jelölve a csavargás legvalószínűbb helye. A csavargásokat nem jelöltem a többi térképen, ám a videóban elhalványuló nagyobb körökként jelennek meg.
 Forrás: saját kutatás*

utáni közös csavargás a barátokkal. De meghatározhatja a napi rutin is, mint például a „parkolózás” és a gyűjtögetés, amikor is a helyhez és a hely adta lehetőségekhez teljesen máshogy, sokkal személyesebben viszonyul egy-egy hajléktalan ember, mint a többségi társadalom tagja. A legerősebb otthonlevési színtérnek viszont azon csavargások tekinthetők, amikor a válaszadók tudatosan nem akarták a helyet pontosan megadni (például, hogy a kerület melyik parkjában töltötték az estét). Félték, hogy a titkukat más is megismeri és ezzel elsődleges territóriumuk veszélybe kerül.

A mozgások morfológiája

A mozgások mértékétől függően megkülönböztetünk két nagy csoportot – a *lokális* (15./A ábra) és a *globális* (15./B ábra) közlekedőt. A globális közlekedő felszabadultan mozog, egy nap alatt nagy távokat képes megtenni, él a város adta lehetőségekkel. Sokat utazik, gyakran használja a tömegközlekedési eszközöket, ismeri a városban fellelhető szociális ellátórendszereket – legyen szó kórházzról, munkahelyről, hajléktalanszállókról, nappali melegedőről vagy épp népkonyháról (16. ábra). A lokális közlekedő mozgása a számára közeli és ismert, komfortzónán belüli terekre (territóriumokra) korlátozódik. Nagy távokat ritkán tesz meg, inkább szűk környezetében szeret mozogni, a szociális ellátórendszer kevés elemét használja (16. ábra). Arányaiban a két csoport közötti különbség minimális (16 lokális és 17 globális).

15./A ábra: Lokális közlekedők útvonalai (16 fő)
Routes of the local roamers (16 respondents)

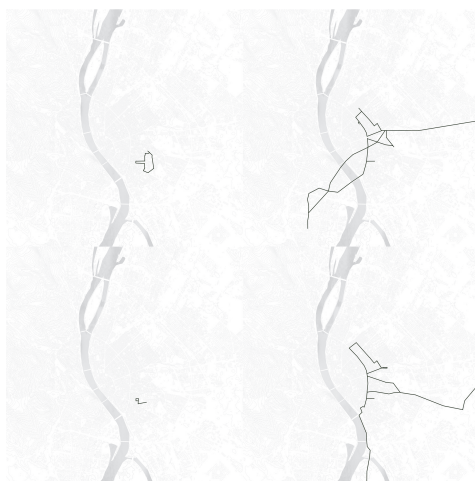


15./B ábra: Globális közlekedők útvonalai (17 fő)
Routes of the global roamers (17 respondents)



Forrás: saját kutatás

16. ábra: Két lokális (bal oldalt) és két globális (jobb oldalt) közlekedő egy napi útvonalai
Routes of 2 local (left side) and 2 global (right side) roamers



Forrás: saját kutatás

Otthona az út

Négy megkérdezett számolt be arról, hogy az éjszakát egy tömegközlekedési eszközön töltötte (3 fő) vagy az a programja, hogy azon utazik és pihen (1 fő) (17. ábra). Az utazás jelentése ebben az esetben átalakul. A hajléktalan ember egy meleg, nyu-

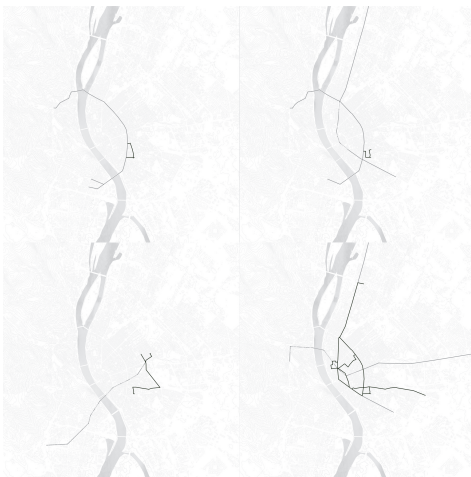
17. ábra: Otthona az út – 4 fő útvonala, térkép
“Their home is the road” – routes of 4 respondents



Megjegyzés: a térképen 100%-os feketével jelölve azon útszakaszokat, ahol a tömegközlekedési eszközön aludtak/pihentek.

