



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

VÁROSI SZABADTEREK ARCULATI TERVEZÉSÉNEK MÓDSZERTANA

DOI: 10.54598/003070

Weiszer Ádám Zoltán

Budapest

2022

A doktori iskola

megnevezése: **Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
Tájépítészeti és Tájökológiai Doktori Iskola**

tudományága: **agrár-műszaki tudományok**

vezetője: **Dr. Bozó László
egyetemi tanár, DSc, MHAS
Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
Környezettudományi Intézet**

témavezető: **Dr. Fekete Albert
egyetemi tanár, PhD, DLA
Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet**

.....
Az iskolavezető jóváhagyása

.....
A témavezető jóváhagyása

1. BEVEZETÉS	7
1.1 A kutatási téma ismertetése, aktualitása	7
1.2 A kutatás célkitűzése	12
1.3 A kutatás során használt fogalmak értelmezése	14
2. KUTATÁSI FORRÁSOK ÁTTEKINTÉSE.....	19
2.1 Az arculat jelentése, mint vizuális tartalom és mint identitás	19
2.1.1 Az arculat jelentései a táj és a település összefüggésében.....	20
2.1.2 Az arculat jelentései a városi szabadtér és a közterület összefüggéseiben	24
2.2 A közterület-karakter változása Budapesten	27
2.2.1 A budapesti közterület-karakter rétegeit jelentő infrastruktúrák megjelenésének írott forrásai	30
2.2.1.1. Kötöttpályás közlekedés:	30
2.2.1.2. Kocsi és gépjármű közlekedés:.....	31
2.2.1.3. Kerékpáros közlekedés:	32
2.2.1.4. Közvilágítás, reklám és díszvilágítás:.....	33
2.2.1.5. Távközlés:	35
2.2.2 A budapesti közterület-karakter megnyilvánulásának képi forrásai.....	36
2.3 A közterület-karakter tervezése	40
2.3.1 Döntéshozatal – irányelvek és jövőkép alkotás	41
2.3.2 A közterület-karakter tervezéséhez kapcsolódó feladatok koordinálása és tervezésének eszközei	43
2.3.3 A városüzemeltetés szerepe a közterület-karakter alakításában	51
3. KUTATÁSI MÓDSZERTAN.....	60
3.1 A közterületek képe: tervezettség és használat.....	60
3.2 A közterület-karaktert meghatározó tervezési segédletek kiválasztásának és összehasonlító elemzésének módszere	70
3.3. A közterület-karaktert alakító tervezési segédletek hatásának és eredményességének vizsgálati módszere.....	76
4. EREDMÉNYEK ÉS KÖVETKEZTETÉSEK	78
4.1 A közterület-karaktert jellemző rétegek	78
4.1.1 A közterület-karakter változásának korszakai Budapesten	78

4.1.2 A közterület-karakter változásának képi vizsgálata Budapesten.....	79
4.2 A közterület-karakter tervezési segédletének felépítése	94
4.2.1 A kézikönyvek összehasonlító vizsgálata.....	94
4.2.2 A kézikönyvek elnevezésének és célkitűzéseinek vizsgálata.....	97
4.2.3 A kézikönyvek témaköreinek vizsgálata	99
4.2.4 A tervezési segédletek céljainak és témaköreinek összevetése	103
4.3 A közterület-karakter tervezési segédletének hatása.....	105
5. ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK	109
6. ÖSSZEFOGLALÁS.....	115
SUMMARY	117
MELLÉKLETEK.....	119
M1. - A kutatás során felhasznált irodalmi források.....	119
M2. – A közterület-karakter változását bemutató archív felvételek	133
M4. – A kutatás során vizsgált budapesti helyszínek beépítésének változása	145
M3. – Ábrajegyzék.....	153
M5. – A kutatás során vizsgált főutcák Google Street View szoftveren elérhető képe	162
KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS	164

1. BEVEZETÉS

1.1 A kutatási téma ismertetése, aktualitása

A felülről vezérelt városfejlesztési koncepció kritikájával¹, vagy az egyre növekvő, sokszínű, de identitás nélküli városszövet értelmezésével² a XX. század második felére a várostervezés interdiszciplinaritása egyértelművé vált: az urbanistákon és a különböző kapcsolódó műszaki szakágak, valamint szociológusok, filozófusok, matematikai elemzők képviselőin kívül fontos szakmai szerepet kaptak ebben a feladatban a tájépítészek, továbbá, a különböző hatóságok, civil és érdekvédelmi szervezetek, helyi közösségek, településüzemeltetők és -fenntartók (Biddulph, 2012). A nagyszámú szereplő azonban gyakran kaotikussá teszi a projektek lebonyolítását és sok esetben a szaktudás egy része elvész, vagy alig érzékelhető hatást fejt ki. Így a széles társadalmi részvétel egyszerre jelent kihívást a tervezők és döntéshozók számára, valamint szellemi erőforrást a dinamikusan változó városi élet formáláshoz.

Míg a tervezők és mérnökök elsősorban terveken, szabályokon és szabványokon keresztül kommunikálnak egymással, addig a döntéshozók munkáiban, vagy a városlakók tájékoztatásában tervezési segédletek, kézikönyvek, infografikák nyújtanak segítséget. Ennek közérthető és szakmai kommunikációjában Jan Gehl tekinthető a legismertebb úttörőnek, aki a közterülethasználat során felmerülő szükséges és tetszőleges társadalmi tevékenységek megkülönböztetésével vált ismertté³ (Gehl and Gemzøe, 2004; Gehl, 2010; Gehl and Svarre, 2013). Szemléletének közérthetősége számos világváros tervezési kézikönyvében visszaköszön.

¹ A felülről vezérelt városfejlesztés kritikáját Jane Jacobs, az új urbanista mozgalom egyik megalapítója, fogalmazta meg és tárta nyilvánosság elé az 1950-es években. Jacobs a New York-i Greenwich Village közösségi vitája során szállt szembe a Robert Moses által képviselt elvvel szemben, amely a szuburbanizáció folyamatának modernista infrastruktúra megoldásait társadalomte (Jacobs, 1961).

² Rem Koolhaas jellemzi így esszéjében (Koolhaas, 1995).

³ Gehl, J. (1996). *Life Between Buildings: Using public space* (3rd ed.). Skive: Arkitektens Forlag. (first published 1971). nyomán (Carmona, 2022)

Az emberközpontú városhasználat a közterek modern kori másodvirágzását hozta el. Ennek mintái a felvilágosodás korának várostervezésben érhetőek tetten, amikor a szabadter tervezés a városépítészeti program szerves részévé vált Európában (Mumford, 1989). Ennek társadalmi okai az iparosodással összefüggő népességnövekedésre vezethetők vissza, amelynek negatív hatásait és a romló városi életminőséget a használati igényekhez igazított városszerkezettel próbálták javítani.

Az újkori közterület-tervezés tehát a felvilágosodás korában vált a városépítészeti program részévé, s ez volt az időszak amikor a városfejlesztési stratégiák részeként – új közterületi minőségként – megjelentek a városok zöldfelületi rendszereinek meghatározó, tervezett elemei. A gazdasági tevékenység az utcáról üzletekbe és piaci épületekbe került⁴, részben átengedve a szabadtereket a helyi közösségeknek és azok eszmei értékeinek (amit két programszerű szoborállítási periódus is kifejez: a XIX. században a nemzet hőseit mintázzák meg, majd a XX. században a nemzeti kultúra és tudás megtestesítőit), amelyek így új városi tereken és közparkokban kapnak helyet (Csepely-Knorr Luca, 2016).

A XIX. század második felében a gyorsuló ütemű urbanizációs folyamatok átalakították a városok működési dinamikáját, amit a városüzemeltetési megoldások nehézkesen tudtak követni. A városszövet sűrűsödésével és a közterületek társadalomformáló szerepének erősödésével megkezdődött a városi szabadterek differenciálódása. Az urbanizációs folyamat tovább erősödött, a városok robbanásszerűen terjeszkedtek, lakos számuk, forgalmuk jelentősen megnövekedett. Ezzel a gyalogosbarát közterület-használat keretei a XIX.-XX. század fordulójára átalakultak, szétestek. A nagy modernista városmegújítások során a beépítések, az utca és a tér viszonya nem azt tükrözte, hogy a városlakó lenne a város legfőbb értéke (Balogh, 2004). A modern kor gazdasága elsősorban az infrastruktúra fejlesztésekben látta a fejlett régiók, városok üzemeltetésének lehetőségét, így leginkább a közlekedési és hírközlési infrastruktúra igényei alakították a közterületeket.

⁴ Barcelona – La Boqueria, 1853, Berlin-Kaufhaus des Westens, 1907, Budapest – Központi Vásárcsarnok, 1897, Hamburg – Altonaer Fischmarkt, 1890, London – Borough Market, 1859, Victoria Market, 1868, Milano – Alle città d’Italia, 1889, New York – Chelsea Market, 1890, Párizs – Le Bon Marché, 1869

A várostervezés célrendszere az ipari termelés kitelepítése és az energiaválság következtében felerősödő posztmodern környezetvédelmi törekvések nyomán változott meg újra, a XX. század második felében (Harvey, 1989; Jencks, 1991; Balogh, 2004). Ezekben az évtizedekben⁵ az egyéni és a kollektív tudat kölcsönös egymásra hatása ahhoz is elég erős volt, hogy a közterület-tervezés kiindulópontját, a felülről vezérelt és nagyobb rendszerek felől közelítő szemléletét megváltoztassa (Kullmann, 2015), amint azt Greenwich Village ellenállása is példázza. A posztmodern korszakban, a kulturális folytonosság nyomán váltak újra jelentőssé a történeti értékek, és a karakterképző helyi közösségek jelentőségének felismerése is ekkor történt meg (Ellin, 1999).

A nyugati világ egyre szélesedő szabad munkaerőpiaca révén ádag városfejlesztési verseny kezdődött, a vonzóbb település kialakítása, s ezáltal a több fogyasztó, válogatott munkaerő megszerzése és megtartása érdekében (Buck, 2005; Yigitcanlar and Velibeyoglu, 2008). A gazdaságilag hatékony városok lakosainak véleményformáló ereje egyre inkább nőtt a versenyben lemaradókéhoz képest, így az itt előállított termékeknek minőséget, garanciát szavatolt a hely, fokozva saját előnyös gazdasági pozícióját. A közterület-fejlesztés a városépítészet elsőszámú eszközévé vált, mivel a városlakók gyorsan változó igényeinek kielégítéséhez sokkal gyorsabb reakcióra volt szükség, mint amit a korábbi városmegújítások során a város átdimenzionálása jelentett. Korunk legfőbb újításai a gyalogos és a gyalogos elsőbbségű vegyes forgalmú (*woonerf*, *homezone*, *sivegade*) (Gehl, 2010) városrészek, amelyek az elmúlt évtizedben az egyetemes tervezés (Szaszák and Kecskés, 2020) és az ökológikus tervezés szemléletének pionírjaivá váltak. Ezeknek a tervezési elveknek és módszereknek köszönhetően előtérbe kerülhettek az alternatív közlekedési megoldások is, amelyek népszerűsége az egészségtudatos kultúra megjelenésével is össze kapcsolható (Forsyth, 2020; Iravani and Rao, 2020). Ahogyan Matthew Carmona adatbázisából megtudhatjuk⁶, a jól tervezett közterületek értékét nem csak azok emberi egészségre és a környezetre gyakorolt pozitív hatása jelenti, hanem a társas kapcsolatokon (Hart and Parkhurst, 2011) a társadalom rezilienciáján (Gilderbloom, Riggs and Meares, 2015) és a gazdasági előnyök elérésében játszott szerepük is. A jól tervezett és tudatosan fejlesztett városi szabadterek értékét közvetlenül érezhetjük a lakó- és kereskedelmi ingatlanok árának

⁵ 1955-ben jelent meg a Mid-Manhattan expressway terve, ami ellen Jane Jacobs vezetésével tüntetéssorozat kezdődött.

⁶ <https://sites.google.com/view/place-value-wiki>

emelkedésében (CABE Space, 2007), vagy a kereskedelem fellendülésében (New York City Department of Transportation, 2012).

A globálisan változó gazdasági és környezeti kontextus új dimenziókat nyitott a városfejlesztés illetve az objektum léptékű szabadtértervezés terén is (Sorkin, 2009). Az élhető városi környezet társadalmi megítélése is sokat változott az utóbbi néhány évtizedben. A környezetvédelem kérdései egyértelműen előtérbe kerültek a városlakók körében, egyre fontosabbá vált az egészségesebb, zöldebb, környezettudatosabb városi környezetminőség, de nagyobb hangsúlyt kapott a meglévő értékek védelme és azok fenntartható használata, a társadalmi egyenlőtlenségek csökkentése, a demokratikus térhasználat, az energiahatékony közlekedés is. Mindezek fényében a településfejlesztéseket koordináló hatóságok egyik fontos településfejlesztési szempontjává a minőségi és élhető városi környezet megteremtése vált (Carmona and Tiesdell, 2007; Carmona, 2016; Waldron, 2019) amely a közösségi térhasználaton túl a városi terek arculata és az utcakép iránt is megnövekedett elvárásokat támaszt (Carmona *et al.*, 2018).

A városok versenyében továbbra is azok állnak jól, amelyek felismerik, hogy a település gazdasági produktivitása a közterület használat minőségétől is függ (Yigitcanlar és Velibeyoglu, 2008; Acuto, Pejic és Briggs, 2021). Az utóbbi évtizedekben jól érzékelhető, fent leírt változások a közterületek mai arculatát is nagymértékben befolyásolták, s nem csupán a vizuálisan felfogható képet illetően. Az érzékelt tér anyagi dimenziója⁷ mellett a tér elvont értelmezésében, megélt térként is jelen van (Lefebvre és Nicholson-Smith, 1991). A megélt tér világot leginkább az egyén személyes tudása alakítja; a tér használói így maguk is hatással vannak arra, hogy egy adott helyszínen milyen módon felel meg a tervezéskor meghatározott rendeltetésének. A településszabályozási és szakmapolitikai intézkedéseknek köszönhetően az utcaképi hatások összetett módon, több folyamat eredményeként alakultak ki. A különböző szakmák által vezérelt folyamatok összehangolásához számos nagyvárosban olyan tervezési útmutatók készülnek, amelyek a használat és megjelenés szabályozásával, vagy javaslataival már az egyes projektek előkészítésekor is támpontokat adnak a tervezői szerepek tisztázásához. Ezek a segédletek az

⁷ A tér fizikai dimenzióit ökológiai, társadalmi és műszaki hatások alakítják (Fekete és Szakács, 2012).

arculati tervezés folyamatát is koordinálják céljuk pedig nem csupán a városi szabadterek újratervezése. A hely értékének növelését a felmerülő használati igényekre adott adekvát válaszokkal érik el, aminek eredménye nem függ össze a látványos változással. Vagyis a segédletek alapgondolata szerint a közterületi minőség szintje akár apró – a közterület-használathoz igazodó – beavatkozásokkal is hatékonyan emelhető. Például a londoni Piccadilly Circus esetében (1. ábra) a forgalom elválasztás és -terelés, a közvilágítás elemeinek, a figyelemfelkeltő taktilis elemeknek és a gyalogos átkelőhelyeknek, vagy az útburkolati jeleknek az újratervezése vizuálisan letisztult kedvezőbb térhasználati minőséget hozott létre; ezt a hatást tovább javította a tér áttekinthetőségét zavaró pavilonok elbontása, és a reklámfelületek egységesítése (Transport of London, 2019). Annak ellenére tehát, hogy a téren nagy léptékű átépítés nem történt – egy távlati képen alig érzékelhető a változás – a szabadtér minősége nagymértékben javult.



1. ábra - London, a Piccadilly Circus 1998 -ban és 2012 -es átépítése után. Forrás: interneten elérhető forrás.

Vannak olyan városok, ahol az utcaképet meghatározó elemek harmonizálása egy-egy tematizált fejlesztési programhoz kapcsolódik. Ilyenek például a gépjárművek közlekedési sebességének csökkentése (Richer *et al.*, 2017; Town, 2011; Nottinghamshire County Council 2004; City of Ottawa 2019), vagy az esővíz-kezelés (The City of Copenhagen 2012; Singapore, P.U.B., 2013), amelyek a várost átszövő infrastruktúrákon keresztül érvényesülnek. A legismertebb példák azonban igyekeznek a közterület-használat teljes spektrumát lefedni és a közterület minőségét meghatározó elemeket egymással összefüggő kontextusban formálni.

1.2 A kutatás célkitűzése

A kutatás témáját egy olyan probléma inspirálta, amely a városi szabadterek tervezésének hazai gyakorlatában mindennaposnak nevezhető. Leginkább a városok közterületein érzékelhető, hogy tájépítészeti tervezésük egyik legnehezebb feladata a használati igényeknek megfelelő közterületi minőség meghatározása és az arculati szempontok érvényesítése, a közterületeket látványosan és önkényesen uraló közlekedési és közmű infrastruktúrával szemben. A szabadtertervezési feladatokon keresztül azzal szembesülhetünk, hogy az egyes infrastruktúrák elemei az illeszkedés igénye nélkül önálló rétegekként, önmaguk érvényesülésre, pusztán saját funkcionalitásuk biztosítására jöttek létre. A kutatás hipotézise szerint a probléma elsődleges forrása, hogy ezek a városi infrastruktúra rétegek a megszokott szabadterhasználatot figyelmen kívül hagyó, gyorsan, nagy változást jelentő és nem átfogóan tervezett beruházások és döntések mellett jöttek létre. Így a települések használatában szerepet játszó infrastruktúrák és rendszerek elemei a történeti korszakok szerint jellegzetes indentitásbeli és képi, térbeli rétegezettséget és rendezetlenséget mutatnak.

A városi szabadtereknek (az adott település léptékének és szerepének megfelelően) számos, egymással összefüggő használatnak (társadalmi, gazdasági, ökológiai) kell teret adniuk. Kutatásomban ezeknek az elvárásoknak megfelelő, a használatbeli, esztétikai és ökológiai igényeket szem előtt tartó általános arculati megjelenés szabályszerűségeit és a tervezésükhöz szükséges, különböző tervezői szakágakhoz tartozó tudáselemek összehangolásának lehetőségeit vizsgáltam. Így a kutatás egyik fókusza a táj, a település, a városi szabadter és arculat összefüggésének, jelentéstartalmának, és ezek együttes alakítását, tervezését meghatározó folyamatoknak a feltárása volt. Az említett összefüggéseknek a megismerését követően határozhatók meg azok az arculati tervezéssel kapcsolatos feladatok, amelyek napjainkban tájépítész-mérnöki szaktudást igényelnek, s utána határozhatók meg ezekben a feladatokban a tájépítészeti szerepek. Ezekhez két fő kutatói kérdés megválaszolását tűztem ki célul:

- Milyen alkotóelemek révén és milyen rendezőelv mentén jött létre a közterületek ma látható képe, és hogyan viszonyulnak egymáshoz az alkotóelemek?

- A városok versenyében kimagaslóan teljesítők hogyan formálják napjainkban a városi szabadterek arculatát? Milyen módszereket és eszközöket használnak?

A kutatás második kérdéséhez a különböző (elsősorban arculati) tervezési útmutatók hatását vizsgáltam a téri minőségre és -használatra vonatkozóan. Ennek során feltételeztem, hogy a tervezési útmutatók célkitűzései a használati igényeket szem előtt tartó településfejlesztési elvek alapján lettek meghatározva. Így témaköreik elemzése hozzájárulhat ahhoz, hogy megtudjam, milyen folyamatok érvényesülnek a szabadterhasználat alakításában. Mivel az arculati kézikönyvek a világ számos pontján általánosan alkalmazott tervezői eszközök, elemzésük feltárja a globalizáció megjelenésének mértékét a városi szabadterek képének fizikai és elvont értelmezésében is. Ennek érdekében további kutatói kérdések tisztázását tartom szükségesnek, az alábbiak szerint:

- Létezik-e világszerte alkalmazott, közel egységes szempontok szerint készített tervezési útmutató?
- Milyen célokat fogalmaznak meg a tervezési útmutatók, és milyen konkrét témakörökön keresztül szándékoznak megvalósítani ezeket?
- Az egységes szempontok szerint készült tervezési útmutatók esetében kell-e tartanunk a városi szabadterek arculatának globalizációjától, illetve hogyan viszonyulnak a tervezési útmutatók a globális használati igényekhez, és a helyi jelleg megtartásához?
- A tervezési útmutatók mentén megvalósult munkák milyen használati igényeknek kedveznek? Érzékelhető-e a megvalósult munkákban a tervezési útmutatók hatása?

- Vannak-e olyan szempontok, amik új irányt szabhatnak a tervezési útmutatók tartalmának?

A kutatói kérdések megválaszolásához a témához kapcsolódó jelenségek értelmezését követően a dolgozat az arculat fizikai megjelenésének megértését és az arculat tervezési módszereinek vizsgálatára épül (**2. ábra**).

VÁROSI SZABADTEREK ARCULATA		
VIZSGÁLAT TÁRGYA	VIZSGÁLAT ESZKÖZE	VIZSGÁLAT EREDMÉNYE
az „arculat” értelmezése	tudományos szakirodalom	fogalmak meghatározása
-----	-----	-----
megjelenésének feltásársa	vizsgálati terület kiválasztása képi források várostörténeti akták	a közterület-karakter rétegeinek és a rétegek változásának megismerése
-----	-----	-----
tervezésének módszerei	tudományos szakirodalom tervezési segédletek esettanulmányok	tervezéseméleti kérdések tisztázása, tervezési módszerének és a módszer hatékonyságának megismerése

2. ábra – A kutatás felépítése. A szerzős saját ábrája.

1.3 A kutatás során használt fogalmak értelmezése

A téma számos olyan fogalmat érint, amelyeknél nem csak a köznyelvi és a szakmai szóhasználat között érezhetünk jelentésbeli eltérést, hanem az egyes szakterületek, sőt azonos diszciplínák művelői között is. Ezért fontosnak tartom, hogy a kutatás tárgyának vizsgálata és kifejtése előtt tisztázzam, milyen jelentéstartalommal használtam az egyes kifejezéseket. Az egyes

fogalmaknál meghatároztam, hogy mit tekintettem a magyar és az angol kifejezések egymás megfelelőjének. Megfejtéseimet a tájépítészeti tervezés szempontjából tartom érvényesnek.

városi szabadter (*urban open space, vagy open space*)

A fogalom első magyar megfogalmazása és értelmezése óta (Jámbor, 2000) sokat fejlődött. A dolgozatban használt értelmezése, hogy meghatározhatóvá váljanak a település emberi használatra feltárt épületen kívüli területei, és a zöldfelületi kategóriákból kilépve egy rendszerben, egységben gondolkodva lehessen értelmezni azokat, aminek hatása a terek alkotásban és megvalósulásában is megnyilvánul. A fogalom a tömör-üres morfológia nyomán válik egyértelművé, ahol a „városi üres”⁸, vagyis a „lelkileg szabad terek”⁹ rendszerét jelenti (Balogh, 2004). Ez alapján is érzékelhető, hogy a közterület és a magánterület osztályozásától eltérő, de azokat tartalmazó kifejezésről van szó. Definíciója az alábbi: „A be nem épített települési tér („városi üres”) tájépítészeti eszközökkel alakított, emberi használatra feltárt részei” (Balogh 2004, 9).

közterület (*public space*)

A közterület a városi szabadterek halmazának részhalmaza, amely nem minőségbeli, hanem jogi szabályozásbeli különbséget alkot. A közterület nem ellentéte a magánterületnek, ezek jelentésbeli különbsége csak a terület feletti hatalom gyakorlásában áll; a használatot, vagy téri minőséget nem határozza meg. Ahogyan a magánterületen is megjelenhet a közérdek (pl.: beépítés szabályozása), ez fordítva is előfordulhat (pl.: exkluzív használat, mint amit egy a gördeszka park is jelent). Az exkluzivitás és az inkluzivitás mértéke a társadalmi hozzáállás és – ennek hatására – a hatalomgyakorló térhasználati jogához való hozzáállását tükrözi (Kilian, 1997). Mindezek mellett a közterület és a magánterület használatbeli és így megjelenésbeli kölcsönhatásban is állnak.

⁸ Giambattista Nolli 1748-ra datált Róma térképe alapján is értelmezhető tömör-üres morfológia megközelítése szerint.

⁹ Balogh, P. I. (2004). A szabadterek szerepváltozása a nagy európai városmegújításokban. Doktori disszertáció. Budapesti Corvinus Egyetem. nyomán Fekete Albert

A közterület tehát csupán a társadalom által megválasztott hatalomgyakorló szabályozása alatt álló terület jelenti.

köztér (*public square*)

A köznyelvi szóhasználatban gyakran a közterület szinonimájaként szerepel¹⁰. Szakmai értelmezésében azonban a zöldfelületi elemeken kívüli, emberi használatra feltárt, időszakosan, vagy korlátlanul használható területeket jelenti.

téri minőség (*place quality*)

A téri minőséget a tér - mint terület - értéke (*space value*) alapján határozhatjuk meg. Mint ahogyan egy tárgy értéke és ára is különböző lehet, úgy az adott helyen megjelenő anyagok, vagy termékek divatnak való megfelelése, igényessége sincsenek hatással a közterületi minőségre, hiszen azok az árral vannak összefüggésben. A közterületi minőség fogalmának elgondolása a minőség és az érték összefüggésének egymásból következő körforgásán alapul, ami szerint a minőség szabja meg az értéket, de az értékeken keresztül definiálhatjuk a minőséget (de Magalhães and Carmona, 2009). Egy hely értékét meghatározza, hogy hozzájárul-e ahhoz, hogy használói a környezeti fenntarthatóság mellett egészségesek maradjanak, társasági és gazdaságilag jövedelmező életet éljenek (de Magalhães and Carmona, 2009). Az egyes helyszínek rendeltetése és használata különböző lehet, ezért különböző közterületi minőségeket tarthatunk jónak a helyszíntől függően.

téri minőség emelése (*spatial quality improvement*)

Rendszerint olyan (aktív vagy passzív) használat lehetőségének megteremtése (más használatok korlátozásával, vagy egyes használatok támogatásával), ami a tér – mint terület – értékét növeli.

¹⁰ A magyar nyelv a tér és terület kétféle térfogalmában nem tesz különbséget (németül platz – raum, angolul: square – place, olaszul: piazza - spazio) (Balogh 2004).

városi kormányzás (*urban governance*)¹¹

A zárt, hierarchikus, állami újraelosztásra épülő költségvetéssel rendelkező városvezetés feloldásával fokozatosan kialakuló irányítási forma, ami a közfeladatok delegálása révén valósul meg. Így a fejlesztések során a piaci érdekek könnyebben érvényesülnek, valamint a magánszféra hatékonysága is kihasználó. A városi kormányzás egyensúlyozási feladat, a közérdek értelmezése és a piaci érdekek érvényesülésének mértéke mentén. A városi kormányzás folyamata során a városi szabadterek „fejlesztése” számos nézőpontot mérlegelő és átfogó, több lépcsős tervezés során jön létre.

vízióvezérelt irányítás (*vision-led, vision-based, visionary leadership,*)

A városi kormányzás céljainak meghatározásához használt módszer, ami lehetőséget ad a célok megvalósulásáig felmerülő problémák és feladatok szakági szemléleten túlmutató, nagyléptékű, áttekintésére.

tervezési feladatok koordinálása (*design governance*)

A városi kormányzás során a különböző tervező szakágak összehangolásának folyamata, amiben az egyes feladatok összehangolásra legkompetensebb tervező szakma is meghatározásra kerül.

településarculat (*townscape*)

A település identitásként értelmezhető (a kép másolható, fizikai tulajdonságai, vagy a globális használati igények mellett) megjelenése, ami dinamikusan változhat az épületek megváltozása nélkül is.

¹¹ Ennek részletesebb kifejtésére a 2.3.3 A városüzemeltetés hatása a közterület-karakter alakulására című fejezetben kerül sor.

közterület-karakter (*streetscape, complete street*¹²)

A kutatás eredményeként bevezetett fogalom, ami a városarculat sokrétűen használt kifejezésének fogalmi, és a – leginkább tájépítészeti eszközökkel alakított – városi szabadtereknek fizikai részhalmazát jelöli. A fogalom célja, hogy meghatározhatóvá váljon a tér (mint terület) használatból eredő arculat, és így a különböző téri minőségekhez kapcsolható megjelenés, vagyis adott helyszínen a közszolgáltatások hierarchiáját, térhasználatban betöltött szerepét is leírja. A kifejezés a kép fizikai és gondolatbeli értelmezése közül az utóbbit alkalmazza, hiszen – a tájkarakterhez hasonlóan – a fogalom tárgyának tekinti a használatot és a hagyományt. A közterület-karakter a városi szabadterek részeként jelenik meg, a hely városszerkezeti rendeltetésének és használatának viszonyából eredő arculatát jelenti. A hazai szóhasználatban megjelenő utcakép, egyrészt a kép eltérő jelentéstartama, másrészt a szerteágazó – leginkább az épületekkel együtt értelmezett – használata miatt nem alkalmas a fogalom megnevezésére.

tervezési útmutató (*design guidance*)

Városfejlesztési programok során az egyes projektek előkészítési és a tervezési szakaszának legfőbb kommunikációs eszköze. A különböző tudással rendelkezők ismereteinek összehangolására szolgáló, nyilvánosan elérhető digitális, vagy nyomtatott kiadvány. A városi kormányzás eszközeként vált elterjedté, de a hibrid városirányítás során is megjelenik, rendszerint valamilyen vízió mentén jön létre. A dolgozatban vizsgált útmutatók komplex kézikönyvek, amelyek alkalmasak a különböző téri minőségek és a városi szabadterek formálásában megjelenő szakmák összehangolására.

¹² Ezek az angol kifejezések nem takarják teljes mértékben a fogalmat, így nem tekinthetők annak megfelelőinek. Azonban a közterület-karakter alakítását célzó projektek angol elnevezésében rendszerint ezek közül a szavak közül valamelyik szerepel.

2. KUTATÁSI FORRÁSOK ÁTTEKINTÉSE

A közterületek arculati problémáinak megértéséhez a témához kapcsolódó tudományos szakirodalom megismerése mellett, különböző képi forrásokat (archív felvételek, térképek, tervek, a vizsgált városok üzemeltetési és fejlesztési dokumentációinak ábra anyaga, Google Street View) és szakmai kiadványokat (tervezési segédleteket, tájékoztató füzeteket) elemeztem. Így a dolgozat nem csak a témához kapcsolódó tudományos eredményekre épít, hanem a képi forrásokon és a szaktervezői dokumentációkon keresztül belátható tényekre, valamint a különböző tervezési módszerekkel létrehozott eredményekre. Ezek áttekintését és értelmezését három témakörre bontva mutatom be. Elsőként a táj, a település, a városi szabadter rendszer és az arculat fogalmak összefüggéseinek megértéséhez szükséges munkákat veszem sorra; az urbanisztika valamint a települési táj társadalmi vonatkozásaihoz kapcsolódó fő műveire alapozva, a táj és tájkarakter értékelését érintve. Ezt követően a közterület-karakter elemeinek budapesti kialakulásához vezető dokumentumait vizsgálom. Ennek során az egyes tervezési szakágak és a különböző történeti korszakok közterület-karakter formáló elemeit tanulmányozom, megjelenésük időrendje szerint. Ez a közterület-karakter rétegekben való értelmezésének és vizsgálatának módszertani kidolgozásához jelent alapot. Végül a városi szabadterek arculatának alakításához kapcsolódó tervezésemélet nemzetközi szakirodalmát, valamint a világban egyre inkább terjedő angolszász tervezési gyakorlat hatékony módszereit, és azok eredményeként létrejövő szakkiadványokat, arculati kézikönyveket és tervezési útmutatókat elemzem és ismertetem.

2.1 Az arculat jelentése, mint vizuális tartalom és mint identitás

A kutatás témájához nagyobb lépték felől közelítve azt tapasztalhatjuk, hogy az arculat és a környezet kontextusának megértésére és definiálásra a táj és a település összefüggésében széleskörű szakirodalom és elterjedt vizsgálati módszer létezik (Countryside Commission, 1993; Fairclough *et al.*, 2002; Fairclough, Herlin és Swanwick, 2020) Azonban az arculat jelentése a közterületre vonatkozóan és a különböző léptékek összefüggésében kevésbé ismert. Pontos, önálló definíciót a legtöbbet idézett szakirodalmi források nem is fogalmazzak meg (Lynch, 1964). A

vizsgált munkákban az arculat és a környezet kontextusának értelmezése két gyökeresen eltérő szemléletű magyarázathoz csoportosíthatóak: a kép másolható, vizuális jelentéséhez, valamint az emberi használattal és a tudatunk hozzá kapcsolt tartalmával összefüggő identitás jelentéséhez.

2.1.1 Az arculat jelentései a táj és a település összefüggésében

A táj és a település viszonyának megfigyeléséről egyöntetű vélemény alakult ki a tervezői és elméleti diskurzusban. A mértékadó magyar szerzők mellett (Istvánfi, 2000; Meggyesi, 2006) korunk sokat hivatkozott nemzetközi írásai (Gospodini, 2004; Bélanger, 2017; Gunder, Madanipour és Watson, 2018) is egyetértenek abban, hogy a település a táj részhalmazát jelenti. Számos utalást találhatunk történeti előképeink és példáink között arra, hogy a városok kialakulásához szükséges gazdasági fejlődéshez nélkülözhetetlen volt a tájpotenciál, azaz a táj adottságainak kiaknázása (Mumford, 1989; Csemez, 1996; Liu *et al.*, 2014). Amit értelmezhetünk, úgy is, hogy a településszerkezet alakulásában a táji összefüggéseket és az emberi tájhasználat – a társadalom fejlődésével változó használói igények – történetét figyelhetjük meg. Kezdetben a gazdasági prosperitás feltétele volt a helyben található, jó minőségű anyagok használata és/vagy a megmunkálásuk ismerete. A társadalom kultúrájából és a táji adottságokból fakadó előképek az anyagismeret függvényében hozták létre az adott településre jellemző építészeti formanyelvet (Aknai, 1971; Sabján és Buzás, 2021), s közvetett módon az általa meghatározott szabadtér-arculatot. Ahogyan Magyarországon is megfigyelhetjük, a vernakuláris építészet ugyan egységes, de tájegységenként önálló (Balassa és Ortutay, 1979; Istvánfi, 2011) és ezeket a különbségeket a néprajzi tájegységek határolják le érzékletesen. Vagyis, a táj és az ott lakók kultúrája között hagyományosan szoros összefüggés áll fenn (Eplényi, 2013) amelynek értelmezésére a tájértékelés szerteágazó megközelítése és módszere is válaszokat kínál.

A tájértékelés során a tájlátványok különböző minőségeinek meghatározása és lehatárolása vizuálisan elkülönülő paraméterek alapján történik¹³ (Csemez, 1996), aminek szubjektivitása nyilvánvaló, mint ahogyan maga a tájértelemezés is, ami kultúránkként eltérő. Ennek fogalma a kép (francia felfogás alapján) és a valóságos tárgyszerűség (német felfogás alapján) között jelenik meg; magyar meghatározása a területhez és az identitáshoz köthető tartalommal, a táj képi jelentésén túl elvont tárgyi jelentéssel is bír (Drexler, 2010). A táj megjelenésének (arculatának) értelmezéséhez

¹³ felszínmozgalmasság, tagoltság, szegélyhatás, relief-különbségek

tisztában kell lennünk azzal, hogy a táj nem állandó, ahogyan Jombach Sándor fogalmaz: „a tájat és annak kialakult karakterét nem pusztán látványként, látképként, tájképként értelmezem. A tájat komplex lélettérnek tekintem, melynek szerepe, szerkezete, állapota és látványa sokféle szereplő változatos érdekének érvényesülésével, időben és térben eltérő ütemben és mértékben, folyamatosan alakul” (Jombach, 2014 p.11). Jellemzőinek összességét a természeti és antropogén tájalkotó elemek rendszere adja, aminek leírásához a tájkarakter kifejezést használjuk (Csemez, 1996; Konkoly-Gyuró, 2006; Csima, 2011).

Tájkarakternek egy adott tájrészletben egységesen megjelenő jellegzetes mintázatot, vagy együttest nevezünk (Kabai, 2010). Átfogó felmérése segítséget nyújt abban, hogy egy esetleges fejlesztés során a tájkarakter váltás kedvezőtlen hatásai minimalizálhatóak legyenek, valamint támpontot nyújt a tájhasznosításban, a meglévő karakter megőrzésére (Kabai, 2011). A tájkarakter kutatása komoly nemzetközi szakirodalommal rendelkezik, hagyományai elsősorban a brit és francia tájkultúrából erednek (Wascher, 2005; Kollányi, Csorba és Konkoly-Gyuró, 2017; Fairclough, Herlin és Swanwick, 2020). Európában az első teljes lefedettséget biztosító, részletes értékeléseken alapuló felmérési program 1994-1999-ig zajlott Skóciában (Kabai, 2010), míg itthon az átfogó tájkarakter-elemzés 2021-ben került publikálásra (Konkoly-Gyuró *et al.*, 2021). A rendszer működése a tájváltozások nyomon követésére épül, aminek alapját periodikus felmérések sorozatai jelentik. Környezetünkben a változást hajlamosak vagyunk automatikusan rossznak tekinteni, mivel a hagyományos tájhasználat – ami a lakóhelyünk identitásának részét képezi – kiveszőben van, pedig a változás nem feltétlenül jár együtt a diverzitás hanyatlásával, vagy a koherencia elvesztésével, vagyis a környezeti értékeknek a csökkenésével (Palang *et al.*, 2005). Azonban a változást – mint dinamikus tájfejlődési folyamatot – a hagyománytudatos fejlesztésen keresztül együtt lehet értelmezni a kontinuitás és az örökség megtartásával.

A hazai tervezés gyakorlatában azt tapasztalhatjuk, hogy a szabadter arculatának építészeti megközelítése teljesen más szemléletből ered, és a táj-település, halmaz-rész-halmaz jellege nem ilyen egyértelmű. A magyar gyakorlatban 2018-tól megjelent az Építészeti Tájegységi Arculati Kézikönyvek (ÉTAK) rendszere, amely a kép szerepét az építészetben a fizikai, vizuális jelentéstartalomhoz köti, és keresi a hozzá kapcsolódó táj tartalmát. Ennek értelmezése megtévesztő lehet, egyrészt a kép hagyomány nélküli átvételének lehetősége, másrészt, a

korábban megvizsgáltak miatt: a települések létrejöttében szerepet játszó táji adottságok jellegzetességei és a néprajzi tájegységek között kimutatható kapcsolat van (Eplényi, 2013). Így nehezen indokolható, hogy a néprajzi tájegységeket építészeti tájegységi arculattá¹⁴ nevezzük át. Továbbá a települések közigazgatási határai¹⁵ nem követik a tájkarakter egységek határait, és ezzel párhuzamosan a néprajzi tájegységek határait sem. Így megállapítható, hogy ezeket a jelenségeket nem érdemes közigazgatási rendszer kereteihez mérve vizsgálni, mint ahogyan az ÉTAK rendszere teszi.¹⁶ Az elmúlt évek szabályozási eszköze a településkép-védelmi rendelet, amelynek megalapozását a Településképi Arculati Kézikönyv (TAK) jelenti. Ezek esetében is a kép fizikai elemekhez kötötten jelenik meg, témakörei és eszközrendszere a házak és az ingatlanokhoz tartozó épített elemekre vonatkoznak.

A településarculat meghatározásának kiindulópontja rengeteget változott az elmúlt évtizedek alatt. A XX. század elejéig a várostervezési kánon az épített elemekből, elsősorban a beépítés jellegéből vezette le a város esztétikáját (Sitte, 1945; Mumford, 1989). Bár ezt követően mind hangsúlyosabb szerepet kaptak a társadalmi – elsősorban térhasználati – igények, mint pl. az utcakép változatossága, a zöldfelületi elemek és a kedvező városi klíma (Cullen, 1995; Csepely-Knorr, 2016), az áttörést a város kognitív térképezésének módszere jelentette (Lynch, 1964). Az utca társadalmi szerepének vizsgálata és a társas érintkezések térbeli mintázata is ebben az időben jelent meg. Ennek legismertebb kutatását Kevin Lynch munkatársa, Donald Appleyard végezte a járdaszinten zajló társas érintkezés és a forgalom összefüggésének elemzésével (Appleyard, Gerson és Lintell, 1981). Azonban a tér (absztrakciók nélküli) valósága és a kor vívmányainak erőltetése az anyagszerűsége és a szerkezetiségen keresztül, a nagy modernista városmegújítások örökségeként a mai napig része az építészeti gondolkodásnak, így számos olyan várostervezési léptékű beruházást ismerünk, amely csupán ennek megfelelő épületek halmazából áll. A

¹⁴ Ami az elkészült munkák alapján inkább építészeti arculati tájegységekként kerültek meghatározásra.

¹⁵ Magyarország teljes területe fel van osztva egymással határos települési közigazgatási rendszerekre.

¹⁶ A témához kapcsolódó, a disszertáció írásakor aktuális felvetés a Fertő tó környezetének karaktere. A Fertő Part projekt vezető építész tervezője úgy nyilatkozik, hogy az „építészeti arculat” kialakításához kutatásokat végeztek a „Fertő vidék” hagyományos építészetről, aminek eredményeként megállapították, hogy kizárólag a Fertő tóhoz kapcsolódó építészeti formanyelv nincsen. Ez ebben az értelmezésében, nem is lehet kérdés tárgya. Az viszont szinte biztosan nem igaz, hogy a néprajzi tájegység helyi identitását jelentő építészeti öröksége soha nem létezett. Ebben az esetben inkább az állapítható meg, hogy a hagyománya már nem él. Ezért jelen kutatás értelmezésében a probléma helyes tervezéseméleti kérdése inkább az lehetne, hogy a megszakadt folytonosság felismerése után milyen szerepe lehet a hagyománynak.

településarculat azonban túlmutat ezeken a dimenziókon. Meggyesi Tamás megfogalmazásában a „település arculatát elsődlegesen az épített környezet jellegzetességei, karaktervonásai határozzák meg. A karakter alapvetően a hely egyedi jellegű környezeti minősége: olyan sajátosságok együttese, ami szerencsés esetben a szellemi természetű *genius loci* konkrét, fizikai megtestesülésének bizonyulhat.” (Meggyesi, 2006 p.10). Fogalom meghatározása az arculatot az „imázsból”, vagyis a képiségből vezeti le és ennek megfelelően karaktervonásokkal jellemzi és különíti el egymástól a különböző települések (vagy településrészek, városnegyedek) arculatát. Jelentősen megkülönbözteti az identitás fogalmától, amit az arculattól eltérően csak az ott élők tapasztalhatnak meg. E szerint egy település arculata bárhogyan alakítható, és nem jelent többet, mint a korábban tárgyalt látvány dimenzióinak épített és természeti eleminek összessége.

Istvánfi Gyula a falvak értékeinek megőrzését és azok gazdagításának lehetőségeit kutatva arra a megállapításra jutott, hogy a falu arculatának három összetevője van: a táj, a történelem és a társadalom (Istvánfi, 2000). Bár a mezőgazdaság megjelenési formáit kivonja a táj fogalmából – ami a tájépítész szakma megközelítésével ellentétes – a települési arculatot összetettebb fogalomnak mutatja be. Az arculatot elvont fogalomként használja, mint képzetet vizsgálja, ami azonos történeti örökségével és az ahhoz tartozó tartalommal, a hagyománnyal. A településarculatot kiterjeszti a települést megtartó tájra. Szorgalmazza az arculati elemek felismerését, a jellegzetesek számbavételét és értékvizsgálatát, vagyis az elvont fogalom racionálisan mérhető szabályozását. Mindezek mellett a település identitásának megragadása szempontjából fontos összefonódásra hívja fel a figyelmet: a táj, a történelem és a társadalom oszthatatlan egybefüggésére.

A fenti megközelítések alapján az arculat fogalma és szellemi tartalma tehát több jelentéssel bír, azonban ahogyan a nyugat-európai tervezésemélet sokat idézett filozófusa Gaston Bachelard fogalmaz: „Kép és koncepció között nincs lehetőség szintézisre, hiszen azt sem lehet megállapítani, melyik származik a másiktól” (Gaston, 1964 nyomán Szabó, 2018, p.78). Azonban ha a környezetünkre változó rendszerként tekintünk, ami természeti és antropogén elemek kölcsönhatásaként működik, belátható, hogy a kép pusztán vizuális és statikus interpretációja csak az arculat néhány elemének értelmezését teszi lehetővé, amelyek másolásával legfeljebb az illúzióját teremthetjük meg annak, amit a kép elvont értelmezésének tekinthetünk. Továbbá fontos

kiemelni, hogy a gondolatbeli tartalom nélküli reprodukciók a történelmi példák alapján az idő múlásával egyre jellegtelenebbé, kiüresedett sematikus elemekké válnak (Palang *et al.*, 2005).

2.1.2 Az arculat jelentései a városi szabadtér és a közterület összefüggéseiben

A településarculat kérdésének vizsgálatakor a táj és a település léptékéből a városi szabadtérek léptéke felé tartva egyre inkább érzékelhetővé válik, hogy a táj adottságai mellett a társadalmi igények is lényeges faktort jelentenek a kép és az identitás alakításában. Az egyén szerepe a településarculat alakításában a kisebb léptékben észrevehetőbbé válik. Természetesen az egyén vágyai és lehetőségei nem függetleníthetők a közösségtől, a kollektív és a személyes térhasználat kölcsönhatásban van egymással (Gottdiener, 1994).

Az archaikus gondolkodás ránk maradt forrásai nyíltan kifejezik, hogy az önfelelt élet az éden kertjében, vagy az elíziumi mezőkön jöhet el. Ettől a szándéktól hajtva az emberiség történelme során ennek az eszménynek a leképezésén dolgozott, vagy erről álmodott. Az eszménykép napjainkra jelentős változáson ment keresztül, hiszen a mai kor legtöbbször által vágyott világa a város¹⁷ és a város kiemelt tereinek uralása, ahol a kiváltságosok valósíthatják csak meg saját édenképüket. A fordulatot jól érzékelteti az a változás, hogy míg korábban a környezeti viszonyok elöl építettünk menedéket, ma már egyre inkább a települések hatnak a környezetre (Brenner, 2013). De az édenkert toposza nem szűnt meg, hiszen attól, hogy a városok a természettől való elszakadást jelentik, az ember, mint élőlény nem tud elszakadni az őt létrehozó univerzumtól. Így a városban nem csak a biztonságot jelentő emberi tudást, hanem a természet arcát is létrehozuk. Csupán a közvetlen mintáink lettek mások, a képzetek pedig a történelmi stíluskorszakok során képekké váltak.

Az egyes korszakokban a közösség által elfogadott szépségideál alapján alkották meg a különböző kultúrák saját édenkertjeiket. Ezekben – a kert egyre fokozódó kiterjesztése mellett –

¹⁷ A ember történelme során 2014 -ben fordult elő először, hogy a Föld népességének több, mint fele lakott városokban (DESA, ENSZ. (2014) World Urbanization Prospects: The 2014 Revision Highlights. Retrieved from United Nations – Department of Economic and Social Affairs.)

megjelent ugyan a táj kényelmes élettéré formálása, de a kertek társadalomra gyakorolt hatása nem ebben állt. Mintáik a nép számára jóval azután váltak valóságossá, hogy azok létrejöttek. Hiszen a mintául szolgáló kertideálok alkotásuk idejében csak hatalmas vagyon, vagy hit és világnézet iránti alázat és erőfeszítés mellett merülhetett fel megépítésük. A szolgálókon keresztül kikerülnek ugyan ezekről a helyszínekről egyes részletek és technikai megoldások, de ezek csupán a kertek nyilvánossá válásával tudtak széles körben elterjedni. Így a XIX. század második felétől az újkor korábbi esztétikája szárnyra kap és közösségi, polgári színtereken bontakozik ki.

Az újkor stílusjegyei a zárt világok mellett az épületeken és a tárgy kultúrán, valamint a városi tereken keresztül váltak a települési identitás részévé (Sitte, 1945). A kertépítészeti megoldások azonban újdonságnak hatnak a 19-20. század fordulóján (Csepely-Knorr, 2011), így az egyes stíluskorszakokat jellemző képek és formák új mintává válnak, amit a polgárok és a vidéki birtokosok – akik ekkor már lehetőséget kapnak a vagyon felhalmozására – átvesznek. Ahogyan „a művészettörténész a parasztház esztétikai fejlődését a kastélyok és katedrálisok művészi díszítményeinek átvételéből igyekszik levezetni” (Blassai I., 1997 nyomán Voit P. 1941, p.34), úgy következtethetünk ezeknek a kerteknek a fejlődésére is. Az epigonista megoldások egyrészt reprezentációs céllal történnek, másrészt ezek az előképek számítanak a társadalom által elfogadott új szépségideálnak, ezért a szépség megalkotásának vágyával és igényességével ezekből a rejtett történetekkel, szimbólumokkal teli mintákból merítve akarnak valóságot alkotni. Ennek a törekvésnek a hatása ma is érezhető, és a jelenség akár az elmúlt évtizedek során is tetten érhető. Jó példa erre az egykori uradalmak – jellemzően kistelepülési – környezetének változása, ahol az előkertekben letűnt korok burkolatarchitektúrája, növényalkalmazása, szobor programja köszön vissza¹⁸.

A felvilágosodást meghatározó tájképi stíluskorszak kiemelkedik a többi közül, mivel kialakulására elsőként hatottak a társadalmi igények (Csepely-Knorr, 2011). Ezzel vette kezdetét a köz- és magántulajdonban lévő szabadterek egyenrangú kölcsönhatása. Vagyis ebben a korban

¹⁸ Szemléletes példa erre Mezőzáh, ahol az Ugron-kastélyból kölcsönzött millió topiáriák formájában bukkan elő a családi házak előkertjeiben (Fekete, 2007).

vált először értelmezhetővé a városi szabadterek, mint a szabadon bejárható végtelen térbirodalom, együttes arculatának vizsgálata.

