

PÉCS - KELET
KÖZPONTI TERÜLETEINEK MEGÚJÍTÁSA
TERVPÁLYÁZAT
2008
MŰSZAKILEÍRÁS



PÉCS – KELET

KÖZPONTI TERÜLETEINEK MEGÚJÍTÁSA

TERVPÁLYÁZAT

2008

MŰSZAKI LEÍRÁS

BEVEZETŐ

Pécs keleti része, kialakulásától, fejlődésétől kezdve, a nagy gazdasági törést jelentő bányabezárásokon keresztül, a napjainkban is érződő szociális és társadalmi válsággal együtt, sajátos jegyeket hordoz.

A terület súlyvonala a Mecsek lejtőinek egyik gerincvonalán futó, É-D irányú Komlói út. Ezt a gerincet keleti és nyugati oldalról egyaránt két völgy kíséri, a keleti völgyben fut a Szabolcs patak, a nyugatiban pedig a Meszes patak. A tervezési terület a terület kialakulásakor és ma is jelentős közlekedési és urbanizációs tengelyként megjelenő Komlói úthoz kapcsolódik közvetlenül a Komjáth Aladár utca térségében.

A tervezési terület és környezetének kialakulása a mecseki kőszénbányászat fejlődésének következménye. Az új energiaforrás, a szén megjelenésével alapjaiban változott meg Pécs gazdasági és társadalmi élete. A szén kiszorította a vízi energiát, ettől kezdve a város ősi iparterületének, a Tettyének a sorsa megpecsételődött, új városrészek jöttek létre. A Pécs környéki szénmezőkön beindult termelés kezdetekor a mind nagyobb területeket birtokló Első Dunagőzhajózási Társaság a szénmunkásokat a bányák közvetlen közelében épített kolóniákban helyezte el. A társaság által létrehozott kolóniák kialakították Pécs perem-városrészeit. Az addig a szűk belvárosra, Budai és Szigeti külvárosokra szorító város külső lakónegyedekkel gyarapodott.

A bányászatnak konkrétan a tervezési területre gyakorolt városfejlesztő hatása a világháborúk után jelentkezik. A felszabadulás után a Pécs környéki kokszolható feketeszén iránti kereslet megnőtt. A fokozott termeléshez a gépesítés mellett is szükségessé tette a bányászok számának növelését. Ez csak úgy volt biztosítható, ha a bánya állami beruházásokból jelentős lakásépítkezésekbe kezd. Minthogy a bányák Pécs keleti részén helyezkedtek el, illetve még attól keletebbre is, törvényszerű volt, hogy ezek a területek lesznek a lakásépítések helyszínei.

1950-52-ben készültek el az Újmeszes és Fehérhegy beépítésére vonatkozó tervek. Ekkor már több szempont (területigény, költség) is indokolta, hogy szakítsanak a régi hagyományokkal, és bokrosan telepített többemeletes épületekben kapjanak lakást a bányászok.

Fehérhegynél 1950-ben indult meg az első lakóház építése, a mai Komlói út mentén egészen a 6-os útig 1561 lakás épült fel 11 év alatt. Ezzel a város keleti részén egybefüggő településrész alakult ki, mintegy 4 Km hosszan. Ennek legszebb és legértékesebb része volt akkor Újmeszes, melynek egyes elemei még mindig jelentős építészeti értéket képviselnek.

Az új lakások már sokkal egészségesebbek, kényelmesebbek, sugallva azt a gondoskodást, ami az akkori rendszerben a munkásoknak és a bányászoknak járt. Az első években a „minél rövidebb idő alatt minél több lakást építeni” elven megvalósult beruházásoknak több hiányossága is felmerült utólag.

Az építkezések nem voltak kellően összehangolva, a járulékos beruházások nem kaptak elég figyelmet. A tereprendezés, parkosítás, járdaépítés csak később követte az építkezéseket. Valamit a nagyszámú lakóház építést nem, vagy csak késve követte közintézmények, iskolák, óvodák, szórakozóhelyek, kulturális létesítmények megépítése.

