

Veszprém közterületi és zöldterületi fejlesztése az EKF 2023 projekt tükrében:

az egykori bútorgyári terület integrálása
a város közterületi rendszerébe

SZABÓ BENCE

Publikációm témájaként,¹ szülővárosom élete egyik legjelentősebb fejlesztési lehetőségének kapujában, a közösségi élet élénkítését célzó településfejlesztési megoldások felkutatását választottam. Veszprém kapta meg a lehetőséget arra, hogy 2023-ban Európa Kulturális Fővárosa legyen. Ez az év eltér a korábban megszokott rendszertől, mert ezelőtt mindig két tagállam városa viselhette ezt a címet, viszont 2023-ban csak Veszprémé a megtisztelő titulus.²

Veszprém kulturális élete az elmúlt időszakban is pezsgő volt Európa-szerte ismert és elismert rendezvényeinek, fesztiváljainak köszönhetően, mint például a Veszprém Fest, az Utcazene fesztivál, vagy a Tánc fesztiválja. De ezek többnyire csak egy-egy hétre vagy hétvégére töltik meg élettel a várost. Az év többi napján a városlakók többnyire otthonaikban töltik szabadidejüket, üresen hagyva az utcákat, tereket, parkokat.

A Veszprém 2023 EKF projekt csapata a pályázati anyagban több fontos alapelvet is lefektet. A legfontosabb, amely meghatározza az egész programot, hogy nem egyedül Veszprémre koncentrálnak, hanem ezt a térség (a Balaton-felvidék és a Balaton) összefogásában, együttműködésében valósítják meg.

Természetesen a programok és beruházások többsége a megyeszékhelyre koncentrálódik, viszont a második alapelv egyértelműsíti, hogy a programok

¹ A következő oldalakon a Pécsi Tudományegyetem Műszaki és Informatikai Karának településmérnöki mesterszakán folytatott tanulmányaimat megkoronázó, 2020 tavaszán készített diplomamunkám olvasható, amelynek eredeti tartalmát kifejezetten a Veszprémi Szemle részére kivonatoltam. A diplomamunka elkészítésében a Pécsi Tudományegyetem részéről prof. dr. Hübnér Mátyás mint témavezető, valamint a Veszprém-Balaton 2023 Zrt. részéről Lamos Péter mint külső konzulens voltak a segítségemre.

² A diplomamunka készítésekor valóban úgy állt, hogy 2023-ban csak Veszprém viseli Európa Kulturális Fővárosa címet, azonban a korona vírus járvány miatti átütemezéssel kibővült a 2023-as lista, csatlakozott Elefszína és Temesvár is.

téri igényét túlnyomórészt a már meglévő elemekre alapozzák. Ahogy ők fogalmaznak: „A lezárt EKF-évek és címviselőik listáját és tapasztalatait látva egyértelműen kitűnik, hogy csínján kell bánni az új kapacitások tervezésével, hiszen azok sok esetben bizonyulnak hosszabb távon fenntarthatatlannak. A saját esetünkben így aztán elsősorban a már meglévő épületek és terek újragondolására helyezzük a hangsúlyt, új funkciókat és új szolgáltatásokat tervezve jelenleg üres vagy alulhasznosított helyszínekre. Nagyléptékű, új infrastrukturális fejlesztésekbe nem is kívánunk kezdeni.”³

A cél tehát étellel megtölteni a várost úgy, hogy a jelenlegi állapotot csak minimális átalakítások, finomhangolások ériék. Így felül lehet vizsgálni a gyalogos zónák működését, esetleges módosítását, összekapcsolását.

Funkciót kaphatnak a kallódó közterek, melyek akár egy összefüggő hálózati viszonyba is kerülhetnek egymással, kiterjesztve a belvárosi zöldfelületek használatára is.

A fő cél a nem működő terek bevonása a vérkeringésbe, étellel való megtöltésük az EKF programokhoz kapcsolódóan és azon túl. Cél a kapcsolat megteremtése a város lakók és a közterek között azon túlmenően, hogy a látogatóba érkezők is megtalálják az attrakciókat.

A várostervezés peremén – környezetpszichológia

Sokszor hallott megállapítás, hogy az ember természetes élőhelye a város. Mindez magától értetődőnek hathat, sok esetben azonban a településeink mégsem csak az embert tartják szem előtt. Az ipari forradalom hatására az embercsoportok életét egyre több és több technológiai újítás szolgálja, amelyeknek köszönhetően a legtöbb esetben a napi folyamatok leegyszerűsödnek. Gondolhatunk itt akár a vezetékes ivóvíz hálózatára, mennyivel egyszerűbb a kristálytiszta víz vétele otthonunkban egy csap megnyitásával, mint ha valamely természetes forráshoz kellene zarándokolnunk hatalmas kannákkal.

Az elmúlt évszázad hihetetlenül sok újítást hozott, amelyek alapvetően átirták lakóhelyünk látképét. A technológia adta hálózatok alapvető téralakító tényezőkké váltak, fontos szerkezeti jelentőségük van a településeink fejlődésében.

A legegyszerűbb példa erre a közúthálózat. Az utak rendszere teljesen behálózza a településeinket, s a cél az, hogy minden egyes telek önállóan megközelíthető, minden pont elérhetősége biztosítható legyen. Az úthálózatot azonban a gépek uralják, az ember a saját természetes élőhelyén alárendelt szerepbe kerül, és csak meghatározott helyeken és szabályok szerint tud átkelni a „gép-zónán”.

³ EKF_2023

A motorizált világ felgyorsította a folyamatokat, amelynek hatására már nem az ember áll a tervezés középpontjában, hanem a folyamat-optimalizálás. Ezért a városi élet során adódó feladatok lehető legegyszerűbb, leggyorsabb és legköltséghatékonyabb megoldása a cél. Mindez persze egyre barátságosabb épített környezetet is eredményezhet, gondoljunk akár csak az amerikai nagyvárosok autópálya-csomópontjaira.

Amennyiben a célunk olyan települések létrehozása, ahol az emberi lét környezetének minél barátságosabb és kellemesebb kialakítása a legfontosabb, kiindulópontként célszerű az embert megválasztani.

Az emberközpontú várostervezés alapelveit fogalmazza meg Jan Gehl *Élhető városok* című könyvében. Írása szerint az egyre csak növekvő városaink horizontális tágulása miatt egyre több és újabb megoldás készült a közlekedési nehézségek leküzdésére – az autósok számára. Háttérbe szorult a gyalogos életforma és a városi terek jelentősége. A gépjárműveknek a megnövekedett haladási sebessége miatt a várostervezés is léptéket váltott, a finom, apró részletek kikoptak a gyakorlatból.

A könyv előszavában Richard Rogers így fogalmaz: *„Mindenkinek joga van a könnyen hozzáférhető nyitott terekhez ugyanúgy, mint a tiszta vízhez. Mindenkinek joga van, hogy ablakából fát lásson, az otthonához közeli játszótéren leülhessen egy padra vagy tíz percen belül sétálhasson a parkban. A jól tervezett városrész inspirálja az ott élőket, míg a szegényesen megformált város brutalizálja lakóit. (...)”*⁴

Jan Gehl könyvében elsőként az emberi dimenzió fontosságára hívja fel a figyelmet. A modernista várostervezés a városokat nem terek és épületek egységeként kezeli, hanem egyedi építmények soraként. Mindez párosulva a megnövekedett gépjárműforgalommal, a településekről kiszorítja a városi élet maradványait. Az utóbbi évtizedek tendenciái szerint az emberi népesség nagy része városokban él, sőt, a folyamat az előttünk álló időszakban fokozódni látszik. Mindezek alapján a szerző szerint a településeknek ösztönöznie kell a *„gyalogos közlekedés fejlesztését integráltan kezelő várospolitikát”* ahhoz, hogy a négy fő cél elérhetővé váljon: az élő, biztonságos, fenntartható és egészséges városok létrehozása.

