SZEGEDI TUDOMÁNYEGYETEM
TERMÉSZETTUDOMÁNYI ÉS INFORMATIKAI KAR
GAZDASÁG- ÉS TÁRSADALOMFÖLDRAJZ TANSZÉK

Városi terek fejlődéstörténete és funkciói Szeged tereinek példáján

Országos Tudományos Diákköri Konferencia

Készítette:
Farkas Márton
Földrajz BSc szakos hallgató

Témavezető:
Dr. Kovalcsik Tamás
egyetemi tanársegéd
Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék

Lezárás dátuma: 2023. január 10.

Szeged
2023

Tartalomjegyzék

Bevezetés ... 3
1. Városi terek fogalma, fejlődése, funkciói ... 4
1.1 A városi tér fogalma, értelmezései ... 4
1.2 Városfejlődés térfejlődés ... 5
1.2.1 A térfejlődés kezdetei ... 5
1.2.2 A középkor és a reneszánsz terei ... 6
1.2.3 Az újkor eseményei a XX. századig ... 9
1.2.4 A modern kor változásai és kihívásai ... 12
1.3 Terek funkciói és hierarchiájuk ... 15
1.3.1 Téri funkciók ... 16
1.3.2 Téri funkciók hierarchiája ... 19
2. Téri funkciók indikátorai, a kutatás módszertana ... 21
3. Szeged és a mintaterület tereinek általános funkcionális jellemzői ... 30
4. Részletes térpéldák ... 37
4.1 Dugonics tér ... 37
4.1.1 Tértörténet ... 37
4.1.2 Térfunkciók ... 38
4.2 Dóm tér ... 40
4.2.1 Tértörténet ... 40
4.2.2 Térfunkciók ... 42
4.3 Mars tér ... 44
4.3.1 Tértörténet ... 44
4.3.2 Térfunkciók ... 46
5. Ami a számok mögött van – A Szent István tér és a Lechner tér „rivalizálása” ... 47
5.1 A két tér története ... 48
5.2 Funkcionális elemzés ... 49
Összegzés ... 56
Irodalomjegyzék ... 57

Bevezetés

Dolgozatomban a városaink különleges szerkezeti elemeinek számító terek általános fejlődéstörténetének felvázolása nyomán azonosítottam azok funkcióit, melyek megismerése a városfejlesztés számára kiemelt jelentőségű lehet, majd kísérletet tettem egy olyan indikátorrendszer megalkotására, mellyel a terek által ellátott funkciók objektíven mérhetővé válnak, s az indikátorrendszer működőképességét terepi felmérés útján is leteszteltem.

A dolgozat első fejezetében általánosan áttekintettem a városfejlődés és a térfejlődés történeti folyamatait a terek szerepének, feladatainak, azok esetleges változásainak, a terek általános szerepkörén belüli hangsúlyeltolódások feltárása érdekében. Az első fejezet végén e funkciókat formálisan is összefoglaltam, illetve azokat a modern városfunkciókkal összevetve egyfajta hierarchia felállítását is megkíséreltem. Ezt követően, a második fejezetben a lehatárolt téri funkciók mérésére szolgáló indikátorrendszert alkottam meg, törekedvén a kvantitatív megközelítésre. Az indikátorrendszert fejlesztői szemlélettel állítottam össze, vagyis olyan kritériumokat igyekeztem megfogalmazni, melyek egy-egy tér felújítására irányuló beruházás megfelelő célkitűzéseinek megfogalmazását is segíthetik, illetve a fejlesztés eredményességének felmérését támogathatják.

A harmadik fejezetben áttekintettem a kutatás általános mintaterületéül szolgáló Szeged, illetve a szűkebben vett mintaterület (Belváros + Mars tér) tereinek elhelyezkedését, általános jellemzőit, s összefoglalóan bemutattam, elemeztem az indikátorrendszer segítségével elvégzett terepi felmérés eredményeit. A dolgozat negyedik fejezetében három jelentős szegedi tér történetének elemzésével mutattam be mai képük, helyzetük és funkcionális jellemzőik kialakulásának hátterét, s részletesebben is elemeztem az indikátorrendszer alkalmazásával elért „eredményüket”. Az ötödik fejezetben két tér összehasonlító történeti és funkcionális elemzésével igyekeztem rávilágítani az indikátorrendszer alkalmazásának és a kizárólagos kvantitatív szemléletű mérés buktatóira, korlátaira.

Kutatásom célja tehát a városi terek szerepköreinek lehatárolása általános történetük áttekintése nyomán egy, a meghatározott funkciók mérésére szolgáló indikátorrendszer megalkotása és ennek gyakorlati alkalmazással történő kipróbálása volt. Az indikátorrendszer reményeim szerint lehetőséget teremt a terek lényegretörő, objektív, de egyben kifejező jellemzésére; egyszerűsítheti a bemutatásukat a tudományos kutatásokban és szakmai dokumentumokban. Mindemellett szeretném hangsúlyozni, hogy az indikátorrendszeremet elsősorban gondolatkísérletnek tekintem, s mint ilyet, természetesen vitatható, átalakítható és továbbfejleszthető alkotásnak tartom.

1. Városi terek fogalma, fejlődése, funkciói

1.1 A városi tér fogalma, értelmezései

A terek városaink kiemelt fontosságú és változatos szerepkörökkel bíró részei, melyek nagyban meghatározzák a település arculatát, tömegeinek és hiátusainak sajátos arányát. Bizonyos tekintetben szakadást jelentenek a városszöveten, környezetüktől igen eltérő jellegű beépítési – vagy találóbban: be nem építési jelleggel – bírnak, helyet teremtenek a közösség összegyülekezéséhez és az őket körülvevő épületek megfelelő térbeli érvényesüléséhez (MEZŐS, T. 2006). Ilyenformán tehát markáns közösségi és reprezentatív funkciókkal rendelkeznek, ami megkerülhetetlenül fontossá teszi őket bármely kor nemzedékének tértermelési tevékenységében (BERKI, M. 2015).

A városi nyílt terek tehát a településszerkezet statikus és egyben dinamikus, szervesen fejlődő, de folyamatosan alakuló és komoly szimbolikus jelentőséggel bíró részei (STANLEY, B. ET AL. 2012), a város kultúrájának és történelmének lenyomatai (Z. MEMLUK, M. 2013). A tudományos diskurzusban a városi tér, mint a városszövet egésze, a sajátos jelleggel bíró urbánus környezet jelenik meg. Dolgozatomban ezzel szemben kizárólag a városszövet hiátusait, beépítetlenül maradt, a közösség számára elérhető területeit vizsgálom.

Felmerülő, és mindenképp feloldandó ellentmondás, hogy miként tekintsek a parkosított terekre és parkokra, melyek jellegükben a terekhez hasonlóak, a köztudatban a közter(ület)ek legkézenfekvőbb képviselőinek számítanak. A problémára megoldást kínálhat Levy elgondolása, mely szerint a városi tér és a park közti leglényegesebb különbség, hogy a téren az emberek nem kapcsolódnak közvetlenül a természethez, de annál erősebben kapcsolódnak a városi kultúrához, történelemhez, emlékekhez (Z. MEMLUK, M. 2013). A definíció, bár jól megragadja a két közterület típus közötti jellegbéli és funkcionális különbséget, mégsem ad megfelelően egzakt kereteket a kutatás tárgykörének pontos megállapításához, a dilemma megoldásához.

Az ellentmondás feloldása érdekében ezért a dolgozat tárgykörébe tartozó közterületek körét oly módon szűkítettem, hogy kizárólag a „tér” elnevezésű közterületeket vizsgáltam, szem előtt tartva, hogy a parkosítás a terek díszítésének és funkcióbővítésének egyik legalapvetőbb módja. A kutatásban használt tér-definíció leginkább a köztudatban élő köztérértelmezéshez kötődik (VEDRÉDI, K. 2014).

Bár a kutatás tárgykörébe a „valódi” parkok (liget, park, kert stb. nevű közterületek) ily módon nem értendők bele, néhol reflektálni fogok fejlődésükre, mert az sok hasonlóságot mutat

a terekével, s mivel a parkok, úgy vélem, a városfejlődés története során a terek legfőbb riválisaivá léptek elő, sokat átvéve előbbiek funkcióiból.

1.2 Városfejlődés térfejlődés

1.2.1 A térfejlődés kezdetei

Az első városok nagyjából 6000 éve alakultak ki, tereik a rajtuk áthaladó fontosabb kereskedelmi utak kereszteződéseiben jöttek létre (Z. MEMLUK, M. 2013). Mezopotámia és Egyiptom városai még nem rendelkeztek a mai értelemben vett közterekkel (MEZŐS, T. 2006), azok megjelenése az ókori görög kultúrához köthető.

A krétai és mükénéi kor után felemelkedő poliszok kezdetben a fellegvárak, akropoliszok köré szerveződtek, melyek védelmi és kormányzati szerepüket fokozatosan elveszítették, s vallási-reprezentatív központként éltek tovább (SZABÓ, M. 2014). Utóbb a poliszok államberendezkedésének demokratizálódása után egyre inkább az agórák váltak a város központjaivá, melyek az első, mai értelemben vett, változatos funkciókkal bíró köztereknek tekinthetők (Z. MEMLUK, M. 2013). A poliszok gyarmatvárosai anyavárosaiknál szabályozottabban fejlődtek; nyugati görög gyarmatvilágban elterjedt az ortogonális/sakktáblaszerű városalaprajz, amelyben az agórát egy-egy „rácsnégyzet" beépítetlenül hagyásával alakították ki (SZABÓ, M. 2014).

Az első igazán tudatos európai térépítés a neves görög városépítész, Hippodamosz nevéhez fűződik, aki Prié né agoráját a főutca kiszélesítésével alakította ki, a teret oszlopcsarnokkal szegélyezte, s a keresztező forgalom számára átjárást biztosított (MEZŐS, T. 2006). Hippodamosz korában a görög városépítészet mindinkább a monumentalitás irányába tolódott, (SZABÓ, M. 2014) a folyamat betetőzése azonban már a görög hagyományokra építő római várostervezéshez köthető.

A Római Birodalom városainak fórumai az akropoliszok és az agórák sajátos és (főleg Róma esetében) nagyszabásúbb kivitelű keverékét jelentették, ahol a közösségi-közéleti funkciók mellett a hatalmi reprezentáció és a vallási funkciók is megjelentek (Z. MEMLUK, M. 2013). A tervezett, új alapítású római városok döntő többsége ortogonális utcahálózattal épült. A város két főutcája szintén derékszögben metszette egymást, értelemszerűen kijelölve a város központját is, ahol teret alakítottak ki. A fórumokat szobrokkal, oszlopcsarnokokkal díszítették, a látképet domináló homlokzatok alkalmazását viszont általában kerülték. Mind a szervesen fejlődött, mind az alapított római városok kevés nyílt térrel rendelkeztek, fórumaik pedig lényegesen zártabbak voltak építészeti elődeiknél, a görög agóráknál (HAVERFIELD, F. 1913).

A Római Birodalomban egy-egy fórum felépítése hatalmi reprezentáció önálló eszközévé is vált. E reprezentáció tipikus és kiemelkedő példája Traianus Foruma. A teret tengely-alapú térszervezés jellemzi; szobrok díszítik, monumentális középületek és látványos oszlopcsarnokok szegélyezik (MEZŐS, T. 2006).

Az ókorban tehát a városok létrejöttével egyidejűleg a terek is kialakultak, s megkezdődött alapvető funkcióik (pl.: közlekedés, árucsere) lehatárolódása. A kezdeti, szerves térfejlődést követően megjelent a tudatos város- és tértervezés, mely a gyakorlatban szinte kizárólag az ortogonális utcahálózatot alapul véve történt. E merev, kötött rendszerben a terek elhelyezésével sem bontották meg az alaprajzi struktúrát, nem fordítottak megkülönböztetett figyelmet a tervezésükre, hanem ott alkalmazták őket, ahol azt a város belső szerkezete, fő közlekedési útvonalai szükségessé tették. Az építészet általános fejlődésével párhuzamosan a terek a hatalmi reprezentáció eszközeivé is váltak.

1.2.2 A középkor és a reneszánsz terei

A Római Birodalom bukása egyben az urbanizáció megrekedését, sőt visszaszorulását eredményezte. A népvándorlás korának politikai instabilitását követően az újjáéledő városok nem egy esetben római települések helyén, gyakorta az egyes egyházi központok (bazilikák, templomok, kolostorok) körül szerveződtek (BENEVOLO, L. 1994). A templomok a későbbiekben is a városok központi, meghatározó épületei maradtak, így a középkori terek is mellettük, a hozzájuk befutó fontos közlekedési útvonalak metszéspontjában alakultak ki. Városonként általában egy tér alakult ki, mely főtérként és vásártérként működött, kereskedelmi, vallási és közéleti funkciókkal egyaránt rendelkezett (Z. MEMLUK, M. 2013). Egy középkori városmagon belül több vásártér megléte és az a rajtuk különböző időpontokban tartott hetivásárok tehát egyértelmű jelei annak, hogy az adott város több település összenövéséből alakult ki (MEZŐS, T. 2006). A város hetivásárainak (mai szóhasználattal élve: piacainak) tere kiemelkedő városszerkezet-szervező tényezővé vált. A hetivásárok és tereik szerepét jól jelzi, hogy több magyar város is tudatosan építette középkori városházáját a főtér/piactér mellé (TRINGLI, I. 2010). Azaz a városok és terek formálódásakor jellemző fejlődési folyamat, melynek során egy kiemelkedő jelentőségű épület, a templom/kolostor alakított ki maga körül várost és teresedést, megfordult. Ezúttal már maga a tér és annak fő funkciója ösztönözte saját környezetében egy-egy fontosabb középület létrehozását. A középkori vásároknak két típusa volt, s ezek egymástól térben, is időben is elkülönültek. A fentebb említett hetivásárok általában a település központjában, annak főterén kerültek megrendezésre, a nagyobb tömegeket megmozgató éves vagy országos vásárok ezzel szemben

a városközponttól távolabbi, lazább beépítésű területeken kaptak helyet (TRINGLI, I. 2010). Az országos vásárok terei gyakran nem is épültek körbe teljesen és váltak klasszikus térré, szerepük azonban a későbbi városrendezések során felértékelődött.

A középkor városai esetében városrendezési tevékenységről még nemigen beszélhetünk, s hasonlóképpen fontos megjegyezni, hogy a közterek használatának szabályozása is lazább, a rajtuk zajló közösségi élet pedig lényegesen élénkebb volt. A középkori utcák és terek tehát sokkal inkább tekinthetők köz-magán tereknek, a magántér kiterjesztésének, mint az napjainkban jellemző (GYÁNI, G. 1990).

A kezdetleges szabályozás és városfejlődés alól bizonyos tekintetben kivételt jelentett Itália, ahol a városhálózat és az urbánus kultúra jobban átvészelte a népvándorlás hányattatásait, és utóbb gyorsabban is kapott új erőre, mint Európa más részein. A városok újranépesülése és terjeszkedése során a korábbi római kori települések utcahálózatát tudatos városrendezési beavatkozások keretében többhelyütt átszabják. A templomok előtti teresedés az itteni városokban is gyakori, az erősebb céhes-polgári társadalomnak és a demokratikusabb politikai életnek köszönhetően azonban a terek közéleti funkciója sokkalta erősebb; a templomoktól távolabb felépülő városházák előtt különálló terek is kialakulnak, s a város tényleges főtereivé válnak (MEZŐS, T. 2006).

Noha a reneszánsz a történettudományok klasszikus korszakolása szerinti középkorban vette kezdetét és a kora újkor idején váltotta fel a barokk, az urbanizáció és a városépítészet terén olyan változások kötődnek hozzá, melyek már sokkal inkább az újkori és modernkori városfejlesztéshez kötik, mintsem a középkor szemléletéhez. Az antik kultúra vívmányainak újrafelfedezése a városrendezés alapelveit is átalakította, sőt, a modernkori településrendezés születése voltaképpen a XV-XVI. századhoz kötődik (Z. MEMLUK, M. 2013). Az általános cél egy új, ideálisnak tekintett szerkezetű város megalkotása volt, mely szakít a középkor hagyományaival (sűrű beépítés, szabálytalan szerkezet, szűk utcák) a korszak építészeinek és urbanistáinak eszközei és lehetőségei továbbra is korlátozottak voltak. A beavatkozások során így többnyire egy-egy új sugárút megnyitására, terek kialakítására és átformálására vállalkoztak; az egyetlen befejezett reneszánsz településnek a Velencei Köztársaság által építtetett hatalmas erődváros Palmanova tekinthető (MEZŐS, T. 2006).

A reneszánsz városépítészek, döntő többsége Itália városállamaiban élt és alkotott, fejedelmek, uralkodók szolgálatában állt, társadalomértelmezésük, tehát a hatalmi elit nézőpontját tükrözte. Ezt, a merev hierarchiára, a társadalmi különbségek elfogadására és az egyes rétegek elkülönítésére épülő társadalomképet vetítették ki terveikre is. Legfőbb eszményük a rend, az áttekinthetőség, amely egyenes utcákban, szabályos városalaprajzban és

központi fekvésű főterekben ölt testet (HAJNÓCZI, G. 1992). Előszeretettel fordultak a geometrikus városszerkezet felé, amely a gyakorlatban két nagy irányzat kialakulását eredményezte. Egyes városépítészek az ortogonális, sakktáblaszerű, mások a centrális-radiális utcahálózatot részesítették előnyben. A „szakadásnak" gyakorlati háttere is volt, éspedig a korszakban felgyorsuló haditechnikai fejlődés, amely egyre komolyabb erődítések építését követelte meg, s egyúttal életre hívta a hadmérnöki szakmát is. A „polgári" urbanisták inkább a merőleges, a hadmérnökök pedig a centrális-radiális alaprajzot részesítették előnyben, igaz, idővel utóbbi vált a korszak általánosan elfogadott városalaprajz-ideáljává (HAJNÓCZI, G. 1992).

A centrális-radiális alaprajz – melynek első jeles képviselő/megalkotója Antonio Filarete – a körutak és sugárutak rendszerének előképe. Központjában, sugárirányú utak metszéspontjában a főtér áll, mely reprezentatív és igazgatási szerepkörrel bír, ennek megfelelően maga köré tömöríti a legkiemelkedőbb középületeket. A sugárirányú utak és az őket összekötő, körútszerű utcák metszéspontjaiban újabb terek alakulnak ki, melyek különféle üzleti-kereskedelmi szerepkörökkel rendelkeznek (HAJNÓCZI, G. 1992). A reneszánsz idején tehát, legalábbis elméletben, megkezdődött a terek specializációja, funkciók szerinti differenciációja, ami, mint azt láthattuk az egy városon belüli terek számának növekedésével is együtt jár.

A középkor szervesen fejlődött tereit szabályos alaprajzú, sokszög vagy kör alakú terek váltották fel, a meglévőket pedig igyekeztek ilyenné alakítani (MEZŐS, T. 2006). A főtér világi-közéleti funkciói egyre inkább felértékelődnek, vallási jelentősége pedig kis mértékben csökken. A folyamatot jelzi, hogy a katedrálisok a reneszánsz városterveken már nem a város mértani középpontjában találhatóak, nem „körbenövi" őket a főtér és a város, hanem kikerülnek a tér egyik oldalára, a városházával és más, világi középületekkel egyenrangú helyre (HAJNÓCZI, G. 1992). Egyre fontosabbá vált egy tér és az azt szegélyező épületek esztétikus kialakítása, mely a város egyedi arculatának megteremtését is szolgálja (BENEVOLO, L. 1994).

A fentebb leírt folyamatok és változások elsődlegesen Itáliában és kisebb részt Nyugat-Európában játszódtak le. A kelet- és közép-európai régióban a reneszánsz városépítészet inkább erődvárosok (pl.: Zamość, Érsekújvár) építésénél jelent meg (MEZŐS, T. 2006).

A középkor kezdetén tehát a népvándorlás korában elpusztult római városhálózat fokozatosan újjáépült, majd növekedésnek indult. A kialakuló városok fejlődése mindenfajta tervszerűséget nélkülözve zajlott, sűrű beépítésű, kusza utcahálózattal rendelkező települések alakultak ki, melyek kevés térrel rendelkeztek. Tereik elsődlegesen a templomok közelében

alakultak ki, kereskedelmi és társas élettéri funkciójuk felértékelődött, közéleti szerepkörük azonban lecsökkent.

A XV. századtól Itália fejlettebb városállamaiból kiindulva fokozatosan teret nyert egy újfajta városépítészeti szemlélet, mely átfogó tervezést és mélyreható beavatkozásokat irányzott elő a városok ideális szerkezetének elérése érdekében. A reneszánsz várostervezők tudatosan támaszkodtak a görög-római mintákra, az ókorihoz hasonló nagyszabású építkezésekre és átalakításokra nem nyílt lehetőségük. Városkoncepciójukban a tereknek fontos szerepet szántak, a gyakorlatban viszont csak kevés elképzelésük valósulhatott meg.

1.2.3 Az újkor eseményei a XX. századig

A XVI-XVII. században a késő reneszánsz és a barokk korban, az abszolutizmus kialakulása és fénykora idején a városépítészek mozgástere számottevően megnőtt. Az uralkodói hatalom és ezáltal az állam, kiváltképp Nyugat-Európában, egyértelműen megerősödött, ezzel párhuzamosan pedig növekedtek a városépítésekhez szükséges mozgósítható gazdasági erőforrások is. A legnagyszabásúbb városrendezések továbbra is a központi hatalom által vezérelve zajlottak, azonban volumenük megnőtt, új városok, erődök épültek, és akár egy település teljes úthálózatát drasztikusan átalakító fejlesztések történtek (BENEVOLO, L. 1994).
A késő reneszánsz-barokk városrendezések sorában kiemelkedő Róma átalakítása, melynek finanszírozója és felügyelője természetesen az ellenreformáció nyomán megerősödött Szentszék volt. A nagyszabású építkezésekhez (pl.: Szent Péter-bazilika, Szent Péter tér) hasonló léptékű fejlesztés volt az új sugárutakat (pl.: Via del Corso) megnyitása. A sugárutak metszéspontjait ókori oszlopok obeliszkek állításával igyekeztek hangsúlyozni, tudatos térépítés viszont sokáig nem történik a kereszteződésekben (BENEVOLO, L. 1994). Ez alól kivételt jelent a három sugárút találkozásánál kialakított Piazza del Popolo, mely azonban nem előzmények nélküli alkotás, hisz egy ókor óta meglévő teresedés újraformálásával hozták létre. Látványos, szimmetrikus felépítésű és impozáns templomokkal szegélyezett teret a város szimbolikus kapujának szánták (MEZŐS, T. 2006).