A bányászat Pécs életében olyan fejlesztő erőnek bizonyult, hogy néhány év alatt új, modern városnegyedeket hozott létre.

Ám amilyen fejlesztő hatással volt a bányászat fejlődése a térségre, ugyanolyan, sőt talán súlyosabb következményei lettek a bányabezárásoknak annak ellenére, hogy a bányák bezárása ütemezett volt.

Pécsett értelemszerűen a keleti városrészen vált leginkább érezhetővé a bizonytalanság, a kétségbeesés. Számos ember egészsége ráment a mentális probléma feldolgozására, életerős fizikai dolgozók nem tudtak elhelyezkedni, kétségbeesetten kerestek munkát az emberek, hogy eltarthassák családjukat. Az egykor pezsgő városok, városrészek sokáig hallgattak, búslakodtak. E trauma feldolgozása évekig tartott, és talán tart sokak szívében ott maradtak az emlékek, a régi szép emlékek.

Mindez egybeesett a rendszerváltással, a gazdaság szerkezetváltásának erőteljes megindulásával, vagyis alapvetően egy megbolydult környezet vette körül az embereket, melyben sokan a helyüket keresték. Mindennek a hatása, illetve következményei ma is érezhetőek a területen.



A TERVEZÉSI KONCEPCIÓ

A tervezési terület történelmi múltjának, kialakulásának, fejlődésének megismerése után a helyszíni bejárások alkalmával rögzítettük a tervezési terület közterületeinek problémáját.

Már a lakóterületek építésekor problémaként jelent meg, hogy a kapcsolódó létesítmények, területek, közterületek, azok növényesítés csak késéssel követte a lakóépületek kialakítását.

A tervezési terület és a hasonló problémákkal bíró, északi és déli irányban szomszédos területek, bár alaposan megtervezett, viszonylag egy időben épült, egységes városrészt alkotnak, mégis mai szemmel, hiányoznak időtálló szerkezeti elemek, terek a területről, túl hosszasan elnyúló, monoton képet alkot. Bár lehetséges, hogy a települési szövet közterületi elemeinek ma érzett hiánya nem csak a már akkor is költséges kialakításába és fenntartásába keresendő.

A kor, melyben e lakóterületek létesültek, meglehetősen határozott ideológiákon alapult. Ennek része lehetett az, hogy a lakófunkció és a közösségi életnek teret adó helyszínek különüljenek el egymástól, és ezek a területek semmiképpen ne a közterületek legyenek. A közösségi élet is négy fal közé volt szorítva a munkahelyre vagy a közösségi-, művelődési házakba.

A társadalmi-gazdasági berendezkedés jelentősen megváltozott az utóbbi két évtizedben Magyarországon, melynek hatásai ha lassabban is, de kikényszerítik a közterületekkel szemben támasztott mai igényeknek való megfelelést.

Ez figyelhető meg a tervezési területen is. Bár még érezhetők a bányabezárások következtében kialakult társadalmi-szociális problémák, az átalakulás, a változás megállíthatatlan, és ehhez egy megváltozott, újszerű közterülethasználati igény is tartozik. Mindamellett, hogy a lakók intenzívebben szeretnék használni e területeket, igénylik a minőségi megújulást és a változatos használati lehetőségeket is. Elvárják, hogy a közterületek határozottan járuljanak hozzá a lakóterületük, mindennapjaik szebbé tételéhez.

Mindezek alapján kerestük azokat a megoldásokat, melyek a meglévő adottságokat, hagyományokat felhasználva, jellemzően apróbb módosításokkal kielégítik a használók igényeit, és nem csak ma, vagy a megvalósítás időpontjában, hanem hosszú évtizedekig.

A gépjárművek által használt nyomvonalakat néhány helyen újragondoltuk úgy, hogy az elérés, feltárás egyszerűbb és teljes körűbb legyen.

A gyalogos közlekedésben megkerestük a hiányzó kapcsolati elemeket, ezeket pótoltuk, bizonyos elemeknek a mainál nagyobb hangsúlyt adtunk, és megjelöltük, illetve átalakítottuk azokat a területeket, ahol az eddigi használattól eltérően a gyalogosoknak kell előnyt élvezniük.