Az autómentes zónák kialakításával, és egyben a városi közterek fejlesztésével, élénkíthető a városi aktivitás. Ha létrehozunk olyan városi tereket, ahol jó tartózkodni, a lakosság el is kezdi használni azokat. Jan Gehl felhívja a figyelmet a szemmagasság fontosságára, mint a várostervezés legfontosabb léptékére: *„Attól függetlenül, hogy a gyalogos közlekedés szükségszerűség vagy éppenséggel ösztönzés eredménye, a város minősége lényeges kérdés. Mindenhol, ahol a városban embe-*

⁴ GEHL 2014. IX. o.

rek közlekednek, a szemmagasságban elhelyezkedő, jó városi minőség alapvető emberi jog kellene, hogy legyen. Az úgynevezett 'kis lépték', tehát az 5 km/h sebességgel érzékelhető városi táj az a hely, ahol az emberek a várost testközelből élhetik át. Itt van az egyes embernek elég ideje arra, hogy örüljön a minőségnek, avagy szenvedjen annak hiányától."⁵

A pszichológia számos élethelyzetben vizsgálta már az emberi viselkedést. A pszichológusokat a XX. század második felében kezdte el foglalkoztatni az a gondolat, vajon van-e hatása az egyént körülvevő környezetnek a viselkedésre, illetve, ha befolyásoló tényező, akkor milyen módon határozhatja meg az emberi viselkedést.

Dúll Andrea az egyik könyvében foglalkozik a környezetpszichológia tudománykörével. Véleménye szerint „a fizikai környezet a viselkedés folyamatában az ember egyenrangú társa, partnere, amely a belső, lélektani folyamatokkal együtt, azokkal kölcsönhatásban (tranzakcióban) vesz részt a viselkedés folyamatában. Ez a nézőpont lehetővé teszi, hogy ebből a pszichológiai szempontból szokatlan kiindulásból számos pszichológiai természetű kérdést tegyünk fel az épített/tárgyi és a természeti környezetben megnyilvánuló emberrel kapcsolatban. Ezek a kérdések pszichológiai eszközökkel (legalábbis nagyrészt) meg is válaszolhatók – »mindössze« az ember-környezet tranzakciót kell mind elméleti, mind gyakorlati szempontból komolyan vennünk”.⁶

Természetesen, a környezet jelenthet épített helyeket, de fontos elemei a természeti terek is. Dúll Andrea szerint környezet más szempontból Ittelson kritériumait figyelembe véve definiálható. Eszerint a környezet „minden érzékszervnek szimultán nyújt információt; perifériás és központi információt is magába foglal; jóval több környezeti információt jelent, mint amennyit (tudatosan) kezelni tud a használó; nem rendelkezik mereven rögzített térbeli határokkal; akciókon, aktív cselekvéseken keresztül határozódik meg és szerzünk róla tapasztalatokat; szimbolikus jelentéssel bír; megtapasztalásának eredménye koherens és bejósolható »egész« formáját ölti.”⁷

A városi környezet, mint élmény feldolgozására három esetet különíthetünk el. Elsőként a várost információforrásnak tekinthetjük. Fontos megjegyezni, sem a városi struktúra, sem a városrészek nem különíthetők el éles határokkal, ezért az észlelő a korábban felhalmozott szubjektív tapasztalataira támaszkodhat. Második esetben meg kell említeni, hogy a városi terekből áramló temérdek információ gyakran túltölti, túlterheli a szemlélőt. Harmadikként említendő a városlakókban kialakuló mentális kép, amelyet a társas emberi kapcsolatok állítanak fel, mert ezek a helyekhez kapcsolódó élmények kollektív emlékezet kialakításához vezetnek.

⁵ GEHL 2014. 118. o.

⁶ DÚLL 2010. 2–3. o.

⁷ DÚLL 2010. 23–24. o.

Düll Andrea szerint az emberi térkonceptiókban a „dolgozok a térben helyezkednek el” alaptézis döntő, a mentális terek felállításának vázát adja. Tversky elmélete szerint többféle mentális téri referenciakeret létezik, amelyek mindegyikében a szemlélő saját magát helyezi el a térben. Más és más működést szolgálnak az egyes mentális alrendszerek, de mindegyikre igaz a sematizálás, amely segítségével csökkenthető a memóriaterhelés, és gyorsítható az információfeldolgozás. Alapvetően kijelenthető, hogy az emberek korábbi tapasztalataik alapján észlelik és értelmezik az új tereket, ezért a viselkedésük is ez által határozható meg.

Fontos az időbeliség is, mert a hosszú távú térhasználat eredményezheti az egyén involválódását a térbe,⁸ amely alapján az egyén érzelmi kötődést fejleszt ki.

Düll Andrea a könyvében foglalkozik az épített környezet tulajdonságai és a használó szükségletei közötti egybevághóság kérdésével is. *„A túl sok viselkedési kényszert beépítő épületek frusztrálóak, ezért például viselkedési devianciákhoz vezethetnek. Megoldásként a környezetpszichológusok a 'beépített rugalmasságot' ajánlják, tehát azt, hogy a tér sokféle viselkedést támogasson, vagyis a környezet egyfajta lehetőségstruktúra legyen a sokszínű emberi szükséglet-kielégítés és célvezérelt viselkedés számára.”*⁹

Veszprém jelene és jövője

A város bemutatása

Veszprém a Dunántúl szívében, a Balaton keleti medencéje és a Bakony dombjai között helyezkedik el. Története igen régre nyúlik vissza, a kutatók szerint már időszámításunk előtt 3000 környékén megtelepedtek az első „veszprémiek”. Fejlődését meghatározták az évszázadok viszontagságai. Ismert, hogy a török-korban számtalanszor cserélt gazdát Veszprém vára. Mindezek hatására a „királynék városa” a fejlődése során lemaradt a térség többi jelentős városával szemben. A mohácsi vészt megelőzően Veszprém lakosság száma 2500 körülire tehető, míg a XVII. század végi feljegyzések alapján 2600–2700 fő élhetett Veszprémben, amely a török idők viharos időszakát követő kiegyensúlyozottabb korszakának is köszönhető.

A mai városközpont csak a török hódoltság után alakulhatott ki. A belváros alapját Sárszeg adhatta, amely a várat keletről határoló Buhim völgy túldoldali, meredek lejtős domboldala, illetve annak völgyi része.

⁸ DÜLL 2010. 68. o.

⁹ DÜLL 2010. 173. o.

Az 1857-es első kataszteri felmérés alapján már elkülöníthetők a fontosabb városrészek. A város lakossága meghaladta a tízezer főt. 1909-ben megindult a vasúti közlekedés a belső pályaudvar és Alsóörs között. A pályaudvar épülete ma is áll, kereskedelmi egységek otthona lett. A vasúti pálya nyomvonala közvetlenül a tervezési terület mellett haladt, és csak a '60-as, '70-es években történt belváros-rehabilitáció során szüntették meg. Az elbontott sínek mentén ma jelentős forgalmú utak találhatóak, de a Veszprémet Balatonalmáddal összekötő kerékpárút is az egykori nyomvonalon fut. 1920-tól kezdődően jelölték ki az építési telkeket a Jutasi út mentén, illetve a '20-as évek végén, a századforduló idején megépített iskolától keletre, délkeletre található területek telekosztása is megkezdődött.

Egészen a XIX. század második feléig a város határa az egykori bútorgyári terület – amely e tanulmányban a tervezési terület – vonalában húzódott. E te-



Veszprém térképe 1855-ből. Sarnpek József munkája. Forrás: Hungler József: Veszprém településtörténete. Veszprém, 1988.



Veszprém térképe 1856-ból (részlet). Forrás: MNL Veszprém Megyei Levéltár

rületen az 1856-ból származó térkép szerint már állt az az épület, amely a város utolsó házaként a szántóföldek határában jelezte az Agyagos dűlő kezdetét.

A térképen jól látható a nagy méretű városi köztér, a háromszög alakú vásártér, amely az 1960-as évek végén megkezdett belvárosi rehabilitációig megőrizte a szerepét. A térképen halványan, kézzel felvázolt vonallal a közel ötven évvel később létesített vasút nyomvonala is szerepel.

A XIX. század végén az oktatás rohamos fejlődése miatt elkerülhetetlen volt egy iskola építése. Az épületet 1897–98 során készítették el az akkori városszéltelken. Elhelyezkedése az 1927-es térképen is jól látható.



Veszprém várostérképe 1927-ből (részlet). Forrás: MNL Veszprém Megyei Levéltár

A térképen jól látható az 1909-ben átadott Belső-pályaudvar, illetve a vasúti nyomvonal, amely a már intenzívebben beépített tervezési terület közvetlen szomszédságában haladt, illetve a település további terjeszkedése, és, hogy a mai keleti lakóterületek alapszerkezete kezdett formálódni.

