

ALAPVETÉSEK

A tervezési feladata elsődleges szempontja számunkra a meglévő, véletlenszerűen fejlődött városi szövetben történő rendszer megtalálása volt, a meglévő súlypontok és lehetséges virtuális és valós tengelyekből kiindulóan olyan kisvárosias szövet létrehozása, mely elsősorban a terület II. világháborút megelőző struktúrájára alapoz, egyúttal a 21. századi elvárásoknak megfelelő, előremutató megoldásokat ad.

A térstruktúra alkalmas az alföldi mezővárosok mintájára létrejött köztéri térbokor kialakítására, azonban ezek közötti hierarchia meghatározása, és a terek pontos funkcionális kiosztása összetett mérlegelést igényelt. Alapvető célunk volt, hogy önálló arculattal és funkcióval rendelkező közterületek és tömbök jöjjenek létre, melyeknek „van gazdája” és van jól körülhatárolható használói köre, másrészt a terek egymáshoz fűződő kapcsolata tisztán kommunikált legyen.

Ahhoz, hogy Rákospalota hosszú távú fejlesztését megalapozzuk fontos, hogy a fejlődésében megszakított terület (ahol nem jött létre soha a valódi központ, mely a helyi közösség alapvető bástyája lehet) hiányosságait pótoljuk elsősorban, és ebből kiindulva valósítsuk meg a további fejlesztéseket. Ezért a központ helyének megtalálása volt a tervezés alapja.

Bár a 30-as évekbeli pályázatban a katolikus templom mögötti területen kívánta a város megvalósítani ezt – lévén mert ott volt használható szabad terület akkoriban, illetve így tudott nyitni a központ a Régi Fóti úti templomsor felé is – ez akkor még kedvező megoldást tudott volna hozni. A jelenlegi helyzet azonban jelentősen más több szempontból is. Az azóta megépült futballpálya ezt mind léptékben, mind funkciójában megakadályozza, a benzinkút és élelmiszer boltok sora, pedig csak tovább rontja a helyzetet, és olyan elhatárolást jelent, mely a templomok közötti területet nem tudja igazi központtá tenni. Ennél még fontosabb szempont, hogyha a kiírónak valóban a kisvárosias jellegű központ létrehozása a célja, akkor ennek a területnek a nagysága, az esetleges szabad terület és a kisebb templomok aránya nem tudna olyan jó arányú és emberléptékű közttereket létrehozni, mint az a kiírói szándék. Nem utolsó sorban a központ jelenlegi legrepresentatívabb épülete a katolikus templom. E mögé tájolni a központot szintén visszás érzéseket kelt, főleg így, hogy a templomsorral valósítandó kapcsolat nem tud létrejönni.

Ezeket a szempontok figyelembe véve az új főtér helyét tervünk a Magyarok Nagyasszonya templom előtti, jelenleg lepusztult állapotban lévő területen jelöltük ki. Erre a főtérré néznének az északi oldalon lévő, szintén közfunkcióval rendelkező, rákospalotai léptéket és hangulatot árasztó épületek (bank, posta, gyógyszertár, stb.) Itt kerülne elhelyezésre a Rákospalota múzeum, a plébánia és a tér nyugati oldalán az új polgármesteri hivatal épületének kialakítására teszünk javaslatot.

A jelenlegi városháza a város valódi súlypontjától, a Széchenyi tértől és a Nagytemplomtól (Magyarok Nagyasszonya római katolikus templom) is távol van. A jelenlegi helyszíne forgalmas utcákkal határolt, az előtte levő kis tér (Hubay Jenő tér) helyzete kedvezőtlen. A városházát a közvetlenül mellette levő, rendkívül forgalmas Illés Gyula utca és a túloldalán álló rossz léptékű beépítések alkalmatlanná teszik arra, hogy a városközpontot maga köré szervezze. Ezzel szemben sokkal célszerűbb lenne a város valódi súlypontjában egy új városközpont kialakítása, ahol van tér a városközponti funkciók kialakítására, valamint ahol a fontosabb középületek már megtalálhatók, illetve az új közösségi funkciók elhelyezhetők (nagytemplom, városi múzeum, posta, bank, stb.).

