

KÖZ-TÉR-ALAKÍTÁS

A városi rendeltetés és a helyi használat a köztértervezés gyakorlatának tükrében

DLA értekezés - Tézisek

készítette:
Varga Péter István
építész

témavezető:
Pálffy Sándor DLA
építész,
tanszékvezető egyetemi tanár

BME Építészmérnöki Kar, Urbanisztika Tanszék
2011

Bevezető

Az ezredforduló utáni európai városépítészet egyre nagyobb figyelemmel fordul a köztetek kérdése felé. Mindenekelőtt Barcelona az a város, ahol a köztér-rehabilitáció, a városi köztetek megújítása és új köztetek létrehozása a városfejlesztési programok fő mozgatórugójává vált. A barcelonai modell nagy hatással volt az európai városfejlesztési folyamatokra; sok európai város indította be saját, átfogó köztér-rehabilitációs programját, amelyeknek mára megannyi példaértékűen megújult kortárs köztér az eredménye.

Természetesen a köztér mindig is jelen volt városaink életében. Az ókori agora, a középkori vásártér, a barokk reprezentáció terei és utcái, a XX. század korzói vagy politikai rendszereinek terei mind a városi közélet fontos helyszínei és városaink térbeli struktúrájának markáns alkotóelemei voltak. A városi beépítés és a köztér, a tömörség és az üresség egysége és folyamatos alakulása pedig elválaszthatatlan része az európai város történetének. A XX. század végére azonban a városi terek használatában és a város felépítésében valami végérvényesen megváltozott. A köztetek történeti funkciójukat végleg elvesztették; a vásártér, a piactér, a templomtér már régóta nem hordoznak átfogó jelentést a városi élet szempontjából. A történeti jelentés kiüresedésével a városi köztetereken mind markánsabb igényekkel jelentek meg a város működési szükségletei: az infrastruktúrák és a közlekedési rendszerek. Ezzel együtt a köztetek használata is átalakul; megjelenik, illetve felerősödik a szabadidő, a rekreáció, a turizmus, a vélemény-nyilvánítás stb. mint köztérhasználati igény. A közterületek állapota, használati és építészeti minősége tehát a városi életminőség meghatározó tényezőjévé válik. Mindemellett a város egyre bonyolultabb, összetettebb rendszernek tűnik, ahol egyre nehezebb érvényesíteni a város egészére kiterjedő, átfogó városépítészeti koncepciókat.

Mindez egyúttal a városfejlesztési eszközök átalakulását is jelenti. A barcelonai modellben, illetve a fent említett példákban az a közös újdonság, hogy e városfejlesztési programokban a köztetek átalakítása, fejlesztése, rehabilitációja vagy új köztetek létrehozása a alapvető *városfejlesztési eszközzé, értékteremtő erővé* válik.

A köztetek felértékelődése, meghatározó, gyakran egyedüli szervező erővé válása történelmi előzmények nélküli jelenség, ami a klasszikus urbanisztikai eszközök átalakulásával is jár. Ezen belül a köztértervezés önálló szakterületté alakulása is megindult, amely több szakterület integrálásával és kooperációjával a városfejlesztési programok meghatározó részévé válik.

E nemzetközi folyamatok – módosulásokkal – a hazai városok és köztetek esetében is megfigyelhetők. A hazai városi köztetek erkölcsi és műszaki amortizációja már évtizedekkel ezelőtt megindult; a köztetekkel kapcsolatos használati igények megváltozása a városi életmód – a nemzetközi folyamatokhoz hasonló – átalakulásával a hazai köztetek vonatkozásában is megjelent. A 90-es évek hazai köztetereire tehát egyszerre volt jellemző a korábbi használati igények kiüresedése vagy eltűnése, valamint a (még csak csírájukban jelen lévő) új használati módok megjelenése. Az ezredforduló után a köztetek átalakulása felgyorsult, hiszen jelentős uniós forrás állt rendelkezésre a városi köztetek fejlesztésére. Köztérfejlesztési programok indultak be, köztértervezési tervpályázatok jelentek meg; a köztérialakítás felértékelődése és önálló szakterületté válása hazánkban is elkezdődött.