A meglévő funkciókat értékeltük és kiegészítettük újakkal.

A zöldfelületi elemek meglévő hangsúlyos, értékes elemeit megtartottuk, azokat tovább gyarapítottuk.

Tervezett megoldásaink mindegyikét a hálózat, terek, funkciók, lehetőségek, zöldterületek, anyaghasználat rendszere fogja össze és formálja még inkább egységgé.

A TERVEZETT MEGOLDÁSOK

SZONDI SÉTÁNY ÉS KÖRNYEZETE



A Szondi sétány az erősen észak-dél irányú úthálózati dominanciájú, és ugyanilyen irányban felfűzött lakóépületek rendszerében a Komlói úttal párhuzamosan, a Szondi György utca északi irányú folytatásaként megjelenő gyalogos tengely. Kétoldalt fasor kíséri, tengelyében kiemelt szegéllyel kisebb zöldfelületek jelennek meg, burkolata aszfalt. Jó adottságú, gazdag növényállománnyal bíró terület. Mai kialakításában is kedvelt sétaút, melyet játszóterek, játszó-, sport területek kísérik keleti oldalon a háztömbök között.

Déli oldali indítása azonban esetleges, északi irányban sincs igazán vége, a tengely folytatódik, de már gépjárművel által intenzíven használt területként. Ezen kívül bár hangsúlyos szerkezeti elem, mégsem szervezi jól a szomszédos területek gyalogos útvonalait.

A sétányt északi irányban meghosszabbítottuk, egészen a Komjáth Aladár utcáig, sőt azon túl is a közösségi ház mögötti, melletti, a bolt és egyéb szolgáltatások környezetében kialakítandó térig. E tér lenne a sétány végpontja, és e tér tudna a terület úgymond főtere lenni, ehhez azonban a jelenlegi, túlzottan elaprózott kialakítás megváltoztatására van szükség. Bár e terület már nem része a tervezési területnek, ábrázoltuk, az általunk javasolt térfelületet. A sétány átvezetése a forgalmilag felértékelődő Komjáth Aladár utcán, különös figyelmet igényel, de megoldása nem megkerülhető. Elképzeléseink szerint a figyelemfelhívó táblák mellett a burkolat anyaghasználatának megváltoztatásával, is felhívánk a figyelmet a várható gyalogos forgalomra.

Déli irányban is megadnánk a hangsúlyt a sétány végének, a jelenleg megjelenő ferdeséget keleti oldalán korigálnánk egyenesre, és már ezzel is elérünk egy kis kiteresedést a végén, amit a keletről-nyugatról beérkező gyalogutaktól tovább bővítünk. Tehát kap egy kis terek a végére is. A sétány végén megjelenő lépcsőt visszább húzzuk, így amikor elérjük az autók által használt területet, már azokkal egy szinten vagyunk, nem kell a lépcsőkre is figyelni. A két külön használatú terület természetesen egymástól megfelelően szeparált. A lépcső mellett természetesen az akadálymentes közlekedés biztosítására rámpát helyezünk el. Az útburkolatban itt is megjelenítenénk eltérő anyaghasználatot a gyalogosok védelmében.

A sétány kialakult szerkezetét alapjaiban nem változtatnánk meg, de a tengelyében kiemelt zöld felületeket visszasüllyesztenénk a burkolat szintjére, ezáltal a sétány sokkal homogénebbé, áttekinthetőbbé, jobban használhatóbbá válik, hangsúlyos látványa tovább erősödne.

A Szondi sétány középpontjának közelében egy teret alakítanánk ki a tengelytől kissé nyugatra tolt hangsúllyal. Ez lenne a dinamikus megjelenő sétány statikus pontja, megfelelő helyet teremtve a nyugodt pihenésre leülésre. A teret a nyugatról új nyomvonalon érkező gyalogút és a sétány határozza meg. A tér anyaghasználatával hangsúlyozottan benyúlik a sétányba, nem csupán megjelenik mellette, inkább úgy jelenik meg, mintha a sétány szélesedne ki ezen a részen.

