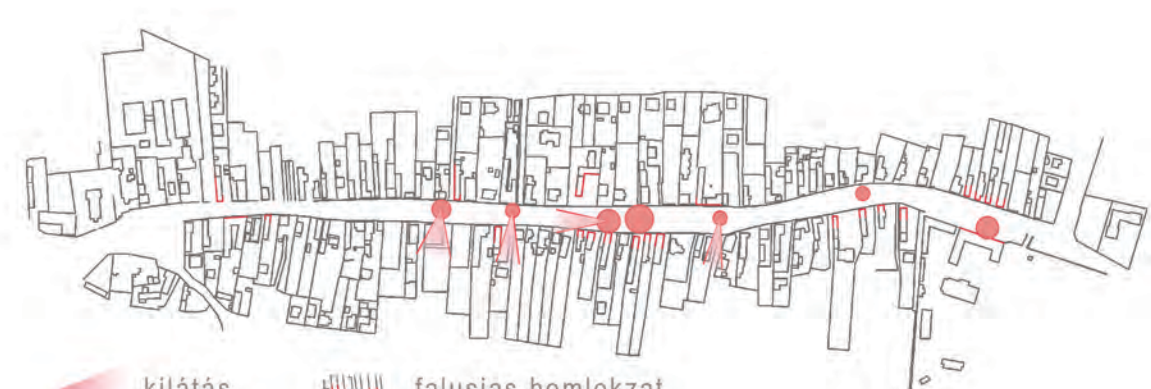


**SÜLYPONTOK** A burkolt-zöldfelület arány kialakítását és változását, a térszerkezeti tagulást a súlypontok határozzák meg. Minden esetben törekedünk arra, hogy a súlypont jelentőségével arányos legyen a hozzá kapcsolódó burkolt felület kiterjedésének mérete. A súlypontokat négy szempontrendszer alapján helyeztük el: az épületek funkciói, esztétikai-vizuális szempontok, úthálózat-közlekedés kapcsolati tényezők, és az eredeti térfalak közt utcaterítési tagulásai alapján.

**ANALÍZIS**



funkcionális súlypontok



esztétikai súlypontok

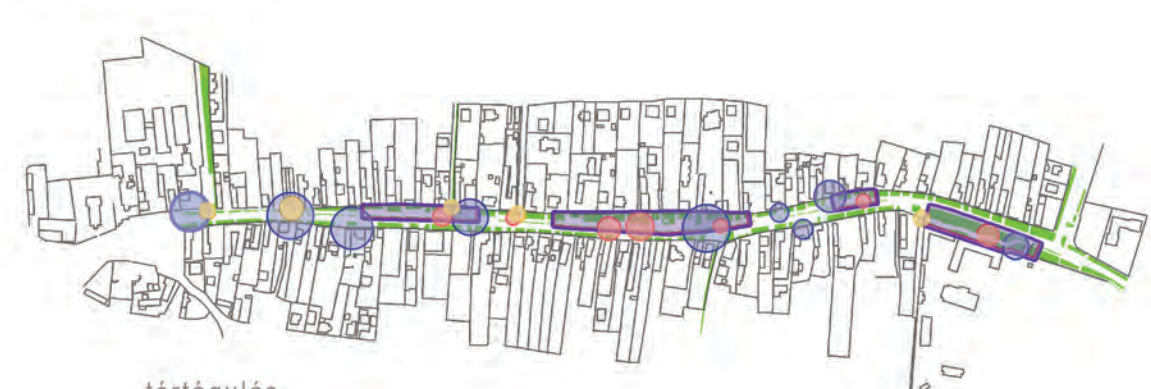


úthálózat-szerkezeti súlypontok



tér szerkezeti súlypontok

**KONCEPCIÓ**



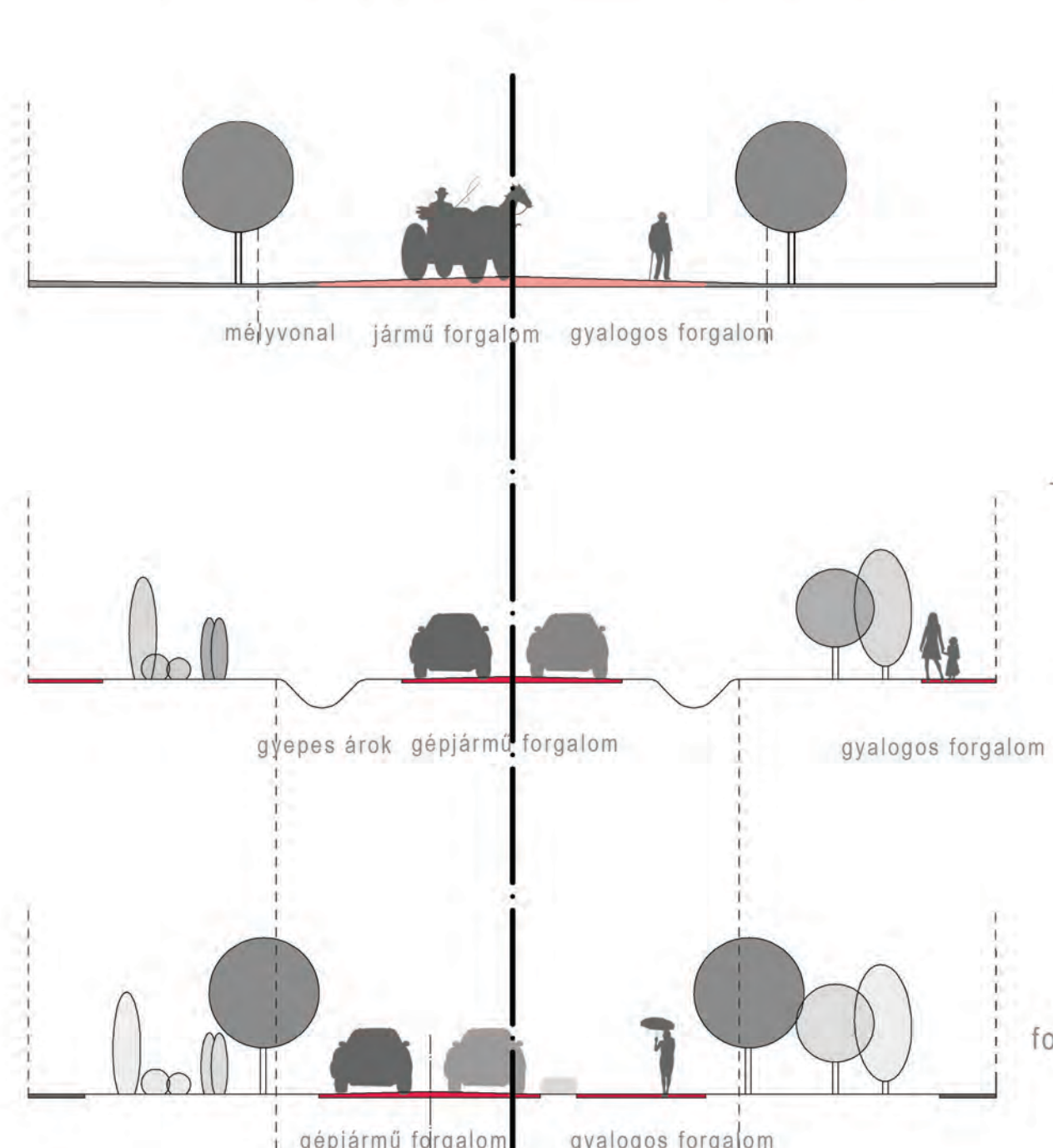
nagyobb burkolt felületek a súlypontok alapján

