



EGER

**MEGYEI JOGÚ VÁROS
ÖNKORMÁNYZATA**

HELYI ÉPÍTÉSZETI-MŰSZAKI TERVTANÁCSA

3300 EGER, DOBÓ TÉR 2. TEL: +36 36 523 738
FAX: +36 36 523 786, FOEPIT@PH.EGER.HU

Ikt.sz.: 5404 - 8./2023.

JEGYZŐKÖNYV

**Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata
Helyi Építészeti-Műszaki Tervtanácsa**

2023. május 24-i üléséről

Hely: Eger MJV Polgármesteri Hivatala üvegterem

Jelen voltak: *Tervtanács tagjai:* Kacsó János elnök
Szabó László
Komáromi Tas
Visnyei Györgyi
Wolf Beáta
Tóth Tamás
Meghívottak: Fajcsák Dénes tervező
Cséfalvay Gyula opponens
Janikné Szabó Annamária szakmai titkár
Szajlai Olimpia főépítési csoport munkatársa

1. Eger, Vasút u. 6780/1 hrsz.

Vegyes funkciójú épület (élelmiszer üzlet + társasházi lakások)

beépítési tanulmányterv

Konzultáció

Megbízó: Harmati-Holding Zrt. megrendelő
3300 Eger, Klapka Gy. u. 2.

Tervező: Fajcsák Dénes (É-10-0236), Fábíán Gábor DLA (É-01-4814) - Arkt építész stúdió kft.
3300 Eger, Ij u. 27/a.

A jelenlévő Tervtanácsi tagok száma 6 fő (Kacsó János, Szabó László, Komáromi Tas, Visnyei Györgyi, Wolf Beáta, Tóth Tamás), a Tervtanács határozatképes.

Jelenlévő meghívottak: Fajcsák Dénes tervező, Cséfalvay Gyula opponens, Janikné Szabó Annamária szakmai titkár, Szajlai Olimpia főépítési csoport munkatársa

A főépítész elmondta, hogy összevont eljárás keretében egy időben fog elkészülni a területre vonatkozó szabályozási terv módosítás tervezete és az építési engedélyezési terv. Az épület tervét engedélyezési tervfázisban a jogszabályok szerint az országos tervtanács fogja bírálni, jelen konzultációs tervtanács célja, hogy az országos tervtanácson a főépítész a helyi szakma véleményét képviselhesse. A szabályozási terv módosítás belépő szintje, hogy a közgyűlés illetékes szakbizottsága megadja elvi állásfoglalását a beruházásról. A beadott tervdokumentációt tehát a szabályozási terv módosítás tekintetében is vizsgálni szükséges jelen tárgyaláson.

A tervező elmondta, hogy már az első vonalak meghúzásánál szeretnék tisztázni a beépítés koncepcióját. Az Országos Tervtanácsnak a tervezetet konzultációra megküldték, a Tervtanács elnöke szóbeli tájékoztatása alapján a terv jó irányba tart, jelen kidolgozottságában támogatja a szabályozási terv módosítását, a funkciót, a tömeget, a léptéket.

A tervezők a terület beépítésére vonatkozóan kutató munkát végeztek, melynek eredményeként beruházást meghatározó történelmi beépítést nem véltek felfedezni. A Deák Ferenc utcai villasor homlokzati síkját ennek az épületnek zárnia kell. Intermodális csomópont lesz, de megvalósulásának időpontja bizonytalan, azonban kialakításának terveit kötelező érvénnyel figyelembe kell venni. A várossal történt előzetes egyeztetések és a területre készült korábbi tervek alapján a város részéről városközponti vegyes épület lenne javasolt. A beruházó üzletház – egy földszintes dobozt – szeretett volna ide elhelyezni, a tervezők – a vegyes funkció érdekében, kényszerből – egy felső szinti tömegben lakások létesítésével is számoltak, ez kérdéses, hogy kap-e támogatást. A beruházás jelen fázisában teljesen nyitott a tervezési program módosítására. Ezt követően a tervező bemutatta az épület helyszínrajzi és alaprajzi elrendezését, valamint építészeti karakterét, mellyel rendezik a heterogén területet és semleges háttérrel adnak az intermodális csomópont elemeinek. A gazdaságosság érdekében előregyártott szerkezetekben kellett gondolkodniuk.