A téren egy egyedi tervezésű vízfjáték pár kapna helyet, mely körül megfelelő hely marad a körbejárásra. A tér oldalain a meglévő és telepített fák árnyékában új padok kerülnek elhelyezésre.

A tervezett tér valójában két részből áll, az északi, burkolt részhez délről füves, lépőköveken megközelíthető füvesített térrész kapcsolódik, helyet adva felnőtt játékoknak is. Tehát az északi rész a burkolt a déli a zöld térfelület.



A Szondi sétány nyugatról határoló három, szögben csatlakozó épület bütü részei pont a sétány és a tér felé néznek. Ezeket a felületeket fel kívánjuk használni az esetleges rendezvények, vagy önálló fény installációk, vetített mozgó vagy álló képek vásznanaként.



Ezek látványban jelentősen emelni tudnák a tér és a sétány határait. Látványos attrakciót képviselnek.

A sétánytól keletre és nyugatra lévő területek közlekedését kismértékben átszerveztük, nyugati részen új kapcsolatokat nyitottunk a Dobó István utca felé, keleten pedig új kapcsolati pontot alakítottunk ki a régi helyett, valamint az eddigi zsákutcás megközelítéseket, parkolóutakat hálózattá szerveztük. Mindezekről részletesen a közlekedés fejezetben.

A helyiek által diadalívnek nevezett vasbeton szerkezetek alatt végigvezettünk egy gyalogutat, mintegy a Szondi sétány párjaként, de természetesen lényegesen kisebb volumenben. E gyalogutat pihenőhelyek, padok szegélyezik.

E két párhuzamos gyalogos tengellyel egy olyan zárt gyalogos zóna tud kialakulni, ahol a gyalogosok, kerékpárosok, görkorcsolyázók mindenféle veszélyeztetettség nélkül közlekedhetnek. Sőt olyan gyalogút hálózat alakul ki, hogy biztonságosan körbejárható a terület, és mivel minden háztömbnél a kiszolgáló utak vegyes használatúak lennének, (kijelölt parkolóhelyekkel) mindenki megválaszthatja, hogy mekkora kört akar menni éppen, hisz a vegyes forgalmú utak, és egyéb meglévő és tervezett gyalogutak, számtalan helyen kötik össze a két gyalogos tengelyt.

A két tengely között pedig a háztömbök között a meglévő helyeken bővítettük a sportolási lehetőségeket, kosár, kézilabda, foci, tollaslabda, sakk és egyéb pályákat helyeztünk el, szem előtt tartva a lakóépületek közelségét.

KOMJÁTH ALADÁR UTCA

A Komjáth Aladár utca jelenlegi kialakítása a megváltozó szerepkörhöz nem megfelelő, kisebb változtatásokra van szükség. Alapvetően a burkolatszélességet, kísérő járdák és zöldfelületek helyeit kell újragondolni, valamint a Komlói úttal való kapcsolati pontot.

Számításaink alapján az út 2x1 sávós marad, megnövelt burkolatszélességgel. A burkolat minimálisan szükséges szélesítése megoldható, úgy, hogy a meglévő koros fák megmaradjanak. Az út menti merőleges parkolóhelyeket néhány kivétellel megszüntettük, párhuzamos parkolásra lehet mód a közösségi ház utáni szakaszon. Az út déli oldalán gyalogutat, elválasztó zöldfelületet, északi oldalán gyalog és kerékpárutat, zöldfelületet vezetünk végig.

A Komlói úti kereszteződést jelenleg egyszerű lámpás csomópontként ábrázoltuk, melyet össze kell vonni a közeli meglévő lámpás kereszteződéssel, tehát semmiképpen nem két rendőrlámpa, hanem egy rendszer látná el a feladatot.

FEKETE GYÉMÁNT TÉR

Az öt épülettömb és az általuk körbezárt tér a szocialista városépítészet értékes emléke. Telepítése, zártsága is figyelemre méltó. A tömb kívülről gépjárművel körbejárható, több helyen be lehet hajtani a belsőbe. A belsőben jelenleg alapvetően zöldterület fás, cserjés területekkel. Két játszótér van benne, a többi fás ligetes terület, a belső közlekedés nem szétválasztott.