A képi és jelentésbeli azonosulás mellett, a köz- és magántulajdon merev jogi keretei is elkezdtek fellazulni. A társadalom felső rétegének, majd a tömegközlekedés és a gyalogos szabadterhasználat eszközeinek fejlődésével sokak számára korlátozott használattal, de feltárultak a magánbirtokok. A városok közterein megjelentek a privatizált közterületek (pl.: kávézó teraszok, pavilonok, sportpályák) és ezzel együtt az érdekellentétek is. Azonban ekkor még a közlekedés és a térfalakig (telekhatárig) kimért funkciók nem uralták el a közterületet, így ez jóval kevesebb konfliktushoz vezetett. A korábbi évszázadok tervezési szemlélete még tartotta magát, a nagyvonalú térszervezés elbírta a századforduló időszakában megjelenő funkcióbővülést. Csakhogy egyre inkább megjelent a közérdek definiálásának problémája.

A köz- és magánérdekeket a városi szabadterhasználat során nehéz szétválasztani. Ez a nehézség abból ered, hogy a közjavak használata és az egyéni érdekek nem mindig azonosak, és az egyén szemszögéből hozott racionális döntések során a közjavakhoz való hozzáférés szabadsága a végén hátránnyá válik. Garret Hardin ökológus szerint két lehetőség van ennek megelőzésére: az egyik, hogy a közjavak nagy részéből magánjavakat csinálunk, így az adott terület fenntartása mindenki egyéni felelőssége, vagy szabályokat alkotunk a közjavakra vonatkozóan (Harding, 1968). Az európai várostervezési gyakorlatban azt tapasztalhatjuk, hogy ennek ötvözete valósul meg (Leclercq, Pojani és Van Bueren, 2020). A „köz” és a „magán” területet csak jogi értelemben tekinthető ellentétpárnak, a településen betöltött szerepük és használatuk nem minden esetben válik el. A térhasználat során, a magán és a közélet megjelenésének mértéke inkább erőviszonyokat tükröz, aminek végletei – a szabályozás formájában és a szabályozottság mértékében, a nyilvánosság megengedésével, vagy kizárásával – megmutatkozhatnak mind a köz, mind a magánterületen (Kilian, 1997). A magán és a közterület viszonyának változásában azt láthatjuk a történeti példákon keresztül, hogy a szabályaik mértékének egyensúlyozása világnézetbeli felfogáshoz kötött (Lehnerer, 2009). Vagyis a szabályok hatására kialakult „városarculat” is szükségszerűen a társadalom és a térhasználat lehetőségeinek lenyomata.

Ahogy korábban megállapítottam, a magántulajdonú területek és a közterületek már több mint másfél évszázada erős kölcsönhatásban állnak, ezért a városi szabadterek rendszerében a közterület arculata önmagában nehezen értelmezhető. Azonban a közterületeket általánosan alkalmazott és önmagában értelmezhető jogi rendszer szabályozza, valamint a közszolgáltatások jellemvonásai is a közterületen érvényesülnek. Ezzel összefüggésben a különböző rendeltetésű és használatú helyeken megjelenő téri minőségekhez, tipizálható megjelenés kapcsolódik. Mindezek alapján a városok változásának jellegzetes és önálló indikátorának tarthatjuk, ami társadalmi rendszerekre, történelmi korszakokra jellemző karakterként jelenik meg. A továbbiakban a közterület arculati megnevezésére bevezetem a (1.3 alfejezetben definiált) **közterület-karakter** kifejezést, feloldva a városarculat és az utcakép foglomának félreérthetőségét.

2.2 A közterület-karakter változása Budapesten

Budán és Pesten is a közterületek első, átfogó szemléletű fejlesztése a XVIII. századi császári udvar hatalmi kérdéséhez, a magyar rendekkel való kapcsolattartásban megjelenő gesztusokhoz köthető. A vizsgált időszak közvetlen előzményeit pedig egy nevezetes döntéshez kapcsolódóan lehet levezetni, amelynek hatására előbb Buda, majd Pest kiemelkedik a többi magyar város közül.

A jezsuiták oktatási szemlélete és hitvallása Európa jelentős részén elterjedt és ez a befolyásuk sarkalta a vezető hatalmakat (leginkább a Bourbon-házat) hogy XIV. Kelemen pápára nyomást gyakorolva oszlassa fel a rendet. Ezzel megnyílt az út az abszolutista uralkodók igényét kiszolgáló reformok előtt. Mária Terézia bécsi kormányhatóságokra bízta a jezsuiták által alapított Nagyszombati Egyetem megreformálását, amik az oktatásügyet szigorúan politikai kérdésként fogták fel. A jezsuiták konzervatívnak mondott, merev oktatási rendszerét már a Ratio Educationis¹⁹ jegyében alakították át, majd kiemelték az intézményt eredeti helyéről. A korábban elrendelt budai palota átalakítása (aminek a korszakban zajló munkálatait a magyar királyi udvari

¹⁹ A Ratio Educationis nem elhanyagolható szerepe az oktatás központi hatalom alá rendelése, majd felügyelete. Másfelől a nép egységes, rendszerezett és infrastruktúrával ellátott tanítása megerősítette az utat a magyar polgárosodás felé.

kamara elnökeként Grassalkovich Antal gróf szorgalmazott) némileg okafogyottá vált, hasznosítása fordulatot vett és a közterületek fejlődése szempontjából jelentős döntés született, a Nagyszombati Egyetem Budára, a várba és részben a palotába költözött (Osman, 2007).

A költözést nagyszabású építés munkák kísérték. Lekövezték a főbb utcákat, vízvezetékeket építettek és lámpákat állítottak fel²⁰ (Rados, 1928; Pásztor, 1929). Ez utóbbtól kezdetben vonakodott a város, felesleges kiadásnak, fényűzésnek tartották. A magisztrátus elsősorban a rendszeres üzemeltetési terhei miatt tiltakozott ellene, a rendelkezésére álló jelentősen korlátolt lehetőségei között (a közvélemény még sokáig azon az állásponton volt, hogy a tisztességes emberek sötétedés után nincsenek kint az utcán, ennek alapját a 1715-ben kiadott záróra rendelet adta²¹). Buda ebben az időben az ország 3. legnépesebb városa volt 22 019 lakossal (akiknek közel a harmada, 29,7 % -a napszámos, 5,5 % -a koldus, vagy árva), míg Pestnek 13 021 lakója van (Pásztor, 1929). Azonban az urak inkább Pestre jártak, itt voltak a „főtörvényszékek”; a város magisztrátusa 1788-ban összesen 60 nemesi kúriát tartott számon (Pásztor, 1929). Bár a millió Budán jelentősen megváltozott, az egyetem és az oda költöztetett új hivatalok révén (helytartótanács, királyi kamara) a főúri becsvágy Pesten éledt fel, ahol a nemesek és kereskedők nem egyszer saját adományaikkal segítettek tartani a túlparton tapasztalható fejlődés tempóját. A városfalak és városkapuk bontása új lehetőségeket nyitott – a korábban bemutatott új közterületi minőségek megjelenése mellett – a város növekedésében is, a Lipótváros parcellázásával, az új ingatlanok üzleti alapú megjelenésével lendületet kapott a polgárság. 1815 -re a belvároson túl már a Lipótváros Újépületig tartó területe, a Király utca és a mai Dob utca (Három dob utcza), Károly körút és Múzeum körút (Ország út), a Kálvin tér (Széna tér) és Vámház körút (Mészáros utcza), valamint a Ráday utca (Soroksári utcza) is elegáns burkolattal, csapadékvízvezetéssel, és világítással rendelkezett (Vámos 1926; Pásztor, 1929; Preisich, 2002; Zaitz, 1937).

²⁰ A beruházás volumenét jól mutatja, hogy 1777 -ben míg a város éves bevétele 105 125 pengőforint volt, addig az utak burkolatának készítése 1460 forint 57 krajár, a világítás üzemeltetése 450 forint, a vízvezetéképítés 19 216 forint 7 krajár összegre rúgott, amihez a következő évben a világításra további 1436 forint, az útjavításra 2127 forint 19 ½ krajár összeg adódott.

²¹ A záróra rendelet az esti harangszó után „eltiltotta az utcán való járkálást, kószálást” (Pásztor, 1929). A kor közvilágítási problémáját a lámpahordó gyerekek oldják meg, ami még XIX. században is gyakran igénybe vett szolgáltatás volt a részleges közvilágítás mellett. A záróra rendelet a közbiztonsági problémát nem oldotta meg, arra az első hatásos intézkedést évtizedekkel később, 1770 -ben hozták, az éjjeli örök rendszerének bevezetésével.

Az urbanizáció és ezzel együtt a két város gazdasági ereje tovább nőtt, dacára az 1838 -as pusztító árvíznek, amely nyomán a pesti házak közel háromnegyede rongálódott meg, vagy dőlt össze. Ez egyben megnyitotta a lehetőségeket a kortárs építészeti arculat megteremtése előtt. A fejlődés egyre gyorsabb ütemű volt, mind gazdasági, mind társadalmi szempontból, ami a polgárság előtt sorra megnyíló és szabadon használható kertek és birtokok használatában is megmutatkozott. Ekkor már Budának kellett felzárkóznia, például a népszerű Orczy-kert mintájához²², amit a Horváth-kertben kialakított mulatókert és nyári színház, vagy az Ellipsz-sétány megnyitásával igyekszik teljesíteni (Csepely-Knorr, 2016). A kertek megnyitásával a környezetesztétikai már nem csak főúri, vagy az egyházi méltóságok kiváltsága. Azonban még a Duna mindkét partján messze jártak a városi zöldfelületi rendszer megvalósításától, de még az intézményesített tervezésétől is.

A tömegközlekedés megjelenésével, és gázgyártással új perspektívák nyíltak a város előtt, azonban a szabadságharc az elképzeléseket egy évtizeddel eltolta. A neoabszolutizmusként²³ hivatkozott időszak legjelentősebb hatása a közterületekre a társadalom szerkezetének és a nemzetiségek arányának átalakulásában állt. Az elnyomás évei után, Pestet a kiegyezés –a magyarok nemzeti büszkesége és főleg dacossága hatására, az 1848 -ban még jelentős többségben lévő német nyelvű lakossága ellenére– mégis magyar többségben és több, mint kétszer annyi lakossal találta.

²² Az Orczy-kert a korszak sűrűn hivatkozott nemzetközi példájaként is ismert Englischer Gartennel azonos céllal és azonos tervezéseméleti elgondolások mentén születhetett, amit a két tervező Bernhard Petri és Friedrich Ludwig von Sckell, rokoni és mester-tanítvány kapcsolatából gondolhatunk (Csepely-Knorr, 2016).

²³ Gyakoribb megnevezésében Bach-korszak, ami csak az abszolutista törekvésében köthető a XVIII. századi felvilágosult abszolutizmushoz, a nép és az egyén –bizonyos szempontú– szabadságának és vagyonosodásának lehetősége a neoabszolutizmus időszakában inkább következménye, mint célja a kormányzásnak. A császári udvar mindennél erősebb szándéka, a monarchia egységének és a központi hatalom megkérdőjelezhetetlenségének megteremtése és ezzel összefüggően a magyar nemzeti egység megszüntetése. Ami az 1848-49 -es forradalom és szabadságharc társadalmi eredményét a feudalizmus eltörlését gazdasági és közigazgatási előnnyé próbálta kovácsolni. A központi hatalom kényszerítés és kontroll gyakorlása mellett a társadalom új jogállásaként bevezették a polgári perrendtartást és a kötelező német nyelvet, ami az új közigazgatási struktúra alapja lett.

2.2.1 A budapesti közterület-karakter rétegeit jelentő infrastruktúrák megjelenésének írott forrásai

2.2.1.1. Kötőpályás közlekedés:

A közterület-karakter a gyakorlatban megmutatkozó feltárását jelentő első lépést, az arculati elemek megjelenésének vizsgálatát, a kötőpályás „tömegközlekedés” első városi vonalának²⁴ pesti megjelenésétől, 1866 -tól kezdem. A sikeres omnibusz járatok megmutatták a nagy utasszámú, közlekedési útvonalhoz és menetrendhez kötött „társas” személyszállításban rejlő vállalkozási lehetőségeket. Így az igény, már az első vonal, a Kálvin tér (Széna tér) – Újpest („Bagolyvár” indóház) szakasz kiépülésekor is hatalmas, amit számos további követett. Aki tehette, közlekedési társaságokba fektetett, valóságos befektetési láz alakul ki, nem egy esetben párhuzamos vonalakat működtetve és így versenytársat jelentve egymásnak, de leginkább az omnibuszhálózatok üzemeltetőinek (Tóth, 1965; Preisich, 2002). A tőzsdeválság²⁵ 1873-ban nem tette tönkre sem a pesti, sem a budai társaságokat, azonban 1878 -ban felvásárlásokkal egy kézbe kerültek a lóvasút társaságok, Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) néven egyesülve (Tóth, 1965). 1887 -ben számos újításról tanúskodnak a korabeli források (Konarik, Sudár 1987), amit a lóvasút szolgáltatásra szóló monopólium is előmozdíthatott. Az Ülői út – Szentlőrinc téglagyár között induló gőzhajtású kocsik mellett a Nyugati Pályaudvar – Király utca szakaszon villamos próbavonal létesült. Az 1832 -től induló lófogató tömegközlekedést egyre inkább felváltja a villamos, ami első megjelenésétől mindössze két évvel, 1889-re szinte teljesen ki is szorítja azt²⁶. A párhuzamos vonalak 1896 -ban szűnnek meg, ekkor már három éve a Fővárosi Közmunkák Tanácsa fogja össze a különböző társaságok fejlesztéseit. 1914 -ben a város főbb közlekedési irányait lefedő, a külvárosokat is feltáró hálózattal rendelkezik Budapest, amelyek a fejpályaudvarokkal (Keleti pu., Nyugati pu., Ferencvárosi pu., Déli pu.) kiegészülve a város új kapuit jelentik. Az I. világháborút követő szénhiány a közlekedés válságát 1919 -ben hozza el, amit ezután egészen 1928 -ig forráshiányos üzemeltetés jellemez. Ekkor kezdődik a vasúti tömegközlekedés korszerűsítése és teljes átállása felsővezetékes villamos rendszerre. A közlekedés új elveinek –a „lassú” keresztutcák felszabadításának– 1932 -ben kihirdetett

²⁴ A mai Budapest értelmezésében.

²⁵ 1869. szeptember 24 -én a Bécsi majd Pesti tőzsde „feketpéntek” -ként ismert összeomlása.

²⁶ A BKVT utolsó, csúcsidejében 18 millió fő/év utasforgalommal működött.

álláspontjával a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt (BSZKRT)²⁷ egységes tömegközlekedési hálózatot indítványozott, ami a közlekedési útvonalak lefedettségének szervezésén túl a viteldíj meghatározására, a menetrend összehangolására és szolgáltatás minőségére is kiterjedt (Pásztor, 1927; Zelovich, 1934). A rendszer üzemeltetésének folytonossága 1942 -től akadozott, 1944 -ben pedig Budapest bombázásával súlyos károkat szenved. 1946 -ban a helyreállítások jelentősek, azonban a II. világháború során nem csak az infrastruktúra, hanem befektetők híján a korábbi szabályozás tartalma is elveszett. 1968 -ig nem kerül sor jelentős fejlesztésre, ekkor az éves utasforgalom 2,8 millió fő, ami a hálózat újbóli kiépülésének befejezésével, 1973 -ban 7,5 millió főre gyarapszik (Pásztor, 1927).

A kötöttpályás tömegközlekedés legnagyobb sikere abban állt, hogy forradalmasította a hétköznapi városi közlekedést, erősítve a polgári életforma lehetőségeit. Így szekér és még autó nélkül széles társadalmi rétegek számára tette lehetővé a lakás-munkahely távolság növelését, tovább lendítve ezzel a város gazdasági erejének gyarapodását.

2.2.1.2. Kocsi és gépjármű közlekedés:

A többtengelyes járműközlekedés fellendülésének egyik feltétele volt a megfelelő útpálya kialakítása. Ez részben magában foglalja a csapadékvíz elvezetés alakulását és a pályaszerkezet technológiai és anyaghasználati megoldásait. Ennek egyik első írott javaslata 1868 -ra datálható, amikor a csapadékvíz gyűjtését és elvezetését az út két széléhez kötötték, vagyis az út keresztmetszeti kialakítását igyekeztek egységesíteni²⁸. Anyag és építéstechnológiai előrelépés 1893 -hoz (nógrádi bazalt kopóréteg) és 1906 -hoz (aszfalt kopóréteg és pályaszerkezet) köthető²⁹, ezek az évszámok a Fővárosi Közmunkák Tanácsának előírásainak dátumai³⁰. Az I. világháború

²⁷ 1923 -ban jött létre a főváros villamos, majd busz és trolibusz hálózatainak működtetésére a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT tíz éve, 1933).

²⁸ Az útburkolat anyaga ekkor rendszerint a Duna-menti bányákból nyert andezit, vagy külföldről importált gránit (Vajda, 2013).

²⁹ 1897 -óta a makadám utak felszámolására törekedtek (Ruisz, 1934)

³⁰ Az anyagválasztást az 1880 -as évek elején épített próba burkolatok tapasztalati útján határozták meg Mihályfi József 1882: Budapest útburkolatairól. Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye XVI (1882) 6. 355-371 p.. és Szilágyi F. Lajos 1899: Székesfővárosunk útburkolati kérdései. A Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye. 1899/33/8. 317-324 p.

recessziója mai értelemben fejlődésként hatott erre a közlekedési ágra, hiszen az 1915 -ben kipróbált gőz és villany hajtású autóbuszokat 1921 -től elektromos meghatású, akkumulátoros járművek követik (Pásztor, 1927). A közlekedés szabályozásában 1926 -tól jelenik meg a jelzőlámpa (elsőként a Rákóczi út és József körút kereszteződésében), 1927 -től pedig az egyirányú utcák (Preisich, 2002). A gépjármű forgalom jelentős növekedését azonban az 1930 -as szabályozástól követhetjük³¹, amikor a Rákóczi út példájával megszületik a korszerű keresztaszelvény: elválasztott gyalogos, gépjármű és villamos használattal (Ruisz, 1934). Az markánsan szétválasztott forgalmi ágak elve 1948 -tól válik általánossá – sajnos a modernizmus elveinek megfelelően – a gépjármű elsődlegességével. A gépjárműforgalom infrastruktúrájának elemkészletét a trolibuszok általánossá válása 1951 -től bővítette (Keller, 1979). Az 1960 -as években induló metróépítésekkel párhuzamosan megjelennek a gyalogos aluljárók, és így a gyalogátkelő nélküli keresztezések. Majd az 1970 -es éveket jellemző közúti felüljárók, a forgalmas szintbeli gépjármű kereszteződéseket váltják ki (Preisich, 2002).

2.2.1.3. Kerékpáros közlekedés:

Arról, hogy a kerékpározás milyen formában van jelen a XIX. század második felében a magyar nagyvárosokban, csak szórványos információink vannak, ezek is leginkább elbeszélések. Pesten az első hivatalos nyoma egy 1870 -es keltezésű felhívásnak van, ami a velocipéd használatot népszerűsítette (Siklóssy, 1928). A kampány igen jól sikerülhetett, hiszen 1890 -ben megjelenik az első szabályozás, ami a közlekedési nyomvonal és a sebesség viszonyát határozza meg³². Ekkor a kerékpárosok a városi térhasználat legnépszerűtlenebb szereplői voltak, azonban a kerékpáros egyletek a polgári világ számottevő közösségépítő tényezője lett. A kerékpáriskolák nagycsarnokában és a Millenáris Velodrómában a műjégpályákhoz hasonló hangulat uralkodott. Az 1898-ban bevezetett kerékpárhasználati adó visszaszorította a közterületekről a biciklizőket, azonban ezt 1911-ben eltörlik és műfaj népszerűsége szinte egyből a korábbi szintre tér vissza (Siklóssy, 1928). A korabeli fotók reklámfeliratait figyelve számos a kerékpározással összefüggő hirdetést találhatunk. **(3.ábra)** Ahogyan a téma szakírója, Frisnyák Fruzsina fogalmaz (Frisnyák,

³¹ Ezzel a mobilizáció szabályozásában egy évvel megelőzzük Angliát, ahol 1931 -ben adják ki a The Highway Code -ot.

³² A kerékpározó sebessége kocsúton nem haladhatta meg a fogatott járművét, járdán a gyalogosét.

1988), a kerékpározáshoz nem csak a masina és az ember szükséges, akinek kedve van hajtani, hanem út is; kizárólagos használatú kerékpárutakra 1937-ig kell várni. A II. világháború után



3. ábra – Kerékpárgumi reklám az FTC stadionban 1938 -ból. Forrás: Fortepan.

az 1950 -es években jelenik meg újra a kerékpáros közlekedés szabályozásának igénye, de a kerékpárutak (nyugat)-európai szintű épülésére 2009-ig kell várni. A biciklis közlekedésben a lehető legszélesebb részvétel infrastruktúrája, a közösségi kerékpárhálózat 2014 -ben jelenik meg.

2.2.1.4. Közvilágítás, reklám és díszvilágítás:

A vezetéken érkező energiahordozó a közvilágítás üzemeltetésének új korszakát hozta el. A világ fejlett városaiban (elsősorban az Egyesült államokban) még döntően petróleummal a tereket, utcákat, amikor Budán és Pesten már kiterjedt gázvezeték hálózat található, ami 1870 -ben Óbudai utcákkal egészül ki (Pásztor, 1929). Ezzel kirajzolódik a későbbi Budapest gerincvezeték-hálózata. A Ganz utcában 1878 -ban megjelenő elektromos izzólámpákkal történő világítás a 1880 -as évektől több helyen is megjelenik kísérleti jelleggel (Pásztor, 1929). Azonban az elektromos hálózat kiépülésnek fellendülését a gázművek fővárossal kötött szerződése hamar megakadályozta, 1895 -ig szereztek monopóliumot a vezetékfektetés jogára (Pásztor, 1929). A gázlámpák kiteljesedése 1891 -től az Auer égővel következett be, de mindezen törekvések ellenére 1893 -tól két áramfejlesztő vállalt mégis koncessziós jogot szerez az áramszolgáltatásra, ami már a háztartások ellátását is célba vette (Pásztor, 1929). A Rákóczi úti próbaszakasz sikere után az 1910-es évektől a jelentősebb utak világítását villanyfényre cserélik, de a konkurens üzemeltetők különféle rendszereket használnak. Ekkor a közvilágításban egyszerre voltak még jelen az olajlámpák, a gázégők és az elektromos izzók és lámpatestek. Ez a sokféleség ekkor még csak

egy-egy utca vagy tér összehasonlításában jelenik meg, az egyes helyszíneken nem. A közvilágítás szabályozásának rendeletei az 1910 -es évektől válnak egységessé, miután a főváros megváltotta a gázműveket (Hajnal (szerk.) 1910)³³. Az I. világháborút követő szénhiány a gázvilágítást is megtépázza, a közvilágítást a kapualjakba felszerelt elektromos izzók egészítik ki, amelyek a háztartásokhoz vezetett elektromos hálózatról üzemelnek. Hosszútávú megoldásként pedig az utcákban megjelennek az átfeszítések az épületek vagy a villamos felsővezeték tartók között, a parkok és terek világításához pedig egységes kandelábereket terveznek. Ekkor már a villamos áramfejlesztők is fővárosi tulajdonban voltak. A háború után legkorábban egy 1928 -as akta és térképmelléklete tanúskodik (Pásztor, 1929) arról, hogy a közvilágítás minősége újra eléri a világháború előtti állapotot. 1931 -ben új központosított kapcsolórendszert hoznak létre, amivel az elektromos világítás üzemeltetési szempontból is egységessé válik (Pásztor, 1929). A képi megjelenéséről ugyanez nem mondható el, hiszen a háború és a gazdasági válság reflexei miatt – a világítási rendszer valamelyikének meghibásodására, üzemeltetési fennakadására készülve – a gáz és elektromos rendszerek egyszerre működnek, általánosan egy lámpatestbe integrálva. A köz



4. ábra – Fényreklámok a Kärntner Straße úzeletinél 1963-ban , és Margit körúton 1971-ben. Forrás: Fortepan.

és magánérdekek ellentéte és ezek szabályozási igénye az 1920 -as évek neonreklámjaitól van jelen (Légrády (Szerk.), 1925; Rózsa, 1971)³⁴. Budapest 1944 -es bombázásával nem csak az infrastruktúra elemei, de az addig kialakult normák is megszűnnek. 1950-1970 -ig nagy volumenű

³³ A gáz-világítás korszaka ekkor már érezhetően hanyatlásnak indul, de ezzel együtt is jelentős feladat és költség a több, mint 420 000 lámpa üzemeltetése (Pásztor, 1929).

³⁴ Az első fényreklám 1908 -ban jelenik meg Budapesten, a Lipót krt. és a Váci út sarkán (a mai Szent István krt. és a Váci út).

infrastruktúrafejlesztés zajlik, a korábbi kábelhossz megkétszereződik, azonban ez döntően szabad vezetékes hálózatot jelent (Pásztor, 1929). 1969 -ben a városi fényekben találja meg a politikai vezetés a nemzetközi nagyvárosi jelleg megvalósíthatóságát (**4.ábra**), így forgalmas utak és csomópontok fényreklámokkal is színesednek. Ezeknek a reklámoknak a szerepe egyértelműen egy képi elem fizikai átvétele volt, a neonfeliratok tartalmát jól példázza a Nagykörúti kiírás, ami arról tájékoztatja a járókellőket, hogy „érdemes takarékoskodni”. Ezzel párhuzamos a 1970 -es években megjelenik az épületek díszvilágítása is (Garami *et al.*, 1972; Zaitz, 1937), majd az 1980 -as évektől a műemlékvédelmi szempontok, amik alapján megjelennek az első historizáló kandeláberek (Zaitz, 1937). A témában a főváros első átfogó tervezési segédlete, a Budapest Világítási Mesterterv 2015 -ben került publikálásra, aminek jelenleg hatályos kiadványát 2018 -ban módosították (Kötág, 2018).

2.2.1.5. Távközlés:

A távközlés tervező egyre jelentősebbé váló szerepe a városi szabadterek tervezésében a mai kor térhasználati igényei mellett természetesnek tűnik. 1866-ban a távközlés infrastruktúraelemei még inkább csak vizuális, képi értelmezésben kapcsolódtak a térhasználathoz. Ugyan kezdetben a távíró vezetékek föld alatt futottak, a vizsgált időszakban már markáns elemként jelent meg, falikaros rögzítéssel illetve a háztetőkre szerelt kerethez rögzítve. A kiegyezést követően egyből megjelenetek a hazai viszonyokra írt szabályok, azonban az első átfogó szabályozást az 1870-ben megjelent távírárszati rendeletek jelentették (Preisich, 2002). A vezetékek és a tartók képi megjelenését 1887-ben szabályozták (Sáfár, 2014), a reprezentatív útvonalakon tilos volt kiépíteni, a mellékutcákban falikaros megoldással, míg a tereken csak abban az esetben jelenhettek meg a vezetékek és tartóik, ha a vonal továbbítására nem volt más megoldás, ekkor díszes öntöttvas oszlopokra kerültek. Néhány évvel korábban, 1881-ben nyílt meg az első telefonközpont (Asztalos, 1981), a Budapesti M. kir. Távbeszélő Hálózat Igazgatóság pedig 1897-ben, a telefonálás intézményes kereteinek biztosítására jött létre (Sáfár, 2014). A távíró és a távbeszélő hálózatok 1889-óta használták ugyan azokat a vonalakat, az intézmény létrejötte, a földalatti kábelek és a ma is használt gerincvezetékek kialakításában játszott szerepet (Sáfár, 2014). A két világháború között alig fejlesztik a hálózatot, 1945-öt követően csak részben és ideiglenesen állítják helyre a hálózatot, azonban ez hosszú évekre úgy maradt, e mellett mesterségesen tartják vissza a felhasználókat egészen 1956-ig (Sáfár, 2014). Ekkor megújítják a teljes hálózatot és a

hálózatminőségre új szabályozást vezetnek be. Az 1960-as években megszorodnak az utcai telefonfülkék, amire egy tervpályázat keretében a kor gondolkodásmódjának megfelelő, színvonalas títustervek készülnek (Gyöngyösi (szerk.), 1962); a fülkék azonban csak 1967-től válnak egységessé. Ebben az évben megjelenik itthon is a digitális rendszer, de ez egészen a '80-as évekig csak a központot érinti, a hálózat rekonstrukció 1984-ben fejeződik be (Preisich, 2002). Az első rádiótelefon hálózat 1990-ben indul, a kereskedelmi GSM korszak 1993-ban kezdődik. A lakossági mobiltelefon-használat 1999-ben a piac felosztásával és új szolgáltató megjelenésével válik általánossá. A korszerű közösségi közlekedés az évezred első évtizede óta épül a távközlésre. Budapesten 2014-ben jelent meg a gps alapú, valós idejű utastájékoztató és a MOL Bubi közösségi közlekedési rendszert is ebben az évben indították el.

2.2.2 A budapesti közterület-karakter megnyilvánulásának képi forrásai

A közterület-karakter változásait archív felvételek segítségével is nyomon követtem. Klösz György 1873-ban publikált Budapest átnézete és Budapest látóköre című sorozatai, valamint a celluloid film 1887-es elterjedése előtti évekről szerény képi források (dagerrotípiák illetve kalotípiák, de legfőképpen könyvek illusztrációiként készült grafikák) állnak rendelkezésünkre, így a kutatás időszakának első periódusának feltárása kihívást jelentett. A XIX. század környékén készült felvételek a már említett Klösz György sorozatai mellett nagy számban Erdélyi Mór műtermének köszönhetőek, de egy-egy kivételesen informatív képpel Weinwurm Antal, Balogh Rudolf munkássága, valamint az 1950-es évek derekán készült felvételekkel a korszak neves fotográfusa, Seidner Zoltán is nagyban segítette a korabeli információk gyűjtését.

A különleges események éveiről sorozatszerű felvételeket találhatunk, ami lehetőséget adna Budapest számos helyszínének párhuzamos vizsgálatára. Azonban ezek az események (pl.: Batthyány Lajos születésének 90. évfordulójára rendezett ünnepség, XIII. Alfonz spanyol király látogatása, Szent Jobb körmenet, XXXIV. Nemzetközi Eucharisztikus kongresszus, III. Viktor Emánuel látogatása, Gróf Teleki Pál temetése) nem mutatnak reális képet sem a használatról, sem a részletekről. Valamint a tömeg, vagy az eseményre emelt staffázs építmények túl sok információt takarnak. Ehhez hasonlóan a II. világháborús és az '56-os forradalom és szabadságharc pusztításait és a heroikus ellenállást megörökítő felvételek sem hasznosak.

A korai fényképanyag jelentős részben nevezetes épületekhez és palotákhoz kapcsolódik, amiken az utcák és terek bizonyos szegmensei látszódnak, átfogó képet csupán néhány felvételen láthatunk. A járda és az út szerepének a különbségét ugyan kiemelt szegély és több esetben a járda kevésbé tartós szórt, vagy öntött kopórétege jelzi, azonban a felvételek közös gyalogos, kerékpáros, kötöttpályás és kocsi, illetve gépjármű használatról tanúskodnak³⁵, a hosszú expozíciós idő ellenére rendszerint számos résztvevővel. A sínpályák a burkolatarchitektúra integrált elemként jelennek meg, ami az épületek átmeneti tereként megjelenő járdák között egy nagy közös használatú, a szegélyek között elnyúló közlekedési térként működik.



5. ábra – Fák, fahelyek az Oktogonon (Abbázia kávéház majd K&H bank) a XX. és a XXI. század elején. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, valamint Google Street View.

A vizsgált helyszíneken a zöldfelületet szoliter fák, de leginkább fasorok jelentik, amelyeket a friss telepítés esetében karózás, majd a forgalmasabb helyszíneken favédőrácok támogatnak³⁶. A sorfák és zöldfelületek a XIX. sz. végén válnak általánossá, és több esetben is tapasztalhatjuk, hogy a korábbi fotókon látható növények köszönnek vissza a majd száz évvel későbbi felvételeken. Vagyis az ekkor elültetett fák határozzák meg a későbbi lehetőségeket ami leginkább a meglévő állapot megtartására – vagy inkább meg nem szüntetésére – redukálódott, ahogyan ezt az Oktogon könnyen szamon tartható esete is példázza (**5.ábra**). A Blaha Lujza tér és a Baross tér jól mutatja, hogy ebben a korban a cserje, évelő és gyepfelületeket nagy gondossággal tartják fent, és a kapcsolódó kisarchitektúrákkal kiemelt, esztétikai szerepet töltenek be.

³⁵ Kiscelli Múzeum, leltári szám: 6773; F91.911; 73.725; 22.22 985; F77/934.35; 57.60.1; 95.685

³⁶ Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, leltári szám: FSZEK 010167

A terek és az utcák rendeltetéséről a közvilágítás elemei is informálnak. A forgalmas kereszteződések megvilágítása azonos elven történik (posztamensre emelve, vagyis magasabb fénypontú és többkaros kandeláberrel), majd a XX. század első évtizedeiben, a gépjármű forgalom élénkülésével párhuzamosan, megjelennek a magas fénypontú kandeláberek a főbb közlekedési útvonalak mentén, míg a kis utcákban egyszerűbb oszlopokat helyeznek ki³⁷, az ekkor épülő helyszíneken pedig a tiszta funkcionalizmus érvényesül, ami más berendezési elemeket is meghatároz³⁸. Az utca és a járda szerepe élesen elválík, a gyalogsközlekedés egyre inkább a járdákra szorítkozik, ami leginkább a vezérszintű funkciók megváltozásában mutatkozik meg.

Bár az 1940-es évek elejéről kevés felvételt találhatunk, az 1939-es jobboldali közlekedésre való áttérés nem mutat jelentős arculati változást. A II. világháborút követően terjednek el az épülethomlokzatok közötti átfüggesztések mind a világítás, mind az energiaszolgáltatás terén és a felvételek alapján azt tapasztalhatjuk, hogy a korábban perifériának számító helyszíneken nagyon egyszerű berendezési tárgyak jelennek meg. Vagyis az igényes kivitelű arculati elemek készítésének időszaka ekkor lezárul, ami nem csak a különböző infrastruktúrák tartozékaiban mutatkozik meg. A hagyományos parkberendezési elemeket egységesen újakra cserélik, a város exponált helyein az esztétikát direkt narratívára cserélő egyenári kiültetések jelennek meg. Ez az aprónak tűnő, de jelentős változás a közterületi minőségben a térhasználat lehetőségének, a közterület szerepének a megváltozását példázza.

Az 1960 -as évekkel a gépjármű uralmának évtizedei kezdődnek. Ennek elején, a felül és aluljárók és a „városi autópályák” tömeges megjelenéséig, egy évtizednyi felvillanással még megmutatkozik, hogy a zöldfelületi elemek sokféle módon alkalmasak a közterületi minőség alakítására. Azonban ezek az elemek egy gyorsan lezajló változás során egyszerűbbé válnak és jellemzően visszaszorulnak a klasszikus zöldfelületi kategóriákba³⁹. A korszak arculati változásait példázzák a tömegesen megjelenő, nagyszámú elemkészletté bővülő és céljai szerint is figyelemfelkeltő KRESZ táblák, útburkolati jelek és forgalomterelők (amelyek az autóközlekedést segítik és a gyalogos közlekedést akadályozzák). Az Angliából átevett közlekedési kultúra ekkor

³⁷ Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, leltári szám: K001152

³⁸ <https://egykor.hu/budapest-i--keruletattila-korut-35--es-32-4000>

³⁹ Fortepan, leltári szám: 51606 vö. fortepan, leltári szám: 26414

tűnik el végleg, ami a gyalogátkelő, vagyis az úton a gyalogos helyét jelölő finom pontsorokról „zebrára” vált⁴⁰, az elkülönülő használat markáns szimbólumaként.

Az utakról nem csak a gyalogosok, de a kerékpárosok is kiszorulnak, valamint a fotókon keresztül megfigyelhető, hogy a sinpályák is kikerülnek az egységes burkolati rendszerből⁴². További új elemként figyelhető meg a pavilonok, amelyek szinte ellepik a közterületeket. Ezek egyrészt az épületekből kikopó vezérszínti funkciókat pótolják, és az utcákból kiszorított tájépítészeti megoldásokat helyettesítik. Másrészt a forgalomirányítás, valamint a távközlés új eszközei lesznek, ami így a XX. században újra megjelenik (az 1970-es évektől a metróállomásokban is, így a növekvő igény nem jelent növekvő terhelést az utcákon, tereken). Az épületek között egyre kevesebb pufferterület marad, ami korábban soha nem látott és érzékelt kontrasztban áll a századforduló után a városi szabadtereket jellemző vizuális és használatbeli letisztulással. A két korszak tervezési metodikájában bekövetkező drasztikus különbség a fotókon is megfigyelhető. A tér (mint terület) használati hierarchiájának meghatározását a közlekedéstervezés szakága veszi át, ami a gyalogos térhasználatot jellemző közterületi-karakterjegyekkel láthatóan nem tud mit kezdeni.

A 1990 -es évektől a vizsgált helyszínek fotódokumentációja alapján a tér (mint terület) értékét csökkentő hatásokat figyelhetünk meg. A zöldfelületek fenntartása láthatóan csökken, az infrastruktúrák a korábbi évtizedekből örökölt elemekkel jelennek meg, aminek harmonizációja a 2010 -es években kezdődik. A vizsgált helyszínek közül egyetlen kivételként az Andrássy utat látjuk, ami a földalatti felújításával fasoraiban és kandelábereiben újul meg. A kutatási időszak vége az első Tér-Köz pályázatok megvalósulásainak idejére esik, ennek hatása a vizsgált helyszínek felvételein azonban még nem érzékelhető. A kutatáshoz felhasznált képek jegyzékét **M4. melléklet** tartalmazza.

⁴⁰ Londonban továbbra is ez a gyalogátkelő van használatban (<https://goo.gl/maps/JrKCqaTY54QfpoZe7>), a 2019 -ben kiadott tervezői segédlet óta (Transport of London 2019, 146) pedig megfigyelhető, hogy járdákat a pontsorok között a gyalogosburkolat színe, néhol anyaga köti össze, ami a „Vision Zero” céljait szolgálja.

⁴¹ Fortepan, leltári szám: 16681

⁴² Fortepan, leltári szám: 198632

2.3 A közterület-karakter tervezése

Ahogy a 2.1 *Az arculat jelentése, mint vizuális tartalom és mint identitás* fejezetében részleteztem, a települések arculatának létrejöttében környezeti - társadalmi - műszaki hatások érzékelhetőek (Fekete és Szakács 2012). A városépítészeti és a tájépítészeti gyakorlatban ezeknek a hatásoknak az összehangolt tervezését figyelhetjük meg, más-más hangsúllyal a különböző történelmi korszakokban. A végeredmény szempontjából a tervezésben a formálásra, megjelenésre, más szóval a dizájnra⁴³ irányuló folyamat szerepét – a kép fizikai szerepének népszerűségével összefüggően – hajlamosak vagyunk túlértékelni (Szabó, 2018). Pedig a városi szabadterek létrejötte összetett tervezési folyamatnak köszönhető, amely a koncepcionális és a mérnöki-tervezői munka mellett más, különböző szaktudással rendelkező szereplők részvételére és politikai döntésekre is épül. A megvalósulási folyamat, a jogalkotás és a finanszírozás megtervezésétől kezdve leginkább a városok fejlesztési programjaiban érzékelhető. Ezért a kutatás a tervezési metódusok feltárása során a városi kontextussal, a szabadterek arculatának tervezésével, és ennek részhalmozaként a közterület-karakter tervezésével foglalkozik, a területi tervezés helyspecifikus, szintekben gondolkodó logikája helyett a közterület-tervezés hálózatos, egymáshoz kapcsolódó tervek rendszerének metodikáját vizsgálva.

A közterületek tervezésének jellemzően három szintje jelenik meg mind a hazai, mind a „nyugat-európai” közigazgatásban. Gustavsson és mtsai. (2005), valamint Randrup és Persson (2009) kutatásából tudjuk, hogy ez független attól, hogy állami, piaci vagy magán érdek áll a fejlesztés mögött. A három szint különböző tervezői attitűdöt és részvételt jelent a tájépítészek számára. A felosztások megnevezése megvalósulásuk idősorrendjében az alábbi:

- döntéshozatal (irányelvek és elképzelések meghatározása, jövőkép alkotás)
- tervezés (szakmai összefoglalók és tervek)
- üzemeltetés (fenntartás és műszaki karbantartás)

⁴³ Az angol „plan” és „design” kifejezések közötti különbséget nehéz visszaadni magyarul. A „planing” átfogó stratégiai jellegű tervezési folyamatokra utal, a „design” pedig a tervezésnek az alkotási, formálási folyamataira, vagyis a stratégiai célok tartalommal való feltöltésére.

2.3.1 Döntéshozatal – irányelvek és jövőkép alkotás

A tervezési folyamat irányelveit a városépítészeti koncepció felől vizsgálva – döntően várostervezés-elméleti munkák alapján – nyolc olyan tényezőt különíthetünk el, amit a nemzetközi szakirodalom legismertebb teoretikusai a tervezés kiindulópontjának neveznek meg (Forsyth, 2021). Ezek a térbeliség (Lynch, 1980; Hough 1990), az alaktan (Sitte, 1945; Krier, 1991), a kontextus (Worskett, 1969), a látvány (Cullen 1971), az észlelés (Lynch, 1960; Bacon 1975), a társadalom (Jacobs, 1961), a funkció (Department of The Environment, 1992), és a fenntarthatóság (Blowers, 1993; Barton et al., 1994). Ezekben a megközelítésekben a település fejlődésének, változásának az elmúlt évtizedekben tetten érhető igénye és iránya jelenik meg, amik a „nyugati világ” jelenkori lakóformáit és lakókörnyezetét határozzák meg. A korábban taglaltak alapján magától értetődőnek tűnik, hogy a városszerkezet alakításának kiindulópontjai a városi szabadterek programját is meghatározzák. Valamilyen formában – természetesen – mindegyik fogalom kapcsolható az arculat korábbi alfejezetben vizsgált kép és identitás tartalmú fogalomköréhez is, de ahogyan a felsorolásból kitűnik, a hivatkozott munkák a folytonosság mellett a továbbörökítés kérdésével is foglalkoznak.

A vízióra épülő vezetésnek, a vízió vezérelt tervezésnek és döntésnek az üzleti világból származó megközelítését (a nagyvállalatok egyik alapelve a vízió vezérelt vállalatirányítás) az ezredforduló éveiben kezdték a városvezetésre alkalmazni (Quarles, 2001). Dacára annak, hogy a városépítészeti szakirodalom is megállapítja „*a stratégiai tervezés első lépése egyfajta jövővízió felvázolása*” (Szabó, 2016, p.16.) a hazai és a nemzetközi gyakorlatra is jellemző, hogy a polgármesterek a legritkább esetben élnek vele. Ahogyan Karvalics fogalmaz „*a vízióvezérelt városvezetőket szinte név szerint ismerhetjük, Maurizio Bevilacqua-tól, a kanadai Vaughan polgármesterétől a spanyol Santanderből a világ szenzorfüvővárosát megteremtteni kívánó Iñigo de la Serna-ig.*” (Karvalics, 2019 p.34). A vízióra épülő tervezési folyamat nem egyetlen sorsfordító ötletre épülő rendezési tervtől várja a város sorsának jóra fordulását, hanem stabil, hosszútávon is megmaradó minőségi előrelépést remélem attól, hogy egymásra épülő, egymást támogató és így egymást felerősítő lépések sorozatát képes megfogalmazni. Ezzel közelebb kerül a megrajzolt jövőállapothoz, hanem képes idő- és versenyelőnyt teremteni is (Karvalics, 2019).

Azonban látni kell, hogy az okos város programok árnyékában fel sem vetődik a jövővízió szükségessége, mert termékként kiválasztható és fogyasztható technológiai lehetőségek sorát kínálja a piac (Karvalics, 2016). Vannak általános problémák, amelyekkel minden európai város küzd (pl. klímaváltozás, közlekedéstervezés, szolgáltatás koncentráció) és ezért alkalmasak hozzá a fentebb említett termékek. Azonban a későbbiekben látni fogjuk, a tervezés minőségét vizsgálva, hogy a városi szabadterek alakításakor a termékek alkalmazása félrevezető könnyedséget ígér. Használatukkal a szaktervezői munka nem spórolható meg, és amennyiben a termékek összehangolása során az „arculati” tervezés csak a forma és anyag választásban merül ki, a téri minőségen egyáltalán nem biztos, hogy javítani tudunk. Természetesen a termékekben való gondolkodás része lehet a jövőképnek is, kamatoztatva, hogy szabványokon keresztül kiszámíthatóan használhatóak, előállításuk környezeti és gazdasági értelemben is fenntarthatóbb. Az erre alapozó vízió a **valóság terét** szemlélteti, aminek célja, hogy egyszerre igazodjon egy szűkebb települési környezet és a világ változásaihoz, és ehhez a célhoz a legnagyobb fejlődési esélyt ragadja meg, vagyis a település belső képességét (lehetőségét) és a külső esélyt hangolja össze (Karvalics, 2019). A problémákat és kihívásokat a jelenlévő környezeti, műszaki, társadalmi keretekhez illesztő realista jövőkép továbblép az iránymutató program szerepéből a szakági tervezés dokumentumai felé. A közterület-karakter alakításáért alkotott jövőkép-vezérelt kézikönyvek iránymutatásának célja, hogy a városi lakosság arányának gyors növekedésére – ami különösen a fejlődő országokban jelent markáns változást – olyan eszközök álljanak rendelkezésre, amelyek alkalmasak a „globális szakpolitikák, tervek, illetve tervezési és megvalósítási eljárások” összehangolására, és ezzel „célszerűbben kialakított, társadalmilag egységesebb, jobban összekapcsolt és összekötött városok és térségek alakulhatnak ki, melyek képesek a fenntartható városfejlesztésre és jobban helyt állnak a klímaváltozás okozta nehézségekkel szemben” (ENSZ-Habitat, 2018, p.7). Az „arculati” tervezésben nem, azonban a településtervezés eszközei között megtaláljuk azokat a víziókat, amelyek a **lehetőségek terét** mutatják meg. Ezekre jellemző, hogy érdekesítően, az érintett közösség – a lehető legnagyobb célközönség – fantáziáját és figyelmét megragadóan foglalkozik egy adott kérdéssel. Hatása leginkább abban nyilvánul meg, hogy egy problémát folyamatosan az érdeklődés középpontjában tart, és így a kívánt irányok felé orientálja a forrásokat, és a fejlesztésben érdekelt energiáit (Waldron, 2019).

2.3.2 A közterület-karakter tervezéséhez kapcsolódó feladatok koordinálása és tervezésének eszközei

Annak érdekében, hogy a városi szabadtér és így a közterület tervezésben résztvevő szervezeteket és szereplőket víziók vagy stratégiák alapján meghozott vezérelvek mentén egyazon intézkedések felé irányítsák a politikai döntéshozók, különböző, a tervezést segítő eszközök állnak rendelkezésre. Ezek három csoportba foglalhatóak össze: útmutatás, ösztönzés, ellenőrzés (Carmona, 2017).

Az útmutatásnak gyakorlati eszközei a kézikönyvek és tervezési segédletek. Ezek egyaránt lehetnek tervezési és fejlesztési eszközök, azonban ez két egymástól eltérő szemléletű dokumentumot takar. Működését szabályozások és standardok biztosítják, vagyis a kormány által és a szakma által kiadott szabályok, ugyanakkor a segédletek legfontosabb tulajdonsága a városi kormányzás tervezési folyamatainak elvében rejlik, ami szerint az útmutatás folyamatát el kell választani az ösztönzés és az ellenőrzést folyamataitól, vagyis a tervezési segédleteknek tervezési ajánlásokat kell tartalmazniuk, nem kényszerítő erejű szabályokat. A városi kormányzás szemléletében a segédletek célja az irányelvek lefektetése és az egységes útmutatók elkészítése, ami így képes a különböző szaktudással rendelkezőknek megérteniük egymást.

Az ösztönzés és a kontroll folyamata jobban összekapcsolódik egymással. Ezeknek a folyamatoknak az alapelve, hogy a jó és hasznos célokat könnyebb legyen elérni, mint a károsakat. Ennek a szemléletnek a közterület-karakter (vagy egyes tervezési segédletek esetében a városi szabadtérek összességének arculata) esetében a különböző érdekek mentén megjelenő térhasználati igények prioritizálásában és egységes képi megjelenésében kell testet öltenie.

A közterület-karakter tervezéséhez kapcsolódó feladatok koordinálása

A városi kormányzás kritikáiból is érzékelhető az a dichotómia, amely a közérdek piaci alapú irányítását jellemzi. Mivel a városok alakításakor alapvetően környezeti és társadalmi igényeknek kell megfelelni, a város fejlesztését nem lehet csak a piaci megközelítésre és a vállalkozói logikára bízni. Természetesen a két ellentétes megközelítés, – a közérdek és a magánérdek – egyik ágazat esetében sem tisztán, önmagában jelenik meg, ezért nem törvényszerű,

hogyan az egyik a másik kárára valósuljon meg (Vale, 2013), noha a két politikai érdek közül az egyik mindenképpen irányadó szempontja a fejlesztésnek.