Forrás: saját kutatás

18. ábra: A négy „otthona az út” közlekedő egy napi útvonala, külön térképeken
One day routes of the 4 “their home is the road” roamers on separated maps



Megjegyzés: a térképen 25%-os feketével jelölve azon útszakaszokat, ahol a tömegközlekedési eszközön aludtak/pihentek, és 100%-os feketével jelölve a többi útszakasz.

Forrás: saját kutatás

galmas és biztonságos helyen utazik, ami menedéket jelent számára, a tér beszűkül, a külvilág nem fontos, nincsenek külső ingerek (utcakép, épületek, elsuhanó autók stb.). Menedékként a metró a legalkalmasabb közlekedési eszköz, ha egyszer lejut oda a hajléktalan ember, már biztonságban érzi magát, az ellenőrzés ritka a járató-

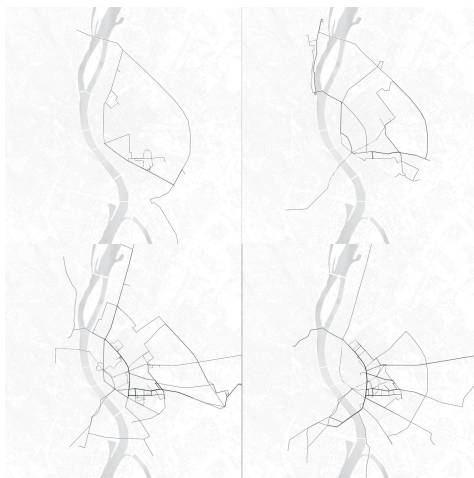
kon. Másfajta megoldást kínál a 6-os villamos, hiszen azt éjszaka állandó ellenőrzés alatt tartják, de a végállomásokon sem kell átszállni, és ingerdúsabb környezetben zajlik az utazás.

Az „otthona az út” közlekedők térképeit vizsgálva (18. ábra) megállapíthatjuk, hogy a pihenést leszámítva keveset mozogtak (kivéve egy személy) a városban, ők nem tekinthetők sem lokális, sem pedig globális közlekedőknek. Éber, cselekvőképes állapotukban lokális, míg alvó, pihenő állapotukban globális közlekedők. Ez egy közties állapot, egy kettős szituáció.

Korosztályok

Mind a 30 év alatti, mind a 31 és 40 év közötti válaszadók magabiztos városhasználóknak tűnnek, akik bejárják a várost (19. ábra). Sűrűsödést egyik térképen sem látunk, legfeljebb a Baross utcában. Ha csak ezt a két térképet szemléljük, nem tudjuk meghatározni a mintavétel helyét. A 41 és 60 éves közötti, illetve a 61 évesnél idősebb válaszadók térképeinél megkülönböztethetőek a lokális és globális közlekedők, ám egyértelmű a sűrűsödés a Práter utca és Baross utca környékén. A 61 évesnél idősebb megkérdezettek nagyobb területen mozognak, az egész 8. kerületet bejárják, azaz az intézmény tágabb környezetében közlekednek, míg a 41 és 60 közötti válaszadók leginkább az adatfelvétel közvetlen környezetében, a Práter utca környékén mozognak.

19. ábra: A válaszadók által megtett utak korosztály szerint elkülönítve
The routes of respondents by age, maps

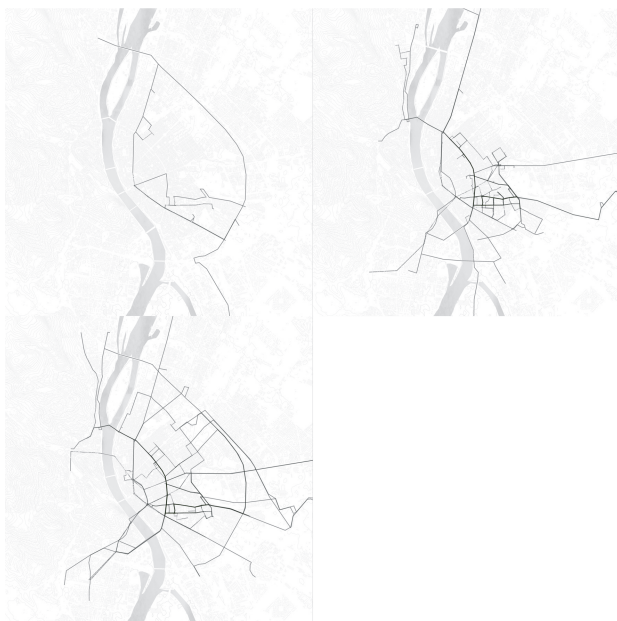


Megjegyzés: bal felső térkép: a 30 év alatti válaszadók (3 fő) útvonala
jobb felső térkép: a 31-40 év közötti megkérdezettek (5 fő) útvonala
bal alsó térkép: a 41-60 év közötti válaszadók (17 fő) útvonala
jobb alsó térkép: a 61 év feletti megkérdezettek (12 fő) útvonala
Forrás: saját kutatás