Opponencia – Cséfalvay Gyula:

1. Általános bevezetés:

Az opponens szerencsés helyzetben van, mivel erre a területre korábban készített, minimum három tervet volt módja opponensként vagy tervtanács tagként tárgyalni. Ezek mindegyike engedélyezési terv, vagy annak előzetes, konzultatív változata volt.

2. A terv műfajáról:

A terv megnevezése szerint beépítési tanulmányterv, nyilván azzal a szándékkal, hogy a szabályozási terv szükséges módosításához szolgáljon munkaanyagként. Építészként mondhatom, hogy a legjobb érv egy jól odaillő épület megtervezése az adott építési telek beépíthetősége mellett, mégsem tekinthetők el ennek a műfajnak a tartalmi követelményeitől.

Fájóan hiányzik a szöveges műleírás, ezt nem pótolják véleményem szerint az info-grafika tömörségű ábra-sorok, melyek helyenként nehezen értelmezhetők, vagy pontatlanok.

A régi térképek mindegyike keretes beépítést mutat a telek valamely oldalán.

Az 1961-es évre datált térkép a „Magyar Királyi Térképészeti Intézet”ől, nyilván téves besorolású.

A villasor védett elemeit ábrázoló fotósorozat hasznos, de az egységes utcakép korábbi szétrobbantását elkendőzi az emeletes villával megegyező magasságúra kicsinyített, négyszintes irodaépület képkockája.

És ezzel összefüggésben kissé szűkkeblű megfogalmazásnak érzem, hogy „az utcakép szempontjából különösen védendő érték az utcavonal, a kerítésvonal, az előkert nagysága és a beépítési vonal” –Azt mondanám: igen, fontos, de nem csak ez...

Ha már hivatkozási alap a korábbi, szabadonálló beépítés, akkor ehhez kellene keresni archív fotót, légifelvételt vagy helyszínrajzot. A „sarokpozícióban” állónak mondott sarki épület egy-két méteres előkertje nem perdöntő ebben a kérdésben. Ugyanígy nem lényeges szerintem az elbontott üzemi csarnokok szabadonálló helyzete sem.

3. A problématerkép és a valódi kérdések:

A térképen megnevezettek közül a villasort szinte már nem sorolnám ide, sajnos az irodaház a vizuális kapcsolatot már megszüntette a Szeszfőzde utca sarki épülete és a régi villák között. A problémák közül kiemelném az intermodális csomópont ügyét, mert ennek helyzete és sorsa jelenleg bizonytalan. Valódi kérdésnek érzem a Szeszfőzde utca épületeihez történő déli telekhatári illeszkedést, a közlekedési csomópont északi oldalának „városkapu” szerepét a Deák Ferenc utca túlsó oldalának meglévő, keretes beépítésével együtt tekintve, és hiányolom a tanulmánytervben megkerülhetetlen víziót a Vasút utca déli oldalának átépüléséről.

4. Megközelítések:

Itt kell szót ejtenem arról, hogy a „Megközelítések” tervlapon „Deus ex machina” megjelenő épület telepítési logikájáról, az esetleges variációkról nem tudunk meg lényegeset. A forgalmi kapcsolatok korrektek, de a megközelítés a telepítéssel összefüggésben a fizikai, vizuális megközelítést, az épülethez különböző irányokból közeledve feltáruló látványokat is jelenti. Javaslok egy munkamodellt, valóságosan vagy digitálisan a környező város-struktúra ábrázolására!

5. Az épület jó.

Az épület jó, de a régi vicc szerint ez nem szabad, hogy könnyelműségre csábítson. Már az eddig felsoroltakkal is arra kívántam utalni, hogy a tanulmánytervnek a legfontosabb célja, hogy bebizonyítsa, hogy az épület nem egyszerűen jó, hanem most és ide alkalmas, gazdaságos, esztétikus, illeszkedő stb... Mint láttuk, a tanulmány ezzel több szempontból is adós marad. Lássuk tehát az „ultima ratio”-t, az épületet:

a. telepítés:

Az eddig a telekre készült beépítések közül egyik sem volt szabadonálló. És utólag elmondható, hogy egyik sem állta meg a helyét. Nincs okom azt mondani, hogy a szabadonálló beépítés bármiben is alulmaradna ezek mögött. Érdemes lenne megvizsgálni a keretes és a szabadonálló beépítés fajlagos mutatóinak egymáshoz való viszonyát! A különbséget a számokon túl abban látom, hogy a telek oldalaira térfalként „hajtogatott” tömegnél a lineáris „nagy-struktúra” mindig hangsúlyosabbnak tűnik.

b. alaprajzi szervezés:

Racionális, jól szervezett alaprajzok, de látok átgondolandó vagy nyitva hagyott kérdéseket: A garázsszinten a lakók csak az áruházi mozgójárdák terén keresztül juthatnak el a külön lépcsőházba és a lifthez. A lakások megközelítése a függőfolyosónál bővebben mért, négy méteres szélességű „promenádokról” elegáns, de az északi oldal lakóhelyiségeit alaposan leárnyékolja. Ha a kétszintes lakásokat nem tekintjük racionális verziónak, akkor legalább az 2. emeleten lehetne javítani a bevilágításon.

