



TELEPÜLÉSI ZÖLD INFRASTRUKTÚRA ÉS VÁROSI LÉPTÉKŰ ENERGETIKAI TERVEZÉS
PEREMTERÜLETEK INTEGRÁLÁSA VAGY PEREMTERÜLETEK ELVÁLÁSZTÁSA
EGYEDÜLLŐ ADOTTSÁGOK ÉS KÜLÖNLEGES LEHETŐSÉGEK
TÖRTÉNELMI EMLÉKEK ÉS ELŐRE MUTATÓ ELKÉPZELÉSEK
SZIGETSZERŰSÉG OLDÁSA VAGY KIHASZNÁLÁSA
ÜTEMEZHETŐSÉG ÉS RENDSZERBE ILLESZTÉS
ELENGEDÉS ÉS BEFOGADÁS
NYITÁS ÉS ZÁRÁS
RÉSZ ÉS EGÉSZ

**SZOMBATHELY ZÖLD SZÍVE
A JÖVŐ VÁROSA A VÁROSBAN
HUSZÁRLAKTANYA FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ**

**RÁPLI
ÉPÍTÉSIRODA**

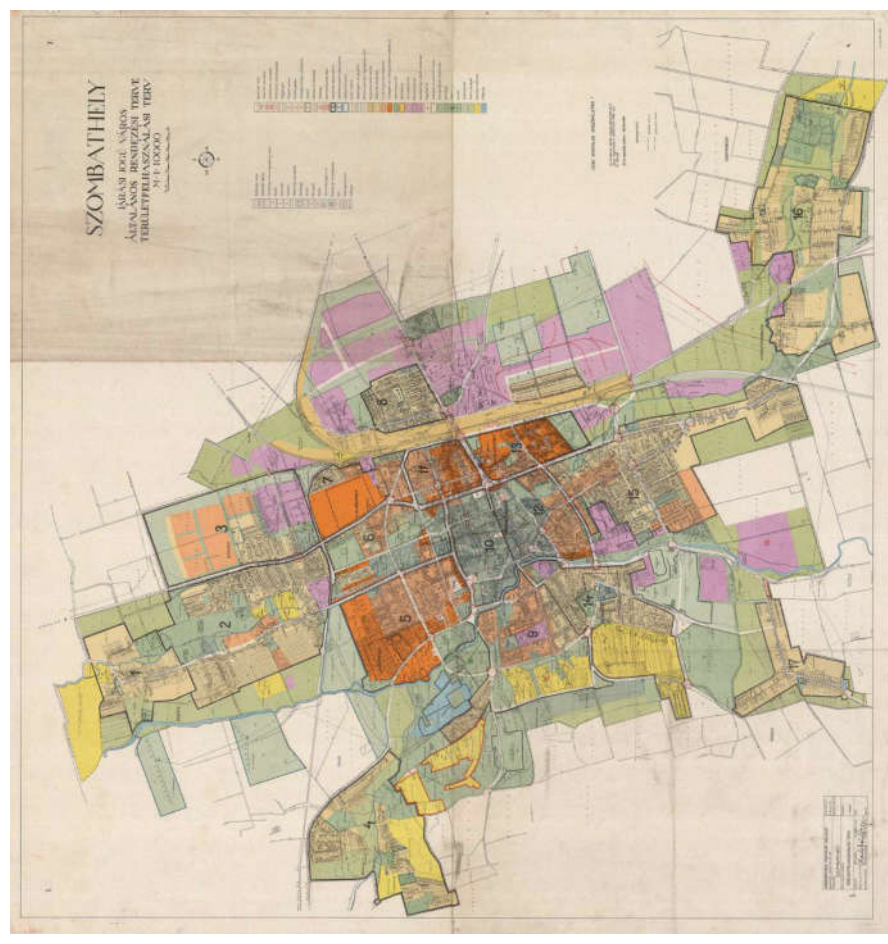
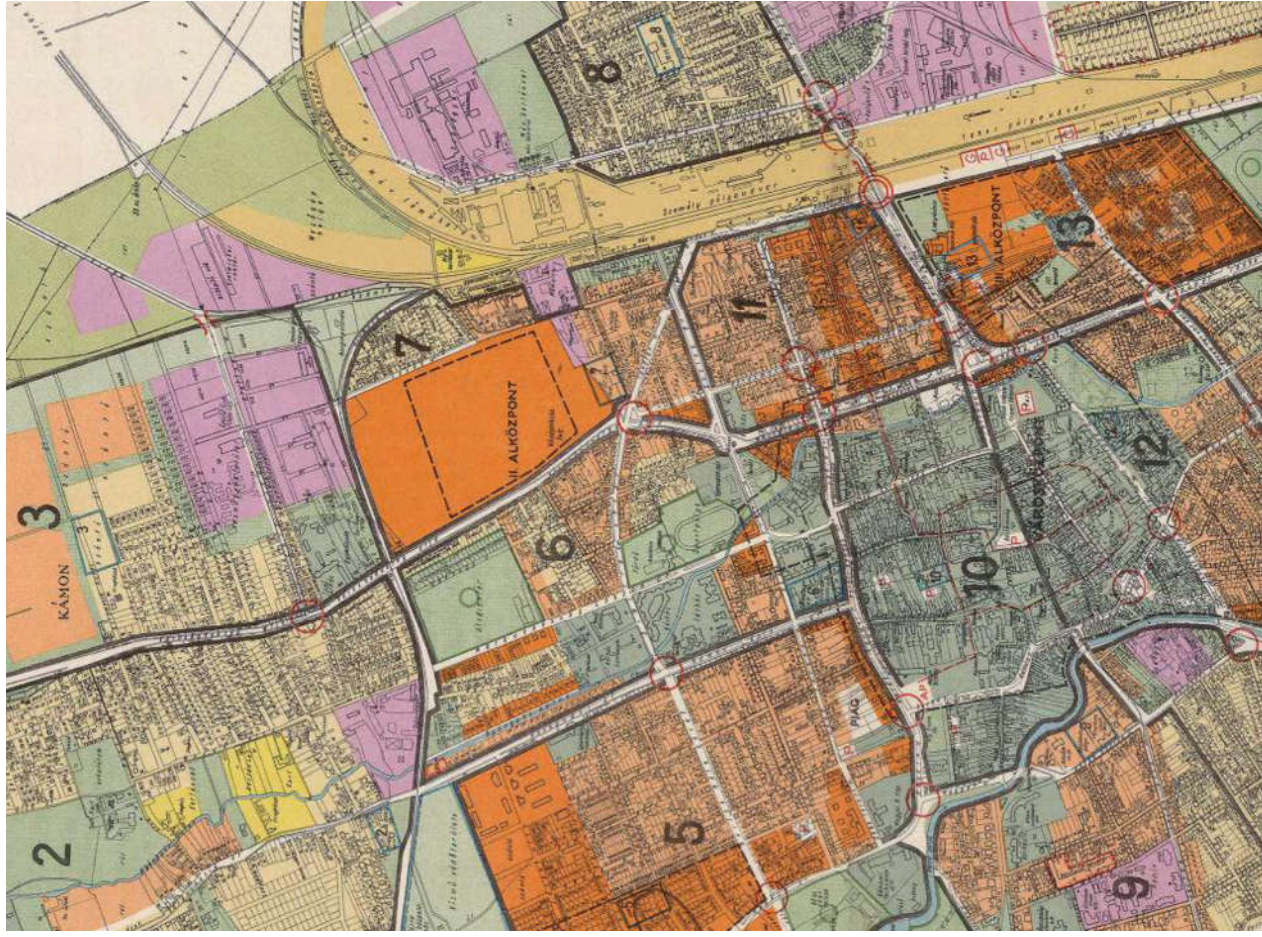
TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

1889. október 22-én adták át a Császári és Királyi 11. Huszárezred laktanyaegyüttesét, ahol a parancsnoki épületen kívül három tisztii lakóépület, hat legénységi és további húsz kiszolgáló épület istállók, raktárak és kórház állt. 1945-től kezdve szovjet csapatok állomásoztak a területén. Az 1945 és 1990 közötti időszakban az épületek állapota a folyamatos a szakszerűtlen használat, valamint a karbantartás hiánya miatt jelentősen leromlott.



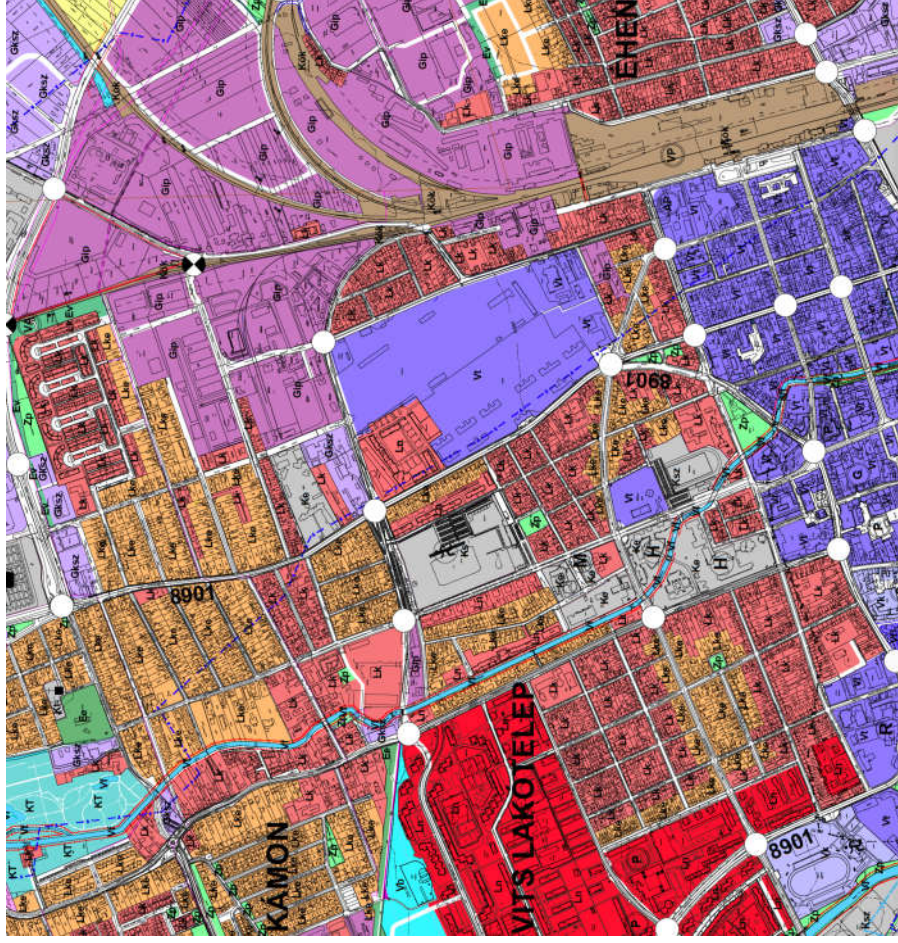
TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

A kezdetben a városhatáron kívül eső együttest szép lassan körbenőtte a települési szövet. A várostól északra eső falvak integrálódtak, a köztes területeket lakónegyedek és lakótelepek töltötték fel, míg az északnyugati részen megjelent az ipari tevékenység. A VÁTI által készített 1968-as általános rendezési terv alközponti szerepkört szánva a területnek az Derkovits, vagy a Joskar-Ola lakótelepekkel egy szinten kezelte volna. A korábbi tudatos városfejlesztésnek köszönhetően a körút egyes szakaszai már elkészültek, és a terület további feltárására már akkor az egykori Szombathely-Pinkafő vasúti szárnyvonal felhagyott nyomvonalát használták volna.



Napjainkra az egykori laktanyaterület szigettségére még inkább felerősödött. A lassan három évtizede használaton kívüli kerítéssel körbezárt térrész és a rajta álló épületek jelentős állagromlást szenvedtek el. Mindeközben a nyugati oldalon húzódó 11-es huszár út a város legjelentősebb északi irányú közlekedési útvonalává vált, és a "D-telep" iparterületeinek közlekedési feltarására a keleti oldalon futó Lovas utca és a kicsit északabbra fekvő Teleki Blanka utca, mint lakóterületi utcák jelentik a megoldást. A Söptei út csatlakozása az északi körgyűrűhöz jól megoldott de a betorkollása a belvárosi utcák felé szintén nem kielégítő.

A közvetlen környezetben elhelyezkedő területek mind funkcionálisan, mind sűrűségüket, állapotukat tekintve eltérőek, valódi kapcsolódási pontot egyikük sem ad. A nyugati oldal ugyan markáns lehatárolást képez, de észak, kelet és dél felé zavaros a kép. Egészségügyi, ipari, lakó, ismét ipari majd oktatási funkciók övezik a területet.



Az egykori laktanyaterület hasznosításának első jelentős lépése az volt, hogy az összefüggő területet észak-déli irányban futó vonal mentén "A" és "B" területre, egyúttal két célterületre bontották. A korábban a teljes egészre kiterjesztett műemléki védetség ugyanakkor a még meglévő laktanyaépületeket is magában foglaló nyugati "A" oldalon fennmaradt. A keleti "B" oldal szabadabb alakítása jótékonyan hozzájárulhat a műemlékek valós hasznosításához is, amennyiben mindezt tudatos városépítészeti és városfejlesztési akcióterületi koncepció alapján formáljuk, és nem merül ki a terület egyszerű felparcellálásában és értékesítésében.

Ez tehát a kiindulási állapot a terület hasznosítását megalapozó városépítészeti tervezési munkának. A terület pozíciója és gyakorlatilag üres állapota előnyös, míg a közlekedési feltárása, különösen a már meglévő külső és a majdan keletkező belső terhelés összeadódásának függvényében gondolkodásra okot adó körülmény.