A keleti és délkeleti lakóterületek terjeszkedését láthatjuk többek között az 1947-es térképen. A kialakult beépítés jellemzően családi házas, ikerházas. Az épületekhez nagyobb telekterület tartozik, ezért jóval lazább, szellősebb lakóterület jött létre, mint a belvárosi utcákban. A vasúti nyomvonal jellemzően egy váltó vonal, mert nyugatra a nyüzsgő, középületekkel övezett piacteret találhatjuk, míg keletre a lazább beépítésű lakóterület kezdődik. Az 1927-es térképpel összevetve látható, a tervezési terület beépítettsége nem változott sokat,

ugyanakkor az 1947-es térkép már megjeleníti a Faipar és a Vajgyár feliratokat, mindezek alapján kijelenthető, a területet a XX. század második felében az ipari termelés dominálta.

A bútorgyári terület keleti, illetve északi szomszédságában már kialakították a lakótelkeket, egy-egy esetben már épületet is ábrázol a térkép. Mindezek alapján kijelenthető, hogy a terület városszöveti zárványtermészete ekkorra már kialakult. A csatlakozó lakóterület szerkezetét észak-déli tengelyű utcák határozzák meg.



Veszprém várostérképe 1947-ből.

Forrás: Eötvös Károly Megyei Könyvtár, Veszprém

A XX. század közepén már elfogadott lett az az elképzelés, hogy a hagyományos szerkezetű, történeti beépítésű belváros erőskezű átalakításával megvalósítható egy, a kor elvárásainak megfelelő színvonalú városközpont. Több városrendezési tervet követően végül a harmadik ötéves terv részeként Márton István és társai (LAKÓTERV) az akkori belváros leromlott épületállományát a vártnál jóval gyorsabban növekvő lakosságszám, illetve a korszerű belváros kialakítása igényét kívánták megoldani a tervükkel.

Veszprém 1974-es várostérképén már jól láthatóak a beavatkozások. Az egykori piactér és környezete teljesen átalakult, a hagyományos nagy sűrűségű, zártosú beépítés egyedül a Kossuth utca északi oldalán maradt meg.



Veszprém várostérképe, részlet 1974-ből. Forrás: MNL Veszprém Megyei Levéltár

A terv elkészítésekor a növekvő lakásigény megoldásán túl több további célt is meghatároztak. A nagy forgalmú, 8. sz. főút átvezetése a városon alapvető igény lett, ugyanakkor az alkalmazott megoldás lehetővé tette, hogy a belvárost elkerülve vezessék az új nyomvonalat. Ennek következtében a mai napig is meghatározó gyalogos zóna alakulhatott ki a Kossuth Lajos utca autómentessé tételével. Igény lett egy központi kereskedelmi központ kialakítására is, amelyet egy kétszintes, hosszanti üzletutcs kialakítással valósítottak meg. A kereskedelmi épület lehangsúlyosabb eleme a 16 lakószinttel rendelkező toronyépület. A „húszemeletes” napjainkban éli válságát, hiszen 16 lakószintjén falnyi lakás található, viszont az épület állapota, szerkezete ma már kifogásolható kondíciók között látja el funkcióit. A kereskedelmi épületegyüttesek autóforgalmi úttól való leválasztása szerviz utak létesítését tették szükségessé.

A belváros rekonstrukciójának fontos elemei a sétálóutca látképét ma is meghatározó sávházak létrehozása, amelyek részben csökkentették a lakáshiányt (Cserhát lakótelep, Lordok háza). Az épületek helyén egykor kialakult Cserhát városrész utcáit, lakóházait teljesen lebontották, és egy drasztikusan új tervszervezést hoztak létre. A korábbi piactér is nagy átalakuláson ment át. Egyrészt

reprezentatív középületeket helyeztek itt el (MSZMP-székház, hotel és bank épülete), illetve a 8. számú főút nyomvonalát is itt vezették át a városon. A nagy forgalmú főút átvezetésével több fontos döntést is meg kellett hozni, amelyek a közlekedési rendszert nagyban átírták. Az egyik ilyen a kisvasúti vonal megszüntetése volt. Ez Veszprémet Felsőőrrel kötötte össze, nyomvonala a tervezési terület mellett haladt el. Kiszolgáló épületei a mai napig használatban vannak (az állomás épülete üzletház, a kismegálló épülete étteremként működik). A térkép a vasúti nyomvonalat a bontása közben örökíti meg. A tervezési terület mellett kialakulhatott az egyik legfontosabb közlekedési csomópont, amely a mai napig fontos szerepet tölt be. Ugyanakkor a teljes megtervezett úthálózat fejlesztés nem készülhetett el, a csomópontból déli irányban kifutó összekötő útvonal akkor nem valósult meg.

A következő jelentős átalakítás 2012 és 2015 között történt. A belváros útrendszerének nagy méretű átszervezése a városközpont köztereinek felújításával együtt valósult meg. Az Ady Endre utca–Budapest út lámpás kereszteződését körforgalommal helyettesítették, illetve a korábban csak parkolóként kialakított területen megvalósult az észak-déli összekötő útvonal, így az Ady Endre utca nyomvonala is kis mértékben megváltozott.

A veszprémi közúti közlekedés fejlesztése mindezekkel nem ért véget, a belvárosi forgalmas útszakaszok kedvezőbb forgalomszervezési szempontjait szem előtt tartva, újabb körforgalom épült a Mindszenty József utca, Brusznyai Árpád utca és a Mártírok útja csomópontjában, amelyet kiegészít további egy körforgalom a Kórház utca, Mártírok útja, Bajcsy-Zsilinszky Endre utca találkozásánál.

Napjainkban Veszprém 59 ezer lakosú város, amelynek a népessége csökkenő tendenciájú. A korábbi nagyvállalati ipari struktúra feldarabolódott, ugyanakkor a sok kisebb termelő cég mellett több nagy gyárüzem is létesült (Valeo, Continental, Balluff, Jost).

Veszprém kulturális életét több nagy rendezvény határozza meg, amelyeket minden nyáron megrendeznek. Ezek közül nemzetközileg is ismert a VeszprémFest és az Utcazene fesztivál. A városban három színház működik.

Veszprém zöldfelületi rendszere kielégítőnek mondható, a meglévő zöldfelületek jó minőségűek, magas használati értékkel rendelkeznek. A vár és környéke, a Séd-völgy közkedvelt célpont mind a helyiek, mind az idelátogatók számára. A város belterületének északi részein főként védő erdősávok települtek az ipari termelés negatív hatásainak mérséklése érdekében. A belterület keleti zónáiban található jelentős összefüggő zöldfelület, amelyből kiterjedt területű a város állatkertje, amelyhez – már külterületen – csatlakozik a település legnagyobb közjóléti erdője, a Gulyadombi erdő.

Ugyanakkor a városi zöldfelületek többsége a központi zónáktól távol helyezkedik el, a belvárosban pedig a közterületek túlnyomó többsége burkolt felületű. Használati értékkel is bíró zöldfelület a belváros közelében elvétve található, többnyire közlekedési területeket övező sávós növényhálózat alkotja.

Veszprémet 12 különböző lakóterületi egységre lehet bontani. Jól látható, hogy a város lakóterületei a déli, délkeleti, keleti területein koncentrálnak. A vizsgálatok során elkülönítésre kerültek a döntően családi házas jellegű beépítések, illetve a teleszerű, többségében társasházas jellegűek is. A belváros köré a későbbi periódusokban létesült lakóterületek felfűződnek a város belső körgyűrűjére. Az északi, a dózsavárosi lakóterületek megközelíthetőségét jelentősen javítani fogja a már kivitelezés alatti északi összekötő út. Veszprém legnagyobb lakótelepén, a Haszkovó lakótelepen több mint 30 ezer ember él, amely a város lakosságának a felét adja. A teleszerű beépítésű lakóterületek nagy részét a '70-es és a '80-as évek közepéig épített panel lakóházak alkotják.

A fő közlekedési útvonalak megmutatják, hogy a veszprémi lakosság felének otthont adó északkeleti lakóterületek városközponttal történő összeköttetését mindössze két fontos útvonal biztosítja. Közvetett módon a belső útgyűrű-Budapest útvonal, míg közvetlen módon a Jutasi út biztosítja a lakóterületek feltárását. A Jutasi út ugyanakkor egyben markáns elválasztó vonal is a város közterületi rendszerében. Ez az út választja le a belvárosi rendszerről a buszpályaudvart, a városi piacot és a tervezési területet is.

