

Kellett-e szökőkút a szegedi Indóház térre?

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök
okl. építőmérnök

Minden tér ellát valamilyen feladatot, azaz: valamire használjuk. A terek általában az emberek találkozási helyei. Vannak azonban speciális tereink.

Ilyen Szegeden az Indóház tér, és ilyen pl. a Mátyás király tér is, az alsóvárosi ferences templom tere, ahol minden év augusztus 5-én van a búcsú, a Havi Boldogasszonyé. Ahogyan a Szeged című újság augusztusi számában Móricz Zsigmondot idézve olvasható: „Erre a napra megindul a tanyák népe, a pusztát túró, törő, nyüzsgő lakossága, és tízezres tömegben vándorol be gyalogszerrel a városba. ... Kilenc órakor, a napnak kilencedik órájában aztán megkezdődik a kerülés. Így mondják egyszerű szóval: kerülés vagy keringés ... ünnepélyes lassúsággal kerülik meg a templomot.”

Nem kell viszont ünnepi körmenetre számítani az Indóház téren! A vonaton Szegedre érkezők a Nagyállomás épületéből kilépve az Indóház téren lépnek először Szeged földjére. Amit itt látnak, az meghatározhatja a városunkról alkotott véleményüket. Az építészek és az urbanisták ezt úgy mondják, hogy az Indóház térnek városkapu funkciója van.

Aki körbenéz, mit lát? A tér keleti oldalát maga a Nagyállomás határolja. Az északi oldalon van a Nővérszálló, a déli oldalon a MÁV szálló épülete. A baj a teret határoló nyugati térszéllel van.



1. kép: Az Indóház tér fölülről

A kép alján látható a Nagyállomás tetőzete, előtte pedig a szürke színű, villamosvágányos Indóház tér. A tér két szélén van a Gőz utca, a képen a bal oldalon, ahol a villamosvágány bejön a térre, és a Galamb utca, a kép jobb oldalán, ahol a villamosvágány kimegy a térről. A tér közepére fut be a Szent Ferenc utca. E három utca között látható az a két tömb, amely az Indóház tértől a Boldogasszony sgt-ig

tart. Jól látszik, hogy a két tömbben jórészt új és felújított többszintes házak helyezkednek el és az is, hogy az új lakóházak tűzfalukkal fordulnak az Indóház tér felé. Látszik végül egy háborús viszonyokat mutató sáv a tűzfalak és a tér között, ahol lepusztult épületek, üres telkek láthatók, mint az Indóház tér nyugati határa. Nézzük meg közelebbről az Indóház teret nyugatról határoló elemeket a Galamb utca felől a Gőz utca felé haladva!



2. kép: A Galamb u. és a Szent Ferenc u. közötti látvány

Nézzük ugyanezt házanként, elemenként!



3. kép: Az Indóház tér – Galamb u. sarki ház

Nappal is leeresztett redőnyök, felvizesedett falak, bomló tető. Valószínűen lakatlan.



4. kép: Az előbbi épület lábazata közelebbről

A mindig lehúzottnak látható redőnyökből, a felvizesedett falakból, a bomló tetőből arra gondol az ember, hogy jelenleg lakatlan. A képekkel haladok a Galamb utca felől a Szent Ferenc utca felé.



5. kép: A sarki épület melletti ház

Majdnem mindenben hasonló a helyzet az előbbihez.



6. kép: A lábazata

A következő eleme a sornak a kerítés.





7. és 8. kép: a málló kerítés

Kukkantsunk be a kerítés mögé!



9. kép: A kerítés mögötti udvar

Belül valamikor lakás lehetett. Erre utal a bedeszkázott ablak. Ez sem nyújt esztétikai élményt. A motorkerékpár és az autó arra utal, hogy a látható épület Szent Ferenc u. felőli része lakott.



10. kép: A Szent Ferenc utca – Indóház tér sarki „épület”, mely most éppen dohánybolt. Csak nem ez Szeged reprezentánsa?

Nem hiszem, hogy ennek a romhalmaznak túl nagy lenne az ára. Valószínű az, hogy a dohánybolt melletti Szent Ferenc utcai ház lakott.

A Szent Ferenc u. és a Gőz u. közötti szakaszon két telek van.



11. kép: A Szent Ferenc utca másik sarki telke az Indóház téren az „eladó” feliratú táblával, a tűzfalakkal.