A barokk kor további kiemelkedő városrendezései Párizshoz és környékéhez kötődnek. A kora abszolutizmus térépítészetének egyetlen, napjainkig fennmaradt példája a IV. Henrik uralkodása idején épült Place des Vosges, mely zárt, négyzet alakú kialakításával sokkal inkább tekinthető belső udvarnak, mint valódi térnek (MEZŐS, T. 2006). A korszak legnagyszabásúbb városépítési vállalkozásának ugyanakkor minden kétséget kizáróan Szentpétervár építése tekinthető. A majdani Néva parti metropolisznak ekkortájt csupán néhány kisebb része épült ki, s a város a későbbiekben is meglehetősen széttagoltan fejlődött. Ennek ellenére szerkezetének

kialakításánál I. Nagy Péter mérnökei a legkorszerűbb várostervezési irányelvek szerint igyekeztek eljárni. A város bővülésének tengelyeit központba összefutó három sugárút jelentette, melyek metszéspontjában hatalmas, reprezentatív tér épült. A város mellett több nagy kiterjedésű látványos parkot is kialakítottak (BENEVOLO, L. 1994).

A XVIII. század során, a felvilágosodás és a klasszicizmus idején – talán nem függetlenül a korszellemtől, korízléstől – a köz- és a magántér fokozatosan elkülönült egymástól (GYÁNI, G. 1990). A magánszféra és az egyén szerepe jelentősen felértékelődött a társadalomban és a közgondolkodásban. A tereket így egyre inkább a közvetlen környezetükben lakók igényeinek megfelelően kezdték kiépíteni (STANLEY, B. ET AL. 2012) A korban megjelentek a későbbi parkok elődjei, a társalkodási kertek is (STANLEY, B. ET AL. 2012).

A XIX. század első felében az ipari forradalom beköszöntével a városodás folyamata felgyorsult, robbanásszerű urbanizáció vette kezdetét. Az ekkor felépült ipari üzemek környékén, a városperemeken hatalmas munkásnegyedek jöttek létre, melyeket a falvakból és a kisebb vagy nem iparosodó városokból érkező tömegek népesítettek be (BENEVOLO, L. 1994). A rendkívül gyors növekedés súlyos szociális problémákhoz vezetett, egyúttal a városszerkezet leromlását, besűrűsödését és kaotikussá válását eredményezte (Z. MEMLUK, M. 2013). A köz- és a magántér szétválásának fentebb említett folyamata végletessé vált, a szociális viselkedés jórészt visszaszorult a magánszférába (GYÁNI, G. 1990). Valószínűsíthető, hogy a folyamatot ezúttal már nem elsősorban a korszellem és a korízlés segítette elő, sokkal inkább a felduzzadó népességű városok környezetének személytelenebbé válása és a minőségi közterek hiánya. Fontos megjegyezni, hogy a korban új típusú közterek is megjelentek, ezek azonban elsősorban a társadalom felsőbb rétegei számára voltak elérhetőek. Ilyen, új típusú köztereknek tekinthetők például a kommercializáció jegyében felépülő vásárcsarnokok, áruházak, bevásárlóutcák, melyek tudatosan célozták meg a női közönséget (Z. MEMLUK, M. 2013). A korszak technikai fejlődésében, közlekedési lehetőségeiben hatalmas változást, előrelépést jelentő vasút megjelenése természetesen nem hagyta érintetlenül a városok belső térszerkezetét sem. Előmozdította a településrendezést: az állomások körüli terek, parkok révén új köztereket teremtett, melyek egyúttal a legkülönfélébb társadalmi csoportok találkozóhelyivé is váltak (GIDÓ, C. 2018). A vasút megjelenésével felértékelődtek a közlekedési útvonalak metszéspontjában kialakult terek (értve ezalatt elsősorban a városi főútvonalak találkozását az állomásnál). A nagyobb pályaudvarok sajátos, „fedett köztérként” a város életének kiemelkedően fontos színterei lettek, s bár kezdetben csupán a közlekedés kiszolgálására épültek, utóbb számos egyéb funkcióval gazdagodtak (pl.: üzlethelyiségek, kávézók stb.) (GYÁNI, G. 1990). Így tehát azon funkciók, melyek korábban több épületben szétszórva voltak

jelen, egyetlen hatalmas épülettömbbe sűrűsödnek, rendkívül sokoldalú, de klasszikus városi térnek mégsem tekinthető „közteret” hozva létre.

A XIX. század első évtizedeit követően a felduzzadt városok súlyos problémái (pl.: hiányos közműhálózat; egészségtelen, szoros beépítésű munkásnegyedek, nyomornegyedek kialakulása; közterek hiánya stb.) megnövelték a városrendezés iránti igényt (F. KÖRNER, Z.–NAGY, M. 2002). Ezzel párhuzamosan, összefüggésben az utca köztérré válásával és a szociális problémák nyomán terjedő devianciák (alkoholizmus, bűnözés stb.) megjelenésével a köztereken zajló élet megrendszabályozása irányuló törekvések is megerősödtek (GYÁNI, G. 1990).

A XIX. századi városrendezés, bár épít a megelőző korok hagyományaira, tudatosan törekszik a „modern” szemléletre az ipari-technológiai és tudományos fejlődés adta lehetőségek kiaknázására. A városépítészek eszköztára jóval szélesebb, mint korábban bármikor, így igazi, nagy volumenű beavatkozások, átépítések kezdődnek ekkor. Az elsődleges cél a város szabályosabbá, áttekinthetőbbé és kontrollálhatóbbá tétele, illetve a reprezentatív jelleg erősítése volt (F. KÖRNER, Z.–NAGY, M. 2002). A beavatkozások kiemelt célterületeinek számítottak a súlyos belső problémákkal küzdő munkásnegyedek és a nyomornegyedek (GYÁNI, G. 1990). A korabeli városrendezés, melynek születése talán leginkább Párizshoz és Georges Haussmann báró tevékenységéhez köthető, orvosi szemléletű volt, a városra, mint akár drasztikus beavatkozások árán is meggyógyítandó betegre tekintett. Különösen igaz volt ez a meglévő, szervesen fejlődött, kusza utcahálózattal rendelkező, sűrű beépítésű belvárosi negyedekre, melyeket széles utak nyitásával daraboltak fel és tettek átláthatóbbá (F. KÖRNER, Z.–NAGY, M. 2002). A korszak nagy újítása a körutak és sugárutak rendszere (a reneszánsz centrális-radiális városalaprajz továbbfejlesztése) a városszerkezetet valóban szabályosabbá és átláthatóbbá tette, ugyanakkor drasztikusan át is alakította, megtörve a szervesen fejlődött, egyedi miliőjű belvárosi városszövetet (BENEVOLO, L. 1994), véglegesen szétválasztva egymástól a köz- és a magánteret (GYÁNI, G. 1990). A hagyományos városszövetbe bevágott új, monumentális körutak és sugárutak metszéspontjában látványos tereket alakítottak ki, melyek a város belső forgalmának jelentős csomópontjaivá váltak, egyik legfőbb funkciójuk a közlekedési tengelyek közötti átjárás biztosítása lett. Az ilyesfajta tengelyek közül az egyik legfontosabbnak a városközpontot a vasútállomással/pályaudvarral összekötő sugárút bizonyult; kiépítésére a kor városépítészete kiemelt figyelmet fordított (F. KÖRNER, Z.–NAGY, M. 2002). A lakóterületek rendezése során és új lakónegyedek kijelölésekor a körutas-sugárutas szerkezet nem vált igazán elterjedtté. A várostervezők sokáig ragaszkodtak az ortogonális,

sakktáblaszerű alaprajzhoz, ez a fajta szemléletmód pedig csak az 1870-es évektől kezdett megváltozni (F. KÖRNER, Z.–NAGY, M. 2002).

A növekvő és mind zsúfoltabbá váló nagyvárosok lakosságában értelemszerűen megnőtt az igény a zöldterületekre és a természetbe való kivonulásra is. Az igényt felismerve természetesen meg is kezdődött az első modern közparkok kialakítása (MAGYAR, E. 2018). A hazai városfejlesztések esetében a folyamat kissé megkésve indult. A XIX század első felének településrendezési tervei még nem igazán számoltak parkok építésével, mint ahogyan a tereknek is csupán az általánosan, szinte megrögzötten alkalmazott ortogonális utcahálózat metszéspontjaiban „jutott hely" (F. KÖRNER, Z.–NAGY, M. 2002). Később, a század második felétől a parkok elterjedésével e városi zöldfelületek funkciói átalakultak és kibővültek. Rekreációs területi szerepkörük háttérbe szorult s egyre inkább a közösségi élet elsődleges színtereivé váltak, sportrendezvényeknek, koncerteknek, ünnepségeknek vagy akár politikai rendezvényeknek is helyszínéül szolgáltak (MAGYAR, E. 2018). Ezáltal voltaképpen sokat átvettek a terek klasszikus funkcióiból, s bizonyos szempontból a városok legkiemelkedőbb, legkedveltebb közterületeivé váltak. A zöldterületek kialakulását ösztönözte a XIX. század végén elinduló, élhető városok felépítését szorgalmazó kertváros mozgalom is (STANLEY, B. ET AL. 2012). Utóbbi a lazább beépítést és így a városszövet „szellősebbé" válását szorgalmazta, ebből is következik, hogy a tereknek, melyek egyik alapvető kialakulási feltétele a sűrűbb beépítés, kisebb szerepet szánt a parkokkal szemben.

A korszak másik, tereket is érintő változása a klasszikus vásárterek átalakulása vagy akár eltűnése volt. Hasznosításuk a városépítészet egyik központi kérdését jelentette, mivel nagy és közlekedési szempontból többnyire kedvező elhelyezkedésű területekről volt szó, amelyeknek bizonyos fokú gazdasági funkciója még a XIX. században is lehetett. A városrendezés során tehát sokszor több ízben is költöztették a vásártereket, egyre kijjebb és kijjebb helyezve őket a városközpontból (F. KÖRNER, Z.–NAGY, M. 2002). Az eredeti szerepkörüket elvesztő vásártereket beépítették (F. KÖRNER, Z.–NAGY, M. 2002), vagy parkosították, amint az például Prága vagy Zágráb marhavásárterei esetében is történt (MAGYAR, E. 2018).

1.2.4 A modern kor változásai és kihívásai

A XX. század során a XIX. században megindult urbanizációs folyamatok közül sok változatlanul folytatódott, a városok népessége továbbra is viszonylag gyorsan gyarapodott, ugyanakkor az életminőségi problémák (pl.: zsúfoltság, zaj- és légszennyezés, zöldterületek hiánya stb.) részint megmaradtak. A gondokra reagálva alkotta meg Ebenezer Howard fentebb említett kertváros-koncepcióját, mely laza beépítésű, földszintes-kertesházas, sok zöldfelülettel

és parkkal kiegészített városok felépítését szorgalmazta. Elképzelése jelentős hatást gyakorolt a városépítészetre, sőt Howard irányítása alatt új városok (pl.: Port Sunlight, Walwyn) épültek, viszont a XX. század közepére nyilvánvalóvá vált némely hátránya is (JANKÓ, F. 2020). Ezek közül a legfontosabb, hogy a szűnni nem akaró népességgyarapodás és urbanizáció nyomán egyre fokozódott a városszétfolyás jelensége, ami pedig már a térrel, mint erőforrással való takarékoskodás szükségességét is felvetette. A problémára válaszul dolgozták ki újszerű városkoncepciójukat a modernizmus képviselői, köztük Le Corbusier. A neves francia urbanista a hellyel való takarékoskodás érdekében a felfelé történő terjeszkedést javasolta. Noha elképzelései szerint az egyes épülettömbök között nagy kiterjedésű, elsődlegesen rekreációs célokat szolgáló területekre van szükség (JANKÓ, F. 2020), a klasszikus terek szerepe az ő koncepciója esetében is másodlagos volt, hisz a zárt sorú beépítést, illetve az ebből következő viszonylagosan zárt városszövet kialakítását, mely a teresedés egyik legelemibb „formai" feltételének tekinthető (Z. MEMLUK, M. 2013) ő is elvetette.

A kertváros mozgalom és Le Corbusier munkássága egyaránt hatottak a XX. század második felében a keleti blokkban megjelenő szocialista városépítészetre. A szocialista városok létrejötte elválaszthatatlan az ipartól; esetükben az ipar vált telepítő tényezővé, az egyes üzemek felépítése eredményezte városok kialakulását, bővülését, vagyis nem a város vonzotta magához az ipart, hanem az „ipar alakított várost magának" (ISPÁN, Á. 2009). A szocialista városok kialakítása történhetett a „semmiből építkezve" (pl.: Dunaújváros, Tiszaújváros) vagy meglévő települések egyesítésével, és jelentős mértékű kibővítésével (pl.: Tatabánya, Salgótarján), azonban térszervezésükben mindenképpen meghatározó szerepet tölt be egy-egy gyárüzem, melynek működése egyben a település gazdaságának kulcstényezője A vallási, szakrális épületek ellenben teljességgel hiányoznak, térszervező szerepük sincs (PRAKFALVI, E. 2011). A városok kialakításakor tömbös beépítés volt jellemző; az egyes lakótömböket pedig ún. szomszédsági egységekbe csoportosították, minden egységet saját közintézményekkel és üzletekkel látva el. A különálló panelház-tömbökre alapozott beépítési gyakorlat értelemszerűen lazább városszövetet eredményezett, ami a klasszikus terek számát lecsökkentette, az egyes háztömbök között viszont sok parkosítható területet eredményezett. Az erőteljes ipari karakternek, a légszennyezésnek, a kis átlagos lakásméretnek és a belvárosi magánkertek hiányának köszönhetően a rekreáció iránti igény számottevően megnőtt, ez pedig felértékelte a parkok szerepét, melyek kialakítására kiemelt figyelmet fordítottak (ISPÁN, Á. 2009). A XX. század második felében a meglévő városok is új, természetesen a szocialista városépítészet jegyeit magukon viselő negyedekkel bővültek. Hazánkban a tizenöt éves lakásépítési terv jegyében folyó sokszor meglehetősen erőltetett ütemű építkezéseknek sokszor

olyan beépítetlen területek is áldozatul estek, melyeken korábban parkokat terveztek kialakítani (F. KÖRNER, Z.–NAGY, M. 2002).

A vasfüggönytől nyugatra az 1970-es, ’80-as évek gazdasági szerkezetváltásától fogva, a keleti blokk országaiban pedig a rendszerváltást követően a városépítészet sajátos módon decentralizálódott és „kapitalizálódott”. Az állami, önkormányzati szereplők, mellett (helyett?) egyre jelentősebb szerepet kaptak a magánbefektetők, a központilag vezérelt beavatkozásokat felváltották a köz-magán partnerségben megvalósuló fejlesztések, sőt esetenként tényleges köztérprivatizációkra is sor került (CARMONA, M. 2010a). A közterek az elmúlt évtizedekben az életmód és a társas viselkedési szokások megváltozása, a részint a neoliberális szemlélet térnyerésével, vagy éppen a magánbefektetők szerepének túlzott megnövekedése miatt sok kutató szerint válságba kerültek. Egyesek alulszervezettnek, elhanyagoltnak, senkihez nem tartozónak tartják őket, mások pedig épp túlszervezésüket, a térprivatizáció miatti sterillé és túlszabályozottá válásukat kritizálják (CARMONA, M. 2010a). A problémák kialakulásában bizonyosan szerepet játszik, hogy a közterek a XX. század második felében a plázák megjelenésével új és nagyon komoly versenytársat kaptak (Z. MEMLUK, M. 2013). Sikerességük titka egyes kutatók szerint sokszínű, igényes arculatban, diszkrét, de kiterjedt térellenőrzésben, illetve az esetlegesen félelmet keltő, vagy taszító jelenségek teljes kizárásában rejlik (CARMONA, M. 2010a).

A köztereknek az emberek mindennapi életében játszott szerepe természetesen nem csak az új „fél-közterek”, plázák megjelenése miatt csökkent le. Az infokommunikációs forradalom, az individualistább szemlélet térnyerése a társas kapcsolati szokásokat is döntően átalakította, a magánteret, a személyes teret pedig felértékelte. Az emberek egyre kevésbé tartották fontosnak és érezték magukénak a lakókörnyezetükben található tereket, parkokat. Ezek népszerűsége és forgalma tehát lecsökkent, amit természetesen állaguk leromlása, közbiztonságuk romlása is követett. Értelemszerűen ennek megfelelően változott általános vonzerejük is (CARMONA, M. 2010a). A közterek hanyatlása egy ponton túl természetesen előhívta a felújításuk és korszerűsítésük iránti lakossági igényt is, a rekonstrukciós beavatkozásokat azonban már sok esetben nem az önkormányzat, vagy valamely civil szervezet végezte/végzi el, hanem magánbefektetők csoportja. E csoportok magas színvonalon, de esetenként részleges vagy teljes térprivatizáció kíséretében újítják fel a köztereket. A felújítás során az elsődleges szempont a piaci megtérülés és a lakosság bizonyos szűkebb csoportjainak való megfelelés. Így a városi terek újjáalakításakor a kezdeti problémákat (elhanyagoltság, rossz közbiztonság, kevés újszerű látványosság és „élményelem”) mintegy „túlreagálva” a teljes biztonság érzetét sugalló, tökéletesen tiszta erősen leszabályozott és egyes kutatók szerint

meglehetősen mesterkélt környezet jön létre, mely valójában csak a köztérhasználók csupán kis része számára ideális. Összességében megállapítható tehát, hogy a közterek alulszervezettsége és túlszervezettsége egymással összefüggő, szinte ok-okozati viszonyban álló problémák (CARMONA, M. 2010a).

A fentebb leírt folyamatok természetesen hazánkban is lejátszódtak. Célzott köztérfelújítási beavatkozás viszonylag kevés akad, viszont az egyes városrészeket, kiváltképp a városközpontot érintő átfogó fejlesztések során általában a terek felújítására is sor kerül (VEDRÉDI, K. 2012). A felújítások elsődleges célja a tér által őrzött kulturális örökség karbantartása és renoválása, illetve a terek vonzerejének növelése. (VEDRÉDI, K. 2012). Megállapítható tehát, hogy – amint azt a szegedi terek elemzésekor is látni fogjuk – a felújítások során a külső megújuláson van a hangsúly; a teret használók igényei akár háttérbe is szorulhatnak. Ez a fajta szemléletmód értelemszerűen előtérbe helyezi a terek reprezentatív szerepkörét, holott a modern kor kihívásainak való megfelelés érdekében mindenképpen szükség volna városaink rekreációs, közösségi és turisztikai szerepkörének erősítésére, e területeken pedig a terek is igen sokat adhatnak egy település kínálatához/teljesítményéhez (VEDRÉDI, K. 2014). A városi terek, közterek minősége befolyással lehet egy város üzleti, befektetési vonzerejére is (CARMONA, M. 2010b), emellett pedig nem elhanyagolható a város élhetőségére, a lakók épített környezettel való fizikai és mentális kapcsolatára gyakorolt hatásuk sem (Z. MEMLUK, M. 2013).

1.3 Terek funkciói és hierarchiájuk

Az alábbiakban áttekintem, hogy a városfejlődés és a városi terek történetének rövid összefoglalása során milyen szerepköreiket azonosítottam, illetve, hogy ezek szerepe, jelentősége az idők során hogyan alakult. A városok általános funkcióival való összevetés során kísérletet teszek egyfajta hierarchia felállítására a szerepkörök között, kiemelvén azokat, melyek a városok és terek esetében is megvannak, hisz esetükben joggal feltételezhető, hogy a városnak tulajdonított feladatot valójában a város terei látják el. Szintén említést teszek majd azon funkciókról is, melyek a tereket határoló épületekhez kötődhetnek, s ily módon a tér karakterét, szerepét is erőteljesen befolyásolhatják.

1.3.1 Téri funkciók

Közéleti helyszín, rendezvénytér

A városok terei ősidők óta kiemelkedő szerepet játszanak a hatalmi reprezentációban és az őket használó közösség közéletében. Gyakorta nyernek sajátos politikai hírnevet és szimbolikát (STANLEY, B. ET AL. 2012), s egyes történelmi eseményeknek, melyeket a köztudat alapvetően városokhoz köt, gyakran kiemelkedően fontos helyszínei a terek. Az görög poliszok agórái voltaképp az ókori demokráciák szülőhelyei, a népgyűlések helyszínei voltak, s ez a fajta szerepkör a római fórumok esetében is tovább öröklődött. (Z. MEMLUK, M. 2013). A középkor terei esetében a közéleti szerepkör az uralkodóvá váló, kevésbé demokratikus kormányzási modellnek köszönhetően némileg háttérbe szorult, de nem tűnt el (kiváltképpen igaz ez Itália városaira). Felértékelődött ugyanakkor a vallási jelentőségük és ezáltal a rendezvénytéri funkciójuk, hisz a misztériumjátékok, körmenetek, helyszínei értelemszerűen a terek lettek (Z. MEMLUK, M. 2013). Szintén a terek biztosították a helyszínt a karneválok, mulatságok, de akár a kivégzések számára is. A kora újkor idején a tereknek ez a fajta rendezvénytéri jellege alig változott, a XVIII. századtól kezdődő általános politikai változások viszont újból felértékelték közéleti szerepüket. A XIX. századra a városok a különböző forradalmak, sztrájkok, tüntetések, felkelések kirobbanásainak helyeivé váltak (BENEVOLO, L. 1994), e megmozdulásokban pedig a terek is igen fontos szerepet töltöttek be. A közéleti funkció, amint azt a témával foglalkozó kutatók nagy része állítja, ma is meghatározó; friss hazai kutatások eredményei is alátámasztják, hogy az emberek a tereket a dinamikus közélet és a demokratikus működés helyszíneinek tartják (VEDRÉDI, K. 2014).