A tervezési terület – vizsgálat, fejlesztés, rendezés

A közterületi rendszer összefüggései

Veszprém belvárosában jelentős egybefüggő gyalogos zóna található, amely a Kossuth utcától (sétáló utca) egészen a várig tart. A közterek többsége közlekedési célokat szolgál, térfalain zárt sorúan beépült, alul üzletsorokkal kialakított lakóházak szegélyezik. Az egykori piactér, a mai Óváros tér szolgál az egyik legfőbb rendezvénytérként, a legtöbbször itt rendezik meg a vásárokat, városi eseményeket, koncerteket, továbbá közkedvelt bázis a nyári fesztiválok számára is.

A várban található Szentháromság tér a történelmi légkör és a környezet miatt már sokkal reprezentatívabb események befogadására alkalmas. A VeszprémFest szabadtéri koncertjeit is korábban itt rendezték meg, de az utóbbi években a fesztivál már kinőtte a Szentháromság tér kapacitását.

Az Utcazene-fesztivál remekül idomul a belváros adottságaihoz, a kisebb udvarok, utcazínpadok köré szerveződő tömeg zsúfolásig megtölti a veszpré-

mi sétálóutcákat. A belvárosi rendezvényhelyszínek azonban korlátokba ütköznek, mert egy hatvanezres városhoz viszonyítva szűk térkereteket adnak.

A legfontosabb köztéri pontok összeköttetése többször csak „osonópályán” valósult meg. Jó példa erre a Kossuth utca nyugati végpontja és az Óváros tér közötti gyalogos közlekedés, de a Jutasi út alatti aluljáró is a gépjármű-közlekedést kiszolgáló területek peremére érkezik. A fontosabb gyalogos csomópontok, mint például az autóbusz-pályaudvar, vagy a városi piac, szigetként jelennek meg az úthálózatban, közvetlen gyalogos összeköttetése a belvárossal csak forgalmas utak keresztezésével valósítható meg. A létrehozandó EKF-központoz kapcsolódóan választottam ki a tervezési területet.



A tervezési terület egy 2003-as műholdfelvételen. Forrás: Google Earth

A korábban ismertetett várostérképek alapján jól látható, hogy a tervezési területen a XX. század meghatározó faipari üzeme működött. A 2003-as műholdfelvételen jól látható, hogy a terület jelentős üzemi épületállománnyal rendelkezett. A bútorgyár több különálló épülettömbben végezte a termelőtevékenységét, amely jelentős sűrűségű beépítést eredményezett. A délkeleti irányból szomszédos egykori vasúti pályaudvar és szolgálati lakások területén a korábbi épületek elbontásával ebben az időben történt a pláza építésének előkészítése.

A terület meghatározó változása a 2000-es évek első évtizedében volt. A bútorgyár telephelyét megváltoztatva, felhagyta belvárosi termelő tevékenységét, a terület elnéptelenedett. A megmaradt üzemi épületeket később elbontották.



A tervezési terület egy 2008-as műholdfelvételen. Forrás: Google Earth

A 2008-as műholdfelvételen a frissen elbontott bútorgyári épületek helyét láthatjuk. A kialakult belvárosi beépítésben így keletkezett egy sajátos „fog-híj”. A keleti szomszéd Balaton Pláza épülete teljesen felépült, üzembe állt.

Az üzemi területek megszűnésével az elmúlt évtizedben hatalmas terület szabadult fel. A területet ma már szinte teljesen növényzet fedi. A területet délről a nagy forgalmú Budapest út, illetve az egykori vasútállomás helyi védett épülete és egy benzinkút határolja. Délkeletről egy irodaház, keletről a piac és a távolsági buszpályaudvar, északról és északkeletről családi házas lakóterület határolja. Délkeleti szomszédja a Balaton Pláza kiterjedt épületegyüttese.

A tervezési terület közúti kapcsolatai korlátozottak, délről a nagy forgalmú Budapest út és a terület közé ékelődik az egykori vasútállomás és a benzinkút épülete, így közvetlen kapcsolata nincs a főúttal. A másik feltárási lehetőséget északról, a kelet felé egyirányú Széchenyi István utca jelenti.

Nehézséget jelent a tervezési terület közvetlen szomszédságában található több, nagy forgalmat generáló funkció is, amelyek parkolási szükséglete jelenleg nem biztosított. A pláza alatti (egyrészt) ingyenes parkoló mindezek miatt részben puffer szerepet is betölt, illetve az egykori vasútállomás épülete és a tervezési terület közötti murvás terület spontán parkolóként működik. Kihasználtságuk magas, mert itt húzódik a belvárosi fizető parkoló zóna határa.



A tervezési terület egy 2020-as műholdfelvételen. Forrás: Google Earth

A legfrissebb műholdfelvételen is jól látható Veszprém két legforgalmasabb belvárosi közlekedési csomópontja, amelyek a 2018-as átalakítások után körforgalomként funkcionálnak. A reggeli és a délutáni csúcsidőszakban a korszerűsítés ellenére is jelentős torlódás alakul ki a Budapest út ezen a szakaszán, illetve a csatlakozó úttengelyeken.

A közvetlen közelben található Kossuth utca (sétáló utca) számos szolgáltató funkciót biztosít, ezért jelentős a forgalomvonzása. A belvárosi parkolási nehézségeket két parkolóház segíti a Bagolyvári, illetve a Szeglethy utcában, azonban továbbra is kijelenthető, hogy a központi parkoló-felületek szűkek, többnyire zsákutca jellegűek, ebből adódóan a forgalom-levezetésük is nehézkes.

A területre elektromos vezeték, gázvezeték, illetve hírközlési vezetékek csatlakoznak. Az egykori üzemi épületek bontásakor a visszamaradó közművek is elbontásra kerültek.

Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata a 24/2017. (IX. 28.) rendeletével elfogadott szabályozási tervén ábrázoltak szerint az önkormányzat szándéka a terület feltárásának javítása, amely biztosítására a Nap utca folytatásában új közúti kapcsolat került kiszabályozásra egészen a buszpályaudvar feltárási útjáig, amely összekötésre kerül a Széchenyi István utcával is. A szabályozási terven szereplő új utakat 12 méter szélességben jelölték ki.

Az egykori bútorgyári terület a Vt-56 jelű építési övezetbe tartozik. A helyi építési szabályzat alapján az előírt beépítési mód zárt sorú, a kialakítható legkisebb telekméret 1000 m², a megengedett legnagyobb beépítettség 60%, a megengedett legnagyobb épületmagasság 10,5 m, a megengedett legkisebb zöldfelület mértéke 10%, a kialakítható legkisebb telekszélesség 16 m.

A tervezési terület adottságait naprakészen és szemléletesen ábrázolja a borító 2. oldalán látható drónfotó. Jól látható az egykori bútorgyári terület belső struktúrája. Az adottságokat Veszprém-szerre jól ismertén uralja a dolomitfelszín, és ez így van a tervezési területen is, amelyet tovább árnyalnak a hátrahagyott, lebontott épületek maradványaiból származó építésitörmelék-foltok. A már egy évtizede gazdátlanul hagyott területen megindult a spontán növényesedés, a terület egyes pontjain mára egészen vadregényes, szinte erdősült foltok alakultak ki. Az egykori épületállomány jelentős részét elbontották, ugyanakkor a megmaradt épületek a karbantartások hiányában jelentősen leromlott állapotban vannak, amit súlyosbított az elmúlt években bekövetkezett több tűzeset is.

A drónfelvétel is alátámasztja, hogy az egykori bútorgyári terület mára teljesen zárvánnyá vált a belvárosi szövetben, mert minden irányból valamilyen más funkciójú terület választja le a közterületi vérkeringésből. Az egyik legjelentősebb épített gát a tervezési területet nyugatról határolja. A nyugati térfalat a piac és a buszpályaudvar irányába megnyíló szolgáltatási funkciókat befogadó többszintes épületek jelentik, amelyek hátsó homlokzataikkal és hátsó kertjeikkel fordulnak az egykori bútorgyári terület irányába.