A tervezőimérnöki munka markánsan különbözik az állami és helyi hatóságok többi feladatától. Ezért más szempontok alapján kell vizsgálni a tájépítészeti, városépítészeti tervezés szerepét a városi kormányzásban. A politika axiómái nem is illenek rá, és a példaértékű tervezési folyamatok nem alkalmasak a rövidtávon, választási ciklusokban gondolkodó politikai érdekek képviselésére. Mindezek mellett a jól irányítható folyamatok ismérveivel sem rendelkeznek, aminek szemléltetéséhez (Carmona, 2016) felsorolását vettem alapul:

- Nyitott a kihívásokra és a vitára: mivel az esztétikai, társadalmi kérdések mellett környezeti, műszaki és tervezéseméleti szempontoknak kell megfelelnie ez az esetek többségében nem teljesülhet maradéktalanul.
- Eredménye racionális érvekkel mérlegelhető: a tervezésnek különösen az alkotásra, formálásra irányuló folyamata szubjektív, amit a tervező egyéni képessége, az érintett társadalom vagy közösség kultúrájával való kapcsolata és tudása határoz meg. Az esztétikai kérdésekben még nehezebb ésszerű logika mentén dönteni.
- Tervezhető a végeredmény kialakulásának konkrét időpontja: a tervezett átadási határidőt engedélyezési, építéstechnológiai folyamatok hátráltathatják, de előfordulhat az is, hogy el sem éri az eredetileg elképzelt „végeredményét” (pl.: a budapesti Erzsébet téren a hely rendeltetéséből eredő és a tervezett funkciók alapján elképzelt használat más, mint amivel a helyszínen az első melegebb tavaszi estétől ősziig szembesülhetünk).

A tervezési feladatok koordinálását nem csak a politikai logikától idegen tervezési folyamat teszi nehezzé, hanem a résztvevők és véleményformálási jogukkal élők eltérő szaktudása is. Így a

folyamatot irányító döntéshozónak szem előtt kell tartaniuk a szakmai vélemény előtérbe kerülését, a folyamat és az egyes tervezési feladatok egységességét (figyelemmel a tervi elemek egymás közötti összhangjára és egységességére, vagyis nem szedhetőek szét elemeikre, az egyes elemek nem „nyírálhatók” meg önmagukban, csak az egész tükrében⁴⁴) és a szabad piaci szereplők jogkörének hatályát. A városi kormányzás szemléletében a piaci érdekeknek megfelelően az előírások, építési szabályozások, építészeti értékek laza keretek között működnek. Mivel a beruházás gazdasági, társadalmi – általában ebben a fontossági sorrendben – „összértéke”, „értékteremtési potenciálja” sokszor felülírja a környezeti és kulturális értékeket – vagyis a város identitásának jelentőségét – ezek rangsorolásában, megítélésben is szakmai érveket kell előtérbe helyezni, hogy hosszú távon értékálló legyen, amit építünk és így valós kvalitást jelentsen a város számára. Ez a probléma a tervezés és az értéket teremtő tervezés közötti különbség nehezen érzékelhető természete miatt sokszor csak a tervezőszakmán belül eredményez vitákat. Így a városi közösség számára értékesnek gondolt építészeti örökség (historizáló forma, az adott kor gondolkodásmódjának jelenkori értelmezése nélkül) vagy a közösség által értéktelennek gondolt, de szakmai szempontból értékes (döntően színvonalas ipari építményekkel, épületegyüttesekkel kapcsolatban fordul elő) elemek kophatnak ki a város öntudatából.

A tervezési feladatok koordinálásához sajátos zsinórmértéket kell alkalmaznunk annak érdekében, hogy egységesen tudjuk értékelni a tervezési folyamatokat. Elsősorban az osztályozni kívánt minőségeket kell meghatározzuk, amihez (Carmona, 2016) az előző kategorizáláshoz is használt munkáját veszem alapul, megjegyezve, hogy a jó minőségű fejlesztés alapját minden esetben a környezeti, társadalmi és gazdasági értékek hosszú távú szemlélete kell jelentse:

- a tervezési program minősége: a tervezési folyamat során választott célok, tervezési fázisok értékelésére vonatkoztatva

⁴⁴ Például egy köztér tervezésének esetében nem húzhatjuk ki a tervből a padokat következmények nélkül, mivel azok a tér használati rendszerében egy adott funkciót töltenek be, ami hatással van a tér struktúrájára, a tér más elemeinek használatára.

- eljárásrend minősége: a közigazgatási eljárás értékelése a bürokratikus akadályok és a digitalizált, gyors ügymenet szempontjából
- a helyszín minősége: a tervezési helyszínek a használók szemszögéből történő értékelése (értékelésének mértékegységeit az alábbi kvalitások adják: hozzájárul-e az adott helyszín ahhoz, hogy a használói egészségesek maradjanak, gazdag társasági életet éljenek, gazdaságilag jövedelmező életet éljenek)
- esztétikai minőség: a hely identitásának és a megvalósult munka vizuális esztétikájának kapcsolati minősége

A közterület-karakter tervezési segédlete

A közterület-karakter⁴⁵ formálásban az útmutatás és az ellenőrzés eszközei a különböző léptékekkel és kontextussal foglalkozó tervezési segédletek. Ennek gyűjtése során 308 dokumentumot ismertem meg, amelyeknek jelentős része mára elavult témája, vagy szemlélete miatt. Közvetlen forrásnak azt a 29 kézikönyvet tartom, amelyeket a szakirodalomból következtetett elvek mentén válogattam és a kutatás során részletesen megvizsgáltam. Ezek a dokumentumok jellemző felépítési módszereket követnek, miként témaköreinek rendszerezése is tipologizálható. Mindegyik alapját a városi szabadterek osztályozása jelenti, aminek rendszerezéséhez Matthew Carmona és munkatársai a nemzetközi szakirodalom áttekintése nyomán 12 alapelvet gyűjtöttek és fogalmaztak meg (Carmona *et al.*, 2008): a szociológiai perspektíva, ahol a társadalom „állandóan passzív, fogyasztói lelkiállapotban van” (Wallin, 1998), a tér társadalmi tapasztalata (Gulick, 1998), az egyén és a közösség közötti kapcsolatok ereje (Kilian, 1998), a vízió átmenete a realitásba (Lefebvre és Nicholson-Smith, 1991), a kontroll formái (Van Melik, Van Aalst és Van Weesep, 2007), a közterek adaptálásának módjai a használatban (Franck és Stevens, 2007), mások kizárására irányuló stratégiák (Flusty, 1997), az inkluzivitás fokai (Malone, 2002), a közterületeken megjelenő, vagy potenciális ügyfélkör

⁴⁵ A kutatás során vizsgált kézikönyvekre jellemző, hogy a városi szabadterek tértipológiája közül a klasszikus zöldfelületi elemek nem szerepelnek. Ezek tipikusan a közterületekre javasolt téri minőségekről és az ezekhez kapcsolódó problémák konkrét javaslatairól, vagyis az adott téri helyzeteket jellemző közterület-karakterről szólnak.

(Burgers, 1999), a használók elköteleződése a térrel (Dines és Cattell, 2006), fizikai/morfológiai karakter (Sitte, 1889; Zucker, 1959), funkció és használat (Gehl és Gemzoe, 2000; Care *et al.*, 1992).

Kutatásuk eredményét elemezve kitűnik, hogy a különböző osztályozási szempontok nagyrészt átfedésben vannak egymással. Ezeket az osztályozási szempontokat a városi szabadterek gyakorlata szerint alapvetően három különböző csoportra szűkíthetjük. Ezek közül a hazai tájépítész szakirodalom mindaddig kettőt vizsgált részletesebben:

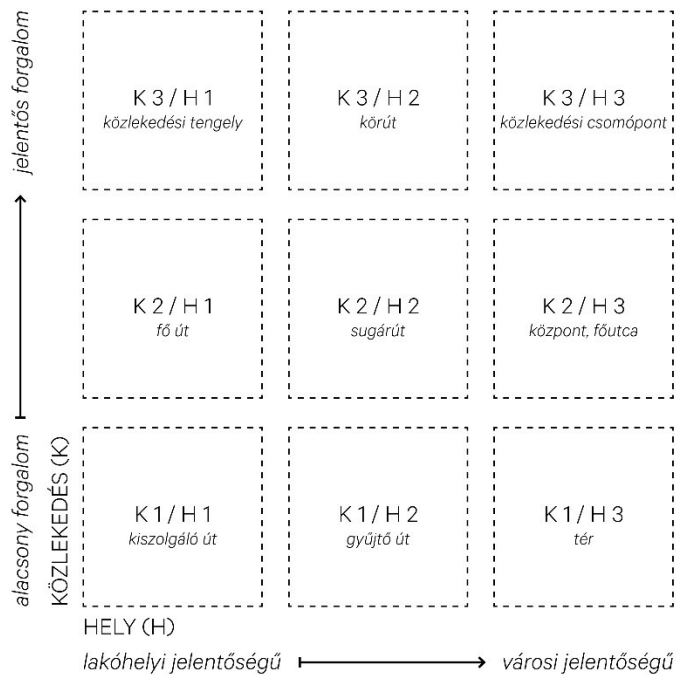
- Térrelméleti megközelítés: ami egy adott helyszínt a városi térszerkezetben betöltött szerepe szerint értékeli (Balogh, 2004; Benkő és Fonyódi, 2009; Meggyesi, 2009).
- Társadalmi megközelítés: ami egy adott helyszínt a település tagjainak egymáshoz való egyéni és társas érdekeinek viszonyán alapuló jelentősége szerint osztályoz.
- Használatbeli megközelítés: ami egy adott hely jellemző használatára szerint készít tipológiát (Balogh, 2004).

A városi szabadterek kategorizálásának megoldásait vizsgáló kutatásom eredményeként két munka tűnt fel, amelyek nem illeszkedtek teljesen a fenti megállapításhoz, mivel az előzőek közül két tipologizálási forma hibrid elve szerint működnek. Elsőként Stanley és munkatársai, „*Urban Open Spaces in Historical Perspective: A Transdisciplinary Typology and Analysis*” című munkája (Stanley *et al.*, 2012), ami történeti távlatban rendszerezi a szabadtereket, alátámasztva Istvánfi Gyula megállapítását ennek jelentőségéről. Kategorizálásuk alapját a városi térszerkezetet hét alapegysége határozza meg: természetesi célú területek, parkok és kertek, rekreációs területek, terek, utcák, közlekedési (transzport) szolgáltató területek, mellékes terek. Tehát a használati jellegek alapján alkotják meg első csoportosításukat, amit a „tömör morfológia” három különböző léptékéhez kötve vizsgáltak: városi szinten, az egyes épületek szintjén és egy köztes szinten. A forma és a lépték dimenziói mellett a város „zöld” (*green space*) és „szürke” (*grey space*) hálózatainak lehetőségét is vizsgálták az egyes tér kategóriákban, amiben tipológiájuk lehetőséget ad arra, hogy ezek szerepe és jelentősége történelmi távlatokban is értékelhetővé váljanak a

változásuk nyomán. Munkájuk célja egy „sokoldalú keretrendszer létrehozása, ami különböző korszakokban ad lehetőséget több témát átölelő összehasonlításához térbeli skálákon és emberi kultúrákban” (Stanley *et al.*, 2012, p.1093).

A másik kiemelkedő hibrid rendszerezés, a városi szabadterek térelméleti megközelítését és a használatot jeleníti meg együttesen. Ezt egy konkrét világváros, London közterület-karakterének kézikönyvéhez készítették. A tipológia és a szemlélet különbözősége abban áll, hogy a használati igényeket lefedő és a település fejlesztését, és a fejlődési lehetőségeit szem előtt tartó átfogó munka részeként jött létre (Mayor of London - RTF, 2013). Elsődleges céljuk egy olyan keretrendszert létrehozása volt, amely közös álláspontra hozta a településfejlesztésben érdekeltet az alábbi kérdésekben: a felhasználók eltérő körülmények közötti szükségleteinek azonosításában és a prioritások kijelölésében, valamint mindezek alapján a szükséges kompromisszumok meghatározásában; az utca változásai és a funkciók megjelenése közötti párbeszéd kialakítására való törekvésben; a lokális szinten alkalmazható tervezési eszközök típusainak meghatározásában; a helyszín specifikus szükségletek és a hálózat általános funkciója közötti egyensúlyozás kérdéseiben; stratégiai szintű elhatározásokban. Rendszerezésük koncepciójához meghatározták a közterületek funkcióit, amelyekről megállapították, hogy azok vagy helyhez, vagy hálózathoz köthetőek, vagyis a használat, a tevékenység alapján hely és közlekedés⁴⁶ kategóriákba sorolhatóak, így ezek jelentik a kategorizálás alapját jelentő grafikon két tengelyét (**6.ábra**): közlekedés, „*moving*” és hely, „*place*”. A közlekedés tengely reflektál a különböző célú és intenzitású közlekedési módokra, míg a hely tengelye egy adott terület városszerkezeti rendeltetéséhez kapcsolható – hozzáférhetőséggel, bekapcsolódási lehetőséggel és téri minőséggel jellemezhető – használatra (Mayor of London - RTF, 2013). A rendszer kiemelkedő értékének tekintem, hogy a kategóriák tervezett átjárhatóságával felkészül az egyes helyszínek megváltozására, amire a lépcsőzetesség elve mellett kerülhet sor. A módszerrel kapcsolatban fontos megállapítani, hogy a használati szempontok sokkal kézzelfoghatóbbak és differenciál-

⁴⁶ Az eredeti munka a mozgás jelentésű „*movement*” kifejezést használja, ami párban a hely jelentésével (*place*) ugyan jobban kifejezi az aktív és passzív események ellentétét és két szélsőértékét, de a dolgozat további részében a közérthetőbb és szakmaibb szóhasználat érdekében a közlekedés szóra fordítva fogom alkalmazni.

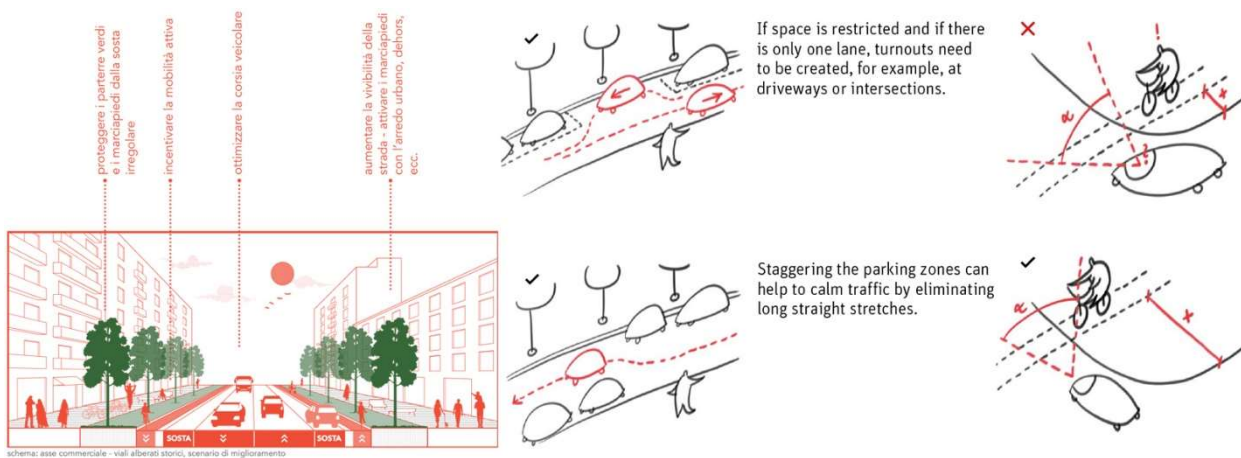


6. ábra – London közterület-tipológia mátrixa („London street family”). Forrás: Mayor of London - Roads Task Force munkájának a szerző szerinti értelmezése és ábrázolása.

hatóbbak egy ekkora világváros esetében, mint ahogyan ezt egy kistelepülés példáján meg lehetne állapítani, így a konkrét tipológiát csak városokra tarthatjuk érvényesnek, a szemlélete azonban általános érvényű.

A kutatás során részletesen vizsgált tervezési segédletek jellemzően a használatbeli megközelítést alkalmazzák, ami a megközelítésen belül is sokféle felépítést takarhat (pl.: mátrix jellegű felépítés a gyalogos használat alapján – NACTO, 2013; hálózatos jellegű felépítés a forgalom jellege és intenzitása alapján – Prága, 2014; hálózatos jellegű felépítés a használat léptéke alapján – Zürich, 2012). A gyalogos használatra épülő tértipológia elsősorban Jan Gehl és munkatársai révén terjedt el, akik a világ számos pontján a szemléletváltás katalizátorát jelentették. Az ő munkáikra épül Adelaide (2002), London (2004), Zürich (2004), New York (2007), Seattle (2009), Apeldoorn (2010), Isztambul (2014), Shanghaj (2016) ma használt tervezési segédlete, amiket közvetett módon napjainkban a világ számos másik városa referenciaként alkalmaz (pl.: a 2007-ben megjelenő New Yorkra szabott részletes javaslatokat 2009-ben ültetik át amerikai tervezők konkrét megoldásokra, amit 2015-ben frissítenek fel. Ez a 2015-ös dokumentum és a

megjelenését megalapozó konferenciák és esettanulmányok inspirálják a 2016-ban megjelenő moszkvai tervezői segédletet). A közterület-karakter alakításának evolúciójában azonban nem ezek a kézikönyvek jelentik a kiindulópontot. Az angolszász ország nagyvárosainak (pl.: Los Angeles, Melbourne, Toronto) publikus dokumentációi alapján követhető, hogy már az 1960-as évek végén felmerült az igény az utcák átfogó szemléletű tervezési segédleteire. Ezek szikár mérnöki munkák, amelyek szinte kizárólag szabványokra épülnek. A sablonos műszaki paraméterek feloldására 1970-es években látunk példát, míg a tervezőmérnöki megközelítés a 1980-as és 1990-es években alakul ki. A közterület-karakter tervezési segédletének evolúciója során az információ átadásának módjában is megfigyelhető, hogyan változott a dokumentum célközönsége. Napjainkban szaktudás nélkül értelmezhető, jellemzően képeken keresztül kommunikált problémafelvetésekből és megoldásokból állnak, amelyek jellemzően a megvalósult példák fotóiból, a közterület-karakter jellegrajzaiból és a karaktert jellemző részletmegoldások sematikus ábráiból, vagy az alkalmazásra javasolt minőséget, konkrét terméket illusztráló fotóból állnak (7.ábra). Az alapvetés, miszerint elsősorban az utcákat kell alakítani ahhoz, hogy a



7. ábra – Tervezési segédletek kommunikációs módja. Forrás: Spazio Pubblico (Comune di Milano és AMAT, 2021), valamint Prague Public Space Design Manual (Melková, 2014).

közlekedési hierarchia modernista öröksége megváltozzon, a mai napig érzékelhető a tértípológiát követő kiadványok és az angolszász országokban megjelenő munkák címében. Az Egyesült Államokban a mai napig a városok Közlekedési Osztálya (*Department of Transportation*) adja ki ezeket a kézikönyveket amelyeknek jellemzően van olyan biztossága, ami az utcákhoz kapcsolódó szabványokkal foglalkozik (*Streets Standards Committee*). A városi kormányzás révén a

szabadterek alakítását nem csak kormányzati szervek sürgetik, a tervezői segédletek számos esetben NGO-k és önkormányzatok, vagy IGO-k és kormányok együttműködése révén jönnek létre. A legaktívabb, legismertebb mintákat bemutató, hivatkozási alapnak tekintett szervezetek a NACTO (*National Association of City Transportation Officials*), aminek Észak-Amerikai városok a partnerei és jellemzően fejlett országok városaival működik együtt⁴⁷, az ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*)⁴⁸, ami jellemzően afrikai, ázsiai és csendes-óceániai településekkel működik együtt, valamint az ENSZ (Egyesült Nemzetek Szervezete), aminek vonatkozó ajánlásai elsősorban a fejlődő országok településeinek nyújt segítséget.

2.3.3 A városüzemeltetés szerepe a közterület-karakter alakításában

A városi szabadterek és a politika kapcsolatának újkori kialakulását a legújabb átfogó igényű, nagy perspektívát ígérő szakirodalom a városüzemeltetés szervezeteinek megszületéséhez köti, amelynek felvirágzása Nyugat-Európában a XIX. század közepére, vagyis a tradicionális városmegújítások korára datálható (Balogh, 2004; Jansson és Randrup, 2020).

Magyarországon az első ilyen szervezet az 1808-ban József nádor közbenjárására megalakult Szépitő Bizottmány volt Budapesten, amely a városépítészeti elképzelések összehangolását és az építészeti stílusjegyek (városképi megfontolású) egységességét tartotta kézben. Programjának alapját Hild János „Szépitési terve” képezte, azonban a szervezet rendezési tevékenységének döntő részét a gyakorlatban telekparcellázások, kiszervezések és privatizáció tették ki. Hild János és Pollack Mihály nagyszabású tervei a város átstrukturálásáról nem realizálódtak, de a tömb szintjén gondolkodó egyes beépítései megvalósultak, továbbá József nádorhoz köthetően a Margitsziget és a Városliget korszerű tervezéseméleti megközelítés mentén épült ki városi parkká. A polgárok lelkesedéssel fogadták, hogy a kovácsműhelyeket eltávolították a leglátogatottabb utcákból, a vágóhidakat a belvárosból kihelyezték, a piacokról elhordták a vesztőhelyeket és kalodákat, a szénapiacokról kiszorították az alkalmi mészárszékeket és a mutatványosokat, valamint megkezdték a belvárosi Duna-part szabályozását és burkolását, első

⁴⁷ <https://nacto.org/member-cities/>

⁴⁸ Guidance Note on Inclusive Street Design for Asia and the Pacific (2016).

helyen pedig egy Új színház építését nevezték meg (Dorffinger, 1827⁴⁹). Mindezek mellett elkészült a Duna-part szabályozása és megkezdődött a rakpartok kiépítése; így a század első harmadában tekintélyes és sikeres intézménynek számított (Vadas, 2005). Azonban látóköre korlátozott volt, Hild elképzeléseinek megfelelően nem számolt sem a városi terek hálózatával, sem a zöldfelületek rendszerével (Csepely-Knorr, 2016)⁵⁰. A szervezet feladatai idővel adminisztrációvá redukálódtak, így presztízse csökkent, majd 1857 -ben a források megvonásával⁵¹ meg is szűnt. 1870-ben Andrassy Gyula miniszterelnök elképzelései szerint, Széchenyi zöldfelület orientált elveit követve, önálló városrendezési hatóságként megalakult a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (Perisich, 2002; Csepely-Knorr, 2016). Városrendezési, szabályozási kérdéseken túl építési, építésrendészeti ügyekben járt el másodfokú hatóságként (Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala, 1925). Szervezeti felépítését tekintve, a kormánnyal szoros kapcsolatban volt, mivel a tanács elnökének tisztségét a mindenkori miniszterelnök töltötte be, az alelnököt és a tagokat a kormány nevezte ki. A város és a mérnöki szakmai képviselőket tanácskozási joggal rendelkező szereplők töltötték be. Az ezt követő évtizedekben a köztér – mint a városi szabadterek egyik legjellemzőbb típusa – társadalomformáló szerepének jelentősége és fizikai kiteljesedése is egyre jelentősebbé vált. A nagyléptékű átépítések megváltoztatták a városépítészeti elemek rendeltetését: a társasági élet a terekre került át, az utcákban és az utakon egyre inkább megjelent és megerősödött a forgalom (leginkább a körutakon, sugárutakon, de ott is szelíd tempóban és mértékben), a látványkapcsolatok, építészeti emlékek kiemelése (egyben a város jellegzetességeinek meghatározása) új közterületi minőségek megjelenése, a közterületek specializálódása a használati lehetőségek bővüléséhez vezettek. A hazafias törekvések és a városi közélet és morál alakítására is alkalmas növényalkalmazási és művészeti (szobor) program tovább növelte a közterületi minőséget, s ezzel összefüggésben a közterületekkel kapcsolatos feladatok száma is egyre növekedett.

⁴⁹ Pásztor M (1923) A közvilágítás alakulása Budapesten című Statisztikai Közlemény nyomán: L. Jos. And. v. Dorffinger: Wegweiser für Fremde und Einheimische durchdie König!, ung. Freystadt Pesth. 1827.

⁵⁰ A város átfogó zöldfelületi koncepciója mellett Széchenyi István gróf érvel, azonban ekkor ezzel még kisebbségi véleményt alkot.(Csepely-Knorr, 2016).

⁵¹ Egyfelől a telekfelosztásokkal és útépitésekkel létrejövő kiszervezésekből és privatizációból származó saját bevételei is megszűntek, másfelől a városfejlesztés új áramlatai a felvilágosult döntéshozókat arra sarkalta, hogy ne támogassák tovább ezeket a törekvéseket.

A települések üzemeltetése, az egyre több lehetőséget kínáló, multifunkcionális közterületek miatt korunkban is állandóan egyre bonyolultabbá, egyre összetettebb folyamattá válik. Bár a nemzetközi szinten az elmúlt évtizedek fenntartható városépítészete a vegyes funkciójú, nagy sűrűségű városrészekről (a városrészek artériáját jelentő helyi „főutcákról”) szólt, az európai nagyvárosok fenntartási költségei az összetett közterületi működés miatt nem csökkentek, hanem növekedtek. A forráshiányos üzemeltetés pedig rávilágított arra, hogy a városlakók számára a fenntartás fontosabb, mint a design (CABE, 2002). Ez részben a környezeti igényesség jele, részben arra világít rá, hogy fenntartás hiányában a tervezéskor meghatározott használati lehetőségek szűkülnek. A karbantartási munkák rendszerességének jelentőségét a „betört ablak”-elv is megmutatja⁵², amely szerint az enyészet és a hanyatlás apróbb jeleinek figyelmen kívül hagyása a degradáció gyors, negatív spirálját indítja el a közterületeken.

A hagyományos önkormányzati modellnek Európában két elterjedt módszere van a fenntartás üzemeltetésének megszervezésére (Jansson és Randrup, 2020). Az egyiket megosztott felelősség jellemzi (a munka elvégzésének felelősséget ugyanazon az osztályon belül egy "beszerző" és egy "szolgáltató" között osztják meg), a másikat önkormányzati tulajdonú vállalkozás (az önkormányzat saját karbantartó szervezetet hoz létre, és azt magánvállalkozásként kezeli, külön vezetéssel és önálló költségvetéssel). A zöldfelületfenntartás némileg kilóg a hagyomány üzemeltetői gyakorlatból, mivel ezek esetében két további speciális forma is elterjedt. A zöldfelületfenntartás nagy munkaerő bázissal van jelen a piacon, és ezek feladatai is könnyen delegálhatóak, ezért általánossá vált a piaci alapú fenntartás⁵³, ami a hazai gyakorlatban is jelen van az intézményi zöldfelületfenntartásban; valamint a közösségi alapú zöldfelületfenntartásra is amire elősorban a közösségi kertek esetében láthatunk példákat, illetve a kampány jellegű környezetvédelmi programokként.

A városi szabadtér fejlesztéssel kapcsolatos politikai döntések, mint a városüzemeltetés legnagyobb, átfogó halmaza – a közterület társadalmi igényeinek alakításánál láthattuk, hogy nem feltétlenül jelenti egyben a kezdő lépést is – a városirányítás különböző területein (ügyszályain)

⁵² Wilson és Kelling arra világított rá, hogy ha a közterületen gyorsan helyrehozzák a rongálásból származó kárt, azt a benyomást keltve, hogy a hatóságok foglalkoznak, figyelnek a helyre, az elejét veszi a további rongálásnak, ami a javítás nélkül bekövetkezne, sőt a megrongált objektum környékén fokozódna. (Wilson, J. & Kelling, G. (1982) Broken windows, Atlantic Monthly, March, pp. 29 – 36.)

⁵³ Az infrastruktúrákat jellemzően monopol helyzetben lévő üzemeltetők kezelik.

meghozhatóak és ennél fogva különböző indíttatásúak lehetnek. Az önkormányzatok jellemzően vagy olyan osztályhoz sorolják a közterülettel kapcsolatos feladatokat, amelyhez még más területekkel kapcsolatos feladatokat is rendelnek, vagy – a hazai gyakorlatban ez jellemzőbb– kisebb részfeladatokra osztják azokat⁵⁴. A közterületekkel kapcsolatos tervezési feladatok hatékony koordinálásának egyik legnagyobb akadály, hogy a közterületek a hozzá kapcsolódó szolgáltatások és szakágak szerint részekre tagoltak (Carmona, 2007), amelyek az önkormányzati osztályok között átfedésben vagy akár párhuzamosan üzemeltetett és igazgatott különböző munkacsoportokhoz tartoznak. Így könnyen előfordul, hogy egy adott probléma megoldásában a vezető tisztségviselők sem mindig tudják, kié az elsősorú döntési felelősség, és mi a prioritás. Ahogyan azzal a városüzemeltetés-elméletéről szóló tanulmányokban is találkozhatunk, az ágazati érdekszemlélet mellett a különböző közigazgatási szervek és szolgáltatók „találkozási pontjaik” jelentik a megoldandó problémák legfőbb forrását, aminek kezelése kulcskérdéssé vált (Mumtaz, 2001; Slack és Côté, 2014; Hilbert, 2018; Jansson és Randrup, 2020)

A városi szabadterekkel kapcsolatos tervezési feladatok hatékony koordinálásának korábban bemutatott akadályai (az önkormányzat szervezeti egységei között részekre tagolt közterületi problémák, a folyamatos funkcióbővülés és városlakók közterületekkel szemben támasztott igényeinek változása, forrásigényes fenntartás) egymást fokozó kihívások elé állítja a szabadterek formálásban érdekelt szereplőket. A hagyományos önkormányzati működés üzemeltetői jellegű, amit nagyszabású állami beruházások és ehhez társuló erős bürokratikus kontroll jellemez (Hilbert, 2018). Így az sem a városlakók igényeinek gyors változásaira – amit a felfokozott elvárású fogyasztói társadalom és a mindent átszövő globalizáció hatásai tovább éleznek –, sem a piaci szereplők megjelenésére nem tudnak hatékonyan reagálni. Azok a városok, amelyek nem meghatározó szereplői a világpiacnak, jelenlegi ismeretünk szerint (feltéve, hogy olyan előre fel nem ismert globális változás nem következik be, ami a jelenlegi ellátórendszereket működésképtelenné teszi⁵⁵) érdemben nem tudnak változtatni ezeken a folyamatokon, a „városok versenyében” pedig csak úgy tudnak fejlődési pályájukon maradni, ha alkalmazkodnak (Kirkness

⁵⁴ A hazai gyakorlatban jellemzően a fenntartásért, a közútkezelésért, a környezetért, az építésügyért, a fejlesztésért, a parkolásért külön osztályok felelnek, amelyek között a közterületek holisztikus szemléletének érvényesítésére nincs kijelölt felelős.

⁵⁵ Erre sem a 2020. március 11 -én elismert COVID-19 pandémia, sem a Szezi-csatornát 2021. március 23 -tól közel egy hétig, 2021. március 29 -ig blokkoló Ever Given konténerhajó nem volt képes.

és Tijé-Dra, 2017; Ren, 2018; Sachs, 2020). Ezért a települések gazdasági fejlődésének érdekében a tervezés és az üzemeltetés folyamatait akkor is érdemes a nemzetközi szinten meghatározó gazdasági potenciállal bíró településekhez igazítani, ha a szuverén szereplők és a felfokozott igények előretörésének van is alternatív politikai és finanszírozási megoldása⁵⁶. Ennek érdekében más reflexek kialakítására van szükség, amihez a közigazgatás szintjeinek átalakulása (a város és agglomerációja, vagyis a városrégió együttes kezelésére) elengedhetetlen. A „nyugati világ” a közigazgatás gazdaságilag és társadalmilag hatékony működését a finanszírozásban megjelenő szemléletváltással, a rendelkezés és ellenőrzés egyirányú folyamatának megváltozásával teszi lehetővé.

Ahogy a korai példákból is láthatjuk, a városüzemeltetés⁵⁷ nem csak az infrastruktúrák működtetésére és az azzal kapcsolatos fenntartási feladatokra vonatkozik, hanem a tervezési és a fejlesztési stratégiára is. A fejlett országokban az 1970-es évektől az állami szektor egyre nagyobb mértékben vett részt a foglalkoztatottságban, a gazdaságban és a társadalmi javak újraelosztásában. Nagy-Britannia, Ausztrália, Új-Zéland és Svédország voltak az első OECD tagok, akik ebben a szemléletben elindították a közigazgatási koncepcióváltást. Ezt az új típusú közigazgatási politikát nevezték New Public Managementnek, ami a „nyugati világban” az 1980-as évekre a városi életformát átszövő mozgalommá, ideológiává vált. Irányadó programja volt, hogy az állam csak a legfontosabb társadalmi feladatokat lássa el, ami mellett menedzsre-szemléletű szolgáltatás és eredményközpontú városvezetés épül fel. Ehhez kezdeti eszközöknek az elektronikus, automatikus adatfeldolgozást és a közszektorban megjelenő versenyt látták.

Az elképzelés közigazgatási reformok sorát indította el Németországtól (Neue Steuerungsmodell) Svájcig (Wirkungsorientierte Verwaltungsführung), vagy az Egyesült Államokig (reinventing government). A városi szabadterek kezelésének feladatai közigazgatási ügyből piaci ügyé is váltak, amivel a közigazgatás irányítása, a magán és a közszféra együttes kormányzása felé tolódott.

⁵⁶ Az Európai Unió a városi kormányzás folyamatainak beindítására közterületfejlesztési támogatást nyújtott, ami támogatását nyújtott pl.:Tér-Köz pályázat. Budapesten a Déli Várokapuprojektet külföldi hitelből tervezi az állam megépíteni.

⁵⁷ Az angol *public space management* megfelelője.

A zárt, hierarchikus, állami újraelosztásra épülő költségvetéssel rendelkező városvezetés feloldásával fokozatosan jött létre a városi kormányzás szemlélete, ami a gyakorlatban két értelmezésében van jelen. Koncepcionális megközelítésében a társadalmi élet hétköznapi gondolkodásában, mint szemléletmód jelenik meg, ennek „szelíd” értelmezése, hogy az állami intézményrendszer, a helyi közigazgatás a társadalom jóléti igényeinek kielégítésére, segítésére jött létre. „Keményebb” megközelítésében azonban az életet és a társadalmi interakciókat uraló ideológiaként jelenik meg, egyféle dogmaként.

Másik, gyakorlati értelmezésében a kormányzati feladatok megközelítésében jelent új szemléletet konkrét intézményekre és azok finanszírozására, szerepére és felelősségére összpontosítva a figyelmet. Ez a definíció szintjén két nagyon hasonló megfogalmazásban terjedt el:

„Egy önszabályozó, szervezetek közötti hálózatként értelmezhető, amelyben az érintett szervezetek között kölcsönös függőség van; a hálózattok között folyamatos interakciók tapasztalhatók; ezek az interakciók „játékszerűek”, meghatározott szabályokra és bizalomra épülnek; a hálózat viszonylag független az államtól, noha annak indirekt módon a hálózatot kormányzó befolyása van.” (Rhodes, 1997).

„Azt a folyamatot jelenti, amelynek során a demokratikusan megválasztott helyi önkormányzat és az érintettek csoportjai (gazdasági szereplők, civil szervezetek, lakosság) döntéseket hoznak a város ügyeinek intézéséről” (Slack és Côté, 2014).

A két megfogalmazás között a közhatalmi szereplők és a társadalom koncepcionális és a gyakorlati kapcsolatának megfogalmazása jelenti a különbséget.

Az elmúlt évek várospolitikai folyamatairól zajló viták és a témát vizsgáló tudományos publicisztikák leginkább a globalizáció, valamint a neo-liberális gazdasági modell hatásaira megjelenő fejlesztők szerepével foglalkoznak (Flynn, 2016; Minton, 2017; Raco, 2018; Colenutt, 2020). Azonban fontos, hogy aláhúzzuk az állam szerepét és szándékát ezek mögött a folyamatok mögött, hiszen a magán és NGO szereplők megjelenésének háttérében állami fejlesztési célok és

előterjesztések állnak. Az ingatlanberuházás megaprojektjei – amelyek a városi (szabad)tér fokozódó privatizációját hozzák el – a legtöbb esetben állami beavatkozásokkal jöhettek létre (Shatkin, 2017). A jelenség működési modelljét Weber⁵⁸ (2015) teszi könnyen érthetővé, amikor bemutatja, hogy az adóbevételek érdekében az önkormányzatok hogyan enyhítik az építési korlátozásokat, jogi és közigazgatási támogatást és infrastruktúrát kínálnak, amivel az építési beruházás mellett az arra felfűződő más piaci szegmenseket is előmozdítanak.

A városfejlesztés finanszírozási lehetőségeinek kiterjesztése nem csak a beruházások számát növelte, hanem a pénzügyi szereplők számát is. A fejlesztésekben megjelenő szuverén szereplőket a városszövet adottságaiban rejlő értékek „kitermelése” csábítja egy adott projekthez, befektetésüket a helyszín városszövetéhez viszonyított értéke határozza meg (Fernandez és Aalbers, 2016; Flynn, 2016; Grant, 2008; Harvey, 2010; He és Zhu, 2018; Parnell, 2016).

A fejlesztők érdeke, hogy nyereségük növelése érdekében a tervezési kötelezettségek határait feszegessék; az állami és közösségi érdek, hogy ennek mértékét irányítsák. A lakosok egyéni érdeke, hogy a közösségi létesítményekkel és lakásokkal szemben támasztott elvárásaik szabályozzák a piacot, így a beruházások végeredményét is (Robinson and Attuyer, 2020). Ha az egyéni érdekek kerekednek felül, a tájépítészeti és építészeti minőségben a társadalom átlagos igénye fog megjelenni, ami az elmúlt évtizedekben jelentősen átértékelődött. A fogyasztói társadalom a nagy narratívákat a pillanat örömeire cserélte, a szakralitást társadalomtudományokra, a hősöket celebekre; a mindent átható kényelem igénye lepelként borult a folytonosságot jelentő kultúrára, finom vonásokkal takarva a kontinuitásban rejlő jelentéseket. Tehát az egyéni érdekek, kitüntetett szerepek és a gazdasági nyereség jelentik azt a motivációt, amit a közhatalmi szervezeteknek befolyásolniuk kell a közösségi, városi értékteremtő beruházások megvalósulásához. Ennek irányítása azért is nehéz feladat, mert a nagyszabású fejlesztési projektek célterületei, a jó befektetéssel kecsegtető helyek a városban szétszórva helyezkednek el. Így nehéz egységes szabályozást létrehozni, amely a városrész egysége és a város egésze szempontjából is hatékonyan alkalmazható. A városi kormányzás egyik feladata ezért a

⁵⁸ Weber, R. (2015) *From boom to bubble: how finance built the new Chicago*. University of Chicago Press, Chicago, IL.).

programszerű városfejlesztés, amely nagy (húsz, vagy akár harminc éves) időtávlatokban jelöli ki az infrastruktúra fejlesztések és a beruházások helyszíneit, módjait. Az elmúlt évtizedekben hazánkban is érzékelhető fragmentált, a városi identitást elhanyagoló fejlesztések döntően a beruházói érdekek felülkerekedésének tudhatók be, és a világ más pontjaihoz hasonlóan a városi kormányzás működésének rosszul sikerült példáit jelentik. Ezekért azonban nem a fejlesztői kapzsiságot és a globalizált szereplők elhatalmasodását kell okolni, hanem a szabályozási gyakorlatot, a tervezési kultúrát, a területi pénzügyi struktúra felépítését kell megkérdőjelezni, valamint a demokratikus folyamatokat szabályozó jogrendszert megváltoztatni (Robinson and Attuyer, 2020). „A gazdasági fejlődés előmozdításában azonban – különösen a technológiai fejlődés, a foglalkoztatásbővítés és az esélykiegyenlítés területén – ma is nélkülözhetetlen szerepet játszik az állami gazdaságkoordináció” (Ádám, 2006 p.115). A városi kormányzás kiépülésével a településfejlesztésben az állami érdekek és az állam szerepe is megváltozott. Céljává a föld és telekérték növelése került, ami a fejlesztői tevékenységek intenzívebbé válását és a fejlesztések szuverén szereplők által történő finanszírozását mozdítja elő. Ez az állami és a társadalmi érdekek érvényesítésében sok esetben ellentmondáshoz vezet, ezért az állami szereplők egyensúlyban próbálják tartani a közprioritásokat az egymással versengő beruházók érdekeivel szemben, annak érdekében, hogy a beruházók tőkebevonását a közprioritásokra fordítsák (Robinson és Attuyer, 2020). A folyamat egyértelműen az állam gazdasági erejének csökkenésével jár, ahol a vonzó város, régió megteremtése a magánszektor és a városi szolgáltatások gazdasági növekedését szolgálja, a jóléti és újraelosztási igények között egyensúlyozva. Kézzelfogható hátrányai a felértékelő jellegű fejlesztésekkel megjelenő dzsentifikáció, és a nagyberuházásokra összpontosuló források miatt a kisvállalkozások fokozódó csökkenése.

A folyamat további kritikája, hogy a „közcélok” és „közérdek” piaci alapon nehezen értelmezhető. Ezen felül ugyan a kormányzási ideológia a célkitűzések szintjén a minél szélesebb körű részvételt és ezáltal a demokrácia „kiszélesítését” célozza meg, azonban megvalósulásával a demokrácia és jogállam tradicionális fogalmai, demokratikusan megválasztott értékrendje is átalakul. Ahogyan a hatékony városi kormányzás segédanyagaiban (Mumtaz, Wegelin, 2001) is megjelenik, a piaci szereplők a jogok átformálásáért lobbiznak annak érdekében, hogy a közigazgatási jogszabályok csak célkitűzéseket és az alapvető garanciális szabályokat tartalmazzák.

A budapesti gyakorlat sok esetben az önkormányzatiság és a városi kormányzás párhuzamos modelljét mutatja, amiben a városüzemeltetési közjogi feladatokat az önkormányzat összetett igazgatási rendszere gyakorolja (a korábban bemutatott párhuzamosságokat megtartva), azonban az üzemeltetési feladatok jelentős részét piaci szereplő végzi⁵⁹. A modell ezekben az esetekben azért tekinthető párhuzamosan jelenlévőnek, mert az önkormányzati struktúra változatlan marad, megtartva alacsonyabb hatásfokú működését, míg az üzemeltetési feladatok nem kerülnek át teljeskörűen a piaci szereplőkhöz. Ugyanakkor a nagy állami beruházások jelentős fejlesztési is megmaradnak, a piaci szereplők pedig az infrastruktúra-fejlesztésből alig, vagy egyáltalán nem vállalnak részt. A tájépítészeti tervezés szempontjából a közterületek jelentőségének megváltozása új, vagy felértékelődő szakmai feladatokat jelenthet. Ez három területen is kulcsfontosságú szereppel ruházza fel a tájépítészeti tervezést:

- Az állam és legfőképpen a helyi hatóságok a tulajdonjogot – és így érdekei érvényesítését – a közterületek szabályozásával tudja gyakorolni.
- A közterületek minőségének – és közvetett módon ezt a minőséget befolyásoló arculat és utcakép – szerepe a beruházások bevonzásában megkérdőjelezhetetlen.
- A szakmai elvek képviselője a környezeti fenntarthatóság ígéretével létrejövő beruházásokban kiemelt fontosságú⁶⁰.

⁵⁹ A gyakorlatban olyan vállalkozásokkal találkoztam, ahol az önkormányzattal szorosan együttműködő, az önkormányzat rendszerét jól ismerő, nem a magánszektorból érkező vezető irányította a közterületek üzemeltetésével megbízott nonprofit Kft -t, gazdálkodási Zrt.-t.

⁶⁰ Ahogyan Reith András, a fenntartható építészet hazai úttörője fogalmaz, (Reith, 2015. június 9.) a beruházások során fel kell tenni a kérdést, hogy a fejlesztés az „ökológiai szabványoknak” és a tanúsítványnak feleljen meg, vagy a szabvány kritériumaira fordított összegből valóban ökológiailag fenntarthatóbb beruházás jöjjön létre.

3. KUTATÁSI MÓDSZERTAN

A kutatás két szakaszban zajlott. A városi szabadterek rendszerének részeként megjelenő közterület arculati elemek együttes képét, a kép és a tervezettség tudatosságának szemszögéből, illetve a kép és a használat összefüggése, valamint a térfalak és a beépítés változásának függvényében vizsgáltam. Ezekkel a vizsgálatokkal az volt a célom, hogy felismerhetővé váljanak a közterület-tervezés feladatainak és a közterület arculatának egymással összefüggő problémái, és ezáltal mérhetővé váljon milyen tervezési módszerek, megközelítések lehetnek sikeresek. A tervezői módszerek vizsgálatához a szakirodalom megismerésén túl nemzetközi esettanulmányokat és szakmai kiadványokat vizsgáltam. Ezzel az volt a célom, hogy kiderítsem, a sikeres városok (Bosselmann és mtsai., 1999; Balsas, 2004; Okulicz-Kozaryn, 2013; Harvey és Aultman-Hall, 2016)⁶¹ milyen tervezési folyamatok mentén alakítják a városi szabadterek – és a közterületek – arculatát.

3.1 A közterületek képe: tervezettség és használat

Egy adott közterület (városi szabadter) vizsgálatakor nehéz egyetlen olyan kimerevített állapotot, fotót meghatározni, amely annak minden aspektusát megmutatja. Egyrészt az adott helyszínt átszövő, nem látható infrastruktúra, másrészt a téren megélt érzékelés és a tudatunk láthatatlan dimenziói miatt. Mindezek mellett a napi életritmus és az évszakok változó hatásai más igényeket és lehetőségeket hívnak elő ugyanazon a helyszínen, valamint a közterületeknek több típusát eleve a dinamikus használat jellemzi. Így átfogó tudást olyan helyekről tudunk szerezni, amelyeket több alkalommal is meg tudunk figyelni. Ez a fajta összetett érzékelés viszont csak a jelenben való tájékozódást segíti. Egy adott helyzet kialakulásának megértéséhez mindenképpen

⁶¹ <https://www.archdaily.com/984136/vienna-copenhagen-and-zurich-selected-as-worlds-most-liveable-cities-in-2022>

következtetnünk kell az előzményekre, amihez meg kell találjuk a megfelelő referenciapontokat és a vizsgált képek kimerevítésének megfelelő pillanatait.

Kutatásom első szakaszában következtetéseimet képek⁶² alapján állapítom meg. A fotókon keresztül a vizsgált közterületek ma érzékelhető, összetett képének kialakulása előtti helyzetről kerestem információt. Így nyomon tudtam követni a közterületi minőség átalakulását, ami feltevésem szerint segít megérteni a közterület arculati változásának okát, vagy okait, s ezáltal meghatározhatóak az arculatváltozás mögött rejlő tervezői célok és a tudatosság mértéke. Ehhez a karakteres változást megjelenítő referencia elemeket választottam, majd az elemek formai és pozícióbeli összhangját vizsgáltam. A forma és a pozíció alapján az egyes elemek térbeli szerepére is következtettem, ami a vizsgált elemeken keresztül megjelenő használatok hierarchiájához is támpontot adott.

A kutatás helyszínéként budapesti szabadtereket kerestem, mivel erre a városra találtam a legkönnyebben elérhetőnek az alábbi paramétereket:

- megfelelő elérhető információmennyiség
- különböző történeti korszakok jellegzetességei (amelyek napjainkban is tetten érhetők, így vizsgálhatók).
- különböző jellegű közterületek/városi szabad terek

A vizsgálatom tárgya azonban nem Budapest volt, hanem a városi szabadterek rendszerének arculata, így a várostörténeti szakirodalom kutatása is csak a vizsgálandó elemek kialakulásának megértéséhez szükséges publikációkra terjedt ki, mellőzve a teljes körű várostörténeti összefüggések feltárását. A szabályszerűségek vizsgálatához és megállapításához végzett kutatás időbeli lehatárolásaként Európa történelmének is jelentős, de a város és a társadalom változásaiban is eseménygazdag időszakot, az utóbbi 150 éves időtávlatot választottam. Ennek kezdetét 1866-ra, az első pesti kötőtpályás közlekedési eszköz, a lóvasút megjelenésére tettem. Ez az elem nem

⁶² Direktpozitív (kalotípiá, dagerrotípiá, digitális fénykép), negatív (nedves kollódiumos eljárás, acetátfilm,) és pozitív (celloidin, kalotípiá) eljárásokkal rögzített képek.

technológiai megoldása miatt számottevő. Megjelenése szimbolikus jelentőségű, az utca közlekedési szerepének és a „városi tömegközlekedés” igényének első épített, állandósuló lenyomataként és a polgári fejlődés motorjaként értelmezhető. A közterületek vizsgálatának időbeli lezárásához a doktori kutatás témaválasztásának időpontját, 2016-ot jelöltem meg⁶³.