Némi bizonytalanságot érzek a lakások számát illetően, a tervlapok feliratai fényében. Ezzel kapcsolatban külön kérdéssel fordultam a tervezőhöz. Az általa megadott 16-20 lakást nem tartom itt soknak.

Nem érthető a tervlapokról, hogy a szélső traktusok gépészeti vagy tároló célú felhasználása hogyan befolyásolja a főhomlokzatokat.

A lakás-összetételt még kiforratlannak érzem, ez a lakástípus a vásárlóknak nagyon behatárolt csoportját tudja csak megcélózni.

c. szerkezeti kialakítás, anyaghasználat:

Ezekről a szempontokról keveset tudunk kiolvasni a tervből. A metszetet nézve a koncepció egyik csúcsát képviselő zöldtetőhöz kevésnek érzem az ábrázolt födémvastagságot, és a dombokról még nem is beszéltem... A látványterveken megjelenő színek és felületi struktúrák megnyerőek, de jobb, ha tudjuk: a csúcsra járatott „kortárs” minimalizmus az árakat is csúcsra hajtja, ha nem elégszünk meg a végén a lakótelepi minimummal... Ebben az értelemben az épület még sok veszélyt hordoz.

d. tömegformálás:

Tömegvázlatról és makettéről beszéltem, és valóban a terv ezt a szintet teljesíti jelenleg a legjobban. Egy önmagában álló, kérlelhetetlen következetességű, szigorú tömeg áll előttünk. A homlokzatokon azért feltűnnek a környezet elemei, összehasonlíthatjuk például a villasor leszakadt épületének homlokzati faltját a sávépület büttyével. Nehéz ebben tanácsot adni, jószándékkal az első lendületből felvázolt gesztusnak mondanám ezt a hosszú épületet. Hogy mennyire rontaná a meghökkentés által kiváltott esztétikai megrendülést a tömeg esetleges tagolása, vagy a Deák Ferenc utcai szigorúság feloldása, erre csak az építész adhatja meg magának és nekünk a választ a még hátralévő és elkerülhetetlen tervváltozatok egybevetésével.

A kérdések feltevése során tisztázásra került:

- Az összevont eljárás során a szabályozási terv koncepciója és az építési engedélyezési terv egyszerre készül, a szakhatóságok többsége már ebben a folyamatban részt vesz. A szabályozási terv módosításának lehetőségéről az Urbanisztikai Bizottság hoz döntést. A tervezési feladat a telepítési tanulmányterv elkészítése. Ez a terv a bizottsági döntéshez szükséges telepítési tanulmányterv részének, azon belül a beépítési terv részének tekinthető.
- Jelen terv célja a tervezési program tisztázása, hogy mit gondol a szakma, le lehet-e ide tenni egy üzletet, vagy épüljenek lakások is? Egy földszintes kereskedelmi épület épüljön, vagy egy vegyes funkciójú magasabb épület?
- A tervezésbe egyelőre még nem lettek bevonva a településtervező kollégák.

Az elhangzott észrevételek, vélemények:

