Tervező és Fővállalkozó Zrt.
8360 Keszthely, Rákóczi utca 3.

msz. T-856/2015.

T A R T A L O M J E G Y Z É K

a 8420 Zirc, Kossuth Lajos utca, Széchenyi utca, I. András tér, Március 15. tér és
Rákóczi tér rekonstrukciója tanulmánytervéhez

borító

szöveges ismertetés

korabeli állapotok - előzmények

térképrészlet 1766-ból (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)
térképrészlet 1805-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)
térképrészlet 1810-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)
térképrészlet 1841-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)
térképrészlet 1850-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)
térképrészlet 1857-ből (forrás: internet / mapire.eu/hu)
térképrészlet 1859-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)
térképrészlet 1862-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)
térképrészlet az I. katonai felmérésről (1763-1787) (forrás: internet / mapire.eu/hu)
térképrészlet a II. katonai felmérésről (1806-1869) (forrás: internet / mapire.eu/hu)
térképrészlet a III. katonai felmérésről (1872-1884) (forrás: internet / mapire.eu/hu)
földhivatali térképrészletek az 1930-as évekből (forrás: Veszprém Megyei Levéltár)
földhivatali térképrészletek 1979-ből (forrás: Veszprém Megyei Levéltár)
korabeli képeslapok és fotók (forrás: internet / postcards.hungaricana.hu és VMMK 11. 1972.)

tervek

GE-1 műholdas ortogonális felülnézet - 2015. március 21. (forrás: Google Earth)

D-1 diszpozíciós helyszínrajz m=1:5000

jelenlegi állapot - egyesített közműhelyszínrajz + geodéziai felmérés (pontosításokkal, kiegészítésekkel)

G-1 1. térrész - Rákóczi tér m=1:500
G-2 2. térrész - Széchenyi utca m=1:500
G-3 3. térrész - Március 15. tér m=1:500
G-4 4. térrész - Kossuth utca, Arborétum bejárat, orvosi rendelő m=1:500
G-5 5. térrész - Kossuth utca, Bakonybéli út, Bagolyvár fogadó m=1:500
G-6 6. térrész - Kossuth utca, középső szakasz m=1:500
G-7 7. térrész - I. András tér m=1:500
G-8 8. térrész - Kossuth utca, déli szakasz m=1:500
G-9 9. térrész - Kossuth utca déli bevezető szakasz, városkapu m=1:500

jelenlegi állapot - a konfliktusok feltárásával

J-0 alaprajz (helyszínrajz) - kizárólag a digitális (pdf) tervdokumentációban m=1:1000
J-1 1. térrész - Rákóczi tér m=1:500
J-2 2. térrész - Széchenyi utca m=1:500
J-3 3. térrész - Március 15. tér m=1:500
J-4 4. térrész - Kossuth utca, Arborétum bejárat, orvosi rendelő m=1:500
J-5 5. térrész - Kossuth utca, Bakonybéli út, Bagolyvár fogadó m=1:500
J-6 6. térrész - Kossuth utca, középső szakasz m=1:500
J-7 7. térrész - I. András tér m=1:500
J-8 8. térrész - Kossuth utca, déli szakasz m=1:500
J-9 9. térrész - Kossuth utca déli bevezető szakasz, városkapu m=1:500

tervezett állapot

T-0 alaprajz (helyszínrajz) - kizárólag a digitális (pdf) tervdokumentációban m=1:1000
T-1 1. térrész - Rákóczi tér m=1:500
T-2 2. térrész - Széchenyi utca m=1:500
T-3 3. térrész - Március 15. tér m=1:500
T-4 4. térrész - Kossuth utca, Arborétum bejárat, orvosi rendelő m=1:500
T-5 5. térrész - Kossuth utca, Bakonybéli út, Bagolyvár fogadó m=1:500
T-6 6. térrész - Kossuth utca, középső szakasz m=1:500
T-7 7. térrész - I. András tér m=1:500
T-8 8. térrész - Kossuth utca, déli szakasz m=1:500
T-9 9. térrész - Kossuth utca déli bevezető szakasz, városkapu m=1:500
T-10.1 látványelemek - javasolt térburkolatok 1.
T-10.2 látványelemek - javasolt térburkolatok 2.
T-11 látványelemek - javasolt növényültetési, kertépítészeti karakterek
T-12.1 látványelemek - javasolt utcabútorok 1.
T-12.2 látványelemek - javasolt utcabútorok 2.
T-13 látványelemek - távlati képek, tervezői szándékok
T-14.1 látványelemek - épített elemek lehetséges (javasolt) előképei 1.
"városkapu" híd a Malom árok (vízfolyás) felett
T-14.2 látványelemek - épített elemek lehetséges (javasolt) előképei 2.
fatemplom esetleges rekonstrukciója az I. András téren
T-14.3 látványelemek - épített elemek lehetséges (javasolt) előképei 3.
kútház a Rákóczi téren

Tervező és Fővállalkozó Zrt.
8360 Keszthely, Rákóczi utca 3.

SZÖVEGES ISMERTETÉS

a 8420 Zirc, Kossuth Lajos utca, Széchenyi utca, I. András tér, Március 15. tér és
Rákóczi tér rekonstrukciója tanulmánytervéhez

I. Előzmények:

Cégünk, a Forma ZRt. 2015 májusában kötött szerződést Zirc város önkormányzatával a tárgyi területek rekonstrukciójának megtervezésére tanulmányterv szinten.

Tervezési alaptérképként megkaptuk az önkormányzattól a város közmű genplanját, melyen a telekhatárok, helyrajzi számok, a burkolatszegélyek, a jelentősebb növényállomány és a felszín feletti, valamint alatti közművek szerepeltek. Magassági adatok nem álltak rendelkezésre, így azokat a tárgyi térrészekre geodéta cég közreműködésével felmérettük és egységes szerkezetbe dolgoztattuk a közmű genplannal. A genplantól való érzékelhető eltéréseket is bemérettük és a tervezési alaptérképen szerepeltettük. Ezek esetében főként a burkolatszegélyek eltéréseinek rögzítésére, valamint a kerítésekben, épületeken lévő kapubehajtók pozícióira koncentráltunk.

Helyszíni szemlét összesen öt alkalommal tartottunk, melyeken alapos fotódokumentációkat készítettünk, néhány helyen ellenőrző méréseket végeztünk és a tényleges tervezési területeken kívüli városszövettel, valamint a távolabbi környezettel (a szomszédos településekkel) is igyekeztünk megismerkedni, hogy összefüggéseiben érzékelhessük Zirc város és az azt ölelő régió struktúráját, életét, hangulatát.

A témában kutatást végeztünk, és több intézményben tudtunk értékelhető tervi, térképi és szöveges anyagot, dokumentumokat beszerezni, melyek tervezési munkánkat nem csak segíthették, de adott esetben alapjaiban is meghatározták. (A felhasznált papír alapú szakirodalom jegyzék jelen szöveges ismertetés végén található.) A legtöbb információt a Veszprém Megyei Levéltárban kaptuk. Ugyan nem mindenhol jártunk sikerrel, konkrét dokumentumokhoz jutva, de kapcsolatokat és címeket rendelkezésünkre bocsátva áttételesen is sokszor segítették munkánkat az adott intézményben dolgozók.

-Veszprém Megyei Levéltár, Veszprém
-Országos Széchenyi Könyvtár, Reguly Antal Műemlékkönyvtár, Zirc
-Békefi Antal Városi Könyvtár és Művelődési Ház, Zirc
-Forster Központ, Budapest
-Lechner Tudásközpont, Budapest

Ezeken kívül az alábbi internetes honlapok voltak segítségünkre korabeli térképek, dokumentumok felkutatásában:

-maps.hungaricana.hu
-mapire.eu/hu
-arcanum.hu

II. Tervezési alapelvek - beruházói (megbízói) szándékok:

A megbízótól bizonyos értelemben "szabadkezet" kaptunk az építészeti-kertépítészeti (és a műszaki - közlekedési és mélyépítési) tartalomra vonatkozóan. Azon a beruházói igényen túl, hogy a Győr-Balaton kerékpárútra való csatlakozást a városi kerékpárút-szakasz tervezési területünkre eső részének kialakításával biztosítsuk, nem volt olyan rögzített tervezési program, vagy programvázlat, melyek bármilyen pontban konkrétumokkal határozták volna meg tennivalónkat, kötötték volna meg a gondolatainkat, kezeinket.

Egyetlen tervezési "alapelv"-ként fogalmazódott meg az a megbízói kérés, hogy a rekonstrukcióra kijelölt területek színvonalas megújítása egy, vagy több esetleges jövőbeni pályázati forrásból, akár ütemezetten megtörténhessen a tanulmányterv alapulvételével, annak továbbérlelésével, építési engedélyezési, majd kivitelezési tervig fejlesztve azt oly módon, hogy az ezek alapján kialakított épített és "zöld" környezet mind a helyi emberek, mind az idelátogató vendégek jólétét és érdekeit egyaránt szolgálja, biztosítsa.