Drónfotó a tervezési területet nyugatról határoló városi terekről, 2020. május

Azonban a nyugati kapcsolatai teszik igazán értékesé a területet, mert a meglévő belvárosi gyalogos zóna, illetve legjelentősebb tömegközlekedési csomópontja szinte közvetlenül kapcsolódik az egykori bútorgyári területéhez. A már évtizedek óta kialakult központi gyalogos zóna 2010-es évek elején elvégzett rehabilitációja a tervezési terület délnyugati peremén található irodaházig emelte a köztéri minőséget, az „utolsó új térkő” az épület mellett került elhelyezésre, amely tovább erősíti a tervezési terület peremhelyzetét.

A buszpályaudvar kiterjedt területhasználata rengeteg konfliktust idéz elő a sűrű belvárosi szövetben, amelyet nem csak a legforgalmasabb tömegközlekedési központ szerepe, hanem jelentős autóbusz-parkoló felületei eredményeznek. A megnövekedett gyalogos és gépjármű forgalom kereszteződése több közlekedéstechnológiai problémagócpontra eredményez. Tovább serkenti a kaotikus közlekedési rendszert a városi piac épületének nehézkes feltárása, amelyet súlyosbít a rendkívül alulméretezett parkolófelületek esetlegessége is. Hovatovább, az egyik legjelentősebb parkolófelület – a piac keleti oldalán – ad helyet heti két alkalommal a megszokott „mindenes piacnak”, amely ezeken a napokon kritikus közlekedési gócpontot hoz létre.

A tervezési területet északról határoló telektömbök már sokkal egységesebb képet mutatnak. A város szerkezetére több területen is jellemző, XX. század második felében kialakult kertvárosias jellegű lakóterületek, amelyek egészen a Munkácsy utcáig jelentik a meghatározó beépítést. Az egykori bútorgyári terület északi nyúlványa ugyanakkor egyfajta foghíjat eredményez a kertvárosias



Drónfelvétel az északi kertvárosias lakóterületről

tömbökben, amely az egykori üzemi funkció maradványaként tömör fallal leválasztva érezteti a hiányt az utcák látképeiben.

A tervezési területet keleti irányból a város egyik legnagyobb tömegű épülete határolja. A Balaton Pláza hozzávetőlegesen tizenöt évvel ezelőtt ékelődött be a jellemzően kertvárosias lakóterületekbe, jóllehet, a Budapest út egyre sűrűsödő funkcióáradata már évtizedekkel ezelőtt megkezdte az utcakép átformálását. A bevásárlóközpont épülete az egykori vasúti szolgálattelakások és az elbontott vágányok területét felhasználva épült fel. A pláza északi oldalán húzódik az egyetlen, a területhez közvetlenül kapcsolódó kerékpárút nyomvonala is.



A tervezési területet keletről határoló bevásárlóközpont beékelődik a kertvárosias szövetbe. Drónfotó, 2020. május

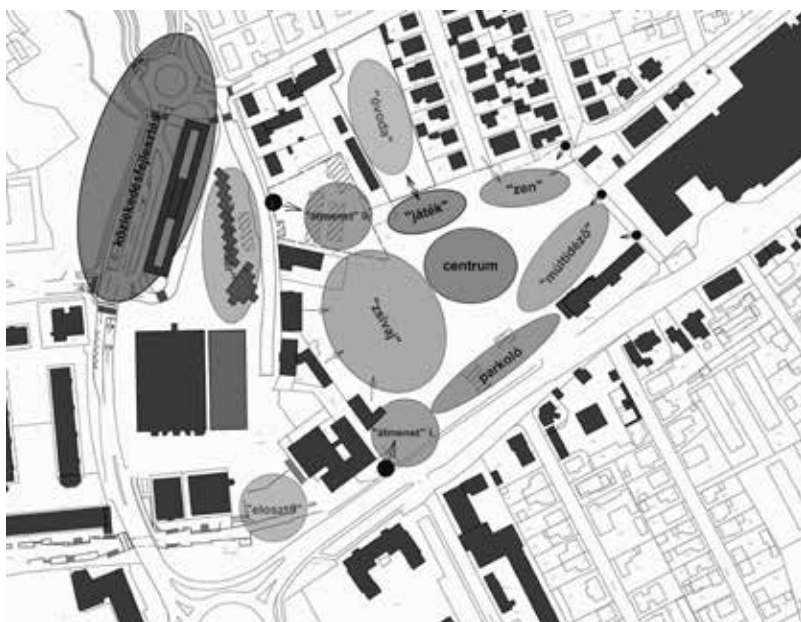


Az egykori vasútállomás felújított épülete a bútorgyári területtől délre található

A tervezési területet Veszprém egyik legforgalmasabb útjától – az egykori 8-as főút érintett szakaszától – a vasútállomás helyi védett épülete és egy benzinkút választja el. A vasútállomás sokáig elhagyatottan és kihasználatlanul álló épülete jelentős felújításon esett át az elmúlt évtizedek alatt. Ma több iroda és üzlet működik benne. A benzinkút, kiegészülve egy autómosó épülettel, az egykori bútorgyári területet határoló betonfal mentén helyezkedik el, amelyhez kapcsolódóan egy hozzávetőlegesen harminc autó befogadására alkalmas parkolóterület található.

A koncepció

Egy város központi részén elhelyezkedő nagy méretű, elhanyagolt zárványterület újraértelmezése során rengeteg adottság és kötöttség jelenik meg. Maga az, hogy a fejlesztési terület minden irányú környezete már kialakult, határozott funkcionális szervezéssel, építészeti arculattal, városrendezési adottságokkal rendelkezik, egyben deklarálja is a legfontosabb viszonyítási tényezőket, kapcsolódási pontokat. Mindezek alapján a terület fejlesztése során az egyik legelső feladatunk a kötöttségek és adottságok feltérképezése és egyben definiálása annak, hogy a terület fejlesztésénél ezeket milyen módon szükséges figyelembe venni.



A koncepcióban szereplő fő funkcionális egységek térbeli elhelyezkedése a kapcsolódási pontok és a viszonyok ábrázolásával (Az ábrákat készítette: Szabó Bence)

A városszerkezeti adottságok és a már kialakult épített környezet mellett fontos tényező a város saját fejlesztési elképzeléseinek leltárba vétele is, mert a városi szövetben végrehajtott beavatkozások többségükben rendkívül hosszú távon határozhatják meg a térszervezést. Településeinken a városi közterek, főterek, főutcák akár ezeréves múlttal rendelkezhetnek, ezért a településszerkezetben mindennemű fizikai beavatkozás jóval hosszabb távon marad meghatározó, mint az egyes telkeken, épületeken végrehajtott módosítások.

Veszprémben a tervezési terület közvetlen környezetét erősen érintik a hosszú távú fejlesztési elképzelések, amelyek jelentős térszervezési változtatásokat vetítenek előre. A belváros egyik vitathatatlanul meghatározó forgalomszervező eleme az, amely a tervezési területtől északkeletre helyezkedik el. A pályaudvar jelenlegi állapotában a távolsági járatok kezdő és végállomásaként szolgáló fedett-nyitott váróperon és a kiszolgáló főépület mellett jelentős autóbusz-parkoló területekből áll. Mindezek az értékes belvárosi terület rendkívül sűrű és többségében passzív használatát eredményezik, amelyhez jelentős gépjármű- és gyalogosforgalom, illetve rendkívül szűk keresztmetszetű parkolási lehetőségek kapcsolódnak.