2018. július 6-án került sor a 11-es Huszárlaktanya fejlesztésére elnyert UrbAct projekt záró konferenciájára. A helyi csoport által kidolgozott integrált akcióterv tartalmaz közös elemeket a terület helyzetelemző és értékelési megállapításait illetően és sok korábban megtartott fórum egyeztetés tapasztalatait lehet hasznosítani a fejlesztési tervek elkészítésekor.

Nem elhanyagolható teljesítmény, hogy az európai UrbAct mozgalom ezen időszakában készített mintegy 211 akcióterv közül a szombathelyi bekerült a Lisszabonban bemutatandó 12 TOP közé. Ezt komolyan kell venni, a helyi Támogató Csoport önkéntes szakembereinek véleménye fontos kontrollját képezheti a tervezési munkának.

Legfontosabb tanulságok:

- Érzékenyen kell kezelni a huszár hagyományokat, mivel a Mária Terézia alapította laktanya nélkül Szombathely logisztikai alközpont maradt volna, nem pedig megyeszékhely. A hely kötelez, a hagyományokat itt (is) kell ápolni. Persze ez nem jelenti, hogy a Nemzeti Lovasvágta a lakótelepen kell, hogy forgolódjon majd.

- Fontos és kivétel nélkül megerősített nemzetközi tapasztalat, hogy a hasonló területek hasznosítása nem várható egyetlen "gigaprojekt" keretében; a megújulás mozaikonként, számtalan ütemben, számtalan szereplő együttműködésével valósítható meg. Így az építészeti egységes gondolkodást sem a rendezési terv, sem a településkép-védelmi rendelet önmagában nem fogja garantálni. Át kell venni más városok fejlesztési módszereit, ki kell dolgozni a közmű-út infrastruktúra hálózat koncepcióját, az ütemezést és - kihasználva város tulajdonosi pozícióját - a hasznosításra jelentkező partnereknek településrendezési szerződési formában, megfelelő garanciákkal szabad csak a területet fejlesztésre átadni/eladni.

- A műemlék épületek sorsa azon múlik, hogy az időszakos használatot lehetővé tevő állagmegóvás az első ütem telekeletadási árbevételéből (vagy állami célfinanszírozásból) megoldható-e. Ha igen, akkor a terület rendezése olyan, öngerjesztő folyamat, ami hosszú távon, de önállóan is működő képes.

- Nem szabad a műemléki "A" területre lakópark funkciót megengedni. Ugyanakkor a műemléki épületek hasznosításához szükséges modern pavilonokat, garázsokat és a terepszint alatti gazdasági feltárást az "A" területen belül kell biztosítani, mivel ezek átlagosnál magasabb költségeit nem lehet a gazdasági megtérülés elvén finanszírozni, azt az örökségvédelem okán, állami forrásokból kell előteremteni.



Területfelhasználási javaslat a Szombathelyi UrbAct Csoport Integrált akciótervéből.

A TERVEZÉSI PROGRAM MEGHATÁROZÁSA

Fontos, hogy egy új terület feltárása valóban új kínálatot teremtson, használati értéke észrevehetően térjen el az ingatlan piacon már jelen lévő szegmensekétől.

Amennyiben a betagozódást választanánk az egyrészt a városban belüli azonos kínálatot jelentő területekkel szemben belső konkurenciát teremtene másrészt nem növelné sem a terület piaci értékét, sem a város imázsát. A terület pozíciójából kiindulva és a gazdasági vonatkozásait tekintve is egyértelmű cél egy különleges, azaz egyfajta prémium települési kategória elérése.



A közismert szombathelyi területegységekről készített montázs segítségével jól érzékelhető, hogy a városban tapasztalható különböző beépítési sűrűségek, milyen módon töltenék ki a rendelkezésre álló térrészt.

A tervező számára meglehetősen ritka, sajátos körülmény, sajátos körülmény, hogy valós támpontok hiányában a feladat részét képezi a lehetőségekhez mért funkciók és területegységek megtalálása és maga a koncepció kialakítása is. Ennek következtében a tervezés metodikája is sajátos elgondoláson alapul. Az előzetes műhelymegbeszélések után valamennyi közreműködő kolléga az ország több tájáról érkeve és a különböző szakmai specifikációk birtokában önálló javaslattal élt a terület fiktív berendezésére vonatkozóan, majd ezt összegezve folyt tovább a koncepcióanalízis.

A kiindulásul meghatározott alapelvek, amely mentén a tervezés elindult a több hónapos munka során tovább finomodtak és minden új információ és ötlet tovább alakítja azokat, de a sarkalatos pontok nem változtak.

-A területet övező környék egyik eleme sem indokolja a tudatos integrálást. Ellenkezőleg: egy szigetszerűen megfogalmazott jelentős fejlesztés belülről kifelé hatva fogja formálni, és felértékelni a kapcsolódó területegységeket.

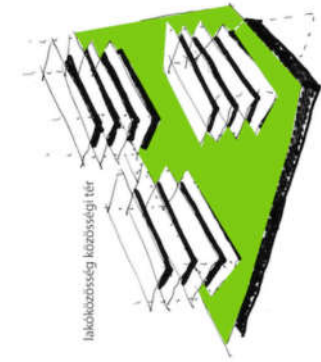
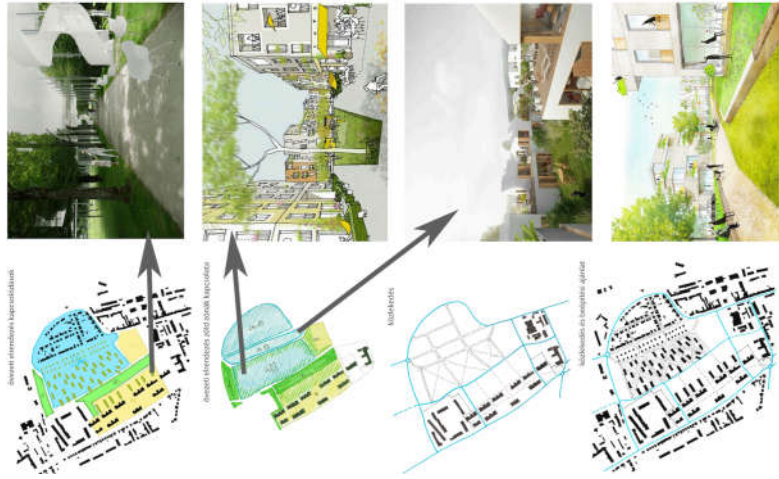
-Már önmagában a "B" oldal elég nagy ahhoz, hogy differenciáltan lehessen kezelni egyes részeit. Sokoldalú kínálatot teremtve egyúttal hozzájárul az "A" oldal hasznosításához. A két egységet szerves egészként kell kezelni, de arányosan felosztva hasznosítani.

-Az erodáltság és a túlburjánzott növényzet pozitív adottság. A koros fák nagy részét meg kell tartani, és a tervezett zöldfelületekbe integrálni. Egy magas, árnyas fákkal tele lévő park, épületeket elválasztó liget olyan helyzeti előny, amellyel egy zöldmezős beruházás sem tud versenyezni.

-Kihasználva a felhalmozott tudásanyagot, ami a rendelkezésünkre áll a környezettervezés ökológiai szemlélet terén, a korunknak megfelelő várostervezési irányelvek alkalmazásával azonnal a nemzetközi városépítési trendekbe illeszkedő településrészt van lehetőségünk kialakítani.

-Párhuzamos tervezéssel és folyamatos visszacsatolásokkal komplexitásában vizsgáljuk a tervekészítés folyamán a szakági vonatkozásokat, az egyes területintenzitások közlekedési, közmű és zöldfelületi hatásait. A tervezési terület lehatárolása nem állhat meg a telekhatáron, a települési kapcsolódások valós megoldandó feladatot jelentenek. A terület hasznosítására a megfelelő feltárás hiányában nincs lehetőség!

szervezeti hierarchia



A külön formálódó, eltérő struktúrát adó vázlatokból végül kialakult az első egyesített munkaközi változat, amely tartalmazta a közösen megállapított konklúziókat, és ezáltal további pontokat adott a tervezési programhoz:

-kialakult a terület differenciálásának elve: a "B" terület tagolása megkülönböztet tisztán lakófunkciójú területeket az északi részen, kisvárosias beépítést szolgáló, igazgatási-, iroda- és lakó funkciókkal délen és kimondottan kereskedelmi funkciót délen a kenyérgyárral közvetlenül szomszédos területen;

-egyeséges álláspont az észak-déli közlekedési tengely kialakítása egészen a Teleki Blankától a Losonc utcáig, hangsúlyos északi kitorkollás a 1-es Huszár útra;

-az "A" terület épületei esetében meg kell adni a bővítés lehetőségét, feltárásokat belülről megoldva, csillapított forgalommal utcáítani szükséges a laktanyaeépületek közti részt.

-A tervezett területrészek közti belső kapcsolódást és a lehatárolásokat is az egymásba folyó zöldfelületek hivatottak megoldani. A lakóminőség javítására hangsúlyos vizes elem megjelenítése szükséges, amely egyúttal hozzájárul a terület felértékelődéséhez. A szükséges vízmennyiség beépített és burkolt területek visszatartott csapadékmennyiségén túl a terület határátn húzódó, ma még GYSEV kezelésben lévő ipari vízvezetékéről gravitációs módon biztosítható.

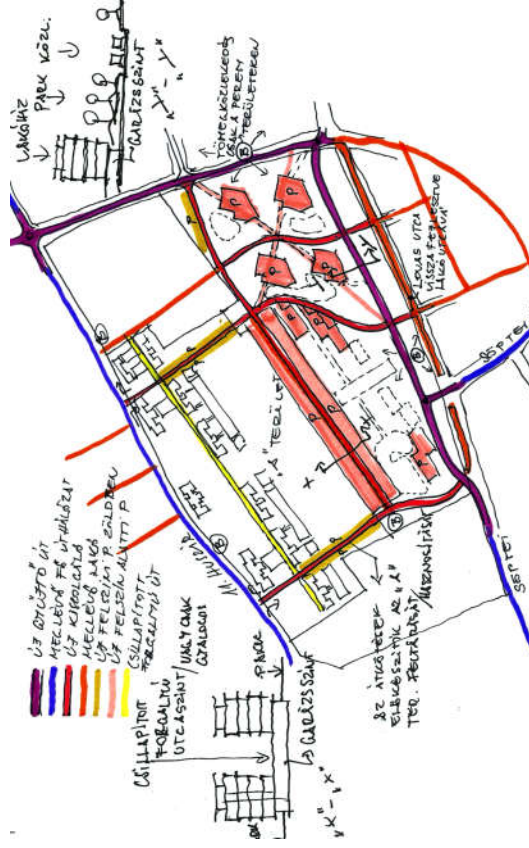
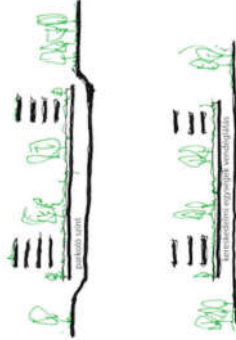
-Az egyes feltárásokat és feltárulásokat egymástól is meg kell különböztetni. Hangsúlyos elemként megjelenhet a városnak a Söptei út felől kialakuló új kapuja, ami a jelenlegi szőlőmös környezet mellett egy parkba érkezteti meg a látogatót.

-A településrészi szintű energetikai tervezés és az egyedi, magasabb életminőséget jelentő lakókörnyezetek a területek elosztásából és az épületek pozicionálásából eredeztethetők. Az uralkodó szelek felől zárt délre nyitott belső udvarral rendelkező lakótömbök egymástól méretes ligetekkel vannak elválasztva, míg az intenzívebb sűrűségű kisvárosias rész klímáját a tőle északra elhelyezkedő vízfelület levegője szabályozza.

-A közlekedési rendszer, a parkok és lakóudvarok egymástól szintben is el vannak választva. A terület belő útjai felszínén, de a parkoktól mélyebben a jelenlegi terepszinten vezetnek, míg az épülettömbök alatti mélygarázs fel szinttel lejjebb, a gyalogos használati szint, az udvar szintje fel szinttel feljebb alakul ki. A gépjármű forgalom redukált és irányított, a gyalogos-kerékpáros forgalom áramló.

-Az "A" terület parkjában megjelennek különböző szabadterei funkciók, tartalommal feltöltve, ezáltal rentábilisan fenntarthatóvá téve azt.

-Fontos elem a déli oktatási terület rendezése. A szórtan elhelyezkedő iskolák csoportosításával és a kapcsolódó "kiss and drive" rendszerű egyirányúsított közlekedés-szervezéssel a mai állapotokat jellemző torlódások és veszélyes helyzetek kiküszöbölhetők.



A számítógépes tömegmodell felszerkesztése már lehetőséget adott olyan területi mérlegek számítására, amiből az egyes területegységek és az egész tömb kihasználtsága és terheltsége egyaránt kimutatható. Együtt a manuális tervezési szakaszban megfogalmazott fő irányok és keresztmetszetek is realizálódtak.

Az előzetes tervek alapján meghatározott maximális kihasználtság mellett a projekt terület alapszintén közel 3000 személygépjármű jelenlétét indukálná naponta, ehhez jönnének az egyes funkciókhoz kapcsolódó hivatási többletforgalmak. Bár üzletileg vonzóknak tűnhet a terület ilyen szintű kihasználtsága, nyilvánvaló, hogy összességében ezt a forgalmat jelen állapotában az úthálózat nem bírja nem bírja el. Esetleges, a fenti következmények figyelembe vétele nélkül történő utcanytások és fejlesztések hatására az egész térség közlekedése megbénulhat.