A fotók korábban leírt torzító hatása miatt elsősorban olyan referencia elemeket vizsgáltam, amelyek történeti korszakokon keresztül folytonos láncolatot jelentenek és pusztán vizuális érzékelésen keresztül is informatívak. Ehhez a város működését biztosító infrastruktúrákat tanulmányoztam, az alábbi szempontok szerint:

- a közterület-karakterre gyakorolt hatása értelmezhető legyen a Budapesten bekövetkező változások tükrében
- meglévő kutatásokra támaszkodva elegendő mennyiségű írásos információval rendelkezünk kialakulásáról
- képi (fotók, vagy képeslapok) információk alapján megítélhetőek legyenek az adott hálózat közterület-karaktert befolyásoló elemei

A fenti szempontoknak, a „zöldinfrastruktúra” és a csatornahálózat nem felel meg, így ezek vizsgálatát a kutatás ezen fázisában az alábbi indoklás mellett elvettem:

„Zöldinfrastruktúra”:

Nézetem szerint a zöldinfrastruktúra nem tekinthető valós infrastruktúrának, mint ahogyan az ember életfeltételeinek kedvező ökológikus hatások sem tekinthetőek szolgáltatásnak. Ugyanakkor a városi életformát biztosító szolgáltatásokkal ennek a hálózatnak is fel kell vennie a versenyt. A megvalósulásához helyre, szakértelemre és befektetésre van szükség, ami akkor érhető

⁶³ A kutatás címe ekkor: Műemléki értékű közterületek arculati tervezésének módszertana – Rendezetlen rétegek.

el, ha a városi életmódhoz hozzáadott értékei a többi szolgáltatásával összemérhetőek. A város zöldfelületi rendszerének ezen elemei –a zöldfelületek ökológiai hatása és ezek kifejtéséhez szükséges élettér– azonban képek alapján nem, vagy csak alig (pl.: a fahelyek mérete) mérhetőek. Ugyan a zöldfelületek üzemeltetéséhez tartozik eszközállomány, ezek mérése és vizsgálata azonban százötven éves időtávlatban nem lehetséges. Egyes elemein keresztül természetesen lehetne vizsgálni; legmarkánsabban a szoliter fák, facsoportok, fasorok, parkok érzékelhetőek a fotókon, azonban a fatelepítésekéről – a különleges és nagyszabású kampányain kívül, mint pl. a milleniumi, majd az Erzsébet fásítás vagy a Tízezer fát Budapestre – nem ismerünk átfogó tervezési programot. Ugyan a tuberkolózis elleni küzdelem miatt az orvos-társadalom is felsorakozik a parképítés támogatói közé, de az 1927-ben tett kiáltvány (Okolicsányi-Kuthy, 1934) nem nevezhető a várost átfogóan szemlélő és alakító dokumentumnak. A lakótelep építésekkel összefüggésben számos szabályozás és irányelv jelent meg, de ezek a gyakorlatban csak a város bizonyos pontjait érintik (noha az 1959-ben létrejött „Fasori üzem” nem csak a lakótelepeket látta el növényanyaggal).

A zöldfelületek vizsgálata összetett kérdés, hiszen egy adott helyszínen nem csak az ott jelenlévő zöldfelületek hatása érvényesül és a társadalmi kérdések vizsgálatából láthatóan nem is csak fizikai megjelenésük miatt jelentős. A Budapesten bekövetkező XIX. századi változások tükrében érzékelhető, hogy a parkok megjelenése és funkcióbővülése a többi közterületi minőség használatára is hatással van.

Mіндеzeket mérlegelve a zöldfelületek jelenlétét az adott korban és helyszínen a pillanatnyi kontextus alapján mindenképpen vizsgálandó és értékelendő elemnek kell tekinteni, azonban a közterület-karakerváltozás korszakainak diagram elemzéssel történő meghatározásában nem lehet állandónak tekinteni és így figyelembe venni.

Csatornahálózat, vízelvezetés:

Korunkban a csapadékvíz-gazdálkodás ökológikus rendszerének megoldásai a tájépítészeti tervezés innovatív területét jelentik. A burkolatarchitektúra elemei és anyagai, a vízelvezetés, -

megtartás, újrahasznosítás és szikkasztás lehetőségeit kínálva rengeteg termékkel bővültek az elmúlt évtizedekben. Ugyan technológiai újítások a XIX. században is születtek, de ezek szinte kizárólag a csapadék zárt rendszerekbe, csatornába történő elvezetését célozták. Ennek változásait – a nyílt rendszerű csapadékvíz elvezetés és gyűjtés megszűnését követően – fotók alapján nem lehetséges értékelni.

Mivel a csapadékvíz elvezetés műtárgyainak építése jellemzően útépítéssel jár együtt, így feltételezhető, hogy a gerinchálózat kiépítését követően fejlődése közel azonos a gépjármű közlekedés hálózatának fejlődésével.

A vizsgálat tárgyát az alábbi infrastruktúrák jelentették:

A közlekedés hálózatai (kötöttpályás közlekedés, kocsis és gépjármű közlekedés, kerékpáros közlekedés) a változásaik során különböző technikai és technológiai megoldásokkal működtek azonban az újabb megoldások rendszerint az előző hálózatot használták, megjelenésük és rendszereik összetettsége az alapján változott. Bár ezek között vannak olyanok, amelyek időszakosan egyszerre vannak jelen (pl.: a lóvasút és a villamos 1887-től 1928-ig, amiből valós hálózatként 1889-től 1898-ig működnek jelen egyszerre), a fejlesztések arra törekedtek, hogy az újabb leváltsa a régit. A közlekedés hálózatait külön-külön vizsgáltam, hiszen nem csak a hozzájuk kötött használati igény, hanem fejlődéstörténetük és karakterük is eltérő. A vizsgálat során a különféle közlekedési módok infrastruktúra elemeinek változásait, a változásban érintett elemek összefüggéseit, és ahol tetten érhető, ott a különböző közlekedési módok hierarchiáját figyeltem meg. Ezek az események a közlekedési eszközök jelenléte nélkül is vizsgálhatónak bizonyultak.

A közvilágítás, reklám és díszvilágítás esetében a közlekedéshez hasonló megállapítás tehető, van olyan időszak Budapest történetében, amikor különböző technológiai megoldások (olajlámpák, gázvilágítás, villanyvilágítás) azonos céllal, együttesen vannak jelen. Azonban a közvilágítás esetében az újabb nem minden esetben a régi helyét igyekszik átvenni, kiegészítések is megfigyelhetők (mint ahogyan I. világháborút követő szénhiány következményeként két rendszer, a gázüzemű világítás az elektromos világítás azonos kandelábereken, de egy helyszínen

együttesen jelenik meg). A városi szabadterek világításában megjelentek a fényreklámok (K2), amik az előzőktől teljesen eltérő céllal jöttek létre és a köztér megvilágítását szándékozó elemekével szemben (K1) más rendszert alkotnak, üzemeltetésük is eltérő. Így ennek alakulását külön görbével jelöltem. A díszvilágítás egyes helyszínekhez kötötten jelenik meg, így ennek az elemeit a vizsgálat ezen szakaszában nem vettem figyelembe.

A távközlés esetében három rendszer került megkülönböztetésre, amelyek külön, saját görbékkel ábrázoltam. A távíró, telefon, internet (T1) egy görbén való ábrázolásának oka, hogy ezek azonos szisztémát követnek, és jellemzően azonos célt szolgálnak ebből eredően egymást váltják. A mobiltelefon (T2) leginkább a térhasználat megváltozásában játszik szerepet. A gps alapú, valós idejű utastájékoztató (T3) eszközein keresztül képi megjelenésében is jelen van a közterületeken, a térhasználatban kifejezett változásait a mobilhálózattal közösen fejtik ki.

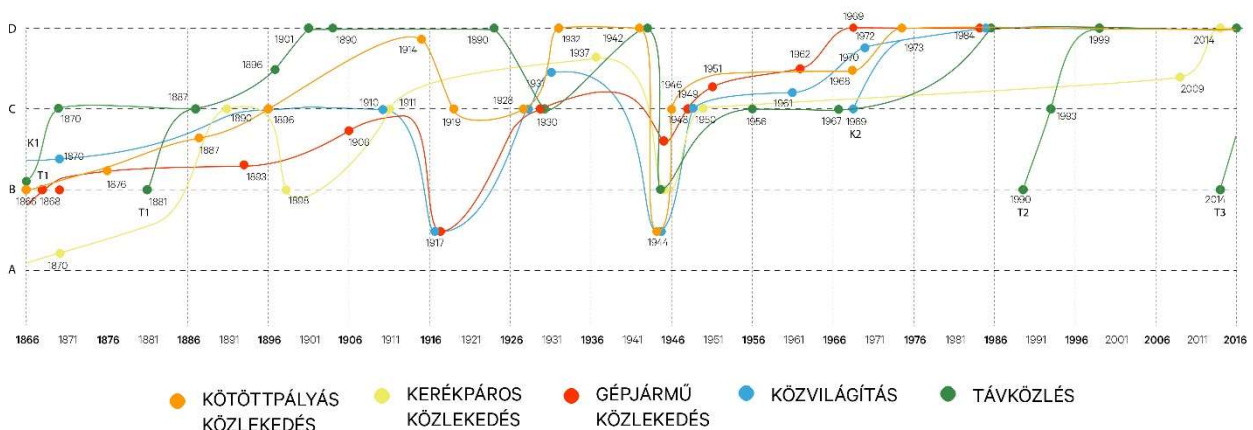
A kutatás hatékonyságának és tudatosságának következő sarokköve a konkrétan vizsgálandó helyszínek és az azokról készült képek kiválasztása volt. Budapest esetében hatalmas mennyiségű képet találunk a vizsgált időintervallumban, hiszen az magában foglalja az első fényképek megjelenését és a „városfejlődés” fotódokumentálásnak felvirágzását is. A fotók felkutatásának irányát és rendszerezését így először a kutatás szempontjából érdekes momentumok és helyszínek megtalálásához kötöttem. Ezek a közterület-karakterben történő változás időszakai, aminek meghatározásához a vizsgált hálózatok változása alapján egy akár más szempontokkal, vagy részletezettséggel könnyen kiegészíthető, fejleszthető módszert dolgoztam ki. A vizsgált hálózatok alakulásának nevezetes évszámait rendeztem sorba, majd az idő adatok sokaságából a változást jelentő időpontokat az alábbi módon határoztam meg:

- Az adott hálózat **első elemeinek megjelenése**: rendszerint egy konkrét helyszínhez köthető évszám, ahol **jellemzően kísérletezőképpen** jelenik meg.
- Az adott hálózat kiépülésének kezdete, elterjedésének első jele: a később megvalósuló hálózat jelentős elemeinek, vagy szakaszának épüléséhez, átadásához köthető dátum.

Nem jellemző, hogy az építkezések mögött rejlő szisztéma ekkor már megmutatkozzon, de **már** megállapítható, hogy a hálózat (vagy a hálózat elemei) **nem kísérleti jelleggel található meg**.

- Az adott hálózat összetetté válása: az adott hálózatot összetettsége nyomán, vagy elterjedése és más rendszerek kölcsönhatása miatt **szabályozni kell**
- Az adott hálózat **általánossá válik**: a korábbi szabályozás módosításra, kiegészítésre szorul és ekkor már **a városlakók döntő többsége hozzáférhet**

Az így nyert évszámokat diagramon ábrázoltam (**8. ábra**), aminek függőleges adatai a változás szintjeit (A, B, C, D) jelentik, vízszintes adatai pedig az időskálát (1866 -tól 2016 -ig). Annak érdekében, hogy a hálózatok együttes hatását vizsgálhassuk, adataikat egy közös ábrán jelenítettem meg. Az egyes pontokat színek alapján lehet konkrét hálózathoz kötni, az azonos hálózathoz tartozó pontokat a hozzájuk tartozó nevezetes esemény évszáma különbözteti meg. A diagramon feltüntettem az egyes hálózatok azonos fejlődéséhez tartozó, de a különböző korszakokban a kor vívmányaiként megjelenő újításokat is (pl.: telefon - internet).

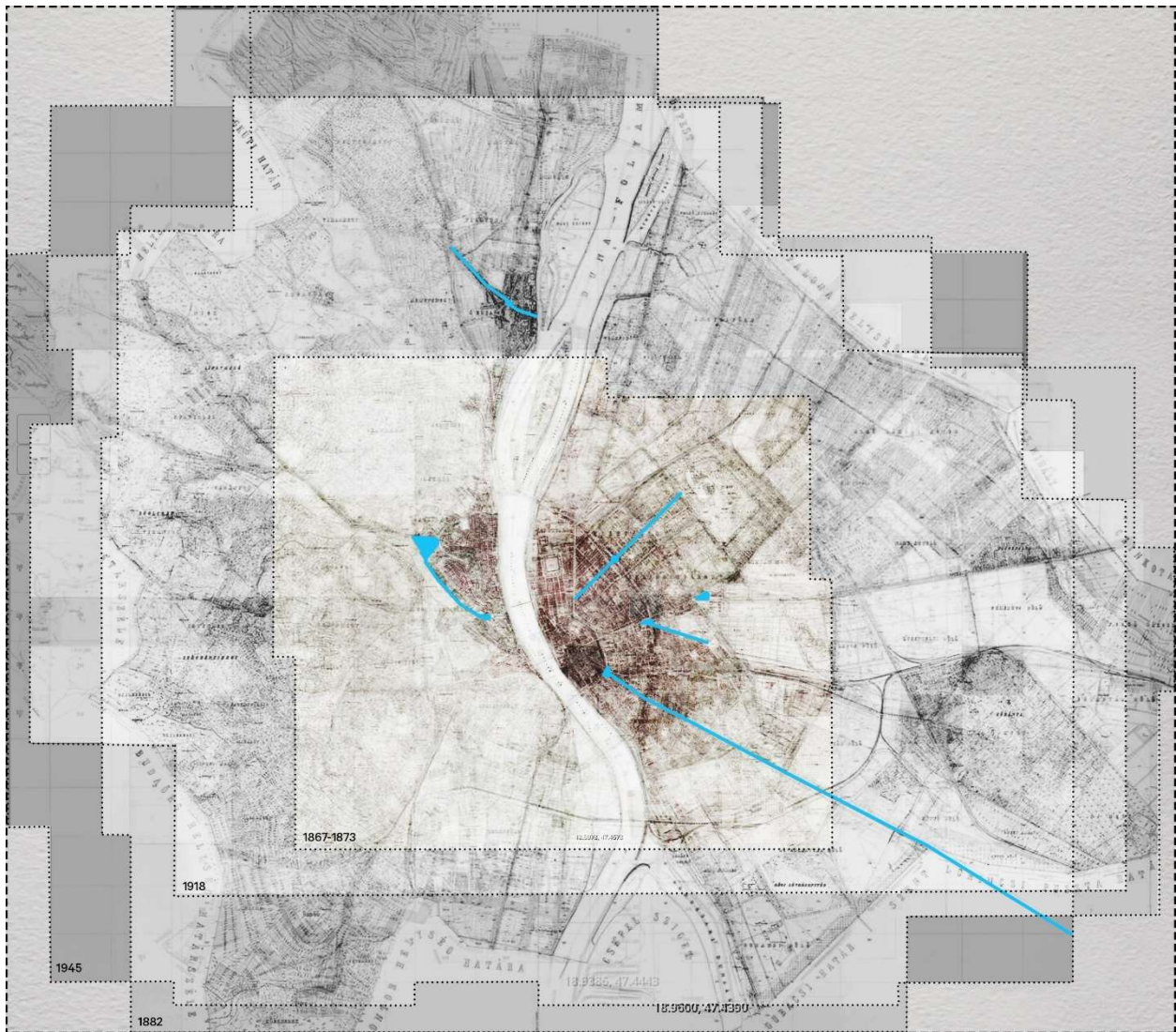


8. ábra – A közterület-karaktert meghatározó hálózatok fejlődése. A szerző saját ábrája.

Következő lépésben az egyes hálózatokhoz kapcsolható technikai, technológiai vívmányokat leválogattam az adatsorból és kizárólag a változás értékeléséből (A, B, C, D) lényeges adatokat hagytam meg. Az így kapott pontokra parabolikus görbét illesztettem, amiket az előző módszer alapján készített grafikonon ábrázoltam (**8. ábra**). A korábbiaknak megfelelően az egyes hálózatok adatait ábrázoló görbéket színek alapján lehet megkülönböztetni. A diagram függőleges tengelyét továbbra is a változás szintjei határozzák meg (A, B, C, D), míg a vízszintes tengelyét az időskála (1866 -tól 2016 -ig).

A görbék függőleges skálán leolvasható jellemző változásai alapján határoztam meg azokat a korszakokat, amelyekben a közterületek arculatában markáns eltérést, változást vártam. A görbék eltérése alapján várható volt, hogy az egyes korszakok nem válnak el élesen egymástól, így a korszakváltás időszakáról készült felvételek általánosan csak az arculat változásának árnyalásához használhatóak, az egyes korszakokat jellemző átfogó információt az aktuálisan zajló átépítések és újjáépítések helyszínein készült képektől remélhetek. Mivel a nevezetes évszámok jellemzően helyszínekhez köthető eseményeket jelenetetek, ezzel a fázissal párhuzamosan zajlott a megfelelő – az egyes korszakok változását megmutató – vizsgálati területek meghatározása. Így a kutatás fókuszában azok az utcák és terek jelennek meg, amelyek vagy valamelyik korszakban épültek át, vagy az egyes korszakokhoz köthetően használati esetleg rendeltetésbeli változást mutattak. Az alábbi helyszíneket és eseményeket vizsgáltam (**9. ábra**):

- Andrássy út és Oktogon (a millenniumi építkezések korszaka)
- Kálvin tér és Üllői út (a periféria és a belváros kapcsolatának változása)
- Blaha Lujza tér és Népszínház utca (épülethez kötött funkciók megváltozása)
- Baross tér (közlekedési csomópont változása)
- Attila út és Szarvas tér, valamint Széll Kálmán tér (a '20-as évek gazdasági fellendülésének korszaka)
- Flórián tér és Tavasz utca, valamint Vörösvári út, (a szocialista-modernista városépítészet korszaka)



9. ábra – A vizsgált helyszínek elhelyezkedése a budapesti helyszínek kutatása során használt, egymásra vetített történelmi térképein (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/browse/city/budapest/>). A szerző saját ábrája

Az egyes helyszíneken archív felvételek alapján következtettem a hálózatok változására. A képeket elsősorban digitális archívumok⁶⁴ adataiból gyűjtöttem és a korábban meghatározott történelmi korszakok szerint csoportosítottam. Azokhoz a helyszínekhez, amelyekhez az egyes történelmi korszakok információ hiányosak voltak, a Kiscelli Múzeum Fényképgyűjtemény és Képeslapgyűjteményében találtam hasznos képanyagot. A gyűjtés során arra törekedtem, hogy a különböző helyszínek változásának nevezetes eseményeit megőrkítő képeknél a hétköznapi ábrázolások nagyobb hangsúlyt kapjanak.

⁶⁴ Hungaricana Képcsarnok; Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, Budapest-Képarchívum; <https://fortepan.hu/>; <https://www.ilyenisvoltbudapest.hu/>; <https://egykor.hu/>; Országos Széchényi Könyvtár, Digitális Képarchívum; Budapest Főváros Levéltára; Magyar Nemzeti Digitális Archívum; MTVA Archívum, Nemzeti Fotótár

A felvételeken megjelenő adatok közül a korábban választott infrastruktúrák mellett a gyalogos használat lehetőségeinek és a zöldfelületi elemek megjelenésének tényeit értékeltem. A korábban meghatározott hat történeti korszakra bontva négy kategóriába sorolva értékeltem a közterület-karaktert jellemző rétegeket:

- nem jelenik meg, vagy használata nem lehetséges, szerepét nem tölti be (pl.: megjelenik egy gyalogos használatot célzó, de arra nem alkalmas felület)
- megjelenik, használata vagy szerepe érvényesül
- az adott helyszínen hangsúlyos réteggként jelenik meg
- összetett rendszerként, több elemen keresztül jelenik meg, vagy fizikai megjelenése a hely karakterét uralja

Az eredményeket diagramon ábrázoltam (**8.ábra**), ahol a különböző rétegeket színekkel különítettem el, míg az egyes kategóriák méretben válnak el egymástól. Azoknál az eseteknél, amelyeknél egy réteg jellemző eleme a kialakulását követő korszakokban is megmaradt, a történeti korszak számával jelöltem a réteg eredeti felbukkanását (előfordul, hogy egy korszakban egyszerre, vagy egymás után több korszak sajátossága jelenik meg egyazon rétegen). Mivel a fényképeken keresztül a közterület-karaktert jellemző rétegek képi megjelenését vizsgáltam, a korszerű technológiával működő, de történeti hűséggel historizáló elemek esetében, az eredeti kort megidéző történeti korszakot tüntettem fel. A diagramról így nem csak a történeti korszakokra jellemző hangsúlyos rétegek olvashatóak le, hanem az is megállapítható, hogy különböző időszakokban mennyire volt egységes az adott helyszín „arculata”, vagyis milyen korszakok lenyomatai jelennek meg párhuzamosan. Ebből a megjelenő kép tervezettségére, tudatosságára következtettem. A diagram alapján nem csak az egyes helyszínek vizsgálhatóak (pl.: a Budapestre készített hálózati grafikonnal összevetve megfigyelhető, hogy az adott helyszín milyen ütemben tartott lépést a központi fejlesztésekkel), hanem a közterület-karakter rétegei is jellemezhetőek a helyszínek összevetésével.

A kiválasztott helyszíneken keresztül megvizsgáltam, a közterület-karaktert jellemző rétegek képi megjelenése és a beépítés változásának összefüggéseit is. Ehhez az egyes rétegekről

kapott információt vettem össze az Arcanum adatbázisának⁶⁵ történelmi térképeivel, azt keresve, hogy a rétegek változása és a beépítés változása milyen egyezést, vagy jellemző tendenciát mutat. Ezen változások nyomon követéséhez két szempont szerint választottam meg a térképeket. Fontosnak tartottam, hogy a városszerkezet változásainak szempontjából fontos események megjelenjenek, valamint azt is, hogy az egyes épületek alaprajzi változásai is nyomonkövethetők legyenek. Ennek megfelelően az alábbi térképeket vizsgáltam (**M3. melléklet**):

- Budapest (1867-73): Pest és Buda kataszteri térképsorozata az 1872–1920 közötti változások utólagos jelölésével
- Budapest (1882): Budapest topográfiai térképsorozata
- Budapest (1895): Budapest közigazgatási térképsorozata
- Budapest (1918-46): Budapest kataszteri térképsorozata az 1918 és 1946 közötti időszakból
- Budapest (1937): Budapest közigazgatási térképsorozata az épületek szintszámával és az újabb utcanevekkel
- Budapest (1945): Budapest közigazgatási térképsorozata

3.2 A közterület-karaktert meghatározó tervezési segédletek kiválasztásának és összehasonlító elemzésének módszere

A kutatás egyrészt szakirodalmi forrásokra, másrészt a Google Street View (továbbiakban: GSW) digitálisan elérhető állományára alapozott empirikus vizsgálatokra épít. A szakirodalmi forrásanyagot nemzetközi esettanulmányok, közterület fejlesztési projektekhez készített kézikönyvei és ezek értékeléséhez készített jelentések elemzése teszi ki. A dokumentumok gyűjtését önkormányzatok és civil szervezetek interneten elérhető nyilvános adattárából, illetve önkormányzatokhoz írt levelek útján végeztem. Korlátozó tényezőt jelentett a kulturális különbségekből adódó városüzemeltetési, szervezeti felépítések különbözősége, valamint a nyelvi korlátok. Így a kutatás során leginkább észak-amerikai és európai városok dokumentumait elemeztem.

⁶⁵ <https://maps.arcanum.com/hu/browse/city/budapest/>

A közterület-karakter jellemzéséhez vizsgált hálózatok elemei szabványokkal meghatározhatók, így globális összevetésben vizsgálhatók. Ennek megfelelően a kiválasztott arculati elemek alkalmasak arra is, hogy segítségükkel a globalizáció hatásait értékeljük. Napjainkban nem csak az építés zajlik azonos technológiával világszerte, hanem a tervdokumentációk különböző elemei (felmérések, tervrajzok, modellek, makettek, adatbázisok, animációk stb.) is azonos technikákkal és eszközökkel készülnek (McNeill, 2009; Young, 2018), így azt feltételezzük, hogy a tervezési útmutatók és kézikönyvek is globális igényekhez alkalmazkodnak. Ezt jól példázzák azok az esetek, amelyeknél nem csak másik országból, hanem teljesen eltérő kultúrából érkező tervezőcsapat segíti egy város fejlődési irányvonalainak meghatározását. A tervezési segédletek vizsgálata öt ütemben zajlott:

- Hipotézis és kutatási kérdések megfogalmazása
- Esettanulmányok felkutatása, elemzése, összegzése, és a téma szempontjából releváns helyszínek meghatározása (a különböző tervezési segédletektervezési sek közül, saját kritériumrendszer alapján 29 esettanulmányt vizsgáltam, amelyek közül 20 esetre szűkítve készült el az elemzés)
- Empirikus vizsgálathoz alkalmas helyszínek kiválasztása.
- Terepi vizsgálatok és elemzések elvégzése GSW segítségével.
- Kutatási eredmények - a városi szabad terek alakulásának folyamatait leginkább jellemző közterület-arcuati elemek - meghatározása

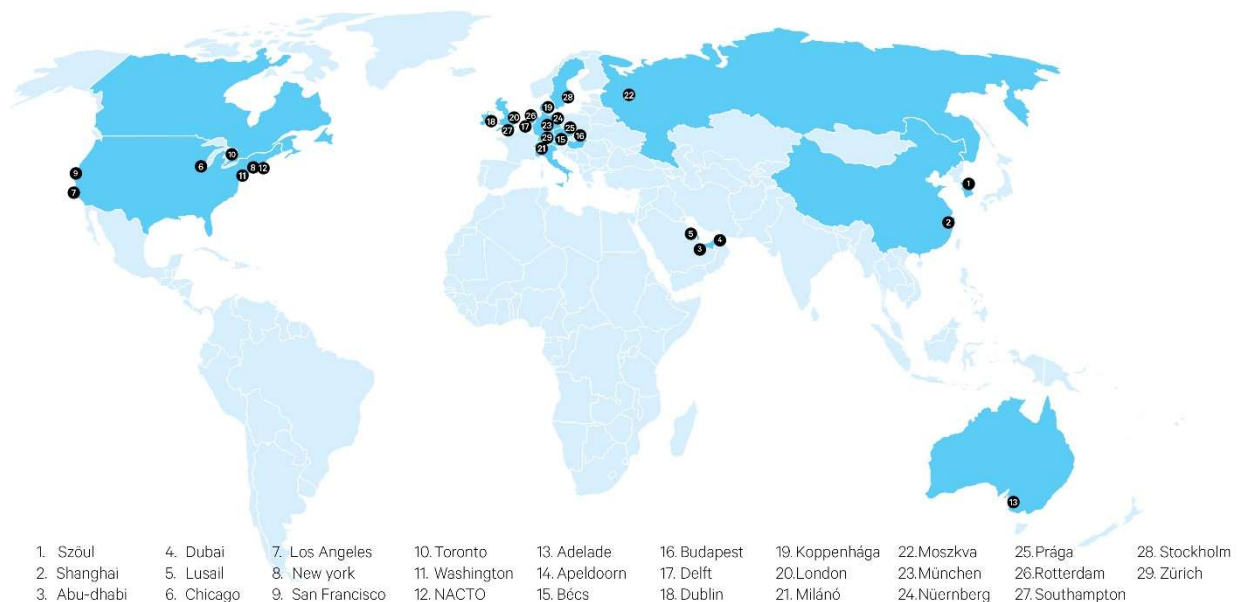
Tervezési segédletek alatt mindazokat a kézikönyveket és útmutatókat értjük, amelyek egy adott helyszínen (régióban, településen vagy településrészen) ajánlásokat adnak az utcakép és településkép megtervezéséhez. Ezek országonként, valamint a beavatkozások léptékét és szintjét tekintve is (stratégiai vagy operatív) eltérőek, valamint különböző elnevezések alatt ismertek, mint: *local design guides*, *design strategies*, *design framework*, *design brief*, *development standards*, *spatial master plans*, *design codes*, *design protocols*, *design chartes* (Carmona, 2011). A közterületekre vonatkozóan a segédletek közül azok terjedtek el, amelyek az utca szerepe alapján osztályozzák a szabad tereket. Megvizsgálva a tervezési segédletek nevezékτανát, megállapíthatjuk, hogy azok sem az 'utcát', sem a 'közterületet', sem a 'szabadteret' nem használják következetesen. Ennek egyik oka, hogy az városi szabadterek arculati tervezéshez

kapcsolódó szakmák nagyon változatosak, és olyan sajátos kérdésekkel foglalkoznak, amelyek fogalmai nem egyértelműen definiáltak, vagy definícióik nem egységesek.

Kutatásomban különböző világvárosok arculatának szabályozási elemeit vettem össze, elsősorban a helyi tervezési kézikönyvekre, segédletekre támaszkodva. A tervezési segédletek kiválasztásánál az alábbi kritériumokat tartottam szem előtt:

- aktuális információkat tartalmazzon (és minimum 2010 utáni kiadású legyen);
- egy településre, vagy azzal egy működési egységet képező településhálózatra (agglomerációval) értelmezhető irányelveket tartalmazzon;
- ne csak egy kiemelt, speciális tematikával foglalkozzon (mint pl. a fogyatékkal élők városhasználata, vagy a vízérzékeny várostervezés), hanem a városhasználat egészét összetett rendszerben vizsgálja.

A kutatási téma feldolgozás során 72 település 308 tervezési segédletét ismertem meg, amelyek közül 70 dokumentum foglalkozott településarculati kérdésekkel. Ezek közül választottam ki azt a 29-et amelyek megfeleltek a fenti kritériumoknak, és így jelen kutatás vizsgálati anyagát képezték (10. és 11. ábra).



10. ábra – A vizsgált tervezési segédletek helyszínei. A szerző saját ábrája.

hely	kiadás éve	tervezési segédlet elnevezése
Távol-Kelet		
Szöul	2019	<i>Seoul Good Public Design (Mayor of Seoul Design Policy Division, 2019)</i>
Shanghaj	2016	<i>Shanghai Street Design Guidelines (Ghel Architects, 2016)</i>
Közel-Kelet		
Abu-Dhabi	2015	<i>Abu Dhabi Urban Street and Utility Design Tool User Guide (Al Sahi, 2015)</i>
Dubai	2017	Dubai Universal Design Code (Dubai Executive Council, 2017)
Lusail	2015	Planning and Design Guidelines, Qetaifan Islands (Lusail City, 2015)
Észak-Amerika		
Chicago	2013	<i>Complete Streets Chicago (Klein, 2013a); Sustainable Urban Infrastructure (Klein, 2013b)</i>
Los Angeles	2015	<i>Complete Streets Design Guide (City of Los Angeles, 2015)</i>
New York	2020	<i>Street Design Manual (New York City, 2020)</i>
San Francisco	2010	<i>San Francisco Better Streets Plan (Varat, 2010)</i>
Toronto	2017	<i>Toronto Complete Streets Guidelines (Toronto City Council, 2017)</i>
Washington	2018	<i>Public Realm Design Manual (Government of the District of Columbia, 2018)</i>
NACTO	2013	<i>Urban Street Design Guide (NACTO, 2013)</i>
Ausztrália		
Adelaide	2013	<i>Adelaide Design Manual (City of Adelaide, 2013)</i>
Európa		
Apeldoorn	2010	<i>Public Spaces and Public Life (Ghel Architects, 2010)</i>
Bécs	2015	Urban Development Plan Vienna STEP 2025 (City of Vienna, 2015)
Budapest	2017	Budapest Településképi Arculati Kézikönyv (Ute és mtsai., 2017)
Delft	2021	<i>Handboek Inrichting Openbare Ruimte (Gemeente Delft, 2021)</i>
Dublin	2012	Your City Your Space Dublin City Public Realm Strategy (Dublin City Council, 2012)
Koppenhága	2018	Kantzoner i København (Lysgaard, 2018)
London	2019	<i>Streetscape Guidance (City of London, 2019)</i>
Milánó	2021	<i>Spazio Pubblico (Comune di Milano és AMAT, 2021)</i>
Moszkva	2016	<i>Street Design Standard (Strelka Kb, 2016)</i>
München	2015	Konzeptgutachten Freiraum München 2030 (Becker, 2015)
Nürnberg	2014	Masterplan Freiraum (Hilker, 2014)
Prága	2014	<i>Prague Public Space Design Manual (Melková, 2014)</i>
Rotterdam	2015	<i>Handboek Openbare Ruimte (Rotterdamse Stijl, 2015)</i>
Southampton	2015	<i>Streets + Spaces Framework (Southampton City Council, 2015)</i>
Stockholm	2018	Stockholm's City Plan (Stockholms Stad, 2018)
Zürich	2012	<i>Stadtraume Zürich (Parish és Leuenberger, 2012)</i>

11. ábra – A vizsgált tervezési segédletek

Az egyes kézikönyvek összehasonlító elemzésénél Matthew Carmona módszerét (Carmona, 2011) vettem alapul, azt némiképp módosítva. Carmona tíz lényeges tulajdonság alapján osztályozza a kézikönyveket. Ezek közül kettőt – kontextust és a kormányzás szintjét - elhagytam, mivel ezeket a kutatás kritériumai már eleve kizárták, illetőleg egyet – közösségi részvételt - új tulajdonságként hozzáadtam. Így az is vizsgálhatóvá vált, hogy a közösségi igények felmérése mennyire elterjedt és milyen módszerekre támaszkodik a közterület használat jövőképének meghatározásakor. A kézikönyvek értékelése során egyes tulajdonságokat a közterület tervezés tájépítész szemléletéhez igazítottam, hogy a későbbiek során szakmai ismereteinknek megfelelően tudjuk értékelni a számunkra érdekes folyamatokat és azok jellemző mintázatait.

Vizsgálatom osztályozása így az alábbi szempontok szerint alakult:

Tervezés tárgya: hogyan tagolja a városi térhasználatot, megkülönböztet-e külön módszerekkel kezelendő területeket, ahogyan Carmona javasolja (területhasználat alapján – *külvárosi terület (S), város (U), rurális terület (R), fejlesztésre szánt terület (D)*).

Tervezés léptéke: a szerző javaslata szerint az *infrastruktúra lépték (I), a várostervezési lépték (U) és az építészeti, részlettervezési lépték (A)* három számunkra is jól elkülöníthető léptéket jelent, amelyekhez a további vizsgálatok témakörei külön-külön illeszthetők.

Tulajdonviszony: két kategóriát hoztam létre, ezek szerint a tervezési segédlet vonatkozhat a *köztulajdonra (U)*, illetve a *köz- és magántulajdonra is (R)*.

Javaslatok jellege: vizsgálatom során az objektumszerű javaslati megoldásokat osztályoztam. *Általános (G)* besorolásba az általánosan előforduló helyzeteket, a sajátos, de más helyzetekben is elképzelhető (például: egy adott intézmény előtt a korlát elhelyezése, méretezése), valamint egyedi helyszínen, de általánosan a gondolkodásmódot példaként bemutató megoldásokat (például: sugárút mentén a zöldsáv-szegély kialakítása) sorolam. *Egyedi (S)* kategóriába egy adott városrészre, vagy tervezési helyszínre érvényes javaslatokat soroltam (például: emlékmű környezetének szín kódja).

Részletezés szintje: két kategóriát határoztam meg, amelyek között nem lehetséges az átfedés. Carmona javaslata szerinti *részletes útmutatás egyedi tervezési kérdésekhez (D)* kategóriája azoknál a munkáknál jelenik meg, amelyek legalább a gyakran ismétlődő helyzetekre részletes javaslatot adnak. A többi kézikönyvet az *alapelvekre való törekvés (A)* kategóriájába soroltam.

Az előírás szintje: Carmona által megnevezett két szélsőérték a szigorú *előírás (P)* és a *javaslat (A)*. A szigorú előíráshoz, a konkrét méreteket, adatokat meghatározó munkák kerültek. Azok, amelyek bizonyos (jellemzően objektumszerű, épített elemek) helyzetekre szigorú előírásokat, más helyzetekre (anyaghasználat, lépték) inkább ajánlásokat tesznek, mindkét kategóriába besoroltam.

Megvalósulás szintje: a legtöbb esetben - ahogyan Carmona is megállapítja – a tervezési segédletek mind a fejlesztési és szabályozási *folyamat (P)* követését, mind a meghatározott *eredmény (O)*, vagy termék alkalmazását is célként tűzik ki. Azoknál a kézikönyveknél, amelyeknél érzékelhető volt, hogy az adott munka az egyik irányba törekszik, kizárólag a törekvésüknek megfelelő kategóriát tüntettem fel.

Alkalmazott média: elsősorban arra voltam kíváncsi, hogy a *nyomtatott (E)* kiadvány mellett létrehoztak-e folyamatosan fejleszhető, bővíthető *web felület (W)*, ami képes reagálni az aktualitásokra.

Aktív közösségi részvétel szintje: nincs ismert információ arról, hogy alkalmazták volna ezt a módszert *(0)*, az ismert információk szerint közvetett módon beemelt meglévő programot, vagy részben megvizsgált helyzeteket *(1)*, illetve azt kerestem, hogy az útmutató készítésének része volt-e egy átfogó, a projekt javaslatait megalapozó közösségi felmérés *(2)*.

A vizsgálati eredményeket táblázatba foglalva értékeltém. A táblázatoknál az adott tervezési segédletekre már nem hivatkoztam újra, az átláthatóság érdekében ezeknél csak a vonatkozó városok nevét tüntettem fel. A válogatás eredményeként kapott azonos szerepű (a város általános tereülteivel és a fejlesztésre szánt területekkel, valamint várostervezési és tájépítészeti részlettervezési léptékkal foglalkozó) tervezési segédletek céljait a dokumentum elnevezése, valamint a bevezetőben, vagy az erre szentelt külön fejezetben szereplő fogalmak alapján csoportosítottam. Vizsgálatomban azok a fogalomkörök szerepelnek, amelyek legalább két munkában megjelentek.

A tervezési segédletek által szabályozott témakörök vizsgálata során azt kerestem, hogy melyek azok a témakörök, amelyek elemeire szabványokkal jól körülírható, a nemzetközi gyakorlatban megjelenő szabályozások léteznek. Kutatásomhoz azokat gyűjtöttem össze, amelyek a dokumentumokban és a virtuális helyszínbejárás során, GSW-n keresztül is könnyen azonosíthatóak. A vizsgálat során felvettem a hulladékgazdálkodást, az alternatív energia megoldásainak és a fenntartásnak a témaköreit, hogy több információnk legyen a fenntartható megoldások szemléletének beépüléséről, valamint a helyi jelleg témakörét a globalizáció értékeléséhez és digitális megoldások témakörét, mint a jövő köztérhasználati szokásait alakító, legdinamikusabban fejlődő tényezőt.

3.3. A közterület-karaktert alakító tervezési segédletek hatásának és eredményességének vizsgálati módszere

A tervezési segédletek hatására megvalósult közterületfejlesztés fizikai, képi eredményét olyan városokban vizsgáltuk, ahol ezek a közterület egységes alakítását célzó dokumentumok már legalább egy évtizede fejlődnek szemléletükben, tartalmukban. Arra törekedtem, hogy egy országból, csak egy várost vizsgáljak, illetve eltérő tervezés kultúra mentén fejlődő helyszíneket is elemezzek. Az összevethetőség érdekében a vizsgálatához olyan városokat választottunk (New York, London, Rotterdam, Zürich, Prága, Adelaide), amelyek régiójuk gazdasági, kereskedelmi

központjaként működnek és közterületeik egységes improvement céljához már számos, egymásra épülő projektet hajtottak végre. Feltevésem szerint egy általános közterülettípus elemzése alapján is megválaszolhatóak azok az alapvető kérdések, amelyekre a kutatás öszpontosított. Mivel az egyes kiadványok eltérő tipológia alapján rendszerezik a közterülethasználat különböző helyszíneit, ennek kiválasztás még realis célnak tűnik. Így mindegyik városban főutcákhoz⁶⁶ (továbbiakban: HS) kerestünk példákat. Ez egy könnyen azonosítható és általános kategória, ami korunkban a fejlett világ városfejlesztési stratégiájában a változás jelentős mozgatórugójának számít.

A kutatás során megvizsgáltuk, hogy a választott települések HS-ein milyen témakörök jelennek meg. Ez az egyes helyszínek egymással való összevethetősége mellett alkalmas arra is, hogy a megvalósult fejlesztést az adott városban éppen aktuális tervezési segédlet működésével is összehasonlítsuk.

A különböző városokban hasonló céllal és módszerekkel fejlesztett utcák fizikai, képi értelemben vett globalizációjának mértékét és a helyi karakter érvényrejutását a GSW képei és – amennyiben elérhető volt – az önkormányzatok fotóanyaga alapján végeztük.

⁶⁶ Az angol *high street* és *main street* kifejezése közötti különbséget nehéz visszaszani a magyar szóhasználat alapján. A kutatás a vegyes használatú, helyi jelentőségű főutcákban gondolkodott, amit a nemzetközi szakirodalom is élénk érdeklődéssel vizsgált az elmúlt évtizedekben és aminek válsága, a megváltozó használati szokások miatt, az elmúlt években ismét a városi szabadterhasználattal foglalkozó folyóiratok felkapott témájává vált.

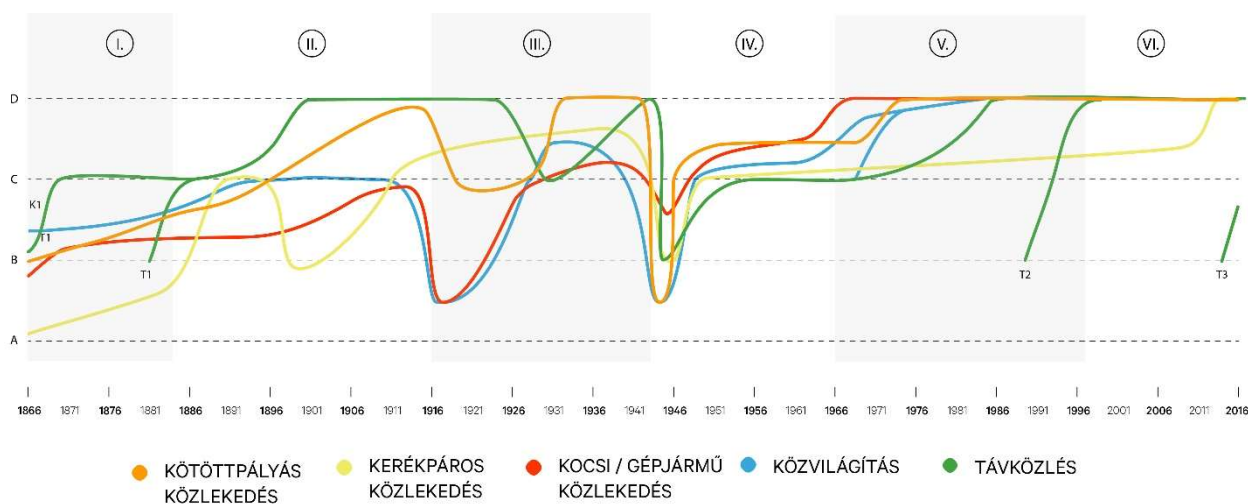
4. EREDMÉNYEK ÉS KÖVETKEZTETÉSEK

4.1 A közterület-karaktert jellemző rétegek

Elsőként a közterület-karakter meghatározásában és megjelenésében teszek megállapításokat. Az ehhez kapcsolódó vizsgálatok eszközének Budapestet és konkrét budapesti helyszíneket választottam, azonban a vizsgálat következtetései mellett magát a vizsgálat módszerét és annak sikeres példáját is eredmények tekintem.

4.1.1 A közterület-karakter változásának korszakai Budapesten

A közterület-karaktert jellemző hálózatok adataiból a módszertan során meghatározott eljárással diagramot készítettem. Ez alapján láthatóvá vált, hogy mikor beszélhetünk egy hálózat felvirágzásáról, vagy visszaesésről. Azonban nem csak az egyes hálózatok, hanem azok együttes változásai is megfigyelhetők (**12. ábra**). A görbék változásai alapján megállapítható hogy hat



12. ábra – A közterület-karaktert képét meghatározó hálózatok változása. A szerző saját ábrája.

olyan korszak (I. – VI.) különíthető el, amikor azonos folyamatok vagy jelentős változások figyelhetők meg a görbékben. A feltételezésnek megfelelően, a hálózatok változásában

megfigyelhető törések szoros összefüggést mutatnak a történelmi korszakokkal. Várható volt továbbá, hogy a politikai, vagy gazdasági döntések alapján bekövetkező események nincsenek teljes átfedésben a diagramról leolvasható állapottal. Ennek egyik oka, hogy a beruházásról megszülető döntés, majd az építkezések, vagy gyártás elkezdése és végül ezek realizálódása alatt akár évek is eltelhetnek, másik oka, hogy a hálózatok változásából következtethető korszakok közül csupán a kezdeti, a hálózat első elemeinek megjelenése határozható meg egzakt módon. A grafikon rámutat arra is, hogy az egyes infrastruktúrák interakcióban állnak egymással. A kényszerű egymásra hatást a közterület-használat tervezésének szemléletváltása, vagy háborús pusztítás nyomán figyelhetjük meg. Ezeket az eseményeket a változás szintjeinek tengelyén (A, B, C, D) látható értékvtás jelöli. Az egyes korszakokat a közterület-karakter változás képi vizsgálatának eredményei után jellemzem.

4.1.2 A közterület-karakter változásának képi vizsgálata Budapesten

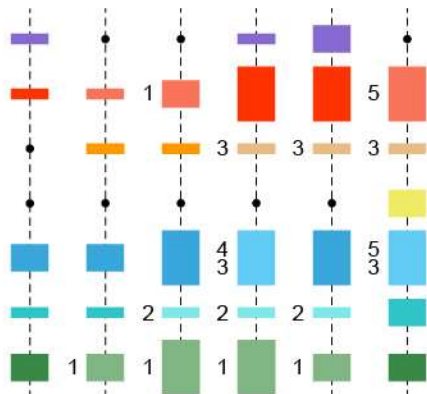
A közterület-karakter képi vizsgálatának 12 budapesti helyszínen felvett adataiból a módszertani fejezet során ismertetett diagramokat készítettem (**12.ábra**), amelyeknek segítségével a vizsgált helyszíneken megfigyelhető tendenciákról és a közterület-karaktert meghatározó rétegekről kaptam eredményeket. A vizsgálati módszer alapján elsődleges információt a kép fizikai megjelenéséhez kötve állapíthattam meg, míg a kép identitáshoz, használathoz kapcsolható értelmezéséhez következtetés útján vezettem le az eredményeket. A vizsgált helyszínek változási üteme néhány év lemaradással követi – a város egészének viszonylatában – az egyes korszakok nagyszabású átépítéseink változásait. Ez alapján kijelenthetjük, hogy a vizsgált helyszínek egy-egy korszak minta- és húzóprojektjei voltak.

A közterület-karakter alakulásáról, a vizsgált képeken a karaktert jellemző hálózatok kiterjedése, helyzete és a hálózat elemeinek megjelenése olvasható le. Ez alapján igazolhatóak voltak az írásos források alapján megállapított korszakok. Ugyanakkor megfigyelhető, hogy az egyes korszakokat nem lehet éles határok mentén elemezni, egy korszak tiszta megjelenése csak a korábban más formában létező, éppen létrejövő helyszínen figyelhető meg. Összevetve a vizsgált helyszínek beéptetésének változását (**M4. melléklet**) és a közterület-karaktert leíró hálózatok jelentőségének változásait (**12.ábra**), valamint az egyes helyszínek archív felvételeit (**M2. melléklet**), azt

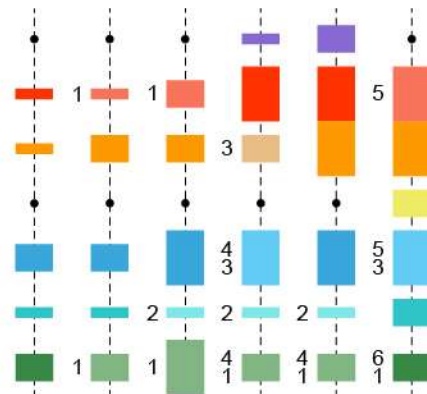
tapasztalhatjuk, hogy a hasonló városszerkezeti adottságokkal bíró helyszínek használatában bekövetkező változás jellemzően a helyszín zöldfelületi minőségének változásával járt együtt (pl.: Kálvin tér V. korszak és Blaha Lujza tér V. korszak; Üllői út II. korszak és Népszínház utca II. korszak). Vagyis a városszerkezetet meghatározó elemek közül a beépítés elsődlegesen a hely rendeltetését, míg a zöldfelületek elsődelegesen a hely használatának módját befolyásolták.

Az I. és II. korszakban a rétegek laza elrendeződése jól jelzi, hogy a különböző használatok kényelmes aránnyal követik (vagy átfedik) egymást. Azonban a használat egyre intenzívebbé válásával az átfedés már egyre kevésbé lehetséges és a IV. és V. korszakból kiolvasható sűrűsödéssel kialakul egy olyan állapot, amiben a hely karakterét több elem is ellentmondást nem tűrően uralja. Ezek a rétegek a közlekedéshez és a közlekedési igényekkel együtt változó, azt egyre inkább kiszolgáló közvilágításhoz köthetőek. A gyalogos használatot az I. korszakban megjelenő, majd a lombtömegek növekedésével kiteljesedő zöldfelületek (a vizsgált helyszíneken elsősorban fasorok) teszik kényelmessé, a közvilágítás pedig napnyugta után is biztonságosan használhatóvá. Térbútorokat csak elvétve látunk a korabeli felvételeken. Ezzel együtt a fásított sétányok és a közepes fénypont-magasságú kandeláberek alapján megállapítható, hogy az I. és II. korszakban az utca és a tér alakítása elsősorban az ember léptékéhez akart igazodni. Ezeknek a rétegeknek az ereje és jelentősége azonban a hat korszak egyik tengelyén sem átütő, jellemző együttjárást pedig csak a gépjárműkorszakként körülírható, V. korszak bizonyos helyein mutat. A kerékpáros közlekedés elterjedésének kezdetén, a II. korszakban nem látunk a rétegéhez kapcsolható saját elemeket, és amikor a diagramokon a kötöttpályás és gépjármű-közlekedés berobbanását figyelhetjük meg, akkor sem válik észrevehetővé, csupán a VI. korszakban kezdi kísérni azokat. A távközlés I. korszakban való megjelenése a valóságban jóval hangsúlyosabb volt, azonban a választott helyszínek a város exponált terei, és ekkorra a városvezetés felismeri és igyekszik megoldani a csupán esztétikainak vélt problémát, így vezetékek és vezetéktartók a kis utcákba, majd a föld alá kerülnek. Vagyis az esztétika elvéből kiindulva sikerült *hely értékét* növelni és a *téri minőséget* megváltoztatni. Ez rámutat arra, hogy több mint egy évszázadon keresztül esti sikerek miatt tarthatta magát az esztétikához kapcsolt téri minőség elve. A magán és a közterület jelentőségének, és az ezeket jellemző hatalomgyakorlás módjának változása a diagramokon is megjelenik. Egyrészt a távközlésen keresztül figyelhetjük meg, amelynek a használata korábban a magánterekbe kerül át, ám újfent megjelenik, ezúttal a közterületekhez kötött használattal.