**JELMAGYARÁZAT**

- közút
- elválasztott kerékpárút
- integrált kerékpárút és gyalogos sáv
- járda és kocsibeálló
- parkolófelület
- meglévő épület
- tervezett épület
- meglévő lombos fa
- meglévő örökzöld fa
- kivágandó fa
- tervezett sorfa
- zöldfelület

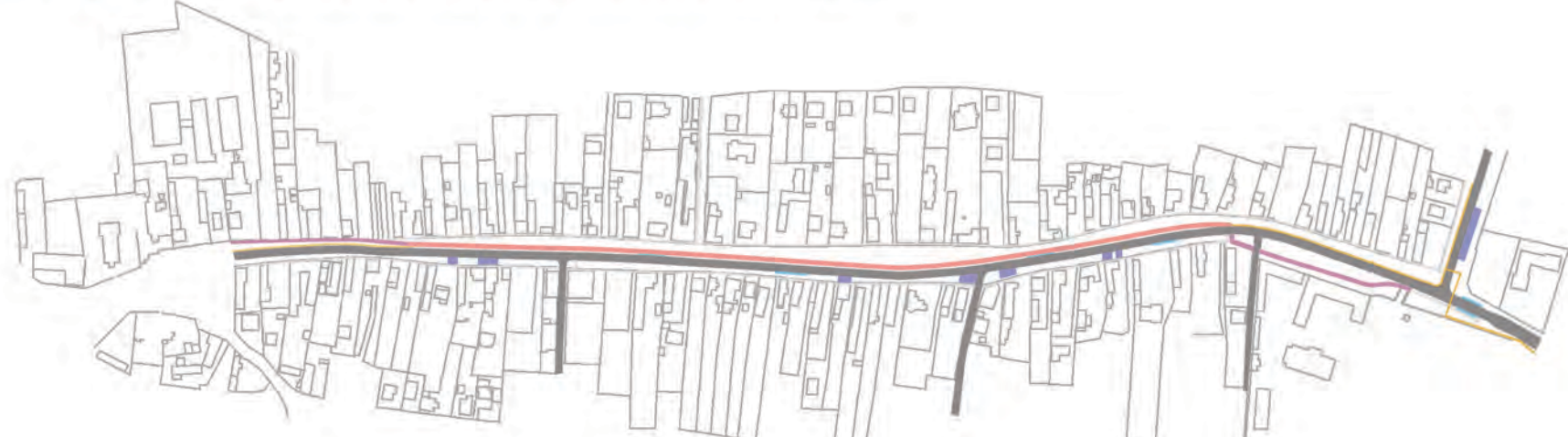


**TÉRSZERKEZET** A térszerkezet alakításában az útnak a tengelyét kezeljük település szerkezeti örökségként, és így a tervezett állapotban a gépjármű ill. gyalogos-kerékpáros forgalom közös tengelyként értelmeződik újra, mellyel az eredeti térszerkezet kialakítását hozza vissza. Emllett a térszerkezeti jelentőségű fasor pótlását javasoljuk, de a jelenlegi növényzet megtartásával.



- EREDETI TÉRSZERKEZET**
- kocsi, szélen gyalogosforgalom
  - fasor
- JELENLEGI TÉRSZERKEZET**
- gépjárműforgalom a tengelyben, gyalogos forgalom térszélén
  - fasor hiánya
- TERVEZETT TÉRSZERKEZET**
- eredeti térszerkezet visszaállítása:
  - gépjármű, gyalogos-kerékpáros forgalom közös és eredeti tengelye
  - fasor pótlása

**KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ** A koncepciónak megfelelően az eredeti 6 (3-3 m) méteres út tengelye eltolódik, ettől északra egy 1 méteres biztonsági sáv után, ezt követi az integrált gyalogos-kerékpáros forgalom (3,5 m). Ez a koncepció a terület bejárati szakaszán és a Tisza István térre csatlakozó szakaszon módosul csak. A bejárati szakaszán a kerékpáros sáv az északi oldalon fut (1,7 m), szintben elemelve az út sávjától, míg a sétány a kastély és vadgesztenyefasor oldalán halad. A Tisza István térenél a térhez való gyalogos csatlakozás és az utca beszűkülése indokolja a keresztmetszeti váltást. A sétány kiterjedésétől és összekapcsolódásától a járdával, mely így kiszélesül 2,5 méterre.



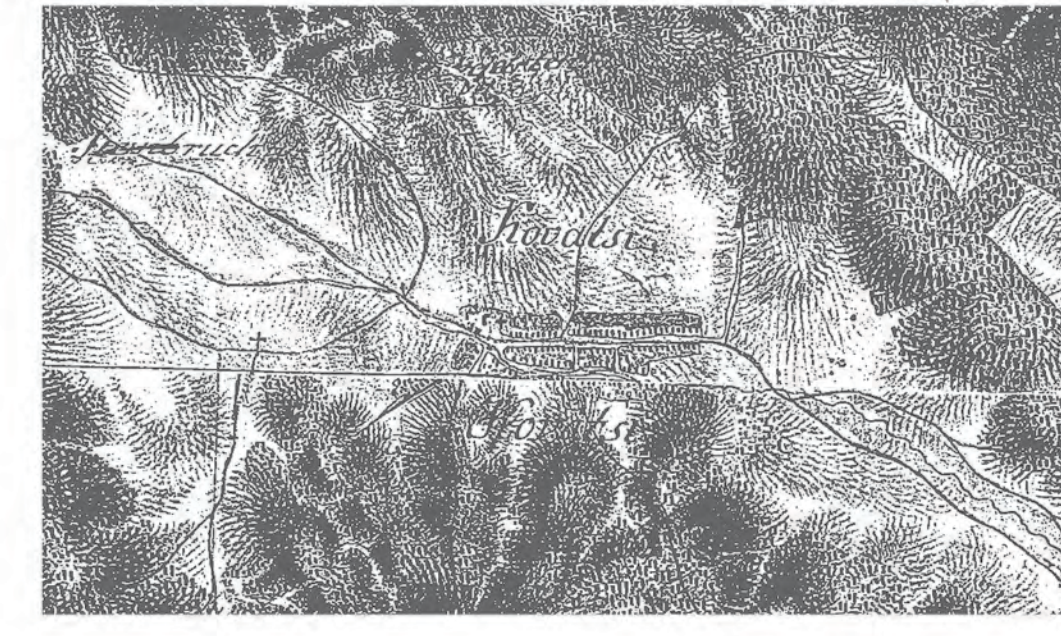
- forgalmcsillapított út (6m)
- integrált gyalogos-kerékpáros út (3,5m)
- kerékpáros út (1,7m)
- gyalogos sétány (2,5-3,5m)
- buszmegálló (3x2db)
- járda (1,2m)
- parkoló (28x16 db)