- A tervtanács feladata az lenne, hogy véleményezze, ide milyen szabályozás készüljön, ehhez a tervnek legalább felvetés szintjén tartalmaznia kellene egy szabályozási javaslatot.
- Ez az épület úgy került ide, hogy csak a Deák Ferenc úti villasort vizsgálta, ugyanakkor itt egy térképzésnek kellene lennie. Nincs vizsgálat és nem is kezeli ez az épület, hogy itt térfalaknak kellene lenni. A tervező válasza szerint vizsgálták a környező beépítést, de a legerősebb viszonyulási pontnak a Deák Ferenc utcai villasor homlokzatképzését tartották. Nem volt cél, hogy saroképületként jelenjen meg a ház.
- A szabályozási terv, illetve annak módosítása mindig utcák által határolt területre, tömbre készül. A vasútállomás felőli épületek sorsát is vizsgálni kell, a „területfejlesztési program igényű terület” jelölés ezekre a területekre is kiterjed. Ez a beépítési terv csak a 6780/1 hrsz-ú telekre készült, de vizsgálni kell, mi lesz ennek a következménye és a környezetével való kapcsolata.
- Az intermodális csomópont készítése során a tervezők nem foglalkoztak azzal, hogy a Raktár u. – Szeszfőzde u. (ahol a város által kiépített kerékpárút található), mint közlekedéshálózati elem, hogy kapcsolható bele az intermodális csomópont fejlesztési rendszerébe. Ezzel jelen terv sem foglalkozik.
- A patika telke felé a tűztávolság biztosítása vizsgálandó.
- A csomópont kialakításakor az Általános Rendezési Terv és a Hatvani hóstya Részletes Rendezési Terve az egész csomópont környékére térfalak kialakítását tervezte. Ehhez az állapothoz képest azóta csak romlott a helyzet (pl. a benzinkút odatelepítése). Nemcsak a Deák Ferenc utca beépítését, de a rendezési tervi előzményeket is jó lett volna megvizsgálni, de legalább a most érvényes szabályozást be lehetett volna tenni az anyagba, abba az anyagba, aminek szövege is van.
- Szabadonálló beépítés korábban sem volt, a tömb zárt sorúnak mondható. A zárt sorú beépítési módon belül lehet az épületet szabadon is elhelyezni, hézagokat hagyni. Ha nincs igazodási pont, az építési helyen belül az épület mozgatható. Ez a terv nem beépítési módot határoz meg, hanem elhelyezi az épületet.
- A terv nem artikulálja azt, hogy a településrendezési eszközök módosítását alapozza meg. Nincs tervezői programja a tervezőnek, a beruházó tapogatózik, hogy mit lehet építeni. Az Országos Tervtanács elé épületet lehet vinni véleményezésre, nem szabályozási tervet. Itt olyan épület lesz jó településszerkezetileg, ami építésszerkezetileg is működni fog. A terv a jelenlegi állapotában sematikus, ezáltal nem alkalmas arra, hogy a felmerült kérdéseknek a (pl. térfalak) a visszabontott, jól értelmezhető, szofisztikált képletét megadja. Az épület karakteréből fakadó mutatókkal és azoknak a hatásait elemző alátámasztó munkarészekkel legyen érthető a szakma számára, hogy a lépték, a telepítés gesztusai igenis helytállóak.
- Vizsgálandó, hogy a telek gazdasági feltáráására szolgáló út szélessége elegendő-e. Honnan történik ennek az útnak a megközelítése, honnan jön a teherforgalom, a személygépkocsi forgalom, át lehet-e itt közlekedni? A gazdasági bejárat és a garázsbejárat között szintkülönbség van,

itt fel- és levezető részsűk vannak, amin a kamionoknak közlekednie kell. Röviden: a közlekedési rendszert meg kell tervezni.