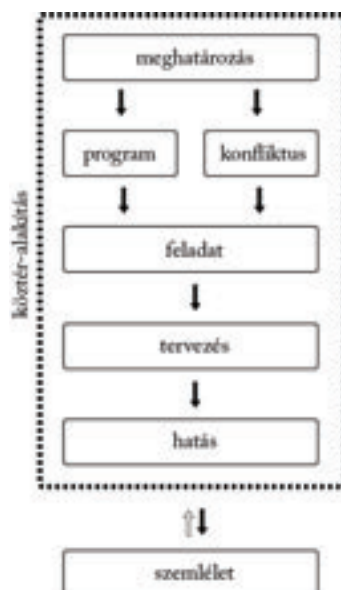
A közterek városi szerepének átalakulása, jelentőségének növekedése egyúttal a közterekkel kapcsolatban megjelenő működési és használati *igények* megjelenését és átalakulását jelenti. A közterek átalakítása, fejlesztése, rehabilitációja során e legkülönbözőbb igények adják a tervezési program és a tervezés alapját.

Jelen értekezés a köztéralkítás egyes tervezési kérdéseit tekinti át a városi rendeltetés és a helyi használat szempontjából.

Az értekezés az alábbi kérdésekre keresi a választ:

- A köztereken megjelenő működési és használati tényezők hogyan határozzák meg a köztereket; e különböző igények alapján hogyan alakul ki a köztér tervezési programja, s a különböző igények hogyan kerülnek összeütközésbe egymással?
- A tervezési program alapján hogyan határozható meg a köztértervezés célja és feladata?
- A köztértervezés milyen hatással jár, s mindebben mi a tervező építész szerepe?

Az értekezés e kérdésekre ad tézisek formájában válaszokat. A tézisek közötti összefüggést az alábbi ábra szemlélteti:



Az értekezés célja

Az értekezés célja, hogy a *saját tervezői gyakorlat szűrőjén keresztül* áttekintést adjon a köztereket meghatározó alapvető tényezőkről, illetve a köztereket alakító szakterületek és az építészet legfontosabb kapcsolódási pontjairól. A köztéralkító tényezők definiálásával és rendszerezésével a köztértervezés könnyebben átlátható, könnyebben kezelhető kérdéssé válik. A dolgozat további célja, hogy e szempontok szubjektív számba vételével tovább segítse a köztértervezés önálló szakterületté válását, ahol e szerteágazó szakmai szempontok – gyakran a hagyományos építészeti gondolkodás számára szokatlan – integrálására és kezelésére van szükség.

Tézisek

első tézis – a meghatározás

A közterek működésének két alapvető tényezője a városi rendeltetés és a helyi használat.

Rendeltetés és használat, noha rokon fogalmak, a közterekkel kapcsolatos igények két jól elkülönülő csoportját jelentik. A városi rendeltetés a város működését reprezentáló funkció (például: közlekedés, infrastruktúra); a helyi használat pedig a helyi igények megjelenési formája (például: időszakos rendezvények, szabadidő eltöltése, sport). A városi rendeltetés statikus funkció, a használat pedig időben és térben könnyen változó, dinamikus igény.

második tézis – a program

A városi rendeltetés és a helyi használat igényei alakítják a köztértervezés programját.

Esettanulmányaim alapján megállapítottam, hogy a közterek tervezése során e két tényező súlya és aránya alapvetően meghatározza a tervezési programot. Az arány közterenként más és más; s bár egyes közterek kialakítását csak a rendeltetés vagy csak a használat önmagában is meghatározhatja, a közterek többségénél mindkét tényező egyidejűleg van jelen.

harmadik tézis – a konfliktus

A köztereken megjelenő működési konfliktusokat leggyakrabban a városi rendeltetés és a helyi használat ütközése okozza.

Az eltérő igények közötti konfliktusok különböző formában jelentkezhetnek. Leggyakrabban a különböző léptékek (rendeltetés = városi, használat = helyi) közötti ütközésként, a városi működés igényeinek (pl. közlekedés) és a helyi használat (pl. szabadidő) konfliktusában jelennek meg.

negyedik tézis – a feladat

A köztéralakítás sokszereplős, több szakterületet és szempontot integráló, komplex tervezési feladat.

A közterek tervezése során a különböző (működési és használati) szempontokat különböző szakmák és szaktervezők képviselik. A használat szempontjai, melyeknek megismerését a környezetpszichológia eszközei is segítik, elsősorban az építész tervező munkájában jelennek meg. A különböző szakmai szempontok, a közreműködő tervezők összehangolása, moderálása gyakran az építész feladata, ami sok esetben túlmutat a hagyományos generáltervezői szerepkörön.