A javasolt beépítésben más kulturális, közigazgatási vagy irodaház funkciók is elhelyezhetők, melyek szintén méltóak lehetnek Rákospalota új főteréhez, ahhoz azonban, hogy ez valóban a helyi polgárok központi találkozóhelye, fóruma legyen a legideálisabb maga a Polgármesterei hivatali idetelepítése lenne olyan módon, hogy az a földszinten a hivatalhoz tartozó díszterem és egyéb közösségi és civil funkciók is helyet kaphatnának. Így kialakul egy valóban a helyiek által használt közösségi találkozó hely, amely működő és „dobogó szívévé” válhat a városrésznek.

A szobrokat, emlékműveket és egyéb műtárgyakat teljes területen megtartottuk az eredeti helyükön, mivel fontos tartjuk, hogy ilyen jelentős megújítási folyamatban lehetőség szerint minél több a helyhez köthető, identitást adó elem az eredeti helyén maradjon ezzel is őrizve a hely történetiségét. Azzal, hogy ezek a viszonyítási pontok megmaradnak, egyrészt a fejlődés folytonosságát erősítik, másrészt a helyi polgárok is könnyebben tudják el- és befogadni az újításokat.



CÉLKITÚZÉSEK:

EMBERI-LÉPTÉK-TARTÁS

A meglévő (II. Világháború előtti) kisvárosias szövetből kiinduló beépítés létrehozása, mely megfelel a XXI. század igényeinek, előremutató megoldást ad, azonban tiszteletben tartja a Rákospalota egy részén még szerencsésen fennmaradt nagyság rendet, emberi léptéket

(Rákospalota talán legfontosabb értéke, hogy egyes beépítési struktúrákat meg tudott őrizni, és erős helyi kötődésű közösséggel bír – erre lehet és kell is alapozni a fejlesztéseket)

KÖZTERÜLETEK VALÓDI REHABILITÁCIÓJA

Helyiek terei, melyek valódi, a mai igényeknek megfelelő funkciókkal, és saját arculattal rendelkeznek – ezek közül legfontosabb a Főtér létrehozása, mely a helyi közösség központi találkozóhelye, fóruma.

REALITÁS

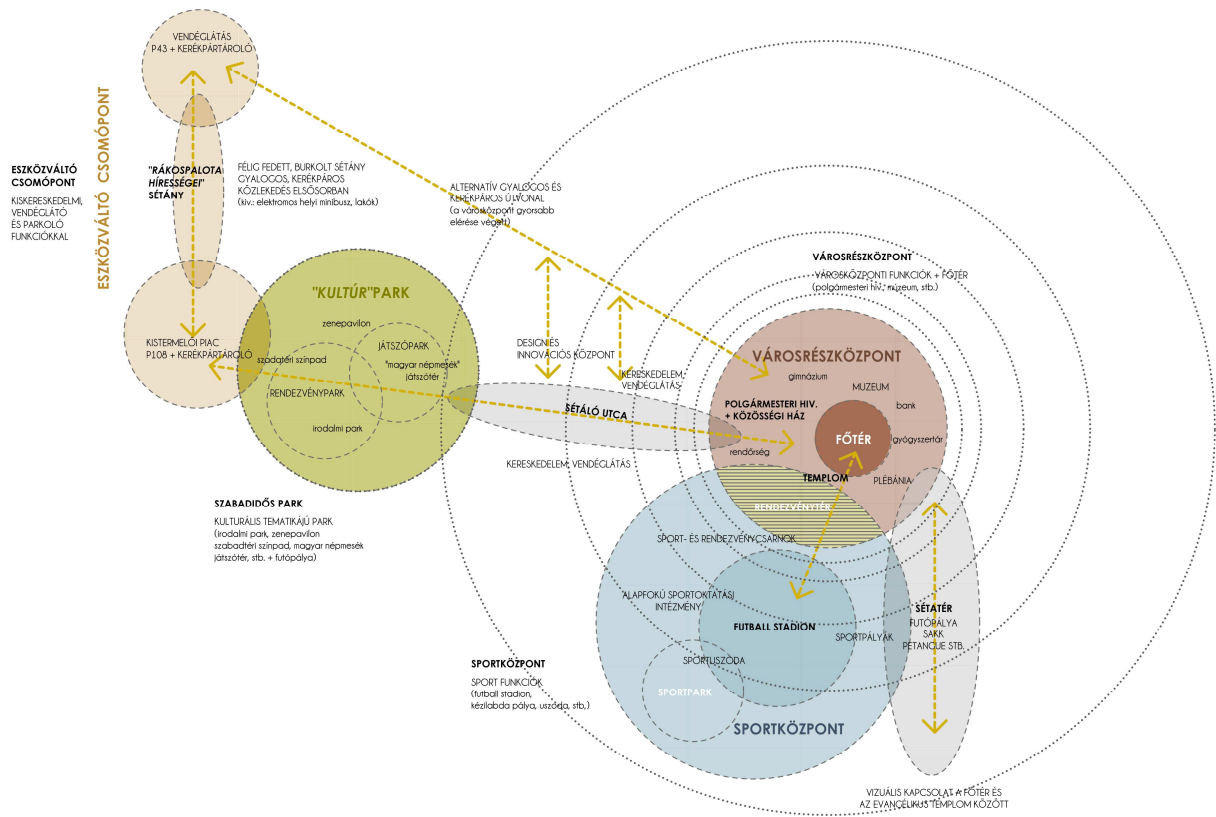
Olyan beavatkozásokban igyekeztünk gondolkodni, melyek minél reálisabban, az önkormányzatok nehéz helyzet ellenére is megvalósíthatóak, de ezzel együtt a teljes terület alapvető minőségi megújulását tudják komplexen eredményezni. Ezért igyekeztünk a bontásokat kerülni. Egyrészt mert fontos a történeti telekstruktúra és lépték őrzése, másrészt ökológiai szempontból is kedvezőbb