- Alapkérdés, hogy milyen funkciók kerüljenek erre a telekre. A földszinten egy üzlet van, felülre első koncepcióban lakások kerülnek. Alapkérdés, hogy hogy lehet egy tervezett buszpályaudvarra lakásokat építeni? Erről megoszlottak a vélemények. Volt, aki szerint a lakófunkció nem optimális, mert a Deák F. utca és Vasút utca kereszteződésénél annyira lekeskenyül az előkert, hogy az már a lakások intimitását erősen veszélyezteti, hiszen az intermodális csomópont közlekedése itt zajlik majd. A busz- és vasútállomás közelsége a zaj (hanghatások és az utazóközönség) miatt is okozhat a lakáshasználatnál problémát. A lakófunkció is okozhat vizuális problémát a pályaudvar felé. Volt, aki el tudta fogadni a lakások létesítését azzal, hogy ezek piaci értelemben nem lesznek olyan magasan pozicionált lakások és volt, aki szerint van olyan élethelyzet, amikor a közlekedési központ mellett élés előnyös lehet. Volt, aki szerint jobb itt egy irodai, vagy szállás funkció elhelyezése. Azzal, hogy ide vegyes funkció kerüljön, ne csak egy üzletház, mindenki egyetértett.
- Nagy a tömege a gyógyszerár épületének és a szemben lévő társasháznak is. A teret egyben vizsgálva a nagyobb tömeg tűnik jobbnak, el tudja viselni ez a környezet. A lakások létesítése segít abban, hogy egy magasabb tömeg keletkezzen, és ne egy lepény üzletház kerüljön ide.
- A vasútról, illetve a 25-ös útról való megérkezés helyszíne ez, aminek egy olyan emblemikus pontnak kell lennie, ami valamilyen térfalakat jelent. A tervezett épület igazából nem reagál se a Deák Ferenc utcára, se a Vasút utcára, se a sarok pozíciójára. Ez ugyanezzel a programmal, kisebb módosításokkal kezelhető lenne, pl. a földszinti lepény ráfordulna a Vasút utcai inerciarendszerre, illetve a sarok – akár csak tetőkertként – de valamilyen módon ugyanazt a magasságot hozná, mint oldalt. Hátról viszont a 12,0 m soknak tűnik.
- A függőfolyosós rendszer jó, de az épület nagyon hosszú, a Vasút utcai lépcsőház kávéházi teraszon keresztül történő használata kérdéses.
- A funkciót és a hozzá tartozó parkolószámot össze kell fésülni, jelenleg nem tűnik elegendőnek a tervezett funkciókhoz. Ez a kérdés kritikus.
- A csökkenő népességszámot figyelembe véve a város fejlődése nem a nagyvárosiasodás felé mutat. Sűrűsödik, de inkább egy léptékváltás van. Ha ezt az épületet egy léptékkal vissza lehetne húzni hasonló programmal, az működhetne.
- A közlekedés végiggondolása nagyon fontos a teljes tömbre vonatkozóan. Azért nincs kiszabályozva a bútorraktár telke, mert lehet, hogy azt is meg kell venni és ott a parkolóutcahoz egy új kikötést kell csinálni.
- A telepítési tanulmánytervnek az összes településszerkezetet érintő gesztust kőkeményen rögzítenie kell határozott, az építészeti szándék irányából lerögzített mérőszámokkal.
- A telepítés feszességével önmagában nincs probléma, a sematikusságával inkább van. Az előregyártott szerkezetek használata kerülendő, de legalábbis ki kell alakítani egy olyan eszközkészletet, amivel az előregyártott szerkezet elemeinek fugaképe elkerülhető.
- Az átmeneti terek tekintetében megvan az az elegancia az épületben, amit tovább kéne vinni. De az árkádok, kirakatokkal teli résznél nincs meg az átvezetés lehetősége, nincs gyalogos kapcsolat a vasút felé. A domb azzal, hogy védi a beépítést, távol is tartja – ez egy óriási feszültség. El akarja tartani a buszok vizuális problémáját a tervező, de közben meg kell, hogy legyen az interaktus, hiszen a kávézó és az üzletek akkor élnek, ha oda lehet menni. Ez igaz az északi oldalra is. Az elképesztő szélességű függőfolyosós rendhagyó megoldás. Ha valamivel oldani lehet a 100 méteres hosszt és a földszinti funkció kényszerét, akkor az a rétegzettség, ami létre tud jönni egy ilyen funkcionális váltással. Az átmeneti félpublikus terek hasznosítására jó lenne valami előírást megfogalmazni a szabályozásban.
- A ház hangsúlytalan. Azokon a helyeken nincs hangsúly, téri váltás, viselkedés, ami előhossa azokat a településszerkezeti ügységeket, amiket tisztázni kell.