Társas élettér

Formai jellegzetességüknél fogva a terek az emberek közötti kapcsolatteremtések, interakciók természetes helyszínei, a város közösségi életének katalizátorai (Z. MEMLUK, M. 2013) A közösségi funkciók fontosságát egyértelműen jelzi, hogy e funkciót maguk a tereket használók is az elsők között említik egy köztér feladatainak felsorolásakor (VEDRÉDI, K. 2014). A társas élettéri szerepkör jelentősége a történelem során alig változott, napjainkra azonban a társas kapcsolati szokások átalakulása, az individualista szemléletmód térhódítása (CARMONA, M. 2010a) és a terekkel rivalizáló „félközterek” (plázák, bevásárlóközpontok) megjelenése mindezt némileg aláássa (Z. MEMLUK, M. 2013).

Reprezentatív városelem

A terek alapvető formai jellegzetességeiknek a zártságnak és a beépítetlenségnek köszönhetően természetüknél fogva alkalmasak egyes épületek tömegének hangsúlyozására, térbeli érvényesülésének biztosítására (MEZŐS, T. 2006). Ez a fajta reprezentatív szerepkör még a tudatos térépítészet megjelenését sem feltételezi, utóbb, a római korban azonban a tér már magában is látványossággá, a hatalmi reprezentáció eszközévé vált (Z. MEMLUK, M. 2013). A terek önálló látványossággá alakítása a középkor alatt némileg háttérbe szorult, a reneszánsztól és a barokktól fogva ugyanakkor ismét előtérbe került, s mindez napjainkra sem változott; a külső megújítás és a látványos arculat kialakítása – akár más funkciók rovására – a hazai köztérrehabilitációs beavatkozások esetében is kiemelt szempontot jelent (VEDRÉDI, K.–BOROS, L. 2012). Változott azonban a látványossággá alakítás célja. Ez ugyanis napjainkban már nem csak a hatalmi reprezentáció lehet; nem kevésbé fontos a településkép rendezettségének, a település „karbantartottságának" és a várossal való törődésnek a reprezentálása. Egy jól megtervezett és karbantartott tér önmagában is emeli a környezetének esztétikai minőségét (Z. MEMLUK, M. 2013, VEDRÉDI, K. 2012). Ennélfogva pedig a tér turisztikai vonzereje is növekedhet (akár önálló látványosság, reprezentatív elem nélkül), ami áttételesen akár gazdasági hasznot is hozhat a környéknek, vagy akár az egész településnek (VEDRÉDI, K. 2012).

Árucsere színtér

A kereskedelem és az áruátrakodás egyike a városi teresedést kiváltó legősibb okoknak (STANLEY, B. ET AL. 2012), a piactéri szerepkör pedig a legalapvetőbb térfunkcióknak. Különösen felértékelődött a terek kereskedelmi szerepe a középkorban, amikor a heti- és országos vásárok a terek legjelentősebb rendszeres „rendezvényét" is jelentették (TRINGLI, I. 2010). A kereskedelem volumenének a XIX. századtól kezdődő ugrásszerű növekedése és az áruházak megjelenése a terek árucserében betöltött szerepét is aláásta, ez pedig egyben sok tér megszűnését, beépítését is elhozta (F. KÖRNER, Z.–NAGY, M. 2002). A terek kereskedelmi funkciója napjainkra sem tűnt el, sőt a felemelkedő és egyre népszerűbbé váló termelői piacok révén mondhatni másodvirágzását éli, azonban már korántsem olyan kiemelkedő, mint egykoron volt.

Rekreációs tér

A rekreációs funkció nem tartozik a terek klasszikus szerepkörei közé, hisz a többi funkció és téren végzett tevékenység (árucsere, közéleti események stb.) mindenképpen feltételeznek valamiféle állandó zajt, nyüzsgést, mozgást, ami nagyban megnehezítheti, az ilyen típusú közterületeken való pihenést, kikapcsolódást. Erre azok a terek lehetnek igazán alkalmasak, melyek kellően elzártak, csendesek és színvonalas zöldinfrastruktúrával rendelkeznek vagy egyenesen parkosítottak, esetleg az aktív pihenéshez szükséges létesítményekkel (pl.: sportpályával, pingpongasztallal stb.) is rendelkeznek. Komoly, a dolgozat elején már megemlített dilemma, hogy mennyiben tekinthető térnek egy gyakorlatilag kizárólag zöldfelületből álló, parkjellegű közterület, ha a „tér" nevet viseli. Nos, a lefektetett térdefinícióhoz való következetes ragaszkodás érdekében a parkosított tereket is teljes értékű térként vizsgálom, s inkább arra próbálok magyarázatot találni, hogy milyen okból kapja egy közterület a „tér" megnevezést vagy miért él tovább ez elnevezés egy tér parkosítása után is. Az első és legkézenfekvőbb magyarázat, hogy az adott térnek olyannyira markáns funkciója, klasszikus téri funkciója volt a városszöveten belül, hogy még a parkosítás után sem merült fel az átnevezése. E folyamat nyilvánvaló példáit jelenthetik azon vásárterek is, melyeket a XIX. században parkosítottak (MAGYAR, E. 2018). Máskor csupán a terek egy részét parkosítják, ez esetben a tér többi része továbbra is megőrzi klasszikus funkcióit (pl.: Dugonics tér), így átnevezése értelemszerűen nem indokolt.

Közlekedési csomópont

Az a tény, hogy az első terek útkereszteződésekben jöttek létre (Z. MEMLUK, M. 2013), egyértelműen mutatja, hogy a közlekedési funkció már a kialakulásukban is meghatározó. E szerepkörüket a városépítészet története során gyengíteni szinte soha nem kívánták, erősíteni annál inkább. Ennek első példáját a reneszánsz centrális-radiális utcaszerkezet jelenti, melynek középpontjába természetesen teret helyeztek megálmodói, s a körutak és sugárutak metszéspontjában is tereket alakítottak volna ki (HAJNÓCZI, G. 1992). A XIX. században, a közlekedés fejlődésével a városi tér még inkább közlekedési csomóponttá, mi több átszállóponttá vált (GYÁNI, G. 1990). A közlekedés napjaink tereinek is meghatározó szerepköre; egy tér átjárhatóságának biztosítása általában a felújítási beavatkozások fontos szempontja. Az gépkocsihasználat elterjedése ugyanakkor a terek közlekedési csomóponti jellegének eltúlzásához is vezetett. Az egyre több helyet, forgalmi sávot és parkolót igénylő autós közlekedés bizony elveheti a tér nagy részét annak tényleges és tartós használóitól,

emellett megnöveli a zajterhelést és rontja a gyalogos közlekedés lehetőségeit (Z. MEMLUK, M. 2013).

Épületet kiszolgáló tér

E funkció sajátos téri szerepkört jelent, hasonlóan a rekreációhoz. Azon tereket sorolnám e kategóriába, melyek nagy részét egyetlen, központi elhelyezkedésű épület (pl.: templom, sportcsarnok stb.) foglalja el, s a tér tényleges célja voltaképpen ezen épület látképi érvényesülésének, megközelíthetőségének és működésének biztosítása. Tehát voltaképpen egy nagyon erős kapcsolódó funkcióval (lásd lentebb) rendelkező térről van szó, melynek lehetnek ugyan egyéb szerepkörei is, de elsődlegesen a rajta álló épület működéséhez biztosít hátteret, még ha kiépítésekor nem is ez volt tervezőinek célja.

Kapcsolódó funkciók

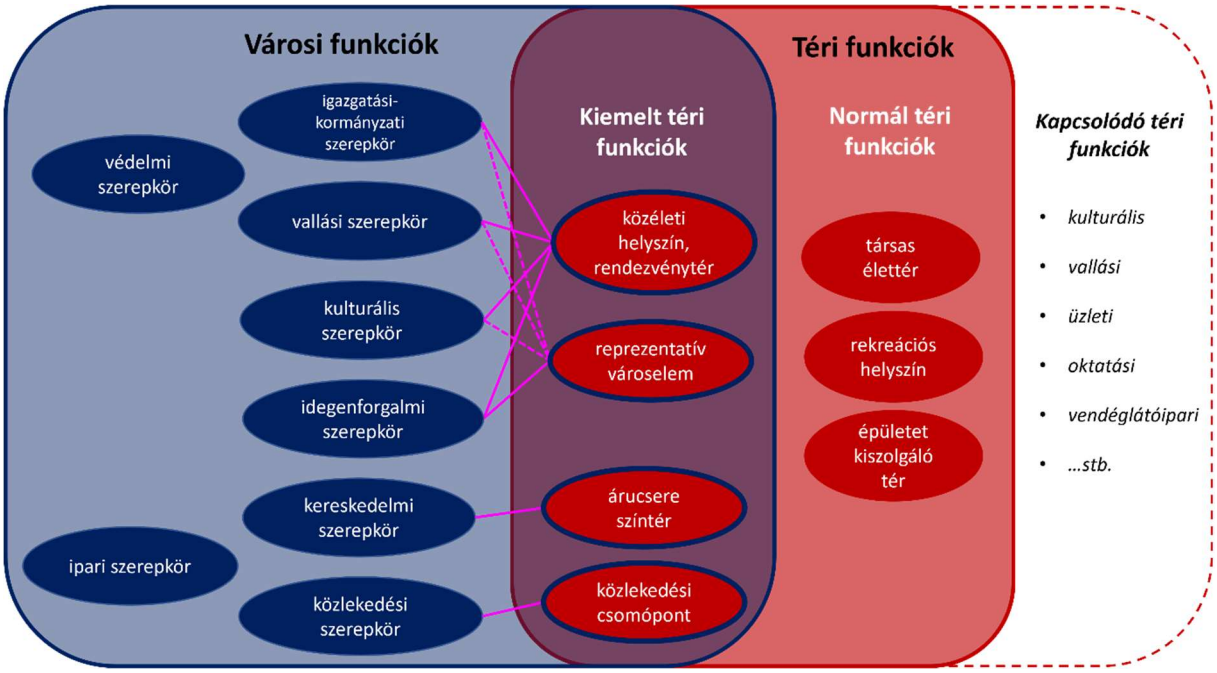
A terek saját szerepköreit kiegészíthetik az őket szegélyező épületek funkciói is. Az ókorban ez elsődlegesen vallási és kormányzati épületeket jelentett. Utóbb, a középkorra előbbiek váltak dominánsabbá; sok tér (és város) a római kori bazilikák és az újonnan épült templomok közelében alakult ki (MEZŐS, T. 2006, Z. MEMLUK, M. 2013). A középkor során az állandó üzletek, üzlethelyiségek erőteljesen kötődtek a (piac)terekhez, melyek idővel az igazgatási épületeket (pl.: városháza) is magukhoz vonzzák (TRINGLI, I. 2010). A XIX. századtól kezdve a közterekről kiszoruló társasági és kulturális élet egyre inkább a tereket (és utcákat) szegélyező épületekbe, színházakba, kávéházakba, klubokba tevődött át (GYÁNI, G. 1990). Ekkor veszi kezdetét a kapcsolódó funkciók egy épületbe tömörülése a vasúti pályaudvarok felépülésével (GYÁNI, G. 1990), mely folyamat a XX. század során a plázák megjelenésével teljesedik ki. Utóbbiak maguk is teresedést kiváltó tényezővé lépnek elő (Z. MEMLUK, M. 2013).

1.3.2 Téri funkciók hierarchiája

A fejezet elején leírtaknak megfelelően, egy halmazábra segítségével kísérletet teszek a téri funkciók egyszerű hierarchiájának megalkotására. Alapvetően *normál funkciónak* tekintek minden szerepkört, mellyel egy tér rendelkezhet, s ezek közül emelem ki azokat (*kiemelt funkciók*), melyek voltaképpen a település feladatai, ellátásukban a terek is nagyon fontos szerepet játszanak. A fentebb felsorolt normál funkciók tehát: *közéleti helyszín / rendezvénytér, társas élettér, reprezentáció, árucsere, rekreáció, közlekedés, épület kiszolgálása*. A városok szerepköreinek pontos lehatárolása a településföldrajz alapkérdései közé tartozik, s a tudományos diskurzusban nagyon sokféle megközelítés jelenik meg. Ezek közül a kutatás során a magyar egyetemi településföldrajz-oktatásban használt változatot (KOVÁCS, Z. 2010) vettem

alapul, mely tankönyvi jellegéből kifolyólag széleskörű szakmai konszenzuson alapul. Az említett munka az alábbi városi funkciókat veszi számba: *kereskedelmi szerepkör, védelmi szerepkör, igazgatási-kormányzati szerepkör, vallási szerepkör, kulturális szerepkör, ipari szerepkör, közlekedési szerepkör, idegenforgalmi szerepkör* (KOVÁCS, Z. 2010).

A fentebb felsorolt városi és téri funkciók között több szorosabb-lazább kapcsolat is azonosítható, melyek jól kijelölik a legfontosabb téri funkciókat, vagyis azokat, melyek voltaképpen nemcsak egy adott tér, de az egész város szerepkörei, vagyis azon terek, amelyek esetében e funkciók erőteljesen megjelennek, az egész település megfelelő működéséhez hozzájárulhatnak (1. ábra). Az ilyen jellegű terek nem csupán szűkebb környezetük, vagy a város lakossága szempontjából fontosak, de a városba érkezők számára is kiemelt jelentőséggel bírnak.



1. ábra: A városi és téri funkciók halmazábrája

Négy *kiemelt téri funkció* azonosítható tehát; ezek közül az első a közéleti helyszíni, rendezvénytéri jelleg, mely a városok igazgatási-kormányzati, vallási, kulturális és idegenforgalmi szerepkörének betöltéséhez egyaránt hozzájárulhat. Utóbbi négy városi funkció közül az első háromhoz lazábban, az idegenforgalmi jelentőséghez szorosabban köthető a terek második kiemelt funkciója a reprezentatív szerepkör. Egy tér hatékonyan támogathatja a hatalmi, vallási, kulturális reprezentációt (ezutóbbiba beleértve a város rendezettségének, kulturáltságának demonstrálását is), sőt, maga is reprezentációs eszközzé válhat, amennyiben

azonban a reprezentatív szerepkörét jól betölti, úgy a város idegenforgalmi vonzerejét mindenképp jelentősen növelheti. Egyértelmű összefüggés mutatható ki továbbá a városok kereskedelmi és a terek árucsere színtéri funkciója között, s mind a városok, mind a terek esetében megjelenő szerepkört jelent a negyedik kiemelt téri funkció a közlekedés, a közlekedési csomóponti jelleg.

2. Téri funkciók indikátorai, a kutatás módszertana

A fejezetben felvázolom a fent lehatárolt funkciók mérésére szolgáló indikátorrendszert, illetve bemutatom megalkotásának folyamatát.

Első lépésként olyan (nem csak a mintaterületről származó) térpéldákat tekintettem át, melyek esetében az adott funkció igen markánsan megjelenik. A megalkotás kezdeti lépéseként minden szerepkörhöz hat olyan témakört rendeltem, melyek az adott szerepkör betöltése szempontjából relevánsak lehetnek. Ezt követően azonosítottam azokat a jellemzőket, tulajdonságokat melyek az adott tereket meghatározták és amelyek a markáns funkció ellátásához hozzájárulhatnak, majd olyan, követelmény jellegű állításokat fogalmaztam meg, melyek alapján az adott tulajdonság megléte vagy hiánya egyértelműen megállapítható. Minden témakör alá három kritériumot/indikátort soroltam be, melyek mentén a tér „teljesítménye" mind az adott témakörben, mind összességében, a teljes funkció tekintetében mérhetővé vált. Egyes indikátorok több funkció esetében is előfordulnak; ezek értelemszerűen olyan tulajdonságokat mérnek, melyek többféle térfunkció ellátását is segíthetik.

Az indikátorok közül egyet *statikusként*, kettőt pedig *változtathatóként* határoztam meg, tekintettel lévén a terek állandó és egyben dinamikusan változó természetére. A statikus kritériumok olyan tulajdonságokat mérnek, melyek többé-kevésbé a tér alapadottságait jelentik, megváltoztatásuk nem, vagy csak drasztikus beavatkozások, átalakítások útján lehetséges, vagyis amelyek a teret a városszövet többé-kevésbé állandó elemévé teszik. A változtatható jellegű indikátorok ezzel szemben olyan tulajdonságokat tárnak fel, melyek tekintetében egy-egy kisebb volumenű átalakítás révén is előrelépést lehet elérni, fejlesztésük tehát a tereket célzó kisebb felújítási beavatkozások releváns célkitűzése lehet. A változtatható típusú kritériumok esetenként az adott témakör statikus indikátorára épülnek, egyfajta többletet jelentenek azokhoz képest, többnyire azonban csak a témakörhöz kapcsolódnak. Minden teljesített kritérium 1 pontot jelent a tér számára az adott funkció tekintetében, így összességében véve a változtatható indikátorok esnek latba nagyobb súllyal az egyes funkciók esetében megszerezhető 18 ponton belül. A 1:2 arányú statikus-dinamikus súlyozást elsődlegesen az teszi indokolttá, hogy az indikátorrendszert fejlesztői szemléletben igyekeztem

megalkotni, vagyis nagyobb hangsúlyt kívántam fektetni a terek azon tulajdonságaira, melyek egy-egy felújítás révén javíthatóak. Olyan értékelési eszközt igyekeztem tehát megalkotni, mellyel nem csak a terek meglévő állapota mérhető fel, de az egyes fejlesztések következtében várható, előirányzott funkcióbővülés, minőségi előrelépés is jól tervezhető.

Az imént felvázolt értékelési-pontozási rendszer alól kivételt jelent az épületet kiszolgáló térfunkció, mivel ez esetben a szerepkör betöltése kizárólag statikus jellemzőkhöz, mindenekelőtt egy, a tér közepén álló épülethez köthető, változtatható indikátorok bevezetését tehát nem találtam indokoltnak. Ugyanakkor, hogy a funkció a mérés során azonos súllyal szerepeljen, minden teljesített kritérium 3 pontot ér, ezért tehát összesítve ugyanúgy 18 pontot szerezhet meg egy tér, mint a többi funkció esetében.

Minden funkcióhoz és indikátorcsoporthoz tartozik egy sajátos egyedi név is, ami azon terek típusneve (*funkcionális típus-név*) lehet, melyek esetében az adott szerepkör domináns, vagyis az adott funkció indikátoraira szerzik meg a legtöbb pontot. A *domináns funkció* meghatározásakor, amennyiben két szerepkör pontértékei közt egyenlőség állt fenn, azt a funkciót határoztam meg dominánsként, amelynek több statikus kritériumát teljesítette az adott tér. Amennyiben a teljesített statikus indikátorok száma is megegyezett, úgy a tér általános jellege alapján, némileg szubjektív módon kategorizáltam. A domináns funkció mellett nem elhanyagolandó egy tér *másodlagos funkciója* sem, vagyis az a funkció, melynek indikátorai közül az adott tér a második legtöbbet teljesíti.

Noha minél pontosabb és részletesebb mérőeszköz megalkotására törekedtem, ezúton is szeretném hangsúlyozni, hogy rendszeremet elsősorban gondolatkísérletnek tekintem, mely természetesen kritizálható, módosítható, továbbgondolható.

A megalkotott indikátorrendszer kritériumait alább térfunkciónkénti bontásban, táblázatos formában tüntettem fel. Az egyes funkciókhoz színkódot rendeltem a térképi elemzés áttekinthetőbbé tétele érdekében (a táblázatok háttérszíne ehhez igazodik).

Az indikátorrendszer felhasználásával terepi felmérésre került sor, melynek során mintaterület összes terét felkeresve leellenőriztem, hogy azok az indikátorrendszer mely pontjait teljesítik. Az adatfelvétel digitális formában történt, ami jelentősen megkönnyítette a kapott eredmények rendszerezését, összefoglalását.

Az adatok feldolgozását követően a *QGIS* szoftver segítségével, az *OpenStreetMap* vektoros digitális adatbázis egyes rétegeinek felhasználása mellett, azok térképi ábrázolására is lehetőség nyílt. Az elkészült, általános áttekintő térképek elemzése (3. fejezet) elősegítette a további, részletesebb, egyes terek bemutatására irányuló munkarészek (4-5. fejezet)

elkészítését, illetve megfelelő fogalmi-térbeli és történeti kontextusba helyezte az ott leírtakat. A terepi felmérés nyomán készült térképeket egy, a város összes terét bemutató térkép egészítette ki, mely lehetőséget nyújtott a szegedi terek elhelyezkedésében megfigyelhető városrészi különbségek bemutatására.

A felmérés eredményeinek általános ismertetését és elemzését követően három tér (Dugonics tér, Dóm tér, Mars tér) esetében térképek, archív fotók és a város történetét feldolgozó munkák alapján elvégzett tértörténeti elemzésére került sor (4. fejezet), mely rávilágított a kiválasztott terek formálódásának és funkcionális alakulásainak főbb mérföldköveire, s megfelelő alapot teremtett mai funkcionális kínálatuk részletesebb elemzéséhez, mely a kutatás következő lépését jelentette. Az említett három térről ortofotók, műholdfelvételek és az OpenStreetMap adatbázisának felhasználásával áttekintő térképek is készültek, megkönnyítvén a bemutatásukat. Az eddig elvégzett kutatási lépések bizonyították az indikátorrendszer működőképességét, s megfelelően bemutatták, a benne rejlő, az egyes terek szakszerű és objektív vizsgálatát megkönnyítő lehetőségeket. A kutatás tapasztalatai azonban arra is rávilágítottak, hogy egyes terek esetében a pusztán kvantitatív szemlélettel, az indikátorrendszer alapján elvégzett mérés félrevezető eredményeket adhat: a kiemelkedő teljesítményt nyújtó, magas pontszámot elérő terek között olyanok is akadtak, melyek mai arculatukat jórészt olyan közelmúltbéli felújítások során nyerték el, mely felújítások a maguk idejében igen vitatottak voltak, s a vonatkozó szakirodalom szerint a tér vonzerejére kedvezőtlen hatást gyakoroltak.