Kezdetben ezt a telket - a rajta álló épület lebontása után - üresen árulták. Kis idő múlva megjelent egy tábla, amelyben arról tájékoztatták az érdeklődőket, hogy itt társasház fog épülni, melyben lakások vásárolhatók. Még később újra kikerült az eladó telek tábla. Ma is ez van kinn. Ez a telek a kulcsa az Indóház tér változtatási lehetőségeinek. Elsőnek ezt a telket kellene megvásárolni.



12. és 13. kép: A Gőz utca – Indóház tér sarok, mely ma hajléktalan szálló.

Valószínűen ez az épület a Város tulajdona. Nem tartom sikeres döntésnek a hajléktalan szállót a városkapuba tenni.

Állítom, hogy ez a rompark alkalmatlan a városkapu szerepre, ez alapján Szegedről nagyon negatív kép alakítható ki. Állítom, hogy e felismeréshez nem szükséges semmilyen költséges vizsgálat! Csak meg kellene látni és kártékony hatását átgondolni.

Hogy maradt ez így? Másoknak, a döntéshozóknak, a város építészeinek, urbanistáinak nem világos a városkapu szerep? Illik az itt látható lepusztulás városunk vizuális kultúrájába? Passzol ez a kép a palotás város képünkhöz, mellyel ámitjuk magunkat? Nem üvölt eléggé az ellentét az Indóház tér két oldala között? Természetes az, hogy így fogadja hallgatóit, vendégeit egy egyetemi város?

Érdekes hely ez az Indóház tér! Lényegében nem is tér, hanem csak egy szélesebb utcácska. Amikor kialakították, amikor a Nagyállomás ide épült személygépkocsi még alig volt az országban. A tér és a személyautó születése egybe esett. Akkor még a lovaskocsis világ virult, ahogy az a következő képen látszik. Ehhez a közlekedési eszközhöz képest, ez a tér nagyon tágas volt! Nagyon tágas! Mintha eleink túlméretezték volna! Hiszen a néhány fiáker lötyög a téren.



14. kép: A tágas Indóház tér a fiákeres világban. (Arcanum)

A régi képeslapon több lovas kocsit is láthatunk, azonban érzékelhető a rengeteg hely az állomás előtt. Eleink tehát tudták a dolgukat. A baj az autó megszületése és tömeggyártása után kezdődött, melyet nem láttak előre. A mai lecke: ugyanilyen szellőssé tétel, de az autós világra tekintettel!

Érdekes ez a tér azért is, mert szinte valamennyi ma élő szegedi mérnök készített már ide valamilyen tervet. Ez a tér tehát nem az Olajbányász tér! **Mi lehet az oka annak, hogy ez a tér nem hagyta nyugodni a szegedi tervezők fantáziáját?**

Sajnos csak feltételezésekre támaszkodhatok, mert a városi tervtár lényegében békeidőben semmisült meg.

A tér legutóbbi felújítása során sem a megbízó, sem a tervező nem vette azt a fáradságot, hogy átnézze ezeket a korábbi elképzeléseket. Nem tudjuk ezért, hogy mit hagytunk ki, mit veszítettünk el. Állítólag voltak olyan tervek, amelyek csak a mai Indóház térrel, és voltak, amelyek egészen a Boldogasszony sugárútig foglalkoztak a térrel. Csak feltételezem, hogy esetleg meg akarták a teret nagyobbítani egészen a Boldogasszony sugárútig. Mára ez a hajó már elment, mert a korábban említett két lakótömb rögzült a nagy értékű új házakkal. Ez a hajó is elment.

A fényképeken is látható tűzfalakból is arra tudok következtetni, hogy a mai elképzelés szerint az Indóház tér nagyobbításáról a Város vezetése, döntéshozói már régen lemondtak, hiszen a tűzfalokhoz csatlakozó épületek alkotnák a tér nyugati határát, térfalát. Ezek az épületek társasházak, árkádos kivitelben, a vonatkozó előírás szerint. Ez is egy koncepció!

A korábbi írásomban, javasoltam a két tömbben lévő új házak tűzfalai síkja és az Indóház tér közötti romhalmaz „épület” lebontását, telkeinek megvétele és a területsáv térhez való csatolását, azaz az Indóház tér szélesítését. Ez megtalálható az alábbi honlapon:

http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Indohaz_ter.pdf

(nem kell ezt a borzalmat mind beírni! Elég a keresőbe beírni a Mérnökkapu honlapot, majd ennek keresőjébe az Indóház teret!)