A reális megvalósítás másik fontos szempontja az ütemezhetőség kérdése volt. Olyan egységes fejlesztést terveztünk, amely egymástól függetlenül, több részletben, és időben eltolva is megvalósítható. A városrész fejlesztésének fontos szempontja az egységes magas minőség, ez azonban ütemezhetően is megoldható, ha mindvégig szem előtt sikerül tartani a fontos koncepcionális elveket. Az időben valamelyest széthúzott megvalósításból egy ilyen esetben, talán furcsa mód, még előnye is származhat a városrésznek. Az egy ütemben megvalósuló nagy beruházások a tapasztalatok alapján gyakran keltenek falanszter érzetet, művi városközpontokat, amiket mindenki idegennek érez, és sok időnek kell eltelnie ahhoz, hogy a használók valóban a magukénak érezzék. Az időben valamelyest jobban széthúzott megvalósulás esetében – amit sajnós, vagy szerencsére valószínűleg a körülmények is diktálnak – a szerves fejlődés, és a gondos tervezés jobban meg tud valósulni, a helyiek jobban integrálhatók a folyamatba.

FENNTARTHATÓSÁG

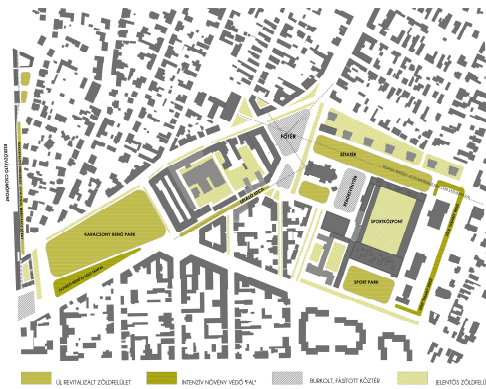
Fontosnak tartjuk, hogy a fejlesztések minden esetben a fenntarthatóság elvei szerint történjenek, amik a korszerű műszaki megoldásokon, autonóm energiafelhasználáson túl nagyon egyszerű és kézenfekvő beavatkozásokban látjuk. Kerülni kell a túlzó, nagyléptékű, kockázatos és drága megoldásokat. Helyettük inkább kisebb léptékű, jól kézben és karbantartható, hosszú távon akár átalakítható, kisebb elemes építkezéseket, beavatkozásokat javasolunk.