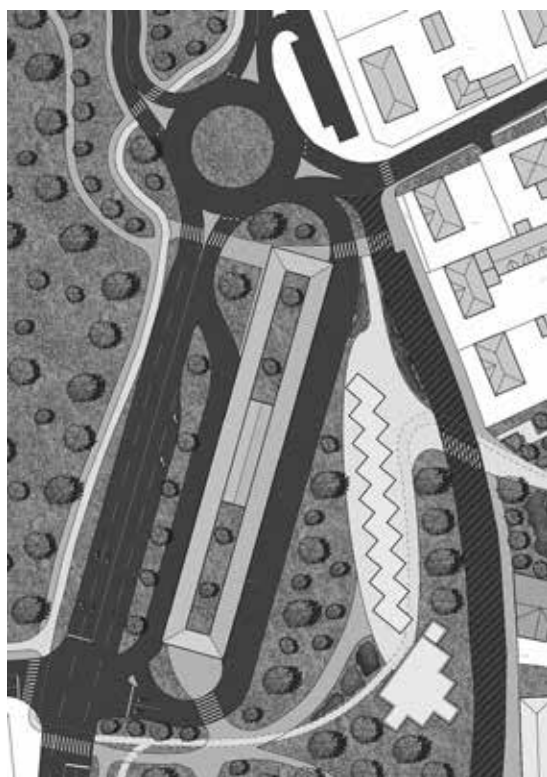
Mindezek hatására Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata már korábban elhatározta, hogy megújítja tömegközlekedési rendszerét. Ennek egyik központi eleme a belvárosi autóbusz-pályaudvar és a buszparkoló átszervezése, amelynek következtében a belvárosban majd egyfajta „szuper-buszmegálló” működik, kiegészülve az új központi váró épületével, amelynek a pozíciója a fő közlekedési tengely, a Jutasi út mentén, azzal párhuzamosan került meghatározásra. A buszpályaudvar fejlesztésével párhuzamosan a csatlakozó forgalmas közúti csomópontok és az autómentes közlekedést szolgáló vonalas infrastruktúra is átalakul. A közlekedésfejlesztési program elemei közül a belvárost az északi peremterületen elhelyezkedő vasútállomással összekötő kerékpárút már megvalósult, azonban tervezett az érintett útszakasz csomópontjainak fejlesztése is, amelynek egyik kiemelt pontja az autóbusz-pályaudvarként üzemelő terület északnyugati közlekedési csomópontjának körforgalmú rendszerűvé alakítása. További tervezett elem a nagy sikerű Kolostorok és Kertek sétaösvény továbbvezetése és egyben bekötése a belvárosba. A többnyire a Séd völgyében húzódó útvonal tervezett belvárosi csatlakozási pontja a buszpályaudvartól északkeletre található zöldterületen található. A város által megtervezett és elfogadott közlekedésfejlesztési koncepció a jövőkép szempontjából fontos, ezért átvett elemként alapvető igazodási pontként része a diplomatervem koncepciójának.

E koncepciómnak fontos része a szűken értelmezett egykori bútorgyári terület mint tervezési helyszín, és a már meglévő belvárosi közterületi rendszer minél szorosabb összehangolása. A buszpályaudvar–városi piac tömbjénél cél

a minél nagyobb arányú gyalogos zónák létrehozása a motorizált közlekedést szolgáló területek rovására, természetesen biztosítva a kellő feltárást minden épület számára. A belváros egyre sűrűsödő közösségifunkció-áradata mellett fontos a növekvő parkolóigény kielégítése is részben vagy egészben. A közösségi terek fejlesztése során ugyanakkor rendkívül fontos, hogy minél nagyobb kiterjedésű felület szabadulhasson fel a gépjárművek passzív várakoztatása alól, különösen a belváros legértékesebb és legsűrűbben beépített területein. Mindezek alapján koncepcióm része a piac meglévő épülete mellett – a jelenlegi parkoló helyén – egy többszintes, zöld homlokzattal kialakított parkolóház elhelyezése.

A piac melletti parkolófelület parkolóházként történő hasznosítása azt igényli, hogy a jelenlegi szabad területen hetenként két alkalommal megrendezésre kerülő „mindenes piac” új helyre kényszerüljön. A jelenleg autóbusz-pályaudvarként üzemelő épület és a hozzá kapcsolódó fedett-nyitott váróperon felhasználásával jelentős, új épület létrehozása nélkül biztosítható a „cserebere” tere minőségi fedett-nyitott állandó piactérként. A koncepcionális tervlapon „zsibvásár” fantáziánévre keresztelt terület fontos eleme lehet a kialakuló, illetve tovább fejlődő közterületnek szorosan beágyazva a város gyalogos- és tömegközlekedési rendszerébe.

Az egykori bútorgyári terület meglévő közterületi rendszerbe történő integrálásához szükséges meghozni még egy stratégiai jelentőségű döntést. A koncepció-tervlapon is jelölt területen jelenleg egy leromlott épületállománnyal rendelkező óvoda működik. A funkció kiszolgálása és megközelítése is nehézkes a rendkívüli forgalom-sűrűséget generáló szomszédos tömegközlekedési csomópont miatt. Mindezek



*A „közlekedésfejlesztés” és a „zsibvásár” tere.
Részlet a beépítési tervből*

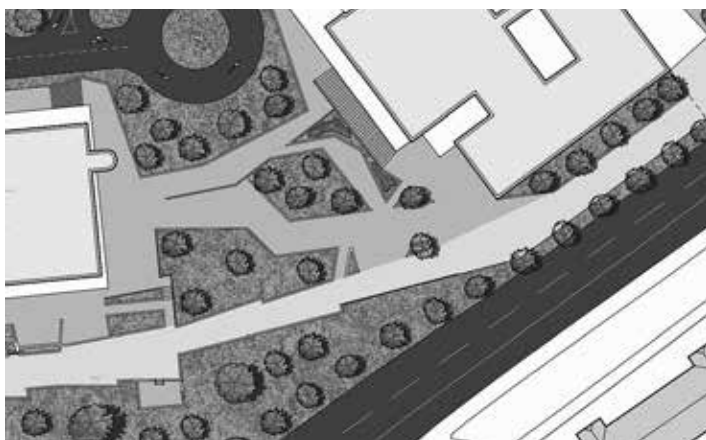
mellett a leromlott épületállomány is indokolja, hogy az óvoda további minőségi működtetése érdekében legalább felújítási munkálatok kerüljenek elvégzésre. Ugyanakkor a tervezési terület feltárása szempontjából sokkal előnyösebb az óvoda területének áthelyezése a koncepció tervlapon is jelölt „óvoda” területre, amely így rendelkezhet a funkciónak megfelelő közúti kapcsolattal, az igényeket kielégítő új épületállománnyal jöhet létre, amely csökkentheti a sűrűbb beépítésű tömb hatalmas „foghíját”.

A kertvárosias jellegű lakótömb a jelenlegi állapotában rendkívül szabdalt térfallal rendelkezik, amely a korábbi ipari funkció bekebelező területhasználatának a hagyatéka. A terület későbbi közterületi funkcióval történő feltöltését nagyban segíti a használói számára is egyértelmű, jól behatárolható térfalak szerinti lehatárolása. Így szükséges a magánkertek határának egyértelmű, határozott vonalban történő újrendezése, egyben a magán-, és a nyüzsgő közterület megfelelő minőségű elválasztása.

A tervezési terület déli határán, a Budapest út mentén található egy üzemanyag-töltő-állomás, amelynek a funkciója hosszú távon kevésbé összeegyeztethető a közösségi területhasználattal, ezért az épület elbontása, az üzemanyag-töltő-állomás egy másik, alkalmas városi területre történő költöztetése válhat szükségessé. Az üzemanyag-töltő-állomás megszűnő pozícióját a koncepcionális tervlap is ábrázolja.

A tervezési terület belső térhasználatát, struktúráját jelentősen meghatározza az egyes kisebb részegységekhez kapcsolódó meglévő városi szövet is. A téralakítás fő funkcionális vázának felállításakor fontos a fő kapcsolódási pontok figyelembevétele.

Az egykori bútorgyári terület közterületi fejlesztése során az egyik legfontosabb szempont a meglévő belvárosi gyalogos zónával történő kapcsolat kialakítása. A koncepcionális tervlapon meglévő közterületi rendszer és az újonnan kialakuló terület kapcsolódási pontját az „elosztó” fantázia nevű terület jelöli. Az elmúlt évtizedben megvalósult belváros-rehabilitáció során a sétálóutca terei megújultak, amelyek a Jutasi út alatt húzódó aluljáró túloldalát is érintették, ugyanakkor ezen a területen húzódik a megújított terek határa, itt találkozik a régi és az új. A cél az, hogy a meglévő és megvalósult fejlesztések arculati elemeinek tovább fűzésével kialakuljon az a tér, amely biztosítja a kapcsolatot a meglévő és a kialakuló közterületi zóna között. A területen nem cél a huzamos tartózkodás meghonosítása, csupán átközlekedő funkciót kíván betölteni, de mindezt tisztán gyalogos – esetleg kerékpáros – zónaként. Az átközlekedési funkciónak megfelelően szükséges a célszerű útvonal kijelölése, ugyanakkor kívánatos a burkolt felületek zöld szigetekkel történő lazítása.