Ez a hajó viszont még nem ment el!

A tér felújítása a Város szerint elkészült, azonban a városkapu funkcióra alkalmassá tétel elmaradt. Így viszont a felújított tér nem felel meg a legfontosabb funkciónak és a felújítása sem lehet befejezett!

Az okok itt is összetettek, a helyi építészek a benuátlásig megosztottak.

Vannak, akik azt remélték, hogy a Nagyállomás felújítása gerjeszt egy nem városházi pénzekre alapuló ingatlanfejlesztést. Ez illúzió volt, mára beigazolódott. A Nagyállomás gyönyörű épülte tele van kiadhatatlan üzlethelyiségekkel, melyek évek óta konganak az ürességtől. Az árkádosra elképzelt nyugati térfalban üzletek sorát szándékozták kialakítani. Úgy tűnik, hogy a térfal épületeinek lakásaira nincs vevő, így az alájuk elképzelt boltokra sem.

Vannak, akik görcsösen ragaszkodnak ahhoz, hogy a romházak helyére új épületek kerüljenek. Szerintük a nemrég épített tűzfalak csak így tüntethetők el. Így mintha a térfalhoz szabnák a teret.

Vannak, akik szerint az Indóház tér szerencsétlen arányai vívmánynak számítanak, melyet kötelező megtartani, a teret szélesíteni szerintük durva beavatkozás lenne.

Van, aki egy olasz kávézó, kiülő tér hasonló arányaira mutogatva hagyná meg az Indóház tér keskeny jellegét. Ez esetben érdekes módon még az sem számít, hogy a két tér funkciója teljesen más!

Van, aki szerint a Nagyállomást ki kell vinni a tervezett Déli-híd szegedi hídfőjébe, a szegedi Nagykörútra, a budapesti Nyugati pályaudvar mintájára, a mai Nagyállomás felhagyásával.

Van, aki szerint tanulmányterveket, szakvéleményeket kell készíteni. Mintha nem lenne teljesen nyilvánvaló az, hogy a tér nyugati fala miatt a tér alkalmatlan a városkapu funkcióra. Ezt kimondani egyértelműen építész feladat lenne, ebben szikrányi közlekedés sincs.

Többen vannak, akik szerint a helyi, megyei építész kamarának ebben nem szabad véleményt megfogalmaznia. Ez a kinyilatkoztatás azért is káros, mert sok helyi építészt blokkol. Lehet, hogy a helyi pékekhez, cipészekhez kellett volna fordulnom?

Az Építészfórumon, az építészmérnökök honlapján, jó példák láthatók arra, hogy a tűzfalakat nem csak építészeti módon, azaz újabb házak építésével lehet eltüntetni, lezárni. Két különböző módot is találtam.

Az egyik mód a tűzfal festése.



15. kép: Rubik-kocka az egyik budapesti belvárosi tűzfalon.

A tűzfal még be nem festett részen látható a régi, valóban eltakarandó tűzfal.



16. kép: Egy fővárosi ház sima tűzfala. A bal oldalon még a festés előtt, a jobb oldalon pedig a festés után. A különbség óriási! Imitálták az ablakokat, a falra felfuttatott növényeket. Az illúzió tökéletes!

Ennek olyan sikere lett, hogy az ATV is foglalkozott az üggyel. Az alábbi helyeken kisfilmek is mutatják a festési folyamatot. Ezek az információk megtalálhatók itt:

<http://epiteszforum.hu/mar-a-tuzfalon-is-bringaznak>

<http://neopaint.hu/#gallery>

<http://neopaint.hu/#!/?project=dohany-utca>

<http://neopaint.hu/#!/?project=klauzal>

<http://neopaint.hu/#!/?project=video-friderikusz-interju>

A másik lehetőség a zöld fal, a vertikális kert, angol nevén a green wall.







17.19. kép: Londoni, párizsi, strasbourgi minták.

További információk itt nyerhetők:

<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-14392/edificio-consorcio-sede-santiago-enrique-browne-borja-huidobro/54d26d50b24b45fb7800300d>

<http://www.treehugger.com/lawn-garden/europes-largest-and-newest-green-living-wall-is-in-london.html>

<http://www.apartmenttherapy.com/roundup-10-inspiring-vertical-87295>

<http://www.verticalgardenpatrickblanc.com/realisations/san-francisco/drew-school-san-francisco>

<http://www.verticalgardenpatrickblanc.com/node/4676>

Az innovációk tehát már túlhaladták a „mindenhová épületet, mindent csak épülettel megoldani” – elvet!