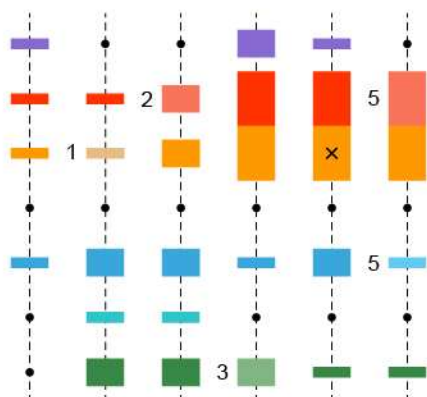
Andrássy út



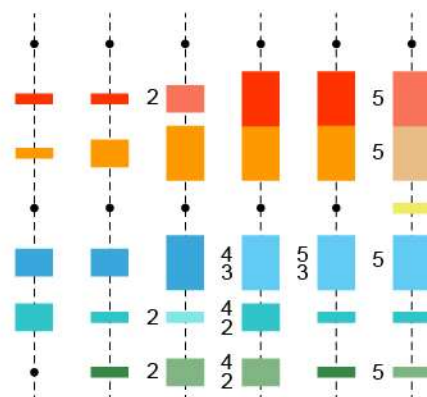
Oktogon



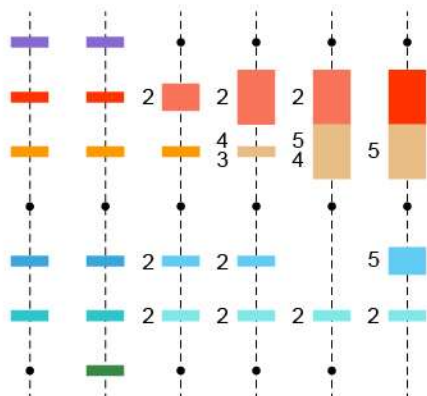
Üllői út



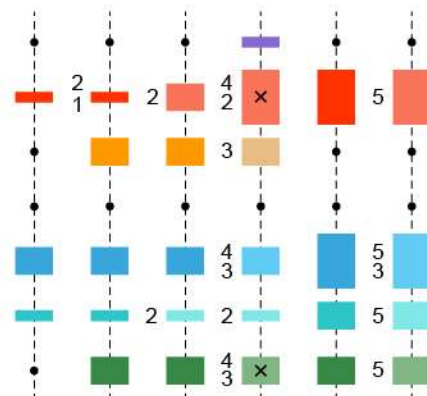
Kálvin tér



Népszínház utca



Blaha Lujza tér

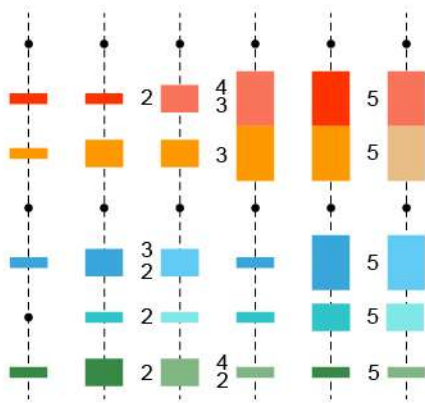


jelmagyarázat

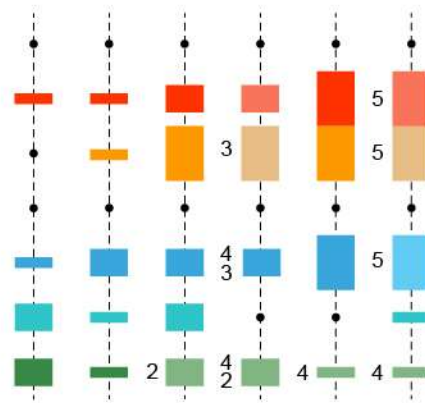
- nem érvényesül
- a hely karakterét uralja
- érvényesül
- hangsúlyos
- távközlés
- kocsik és gépjármű
- kötőpályás közlekedés
- kerékpáros közlekedés
- közvilágítás
- gyalogos használat
- zöldfelületek

13. ábra – A közterület-karakter képének vizsgálata

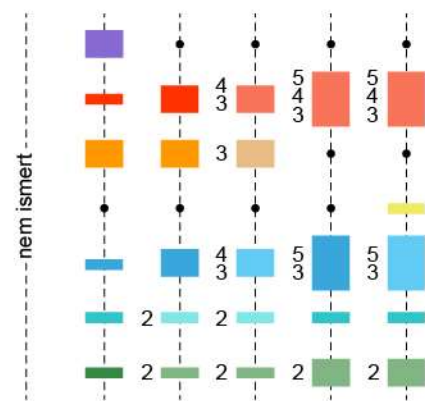
Baross tér



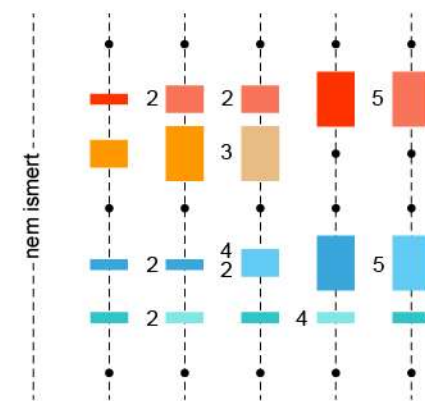
Széll Kálmán tér



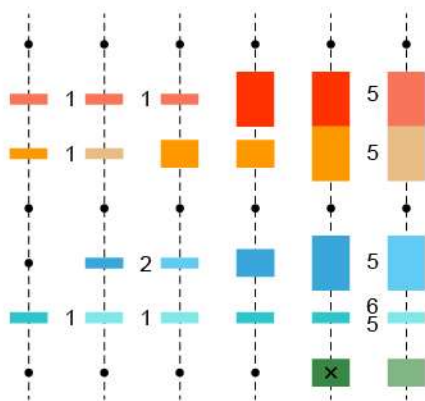
Attila út



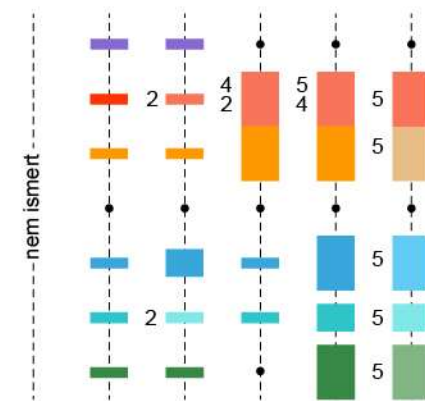
Szarvas tér



Tavaszi utca



Flórián tér



jelmagyarázat

- nem érvényesül
- érvényesül
- hangsúlyos
- a hely karakterét uralja
- távközlés
- kocsi és gépjármű
- kötőpályás közlek.
- kerékpáros közlek.
- közvilágítás
- gyalogos használat
- zöldfelületek

13. ábra – A közterület-karakter képének vizsgálata

a rendeltetésben, a használatában bekövetkező változás jellemzően a helyszín zöldfelületi minőségének változásával járt együtt (pl.: Kálvin tér V. korszak és Blaha Lujza tér V. korszak; Üllői út II. korszak és Népszínház utca II. korszak). Vagyis a városszerkezetet meghatározó elemek közül a beépítés elsődlegesen a hely rendeltetését, míg a zöldfelületek elsődlegesen a hely használatának módját befolyásolták. Másrészt a társasági élet kialakulásának kedvező, gyalogos térhasználatot biztosító kényelmi elemeken keresztül, amelyek jellemzően az V. korszakban és csak bizonyos helyszíneken kezdenek felzárkózni a változáshoz.

I. A közterület infrastruktúrákat „hordozó” szerepének kialakulása:

Ebben a korszakban jellennek meg a későbbi hálózatok alapjai, amelyek révén a városhasználati lehetőségek kitérnak. Az utcákat gázvilágítás jellemzi, a külvárosok és a népszerű időtöltés helyszínei felé rendszeres, az időjárás körülmények ellen védett lóvasút kocsikkal lehet közlekedni. Az üzenetváltás új dimenziói nyílnak meg a távíró, majd a telefonvonalakkal, de a hétköznapokban szinte minden téren érzékelhető a műszaki tudás bővülése. Azonban a technológia nem esztétizál, a lehető legegyszerűbb, a célnak leginkább megfelelő elemek kialakítása jellemzi a hálózatokat (pl.: a lóvasút, majd az első villamos vonal üzemeltetéshez szükséges barakkok, vagy a távíróvezetékek bekötésére használt keretek a tetőkön és tereken átvezetett falikaros lengővezetékek).

A korszak kezdetén a város és a periféria határát Pesten a mai Kiskörút, míg Budán a Várnegyed jelentette, vagyis a várfalak vonala mentális értelemben még a Duna mindkét partján komoly határt jelentenek. A korszak végére a Budán ez a Déli-pályaudvar és a Krisztinaváros gyarapodásával sem igen változik, Pesten viszont ennek a határát már a Nagykörút rajzolta ki. A vizsgált helyszínek alapján azt tapasztalhatjuk, hogy Pesten a perifériákon is megjelink a közvilágítás és a távíró vezeték, illetve a millenniumi készülődés a 1880-as évek környékétől folyamatos átmenetet mutat a II. korszakot jellemző téri minőségek felé⁶⁷. A közterület-karaktert jellemző rétegek között nincsen hierarchia, miképpen a közvilágítást leszámítva egyik réteget sem jellemzi, hogy az esztétika formálta volna. Tervezéselméleti szempontból a tartósság vezérelve mentén alakulnak. A különböző rétegek elemeit a használatnak leginkább ellenálló anyag, forma

⁶⁷ Az írásos források alapján tudjuk, hogy Budapest 1873-as egyesítésével Óbuda

és minta jellemzi, ennél fogva az arculat képét is ez a fajta tervezettség határozza meg. A közterület-karakteren érzékelhető, hogy a használatban még megmaradnak a tradíciók, de megjelenik a korábban nem tapasztalt térhasználati (mint terület) sebességváltás. A korszakban a hely értékének a növekedését a fasorok megjelenésén túl, a biztonság és az egészségügyi viszonyok javulásban kereshetjük.

II. Az exponenciális növekedés korszaka:

Az exponenciális növekedés az új infrastruktúra elemek népszerűségében az egyre növekvő használati igények megjelenésében értelmezhető. Minél elterjedtebbé válik egy-egy hálózat, annál nagyobb lesz rá az igény, és annál több is jelenik meg belőle. Jól jellemzi ezt, a lóvasúttársaságok versengése, aminek következtében egy-egy utca eltéréssel, párhuzamosan üzemeltetett vonalak jelentek meg. A közterületek kényelmes teret adnak a gyalogos városhasználatnak, a lehetőségek korlátlanok hatnak és mintegy fél évszázadon keresztül úgy tűnik, hogy a közterület mindent elbír. Azonban bekövetkezik az a sűrűség, aminél az egyes hálózatok használatai egymást zavarják. Ezért megjelennek a szabályozási kérdések és megállapíthatóvá válnak a szabályozások céljai, amelyeknél figyelemreméltó, hogy a szabályozási szempontok középpontjában gyalogos közterülethasználati és esztétikai célok állnak. A tradicionális várostervezés (Balogh, 2004) korábban ismertetett vívmányai nyomán tágas terek jönnek létre, amelyekben a zöldfelületi elemek kényelmi célt szolgáló megoldásaira is van hely, így megjelennek a városi fasorok, és a városfásítás programmá válhat (pl.: millenniumi fásítás, „Erzsébet fásítás”). A szabadban való időtöltés – korábban luxusnak számító – „csúcsterméke” a piacterek parkokká való átépítése. A városi zöldfelületi rendszer gerince kirajzolódik.

Az Andrássy út és az Oktogon egyértelműen a II. korszak előhírnökeként jelenik meg az 1870-es évek végén. Azonban a készülődés a millenniumra az – ekkor már létező – vizsgált helyszíneken érzékelhető, azonban a városban általános minőséggé csak a századforduló után válik. Az Üllői úton keresztül láthatjuk, Pesten a perifériák az Orczy kert vonalától kezdődnek. Budán az Attila út kiépülése és a Széll Kálmán tér környezete a Krisztinavárost és a Vízivárost „húzza” magával. A korábban perifériának számító utcákon, mint az Attila utca és a Népszínház utca, üzletek sora működik, az utca gyalogos, helyi használata azonos intenzitást mutat a közösségi

közlekedéssel, de a járatok frekvenciája még nem éri el azt a szintet, hogy az út közös használata ellehetetlenüljön. Mivel ezek a helyszínek sem városszerkezeti, sem reprezentáció értelemben nem jelentősek, fásítások elmarad. A közvilágítás elsősorban a technológiaváltás miatt válik hangsúlyossá, ahogyan a megvilágítás erősebbé válik, a kiosztás sűrűsödése nem számottevő, leginkább a tereken érzékelhető. Az infrastruktúra fejlesztés inkább minőségi és esztétikai irányban változik, az előző korszakból származó arányok megtartásával. A közterület-karakter képét az egyes rétegek elemeinek harmóniája jellemzi. Tudatos tervezésről árulkodik, a különböző hálózathoz tartozó de ugyan olyan jellegű elemek azonos forma és motívumvilága (pl.: kandeláber és vezeték tartó oszlop). Bár a korszak évtizedeiben a társas érintkezés a városi szabadtereken talál új minőséget, ezeknek a szinterei klasszikus zöldfelületi elemekhez köthetőek, amit a kutatás nem vizsgál. Így a gyalogos térhasználatot jellemző elemekről kevés információt találunk a kutatás helyszínein, mivel elszórta, kevés elem kerestül jelennek meg⁶⁸. A kép és a tervezettség tudatos, az esztétikai és a használati kérdések azonos arányú megjelenését látjuk. A vizsgált hálózatok elemei, szinte kivétel nélkül a korszakot jellemző rétegeként jelennek meg, amelyeknek térbeli rétegződése az átfedések ellenére sem befolyásolja más hálózatok használatát. A korszakban a hely értékének a növekedését a gazdag társasági életben, az utcákban a gazdaságilag jövedelmező üzletek megteremtésében, és az egészséges életmód lehetőségeinek növelésében is megtalálhatjuk.

III. Az I. világháború következményeinek és helyreállításának nyomán megjelenő karakterek kialakulása:

A háború hatásainak csillapodásával érzékelhető, hogy minél kevesebb elem jelenik meg egy szolgáltatásnak, annál nagyobb lesz rá az igény, vagyis a kényelmes közterülethasználat lehetőségeihez hozzászoktak és normának tekintették a városiak. Ezt a korszakot jellemzik először az állandóan tömött villamosok, és ekkor figyelhetjük meg, hogy a lakás és a munkahely távolsága jelentősen növelhető a tömegközlekedés eszközeivel. Az infrastruktúrák elemeinek egyre nagyobb számával az új beépítések között az utcák is szélesebbé válnak. A kőolaj és szén hiány jelentős újításokra sarkalja az infrastruktúra hálózatok üzemeltetőit. 1921 -ben öt akkumulátoros busz érkezik Bécsből (ami nem volt teljesen ismeretlen Budapesten, hiszen 1915.

⁶⁸ A kutatás során már nem vizsgált korszakban, a 2010-es évek végén megjelenő felújítások során sok esetben ezzel ellentétes megoldásokat látunk, de hasonló használati eredménnyel.

március 3 -án két vegyes üzemű – mondhatni hibrid – kocsit a Dózsa György és a Kiskörút vonalán már üzembe állt). A gépjárműközlekedés fellendülését az 1936 -tól kezdődő nagyszabású útfelújítási munkák tették lehetővé, ami 1941 -től átáll a jobbirányú közlekedésre.

A sportolás és a testedzés a városi szabadtereken új időtöltésként jelenik meg és válik általánossá, ezzel párhuzamosan jelentős sportfejlesztéseknek lehetünk szemtanúi (pl.: Aladár utcai és a Tabáni tenispályák, Népligeti sportpályák). A programnak nem csupán az a célja, hogy „harcképes” fizikummal rendelkezzenek a fiatalok, hanem az egészséges életmód és a határozott megjelenés, illetve a kitartó jellem nevelése, ami a háború megalázó veszteségei után egyféle irányt adott a nemzeti büszkeség lehetőségére. Az önmeghatározás, az identitás a korszak meghatározó társadalomszervező ideológiájává válik. A háborús készültség reflexei a közvilágításban is megjelenik, a jelentősebb utcákban párhuzamosan működtetett gáz és villany üzemű lámpák állnak, a másik rendszer leállítására várva. A városnegyed léptékű budapesti beruházások két legfőbb színtere az Újlipótváros és a Szentimréváros, míg a Tabán bontásával szárnyra kaphatott a modern építészet és várostervezés víziói, amelyek azonban soha nem valósulnak meg. A korszak a közparkok csúcsidezőszakát is jelenti, mind a területi lefedettsége, mind fenntartás minősége miatt. Ezekben az évtizedekben találkozhatunk először azzal, hogy a közterület-karaktert meghatározó hálózatok elemei különböző korszakok rétegeinek kusza – néhol nagyon igényes, máshol bántóan egyszerű megoldásokat alkalmazó elemek – lenyomatát mutatja. A központ és perifériák helye alig változik az előző korszakhoz képest, azonban tovább ágaznak és új alközpontok jönnek létre, mint amilyen a kutatássorán vizsgált Óbuda, ahol a Flórián tér – Tavasz utca – Fő tér mentén bontakoznak ki gazdasági, kulturális és technológiai újdonságok. Az Üllői úton a korábban kialakult hálózatok megerősödését látjuk, mivel a központ mentális határa nem változik, ezért a vizsgált utcákkal azonos fejlődést láthatunk a külvárosig. Az Attila út átépülésével az új rendeltetés nyomán elveszíti a korábban jellemző élénk gazdasági és feltehetően társadalmi jellegét. A terek a forgalom bonyolítása mellett reprezentációs helyszíneként és tartózkodó térként működnek, az eddigre beállt növényzet nagyfokú fenntartása mellett. A térhasználatban a korszak társadalmi egyenlőtlenségei és igazságtalanságai tárgyi lenyomatot nem hagynak, azonban a fotókon ez is tetten érhető. Az utak egyre inkább a nagysebességű forgalom bonyolítását szolgálják, amivel a közvilágítás lépést tart, és halványan megjelenik a járda mai használata. A növekvő intenzitású forgalom egyre zavarba ejtőbb használatbeli átfedéseket mutat

a gyalogos használatlaltal, de a térben még van annyi tartalék, hogy ezt a használatkülönbséget elbírja. Mind az utcák, mind a terek például vizsgálva, azt tapasztaljuk, hogy a közlekedési ágak a burkolatarchitektúra egységét nem bontják meg. A közterület-karakter tervezettségét a racionális használatban találjuk meg, a korábbi korszakok esztétikai tartalmát az új elemek már csak a város exponált helyszínein igyekeznek tovább örökíteni. A „fejlesztés” és a kép alakításának tudatossága így megjelenik, de érezhetően másodlagos szerepebe kerül. Ennek oka a modernizmus kiteljesedése felé való várakozás is lehet, amit jól mutat a korszak Kálvin téri, és az ekkor jelentős változáson áteső, de a víziókban megjelenő világot meg sem közelítő Attila út elképzelései⁶⁹.

IV. A II. világháború következményeinek és helyreállításának nyomán megjelenő karakterek kialakulása:

Az újjáépítés az építészet és a kultúra terén inkább a kiselejtezés és a bontás irányába mozdult, megragadva a lehetőséget a korábbi polgári milió eltörlésére. Ebben a törekvésbe be lehetett illeszteni a modernizmus ideológiáját, amit arra használtak fel, hogy megmutassák a technikai vívmányai már tovább haladtak és ezért túl kell szárnyalni, a társadalom szabadterén megjelenő, folytonosságra épülő élettereit. A gazdasági és társadalmi struktúra teljes átszervezése, (kollektivizálás, a magántulajdon kiiktatása, tervgazdálkodás) és a nyersanyaghiány egyszerű megoldások keresésére sarkalta a tervezőket. A külső kerületek összevonásával létrejött Nagy-Budapest, de nem csak forrás, hanem technológiai tudás és kapacitás sem állt rendelkezésre a nagyratörő tervek megvalósításához, vagy a városi szabadterek és – a korszak szimbolikus fogalmává váló – közterület fejlesztéséhez. Az új keretek a térhasználat szabadságát erősen korlátozták, ami már nem csak a tradicionális viselkedési normákat szabályozza, hanem a társas együttlét lehetőségét is. Mindezek mellett olyan grandiózus léptékű reprezentációs helyszínek jöttek létre, amelyek szerepüket csak évi egy-egy alkalommal töltötték be, így nem is volt szándék arra, hogy a mindennapi városi élethez kapcsolódjanak. A népességszám növekedésével a mennyiségi igényeket igyekeztek infrastruktúrával lekövetni, azonban az 1950-es évekre jellemző nemzetközi technikai fejlődés hazánkba nem érkezett el. Ezt szemlélteti a közvilágítás alakulása is, aminek kábelhosszának mennyisége 1950 és 1970 között megkétszereződött, de ez szinte mind lengővezetékes – a közvilágítás megjelenésének másfél évszázaddal azelőtti példáihoz hasonlóan

⁶⁹ Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, képek sorszáma: AN012693; AN012694; AN014032

– primitív, de funkcionális megjelenésű hálózatbővülést jelentett. Ebben az időszakban egyszerre világítja Budapestet a korszerű fénycsöves világítás és az előző századból átvett gázlámpa is.

A korszak amilyen bőkezűen bánt a kötöttpályás és a gépjármű hálózat elemeinek és méreteinek bővítésével (parkolók, peronok), olyan mostohán viszonyult a korábbról örökölt zöldfelületei rendszerrel. A közterület-karakterben egyszerre három korszak rétegeinek elemei köszönnek vissza, ami leglátványosabban a már említett közvilágítás sokszínűségében jelenik meg, mind stílus, mind a fénypontmagasság tekintetében. A gyalogos használat a vizsgált területeken jellemzően az aszfaltozott járdára szorul, ami sem a tartózkodó tereket, sem a közlekedő tereket nem szolgálja ki kényelmi berendezési elemekkel. A terek pusztán a forgalom bonyolításának helyszíneivé válnak, beemelve egy új zöldfelületi minőséget, ami a síkban kezelt, jellemzően egyszerű kiültetésű egyynári ágyással díszített gyepes felületeket jelenti. Az összetett zöldfelületek megszűnése elsősorban fenntartási kérdés lehet, amit az 1950 -es évek környékén készült leromlott állapotú, korábbról örökölt zöldfelületek felvételei tanúsítanak. A tereken megjelenő növénykompozíciós változásokban megláthatjuk a polgári miliő kialakításának (a korábbi esztétizáló céllal létrehozott a közízlést az igényesség, a művészi finomság irányába alakító kiültetésekben) tagadását és az új társadalmi rend (az egyszerű, minden finomságot nélkülöző, könnyen létrehozható és könnyen olvasható üzenet tartalmazó kiültetésekben) létrehozásának szándékát. Az Üllői úton a Népligetig toródik ki a központ határa, a periféria és a központ új összekötő szakaszán a közvilágítás nem éri utol a nagysebességű közlekedés térhódítását. A gyalogos használt pedig a forgalom intenzitásának megfelelő szélességű felület, berendezési elemek és új zöldfelületi elemek hiányában szinte teljesen ellehetetlenül. A Népszínház utca üzletei a korszaknak megfelelő gazdasági élénkséggel, de működnek az utca téri minősége csak az avulással arányosan csökken. A vizsgált helyszínek közül a Balaha Lujza téren figyelhető meg, hogy a következő korszak előhírnöke lenne, ami a villamosvonalakkal együtt változik, és már az 1950-es évek végén egy parkoló szerepét ölti magára. Az utcák a leromlott állagú, örökölt helyzetet tartják fenn, a nagysebességű forgalom elsőbbségének erőltetésével. A közterület-karakter képi egysége szétesik, az egyes hálózatok elemei között alig marad koherencia. A vízióként megjelenő modern téri környezet nyugat-európai minőségeit sem téri sem használati szinten nem érik el az átalakuló közterületek.

V. A gépjármű-korszak kiteljesedése:

A vidéki lakosság városokba telepítése tovább erősödött, ami a közlekedési igények növekedését is jelentette. Az '56 -os forradalom tanulságait levonva elkezdődött a konszolidáció, aminek révén vagyontárgyakhoz is hozzá lehetett jutni, így a forgalomnövekedés egyre több autót jelentett, ami magával hozta a gépjárművek uralmát a közterületek felett. A normatív tervezés az új városrészek zöldterületi ellátottságának emelkedéséhez vezetett, ennek szakági tervezetése nyomán a 1970-es és az 1980-as években jóval civilizáltabb környezeti minőség jött létre. A színvonal állandó emelésére, vagy legalábbis tartására a szociális piaci ösztönzők nem váltak be (új gazdasági mechanizmus) így hitelekkel valósították meg a közterület fejlesztéseket is. A gépjárműforgalom kiszolgálására ebben a korban grandiózus közúti felüljárók épültek (pl.: Flórián tér, BAH - csomópont) ezekhez méretezett berendezési tárgyakkal; megjelentek a tizennyolc méter fénypontmagasságú kandeláberek. A városi fényár soha nem látott kavalkádja volt érzékelhető a az épületekre helyezett fényreklámokkal, amelyek a forgalmas utak és csomópontok mentén jelentek meg. A korszakban a világításon keresztül kapott először szerepet a városarculat, az első egységes városi díszvilágítás hálózatának kiépülésével. A műemléki kérdések és a régi korok értékei a turizmus előnyeinek felismerésével váltak egyáltalán tárgyalhatóvá. Ugyan a szabad térhasználat továbbra sem merülhetett fel, de szabályozott keretek (pl.: Budapesti Ifjúsági park) között lehetőség nyílt a társadalmi élet gazdagítására.

A nagysebességű közlekedés csúcsra járatásával a központ és a korábbi perifériák viszonya teljesen átalakul. Bár az utcákat és a tereket is ezek az infrastruktúrák uralják, új zöldfelületi elemek jelennek meg (rendszerint fasorok, és vagy elaprózódott, a közlekedési elemeket kísérő cserje, ritkábban gyepfelületek, vagy, nagy nyílt gyepfelületek, kulissza-szerűen tervezett cserjékkel). Ahol valamilyen okból a gépjármű, vagy a villamosok nem kapnak szerepet, ott a zöldfelületek a tér karakterét meghatározó hangsúlyos elemekkel jelennek meg. A tereken a metróépítés hatására változik meg a téri minőség, zöldfelületekkel kísért tartózkodási célú mikroterek jönnek létre, igényesen tervezett berendezési elemekkel. A közterület-karakter képe határozott tervezettségéről árulkodik, ami azonban egyféle használat érvényesülésének fele meg. A különböző hálózatok elemeinek megjelenése összehangolt, ritka a rétegek időbeli átfedése. Azonban a tér értékét az elemek közül több csökkenti, mint emeli.

VI. A társadalmi keretek változásának és a városhasználat szemléletváltásának korszaka:

A kapitalista gazdasági modell jelentette változást a közterület-karakter sok év késéssel követte. Az állami lakásépítés megszűnését, a társadalom kereteinek hirtelen változásait a korábban kedvezményezett munkásosztály nehezen tudta lekövetni, életkörülményeiket romló és szlömösödő lakókörnyezetük határozta meg. Az ország gazdaságpolitikája sokáig nem tudott kilábalni a korábbi konszolidáció finanszírozását jelentő adósságcsapdából, így a közterületek nagyívű fejlesztésére, vagy a fenntartás rohamos javítására nem volt lehetőség. Markáns változást az Európai Unióhoz való csatlakozás jelentett, ezután kezdődtek meg a városi infrastruktúrahálózatok korszerűsítései. A megjelenő piaci igényekre reagálva, a különböző hálózatok elemeinek sokasága jelent meg, de a közlekedési eszközök fejlesztései nem követték le a városi szabadterek fejlődését, és így a közlekedési szokásokban nem következett be szemléletbeli változás. A társadalmi keretek és a táj és térépítészet adta új lehetőségek kedveztek a közterületi események (koncertek, kiállítások, fesztiválok) gyors felfutásának is, így számos új használati igény jelenik meg, a közélet újra belakja a városi szabadtereket. Ezek mellett megjelentek az állandó változásra épülő, képek és rövid feliratok uralta távközlési csatornák, amivel az életmódbeli és ezzel párhuzamosan a városi szabadterek használatának igényei is gyorsan cserélődtek.

A hely értékének növelése tehát elindul, ami leginkább izolált helyszíneken, a gyalogos és a kerékpáros használatot segítő berendezési elemekben és a zöldfelületek megújulásában ölt testet. A korszak első felében a helyhez kötöttség alapján egyértelmű, hogy a turizmus jelenti a „fejlődés” motorját. Az előző korszak rétegei a változások ellenére mindenben átütnek és ahol nem az új téri minőség létrehozása, hanem az avulás miatt kerülnek lecserélésre a hálózatok elemei, ott a korábbi korszak gondolkodásmódja szerint jelenik meg új elem. Az átfogó koncepció helyett az egyes hálózatok változásában szakági szemlélet érvényesül, ami láthatóan forráshiányos üzemeltetéssel társul, az elavult elemek cseréje lassú folyamatként halad. A turizmus „fejlesztéseivel” markáns karakterként jelenik meg a historizmus világa, ami a korszak végére elharapózik és gyakran már inkább csak hamis történetiséget és olcsó minőséget mutat fel. A kaotikus megjelenésű közterület-karakterek alapvető problémájaként azt láthatjuk, hogy a korábbi ideológiát nem váltotta le új. Míg korábban a kevés értékkel működő közterületeket az egységes használati koncepció és az egységes „üzemi termelés” összefogta, ebben a korszakban nem érzékelhető, hogy mi az az identitás, ami a

városi szabadtereket áthatja. A tereken és utcákon a korábbi gépjármű közlekedési infrastruktúra marad meg, a használók növekvő száma mellett, így a továbbra is gyenge eszközökkel működő de egyre zsúfoltabb közösségi közlekedés mellett utat tör magának a kerékpáros közlekedés. Ezt valószínűleg a fejlett nyugati példák inspirálják, azonban ennek a hálózatnak az elemi csak a 2010-es évektől érzékelhetőek, az Andrassy út és az Oktogon kivételével alig érvényesülnek. A közterület-karakter jelentősen sehol sem változik, képként értelmezhető rétegei az előző korszak rendeződését megtartják. A használatbeli és a képi tervezettség izolált, a téri minőség egységes, hálózat szerű növelésére a vizsgált helyek egyikén sem találunk direkt szándékot, vagy utalást.

A diagramok általános értékelésének összegzéseként elmondható, hogy a különböző rétegek változásai, nem teljesen azonosak minden helyszínen, azonban a választott terek és utcák szerepe, városszerkezeti rendeltetése sem azonos, ráadásul bizonyos helyszíneknél korszakonként is eltérő. Azonban megfigyelhető, hogy a tervezés kereteit meghatározó ideológiák, megjelennek a közterület-karaktert jellemző hálózatok hierarchiájába, ami korszakokként eltérő, és aminek tendenciái a választott helyszíneken megfigyelhetőek. Az időbeli változás során megfigyelhető, hogy az új korszak ideológiájának megjelenése izoláltan, „előhírnök helyszíneken” 4-8 évvel előbb már az előtt megjelenik (a háborús pusztítások helyreállításával nem számolva), mint ahogyan az általánossá válna a településen. Egyes korszakokban (mint amilyen az I. és II.) ez tervezett és vállalt kísérletezést jelent, máskor (mint amilyen az V. és VI.) inkább egy-egy tervező, vagy tervező szakág központosított mérnökirodájának magabiztosságát. Az egyes korszakok jellemző mintázatait a hálózatok elemeinek térbeli kiterjedése határozza meg. Vagyis az hálózatok időbeli és ahhoz kapcsolható térbeli rétegződést mutatnak, amelyek az a hálózatok elemeiben konkretizálódnak.

A közterület-karakter változásának feltárása rámutat arra, hogy az arculati tervezés során elsődlegesen a használatot, és a különböző használati lehetőségek hierarchiáját kell megtervezni, vagyis a sikeres arculati tervezés nem egyféle esztétizáló megközelítésből ered. Ezt támasztja alá az is, hogy a közterület-karakter képét a nem látható elemek (a vizsgált hálózatok üzemeltetéséhez, működéséhez kapcsolódó közművek, alépítmények, vagy a növények gyökérzete) és a használat láthatatlan szabályai épp úgy befolyásolták a különböző korszakok során, mint az egységesség, vagy az értéknövelő céllal, tervezetten megjelenő elemek rendszerezettsége. Az egységesség

kialakítása során a sikerességet a hely identitásának definiálása jelentette. A karaktert jellemző láthatatlan dimenziók is, az identitáshoz köthetőek, ami a társadalom térhez való viszonyulását is meghatározza, így azt is, milyen mértékben tartjuk be a mások használatának érvényesüléséhez szükséges társadalmi szabályokat és mennyire vigyázunk a környezetünkre. Vagyis az identitás megőrzése mérhető értéket generál, a fenntartás mértékén keresztül.

A korszakok összevetésével evidenciaként megfigyelhető, hogy a változás azokon a helyeken jelent sikeres téri minőség növelést, ahol az emberi lépték és a gyalogos használat érvényesül. Továbbá kijelenthető, hogy a téri minőség és a terület értékének a növekedése a különböző korszakok rétegeinek sikeres képi összehangolása nélkül is bekövetkezik, és ellenkezőleg, ennek sikeressége sem jelent rá garanciát. A kép egységességének szerepe így inkább a tervezettség indikátora. Emellett pszichés, mentális hatása lehet ami az egészséget segítő értékek növelésében nyilvánulhat meg, ezt az attribútumot azonban a kutatás nem vizsgálta. A kép szerepe, ahogyan az I., II. és III. korszak eredményeiből láthatjuk az identitás megtartásában, vagy az V. korszak alapján annak létrehozásában áll. Míg a VI. korszak a kép szerepét az identitás illúziójának megteremtésére használja. De ahogyan a kutatás további eredményeiből látni fogjuk nem csak a kép, hanem a használat is másolható. A diagramok értékelésének fontos konklúziója, hogy – a zöldfelületeket leszámítva – a közterület-karaktert jellemző hálózatok korszakai 20-30 éves periódusokban változnak. Korunkban a gazdasági és környezeti fenntarthatóság tudatos tervezése hatja át a „településfejlesztési” stratégiákat, víziókat. Ennek megvalósulásához már a tervezésnél, majd a gyártásnál a városi szabadtereket meghatározó hálózatok eleminek életciklus-elemzésekor is figyelembe kell venni ezt a 20-30 éves periodikusságot.

A ciklusok értékelésének fontos konklúziója, hogy a zöldfelületek különböző korszakokon átívelve a beépítéshez hasonlóan viselkednek, vagyis ez a kutatás is bizonyítja, hogy a városszerkezet meghatározó elemei. A zöldfelületek változásával kapcsolatban azt tapasztalhatjuk, hogy jelentőségének növekedése együtt jár a hely értékének növekedésével. Így a közterület-karaktert jelentő rétegek változásának képi és használatbeli tulajdonságait a városszerkezet alakulásával összevetve (**M4. melléklet**) két fő megállapítás tehető:

- Az egyes korszakok változását jellemző használatbeli hierarchia, a II. korszaktól az épített térfalak jellegének formálása nélkül is egységesen, a hely térbeli adottságainak finomhangolása nélkül módosul. Ennek során az épülethez kötött vezérszinti funkciók az épületek lecserélése nélkül is változnak.
- A zöldfelülethez köthető elemek változásával azonban a tér használata is átalakul. Megfigyelhető, hogy a kötöttpályás és gépjármű közlekedés hangsúlyossá válása a zöldfelületi elemek érvényesülésének csökkenésével jár. Képeken keresztül láthatjuk, hogy a IV. korszak során a hely használatának átalakulása a zöldfelületek fenntartásának minőségváltozását is magával hozza, vagyis a zöldfelületeknek nem csak a térbeli kiterjedése jellemezi a használat módosulását.

A közterület-karaktert jellemző hálózatokról megállapítható, hogy korszakokhoz köthetően, jellegzetes időbeli és térbeli rétegződést mutatnak, valamint a rétegek elemei (pl.: közvilágítási oszlop, útburkolati jel, fa egyed, pad) más-más dimenzióban értelmezhetőek:

- A látható elemek: a tárgyi valóságban megjelenő, valamilyen formával, felülettel, anyaggal és textúrával jellemezhetőek.
- A nem látható elemek: ilyenek a közterületi karaktert meghatározó hálózatok és rendszerek üzemeltetéséhez, működéséhez kapcsolódó közművek, alépítmények, és a növények gyökérzete.
- A láthatatlan elemek: ezeket a közterületek és a társadalom viszonya jellemzi, ami a térhasználat szabadságában, a használati normákban jelenik meg.

4.2 A közterület-karakter tervezési segédletének felépítése

Az egyre szélesedő használati igényekre és a növekvő környezetterhelésre reagálva egyre több speciális tematikájú kézikönyv jelenik meg és ad megvalósítási javaslatot. Az átfogó, nagy narratívát jelentő munkák azonban az Európai Unióban sem általánosak (Carmona, 2007) és a megjelentek – például az Európai Táj Egyezmény hatására elkészült tájkarakter értékelések – sem egységesek. A Közép- és Kelet-Európai gyakorlatban a település működését segítő kézikönyvekre jellemző, hogy témájukat az épített elemek karakteréhez mérik, a településarculatot ahhoz szabják.

4.2.1 A kézikönyvek összehasonlító vizsgálata

A kiválasztott 29 kiadványból 19 esetben találtam erős egyezést a vizsgálat témakörére és léptékére (**14.ábra**), így a továbbiakban ezek alapján állapítottam meg következtetéseimet.

hely	kiadás éve	tervezés tárgya külvárosi terület (S)/ város (U)/ rurális területek (R)/ fejlesztésre szánt területek (D)	tervezés léptéke infrastruktúra lépték (I) / várostervezési lépték (U) / tájépítészeti részlettervezési lépték (A)	tulajdonviszony köztulajdon (U), illetve a köz és magántulajdon (R)	javaslatok jellege általános (G) / egyedi (S)	részletezés szintje alapelvekre való törekvés (A)/ részletes útmutatás egyedi tervezési kérdésekhez (D)	előírás szintje előírás (P)/javaslat (A)	megvalósulás szintje fejlesztési és szabályozási folyamat (P), meghatározott eredmény, vagy termék (O)	alkalmazott média nyomtatott (P), webes felület (W)	aktív közösségi részvétel szintje nincs ismert információ (0), közvetett módon, vagy részben m (1), a projekt megalapozását segítette (2)
Távol-Kelet										
Szöul	2019	U	UA	U	G	D	PA	O	P	0
Shanghaj	2016	SUD	IUA	U	G	D	PA	P	P	0
Közel-Kelet										
Abu-dhabi	2015	SUD	UA	U	G	D	PA	PO	PW	0
Dubai	2017	SUD	A	R	G	D	P	O	P	0
Lusail	2015	D	IUA	R	G	D	P	O	P	0
Észak-Amerika										
Chicago	2013	SUD	IUA	U	G	A	A	P	P	0
Los angeles	2015	SUD	UA	U	G	A	P	P	P	0

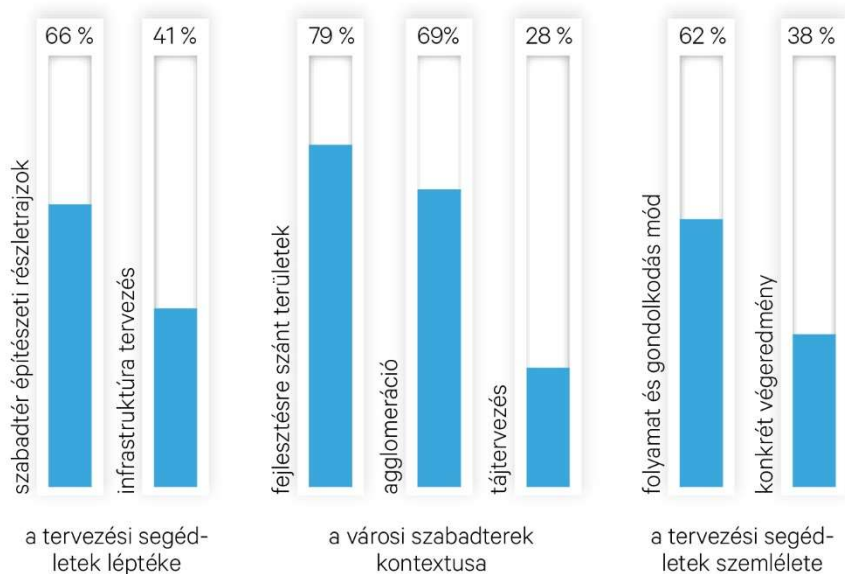
<i>New york</i>	2020	<i>S U D</i>	<i>U A</i>	<i>R</i>	<i>G</i>	<i>D</i>	<i>PA</i>	<i>PO</i>	<i>PW</i>	2
<i>San Francisco</i>	2010	<i>S U D</i>	<i>I U A</i>	<i>R</i>	<i>G</i>	<i>D</i>	<i>PA</i>	<i>PO</i>	<i>PW</i>	2
<i>Toronto</i>	2017	<i>S U</i>	<i>U A</i>	<i>U</i>	<i>G</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>PW</i>	0
<i>Washington</i>	2018	<i>S U</i>	<i>U A</i>	<i>R</i>	<i>G</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>P</i>	0
<i>NACTO</i>	2013	<i>S U D</i>	<i>I U A</i>	<i>R</i>	<i>G</i>	<i>D</i>	<i>PA</i>	<i>O</i>	<i>PW</i>	1
Ausztrália										
<i>Adelaide</i>	2013	<i>U D</i>	<i>U A</i>	<i>U</i>	<i>G</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>PW</i>	1
Európa										
<i>Apeldoorn</i>	2010	<i>U D</i>	<i>I U</i>	<i>U</i>	<i>GS</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>P</i>	0
Bécs	2015	<i>S U R D</i>	<i>U</i>	<i>U</i>	<i>GS</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>PW</i>	2
Budapest	2017	<i>S U D</i>	<i>U</i>	<i>R</i>	<i>G</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>O</i>	<i>P</i>	0
<i>Delft</i>	2012	<i>S U R D</i>	<i>I U A</i>	<i>U</i>	<i>G</i>	<i>D</i>	<i>PA</i>	<i>O</i>	<i>P</i>	0
Dublin	2012	<i>U</i>	<i>U</i>	<i>R</i>	<i>G</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>P</i>	0
Koppenhága	2018	<i>U</i>	<i>U</i>	<i>R</i>	<i>G</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>P</i>	0
<i>London</i>	2019	<i>S U R D</i>	<i>I U A</i>	<i>U</i>	<i>G</i>	<i>D</i>	<i>P</i>	<i>O</i>	<i>P</i>	0
<i>Milánó</i>	2021	<i>S U D</i>	<i>I U A</i>	<i>U</i>	<i>G</i>	<i>D</i>	<i>P</i>	<i>O</i>	<i>P</i>	1
<i>Moszkva</i>	2016	<i>U D</i>	<i>I U A</i>	<i>U</i>	<i>G</i>	<i>D</i>	<i>PA</i>	<i>O</i>	<i>P</i>	0
München	2015	<i>S U R D</i>	<i>U</i>	<i>U</i>	<i>G</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>P</i>	0
Nürnberg	2014	<i>S U R D</i>	<i>U</i>	<i>U</i>	<i>G</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>P</i>	0
<i>Prága</i>	2014	<i>S U R D</i>	<i>U A</i>	<i>R</i>	<i>G</i>	<i>D</i>	<i>P</i>	<i>O</i>	<i>PW</i>	0
<i>Rotterdam</i>	2015	<i>S U R D</i>	<i>I U A</i>	<i>U</i>	<i>G</i>	<i>D</i>	<i>P</i>	<i>O</i>	<i>P</i>	0
<i>Southampton</i>	2015	<i>U D</i>	<i>I U</i>	<i>U</i>	<i>GS</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>P</i>	2
Stockholm	2018	<i>U D</i>	<i>I</i>	<i>U</i>	<i>GS</i>	<i>A</i>	<i>A</i>	<i>P</i>	<i>P</i>	1
<i>Zürich</i>	2012	<i>S U R D</i>	<i>U A</i>	<i>U</i>	<i>G</i>	<i>D</i>	<i>P</i>	<i>O</i>	<i>W</i>	0

14. ábra - Tervezési segédletek összevetése (kiemelt dőlt betűvel az azonosságot mutató 19 kézikönyv)

Az egyezést mutató kézikönyvek az angolszász kultúrkörre jellemzőek, módszere azonban egyre népszerűbbé válik a világban, így a távol és közel-keleti, a skandináv, és a kelet európai régióból is találtunk példákat. A **tervezési segédletek összevetése** alapján a következő fontosabb megállapítások (**15.ábra**) tehetők:

Az arculati szabályozás jellemzőit vizsgálva azt tapasztaltuk, hogy a 29 kiadvány a várostervezéssel összefüggésben leginkább szabadtér építészeti részletrajzokkal (65.52%), valamint az infrastruktúra tervezés léptékével (41.38%) foglalkozik. Ezekkel a léptékekkel, a városi szabadterek kontextusában, a fejlesztésre szánt területek céljait (79.31%), az agglomeráció

kérdéseit (68.97%) és a tájtervezési (27.59%) kérdéseket válaszolják meg. A közterület-karakter meghatározó 29 kézikönyvnek mintegy harmada (34.48%), – és fontos kiemelni, hogy ezek közül a fejlesztésre szánt területekkel foglalkozó segédleteknek is csupán ezzel azonos arányú (29.17%) része foglalkozik – a közterületek mellet a közhasználatra feltárt, vagy a közhasználathoz vizuálisan kapcsolódó magántulajdonban lévő területek arculati szabályozásával⁷⁰ foglalkozik. A vizsgált 29 dokumentum kétharmada kizárólag a közterületekkel foglalkozik, vagyis olyan téri minőségeket szándékozik meghatározni, ami a közhasználat, a tér értéke szempontjából lényegtelen, hogy milyen hatalomgyakorlási módszer alatt áll.



15. ábra - Tervezési segédletek felépítése

A városarculatot formáló dokumentumok között alig akadt néhány (13.79%), amelyik a város egyes helyszíneit kiemelten kezelve (a város egészéhez illeszkedően) megfogalmazott volna sajátos szabályokat, javaslatokat. A részletes útmutatók előírás jellegű megoldásokat kínálnak, ezeknek közel a fele (53.33%) a konkrét előírások mellett javaslat jellegű megoldásokat is ad. Ez a szempont nem járt együtt a projekt szemléletével, vagyis azzal, hogy a kézikönyv az arculatot egy folyamat és annak gondolkodás módján keresztül határozza meg (62.07%), vagy valamilyen termékeken, és statikus, konkrétan elérendő képek végeredményében. Az egyre inkább digitális

⁷⁰ Legalább egy szöveges, vagy részletesen ábrázolt javaslatot, szabályt.

adatokra épülő társadalmunkban alapvető követelménnyé válik a naprakész információ elérhetősége, a webes tájékoztatás. A tervezési segédletek közel harmada (31.03%) használ folyamatosan frissülő weboldalt. Az arculati tervezéshez támpontot jelentő, interaktív alkalmazásokkal gyűjthető információk, egyelőre csak elméleti szinten működnek, valós visszacsatolást a vizsgált esetekben nem találtam. A vizsgált kézikönyvek készítésében a közösségi részvétel leginkább az Egyesült Államokban mérhető (ezek 42.85% -ánál jelenik meg).

4.2.2 A kézikönyvek elnevezésének és célkitűzéseinek vizsgálata

Ennek során a kézikönyvek bevezető, vagy célkitűzések fejezeteiben szereplő fogalmakat gyűjtöttük össze. Ezeket *városlakók, környezet, infrastruktúra* kategóriákba rendeztük és ezektől a kategóriáktól függetlenül megvizsgáltuk azt is, hogy a célkitűzések között szerepel-e az *esztétika, vagy a vizuális egység* kifejezés (**16.ábra**).

cél	Távol-Kelet	Shanghai	Közel-Kelet	Abu-dhabi	Észak-Amerika	Chicago	Los angeles	New york	San Francisco	Toronto	Washington	NACTO	Ausztrália	Adelade	Európa	Apeldoorn	Delft	London	Milánó	Moszkva	Prága	Rotterdam	Southampton	Zürich
	2016	2016	2015	2015	2013	2015	2020	2010	2017	2018	2013	2013	2013	2010	2012	2019	2021	2016	2014	2015	2015	2015	2012	
biztonság	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x
egészség	x						x		x								x					x		
gyalogos prioritás	x		x		x		x				x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
hozzáférhetőség	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x			x
inkluzivitás	x						x				x		x					x						
közösségi tevékenység	x				x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x	x	x
gyermekbarát megközelítés	x					x					x		x			x						x		
fenntarthatóság	x				x		x	x		x	x	x	x			x	x	x	x	x	x	x		x
városi ökoszisztéma	x						x				x		x					x	x		x	x		
károsanyag kibocsátás																	x	x				x		

szállítmányozás	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
közművek fejlesztése üzleti			x											x				
tevékenységhez hozzáadott érték képi	x			x	x		x	x	x				x	x	x	x		x
egységesség, esztétika			x		x					x		x	x	x	x	x	x	x

16. ábra – A vizsgált tervezési segédletek célkitűzései

Az első csoportból legnagyobb gyakorisággal megjelenő gyalogos biztonság, vagy a mindenki számára hozzáférhető és a társas érintkezésre lehetőséget adó közterületek fejlesztése olyan irányokat jelölnek ki, amelyeknek a megvalósítása nem csak mérnöki ismereteket igényel, hanem a társadalomtudomány tapasztalatait is. Az alacsony szocioökonómiai státuszú, a szegény, vagy rossz családi háttérrel rendelkezők számára előnyös „inkluzív” közterületek e szerint a vizsgálat szerint is csak a fogalom szintjén válnak el a gyalogos elsőbbséget, a gyalogos biztonságot és a hozzáférhetőséget biztosító közterületektől, így az inkluzivitás a vizsgált munkákban jellemzően kimarad a célok közül. A városökológia egyensúlyának javítása és - ezzel összefüggő módon – a károsanyag kibocsátás csökkentése nem szerepel a prioritások között. Annak ellenére, hogy a széndioxid kibocsátás csökkentése a vizsgált városok többségében felsőbb szinten, állami hatáskörben szabályozott, nemzetközi programok keretében vállalt célkitűzés. A nagy gyakorisággal előforduló *szállítmányozás* több esetben jelenik meg együtt a *fenntarthatósággal*, mint az *beruházásélénkítéssel*, ami a városi közlekedés gyakorlatának megváltoztatását jelenti.