Ránk, tervezőkre bízták, hogy korábbi, hasonló tervezési munkáink során szerzett tapasztalatainkkal, gondolatainkkal, ötleteinkkel járuljunk hozzá tanulmánytervi szinten Zirc első körben kijelölt, kiemelten fontos városi, és belvárosi területeinek revitalizálásához.

III. A jelenlegi állapot általános ismertetése - alap konfliktusok:

Az alábbiakban részletezésre kerülő, a tervezők által a helyszínen tapasztalt általános és konkrét problémákra, anomáliákra vonatkozó, többnyire objektív, ám néhol a tervezői szabadság okán szubjektív állításainkat és állásfoglalásainkat természetesen nem bántó, hanem jobbító, előrevivő szándékkal és célzattal fogalmaztuk meg. Továbbá: -ugyancsak természetesen- nem tisztünk véleményt formálni semelyik történelmi korszakról, és az azokban megtörtént eseményekről, cselekedetekről, vagy azok hiányáról.

Tényként kezeljük, és tudomásul vesszük, hogy a város ezen tanulmánytervben vizsgált területrészei jelenlegi állapotának kialakulása egy hosszadalmas folyamat során, több emberöltő alatt történt, és ez eredményezte azt a mai látványt, helyzetet, mely határozottan korrekcióra szorul.

Zirc város jelenlegi életét és működését több valós probléma, sőt azok együttes megléte alapjaiban határozza meg. Ezek részben ismert állapotok, konkrét helyzetek, jelenségek, részben feltáratlanságból eredő információhiányra vezethetők vissza, továbbá az esetleges részbeni alulszabályozottságból, az esetleges koncepciótlanságból, vagy annak nem megfelelően hatékony végrehajtásából adódtak, és az elmúlt évtizedek során lassan, de folyamatosan alakultak ki, rakódtak egymásra, és egyfajta "amortizált" jelleget hoztak a város egyes részei (pl. a jelenlegi tervezési terület) számára mind a látvány, mind a műszaki állapotok tekintetében.

Mivel a város részéről a felismerés megszületett, hogy ezek, a tervezői oldalról (is) érzékelt, és az alábbiakban részletezésre kerülő körülmények nem tarthatók tovább, ezért jelen tanulmányterv megrendelésre került, és elkészültével egy olyan "vitaalapot" adhat, mely a remények szerint megerősítheti, lendületbe hozhatja a pozitív irányú fejlesztési elképzeléseket, és ezek konkrét tettekben is meg fognak nyilvánulni! Ehhez mi magunk első lépésként jelen tervünkkel kívánunk hozzájárulni!

A 82. számú állami közút problematikája

A Győrt a Balatonnal összekötő, "kétszámjegyű" út városon keresztülvezető szakaszának a forgalomszámlálási adatok alapján és a helyszínen megtapasztalva is olyan nagy mértékű a forgalmi terhelése, hogy az a város számára hosszú távon nem elviselhető, sőt ez talán már túl is haladt egy bizonyos határon.

Az elkerülő út megépítésének gondolata évtizedekkel ezelőtt megszületett, azonban a lehetséges nyomvonal megtervezésén túl tényleges (építési) munkavégzés egyelőre nem történt.

Azon felül, hogy az áthaladó, azaz nem városi célállomású forgalom zaja és szennyezőanyagai (por és gázok) többlet igénybevételt jelentenek az itt élők és az ide látogatók számára, egy további súlyos probléma forrása a jelenlegi nyomvonal. A Zirc múltját és jelenét alapvetően meghatározó Ciszterci Apátság középkori, azaz a kezdeteket jelentő épületmaradványainak egy része felett is áthalad az útpálya, mely azon túlmenően, hogy megakadályozza a már megvalósult, színvonalas régészeti bemutatás folytatását, és befejezését, az eredet, a hagyományok tiszteletének és ápolásának igényével is merőben ellentétes.

További gond, hogy az úttest a Rákóczi teret két önálló részre osztja, mely a néhány éve megtörtént térrekonstrukcióra is hatással lehetett, és az elvárható normális térhasználatot, gyalogos közlekedési rendet is nagyban befolyásolja.

Az I. András tér többszörös problematikája

A (kis)városi szövetbe annak idején betelepített üzemanyagtöltő állomás (a korábbi ÁFOR, jelenleg MOL kút) ma is idegen testként, szervetlenül illeszkedik (azaz nem illeszkedik!) a környezetébe. A tipizált lapostetős épülettömeg kiszolgáló környezetével együtt mind látványában, mind funkciójában eltér a mai kor igényeitől: azaz az ilyen jellegű, ipari karakterű létesítménynek nincs helye a lakókörnyezetekben, sokkal inkább a településeken kívül, legfeljebb azok peremterületein az ipari zónában, mindenképpen távol az emberi életterektől.

A jelenlegi I. András téren, és annak felszíne alatt találhatók azok az "épületmaradványok", és más leletanyagok, töredékek, melyek az eddigi régészeti és egyéb kutatások szerint Zirc legrégebbre datálható keresztény múltját testesítik meg. A birtokunkba került kutatási dokumentációkból (ld. felhasznált szakirodalom jegyzék) az derül ki, hogy annak idején valószínűsíthetően nem megfelelő szakmai mélységben és alapossággal történtek meg az ásatások, továbbá azok dokumentálása sem volt teljeskörű. Ez az információhiány kihatott arra is, hogy a téren a különböző épített elemek telepítésüket és üzenetüket tekintve összhang nélkül, egymással adott esetben "konkurrálva", szervetlenül kerültek elhelyezésre: középkori romok, barokk templom, Nepomuki Szent János szobra épített szoborfülkében, Hősök emlékműve, '56-os emlékkő. Jelenleg nincs egészséges hierarchia, az egymás mellé rendeltség a szervező elv. Mindezeket az objektumokat egy nem kellemetlen hangulatú, ám érezhetően döntő részt "magától" kialakult növényállomány foglalja valamelyest egységbe.

A tér az elviselni kénytelen különböző funkciói miatt két egységre esik szét, melyek egymással összeegyeztethetetlenek.

A "lassú amortizáció" következményeinek problematikája

A jelen tanulmányterv tárgyát képező, azaz részletesebben is vizsgált út- és térszakaszok általános jellemzője, hogy mai látványukat és műszaki állapotukat a néhol változó, máshol rögzült mindenkori használat az elmúlt évtizedek alatt jelentősen befolyásolta, folyamatosan és sokhelyütt adhoc jelleggel (át)alakította.

A burkolt felületek a folyamatos állagromlás, és nem mindenhol szükséges/elégséges módon végzett karbantartás mellett az időnkénti közműfelújítások nyomait is magukon viselik. A nem minőségi burkolóanyagok (pl. beton lapok) viszonylagosan gyorsabb tönkremenetele is károsan hat a jelenlegi összképre. Hiányzik a rendezettség, a különböző használatú, és burkolati anyagú felületek közti egyértelmű határolás pl. szegélyekkel, így a funkciózónák néhol keverednek: a parkolási igények megjelenése akár időszakosan is változtat a zöldfelületek nagyságán, kontúrján, rongálja a növényállományt, stb.

A térbeli, a felületben mérhető és a vonalmenti épített elemek, létesítmények terén is elmondhatóak a fentiekben ismertetettekhez hasonló gondok. A városba dél felől érkezők elé olyan látvány tárul, mely jelenleg sajnos nem nevezhető vonzónak - a történelmi múltjáról ismert városhoz méltatlan. Szerencsétlen adottság, hogy a megélhetés szempontjából igen jelentős és nagyon fontos, a helyieknek is sok munkát adó ipari-mezőgazdasági övezet ilyen közel van a bevezető úthoz, és szinte átmenet, vagy elválasztó (pl. zöldfelületi) zóna nélkül kapcsolódik a lakókörnyezethez. A Malom-árkon átvezető vízi műtárgy/ közúti híd műszaki-esztétikai kialakítása és leromlott állapota, nem teszi lehetővé, hogy "városkapu" szerepet töltsön be, pedig pozíciója arra predesztinálja. Az engedéllyel, vagy adott esetben anélkül kihelyezésre került információs, és reklámtáblák sokasága, valamint a dél felőli érkezéskor ráadásul rövidülésben látszó, azaz látványában hatványozott sűrűségűnek tűnő közlekedési tábla és villanyoszlop-sorok, valamint légkábel kötegek elvonják a figyelmet a jelentős, vagy jelentőssé teendő és tehető, adott esetben jó adottságú táji (kertépítészeti) és épített elemekről.