A hajléktalan élethelyzetben eltöltött idő

Az elmúlt egy évben fedél nélkülivé vált emberek térképén nem figyelhető meg markáns tendencia (20. ábra), esetükben inkább globális közlekedőkről beszélhetünk, mintsem lokálisokról. Az 1-10 éve hajléktalan élethelyzetben lévő emberek térképe besűrűsödik a Práter utca, Baross utca között, ritka a nagy távolságok megtétele. Ez már csak azért is meglepő, mert a több mint 10 éve hajléktalan élethelyzetben élő emberek behálózzák a várost, sokkal nagyobb rádiuszú távolságokat tesznek meg, mint azok, akik 1-10 éve hajléktalanok. Elmondható tehát, hogy a rövid távokon, lokális terekben való közlekedés leginkább az 1-10 év óta fedél nélkül élő emberekre jellemző. Ennek pszichológiai oka keresendő – feltételezésem szerint a kevesebb, mint 1 éve hajléktalan élethelyzetben élők csoportja még megbiztos, szociális hálójuk még nem veszett el. Az 1-10 éve fedél nélküliek valószínűleg már megtörttek, elfogta őket a kiúttalanság érzése, kialakult a tanult tehetetlenség állapota (Seligman 1975). A több mint 10 éve hajléktalan élethelyzetben lévők elfogadták sorsukat, kiismerték a város adta lehetőségeket, új kapcsolatrendszereiket kialakították a hajléktalan sorsközösségben (Düll 2009).

20. ábra: A válaszadók által megtett utak a hajléktalan lét ideje szerint elkülönítve, térképek
The routes of respondents by length of time in homelessness, maps

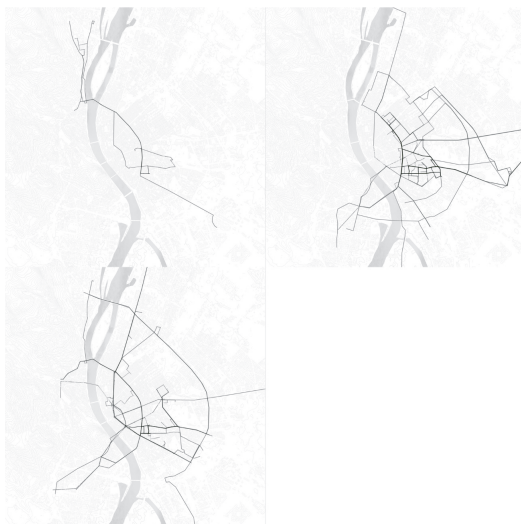


Megjegyzés: bal felső térkép: kevesebb, mint 1 éve hajléktalan élethelyzetben lévő válaszadók (3 fő) útvonala
jobb felső térkép: 1-10 éve hajléktalan élethelyzetben lévő megkérdezettek (17 fő) útvonala
bal alsó térkép: több mint 10 éve hajléktalan élethelyzetben lévő válaszadók (17 fő) útvonala
Forrás: saját kutatás

Lakhatás

Hasonló mintázatokra lehetünk figyelmesek, ha a lakhatási forma szerinti bontásban vizsgáljuk az útvonalakat, mint amikor a korosztályok szerint és a hajléktalanságban eltöltött évek alapján különböztettünk meg egyes csoportokat. Akik lakásban töltik az éjszakát, nagy távolságokat is tesznek meg (21. ábra). Ettől eltérően mozognak azok, akik közterületen vagy szállókon alszanak. A közterületen alvók mozgása egyenletesen terül el a térképen, a szállókon alvók útvonalai a Baross utca és a Práter utca környékén sűrűsödnek. A kisebb távolságokat megtevő hajléktalan emberek leginkább ebbe a csoportba tartoznak, vagyis a legtöbb lokális közlekedő előző éjszakáját hajléktalanszállón töltötte. A globális közlekedés leginkább az utcán éjszakázó válaszadókra jellemző.

