



Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata

Helyi Építészeti-Műszaki Tervtanácsa

3300 Eger, Dobó tér 2. Tel: (36)523-738 Fax: (36)523-786 E-mail: foepit@ph.eger.hu

Ikt.sz.: 2716-⁵⁷.../2009.

TERVTANÁCSI KONZULTÁCIÓS JAVASLAT (2009. március 25-i bemutatás alapján)

Eger, vasútállomás környéke – intermodális csomópont

Szabályozási terv

Konzultáció

Megbízó: Eger MJV Önkormányzata
3300 Eger, Dobó tér 2.

Tervező: Szenczi Ottó
Főber Zrt., 1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 14.

A jelenlévő Tervtanácsi tagok száma 5 fő (Rátkai Attila elnök, Dely György, Kormos Gyula, Hoór Kálmán, Janikné Szabó Annamária szakmai titkár), a Tervtanács határozatképes.

Jelenlévő meghívottak: Szenczi Ottó tervező, Visnyei Györgyi opponens

A tervező ismertette a beépítési javaslatot.

Opponensi vélemény – Visnyei Györgyi (3300 Eger, Dobó u. 18.)

A tervezési terület a Deák Ferenc utca - Hadnagy utca – Ady Endre utca – Sas út – Mátyás király utca által határolt terület, melyet Eger város szerkezeti terve intermodális csomópont részére jelölt ki. Program és közlekedési tanulmány hiányában ennek a területnek a szabályozása kimaradt a Hatvani hóstya múlt évben jóváhagyott rendezési tervéből. Időközben elkészült egy közlekedési tanulmányterv, melynek 1. G változata szerint javasolta a képviselőtestület a szabályozási terv befejezését.

Az opponens előzetesen a fenti közlekedési javaslatra épülő, és „a vitára javasolt területhasználatokat” tartalmazó vázlattervet kapott véleményezésre. A tervező a szabályozási tervet a tervtanácsi ülésen mutatta be.

A tervhez nem készült alátámasztó vizsgálat (területfelhasználás, tulajdonviszonyok, tulajdonosi fejlesztési szándékok, stb.). A tervező a MÁV területre koncentrált. Elsősorban az új vasútállomásra, autóbusz pályaudvarra és a jelenlegi vasútállomás távlatban beépíthető területére ad területhasználati javaslatot.

2009-03-06

Ez

Támogatható a főbejárat Hadnagy utcai elhelyezése. Az épület előtti terület azonban szűkös az utasforgalom számára. Az út két oldalán kialakított leállósáv akadályozza az utca átmenő forgalmát, nem biztonságos a ki- és beszálló utasoknak. Az épület bejárata előtt nagyobb közlekedési és gyalogos felületet kellene biztosítani. Itt lesz taxi állomás is? Milyen útvonalon közlekednek a helyi autóbuszjáratok? A szabályozási vonal, vagy legalább a földszinti építési vonal hátrahúzása (pl. árkádosítás) szükséges a főbejáratnál. A közgyűlési előterjesztés úgy szólt, hogy a vágányelrendezés lehetővé teszi a pályaudvar zárt épületben való elhelyezését. A vázlattervből ez nem tűnik ki, pedig ez indokolt lenne az állomás használata és az Ady Endre utcai lakóházak zajvédelme miatt is. Az Ady Endre utcai parkoló „rácsúszik” a peronra. A parkolók fásítására (OTÉK előírás), illetve utcai fasor számára is helyet kell hagyni. A gyalogos hidak számát túlzottnak tartom. A gépkocsi elhelyezés többszintes parkolóházban megoldható. A terület ilyen mértékű beépítésével azonban csak minimális zöldfelület marad.