ötödik tézis – a tervezés

A köztértervezés során a városi tér működését oly módon kell biztosítani, hogy a lehető legnagyobb szabadságfokot tegye lehetővé a különböző használatok számára.

Tervezői munkám tapasztalata, hogy a köztértervezés során a városi működés szükségként, a használat pedig lehetőségként jelenik meg, ami a közterek tervezésében gyakran két tervezői megközelítésmód egyidejűségét jelenti. A városi működést szisztematikus, minden részletre kiterjedő, alapos tervezéssel kell biztosítani, a helyi használatok lehetővé tételéhez azonban csak a használatok kereteinek definiálása szükséges. A használatok szisztematikus és részletes megtervezése épp e használatokat lehetetlenítené el, ezért a jól tervezett köztér irányít, inspirál, helyet ad, de nem meghatároz és semmiképp sem túlhatároz.

hatodik tézis – a hatás

A köztér-rehabilitációs programok a városfejlődés fontos katalizátorai.

Megvalósult példák vizsgálata alapján megállapítottam, hogy a köztérmegújítási programok közvetlen fejlesztő hatással vannak városi környezetükre. E fejlesztő hatás a városi életminőség javulásában és a kapcsolódó ingatlanok piaci felértékelődésében jelentkezik.

hetedik tézis – a szemlélet

A közterek rendeltetése és használata egyre nagyobb hatással van a városi életminőségre, ezért a köztértervezés jelentősége és felelőssége fokozatosan nő.

A köztértervezés önálló szakterületté válásának folyamata megindult. Ennek elősegítéséhez a szakképzés fejlesztésére, a projektfelépítés megváltoztatására és az engedélyezési háttér megújítására van szükség.

Publikációk jegyzéke

Könyv, folyóirat

- Mozik. in: Középülettervezés (szerk.: Cságoly Ferenc), Terc Kiadó, 2004
- Urban Sampling Project (Kis Róka Csabával) in: LITTLE Conditions 2005-2008. Verlag Silke Schreiber, 2008. p. 40.
- Művi természet – Zaha Hadid strasbourgi villamos-végállomása. Alaprajz, 2002. december
- Utcák, terek, bútorok. Alaprajz, 2003. augusztus
- Köztéri dizájn és történeti környezet. Magyar Építőművészet (Post Scriptum), 2004/3. p. 31
- Házat nagykeráron. Alaprajz, 2007. március-április
- Látszóbeton: az építőipar felső osztálya. Magyar Építéstechnika, 2007/6.
- Látszóbeton-építés: trendek és lehetőségek. Magyar Építő Piac, 2007/7.
- „Esemény-város” – várospolitikai és közéleti kérdések kortárs köztéri művészeti törekvések kapcsán. 4D Tájépítészeti és Kertművészeti Folyóirat, 8. szám, 2007.
- Beyond the Blue – A Coop Himmelb(l)au kiállítása Bécsben. Építő Piac, 2008/3.
- Látszóbeton-építészet. Magyar Építéstechnika, 2008/7-8.
- Látszóbeton szerkezetek a 4-es metróban. Magyar Építéstechnika, 2008/7-8.
- Látszóbetonok felületi kialakítása és felületvédelme. Magyar Építéstechnika, 2008/10.

Internet

- Villamos + Design (Erő Zoltánnal), Építészfórum.hu, 2003. november 22.
- Stari Most, a régi-új híd. Építészfórum.hu, 2006. augusztus 29.
- Látszóbeton. Építészfórum.hu, 2006. február 14.
- BMW Welt, München. Építészfórum.hu, 2006. május 23.
- Hauptbahnhof Berlin. Építészfórum.hu, 2006. május 31.
- Lakópark német módra. Építészfórum.hu, 2006. május 5.

Fontosabb előadások

- „Látszóbeton-építészet” – előadás
A beton látványa – a Magyar Betonszövetség konferenciája, 2008. június 6.
- „Urban Event – Esemény-város, Várospolitikai és közéleti kérdések kortárs köztéri művészeti törekvések kapcsán” – előadás
Lippay – Ormos – Vas” Tudományos Ülésszak 2007
Budapesti Corvinus Egyetem, Tájépítészeti Kar, 2007. november. 8.
- „Köztéri dizájn és történeti környezet” – előadás
Megújuló közterületek, Holland-katalán-magyar szeminárium
Kulturális Örökségvédelmi Hivatal, 2004. november 3-4.
- Köztéri dizájn és történeti környezet – előadás
Lélegző Örökségünk – Kortárs Építészeti Szimpózium
Városi Művészeti Múzeum, Győr, 2004. szeptember 18.