21. ábra: A válaszadók által megtett utak a lakhatási forma szerint elkülönítve
The routes of respondents by the place they slept last night, maps



Megjegyzés: bal felső térkép: szállón éjszakázó válaszadók (20 fő) útvonala

jobb felső térkép: közterületen alvó megkérdezettek (13 fő) útvonala

bal alsó térkép: lakásban éjszakázó válaszadók (4 fő) útvonala

Forrás: saját kutatás

Mintázatok

Az adatalapú csoportosítások térképesítése közben megfigyelhetünk hasonlóságokat, melyek mintázatokká állnak össze. Két markáns típus rajzolódik ki: (1) szállókon éjszakázók, 1-10 éve van hajléktalan élethelyzetben, 41-60 éves, tömegközlekedést nem használ, lokálisan, a Práter utcai intézmény környezetében közlekedik; (2) közterületen éjszakázók, több mint 10 éve él hajléktalan élethelyzetben, 61 évnél idősebb, tömegközlekedést használ, jellemző rá a várost behálózó globális közlekedés.

Ez a mintázat tekinthető a térképalapú kutatás eredményének, melyet adat-alapúan is ellenőrizhetünk. Az összehasonlítás alaphalmazát csak a globális és a lokális közlekedők (összesen 33 fő) jelentik, hiszen az „otthona az út” közlekedők (4 fő) külön mintázatot képviselnek.

A tömegközlekedés és a mozgások morfológiájának összehasonlításából (1./A táblázat) kivehető, hogy a globális közlekedők közül többen használják a tömegközlekedési eszközöket, mint azok, akik lokálisan közlekednek. Minimális összefüggés figyelhető meg az életkor és a mozgások morfológiája között (1./B táblázat). Kutatásom alapján tehát nem jelenthető ki, hogy a 40–60 év közötti válaszadók inkább lokális, míg a 60 év feletti részvevők inkább globális közlekedők lennének, de a mintázat gyengén felsejlik az adatalapú összehasonlításból is. A hajléktalan életvitel tartama és a mozgások morfológiájának vizsgálata (1./C táblázat) igazolja a térképekből megállapított mintázat érvényességét. A lokális közlekedők között felülreprezentált az 1-10 éve hajléktalan élethelyzetben lévő válaszadók száma, míg a globális közlekedők inkább több mint 10 éve élnek fedél nélkül.

Meglepő módon a lakhatás szempontjára kiterjedő vizsgálat (1./D táblázat) kifejezetten ellentétes eredményre jut mint a térképes mintázat. A közterületen éjszakázó válaszadók városi léptékű mozgása inkább lokális, míg a szállókon alvóké globális. Azaz a térképek alapján felállított mintázatot nem igazolja, sőt, megcáfolja az adatalapú elemzés.

A komplex mintázat érvényességének igazolásához természetesen az egyes csoportok közötti viszonyt is meg kellene határozni, ám kutatásom alapján a megkérdezettek alacsony száma miatt nem vonhatók le messzemenő következtetések. Eggyel azonban mégis megpróbálkozom. Az előző elemzések alapján megállapítható, hogy a tömegközlekedési szokások (1./A táblázat) valamint a hajléktalanságban eltöltött évek száma (1./C táblázat) összefügg a mozgások morfológiája során alkotott típusokkal, és ez igazolja a térképek alapján felállított feltételezést. A kérdés a továbbiakban az, hogy kijelenthetjük-e, hogy (1) a lokális közlekedőkre jellemző, hogy nem használnak tömegközlekedési eszközt és 1-10 éve élnek hajléktalanként, illetve (2), hogy a globális közlekedőkre az jellemző, hogy használják a tömegközlekedést és több mint 10 évet töltöttek el hajléktalan élethelyzetben?

A táblázatok alapján mind a két állítás igazolható. Míg a lokális közlekedők esetében (2./A táblázat) az 1-10 éve hajléktalan helyzetben lévők között a legnagyobb a tömegközlekedést nem használók száma és aránya, addig a globális közlekedők esetében (2./B táblázat) kijelenthető, hogy a több mint 10 éve hajléktalan helyzetben lévők között mindenki használja a BKV különböző közlekedési eszközeit. Azaz a komplex mintázat nem csak a térképeken, de az adatok szintjén is érvényesen megragadható. Ugyanakkor mind a kutatás idejét és helyét, mind a megkérdezettek számát tekintve szűk mintavétel miatt kutatásom nem reprezentatív, így elsősorban további vizsgálatok kiinduló pontjaként értelmezhető.