Az indikátorrendszer „hiányosságainak”, az alkalmazásában rejlő valós lehetőségek bemutatása érdekében az egyik ilyen teret, a Szent István teret a 3. fejezetben bemutatott terek esetében alkalmazotthoz hasonló, részletesebb (történeti és funkcionális) vizsgálatnak vetettem alá, illetve azonos szempontok szerint, összehasonlító jelleggel elemeztem a közelében található, hasonló alapadottságokkal rendelkező, de előbbi térénél gyengébb teljesítményt nyújtó Lechner teret is, mely a közelmúltban nem esett át hasonló, átfogó felújításon. A munka pontosabbá tétele érdekében az összehasonlító elemzést *QField* alkalmazás segítségégével elvégzett részletes terepi felmérés egészítette ki, melynek nyomán két, a korábbi áttekintő térképeknél részletgazdagabb térkép készült. Mivel a két tér esetében kiemelten fontos vizsgálati szempontot jelentett a vonzerő, térhasználók közössége, az ezzel kapcsolatos szakirodalmi munkákat, megelőző kutatásokat is felhasználtam, illetve a bejárások és az elmúlt évek témához kapcsolódó személyes tapasztalatokra is építettem.

Közéleti helyszín, rendezvénytér

Agóratér						
	Alak	***Elhelyezkedés***	***Tagoltság***	***Elzártság***	***Teátrális adottságok***	***Szimbolika***
változtatható	A tér középpontjának 10 m-es körzete része üres, beépítetlen, fásítatlan.	A tér és szomszédos épületei a hivatalos városimázsban, városmarketingben is megjelennek. (pl.: városi honlap, népszerűsítő kiadványok, imázsvideók)	A tér (beépítetlen) területének 75%-a gyalogosan megközelíthető.	Városi közlekedési főútvonal nem érinti. (-> zajterhelése alacsony)	A téren színpad vagy emelvény található.	A tér valamely, a városimázst meghatározó, a hivatalos városmarketingben (kiadványok, imázsfilmek, hirdetések) megjelenő egyedi (pl. kifejezetten a város és környéke hagyományaihoz kapcsolódó) turisztikai attrakciót jelentő rendezvény helyszíne.
változtatható	Alaprajza konvex.	Történelmi-kulturális jelentőségére turizmus épül.	Területének több, mint 75%-a burkolt térszín.	A tér határvonalának 75%-át zártsorú homlokzat alkotja.	Lépcsőzetes, lelátószerű térrésszel rendelkezik.	A térhez kapcsolódó nevezetességeknek szobor, vagy más köztéri alkotás állít emléket
statikus	A tér egy kiemelt jelentőségű szélsőpont/(műemlék)épület irányába keskenyedik vagy szélesedik.	A tér a történelmi városközpontban található.	Területe horizontálisan és vertikálisan tagolatlan. (kivétel: emelvény, színpad.)	A tér határai egyértelműen meghúzhatóak, markánsan kirajzolódnak. (feltételek: más terekkel nem nőttek össze csak utcák kötik őket össze, határvonalának 75%-át homlokzatok alkotják (nem utcatorkolatok))	A tér középpontja, vagy valamely szélsőpontja felé lejt.	A tér szimbolikus történelmi-kulturális jelentőséggel bír (pl.: a tér vagy a környező épületek valamelyike történelmi esemény színhelye volt, politikai, történelmi vagy szakrális jelentőséggel bíró épület, szobor található a tér mellett)

1. táblázat: A közéleti helyszíni, rendezvénytéri térfunkciók indikátorai

Társas élettér

Sétatér						
	Gyalogos megközelíthetőség	***Mikroterek***	***Utcabútorok***	***Helyszimbólum***	***Időtöltési lehetőségek***	***Zajterhelés***
változtatható	A gyalogos megközelítési irányok legalább felénél nincs szükség kijelölt gyalogátkelőhelyen történő átkelésre. (azaz be lehet jutni a tér közepére zebrán történő átkelés nélkül)	A mikroterek (ha nem tagolódik mikroterekre akkor az egész tér) felének árnyékolása biztosított.	A városon belüli tájékozódást segítő táblákkal rendelkezik.	A város védjegyét jelentő helyszimbólummal rendelkezik.	Szórakozóipari létesítmény vagy kulturális intézmény található a téren vagy a szomszédságában. (szomszédság = teret határoló épületek)	Területén nincs vagy korlátozott (csak célforgalom engedélyezett, egyirányúsítás 30 km/h vagy alacsonyabb megengedett sebesség mellett) az autóforgalom.
változtatható	A térnek nincs kerekesszékkel, babakocsival megközelíthetetlen része. (kivétel: épületek, építmények, szintben megemelt/lekerített zöldfelületek)	A zöld-infrastruktúra-elemek és térbútorok mikroterekre tagolják.	A padokon és szemeteskukákon kívül egyéb utcabútorokkal rendelkezik (játszótéri játékok beleértendők).	Összes mikrotere saját helyszimbólummal rendelkezik. (ha nem tagolódik mikroterekre -> 0)	A területén vendéglátóipari funkciójú bódé, épület található.	Környékének (kb. 200 m-es körzet) idegenforgalma nem az alacsony vásárlóerejű turistákat megcélzó, nagy éjszakai zajhatással üzemelő szórakozóhelyekre épül.
statikus	Gyalogosan legalább 8 irányból megközelíthető.	A környező és a téren álló épületek mikroterekre tagolják.	Padokkal jól felszerelt (minden 600 m2-re jut egy pad)	Rendelkezik valamilyen egyedi jelképpel, „landmark”-kal (épület akkor tekinthető ilyennek, ha a városimázst is meghatározza, vagy nagy méretű felirat biztosítja az azonosítást).	A teret határoló és a téren álló épületek legalább 20%-ában működik valamilyen vendéglátóipari egység.	Városi közlekedési főútvonal nem érinti. (→ zajterhelése alacsony)

2. táblázat: Terek közösségi funkciójának indikátorai

Reprezentatív városelem

Dísztér						
	Műemléki érték, stílus	***Perspektíva***	***Díszítőelemek***	***Burkolat***	***Zöldfelületek***	***Általános állapot***
változtatható	A környező műemléképületek, műemléki értékkel bíró épületek felújítottak, jól karbantartottak.	A téren a műemléki homlokzatok láthatóságát zavaró bódé, ideiglenes építmény nem található.	Az utcabútorok többsége tiszta és ép.	A tér burkolata mintázatot formáz.	A zöldfelületek szintben megemeltek.	A zöldfelületek és zöldinfrastruktúraelemek karbantartottak, szabályozottak (nyírás, csere, gallyazás).
változtatható	Utcabútorai stílusukban illeszkednek a környező műemlék épületekhez.	A téren a műemléki homlokzatok láthatóságát elektromos kábelek, huzalok nem zavarják.	Utcabútorai dekoratív, díszített kialakításúak.	A tér középső részének burkolatát aszfaltozott utak nem tagolják.	A zöldfelületek elemei dekoratív mintázatot formáznak.	A téren szemét, szennyeződés nem halmozódik fel.
statikus	Jelentős építészeti-kulturális értékkel bíró középületek, műemléképületek szegélyezik vagy találhatók a területén.	Belső tagolásának elsődleges szempontja a környező épületek láthatósága, tömegük érvényesülése.	Rendelkezik szobrokkal, és/vagy egyéb díszítőelemekkel.	A tér burkolt területének 66%-a térkővel burkolt felület.	Zöldfelületei elsődlegesen díszítő funkciójúak, s a térhasználók is így tekintenek rájuk. (Azaz a zöldfelületeken jellemzően nem tartózkodik senki.)	A térburkolat állapota megfelelő (A burkolt terület 80%-a törésektől, hézagoktól mentes.).

3. táblázat: Terek reprezentatív funkciójának indikátorai

Épületet kiszolgáló tér

	Épülettér					
	Alapkövetelmény	***Perspektíva***	***Közlekedés***	***Tagolás***	***Kapcsolódó funkciók***	***Helyszimbólum hiány***
statikus	A téren valamilyen (kiemelt jelentőségű) középület, műemléképület áll.	Belső tagolásának elsődleges szempontja a központi épület perspektivikus érvényesülésének biztosítása.	Belső közlekedési hálózatának középpontjában egy épület áll.	A tér a téren vagy szomszédságában álló fontos (köz)épület kiszolgálását célzó létesítménnyel (pl.: parkoló, sportpálya stb.) rendelkezik.	A kapcsolódó funkciók egyetlen épület domináns funkciójához kötődnek.	A térnek nincs más, a központi épülethez mérhető jelentőségű és ismertségű landmark-ja, szimbóluma.

4. táblázat: Terek központi épületet kiszolgáló funkciójának indikátorai

Árucsere színtér

Vásártér						
	Megközelíthetőség	***Időszakos infrastruktúra***	***Ideiglenes infrastruktúra***	***Állandó infrastruktúra***	***Belső tagolás***	***Kapcsolódó üzleti funkciók***
változtatható	Az alábbi közlekedési eszközök közül legalább kettővel könnyen megközelíthető (zárójelben a "könnyűség") feltételei: autó (parkolóhely), kerékpár (kerékpártároló), tömegközlekedés (megállóhely a téren)	A bódék kihelyezéséhez szükséges járművek a térre aszfalt-, vagy macskakőburkolaton be tudnak hajtani.	Kiépített hirdetőfelület biztosítása az árusok részére.	Az áruátrakodásra kijelölt terület áll rendelkezésre.	A bódék, asztalok vagy a kihelyezésükre alkalmas burkolt területek felének árnyékolása biztosított.	A tér (kapcsolódó) üzleti funkciói a hivatalos városimázsban, városmarketingben is megjelennek.
változtatható	Könnyített megközelítés biztosítása az árusok részére (külön behajtási engedély, parkolóhely, útvonal).	Területének több, mint 75%-a burkolt térszín.	A keresztirányú átjárhatóság a térre kihelyezett bódé- és asztalsorok közt biztosított.	A téren legalább a burkolt, beépítetlen területek negyedével megegyező nagyságú parkolóterület áll rendelkezésre (akár mélygarázs formájában).	A téren belüli tájékozódást segítő táblák megléte.	Modern bevásárlóközpont található a téren, vagy a tér mellett.
statikus	Városi főútvonal mentén található	Időszakos vásárok rendezésére, nagyszámú ideiglenes árusító bódé/sátor kihelyezésére alkalmas, nyílt, tagolatlan, autósforgalom elől elzárt terület áll rendelkezésre.	Területén árusítóbódék, állandó asztalok találhatóak.	Területén vásárcsarnok található.	Belső tagolását az árusító asztalok és bódék legkedvezőbb elhelyezési lehetősége határozza meg.	A teret határoló épületek legalább 30%-ában bolt vagy szolgáltató funkciójú üzlethelyiség/iroda (kivéve: vendéglátóipar) működik.

5. táblázat: Terek kereskedelmi funkciójának indikátorai

Rekreációs helyszín

Parktér						
	Zöldfelületek	***Zöldfelületek megközelíthetősége***	***Zöldinfrastruktúra***	***Árnyékolás, zajvédelem***	***Utcabútorok***	***Rekreációs lehetőségek***
változtatható	A zöldfelületek öntözését támogató infrastruktúraelem található a téren.	A tér középpontja és annak 30 m-es körzete az autósforgalom elől elzárt terület.	A fa- és cserjeállomány összességében véve ápolt, egészséges, a virágok cseréje megoldott, a zöldfelületeket saras vagy kiszáradt foltok nem tagolják.	Zöldfelületeinek legalább felén biztosított az árnyékolás.	Asztalokkal és/vagy ivókúttal rendelkezik.	Sportpályával vagy szabadtéri edzőgépekkel rendelkezik.
változtatható	Összterületének 75%-a zöldfelület.	Zöldfelületeit csak a legfontosabb közelekedési (átlós irányú, útvonalak és a tér "attrakcióit" összekötő) útvonalak szabdalják fel.	Beépítetlen területén minden 150 m2-re jut egy fa.	Zöldfelületeit a közutaktól minden esetben járda, cserje, vagy kerítés választja el.	Az utcabútorok többsége tiszta és ép.	Kutyafuttatóval rendelkezik.
statikus	Összterületének 60%-a zöldfelület.	Zöldterületei megközelíthetőek, a tér többi részével egy szintben vannak, nem (csak) reprezentatív, vagy dekoratív célt szolgálnak.	Zöldinfrastruktúrája változatos: cserjék, fák és virágok egyaránt megtalálhatóak a téren.	Területét nem érinti jelentős városon belüli főútvonal.	Padokkal jól felszerelt (minden 600 m2-re jut egy pad).	Játszótérrel rendelkezik.

6. táblázat: Terek rekreációs funkciójának indikátorai

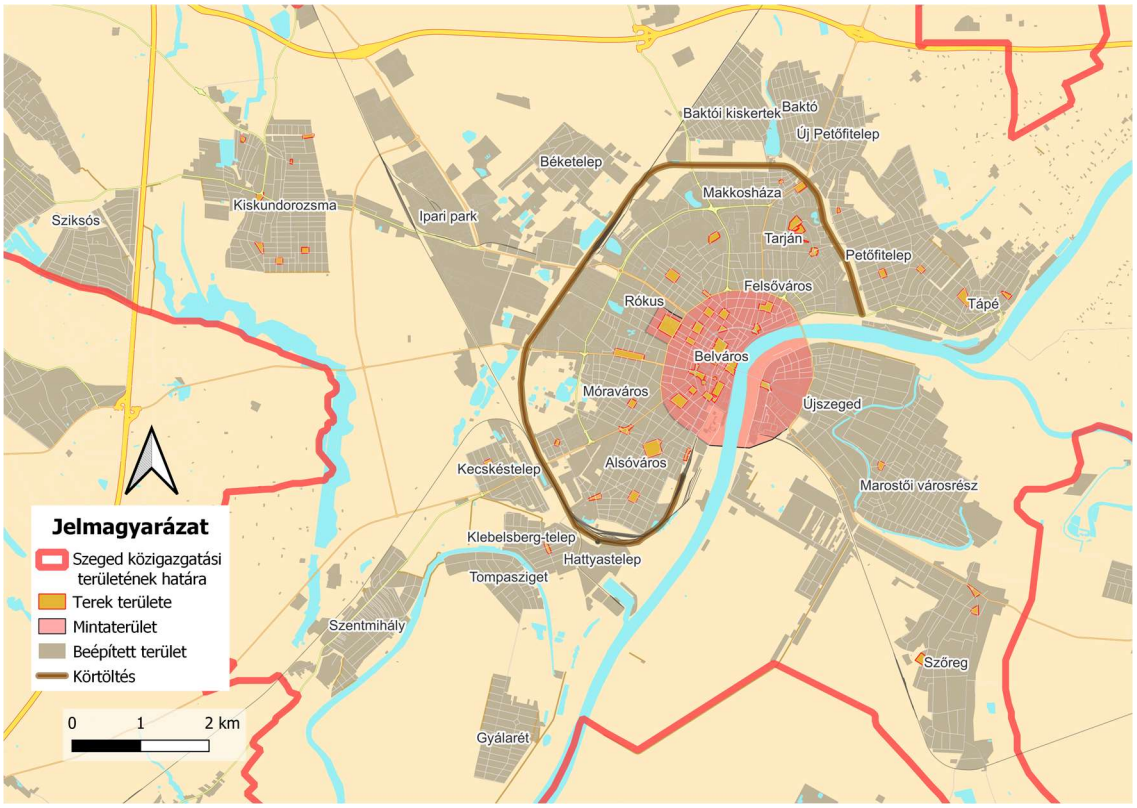
Közlekedési csomópont

Csomóponttér						
	Forgalmi fontosság	***Forgalomszervezés, áteresztőképesség***	***Átjárhatóság***	***Helyi tömegközlekedés***	***Távolsági tömegközlekedés***	***Tömegközlekedést kiszolgáló létesítmények***
változtatható	Tizenhatnál több forgalmisáv-kapcsolattal rendelkezik.	Lámpás forgalomirányítással rendelkezik.	A tér belső tagolásának elsődleges szempontja a jó átjárhatóság. A belépési pontok / megközelítési irányok közti közlekedés során kizárólag a közutak miatt kell jelentősebb (+ >20% távolság) kitérőt tenni.	Intermodális csomóponttal rendelkezik.	Intermodális csomóponttal rendelkezik.	Területén jegyautomata található.
változtatható	Közös használatú sávval rendelkezik. (autó+autóbusz nem értendő bele)	Körforgalommal rendelkezik.	A kijelölt gyalogátkelőhelyek legalább fele taktilis sávval rendelkezik. (Ha nincs kijelölt gyalogátkelőhely -> 0)	Területén a helyi tömegközlekedés legalább 6 (vagy: összes) járatának megállóhelye van.	Az elővárosi tömegközlekedés vonalainak megálló- vagy végpontja. (akár kapcsolódó funkció révén.)	Területén a tömegközlekedéssel kapcsolatos friss információkat közlő digitális kijelző áll.
statikus	Több fontos városi közekedési tengely metszéspontjában található.	Különszintű gépjárműforgalom-keresztezéssel rendelkezik.	Különszintű gyalogosforgalmi útkeresztezéssel rendelkezik.	Területén a helyi tömegközlekedés legalább három vonalának megállója van.	A távolsági tömegközlekedés vonalainak megálló, vagy végpontja (akár egy kapcsolódó funkció révén).	Területén vagy szomszédságában a közlekedést kiszolgáló épület áll (kivétel: megálló).

7. táblázat: Terek közlekedési funkciójának indikátorai

3. Szeged és a mintaterület tereinek általános funkcionális jellemzői

A város tereinek általános elhelyezkedése tekintetében éles különbségek rajzolódnak ki az egyes városrészek között (2. ábra). A terekkel való ellátottság alapján a Szeged városrészei négy nagy csoportba sorolhatóak.



2. ábra: Szeged terei

Forrás: OpenStreetMap, saját szerkesztés

Az első csoportot, mely a nagykörút (Bécsi körút, Moszkvai körút, Londoni körút stb.) vonala által határolt területet, vagyis a Belvárost és Újszeged nyugati részét jelenti, s amely így nagyjából-egészében egybeesik a kutatás mintaterületével (a térképen halványvörös árnyalattal jelölve), a terek magas száma és nagy sűrűsége jellemzi. A történelmi városmagot is magában foglaló területen zártsorú beépítés jellemző; az épületek többsége legalább egy emelettel vagy magasföldszinttel rendelkezik. Az utcahálózat döntően szabályos, legfeljebb a fő közlekedési útvonalakhoz igazodó sakktábla alaprajzú, ugyanakkor helyenként a nagy árvíz előtti időszak városszerkezetének egyes elemei is megmaradtak (MÁTÉ, Z. 2014). A terület a város hagyományos centrumát jelenti; a középkortól a XIX. századig itt állt a nagy árvíz utáni újjáépítés során 1881 és 1883 között elbontott vár (HORVÁTH, F. 2014), mely körül széles

beépítetlen, alapvetően védelmi célú, de elsődlegesen vásártérként használt sáv is kialakult, melyből utóbb impozáns városi tereket alakítottak ki (pl.: Klauzál tér, Széchenyi tér). A középületek száma meglehetősen magas; a jelentősebb helyi igazgatási-kormányzati intézmények többsége itt található. A központi jellegnek köszönhetően a városrész hosszú ideig az árucsere fontos színtere is volt, amely számára a fentebb említett, vár körüli üres terület, valamint a kiemelkedőbb közlekedési útvonalak mentén és az azok metszéspontjában kialakult terek (pl.: Dugonics tér, Kálvin tér) biztosítottak helyet (JUHÁSZ, A.–KÁPOLNAI, I. 1991). A nagy árvizet követő újjáépítés során a városnak ez a része meglehetős gyorsasággal beépült, a meglévő terek felújítása és az újak kialakítása (pl.: Lechner tér, Szent István tér) tervszerűen zajlott, bár jellemző volt, hogy a mélyebben fekvő, vizenyős, és emiatt nehezen beépíthető területeket hasznosították ily módon (TAKÁCS, M. 2014). Nem véletlen tehát, hogy a mind nagyvárosiasabbá váló negyedben a XX. század első felében nagyszabású térépítés kezdődött, melynek eredményeképpen létrejött a város képét és kulturális életét a mai napig meghatározó Dóm tér (NOVÁK, Á. 1994). A terek kiemelkedően magas száma, valószínűsíthető változatos funkciói, illetve az egyes terek egymáshoz való viszonylagos közelsége a városrészt ideális mintaterületté tették egy, a terek funkcióit feltárni, bemutatni kívánó kutatás számára.

A második csoportot a nagykörút és nagyobb árvizekkel szemben védelmet biztosító Körtöltés vonala közti városrészek jelentik. A terekkel való ellátottság lényegesen szerényebb, mint az első csoport esetében, azonban kifejezetten ”térhiányos” negyedeket nem találunk. A Tisza jobb partjához közelebb eső területek (pl.: Alsóváros) már a középkor óta lakottak (BLAZOVICH, L. 2014), utcahálózatuk a nagy árvízig szervesen és szabálytalanul fejlődött, az ekkorra kialakult teresedések többségét pedig valamilyen formában az újjáépítés során is átörökítették. A XVIII-XIX. század során a folyótól távolabb eső területek beépülése is felgyorsult, a kiépülő új városrészek, a mai Rókus és Móraváros pedig szintén „kialakították” a maguk központi tereit, igaz, ezek szabályozása csak a nagy árvíz utáni újjáépítés során zajlott le (pl.: Mars tér, Kolozsvári tér). A csoportba tartozó északi városrészek, kiépülése a XX. század második felére, a szocializmus időszakában levezényelt nagyszabású állami lakásépítési programok idejére tehető (BOROS, L. 2009). Az imént jellemzett negyedek zártsorú, illetve a városhatár felé haladva fokozatosan kertvárosiasabbá váló beépítésével szemben e területeken panelházas lakótelepek jellemzőek, a városszövetben tehát a Belvároshoz képest éles váltás tapasztalható (TAKÁCS, M. 2014). Bár a helyi városszerkezet a terek kialakulásának nem kedvez, illetve az idő előrehaladtával és az általános pénzügyi nehézségek fokozódásával a lakótelepépítések során köztérfejlesztésekre egyre kevesebb figyelmet fordítottak (BOROS, L. 2009), a területen mégis találunk tereket. Többségük parkosított, jellegében és szerepében

sokkal inkább a parkokhoz hasonló közterület, melyek a lakótömbök közötti kiterjedt zöldfelületektől nem válnak el élesen.