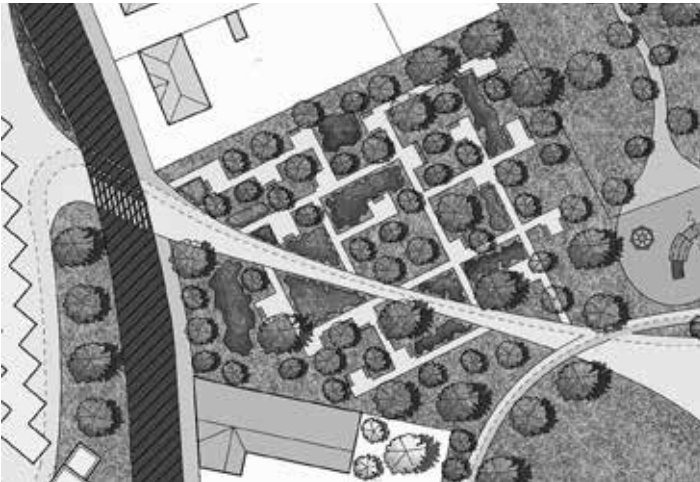
Az „elosztó” tér. Részlet a beépítési tervből

A bútorgyári terület gyalogos és kerékpáros feltárási pontjait a koncepció-nális tervlap piros körökkel ábrázolja. Mindezek közül az egyik – ha nem a legfontosabb –, a terület délnyugati peremén helyezkedik el a Budapest út és az ipari műemlék épülete között, amelyet a koncepció-nális tervlapon „átmenet” I. fantázianév jelöl. A területen történik a meglévő térfal új megnyitása, amely biztosítja az átmenetet a meglévő és az új gyalogos zóna között. Ez tekinthető a belső tervezési terület főkapujának, a legfontosabb gyalogos és kerékpáros megközelítési pontnak. Tiszta és egyértelmű átvezető funkciójából adódóan főként a gyalogos és kerékpáros átközlekedést szolgálja egyfajta felvezető térként.



*A tervezett terület főbejárata, az „átmenet” I. fantázianévű tér.
Részlet a beépítési tervből*

A másik legfontosabb megközelítési pont az elbontandó óvoda területén található, a területet a koncepcionális tervlapon „átmenet” II. fantázianév jelöli. Az óvoda épületének elbontásával a meglévő térfalak új megnyitása jön létre, így a terület egyfajta átmenetet képvisel a kevert és a tisztán gyalogos és kerékpáros zónák között. Ez a terület tekinthető a „szélső kapunak”. Az újonnan létrejövő közterületi zóna legfontosabb tömegközlekedési kapcsolati iránya, amely egyben lehetőséget ad középtávú huzamos tartózkodásra is, gondolhatunk itt akár a következő buszig eltöltendő időre. Mindezek alapján a terület nem szolgál a folyamatos aktív jelenlétre, inkább egyfajta „csendes” térként kell elképzelni.



*A tervezett terület észak-nyugati bejárata, az „átmenet” II. fantázianevű tér.
Részlet a beépítési tervből*

A XX. század derekáiig vasútállomásként működött, napjainkban vállalkozásoknak, üzleteknek és irodáknak otthont adó helyi védett épület fontos eleme a területnek. Kialakításából adódóan a megőrzött váróperonnal fordul a tervezési terület irányába, mintegy megnyílván felé. Az üzemanyagtöltő-állomás megszüntetésével párhuzamosan a vasútállomás épülete és az egykori bútorgyár területe közé ékelődő spontán murvás parkoló is átszervezhető, így – a koncepcionális tervlapon „parkolóként” jelzett területen – a kapcsolódó területhasználatnak jobban megfelelő területigényű parkoló kialakítása lehetséges, amely biztosítja az épület és a tervezési terület főútról történő megközelítését, de pufferterületként is szolgál a forgalmas közút és a közösségi tér között.

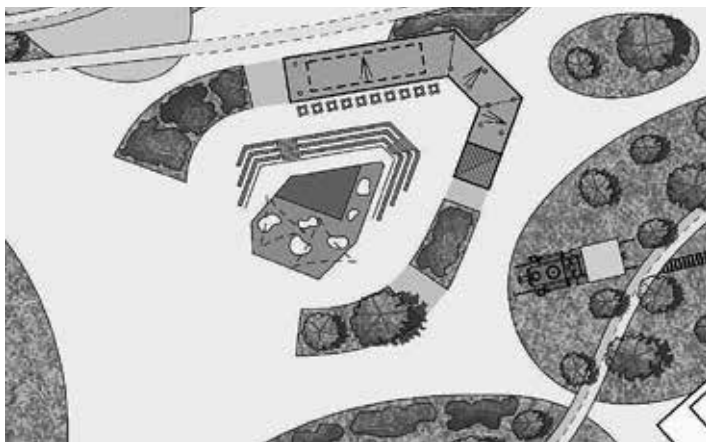
A több mint háromhektáros egykori bútorgyári terület belső funkcionális felosztása rengeteg lehetőséget rejt magában. A nagy méretű összefüggő terület lehetőséget adhat egy, a veszprémiek számára eddig teljesen ismeretlen fogalom

megteremtésére, amely nem más, mint a zöldfelületi rendezvényter. A fogalom lényegében egy nagyobb méretű, összefüggő zöldfelületi területet jelent, amely időszakosan alkalmas lehet nagyobb közönséget vonzó rendezvények saját, önkormányzati tulajdonú területen történő lebonyolítására. A hétköznapiakon, normál használat mellett pedig biztosíthat belvárosi, jelentős használati értékkel bíró zöldfelületet, így például egyéni szabadidős és sporttevékenységeknek adhat otthont. Területét a koncepcionális tervlapon a „zsivaj” fantázianév jelöli. A tervezési terület mozgalmas funkcionális egysége és az immár kibővített belvárosi gyalogos zónák közé beékelődnek szolgáltatási funkciókat magunkba foglaló épületek, amelyek „mozdíthatatlannak” bizonyulnak. A falszerep erősítésével szemben azonban lehetőséget adnak, hogy kétarcúvá formáljuk őket, így nem csak nyugati irányban nyílhatnak meg szolgáltatásaik, hanem keleti irányban, a tervezési területet is kiszolgálva létrejöhet egy újraértelmezett térfal, amely lényegében jelentős új épített beavatkozás nélkül tudja biztosítani az újonnan kialakuló városi közterület igényeit. Az új térfal szerves része a ma romos állapotban lévő ipari műemlék épülete újra gondolva. Az épület jelentheti a tervezési területet kiszolgáló „főhadiszállást”, itt lehet elhelyezni a szükséges vizesblokkokat vagy az esetleges rendezvények lebonyolításához nélkülözhetetlen technikai infrastruktúra-bázist.



A „zsivaj” tere. Részlet a beépítési tervből

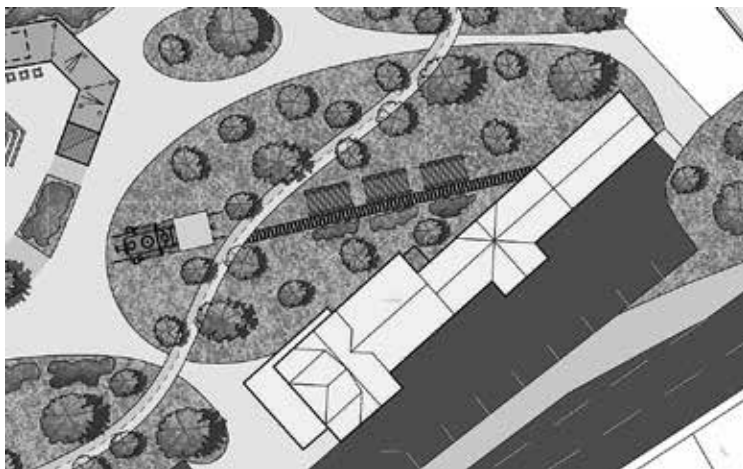
Nagy és összefüggő méretű városi közterek és zöldfelületek kialakításakor fontos a központi mag megfogalmazása – a koncepcionális tervlapon „centrum” fantázianévvel jelölve –, amely intenzívebb használatnak és jelenlétnek adhat helyet. Mindezt, kihasználva a természetes terepadottságokat, különböző minőségű burkolt felületekkel, tereptárgyakkal, utcabútorokkal ellátva. A terület kiterjedése lehetőséget ad számos ülő, fekvő, szaladgáló hely kialakítására, központi elemként szökőkúttal díszítve. A burkolt területek észszerű mennyiségűre zsugorítása lehetővé teszi az egész terület bevonását Veszprém aktív zöldfelületi rendszerébe, annak minden előnyének biztosítása mellett. A burkolt felület egyben központként is szolgálhat, lehetőséget adva ezzel más funkciók szervezésére is. A tervezési területen itt jelenhet meg az egyetlen tervezett új épület, amely vendéglátó-funkciója mellett a terület terepadottságai alapján kínálkozó lehetőséget is kiaknázza. A központi téren elhelyezendő épület telepítése lehetővé teszi, hogy a meglévő belvárosi gyalogos zóna felől érkezők irányába nyílhaszon meg a „centrum”. A fedett-nyitott tetőszerkezet északi oldalán elhelyezkedő vendéglátó-egység ellenpontjaként a tetőfelület másik végén a természetes magaslatti pontot kihasználó kilátópont létesül, amely a tetőfelület fölé emelkedik két emelet magasságban. Az így kialakuló „városles” szabadon megközelíthető, bárki számára bejárható, így biztosítva a nem mindennapi perspektívát és vizuális kapcsolatot Veszprém történeti belvárosával.