TERÜLETEGYSÉGEK ÉS AZOK KAPCSOLATAI



Az új főter a városközpont valódi súlypontjában, a vasútállomás köré szerveződő eszközváltó csomópont, a sportközpont és a történeti beépítésű, családi házas városrész fókuszában helyezkedik el. A kisebb és nagyobb közterek térbokor szerűen csatlakoznak a főtérhez. A katolikus templom és a Régi Fóti úti templomsor közötti kapcsolat a terület nagysága, és a beépült funkciók miatt jelenleg még vizuálisan sem működik, ez alól kivételt képez az evangélikus templom nagyobb tömege, mely jelentősen kiemelkedik a templomsorból. A főtér ezzel egy határozott tengelyen, sétatéren keresztül létesít kapcsolatot, amely a stadion északi karjának elbontásával jön létre. Bár az új Aldi áruház némileg a végén megszakítja ezt a tiszta tengelyt, de szerencsére vizuálisan a kapcsolat létrehozható, mivel az áruház tömege nem, csak parkolója helyezkedik el az adott területen. Ennek látványát – a Régi Fóti úthoz hasonlóan – 1,50 magas intenzíven növényesített rézsűkkel takarjuk el. Ezzel maga a parkoló nem lesz a látvány része, de a templom nagyobb tömege hangsúlyos marad.

Az új főterről induló másik tervezett tengely a Bácska utca irányában halad, amely forgalomcsillapított sétáló utcává válik. Ennek folytatásában érhetjük el a Karácsony Benő parkon keresztül a vasútállomáshoz kapcsolódó eszközváltó csomópontot.



4. KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ

GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

Az új Főtér és környezetének (Rendezvénytér, Sétatér) kialakításával, valamint a Bácska utca sétálóutcává alakításával lehetőség nyílik egy összefüggő köztéri egységekből, egymáshoz kapcsolódó terek láncolatából álló, forgalommentesített városközpont létrehozására. Ezen az egységes térburkolattal ellátott területen csak gyalogos és kerékpáros közlekedést terveztünk. A Bácska utca teljes szélességben burkolt sétálóutcává alakul, amelynek térburkolt, egyirányú forgalmi sávját csak a behajtási engedéllyel rendelkezők és a rendőrség járművei használhatják. A központ gyalogos és kerékpáros preferenciájú területét – a közlekedési koncepcióval összhangban – forgalomcsillapított zónák keretezik.

A meglévő kerékpárutak rendszerét tovább bővítve igyekeztünk a városrész kerékpárútajait a városi kerékpárút hálózatba integrálni, illetve a kerékpárutakkal a városközpontot a kerület külső területeivel összekötni. A kerékpárhálózat fontos iránya a városközponttól a vasútig, illetve az eszközváltó csomópontig, valamint azon túl, Újpest felé való meghosszabbítása.

Közösségi közlekedés

A városrész közösségi közlekedés szempontjából jól ellátott, a BKV buszainak járatsűrűsége nagy. Ezek a járművek a kialakuló belvárosi zónán nagyrészt eddig sem haladtak át, a zóna közvetlen környezetében viszont sok járat halad el és kellő számú megálló található. A kialakuló belvárosi zóna mérete nem túlságosan nagy, így a Bácska utca közforgalomból való kivonása után nincs szükség a közösségi közlekedés átmenő forgalmára sem. A sétáló utca kialakulásával a közösségi közlekedés járművei két irányból, az Illyés Gyula utca – Régi Főti út, valamint a kiszélesedő Deák Ferenc utca – Fő utca útvonalon tudják két irányból megkerülni a belvárosi forgalommentesített zónát.

A belváros közvetlenül körbejárva egy új körjáratot is terveztünk, amely egy elektromos minibusszal oldaná meg az eszközváltó vasúti csomópont valamint a belvárosi zóna többi részének összekötését. A körjárat viszonylag gyors, 10-15 perces járatsűrűséggel közlekedne.