A harmadik csoportot a külvárosias telepek (pl.: Kecskéstelep, Petőfitelep) jelentik. E városrészek terekkel alig rendelkeznek, meglévő tereik egymástól meglehetősen távol helyezkednek el. A városrészek kiépítése a XX. század során vett nagy lendületet, amikor nyilvánvalóvá vált, hogy a tanyavilágból és az I. világháborút követően elcsatolt területekről beáramló népesség lakásigényének kielégítése pusztán a Körtöltésen belüli területek beépítésével nem lehetséges (TAKÁCS, M. 2014). Így jöttek létre a közvetlenül a Körtöltés vonala mentén felhúzott, kertvárosias-falusias jellegű, szabályos sakktábla alaprajzú telepek. Kialakításukkor az elsődleges célkitűzés a lakáséhség gyors enyhítése, a fő vezérlő elv pedig a minél hatékonyabb területkihasználás volt; a közterek építése mindehhez képest másodlagos jelentőségűnek bizonyult. A telepekhez hasonló, azokhoz gyakran térben is kapcsolódó jellegű és szintén e csoportba sorolható városrészek az ezredfordulót követően kiépülő, színvonalas lakókörnyezetet jelentő lakóparkok is (HEGEDŰS, G. 2007), noha esetükben egy-egy központi tér általában tervezetten kiépítésre került.

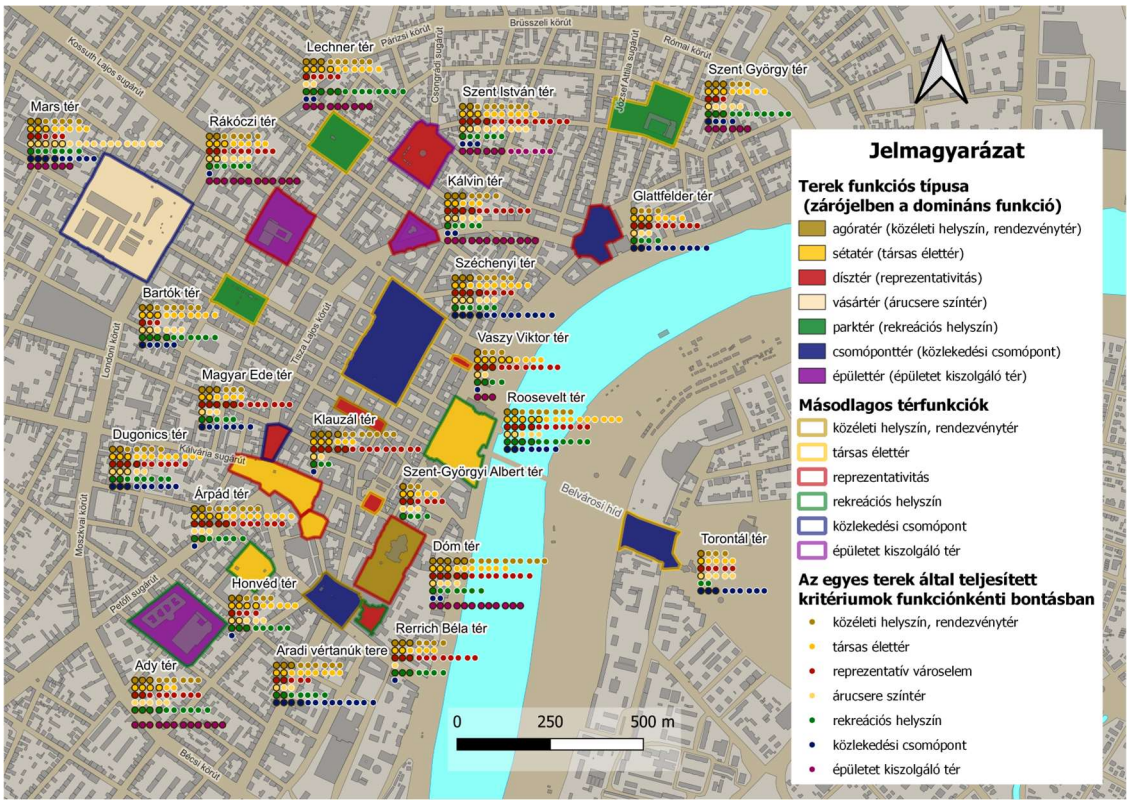
A negyedik csoportba a városhoz csatolt, egykoron önálló települések (pl.: Tápé, Kiskundorozsma) tartoznak. Ezek terekkel való ellátottsága a Körtöltésen belüli területekétől elmarad ugyan, de a szomszédos telepekhez képest egyértelműen kedvezőbb. Szerkezetük, utcahálózatuk ugyanis – legalábbis a XIX. századig – utóbbiaktól eltérően szervesen fejlődött, teresedések kialakulása spontán módon is végbement. Noha beépítési jellegükben nem térnek el jelentősen a szomszédos városrészektől, a tovább élő helyi identitásnak köszönhetően valamelyest mégis elkülönülnek (BOROS, L. 2009). Sajátos különállásuk és a helyi közösség kohéziójának erősödéséhez hozzájárulhatnak meglévő, nagy múltú tereik is.

A második fejezetben bemutatott indikátorrendszer felhasználásával lebonyolított terepi felmérés alapján megállapítást nyert, hogy a mintaterület terei igen változatos funkciókkal rendelkeznek (3. ábra). Valamennyi funkcionális tértípus (pl.: agóratér, sétatér, dísztér stb.) képviselői jelen vannak, s a terek másodlagos szerepkörei is sokszínű képet mutatnak.

A domináns és másodlagos funkciók előfordulása jellegzetes mintázatot mutat mind térben, mind az egyes terek esetében. Sajátos funkció-párok figyelhetők meg, amelyek az egyszerű, pusztán a domináns funkciókon alapuló tipizálás mellett szinte egy második kategorizálási rendszer kialakítását is lehetővé teszik.

Megfigyelhető például, hogy a reprezentatív szerepkör erőteljesen kötődik az épülettéri jelleghez, olyannyira, hogy egy-egy tér közepén álló nagyobb, dominánsabb épület akár műemléki értékétől függetlenül is erősítheti annak reprezentációs funkcióját (pl.: Rákóczi tér

és modern építésű kormányhivatali tömbje). Hasonló kapcsolódás figyelhető meg a reprezentatív funkció és a társas élettéri szerepkör között, kiváltképp a Tisza Lajos körút által határolt területen, ahol a magas építészeti-kulturális értéket képviselő épített környezet a terek természetes feladatává teszi a reprezentációt, s ahol az élénk társadalmi élet erőteljes igényt támaszt a társas élettéri jellegű közterekre. Utóbbi igényt a helyi köztérfelújítási beavatkozások is igyekeznek kiszolgálni. Még erőteljesebb a kapcsolat a rekreációs és a társas élettéri szerepkör között. A jelenség hátterében elsősorban az áll, hogy egymáshoz hasonló térfunkciókról van szó, amelyek indikátorai közt is több átfedést találunk. Az ilyen típusú terek meglehetősen szabályos eloszlást mutatnak, gyűrű alakban veszik körül a Tisza Lajos körút által határolt területet, amelyen belül azonban csupán egyetlen képviselőjüket találjuk, a több egyéb szerepkör tekintetében is igen jól teljesítő Roosevelt teret[1]. E két funkció a helyi lakosság és a terek vonzereje szempontjából is meglehetősen fontos, így az ilyen típusú terek viszonylag nagy száma és egyenletes eloszlása városszerkezeti szempontból és a város élhetőségét illetően igen kedvező adottságnak tekinthető.



3. ábra: A mintaterület tereinek funkcionális jellemzői
Forrás: OpenStreetMap és helyszíni adatfelvétel alapján saját szerkesztés.

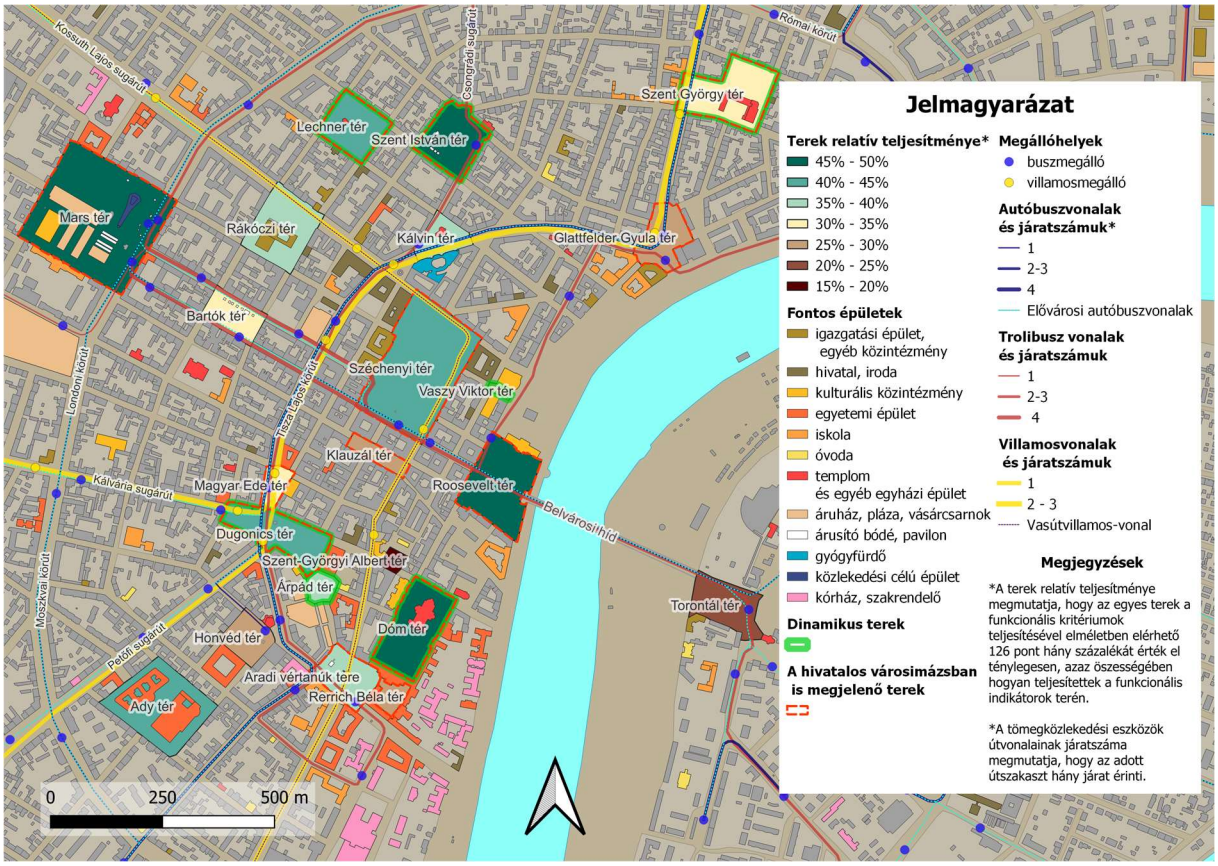
[1] A Roosevelt lehatárolásakor és elemzésekor a Belvárosi híd felhajtójától északra található, hivatalosan különálló, de valamelyest mégis a térrel egy egységet alkotó Móra Parkot is a tér részének tekintettem.

A terek relatív teljesítményének értékelése és elemzése kapcsán fontos kiemelni, hogy az indikátorrendszer összes pontjának teljesítésével elérhető 126 pontos teljesítmény valóban csupán elméleti maximumot jelent, ugyanis egyes térfunkciós kritériumok a gyakorlatban egyértelműen kizárják egymást, együttes teljesítésük nem lehetséges.[2] A mintaterület terei a terepi felmérés során az összesen elérhető 126 pontnak legfeljebb 40-50 %-át teljesítették, s ezzel vélhetően sokuk megközelítette azt a – terenként változó, pontosan meg nem határozható – gyakorlati maximumértéket, amely fölé funkcionális összpontszámuk már semmiféle fejlesztés által nem emelhető.

A 40 és 50% közötti relatív teljesítményértéket értéket felmutató terek a város legismertebb, legforgalmasabb és legjobb állapotban lévő terei közé tartoznak (4. ábra). Általánosságban véve viszonylag nagy területű terekről van szó, melyek már puszta méretüknél fogva könnyebben tagolhatók észszerűen kialakított mikroterekre, így funkcióik köre és funkcionális teljesítményük több irányban is növelhető. Többségük a városi közlekedési, tömegközlekedési főútvonalak metszéspontjában található, ezért a város frekventáltabb pontjának számít, egyesek közülük (pl.: Ady tér, Lechner tér) azonban a Belvároson belül inkább periférikus helyzetűek. A közelmúltban sokuk esett át kisebb-nagyobb felújításon (pl.: Dugonics tér – 2012-2013, Roosevelt tér 2019-2020), amely funkcionális teljesítményüket értelemszerűen javította. Általánosan kedvező teljesítményüket javítják és forgalmukat növelik az őket szegélyező, vagy rajtuk található jelentős városi középületek. Fontos hangsúlyozni, hogy a kedvező relatív funkcionális teljesítmény nem jelenti magától értetődően, hogy népszerű, vagy épp jó állapotú terekről van szó, mint ahogy a gyakorlatban e két jellemző sem függ össze egymással szorosan.[3]

A második teljesítményi osztályba sorolható, 35-40% között teljesítő terek általában jó állapotban lévő, de kis területű vagy funkcionális szempontból erőteljesen egyoldalú terek. Megközelíthetőségük, közlekedési helyzetük általánosságban véve kedvező, többségüket fontos városi főútvonalak és tömegközlekedési járatok érintik. Szinte mindnyájukra jellemző azonban, hogy más, nagyobb, ismertebb terek közelében találhatóak, esetleg azokkal ténylegesen szomszédosak (pl.: Aradi vértanúk tere, Árpád tér), s azok sok funkció tekintetében túlszárnyalják őket, valamint értelemszerűen a városfejlesztési beavatkozások során.

[2] pl.: A közlekedési csomóponti jelleg fontos indikátorának tekinthető, ha egy tér a város legfőbb belső közlekedési útvonalainak metszéspontjában található. Ez esetben azonban a zajterhelése is magasabb lesz, ami az alacsonyzajterhelést megkövetelő társas élettéri és rekreációs helyszíni indikátorok nem teljesüléséhez vezet.)
[3] Részletesebben lásd az 5. fejezetben.



4. ábra: Terek relatív teljesítménye és környezete
Forrás: OpenStreetMap, szkt.hu, saját szerkesztés helyszíni adatfelvétel alapján

A 35% alatti teljesítményű terek közt már számos kifejezetten elhanyagolt, apró, fejlesztésekből kimaradó teret találunk. Többségük inkább perifériku helyzetűnek mondható, ugyanakkor egyes, terekkel rosszabbul ellátott városrészek szempontjából néhányuk igen fontos szerepet tölthetne be (pl.: Szent György tér). Gyengébb teljesítményük elsődleges oka nem feltétlenül rosszabb állapotukban keresendő: bár kétségkívül vannak köztük kifejezetten elhanyagolt terek (pl.: Bartók tér, Szent-Györgyi Albert tér), egyesek a hivatalos városimázsban is megjelennek (pl.: Szent György tér, Aradi vértanúk tere). A valódi ok bizonyos tekintetben egyfajta szélsőséges funkcionális egyoldalúság, vagyis egy funkció oly mértékű túlsúlya, mely az egyéb szerepkörök fejlesztését jelentősen megnehezíti. Ilyen lehet például az erőteljes közlekedési csomóponti jelleg (pl.: Torontál tér, Glattfelder tér), amely a gyakorlatban a tér utak, parkolók általi szétszabdalását, ”leuralását” jelentheti, vagy épp az igen erőtelje reprezentatív szerepkör (pl.: Klauzál tér), mely a környező műemléki homlokzatok láthatósága, érvényesülése és a szigorú építési előírások miatt igencsak körülményessé teszi a tér átfogó újragondolását és átépítését. Végül egyesek közülük (pl.: Rerrich Béla tér) olyannyira aprók, hogy a puszta közlekedési kapcsolat biztosításon, illetve a városszöveten belüli helyteremtésen

kívül alig képesek más szerepet betölteni a település életében. Külön említést érdemel a mintaterület legrosszabbul teljesítő tere, a Szent Györgyi Albert tér. Az apró teresedés a Dugonics teret a Dóm térrel összekötő forgalmas Somogyi utca mentén található, közlekedési helyzete tehát nem mondható kedvezőtlennek, azonban rendkívül kis méretének köszönhetően semmiféle „attrakcióval" nem rendelkezik; s markáns helyszimbóluma sincs. Arculata jellegtelen, zöldfelületei és utcabútorai pedig meglehetősen elhanyagoltak. Rossz állapota és kedvezőtlen teljesítménye jó közlekedési adottságait és kedvező városon belüli helyzetét figyelembe véve nem tekinthető törvényszerűnek, lokális jelentőségét pedig növeli az a tény, hogy voltaképpen egy szomszédos óvoda és egy fontos kulturális közintézmény, a Fekete-ház kertjeinek „köztéri meghosszabbításáról" van szó.

Külön említést érdemelnek az úgynevezett *dinamikus terek*, vagyis azon terek, melyek statikus tulajdonságaikat változtatható funkcionális jellegeikkel képesek módosítani. Olyan terekről van tehát szó, melyek azt a „domináns funkciót", mely általuk teljesített *statikus kritériumok*ból következne egyes *változtatható indikátorok* teljesítésével összességében véve felülírják, így domináns funkciójukat mindenekelőtt az általuk teljesített *változtatható indikátorok* határozzák meg. Egy tér dinamikus térré válása lehet kiépítésének, esetleg kisebb-nagyobb felújításának eredménye, s bizonyos tekintetben mindkettő sikerének vagy legalábbis hatásának fokmérőjéül szolgálhat. A terek teljesített statikus kritériumai ugyanis – lévén, hogy a tér alapadottságait, környezetét jellemzik – többnyire döntően meghatározzák a domináns funkciót és általában változtatható jellegeik (azaz teljesített változtatható indikátoraik) többsége is azt a funkciót erősíti, amely a statikus indikátorok alapján dominánsnak tekinthető. Csak a legritkább esetekben fordul elő, hogy a változtatható indikátorok teljesülésének köszönhetően más funkció válik dominánssá. Amennyiben ez mégis megvalósul, úgy jó eséllyel kifejezetten „rugalmas" kialakítású, könnyen fejleszthető, vagy megfelelően, átgondoltan felújított terekről, de legalábbis átfogó változásokat hozó térfejlesztésről beszélhetünk. A dinamikus téri jelleg, illetve a dinamikus térré válás pozitív mivoltát erősítheti a tény, hogy a felülírt funkció leggyakrabban a reprezentatív szerepkör, vagy egy épület kiszolgálása, azaz két olyan funkció, mely a teret rendszeresen használó helyi lakosság szempontjából inkább másodlagos fontosságú, de a tér működését és használatát erőteljesen lekorlátozza.

Szeged dinamikus terei két kivételtől (Vaszy Viktor tér, Árpád tér) eltekintve a városimázsban is megjelennek, s a közelmúltban szinte mindannyiukon történtek kisebb-nagyobb fejlesztések. Két képviselőjük, a Szent István tér és a Lechner tér a későbbiekben összehasonlító elemzés keretében részletesebben is bemutatásra kerül.

4. Részletes térpéldák

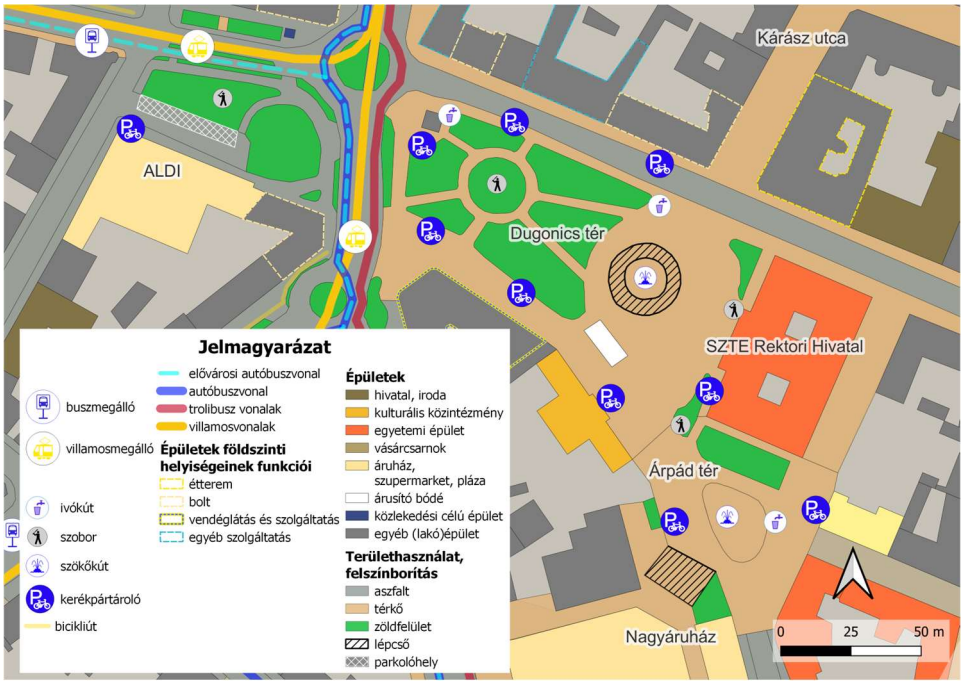
A terek jelenkori funkcionális jellemzői általában hosszú fejlődés során, vagy egy-egy, történetük során kiemelkedően fontos, nagyszabású felújítás vagy átépítés révén alakulnak ki. A történeti előzmények jelentőségét, illetve a térfunkciók mérhetőségét a mintaterület három kiemelt jelentőségű terének példáján mutattam be. A témát minden elemzésnek alávetett tér esetében két alfejezetben tárgyaltam. Az első alfejezetben az adott tér történetét tekintettem át, a másodikban pedig a korábban felvázolt indikátorrendszer alapján elvégzett terepi felmérés eredményeit ismertettem és elemeztem, jellemezvén a tér funkcionális adottságait. A tértörténeti áttekintésekhez hasznos segítséget nyújt a *Melléklet*-ben szereplő térkép (*Melléklet*, 1. ábra), mely a város kora újkori szerkezetét ábrázolja, s a rávetített jelenkori úthálózatnak köszönhetően a térbeli tájékozódást is segíti.