Főbb munkák és tervpályázatok műjegyzéke

Kosztolányi Dezső tér megújítása és levegőminőség-mérő állomás , Budapest

(Palatium Stúdió Kft., tervező)

2002-2003

Budapesti Fesztiválzenekar próbaterme, irodabővítés, Budapest

(VPI Stúdió Bt., felelős tervező)

2005-2006

Általános iskola bővítése, Alsószentmárton

(Palatium Stúdió Kft., tervező)

2005

Hatvan város főtere, I. ütem, Hatvan

(Palatium Stúdió Kft., munkatárs)

2003-2005

Gyöngyös, Barátok tere, építési engedélyezési terv, kiviteli terv

(VPI Építész Kft., felelős tervező)

2008

Kelenföldi városközpont fejlesztési koncepcióterve

(Sporaarchitects, munkatárs)

2007

4-es Metró kelenföldi pályaudvar állomása, kiviteli terv

(Palatium Stúdió Kft., VPI Építész Kft., tervező)

2010

Városligeti csónakázótó tárgyi rendszerének megtervezése

országos, nyílt, titkos tervpályázat, 2010

(Kukorelli Péterrel és Orlai Balázssal, tervező)

III. díj

Újpest, Nagyfelszíni Vízmű,

városépítészeti ötletpályázat, 2010

(VPI Építész Kft., felelős tervező)

megvétel

Újpest, Főtér, mélygarázs és virágpiac

országos, nyílt, titkos tervpályázat, 2009

(VPI Építész Kft., felelős tervező)

I. díj

Szigetszentmiklós, 24 tantermes általános iskola, zeneiskola, 6 foglalkoztatótermes óvoda, sport- és rendezvénycsarnok

országos, nyílt, titkos tervpályázat, 2009

(VPI Építész Kft., felelős tervező)

IV. díj

„Terca jövőtér” – Fehértó, Dózsa György tér

országos, nyílt, titkos tervpályázat, 2007

(VPI StúdióBt., felelős tervező)

II. díj

„Terca jövőtér” – Gyöngyös, Barátok tere

országos, nyílt, titkos tervpályázat, 2007

(VPI Stúdió Bt., felelős tervező)

I. díj

A kelenföldi pályaudvar és térsége

városrendezési-városépítészeti-környezetalakítási ötletpályázat, 2007

(Teampannon Kft., Palatium Stúdió Kft., munkatárs)

III. díj

Városrész-központ Pesthidegkúton

ötletpályázat, 2006

(VPI Stúdió Bt., felelős tervező)

megvétel

A budapesti 4-es metróvonal első 10 állomása

(Kelenföldi pu. - Keleti pályaudvar) utasforgalmi tereinek építészeti megoldása

országos, nyílt, titkos tervpályázat, 2004

(Palatium Stúdió Kft., tervező)

I. díj

Corvin-Szigony projekt

környezetalakítási nyilvános tervezési ötletpályázat, 2003

(Brückner Dórával, Vadász Orsolyával és Kokesch Katóval, tervező)

I. díj

Szociális bérlakások tervezése - Pécs, déli városnegyed, 5-ös tömb

országos, nyílt, titkos tervpályázat, 2003

(Palatium Stúdió Kft., tervező)

megvétel

Önéletrajz

Varga Péter István (1977)

Tanulmányok

2005 – 2007	Akademie der Bildenden Künste Nürnberg, Németország Kunst und Öffentlicher Raum, posztgraduális képzés
2001 – 2005	Budapesti Műszaki Egyetem, DLA-tanulmányok
1995 – 2000	Budapesti Műszaki Egyetem, Építésmérnöki Kar Diploma: építészeti szakirány, Középülettervezési Tanszék

Tervezői tevékenység

2007 –	VPI Építész Kft., építész tervező, ügyvezető
2001 – 2005	Palatium Stúdió Kft., építész tervező
2000 – 2001	Mobilia Kft., építész-belsőépítész tervező