A városklíma szakembereinek egyik kedvence a zöld fal és a zöld tető, nem ok nélkül! Szeged felett kialakul nyaranta a hősziget, mely ellen – ezen módon is - ideje lenne fellépni.

Ezek a megoldások sokkal olcsóbbak az építésnél és bármikor lecserélhetők. Az Indóház tér mai formájában egy faltól falig kősvatag, melyen nagyon hiányoznak a zöld felületek, a fák!

Mihez is kellene a téren a hely?

Az Indóház tér egy közlekedési eszköz, közlekedési mód váltó tér! Ez a tér második legfontosabb funkciója. Nagyon egyszerűen belátható az, hogy a tér ennek sem felel meg, a felújítása ellenére sem, a felújítása után sem! Egy sablonos térkövezés készült, melyből több tucat teljesen hasonló létezik.

A Nagyállomásra az emberek a város különböző pontjairól gyalogosan, kerékpárral, személyautóval, taxival, busszal és villamossal érkehetnek azért, hogy útjukat vonattal folytassák. Visszafelé a folyamat természetesen fordított. Vonattal érkeznek, majd az előbb felsoroltak valamelyikével szeretnék városi céljaikat elérni. **Tehát itt közlekedési eszközt, közlekedési módot szeretnének váltani. Megtehetik? Majdnem!**

Rendezett a villamosok, a buszok, és a taxik helyzete. A többi közlekedési eszközzel, közlekedési móddal azonban baj van. Az elemzés közben sorszámozottan módosítási javaslatokat is teszek.

Kezdjük a gyalogosokkal.

1.

A Nagyállomás épülete szimmetrikus. Középen van a főbejárat, a kép bal szélén. A kép jobb szélén van a posta, egy szomszédos épületben. A kép jobb szélén lévő, előre ugró épületrészben lévő ajtón a vonatról lejövők érkeznek a térre, ahol elsőként a villamosperon és a taxi droszt fogadja őket.



20. kép: A Nagyállomás előtt, a Nagyállomás és a Posta közötti térrész, melyet a gyalogosok használnak villamosra vagy taxira várva.

Az előbbi képen most főleg a migránsok láthatók ugyan, de ugyanennyi ember van itt migránsok nélküli időben, a pesti vonat érkezésekor is.

Nincs azonban sem bejárat, sem kijárat az épületnek a főbejáratától a Nővérszálló felé eső oldalán. Ez a Nagyállomás előtti térrész majdnem fele.



21. kép: A Nagyállomás másik fele. Ezt is gyalogosoknak szánták, de itt általában nincs gyalogos. Hiába a pad és a szökőkút, nincs miért ide kiülni napozni.

Mégis, ez a nagy rész a gyalogosoknak lett kialakítva, gyakorlatilag egy holt, egy kihasználatlan tér a helyhiányos téren! Szinte pazarlás. Ez a nagy felület parkolóhellyé alakítható, a már meglévő személygépkocsi parkoló főbejárat felé való meghosszabbításával.



22. kép: Az előbbi helyszín az autóparkoló felől nézve. A kis fehér oszlopoknak jóval közelebb kellene lenni a főbejárathoz, megnövelve az autóparkolók számát.



23. kép: Az előbbi terület, de a főbejárat felől nézve. Valószínűen érezte a tervező is, hogy itt funkciót tévesztett, mert vegyes burkolatot tervezett. A képen látható kétféle burkolat készült. Az egyik a betonlapos, a másik a kisköves. Nagy ez a kihasználatlan felület. Itt legalább annyi újabb parkoló lenne elhelyezhető, mint amennyi ma kint van.

A gyalogosoknak szánt felületek burkolata a téren valamilyen okból kétfélére sikerült. Ez látható a 21. és a 23. képen. Egy kisebb felület jórészt a Nagyállomás közvetlen közelében sima, lapburkolatos. Jól járható és jól takarítható. A nagyobbik gyalogosfelület azonban valamilyen divatnak engedve alaktalan kiskövel kirakott.



24. kép: A Szent Ferenc utcai járda és kerékpárút. A járda a kisköves! Emiatt az emberek ezt nem használják, rámennek az aszfaltos kerékpáros felületre, ott zavart okozva.