IV. A jelenlegi állapot részletes ismertetése - további konfliktus elemek feltárása:

IV./a Építészet - burkolatok és épített elemek

Rákóczi tér – Apátság előtti térrész

A kezdetekkor közvetlenül az Apátság előtt vezetett át a téren a Dunántúl egyik fontos, észak-déli irányú kereskedelmi-közlekedési útvonala, mely a jelenlegi 82. számú állami közút "előzménye". Első lépésként ennek a szakasznak a "kifordításával" egyenesen bevezették a térre a mai Széchenyi utcát. Az előzetes kutatásokról szóló dokumentációrészben található térképek tanúsága szerint a tér jelenlegi szabdaltsága már azelőtt kialakult, hogy a XX. században, a két világháború közti időszakban a Győr-Balaton út egyre nagyobb és gyorsabb tempójú forgalmát segítve, a Széchenyi utca téren áthaladó szakaszát egy nagyobb sugarú ívvel összekötötték az Apátságtól északra lévő útszakasszal a kényelmesebb közlekedés érdekében. Ezzel előrevetítették a város jelenlegi életét nagyban befolyásoló, és konzerválódott probléma kialakulását, azaz a 82-es út városi szakasza jelentőségének "felerősödését".

A jelenlegi térhasználatot is alapvetően meghatározza a tény, hogy a valaha egységes parkfelületen egy nagyforgalmú út halad át.

Erősen zavaró elem a kertben a régi köztéri illemhely, mely egy ideje már használaton kívüli. A hasznosítására való korábbi próbálkozás (pl. vendéglátóhely kialakítása) nem vezetett eredményre.

A testvérvárosi címerek 82-es út felé fordulása is nehezen értelmezhető. Az autóval közlekedők számára kevéssé érzékelhetőek (adott esetben viszont figyelemelterelőek, így balesetveszélyesek is lehetnek), a gyalogosok számára pedig nehezen megtalálhatóak, állapotuk leromlott.

Az Apátság előtti járdaszakasz túlzottan keskeny, nem eléggé nagyvonalú a "beléptetésre", továbbá mind a déli, mind az északi oldalon nagyon szűk az átvezetés a kapcsolódó gyalogos közlekedési útvonalakhoz.

A tervezési területhez nem tartozó térrészt a távolsági buszpályudvar forgalma, és alacsony építészeti-műszaki színvonalú épülete, valamint túlzott méretű burkolt felületei terhelik. A pár évvel ezelőtti térrekonstrukció a megbízónktól kapott információ szerint részben sikeres volt, mert mozgalmasságot, használatot, "életet" hozott be a térre, azonban részben befejezetlen (pl. Országzászló és környéke), részben néhány elemében kritikával illethető: néhol nehezen értelmezhetők a burkolt felületek irányai, "úticéljai", túlzottan sok a támfal, melyek a levegősség, átláthatóság gátjai, és a szintkülönbségek sem idokolták megépítésüket, stb.

A 82-es út és a buszpályaudvar közti háromszög alakú, valójában közlekedési rendje szerint "körforgalom"-ban szervetlenül állnak a zászlórudak és egy köztéri óra.

Széchenyi utca

Az egyértelmű útburkolati felfestések hiánya miatt bizonytalan funkciójú útszakasz. Az úttest, a parkolósávok és a zöldfelületek egymáshoz viszonyított aránya jelenleg torz. Az Apátság kertje előtti járdaszakasz keskenységével biztonságos közlekedésre szinte alkalmatlan.

Március 15. tér

Itt állt korábban a Hősök emlékműve, melyet a '60-as években áthelyeztek a barokk templom melletti zöldfelületbe. A tér ma eltérő művészeti értékű szobrok (objektumok) "gyűjtőhelye", változatos, és nem túlzottan színvonalas burkolati, zöldfelületi keretezésekkel. Az épített és zöldfelületi környezetre az eklektikusság, a "nőtt", "kialakult" karakter a jellemző.

A tér keleti térfala előtt a padok alatti, és a járdaburkolat esztétikai, műszaki minősége a városban talán az egyik legrosszabb.

A 82-es út melletti keleti oldali járdaszakasz déli irányban egy bizonytalan parkolási rendszerű aszfaltozott területbe csatlakozik, egyértelmű továbbvezetése hiányzik.

A térről a Damjanich utcán keresztül érhető el az arborétum egyik bejárata, de a méltó felvezetés nincs kialakítva: rendezetlen építészeti-kertészeti környezetből, információs jelzések nélkül közelíthető meg Zirc egyik fontos objektuma. Az arborétum előtti térrész is rendezésre szorul: itt is, mint minden jelentősebb zirci téren, hiányzik a jó minőségben megépített (forrás)foglalással kínált ivóvíz. A szobrászati eszközökkel "visszaidézett" néhai kutak, és a vezetékes vizet adó csaptelepek nem helyettesíthetik a forrásokban gazdag Bakony szívében a tényleges élő vizet mindenütt, ahol csak lehetséges!

Kossuth Lajos utca

A déli városi becsatlakozástól a Március 15. térig tartó, közel 1 km-es útszakaszra a burkolt és a zöldfelületek viszonyának tisztázatlansága a jellemző. Az örvendetesen nagy számban működő, különböző üzletek és szolgáltató, valamint vendéglátó helyek környezetében parkolási gondok tapasztalhatóak. Sokhelyütt a kiépített parkolók útburkolati felfestések hiányában rendezetlen működésűek, és/vagy adott esetben elégtelen kapacitásúak. Más helyeken nincsenek burkolt parkolóállások, az ügyfelek/vendégek a zöldfelületeket használják megállási, parkolási céllal, így a szegélyek nélküli útpadka felületek tovább szélesednek, néhány helyen több száz m^2-es szakaszok vesznek el a korábbi zöldfelületekből.

A járdák színvonala ezen a szakaszon is változatos összképet mutat, de jellemzően a "minőségi cserére érett" kategóriába sorolhatóak a burkolatok.

Fontos konfliktuselem, hogy a megújuló, revitalizálódó Bagolyvár fogadó épületének falában lévő fülkéből hiányzik az eredetileg ott állt Nepomuki Szent János szobor, mely kis mérete ellenére nagy "erejével" korábban egy jelképes "városkapu" szerepet is betöltött a Bakonybéli út becsatlakozásánál.

A helyközi buszjáratok megállóhelyeinek környezete is meglehetősen rendezetlen. A déli irányú közlekedés megállója minden szempontból (hulladékgyűjtő funkció, burkolatok, zöldfelületek kaotikussága, stb.) eklektikus, az északi irányú közlekedés megállója pedig a benzinkút gépjárműosztályozója érdekében kiszélesedő út miatt rászorul a lakóépületek kerítésére, ezáltal összeszűkíti a járdaburkolatot.

I. András tér

Ld. III. pont - alap konfliktusok!

Összegzés

Zirc azon térrészeinek mai arculata, melyek tervezési területünket képezik, nem mutat kedvező összképet. Általános probléma a rendezetlenség és a "kialakultság", mely inkább kialakulatlanságként aposztrofálható, valamint a hierarchia hiánya, azonban olyan értékek találhatóak -jelenleg- a háttérben, melyek feltárásával, és előtérbe tolásával, kellő akarattal az elmúlt évtizedek kedvezőtlen folyamatai megállíthatók, visszafordíthatók, és pozitív irányban megindíthatók. Ehhez kívánunk jelen tervdokumentációnkkal első körben alapot szolgáltatni.

IV./b Kertépítészet - zöldfelületi elemzés

A kijelölt tervezési terület zöldfelületi szempontból nem egységes, három park jellegű térre és az azokat összekötő közlekedési felületeket kísérő zöldsávokra oszlik.

Rákóczi tér – Apátság előtti térrész

A legkomplikáltabb területrész, mind zöldfelületi, mind építészeti, mind közlekedési szempontból. Maga a tér az Apátság előterét képezi, egy egységet kellene alkosson, kialakításában azonban a térrész és az Apátság kertje markánsan elválik. Az eredetileg egy zöldfelületi tömbből, a Rákóczi tér nemrégiben felújított részétől szintén leszakad a 82-es főút nagy forgalma miatt, holott használati funkciójában ahhoz is tartozik. Végül a két zöldfelületből leszakad egy kisebb egység, csupán a tér forgalomkialakítása okán. Tehát a tervezési területként kijelölt park egy nagy zöldfelületi egység „szerencsétlenül” kihasított darabja.

Használati értékét az Apátság kerítése előtti gyalogjárda melletti zóna adja, fogyasztóterekkel, pihenőpadokkal.

A tér növényállománya megújított , vegyes fajállományú idős, és néhány éve, fiatal, fasor jelleggel ültetett fákból áll. A fiatal fák ültetési rendje -kutatásaink szerint- a tér régi karakterét próbálja felidézni, de egyenlőre ez az impulzus, az építészeti elemek megerősítő hatása nélkül nem elég karakteres.

A fajok közt hárs, juhar, fenyő, cseresznye, gesztenye vegyesen előfordul. Cserjeszintje nem jelentős.

Széchenyi utca

A Polgármesteri Hivatal és az Apátság közötti utcaszakaszt az egyik oldalon megmaradt gömbjuharok hiányos fasora szegélyezi, a másik oldalon zöldfelületet az arborétum kerítésén túli belső tere jelent. Ezen a szakaszon széles úttest és nagyon keskeny járdafelület jellemző, lekorlátozva a kényelmes gyalogos forgalmat.