A továbbtervezés során meg kellett határozni a következő prioritásokat és irányokat, hogy optimalizálni lehessen a területhasználatot. Csökkenteni kell az intenzitást, és meg kell oldani a megfelelő keresztmetszetű közlekedési kapcsolatokat a peremterületeken és a belső hálózatban egyaránt.

Megoldási javaslatként megfogalmazódott egy nagyobb mértű központi zöldfelület lehatárolása két tömörebben épített blokk kialakításával a széleken, illetve egy lazább, hálózatos elrendezés, ami sejtjes szerveződés formájában egyúttal racionalizálja a belső közlekedés rendjét, és differenciál zöldfelületekkel dolgozik.

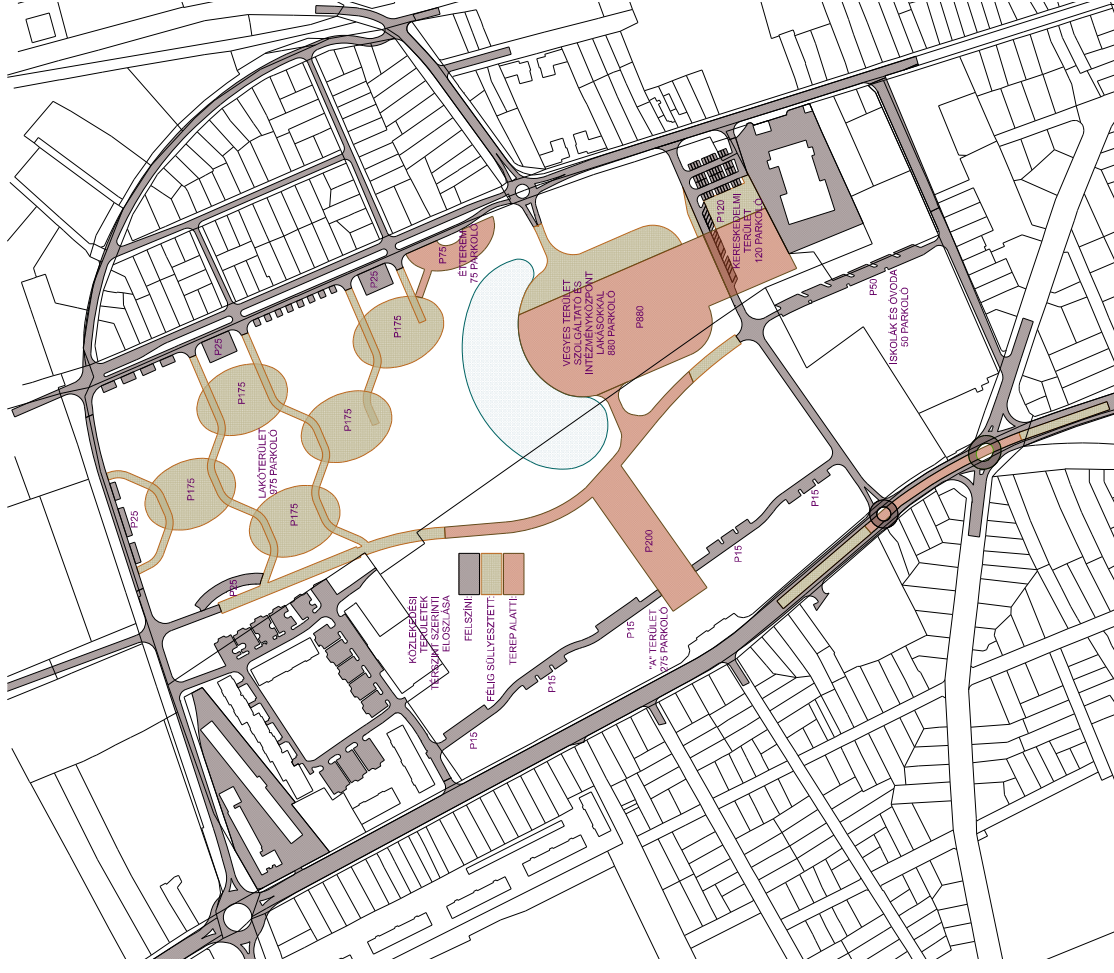
A továbbtervezés során jelentősen redukálódott a terület belső feltáró úthálózat és részletes megoldásokat dolgoztunk ki a kapcsolódási pontok csomóponti kialakítására.

A területen fő úthálózati elemként egy gyűjtőút halad csak keresztül, az "A" és "B" területek határvonala mentén két irányba feltárva a belső részeket. Vele párhuzamosan a Lovas utca a Sugár úthoz hasonlóan zöldfelülettel, fasorral elválasztott forgalmi sávokkal lenne kialakítva, segítve ezzel a kivitelezés logisztikáját.

Az északi lakóterületi egységek összefűzése felszint mélyen a parkolólemezekon keresztül történik és bár összeköti a fenti kettőt, vonalvezetése csillapított forgalmat okoz, nem kedvez a direkt átközeledésnek, de jól feltárja az épület együtteseket. A déli kisvárosias területesség teljes egésze alatt térszint alatti közlekedés és parkolás tervezett, miközben a teljes járószint lehetőséget ad sétálóutcák és terek szövevényét kialakítani, intenzíven éltetve ezzel a felszíni szolgáltatásokat. A déli oldalon újabb kelet-nyugati átkötés zárja a területességét, összekötve a 11-es huszár út forgalmát a Söptei úttal, egyúttal elosztva az észak-déli központi tengely forgalmát. Ettől délre valósulna meg a kenyérgyár szomszédságában egy kereskedelmi központ a "B" és az oktatási tömb az "A" területen.

Az "A" terület direkt feltárása közepén a park megtartásával térszint alatti parkolóházon keresztül alakulhat ki intenzív, míg csillapított felszíni forgalommal a laktanya épületek között.

Mindkét terület között a két területesség felszíni zöldfelületein a gépjárműforgalomtól teljesen elválasztott felszíni gyalogos és kerékpáros forgalom, sétányok hálózata vezet.



Felszíni, félig süllyesztett és felszín alatti parkoló kapacitás vizsgálata

Funkcionálisan ide kapcsolódik még a terület tengelyébe javasolt új rendezvényközponti funkció a Lovas utca déli végén a laktanyák központi épületével szemközt a terület tengelyében. Számolva a használat időbeli eltolódásával jól összehangolható, hogy a hétköznapi, nappali funkciójú irodai parkolóigényt és a rendezvények hétfélgé, esti parkolóigényét egy azon műtárgy képes legyen ellátni.

A Söptei utat és az intenzíven épített új területet jelentős zöldfelület, park, ligeterő választja el egymástól, kellőmesebb képet adva ezzel a városba való megérkezésnek, egyúttal jó optikai feltárulást biztosítva a fejlesztési területnek kelet felől.

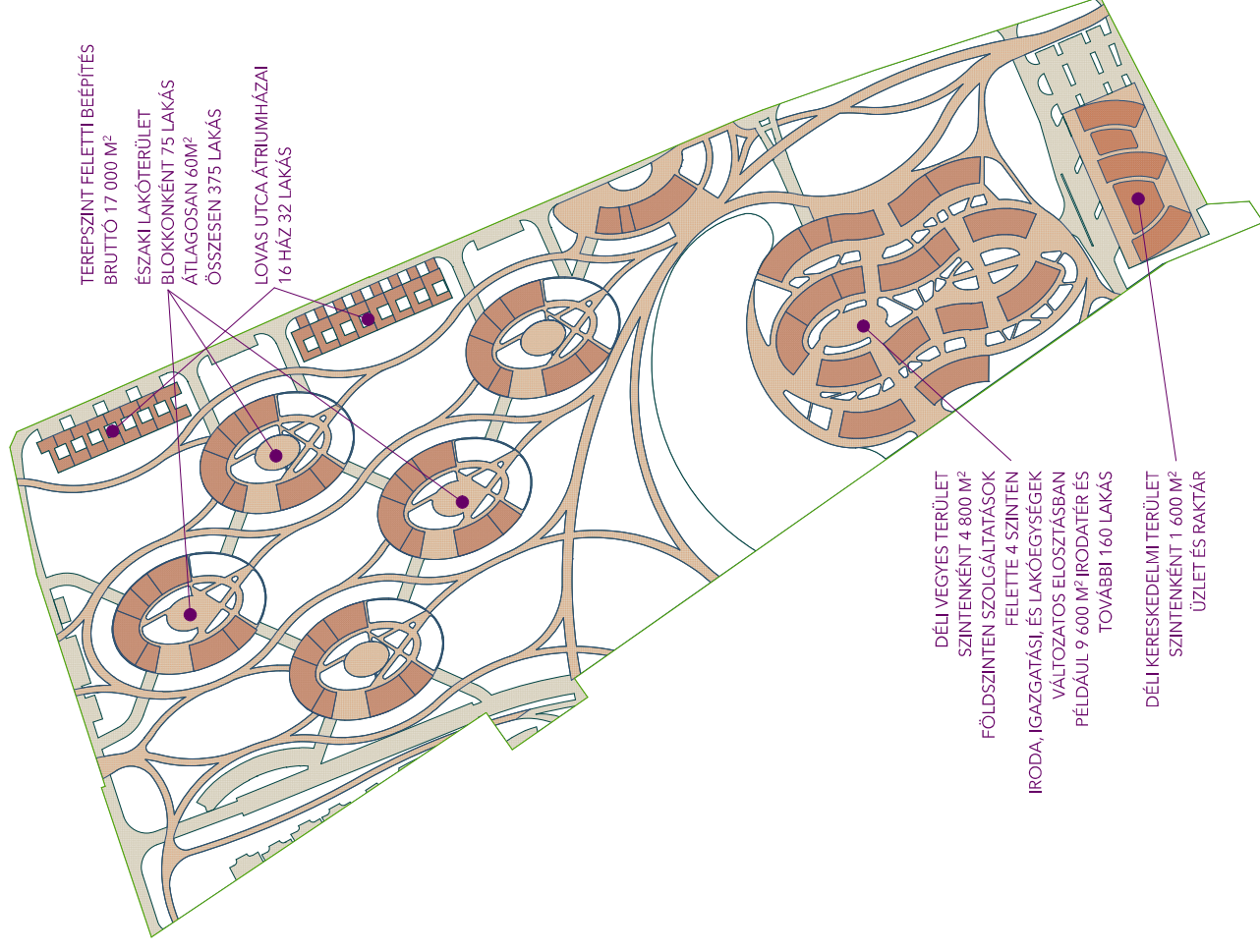
•••

A következő értelmező ábrák a javasolt beépítési intenzitását, struktúráját, szintbeli elhelyezkedését láttatják. A lakó-irodai-szolgáltatás- és intézményi funkciók csereszabatosan változhatnak, hiszen a parkolás és a közlekedés kapacitása ehhez kedvező feltételeket nyújt. Érdemes lesz megvizsgálni egyes városi hivatalok, intézmények, alapellátási szervek átköltötését is, ami által a szolgáltatás színvonalának emelkedésén túl értékes ingatlanállomány is felszabadulhat.

A térszín alatti építések révén, a felszínen a Szombathelyen eddig megvalósult "lakópark" fejlesztések jogszabályi minimumként megvalósított zöldterületének többszöröse biztosítható. És mégsem a mennyiség a lényeg, hanem, hogy a parkolók vagy kerítések mentén nyírt 1-2 méteres fűsávok helyett tervünkben valódi, egybefüggő természeti élettér keletkezik.

A tervezésnek jelen fázisában korai lenne még költségelemzésbe bocsátkozni. Meggyőződésünk szerint azonban a látszólag drága infrastruktúra jelentős beépítési intenzitással ellentételezhető és a már meglévő növényállomány figyelembe vételével, közművek kiváltása nélkül, a Város tulajdonában lévő területen történik a fejlesztés.

Az építész munkarész következő oldalain megépült jó példák mutatják be, hogy elképzelésünkhöz hasonló értékteremtés másutt már realitás, megvalósult álom. Ennek fényében adjuk közre az általunk Szombathelynek tervezett új városrész beépítési- és látványterveit.