A vizsgált munkák alapján az európai és az Egyesült Államok kézikönyveinek céljai között a vizuális egység megteremtésében (vagy inkább helyreállításában és fenntartásában), feltűnő különbség van. Ez részben a bevezetőben ismertetett történeti fejlődés eredménye, részben szemlélet béli különbség lehet, ami szerint az *esztétika* a célok megvalósulásának magától értetődő következménye (Punter, 1999).

Megállapítható, hogy napjainkban a gépjármű közlekedés uralkodó jellegének megszüntetésével (más közlekedési módok felzárkóztatásával és divatosá alakításával – „alternatív” közlekedési megoldásokkal), az ökológiai fenntarthatóság előtérbe helyezésével és a biztonságos gyalogos használatával kívánják elérni a kényelmes, vonzó város ideálját.

4.2.3 A kézikönyvek témaköreinek vizsgálata

Ennek során azt kerestük, hogy a kézikönyvek azon elemei, amelyek szabványokkal jól körülírhatóak és/vagy a nemzetközi gyakorlatban szabályozzák, milyen témakörökhez tartoznak. Ezek közül a vizsgált munkákban a **városökológiához**, a **közlekedéshez**, a **műtárgyakhoz és objektumokhoz kapcsolódó**, a **közterület-használatot**, és a **helyi karaktert befolyásoló** témakörök fordultak elő nagy gyakorisággal.

témakörök	Távol-Kelet 2016 Shanghai	Közel-Kelet 2015 Abu-dhabi	Észak-Amerika 2013 Chicago	2015 Los angeles	2020 New york	2010 San Francisco	2017 Toronto	2018 Washington	2013 NACTO	Ausztrália 2013 Adelaide	Európa 2010 Apeldoorn	2012 Delft	2019 London	2021 Milánó	2016 Moszkva	2014 Prága	2015 Rotterdam	2015 Southampto	2012 Zürich
zöldfelület		x	x		x			x		x		x	x	x	x	x	x	x	x
zöldfelületi rendszer	x			x		x	x		x	x	x			x	x		x		x
vízérzékeny tervezés	általános	x		x	x	x	x	általános	x	x	általános	x	általános	x	x	x	x	x	x
hulladékgazdálkodás			x	x	x							x	általános	általános					x
alternatív energia			x	x									x				x		
gyalogos prioritás	x		x		x					x	x	x	x	x	x	x			
gyalogos biztonság (geometria, jelzések)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
hozzáférhetőség	x	x		x	x	x	x		x	x		x	x	x		x	x	x	x
kerékpáros közlekedés	x	x		x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

kerékpár tárolás	x	x				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
közösségi közlekedés szolgáltatásai	x					x				x				x				
közösségi közlekedés hozzáférhetősége			x			x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x
forgalom és sebesség csillapítás	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x
parkolás / árufeltöltés			x			x	x		x	x	x			x	x	x		x
vezérszínti funkciók kapcsolatai	x			x					x	x	x			x	x	x	x	x
berendezés	x	x		x	x	x	x		x	x	x			x	x	x	x	x
világítás	x	x		x	x	x	x		x	x				x	x	x	x	x
digitális megoldások	x					x								x			x	
helyi jelleg					x	x		x						x	x	x		
fenntartás			x		x	x	x	x	x	x				x	x	x	x	x

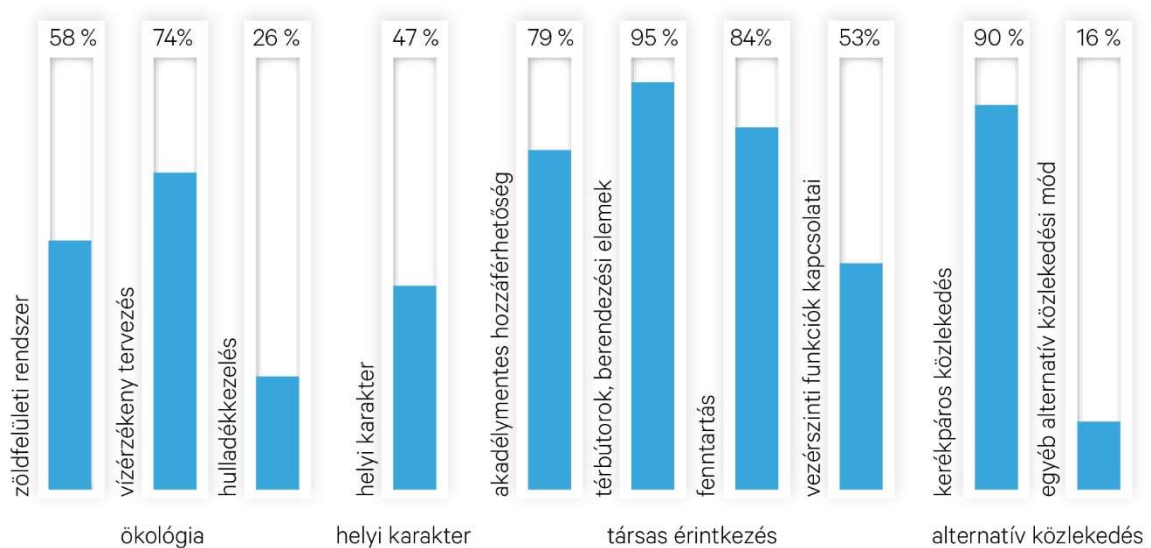
17.ábra - Tervezési segédletek témakörei

A témaköröket (17.ábra) a kutatás célkitűzései is erősen meghatározták, hiszen a várostervezést több mint fél évszázada foglalkoztató városökológiai kérdések, valamint a közlekedéstervezési stratégiák megfejtséihez, a mindenkori használatot (Madanipour, 2006) (Milton, 2009) és a globalizáció témaköreit (Xuefei, 2020) a nemzetközi szakirodalom is összefüggésbe hozta. (McNeill, 2009). Ahhoz, hogy kiderüljön, fennállnak -e még és megjelennek -e az elmúlt évek gyakorlatában ezeknek az írásoknak a következtetései, én is alaposabban vizsgáltam ezeket a témaköröket (18.ábra).

A városökológia témaköre öt gyakori elemen keresztül vizsgálható. A zöldfelületi rendszer szabályozása az összevetésre került projekteknek alig kétharmadánál jelent meg (57.89%), és valamivel több, mint harmadánál (42.10%) a zöldfelületek önálló egységeként való vizsgálata. A

Ennek a két elemnek a város struktúrájában a beépítéssel összemérhető karakterformáló ereje van. A zöldfelület kialakítására tett javaslatokhoz gyakran kapcsolódik a **vízérzékeny tervezés** (73.68%). Nagyon kicsi gyakorisággal fordul elő (21.05%) az **alternatív energia alkalmazásának**, megjelenésének lehetősége, és a **hulladékkezelés** (26.32%) megoldása is.

A vizsgált dokumentumok között 5 esetben (26.32%) fordult elő, hogy a **zöldfelület rendszer szintű** szemléletének javaslatai mellett a **zöldfelületekkel**, mint különálló egységeket is foglalkozik.



18.ábra - Tervezési segédletek témaköreinek előfordulási gyakorisága

A városi **közlekedés** négy fő ága: a **gépjármű közlekedés**, a **közösségi közlekedés**, a **kerékpáros és alternatív közlekedés**, valamint a **gyalogos közlekedés** kilenc elemen keresztül jelenik meg a tervezési segédletekben. **Gyalogos biztonság, gyalogos prioritás**, valamint az egyetemes tervezés témaköréhez tartozó **hozzáférhetőség**, ami a sérülékenyebb csoportok (fogyatékkal élők, idősek) közterület használatához is köthető. A **kerékpáros közlekedés** és a **kerékpár tárolás** elemin, amihez az utóbbi években alternatív közlekedési módok is kapcsolódtak (roller, longboard). Az alternatív eszközök szabályozása kezdetleges, a közterület használatban a robbanásszerűen növekvő számuk (Gössling, 2020) miatt nincs meg a helyük, ezért rengeteg konfliktushoz vezetnek (Karndacharuk, Wilson és Dunn, 2014). A **közösségi közlekedés** elemei a

gépjármű közlekedés mellé, vonzó alternatívaként a személyes életmódunkhoz alakítható *szolgáltatásokkal* (utazás tervezés, jegyrendszer, hálózat korszerűsítése, megállók funkció bővülése) és a *hozzáférhetőség* tökéletesítésével igyekszik megjelenni. A felsorolt közlekedési megoldások a gépjármű közlekedés visszaszorításával kaphatnak teret, ami *forgalom és sebesség csillapítással*, valamint a felszíni *parkolóhelyek* csökkentésével és többi közlekedési mód rendszerébe illesztésével valósul meg.

A *műtárgyakhoz, objektumokhoz kapcsolódó közterület-használat* témaköréhez 4 általánosan előforduló elemet gyűjtöttünk. Az épületek *vezér szinti funkcióinak* használata a város legfontosabb mozgatórugója. Az ehhez kapcsolódó szabályozási kérdések át tudják formálni a közterületi minőséget (teraszok, sétáló utcák). A *berendezések* vizuálisan az épített karaktert és a helyi jelleget meghatározó elemek. Funkcionálisan a kényelmes használat és térszervezés szempontjából meghatározóak. A *világítás* intenzitása és színhőmérséklete az éjszakai városképre és a napszakokhoz programozható energiafelhasználásra van hatással. Ehhez sokban kapcsolódnak a *digitális megoldások*. Ezek egyrészt a többi elem működésére és üzemeltetésére vannak hatással, másrészt objektumként is jelen vannak (jegyautomata, információs fal, kamera, szenzor, burkolati panel). Korunk legdinamikusabban változó elemei, ami a használati igények során szükséges visszacsatolásban kulcsfontosságú adatokat szolgáltatnak.

A *helyi karakter* az előző elemeken keresztül jelenik meg, ami a kézikönyvek közel felénél hangsúlyos (47.37%). A vizsgált anyagok alapján szabályozására kevés eszköz van (anyaghasználat, faj választék) mivel döntően kulturális hatások, a környezet erőforrásai alakították, amit a termékek standardként alkalmazott méretezései nem tudnak visszaadni. A helyi jelleg azonban nem merül ki a fizikai jellemzőkben. A közterület-használat módjának (mint ahogyan a „Delft handbook” -ban láthatjuk) és a használat intenzitásának szabályozása is szükséges lehet hozzá.

4.2.4 A tervezési segédletek céljainak és témaköreinek összevetése

Az elemzés célja a folyamatokat megismerése és bemutatása volt, ezért az egyes kézikönyveket nem vesszük egyesével górcső alá. A tervezési segédletek adataiból nyert statisztika szignifikáns jellemzői alapján megállapítható, hogy a célok közül a városlakók biztonságának kérdése a vizsgált kézikönyvek mindegyikében kiemelt témakörként szerepel. Leginkább a gépjárműforgalom sebességcsökkentését célozzák, amit átlátható felfestések, jelzések és a közlekedési felületek geometriájának alakításával jobban belátható útszakaszokkal, alacsonyabb sebességgel járható forgalmi sávokkal érnek el. A közvilágításhoz kapcsolódóan több város külön dokumentumot, világítási-tervet készít, azonban a legtöbb településarculati kézikönyv (73.68%) foglalkozik ezzel a témakörrel. Az **akadálymentes hozzáférhetőség** a vizsgált kézikönyvek jelentős részében (78.95%) szerepel önálló témakörként, vagy irányelveivel az egyes fejezetekbe építve. Eszközei az universal design szellemével azonosak, a mozgáskorlátozottak, a vakok és gyengén látók igényei mellett az idősek és a kisgyermek számára fogalmaznak meg irányelveket (fogózkodáshoz, pihenéshez, a mozgáshoz szükséges eszközök tárolásához, jelzőkészülékekhez kapcsolódóan). A **társadalmi kapcsolatok előmozdítása** céljait a legtöbb kézikönyv a **berendezés** (94.74%) és a **fenntartás** (84.21%) témaköreihez köti. Az elsődlegesen tájépítészeti eszközökkel megoldható **vezérszínti funkciók kapcsolatait** alig több, mint a vizsgált munkák felénél jelenik meg (52.63%).

A városökológiai helyzet javulását a **vízérzékeny tervezéstől** (94,12%), az energiatakarékos közterületektől és az egységes városi rendszerben tervezett, különböző minőségű zöldfelületeket integráltan kezelő szemlélettől, valamint a településüzemeltetés és -fenntartás menedzsmentjétől teszik függővé (88,23%). A **hulladékgazdálkodás** témaköre a vizsgált munkák harmadában sem jelent meg (29,41%), míg az **alternatív energia** használatának lehetőségeire a vizsgált munkák alig negyede (23,53%) ad javaslatot. Mindezek a kihívások a posztmodern várostervezés problémafelvetései óta tényre várnak.

A gazdaság és a helyi vállalkozások élénkítését a szállítás lehetőségeinek javításával és a minél hosszabban elnyúló, a várost minél inkább átszövő vegyes használatú főutcákkal kívánják elérni. A közlekedési módok közül leginkább a kerékpáros közlekedéssel foglalkoznak a vizsgált

kézikönyvek (89,47%), a rollerek, segway-ek használatára adott javaslatok igen csekély számban fordulnak elő (15,79%), hasonlóan a közösségi közlekedéshez kapcsolódó szolgáltatások (kényelmi berendezések, várakozás könnyítése, közlekedésinformáció, valós idejű útvonaltervezés, Wi-Fi) megjelenéséhez (17,64%).

A közterület-karakter leggyakoribb elemekein keresztül azt láthatjuk, hogy a *berendezés*, a városlakó egyén számára a gyalogos térhasználatot fogja kényelmesebbé tenni. A *zöldfelületi rendszerek* fejlesztése a kézikönyvek alapján leginkább a *vízérzékeny tervezést* fogja támogatni, a városökológia fizikai tulajdonságainak más tényezőit csak alig néhány dokumentum támogatta (mint a városi légkörzés 29,41%, a hősziget-jelenség 29,41%, biodiverzitás 35,29%). Fejleszteni kell a jelek, jelzések olvashatóságát és előtérbe kell helyezni a fizikai forgalomterelőkkel szemben, hogy a lehető legtöbb esetben megszűnjenek a fizikai akadályok. Ez nem csak letisztultabb közterületeket fog eredményezni, hanem kevesebb fizikai kontrollt fog jelenteni a használó felett, ami hozzájárul a szabadabb és szélesebb körű térhasználathoz. Salazar és munkatársai azt vizsgálva, hogy az emberek szokásos útvonalainon miért nem a legrövidebb utat választják, arra jutottak, hogy a kényelmesebb járdák, a jobb zöldfelületi ellátottság és parkkapcsolat, a térberendezési tárgyakkal való ellátottság, valamint az élénk vezérszinti kapcsolatok (az üzletek, de a nem nyilvános vállalkozások is) arra sarkalják a gyalogosokat, hogy akár 10% -al hosszabb utat válasszanak (Salazar és mtsai., 2020). Összevetve ezt az eredményt a közterület-karakter kézikönyveivel, megállapítható, hogy mivel a témakörök közül a vezérszinti kapcsolatok csak alig több, mint a dokumentumok felében jelent meg (52,94%) valószínűsíthetjük, hogy a vendéglátó és a kereskedelmi szektorban közterület-használati szabályozásában nagy változásnak kell bekövetkeznie, hogy a leírt hatások érvényesülhessenek. A közösségi közlekedés szolgáltatásaink alulreprezentáltsága (17,64%) és kerékpár központúsága miatt (annak ellenére, hogy alternatív és közösségi közlekedés részarányának növelését több kiadvány is célkitűzéseként határozza meg) hasonló következtetésre juthatunk: a közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz kapcsolódó elemeknek a szabályozási és minőségi szerepe növekedni fog.

A vizsgált dokumentumok leginkább a közlekedési szokások átalakításától és a közlekedés átszervezésétől várják az emberközpontú városok létrejöttét. A legelismertebb kézikönyvek a közlekedés szabályozásába fektették a legtöbb energiát. A jövő reziliens városának erőforrásait

a gépjárműforgalom mérséklésétől és a közlekedéshez kapcsolódó elemek változásától várhatjuk. A COVID-19 járvány idején is azt tapasztalhatjuk, hogy leginkább a közlekedéshez kapcsolódó közterületek képesek a megváltozott használati igényekhez idomulni (NACTO, 2019).

4.3 A közterület-karakter tervezési segédletének hatása

A TS-ek vizsgálatának harmadik része a kézikönyvek tartalmi hasonlósága és a kézikönyvek hatása mentén megvalósult projektek képi és tartalmi megjelenése közötti összefüggéseket elemezte. A kézikönyvek hasonló használati minőséget céloznak meg, az egyes városok éghajlatától, az városüzemeltetés szintjétől, vagy a prosperitásuk mértékétől függetlenül. A kézikönyvek célrendszere annak ellenére hasonló, hogy közterületek téri minőségének hangsúlyai esetenként nagyon eltérőek. Tehát az egyes települések azonos működésre próbálják felkészíteni köztereiket, és azonos fejlesztéseket gondolnak sikeresnek. Ennek a kritikáját árnyalja, hogy ezen városok lakosainak hasonló közpolitikai prioritásai vannak, az egészség, a fenntarthatóság, a társadalmi integráció és a gazdasági versenyképesség terén (Carmona, 2019). Vagyis elérendő céljaik közel azonosak. A közterületek használatában megjelenő globalizációt így nem is tudják elkerülni a tervezési segédletek, ennél fogva a különböző használati módokat segítő javaslataik, vagy kikötéseik is azonosak lesznek. A jól működő, racionális megoldások kézikönyvről kézikönyvre megjelennek és standard szerűen épülnek be a munkákba. A kézikönyvek jellemzően a közlekedésfejlesztésből indulnak ki, vagy a szolgáltatások bővítéséből, vonzóbbá tételéből (ennek részeként pl. turizmus fejlesztésből). Nem jellemző, hogy a tradicionális karakter megőrzése lenne egy fejlesztés fő célja. Az állandóság így már nem számít városfejlesztési értéknek, ahogyan Carmona és mtsai. állapították meg, napjainkban a fő célok, „egészség, fenntarthatóság, reziliencia, élıhetőség, a különböző társadalmi rétegek interakciója”, amelyek az „megszorítások városépítészetiének” megjelenése óta (a 2008 -as gazdasági válság óta) a fejlesztések mozgatórugójává váltak (Carmona *et al.*, 2019).

Az aktuális tervezési segédletek és a közterület-karakter megújítási projektjek megvalósult állapotának viszonyát a módszertani fejezetben leírtak alapján New York, London, Rotterdam, Zürich, Prága, Adelaide 22 HS-jén keresztül vizsgáltam meg. A helyszíneket a GSW képei (**M5. melléklet**) alapján összevetve megállapíthatjuk, hogy a közterület-használat kereteinek alakításával megoldandó hasonló célok, nem csak a tervezési segédletek javaslati témaköreiben hasonlóak (**19.ábra**), hanem a konkrét elemek megvalósulásában is. A különböző helyszínek közterület-karaktere azonban nem nevezhető homogénnek. Így a globalizált városi közterülethasználat és a használatot segítő globalizált megoldások nem tüntetik el a helyi jelleget, mint ahogyan az épületek esetében tapasztalhattuk (Koolhaas, 1995; Ren 2011). Hiszen a globális közterületfejlesztési módszerek anyaghasználati megoldásokban – ebből következően a megépítés módjában és a szerkezeti megoldásokban is –, teret adnak a helyi jelleg megjelenésének.

	New York				Adelaide				London				Prága				Rotte		Zürich				
hely	8th Street	8th Avenue	Myrtle Avenue	9th Avenue	Bank Street	Gawler Place	Grote Street	Hindley Street	Upper Street	St. James' s Street	Hornchurch HS	Harlesden HS	Vinohradská	Malostranské náměstí	Klárov	Bělohorská	Kruisplein	Coolsingel	Birmensdorferstrasse	Seefeldstrasse	Bahnhofstrasse	Universitätstrasse	
témakörök	2015	2017	2018	2019	2017	2019	2020	2021	2012	2012	2013	2015	2020	2021	*	*	2014	2021	2011	2012	2014	2019	
zöldfelület	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
zöldfelületi rendszer					x	x	x	x									x	x	x	x	x	x	x
vízérzékeny tervezés	x	x	x	x	x	x	x	x	általános	általános	általános	általános	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
hulladékgazdálkodás	x	x	x	x					általános	általános	általános	általános							x	x	x	x	x
alternatív energia									x	x	x	x					x	x					
gyalogos prioritás	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x							
gyalogos biztonság (geometria, jelzések)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
hozzáférhetőség	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

kerékpáros közlekedés	x x x x	x x x x	x x x x	x x x x	x x	x x x x
kerékpár tárolás	x x x x	x x x x	x x x x	x x x x	x x	x x x x
közösségi közlekedés szolgáltatásai	x x x x		x x x x			
közösségi közlekedés hozzáférhetősége	x x x x	x x x x	x x x x	x x x x	x x	x x x x
forgalom és sebesség csillapítás	x x x x	x x x x	x x x x	x x x x		x x x x
parkolás / árufeltöltés	x x x x	x x x x	x x x x	x x x x		x x x x
vezérszinti funkciók kapcsolatai		x x x x	x x x x	x x x x		
berendezés	x x x x	x x x x	x x x x	x x x x	x x	x x x x
világítás	x x x x	x x x x	x x x x	x x x x	x x	x x x x
digitális megoldások	x x x x		x x x x	x x x x		x x x x

*még nincsen átadva

x	a tervezési segédletekben megjelenő témakör
	a helyszínen megjelenő témakör
	a helyszín adottságai miatt nem releváns témakör

19.ábra – A tervezési segédletek realizálódása főutcákban

A 22 helyszín tervezési segédleteinek elemzéséhez használt témakör tipológia közül nagy gyakorisággal fordul elő a megvalósult projektek során a vízérzékeny tervezés (72.72%), gyalogos használat elsőbbsége (86.36%), a térbútork (100.00%), a gyalogosok biztonsága (100.00%), hozzáférhetőség (100.00%), forgalomcsillapítás (95.24%), a parkolás, vagy árufeltöltés (80.00%). Vagyis a tervezési segédletekből leszűrhető eredményeket a megvalósult HS fejlesztések képi elemzése is alátámasztja. Mivel több esetben az általunk vizsgált aktuális kézikönyv később jelent meg, mint ahogyan a különböző helyszínek tervezése befejeződött a közterület-karakter alakításának folyamatának működéséről kaptunk eredményeket. A vizsgálat eredményei alapján megállapítható, hogy nagy gyakorisággal egyeznek a témakörök, vagyis a projektek előkészítése és tervezése során megjelenő új elméleti irányok dinamikusán épülnek be a tervezési folyamatba.

Továbbá feltételezhető, hogy az adott városokban erre azért van lehetőség, mert tervezési segédletek alakítása évtizedek óta tartó folytonosságra épül.

Ahogy azt érzékelhetjük a célok és a megoldandó problémák között nincsenek nagy különbségek a vizsgált városok elképzeléseiben. Mivel a kézikönyvekben bemutatott elemek általánosak, így fő karakterjegyeiben, a térhasználat arányaiban és az elvárt használat sémáiban azonosak a vizsgált helyszínek. A településeken újra térhez jutó gyalogos használat beépülésének új megoldásai néhány év alatt elterjednek minden kontinensen. Sokszor azt tapasztalhatjuk, hogy ezek a nagyvárosi karakterhez kitalált megoldások a kistelepüléseken is változatlan formában jelennek meg. A képi átvétel során a helyi identitásból eredő használatra nem minden tervező van tekintettel. Ezért érdemes lenne a helyi identitását megőrző elemeket és megvalósulási módjukat, technológiájukat számba venni, hogy az egyes helyzetek megoldásai ezekből merítve gazdagodhassanak. A globalizáció hatásai a hálózatokhoz és technológiákhoz köthető elemeken keresztül és ahogyan a bemutatott példákon keresztül látjuk a használat sémáinak átvételében is elkerülhetetlenek.

5. ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK

1. Konkrét budapesti helyszínek vizsgálatával bizonyítottam be, hogy a városok változásának jellegzetes és önálló indikátorai a városi szabadterek, amelyek fejlődése a köz- és a magánterület kölcsönhatásával is jellemezhető. A kutatás rámutat arra, hogy a közterületek karakterének értéknövelő változása leginkább a tájépítészeti tervezés szaktervezőket integráló folyamataitól függ, míg az építészeti tervezésnek csupán közvetett hatása van rá. A városszerkezet kialakulását követően a beépítés változása nincsen közvetlen hatással a közterület-karakter változására. Vagyis a település története a „városi szabadterek” történeteként is leírható. **A közterület-karakter változásának elemzésével bizonyítottam be, hogy a városi szabadterek arculati tervezése különböző szakismereteket integráló, az épületek tervezésétől különválasztható tervezői feladatot jelent. A városszerkezetet meghatározó elemek közül a beépítés elsődlegesen a hely rendeltetését, míg a zöldfelületek elsődlegesen a hely használatának módját alakítják, azonban a városi rendeltetés és a helyi használat tervezettség együttesen jelenik meg a városarculatban.**

2. Dolgozatomban meghatároztam az arculat jelentését a vizuális tartalom és az identitás szempontjából, úgy a táj és a település összefüggéseiben, mint a városi szabadter és a közterület összefüggéseiben. A városépítészet és tájépítészet nemzetközi szakirodalmában és tervezési gyakorlatban az „arculat” jelentése a közterületre vonatkozóan és a fent leírt léptékek összefüggésében kevésbé ismert. Pontos, önálló definíciót a legtöbbet idézett szakirodalmi források sem fogalmaznak meg. Azonban **a települések korszerű szemlélettel zajló fejlesztési folyamatában, a köz- és közhasználatra feltárt területek téri minőségének és használati lehetőségeinek formálása irányadó. Ezeknek a tevékenységeknek a szakmai megnevezésére és értékelhetőségére bevezettem a közterület-karakter fogalmát, amire az alábbi definíciót alkottam: „A közterület-karakter a városi szabadterek részeként jelenik meg, a hely városszerkezeti rendeltetésének és használatának viszonyából eredő arculatát jelenti.”**

3. A közterület-karakter alakításának elsősorú eszköze a városi szabadtér tervezés különböző szaktudású szereplőinek összehangolását célzó tervezési segédlete. Így ennek elengedhetetlen része, a különböző közterület-karakterek tipizálása és konkrét alkalmazási lehetőségeinek meghatározása. Ez legérthetőbben mintametszetekkel, vagy tipizált helyszínrajzokkal történik. **A közterület-karakter a téri minőség elvont fogalmának meghatározásához konkrét kifejezésként használható, ezért a városi kormányzás eszközeként, a piaci fejlesztésre bízott helyszínek konkrét minőségi követelményeinek – a társadalom számára hasznos értékek – meghatározásához alkalmazható.**

4. A közterület-karakter változásának feltárása rámutat arra, hogy az emberi használat szempontjából sikeres, a társadalom számára értékeket közvetítő arculati tervezés nem esztétizáló megközelítésből ered. A XX. század első harmadáig a rendelkezésre álló terület és az ott megjelenő használat térigénye mellett még megoldható volt, hogy az esztétikai elvek mentén zajló beavatkozások a téri minőség növelését eredményezzék, hiszen a közterület-karaktert meghatározó hálózatok elemei még könnyen áttekinthető mennyiségben voltak jelen. Azonban a kutatás időtávlátában vizsgált sikeres példák alapján megállapítható, hogy **az arculati tervezés minősége elsődlegesen a használat, és a különböző használati lehetőségek hierarchiájának tervezettségétől függ. Így rámutattam arra, hogy a városi szabadtérek rendszerében a közterület arculatát elsősorban a használat definiálja.**

5. Meghatároztam a közterület-karakter leírásához szükséges települési infrastruktúrákat és hálózatokat (kötőpályás közlekedés, kocsis és gépjármű közlekedés, kerékpáros közlekedés, gyalogos használat elemeinek hálózata, távközlés, zöldfelületek rendszere, közvilágítás). Vizsgálataimban budapesti adatokat használtam, amelyek alapján megállapítottam a város közterület-karakterének változásait. Ezek alapján Budapest esetében 1866 és 2016 között 6 olyan korszakot különítettem el, amelyek esetében a közterület-karaktert meghatározó hálózatok átalakulásai jellegzetes mintázatot mutattak, amelyek összefüggésbe hozhatóak a közterület-karakter változásával. **Mindezek alapján megállapítottam, hogy a közterület-karaktert jellemző hálózatok elemei korszakokhoz köthetőek, jellegzetes időbeli és térbeli rétegződést mutatnak. Ez a rétegződés nem csak egy adott hely (mint terület) értékének a**

megváltozásáról és az adott korban értékelhető téri minőségről árulkodik, hanem rámutat arra, hogy a hálózatok elemei akkor tartják fenn a tér (mint terület) értékének és minőségének színvonalát, ha 20-30 éves ciklusokban, átfogó tervezés keretében megújulnak. Így városi szabadtereket érintő projektek összehangolását, valamint a projektek berendezési eleminek élettartamát ehhez a ciklikussághoz mérve érdemes tervezni.

6. A közterület-karaktert jellemző hálózatok fejlődése és azok következményeként megjelenő használat, valamint vizuális tartalom értékelése, egy két részből álló eljárással elvégezhető.

Az első rész a települési közterület-karakter változásainak (korszakainak) meghatározásához alkalmazható, ennek lépései az alábbiak:

- **A közterület-karaktert jellemző hálózatok önmagukhoz viszonyított fejlődését kell vizsgálni, majd grafikonon ábrázolni, ahol az egyik tengelyt a fejlődés mértéke (pl.: a hálózat elemeinek kísérleti megjelenése; a hálózat elemeinek kikísérletezett megjelenése; a hálózat szabályozása, annak összetetté válása miatt; az adott hálózat használata általánossá válik a településen), a másik tengelyt a fejlődésben bekövetkezett változás időpontja adja.**
- **A grafikonokban meg kell keresni a jellemző változásokat és ki kell emelni a fejlődési folyamatok szélső értékeit. Így a közterület-karaktert jellemző hálózatokhoz pontokat határozunk meg, amelyek alapján le kell olvasni, majd össze kell vetni az egyes hálózatokat jellemző mintázatokat. Az időbeli változás tengelyét követve az azonosságot mutató mintázatok adják meg a változás korszakhatárait.**

A második rész kép alapján történő közterület-karakter értékeléshez alkalmazható, az alábbi lépésekkel:

- **A képen azonosítani kell a közterület-karaktert jellemző hálózatokat, majd az egyes hálózatok szerepét, használati jelentőségét kell megbecsülni. Ezután a becsült értékeket kell kategorizálni (pl.: nem érvényesül, érvényesül, hangsúlyos, a hely karakterét uralja).**

- **Az egyes hálózatok szerepének, használati jelentőségének értékét számmal, vagy vizuálisan kell megkülönböztetni. Amennyiben egy hálózat több korszakon keresztül változatlan marad, az adott állapot létrejöttének korszakát jelölni kell, ami az avuláson, fenntartáson keresztül további információt adhat a hálózat közterületen betöltött értékének változásáról.**

Egy adott helyszín korszakainak egymás utáni vizsgálatával, vagy különböző helyszínek azonos korszakainak összevetésével megbecsülhető milyen folyamatok mentén változott a település közterületinek használati módja. A Budapestre készített vizsgálat eredményeként meghatározott korszakok az alábbiak:

- I. A közterület infrastruktúrákat „hordozó” szerepének kialakulása.
- II. Az exponenciális növekedés korszaka.
- III. Az I. világháború következményeinek és helyreállításának nyomán megjelenő karakterek kialakulása.
- IV. A II. világháború következményeinek és helyreállításának nyomán megjelenő karakterek kialakulása.
- V. A gépjármű-korszak kiteljesedése.
- VI. A digitális-korszak használati igényeinek megjelenése.

7. A közterület-karakter változásának a kutatás során kidolgozott vizsgálati módszertanával ábrázolhatóvá váltak a közterületek arculatát meghatározó folyamatok is. **Budapesti helyszínek alapján az alábbi szabályszerűségek figyelhetőek meg a közterület-karakter változásának folyamataiban:**

- **A téri minőség növelése akkor következik be, amikor a zöldfelületek érvényesülése eléri, vagy meghaladja a nagy sebességű közlekedési módokét. Ekkor rendszerint lehetőség nyílik arra is, hogy a gyalogos használatot segítő elemek megújuljanak, bővüljenek.**
- **Amennyiben egy-egy hálózat hangsúlyossá válik és akár az adott hely karakterformáló tényezőjévé válik, de teret biztosít más hálózatok számára, a**

sokféle használati lehetőség és a képi egységesség jellemzően nem befolyásolja a téri minőséget.

- **Amennyiben egy-egy hálózat érvényesülése minden más szempontot felülírva a hely karakterét uralni kezdi, a téri minőség csökken.**

8. A közterület-karakter változását jellemző folyamatok vizsgálata során megállapítottam, hogy a közterület-karakter leírásához szükséges hálózatok interakcióban állnak egymással. Kényszerű egymásra hatást a közterület használat alakításának szemléletváltásai, vagy háborús pusztítások nyomán figyelhetünk meg. Ezeket az eseteket a nagy sebességű felszíni közlekedés hálózatainak maradéktalan érvényesülése jellemzi. Vagyis ez a megfigyelés is alátámasztja, hogy a gyors gazdasági növekedést a munka és a lakóhely távolságának legyőzhető növelése jelentette a kutatás során vizsgált 150 éves időszak során. Míg tervezett, kölcsönös egymásrahatás jellemzően a gyalogos használat elemeinek és a zöldfelületi rendszer elemeinek megjelenésekor alakul ki. Ezek jelei a gazdasági stabilitás mellett, a konjunktúra éveiben figyelhetőek meg. Azokban az években a téri minőség növelésében leginkább csak a társadalmi élet gazdagításának szándékát láthatjuk. Míg korunkban a fejlett világ települései a gyors gazdasági növekedését éppen a téri minőség növelésével érik el. Így megállapítható, hogy az elmúlt évtizedben a téri minőség növelése, bár azonos eszközök mentén zajlik, mint korábban, merőben más célok miatt történik. Így várhatóan az eredménye is más lesz, ami a tervezői felelősség mellett a projekt menedzsment felelősségét is felértékeli. Ennek során szerepet kaphatnak a településen túlmutató, annál nagyobb léptékű folyamatok is, mint amilyen a környezeti fenntarthatóság. **Így megállapítható, hogy a közterület-karakter tervezése, az abban megjelenő hálózatok interakcióján keresztül, a társadalmi és gazdasági értékek növelés mellett, a településen túlmutató táj léptékében is változásokat képes generálni.**

9. Megvizsgálva 29 nemzetközi tervezési segédletet, **megállapítottam, hogy a városarculatról alakításáról szóló kortárs diskurzust, a városökológiai kérdések valamint a közlekedéstervezési stratégiák mellett, a mindenkori használat és a globalizáció tematizálja, amit a megvizsgált dokumentumok alapján a közterület-karakter tudatos formálásával szabályozhatunk.** Azonban szembeűnő, hogy a tervezési segédletekben szereplő javaslatok, és így a tervezési segédletek eredményeként megvalósuló esetek a közlekedéstervezési megoldások szerepének túlsúlyát mutatják. A vizsgált dokumentumokban, a környezetünket fenyegető

kihívások közül jellemzően csak a vízérzékeny tervezés céljait sikerült a megoldási javaslatokba integrálni. Ez alapján az elkövetkező években sem várható jelentős, a gyakorlatban megvalósuló áttörés a városökológia problémáinak megoldásában. A posztmodern kor városi szabadtereket érintő problémafelvetései továbbra is aktuálisak. Mindezek alapján a tervezési segédletek fejlődési potenciálját a városökológia egyensúlyának létrehozása és – a helyi jelleget tükröző javaslatokon keresztül – a globalizáció menedzselését (mérséklését) célzó javaslatok jelentik.

10. Nemzetközi példák alapján, 22 főutcát 6 kézikönyv alapján vizsgálva bebizonyítottam, hogy a közterület-karakter tervezési segédlete nem csak igazodási pontként segíti a projekteket, hanem azok katalizátoraként is. Vagyis a 22 főútcán végzett analízis alapján eredményesen valósulnak meg a kézikönyvek céljai és megfigyelhető, hogy a korunkban egyre elterjedtebbé váló (az elmúlt évtizedben készült „legújabb generációs”) közterület-karakter tervezési segédletének már az elkészítési folyamata is hatással volt a vizsgált helyszínekre. Továbbá megállapítható, hogy azok következményeképpen rendszerben végiggondolt, további helyszíneket újítottak meg. Vagyis a tervezési segédlet elkészítésének folyamata még jelentősebbnek tűnik (az arculat és közterületi karakter alakításában), mint konkrét megjelenése. Ezek a kézikönyvek a települések egységes közterületi minőségének létrehozása mellett a városarculat gazdaságilag, ökológiailag, társadalmilag hatékony alakításának kutatásait indítják el.

6. ÖSSZEFOGLALÁS

A városi szabadterek szerepe a településüzemeltetésben és ennek következtében a település tervezési feladatainak rendszerében is felértékelődött. A zárt, hierarchikus, állami újraelosztásra épülő költségvetéssel rendelkező városvezetés feloldásával fokozatosan jött létre a városi kormányzás szemlélete, amelynek keretei rugalmasan változnak a demokratikusan megválasztott helyi önkormányzat és a városfejlesztésben érintett gazdasági szereplők, civil szervezetek, valamint a lakosság érdekei szerint. Az ideológia célja, hogy a tulajdonviszonyok átalakulásával a feladatokat delegálva, a magánszektor tökebevonásával, a közjavak is fejlődjenek. A piaci szereplők megjelenésének hátterében határokon átívelő városfejlesztési célok, a kereskedelem felpörgetését célzó gazdasági érdekek állnak. A folyamat egyértelműen az állam gazdasági erejének csökkenésével jár, ahol a vonzó város, régió megteremtése a magánszektor és a városi szolgáltatások gazdasági növekedését szolgálja, a jóléti és újraelosztási igények között egyensúlyozva. Ennek gyakorlati alkalmazása során, néhány évtized alatt világossá vált az eszme legaktívabb hirdetői számára is, hogy a város fejlesztését nem lehet csak a piaci megközelítésre és a vállalkozói logikára bízni, ezért olyan közigazgatási átalakulás zajlik a fejlett világban, ahol a tervezés koordinálása jelenti a városüzemeltetés egyetlen központi szerepét és eszközét. A minőségi és élhető városi környezet tömeges igényével új lendületet vett a városi szabadterek arculatának, de kiváltképpen a közterület-karakternek a tervezése.

A kutatás során budapesti helyszínekkel példázva megvizsgáltam hogyan lehet a közterület-karakter változását mérni és értékelni. Ehhez meghatároztam azokat a hálózatokat, amelyek írásos dokumentumok alapján, történeti távlatokban is értékelhető adatot jelenthetnek, valamint kidolgoztam egy képi megfigyelésen alapuló módszert. Mindezek segítségével a közterület-karakter észleléséhez, valamint a változásának törvényszerűségeihez kaptam információt. Kutatásomban megállapítottam, hogy az arculati kérdések jóval többet jelentenek a vizuális tartalomnál, a városi szabadtereket átható használattal függenek össze. Nemzetközi példák alapján rámutattam, hogy a tájépítész szerepe a tervezési folyamatában a közterület-karakter meghatározása, amelyet a közterületen megjelenő hálózatok elemei és azok használata jellemez, továbbá arra is, hogy a rétegek hierarchiájának változása hogyan hat a téri minőség változására.

Ezeknek a hálózatoknak a történetiségük, fejlődésük, és megjelenésük dimenziói (látható, nem látható és láthatatlan jelenlét) 20-30 éves ciklusokban megjelenő rétegekben értelmezhető. A rétegek jellegzetes mintázatot mutatnak időbeli megjelenésük és térbeli kiterjedésük alapján. Az egyes korszakok mintázata a társadalom eszméinek lenyomatát tükrözi.

Korunkban a közterület-karakter tervezésének legelterjedtebb eszköze a tervezési segédlet. Ezért kutatásom második szakaszában ezek szempontjait vizsgáltam, amihez elsődleges forrásként tervezési segédleteket elemeztem, nemzetközi összevetésben. A tervezési módszer eredményét a kézikönyvek alapján megvalósult főutcák esetei alapján értékeltem. A tervezési segédletekben tükröződik, hogy a mai kor társadalmának fontos eszmei értéke a kiszolgáltatottak védelme és teljeskörű részvételük biztosítása a városi életben, a városok és régiók által üzemeltetett piac körforgásában. A lakosság teljeskörű bevonása és a közel azonos élettér biztosítása érdekében így kiemelten fontos a gyermekeink, az idősek, a fogyatékkal élők városhasználata. Ezeket jellemzően a közlekedési lehetőségek szélesítésével, a gépjárműforgalom visszaszorításával szabályozzák. A kézikönyvek eszköztára a városökológia elemeinek érvényre jutásával ennél jóval összetettebbé válhat. Jelenleg a vizsgált dokumentumok alapján az állapítható meg, hogy a kézikönyvek leginkább a közlekedésszabályozást célozzák. A kutatás során megállapított, közlekedéshez kapcsolódó 9 elem a gépjármű közlekedéshez, a közösségi közlekedéshez, a kerékpáros és alternatív közlekedéshez, valamint a gyalogos közlekedéshez tartozik, amelyek valamelyike 73.68%-os gyakorisággal fordult elő az egyes munkákban, míg a városökológia 5 elemének valamelyike, csupán 47.37%-os gyakorisággal jelent meg. A közterület-karaktert meghatározó hálózatok elemeiről egyre több adat érhető el, ami alapján egymáshoz való összehangolásuk egyre inkább tökéletesedhet. Ezt a big data korában a digitális megoldások hozhatják el, ami alapján okkal feltételezhetjük, hogy a jövő kézikönyvei a digitális, aktuális adatokhoz alkalmazkodó adatbázisok lesznek. Ebbe az irányba a vizsgált esetek közel fele (42.11%) tart, jellemzően az angolszász dokumentumok között érzékelhető ennek a szemléletnek az elterjedése.

SUMMARY

The role of open urban spaces has been appreciated both in the operational administration of the settlements and in the planning tasks related to the settlements. With the abolition of the closed, hierarchical city management with a budget based on state redistribution, a view of city governance was gradually created. Its framework changes flexibly according to the interests of the democratically elected local government, the economic actors involved in city development, civil organizations, and the inhabitants. The purpose of the ideology is that, by delegating tasks according to the transformation of the ownership relations and bringing in capital from the private sector, public goods are also developing. Nevertheless, after a few decades it became clear that the development of the city cannot only be based on entrepreneurial logic. Therefore an administrative transformation is taking place in the developed world, where planning coordination is the only central role and tool of city management. With the mass demand for a high-quality and livable urban environment, the design of the open urban spaces, and in this regard especially the character of public spaces, took on a new impetus.

In the course of the research, by using locations in Budapest, I examined how the changes in the character of public spaces can be measured and evaluated. For this purpose, I determined the networks that can be evaluated in a historical perspective based on written documents, and I developed a method based on visual observation. On that basis, I received information for the detection of the character of public spaces, as well as the logical changes of this character. In my research, I found that image issues mean much more than visual content. They are related to the comprehensive use of open urban spaces. Based on international examples, I pointed out that in the planning process the role of the landscape architect is to determine the character of the public space, which is characterized by the elements and the usage of networks appearing in the public space; and also how the change in the hierarchy of the layers affects the change in the quality of the space. The history, the development and the dimensions of the appearance of these networks (visible, non-visible and invisible presence) can be interpreted in layers that appear in 20-30 years cycles. The layers show a characteristic pattern based on their temporal appearance and spatial extent. The pattern of each era reflects the imprint of the society's ideas.

Nowadays the most common tool for planning the character of public spaces is the planning manuals. Therefore, in the second phase of my research, I examined their aspects, for which, as a primary source, I analyzed planning manuals in an international comparison. I evaluated the results of the planning method based on the cases of main streets realized according to these manuals. The planning manuals reflect that one of the most important intangible values of today's society is the protection of the vulnerable, and to ensure their full involvement in the urban life and in the market cycle operated by cities and regions.

One of the most important intangible values of today's society is the protection of the vulnerable, and to ensure their full involvement in the urban life and in the market cycle operated by cities and regions. The use of urban space by children, the elderly, and people with disabilities is a matter of priority. Typically this is regulated by expanding transport opportunities and the reduction of motor vehicle traffic. The studied publications indicate that currently the handbooks concentrate primarily on the regulation of traffic. In each handbook, any of the 9 components related to traffic occurs in a frequency of 73.68%, while any of the 5 components of urban ecology is only present in a frequency of 47.37%. The coordination of different network-like elements of the city has yet to be achieved. To do this, more data is needed, and in the age of big data, digital solutions can deliver them. Less than half of the studied cases (42.11%) is heading into this direction, mostly among publications of Anglo-Saxon origin.

MELLÉKLETEK

M1. - A kutatás során felhasznált irodalmi források

- Acuto, M., Pejic, D. and Briggs, J. (2021) 'Taking City Rankings Seriously: Engaging with Benchmarking Practices in Global Urbanism', p. 45: 363-377.
- Ádám, Z. (2006) 'Fejlődésértelmezések: a latin-amerikai és kelet-ázsiai fejlődés államközpontú értelmezése.', *Competitio*, 5(1), pp. 115-130.
- Aknai, T. (1971) *A népi építőművészet stílusváltozatainak vizsgálatához*. JPMÉ 16: 289–297.
- Antrop, M. (2005). *Why landscapes of the past are important for the future*. *Landscape and urban planning*, 70(1-2), pp 21-34
- Appleyard, D., Gerson, M.S. and Lintell, M. (1981) *Livable streets*. Berkeley: University of California Press.
- Asztalos, P. (1981). *Elektrotechnika*. LXXIII. évfolyam 1-12. szám.
- Balassa, I. and Ortutay, G. (1979) *Magyar néprajz*. Corvina.
- Balogh, P.I. (2004) *A szabadterek szerepváltozása a nagy európai városmegújításokban*. Budapesti Corvinus Egyetem. Budapest.
- Balsas, C. J. L. (2004). Measuring the Livability of an Urban Centre: An Exploratory Study of Key Performance Indicators. *Planning, Practice & Research*. Vol. 19. No. 1. 101-110 p.
- Banerjee, T. (2001). The future of public space: beyond invented streets and reinvented places. *Journal of the American planning association*, 67(1), 9-24.
- Barton, H., Guise, R., Davis, G., & Stead, D. (1994). Design and sustainable
- Bélangier, P. (2017) *Landscape as infrastructure: a base primer*. Abingdon, Oxon ; New York, NY: Routledge.
- Benkő, M. and Fonyódi, M. (2009) *Glocal city–kortárs európai városépítészet*. Terc, Budapest.
- Biddulph, M. (2012) 'The Problem with Thinking about or for Urban Design', *Journal of Urban Design*, 17(1), pp. 1–20. Available at: <https://doi.org/10.1080/13574809.2011.646251>.
- Blowers, A. (1993). Environmental policy: The quest for sustainable development. *Urban studies*, 30(4-5), 775-796.