Régi képeslap

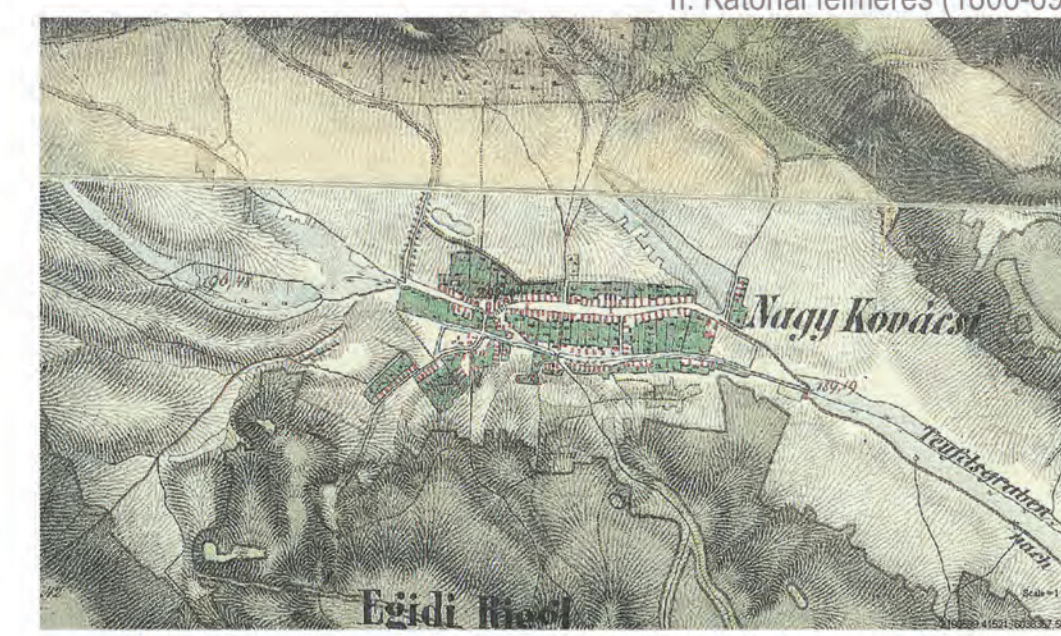


Fő-utca

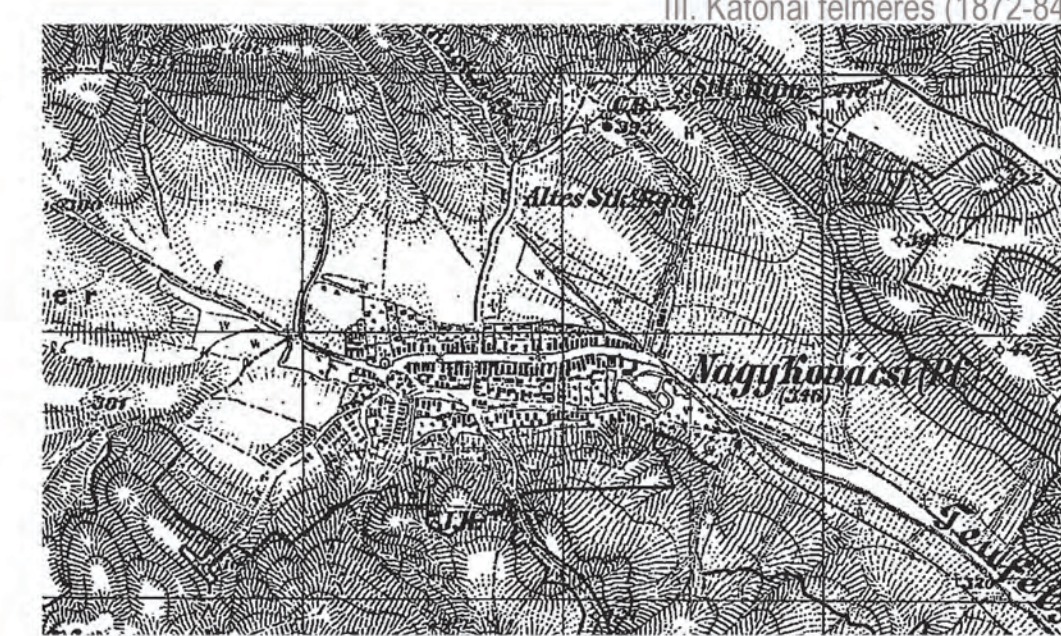
I. Katonai felmérés (1780-84)



II. Katonai felmérés (1806-69)



III. Katonai felmérés (1872-84)



**ÁTNÉZETI HELYSZÍNRAJZ**

M=1:1000



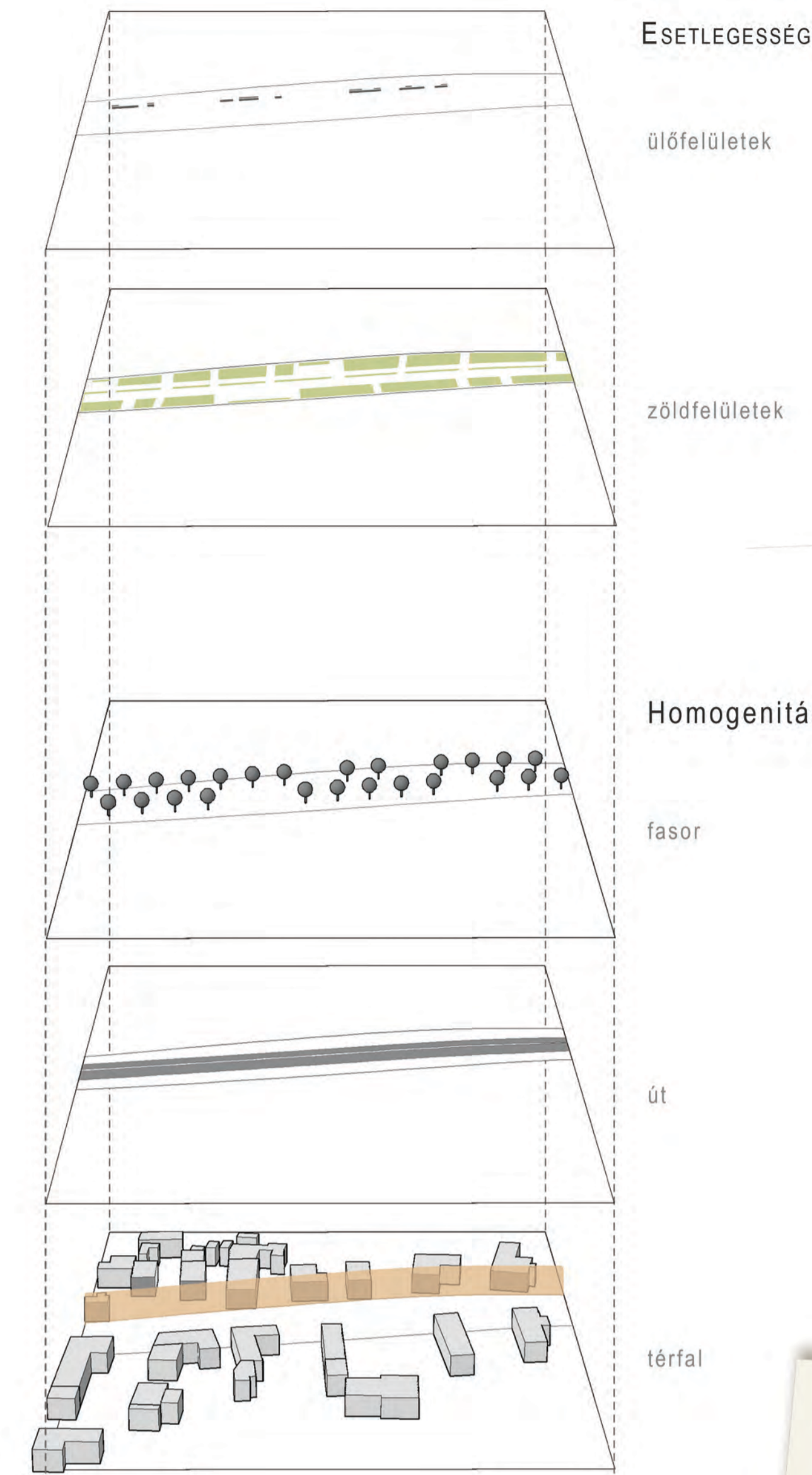
**NAGYKOVACSI FŐUTCA KÖZTÉRÉPÍTÉSZETI HALLGATÓI ÖTLETPÁLYÁZAT**





LÁTVÁNYRAJZ A TERÜLET KELETI BEJÁRATA FELŐL:  
A bejárati pozíció szerepét azzal erősítjük, hogy a meglévő vadgesztenyefasorral szemben új telepítésű kettős fasort javasolunk. Ezzel kapusímbólumot termünk.