A szabályozási terv övezeti előírásai óriás méretű beruházásra adnak lehetőséget. Ilyen mennyiségű szállodai és vendéglátóhelyre, irodára van kereslet Egerben? Magam részéről a 80%-os beépíthetőséget, valamint a 18,0 m és 30,0 m építménymagasságot túlzottnak tartom. Városképi szempontból eldöntendő kérdés, hogy az új épületkomplexum egy térfalként jelenjen meg, vagy engedjen rálátást az Egedre. A szabályozási terven jelölt építési helyek túl konkrétak. A MÁV területén a beépítés a sínekig terjed, ugyanakkor az ÉMÁSZ tömbjénél jelzi az ötven méteres védősávot.

A terv ábrázolás módjából adódóan nem derül ki, hogy melyek a megmaradó és az elbontandó épületek. Mi történik a régi állomásépülettel?

A Hadnagy utca és Szeszfőzde utca közé tervezett belső út tévedés. A jelenlegi állapotot feltáró vizsgálat hiányára vezethető vissza az út Vízmű irodaházon történő átvezetése és a Hadnagy utcai kicsatlakozás. Ha a buszpályaudvar közlekedési kapcsolatai miatt a Raktár utca felől nem közelíthetők meg a telkek, akkor a terepviszonyokat is figyelembe vevő kapcsolatot kellene keresni.

A Szeszfőzde utca déli oldalán és a Deák Ferenc utcai sarkon helyi védelemre javasolt lakóházak vannak. (A bemutatott szabályozási terv már jelöli.) A gazdasági terület, mint területfelhasználás ütközik a vasútállomás helyén tervezett idegenforgalmi funkcióval. Kedvezőbb lenne a településszerkezeti terv szerinti besorolás, amely a teljes tervezési területen központi vegyes területfelhasználást határozott meg.

A Vasút utca déli oldalán a javasolt kisvárosias lakóterület helyett is a vegyes területfelhasználást támogatom. A Hatvani hóstya egykori beépítéséből szigetszerűen még megmaradt lakóházak az új kanyarodó sáv miatt már nem tarthatók meg. A forgalmas utak mellett új lakások építése nem szerencsés. A tervezett tömbfeltáró út a Mátyás király útra nem csatlakoztatható, az üzletközpont bővítését korlátozza. Ez mindig egy tömb volt, a telkek a Vasút utcáról nyíltak.

A fenti tömbök tervezett építménymagasságát továbbgondolásra javaslom. A Deák Ferenc utca – Mátyás király utca mentén az új épületeknek a Deák Ferenc utcai villasor megmaradó épületeihez kellene illeszkednie.

A tervtanács tagjai által megfogalmazott észrevételek:

- A tervezési területet két nagy tömbre lehet osztani, nyugati és keleti oldali részekre. A nyugati oldali blokk kezelhető. A SPAR áruház tömbjében a lekanyarodó sáv által érintett néhány épületet elbontása javasolt, a tömb egységessé válhat, fejlesztési területet biztosíthat.
- A tervtanács a lakóterületi besorolással nem ért egyet, nem alkalmas rá a terület.
- A legfelső tömb (Hadnagy u. – Szeszfőzde u.) feltárását javasolt átgondolni, módosítani.
- A vasúti területeket magába foglaló tömb további pontosítást igényel.
- Nem érthető, miért kell a vágányoknak a Hadnagy úthoz annyira közel kimenni, miért nem lehet a Hadnagy utca felé épülettel vagy zöldterülettel lezárni. Beépítési szempontból ez a legértékesebb része a területnek. A tervtanács javasolja ezt a felvetést megvizsgálni.
- A Hadnagy utcára kikötő út csomópontja kritikus, hiszen itt törés van, lejtő van, kötött a szélesség, ezért közlekedési alátámasztó munkarész készítése ajánlott.
- A jelenleg a területen álló toronyház önmagában furcsa, de talán ha több magasabb ház jelenne meg, kedvezőbb lenne a látvány. A magasház-építés lehetőségének elve jó, de egységesen 30,0 m-es építménymagassággal ne épülhessen be a terület. Olyan szabályozás kidolgozását javasoljuk, ami nem tiltja a középmagas épületek építését, de fontos szempontként vegye figyelembe a terület átláthatóságát, hogy a városképileg fontos elemek (Eged-hegy, templomok és a Líceum, tornya) ne kerüljenek teljes kitakarásra.
- Ha most túl intenzív beépítést enged a terv, később már nehéz lesz kisebbre venni, ez kártérítési igényt is vonhat maga után, ezért alapos, átgondolt szabályozás készítése szükséges.
- A Hadnagy utca és a Sas út között a főút mellett javasolt átgondolni, milyen magasságú épületeket engedünk. A villasorra való tekintettel javasolt korlátozni az építménymagasságot.
- Elő kellene írni, hogy kötelező a zöldtető, melynek egy része intenzív. A sok parkoló kapcsán erősen fásítani, zöldesíteni kell, törekedni kell zöldsáv kialakítására.
- A Deák F. úti csomóponttal kapcsolatban többféle vélemény is megfogalmazódott, azonban ez a terület jelenleg nem része a tervezési területnek.