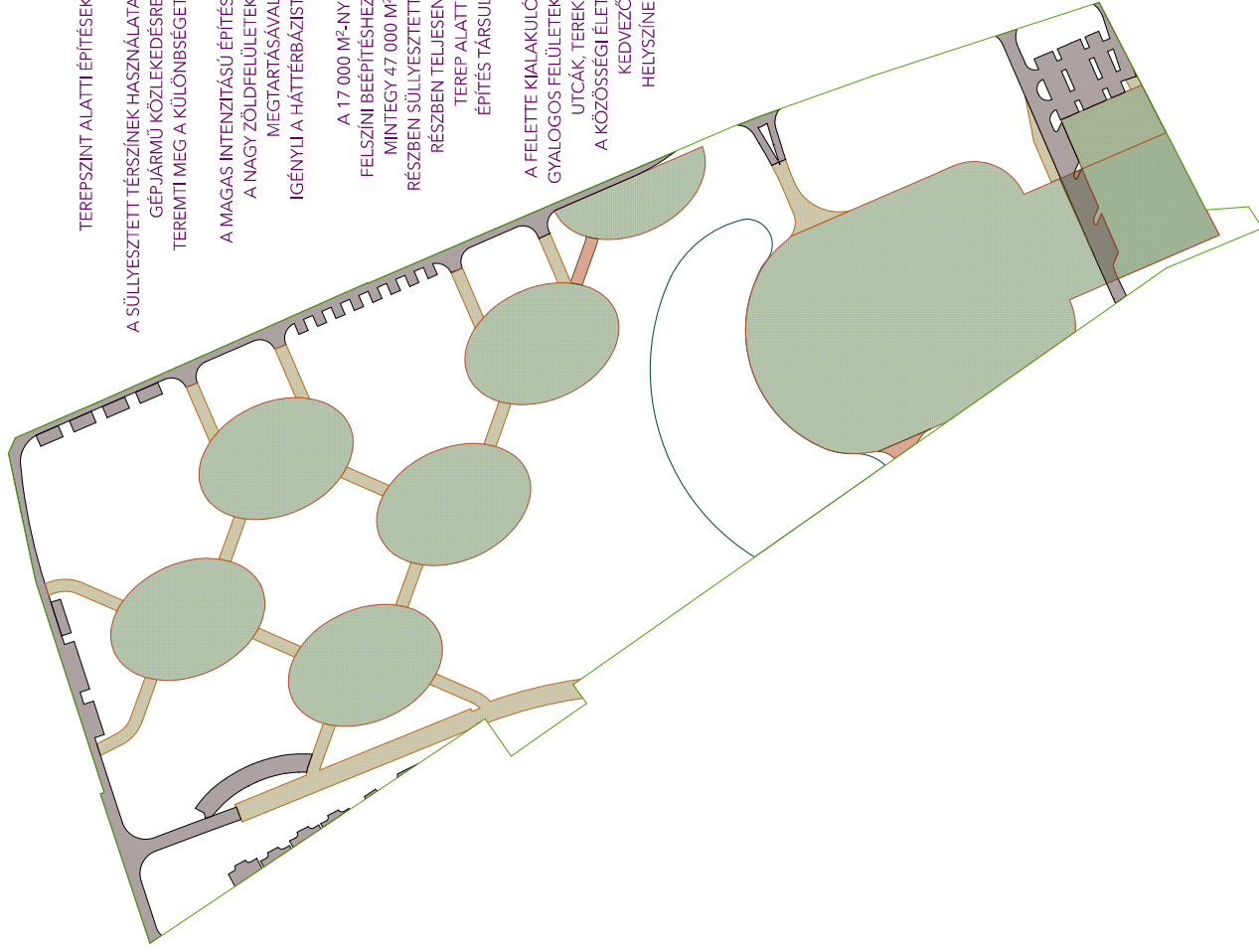
TEREPSZINT ALATTI ÉPÍTÉSEK

A SÜLLYESZTETT TÉRSZÍNEK HASZNÁLATA GÉPJÁRMŰ KÖZLEKÉSDÉRE TEREMTI MEG A KÜLÖNBÉSEGET

A MAGAS INTENZITÁSÚ ÉPÍTÉS A NAGY ZÖLDFELÜLETEK MEGTARTÁSÁVAL IGÉNYLI A HÁTTÉRBAZIST

A 17 000 M²-NYI FELSZÍNI BEÉPÍTÉSHEZ MINTEGY 47 000 M² RÉSZBEN SÜLLYESZTETT TEREP ALATTI ÉPÍTÉS TÁRSUL

A FELETTE KIALAKULÓ GYALOGOS FELÜLETEK UTCÁK, TEREK, A KÖZÖSSÉGI ÉLET KEDVEZŐ HELYSZÍNEI

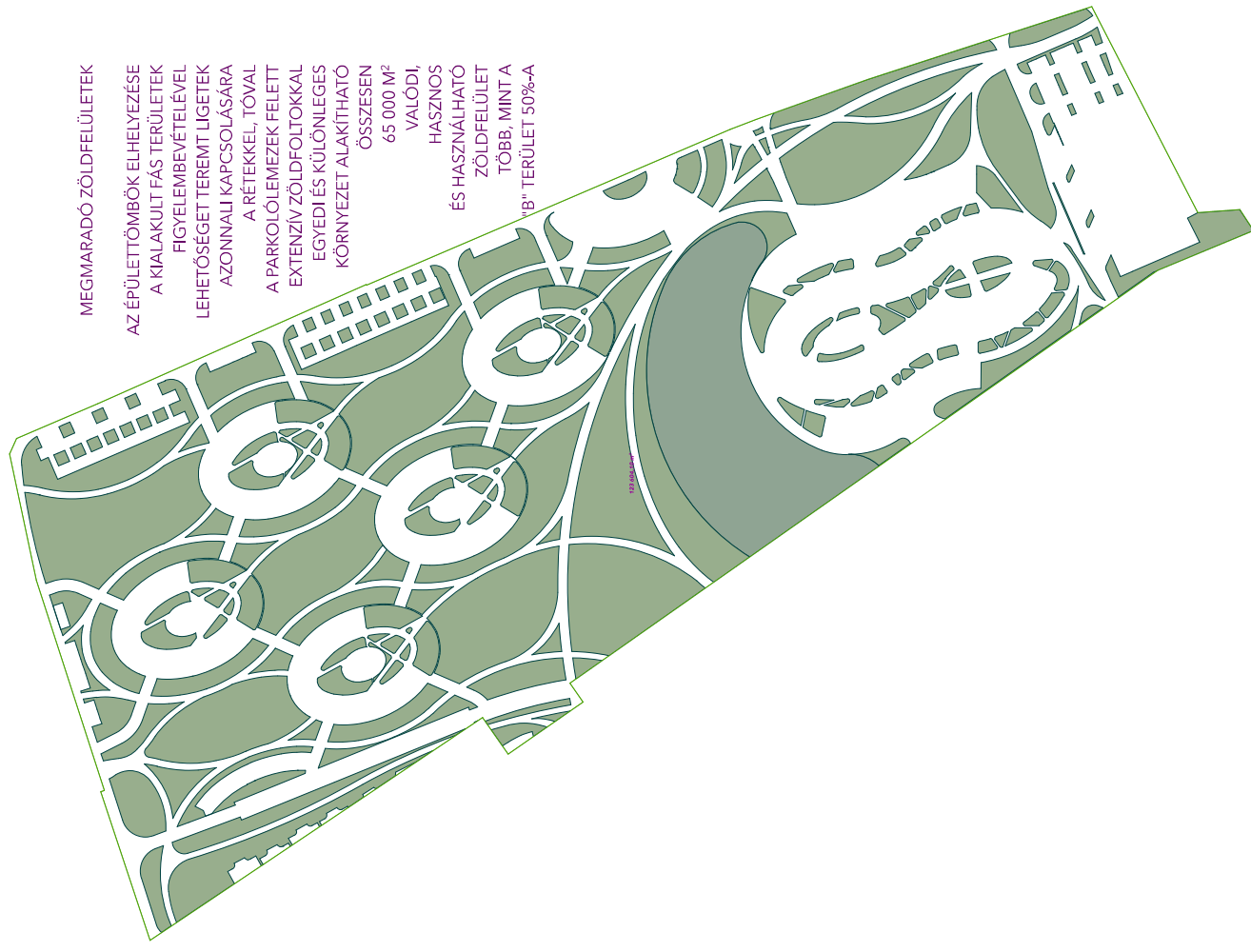


MEGMARADÓ ZÖLDFELÜLETEK

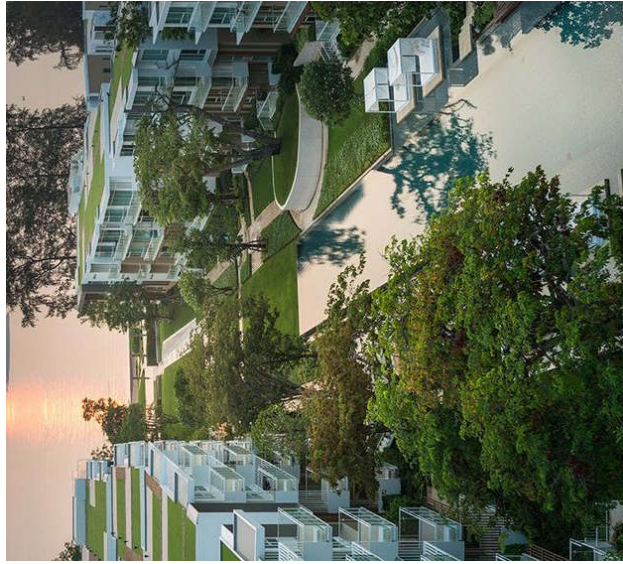
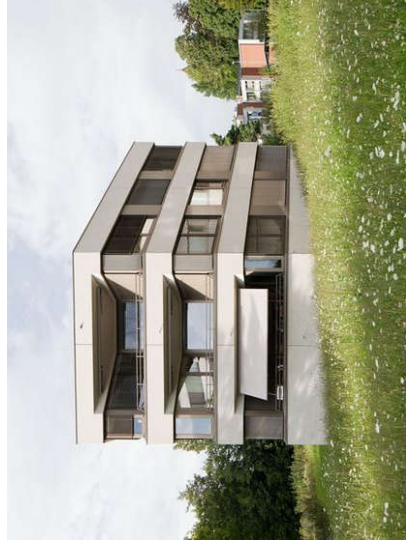
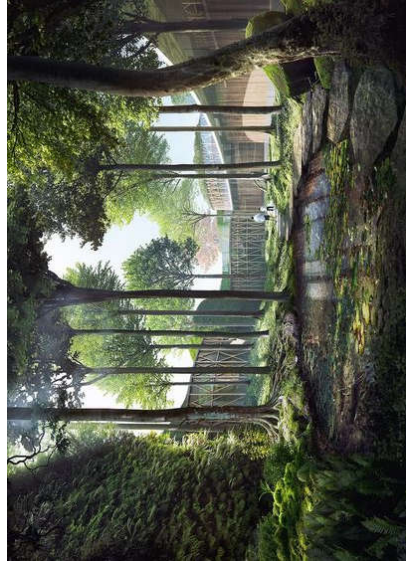
AZ ÉPÜLTÖMBÖK ELHELYEZÉSE A KIALAKULT FÁS TERÜLETEK FIGYELEMBEVÉTELÉVEL LEHETŐSÉGET TEREMT LIGETEK

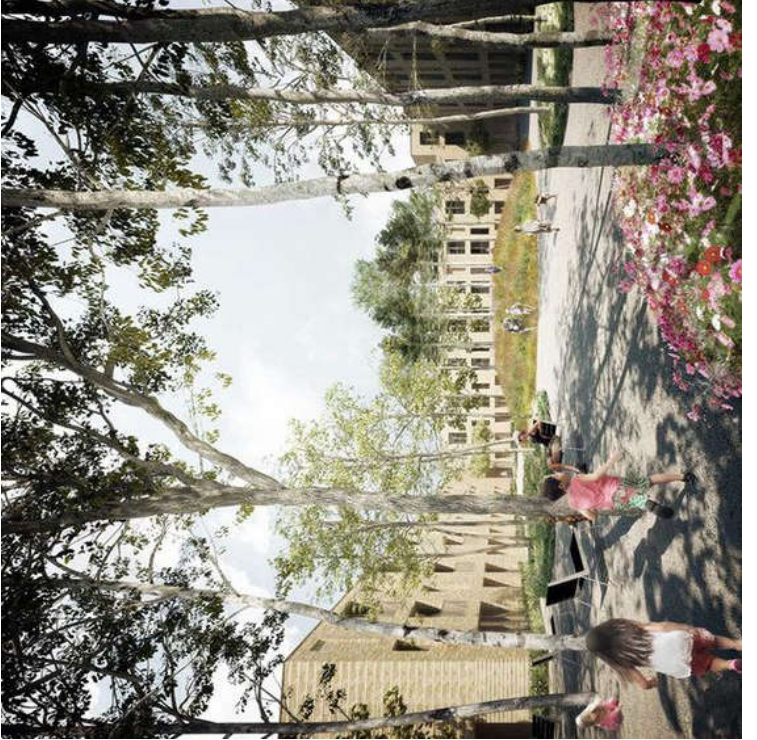
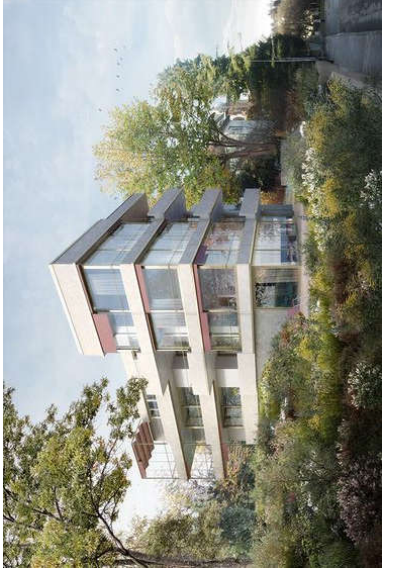
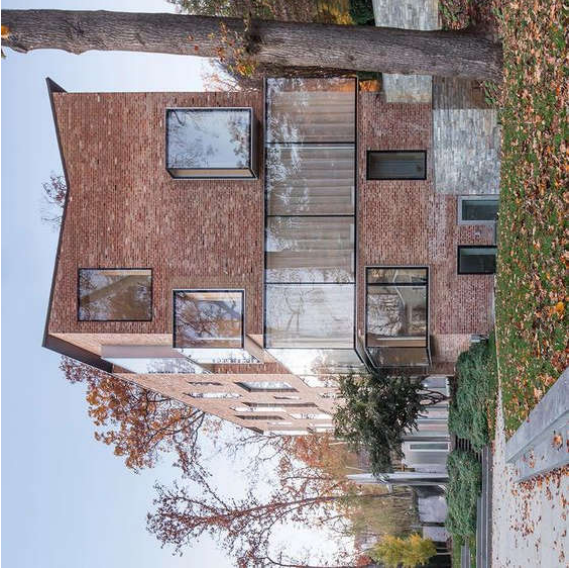
AZONNALI KAPCSOLÁSÁRA A RÉTEKKEL, TÓVAL A PARKOLÓLEMEZEK FELETT EXTENZÍV ZÖLDFOLTOKKAL EGYEDI ÉS KÜLÖNLEGES KÖRNYEZET ALAKÍTHATÓ