Március 15. tér

A tér egyrészt a Zircre bevezető 82-es főutat kísérő zöldsáv kiszélesedése, másrészt az Arborétum város szövetébe benyúló része. Ebbe a szövetbe ékelődik be a Polgármesteri Hivatal -kertészeti szempontból nem túl szerencsésen kialakított- épülettömege, megtörve a zöldfelületi egységet. Maga a park így inkább külön egységként funkcionál.

A területen három emlékmű is elhelyezkedik, mindhárom a tér névünnepéhez kapcsolódóan (Széchenyi mellszobor, Kossuth mellszobor, Aradi vértanúk szobra). A művészi elemek telepítése nem egységes téralkotási koncepció szerint készült, hanem látható módon mindig az éppen aktuális szobor elhelyezési környezetét rendezték. Ennek következménye, hogy a szobrok egymás mellett, egymástól függetlenül, egymást inkább gyengítve helyezkednek el.

Növényállományában beállt idős fákat találunk, vegyes fajokkal, nyír (Betula pendula), fenyők (Pinus), juhar (Acer platanoides), szomorúfűz (Salix alba Pendula), tuja, és a régi gömbjuhar fasor néhány megmaradt egyede. Cserjeszintje vegyes, elsősorban a szobrokhoz kapcsolódik. A Széchenyi szobor körül intenzív, szépen fenntartott rózsaágyat találunk.

A térhasználat csupán a szobrok megtisztelését sugározza, nincsenek térfeltáró utak, leülőfelületek, pedig árnyékolt felületével nagyon kellemes pihenőhely lehetne.

Nem tartozik a tervezési területünkhöz, de miután szervesen kapcsolódik a tér zöldfelületi egységéhez, meg kell jegyeznünk, hogy a Polgármesteri Hivatal környezete szintén kertészeti korrekcióra szorul, hogy a két park között (Március 15-e tér és arborétum) ne idegen zárványként működjön.

Kossuth Lajos utca

Az I. András tér és Március 15-e tér közötti útszakasz heterogén növényállományú, fásított és csupasz zöldfelületekkel. A kiültetett fák korából arra lehet következtetni, hogy eredetileg gömbjuharokkal (Acer platanoudes Globosum) történt a fásítás, ezek egy része megmaradt. A fasor pótlása nem egységes, hol korai juhar (Acer platanoides), hol dió (Juglans regia), hol hegyi juhar (Acer pseudoplatanus) került kiültetésre, de előfordul akác (Robinia pseudoacacia), japánakác (Sophora japonica), és -dícséretes módon!- berkenye (Sorbus) is. Nyilvánvaló, hogy maguk a lakók, az előttük lévő zöldfelületet néhol saját ízlésüknek megfelelően fásítják.

A déli oldalon hársfasor (Tilia euchlora ’Szent István’) egységes ültetetésére került sor, a fák szép, egészséges egyedek.

A fásított részeken mindenhol felmerülő -már létező, vagy pár év múlva megjelenő- probléma a légkábelek és a magasra növő fák konfliktusa. Egyes fák újonan csonkoltak -legtöbbször maguk a lakók végzik ezt a munkát a házuk előtt lévő fák esetében, elkerülendő az e-On nagyon durva „fa lenyakazási” módszerét-, egyesek évek óta vissza vannak vágva, mások még éppen nem érik el a vezetékeket. Az eredetileg magasra növő fák visszacsonkolása hosszú távon -amellett, hogy a fák esztétikai értékét csorbítja- teljes tönkremenetelhez vezethet, a nem kezelt sebek és csonkok sokszor berothadnak, a fa belül kiodvasodik, és kidől. Egy, adott esetben 100-120 évet is élő fa élettartama így

akár a felére is csökkenhet. Amennyiben a jelenlegi helyzet -légkábelek tekintetében- fennmarad, a szép és egészséges 'Szent István' hársak (melyek 15-20 m-es végmagasságúra is nőhetnek) sem kerülhetik el a csonkolást. Ilyen szempontokat mérlegelve az alacsony gömbjuharok ültetése szerencsésebb döntés volt.

Zirc történelmi múltjához valóban az elegáns hársfasor illene, de a jelen helyzet nem kedvez egy hosszútávú gyönyörű fasor alapjainak lerakásához.

Egy városi utcakép fásítás szempontjából akkor „rendezett", ha az utca mindkét oldalán ugyanabból a fajból ültetett fasor van, a kétoldali azonos fajú fasor szakaszonkét esetleg más fajra vált. A vizsgált útszakasz ilyen szempontból teljesen zavart, egyéni faültetésekkel is terhelt. Megoldása nehéz, mert az idős gömbjuharok, a fiatal hársak és a jószándékú lakossági ültetések ugyanolyan tiszteletet érdemelnek.

I. András tér

Funkciója szerint emlékpark, régészeti bemutató kert, és aktívan használt templomkert. Nagyon komoly használati konfliktus a tér egy részét elfoglaló benzinkút, és az azt leterhelő gépkocsiforgalom.

Kertészetileg magas sövénnyel próbálták a két térrész össze nem egyeztethető minőségét elválasztani.

A „történelmi park" növényanyagában vegyes, idős, beállt parkjellegű terület, belső feltáró utak és jelentős cserjeállomány nélkül. A különböző funkciók a parkon belül egymás mellett mindenféle rendszer, vagy kertészeti összekapcsolás nélkül léteznek. A templomhoz nem tartoznak leülő felületek, a bemutatott romok mellett nincs információs tábla. A világháborús emlékmű nem kapcsolódik szervesen a területhez, az átmenő útszakaszra szerveződik, mellette, méretben és stílusában teljesen eltérő 56-os emlékmű található. Kissé furcsa helyzetben Nepomuki Szent János fülkéje is a területen van, az utca felől nehezen látogatható, a park felé a háta néz.

Növényzetében idegen elemek a fenyők. A park területén sok jelentős, városi zöldfelületi szinten is értékes fa van. Az újonnan ültetett kőris és hársfák nem érzékeltetnek területrendezési elképzeléseket.

Zöldfelületi szempontból „kellemes", építészetileg zavartan elhelyezett elemek együttese. Hiányossága a feltáratlanság és információhiány. A parkot határoló utcaszakaszok fásítatlanok.

Déli bevezető útszakasz - érkezés Zircre

Zirc városába táji elemeket vizsgálva hamarabb beérkezünk, mint ahogy valóságosan is megjelennek Zirc épített elemei.

A malomárkot áthidaló útelemen áthaladva, az eddig erdős területeken át Zircre beérkező - zöldfelületi értékelés szerint- gyakorlatilag „csupasz", kavicsos , esetleg gyepes iparterülettel találkozik. Az útról feltáruló táji elemeket és templomtornyokat a légkábelek rengetege, és a hivalkodó benzinkút látványa zavarja. Ebbe ékelődik be a város temetője, szerény növényborítottsággal. Elhelyezkedése okán különösen indokolt lenne a temető iparterülettől elhatároló fásítása.

A bevezető útszakaszt kísérő zöldsávok igen keskenyek, a járdák leromlottak.

A kialakított sivár buszmegálló egyben szelektív szemétgyűjtők helye is, zöldfelületi takaróelemek nélkül.

Az együttes megjelenés Zirchez, mint nagymúltú történelmi városhoz méltatlan.

Összegzés

Zöldfelületi értékelés szempontjából a tervezési terület park jellegű területei értékes növényállománnyal rendelkező, rekreációra is alkalmas területek lehetnének. Az útfelület melletti zöldsávok a sok kábel, tábla és nagyon vegyes növényállomány, a spontán murvafelületek miatt inkább zavart, mint változatos.

A jelentős leágazások, csomópontok nem ismerhetők fel egyértelműen, fontos információk elvesznek, mások túl nagy hangsúlyt kapnak.

V. A tervezett állapot részletes ismertetése - tervezési alapelvek és szempontok, javasolt megoldások:

V./a Építészet

A (bel)város rekonstrukció tervezésének vezérelvei Zirc város új struktúrájának, harmónikusabb életének megteremtése érdekében:

-az összeegyeztethetetlenül idegen elemek (82-es átmenő főút, benzinkút) lehetőség szerinti "kiszervezése",

-a jelenleg még rejtett értékek (I. András téri és középkori ciszterci romok) "beemelése"

-térhasználat szükséges korrekciója - a különböző funkciózónák egymáshoz viszonyított arányainak rendbetétele,

-a helyes hierarchia megteremtése az épített és kertépítészeti elemek tekintetében is,

-rendezett látvány kialakítása - határozott vonalvezetésű kiemelt-, "K"-, süllyesztett és kerti szegélyek, fasorok, egységesített burkolt és zöldfelületek, stb.,

-minőségi építőanyagok, és növényállomány alkalmazásával,

-a tervezési területen kívüli tágabb környezet (egész Zirc, és -több 10 km-es körzetben- a régió) adottságainak és lehetőségeinek feltárása után, azok figyelembevételével.