- Áruház fölé lakást tenni nem egyszerű műfaj, rengeteg előírásnak meg kell feleltetni a tervet.
- Előzőektől eltérő vélemény szerint: Érdemes volt várni, hogy születessen ide egy jó megoldás. A Deák Ferenc utca keleti oldalának a tömbjét végre valami rendesen lezárja. Ezt egy ilyen épülettömeggel, ekkora hosszal lehet rendesen lezárni, ez tökéletes lezárás, nem kell sarokhangsúly, a tömböt kell lezárni a tömb koordinátarendszerében. Ez az egy épület nem fogja az egész csomópont településképi problémáit megoldani, viszont azt a tömböt jól oldja meg, amit lezár. Ez a terv nem rendezési tervre ad koncepciót, ez a telek beépítésére ad koncepciót. Pontosan körvonalazható, hogy milyen szabályozási paraméterek szükségesek (beépítettség, építménymagasság, rendeltetési egység szám, gépkocsi szám...). Vannak közlekedési problémák – az intermodális csomópont is komoly közlekedési problémát jelent – de legalább van egy olyan alapkiindulás, hogy ezen a telken ez az a nagyság, amit meg kellene valósítani. Előremutató és jó megoldás, hogy a terv határozottan megfogalmazza ezeket a paramétereket.
- A szabályozási terv övezeti besorolása többféle rendeltetést fel fog kínálni. Nincs kizárva, hogy ha a lakások nem válnak be, más funkciót tud kapni.
- A terv alapján úgy tűnt, van egy konkrét beruházói szándék, de az itt felvetett kérdések alapján ez nem egyértelmű. Az összevont eljárás alapján viszont az feltételezhető, hogy van egy sürgető építési szándék.
- Nem olyan funkciót kellene ide elhelyezni, ami meg tud lenni az autóbusz pályaudvar mellett, hanem olyat, ami azt jól ki tudja egészíteni. Olyan épület kellene, ami az utazóközönséget ki tudja szolgálni (hostel, étterem, üzletek). A tömb közlekedési rendszere, gyalogoskapcsolatai megoldandók. Két verzióban kellene gondolkodni: hogy működik a ház, amíg nincs buszpályaudvar, és hogy működik, ha az megvalósult.
- Jó megoldás a nagyobb területű zöldtetős alsó szint a felső kisebb tömeggel, de ebben a megformálásban nagyon szigorú. Ez egy mozgatható tömeg lenne.
- Az épületet és a telket kiszolgáló szükséges alátámasztó munkarészek elkészítése fontos, mert ez vissza fog hatni az épületre – legfőképpen a közlekedés.
- Az épület reagál a csomóponttra az árkáddal, a tömeg visszalépcsőztetésével, de az épület nem reagál megfelelően a környezetére. A Deák Ferenc utcai bütühomlokzat jó lezárása a változatos tömbnek. Léptékében ez oda való. A Vasút utcai funkcióra reagál az épületben elhelyezett üzlet, a parkoló, a zöldtető. A hátsó homlokzaton a feltárás történik. Mint egy Rubik kocka, aminek egyszerre egy oldala van kirakva, de 3D-ben nem áll össze.
- Ha az elhangzott észrevételek szerint átdolgozásra kerül a terv, nem ez az épület lesz itt, nagyon sokat fog változni.
- Az intermodális csomópontnak olyan beruházási formát kellene találni, hogy a magántőke átvállalná a várostól azokat a dolgokat, amiket az intermodális csomóponthoz nem tud megépíteni. A legnagyobb probléma, hogy ez a hely nem tudja befogadni az intermodális csomópontot. Hogy lehet, hogy egy utca két oldalára buszállásokat terveznek? Lehet, hogy ennek a teleknek a beépítésénél negligálni kellene az intermodális csomópont létesítését. Mi a bizonyíték arra, hogy ez így lesz? Itt van a helye egy intermodális csomópontnak, csak nem biztos, hogy ez az állomás épülete előtt van. De ennek a teleknek a sorsa nem várhatja meg az intermodális csomópont sorsát.

A Tervtanács 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás szavazattal az alábbi konzultációs javaslatot fogalmazta meg:

**3/2023.(V.24.) sz. Tervtanácsi
konzultációs javaslat**

A Tervtanács üdvözli tervet, mert reményt ad arra, hogy a városnak ez a sebe begyógyulhat. A megfogalmazott javaslatok azt célozzák, hogy a kötöttségek kezelése az előnyére váljon a tervnek, ne pedig szükségmegoldásokat kényszerítsen ki. A Tervtanács támogatja a beruházást, viszont vannak olyan pontjai a tervnek, a beruházási programnak, az építészeti megfogalmazásnak, az ezzel járó szabályozási tervi vonzatoknak és a felsőbb jogszabályi környezetnek, ami fékezheti, akadályozhatja ezt a beruházást.

Ha a felvetésekre, hiányosságokra a tervező reagál, a terv finomodni fog és kialakulhat számos olyan részletet, amit még csak beleképzelni lehet. A javaslatok minden bizonnyal a terv előnyére válnak.

A tervet, mint építészeti koncepciótervet lehet vizsgálni. Jelen tervtanács célja a beruházási program tisztázása, a konceptuális kérdések irányba állítása. Mivel még kialakulóban van a beruházási program, célszerű volna mérlegelni, szükség van-e az összevont eljárásra.

A beruházási program:

A beruházási program egy döntés, ami mögött már van egy üzleti kockázat, ebben az önkormányzat nem foglalhat állást. A tervtanács a beruházó és a tervező által összeállított tervezési programot tudja elbírálni és ahhoz javaslatokat megfogalmazni.