ÖSSZESEN 65 000 M² VALÓDI, HASZNOS ÉS HASZNÁLHATÓ ZÖLDFELÜLET TÖBB, MINT A 'B' TERÜLET 50%-A



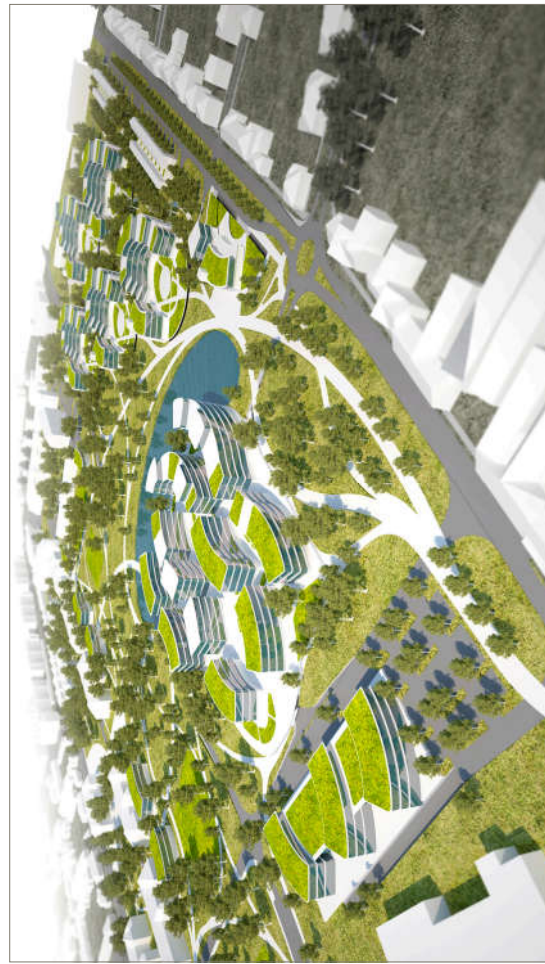
Példák a tervezett beépítéshez léptékében és telepítésében hasonló épített- és természeti környezetre





Építészeti koncepció és beépítési terv javaslat
a Huszárlaktanya területére





11-ES HUSZÁR ÚTI
VOLT HUSZÁRLAKTANYA TERÜLETÉNEK
REVITALIZÁCIÓS
ÉS HASZNOSÍTÁSI KONCEPCIÓJA

TÁJÉPÍTÉSZETI MUNKARÉSZ



2019. február

SZILZAKÁLKERTKFT.
3556 KISGYÖR, JÓKAI UTCA 13.
TEL.: +36 30/98 63 013
E-MAIL: szilzakalkert@gmail.com

Jelenlegi állapot

A terület jelenlegi legnagyobb értéke a műemléki épületeken és a városközponti helyzetű nagyméretű ingatlanfejlesztési terület léte mellett, a zöldfelület minősége. Már a 11-es Huszár úton haladva szembeötlő a nagy fák sokasága, a zöldfelület hangsúlya. Jellemzően ezen, az „A” területen van a leg több idős fa, amelyeknek a törzsátmérője a 60-80cm is eléri, ami önmagában is már behozhatatlan előnyt jelent más hasonló beruházásokkal szemben. Ezek mellett a sok fiatalabb, de már termétes méretet elért fa is található, amelyek biztosítják a folytonosságot és kiegészítik az alapfásítást. A fajták jellemzően, kóris, hárs, vadgesztenye, juhar, amelyek ökológiailag is megteremtik a továbbfejlesztés alapját. Ezekből talán a vadgesztenye lóg ki, azonban mint fontos kerttörténeti faj megőrzése ennek is fontos. Ezen a területészen sok kevésbé ideillő fafaj is megjelent, amelyekből a legmeghatározóbbak a lucfenyők. Még ha az Alpokaiján is vagyunk, ezek a fák ebbe a környezetbe kevésbé illenek. Az „A” területen a műemléki épületektől keletre már egyre kevesebb nagyméretű fát találunk itt már jellemzőbbek a bokrok, illetve a spontán magról kelt kistűk. Ezek között sok gyomfa található, mint akác, bálványfa, egyébként megjelennek még a juharok, kórisok, nyárfák, és a szilék.

A „B” terület már kevésbé jó zöldfelületi adottságú. Rajta alig találunk idősebb fákat, csak egy-egy kisebb fásor jelzi a régi ültetéseket. A löbbi területen inkább a bokrok és a magról kelt kistűk a jellemzőek. Itt is találkoznak akáccokkal és bálványfakkal is. Ez azt is jelenti, hogy kevesebb tervezői megkööttséggel kell majd foglalkozni a beépítési koncepciónál illetve majd a zöldfelületek kialakításánál.

A közel 30 év megára hagyottság során a burkolt felületeket jótékonyan elfedte a növényzet, ezért még pontosabb felmérés szükséges majd a tényleges burkolt- és zöldfelületek meghatározásához. Ez a beruházás költségének meghatározásánál lesz fontos.



Kertépítészeti koncepció

A koncepciótérny célja, hogy bemutassa, milyen lehet a jövő városa a városban. Egy olyan hely, ahonnan nem elmenekülnék falura az emberek, hanem megtalálva helyüket itt maradnak a városban és a helyből lápálkozva, abból inspirálódnak, szellemi energiájukat a városuk szolgáltatába is állítják. Amit kapnak, abból vissza is adnak. Mitől inspiratív? A beépítés szerkezete, - városi struktúrája – befogadó és elengedő egyszerre; az épületek formája jövőbe mutató; az épületek anyaghasználatát az ember energia minőségével azonos természetű. A környezetet, a kert a természeti világra rácsodálkozást és az isteni harmónia megérezését segíti, az egységet sugallja. A tervezés alapgondolata a mindennapi tett és a természeti világ teljesség-összefüggésének kapcsolatát hordozza és hirdeti, valamint a fő elemi létformák, anyagminőségek, a hely gesztusai megnyilvánulnak benne.



És mit is jelent ez pontosabban? Az ember viathatatlanul a természeti világ része, azaz minden sikon rengeteg szállal össze van kötve természeti világgal. Ez a kötés – személyiség és küldetés feladatától függően – hozza létre vágyódását a természeti világhoz. Annak is azokhoz a képelhez, amelyek harmonikusak, azaz a világ rendjének, a Teremtő rendnek a finom egységét, eleveenségét, nyugalomát, pihentetőséget, mozgékonyosságát, inspirációját hordozzák. Kötődünk azokhoz a helyekhez is, amelyek a világ alkotóelemeinek minél több részletét tartalmazzák, azaz legyen ott eleven föld, tiszta levegő, energia dús víz, de ott legyen a tűz gesztusa is valamilyen formában és mindezt hassa át az idő, azaz ne érezzük ennek pillanatnyosságát, érzékenyen labilis voltát. Mert mi is a célunk, amikor elmegyünk a városból és falura költözünk? Egyrészt a fent említett természeti egység megtapasztalása, ahhoz való spontán kötés érzékelése, esetleg kertünkben való megjelenítése, vagy csak közelebb vagyunk hozzá, a szellős vízpartra, kísétálhassunk az erdőbe, vagy az illatos rétre, a szellős vízpartra, az „illa berek”-be. Sokszor próbálunk a saját kertünkben olyan helyet vagy csak hely részletet kialakítani, ami kedves a lelkünknek, ahol vagy a pillanatnyi magunkat, vagy a jövőbeli magunkat igyekszünk megjeleníteni, és annak hatására formálódni. A falület másik oka, hogy hagyjanak már békén, azaz vagy olyat dolgozunk, amit nem szeretünk, vagy ami teszünk, azt kicsit túlhejtjük. Mindkét esetben kell egy hely, ahol relaxálódni tudunk. Tehát összegezzük:

- kell egy olyan hely, ami a természet harmóniájára épül,
- annak rendjét, arányrendszerét, anyagminőségét hordozza,
- vannak benne személyes terek, vagy vannak benne olyan helyek, amelyek sajátos egyéni emberi lelki karaktereknek nyújtanak meghívást a találkozásra önmagukkal vagy lehetőségeikkel
- vannak benne relaxációs helyek
- vannak benne tevékeny helyek, azaz ahol dolgozhatnak benne

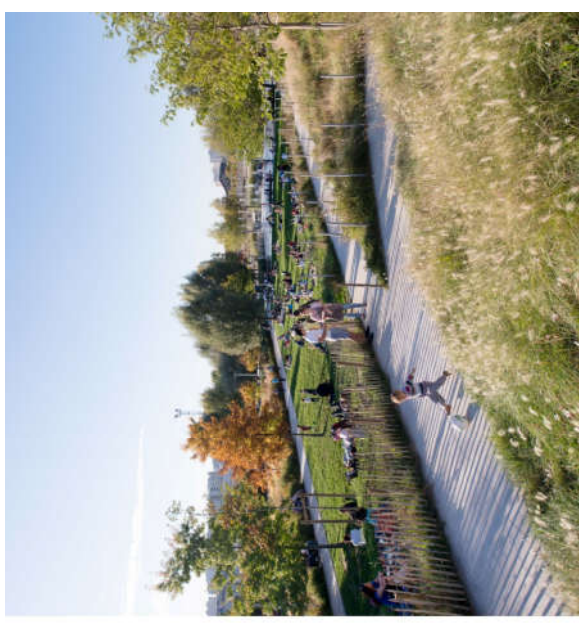
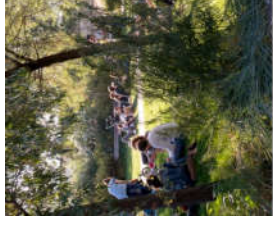
Mind ezen szempontok megvalósításának jó alapadottsága a területen lévő sok idős fa megléte. Az idő folyamat, ha akarjuk szakaszokból áll, ha akarjuk egy folyamatosból. Ebben a fák időkapuk, azaz a

leggyorsabb módon ők azok, akik átköthetnek bennünket a múltba és segíthetnek a jövőbe. Ezért is fontos itt is az idős fák megtartása, ápolásukkal hosszú életkoruk biztosítása.

Mind ezeket számba véve nem is olyan reménytelen a helyzet, hogy ezt megalkossuk egy parkban.

Ahhoz, hogy a fejlesztési terület az embert szolgálja és egy gazdaságos beruházás is legyen differenciáltuk a terület különböző funkcióit, valamint a beépítettség sűrűségével is meghatároztuk a különböző szerepű helyeket. Ezért alakult ki a DK-i oldalon egy koncentrált beépítés tömbszerűen, az ÉK-i oldalon a zöldfelületben úszó lakótömbök, a Nyugati oldalon az adottságként létező huszárlaktanya épületek és ezek között közepesen egy nagyméretű zöldfelületi rendszer. Ez így már alapvetően négy különböző karakter kialakításának nyújt lehetőséget. A műemlék épületek környezetében meghatározó az idős fák jelenléte, ahol ezeknek minél teljesebb megtartása a cél, kiegészítve ezt a ligetet a cserje és az évelő növények díszítő és lélekemelő hatásával. Ennek a környezetnek jó folytatása a sportpályák együttese, amelyek az iskolai, oktatási tömb felé csoportosítva jó egységet teremtenek és egy területi egységet jellemez. Ugyanezen a részen helyt kapott a huszár hagyományokat életmi segítő rész egy lovas pályával. Mindezek között sétányok fasorokkal, pihenőhelyekkel szolgálják az embert és a természetet egyszerre. A „B” terület rész két fő lakóegysége között helyeztük el a tavat, egy összefüggő nagy vízfelületként ahova az „A” részből egy kengyel alakú sétányon is eljuthatunk. A tó a rendszer forgó pontja, a váltás és a változás. Körbe futja sétány stégekkel, teraszokkal, amelyek a parkonyszerű épülettömbök felé járszótér egységekkel kapcsolódnak. Itt minden korosztály számára külön-külön megtalálható az a játszó elem, ami épp a neki megfelelő játékon keresztül formálódást szolgálja. Mindezt térben is megmozgatóva, a síkból kiemelve, a lelket itt-ott felemelve kerül megformálásra.

Az így kialakult egységek és szerkezetek fontosak, de csak egy síkja a rend, a harmónia megteremtésének. A másik fontos elem a növényhasználatban rejlik, amely jelentősége talán nagyobb, mint elsőre gondolnánk.





A telepített növények meghatározók egy park képe nézve, erősíthetik és gyengíthetik a hely egyedi karakterét. Levelek formájával, mintázatával, textúrájával, virágok színével, továbbá jellegzetes habitusukkal, változásdinamikájukkal, illatukkal és hanghatásaikkal sajátos atmoszférát teremtenek. Nem mindegy tehát, mely növények kerülnek elültetésre, amikor zölddebbé és színesebbé, mozgalmasabbá és nyugalmat árasztón szemelt gyönyörködtetőbbé kívánjuk tenni közhasználatú zöldfelületeinket.

A területen jellemző környezeti tényezők (fény, csapadék, hőmérséklet, levegő, talaj) alapvetően befolyásolják az oda sikeresen telepíthető növények körét. Az adott klímán nem minden növény képes megmaradni, tekintettel a téli fagyokra, a nyári forróságra és szárazságra. A talaj kémhatása is befolyásoló tényező.

A dísnövényként is alkalmazott fajok jellemzően sok különböző természetes élőhelyről származnak, a világ számos pontjáról, ahol eltérő viszonyokhoz alkalmazkodtak. Ha tisztában lennénk növényeink származásával és az ottani társulás jellemző viszonyával, az abban betöltött szerepükkel és ezekből fakadó ökológiai stratégiájukkal, akkor igényeiket és a fenntartási feladatokat is könnyebben meghatározhatnánk, illetve elgondolkodnánk azon, hogy tényleg ezeket akarjuk-e használni.