**13/2009.(III.25.) sz. Tervtanácsai konzultáció
javaslat**

A Tervtanács a tervet továbbdolgozásra javasolja az alábbi szempontok alapján:

A tervezési területet két részre lehet bontani. Az egyik a már beépült területek sávja, amit fontos leszabályozni, hogy ott az élet folyhasson, a másik a MÁV területeket tartalmazó tömb.

A Deák F. utca – Mátyás király út mentén három tömbből álló részt úgy javasoljuk leszabályozni, hogy gyakorlatilag a mostani beépítési szituációk tudjanak életben maradni, figyelembe véve a villasor építménymagasságát, illetve a tulajdonosi egyeztetések kapcsán felmerülő igényeket, a várható funkcionális átrendeződéseket. Vélhetően helyes az a megközelítés, hogy nem a lakófunkciót kell előtérbe helyezni. Jól meg kell adni az építménymagasságokat és a beépítési lehetőségeket. Ennek megfelelően lehet átgondolni a belső utakat.

A vasútállomás tömbjére is kell valamiféle szabályozást adni, annak ellenére, hogy a konkrét fejlesztések még nem tudhatók, és a későbbiekben szabályozási terv módosítást

is igényelhetnek. A tervtanács javasolja, hogy a tervezők vizsgálják meg, a vasúti sínek 10-20 m-rel történő hátrahúzásának lehetőségét. A Hadnagy utcának az Ady Endre utca és a Szeszfőzde utca közötti szakaszát javasoljuk szabályozási szinten szélesíteni, forgalomcsillapítását megoldani.

A felülépítés igény volt a MÁV részéről is, ez jó abból a szempontból, hogy a zajt az Ady Endre utca felé gátolja. Azt a bizonyos magasságot, ami ennek a felülépítésnek az első szintje, jól meg kell határozni, végig kell gondolni, ez pontosan hány méter. Azon a szinten a zöldtető alkalmazása legyen határozott követelmény, ezen belül valahány százalék intenzív zöldtető legyen. Átgondolásra javasoljuk a gyalogos felüljárók számát.

A tervtanács javasolja megvizsgálni, hogy lehet a magas épületek pontszerű elhelyezését szabályozni, mik azok a kilátási pontok, ahova nem szabad ilyen tornyot beépíteni.

A tervtanácson felmerült kérdések (pl. helyi és távolsági buszközlekedés, forgalmi viszonyok alakulása) alapján megállapítható, hogy a megértéshez fontos, hogy a terv további bemutatásai – bármilyen testület előtt is – a közlekedési munkarésszel együtt kell, hogy történjenek.

Eger, 2009. március 30.



Rátkai Attila
elnök

Kapja:
Szenczi Ottó, Főber Zrt.

1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 14.