Oktatás, kutatás

2010 -	„Látszóbeton építészeti és tájépítészeti alkalmazásai” c. tárgy előadója a Corvinus Egyetem Tájépítészeti Karán
2008 –	külsős oktató a BME Urbanisztika Tanszék TT1 és TT2 tárgyain
2008 –	meghívott előadó a Főépítési szakmérnöki képzésen (BME, Urbanisztika Tanszék)
2008	Kortárs Városépítészeti kutatás, munkatárs (BME, Urbanisztika Tanszék, Benkő Melinda, Fonyódi Mariann)
2007 – 2008	külsős konzulens a „Város 3” és „Város 4” féléveken, BME, Urbanisztika Tanszék

Tagságok, közéleti tevékenység

2011	a Kortárs Építészeti Központ kurátora (Látszóbeton konferencia)
2007	a Kortárs Építészeti Központ kurátora (INFRA konferencia)
2007 –	a Fiatal Képzőművészek Stúdiója Egyesület tagja
2005 – 2007	részvétel a Forschungsgruppe-f művészcsoport munkájában
2003 –	a Budapesti Építész Kamara tagja

A mestermunka rövid bemutatása

A Kosztolányi Dezső tér a budapesti 4-es metró előrehozott felszíni munkálatainak részeként valósult meg. A tér tervezése a Bartók Béla út rekonstrukciójának tervezésével egyidejűleg 2002-ben zajlott, s a tér a felújítási munkálatok részeként 2003-ban épült meg. A tervezési feladat a tér teljes átépítését, illetve egy levegőminőség-mérő pavilon elhelyezését és megtervezését tartalmazta.

Bár maga a Kosztolányi Dezső tér elnevezés a helyrajzi számok szerinti, kör alaprajzú városi teret jelölte, a köztudatban a tér egybemosódott az 1963-2004 között itt működő buszvégállomással. Ez érthető is, hiszen a buszpályaudvar városi léptékben is jelentős funkció volt, míg maga a tér rendeltetés nélküli, meglehetősen rossz környezeti minőségű térség. A buszpályaudvar 2004-es elköltöztetése után a tér egyetlen, városi jelentőségű rendeltetése megszűnt. A Kosztolányi Dezső teret már nem lehetett a Kosztolányi Dezső téri buszpályaudvarral azonosítani, a hangsúly azonnal áttolódott a „valóságos” Kosztolányi Dezső térre. Így tehát a tervezés során egy komplex városi *definíciós problémával* szembesültünk. A Kosztolányi Dezső tér fizikai és városi valójában is Kosztolányi Dezső térré vált a korábbi rendeltetés (buszpályaudvar) megszűnése következtében. De milyen is ez a régi-új tér? Mi a rendeltetése? Kik használják s kik fogják használni? Mi a városi jelentése, jelentősége, identitása? Mindez meghatározható-e, s meg kell-e határozni egyértelműen?



1. | A Kosztolányi Dezső tér a tervezés előtt, 2002-ben (forrás: saját felvétel)

A tervezés során tehát a tér városi kontextusban elfoglalt *helyét, szerepét, jelentését* is újra kellett fogalmazni.

A Kosztolányi Dezső tér a Bartók Béla út külső részén helyezkedik el. A Bartók Béla út külső része, a Kosztolányi Dezső tér környéke többnyire modern, '30-as évek körüli beépítés. Az épületek architektúrája és a külső Bartók Béla út sugárutas jellege erősen különbözik a Gellért tér – Móricz Zsigmond körtér közötti historikus belső szakasztól. Az átmenet a Móricz Zsigmond körtér; a város rendszere itt „vált”, s a kanyargós belső Bartók Béla út széles, nyílegyenes, szellős sugárúttá változik. Maga a Kosztolányi Dezső tér e szellős sugárút súlypontjában helyezkedik el. A tér ilyen

értelemben a Bartók Béla út része; a Kosztolányi tér kialakításánál a sugárút egyszerűsége, a geometriai komponáltsága és vizuális tisztasága mint alapvető szempont jelentkezett.

A C-alaprajzú tér két részből áll: az egykori buszpályaudvar felőli, déli oldala a Feneketlen tó felé nyílik fel; a déli térrész épületekkel körülvéve zárt, városi karakterű. A tér északi része – ahol a C alaprajz megnyílik – feloldódik a Feneketlen tó parkjában, átmenetet képezve a városi tér és a park között. A tér geometriáját tehát alapvetően a Bartók Béla út – Bocskai út tompaszögű kereszteződése közé feszülő C alaprajz határozza meg, rendeltetését és működését pedig a park és a városi tér kettőssége, valamint e funkciókat (és a C formát) kettévágó, intenzív városi forgalom adja.