Rákóczi tér – Apátság előtti térrész

A jelenlegi megbízásunk szerinti tervezési terület az Apátság előtti térrész. Ennek a legszakszerűbb rendbetétele akkor lenne lehetséges, ha az egész Rákóczi teret egyben kezelve, a meglévőségeket (át)értékelve lehetne vizsgálni a jelenlegi struktúrát.

Tervünkben a 82-es utat, mint jelenleg -sajnálatos módon- fő szervező elemet meglévőségként kezeltük, de kismértékben, a lehetőségekhez képest átalakítottuk a nyomvonalat, és a pályaszerkezetet.

Tervezési elvként többek között azt tartottuk szem előtt, hogy a jelenlegi közlekedési hierarchia megváltozzon: az átmenő forgalommal szemben elsőbbséget kapjanak a gyalogosok. Ezt tervünk szerint három eszközzel javasoljuk elérni:

-a közút pályaszerkezetét a Széchenyi és a Köztársaság utcán a Rákóczi tér előtt kb. 30 m-es távolságban a kiemelt szegély magasságába felemeltük, és az aszfaltot jó minőségű, kiselemes (pl. 18/20 cm-es bazalt nagykocka) burkolatra cseréltük,

-két fő közlekedési zónában a közút burkolatától eltérő színű burkolattal kialakított gyalogos közlekedési felület széles átkötését terveztük a két, egymástól elszakított térrész összekapcsolására, valamint

-30 km/h-s, csökkentett forgalmi sebességet javaslunk előírni (kitáblázni) a gépkocsiforgalom számára.

A volt zárdaépület előtt kialakított teresedésre terveztük a Győr-Balaton regionális kerékpárút városi szakaszának egyik végpontját. Mivel a Kardosrét felől jövők szintén a Rákóczi térre érkeznek, és a két szakasz összekötése maga a főtér, így a létesítendő egységes információs rendszernek kell ellátnia azt a feladatot, hogy a két végpont közti többféle összekötési lehetőséget megmutassa. A cél az, hogy a turistaforgalom a városba, de kiváltképp a főtérre érkezve megálljon, és az emberek igénybe vegyék az ott kínált szolgáltatásokat, amennyiben viszont a kerékpárosok átmenő forgalomként kívánnak továbbhaladni, ezt a lehetőséget is biztosítani célszerű számukra, melynek lehetséges továbbhaladási nyomvonala a 82-es úton, a csökkentett sebességű közúti forgalomra tekintettel, adott esetben külön kijelölt kerékpársáv nélkül (de pl. burkolatban jelölt piktogramokkal) is kialakítható.

A Rákóczi tér részletesen vizsgált térrészének revitalizálásához elengedhetetlen a burkolt és zöldfelületek jelenlegi arányainak megváltoztatása. Az előképek (korabeli képeslapok, térképek) tanúsága szerint az Apátság közvetlen előtere többnyire nagy szélességben burkolt volt. Tervünkben ezt javasoljuk visszaállítani, mely megvalósulása esetén azt a lehetőséget (is) kínálja, hogy időszakos vásárok megtartására és a vendéglátóhelyek színvonalasabb kitelepülésére is mód nyílik. Ezen túlmenően az Apátság területére való belépés, felvezetés is nagyvonalúbbá válik. Megoldódik továbbá az a probléma is, hogy a Köztársaság utca és a Széchenyi utca felőli járdaszakaszok túlzottan szűk keresztmetszettel érkeznek meg, fordulnak be a térre. A közlekedési irányváltások hangsúlyozására az Apátság belső udvarának tégla térburkolatával egyező közterületi burkolati mezőbe nagyméretű, kőfaragói igényességgel megmunkált mészkő lapok elhelyezését javasoljuk.

Véleményünk szerint erről a térről, térrészről sem hiányozhat az élő ivóvíz, melynek megjelenése a hajdan itt állt kútház mai formában történő visszaépítése, újjáépítése kapcsán lehet/lesz lehetséges.

A használaton kívüli volt közwc. elbontása után szükségesnek tartjuk, hogy annak helyén létesüljön egy olyan objektum, mely azt a fizikai értelemben (és akár szellemi értelemben - ld. graffitik) vett "szennyezést", mely ebben a zónában évtizedekig koncentráltan jelen volt, "ellentételezi", illetve elfeledteti. Ez a jel pl. egy igényesen megmunkált mészkőtömb lehet, mely alkalmassá tehető arra, hogy a testvérvárosok nevei és címerei is megjelenjenek rajta valamilyen módon, művészi színvonalon megformálva, akár bronz anyagból.

Javasoljuk, hogy az Apátság előtt kialakításra kerüljön egy olyan felület, mely az egyházi és világi ünnepekhez kapcsolódóan, azokat gazdagítva tűzgyújtási lehetőséget teremt.

Véleményünk szerint a városon (és így a Rákóczi téren is) átmenő forgalom megszűnése után, ha csak a városi célforgalom terheli ezt az útszakaszt, lehetőség lesz arra, hogy a Rákóczi tér forgalmi rendje gyökeresen megváltozzon, különösképpen akkor, ha a buszpályudvar esetleges áttelepítése is realitássá válik. Ebben az esetben még nagyobb figyelmet és elsőbbséget kaphatnak a Zirc központi terét (főterét) és az itt elhelyezkedő közintézményeket, üzleteket, szolgáltatásokat használó gyalogosok - a helyi lakosok, és az ide látogatók egyaránt.

Széchenyi utca

Az egyházi (Apátság) és a világi (Önkormányzati Hivatal) központot összekötő útszakasz több funkciót kell befogadjon, melyekre a rendelkezésre álló szélessége szűkösen ugyan, de elegendő.

Az egész belvárosban (is) igényként megjelenő parkolási lehetőségen túl a járdaszélesítések is kívánatosak, továbbá mindezeket össze kell hangolni a létesítendő kerékpárúttal is. A "maradék" sávokban alakítható ki zöldfelület, melynek a lehetőségekhez képest történő maximális gazdagítása ezen az útszakaszon is fontos feladat.

A városban a jelenlegi tervezéssel érintett zónákban 1,80 m széles járdaszakaszok, és 2x1,25 m széles kerékpárút szakaszok létesítését javasoljuk és irányoztuk elő. A Széchenyi utcában sajnos nincs lehetőség ezeknek a különböző használati funkcióknak a biztonságos közlekedés érdekében, zöldsávval elválaszottan történő kialakítására, viszont a most megtervezett útszakaszok közül kizárólag itt fordul elő ez a megoldás.

A kerékpárutat a 82-es úttól nyugati irányban, azzal párhuzamosan javasoljuk kialakítani, mert ezen az oldalon lehet következetesen, többnyire a zöldfelületben végigvezetni a nyomvonalát, és fontosnak tartjuk, hogy ne legyen szükség az oldalváltásra az esetleges geometriai beszűkülés miatt. A 82-es út keleti oldalán a Damjanich utcától déli irányban, végig a városstábláig alig lenne lehetőség a kerékpárút ilyen módon történő megépítésére. A főút burkolatán, festéssel elválasztott kerékpárút-rendszer balesetveszélyes, továbbá a párhuzamos parkolóállásokkal is konfliktusba kerülne, így ezt az elvi nyomvonalvezetési lehetőséget már a tervezés kezdeti fázisában elvetettük.

A parkolóállások néhány parkoló"öböl"-től eltekintve, a teljes áttervezett útszakaszon, így ezen a részen is párhuzamos rendszerűek, melynek indoka, hogy a jelenlegi 82-es főútról merőleges beállás nem létesíthető, továbbá az elkerülő út megépülte után is ez a parkolási rend az egyik legkényelmesebb, és legbiztonságosabb. Ahol járdaburkolatra történik a kiszállás, ott 2,5 m szélesek a parkolóállások, ahol pedig zöldfelület mellettiek, vagy invalid használatú a parkolóállás, ott 3,5 m-esek. A hosszúságuk 6 m. Kerékpárútra történő kiszállást nem terveztünk, mert ez a megoldás rendkívül balesetveszélyes helyzeteket teremthet.

Március 15. tér

A konfliktusfeltáró fejezetben említettük, hogy az arborétumra, a Március 15. térre és az Önkormányzati Hivatal mögötti területre egy zöldfelületi egységként tekintünk, mely a Damjanich utcáig tart, és amelybe a hivatali épület beékelődik. A tervezett állapot kialakításakor is ezt az elvet követtük. Átstrukturáltuk a parkolási rendszert (igyekeztünk tekintettel lenni a környezetben lévő közintézményi és üzleti parkolási igényekre is) és összhangba hoztuk a gyalogos közlekedés elemeivel: járdák, gyalogátkelő helyek.

A tervezési területen kívüli, az Önkormányzati Hivatal mögötti területen egy közcélú pihenőpark kialakítását javasoljuk, mely a szintkülönbségek kihasználásával izgalmas "zöldtér" megvalósításának lehetőségét rejti magában.