4.1 Dugonics tér

4.1.1 Tértörténet

A Dugonics tér egyike Szeged legrégibb tereinek. Kialakulása már a középkor során megkezdődött, s elsősorban természeti tényezőkre vezethető vissza. A tér ugyanis a Középvárost és Alszegedet (későbbi nevén: Palánk) övező vízjárta, beépítetlen területsávon belül egy kisebb vízmentes térszínt jelentett, így ideális vásározó hellyé válhatott (BLAZOVICH, L. 2014). A török korban majd a XVIII. században a különböző palánkok és sáncvédművek (pl.: Eugéniusz-árok) előtti falsík területévé vált, így továbbra sem építették be (MÁTÉ, Z. 2014). Bezáródása, jelenkori kiterjedésének kialakulása a XVIII. század történt meg, amikor dél felől az Alsóváros terjeszkedése elérte a mai Tisza Lajos körút vonalának környékét. Már az 1850-es években megkezdődött a rendezése, ekkortól fogva fokozatosan erősödött reprezentatív szerepköre (BALIA-NAGY, J. 2014). A nagy árvíz utáni újjáépítés során, a Tisza Lajos körút kiépítésével megkerülhetetlenül fontos közlekedési csomóponttá vált, s a XX. század elejére nagyjából-egészében kialakult a tér miliőjét a mai napig meghatározó épületállomány. A város tömegközlekedésében betöltött szerepét jól mutatja, hogy a város XX. század elejétől kiépülő villamoshálózatának kezdettől fogva jelentős állomása volt (ENGI, J. 2004) s a többszöri átépítések ellenére is mindvégig kiemelkedően fontos csomópontja maradt. Nem véletlen tehát, hogy a XX. század második felében jelentős áruházak épültek a szomszédságában és környékén (5. ábra) (TAKÁCS, M. 2010). Legutóbbi, általános rehabilitációja a 2010-es évek elején zajlott le, melynek során a tér burkolatát kicserélték,

zöldterületeit megújították, modern utcabútorokat helyeztek ki; a vele szomszédos, és funkcionálisan egy egységet képező Árpád téren pedig szökőkúttal ellátott pihenőpontot alakítottak ki.



5. ábra: A Dugonics tér és környékének áttekintő térképe

Forrás: OpenStreetMap, Google Earth, saját szerkesztés

4.1.2 Térfunkciók

A téri funkciók mérésére kidolgozott indikátorrendszer alkalmazása alapján a Dugonics tér igen sokoldalú tér képét mutatta; kettő kivételével minden funkció indikátorai közül legalább 7-et teljesített (8. táblázat).

	közéleti helyszín, rendezvénytér	társas élettér	reprezentativitás	árucsere színtér	rekreációs helyszín	közlekedési csomópont	épületet kiszolgáló tér
Összesen	**7**	**12**	**10**	**5**	**8**	**9**	**0**
Változtatható	5	9	6	2	6	6	
Statikus	2	3	4	3	2	3	0
Összpontszám	**51**						
Relatív teljesítmény	**40,5%**						

8. táblázat: A Dugonics tér által a terepi felmérésben elért pontszámok funkciónként

Noha városközponti elhelyezkedésének és igényes építészeti örökségének köszönhetően gyakorta válik rendezvények helyszínévé, általános tagoltsága miatt mégsem tekinthető igazán

ideális rendezvénytérnek. Annál eredményesebben tölti be ugyanakkor társas élettéri szerepkörét, amely esetében a tagoltság épphogy előnyként jelenik meg. E téren nyújtott teljesítményéhez értelemszerűen nagyban hozzájárul kedvező közlekedési helyzete és igényes arculata, de valószínűsíthető, hogy a hozzá, és a vele szomszédos, funkcionálisan egy egységet alkotó Árpád térhez kapcsolódó színvonalas üzleti-vendéglátóipari funkciók is nagyban növelik vonzerejét. A tér védjegyekben, landmarkok-ban igen gazdag. Ilyen egyedi szimbólumot jelenthet az épített környezet képét dominálló Rektori Hivatal épülete, a tér közepén álló Dugonics-szobor, de a közelmúltbéli köztérfelújítások is gyarapították a helyszimbólumok tárházát. Kézenfekvő példát jelent a Tisza Lajos körút mentén álló, modern arculatú, látványos „betonkapuvá", alakított egykori villamosmegálló épülete, vagy épp a fentebb említett Árpád-téri pihenőpont/"térjáték", mely a köztudatban valószínűsíthetően a Dugonics tér védjegyeként is rögzült.

A napjainkban másodlagos funkcióját jelentő reprezentatív szerepkörrel jóformán kialakulása, de legkésőbb a mai Rektori Hivatal, az egykori főreáltanoda 1872-ben történt felépülése óta rendelkezik, és különösen figyelemre méltó, hogy e kategóriában a tér úgy nyújt kiemelkedő eredményt (másodlagos funkciója a reprezentativitás, mely a négy kiemelt téri funkció egyike, így jól mutatja városon belüli fontos szerepét), hogy közben más szerepkörei sem sérülnek érdemben. A Dugonics tér dinamikus tér, „természetes adottságai" (ezeket mérik a statikus indikátorok) nyomán a reprezentativitás volna az „erős oldala" és domináns funkciója, viszont a társas élettéri funkciót mérő változtatható jellegű indikátorok tekintetében mutatott kiemelkedő teljesítménye – mely nem kis részben épp a közelmúltbeli felújításnak köszönhető – mégis ezt a funkciót emeli dominánssá, népszerű sétatérré téve a teret. Bár látképét erősen meghatározzák a környező impozáns épületek, a belső kialakítása mégsem vált alárendelté ezek érvényesülésének. Tagoltságát megőrizte, faállománya jelentős, díszítőelemei a tér „lecsupaszítása" nélkül is érvényesülni tudnak.

Árucsere színtéri szerepköre egészen a XIX. század második feléig igen számottevő volt, a térrendezésekkel azonban ezt tudatosan igyekeztek csökkenteni, jelentős üzleti kapcsolódó funkciói okán azonban ma is betölt egyfajta „vásártéri" szerepet. Rekreációs adottságai elhelyezkedését, frekventáltságát, nagy forgalmát figyelembe véve meglepően jók; a kulcstényezőt e tekintetben is a jól kialakított mikroterek és a hosszú ideje meglévő térközepi fásítás jelentik. A tér sajátos funkciója a közlekedési csomóponti szerepköre. Területén nagyon fontos városi főútvonalak keresztezik egymást, melyek kiegészülnek a Belváros nagy forgalmú gyalogos útvonalaival, melyek közül a legkiemelkedőbb a Széchenyi térre vezető sétálóutca, a Kárász utca, Szeged illusztris „bevásárlóutcája". A közelmúltbéli fejlesztéseknek köszönhetően

a gépkocsiközlekedés lehetőségei valamelyest szűkültek, ezzel párhuzamosan viszont nagy területek szabadultak fel a gyalogos és kerékpáros közlekedés számára, ami a társas élettéri jelleget tovább erősíti. Ma is jelentősek a tér villamosvonal-hálózati kapcsolatai; a területén szétágazó 3-as és a 4-es vonalhoz megállóhelyek révén is kapcsolódik. Több trolibusz és autóbusz-vonal is érinti a területét, ezek közös megállóhelye azonban már nem a Dugonics téren, hanem a szomszédos Magyar Ede téren található, így a tömegközlekedési csomóponti jellegek sajátos módon megoszlanak a két tér között. (A Magyar Ede tér esetében a közlekedési csomóponti szerepkör jelenti a másodlagos funkciót). A feladatmegosztás mindazonáltal meglehetősen újkeletű, hiszen az SZTE Állam- és Jogtudományi Kar épülete előtti teresedés egészen a közelmúltig nem számított önálló térnek. Névadására és a Dugonics térből történt „kiválása" a 2010-re lezárult (egyébiránt meglehetősen vitatott) felújítás (VEDRÉDI, K.–BOROS, L. 2012) után került sor; a területén álló tömegközlekedési megállóhely a mai napig a *Dugonics tér* nevet viseli. Mivel a téren belül nagyobb épület nem található, az épülettéri jelleg a Dugonics tér esetében nem számottevő.

A Dugonics tér az előirányzott nevezéktan szerint, domináns funkciója alapján csomóponttér. Domináns szerepköre, a közlekedési csomóponti jelleg a dolgozat második fejezetében meghatározott kiemelt funkciók közé tartozik, s mint ilyen, egyértelműen mutatja a tér városszerkezeten belüli kiemelkedő jelentőségét.

4.2 Dóm tér

4.2.1 Tértörténet

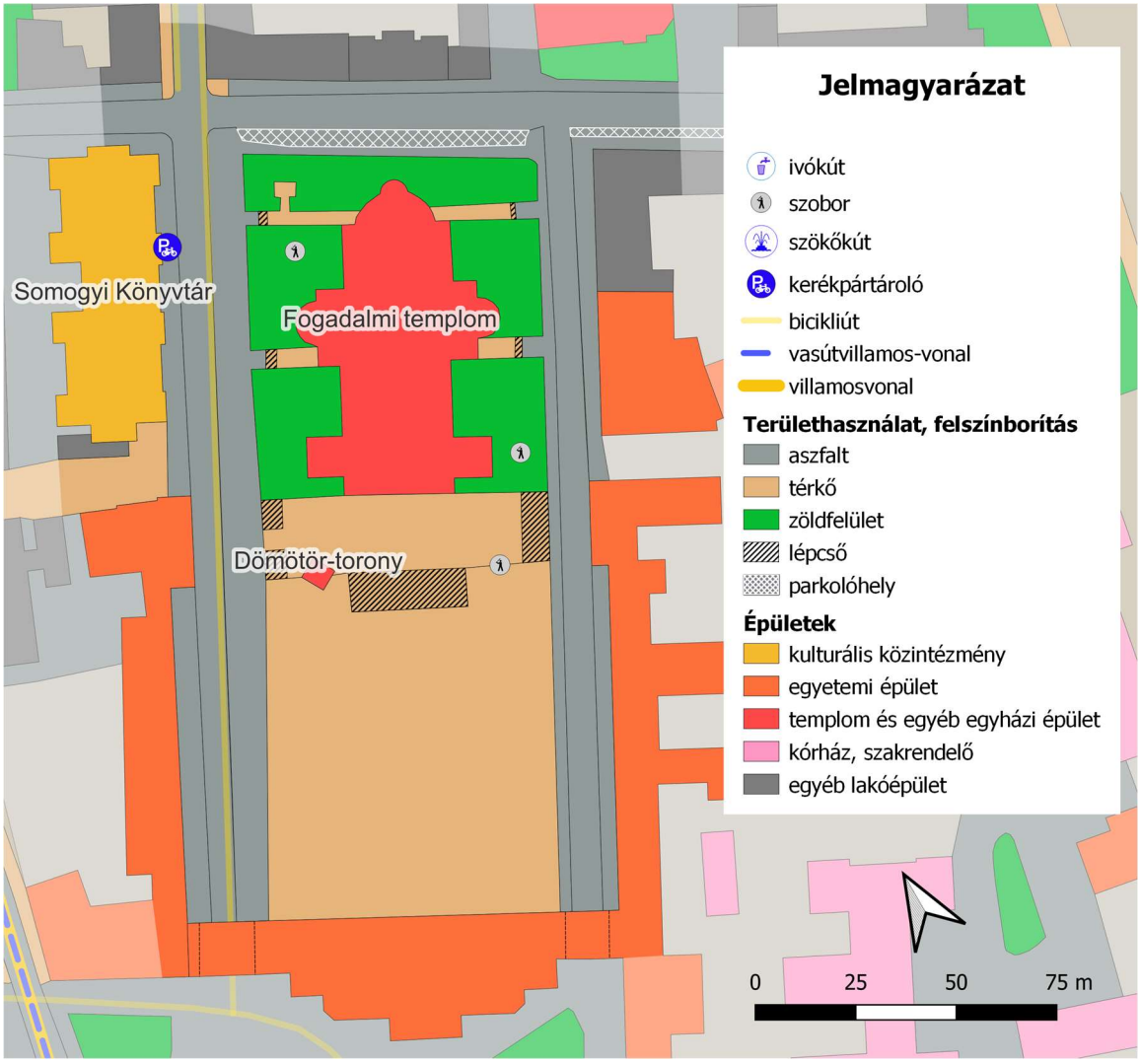
A szabályos felépítésű, szimmetrikus alaprajzú Dóm tér (5. ábra) Szeged belvárosának egyik legfiatalabb, de korántsem „előzmények nélküli" tere. Területét a középkorban és a kora újkorban Alszeged, vagy későbbi nevén Palánk városrész foglalta el. Ennek belső tagozódása vitatott, mint ahogyan az itt álló ferences kolostor pontos helye is. Utóbbi mindenesetre fontos központképző tényező lehetett, s könnyen elképzelhető, hogy kezdetben az Alszegeddel jogilag sokáig egy entitást képező Alsóváros hetivásárainak is az e kolostor előtti tér biztosított helyszínt. Egyes feltételezések a városrész déli szélére helyezik; ez esetben pedig az előtte kialakult (vásártér) a későbbi Templom tér és a Dóm tér elődjének tekinthető (BLAZOVICH, L. 2014). Bizonyosan megállapítható azonban a város egyik legrégebbi templomának, a Szent Demeter templomnak a helye, melynek tornya napjainkig fennmaradt. A Dóm téren, a Dóm előterében álló építmény egyértelmű bizonyítéka, hogy a terület már a középkorban is településközponti szerepet tölthetett be, hisz az egyes városrészek központjai ekkortájt a

templomok voltak (TAKÁCS, M. 2014), ezek mellett pedig szinte törvényszerűen alakultak ki teresedések. A városrész főutcája a mai Oskola utcán és a Dóm tér nyugati oldalán végigfutó út helyén haladó Nagy utca volt, mely összekötötte egymással a vár körüli piacteret, a Szent Demeter templom körüli teret és a tőle nem messze, délebbre található városkaput (BLAZOVICH, L. 2014). A XVI-XVII. században ez az utcaszerkezet nem változott érdemben, az épületállomány ugyanakkor átalakult. A várost elfoglaló oszmánok a Szent Demeter templomot dzsámivá alakították, amely így tehát megőrizte központképző szerepét, a körülötte lévő épületek, középületek állaga viszont a hányattatott korszak idején leromlott; 1697-ben, a török uralom alóli felszabadulása után nemsokkal tűzvész pusztította a Palánkot (MÁTÉ, Z. 2014). A sok viszontagságot átélt Szent Demeter templomot, vagy későbbi nevén Belvárosi templomot a török uralom alóli felszabadulást követően a hadsereg sokáig raktárként használta, később azonban visszanyerte szakrális funkcióit, s a XVIII. század közepén átépítették, barokk templommá alakították. Szomszédságában épült fel az ekkoriban megtelepedő piaristák rendháza és iskolája is. A korszak további jelentős, máig ható változása a város főutcájának „nyugatabbra" kerülése, a Kárász utca szerepének felértékelődése volt (MÁTÉ, Z. 2014), ami a tér közlekedési szerepkörét érdemben csökkentette.

A Palánk belső szerkezete a XIX. századra ismét megszilárdult, a Belvárosi templom körüli Templom tér pedig a város szellemi életének központjává vált (BALIA-NAGY, J. 2014). A korszak nagyszabású városátalakító beavatkozásai a negyedet kevéssé érintették, a század végére voltaképpen a továbbra is földszintes beépítésű, szabálytalan utcahálózatú Palánk volt Szeged utolsó olyan városrésze, mely a nagy árvíz előtti időkre emlékeztetett (TAKÁCS, M. 2014). A Templom téren csupán kisebb átalakításokat végeztek, ilyen volt például a nagy árvíz utáni újjáépítés során megvalósított fásítás-parkosítás (ZOMBORI, I. 2004).

Paradox módon épp az újjáépítés utolsó teljesítetlen célkitűzése, a Fogadalmi templom építése hozta el a városrész drasztikus átalakítását és a mai Dóm tér születését. A XX. század elején megkezdett, majd a két világháború között lezáruló nagyszabású építkezések keretében a Templom teret széleskörű bontásokkal (melyeknek a középkori toronytól eltekintve maga a névadó templom is áldozatául esett) megnövelték, szabályos téglalap alakúvá formálták. Déli, beépítetlenül hagyott részét impozáns egyetemi-szemináriumi épületsorral vették körül, kapuk segítségével továbbra is biztosítva az átjárást az Aradi tér és a Boldogasszony sugárút felé. Északi felében felépült a Fogadalmi templom, mely rövidesen a város elsőszámú szimbólumává vált. A kialakuló foghíjtelkeket a század második felében modernebb stílusú, de a tér arculatához illeszkedő épületek (pl.: Somogyi Könyvtár) töltötték ki; a Dóm előterében pedig

a mai napig áll a tér és a város minden átalakulását átvészelő Szent Demeter templom tornya (NOVÁK, Á. 1994 , TAKÁCS, M. 2014).



6. ábra: A Dóm tér áttekintő térképe

Forrás: OpenStreetMap, geoshop.hu, saját szerkesztés

4.2.2 Térfunkciók

A Dóm tér egyike a mintaterület két legmagasabb pontszámát elérő terének. Kiemelkedő teljesítménye mindenekelőtt három, rendkívül erős, jól kiépített funkcióból (közéleti helyszín/rendezvénytér, reprezentativitás, épület kiszolgálása) ered (9. táblázat). Az pedig, hogy e három funkció ily magas szinten érvényesül, nem kis részben annak köszönhető, hogy ez a mintaterület és a város egyetlen „épített tere", vagyis olyan tere, melynek kialakulása

gyakorlatilag egyetlen hatalmas építkezés által zajlott le, s amelyet, mint önálló városszerkezeti elemet egységben, kompakt módon álmodtak, álmodhattak meg a város alakítói.

	Közéleti helyszín, rendezvénytér	társas élettér	reprezentativitás	árucsere színtér	rekreációs helyszín	közlekedési csomópont	épületet kiszolgáló tér
Összesen	**15**	**10**	**13**	**4**	**7**	**2**	**12**
Változtatható	10	7	8	3	5	2	
Statikus	5	3	5	1	2	0	12
Összpontszám	**63**						
Relatív teljesítmény	**50,0%**						

9. táblázat: A Dóm tér által a terepi felmérésben elért pontszámok funkciónként

Három kiemelkedő funkciójának már a tervezéskor rendkívüli jelentőséget szántak. Domináns funkciója a közéleti helyszíni, rendezvénytéri szerepkör, melye egyike a négy kiemelt téri funkciónak, így a Dóm tér a város legfontosabb terei közé sorolandó. A tér a vonatkozó kritériumok közül szinte mindegyiket teljesíti; nem véletlen, hogy számos nagyszabású városi rendezvény, például a híres Szegedi Szabadtéri Játékok is a hozzá kötődik. Az egyedüli vitatható kritérium a téren belüli építmények, utcabútorok, növények alacsony száma. Ezt a követelményt a dóm előtti térrész tökéletesen teljesíti, a tér északi felét azonban maga a Dóm foglalja el. Így értelemszerű, hogy az épülettéri jelleg is nagyon erősnek bizonyul, hisz a tér a központi épülethez, a Dómhoz kapcsolódó építészeti környezetként, annak kiszolgálására jött létre. Mindemellett kiemelendő, hogy a Dóm tér is dinamikus tér, azaz, bár épülettéri jellege (melyet kizárólag statikus indikátorok mérnek) igen erős, mégsem rendelődik alá túlzottan a Dómnak és kiszolgálásának, kitűnő rendezvénytéri adottságainak köszönhetően utóbbi funkció a domináns. Igen erősen érvényesül viszont a másodlagos funkcióját jelentő reprezentatív jelleg, a fentebb említett markáns funkciók közül a harmadik. A reprezentatív funkció a fő „reprezentációs elem”, a Fogadalmi-templom kiemelt helyzete miatt erősen összefonódik az épülettéri jelleggel.

Külvilágtól való elzártsága, valamint azon jellemzője, hogy kizárólag a központi épület tagolja (esetenként nehezen megközelíthető) mikroterekre, társas élettéri funkcióját csökkenti, viszonylag kedvező, „számszerű” teljesítménye elsősorban a városba látogató turisták szempontjából fontos indikátorok teljesítésének köszönhető (pl.: helyszimbólum, városon belüli tájékozódást segítő táblák megléte). A tér árucsere színtéri szerepköre elenyésző, üzleti

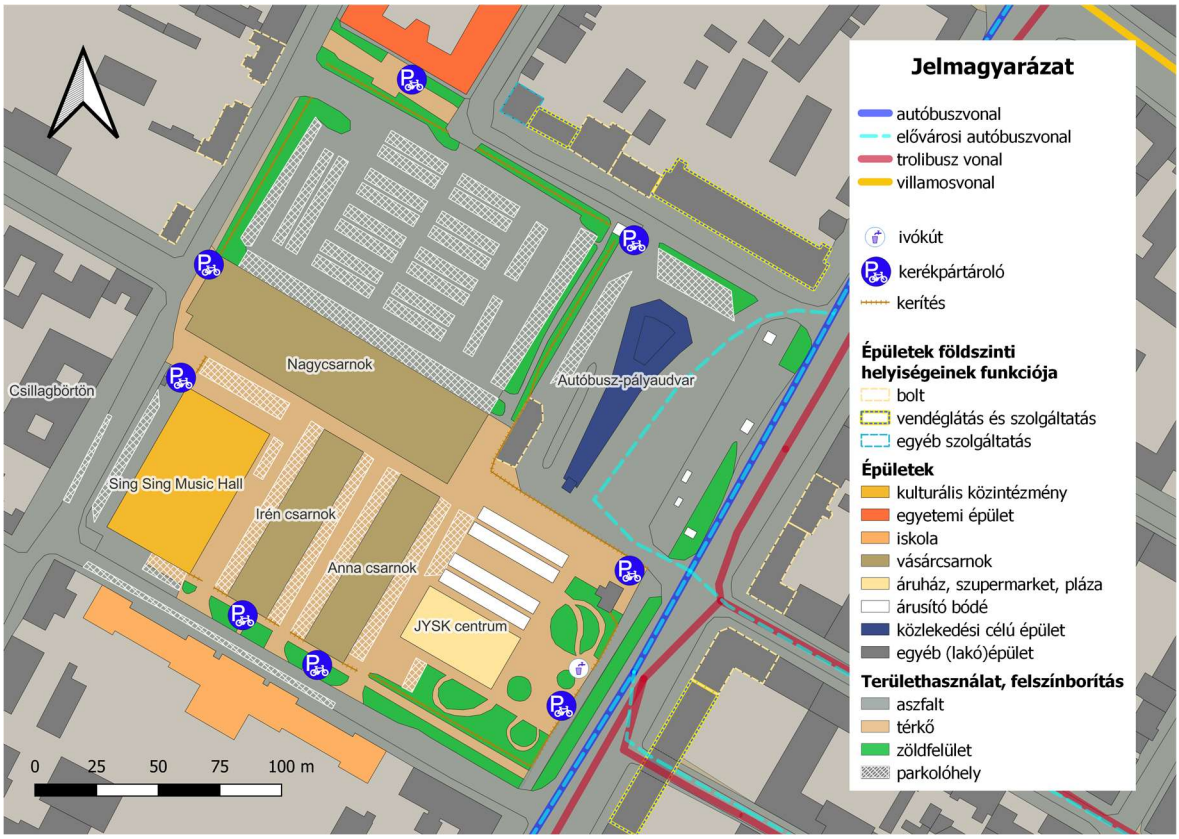
kapcsolódó funkciói nincsenek, belső kialakításának köszönhetően ugyanakkor alkalmas időszakos vásárok rendezésére, s városon belüli központi helyzete, jó megközelíthetősége miatt gyakorta ad helyet ilyen jellegű rendezvényeknek is. Rekreációs helyszínként nyíltsága, zöldfelületeinek alacsony száma miatt ugyancsak nem ideális, korábbi jelentős közlekedési szerepköre pedig előtörténete folyamán, a város főutcájának nyugatabbra helyeződésével, majd a mai Aradi vértanúk terétől való különválasztásával jóformán teljesen megszűnt.