2. | Városi elhelyezkedés, geometria, koncepció (forrás: saját ábra)

Az egykori buszpályaudvar, a Kosztolányi Dezső tér és a Feneketlen tó (illetve a Bartók Béla út egy szakaszának) városi együtteséből egy izgalmas, lazán felfűződő városi szabadtér-sor keletkezett; úgy, hogy a térsor egyetlen eleme sem túlzottan hangsúlyos, hanem egyenként is kiegyensúlyozott, egymástól markánsan különböző, ám elválaszthatatlanul összefüggő városi térsort képviselnek. A Kosztolányi Dezső tér e szabadtér-láncolatban, a városi kapcsolódásokban és a sugárutak által kimetszett geometriában találja meg új városi helyét, rendeltetését és formáját.

A program megfogalmazására helyszíni vizsgálatokat végeztünk. A helyszín elemzése azt mutatta, hogy a buszpályaudvar megszűnése után a rendeltetés erős definiáltsága, homogenitása megszűnt; várhatóan sokféle, homogén használati móddal kell számolnunk. A tér használata két különböző síkon jelentkezett, attól függően, hogy a használó *átmeneti térként* vagy *célterületként* használja-e a teret.

A vizsgálatok megmutatták, hogy a használat módjában és intenzitásában, illetve a célterületi és az átmeneti használat *arányában* az északi és déli térrész között markáns különbség van; s ilyen határozott különbség mutatható ki a keresztező sugárutakhoz közvetlenül köthető gyalogos felületek esetében is.

A déli térrész alapvető használati módjának a *gyalogos átközlekedés* bizonyult. A tér geometriai megformálása során ezt a szerepét, mint elsődleges rendeltetést erősítettük. A C alaprajz Bukarest utcai zárt ívén új megnyitással kapcsolatot hoztunk létre a tér központja és a Bukarest utca között. Ez a megnyitás vált a tér legfontosabb közlekedési irányává, gerincévé, ahol (várakozásainknak megfelelően) ma is intenzív gyalogosforgalom zajlik.



3. | A déli térrész (forrás: saját felvétel)

A tér északi térsége tulajdonképpen már a Feneketlen tó parkjának része. A C alaprajz itt már nem érvényesül, a térrész alapvetően kapocsként működik a park és az útkereszteződés között. A terület átmenetet képez a park és a városi tér között; lokális jellegét, helyi léptékét pedig az itt megvalósult ivókút-szoboregyüttes is hangsúlyozza (tervező: Csontos Aladár, építész).