25. kép: kiskő burkolat alaktalan kiskövekből, nagyon változó hézaggal.

A nem kocka, hanem a szabálytalan alakú kisköveket nem lehet pontosan egymáshoz illeszteni. Emiatt a köztük lévő hézagok nagyon különböző szélességűek. Ezen női, magas sarkú cipőben szinte lehetetlen járni. Ezen túl a gurítható bőröndök kis kerekeit is nagyon megviseli, kitördeli. Az sem mellékes, hogy söpréssel takarítani szinte lehetetlen. Felülete ma is szemetes, sok a csikk a téren.

A gyalogosok által járt felületről minél előbb ki kell szedni a kisköves burkolatot és helyette vagy a Nagyállomás előtt használt kőlapokat kell mindenütt lerakni, vagy aszfaltos járdát kell építeni egységessé téve a használhatóságot, a takaríthatóságot.

Mi a helyzet a kerékpárosokkal?

3.

A Kőlyuk és a Nagyállomás épülete között szorítottak ki egy kis helyet a kerékpárok tárolására. Mint a következő képen látható, kevés ez a hely, mert egymás fölé is raknak biciklit.



26. kép: A zsúfolt kerékpártároló

A Nagyállomás mellett egy rendes „B+R” eszközváltó helyre van szükség! Itt a „B” a bringázz, majd „R” ülj vonatra.

Van egy holt tér a Nagyállomással főbejáratával szemben, a Szent Ferenc utcai autóparkoló és az Indóház tér között. Itt is le kellene rakni kerékpártámaszokat.

Támaszokat lehetne telepíteni az 1. pontban leírt helyen is a meghosszabbított autóparkoló sávja és az épület közé.

Javaslatom elfogadása estén a tér romépületes részein, azok bontása után, további kerékpártámaszok lennének kihelyezhetők.

Javaslom kerékpárkölcsonzó állomás telepítését is.

Legkevésbé megoldott a személygépkocsi parkolás.

Jelenleg a Szent Ferenc utca Boldogasszony sgt. és az Indóház tér közötti szakaszán van egy kb. 50 személyautó elhelyezésére alkalmas felszíni parkoló, és az Indóház tér Nővérszálló felőli oldalán alakítottak ki egy kb. 25 szgk-t befogadó felszíni parkolót. Ezek együtt tehát csupán 75 db helyet jelentenek. Ezek egy átlagos hétköznapon is tele vannak.

A tervezői érv szerint a nagyon kisszámú és a tervezési szabályzattal ütközően fátlan parkolóhellyel, arra akarták ösztönözni a gépkocsivezetőket, hogy használják inkább a villamost és a buszt. Ez is sántít, hiszen Szeged belvárosában naponta ömlik a személyautó a Somogyi utcán és az Oskola utcán a Belvárosi-híd felé, nagy dugókat és jelentős szennyezést okozva úgy, mintha ez a világ legtermészetesebb dolga lenne. Ott nem küzdünk az autó visszaszorításáért, a Nagyállomás előtt viszont igen? Mi ez, ha nem a kettős mérce?

Az alig nagyobb Debrecen város Nagyállomása mellé 500 férőhelyes parkolóházat terveznek építeni.

A Szegednek mintaként sokszor felhozott Karlsruhe-ban kezdetben ugyanaz volt a helyzet, mint Szegeden. Ha nincs autó, nem kell parkoló. Majd lett, és parkolót és mélygarázst építettek. Azután még több autó lett és megépült a parkolóház is. Magyarul: alkalmazkodtak a változásokhoz, Szeged viszont ebben sajnos megrekedt a fiákeres világ szintjén.

Az Indóház tér felújítása után, ma a mélygarázs szóba sem jöhet, mert ahhoz minden újat, a villamosvágányokat és a közműveket is, szét kellene verni. Parkolóházra itt sincs pénz. Marad nekünk a legolcsóbb, a felszíni parkolás. Ez viszont helyigényes!

Sajnos egyes építészek számára elfogadhatatlan az, hogy épület helyén parkoló létesüljön, még egy közlekedés dominálta téren is! Ez is szemléleti gond.

A vasútállomások közelében a személyautóknak a felszínen ún. P+R és K+R parkolókat alakítanak ki.

A „P” jelentése: parkolj le, tedd le az autód,

az „R” jelentése: utazz tovább (ebben az esetben) vonattal.