- Bosselmann, P., Macdonald, E. és Kroenemeyer, T. (1999). Livable Streets Revisited. *Journal of the American Planning Association*. Vol. 62. No. 2. 168-180 p.
- Brenner, N. (2013) 'Theses on Urbanization', *Public Culture*, 25(1), pp. 85–114. Available at: <https://doi.org/10.1215/08992363-1890477>.
- Buck, N.H. (ed.) (2005) *Changing cities: rethinking urban competitiveness, cohesion, and governance*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire ; New York: Palgrave Macmillan.
- Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság (BSzKRT) (1934). *Budapest közúti vasúti közlekedésének fejlődése 1865–1922 és a BSzKRT tíz évi működése 1923–1933*. Budapest. Budapest Székesfőváros Házinyomdája. 280 p.
- Burgers J (ed.) (1999) *De Uistad: Over Stedelijk Vermaak*, Utrecht, Van Arkel, Dines N, Cattell V (2006) *Public Spaces, Social relations and Wellbeing in East London*. The Policy Press, Bristol
- Buttler, von A (1999) *Az angolkert*. Balassi Kiadó, Budapest.
- CABE (Commission for Architecture and the Built Environment) (2002) *Achieving Quality Streetscapes* (London, CABE).
- CABE (Commission for Architecture and the Built Environment) (2007) 'Paved with Gold: The real value of street design', *London: CABE* [Preprint].
- Carmona, M. (1996). Controlling urban design—part 1: A possible renaissance?. *Journal of Urban Design*, 1(1), 47-73.
- Carmona, M. (2011). 'Decoding design guidance', in Banerjee, T., Loukaitou-Sideris, A. (Eds.). *Companion to urban design* (p. 256). Abingdon: Routledge.
- Carmona, M. (2016) 'Design governance: theorizing an urban design sub-field', *Journal of Urban Design*, 21(6), pp. 705–730. Available at: <https://doi.org/10.1080/13574809.2016.1234337>.
- Carmona, M. (2017) 'The formal and informal tools of design governance', *Journal of Urban Design*, 22(1), pp. 1–36. Available at: <https://doi.org/10.1080/13574809.2016.1234338>.
- Carmona, M. *et al.* (2018) 'Street appeal: The value of street improvements', *Progress in Planning*, 126, pp. 1–51. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.progress.2017.09.001>.
- Carmona, M. (2019) 'Place value: place quality and its impact on health, social, economic and environmental outcomes', *Journal of Urban Design*, 24(1), pp. 1–48. Available at: <https://doi.org/10.1080/13574809.2018.1472523>.
- Carmona, M. *et al.* (2019) 'Public space in an age of austerity', *URBAN DESIGN International*, 24(4), pp. 241–259. Available at: <https://doi.org/10.1057/s41289-019-00082-w>.

- Carmona, M. (2022) 'The existential crisis of traditional shopping streets: the sun model and the place attraction paradigm', *Journal of Urban Design*, 27(1), pp. 1–35. Available at: <https://doi.org/10.1080/13574809.2021.1951605>.
- Carmona, M. and Tiesdell, S. (eds) (2007) *Urban design reader*. Amsterdam ; Boston, MA: Architectural Press.
- Countryside Commission (1993) 'Landscape Assessment Guidance'. CCP 423, Countryside
- Cullen, G. (1995) *The concise townscape*. Oxford ; Boston: Butterworth-Heinemann.
- Csemez, A. (1996) *Tájtervezés–tájrendezés*. , Budapest, 296.: Mezőgazda Kiadó.
- Csepely-Knorr, L. (2011) 'Korai modern szabadtérépítészet. A közparktervezés-elmélet fejlődése az 1930-as évek végéig'. Doctori disszertáció, Budapesti Corvinus Egyetem.
- Csepely-Knorr, L. (2016) *Barren places to public spaces: a history of public park design in Budapest 1867-1914*. Budapest: Budapest City Archives.
- Csepely-Knorr Luca, B.F.L. (2016) *Budapest közparképítészetének története a kiegyezéstől az első világháborúig*. Budapest: Budapest Fővárosi Önkormányzat Levéltára.
- Csima, P. (2011) 'Gondolatok a tájvédelemről, az egyedi tájértékekről és a tájkarakterről.'
- de Magalhães, C. és Carmona, M. (2009) 'Dimensions and models of contemporary public space management in England', *Journal of Environmental Planning and Management*, 52(1), pp. 111–129. Available at: <https://doi.org/10.1080/09640560802504704>.
- Drexler, D. (2010) *Táj és tájértelmezés: a táj jelentésváltozásának összehasonlító kultúrtörténeti vizsgálata Anglia, Franciaország, Németország és Magyarország példáján*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Ellin, N. (1999) *Postmodern urbanism*. Rev. ed. New York: Princeton Architectural Press.
- Eplényi, A. (2013) *Kalotaszeg tájkarakter elemzése*. Doktori disszertáció, Budapesti Corvinus Egyetem.
- Fairclough, G., Herlin, I.S. and Swanwick, C. (2020) *Routledge Handbook of Landscape Character Assessment: current approaches to characterisation and assessment*. Place of publication not identified: Routledge.
- Fairclough, G.J. et al. (eds) (2002) *Europe's cultural landscape: archaeologists and the management of change*. Brüssels: Royal Library (EAC occasional paper, 2).
- Fekete, A. (2007) *Transylvanian garden history--castle gardens along the Maros River*. Kolozsvár: Művelődés.
- Fekete, A., Szakács, B. (2012). Kistelepülések közterület-fejlesztési terve és arculati kézikönyve. *Vidék És Gazdaság* klmsz, pp. 60-61
- Flusty, S. (1997). 'Building paranoia', in N. Ellin (ed.), *Architecture of Fear*, Princeton Architectural Press, NY

- Forsyth, A. (2020) 'What is a healthy place? Models for cities and neighbourhoods', *Journal of Urban Design*, 25(2), pp. 186–202. Available at: <https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1662718>.
- Forsyth, A. (2021) 'Theories and Planning Theories', *Journal of the American Planning Association*, 87(2), pp. 155–158. Available at: <https://doi.org/10.1080/01944363.2021.1885267>.
- Franck, K., Stevens, O. (2007). *Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life*, London, Routledge.
- Frisnyák, Z. (1988). A kerékpározás kulturájának kialakulása Magyarországon. Közlekedési Múzeum Évkönyve, 1, 321-336.
- Garami, T., Göbel, J. és Párnay, Z. (1972). Budapest Csatornázása. Pest város 1847. évi csatornázási szabályrendeletének 125 éves évfordulójára. Budapest. Mezőgazdasági Kiadó. 394 p.
- Gehl, J. (2010) *Cities for people*. Washington, DC: Island Press.
- Gehl, J. and Gemzøe, L. (eds) (2004) *Public spaces public life*. 3. ed. Copenhagen: The Danish Architectural Press [u.a.].
- Gehl, J. and Svarre, B. (2013) *How to study public life*. Washington: Island Press.
- Gilderbloom, J.I., Riggs, W.W. and Meares, W.L. (2015) 'Does walkability matter? An examination of walkability's impact on housing values, foreclosures and crime', *Cities*, 42, pp. 13–24. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.08.001>.
- Gospodini, A. (2004) 'Urban morphology and place identity in European cities: built heritage and innovative design', *Journal of Urban Design*, 9(2), pp. 225–248. Available at: <https://doi.org/10.1080/1357480042000227834>.
- Gottdiener, M. (1994) *The social production of urban space*. 2nd ed. Austin: University of Texas Press.
- Gulick, J. (1998). 'The "disappearance" of public space: an ecological Marxist and Lefebvrian approach' in A. Light and J. Smith (eds) *The Production of Public Space*. Rowman and Littlefield, Oxford.
- Gunder, M., Madanipour, A. and Watson, V. (2018) *The Routledge handbook of planning theory*. New York: Routledge (Routledge handbooks).
- Gustavsson, R., Hermy, M., Konijnendijk, C. és Steidle-Schwahn, A. (2005). Management of urban woodland and parks – Searching for creative and sustainable concepts. In C. C. Konijnendijk, K. Nilsson, T. Randrup, & J. Schipperjin (Szerkesztők), *Urban forests and trees*. Heidelberg: Springer. 369–397 p.

- Gyöngyösi, I. (Szerkesztő) (1962). *Magyar Építőművészet*. XI. évfolyam 1-6. szám. Budapest. Műszaki Könyvkiadó. 64 p.
- Hajnal, I. (Szerkesztő) (1910). *Fővárosi Közlöny*. XXI. évfolyam 80. szám.
- Harding, G. (1968) *The Tragedy of the Commons*. Science.
- Hart, J. and Parkhurst, G. (2011) ‘Driven to excess: Impacts of motor vehicles on the quality of life of residents of three streets in Bristol UK.’, *World Transport Policy & Practice*, 17(2). *World Transport Policy & Practice*, 17 (2). pp. 12-30. ISSN 1352-7614 [Preprint].
- Harvey, C. és Aultman-Hall, L. (2016). Measuring Urban Streetscapes for Livability: A Review of Approaches. *The Professional Geographer*. Vol. 68. No. 1. 149-158 p.
- Harvey, D. (1989) *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*. Oxford [England] ; Cambridge, Mass., USA: Blackwell.
- Herczeg Á. (2008). Szép és kies kertek. A kora reneszánsz kertek Itáliában és Magyarországon. Proprint.
- Hilbert B. (2018) ‘Szempontok a városi kormányzási elméletekhez Budapest, Bécs, Prága és Varsó közigazgatási helyzetének összehasonlítása alapján’, *Tér és Társadalom*, 32(2), pp. 61–76. Available at: <https://doi.org/10.17649/TET.32.2.2840>.
- Hough, M. (1992). *Out of Place: Restoring Identity to the Regional Landscape*. New Haven. Yale University Press. 244 p.
- Iravani, H. and Rao, V. (2020) ‘The effects of New Urbanism on public health’, *Journal of Urban Design*, 25(2), pp. 218–235. Available at: <https://doi.org/10.1080/13574809.2018.1554997>.
- Istvánfi, Gy. (2000) ‘Teendők és lehetőségeink falvaink arculatmegőrzésével kapcsolatban’, *Architecture Hungariae*. Available at: <http://arch.et.bme.hu/muemlek7.html#1>.
- Istvánfi, Gy. (2011) ‘A magyar falu építészeti hagyománya - Istvánfi Gyula műegyetemi professzor röpirata.’ Available at: <https://epiteszforum.hu/a-magyar-falu-epiteszeti-hagyomanya-istvanfi-gyula-muegyetemi-professzor-ropirata>.
- Jacobs, J. (1961) *The death and life of great american cities*. New York: Random House.
- Jámbor, I. (2000) ‘Kertépítészeti tér, szabad tér, zöld tér’, *Tájépítészet*, I. évf. 1. szám, 8-11 [Preprint].
- Jansson, M. and Randrup, T.B. (eds) (2020) *Urban open space governance and management*. London ; New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Jencks, C. (ed.) (1991) *The language of post-modern architecture*. 6., rev.enl. ed. London: Acad. Ed.
- Jombach, S. (2014) *Passzív képkalkotó távérzékelés a tájkarakter-elemzésben*. PhD. Corvinus University of Budapest. Available at: <https://doi.org/10.14267/phd.2014017>.

- Kabai, R. (2010) 'Skócia tájkarakter felmérése és az eredmények gyakorlati hasznosítása', *TÁJÖKOLÓGIAI LAPOK* [Preprint], (8(1), 97-109.).
- Kabai, R. (2011) 'The Importance of National Landscape Character Survey in Landscape Protection', *Agriculture and Environment*, 62, 67 [Preprint].
- Karndacharuk, A., Wilson, D.J. and Dunn, R. (2014) 'A Review of the Evolution of Shared (Street) Space Concepts in Urban Environments', *Transport Reviews*, 34(2), pp. 190–220. Available at: <https://doi.org/10.1080/01441647.2014.893038>.
- Keller, L. (1979). A trolibusz reneszánsza. *Budapest*. XVII. évfolyam 7. szám.
- Kilian, T. (1997) 'Public and private, power and space', *Lanham: Rowman & Littlefield*. [Preprint].
- Kirkness, P. and Tijé-Dra, A. (eds) (2017) *Negative neighbourhood reputation and place attachment: the production and contestation of territorial stigma*. London ; New York, NY: Routledge, Taylor & Francis Group (Global urban studies).
- Kollányi, L., Csorba, P. and Konkoly-Gyuró, É. (2017) 'A tájkarakter elemzés nemzetközi jó gyakorlatainak és módszertani megközelítéseinek áttekintése', *In: Blanka, V; Ladányi, Zs (szerk.) Interdiszciplináris táj kutatás a XXI. században : a VII. Magyar Tájökológiai Konferencia tanulmányai*, Szeged, Magyarország : Szegedi Tudományegyetem Földrajzi és Földtudományi Intézet, pp. 365-373.
- Konkoly-Gyuró, É. (2006) 'A tájkarakter: Tartalom és forma egysége a térben.', (3).
- Konkoly-Gyuró, É., Vaszócsik, V., Csorba, P., Schneller, K., Jombach, S., Boromissza, Z., Erdei, T., Keszthelyi, Á., Balázs, P., Kiss, D., Teleki, M., Bánhidai, A. és Csősz, M. (2021). Az országos tájkarakter-elemzés kezdetei Magyarországon. *Földrajzi Közlemények*. CXLV. évfolyam 3. szám. 193–208 p.
- Koolhaas, R. (1995) 'Whatever Happened to Urbanism?', *Design Quarterly*, (164), p. 28. Available at: <https://doi.org/10.2307/4091351>.
- Kovács, I. P. (2008). Az új várospolitika kormányzási filozófiája. *Tér és társadalom*, 22(1), 45-57.
- Krier, R. (1991) *Urban space*. 5th ed. New York: Rizzoli International.
- Kullmann, K. (2015) 'Grounding Landscape Urbanism and New Urbanism', *Journal of Urban Design*, 20(3), pp. 311–313. Available at: <https://doi.org/10.1080/13574809.2015.1030996>.
- Langstraat, F., & Van Melik, R. (2013). Challenging the 'end of public space': A comparative analysis of publicness in British and Dutch urban spaces. *Journal of Urban Design*, 18(3), 429-448.
- Leclercq, E., Pojani, D. and Van Bueren, E. (2020) 'Is public space privatization always bad for the public? Mixed evidence from the United Kingdom.', *Cities*, pp. 100, 102649.

- Lefebvre, H. and Nicholson-Smith, D. (1991) *The production of space*. 33. print. Malden: Blackwell Publishing.
- Lehnerer, A. (2009) *Grand urban rules*. Rotterdam: 010 Publishers.
- Liu, X. *et al.* (2014) 'Simulating urban growth by integrating landscape expansion index (LEI) and cellular automata', *International Journal of Geographical Information Science*, 28(1), pp. 148–163. Available at: <https://doi.org/10.1080/13658816.2013.831097>.
- Lynch, K. (1964) *The image of the city*. MIT press.
- Lynch, K. (2008) *The image of the city*. 33. print. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press (Publication of the Joint Center for Urban studies).
- Madanipour, A. (2006) 'Roles and Challenges of Urban Design', *Journal of Urban Design*, 11(2), pp. 173–193. Available at: <https://doi.org/10.1080/13574800600644035>.
- de Magalhães, C. and Carmona, M. (2009) 'Dimensions and models of contemporary public space management in England', *Journal of Environmental Planning and Management*, 52(1), pp. 111–129. Available at: <https://doi.org/10.1080/09640560802504704>.
- Malone, K. (2002). Street life: youth, culture and competing uses of public space. *Environment and urbanization*, 14(2), 157-168.
- McNeill, D. (2009) *The global architect: firms, fame and urban form*. New York: Routledge.
- Medveczki, Á. (1972). Budapest közlekedése. *Budapest*. X. évfolyam 8. szám.
- Meggyesi, T. (2006) 'Városépítészet'. Egyetemi jegyzet, BME Urbanisztika Tanszék.
- Meggyesi, T. (2009) *Városépítészeti alaktan*. Terc, Budapest, 308.
- Mihályfi, J. (1882). Budapest útburkolatairól. *A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*. XVI. évfolyam 6. szám.
- Minton, A. (2017) *Big capital: Who's London for?* Penguin, London.
- Mumford, L. (1989) *The city in history: its origins, its transformations, and its prospects*. San Diego New York London: Harcourt, Inc (A Harvest book).
- Mumtaz, B. és Wegelin, E. (2001). *Guiding Cities: The Urban Management Programme*. The UNDP/UNCHS/World Bank Urban Management Programme.
- New York City Department of Transportation (2012) 'Measuring the Street: New Metrics for 21st Century Streets'.
- Okolicsányi-Kuthy, D. (1934) *A magyar tuberkulózis elleni küzdelem első évtizede*.
- Okulicz-Kozaryn, A. (2011). City Life: Rankings (Livability) Versus Perceptions (Satisfaction). *Social Indicators Research*. Vol. 110. 433–451 p .

- Osman, P. (2007) *Beöthy Zsolt: Magyar irodalomtörténet I-II*. Athenaeum Irodalmi és nyomdai R.-Társulat, 1906, 1907 (Hasonmás kiadás Babits Kiadó, 2006).
- Palang, H. *et al.* (2005) 'Rural landscapes: past processes and future strategies', *Landscape and urban planning* [Preprint], (70(1–2), 3–8).
- Pásztor, M. (1927). Az utcai közlekedés Budapesten. *Budapesti Statisztikai Közlemények*. 55/4.
- Pásztor, M. (1929). A közvilágítás alakulása Budapesten. *Budapesti Statisztikai Közlemények*. 60/1.
- Preisich G.(2004). *Budapest városépítésének története: Buda visszavételétől a II. világháború végéig*. Budapest. Terc.
- Punter, J. (1999) *Design guidelines in American cities: a review of design policies and guidance in five West Coast cities*. Liverpool: Liverpool University Press (Town planning review special studies, no. 2).
- Quarles, N. L. (2001). Visionary leadership: The importance in the public sector from the perspective of city managers. Western Michigan University.
- Rados, J. (1928). *Budapest városépítészetének története*. Budapest. Magyar Királyi Belügyminisztérium Kísérleti Nyomdája. 31 p.
- Randrup, T.B. Is Persson, B. (2009). Management of public green space in the Nordic countries – Development of a new strategic green space management regime. *Urban Forestry & Urban Greening*. Vol. 8. No. 1. 31–40 p.
- Reith A. (2015. június 9.) *Az energetika jelentősége* [előadás]. Közép-európai Egyetem, Central European University. Budapest.
- Ren, X. (2011). *Building globalization*. University of Chicago Press.
- Ren, X. (2018) 'From Chicago to China and India: Studying the City in the Twenty-First Century', *Annual Review of Sociology*, 44(1), pp. 497–513. Available at: <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-073117-041131>.
- Rhodes, R. A. W. (1997): Reinventing Whitehall 1979-1995. In: Kickert, W. (ed.): Public management and administrative reform in Western Europe. Edwar Elgar, Cheltenham, 43-61.
- Robinson, J. and Attuyer, K. (2020) 'Extracting Value, London Style: Revisiting the Role of the State in Urban Development', *International Journal of Urban and Regional Research*, pp. 1468-2427.12962. Available at: <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12962>.
- Rózsa, Gy. (1971). Pesti neonok. *Budapest*. IX. évfolyam 3. szám.
- Ruisz, R. (1934). Budapest utcáinak kiterjedése és burkolatai. *Városi Szemle*. XX. évfolyam.

- Ruisz, R. (1934). Budapest utcáinak kiterjedése és burkolatai. *Városi Szemle*. XX. évfolyam.
- Sabján, T. and Buzás, M. (2021) *Hagyományos falak*. Budapest: Terc.
- Sachs, J. D. (2020). The ages of globalization. In *The Ages of Globalization*. Columbia University Press.
- Sáfár, J. (2014). *A magyarországi táviróhálózatok története az első világháborúig*. <https://www.magyar-elektronika.hu/index.php/component/content/article/34-tartalom/901-a-magyarorszag-tavirohalozatok-toertene-az-els-vilaghaboruig>. Keresőprogram: Google. Kulcsszavak: Sáfár magyarországi táviróhálózatok. Lekérdezés időpontja: 2021.06.30.
- Salamon, L. M. (2000). The new governance and the tools of public action: An introduction. *Fordham Urb. LJ*, 28, 1611.
- Salazar Miranda, A., Fan, Z., Duarte, F., & Ratti, C. (2021). Desirable streets: Using deviations in pedestrian trajectories to measure the value of the built environment. *Computers, Environment and Urban Systems*, 86, 101563.
- Siklóssy, L. (1928). *A magyar sport ezer éve*. Budapest. Stephaneum Nyomda és Könyvkiadó Rt. 672 p.
- Sitte, C. (1945). *The Art of Building Cities: City building according to its artistic fundamentals* (Stewart C, Trans.) New York: Reinhold
- Slack, E., & Côté, A. (é. n.). *Comparative urban governance*. 60.
- Smith, A. (2008). *The invisible hand* (Vol. 44). Penguin UK.
- Sorkin, M. (2009) *Twenty minutes in Manhattan*. London: Reaktion Books.
- Stanley, B. W., Stark, B. L., Johnston, K. L., & Smith, M. E. (2012). Urban open spaces in historical perspective: A transdisciplinary typology and analysis. *Urban Geography*, 33(8), 1089-1117.
- Szabó, L. (2018) 'A kép jelentősége a kortárs építészetben', *Magyar Építőművészet* [Preprint], (XVIII.102. (06/2018)).
- Szaszák, G. and Kecskés, T. (2020) 'Universal Open Space Design to Inform Digital Technologies for a Disability-Inclusive Place-Making on the Example of Hungary', *Smart Cities*, 3(4), pp. 1293–1333. Available at: <https://doi.org/10.3390/smartcities3040063>.
- Tiesdell, S. (2002). The new urbanism and English residential design guidance: A review. *Journal of Urban Design*, 7(3), 353-376

- Timperio, A., Crawford, D., Ball, K., & Salmon, J. (2017). Typologies of neighbourhood environments and children's physical activity, sedentary time and television viewing. *Health & Place*, 43, 121-127.
- Tosics, I. (2008). Nagyvárosi kormányzás: A város és környéke együttműködése. Külföldi példák és a hazai relevancia. *Tér és Társadalom*, 22(1), 3-25.
- Tóth, M. (1965). A lóvasút kora Budapesten (1866-1898). *Közlekedéstudományi Szemle*. XII. évfolyam.
- Tversky, B., Bauer Morrison, J., Franklin, N., & Bryant, D. J. (1999). Three Spaces of Spatial Cognition. *The Professional Geographer*, 51(4), 516–524.
- Vajda Sz. (2013). Hagyományos építőkövek a települési tájban a Dunántúli-középhegység példáján (PhD-értekezés). Budapesti Corvinus Egyetem, 153.
- Vale, L. 2013. *Purging the Poorest, Public Housing and the Design Politics of Twice-cleared Communities*. Chicago: University of Chicago Press
- Van Melik, R., Van Aalst, I. and Van Weesep, J. (2007) 'Fear and Fantasy in the Public Domain: The Development of Secured and Themed Urban Space', *Journal of Urban Design*, 12(1), pp. 25–42. Available at: <https://doi.org/10.1080/13574800601071170>.
- Waldheim, C. (2016). *Landscape as urbanism*. Princeton University Press.
- Waldron, R. (2019) 'Financialization, Urban Governance and the Planning System: Utilizing "Development Viability" as a Policy Narrative for the Liberalization of Ireland's Post-Crash Planning System', *International Journal of Urban and Regional Research*, 43(4), pp. 685–704. Available at: <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12789>.
- Wascher, D.M. (2005) *European landscape character areas: typologies, cartography and indicators for the assessment of sustainable landscapes*.
- Weber, R. (2015). *From Boom to Bubble: How Finance Built the New Chicago*. Chicago. University of Chicago Press. 296 p.
- Wilson, J. & Kelling, G. (1982) Broken windows, *Atlantic Monthly*, March, pp. 29 – 36.
- Worskett, R. (1969) *The character of towns: an approach to conservation*. London: Architectural P.
- Yigitcanlar, T. and Velibeyoglu, K. (2008) 'Knowledge-Based Urban Development: The Local Economic Development Path of Brisbane, Australia', *Local Economy: The Journal of the Local Economy Policy Unit*, 23(3), pp. 195–207. Available at: <https://doi.org/10.1080/02690940802197358>.

- Young, L. (2018) 'Brave New Now', *Architectural Design*, 83(3), pp. 74–81. Available at: <https://doi.org/10.1002/ad.1593>.
- Z. Karvalics L. (2016) 'Okos városok', *Információs Társadalom*, 16(3), p. 9. Available at: <https://doi.org/10.22503/inftars.XVI.2016.3.1>.
- Z Karvalics, L. (2019). Realista jövővízió–A városkormányzás egy új dokumentumtípusának szükségessége, funkciója és néhány kulcsjellemzője. *Vezetéstudomány-Budapest Management Review*, 50(2), 32-40.
- Zaitz, L. (1937). Budapest csatornázása. *Budapesti Statisztikai Közlemények*. 82/3.
- Zelovich, K. (1931). Nagyvárosok közlekedése. *Városi Szemle*. XVII. évfolyam.
- Zelovich, K. (1934). Budapest közlekedése. 1928-1932. *Budapesti Statisztikai Közlemények*. 67/2.
- Zucker, P. (1959). *Town and Square: From the Agora to Village Green*. Columbia University Press, NY

Hivatkozott és idézett nemzetközi kézikönyvek, tervezési segédletek

- Abu Dhabi Urban Planning Council. (2015). *Abu Dhabi Urban Street and Utility Design Tool User Guide*. Abu-Dhabi: Abu Dhabi Urban Planning Council, 98 p.
- Becker, C. (Szerk.) (2015). *Konzeptgutachten Freiraum München 2030*. München: bgmr Landschaftsarchitekten GmbH, 99 p.
- City of Adelaide. (2013). *Adelaide Design Manual*. <https://www.adelaidedesignmanual.com.au/>. Keresőprogram: Google. Kulcsszavak: Adelaide design manual. Lekérdezés időpontja: 2019.05.05.
- City of Cape Town (2011). *Traffic Calming Policy Engineering*. Fokváros.
- City of Copenhagen (2012). *The City of Copenhagen Cloudburst Management Plan*. Copenhagen. 28 p.
- City of London. (2019). *Streetscape Guidance*. Negyedik kiadás. London: Transport for London, 332 p.

- City of Los Angeles. (2015). *Complete Streets Design Guide: Great Streets for Los Angeles*. Los Angeles: City of Los Angeles, 242 p.
- City of Ottawa (2011). *Traffic Calming Design Guidelines*. Plan, strategic. Ottawa.
- Comune di Milano és Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio. (AMAT) (2021). *Spazio Pubblico: Linee Guida di Progettazione*. Milánó: Comune di Milano, 225 p.
- Department of the Environment (1992b) *Planning Policy Guidance (PPG12): Development Plans and Regional Planning Guidance* (London, HMSO).
- Dublin City Council. (2012). *Your City Your Space Dublin City Public Realm Strategy*. Dublin: Dublin City Council, 52 p.
- ENSZ-Habitat (2018). *A Város- és Területi Tervezés Nemzetközi Irányelvei*. https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/IG-UTP_Hungarian.pdf. Keresőprogram: Google. Kulcsszavak: a város- és területi tervezés nemzetközi irányelvei. Lekérdezés időpontja: 2021.06.27.
- Gehl Architects. (2009). *Public Spaces and Public Life*. Apeldoorn: City of Apeldoorn and Gehl Architects, 117 p.
- Gehl Architects. (2016). *Shanghai Street Design Guidelines*. Shanghaj: TongJi University Press, 155 p.
- Gemeente Delft. (2021). *Handboek Inrichting Openbare Ruimte*. Delft: Gemeente Delft, 231 p.
- Government of Dubai. (2017). *Dubai Universal Design Code*. Első kiadás. Dubaj: Government of Dubai, 329 p.
- Government of the District of Columbia. (2018). *Public Realm Design Manual: A Summary of District of Columbia Regulations and Specifications for the Design of Public Space Elements*. Második kiadás. Washington: Government of the District of Columbia, 81 p.
- Hilker, A. (Szerk.) (2014). *Masterplan Freiraum*. Nürnberg: Hofmann Druck Nürnberg, 67 p.
- King, M., Lippens, P. (2013a). *Complete Streets Chicago*. Chicago: Chicago Department of Transportation, 134 p.
- King, M., Lippens, P. (2013b). *Sustainable Urban Infrastructure: Policies and Guidelines*. Első kiadás. Chicago: Chicago Department of Transportation, 123 p.
- Kötág Bt. (2017). *Budapest Világítási Mesterterv*. Budapest

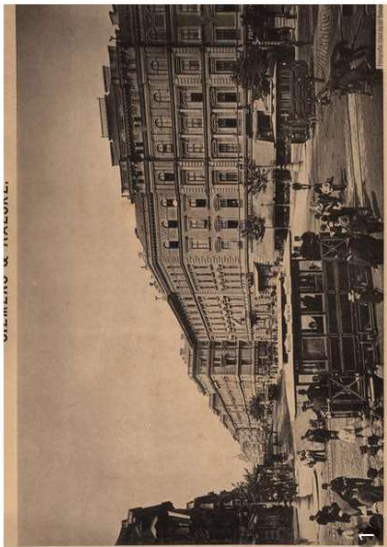
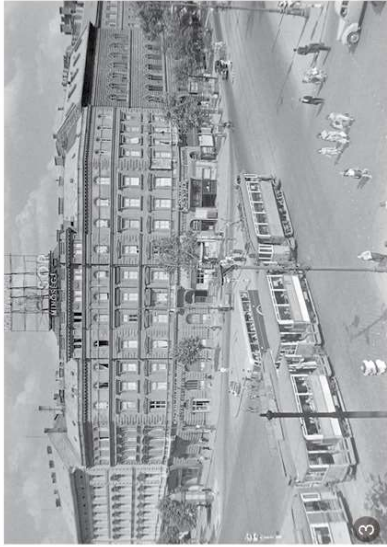
- Lusail City. (2015). *Planning and Design Guideline: Qetaifan Islands*. Második kiadás, Doha: Lusail Real Estate Development Company, 252 p.
- Lysgaard, B. (2018). *Kantzoneer i Kobenhavn*. Koppenhága: Kobenhavns Kommune, 40 p.
- Mayor of Seoul Design Policy Division. (2019). *Seoul Good Public Design*. Szöul: Mayor of Seoul Design Policy Division, 84 p.
- Melková, P., Raimanová, Ž., Cach, T., Doležalová, D., Fialka, V., Frejlichová, K., Harciník, J., Hendrych, J., Kadlas, J., Kučerová, V., Kuldová, Z., Kunderata, M., Novotný, R., Šépka, J., Špičák, M., Špoula, Š. (2014). *Prague Public Space Design Manual*. Első kiadás. Prága: Prague Institute of Planning and Development, 292 p.
- National Association of City Transportation Officials. (2020). *Streets for Pandemic Response & Recovery*. <https://nacto.org/publication/streets-for-pandemic-response-recovery/>. Keresőprogram: Google. Kulcsszavak: NACTO Streets for pandemic response recovery. Lekérdezés időpontja: 2020.06.25.
- National Association of City Transportation Officials. (NACTO) (2013). *Urban Street Design Guide*. Washington: Island Press, 181 p.
- New York City Department of Transportation. (2015). *Street Design Manual*. Harmadik kiadás. New York: Vanguard Direct, 318 p.
- Nottinghamshire County Council (2004). *Nottinghamshire County Council Permit Scheme The Traffic Management Act*. Nottinghamshire. 28 p.
- Parish, J., Leuenberger, A. (2012). *Stadtraume Zürich: Ein Leitfaden für die Anwendung des Ordners*. Zürich: Stadt Zürich, 28 p.
- Richer C., Weissman D., Ranaiefar F., Gale, N. (2017). *Los Angeles' Vision Zero Technical Analysis: A Data-Driven Effort to Eliminate Traffic Fatalities*.
- Rotterdamse Stijl. (2010). *Handboek Openbare Ruimte*. Rotterdam: Rotterdamse Stijl, 168 p.
- Rotterdamse Stijl. (2015). *Handboek Openbare Ruimte: Toolkit*. Rotterdam: Rotterdamse Stijl, 315 p.
- Singapore, P. U. B. (2013). *Managing urban runoff (Drainage handbook)*. Első kiadás. Szingapúr. PUB and IES. 79 p.
- Southampton City Council. (2015). *Streets + Spaces Framework*. Southampton: Southampton City Council, 86 p.

- Stockholms Stad. (2018). *Stockholm's City Plan*. Stockholm: Åtta45, 171 p.
- Strelka Kb. (2016). *Street Design Standard*. Moszkva: Government of Moscow, 421 p.
- Toronto City Council. (2017). *Toronto Complete Streets Guidelines: Making Streets for People, Placemaking and Prosperity*. Első kiadás. Toronto: Toronto City Council.
- Ute, A., András, I., Fonyódi, M., Losonczy, A. & Zikkert, Z. (2017). *Budapest Településképi Arculati Kézikönyv*. Budapest: Budapest Főváros Önkormányzat, 277 p.
- Varat, A. (2010). *San Francisco Better Streets Plan: Policies and Guidelines for the Pedestrian Realm*. San Francisco: City and County of San Francisco, Planning Department, 266 p.
- Vienna City Administration. (2014). *Urban Development Plan Vienna STEP 2025*. Bécs: AV+Astoria druckzentrum gmbH, 143 p.

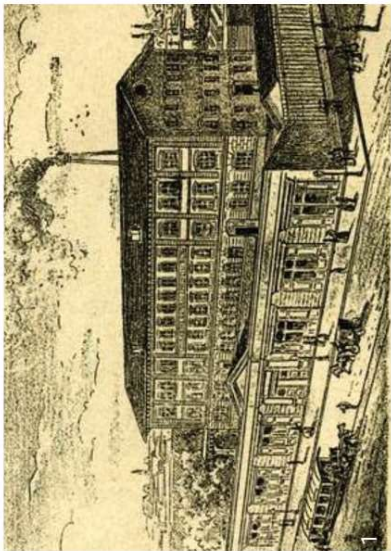
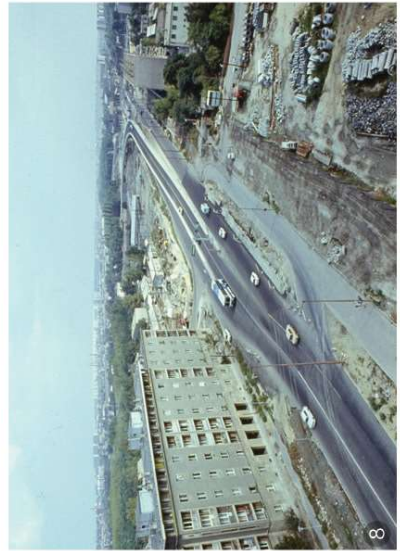
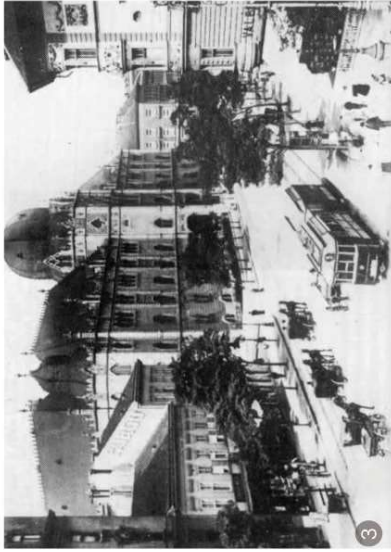
M2. – A közterület-karakter változását bemutató archív felvételek



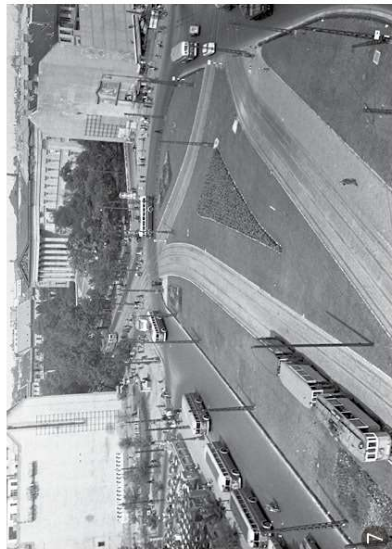
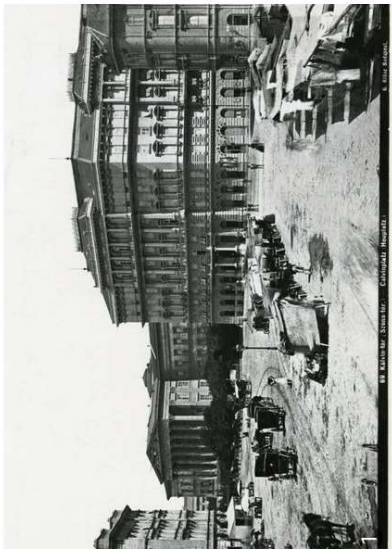
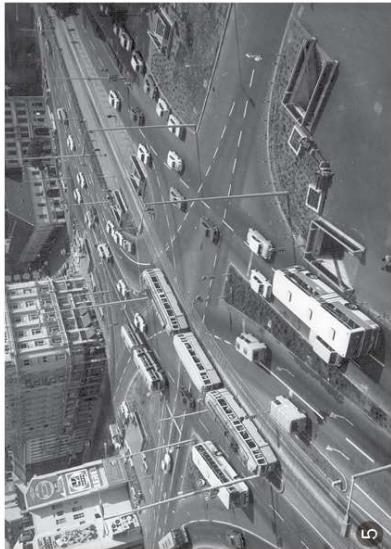
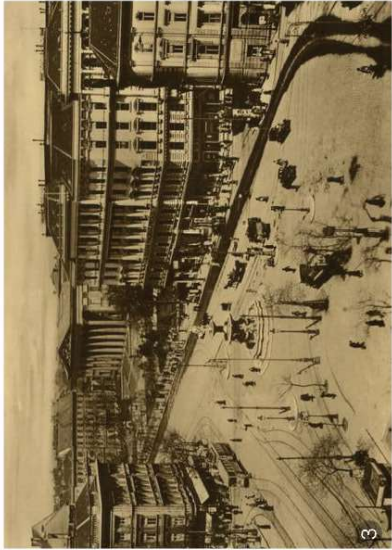
20. ábra – Andrásy út



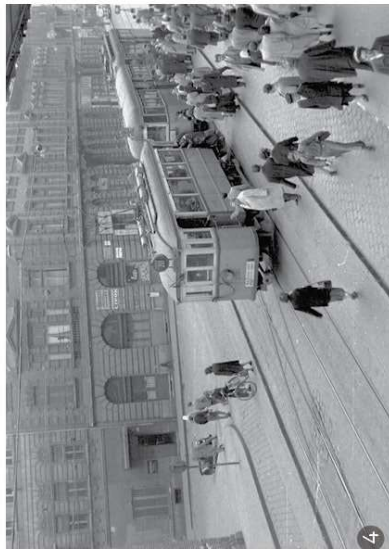
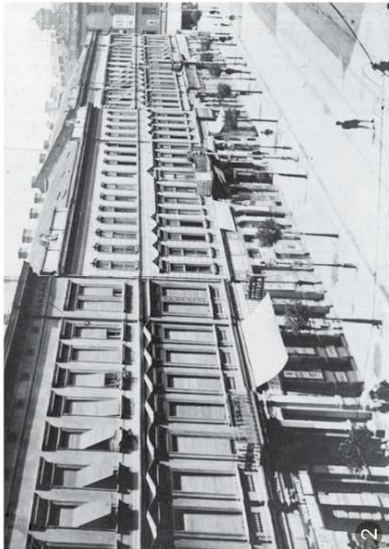
21. ábra – Oktogon



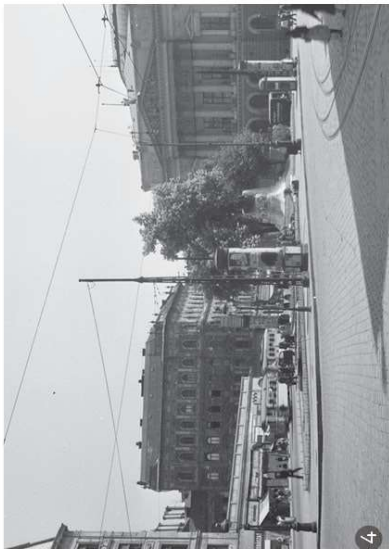
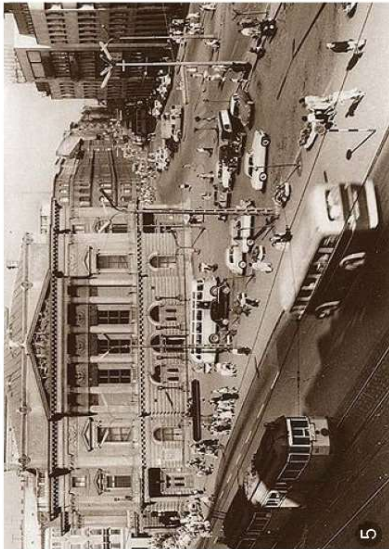
22. ábra – Üllői út



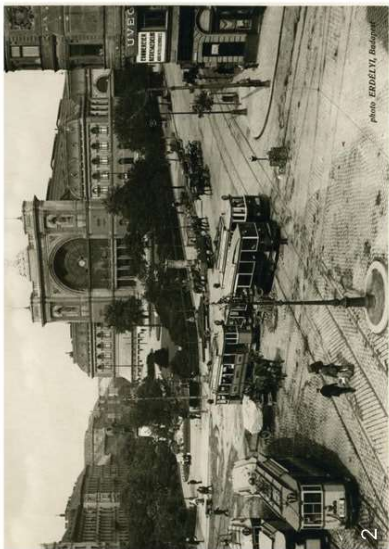
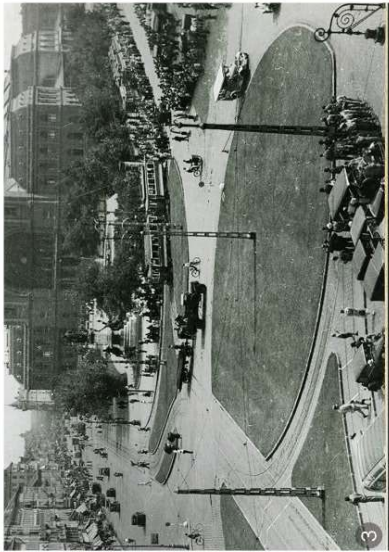
23. ábra – Kálvin tér



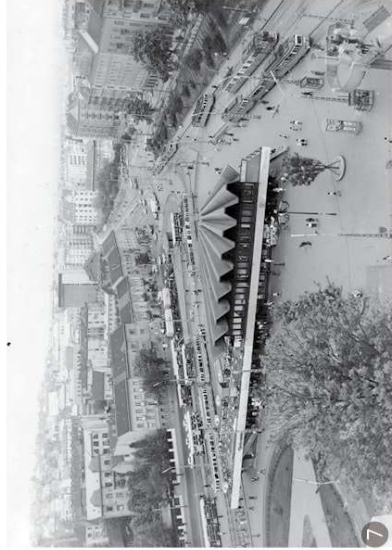
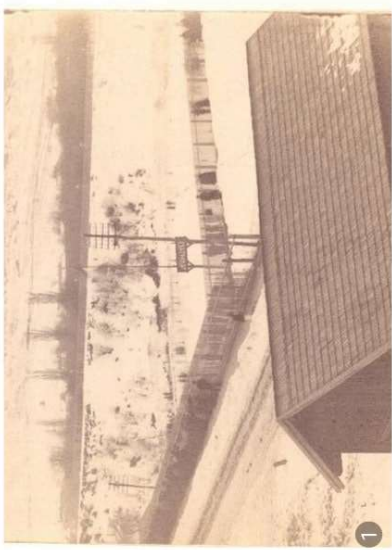
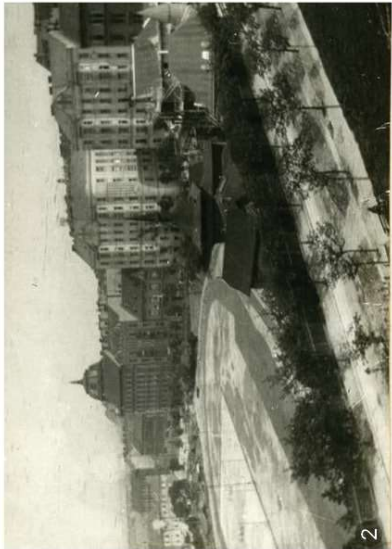
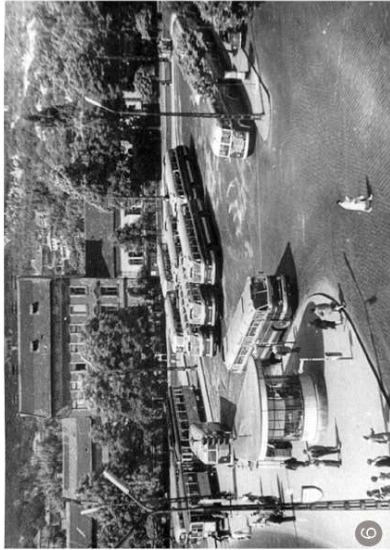
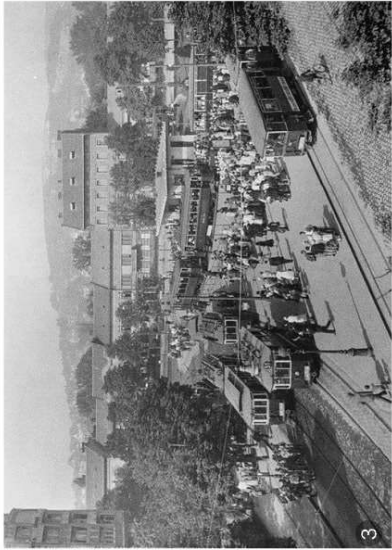
24. ábra – Népszínház utca



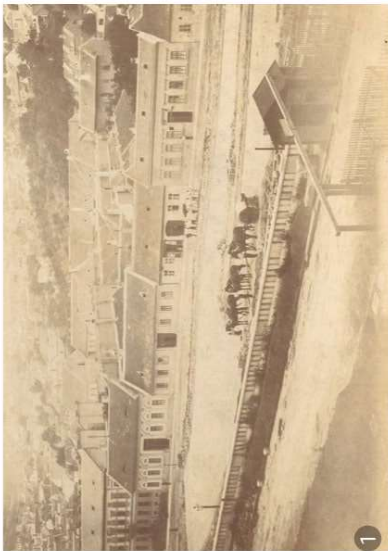
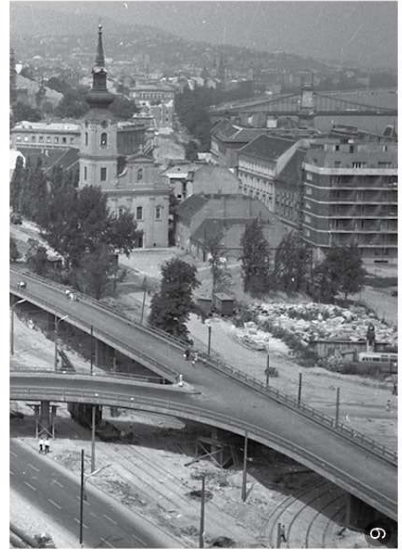
25. ábra – Blaha Lujza tér



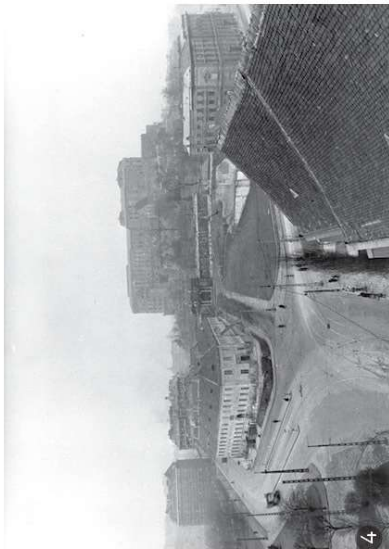
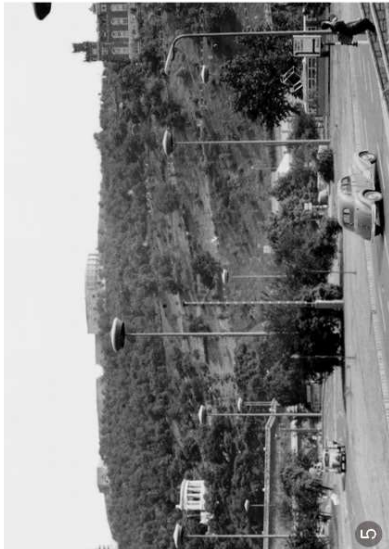
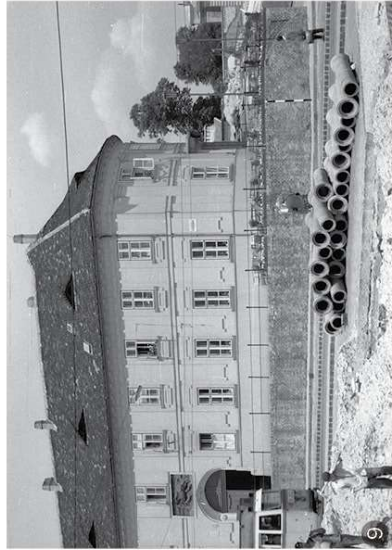
26. ábra – Baross tér