A Dóm tér az előirányzott nevezéktan szerint, domináns funkciói alapján agóra- és dísztérnek tekinthető.

4.3 Mars tér

4.3.1 Tértörténet

A vizsgálatba bevont terek közül az igen sokrétű funkciókkal bíró, erősen tagolt Mars tér (6. ábra) fekszik a legtávolabb a történelmi városmagtól, a fejezetben bemutatott három tér közül e tér környezetét érte el legkésőbb a város terjeszkedése. Területe kívül esik a Tiszához közelebb eső, magasabban fekvő, ármentes felszín területén, így a középkorban állandó tavak és időszakos részleges vízborítások hálózata alakult ki a helyén. A vízrendszer északkeleti határát az a földhát jelentette, melyen a budai országút (a mai Kossuth Lajos sugárút) beért a városba (BLAZOVICH, L. 2014). A középkor idején a város terjeszkedése során meg sem közelítette a mai Mars tér környékét; a beépített terület elsődlegesen a Tiszával párhuzamosan bővült. A város számottevő nyugati irányú terjeszkedése csupán a XVIII. században indult meg. Ennek kereteit kezdetben a Rákóczi-szabadságharc után emelt Csillagsánc és az Eugéniusz-árok adta. Az erődítés egyik bástyája a Mars tér későbbi területétől mintegy 200 méterre helyezkedhetett el (MÁTÉ, Z. 2014). Szinte biztosra vehető tehát, hogy a tér területe is a glacis sávjába esett, az pedig erősen valószínűsíthető, hogy a sánc tervezői tudatosan támaszkodtak az itteni vizenyős térszín nyújtotta természetes védelemre.



7. ábra: A Mars tér áttekintő térképe

Forrás: OpenStreetMap, geoshop.hu, saját szerkesztés

Az 1700-as években megkezdődött Rókus városrész kialakulása, felépült a tér északi környezetében található mai Rókusi templom közelében álló, és az új városrész központjává váló Rókusi kápolna; ezzel párhuzamosan pedig *Mars mezeje* néven a tér is „megjelenik a térképen”. A területet ekkoriban katonai gyakorlótérként, és lovaglótérként használták, neve is (egykori) katonai funkciójára utal (MÁTÉ, Z. 2014), illetve vásárokat is tartottak rajta. A Rókusi városnegyed növekedése a XIX. század során felgyorsult, a nagy árvíz előtti évekre a beépített terület a Második Katonai Felmérés térképének tanúsága szerint már teljesen körbenőtte a Mars-mezőt. Szomszédságában, a budai országút mentén felépült a város új kórháza, a kicsiny kápolna mellé pedig nagyobb templomot emeltek (BALIA-NAGY, J. 2014). A terület mégsem vált az új városrész központjává, elsősorban vélhetően azért, mert jelentős részét továbbra is egy tó foglalta el, s minden bizonnyal egyéb részei is vizenyősek voltak. A tényleges térré válás tehát ekkor még nem történt meg.

A nagy árvíz utáni újjáépítést követően városszerkezeten belüli helyzete felértékelődött, mivel határossá vált a kiépülő nagykörúttal, mely közvetlen közelében keresztezte a budai országútból kialakított Kossuth Lajos sugárutat. A tér mentén új középületeket (pl.:

Csillagbörtön, kaszárnya) emeltek, melyek homlokzata már ténylegesen a térre nézett, valós kapcsolódó funkciókat adva neki. Természetesen kereskedelmi funkcióit is megőrizte, területén forgalmas piac alakult ki, melynek a város életében betöltött szerepe az 1900-as évekre még inkább megerősödött. A piac az első vásárcsarnok 1972-ben történt átadásával végképp „intézményesült", majd ezt követően nemsokkal a piactér még beépítetlen részén fedett árusító helyeket is kialakítottak. 1980-ben történt átköltöztetéséig a helyi nagybani piac is a téren működött mely így a város egyik legjelentősebb kereskedelmi központjává vált (FARSANG, L. 2010). Városon belüli kedvező elhelyezkedésének köszönhetően a XX. század második felére a helyi és regionális autóbuszközlekedés központja lett, 1965-ben felépült területén a ma is működő buszpályaudvar. Innentől fogva a piac és a buszpályaudvar egymást erősítve növelték-tartották fenn a tér forgalmát amelynek általános állaga a forgalmi terhelésnek, túlhasználatnak köszönhetően a 2000-es évek elejére leromlott (TAKÁCS, M. 2010). A közelmúltban lezajlott felújítás során új, modern vásárcsarnokok épültek, illetve egy szintén csarnokjellegű szórakozóhely is létrejött, továbbá a tér délkeleti, nagykörúttal szomszédos sarkán egy kisebb pihenőparkot alakítottak ki. A felújítás célja az esztétikai megújuláson túl a helyi termékek elérhetőségének javítása, a tudatos vásárlásra ösztönzés volt (VEDRÉDI, K. 2012).

4.3.2 Térfunkciók

A Mars tér a város sokoldalú terei közé tartozik, magasfokú beépítettsége azonban erősen specializálja is, hisz a rajta emelt építmények értelemszerűen mind valamely, már meglévő térfunkció betöltését segítik (10. táblázat).

	közéleti helyszín, rendezvénytér	társas élettér	reprezentativitás	árucsere színtér	rekreációs helyszín	közlekedési csomópont	épületet kiszolgáló tér
Összesen	**7**	**8**	**5**	**17**	**7**	**9**	**6**
Változtatható	5	5	3	12	6	5	
Statikus	2	3	2	5	1	4	6
Összpontszám	**59**						
Relatív teljesítmény	**46,8%**						

10. táblázat: Teljesülő térfunkciós kritériumok száma a Mars tér esetében

Beépítettsége és rendkívül erőteljes tagolása közéleti és rendezvénytéri szerepkör betöltésére jóformán teljesen alkalmatlanná teszi. Társas élettéri funkciója pusztán az indikátorrendszer kritériumait figyelembe véve úgyszintén másodlagos, de meg kell jegyezni,

hogy a „piacozás”, a piacon történő vásárlás a társasági élet egyik hagyományos formája is, amennyiben tehát egy tér ideális piactérnek bizonyul – márpedig ez a Mars térről a felmérés alapján messzemenőkig elmondható – úgy társas élettéri szerepkört is betölthet. A tér valós reprezentatív szerepkörrel nem bír, s története során korábban sem bírt. Annál kiemelkedőbb domináns árucsere színtéri funkciója, melyhez magas színvonalú infrastruktúrával és kitűnő tömegközlekedési kapcsolatokkal rendelkezik. Az általa kínált rekreációs lehetőségek tekintetében viszonylag rosszul teljesít, ugyanakkor, ahogy az fentebb olvasható, a közelmúltbéli fejlesztések révén egy parkszerű mikrotér is kialakításra került rajta. Másodlagos funkciója, közlekedési csomóponti szerepköre markáns, de inkább mesterséges, hisz nem fekszik fontos városi közlekedési tengelyek metszéspontjában, sávkapcsolatai többségét pedig „csak” a délkeleti oldalán húzódó nagykörútnak „köszönheti”. Felértékelődése elsősorban annak volt köszönhető, hogy területén elegendő hely állt rendelkezésre a ma is működő buszpályaudvar felépítéséhez, amely kiszolgálásához, megközelítéséhez a nagykörút kedvező feltételeket biztosított. A tér magasfokú beépítettsége okán épületet kiszolgáló jelleggel is bír, s területének jelentős részét a piac állandó épületeihez kötődő parkoló- és rakodóterület foglalja el. Mivel a térnek mind a domináns, mind a másodlagos funkciója a kiemelt téri funkciók körébe tartozik, a Mars tér városon belüli kiemelt jelentősége megkérdőjelezhetetlen.

Mars tér az előirányzott nevezéktan szerint, domináns funkciói alapján vásár- és csomóponttérnek tekinthető.

5. Ami a számok mögött van – A Szent István tér és a Lechner tér „rivalizálása”

A dolgozat utolsó fejezetében két, egymáshoz közeli, hasonló méretű tér összehasonlító elemzésével szeretnék rávilágítani a kvantitatív mérhetőség korlátaira és torzításaira. A górcső alá vett két tér, a Szent István tér és a Lechner tér több okból is ideális választásnak tekinthető a fentebb vázolt problémák bemutatására. A terek hozzávetőleg egyidősek, ugyanabban a városrészben találhatóak, városszöveti környezetük tehát hasonló, s mindössze egy telektömb, egyetlen ortogonális városszerkezeti alapegység (azaz körülbelül 90 méteres távolság) választja el őket egymástól. Alaktani szempontból megkérdőjelezhetetlen a hasonlóságuk, mindketten egy-egy városszerkezeti alapegység, egy-egy hozzávetőleg négyzet alakú telektömb beépítetlenül hagyásával jöttek létre. Joggal feltételezhető tehát, hogy a környéküket felkeresők és az ott élők számára egymás egyenrangú alternatíváit jelentik, a közterekét használni kívánók

megnyeréséért bizonyos tekintetben versenyezniük kell egymással. Vonzerejüket döntően meghatározza a szomszédos tér vonzereje funkcionális profiljukra igen erős hatást gyakorolhat a szomszédos tér funkcionális profilja. Utóbbi tekintetében előnyös, ha érvényesül valamiféle „feladatmegosztás", azaz domináns és „erős funkcióik" különbözőek, hogy egymás hiányosságait kölcsönösen kiegészítve együttesen a térfunkciók minél szélesebb skáláját fedjék le, ne egyazon szerepkör terén versengjenek egymással.

5.1 A két tér története

A Szent István tér és a Lechner tér Szeged fiatalabb terei közé tartoznak. Mai területük a középkor idején a Középvárost övező beépítetlen területsáv mélyebb, állandó vízborítás alatt álló részei közé tartozhatott (BLAZOVICH, L. 2014), s bár környékükön, bizonyosan tartottak vásárokat, a későbbi terek helye mély fekvése miatt aligha válhatott vásározó hellyé. A terület sajátos belső határterületi jellege a török korban is fennmaradt, mivel a felértékelődő katonai-igazgatási szerepkörű várat övező beépítetlenül hagyott gyepű sávjába esett. Beépítetlensége a török kiűzését követően sem változott, hisz az ekkor épült Csillagsánc és Eugéniusz-árok galacisához, falsíkjához tartozott (MÁTÉ, Z. 2014). A XIX. század második felében a sáncrendszer már nem állt; a vizenyős területsáv egyes részei ugyanakkor megmaradtak; ilyen volt a két tér helyén található tó is, melyet város ekkorra már szorosan „körbenőtt". Ilyenformán tehát kijelenthető, hogy a terek tényleges formálódása legkésőbb a XIX. század közepéig komoly lendületet vett, jóllehet a környék vizenyőssége miatt valódi tereknek még ekkor sem nevezhetők. A nagy árvíz utáni újjáépítés és feltöltés a környéket, mint mocsaras területet, erőteljesen érintette (VÁGÁS, I. 2004). A feltöltés még jelentősebb volt a körutak és sugárutak mentén (BALIA-NAGY, J. 2014); a Lechner tér esetében eredetileg tervben volt az egész tér feltöltése a Kossuth Lajos sugárút szintjére, a vállalkozás azonban csak az 1930-as évektől vett lendületet, s még ekkor is csak a tér déli részét érintette, így a teret ma is egy sajátos tereplépcső szeli át. A Szent István tér esetében a feltöltés hatása kevésbé érzékelhető, területe a közepén található kicsiny halomtól eltekintve viszonylag síknak tekinthető. Az újjáépítés során a tereket, parkokat gyakran nem illesztették be előre a városszerkezeti tervbe, hanem a valami oknál fogva nehezen beépíthető területeket hasznosították ily módon (TAKÁCS, M. 2014). Az egykori vízborította területen kialakított két tér e térépítések iskolapéldájának tekinthető.

Noha jelentős szerepet nem szántak nekik a városszerkezetben, viszonylag hamar körbeépültek, beintegrálódtak a városszövetbe. A Szent István 1904-ben látványos; arculatát a mai napig meghatározó szimbólumot kapott a tér közepén található, műemléki védettséget

élvező víztorony felépülésével (VEDRÉDI, K. 2014); a Dóm tér kiépítésekor elbontott templom téri Szent Rozália kápolnát pedig 1929-ben a Lechner téren építették újra (NOVÁK, Á. 1994), így utóbbi tér is markáns helyszimbólummal gazdagodott. Ezzel együtt a két tér általános jellege eltérő irányban kezdett fejlődni. A Lechner teret parkosították, s napjainkban is erőteljes rekreációs és társas élettéri funkciókkal rendelkezik, a Szent István téren ezzel szemben a XX. század második felére népszerű piac alakult ki (FARSANG, L. 2010), reprezentatív szerepköre pedig háttérbe szorult. A piac és a tér állaga utóbb leromlott, a 2000-es évek elején sor került a felújítására. A rekonstrukció során a rekreációs és reprezentatív jellegét kívánták erősíteni – a piac megtartása, megújítása és színvonalasabb üzemeltetése mellett (VEDRÉDI, K. 2014). A kisebb területre szorított piac azonban nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, fokozatosan leépült; a külsőleg valóban látványosan megújult tér pedig kevéssé nyerte el a lakosság tetszését, kihalttá vált (VEDRÉDI, K.–BOROS, L. 2012). Lechner tér esetében ilyen jellegű beavatkozás – noha készültek rá tervek – a napjainkig nem történt.

5.2 Funkcionális elemzés

A két tér relatív funkcionális teljesítménye között közel 10%-os különbség van a Szent István tér javára, mely a kutatás szerint a Dóm terével megegyező (!) eredményt ért el, így a legjobban teljesítő terek közt említhető (11. táblázat). Ez alapján joggal feltételezhetnénk, hogy népszerűége és forgalma a Tisza Lajos körút által határolt területen belüli terekéhez mérhető, a vonatkozó kutatások (VEDRÉDI, K. 2014, VEDRÉDI, K.–BOROS, L. 2012) és saját kutatásom keretében lebonyolított terepbejárások tapasztalatai mégsem ezt igazolják. A Lechner tér ezzel szemben a kutatásom keretében végzett terepbejárás tapasztalatai alapján gyengébb relatív funkcionális teljesítménye (12. táblázat) ellenére is élő, népszerű, többféle igényt és társadalmi csoportot kiszolgáló térnek tekinthető.[4]

[4] Fontosnak tartom hangsúlyozni, hogy a térhasználók közösségét célzó rendszeres megfigyelést nem végeztem. A két teret a kutatás során funkciókat mérő indikátorrendszer alkalmazása céljával, illetve digitális feltérképezésük elvégzése érdekében kerestem fel. Utóbbi tevékenységnek köszönhetően lényegesen több időt töltöttem rajtuk, mint a mintaterület többi terén, ahol csak a funkciókat mérő indikátorrendszert alkalmaztam, így a két téren megfordulókról is jobb képet kaphattam. Mindezek ellenére, rendszeres és célzott megfigyelés hiányában nem kívánok részletes elemzést adni a térhasználókról.

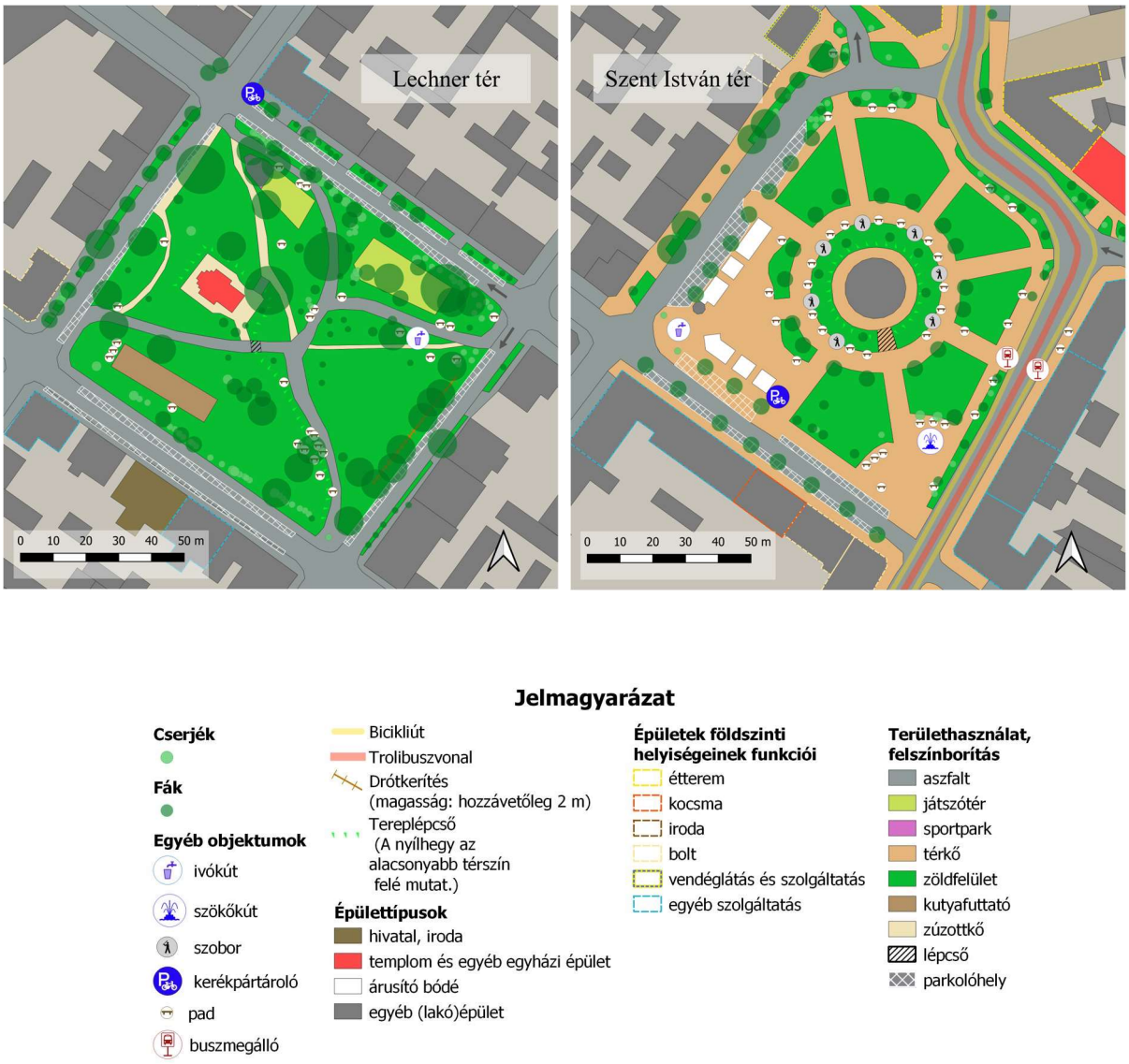
	Szent István tér						
	közéleti helyszín, rendezvénytér	társas élettér	reprezentativitás	árucsere színtér	rekreációs helyszín	közlekedési csomópont	épületet kiszolgáló tér
Összesen	**9**	**10**	**14**	**9**	**6**	**3**	**12**
Változtatható	7	6	10	7	5	3	
Statikus	2	4	4	2	1	0	12
Összpontszám	**63**						
Relatív teljesítmény	**50%**						

11. táblázat: Teljesülő térfunkciós kritériumok száma a Szent István tér esetében

	Lechner tér						
	közéleti helyszín, rendezvénytér	társas élettér	reprezentativitás	árucsere színtér	rekreációs helyszín	közlekedési csomópont	épületet kiszolgáló tér
Összesen	**9**	**10**	**5**	**2**	**14**	**2**	**9**
Változtatható	6	6	4	2	9	2	
Statikus	3	4	1	0	5	0	9
Összpontszám	**51**						
Relatív teljesítmény	**40,5%**						

12. táblázat: Teljesülő térfunkciós kritériumok száma a Lechner tér esetében

A két tér közötti jelentős funkcionális és népszerűségi különbségek elsődlegesen a belső felépítésben jellemző markáns eltéréseknek köszönhetőek. A legszembetűnőbb (és más jellegzetességeket is meghatározó) eltérés a belső közlekedési útvonalak hálózatában jelentkezik (5. ábra). A Szent István tér belső gyalogúthálózata a központi építmény, a víztorony körül szerveződik, szimmetrikus-sugaras mintázatot mutat, s a legfontosabb, leggyorsabb áthaladást lehetővé tevő átlós útvonalakon kívül a tér oldalaira merőleges, illetve a teret körbefogó sétányok is kiegészítik. Az úthálózat tehát sűrű, s az egyes, térkövezett útvonalak szélessége a tényleges forgalom által indokoltnál lényegesen nagyobb, így a belső sétányok zöldfelületeit erőteljesen elszigetelik, a tér belső kialakításnak lehetőségeit pedig meglehetősen nehezen felülírható korlátok közé szorítják.