A volt Novák piac helyén, a tervezett eszközváltó csomópontnál egy új, kombinált helyi és helyközi buszmegállót hoznánk létre, amely a jelenleg a Bácska utca és Fő utca találkozásánál létesülő - de terveink szerint a Fő térre eső, ezért megszüntetendő - helyközi buszmegálló funkcióját venné át. A buszmegálló így véleményünk szerint jobb, a Főtértől távolabbi, de a központból könnyen elérhető pozícióba kerülhetne. A megállót távolsági buszok mellett az eddig a közelben közlekedő BKV járatok (25, piros 25, 70, 96) és az elektromos minibusz körjárat is használná, így a P+R parkoló és kerékpártárolók ide telepítésével egy jól működő eszközváltó csomópont jöhet létre.

KÖTÖTT PÁLYÁS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A városközpont közvetlen környezetében villamos közlekedés nincs, a Bácska utcában levő, egykori villamos síneket is felszedték már. A belvárosi zóna mérete és a közösségi közlekedés jelenlegi lefedettsége mellett új, a városközpontot átszelő villamos vonal kialakítása nem célszerű.

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A Rákospalota - Újpest vasútállomás elhelyezkedése a városközponthoz való közelsége ellenére kedvezőtlen. A közeljövőben várható elővárosi vasútvonali rekonstrukció következtében a jelenleg kedvezőtlen gyalogos és kerékpáros átközlekedés a vasúti síneken megoldottá válik. Ennek ellenére a vasút környéke és a leendő városközpont közötti kapcsolat megteremtése fontos feladat.

A rákospalotai oldalon létrehozandó eszközváltó csomópont funkcionális programjának megvalósítása egy nagyobb, Rákospalota léptékét meghaladó, hangulatához kevésbé illő komplexumot igényelne, amelynek kialakítására a vasútállomás közelében kevés hely kínálkozik. Ezért a vasút mellett egy olyan kétpólusú eszközváltó csomópontot terveztünk, amely az igényelt funkciókat két kisebb, a terület léptékéhez jobban illő helyszínen oldja meg. Ezeket a pólusokat a jelenlegi Sín utca mentén, illetve helyén egy burkolt, elsősorban gyalogos és kerékpáros preferenciájú, részben fedett sétány köti össze, amely tulajdonképpen az együttes részét képezi. Mivel a helyszín Rákospalota vasúti kapujaként is értelmezhető, a mintegy 250 m hosszú sétány fedett szakaszán rákospalotai, vagy palotához köthető hírességek képet és rövid életrajzot tartalmazó tablói láthatók, így téve aktívvá és hasznossá a rövid sétát.

A VASÚT ÉS A VÁROSKÖZPONT KAPCSOLATA

Az eszközváltó csomópont déli - a Novák piac helyén létrejövő, P+R parkolót, kerékpártárolót, kisboltokat, valamint kis élelmiszer- és virágpiacot magában foglaló - egységének kapcsolata a városközponti zónával egyrészt a Karácsony Benő parkon és a sétálóutcává váló Bácska utcán keresztül, másrészt a Fő utcát követő - terveink szerint a vasútállomás irányába továbbvezetett - kerékpárúton lehetséges. Az eszközváltó csomópont másik, északi - vasútállomáshoz közelebbi - pólusától az új sétányon, a Karácson Benő parkon és az új sétálóutcán keresztül juthatunk el a kényelmesen a városközpontig. Ezzel együtt egy másik, rövidebb, alternatív megközelítést is terveztünk, amely a Lukácsi Sándor utca vonalában, a Sződligeti utcán és a Bem utcán, valamint a közöttük levő tömbökön áthaladva éri el a Fő utcát a Víg Kalmár étterem mellett. Ennek az alternatív útvonalnak a kialakítása – városi szándék esetében – viszonylag kevés kisajátítással és minimális bontással megoldható lenne.

A tervezett minibuszos körjárat az eszközváltó csomópont mindkét pólusát érinti, mindkét helyen megállóval rendelkezik. Terveink szerint az eszközváltó csomópont teljes területe forgalomcsillapított zónába esik majd, így az elektromos minibusz alacsony sebességgel, burkolt, de a gyalogosforgalomtól síkban elválasztott, egyirányú pályán haladhat majd a Sín utca helyén kialakított sétányon.