Elképzelésünkben a tömbbelső mentesül a gépjárműforgalomtól, a parkolási igényt a határoló utcák mentén kialakított megállóhelyek elégítik ki. Tehát a tömbbelső alapvetően a gyalogosoké lesz, természetesen a belső burkolat kialakítása olyan, hogy igény esetén minden épület belülről is elérhető autóval.

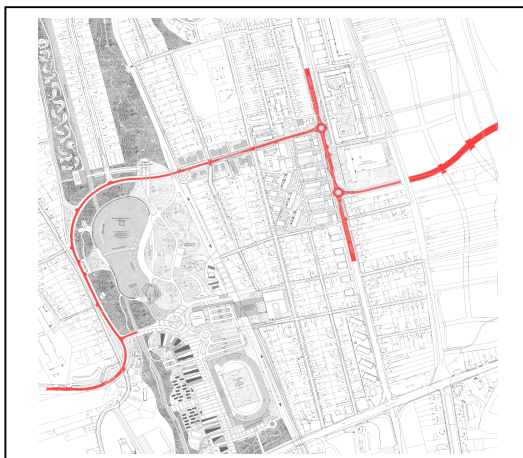
A Fekete gyémánt teret alapvetően két részre osztottuk, mely háromféle térhasználatot takar. Az északi és déli része az intenzívebb zöldfelületként megjelenő rész, melyek közül a déliben kap helyet egy nagyobb játszótér, az északi pedig megmarad parkszerű használatra sétautakkal, pihenőhelyekkel. A sétautak kialakításánál felhasználtuk a jelenlegi nyomvonalakat, illetve kiegészítettük azokat.



A belső közlekedés részén, a telepítés által jól definiált részen megfordul a zöld és a burkolt felületek aránya, egy teret alakítottunk ki, melyet fák szegélyeznek, ezeket mobil, dézsás növényzet egészíti ki. Mivel a tér belső növényzete és a pihenőpadok mobilak, a pihenő, találkozó térből könnyen lehet rendezvényteret kialakítani, akár rendezvényteret, kisebb koncertet lehet tartani, ehhez a színpadnak külön helyet jelöltünk meg, de akár piacot, vagy kirakodó vásárt is lehet tartani, vagy éppen egy nagy sátrat felállítani, esetleg szabadtéri rendezvényt, bemutatókat tartani.

Az általunk javasolt kialakítás továbbra is biztosítja a tömbbelső szükséges zártságát, másrészt meg tudja teremteni a szükséges kapcsolatot is a külvilággal. Ezáltal nem szeparálódik teljesen, mégis zárt tud maradni, és lényegesen több mindenre lehet használni a területet.

KÖZLEKEDÉS, PARKOLÁS



A keleti városrész fő közlekedési tengelye az É-D irányú Komlói út, ez fűzi fel az egész térséget. K-NY irányú kapcsolatot a várossal a Hársfa út és a 6-os főközlekedési út teremt. A 6-os út túlterhelt, a Hársfa út pedig jóval északabbra kapcsolódik a Komlói úthoz. A két meglévő K-NY-i kapcsolat nem látja el megfelelően a térség feltárását. Újabb nyomvonal kiépítése szükséges. Erre legalkalmasabb pedig a Felsővámház – Vadász utca és a Komjáth Aladár utca összekapcsolása egy új szakasz megépítésével. És itt nem szabad megállni.

Bár sok problémát megold, ha ez az új út elér a Komlói útig, de ne felejtük el, hogy a komlói út keleti felén jelentős lakóterület fejlesztés tervezett, és rögtön mögötte ott van a laktanya is, mely jelenleg egyetlen egy irányból tárható csak fel. A laktanya hasznosítását is jelentősen megkönnyítené, a lakóterületek feltárását megoldaná ha ez az új városi gyűjtőút egészen a laktanyáig tartana. Nem is beszélve arról, hogy nem kizárt, hogy ott lesz a város keleti buszdecentruma, esetleg P+R parkolója, az elővárosi vonat indulópontja. Ezek eléggé erős indokok kell legyenek.