1./A Összefüggések a mozgások morfológiája és az adatalapú csoportosítások között
Relations between the morphology of movement and the data-based groups

<i>Használ-e tömegközlekedési eszközt?</i>	<i>Lokális</i>	<i>Globális</i>	<i>Összesen</i>
Igen	10	16	26
Nem	6	1	7
Összesen	16	17	33
Arány az „Igen” válasz esetén	62,5%	94,1%	-
Arány a „Nem” válasz esetén	37,5%	5,9%	-

1./B táblázat: Összefüggés az életkor és a mozgások morfológiája között
Relationship between age and the morphology of movements

<i>Hány éves?</i>	<i>Lokális</i>	<i>Globális</i>	<i>Összesen</i>
30 év alatti	2	1	3
30–40 év közötti	1	3	4
40–60 év közötti	9	7	16
60 év feletti	4	6	10
Összesen	16	17	33
Arány a „40-60 év közötti” válasz esetén	56,25%	41,10%	-
Arány a „60 év feletti” válasz esetén	25,00%	35,30%	-

1./C táblázat: Összefüggés a hajléktalan életvitel ideje és a mozgások morfológiája között
Relationship between the length of time in homelessness and the morphology of movements

<i>Mióta hajléktalan?</i>	<i>Lokális</i>	<i>Globális</i>	<i>Osszesen</i>
Kevesebb, mint 1 éve	2	1	3
1-10 éve	9	6	15
Több, mint 10 éve	5	10	15
Összesen	16	17	33
Arány az „1-10 éve” válasz esetén	56,25%	35,30%	-
Arány a „Több, mint 10 éve” válasz esetén	31,25%	58,80%	-

1./D táblázat: Összefüggés az előző esti szállás és a mozgások morfológiája között
Relationship between the place they slept last night and the morphology of movements

<i>Hol aludt az este?</i>	<i>Lokális</i>	<i>Globális</i>	<i>Összesen</i>
Lakásban	1	3	4
Közterületen	6	3	13
Szállón	9	11	20
Összesen	16	17	33
Arány a „Közterületen” válasz esetén	37,50%	17,60%	-
Arány a „Szállón” válasz esetén	56,25%	64,70%	-

Forrás: saját kutatás

2./A táblázat: Összefüggés a tömegközlekedési szokások és a hajléktalan életvitel ideje között
a lokális közlekedők esetében
*Relationship between public transport habits and the length of time in homelessness in
the case of local roamers*

<i>Mióta hajléktalan?</i>	<i>Használ BKV-t</i>	<i>Nem használ BKV-t</i>	<i>Összesen</i>
Kevesebb, mint 1 éve	2	0	2
1-10 éve	5	4	9
Több, mint 10 éve	3	2	5
Összesen	10	6	16

2./B táblázat: Összefüggés a tömegközlekedési szokások és a hajléktalan életvitel ideje között
a globális közlekedők esetében
*Relationship between public transport habits and the length of time in homelessness in
the case of global roamers*

<i>Mióta hajléktalan?</i>	<i>Használ BKV-t</i>	<i>Nem használ BKV-t</i>	<i>Összesen</i>
Kevesebb, mint 1 éve	1	0	1
1-10 éve	5	1	6
Több, mint 10 éve	10	0	10
Összesen	17	1	17

Forrás: saját kutatás

Videóalapú elemzés

A térképek esetében kevés szó esett az idő fontosságáról. Márpedig a tér elválaszthatatlan az időtől (Telegdi 2004). Városhasználati szempontból érdekes annak a mérése és megjelenítése, hogy a válaszadó hajléktalan emberek mikor és mennyi időt töltöttek egy adott helyen. Az idő megragadása érdekében két videót készítettem a feldolgozott adatok és az elkészített térképek segítségével. Mindkét videó 3 perc 12 másodperc alatt mutatja be 24 óra mozgásait, azaz egy másodperc valójában nyolc percnak feleltethető meg.

Ellátórendszer

A videó címe: EGY NAP - A hajléktalanok térbeli és időbeni mozgása – ELLÁTÓRENDSZER (1. link: <https://www.youtube.com/watch?v=K6zYpu5JlGw&t=17s>)

A videón (1. link) jól kivehető, hogy a megkérdezettek döntő többsége naponta többször is ellátogat a hajléktalan ellátórendszer egyes tagintézményeibe. Kifejezetten népszerű a reggelit és az ebédet két különböző helyen is kikérni. Átlagosan 2,81 intézményt kerestek fel egy nap, volt, aki csak egyet, a Práter utcai nappali melegedőt, míg volt, aki összesen kilencet. A népkonyhákon kívül a hajléktalanszállókat is meg szokták látogatni napközben, leginkább az olyan szolgáltatások miatt, mint például a szekrénybérlet lehetősége. A megkérdezett hajléktalan emberek az ellátórendszert jól ismerik és használják is, életük meghatározó része az ott töltött idő és az egyes intézmények közötti közlekedés (22. ábra). Önkéntelenül is saját területükké vált, beépült helyidenti-

22. ábra: 37 hajléktalan ember egy napja, jelölve az ellátórendszer intézményeit
One day of the 37 homeless people, marked the institutions of the social welfare system



Megjegyzés: egy-egy személy útvonala 25%-os feketével kitöltve. A szürke pöttyök jelölik a felkeresett ellátó intézményeket, míg a fekete pötty a Práter utcai nappali melegedőt jelöli, ahol az adatfelvétel készült.