AUTÓS KÖZLEKEDÉS, PARKOLÁS

A Bácska utca átalakításával az autós közlekedés is megszűnik – a behajtási engedéllyel rendelkezők kivételével - a városközpont teljes területén. Az átmenő gépjárműforgalom teljesen eltűnik a belvárosból, az autós forgalom a buszokhoz hasonlóan két irányból, az Illyés Gyula utca – Régi Főti út, valamint a kiszélesedő Deák Ferenc utca – Fő utca útvonalon tudják megkerülni a belvárosi, forgalommentesített zónát.

A tervezett városközpont területe elsősorban intézményi zóna, a lakófunkciók a zóna külső oldalain vannak, ahol a parkolási lehetőségek adóttak. A városközponti zónába nyúló Bocskai utcai lakóházak illetve a volt polgármesteri hivatal parkolóinak elhagyása behajtási engedéllyel a Bácska utcán keresztül történhet.

Sződligeti utca – Fő utca – Pázmány Péter utca csomópont

Az itt kialakuló eszközváltó csomópont miatt a kereszteződés forgalma kis mértékben nőhet, de a forgalmi sávok száma és iránya nem változik. A Pázmány Péter utcával párhuzamosan létrejön egy belső út a távolsági buszmegálló megállója miatt, ami a Pázmány Péter utca jelenlegi járdáját

A Sín utca forgalomcsökkentésével kis mértékben egyszerűsödhet is a csomópont közlekedés tekintetében nem

Hubay tér - Deák utca - Illyés Gyula utca - Bácska utca csomópont

A Hubay tér - Deák utca - Illyés Gyula utca - Bácska utca csomópont jelenleg egy nagy terhelésű, bonyolult, „ötágú” kereszteződés. A Bácska utca egyirányúsításával és a Deák utca kiszélesítésével a forgalmi helyzet nem sokat javul. A kereszteződés forgalmának egyszerűsítése érdekében megvizsgáltuk a körforgalom kialakításának lehetőségét, de véleményünk szerint ebben a szituációban nem célszerű körforgalmat kialakítani, sem a csomópont - megfelelő méretű körforgalom kialakításához mért - szűkössége, sem a befutó utak egyenlőtlen terhelése miatt. A kereszteződés továbbra is lámpás kereszteződésként működhet, a Bácska utcára érkező forgalom két irányba terelődik, és így kerüli ki a városközpontot.

TERÜLETEGYSÉGEK RÉSZLETES BEMUTATÁSA

Pályaudvar és környezete

Az elővárosi fejlesztés következtében létrejövő két pólusú felszín alatti gyalogos átközlekedés nem szerencsés, egyrészt azok távolsága miatt, másrészt pedig azért, mert az újpesti oldalon lévő vasútállomás rákospalotai felén nem célszerű nagyobb léptékű beavatkozás. A kialakult helyzetben – mivel kerültük a nagy léptékű, irreális, vagy kisvárosias milióhoz nem illő megoldásokat – a két pólus egyesítését illetve összekapcsolását tartottuk fontosnak. Ezért az északi és a déli végpont között, a jelenlegi Sín utca vonalában létrehoztunk egy forgalomcsillapított gyalogos és kerékpáros preferenciájú, burkolt, félig fedett sétányt. A sétány a vasút felé áttört zajvédő fallal rendelkezik, mely kiváló lehetőség nyújt arra, hogy ezeket a felületek tartalommal töltsük meg. Mivel ez a terület a városrész vasúti kapujaként is felfogható, ezért itt a Rákospalotához köthető hírességek „arcképcsarnokát” alakítanánk ki, ezzel is erősítve a helyiek identitásérzetét.

A sétány déli pólusán, a Novák piac helyén kistermelői zöldség, gyümölcs és virágpiac kialakítását javasoljuk, a hagyományos fedett-nyitott piac karakterrel

megoldva. Ehhez kapcsolódna a 108 férőhelyes P+R parkoló, kerékpártároló és a távolsági és BKV buszmegállók.