A tervezett új nyomvonal továbbvitelénél jelentkezik az a probléma, hogy a Fekete gyémánt tér pont e nyomvonalra épült rá, tehát más megoldást kell keresni.

Forgalmi prognosztizáción alapuló megoldási javaslat már készült a probléma megoldására. És bár terveinkben nem ezt a megoldást ábrázoltuk (hisz a tervpályázat megvalósítására szánt összegből ennek kiépítése a többi tervezett fejlesztés mellett nem megoldható), bemutatjuk, mert hosszútávon biztonságosan ez a megoldás válhat életképessé.

E két körcsomópontos megoldás további előnye, hogy az iskola és a buszmegállók közötti szakaszon a forgalmat megfelelően lelassítja.

Tervezett megoldásaink olyanok, hogy a körforgalmak kialakítását nem akadályozzák.

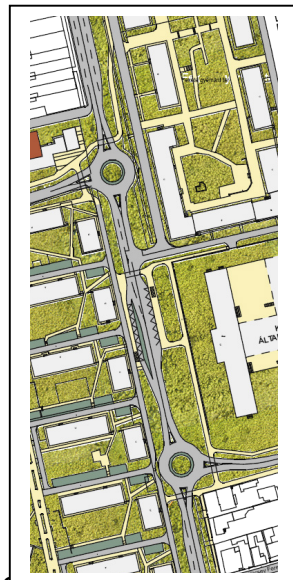
A Komjáth Aladár utca tervezett kialakítása a korábbi fejlesztésben is megvalósult módon, burkolatszélesítéssel, járdával, kerékpárúttal, kísérő zóldsávval, lámpás csomóponttal javasoljuk.

A Komlói úton a buszmegállókat egymással szemben, az alsóbb magasságába javasoljuk áthelyezni, ez a legnagyobb forgalmat bonyolító létesítmények megközelítése szempontjából kedvezőbb. Valamint az áthelyezett helyen a rendelkezésre álló hely is lényegesen nagyobb. Sőt az általános iskolának a buszmegállóhoz legközelebb eső sarkán egy kapu nyitását javasoljuk, hogy az érkező gyerekek mielőbb védett területen haladhassanak, ne kelljen végigyalogolniuk az út és a kerítés mellett esetleg több sorban a főbejáratig.

A Fekete gyémánt térnél a már leírt módon a gépjárművel való megközelítést alapvetően kizárjuk a tömb belsejéből, de biztosítjuk a feltöltéshez, rendezvényhez, költözéshez stb. szükséges elérés lehetőségét a gyalogosoknak fenntartott burkolaton. A parkolást a határoló utcák mentén oldottuk meg.

Megoldásunk magában hordozza annak a lehetőségét is, hogy a belső gépjárművel való állandó megközelítése a javasolt kialakítás módosítása nélkül továbbra is megoldható lehessen. Ebben az esetben a teljes körüljárhatóságot megszüntetve az északi zöldfelület feletti részen és a déli zöldfelület alatti részen haladhatnának a gépjárművek a legközelebbi kijáratig.

A Szondi sétány gyalogos forgalmú, de kerékpárosok, görkorcsolyázók sincsenek kizárva a területről. A Gandhi Gimnáziumnak három garázsra néz a sétány felé, ezek megközelítése napi 1-2 alkalommal a sétány egyik szárnyán megoldható, vagy megszüntetendő. A gimnázium jelenlegi lekerítése a sétány felől esztétikailag sértő, zöldfelület, környezetébe illeszkedő megoldás választását javasoljuk.



A sétánytól nyugatra lévő terület gyalogos forgalmát új nyomvonalakon kapcsoltuk a sétányhoz, illetve az új térhez. Belső feltáró útját pedig két új helyen a Dobó István utcához kapcsoltuk, ezzel a felesleges közlekedési kényszerpályákat csökkentettük, az elérést javítottuk. A kiegészített úthálózat mentén további parkolóhelyek kialakítására van lehetőség.