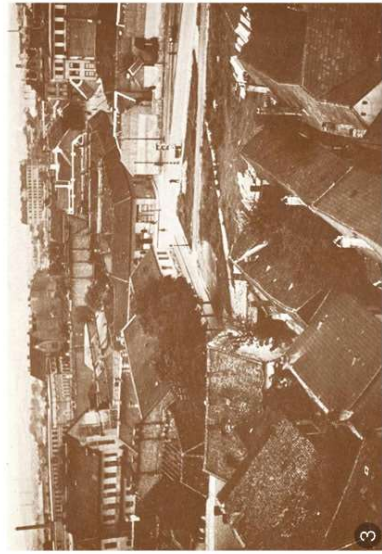
27. ábra – Széll Kálmán tér



28. ábra – Attila út



29. ábra – Szarvas tér



3



6



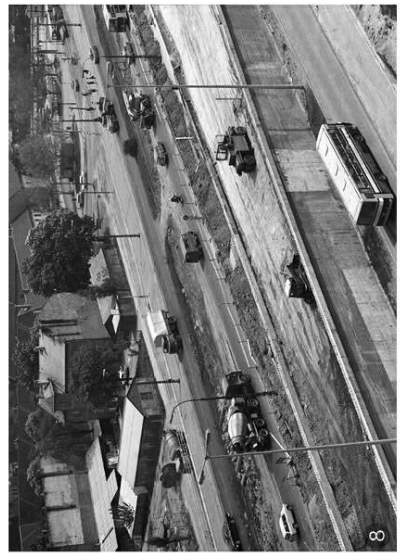
9



2



5



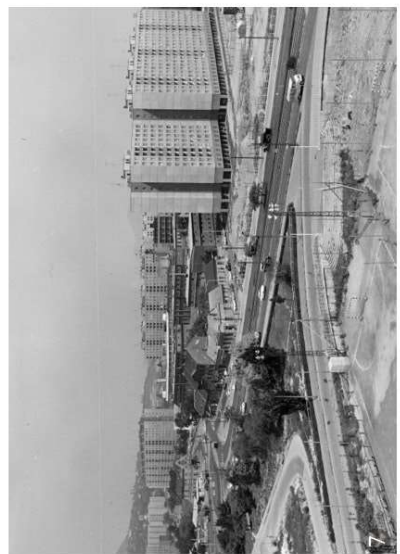
8



1

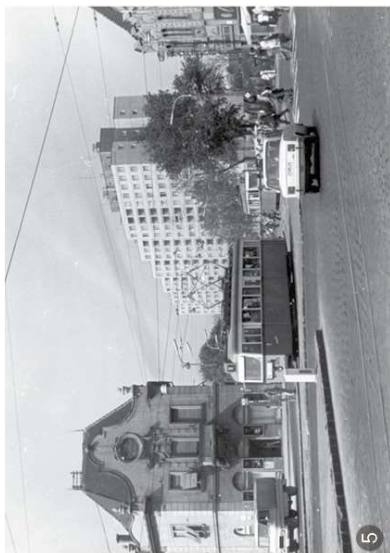
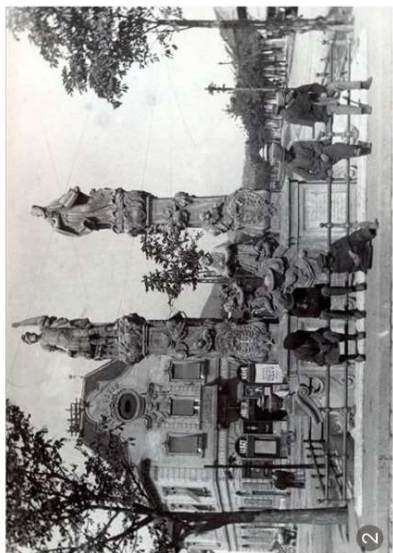


4



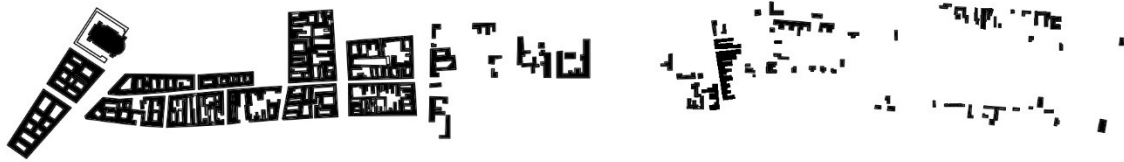
7

30. ábra – Tavasz utca és Vörösvári út



31. ábra – Flórián tér

M4. – A kutatás során vizsgált budapesti helyszínek beépítésének változása



Andrássy út és Oktagon - Budapest (1867-73): Pest és Buda kataszteri térképsorozata az 1872–1920 közötti változások utólagos jelölésével

0 100 200 ↻



Andrássy út és Oktagon - Budapest (1882): Budapest topográfiai térképsorozata

0 100 200 ↻



Andrássy út és Oktagon - Budapest (1895): Budapest közigazgatási térképsorozata

0 100 200 ↻

32. ábra – Andrássy út és Oktagon beépítése



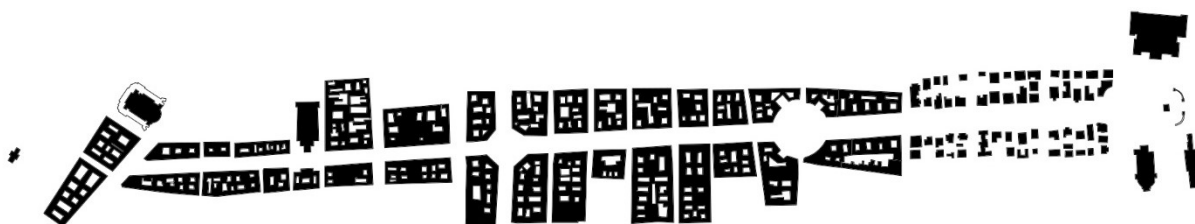
Andrássy út és Oktogon - Budapest (1918-46): Budapest kataszteri térképsorozata az 1918 és 1946 közötti időszakból

0 100 200



Andrássy út és Oktogon - Budapest (1937): Budapest közigazgatási térképsorozata az épületek szintszámával és az újabb utcanevekkel

0 100 200



Andrássy út és Oktogon - Budapest (1945): Budapest közigazgatási térképsorozata

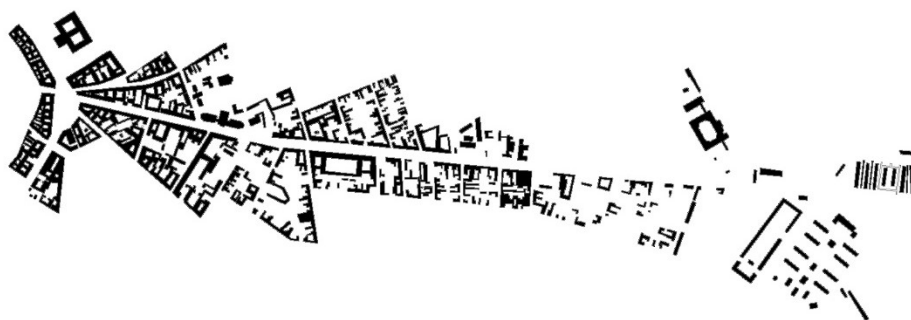
0 100 200

33. ábra – Andrássy út és Oktogon beépítése



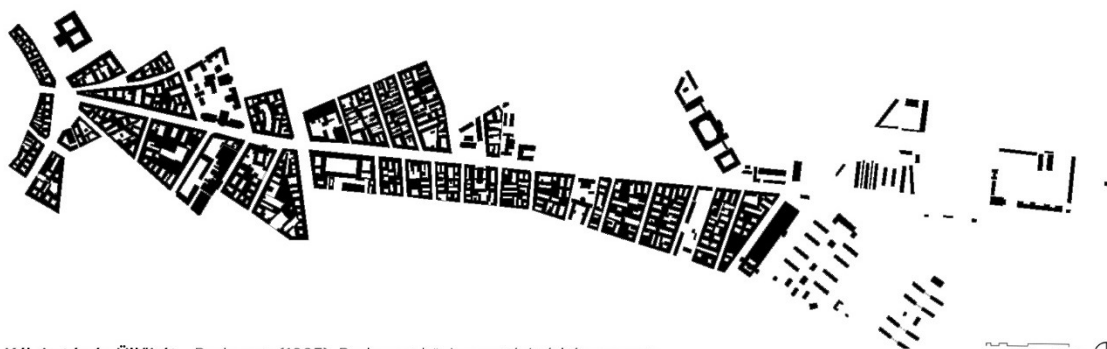
Kálvin tér és Üllői út - Budapest (1867-73): Pest és Buda kataszteri térképsorozatának az 1872–1920 közötti változások utólagos jelölésével

0 100 200 ⌚



Kálvin tér és Üllői út - Budapest (1882): Budapest topográfiai térképsorozatának

0 100 200 ⌚



Kálvin tér és Üllői út - Budapest (1895): Budapest közigazgatási térképsorozatának

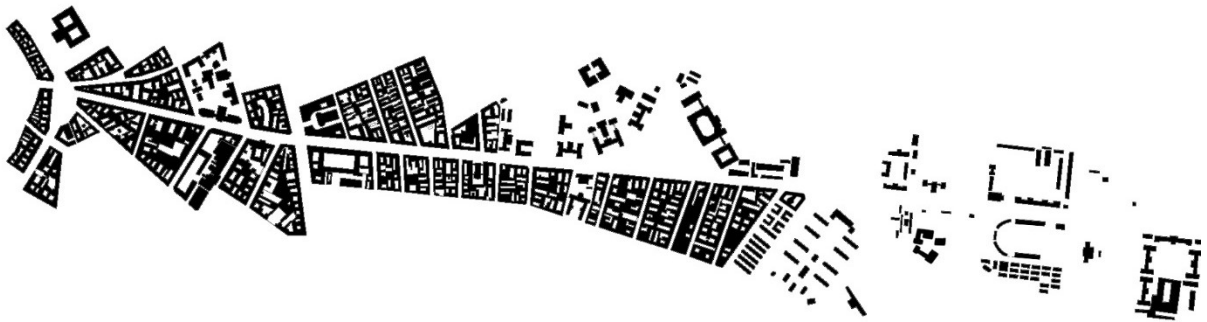
0 100 200 ⌚

34. ábra – Üllői út és Kálvin tér beépítése



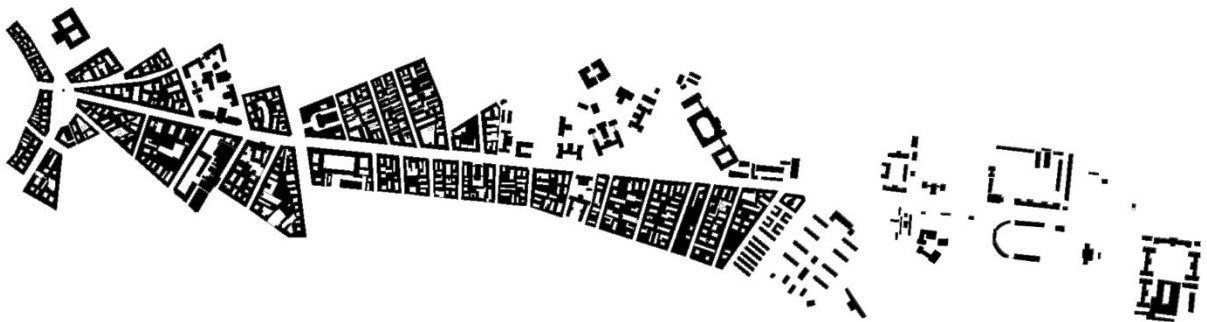
Kálvin tér és Üllői út - Budapest (1918-46): Budapest kataszteri térképsorozata az 1918 és 1946 közötti időszakból

0 100 200 ☉



Kálvin tér és Üllői út - Budapest (1937): Budapest közigazgatási térképsorozata az épületek szintszámával és az újabb utcanevekkel

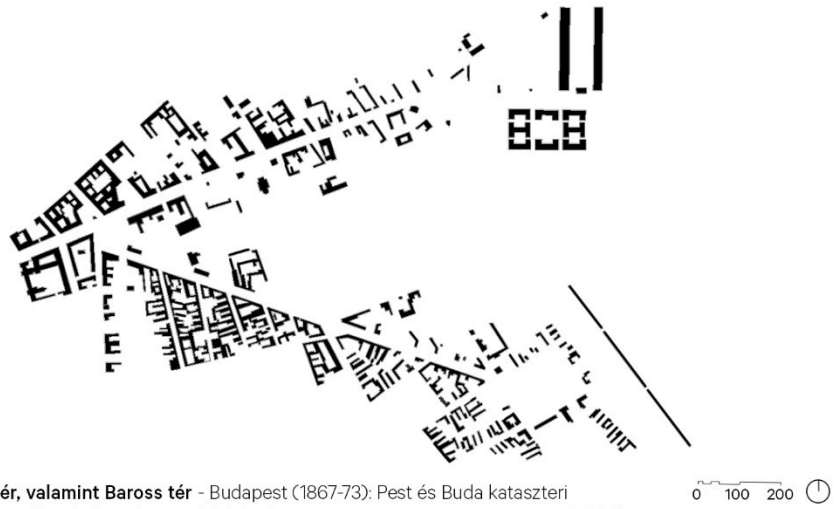
0 100 200 ☉



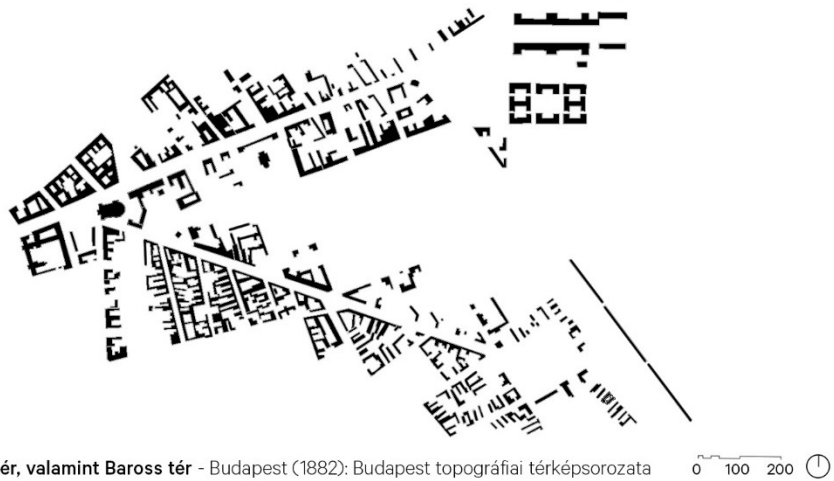
Kálvin tér és Üllői út - Budapest (1945): Budapest közigazgatási térképsorozata

0 100 200 ☉

35. ábra – Üllői út és Kálvin tér beépítése



Népszínház utca és Blaha Lujza tér, valamint Baross tér - Budapest (1867-73): Pest és Buda kataszteri térképsorozata az 1872–1920 közötti változások utólagos jelölésével

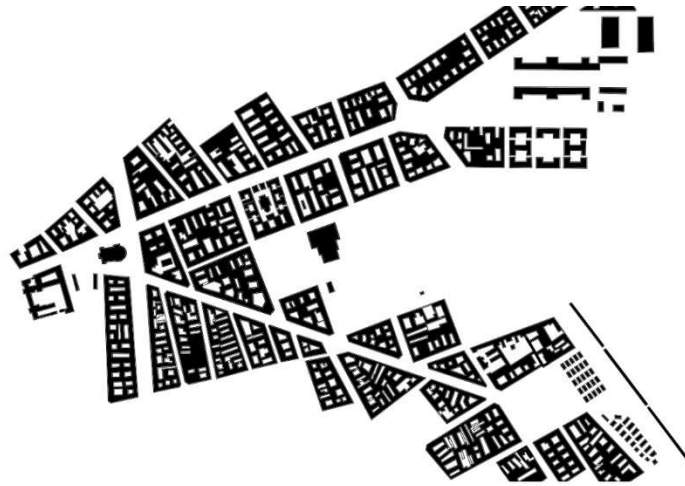


Népszínház utca és Blaha Lujza tér, valamint Baross tér - Budapest (1882): Budapest topográfiai térképsorozata



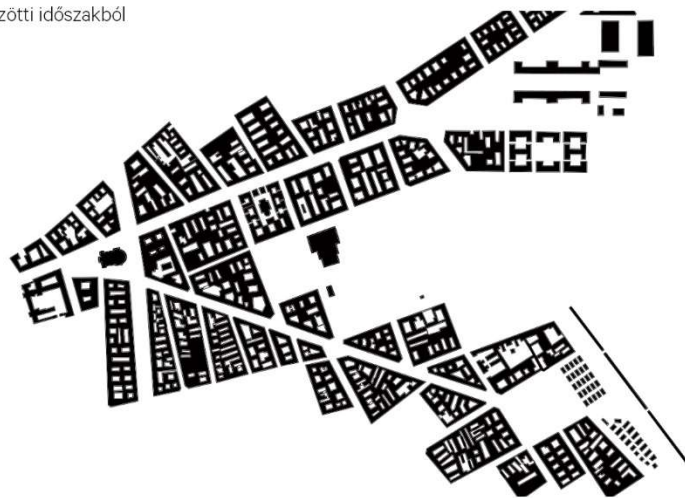
Népszínház utca és Blaha Lujza tér, valamint Baross tér - Budapest (1895): Budapest közigazgatási térképsorozata

36. ábra – Népszínház utca és Blaha Lujza tér, valamint a Baross tér beépítése



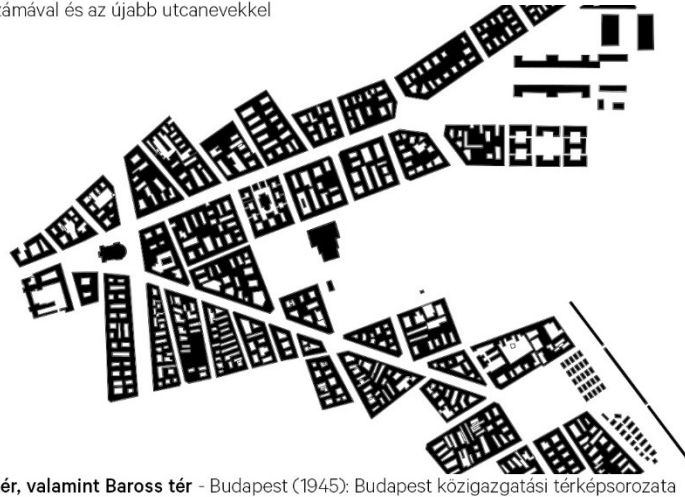
Népszínház utca és Blaha Lujza tér, valamint Baross tér - Budapest (1918-46): Budapest kataszteri térképsorozata az 1918 és 1946 közötti időszakból

0 100 200 ⌚



Népszínház utca és Blaha Lujza tér, valamint Baross tér - Budapest (1937): Budapest közigazgatási térképsorozata az épületek szintszámával és az újabb utcanevekkel

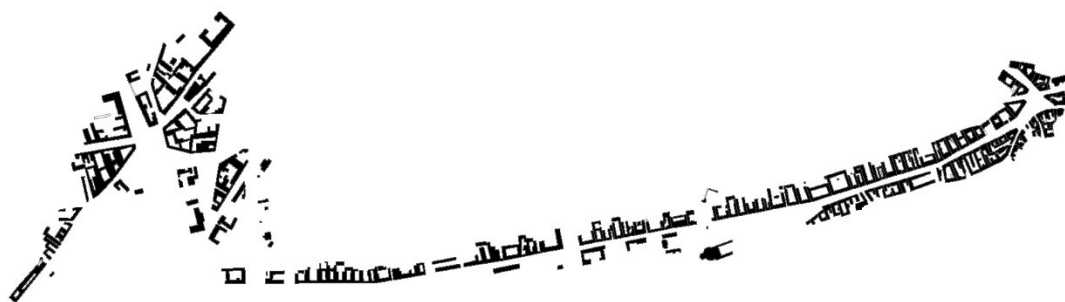
0 100 200 ⌚



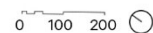
Népszínház utca és Blaha Lujza tér, valamint Baross tér - Budapest (1945): Budapest közigazgatási térképsorozata

0 100 200 ⌚

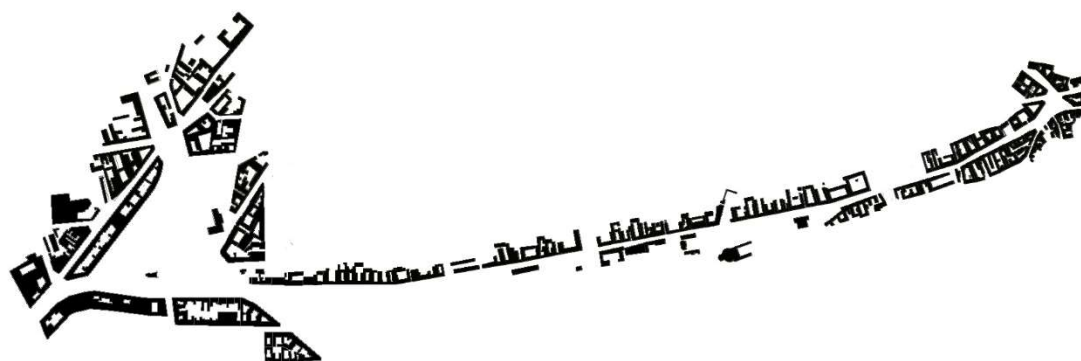
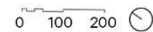
37. ábra – Népszínház utca és Blaha Lujza tér, valamint a Baross tér beépítése



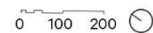
Széll Kálmán tér és Attila út - Budapest (1867-73): Pest és Buda kataszteri térképsorozatának az 1872-1920 közötti változások utólagos jelölésével



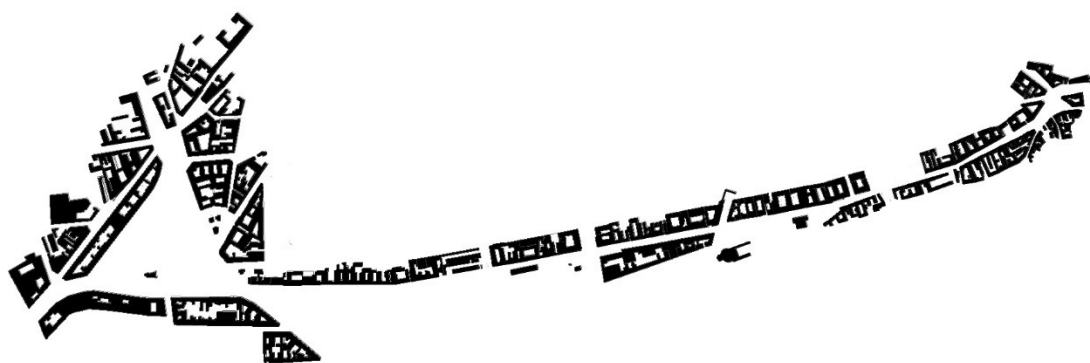
Széll Kálmán tér és Attila út - Budapest (1882): Budapest topográfiai térképsorozatának



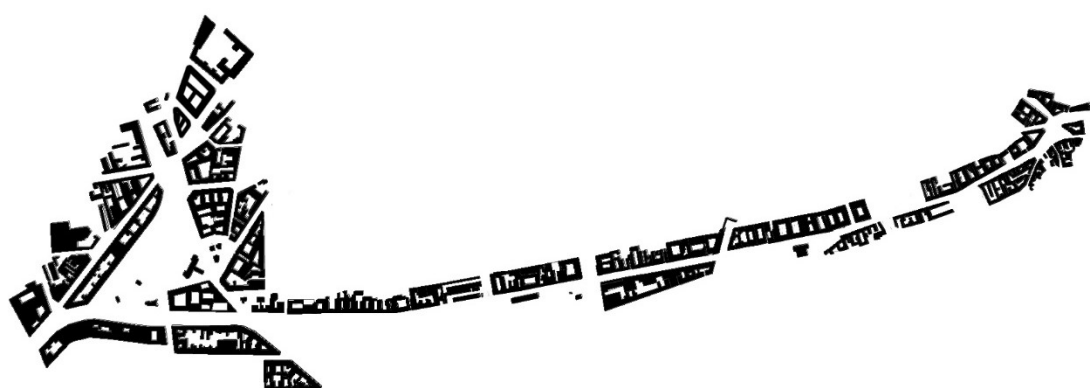
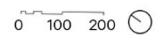
Széll Kálmán tér és Attila út - Budapest (1895): Budapest közigazgatási térképsorozatának



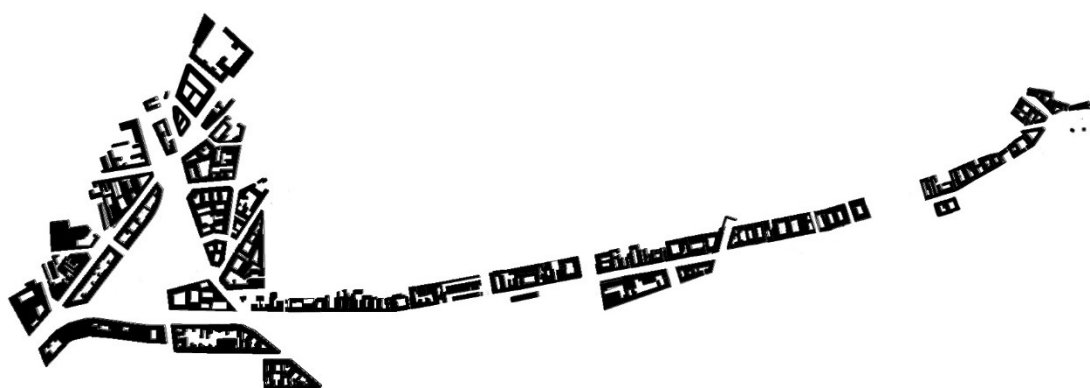
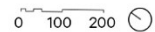
38. ábra – A Széll Kálmán tér, valamint az Attila út és Szarvas tér beépítése



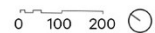
Széll Kálmán tér és Attila út - Budapest (1918-46): Budapest kataszteri térképsorozata az 1918 és 1946 közötti időszakból



Széll Kálmán tér és Attila út - Budapest (1937): Budapest közigazgatási térképsorozata az épületek szintszámával és az újabb utcanevekkel



Széll Kálmán tér és Attila út - Budapest (1945): Budapest közigazgatási térképsorozata



39. ábra – Attila út és Szarvas tér, valamint Széll Kálmán tér beépítése

M3. – Ábrajegyzék

- 1. ábra** – London, a Piccadilly Circus 1998 -ban és 2012 -es átépítése után.....11
Baloldali kép forrása: https://www.huffingtonpost.co.uk/entry/piccadilly-circus-lights-switched-off-look-back-at-londons-iconic-billboards_uk_587c8f34e4b04a8bfe6abaf2 [2021.04.18]
Jobboldali kép forrása: <https://www.greatdays.co.uk/day-trips/day-trips-for-groups-in-london/attachment/london-piccadilly-circus-and-the-statue-of-eros-vb34156208-visitbritain-photographer-julian-elliott-expire-01-06-2022/> [2021.04.18]
- 2. ábra** – A kutatás felépítése. A szerző saját ábrája. 14
- 3. ábra** – Kerékpárgumi reklám az FTC stadionban 1938 -ból. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 14944.....32
- 4. ábra** – Fényreklámok a Kärntner Straße üzleténél 1963-ban , és Margit körúton 1971-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 69863,113172.....34
- 5. ábra** – Fák, fahelyek az Oktogonon (Abbázia kávéház majd K&H bank) a XX. és a XXI. század elején. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 001782, valamint Google StreetView:<https://goo.gl/maps/tjNaxLZfJFyaNFKY6>.....37
- 6. ábra** – London közterület-tipológia mátrixa („London street family”). Mayor of London - Roads Task Force munkájának a szerző szerinti értelmezése és ábrázolása.49
- 7. ábra** – Tervezési segédletek kommunikációs módja. Forrás: Spazio Pubblico (Comune di Milano és AMAT, 2021), valamint Prague Public Space Design Manual (Melková, 2014).50
- 8. ábra** – A közterület-karaktert meghatározó hálózatok fejlődése. A szerző saját ábrája.66
- 9. ábra** – A vizsgált helyszínek elhelyezkedése a kutatás során használt, egymásra vetített történeti térképein (Pest és Buda kataszteri térképsorozata az 1872–1920 közötti változások utólagos jelölésével, Budapest topográfiai térképsorozata 1882, Budapest kataszteri térképsorozata az 1918 és 1946 közötti időszakból, Budapest közigazgatási térképsorozata 1945. Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/browse/city/budapest/>). A szerző saját ábrája.....68
- 10. ábra** – A vizsgált tervezési segédletek helyszínei. A szerző saját ábrája.73
- 11. ábra** – A vizsgált tervezési segédletek táblázata. A szerző saját ábrája.74

12. ábra – A közterület-karaktert képét meghatározó hálózatok változása. A szerző saját ábrája.	78
13. ábra – A közterület-karaktert képének vizsgálata. A szerző saját ábrája.	81-82
14. ábra – Tervezési segédletek összevetése (kiemelt dőlt betűvel az azonosságot mutató 19 kézikönyv). A szerző saját ábrája.	94-95
15. ábra – Tervezési segédletek jellemző felépítése.	96
16. ábra – A vizsgált tervezési segédletek célkitűzései.	97-98
17. ábra – Tervezési segédletek témakörei.	99-100
18. ábra – Tervezési segédletek témaköreinek előfordulási gyakorisága.	101
19. ábra – A tervezési segédletek realizálódása főutcákban.	106-107
20. ábra – Az Andrásy út közterület-karakterének változása.	133
1.kép: Az Andrásy út 104. szám 1877-ben. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszama: 010169	
2.kép: Az Andrásy út az Operánál, 1890-ben. szám 1877-ben. Forrás: Budapest Főváros Levéltára: HU_BFL_XV_19_d_1_07_178	
3.kép: Az Andrásy út az Operánál, 1900 körül. Forrás: 1877-ben. Forrás: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/70/Andr%C3%A1ssy_%C3%BA_t_Budapest_1896.jpg [2017.12.18.]	
4.kép: Az Andrásy út a Liszt Ferenc tér felé, 1910 körül. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszama: FOT00001318	
5.kép: Andrásy út az Operaháznál 1960-ban. Forrás: Fortepan, kép sorszama: 251374	
6.kép: Andrásy út a Kodály köröndnél. Forrás: https://egykor.hu/sites/default/files/styles/wide/public/images/2010/budapest-vi-kerulet-operahaz-_11.jpg?itok=j2-BGw8W [2022.06.18.]	
7.kép: Andrásy út a Bajcsy-Zsilinszky út felől, térhasználat a millennium környékén. Forrás: Budapest Főváros Levéltára: HU_BFL_XV_19_d_1_08_033	
8.kép: Andrásy út a Bajcsy-Zsilinszky út felő, térhasználat 1954-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszama: 79637	

9.kép: Gyalogos és gépjárműhasználatú felületek berendezési elemei, 1983-ban a Kodály köröndnél. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 192667

21.ábra – Az Oktogon közterület-karakterének változása.134

1.kép: Az Oktogon, 1878 körül. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 010166

2.kép: Az Oktogon, 1900 körül. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 001782

3.kép: Oktogon, az 1940-es éveke elején. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 94360

4.kép: Az Oktogon, egy 1951-es felvételen. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 16681

5.kép: Az Oktogon, 1986-ban.

Forrás:https://holloko.egykor.hu/sites/default/files/styles/wide/public/images/2010/budapest-vi-kerulet-oktogon-november-7-ter-_5.jpg?itok=8JzD6Omh [2022.06.29.]

6.kép: Az Oktogon, 2008-ban.

Forrás:https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3e/Oktogon_as_seen_from_Oktogon_t%C3%A9r_3.jpg [2022.06.29.]

7.kép: Közös használatú tér, az Oktogon egy 1883-ban készült felvételen. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 010167

8.kép: A gyalogosok terelése az Oktogon, 1960-ban. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 113900

9.kép: Berendezési sáv és fények az Oktogon, 1977-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 207110

22.ábra – Az Üllői út közterület-karakterének változása.135

1.kép: Bútorgyár az Üllői út 66.szám alatt, ismeretlen szerző grafikája az 1880-as évekből.

Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: FSZ01470174

2.kép: Klinka épülete az Üllői úton 1890 körül. Forrás: Budapest Főváros Levéltára: HU_BFL_XV_19_d_1_07_157

3.kép: Üllői út az Iparművészeti Múzeumnál 1910 körül. <https://egykor.hu/budapest-ix--kerulet/ulloi-ut---ferenc-korut-sarok/2043#&gid=4&pid=1> [2022.06.25.]

4.kép: A periféria határán, az Üllői út a Nagyvárad térnél 1966-ban.. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 253939

5.kép: A periféria átalakuló határa, az Üllői út 1971-ben, balra hátul a Népliget. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 214926

- 6.kép A periféria határán, az Üllői út és az Ecseri út kereszteződése az 1960-as években. Forrás: <https://www.ilyenisvoltbudapest.hu/ilyen-is-volt/kilencedik-kerulet-ferencvaros/item/ulloi-ut-x-ecseri-ut-x-cegledi-ut-1965-1980-9-kerulet> [2017.12.18.]
- 7.kép: A periféria határa, Üllői út a Pöttyös utcánál 1959-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 24425
- 8.kép: Közlekedésfejlesztés az Üllői úton az 1980-as években. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 253898
- 9.kép: A periféria közterületi karaktere az Üllői úton 1993-ban. Forrás: <http://www.ilyenisvoltbudapest.hu/ilyen-is-volt/tizennyolcadik-kerulet-pestszenlorinc-pestszenimre/item/1993-ulloi-ut-a-pozsony-utcanal> [2022.06.25.]

23.ábra – A Kálvin tér közterület-karakterének változása.136

- 1.kép: A Kálvin tér a Nemzeti Múzeum felé, az előtérben konflis fogatok és széna árusok, 1875 és 1879 között. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 000100
- 2.kép: Kálvin tér, a megújítása után, az 1890-es években. Forrás: Budapest Főváros Levéltára: HU_BFL_XV_19d_1_08_042.
- 3.kép: Képeslap a Kálvin térről, 1929-ből. A tér korábbi szerkezete változatlan, de az egyre intenzívebb forgalomnak megfelelő új kandeláberek jelennek meg. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: K001152
- 4.kép: A II. világháború után kialakított közlekedési rend, az 1936-os elképzelések megvalósulásaként értelmezhető központi gyepfelület, 1952-ben. Forrás: Budapest Főváros Levéltára: HU_BFL_XV_19_c_11_2681.
- 5.kép: A Kálvin 1977-ben, egy évvel a metró megálló átadása, és a tér megújítása után. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 26414
- 6.kép: Légifotó a Kálvin térről, a 2000-es évek elején épített új térfalakkal. Forrás: <https://indafoto.hu/fovarosiblog/image/22600395-755829bb> [2022.06.18.]
- 7.kép: A Kálvin tér átnézeti képe a metróépítés előtt, 1957 -ből.. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 251088
- 8.kép: A Kálvin tér a metrómegálló építése közben, 1975-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 198802
- 9.kép: A Kálvin tér metróépítés utáni használati hierarchiájához igazodó megvilágítás, berendezési tárgyak és zöldfelületek, az 1980-es években. Forrás: <http://www.ilyenisvoltbudapest.hu/ilyen-is-volt/otodik-kerulet-belvaros-lipotvaros/item/1980-as-evek-kozepe-kalvin-ter> [2022.06.25.]

24.ábra – A Népszínház utca közterület-karakterének változása.137

1.kép: Népszínház utca a Blaha Lujza tér felől nézve, 1895-ben. Forrás: Budapest Főváros Levéltára: HU BFL XV 19 d 1 07 091

2.kép: Távlati kép Népszínház utca 27.szám erkélyéről, a Népszínház felé, 1915-ben Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 53645

3.kép: Népszínház utca és Bacsó Béla utca sarka 1930 környékén. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 025063

4.kép: Népszínház utca Blaha Lujza tér felőli vége 1960 körül. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 67365

5.kép: A Népszínház utca közlekedési hierarchiája 1975-ben. Forrás: Heinz Heider felvétele.

6.kép: A Népszínház utca változatlan közterületi karaktere 2012-ben.

Forrás: <http://nyolcadikkerulet.blogspot.com/2012/07/nepszinhaz-utca.html>

7.kép: Népszínház utca élénk vásárlóforgalma 1909-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 162635

8.kép: Népszínház utca élénk vásárlóforgalma 1933-ban. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 025064

9.kép: Népszínház utca vásárlóforgalma megkopott fényében, de a szabadságharc után átmenetileg újra felélénkült, a felvétel 1957-ben készült. Fortepan, kép sorszáma: 5328

25.ábra – A Blaha Lujza tér közterület-karakterének változása.138

1.kép: A Nemzeti Színház és környezet 1875-ben. Forrás: Budapest Főváros Levéltára: HU BFL XV 19 d 1 05 103

2.kép: A Blaha Lujza tér 1893-ban. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 82344

3.kép: A Blaha Lujza tér 1939-ben. Forrás: Zempléni Múzeum, Szerencs képeslap-gyűjteménye: 0107324

4.kép: A Blaha Lujza tér 1951-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 5385

5.kép: A Blaha Lujza tér az 1960-as évek első felében. Forrás: https://budapest-anno.blog.hu/2011/04/23/a_blaha_lujza_ter_es_a_regi_nemzeti_szinhaz#comments [2022.06.25.]

6.kép: A Nemzeti Színház bontása 1965-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 31611

7.kép: A Blaha Lujza tér kandelábere a metróállomás építéskor megújított téren 1966-ban. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 252320

8.kép: A Blaha Lujza tér gyalogos használathoz kapcsolódó téri minősége 1971-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 252936

9.kép: A Blaha Lujza tér távlati képe, egy 2009 után készült felvételen. Forrás: <http://irodainfo.com/kiado-iroda/emke-irodahaz/144> [2022.06.25.]

26.ábra – A Baross tér közterület-karakterének változása.139

1.kép: Baross tér, 1865-ben kiadott grafikán. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: AN047332

2.kép: Baross tér, 1910 környékén. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 081242

3.kép: A Baross tér 1936-ban. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 022766

4.kép: A Baross tér 1966-ban. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 252284

5.kép: A Baross tér 1982-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 188443

6.kép: A Baross tér 2014-ben. Forrás:
https://index.hu/galeria/index/belfold/2014/03/25/baross_ter_a_felujitas_utan/9
[2022.06.25.]

7.kép: Baross tér, 1892-ben. Forrás: Budapest Főváros Levéltára: HU_BFL_XV_19_d_1_08_034

8.kép: A Baross tér 1970-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 252849

9.kép: A Baross tér, légifotója 2018-ból. Forrás:<https://colas.hu/wp-content/uploads/2018/11/baross-ter-felszini-rendezes-5-1024x683.jpg>

27.ábra – A Széll Kálmán tér közterület-karakterének változása.140

1.kép: A Széll Kálmán tér a Várfok utca felé, 1880 körül. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 020690

2.kép: A BBTE sportpályái a Széll Kálmán téren, 1913-ban. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 023864

3.kép: Villamosforduló a Széll Kálmán téren 1930 körül.

Forrás: <https://hampage.hu/trams/sinek6moszkva.jpg> [2022.05.15.]

4.kép: Villamosforduló a Széll Kálmán téren 1941-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 42501

5.kép: Villamosforduló a Széll Kálmán téren 1952-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 16775

6.kép: Buszvégállomás a Széll Kálmán téren 1959-ben. Forrás: https://old-ikarus.hu/lk-66_Moszkva.jpg [2022.05.15.]

7.kép: A Széll Kálmán téren látképe a Várfok utca felől, 1974-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 11102

8.kép: A Széll Kálmán téren látképe a Várfok utca felé, 1986-ban. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 174589

9.kép: Megtartott villamos hurokforduló a Széll Kálmán téren, 2004-ben. Forrás:
<https://egykor.hu/budapest-i--kerulet/moszkva-szell-kalman-ter/409#&gid=3&pid=11>
[2022.05.15.]

28.ábra – Az Attila út közterület-karakterének változása.141

1.kép: A Palota tér támfalának építése 1893-ban. Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 020140

2.kép: Az Attila út új térfala 1920 körül.

Forrás: [https:// ilyenisvoltbudapest.hu/media/zoo/images/attila-
korut_2c50bb21a6bdab5b10c5163949d84f53](https://ilyenisvoltbudapest.hu/media/zoo/images/attila-
korut_2c50bb21a6bdab5b10c5163949d84f53) [2022.06.18.]

3.kép: Az Attila út megtartott térfala, és új burkolati szintje 1930 körül. Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 020141

4.kép: Rekonstrukció az Attila úton, és a villamos vezetékeihez integrált közvilágítás a II. világháború után. Forrás: Budapest Főváros Levéltára: HU_BFL_XV_19_c_11_2374

5.kép: Attila út a Horváth-kertnél 1974-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 29281

6.kép: Parkolósáv az Attila út 107. számánál, 2014-ben.

Forrás: Zizidisz Petros felvétele, <https://budapest100.hu/house/attila-ut-107/> [2022.06.29.]

7.kép: Attila út az Alexandriai Szent Katalin pélbániatemplomnál 1915 körül.

Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: FOT00002205

8.kép: Attila út az Alexandriai Szent Katalin pélbániatemplomnál 1935 körül. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 131107

9.kép: Attila út az Alexandriai Szent Katalin pélbániatemplomnál 1963-ban. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 22551

29.ábra – A Szarvas tér közterület-karakterének változása.142

1.kép: Szarvas tér az útépítési munkák megkezdése előtt, 1894-ben. Forrás: Budapest Főváros Levéltára: HU_BFL_XV_19_d_1_08_005

2.kép: A Szarvas tér középső járdaszigete, a korszakban jellemző árusokkal, 1910 körül. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: FOT00003085

3.kép: A Szarvas tér az 1930-as években, a modernista átépítés elképzeléseinek időszakában.

Forrás: [http://www.ilyenisvoltbudapest.hu/ilyen-is-volt/elso-kerulet-varkerulet/item/1930-
szebeny-antal-szarvas-ter-a-szarvas-haz](http://www.ilyenisvoltbudapest.hu/ilyen-is-volt/elso-kerulet-varkerulet/item/1930-
szebeny-antal-szarvas-ter-a-szarvas-haz) [2020.06.09.]

4.kép: A Szarvas tér 1960-ban. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 103715

5.kép: A Szarvas tér az Erzsébet híd felüljáróinak megépítése után, 1966-ban.

Forrás: [http://ilyenisvoltbudapest.hu/ilyen-is-volt/elso-kerulet-varkerulet/item/1966-szarvas-ter-
a-gellert-hegy-fele-nezve](http://ilyenisvoltbudapest.hu/ilyen-is-volt/elso-kerulet-varkerulet/item/1966-szarvas-ter-
a-gellert-hegy-fele-nezve)

6.kép: A Szarvas tér 2010 körül.

Forrás: http://egykor.hu/sites/default/files/styles/wide/public/images/2010/budapest-i-kerulet-szarvas-haz-_3.jpg?itok=01pZKm69

7.kép: A Szarvas tér burkolatépítése 1894-ben. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 020169

8.kép: Az Erzsébet híd felüljáró építése 1963-ban. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 24874

9.kép: Az Erzsébet híd felüljáró építéséhez kapcsolódóan csatorna és közmű építés az Attila út és Krisztina krt. irányába, 1963-ban. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 101289

30.ábra – A Tavasz utca közterület-karakterének változása.143

1.kép: Tavasz utca 1880 körül. Forrás: <https://egykor.hu/budapest-iii--kerulet/obudai-tavasz-utca/4004#&gid=3&pid=1> [2017.12.18.]

2.kép: Tavasz utca 1900 körül. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: 001837

3.kép: Tavasz utca 1920 körül. Forrás: <https://egykor.hu/budapest-iii--kerulet/obudai-tavasz-utca/4004#&gid=13&pid=11> [2017.12.18.]

4.kép: Tavasz utca 1948-as felvétele.

Forrás: https://egykor.hu/sites/default/files/styles/wide/public/images/2010/budapest-iii-kerulet-obudai-tavasz-utca-_15.jpg?itok=V8SN-y1h [2017.12.18.]

5.kép: Tavasz utca 1872-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 47347

6.kép: Tavasz utca 1974-es felvétele Forrás: <https://egykor.hu/budapest-iii--kerulet/obudai-tavasz-utca/4004#&gid=23&pid=1> [2017.12.18.]

7.kép: Tavasz utca 1876-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 207012

8.kép: Tavasz utca 1882-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 253939

9.kép: Tavasz utca 2010 környékén. Forrás: <https://egykor.hu/budapest-iii--kerulet/obudai-tavasz-utca/4004#&gid=28&pid=1> [2017.12.18.]

31.ábra – A Flórián tér közterület-karakterének változása.144

1.kép: Flórián tér, 1890 körül. Forrás: <http://ilyenisvoltbudapest.hu/ilyen-is-volt/harmadik-kerulet-obuda-bekasmegeyer/item/1904-vorosvari-utca-vorosvari-ut#&gid=1&pid=1> [2017.12.18.]

2.kép: Flórián tér, 1910 körül. Forrás: <https://egykor.hu/budapest-iii--kerulet/florian-ter-uzlethazai/1836#&gid=3&pid=1> [2017.12.18.]

3.kép: Flórián tér, 1920 körül.

Forrás: http://egykor.hu/sites/default/files/styles/wide/public/images/2010/budapest-iii-kerulet-florian-ter-obuda-_9.jpg?itok=8VS7Z4E9 [2017.12.18.]

4.kép: A Flórián tér 1958-as felvételen. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 9206

5.kép: Flórián tér, 1968-ban. Forrás:

http://egykor.hu/sites/default/files/styles/wide/public/images/2010/budapest-iii-kerulet-florian-ter-obuda-_19.jpg?itok=vekadHwT [2017.12.18.]

6.kép: Flórián tér, 1972-ben. Forrás: <https://obuda.hu/wp-content/uploads/2016/02/%C3%93buda-%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9szete-a-60-as-%C3%A9vekben.jpg> [2017.12.18.]

7.kép: A Flórián tér 1981-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 116311

8.kép: A Flórián tér 1989-ben. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 152929

9.kép: A Flórián tér 2009-ben.

Forrás: https://epiteszforum.hu/uploads/images/2010/02/952_800-73vxmf-feluljaro2.jpg [2017.12.18.]

- 32. ábra** – Andrássy út és Oktogon beépítése. A szerző saját ábrája, történeti térképek alapján.145
- 33. ábra** – Andrássy út és Oktogon beépítése. A szerző saját ábrája, történeti térképek alapján.146
- 34. ábra** – Üllői út és Kálvin tér beépítése. A szerző saját ábrája, történeti térképek alapján.147
- 35. ábra** – Üllői út és Kálvin tér beépítése. A szerző saját ábrája, történeti térképek alapján.148
- 36. ábra** – Népszínház utca és Blaha Lujza tér, valamint a Baross tér beépítése. A szerző saját ábrája, történeti térképek alapján.149
- 37. ábra** – Népszínház utca és Blaha Lujza tér, valamint a Baross tér beépítése. A szerző saját ábrája, történeti térképek alapján.150
- 38. ábra** – A Széll Kálmán tér, valamint az Attila út és Szarvas tér beépítése. A szerző saját ábrája, történeti térképek alapján.151
- 39. ábra** – A Széll Kálmán tér, valamint az Attila út és Szarvas tér beépítése. A szerző saját ábrája, történeti térképek alapján.152

M5. – A kutatás során vizsgált főutcák Google Street View szoftveren elérhető képe

New York:

8th Street - <https://goo.gl/maps/QSnmymG74Nr3zi66A>,
8th Avenue - <https://goo.gl/maps/LTzfs2xp7RZ21UMy8>,
9th Avenue - <https://goo.gl/maps/QrySwvty5FDh9gtM7>,
Myrtle Avenue - <https://goo.gl/maps/EJZ4ANkK7GyuaSqP9>

Adelaide:

Bank Street - <https://goo.gl/maps/hWDDuzdA9kY9kWhy6>,
Gawler Place - <https://goo.gl/maps/aBafhsPGBKwgMbRW7>,
Grote Street – <https://goo.gl/maps/RNXbVHSMz41E5vJEA>,
Hindley Street - <https://goo.gl/maps/zXfVdeMcKS7z1WNJ7>

London:

Upper Street - <https://goo.gl/maps/DW9DV7VqM7vbnQHM6>,
St. James's Street - <https://goo.gl/maps/TcxV36KdQH2ywTWq8>,
Hornchurch High Street - <https://goo.gl/maps/J12nS7Yqd5znrDtLA>,
Harlesden High Street - <https://goo.gl/maps/iPzBkCWNGfnrZt8BA>

Prága:

Vinohradská - <https://goo.gl/maps/KcH81sfuFhFFfDau6>,
Malostranské náměstí - <https://iprpraha.cz/project/82/malostranske-namesti>,
Klárov - <https://iprpraha.cz/project/78/klarov>,
Bělohorská - <https://iprpraha.cz/projekt/55/belohorska>

Rotterdam:

Kruisplein - <https://goo.gl/maps/vbqbgbfCzA2VKekU7>,
Coolsingel - <https://goo.gl/maps/o27fUjznnut5v74R7>

Zürich:

Birmensdorferstrasse – <https://goo.gl/maps/o4wrZ1u7Gs91wXoUA>,

Seefeldstrasse - <https://goo.gl/maps/S2nMsjMHtGjnx5Gd7>,

Bahnhofstrasse - <https://goo.gl/maps/VYc9CSTaMfwwTyzh8>,

Universitätstrasse - https://www.stadtzuerich.ch/ted/de/index/taz/projekt_galerie.html#universitaetstrasse

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Legelőször nővéremnek szeretném megköszönni, aki rámutatott arra, hogy érdemes ezen az úton elindulnom, és mindvégig segített a kutatás, valamint az értekezés írásának nehézségeiben. Szemlélete is sokat segített, mivel ismeri, hogyan lehet bonyolult kérdéseket élvezettel megoldani.

Köszönettel tartozom témavezetőmnek, Fekete Albertnek, aki nem csak a kutatás során felmerült kérdésekben és a dolgozat tartalmának kibontásában segített, hanem a tájépitészeti gondolkodásom alakításában is. Renegteg támogatást kaptam tőle ahhoz, hogy a doktori iskolában töltött idő alatt a szakma minden irányába a saját természetemnek megfelelően építhessem magam. Szemléletének köszönhetően sok örömet találtam a munkámban.

Köszönöm Sárospataki Máténak, hogy a tantárgyaiban nem csak a doktori iskola diákjaként, hanem teljes értékű oktatóként fejlődhettem. Az egyetemi munka során egy végtelenül támogató közeg vett körbe. Így hálával tartozom mindenkinek akivel itt kapcsolatba kerültem, különösen a tanszék oktatóinak, akik nagy figyelemmel hallgattak, ha kérdeztem és időt fordítottak arra, hogy részletes válaszokat kapjak.

A kutatásom eredményeinek része a tervezői tudásom is. Ennek alapjait az s73 vezető tervezőinek, Balogh Péter Istvánnak és Mohácsi Sándornak köszönhetem, valamint annak a fantasztikus tervezői közösségnek, akikkel ott együtt dolgozhattam.