A szigorú hosszanti telepítés konkrét építészeti elképzelést sugall, de kiderült, hogy a funkció, azaz a beruházási program még nem eldöntött.

A pinceszinti parkoló, a földszinti szolgáltató és az emeleti lakó funkció egyértelműen támogatott. Olyan további funkciókat kellene ide elhelyezni, ami meg tud lenni az autóbusz pályaudvar mellett, ami azt jól ki tudja egészíteni.

Alaprajzi szinten üzletpolitikai kérdések merültek fel a lakások esetén. A lakófunkció térbeli arányok és az intermodális csomópont várható forgalma miatt nem optimális. A lakófunkcióhoz tartozó környezetvédelmi határértékeket be kell tartani, ezt a problémát kezelni kell az engedélyezési és kiviteli tervben.

Célszerű volna a beruházási programot kiegészíteni akár iroda, akár szálloda funkcióra, vagy a közlekedési csomóponthoz köthető, arra optimalizált lakófunkciót kell megkeresni.

Az intermodális csomópontból fakadóan rentábilisnak tűnhet a szállás funkció. A zöldtető ellensúlyozza a környezeti terhelésből fakadó negatív hatásokat, megvalósítása minden felmerült funkció esetén indokolt, nem hagyható el.

Az épület működése:

Az épület léptéke - a garázsszint területe, a felszín feletti beépítés térmértéke – támogatható.

Az épület déli homlokzata és az intermodális csomópont közötti zöld sáv támogatható.

A zöldsáv, ami megvédi az épületet az intermodális csomóponttól, ne zárja el az épületet tőle. A földszinti kereskedelmi funkciók célja az lenne, hogy létrejöjjön egy alközpont, ami kiszolgálja az intermodális csomópont funkcióit. A zöldfelület aktív használatából fakadóan ez nem egy szlömösödő, hanem élő része lesz a városnak.

Az építészeti megfogalmazás:

A terv a tömegvázlati szintet teljesíti jelenleg a legjobban. A tervező szándéka az volt, hogy egy letisztult, egyszerű épületet telepítsen erre a telekre, ami rendezi ezt a heterogén területet. A Tervtanács támogatja, de a terv még nem érte el ezt a célt.

Egy önmagában álló, kérlelhetetlen következetességű, szigorú tömeg áll előttünk, ugyanakkor a funkciók és a beruházási program még tapogatózik. A telepítés feszességével önmagában nincs probléma, a sematikusságával inkább van. Ezt a fajta ellentétet fel lehetne oldani azzal, ha az épületet megbontanák, tagolnák. A tömegnövelés, a tömegformálás finomítaná az épület szigorúságát, de nem gyengítené a tömb – támogatható- határozott lezárását. A tömeg tagolása, a térfalképzésre és a sarokra való reagálása az itt nem optimális lakófunkcióra is megoldást adhatna.

Ugyanakkor ez az egy épület nem fogja tudni az egész csomópont településképi problémáit megoldani, viszont a tömb lezárására tett gesztus jó irány.

A várhatóan megvalósuló intermodális csomópont nagy forgalmi terhelést jelent az utcára, e mellé kell telepíteni egy épületet. A Vasút utca déli oldali homlokzatai heterogének, erre a terv nem akar reagálni.

A Deák Ferenc utcai villasor lezárását segíthetné, ha az épület kezelné a sarokhelyzetét. A térképzés nagyobb fókuszra kell, hogy kapjon.

A Vasút utcai hosszanti elnyúló tömeg reagáljon arra, hogy a vége egy teresedésre néz, a teret egyben kell vizsgálni. Az lenne a cél, hogy egy tér alakuljon ki, ezért szükséges térfalakat képezni és megfogni a sarkot.

Az előre gyártott paneles építészeti megoldás sok esetben rossz emlékeket idéz. A csúcsra járatott „kortárs” minimalizmus az árakat is csúcsra hajtja, ha nem elégszünk meg a végén a lakótelepi minimummal, ebben az értelemben az épület még sok veszélyt hordoz. Az előregyártott szerkezetek használata kerülendő, de legalábbis ki kell alakítani egy olyan eszközkészletet, amivel az előregyártott szerkezet elemeinek fugaképe elkerülhető.