*A tervezett terület központi magja, a „centrum” fantázia nevű tér.
Részlet a beépítési terv-ből*

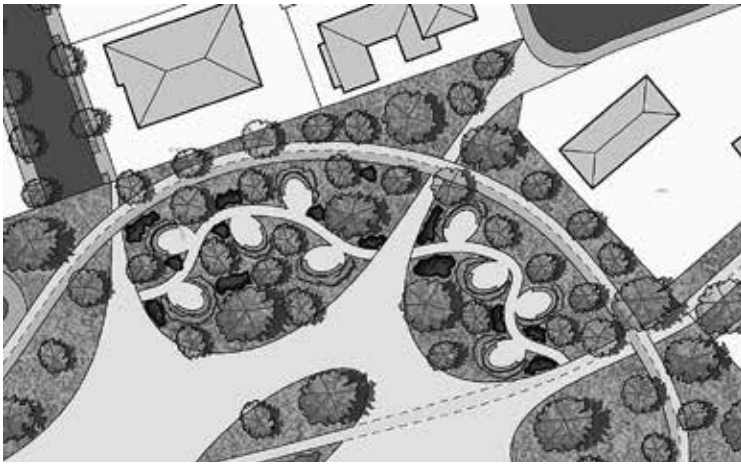
Egy újonnan kialakított városi köztér akkor lehet sikeres, ha a használói, vagyis elsősorban a város lakói, a sajátjuknak érzik. Ezt a fajta kötődést elősegítheti, ha megidézzük a terület történetét, biztosítjuk a folytonosságot a múlt, a

jelen és a jövő között. Ennek egyik fontos eleme lehet, ha a bútorgyári funkcióra reflektálva a terület összes utcabútora a régió bútorgyártói üzeméből kerül ki, ezzel is kicsit belopva a közösségi összefogás miliójét. Fontos kapcsolódási pont a vasúti épület és a vasútvonal története is, mert fel lehet eleveníteni annak az emlékét, egykor hogyan utaztak vonattal a balatoni strandra. Az hajdani múltbeli funkcionalitás és a tervezett területhasználat közötti kapcsolatot erősítheti a hangulat megidézése. Ennek egyik eszköze lehet a város északi peremén található vasútállomás egyik félreeső pontjában kiállított, szép állapotban megőrzött gőzmozdony átszállítása a tervezési területre. A kiállított mozdony után számos parképítészeti eszközzel megeleveníthetők a „vasúti kocsik”, s lehetőség lenne itt akár pergola vagy napvitorla szerkezetekkel kialakított pikniksarkokra. A vasúti múltra reflektáló területet a koncepcionális tervlap „múltidéző” fantázianévvel jelöli.



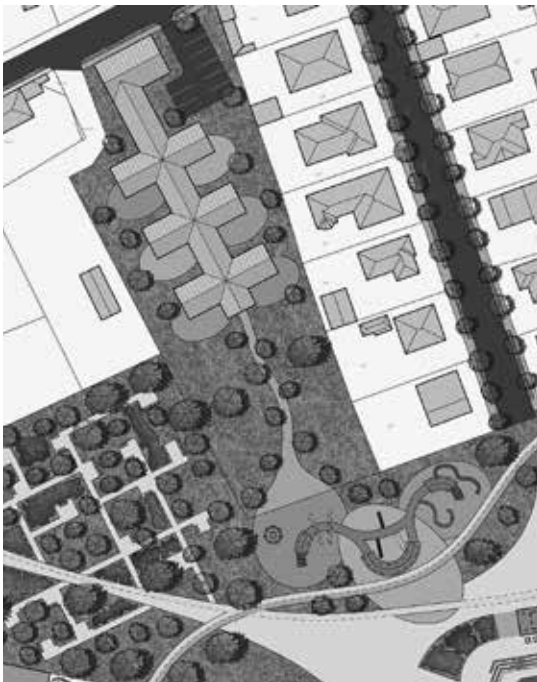
A „múltidéző” téregység kialakítása. Részlet a beépítési tervből

A rugalmasan használható zöldfelületek mellett a közterületi rendszer értékes elemei az intenzíven növényesített terület egységek is. A kifejezetten fontos biológiai és városökológiai hatások mellett számos használati funkciót is magukba rejthetnek a fás ligetek vagy a tematikus kertek. A differenciált terület-használat lehetőségének biztosítása a nagy léptékű városi terek fejlesztésénél is kedvező irány, így a koncepcionális tervlapon „zen” fantázianévvel jelölt területen egy fákkal, cserjékkel, lugasokkal és rózsakerttel betelepített, az északkeletről határos lakóterületekhez igazodó csendes, funkcionális övezet kialakítása is tervezett, amelyben az elvonulásnak is teret adó dús növényzetbe ágyazott „pihenő szigetek” kerülnek kialakításra.



A nyugodt időtöltés területe, a „zen” zóna. Részlet a beépítési tervből

A tervezett fejlesztés Veszprém lakosságának mindennapjait hivatott színesebbé tenni. Olyan terület kialakítása a cél, amely hozzátesz a városi élethez, ahol minden egyes lakos jól érzi magát, és amelyet minden egyes városi



A „játék” tere. Részlet a beépítési tervből

polgár tud használni. Az eddig felsorolt fejlesztési pontok mindegyike szinte egytől egyig a felnőttek világát célozza meg, viszont az igazi pezsgő városi közeg elképzelhetetlen gyermeksvaj nélkül. A differenciált területhasználat lehetőségét ad egy kifejezetten gyermekeknek szóló zóna kijelölésére, ahol helyet kaphat a játékbirodalom is. A többi zóna által körülölelve, az óvoda tervezett új területével szoros összefüggésben, mégis egyszerűen megközelíthető helyen kerül kialakításra a gyermeki játékelemekkel széles körben ellátott terület, amelyet a koncepcionális tervlapon a „játék” fantázianév jelöl. A területesség otthont adhat Veszprém

legjobb játszóterének, ahol a színek, a formák és a térjátékok dominálják a koncepcionális tervezési szempontokat.

Véleményem szerint így válik teljessé a terület fejlesztésének koncepciója. Itt mindenki megtalálhatja a számítását az új közterület használatában, legyen szó akár kicsiről, akár nagyról, helyiről vagy vendégről. Így alakulhat ki Veszprém legújabb közterülete hatalmas területen, mégis kisebb elemekből építkezve, és így alakulhat tovább a már mostani állapotában is kiterjedt közterületi zóna autók nélkül, de mégis a fő közösségi közlekedési ütőérre kapcsolódva.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- DÚLL Andrea (2010): Helyek, tárgyak, viselkedés: Környezetpszichológiai tanulmányok. EKF_2023: Veszprém 2023 Európa Kulturális Fővárosa pályázati dokumentáció – Baranyai Zsolt, Csité András, Józsa Tamás, Mészáros Zoltán, Mike Friderika, Muraközy Péter
- GEHL, Jan (2014): Élhető városok. Hungarian edition TERC.
- HUNGLER József (1988): *Veszprém településtörténete*. Veszprém, 1988.
- Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata 24/2017. (IX. 28.) sz. rendelete