**TELEPÜLÉSKÉP** A falusi településképet hagyományosan a beépítés adta térfal, a fasor és az út által meghatározott homogén térszerkezet határozza meg. Kisebb léptékben viszont mindig a helyi viszonyhoz való alkalmazkodásból fakadnak a téralakító gesztusok. Koncepcióinkban fontosnak tartottuk ennek a kettősségnek az újraalkotását.

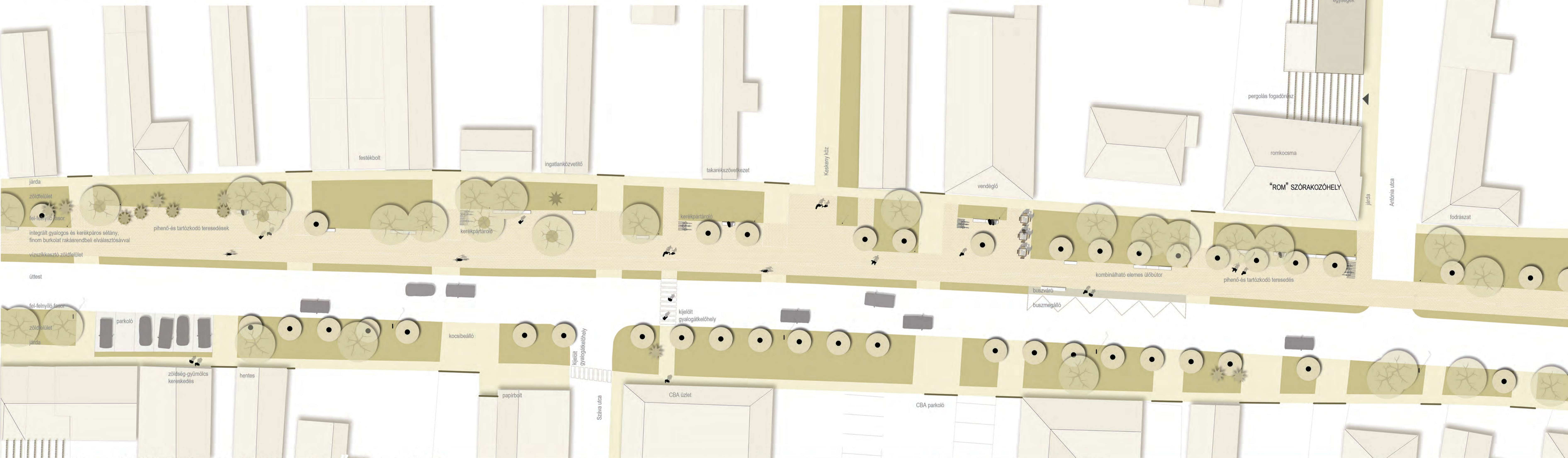


HELYSZÍNRAJZ  
M 1:200



JELMAGYARÁZAT

- aszfalt burk. közút
- tárkő burk. elválasztott kerékpárút
- klinker téglaburk. integrált kerékpárút és gyalogos sáv
- monolitbeton burk. járda és kocsibeálló
- murva burk. parkolófelület
- meglévő épület
- tervezett épület
- meglévő lombos fa
- meglévő örökzöld fa
- kivágandó fa
- tervezett sorfa
- zöldfelület
- útvilágítás
- térvilágítás
- kerékpártároló
- támaszkövi és támlás pad