A Tervtanács támogatja a nagyvonalú emeleti passzázst, bár a jogszabályi előírásoknak való megfelelés szűkítheti ennek a mozgásterét. Lakófunkció esetén a használat részleteit ki kell gondolni.

Szabályozás:

A szabályozási tervmódosítást egy telepítési tanulmányterv alapján lehet elindítani. Egy szabályozási tervmódosítást/készítést megalapozó tervnek tartalmaznia kell, milyen szabályozási koncepciót javasol a tervező.

Jóllehet a beruházó a saját telkével tervez, de a szabályozási terv a teljes tömbre kell, hogy készüljön, és különös tekintettel kell lenni a tömb további, szabályozással nem rendelkező keleti oldali telkeire. Az épületet és a telket kiszolgáló szükséges alátámasztó munkarészek elkészítése fontos, mert ez vissza fog hatni az épületre – legfőképpen a közlekedés.

Ez a terv a telek beépítésére ad koncepciót. Körvonalazható, hogy milyen szabályozási paraméterek szükségesek (beépítettség, építménymagasság, rendeltetési egység szám, gépkocsi szám...). Jó alapkiindulás arra, hogy ezen a telken ez az a nagyság, amit meg kellene valósítani. Előremutató és jó megoldás a terv határozottsága, őszintesége.

A tömbre vonatkozó szabályozási javaslat során az északi oldalon lévő beépítési intenzitást a déli oldal se lépje túl.

Javasolt a készülő szabályozásban a zártosorú beépítési módot kijelölni. Az épülettömeg Deák Ferenc utca homlokzati síkjaihoz való igazodásának szükségessége nem kérdés, a tömeg Vasút utcai iránya viszont igen. Ez szabályozási kérdés, hogy kell-e és hova kell építési vonal.

Az épület működésével és üzemeltetésével kapcsolatos, valamint az intermodális csomópont közlekedési rendszerébe való becsatlakozás kapcsán felmerült forgalomtechnikai kérdéseket a teljes tömb szintjén meg kell oldani.

A telepítési tanulmánytervnek az összes településszerkezetet érintő gesztust rögzítenie kell határozott, az építészeti szándék irányából lerögzített mérőszámokkal. A tervnek a későbbiek során alkalmasnak kell lennie arra, hogy a felmerült kérdéseknek (pl. térfalak) a visszabontott, jól értelmezhető, szofisztikált képletét megadja. Az épület karakteréből fakadó mutatókkal és


azoknak a hatásait elemző alátámasztó munkarészekkel legyen érthető a szakma számára, hogy a lépték, a telepítés gesztusai igenis helytállóak.

Vizsgálandó, hogy a telek gazdasági feltárására szolgáló út szélessége elegendő-e. Honnan történik ennek az útnak a megközelítése, honnan jön a teherforgalom, a személygépkocsi forgalom, át lehet-e itt közlekedni? A gazdasági bejárat és a garázsbejárat között szintkülönbség van, itt fel- és levezető részsűk vannak, amin a kamionoknak közlekednie kell. Röviden: a közlekedési rendszert meg kell tervezni, a tervezés már ezen szakaszában célszerű közlekedés tervező bevonása.

A Tervtanács a fenti javaslatok alapján kéri a terv továbbdolgozását és újbóli bemutatását.

Az Elnök az ülést bezárta. A Tervtanácsra leadott terveket a Főépítész Csoport archiválja.

Eger, 2023. június 13.


Janikné Szabó Annamária
 szakmai titkár


Kacsó János
 elnök

A jegyzőkönyvet kapják:

1. Szabó László tag
2. Komáromi Tas tag
3. Wolf Beáta tag
4. Visnyei Györgyi tag
5. Tóth Tamás tag
6. Cséfalvay Gyula opponens
7. Mirkóczki Ádám polgármester
8. Minczér Gábor alpolgármester
9. Farkas Attila alpolgármester
10. Komlósi Csaba elnök, Városi Urbanisztikai, Klíma- és Környezetvédelmi Bizottság
11. Dr. Bánhidó Péter jegyző
12. Gál Sándor irodavezető, Városüzemeltetési Iroda
13. Juhász Tamás irodavezető, Gazdasági Iroda
14. Juhász Péter főosztályvezető, Heves Vármegyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály, mint építészetért felelős hatóság
15. Arkt építész stúdió kft. tervező
16. Harmati-Holding Zrt. megrendelő, 3300 Eger, Klapka Gy. u. 2.
17. Kovács-Csatlós Tamás, a tervezési terület önkormányzati képviselője