Magán a Március 15. téren alapvetően olyan vonatkozásban célszerű rendet tenni, hogy az egymásra szorult szobrokat "felszabadítjuk", és mindegyiknek önálló teret biztosítunk. Jó lehetőség kínálkozik szobor elhelyezésre a hivatali épület előtt, valamint azon a teresedésen, melyet az arborétum "felvezetéseként" a Damjanich utca Kossuth utcai torkolatában képeztünk.

A tér legnagyobb összefüggő zöldfelületét változatos kertépítészeti eszközökkel lehet használhatóvá, "belakhatóvá" tenni. Pl. a névadó eseményhez és az abban részt vett személyekhez szorosan kapcsolódva, örökmécsest ajánlatos elhelyezni, természetesen az élő ivóvízzel együtt, azzal szoros összefüggésben!

Kossuth Lajos utca - a Damjanich utca és az I. András tér közti szakasz

A klasszikus, kisvárosias, széles útszakaszon a gyalogos, a kerékpáros és a közúti közlekedés színvonalas és biztonságos megoldása mellett arra törekedtünk, hogy helyet biztosítsunk minél több párhuzamos parkolóállásnak, melyek a viszonylag nagyszámú szolgáltató, vendéglátó, üzlet funkciójú épületekhez tartoznak.

A növényzet kialakítását is ezen elvek szerint, ezekhez igazodva terveztük meg.

A Bagolyvár fogadó épületének falában lévő falfülke "várja", hogy a Nepomuki Szent János szobrot újra befogadja, ezért mindenképpen javasoljuk a szobor teljeskörű műemléki restaurálása utáni visszahelyezését ide. (A tervezés során felmerült az a gondolat, hogy a hidak, vizek, hajósok, stb. védőszentjének szobra a jelképes "városkapu"-ként tekintett Malom-árok hídjára kerüljön, de véleményünk szerint eredeti helyén, a Bakonybéli út becsatlakozásánál "van szükség rá".)

I. András tér

Biztosak vagyunk benne, hogy az első, és legfontosabb feladat Zirc múltjának alapos és szakszerű feltárása régészeti, műemlékvédelmi és egyéb lehetséges vonalakon. Ezt követően véglegesíthető az az építészeti-kertépítészeti program, mely az I. András tér hiteles rekonstrukciójának alapját képezheti.

Jelen tervünkben azokra a dokumentumokra támaszkodva fektettünk le -a későbbiek során felülvizsgálandó!- elveket, melyek a korábbi régészeti kutatások nyomán rendelkezésünkre állhattak.

A másik óriási probléma a benzinkút és ipari karakterű kiszolgáló környezetének a "terhe", mely alapterületi értelemben közel a tér felét érinti. Mindamellett, hogy tudjuk, a MOL kút más helyre történő áttelepítése óriási erők megmozgatása árán (és nagy pénzösszegek rendelkezésre állása esetén) sikerülhet, mégis ezt a "drasztikus" változatot szerepeltetjük tervünkben, mert meggyőződésünk, hogy ezt az objektumot a múlt feltárásával párhuzamosan, egy cél érdekében a helyére KELL tenni. Ennek a feladatnak a nagyságrendje talán az elkerülő út építésének nagyságrendjével vetekszik, de bízunk benne, hogy ez a két (a régészeti feltárásokkal együtt három) vállalkozás valamiképpen összekapcsolható, és egyszerre kerülhet minden jelentős objektum az arra szánt pozícióba.

A fentiek alapján javasoljuk a jelenleg a földfelszín alatt lévő korabeli (középkori és a későbbi korokban keletkezett) épített elemek burkolati síkban, vagy egyes részeik afölött történő bemutatását. Ez alapjaiban határozhatja meg tér és környezete arculatát, hangulatát, "erejét". Ezzel együtt a téren meglévő két objektumot (Hősök emlékműve és '56-os emlékkő) a Március 15. téri szobrokhoz hasonlóan az azokat megillető helyre javasoljuk telepíteni.

A barokk templom jelenleg a nyugati térfalat képező lakóház sorra "rászorul", előtere, klasszikus értelemben vett templomkertje nincsen. A Kossuth utca I. András teret nyugatról megkerülő szakaszát ezért (is) javasoljuk woonerf (lakóutca) jelleggel kialakítani, mert ez a fajta vegyes téralakítás megoldást kínál erre a helyzetre is, előteret biztosíthat a templomnak is. Az ún. faltól-falig burkolat jelen esetben ugyan egyoldali falig történő burkolást jelent, mert keletről csak a templomépület határol, de a faveremrácsos, növénykazettás fa-, cserje- és virágtelepítés, a csökkentett sebességű gépkocsiforgalom, a szabadabban szervezhető parkolás, az utcai játékra is alkalmas méretű burkolt felületek közös jellemzői a "laza" kialakítású lakóutcának.

A növénytelepítés a tér nagyméretű, összefüggő felületén is "lekövetheti" az épített elemek rendszerét, és adott esetben a régészeti kutatási eredményekkel tematikailag, formailag összhangba hozható egyedi(!) játszótér kialakítására is nyílhat lehetőség.

Kossuth Lajos utca - az I. András tér és a déli városhatár közti szakasz

Ezen az útszakaszon kap először "ízelítőt" a városba déli irányból (Veszprém és a Balaton) felől az idelátogató (autóval, illetve kerékpárral a Győr-Balaton regionális kerépkárút becsatlakozási pontjára), vagy éppen a hazaérkező. Ezért kiemelten fontos az, hogy úgy, mint a teljes tervezési szakaszon, de itt kiváltképp a föld feletti közművek (oszlopok, légkábelek) látványa megszűnjön, földkábelre kerüljenek kiváltásra! Ezzel összefüggésben egy a mai kor technikai és formai követelményeinek is megfelelő új közút- és járdavilágításra szolgáló (esetenként műemléki homlokzatvilágítással kombinálva) kandelláber rendszer kiépítése is szükséges és kívánatos. Tapasztalataink szerint nem lehetetlen vállalkozás -akár egy létező típus világítóegység alapulvételével- egyedi lámpatestek tervezése sem.

Ugyancsak lényeges, hogy minden térrészen -de egész Zircet is említhetjük itt- egy kifejezetten keményen szabályozott módon kihelyezhető információs és reklámtábla rendszer készüljön, mely egységes, színvonalas és lényegretörően, jól látja el a feladatát, a tematikus utakat jelző táblákkal is összefüggésben, melyek Zirc és környéke épített és táji elemeire mutatnak rá!

A növénytelepítés fő célja és feladata, hogy a kellemetlen látványú ipari környezetet takarja, ezért intenzív (sűrű) fatelepítésre, fasorokra van szükség!

A temető bejáratának megközelítése is humanizálásra szorul, ezért a jelenlegihez képest némiképp átstrukturált burkolt és zöldfelületek létesítését irányoztuk elő. Ugyan a jelenlegi tervezési területen kívüli feladat, de a fasorok létesítése után is lehetnek olyan nézőpontok a Kossuth utcán, ahonnan a temető ipari övezetbe való beékelődése látszik majd, nem beszélve arról az igényről, hogy magából a temetőből is kellemetlen a külső ipari látvány, így a sírkert növényzettel való keretezése intenzitásának növelését is kulcskérdésnek tartjuk.

A Malom-árok vasbeton műtárgy hídja és acél szalagkorlátja jelentős átépítésre szorul, hogy a jelképes "városkapu" szerepét betölthesse. Déli irányból érkezve ez az első térbeli objektum, mely alkalmassá tehető erre a feladatra minőségi, nemes és természetes építőanyagokkal, főként építészeti hangsúlyokkal, de kertépítészeti "támogatással", viszont egyszerű formálással!

V./b Kertépítészet

A városi utcaképek, zöldfelületi rendszerek egységes arculatának kialakítása több -adott esetben néha jelentéktelennek tűnő- következetesen alkalmazandó elem együtteséből áll, melyeket az egész város területén célszerű bevezetni. Ilyen elemek pl. az egységes burkolatok megjelenése, azonos használati felületek azonos burkolati jelleggel jelölve, funkcióterületek határozott szegélyekkel történő elhatárolása, közlekedési csomópontok -mind építészeti, mind kertészeti eszközökkel történő- karakteresen feltűnő kialakítása, ültetett elemek egységes alkalmazása, út menti fasorok szakaszonként azonos fafajtából kialakítva és egységesen gondozva, városi területenként egyfajta -a városra jellemző- utcabútor és információs rendszer telepítése, stb.
Mindezek különösebb szemrevételezés nélkül azt a kellemes érzést erősítik a városlakókban és látogatókban, hogy a településen „rend van”. Zöldfelületi javaslatainkat ennek szellemében tesszük meg.

A vizsgálati munkarészben jellemeztük Zirc tervezésre kijelölt területeinek zöldfelületi állapotát. Ebből megállapítható volt a zöldterületek spontán fejlődése, régi tervezett elemeinek maradványai, illetve az új szándékok megjelenése. Mindezek azonban vegyes, zavaros összképet mutatnak, nem támasztják alá a városban elindult megújulási folyamatokat.