# NAGYKOVÁCSI FŐUTCA KÖZTÉRÉPÍTÉSZETI HALLGATÓI ÖTLETPÁLYÁZAT



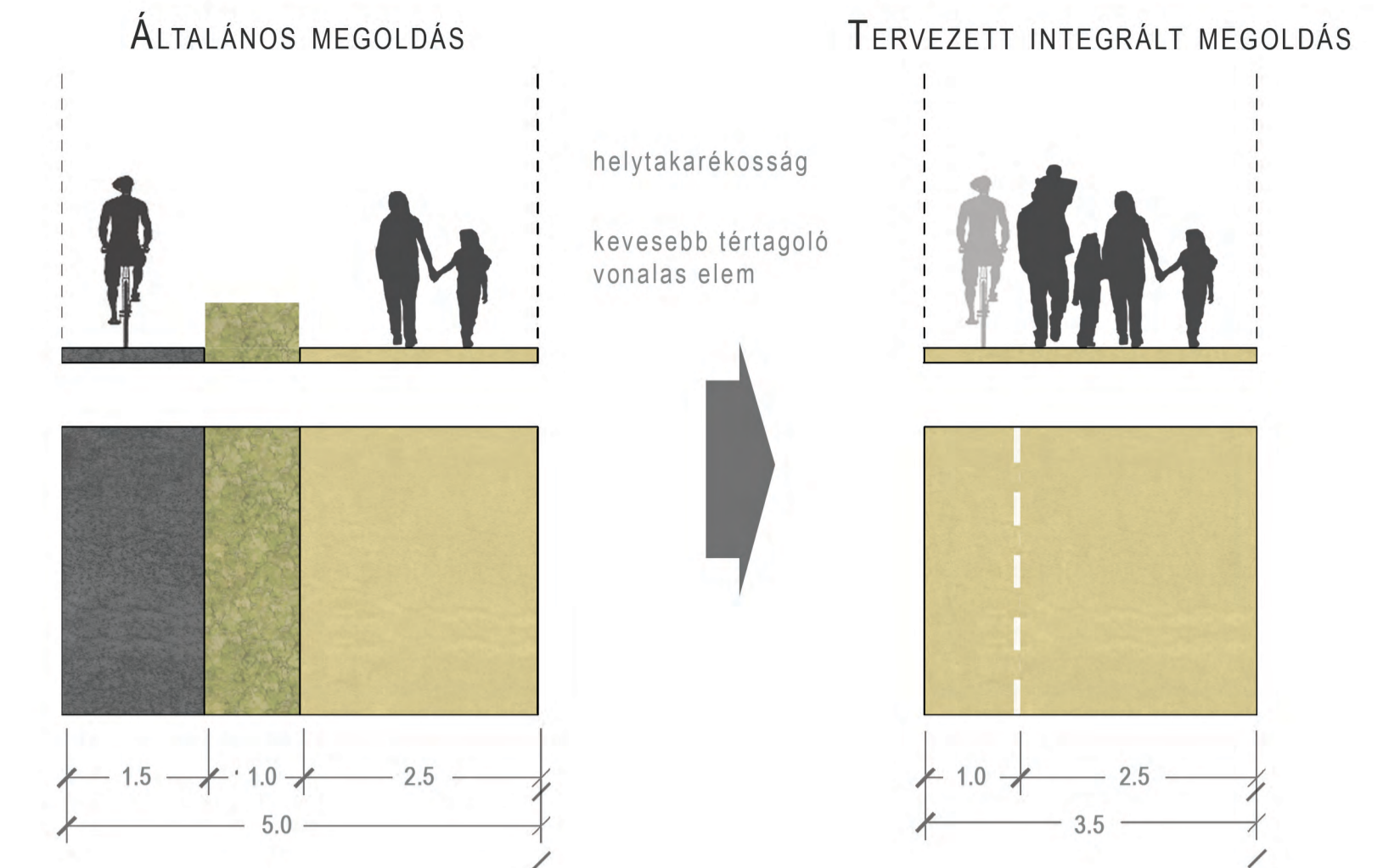




ANYAGHASZNÁLAT



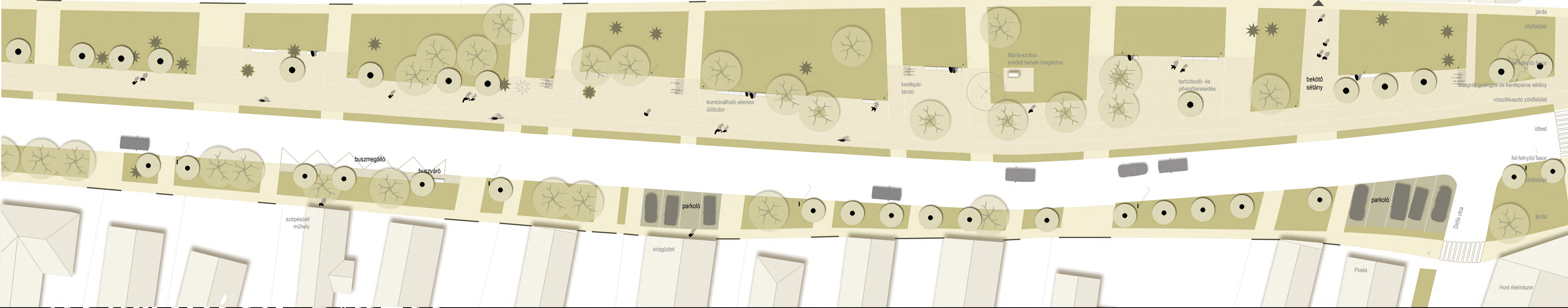
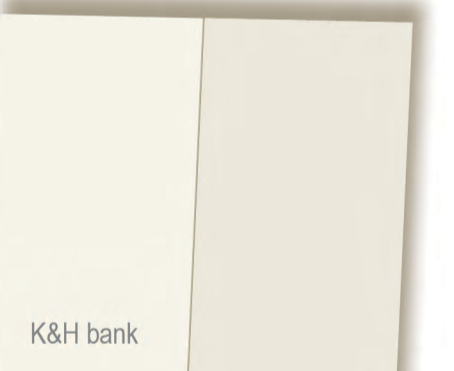
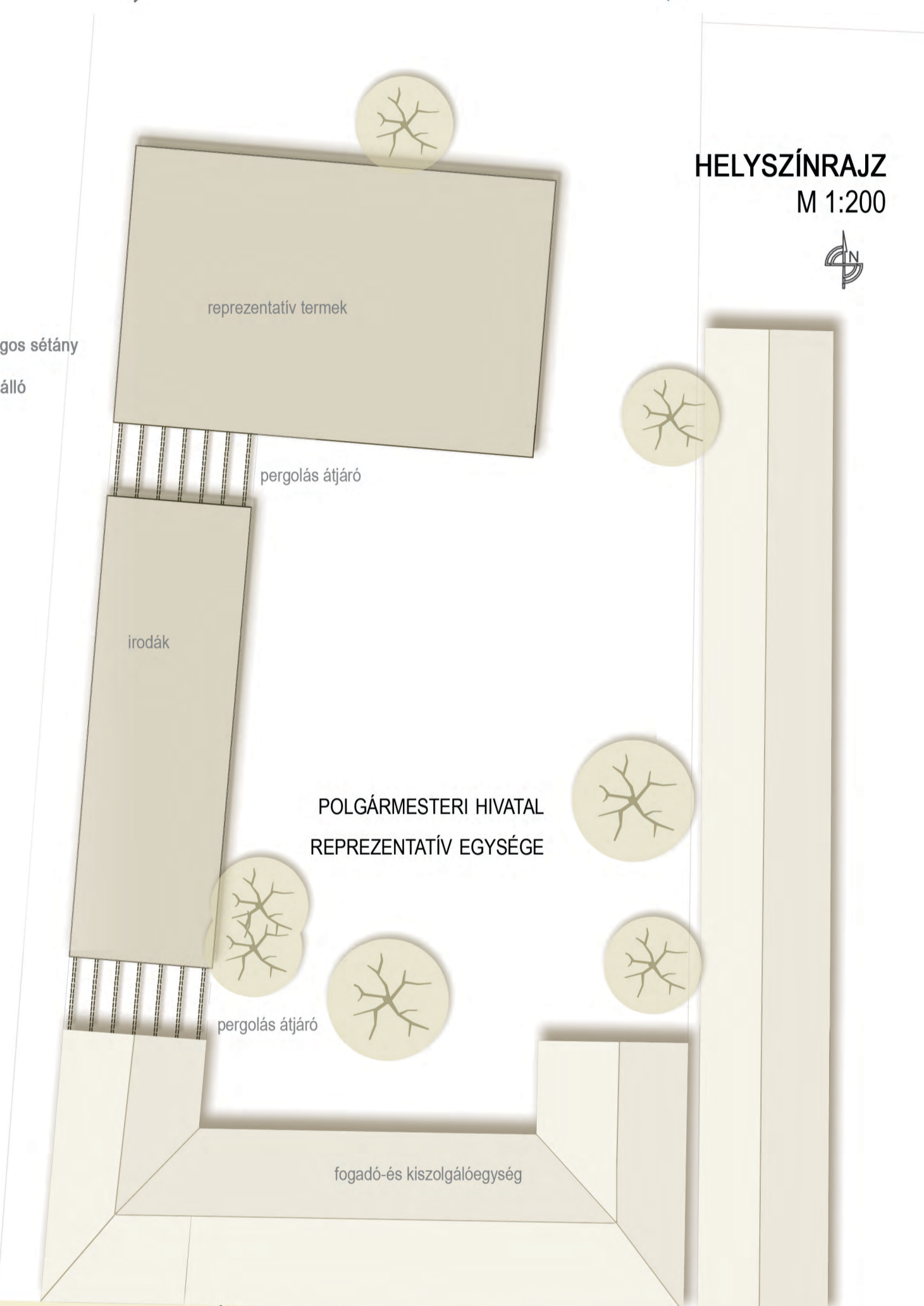
**INTERGÁLT TÉRHASZNÁLAT** Nagykövácsi mérete és pozíciója nem indokolja, hogy feltétlen egy önálló kerékpáros sáv működjön. Az alacsony kerékpáros forgalom számára önálló sáv kiépítése némiképp helypazarló megoldás lenne, és csak tovább szűkítene a gyalogosok számára kialakítható sétány keresztmetszeti méreteit. Az integrált megoldás továbbá előnyös, hiszen az utca eredeti karakterétől eltérő köztér minőségét eredményez a sok vonalás elem által meghatározott utcakép.