Forrás: saját kutatás

tásukba, amit leginkább talán a mozgások, kiváltképp a Práter utca vonzaskörzetében érzékelhető csavargások koncentrációja illusztrál. Kisebb mértékű, de hasonlóan fontos sűrűsödések figyelhetők meg az Alföldi utcán, a Dankó utcán, a 32-esek terén, a Vajda Péter utcán vagy épp az Izabella utcán, vagyis olyan helyeken, ahol az ellátórendszer egyes tagintézményei találhatóak.

Idő

A videó címe: EGY NAP - A hajléktalanok térbeli és időbeni mozgása (2. link: <https://www.youtube.com/watch?v=zbA7Srz3pZQ>)

Ezen videón (2. link) értelmezhető legjobban az egyes válaszadók napi rutinja. Megfigyelhető, hogy reggel 4:00-tól 4:30-ig, amíg a metrók sem járnak, mindenki alszik. A videó első részére jellemző ez a csendesség, csak a 6-os villamoson alvó ember mozgása, illetve a Blaha Lujza téren éjszakai műszakban dolgozó válaszadó az, akinek mozgása külön megfigyelhető. 4:30 és 7:00-7:30 között már több ember elkezd mozogni a városban, ám a robbanásszerű nyüzsgés 8:00-kor jön el. Az intenzív rész után 9:30-tól újra egy csendesebb, békésebb szakasz következik körülbelül 11:00-ig. 12:00 - 12:30-ig tart a dinamikus helyzetváltoztatás, ám utána 14:30-ig újra egy nyugodtabb időszak következik. A válaszadók közül szinte mindenki a 8. kerületben található ekkor, talán ez a legizgalmasabb megállapítás a videóalapú elemzésben. A 2004-es kutatás (Győri 2010) megállapítja, hogy napközben a hajléktalan élethelyzetben lévő emberek a tág értelemben vett pesti belvárosi részeket keresik fel, függetlenül attól, hogy hol töltik az éjszakát. Ezen állításnak megfeleltethetők a videóban látottak, ám a 8. kerületben tapasztalható koncentráció mégis feltűnő. 14:30-tól mozgásba lendül a város. 16:30 és 17:30 között szinte senki sem változtatja helyét, majd a nappali melegező 18 óraker történő bezárásával szétszélednek az emberek. Ezután dinamikájuk lassul, míg végül mindenki megtalálja alvóhelyét és lefekszik. 23 óra után már nem látunk mozgást.

Összefoglalás

A hajléktalan emberek térbeli mozgását vizsgálva megállapíthatjuk, hogy sokrétű felhasználói a városnak, legyen szó tömegközlekedésről vagy épp csavargásról. A térhasználat mintázatának megismerése és megértése elősegítheti mind a segítő munka térbeli és funkcionális továbbfejlesztését, mind a nagyvárosi szolgáltatások (köztük a tömegközlekedés) és városi terek ilyen szempontokat is figyelembe vevő újragondolását. A hajléktalan emberek elérése mellett esély lehetne egy progresszív szociális munkafolyamat megvalósítására az általuk látogatott köztereken vagy a tömegközlekedési eszközökön (akár személyesen, akár plakát formájában). Emellett e közterületek fejlesztése esetében ösztönözni és erősíteni lehet az inter-

akciókat a többségi társadalom tagjaival, s ez a hajléktalan emberek számára segítséget jelenthet abban, hogy kimozduljanak hajléktalan élethelyzetükből.