Fasorok

Nagymúltú városok patinás hangulatát akaratlanul is befolyásolják az idős fasorok és parkok, erősítik a hely történelmi karakterét. Ilyen fasor Zirc központjába vezető útszakaszáról hiányzik, s ez a hiány az egész város képét meghatározza. Teljes útszakaszokra kiterjedő fasorok létesítésének ma -és Zirc esetében is- egyik legnagyobb gátjai a légkábelek, és a föld alatti közművek rendszere. Hosszú távú városképi tervezés esetén el kell dönteni, hogy melyik kap prioritást, és ennek megvalósulási irányába határozott és következetes lépéseket kell tenni (légkábelek földbe fektetése, nyílt árkok zárttá tétele, közművek nyomvonalának zöldfelületből való áthelyezése stb.). Koncepciótervünk azt az ideális állapotot mutatja be, amely mint végcél -sok sok apró lépés eredményeként- kialakítható.

Amennyiben az előző feltételek biztosítottak, a fasorok méretét a rendelkezésre álló útszelvény határozza meg. Szűk keresztszelvény esetén kis lomkorona átmérőjű oszlopos (Carpinus betulus Fastigiata / oszlopos gyertyán, Morus alba Pyramidalis / oszlopos eperfa, Crataegus monogyna Stricta / oszlopos galagonya), vagy kisméretű fák (Cerasus fruticosa Globosa / gömbcseresznye, Crataegus lavallei / bőrlevelű galagonya, Acer platanoides Globosum / gömbjuhar) telepítése célszerű, nagyobb útszélesség esetén nagyméretű fák is alkalmazhatók (Tilia tomentosa / ezüsthárs, Celtis occidentalis / nyugati ostorfa, Acer platanoides / korai juhar és fajtái, Quercus robur Fastigiata / oszlopos tölgy). A monotonitás megtörésére nagyobb csomópontonként a fasor fafaja megváltozhat, esetleg virágos fák (Koelreuteria paniculata / csörgőfa, Malus purpurea Eleyi / díszalma, Crataegus laevigata Paulscarlet / pirosvirágú galagonya), vagy színes lombú fajták is kiültetésre kerülhetnek, akár figyelem felkeltésként egyedül álló faként is. A fajok és fajták pontos meghatározása mindig az adott hely méretétől, közlekedési terheltségétől és funkciójától függ, külön alapos döntés eredménye.

A jelenleg meglévő fasor kezdemények és maradványok egységes utcakép kialakítására nem alkalmasak. A Március 15. tér felől elkezdődött Tilia euchlora / Szent István hársak ültetése folytatásra javasolt, de hosszú távú, impozáns fasor létrejötte csak a légkábelek fasor fölüli kiváltása esetén lehetséges. A Széchenyi és Kossuth utca vegyes és csonkolt fáit egységesítésre javasoljuk, minden meglévő fát egyéni mérlegelés és felmérés szerint megmaradásra vagy kivágásra ítélve.

A fasorok alá változatos, örökzöld és virágos alacsony cserjetelepítést terveztünk, ami amellett hogy a fák gyökérzete környékén nedvesebb mikroklímát alakít ki, és amellett, hogy a talajszinten is több port fog meg, az egyfajú fasor alatt változatos, színes szőnyeget alkot. A szélesebb útszakaszokon a cserjesáv és fasor széthúzódik, itt az útfelület szegélyezését erősítik a talajtakaró zónák. A cserjesáv kialakítása csepegtető öntözés kialakításával párhuzamosan történhet, aminek ésszerű használata víz és munkaerő takarékosabb, mint a kézzel, locsolócsővel történő öntözés.
A fasoroktól és a hozzájuk kapcsolódó zöldfelületektől egységes képet csak városi fenntarás esetén lehet várni, ez biztosítja ugyanis a folyamatos pótlásokat, szükséges növényvédelmet, szükség szerinti öntözést stb. Ha az ingatlanok előtti, utcához tartozó zöldfelületet az ingatlantulajdonosok gondozzák, a területek hosszú távon elkerülhetetlenül a fenntartók egyéni ízlését fogják tükrözni. Új zöldfelületek létesítése esetén ezzel kapcsolatban egyértelmű városi állásfoglalásnak kell születnie.

A fasorok átalakítását a lakosság teljeskörű tájékoztatásával, aktív bevonásával, javaslatainak figyelembevételével, fokozatosan jó megvalósítani, ezzel elérve, hogy a zirciek magukénak érezzék, és támogassák a megújulást. Gyors változás nem szokott sikeres elfogadást eredményezni. A fasorok minimum 80-100 éves időtartamra is kialakíthatók, hosszútávon meghatározva a város arculatát, igy ezek megalapozása is időt és gondosságot igényel.

Virágfelületek

Fontosnak tarjuk felhívni a figyelmet a városi virágfelületek hangulatformáló szerepére. Nagyon sok pozitív példa látható szerte az országban, hogy városok belső magja bővelkedik egynyári és évelő kiültetésekben (Nagykőrös, Kecskemét, Hévíz, Balatonfüred, stb.). A mai városi kertészetek általában sajnálják az erre fordított költségeket, pedig hosszútávú tervezés és ésszerű, szaktudással rendelkező fenntartás mellett ma már korszerű, „közterület tűrő” virágfelületek alakíthatók ki. Ezek városvonzó hatása nem a kertészeti oldalon jelentkezik, hanem a városlakók jóérzetében, és a látogatók csodálatában. Virágfelületekkel akár teljesen egyedi arculatot is lehet adni egy településnek, és csupán ennek megtekintésére is szerveződhetnek látogatók. A színvonalas virágágyak létesítésének és megmaradásának feltétele szakavatott kertészcsapat felállítása.

Közlekedési csomópontok

A városon belül egyes fontos elágazási csomópontok csupán alapos figyelem, vagy kifejezett keresés esetén találhatók meg. Építészeti és kertépítészeti eszközökkel ezen fontos pontok egyértelműen kijelölhetők. Ilyen fontos pontoknak tekintettük az arborétum régi bejáratához vezető utcát, a Bakonybéli út leágazását, és a város Veszprém felőli „kapuját.

Az arborétumhoz vezető Damjanich utca becsatlakozásánál térképzést javasolunk, amelynek kertészeti kialakítása a Kossuth utcán végighúzódó fasor megbontásával, négy, önálló térképző funcióval bíró, nagyméretű impozáns fa telepítésével lenne megoldható, mely alkalmas a fő utca névadó szobrának elhelyezésére, koszorúzásokra, árnyékos leülőfelület, találkozóhely, stb.

biztosítására. A tér kiültetési színvonalát egynyári vagy évelőfelületek erősíthetik. A térkialakítás Zirc belső magját lezárva mintegy jelzi, hogy más zöldfelületi egység következik.

A Bakonybéli út becsatlakozása, a Bagolyvár fogadó műemléki környezete kisebb teresedés kialakítására alkalmas. A város belsejéből kifelé húzódó hársfasor itt megszakadhat, figyelem felkeltésként egyedi díszértékű szoliter fa (pl. oszlopos tölgy / Quercus robur Fastigiata, vagy színes lombú fa / Acer platanoides crimson king, stb.) ültethető, illetve az épület előtt kisméretű, az épület karaterét nem takaró, virágos fák telepítése javasolt (díszcseresznye / Cerasus s. Amanogawa, díszalma / Malus p. Eleyi, díszgalagonya / Crataegus l. carrieri). Mindezeket a talajszinten virágos évelőkiültetés színesítheti.

A város Veszprém felőli kapuja a Malom árkon átívelő híd vonala, ezt kertészeti eszközökkel a városba bevezető kiskoronájú fasor megbontásával, intenzív virágos felület létesítésével jeleztük. A kiskoronájú fasor az I. András térig húzódik, ott vált át a belvárosban már megjelent hársfasorra.

Parkok, terek, temető

A tervezési területünkre eső parkok egyik tulajdonsága, hogy hiányzik azok mindennapi belső élete, csupán egy-egy ünnepi alkalom kapcsán kap használati funkciót. Javaslatunk ennek feloldására irányul. A terek, parkok részletes belső kialakítása, feltárása külön-külön kertépítészeti tervet igényel, melyek szükségességét nem részletezzük minden elemzett területen.

Rákóczi tér

A város központi tere idős, megújított növényállománya mellet új telepítésű fiatal fákat is tartalmaz. Fa ültetésre itt nincs szükség, inkább a kiültetés rendszerét kell értelmezni, a tér kialakítását a történelmi hagyományokhoz igazítás mellett a zöldfelületi elemekhez méretezni. A meglévő fák figyelembe vétele mellett a tér sarkainak lezárása, közlekedési irányok egyértelműsítése miatt fontos. Maga a tér inkább egyszerűségében tudja kifejteni nagyvonalúságát, alárendelve magát az Apátság építészeti kialakításának, de mégis kiemelve azt a nagy felületű, impozáns, minden évben más és más virágokkal díszítő, kútházat kísérő, padokkal kiegészített egynyári kiültetéssel.