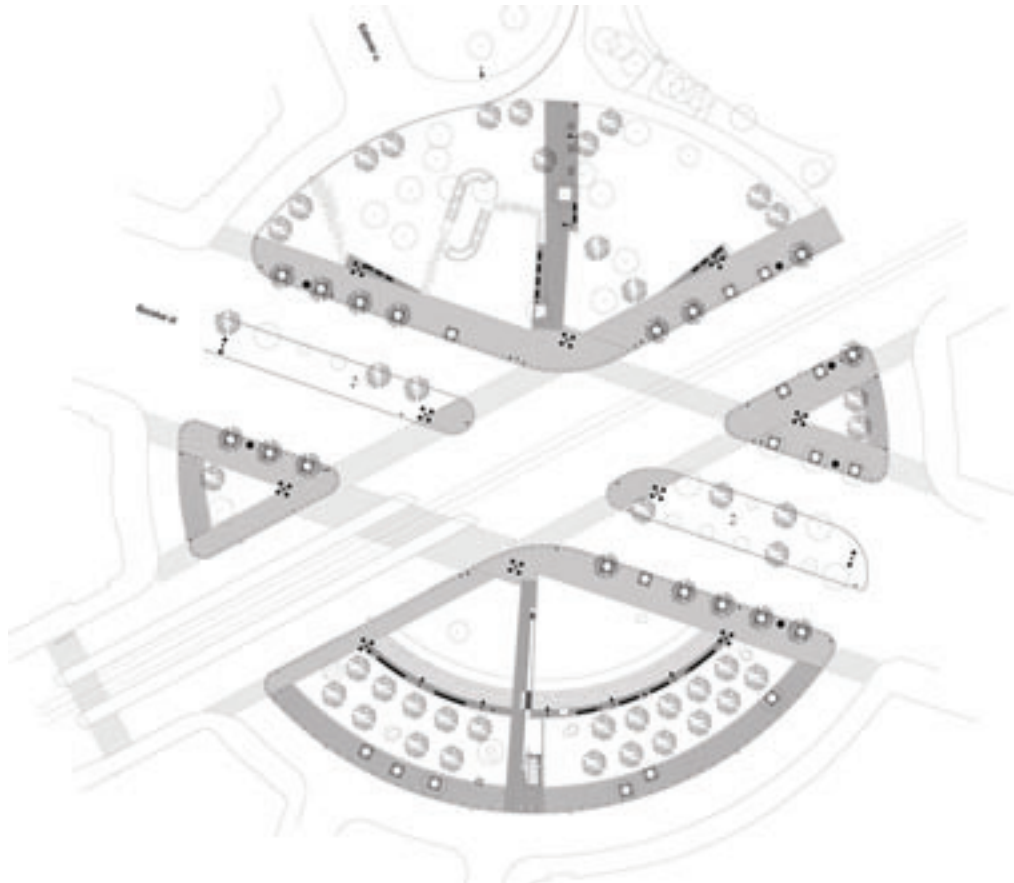


4. | Az északi térrész Csontos Aladár beton ivókútjával (forrás: saját felvétel)



5. | A déli térrész kialakítása (forrás: saját felvétel)

Már a vizsgálatok során érzékelhető volt, hogy a két térrész közötti használati és vizuális különbség olyan nagy, illetve a forgalmas útkereszteződés oly mértékben vágja ketté a teret, hogy az már a tér egységét, a két térrész összetartozását alapvetően veszélyezteti. Miközben a két térrész közötti használati különbség megjelenítésére szükség volt, a két térrész összetartozását, egységét mindenképpen hangsúlyozni kívántuk. A tér egységben tartását a C alaprajz hangsúlyozása oldja meg.



6. | A tér helyszínrajza (forrás: Palatium Stúdió Kft.)

A kör alaprajz a kört határoló hengerpaláston nehezen érzékelhető (hiszen frontálisan nézve nehezen dönthető el, hogy síkokat vagy valamilyen íves formát látunk), ezért a térre az íves alaprajzi térhatárt követő, kiemelt és a tér felé döntött gyepmezők készültek. A kiemelés és megdöntés a tér határát hangsúlyozza, a C alaprajz lekövetése a térrészek egységét erősíti (illetve a szétdaraboltságot ellensúlyozza). Mindezzel egy tiszta, átlátható, *nyílt városi tér* jelenik meg a szemlélő előtt – használati és vizuális értelemben egyaránt.

A téren az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat rendszer részeként az átalakítás előtt is működött egy levegőminőség-mérő állomás. E funkció megtartása alapvető megbízói igényként jelentkezik; a levegőminőség mérésére szolgáló berendezések és mintavevő készülékek számára azonban a tér koncepciójába illeszkedő egyedi építményt terveztünk.

A pavilont hangsúlyozottan tárgyként formáltuk meg, a beton, mint önthető anyag a szabad formálásra kiváló lehetőséget nyújtott.



7. | A pavilon (forrás: saját felvétel)

A mérőállomás egyben kútház is: előtte medence épült, amely a tér közepe felé nyúlik. A pavilon látszóbeton falból, és a berendezéseket rejtő fémdobozból áll. A látszóbeton fal hasítékában, üvegtábla mögött információs monitor üzemel, amelyen a levegőminőséggel és környezetvédelemmel kapcsolatos aktuális információk, mérési adatok jelennek meg. A mérőállomás ilyenformán egy olyan építmény, amely folyamatos, aktív kapcsolatban áll a környezetével; mintát vesz, érzékel, elemez; az eredményeit közli is a szemlélővel.



8. | A levegőminőség-mérő pavilon

A Kosztolányi tér megújítása során egy minden tekintetben mai, nyílt, tiszta geometriájú teret kívántunk létrehozni. Olyan teret, amely a városrész megújításának generálója is lehet, hiszen a közterületek fejlődésével a környező ingatlanok esetében is pozitív folyamatok kezdődhetnek (felújítás, rehabilitáció), így az ingatlanok értéke nő, a városrész környezeti minősége, élhetősége jelentősen javul.