A sétány északi pólusán – a vasútállomással átellenben – egy kisebb léptékű kereskedelmi egységekkel körülvett teresedést, valamint kerékpártárolót alakítottunk ki az ehhez kapcsolódó 43 férőhelyes parkolóval.

Az általunk tervezett a városközpontot megkerülő elektromos minibuszos körjárat az eszközváltó csomópont mindkét pólusát felfűzi, ott egy-egy megállóval rendelkezik.

Karácsony Benő park – „Kultur park”

A legjelentősebb zöldfelület a területen, melyet erősíteni és védeni kell. Az elsődleges beavatkozáson túlmenően, amely park zaj és szmog terhelésének csökkentése jelenti, a területet még intenzívebben növényesíteni kell, és egy olyan szabadidős, aktív zöld funkciót megvalósítani, ahol első osztályú sport minőségű, járható gyepfelületek vannak.

A park tematikája a nevéből kiindulóan a kultúra, elsősorban az irodalom és zene parkja lenne, e tematikára lennének felfűzve a benne lévő funkciók. A parkot kettészelő nagy, gyalogos és biciklis sétánytól északra lennének az elsősorban gyermekek számára kialakított funkciók, ettől délre a rendezvényparki és irodalmi park funkciók kapnak helyet.

A Karácsony Benő parkot fontos megvédeni a felüljáróról érkező zaj és porterheléstől. Ezért egyrészt a vasút felől érkező gyalogos és kerékpáros forgalom fő irányát a park belsejében vezetjük a Bácska utca, a leendő sétálóutca irányába, másrészt a felüljáró melletti zöldterületre egy épített acélszerkezetes, növényesített zöldfalat terveztünk, amely a parkba érkező port és zaj nagy részét megfogja, így a kulturált parkhasználat feltételei sokkal inkább létre tudnak jönni. Ugyanezt a megoldást alkalmazzuk a szabadtéri színpad mögött is, amely egyben a buszmegálló forgalmától is védi a parkot. A park északi és keleti oldalán, a játszótérek védelemé érdekében 1,20 magas zöld dombokat alakítottunk ki.

A játszótérekhez kapcsolódóan kis parki pavilon kávézót alakítunk ki, melyben nyilvános és pelenkázó is helyet kap. A kulturális tematikához kapcsolódóan zenepavilon elhelyezést és irodalmi kertet is kialakítunk. Az irodalmi parkban kis podesztekét helyeztünk el, amelyeken elsősorban magyar költők életrajza és egy-egy verse található.

Főtér és környezete

Az új főtér helyét tervezzük a Magyarok Nagyasszonya templom előtti, jelenleg lepusztult állapotban lévő területen jelölni ki. Erre a főtérre néznek az északi oldalon lévő, szintén közfunkcióval rendelkező, rákospalotai léptéket és hangulatot árasztó épületek (bank, posta, gyógyszertár, stb.) Itt kerülne elhelyezésre a Rákospalota múzeum, a plébánia és a tér nyugati oldalán az új polgármesteri hivatal épületének kialakítására teszünk javaslatot.

Sportközpont és rendezvénytér

A meglevő futball stadionhoz és az - alapfokú sportoktatási intézménnyé alakítandó - általános iskolához kapcsolódva a területen egy sportközpontot alakítunk ki. A felújított, műfüves pályát új sportlétesítményekkel keretbe foglaljuk. A sportközpontban fedett kézilabdapálya méretű sport- és rendezvénycsarnok, fallabda pályák, sportuszoda és egyéb kiegészítő sportfunkciók kaptak helyet, amelyek egymással fedett, zárt kapcsolatban állnak. A sportközpont kialakításánál fontos szempont volt, hogy egy minél több sportolási lehetőséget adó komplexum jöjjön létre, de olyan architektúrával, mely ütemezhető, azaz az egyes egységek külön is megvalósíthatók és működőképeseek. A funkciók nagy területigénye miatt a komplexumot igyekeztünk kisebb egységekre bontani, amelyek jobban illeszkednek a kisvárosi léptékhez. Az épületek a Czabán Samu általános iskola modernista építészeti formanyelvét viszik tovább kortárs, letisztult eszközökkel. A tömegek zöldtetővel kerülnek kialakításra, ezzel is javítva terület mikroklimáját.