Egy zöldfelület létesítésénél kiemelt figyelmet szükséges szentelni a fenntartási munkák várható intenzitására, az anyagi és szellemi erőforrásokra egyaránt. Ennek jó irányja az ökológikus kertek létrehozása, vagy annak a növényhasználatban való megjelenése. A városi zöldfelületek is élő, természeti értékkel rendelkező területek, melyek részei az ökológiai rendszernek.

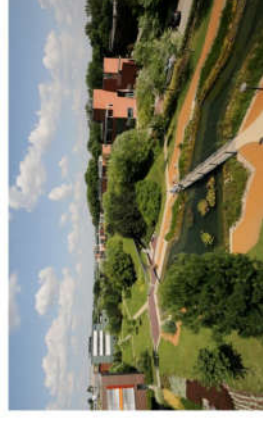


Ügyelünk érdemes a táj és a település egyedi képéhez való illeszkedésre is, kerülni kell a markánsan idegen hatású növényeket. Özönfajokat még jól körülhatárolt belvárosi környezetben sem szabad telepítünk. A zöldfelület formálásának fontos eleme a Nyugat-Európában egyre népszerűbbé váló és fővárosunkban is debütált ökológikus zöldfelületek irányzata, melynek célja egyrészt a nyugaton igencsak megcsappant biodiverzitás segítése, másrészt a növények igényeire nagy hangsúlyt fektető, természetes mintákat idéző társítás általi ráfordítás-csökkentés, a fenntartási feladatok minimalizálása.

Az őshonos növények előnyben részesítése több okból kifolyólag is javasolható még. Az ökológiai jelentőségen túlmenően ezek a fajok kivétel nélkül jól alkalmazkodtak a hazai környezeti viszonyokhoz, így megfelelő élőhelyről származó növények esetében biztosak lehetünk megmaradásukban, ellenálló képességük is megfelelő. A természet szépségét eredetühen képesek felénk közvetíteni. Megjelenésük, illatuk, karakterük összefonódott a táj sajátjaival, mely találkoznak az ott élő, a tájtól csak bajosan elválasztható ember belső identitásával, ezáltal az őshonos növények otthonos érzést kelthetnek. A természetes élőhelyükön is egymás mellett élő fajok rendszerint remekül társíthatók egymással, a nagyobb földrajzi egységekben gondolkodva is megfigyelhető a növények karakterének, lényegi minőségének hasonlósága, ellentétben a más országokból és földrészekről származó fajok zömével. Emiatt az őshonosság egyfajta segítségként is értelmezhető a növénytársítás folyamatában.

Végeredményben minden növénynek egyedi karaktere, minősége bontakozik ki, ami kölcsönhatásba lép a környezetébe telepített fajokéval. Továbbá a növények az evkór folyamán állandóan többé-kevésbé változó képet mutatnak, változásdinamikájukkal mozgalmasságot, életet visznek statikus épített környezetünkbe. Ugyanakkor e tulajdonságuk jelentős kihívást is jelent a növények összeválogatásánál, a virágzási idő, a növekedés és visszahúzódás eltérő időbelisége, a díszítőérték változásainak összehangolása.

Ezen növényhasználati szempontok figyelembevétele és alkalmazása segíti a területfejlesztés zöldfelületi rendszerének kialakításában megfogalmazott szellemi törekvések megtestesítését.



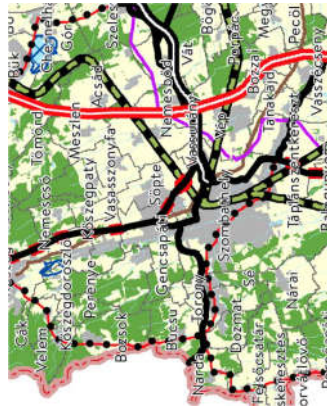
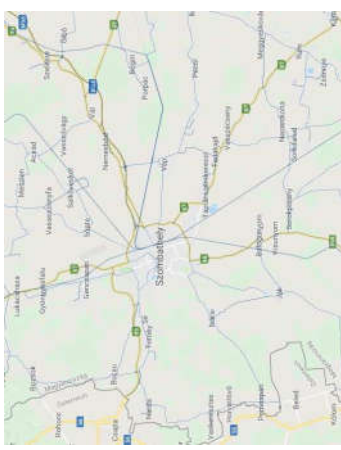
11-ES HUSZÁR ÚTI VOLT HUSZÁRLAKTANYA TERÜLETÉNEK REVITALIZÁCIÓS ÉS HASZNOSÍTÁSI KONCEPCIÓJA KÖZLEKEDÉSI MUNKARÉSZ

1. Térségi kapcsolatok

Szombathely jelentős térségi szerepkört betöltő megyeszékhely a Nyugat-Dunántúli régió területén, ugyanakkor a nemzetközi közlekedési folyosók (a Győr-Ménfőcsanak-Sopron megyét keresztléő, Nyugat-Európát és a Balkánt összekötő V. számú, valamint a Zala megye déli határán húzódó V. – V/B. számú folyosó) között elhelyezkedve ezek kapcsolatát is elősegíti.

A várost közlekedési szempontból vizsgálva, az egyik legnagyobb problémának a közúti infrastruktúra lassú növekedését tartjuk. Míg a gépjárműállomány az utóbbi két évtizedben robbanásszerűen fejlődött, addig a regionális, illetve lokális közlekedési struktúrák jellemzően a 70-es, 80-as években kialakult rendszert alapul véve alig fejlődtek. Ennek köszönhetően megszokottá váltak a reggeli, illetve a délutáni torlódások az utakon. A probléma megoldása érdekében az elmúlt időszakban Szombathely térségében jelentős közúti fejlesztések történtek. Elkészült a város elkertülő útja, illetve átadásra került a Szombathely Győrrel összekötő M86 gyorsforgalmi út is. Ennek ellenére igen nagy a városon keresztülhaladó átmenő forgalom, melynek csökkentése érdekében az OTT további fejlesztéseket irányoz elő a térségben, többek között a 87-89. számú főutak Szombathely hiányzó északi-keleti elkertülő útjának kialakítását is.

Térségi közlekedési kapcsolatok



Magyarország és egyes kiemelt térségnek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény által tartalmazott közlekedési fejlesztések Szombathely térségében

számára biztonságos és korszerű közlekedési feltételeket teremteni mellett, hogy néhány ma is fennálló problémát részben, vagy egészben megold.

2. A tervezési területet övező meglévő utak

A tervezési terület forgalmát jellemzően a következő közlekedési létesítmények a vezetők majd le:

- 11-es Huszár út: a területet délnyugatról határolja. Jelenlegi kialakítása négy sávos, azonban a külső sávokat részben parkolósávva alakították, ezáltal az út keresztmetszeti kapacitása csökkent. A 11-es Huszár úton a tervezési terület térségében több gyalogos átkelőhely is kijelölésre került, valamint

rajta autóbuszos tömegközlekedés is zajlik. Az út Bocskai István körúttal alkotott csomópontja körforgalmi kiépítésű, mely a reggeli, illetve délutáni időszakban – főleg a Kőszeg- Szombathely tengely mentén ingázók, illetve pl. a Neumann János Általános Iskola forgalma miatt – erősen túlterhelt. A csomóponton a Horváth Boldizsár körút- Bocskai István körút nyomvonalon kerékpártút is vezet, a járdával közösen kiépítve.



A 11-es Huszár-út a körforgalom felé

- Söptei út: a területet északkeletről határolja, azonban a Lovas utcai csomópontnál attól eltávolodva, kis sugarú jobb ível halad a vasúti keresztezés felé. Megemlítendő, hogy az út Pínkafői utcai csomópontjának geometriai kialakítása a vasúti átkelőhely közelsége miatt nem kedvező. A korábban állami kezelésben lévő úton autóbuszos tömegközlekedés is zajlik.
- A Lovas utca a Söptei úthoz csatlakozva a tervezési területől északra elhelyezkedő ipari terület felé vezet, bár lakóút kialakítású, fekvése miatt jelentős teherforgalmat visel.
- Losonc utca: a tervezési terület déli oldalán, az általános iskolától a Söptei út felé vezető egyirányú út, jobb oldalán parkolósávval.

3. A tervezési terület és a közvetlenül kapcsolódó közlekedési létesítmények fejlesztése

A tervezési terület úthálózatának kialakításánál elsődleges célunk az volt, hogy az ott közlekedők a legoptimálisabb módon el tudják érni a területet övező forgalomvezető utakat, a 11-es Huszár utat, vagy a Söptei út- Lovas utcát. Elérendő cél az, hogy a reggeli és délutáni csúcsforgalomban résztvevők ne bolyongjanak a lakóterületen, hanem a lehető legrövidebb úton és idő alatt el tudják azt hagyni, be tudjanak kapcsolódni a városi úthálózat forgalmába. Ennek érdekében több fejlesztést is javasolunk a területen, melyek egy része a meglévő csomópontok bővítését, kapacitásuk növelését, a terület fő közlekedési tengelyét jelentő új, külső és belső gyűjtőutak kialakítását, továbbá az ezek hálózatba kötését segítő csomópontok megépítését célozza.

Meglévő csomópontok fejlesztése:

- Bocskai István körút- 11-es Huszár utcai körforgalmi csomópont: A jelenlegi közlekedési helyzetet vizsgálva megállapítható, hogy a csomópont a nap egyes szakaszaiban kimeríti kapacitását, így a járművek már most is visszaszoródnak. Abban az esetben, ha a tervezési terület beépül, a csomópont teljesítőképességi problémái tovább fokozódhatnak, amely nemcsak a lakóterületről a városi forgalmi rendszerbe bekapcsolódni kívánók számára jelent

problémát, hanem tovább súlyosbítja a regionális, városok közti forgalmat lebonyolító csomópont problémáit is. Tekintettel arra, hogy a csomópont területének nagyságát vízszintes értelemben növelni a meglévő környező értékes épületállomány elbontása nélkül nem lehet, ezért javaslatunkban az szerepel, hogy fizikailag válasszuk külön a városok közti forgalmat biztosító irányokat a lakótelep kiszolgálását, annak forgalmát levezető csomóponti ág(ák)iól.



Adana, Törökország, D400-D815 számú utak csomópontja: a főirányt a körforgalmú csomópont alatt vezetnek át (forrás: internet)

Bár az általunk választott megoldás a meglévő közműhálózat nagymértékű átalakításával jár (amely ugyanakkor lehetőséget ad az egyes előregedett közművezeték cserejére, bővítésére is), azt javasoljuk, hogy a Kőszeg felé irányuló, illetve az onnan Szombathelyre beáramló forgalmat a jelenlegi csomópont térszáne alatt, aluljáróval vezessük át a területen. Ezzel a nem lokális célt kereső közlekedőket fizikailag is el tudjuk különíteni a helyi forgalomtól, így a két eltérő célt követők közlekedési áramlata egymás zavarása nélkül tud áthaladni a területen. Célstratégánk látszik az út négy sávjából a két belső sávot kijelölni erre, míg a külső sávok egyrészt biztosítják a szomszédos ingatlanok közlekedési kapcsolatait, másrészt a körforgalomba behaladva lehetőséget adnak a helyi célpontok elérésére is. A csomópontban továbbra is biztosítani kell a gyalogosok és a kerékpárosok biztonságos áthaladását.

- Alsóór utca és 11-es Huszár út csomópont:

Míg a 11-es Huszár út Bocskai István körúti csomópontját az előzőekben ismertetett módon javasoljuk kialakítani, addig a tervezési terület irányából várhatóan kisebb forgalmat lebonyolító Alsóór utcai csomópontot az általános körforgalmi csomópontnál nagyobb teljesítőképességű, turbo körforgalomként célszerű kiépíteni.

A tervezett megoldás alapvető jellemzői, előnyei:

- a körben egynél több sáv van,
- a behaladás előtt a megfelelő sávba kell sorolni,

- a behaladó forgalom a körpályán legfeljebb két sávnak ad elsőbbséget,
- a körpályán nem lehet sávot váltani, a körpályáról csak az előre kiválasztott sávból lehet kihajtani,
- a biztonság fokozása céljából a sávok elválasztása fizikai elemekkel is történhet, mely megelőzi a fonódással és bevágással okozott konfliktusokat, megakadályozza, hogy a járművek „levágják az íveket”,
- az egyértelmű jelrendszerből adódóan kevésbé kell tartani a többi sávban közlekedőtől, alacsonyabb sebesség mellett is nagyobb kapacitás, nagyobb áteresztő képesség.



Szolnoki elkerülő (4. számú főút) turbó körforgalmú „végesomópontja” (forrás: internet)

A csomóponton történő áthaladás:

- a 11-es Huszár úton a Kőszeg felé irányuló forgalom a közeli, Boeskaai körüti csomóponttól – az aluljárótól történő kihajtást követően – várhatóan a belső sávon halad, és jellemzően akadályoztatás nélkül tud behajtani a körforgalomba, továbbá áthaladni a csomóponton,
- a külső sávon közlelő, jellemzően helyi forgalom ugyancsak önálló sávon lép be a körforgalomba, így kapva lehetőséget arra, hogy akadályoztatás nélkül a Pinkafői utca meghosszabbításában létrejövő, a tervezési területet északra határoló (az alábbiakban ismertetésre kerülő) új gyűjtőutat elérhesse.
- a tervezési területről az említett Északi gyűjtőúton kiáramló forgalom Kőszeg irányába – a dél felől érkező járművektől függetlenül – önálló sávon haladhat ki, a város felé pedig (a körforgalomban beartandó elsőbbségadási szabályok szerint) kanyarodhat el. Számukra előny az is, hogy elsőbbséget élveznek a Kőszeg felől érkező járművekkel szemben (az OTF-ben szereplő, a 87–89. számú főutak Szombathely hiányzó északi felületi elkerülő útjának fejlesztését követően, a csomópont Kőszeg felől érkező forgalma várhatóan esőkkenni fog).