JELMAGYARZAT

- aszfalt burkolatú úttest
- térfő burkolatú elválasztott kerékpárút
- téglák burk. integrált kerékpárút és gyalogos sétány
- monolitbeton burkolatú járda és kocsibeálló
- murva burkolatú parkolófelület
- meglévő épület
- tervezett épület
- meglévő lombos fa
- meglévő örökzöld fa
- kivágandó fa
- tervezett sorfa
- zöldfelület
- útvilágítás
- térvilágítás
- kerékpártartó
- támlás és támlánélküli pad

HELYSZÍNRAJZ  
M 1:200



NAGYKÖVÁCSI FOUUCA KÖZTÉRÉPÍTÉSZETI HALLGATÓI ÖTLETPÁLYÁZAT





# NAGYKOVÁCSI FŐUTCA KÖZTÉRÉPÍTÉSZETI HALLGATÓI ÖTLETPÁLYÁZAT MŰLEÍRÁS

## VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

*Koncepciónkban a falusias értékek és nagyvárosi igények közt feszülő ellentétet kívántuk feloldani. A XVIII. században alakult ki a település eredeti térszerkezete, és a máig jellemző fésűs beépítési mód. A templom és a templom előtti tér a falu legmagasabb pontjára épült, melyhez a főút fokozatosan emelkedik. így a templomtorony a Kossuth utca úttengelyének lezáró pontja, mely túlmutat fizikai-térszerkezeti jelentőségén. A régi képeslapokon is jól látható, hogy a jármű-és gyalogosforgalom egykor, természetesen nem volt elválasztva egymástól, így a templom tengelybeli látványa fokozatosan tárult fel a járókelő számára is. Koncepciónk, hogy az eredeti térszerkezetet visszaállítsuk. A gyalogos és gépjárműforgalmat (egy 1 méteres zöldfelületi elválasztással) egymásmellé rendeljük, melynek közös tengelye egybeesik az eredeti tengellyel. A megoldásnak egy sor funkcionális hozadéka is van. Délre tolódik a gépjármű forgalom, északon lehetőség nyílik egy kerékpáros-gyalogos sétány kialakítására, amely integráltságából fakadóan jelentős helynyerést eredményez. Továbbá a nyílt árkok befedésével nyert teret az eredeti fasor pótlására lehet felhasználni, ami az eredeti térszerkezet egyik fő téralakító eleme. Tervünkben a burkolat-zöldfelület arány kialakítását és változását, a térszerkezeti tágulást a súlypontok határozzák meg. A súlypontokat az épületek funkciói, esztétikai-vizuális szempontok, úthálózat-közlekedés kapcsolati tényezők, és az eredeti térfalak közötti utcateresedések alapján alakítottuk ki. A kijelölt telkek közül a Kossuth Lajos u. 8. sz. (hrsz.: 390) telken egy gyermekeknek és szüleinknek szóló napközis foglalkoztató- és játszóudvart, a 61. sz. (hrsz.: 167) telken „Rom” szórakozóhelyet, azaz a fiataloknak szórakozási és találkozási felületet alakítanánk ki. A 45. sz.(hrsz.: 185/1) a meglévő épület népi építészeti szempontból értékes homlokzata, másrészt a főutcán való központi elhelyezkedése miatt a Polgármesteri Hivatal elsősorban reprezentatív, leválasztható egységeit (pl. házasságkötő terem, nagy tárgyaló stb.) helyeznénk el.*

## BEVEZETÉS

Nagykovácsi főutcájának történeti vizsgálatakor több problémafelvetés is megfogalmazódott bennünk. A település a **18. század közepén kezd** el lassan, de biztosan **fejledni**. A katonai térképeken jól látszik, hogy a lakosság szám növekedés ellenére, új területek építésbe vonása helyett a **Fő utca sűrűsödik** be. A második világháborúra eléri a település a 3000 fős lélekszámot. Az **1946-os lakosságcsere következményeképp** a lélekszám annyira megcsappant (a lakosság 90%-a elmegy), hogy a **település lényegében kihalt**. A második világháború utáni időszakban az ország legtöbb településén bekövetkező építészeti irányzatok



„termékei” (sátortetők, „kockaházak”, stb.) Nagykovácsiban, és a Fő utcán nem jelentek meg. A Kossuth Lajos utca ezért is válhatott egy „**építészeti skanzenné**”. Az ebből fakadó a „múlt nélküliség” miatt Nagykovácsi némi **hátránnyal indult** mind **infrastrukturális**, mind **közösségi-identitásbeli** vonatkozásban az ország legtöbb településéhez képest. Lényegesnek gondoljuk azt a feloldásra váró **ellenmondást** is, mely a történeti, **alapvetően falusias építészeti karakterű** Fő utca és a település **városiasodásából**, és ezzel járó funkciókból, igényeiből fakad. A II. kerület nyúlványaként megfogalmazható zsáktelepülés lakosságának van egy alapvetően budapesti, polgári identitású rétege, akiket a vágyott nyugalom és nosztalgikus vágy űzött ki fővárosból, elvárásaikból és igényeikből viszont semmit sem engedve. Az általuk megteremtett nagyvárosi közeg nehezen egyeztethető össze a Fő utca falusias hangulatával.

## KONCEPCIÓ

Tervjavaslatunk vezérgondolata, hogy egyszerre törekszünk Nagykovácsi **eredeti településképe**nek megőrzésére és a **falusi utca kép identitásának visszaállítására**, miközben a megjelent **új funkciók és igények** által állított kihívásokat tartjuk szem előtt. Mindezt egy olyan köztér-építészeti koncepcióba ágyazva, ami feloldja a falusi értékek és városi igények közt feszülő ellentétet, illetve funkcionális kialakításával és vizuális megjelenésével hozzájárul a lakosság jólétének növeléséhez.

## A KOSSUTH LAJOS UTCA KIALAKÍTÁSA

A főutca kialakításakor három alappillért határoztunk meg, ami az urbanisztikai léptéktől kezdve egészen a mikro-léptékig meghatározza a koncepciókat. Az **eredeti falusi térszerkezet megőrzése** és újratereztése, az **integrált térhasználat**, illetve a **falusias utca karaktert** meghatározó **homogenitás és esetlegesség** kettősége.

## TÉRSZERKEZET

Nagykovácsi a török uralom után a XVIII. században népesült be újra. A falu (akkori nevén *Kovátsi*) az első katonai felmérésen már megjelenik, ekkor még csak a mai Kossuth Lajos utca alkotja a települést, mely a jelenlegi utcával teljes hosszában megegyezik. A hagyományosan kialakult utca és jellemző **fésűs beépítésmód és településszerkezet** máig megmaradt, mely közös urbanisztikai örökségünk, így koncepciónk célja ennek megőrzése. Alappillérünk, hogy Nagykovácsi főutcája újra visszakapja az egykori falusias utca képét meghatározó térszerkezeti elemeket. Régi képeslapokon jól látszik, hogy Nagykovácsi utcáját hagyományosan a **két szélén futó fasor** határozta meg, az út földút volt, mely a beépítési vonalak között teljes szélében



húzódott. A **jármű-és gyalogosforgalom** - sűrűségéből fakadóan is - egymástól **nem volt elválasztva**, így a gyalogosforgalom is a jelenlegi térszélen futó járdák helyett az úttengelyhez közelebb haladt. A **templom** és a templom előtti tér **a falu legmagasabb pontján épült**, melyhez a Kossuth utca túlsó, keleti végétől fokozatosan emelkedik. Így a templomtorony a Kossuth **utca úttengelyének lezáró akkordja**, mely már **túlmutat fizikai-térszerkezeti jelentőségén**. Éppen ezért az út tengelyét tartjuk a Kossuth utca esetében az egyik legfontosabb urbanisztikai értéknek. Az egykori gyalogos helyzetét a jelenlegi állapottal összevetve kitűnik, hogy a legalapvetőbb különbség az, hogy akkoriban nem a térszéleken haladt ez a forgalom, és tekintve, hogy nem voltak olyan erős látványhatároló növénytömegek, **a templom tengelybeli látványa fokozatosan tárult fel a járókelő számára is**. A tervezett állapotban éppen ezért a **gyalogosforgalom nyomvonalvezetése stratégiai fontosságú kérdés**. Konceptiónk alapköve, hogy az eredeti térszerkezetből újratereptsük a **gyalogos és járműforgalom egymásmellettiségét, egy közös tengellyel**, mely egybeesik az eredeti tengellyel. Így a gyalogos számára az eredeti térszerkezeti élményt teremtjük újjá. Az ábrákon is jól látható, hogy a közös tengely megtartásával a gépjármű forgalom tengelye enyhén délre tolódik, az úttól északra pedig a gyalogos-kerékpáros út kap helyet. Ez **funkcionális értelemben is számos előnnyel** jár, mivel az új vonalas létesítmények a jelenlegi nyílt árkok helyén épülnek. Ez megkönnyíti az építést, többek-közt azért, mert **nincs szükség fakivágásra**. Mindemellett a térnyerés lehetőséget ad arra is, hogy az út melletti, az **eredeti** utcakaraktert nagyban meghatározó **fasort pótoljuk**.