A kérdőíves adatfelvétel eredményeinek értelmezésében a sokszínűbb feldolgozás segít. Noha fontos egy kutatás adatalapú elemzése, érdekes, látványos és hasznos képet kaphatunk, ha az adatokat vizualizációs technikával is bemutatjuk, legyen szó térképről vagy videóról. A módszer gyengesége, hogy az adatok feldolgozása körülményes, kevés válaszadó esetén is nagy emberi erőbefektetést igényel. A kutatási téma folytatása a mintavétel reprezentatívává bővítésével valósulhatna meg. A kapott mintázat érvényessége, mely a mozgások morfológiai csoportosítását tartalmazza (lokális, globális, „otthona az út”), egy jövőbeni reprezentatív adatfelvétellel igazolható, cáfolható vagy bővíthető lenne. Ehhez a legmegfelelőbb egy erre irányuló Február Harmadika Adatfelvétel lehetne, mely új kapukat nyitna meg a témában. A kutatás reprezentatívává tételéhez a módszertan megváltoztatása is szükséges lehet. Célszerű megtartani a kérdőív egyszerűségét, hiszen a „Hol tölti egy napját?” kérdésre már ilyen kis minta esetén is nagyon sokszínű válaszok érkeztek. Ám ajánlott a válaszok feldolgozását, „térképesítését” strukturáltabban, adatvizualizációs program segítségével megoldani.

Jegyzetek

- 1 A tér rétegekre bontása jelenik meg Henri Lefebvre és Edward Soja munkásságában (Berki 2015). Írásaikban a létezés (ontológia) és a térbeliség (episztemológia) trialektikáját mutatják be. A létezés trialektikája azt jelenti, hogy minden ember egyszerre létezik térben, időben és társadalomban. A térbeliség trialektikájának tagolása: érzékelt tér, elgondolt tér, megélt tér. Érzékelt térnek a materialista (térképre rajzolható) teret értjük; elgondolt térnek a mentális, kognitív teret nevezzük (Lynch 1960; Hall 1966), míg a megélt tér az előző két fogalom ellentétéjének feloldására született. A percepció és koncepció, az objektív és szubjektív közötti szakadék áthidalását kísérli meg. A megélt tér leginkább a használat dimenzióját jelenti.
- 2 Az elemzésben a csavargás szó a mozgás formájára, morfológiájára szeretne utalni, s nem a tevékenységre. A csavargást latinul az *erro* szó fejezi ki. A bolyong, barangol és bejár jelentés mellett e szó jelentéstöbblettel bír: az utat eltéveszti; hibát vét. A kutatástól távol áll e pejoratív értelmezés használata.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton szeretnék köszönetet mondani Szabó Juliannának és Győri Péternek a szakmai támogatásért.

Irodalom

Berki, M. (2015): A térbeliség trialektikája. *Tér és Társadalom*, 2., 3-18. <https://doi.org/10.17649/TET.29.2.2658>