- Söptei út- Lovas utca csomópontja:

Tekintettel arra, hogy térünkben a tervezési területet határoló Lovas utcát elválasztott pályás úttá fejlesztjük, javasoljuk a meglévő csomópont átalakítását is. A tervezett állapothoz (várhatóan közel azonos forgalmú, négyágú csomópont) az általános körforgalmi kialakítást javasoljuk olyan paraméterekkel, melyek a Söptei úti és a tervezett Lovas utcai tömegközlekedés lebonyolítását is lehetővé teszik. A csomópont negyedik ága a lakóterület felől köt be a körforgalomba, így biztosítva a területről történő közvetlen kivezetést, az innen érkezőknek.

A gépiárműforgalommal összefüggő kérdések megoldása mellett szükség van az itt közlekedő gyalogos és kerékpáros forgalom biztonságos kezelésére is. Ez rávezető járdák kialakítását és gyalogátkelőhelyek kijelölését jelent mind a négy ágon, míg a kerékpárosok esetében a lakóterület felől, a határoló Lovas utca felé adunk megfelelő közlekedési kapcsolatot. Az ő tovább vezetésüket a Lovas utca tervezett kialakítása is lehetővé teszi: a kerékpáros forgalom kétoldali kerékpársávon közlekedhet az úton.

Új belső gyűjtőutak kialakítása:

Koncepciónk ismeretésekor említettük, hogy a tervezési terület belső közlekedését úgy alakítjuk ki, hogy a lakóépületek mély-, illetve felszínretiltoltos garázsaiából, illetve felszíni parkolóhelyeiről a forgalmat a belső gyűjtőutakra vezetjük, melyek a meglévő, fejlesztett, valamint tervezett csomópontokon keresztül közvetlenül csatlakoznak a város közlekedési rendszeréhez. Ennek érdekében a tervezési terület északi és déli szélén új gyűjtőutakat létesítünk: északon a Pinkafői utca meghosszabbításában, az új, Alsóór utcai turbó körforgalomba bekötvé, délen pedig a Losonc utcával párhuzamosan, a 11-es Huszár úton létesülő másik új körforgalomba bevezetve. Ez utóbbi út nemcsak a tervezési terület gyűjtőútjaként, hanem területi funkciókat (lakóterület – iskolai és óvodai intézményi terület) elválasztó útként is működik.

Az említett két új gyűjtőutat egy harmadik közlekedési tengely, az Észak – déli gyűjtőút köti össze, amely közel párhuzamos a 11-es Huszár úttal, és az „A”, illetve „B” tervezési terület határát követve halad.

A tervezett utak két forgalmi sávos, kétirányú forgalmi renddel rendelkeznek, mellterük javasolt mindkét oldalon gyalogárda kialakítása is. Térbeli vonalvezetésükkel kapcsolatban elmondható, hogy míg az Északi és Déli gyűjtőutak irányultságát közel egyenes, magassági értelemben pedig a meglévő terepszintet haladnak, addig az ezekre merőleges, belső összekötő út több ellenirányú ívet is tartalmaz, magasságilag pedig egy szakaszán – a tervezési terület centrumában – a felszín alatt halad, átadva, biztosítva ezzel a helyet, az itt vezető séfányoknak, illetve parkosított területeknek. A megoldás abból a szempontból is célszerű, hogy ezzel az épületek alá, illetve környezetébe tervezett felszín alatti parkolóhelyek kapcsolatait biztosító rámpák rövidebbek, illetve kisebb emelkedésűek lehetnek, ugyanakkor szerkezeti kialakításuk (megfelelő parkosítással) elrejthető a tájban.



Javaslatok a térszín alatti létesítmények betonfelületeinek „függőlegesen parkosított” elakítására. (forrás: internet)



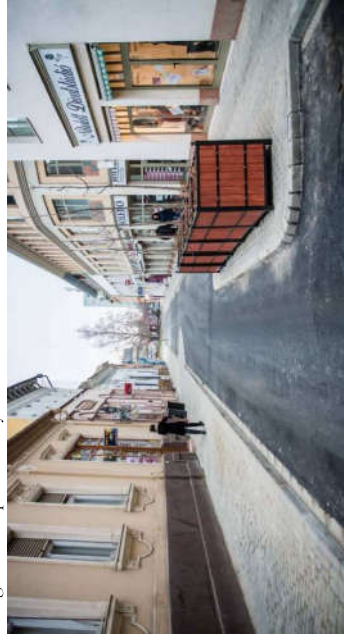
Javashatok a térszín alatti létesítmények betonfelületeinek kompozíciókkal történő elakarására (forrás: internet)



Mivel a tervezési területen nincs a távlatokban felhasználható közműhalozat, a térszín alatti elemek megépítése a városi környezethez képest gazdaságosabban megoldható, ugyanakkor művészi kompozíciók, fényjátékok elhelyezésével, beépítésével azok teljesen egyedivé, „felhasználóbarátta” rehetők.

Bedő kiszolgáló utak, lakóutak kialakítása:

A meglévő, illetve tervezett épületek és az említett gyűjtőutak kapcsolatát célszerűen minél rövidebb lakóutakkal kell biztosítani. Ezek között – az épületek, garázsok, parkolóhelyek, parkoló területek elhelyezkedésétől függően – felszíni, illetve felszín alatti utak is találhatóak. Kialakításuknál különös figyelmet kell fordítani a felszíni vizek elvezetésére, illetve a rámpák miatt magassági vonalvezetésükre. Az „A” területen meglévő műemléki környezetben a megmaradó épületek között haladó – elsősorban a távlatokban itt működő intézményeket kiszolgáló – út kialakítása olyan legyen, hogy egyrészt biztosítson megfelelő számú felszíni parkolóhelyet az itteni igények kielégítésére, ugyanakkor tengelyelhúzásos vonalvezetésével (illetve a nyomvonalát metsző sétányok térségében kiemelt pódiumok alkalmazásával) teremtsen biztonságos és forgalomcsillapított környezetet az itt közlekedők számára.



Forgalomcsillapított utca tengelyelhúzásokkal, párhuzamos beállási parkolókkal Széketestérvárt belvárosában

A Lovas utcát – a Markusovszky utca – Sugár út kiépítéséhez hasonlóan – elválasztott pályás úttá fejlesztjük. A kialakítás lehetőségét ad arra, hogy a Lovas utcától keletre fekvő lakóterület – hagyománytisztelő módon – a Markusovszky utcában meglévő fekete fenyőkhöz hasonló fasorral válasszuk el a tervezési területtől, ugyanakkor a Mikszáth Kálmán utcai és Csokomai Vitéz Mihály utcai útszakaszokkal összehangolva adjunk az új lakóterületnek a Lovas utca felé további forgalmi kapcsolatokat.



Fasorral elválasztott pályás út az Egyesült Államokban (forrás: internet)

Az előzőekben már említésre került a tervezési terület szélén meglévő iskola és óvoda által generált forgalmi helyzet. Javaslatunk erre a helyzetre a következő megoldást adja:

- A tervezési terület déli oldalán létesülő gyűjtőúttal fizikailag választjuk el a lakóterületet az iskola és az óvoda által jelzett intézményi területtől.
- A tervezett út által a műemléki épületegyüttestől elválasztott legdélibb lakotanyaépület – felújítása után – fogadhatná a központi épületben jelenleg működő Apáczai Waldorf Általános Iskola és Alapfokú Művészet Intézmény tanulóit, miáltal egyrészt új funkciót kaphatna az iskolának jelenleg helyet adó épületrész, másrészt elkülönített nevelési- oktatási intézményi terület alakulhatna ki, a Losonc utca mentén.
- A közlekedés terén jelenleg fennálló problémákat (keves parkolóhely, a gyermekeket az intézménybe, illetve intézményből szállító járművek reggeli és délutáni kimagasló száma, a „megállók az autóval – kiszáll a gyermek – tovább közlekedek”, közlekedési elvezetéssel „Kiss and ride” – rövidebben K+R – jelenleg igen korlátozott lehetősége) egyrészt egy további utcanyitással (a Déli gyűjtőtűt és a Losonc utca között), illetve olyan szerkezetű, helyzettű parkolóhelyek kialakításával csökkentjük, melyek nemcsak lehetőséget adnak viszonylag nagy számú gépjármű elhelyezésére, hanem biztosítják a K+R módszer alkalmazását is úgy, hogy a gyermekek az adott intézmény felőli oldalon szállhatnak ki a járműből, és a kiépített járdakapcsolattal közvetlenül és biztonságosan érthetik el iskolájukat.



Külföldi, illetve hazai (széketestérvárt) példa a K + R megállási lehetőség kialakítására (forrás: internet)

- Az út kialakítása során a forgalmi rendet úgy határozzuk meg, hogy az az érintett gyermekes szülők érdekeit szolgálja, ne pedig a tervezési területről kihaladó, esetleg „égerutat” kereső járművezetőknek kedvezzen. Ennél fogva célszerű az út egyirányúitása a Losonc utca felől, továbbá a parkolóhelyek egy részének ferde beállással történő kiépítése is.

- Az ide behajtó szülő a gyermekek kiszállása után – a tervezési területen előzőhöz hasonlóan – a déli gyűjtőúton közvetlenül hagyhatják el a területet, ezáltal részükéről a belső úthálózat további forgalmi terhelést már nem kap.

Új csomópontok kialakítása:

A már említett csomópontbővítések mellett az új gyűjtő- és lakóutak kialakítása során szükség van több új csomópont kiépítésére is annak érdekében, hogy a lakóterület forgalmát a környező utcák felé kedvezőbben tudjuk elosztani. A fontosabb csomópontok a következők:

- 11-es Huszár út új, déli körforgalma:
A Bocskai István körút- 11-es Huszár utcai körforgalmi csomópont átalakítása, az országos közút térszín alá buktatása lehetőséget ad arra, hogy a tervezési terület Déli gyűjtőúton ide kiesatlakozó forgalma a Szombathely- Kőszeg közötti térségi forgalom zavarása, akadályozása nélkül kapcsolódhasson be a városi rendszerbe. Tökintettel arra, hogy a befogadó út forgalma – a regionális forgalom elválasztása miatt – csökken, a kialakuló csomópontba egyszerű körforgalom kiépítését javasoljuk. A két szomszédos körforgalom között csak a 11-es Huszár út külső sávjai vezetnek, belső sávjak itt megszűnnek, az út ezen a rövid szakaszon elválasztott pályás útként működik. Az itt jelentkező gyalogosforgalmat – ugyancsak a csomóponti közelség miatt – degenő csak egy keresztmetszeten átvezetni a 11-es Huszár úton.
- Déli gyűjtőút – Söptei úti csomópontja:
A terv jelenleg egyszerű úttorkolatként számol a csomóponttal, azonban a távlati üzemeltetés során a Söptei útra esatlakozó ág önálló balra és jobbra kanyarodó sávval bővíthető, szétválasztva ezzel az itt közlekedő forgalmat.
- Lovas utca – Pinkafői utcai csomópontja:
A csomópont jelenleg is létezik, de kialakításában nagymértékben megváltozik (a Lovas utca elválasztott pályás útá bővül, a Pinkafői utca pedig új útként, esatlakozást kap a 11-es Huszár úti turbó körforgalomba), ezért létesítményt ide, az „Új csomópontok kialakítása” fejezetbe soroltuk. A csomópont négyágú keresztveződésként fog funkcionálni, azonban a Lovas utca az országos közút irányába – a fivésített középső elválasztó sáv terhére – önálló balra kanyarodó sávot is kap. Az iparterület jelenleg is meglévő, rendezetlen képet nyújtó útsatlakozása az átalakítás során, korrekt módon épülhet ki. Az üzemeltetés alatt nyert tapasztalatok alapján a csomópont esetleg körforgalmúvá is fejleszhető a távlatokban.

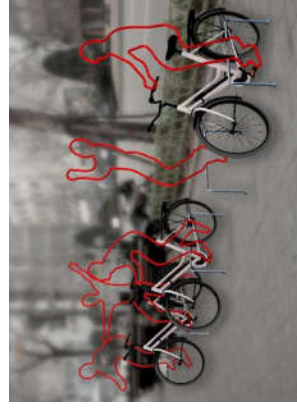
- Az Északi gyűjtőút és az Észak – déli gyűjtőút csomópontja:
A területen jelenleg nincs működő közlekedési létesítmény, de az „A” és „B” tervezési terület határára húzódó, továbbá a Pinkafői utca meghosszabbításában létesülő gyűjtőutak keresztvezésénél új csomópontot kell kialakítani. A csomópont a távlatokban négyágú keresztveződésként fog funkcionálni: a nyugati, észak felé vezető ág, a város rendezési tervében szereplő, az iparterületet feláró, jelenleg még csak tervezettként szereplő út.
- A Déli gyűjtőút és az Észak – déli gyűjtőút csomópontja:
A területen jelenleg nincs működő közlekedési létesítmény. A Déli gyűjtőút és az Észak – déli gyűjtőút csatlakozásánál új csomópont alakul ki. A keresztvezésbe negyedik ágként a Losonc utca felől bekötő, az intézményi területet kiszolgáló út csatlakozik, azonban ennek forgalmi rendje – a K+R módszer biztonságos működtetése érdekében – olyan, amely nem teszi lehetővé a lakóterületről a Losonc utca felé történő kihaladást: az út az északi irány felé egyirányúsított.