#### INTEGRÁLT TÉRHASZNÁLAT

További alappillérünk, hogy kihasználjuk a teret, és jól gazdálkodjunk a keresztmetszeti kötöttségekkel. Véleményünk szerint Nagykovácsi mérete és pozíciója **nem feltétlen indokolja**, hogy **önálló kerékpáros sáv működjön**. Az alacsony kerékpáros forgalom számára önálló sáv kiépítése némiképp helypazarló megoldás volna, és csak tovább szűkítené a gyalogosok számára kialakítható sétány keresztmetszeti méreteit. Így **integrált megoldásként javasoljuk gyalogos-kerékpáros sáv létesítését**, mely ugyan e két eltérő típusú forgalom konfliktusát hordozza magában, ám ennek jelentősége eltörlődik hozadéka mellett, hogy **szélesebb sétány** alakítható ki a gyalogosok számára. Az integrált megoldás továbbá utcaképi mivoltában is előnyös, hiszen a **jelenlegi, sok vonalas elem az utca eredeti karakterétől eltérő köztéri minőséget eredményez**.



#### FALUSIAS KARAKTER: HOMOGENITÁS ÉS ESETLEGESSÉG

A falusi településképet hagyományosan a beépítés adta **térfal, a fasor és az út által meghatározott homogén térszerkezet** határozza meg. Kisebb léptékben viszont mindig a **helyi viszonyhoz való alkalmazkodásból fakadnak a téralakító gesztusok**. Konceptiónkban fontosnak tartottuk ennek a kettősségnek a megfogalmazását. Tehát az eredeti homogén térszerkezet miatt is fontosnak tartottuk, hogy a **járműforgalom és gyalogosforgalom** egymásmellettségük révén is **egy útként, egy entitásként** értelmeződjenek, ahogyan az eredeti utcaszerkezetben is ez volt jellemző. A **fasort** a már említett módon újratelepítenénk. A térfalak és fésűs településszerkezet homogenitása többé-kevésbé megőrződött az idők során. A **falusias esetlegességet** mindig a kisebb lépték helyspecifikus, kis léptékben leglogikusabb megoldása eredményezi, így meghagytuk az **autóbehajtók változó szélességét** (bár ennek méretét 3m-nél maximalizáltuk), amik többnyire a közeli épület illetve a telekszerkezet irányát követik. Az ez által meghatározott **burkolt-zöld struktúra izgalmasan esetleges**, de mégis egységes elemként jelenek meg az utcaképben. Hasonló módon **az egyféle berendezési elemek monoton ismétlődő világát is kívánni kerültük**, mivel véleményünk szerint egységessége **túlságosan városias megjelenést kölcsönöz** a vonalas jellegű köztérnek. Másik oldalról viszont az egyedi formatervezésű bútorok kivitelezhetetlen, és anyagi vonzatait tekintve nem fenntartható opcióit sem tekintjük megoldásnak. Az ismétlődés lehetőségének kerülése a padválasztás esetében lényeges. Az ülőfelületekhez olyan gyártmányt kerestünk, mely több elemet használ (támlás pad és támlátlan ülőfelület) és kombinálásukkal különböző hosszúságok alakíthatók ki, így marad **egységesen homogén, mégis esetleges a falusi utcakép**.

#### SÚLYPONTOK VÁLASZTÁSA

Tervünkben a **burkolat-zöldfelület arány** kialakítását és változását, a **térszerkezeti tágulást a súlypontok határozzák** meg. Minden esetben törekedtünk arra, hogy a súlypont jelentőségével arányos legyen a hozzá kapcsolódó burkolt felület kiterjedésének mérete. A súlypontokat **négy szempontrendszer** alapján helyeztük el: az épületek **funkciói, esztétikai-vizuális** szempontok, **úthálózat-közlekedés** kapcsolati tényezők, és az **eredeti térfalak** közötti utcatér tágulásai alapján. Így nagyobb burkolt felületeket és a sétány mellett megjelenő teresedéseket azokon a pontokon alakítottunk ki, ahol jelentősebb közfunkció, vagy közterületet igénylő szolgáltatási létesítmény, értékes homlokzatok vagy szép kilátás, becsatlakozó gyalogos közlekedés, illetve tértágulási adottság jellemző. A bejárati tér, a Kossuth Lajos utca keleti vége, **kapujellegéből** fakadóan fontos súlypont, mely egybekapcsolódik a kastély jelentőségével, ahol nagyobb teresedést alakítottunk ki. A kapujelleg további megfejtéseként az út északi oldalán a bejárati



szakasz első 25 méterén a meglévő **vadgesztenyefasorral szemben egy 2x4 darab fából alkotó kettős fasort javasolunk**, mely így jobban érezteti a **településszerkezeti kapu-helyzetet**.

#### KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ

A közlekedési koncepció az említett alappillérek szerint alakul. Ennek megfelelően **az eredeti 6 (3-3 m) méteres út tengelye eltolódik**, ettől északra egy **1 méteres** (autóbehajtókkal megszagatott) **zöldsáv** található, mely az út kötelező biztonsági sávja is egyben. Ezt követi a **gyalogos-kerékpáros forgalom 3,5 méteres** keresztmetszettel, melyben egy méternél van a kerékpáros nyom felfestve. Ez a koncepció a terület **bejárati szakaszán** és a **Tisza István térre csatlakozó szakaszon módosul csak**. A bejárati szakasznál a kerékpáros sáv az északi oldalon fut 1,5 méter szélesen, szintben elemelve az út síkjától, míg a sétány a kastély és vadgesztenyefasor oldalán halad, majd mindhárom befut a fasorok által alkotott kapujellegű bejárati helyzetbe. A Tisza István térnél a térhez való gyalogos csatlakozás és az utca beszűkülése indokolja a keresztmetszeti váltást. A sétány kitér eddigi helyzetéből és összekapcsolódik a járdával, mely így kiszélesül 2,5 méterre.

Mivel a sétány és a teresedések az északi oldalra kerültek, a **parkolók elhelyezésére a déli oldalon nyílt lehetőség**, amit mind esztétikai, mind funkcionális konfliktus-kerülés miatt előnyös döntésnek tartunk. A Kossuth Lajos utcán 28 db beállást, az Ady Endre utcán 16 db P+R parkolóhelyet terveztünk. A **buszmegállókból 3 helyen tervezünk megállót, mindkét irányban**. Ezek elhelyezése a csatlakozó utakhoz, passzázsokhoz és tervezett funkciókhoz igazodnak, illetve törekedtünk arra is, hogy nagyjából egyenletes távolságokra kerüljenek. Ennek megfelelően nyugatról kelet felé haladva, található egy a Keskeny köz közelében, egy a tervezett Polgármesteri Hivatal előtt és Diófa utca becsatlakozásának közelében és a harmadik a terület bejáratánál az Ady Endre utca becsatlakozásánál.