- Busch-Geertsema, V. (2015): *Peer Review Discussion Paper on Homelessness Policies in Odense City (Denmark)*. HABITACT Peer Review. FEANTSA, Brussels
- Breitner P., Gurály Z., Győri P. (2002): *Kérdések és válaszok a hajléktalanságról*. Menhely Alapítvány, Budapest
- Chatwin, B. (2000): *Verschlungene Pfade*. Fischer, Frankfurt
- Dúll A. (2009): *Környezetpszichológia alapkérdései – Helyek, tárgyak, viselkedés*. L'Harmattan Kiadó, Budapest
- Dúll A., Horvát M. T., Hordós M., Kántor Á., Bozzay-Tímár A. (2007): *Helyek és helyvesztések – környezetpszichológiai megközelítésben*. Előadás. Magyar Pszichoanalitikus Egyesület XIV. Őszi Konferenciája, Budapest, 2007. október 12–13. /Előadás összefoglalók, 6./
- Fadgyas-Freyler, P. (2017): A hajléktalan emberek általános jellemzői és egészségi állapotuk egy adminisztratív adatbázis alapján. *Esély*, 3., 102-122. http://www.esely.org/kiadvanyok/2017_3/esely_2017-3_3-2_fadgyas-freyer_hajlektalan_emberek.pdf
- Goodman, L., Saxe, L., Harvey, M. (1991): Homelessness as psychological trauma. *American Psychologist*, 46., 1219–1225. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.46.11.1219>
- Győri P. (1996): Vannak-e jogai a hajléktalanoknak? *Mozgó Világ*, 12., 97-104.
- Győri P. (1998): „Hajléktalanok Menhelye Egylet” Az első fővárosi hajléktalanügyi kezdeményezés. *Esély*, 5., 21-42.
- Győri P. (2010): Hajléktalan utak. In.: *Otthonatlanul... Tégy az emberért! 7., Mindennapi hajléktalanság*. Menhely-BMSZKI, Budapest, 5-48.
- Győri P. (2019): A hajléktalanvilág peremén. Kolduló és kukázó hajléktalan emberek. *Esély*, 2., 31-65. http://www.esely.org/kiadvanyok/2019_2/esely_2019-2_2-1_gyori_hajlektalanvilag.pdf
- Győri P. és munkatársai (2019): *Harmadszorra sem ez a megoldás. Gyorsjelentés a Február Harmadika adatfelvétel 2019. évi eredményeiről*. <https://februarharmadika.blog.hu> (letöltés: 2020. 03. 21.)
- Hall, E. T. (1966): *The hidden dimension*. Anchor Books, New York
- Henry, M., Sermons, M. W. (2010): *Geography of Homelessness*. Homelessness Research Institute at the National Alliance to End Homelessness, Washington, DC https://b3cdn.net/naeh/3953e7051f30801dc6_iim6banq3.pdf (letöltés: 2020. 07. 08.)
- Hodgetts, D., Stolte, O., Chamberlain, K., Radley, A., Nikora, L., Nabalarua, E., Groot, S. (2008): A trip to the library: homelessness and social inclusion. *Social & Cultural Geography*, 8., 933-953. <https://doi.org/10.1080/14649360802441432>
- Hordós M. (2007): „Fel is út, le is út” – Hajléktalan emberek helykötődésének és humán kötődésének vizsgálata. Szakdolgozat. KRE, Budapest.
- Jones, S. (ed.), Evangelista, G. F. (coordinator) (2013): *Mean Streets: A Report on the Criminalisation of Homelessness in Europe*. L'Imprimerie Chauveheid, Brussels <https://www.feantsa.org/en/report/2013/12/13/mean-streets> (letöltés: 2020. 07. 08.)
- Mitchell, D. (2003): *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*. Guilford Press, London
- Lasarzik, A. (2014): *Pilot-Projekt in Dänemark - Peilsender für Obdachlose*. <https://www.spiegel.de/panorama/gesellschaft/im-daenischen-odense-werden-obdachlose-per-gps-peilsender-ueberwacht-a-993104.html> (letöltés: 2020. 03. 21.)
- Laurenson, P., Collins, D. (2007): Beyond punitive regulation? New Zealand local governments' response to homelessness. *Antipode*, 39., 649–667. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2007.00545.x>
- Lefebvre, H. (1991): *The production of space*. Blackwell, Oxford
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press, Cambridge MA
- Meggyesi, T. (2009): *Városépítészeti alaktan*. Terc, Budapest
- Meggyesi, T. (2013): Promenadológia. Fejezetek a séta és a lineáris látványelemzés elméletéhez. *ÉPÍTÉS ÉPÍTÉSZETTUDOMÁNY*, 1-2., 145-163. <https://doi.org/10.1556/EpTud.41.2013.1-2.6>
- Misetics, B. (2010): The Significance of Exclusionary Discourse and Measures: The Example of Hungary. *European Journal of Homelessness*, 4., 231-246.
- Nagy T. (2009): Átmenet a szocializmus rejtett hajléktalan világából a kvázi jóléti szociális védőhálóba. *Tér és Társadalom*, 3., 79-96. <https://doi.org/10.17649/TET.23.3.1258>
- Cross J. (1996): A hajléktalanság kezelése Magyarországon. In Várnai Gy. (szerk.): *Kézikönyv a szociális munka gyakorlatához*. Szociális Szakmai Szövetség, Budapest, 104-139.

- O'Sullivan, F. (2014): *A Danish City Is Using GPS to Track (and Help) the Homeless*. <https://www.citylab.com/solutions/2014/09/a-danish-city-is-using-gps-to-track-and-help-the-homeless/380516/> (letöltés: 2020. 03. 21.)
- Rowe, S., Wolch, J. (1990): Social Networks in Time and Space: Homeless Women in Skid Row, Los Angeles. *Annals of the Association of American Geographers*, 2., 184-204. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1990.tb00287.x>
- Rowe, S., Wolch, J. (1992): On the Streets: Mobility Paths of the Urban Homeless. *City and Society*, 2., 115-140. <https://doi.org/10.1525/city.1992.6.2.115>
- Seligman, M. E. P. (1975): *Helplessness*. Freeman, San Francisco
- Šimon, M., Vašát, P., Daňková, H., Gibas, P., Poláková, M. (2019): Mobilities and commons unseen: spatial mobility of homeless people explored by analysis of GPS tracking data. *GeoJournal*, 3. <https://doi.org/10.1007/s10708-019-10030-4>
- Snow, D. A., Anderson, L. (1993): *Down on their luck: A study of homeless street people*. University of California Press, Berkeley
- Soja, E. (1996): *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Blackwell, Oxford
- Szabó Zs. (2005): Tér és művészet. *Világosság*, 2-3., 137-142.
- Telegdi Á. (2004): Kant időfelfogása. *Kellék*, 24., 171-178. <https://doi.org/10.1007/s10669-005-6051>