A Szondi sétánytól keletre lévő terület feltáró útjának a Komjáth Aladár utcához való kapcsolódását új helyen oldottuk meg, a jelenlegi az átalakuló szerepkör mellett működésképtelen. Az új kapcsolatot a sétány mellett javasoljuk kialakítani. Ez az egyetlen hely, ahol a sétány keresztezése nélkül megoldható a feltárás. A Komlói úttal párhuzamosan futó kiszolgáló út, és a háztömbökhöz induló zsákutcákat hálózattá szerveztük, a zsákutca jellegét megszüntettük. Az épületek előtti kiszolgáló-parkoló útszakaszokat minimálisan bővítettük úgy, hogy az utak vegyes forgalmúak lehessenek, a parkolásra pedig jól lehatárolt területeket jelöltünk ki mellette.

További parkolókat jelöltünk ki a jelenlegi használathoz igazodva a Madas József utca mentén. A kijelölt sávot ma is parkolásra használják, csak kiépítetlenül.

Összességében a jelenleginél és az elvárnál több parkolási lehetőséget biztosítottunk, gondolva a várható fejlődésre és a vendégforgalomra is.

ZÖLDFELÜLETI ÉS KERTÉSZETI MEGOLDÁSOK

A tervezési terület kialakult növényzettel rendelkezik. Jellemzően fű és lombhullató fa jelenik meg, cserjék és virágok kevés helyen. A meglévő növényzetet mindenhol meghagytuk, új elemekkel egészítettük ki.

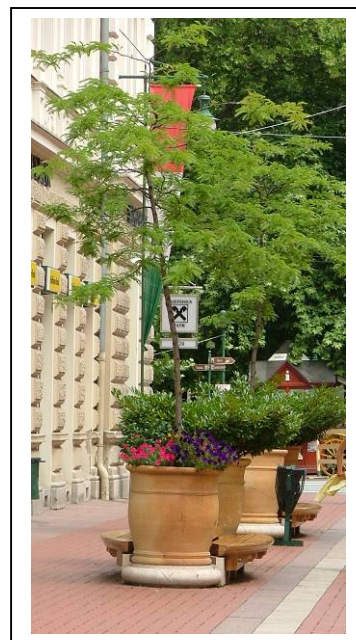
A Szondi sétányt kettős fasor kíséri, mely a sétány jelenlegi végénél egyoldalira csökken. A sétány hosszát mi a terveinkben megnöveltük, ezért az egyoldali fasort kétoldalivá egészítettük ki az északi szakaszon.

A tervezett tér mentén új fákat helyeztünk el, ugyanazt a típust, mint a fasor elemei.

A sétánytól keletre fekvő területen a felújított sportpályák mentén fák, cserjék elhelyezését javasoltuk. A diadalívek megkezdett növényesítését folytattuk, környezetükben dús cserjés részt, futócserjéket, virágokat telepítettünk.

A Komlói út nyugati oldalán a buszmegálló alatt a jelenlegi fasor megduplázását, illetve háromszintes növényállomány kialakítását javasoljuk a lakóházak védelme érdekében. További utcafásítást javasolunk a Dobó István utca mentén.

A Fekete gyémánt téren az északi és déli részen a meglévő növényzet karbantartása után új elemekkel javasoljuk kiegészíteni a területet, a középső részen, ahol a tér tervezett, a meglévő jelentősebb fákat megtartottuk, a téren dézsás, mobil növényzet elhelyezését javasoltuk.



ALKALMAZOTT ANYAGOK

A tervezési terület legfrekvenciáltabb helyein, így a Szondi György sétányon, és a Fekete Gyémánt tér tengelyében a környezeti hatásoknak ellenálló magas minőségű természetes kő burkolatot terveztünk szürke színben. A Szondi György sétány egyéb részein és az újonnan kialakított Kapu sétányon műkő burkolatot alkalmaztunk.

Az egyéb gyalogos és vegyes forgalmú utakon térkövet alkalmaztunk. A csupán gépjármű közlekedésre szolgáló felületekre aszfaltburkolat került.

Az utcabútorok anyaghasználatában az eddig is fellelhető beton, nyersbeton és kezelt fa felületek alkalmazása élvez prioritást. (Ezek jó része meglévő felújított utcabútor).