#### ANYAGHASZNÁLAT

Az anyaghasználatunkban a **Tisza István térhez való illeszkedés** volt az egyik meghatározó vezérgondolat. Nem csak ebben, hanem **koncepcionális szinten is, a térszerkezet kezelésében, egyszerűségében, visszafogottságában, falusias jellegében** is próbáltuk követni az utca lezáró pontjának, a Tisza István térnek a jellegét. Az **egységes burkolati világot** kiemelten fontosnak tartjuk egy ennyire koherensen összetartozó téregyüttes, és falusias lépték esetén. Ennek megfelelően a sétány a téren is megtalálható sárga téglaburkolatot kapta, az autóbehajtók és a két szélső járda egyszerű helyben öntött, dilatált, cementalapú monolit betonburkolat, míg a parkolók dolomit zúzottkő szórt burkolatot kapnak. **Az útvilágítást magas fénypontú világítótestek adják az út déli oldalán**, melynek berendezési sávja a tervezett fasor



vonala. Az **északi oldalon középmagas világítótesteket** terveztünk, ebből javasoljuk ugyanannak a gyártmánynak használatát, mely a Tisza István téren is megtalálható.

**Az ülőfelületeknél** kiemelten fontosnak tartottuk, az ülőfelületek **monoton ismétlődő jellegének elkerülését**, mely a vonalas térszerkezeti helyzetből fakadóan még erőteljesebben rontaná a falusias jelleget, és túlzott mértékben városias jelleget kölcsönözne a területnek. Mint már említettük, szeretnénk megtartani a falusias esetleges jelleget, mégis egyedi bútor tervezésének és kivitelezésének anyagi vonzatai megkérdőjelezhetik a választás indokoltságát. **Az ülőfelületekhez ezért olyan gyártmányt kerestünk, mely több elemet használ** (támlás pad és támlátlan ülőfelület) **és kombinálásukkal különböző hosszúságú szakaszok alakíthatók ki**, így marad **egységesen homogén, mégis esetleges a falusi utcakép**

#### MEGLÉVŐ ÉS TERVEZETT FAÁLLOMÁNY

Az új közlekedési létesítmények nyomvonalvezetésének köszönhetően nagyon **kevés fa kivágására van szükség**. A Kossuth Lajos utca teljes hosszában mindössze **9 fa kivágását javasoljuk**, ebből 3 túlevelű. Ahogy többször említettük, fasor telepítését is javasoljuk a **térszerkezet visszaállítása** céljából. A **tervezett fasor szakaszos jellegét** javasoljuk, így finoman lehet illeszteni a már meglévő növényzethez, ebből következően nincs szükség fakivágásokra, illetve falusias, esetlegesebb megjelenést is kölcsönöz az utcaképnek.

#### VÍZELVEZETÉS

Koncepciónkhoz és az így kialakult arculathoz a vízelvezetés kérdése is hozzátartozik. A zárt **folyókarendszer fokozottan urbánus jellegét elutasítva** valamilyen **városiasodó igényeket kielégítő**, de mégis **természetes megoldást** kerestünk. Hely szűkében a hagyományos értelemben vett nyílt árkokat elutasítottuk. Csapadékvíz-kezelési megoldásként az elszivárogtatást választottuk, melyet egy ún. **beszivárogtató zöldsáv** formájában tervezzük. Az úttestről és a sétányról **összegyűlő csapadékot** ez a növényekkel beültetett, kb. 40 cm-re süllyesztett, 1 m széles négyzetes keresztmetszetű sáv egy ideig **tározza, majd a gyökérzet és egy drénrendszer segítségével beszivárogtatja a talajba**. Ez a kiképzés számos előnye mellett képes kezelni a hirtelen lezúduló, nagy mennyiségű csapadékvizet is, de a biztonságosság jegyében a túlfolyócsöveket a csatornahálózatra kell kötni.

#### TELKEK HASZNOSÍTÁSA

A kijelölt telkek hasznosítási javaslatainak kidolgozásakor -többek között- a **lakosság generációs sajátosságait** vettük figyelembe. Az agglomerációs településen nagy arányban



vannak jelen a többgyermekes, fiatal, értelmiségi családok. Az ő igényeik kielégítésére, településen tartásukra fokozottan szükség van.

1. Az őket ellátó jelenlegi intézményi kereteket szeretnénk kiegészíteni hasznosítási javaslatunkkal, mely a **Kossuth Lajos u. 8.** sz. (hrsz.: 390) telken egy gyermekeknek és szüleinknek szóló benti- és kinti tér szoros együttélésével létrejövő **napközis foglalkoztató- és játszóudvar.**
2. A pár év alatt felnövekedő generációnak, és a jelenleg is a településen élő fiataloknak nyújt szórakozási és találkozási felületet a **Kossuth Lajos u. 61.** sz. (hrsz.: 167) telken kijelölt **„Rom” szórakozóhely.** A meglévő épület mint romkocsmá funkcionálhat, az új épületrészben pedig a kiszolgáló helységek mellett helyet kaphat egy táncterem is. Az épület az **Antónia utca településszerkezetei visszásságára is választ adhat,** mely a település organikus fejlődésével ellentétes „mesterséges” kiszabályozásból adódik. Az Antónia utcát a megjelenő autósforgalom lebonyolítás érdekében, mindenféle történeti előzmény nélkül, funkcionális szempontok szerint vágták a városszövetbe. Beépítési javaslatunk utcára szerkesztett homlokzatot tud létrehozni, mely segít a utca-jelleg megteremtésében.
3. A Polgármesteri Hivatal új épületének elhelyezésének kérdéséről meglátásaink a következők: A **Polgármesteri Hivatal** mint a lakosság közösségi megbízásból működő szerv **Fő utcára pozicionálásra pozitív szimbolikus értelemmel bír.** Hely hiányában azonban sajnos kivitelezhetetlen a teljes intézmény Fő utcán tartása. Mindezek miatt egy kompromisszumos megoldásra jutottunk: a Polgármesteri Hivatal **elsősorban reprezentatív, leválasztható egységeit** (pl. házasságkötő terem, nagy tárgyaló stb.) a **Fő utcán, szerepüknek a legmértőbb környezetben** helyeznénk el. Ezen kívül gyakorlatilag itt csak az őket kiszolgáló helységek és irodák kapnának helyet. A Hivatal többi egységének helyét a településvezetésre bizzuk. Az új, reprezentatív funkciót a hasznosításra kijelölt telkek közül a **Kossuth Lajos u. 45.** sz. (hrsz.: 185/1) telekre tervezzük. Választásunkat egyrészt a meglévő épület népi építészeti szempontból értékes homlokzata, másrészt a főutcán való központi elhelyezkedése indokolja.

A beépítési javaslatok egységes építészeti koncepciója az, hogy **az utca arcúata és térszerkezete megőrzésének érdekében** a meglévő épületeknek a **homlokzati épületegységét** - felújítás mellett, de – **megtartanánk.** Az új épületek, ettől finoman elválasztva, **követnék** a fésűs, oldalhatáron álló, hosszúházás, **hagyományos beépítési struktúrát,** így a falusias építészeti egyszerűséget egyfajta **újraértelmezett építészeti minőségben** absztrahálva.