8. ábra: A Lechner tér és a Szent István tér részletes térképe
Forrás: OpenStreetMap, geoshop.hu és digitális terepi felmérés alapján saját szerkesztés

A Lechner tér belső úthálózata ezzel szemben inkább aszimmetrikus szerkezetűnek tekinthető, mely a tér közepe, de nem központi épülete (vagyis a kápolna) körül szerveződik. Az átlós irányú közlekedési útvonalak átjárhatóságot aszfaltos utak biztosítják, melyeket – részint azok kedvezőtlen vonalvezetésének köszönhetően – zúzottkővel/folyami kaviccsal burkolt ösvények egészítenek ki. A teret körbefogó járdasáv és az oldalakra merőleges összekötő utak hiányoznak, az útvonalak pedig keskenyek, így a zöldfelületekből lényegesen kevesebb helyet foglalnak el; a tér belső kialakítását kevéssé korlátozzák. Hasonló különbségek figyelhetők meg a terek zöldinfrastruktúrájában is. A Szent István tér fáinak, bokrainak helye és száma szinte mértani pontossággal meghatározott, az úthálózathoz erőteljesen igazodik. Szabályos,

esztétikus mintázatot mutat, összefüggő, vagy közel összefüggő lombkorona-rendszer azonban szinte sehol nem alakult ki. A Lechner téren fás szárú növényzete ezzel szemben inkább parki jellegű, szórt és rendszertelen elhelyezkedésű, a tér északi felén a vegetáció szinte zárt lombkorona-tömeget alkot, amely megfelelő árnyékolást biztosít. Ugyanez a különbség figyelhető meg a padok, sőt bizonyos tekintetben még az egyes mikrotér-képző elemek (pl.: játszótér, piac stb.) elhelyezkedésében is.

A közéleti helyszíni, rendezvénytéri funkció tekintetében mindkét tér azonos pontszámot ért el, igaz a Lechner tér több statikus kritériumnak felel meg (11. és 12. táblázat). A megegyező 9 pontos érték nem mondható kiemelkedőnek, nem véletlen tehát, hogy a két, városon belül inkább félreeső, különösebb történelmi-szimbolikus jelentőséggel nem rendelkező és erősen tagolt felépítésű tereken viszonylag ritkán szerveznek rendezvényeket. Mindez nem jelenti azt, hogy a város kulturális-közösségi élete szempontjából mellőzöttek volnának. Az igényesen felújított és a víztorony révén markáns műemléki értékkel is rendelkező Szent István tér kisebb programok, fesztiválok helyszínéül szolgál, a Lechner téri kápolnát és környékét pedig a szegedi görögkatolikus közösség misék és egyéb vallási szertartások révén rendszeresen használja, jóllehet, a kicsiny templom előtt igen kevés kövezett sík terület áll rendelkezésre.

A társas élettéri funkció tekintetében hasonló egyezés mutatható ki, s a teljesülő statikus és dinamikus indikátorok aránya tekintetében sincs eltérés. Mindez inkább a Szent István tér lehetőségeinek kiaknázatlanságára utal, nem pedig a Lechner tér kiemelkedő teljesítményére. A Szent István tér ugyanis a teljesülő kritériumai tekintélyes részét elhelyezkedésének, épített környezetének köszönheti, nem pedig belső kialakításának. A tér körül több éttermet, illetve kocsmát is találunk; a területén álló bódék némelyike úgyszintén vendéglátó funkciót lát el, a víztorony révén pedig olyan markáns helyszimbólummal, tájékozódási ponttal rendelkezik, mely méltán „emeli be” a hivatalos városimázsba is. A területén elhaladó és megállóval rendelkező trolibusz-vonalak révén a város közlekedési hálózatába való bekapcsoltsága lényegesen jobb, mint a Lechner téré, ez pedig számottevően erősíthetné árucsere színtéri adottságait, melyek értelemszerűen kihatnak egy tér társas élettéri működésére is. A padok száma, az árnyékolás, a zöldinfrastruktúra elemek általi mikroterekre tagolás stb. tekintetében azonban már nem teljesít jól; az ilyen jellegű kritériumok többségének megfelel viszont a Lechner tér, amely így, bár semmiféle kapcsolódó vendéglátó funkcióval nem rendelkezik, társas élettéri funkcióját pedig semmilyen jelentős közelmúltbéli fejlesztés nem erősítette, ugyanolyan teljesítményt ér el, mint keleti szomszédja.

A reprezentatív funkcióra megszerzett pontok tekintetében a Szent István tér közel háromszoros fölényben van. E tekintetben alapadottságai is kedvezőbbek (a teljesített statikus

indikátorok számában négyszeresen múlja felül a Lechner teret), hiszen a környező, kiváltképp a tér keleti oldalán álló többemeletes épületek, illetve maga a víztorony sokkalta dekoratívabb épített környezetet jelentenek, mint amilyennel a többségében magasföldszintes vagy egyemeletes házakkal szegélyezett Lechner tér rendelkezik. Emellett a közelmúltbéli felújítás a reprezentáció szinte minden lehetséges módját igyekezett megvalósítani[5], így teljesítménye városi szinten is kiemelkedőnek mondható. A Lechner tér ezzel szemben viszonylag elhanyagolt, dekoratív térkőburkolattal nem rendelkezik, zöldfelületei, zöldinfrastruktúra-elemei helyenként gondozatlanok, utcabútorai korszerűtlenek és minimalista stílusúak.

A következő szerepkör, az árucsere színtéri funkció igen speciális jellegű, mellyel a mintaterületen csupán kevés tér esetében mondható igazán jelentősnek. A Szent István tér egészen felújításáig minden kétséget kizáróan ilyen tér volt. Területének felét, a víztoronytól délnyugatra eső részét teljes egészében a piac foglalta el, s a köztudatban is, mint piactér volt jelen. Nem véletlen, hogy a felújítást értékelő mélyinterjús kutatásban (VEDRÉDI, K. 2014) megszólalók nagyrésze is a piaci jelleg visszaszorulását látja problémának a fejlesztés kapcsán. Ma ugyanis csupán a tér nyugati sarkán működik piac, azonban ennek forgalma és így üzleti jelentősége, haszna elmarad a korábbiaktól és a Mars téri piacétól (VEDRÉDI, K. 2014). A Szent István tér tehát, bár rendelkezett és rendelkezhetne markáns árucsere színtéri funkcióval, mégsem tekinthető hatékonyan működő piactérnek. A Lechner tér esetében a funkció megléte minimális és jelképes, üzleti kapcsolódó funkciókkal sem rendelkezik.

A rekreációs helyszíni szerepkör terén épp fordított jelenség figyelhető meg, mint a reprezentativitás esetében: Lechner tér teljesítménye több, mint kétszeresen felülmúlja a Szent István térét. Magas pontértéke mindenekelőtt fejlett, változatos zöldinfrastruktúrájának, magas zöldfelületi arányának és sokszínű kikapcsolódási lehetőségeinek köszönhető. A tér ugyanis edzőparkkal, kutyafuttatóval és játszótérrel egyaránt rendelkezik, keleti, nyíltabb füvesített területe pedig sajátos informális sportpályaként is működik, nem véletlen, hogy a térnek ezt a részét a labdajátékok szabadtéri pályái esetében megszokott magas drótkerítés választja el az úttesttől. A Szent István tér esetében semmilyen hasonló, kikapcsolódást támogató létesítményt nem találunk, s ilyenek elhelyezése a szigorú szimmetrikus kialakítás miatt meglehetősen nehéz is lenne. A Lechner tér faállománya változatos, mind a fajkészletet, mind az egyes fák korát tekintve. A Szent István térrel ellentétben idősebb, terebélyesebb lombkoronájú fákat is találunk, a tér árnyékolása tehát sokkal kedvezőbb. Keleti szomszédja esetében a

[5] Olyannyira, hogy a tér statikus funkciói alapján domináns épülettéri jellegét felülírva dísztérré vált, így dinamikus térnek tekinthető.

zöldinfrastruktúraelemek is elsősorban reprezentatív célokat szolgálnak; a rekreációs funkció erősítéséhez kevéssé járulnak hozzá.

A két tér közlekedési szerepköre szinte egyformán jelentéktelen, igaz, a Szent István tér közlekedési helyzete a térre észak felől betorkolló fontos városi közlekedési tengely, a Csongrádi sugárút és a teret érintő trolibusz-vonal miatt valamelyest kiemeltebb. A terek körül a gépjárműforgalom erősen korlátozott. A városnak ez a területe a 30 km/h legmagasabb megengedett sebességű zónába tartozik, a terek mellett több egyirányú utcát is találunk, a Szent István tér keleti oldalán végigfutó útszakaszt kizárólag a trolibuszok és a kerékpárosok használhatják. A kerékpáros közlekedés feltételei ideálisak, gyalogos közlekedés és az akadálymentesség tekintetében pedig a nemrégiben felújított Szent István tér élvez ugyan némi előnyt, de a Lechner tér helyzete sem nevezhető kedvezőtlennek.

Az épülettéri jelleg mindkét téren markáns, de a Szent István tér esetében erősebb. Belső kialakítása sokkal jobban kiemeli-kiszolgálja és középpontba állítja a víztornyot, mint ahogyan az Lechner tér és a Szent Rozália kápolna esetében tapasztalható.

A fentebb részletesen bemutatott jellegzetességeknek és különbségeknek köszönhetően a két tér népszerűségében, látogatottságában jelentős különbségek tapasztalhatók. A Szent István téren a 2014-ben elvégzett kutatás szerint a térhasználók többsége csupán áthalad, a tér az idősebb korosztályon kívül más társadalmi csoport igényeit nem tudja igazán kielégíteni. Nyíltsága, az árnyékos területek alacsony száma és a kikapcsolódási lehetőségek szegényes tárháza miatt rekreációs helyszínként és társas élettérként nem tud eredményesen működni, piaci funkciói pedig a felújítás során egyértelműen leépültek. A téren megfordulók elsődlegesen reprezentatív szerepkörét és igényes kialakítását méltatják, de nem tartják jól használható térnek (VEDRÉDI, K. 2014). A hivatkozott kutatás eredményeit a helyszínbejárások során szerzett személyes tapasztalataim is megerősítették. A Lechner téren ezzel szemben a térhasználók jelentős része nem csak áthalad, de hosszabb időt is eltölt. A játszótérnek, az edzőparknak és a kutyafuttatónak köszönhetően kisgyermekes családok, fiatalok és házi kedvencükkel érkezők egyaránt megfordulnak a téren, amely a tavaszi-nyári és a kora őszi időszakban egy közeli iskola testnevelésóráinak is ideális helyszínéül szolgál. A Lechner tér tehát rosszabb állapota, kezdetlegesebb kiépítettsége ellenére is népszerűbbnek mondható a szomszédos Szent István térnél, mivel a környékbeli lakosság szempontjából kulcsfontosságú funkciók (társas élettéri, rekreációs helyszíni szerepkör) tekintetében hasonló vagy sokkalta kedvezőbb adottságokkal rendelkezik. Erősen valószínűsíthető, hogy a környékre érkezők a két, egymáshoz igen közel fekvő tér közül nem véletlenül választják a Lechner teret, amely tehát, bár némileg

elhanyagoltabb, mégis érdemi riválisa lehet a Szent István térnek a kikapcsolódni vágyók megnyeréséért folytatott „versenyben”.

A fejezetben kirajzolódtak tehát az indikátorrendszer – és mindenfajta, kizárólag kvantitatív szemléletű értékelési módszer – korlátai, ellentmondásai. Megállapítható, hogy amiképpen a városfejlesztési beavatkozások esetében általában, úgy a térfejlesztési projektek előtt is fontos, hogy számszerűsített adatokon alapuló, számszerűsíthető és objektív célokat kitűző fejlesztési koncepciót valamiféle szélesebb, átfogóbb és akár szubjektív szempontokat is figyelembe vevő felmérés egészítse ki, mely a fejlesztési célterületen kívül kiterjed a célközönségre is. Ezáltal elkerülhető, hogy számszerűen és látszólagosan kiemelkedő, valójában azonban inkább vitatható fejlesztésre kerüljön sor, amellyel szemben adott esetben akár egy elhanyagoltabbnak számító, fejlesztésből kimaradt terület is érdemi konkurenciát jelenthet.

Összegzés

Kutatásom során áttekintettem a terek általános történetét, formálódását, jellemzőit, majd a történeti áttekintés nyomán lehatároltam mindazon szerepköröket, melyeket a terek a városfejlődés hosszú folyamata során betöltöttek, s amelyeket ma is betöltenek. A lehatárolt téri funkciókat a városfunkciókkal összevetve meghatároztam a terek kiemelkedően fontos szerepköreit, melyek a város egészének megfelelő működéséhez is elengedhetetlenek.

A téri funkciók mérésére szolgáló indikátorrendszer kialakításánál elsődlegesen olyan objektív és a számszerűsíthető kritériumok bevezetésére törekedtem, melyek akár a tereket érintő fejlesztések esetében is felhasználhatóak lehetnek. Természetesen nem hagytam figyelmen kívül a terek történetük elemzéséből fakadó általános jellemzőit, hogy azok a városszövet formai és funkcionális szempontból statikus és egyszerre végtelenül dinamikus, változékony elemei, ennélfogva a statikus és a változtatható jellemzőik mérésére külön indikátorokat alkottam.

A terepi felmérés során jól kirajzolódtak a szegedi terek általános elhelyezkedésében megfigyelhető városrészi különbségek, melyek természetesen nem választhatóak el a város fejlődéstörténetétől és a városszerkezet, az utcahálózat városrészenként eltérő jellegétől. A mintaterületen az indikátorrendszer alkalmazásával, helyszínbejárással elvégzett funkcionális felmérés nyomán sajátos domináns-másodlagos funkciópárok jelentek meg, melyek területi elhelyezkedése úgyszintén igen jellegzetes mintázatot mutat és szorosan összefügg a városrészi-építészeti környezettel, mely az egyes tereket körbeöleli.

Az egyes, részletesebben is elemzett terek történetét áttekintve megerősítést nyert, hogy a terek egyszerre statikus és egyben végtelenül dinamikus képződmények. Kialakulásuk, térbeli lehatárolódásuk már a városfejlődés korai szakaszában végbemehet, a városszerkezetbe nagyon erősen beépülhetnek, s elhelyezkedésük valamelyest szerepkörüket is meghatározhatja. A város történetének hányattatásai és a tereken végzett, városépítészeti beavatkozások azonban arculatukat akár alapjaiban változtathatják meg; funkcióik pedig a különböző korok társadalmi igényeinek változását lekövetve és az átalakításra irányuló beavatkozások nyomán szintén jelentősen módosulhatnak. E módosulások, változások eredményességét és a tér vonzerejére gyakorolt hatását pedig, mint azt a Lechner tér és a Szent István tér összevetése megmutatta, csak korlátozott pontossággal, sőt bizonyos tekintetben akár félrevezetően képes megmutatni egy a terek funkcióinak mérésére irányuló indikátorrendszer és bármiféle kizárólag kvantitatív szemléletre törekvő, a térhasználók közösségének vizsgálatát és megkérdezését figyelmen kívül hagyó felmérés.

Irodalomjegyzék

BALIA-NAGY, J. 2014: Szeged topográfiája a 19. században. – In. BLAZOVICH, L. (szerk.): Magyar Várostörténeti Atlasz 3. - Szeged. Csongrád Megyei Honismereti Egyesület, Szeged. pp. 24–37.

BENEVOLO, L. 1994: A város Európa történtében. – Atlantisz Könyvkiadó, Budapest.

BERKI, M. 2015: A térbeliség trialektikája. – Tér és Társadalom 29. 2. pp. 3–18.

BLAZOVICH, L. 2014: Szeged történeti helyrajza - A kezdetektől a középkor végéig. – In. BLAZOVICH, L. (szerk.): Magyar Várostörténeti Atlasz 3. - Szeged. Csongrád Megyei Honismereti Egyesület, Szeged. pp. 5–12.

BOROS, L. 2009: Szeged belső térfolyamatai az 1950-es évektől napjainkig. – Földrajzi Közlemények 133. 4. pp. 453–465.

CARMONA, M. 2010a: Contemporary Public Place: Critique and Classification, Part One: Critique. – Journal of Urban Design 15. 1. pp. 123–148.

CARMONA, M. 2010b: Contemporary Public Place: Critique and Classification, Part two: Classification. – Journal of Urban Design 15. 2. pp. 157–173.

ENGI, J. 2004: A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története - 6. rész. – Belvedere Meridionale 16. 3-4. pp. 64–86.

F. KÖRNER, Z.–NAGY, M. 2002: A városrendezési szabályozás története Magyarországon. – Építés - Építészettudomány 30. 1–2. pp. 123–158.

FARSANG, L. 2010: Kereskedelem, kereskedelmi hálózat és idegenforgalom. – In. BLAZOVICH, L. (szerk.): Szeged története 5. kötet. Csongrád Megyei Levéltár, Szeged. pp. 657–694.

GIDÓ, C. 2018: Vasútállomási parkok. – Urbs. Magyar Várostörténeti Évkönyv XIII 13. pp. 129–145.

GYÁNI, G. 1990: A városi mikroterek társadalomtörténete. – Tér és Társadalom 4. 1. pp. 1–13.

HAJNÓCZI, G. 1992: Centrum és periféria - (Társadalomkép és városalaprajz a XV-XVI. századi itáliai építészetelméletben). – Acta Universitatis Szegediensis - Acta Historica 96. pp. 55–62.

HAVERFIELD, F. 1913: Ancient Town-Planning. – Oxford University Press, Oxford.

HEGEDŰS, G. 2007: Szeged lakóparkjainak általános jellemzői. – In. A társadami földrajz világai. Szegedi Tudományegyetem, Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged. pp. 193-204.

HORVÁTH, F. 2014: A szegedi vár. – In. BLAZOVICH, L. (szerk.): Magyar Várostörténeti Atlasz 3. - Szeged. Csongrád Megyei Honismereti Egyesület, Szeged. pp. 54–64.

ISPÁN, Á. 2009: Városi tér és városimázs Leninvárosban. – Urbs. Magyar Várostörténeti Évkönyv IV. 4. pp. 285–308.

JANKÓ, F. 2020: A városfejlesztés történeti innovítív modelljei. – In. SZIRMAI, V. (szerk.): Középvárosi társadalmak. Soproni Egyetemi Kiadó, Sopron. pp. 36–48.

JUHÁSZ, A.–KÁPOLNAI, I. 1991: A kereskedelem, a hitelügy, az ipar. – In. Szeged története 3/1. kötet. Somogyi Könyvtár, Szeged. pp. 337-486. pp.

KOVÁCS, Z. 2010: Népesség- és településföldrajz. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.

MAGYAR, E. 2018: „Társalkodási kertek, parkok és népkertek" - Magánkertek és városi parkok Bécs, Budapest, Prága és Zágráb társas életében (1870-1918). – Urbs. Magyar Várostörténeti Évkönyv XIII 13. pp. 73–97.

MÁTÉ, Z. 2014: Szeged 16–18. százada. – In. BLAZOVICH, L. (szerk.): Magyar Várostörténeti Atlasz 3. - Szeged. Csongrád Megyei Honismereti Egyesület, Szeged. pp. 13–22.

MEZŐS, T. 2006: A városi terek alakításának történeti alaptendenciái. – 4D: Tájépítészeti és Kertművészeti Folyóirat 1. 1. pp. 34-38.

NOVÁK, Á. 1994: Településfejlődés. – In. SERFŐZŐ, L. (szerk.): Szeged története 4. Csongrád Megyei Levéltár, Szeged. pp. 213–217.

PRAKFALVI, E. 2011: Salgótarján . A Kádár-kor városépítésének paradigmája? – Urbs. Magyar Várostörténeti Évkönyv VI. 6. pp. 147–171.

STANLEY, B.–STARK, B.–JOHNSTON, K.–SMITH, M. 2012: Urban open spaces in historical perspective: A transdisciplinary typology and analysis. – Urban Geography 33. 8. pp. 1089–1117.

SZABÓ, M. 2014: Görög városépítészet. – Ókor 13. 1. pp. 18–25.

TAKÁCS, M. 2010: Városépítés, kommunális ellátás. – In. BLAZOVICH, L. (szerk.): Szeged története 5. Csongrád Megyei Levéltár, Szeged. pp. 21–60.

TAKÁCS, M. 2014: Szeged topográfiája a 20. században. – In. BLAZOVICH, L. (szerk.): Magyar Várostörténeti Atlasz 3. - Szeged. Csongrád Megyei Honismereti Egyesület, Szeged. pp. 38–53.

TRINGLI, I. 2010: Vásártér és vásári jog a középkori Magyarországon. – Századok 144. 6. pp. 1291-1344.

VÁGÁS, I. 2004: Szeged és az újjáépítés. – In. KAJÁN, I.–ZOMBORI, I. (szerk.): A szegedi nagy árvíz és újjáépítés. Vízügyi Múzeum és Könyvgyűjtemény, Móra Ferenc Múzeum, Budapest-Szeged. pp. 41–43.

VEDRÉDI, K. 2012: Magyarországi köztérfejlesztések vizsgálata. – A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására Közleményei 4. 3. pp. 163–169.

VEDRÉDI, K. 2014: Köztérfejlesztések hatásai a szegedi Szent István tér példáján. – Településföldrajzi Tanulmányok 3. 1. pp. 109-123.

VEDRÉDI, K.–BOROS, L. 2012: Szegedi közösségi terek fejlesztései. – A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására Közleményei 4. pp. 208–222.

Z. MEMLUK, M. 2013: Designing Urban Squares. – In. Advances in Landscape Architecture. InTech, pp. 513–530.

ZOMBORI, I. 2004: A város újjáépítése. – In. KAJÁN, I.–ZOMBORI, I. (szerk.): A szegedi nagy árvíz és újjáépítés. Vízügyi Múzeum és Könyvgyűjtemény, Móra Ferenc Múzeum, Budapest-Szeged. pp. 44–49.