A „K” jelentése az angol „kiss” szóra utal. Olyan burkolatfelületet jelent, ahol szinte csak egy búcsúcsók időtartamára szabad megállni, ahol ez ingyenes is lehet.

4.

Javaslom, hogy az Indóház téren lévő meglévő és később kialakítandó autóparkolók legyenek „K+R” típusúak.

5.

Ismét javaslom, hogy a Nagyállomás Tisza felőli oldalán, a vágánymező és a Szövetkezet utca közötti sávon létesüljön „P+R” parkoló, bekerítve, őrzötten, fizetősen. Hasonlóan a ferihegyi reptér parkolójára, ahol akár napokra is le lehet tenni az autót. A korai vonatokhoz induló és a kései vonatokon érkezők egyre inkább megritkított közösségi közlekedést találnak – főleg, ha ráadásul még nem is villamos vonal vagy buszjárat mellett laknak – ezért kénytelenek autóval ide jönni.

6.

Javaslom, hogy az Indóház tér nyugati szélén lévő romos építmények legyenek lebontva és helyükön felszíni parkolók létesüljenek. Ugyanebben a sávban el lehet helyezni további kerékpártámaszokat is.

Teljesen jó állapotú házsorot bontatott le a Város az Oldal utcán, az út szélesítése miatt. Itt romokról, nagyrészt valószínűen lakatlan épületekről, megghiúsult társasház építés utáni telekről van szó, melyeket az Oldal utcainál jóval olcsóbban meg lehetne venni. Főleg azért, mert semmilyen határidős kényszer nincs, ami felverné az árakat.

7.

Utólag a meglévő parkolókba is be kell ültetni az árnyat adó fákat.

8.

Az 5. pont szerint parkoló kényelmes használatához ismét javaslom a Nagyállomás alatti gyalogos alagút, aluljáró kialakítását.

A Nagyállomás épületének felújításakor az épület felújításának tervezője gondolt hasonlóra. Javasolta az alagutat az Indóház tér szintjéről indítani, az épület és a vágánymező alá bevezetni. Teljesen hasonlóan a ceglédi vagy a miskolci megoldáshoz. Én ez alapján azt javasoltam, hogy az alagút ne érjen véget a vágányok alatt, hanem menjen végig a teljes vasúti töltéstest alatt, amíg ki nem bukkan a töltéstest Tisza felőli oldalán. Az alagútból az egyes vágányok szigeteire mozgólépcső vezetne.

Az alagút segítségével a „P+R” autóparkoló könnyen elérhető lenne. Sajnos a MÁV döntéshozói még a rövid alagutat is elvetették. Az egészből csak az a szerencsétlen egyetlen mozgólépcső lett, amellyel a vonatról leszállók lejöhetnek az Indóház tér szintjére, valamint egy eldugott lift az épületben a felfelé menőknek. Sajnálom, hogy akkor a MÁV és a Város nem talált egymásra és közösen nem hozták létre a jó megoldást.

Végül megint csak a szegedikumnak nevezhető kényszeres fejlesztésről írok, mert ez itt is nyomon követhető. Az Indóház térből csak az valósult meg, amelyet rá lehetett varrni, rá lehetett lőcsölni előbb a Nagyállomás felújítására, majd a későbbi villamos projektekre, melynek során lényegében új villamosvágányok épültek a régiek eldobásával.

Megállapítható, hogy bár elkészült egy térfelújítás a két alapfunkciónak (a városkapu és a közlekedési eszközváltó, közlekedési mód váltó tér) nem felel meg a tér.

A tér felújításának tervezői sajnos nem tudtak megszabadulni a „térkövezés” tervezés „kötelező” elemeitől:

- a faltól falig kövezéstől,
- a fátlan kőszivattól,
- és a szökőkutaktól, melyből ide kettő is jutott,
- a mindent elborító alaktalan kiskövekből kirakott felületektől.

Javaslom magát a teret a gondolkodási középpontba helyezni, és a tér érdekei szerint tovább folytatni a megkezdett munkát. A javaslataimat úgy fogalmaztam meg, hogy szinte semmit ne kelljen eldobni abból, ami nagy nehezen megvalósult.

Van a téren, aminek nem kellene ott lenni, és van, ami nincs ott, de ott kellene lenni. Ezt a teret nem lehet ezért befejezettnek nyilvánítani.

A faltól falig való fátlan térkövezés ma már nem minősül koncepciónak.

Szeged, 2015. augusztus 30.