A komplexumhoz a stadion északi és déli oldalán – az elbontott karéjok alatt – 2 db kétszintes mélygarázst hoztunk létre, összesen 480 férőhellyel. Innen megközelíthetők az egyes sportfunkciók, illetve a stadion 4 sarkán lévő bejáratok is. A stadionhoz busszal érkező vendégszurkolók buszparkolói a stadion keleti oldalán kapnak helyet.

A sport és rendezvénycsarnok a rendezvénytérrel közvetlen kapcsolattal rendelkezik, amely igény esetén összenyitható. E csarnok kiszolgáló terei (vizesblokkok) a téren levő rendezvényeket is kiszolgálhatják.

KÖZTERÜLETEK ARCULATI KIALAKÍTÁSA

Burkolatok

Mivel a teljes városközpont architektúrájának megfogalmazásánál a természetes, szépen öregedő burkolatok megoldását javasoljuk (kőburkolat, téglaburkolat, vakolat, faburkolat), ezért a közterületeken is ezt az elvet követjük. A legfontosabb területeken természetes, vulkanikus kő, lángolt felületű nagyeleemes kőlapburkolatot javaslunk, ilyen főtér, és rendezvénytér belső pajzsa. Az ezt övező területeken, mint a sétatér és a sétálóutca, ugyanezen burkolat kiseleemes megoldásait. A burkolatok hierarchiájának sorában a harmadik, az ezt övező, de még forgalomcsillapított területek, ahol kiseleemes beton térkő elhelyezése javasolt. Érdemes ezt a burkolatot a területen minél több helyen, legalább a járdákon alkalmazni. Ekkora mennyiség esetében megfontolandó egy egyedileg tervezett, helyi térkő megvalósítása és hosszú távú alkalmazása.

Utcabútorok

Az utcabútorok típustól függő egységesítése fontos szempont. Mind esztétikai, mind fenntarthatósági szempontból érdemes egy köz- és díszvilágítást adó lámpacsalád terveztetése vagy választása, melyet a teljes a területen alkalmazni lehet. A városrész léptékében és szellemiségében a századforduló arányrendszerét tükrözi, de fontos megemlíteni, hogy ez az utcabútorok, világítótések kiválasztásánál ez nem jelenthet túlzón archaizáló típusok választást. Fontos, hogy a kortárs formavilágnak megfelelő, finom formatervezésű, és magas minőségű elemek kerüljenek kiválasztásra, mivel ezek a teljes városrész alapvető minőségét meghatározzák.

A padok, ülő, fekvő bútorok és egyéb mobíliák esetében fontos, hogy nagy tűrésű, idő- és időjárásálló anyagok kerüljenek beépítésre, ezért szorgalmazzuk a műkö, és finoman megmunkált beton felületek alkalmazását az ülőfelületeken fa burkolatokkal.

A fenntarthatóság elvét követve fontos, hogy az utcai hulladékgyűjtés is (nem csak a kommunális) szelektíven történjen, és ennek megfelelően legyenek a szemetesládák csoportosan kihelyezve.



HELYI KÖZÖSSÉG BEVONÁSA A FOLYAMATOKBA

A fejlesztés fontos szempontja, hogy a helyi közösséget minél jobban integrálni lehessen a folyamatokba. Ezt leginkább azzal lehet elősegíteni, ha választási, döntési lehetőségeket adunk, ezzel a részvételt és az aktivitást erősíthetjük, mely alapja egy jól működő közösségnek.

Ehhez jó eszköz lehet, hogyha az új főtér megépítése előtt annak névválasztására lakossági pályázatot ír ki az önkormányzat, illetve szavazással dönti el az új nevet.

Szintén ilyen eszköz az új, egyedi mobíliák, mint javasolt burkolat, világítótések, vagy egyedi, formatervezett padok esetében legyárt a megbízó néhány változatot, prototípust, amelyek kipróbálása után a helyi közösség dönt arról, hogy melyiket szeretné leginkább.