Kerékpáros közlekedési lehetőségek bővítése:

A kerékpárosok szokásait tanulmányozva jellemzően kétféle forgalmi viselkedés állapítható meg, a hivatásforgalmi közlekedés (lakóhely és munkahely között), illetve a kikapcsolódási, hobbi, sportolási, turisztikai célú közlekedési mód. Míg az első kategóriába tartozók esetén a cél a legrövidebb, leggyorsabb

útvonal kiválasztása, addig a második csoportba tartozók számára már nem a legfontosabb a gyorsaság, illetve az útvonal rövidebbé, hanem előtérbe kerül a szép, természetközeli környezet, a látványok, esetünkben például a tervezési terület által nyújtott különféle attrakciók.

A tervezés során úgy ítéltük meg, hogy a kialakítás folyamán mindkét igényt kezelni kell. Az első kategória esetén a fő cél a városi rendszerhez történő kapcsolódás kialakítása, melynek befogadójá a Horváth Boldizsár körút- Bocskai István körút nyomvonalon meglévő kerékpárút. Ebben az esetben a lakóutak területén, illetve a gyűjtőutak mentén, azoktól fizikailag elválasztott kerékpárutak létrehozása a cél. A második esetben, amikor a kerékpározás elsősorban családi kikapcsolódási célokat szolgál, a közlekedők már bevehetők a tervezési területre, az utaktól teljesen önállóan vezetett, biztonságos nyomvonalon. Ekkor a zöld területben kialakított sétányok mellett célszerű a kerékpárutakat vezetni olyan célpontok felé, amelyek a kerékpározás mellett további lehetőségeket nyújtanak a pihenési vágyók részére: pl. játszótérek, parkok, fagyizó, cukrárszárda.



Kerékpártámasz, játékosan kialakítva



Fedett kerékpártároló



Három az egyben: fagyóelem, kerékpártámasz és ülőpad



Kerékpárszerelő bázis

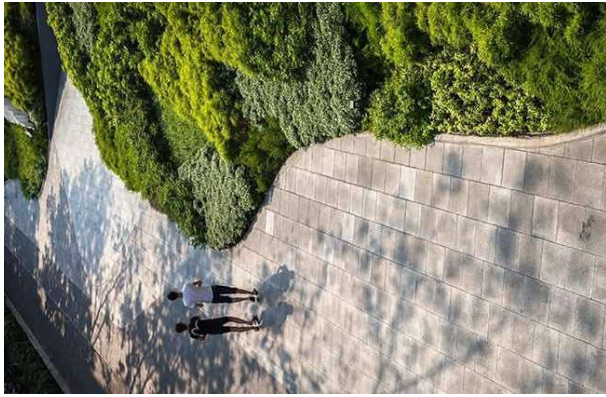
A kerékpáros forgalomvonzó helyek mellett feltétlenül javasolt a környezetbe illeszkedő fedett kerékpártárolók, kerékpártámaszok elhelyezése is.

Járdák, sétányok kialakítása:

A gyalogosforgalmi létesítményeket a kerékpárutakhoz hasonló elvek alapján alakítjuk ki. Egyrészt a fentiekben már említett módon, a gyűjtőutak, lakóutak mentén az út legáltalán celszerű szilárd burkolatú járdát kiépíteni. Ezek – hasonlóan a gépjárművel történő közlekedéshez – kivezetik a gyalogosokat a lakóterületről, és lehetőséget biztosítanak arra, hogy az itt közlekedők egyszerűen és biztonságosan elérhessék a meglévő gyalogosforgalmi létesítményeket, vagy buszmegállókat.

Ez mellett azonban feltétlenül szükségesnek tartjuk a játszóterek, sportolási lehetőségek felé, vagy egyszerűen csak a pihenést, kikapcsolódást szolgáló, a lakóterület zöld területi, parkosított részén vezetett járdák, sétányok kiépítését is.

Míg az első esetben – az utak mentén vezetett járdák esetében – a kiépítés jellemzően egyenes vonalban és a szabvány szerint legalább 1,5 m + n*0,75 m-es állandó burkolatszélességgel történik, addig a sétányok kicsit szabadabb vízszintes, illetve magassági vonalvezetéssel, változó burkolatszélességgel, játékosabb, tetszetősebb kialakítással, akár kiterjedéseket is magába ölelően készíthetnek, a szokványostól (pl. térkő) eltérő burkolattípussal (természetközeli anyagok pl. fűrészelt fánokból alkalmazásával).



Példa a térkőről, aszfalttól eltérő burkolattípusra



Sétányok, járdák szabadabb, lazább nyomvonalú vezetése vízszintes, illetve magassági értelemben (forrás: internet)

A tömegközlekedés és a tervezési terület vizsgálata:

Bár a tervezési terület mérete viszonylag nagy, a jelenlegi tömegközlekedési útvonalakat jelentő 11-es buszár úti, illetve a Söptei úti autóbusz megállóhelyek rágalogási távolsága jóval az elviselhető mérték alatt van. Ezen ok miatt a lakóterületre autóbuszos tömegközlekedést biztosító járműveket a közeljövőben nem javasolunk bevezetni.

A tervezett járdák, sétányok irányultsága olyan, hogy azokon megfelelő módon megközelíthető a jelenleg üzemelő autóbusz megállóhelyek. Fontosnak tartjuk azonban azt, hogy a lakóterület beépülése után az így

jelentkező többlet- (tömegközlekedési) igényt a Lovas utca- Északi gyűjtőút által jelentett hálózati elemen keresztül szolgáljuk ki, a meglévő rendszer bővítésével biztosítható, itt közlekedtetett járatokkal. Ezek számára az új útvonalon legalább egy buszmegállópar kialakítása is indokolt, célszerűen a PINKAFŐI utca- Lovas utca csomópontjának térségében. Ezzel közvetlenül kiszolgálható lenne a tervezési területől északra fekvő ipari területek tömegközlekedési igénye is.

Abban az esetben, ha a város tömegközlekedést szolgáló rendszere a távlatokban jelentősen fejlődik – így akár alkalmas lesz arra is, hogy a ma még járműveket „eseményként” használatokat is kiszolgálja – meg kell vizsgálni annak a lehetőségét, hogy kisebb méretű, a szülő autóbuszoknál kevesebb utas befogadását lehetővé tevő, ugyanakkor sűrűbb járatszámai, a környezetet nem szennyező elektromos meghajtású járatokat közlekedtessünk a terület belső útjain is, egy esetleges közeli városi tömegközlekedési decenterumhoz kapcsolva.

4. A tervezett kialakítás előnyei és hátrányai

A tervezett megoldásnak előnyei, de hátrányai is vannak, melyeket a következőkben ismertetünk.

Várható előnyök:

- A területet határoló, meglévő közlekedési elemeket átalakítással, bővítéssel, új elemek építésével készíthjük fel a várható forgalomnövekmény fogadására.
- Továbbra is biztosítjuk a meglévő elemek (utak, csomópontok, kerékpárutak, járdák) működtetését, azokat biztonságosabbá és nagyobb kapacitásúvá téve.
- A tervezett lakóterületen belüli forgalmat belső gyűjtőutak kiépítésével oszjuk el és a lehető legrovidebb módon vezetjük ki, a város kialakult közlekedési rendszerébe.
- Az „A” tervezési területen javasolt közlekedési megoldással a műemléki épületek számára megfelelő, és biztonságos közlekedési lehetőséget nyújtunk, ugyanakkor az út vonalvezetése miatt forgalmesillapított zóna alakul ki, a váltakozó oldalon kiépített parkolók miatt.
- A tervezett közlekedési létesítmények egy részét a környezetbe elrejtvé üzemeltetjük: az utakat, parkolókat, garázsokat részben, szakaszosan, vagy teljes egészében a felszín alatt alakítjuk ki. Ezzel egyrészt nagyobb terület biztosítható az épületek, parkok, sétányok, játszóterek részére, másrészt a burkolt területek helyett tetszetősebb, a lakóterület megjelenésébe jobban illeszthető elemek kerülhetnek előtérbe.
- A lakások, intézmények, üzletek, egyéb szolgáltatást nyújtó létesítmények számára megfelelő számú, térszín alatti parkolóhely alakítható ki, mely ugyanakkor nem esőkkenti nagyméretűben a felszínen rendelkezésre álló terület nagyságát.
- A tervezési területen belül, a felszín alatt kialakításra kerülő létesítmények építési költségeit a közmuállapotok kezelése, a vezetékek kiváltása nem növeli.
- Az új kerékpárutak, sétányok, járdák kiépítésével biztonságosan juthatunk el a már meglévő kapcsolódási pontokhoz, illetve egyéb elemekhez (pl. autóbuszmegállókhöz).
- A Lovas utca átalakításával, illetve a PINKAFŐI utca meghosszabbításában tervezett Északi gyűjtőút kialakításával lehetőség nyílik a lakóterület tömegközlekedési kiszolgálásának bővítésére a keleti oldalon. Ez nemcsak a tervezési területen élők, hanem az északi ipari terület dolgozói is számára is előnyt jelent.



Okos buszmegálló Bath városában (Egyesült Királyság)

- A tervezett fejlesztéssel párhuzamosan várhatóan növekedni fog a lakóterületet övező ipari terület jelentősége is. A kialakítás az ide irányuló forgalmat új, illetve fejlesztett gyűjtőútjai révén szétosztja, csökkentve ezzel a környezeti terhelést.
- A Lovas utca bővítésével, illetve az Északi gyűjtőút kialakításával az északi ipari terület két, megfelelően kiépített csomóponthoz is jut, amely növeli a biztonságot és az itt működő vállalkozások versenyképességét.
- A tervezési területen, illetve a melléte meglévő nevelési- oktatási intézményeket egy, a lakóterülettől elkülönülő, önálló részre csoportosítjuk, kiszolgáló utakkal további közlekedési kapcsolatokot biztosítva számukra. A gyermekek biztonságos ki- és beszállását dedikált parkolókkal biztosítjuk, míg a lakóterület felől az intézményi területre irányuló forgalmat forgalomtechnikai eszközökkel akadályozzuk meg.
- A Pinkafői utca Söptei úti csomópontjának kiépítettsége a távlatokban jelentkező forgalom számára nem megfelelő. A Pinkafői utca nyomvonalának módosítása, az út merőleges ráfordítása a Söptei útra egyértelmű és biztonságos megoldást nyújt hosszú távon is.

Lehetséges hátrányok:

- A tervezett kialakítás még egy ekkora város számára is kihívás, mind anyagilag, mind műszakilag, mind a kivitelezés lebonyolítását illetően.
- A választott megoldások (pl. 11-es Huszár út térszín alá buktatása) bár jövőbementűek, a meglévő közművek és egyéb kialakult infrastrukturális létesítmények kiváltása, átépítése miatt igen költségesek és időigényesek.
- A tervezési terület határán lévő közlekedési létesítmények fejlesztése, átalakítása, üzemelő, és már jelenleg is igen leterhelt rendszereket érint.
- A beruházás – városi léptékhez is mérhető kiterjedtsége, illetve a már említett okok miatt – időben elnyújtva, várhatóan csak ütemezetten valósulhat meg. Ezen ok miatt a várható előnyök is csak elnyújtva jelentkezhetnek, vagy akár csak a fejlesztés végén nyújthatnak megfelelő és megnyugtató eredményt. Az átmeneti időszakban lehetséges az is, hogy a meglévónél súlyosabb problémák (balesetek, a jelenlegnél még nagyobb torlódások) is jelentkezhetnek, amelyeket a város(rész) működtetése, üzemeltetése érdekében meg kell tudni oldani.
- Tervünk a területen keletkező – ma még nem létező – forgalom lehetőségek szerinti optimális szétosztását és ráterhelését végzi a környező utakra. Ezen ok miatt a tervezésbe bevont határoló közlekedési létesítmények fejlesztése, azok kapacitásának növelése önmagában nem oldja meg a városrészen már ma is fennálló forgalmi problémákat – mert az itt átvezető utak forgalmának nagysága az eddigiekhez hasonlóan tovább nő –, „csupán” lehetőséget ad arra, hogy a lakóterületen élők a lehető legkisebb késleltetéssel tudjanak közlekedni, és forgalmuk a lehető legkevesébé zavarja a környék forgalmát.

5. Összegzés

Szombathelyen a 11-es Huszár út menti volt huszárlakotanya területe jelenleg igen elhanyagolt állapotban van. Bár a város részéről már több alkalommal történt kísérlet a terület megfelelő hasznosítására, ez egyelőre várat még magára. Jelen dokumentációnk a Huszárlakotanya revitalizációs tervének részeként bemutatja azt, hogy a fejlesztésre váró terület közlekedési szempontból miként értelmezhető újra, és az az mi módon kapcsolható be a város napi vérkeringésébe, életébe.

A terv nemcsak a huszárlakotanya ingatlanjának közlekedésfejlesztésével foglalkozik, hanem javaslatot ad arra is, hogy a terület forgalmát miként tudják a környező utak úgy befogadni, hogy az az összes közlekedő számára a lehető legkevesebb problémát okozza.

IMPRESSZUM

Építészet

Greksza András
Horváth Violetta
Kiss Gábor
Németh Zoltán
Ráplai Pál

Közlekedés

Pálffy György

Tájérendezés

Csonka Zsófia
Kecskeméti Lilla
Szűcs Gábor

Minden jog fenntartva:



Ráplai Építésziroda 1996. Kft.
9700 Szombathely, Welther K. u. 31.
tel.: +36 94 509075 +36 20 9679032
web: rapli-epitesziroda.hu

Felelős kiadó: Ráplai Pál ügyvezető