Március 15. tér

A tér tulajdonképpen a Damjanich utcától a Polgármesteri Hivatal előtti zöldterületen át egy zöldfelületi elemnek tekinthető, amelybe beékelődnek a „zöld” parkolózónák. A Kossuth szobor elhelyezésével kapcsolatban fenntebb már szóltunk. A Széchenyi szobor áthelyezése egyrészt az Apátság felé húzódó utcaszakasz nevét jelöli, másrészt a vezetés magas színvonalára kíván utalni. A szobor környezetének kialakítása -az eddigi megoldásnak megfelelően- rózsaágyás létesítésével kiváló megoldás.

A Március 15-e tér összeszorult szobrainak új helyre helyezésével lehetőség nyílik a park belső megnyitására, ünnepségek mellett a mindennapi használatra, az Önkormányzati Hivatal „liget” jellegű előszobájának kialakítására. Ehhez feltáró utak létesítése mellett „csalogató leülőköveket” lehetne elhelyezni, melyek a szabadabb zöldfelület értelmezést és a térelemek játékos használatát inspirálják, amellett, hogy egyes kövek örökmécses illetve ivókútként való alkalmazása sem kíván új elem megjelenítését. A parkfelületen színes cserje és virágfelületeknek kell megjelenniük, amihez az Aradi vértanúk emlékművéhez kapcsolódó pergolára futó rózsalugas is lehetőséget kínál.

Az Önkormányzati Hivatal körüli terület esetén a meglévő keretezett kiültetés újragondolását javasoljuk, a támfal-keretek elbontása mellett kiskoronájú, árnyékot adó facsoportok létesítésével, talajtakaró cserjék ültetésével, és az intézmény mögötti terület kertként való használatával. Ez utóbbi lehetőséget adhat akár a dolgozók kültéri rekreációs tevékenységéhez, akár kültéri fittness eszközök elhelyezésére is.

I. András tér

Az I. András tér zöldfelülete beállt idős növényállományból áll, a terület rendezése elsősorban funkcionális rendrakást takar, melynek alapvető eleme a MOL kút területének bekapcsolása a zöldfelületbe. A téren egymásra torlódott emlékművek széthúzásával a szobrok „levegőt kapnak”, térszervező szerepük, hatásterük ki tud bontakozni, az emlékművek és az országos jelentőségű történelmi bemutató hely ketté tud válni. Ezt a szétválást kertépítészeti eszközökkel, információs táblákkal, belső utakkal, a MOL kút helyén új ültetésekkel, elsősorban cserjetelepítésekkel és virágültetésekkel lehet alátámasztani.

A teret belülről feltáró lakóutca kellemes hangulatát virágos faültetésekkel, a templom bejárata előtti tér találkozóhelyként való kialakításával, ivókút létesítésével lehet fokozni.

Temető

Nem tartozik a tervezési területhez, de a kialakítandó zöldfelületi rendszerhez igen. Zirc első vagy külső buszmegállója éppen temetőhöz vezető bekötőúthoz kapcsoltan pozicionált. A temető és az ahhoz vezető út szerepe városi szövetben legalább annyira fontos mint más bekötőutaké, ezért minőségi burkolása és fásítása nagyon fontos. Nagykoronájú -a Kossuth utca fafajától eltérő fajú- virágos fák telepítését javasoljuk. A temetőt magát kertépítészeti terv alapján fásítani szükséges, a szomszédos iparterülettől való megfelelő elhatárolás miatt.

Összegzés

Következetes munkával teljesen új zöldfelületi arculatot lehet Zircnek adni, amit ki lehet egészíteni a környező táji elemekre és természeti értékekre utaló információs rendszerrel, természetjáró útvonalakkal, és a városon belüli történelmi sétautak kijelölésével.

<u>V./c Közmű-mélyépítési tervezési alapelvek, szempontok</u>

Vízellátás:

Szolgáltató: Bakonykarszt Zrt. 8200 Veszprém, Pápai u. 41.
Helyi: Zirci Üzemvezetőség: 8420 Zirc, Bakonybéli u. 5.

A tervezési terület vízellátása megoldott, a vezetékek karbantartása folyamatos, felújítása, cseréje Üzemeltető terve szerint ütemezett.

Az építési munkák során figyelembe kell venni az alábbiakat:

- Területrendezési, parkosítási, burkolatépítési munkákat a Szolgáltató felé jelezni kell, hogy az elosztóvezetékek, tartozékok (kezelő- és tolózáraknák, tűzcsapok, egyéb szerelvények), közületi- és házi bekötések felújítása, cseréje stb. időben tervezhető legyen.
- A vezetékek és tartozékok hő- és szilárdsági védelmét, megközelíthetőségi, javítási, karbantartási lehetőségét biztosítani kell, aknafedlapok, szerelvények ideiglenesen sem takarhatók el. Szintbehelyezésükről (szabványos magasító gyűrű), stabilitásukról (pl. beton gallér, építés folyamán és véglegesen is) gondoskodni kell.
- A vezeték fenntartási sávjában fa nem ültethető, védőövezeten belül (3-3 m) csak védőszerkezettel (irányított gyökérnövekedés, védőcső, -fólia).
- Javasolt felülvizsgálni az altalaj- és föld feletti tűzcsapok elhelyezkedését, állapotát, kiosztását.
- Közterületen létesítendő vízvételi helyek (locsolás, alkalmi csatlakozási lehetőségek) a Szolgáltató előírásai, hozzájárulása szerint alakítandók ki.

A tervezési területen jelentős vízigény-növekmény nem várható.

Szennyvíz elvezetés:

Szolgáltató: Vízellátással egyezően: Bakonykarszt Zrt. 8200 Veszprém, Pápai u. 41.
Helyi: Zirci Üzemvezetőség: Zirc, Bakonybéli u. 5.

A tervezési terület gravitációs szennyvízelvezetése megoldott, a csatorna és tartozékainak karbantartása folyamatos, felújítása, cseréje Üzemeltető terve szerint ütemezett.

A közterületi munkák tervezése során javasolt felülvizsgálni a meglévő csatornák és tartozékok állapotát, külön figyelemmel az üzemelést biztosító műtárgyakra (tisztítóaknák, fedlapok, azok stabilizálása, szintbehelyezése).

- Vízvezeték építéshez hasonlóan figyelembe kell venni a csatorna és tartozékainak védőövezetét, a fenntartási munkák helyszükségletét, megközelítésre, keresztezésre vonatkozó előírásokat.

A tervezési területen jelentős szennyvíz kibocsátási növekmény nem várható.

A szennyvíz minősége: Csak kommunális szennyvíz keletkezik. /Csapadékvíz bevezetés tilos!/ Vonatkozó előírás: 220/2004.(VII.21.) Korm. sz. rendelet ill. 28/2004.(XII.25. sz. KVVM rendeletben meghatározott vízminőség-védelmi kategória határértékei.

Csapadékvíz elvezetés:

A kártétel nélküli vízelvezetést épületnél (tetőfelületről ejtőcsövekkel) zárt csatornába kötve, burkolt területen víznyelőkkel, előregyártott keresztrácsokkal, zúzottkő- és zöldterületről íves szelvényű folyókával és terepalakítással, szivárgóval, dréncsővel, majd csapadékvíz csatornával összefogva javasoljuk megoldani.

A mértékadó csapadékvíz mennyiség: épületnél 4, egyébként 2 éves gyakoriságot, 10 perc időtartamot és 270 (180) l/s.ha esőintenzitást kell figyelembe venni (a károkozás mérlegelésével módosítható).

Befogadók a zárt csatornaszakaszok utáni közcélú vízfolyások. (Vizsgálat, karbantartás, megközelítés, keresztezés, védőövezetek előzőek szerint).

A rendezett területek parkolóinak visszapótlására a jelenlegi árokszakaszok lefedése szükséges, vizsgálni kell, hogy a megnövekedő vízmennyiség elvezetésére alkalmasak-e.

Ahol lehetséges, szorgalmazni kell a hordalékfogást és a tározócsöves elszivárogtatást, nagyobb parkolóknál olaj-, iszapfogók (esetleg tisztítóaknába, víznyelőbe telepíthető olajkiszűrő) alkalmazását.

Előkert nélküli és zárt sorú beépítésnél javasolt az utcai homlokzat ejtőcsöveinek bekötése, egyéb esetben a vízelvezetést az ingatlanon belül kell elszivárogtatni vagy hasznosítani.

Egyéb közművek:

Áramszolgáltató: e-On Észak-dunántúli Áramhálózati Zrt. Győr, Kandó Kálmán u. 13.
Zirci kirendeltség: Petőfi S. u. 4.
Telefon, hírközlés: Magyar Telekom Nyrt. Nyugat-magyarországi szolg. kp.
9700 Szombathely, Hefele Menyhért u. 2. (gerinc – optika)
Invitel Zrt. 8200 Veszprém, Kossuth L. u. 3.
Földgázellátás: E.ON Közép-dunántúli Gázhálózati Zrt. Veszprémi régió
8200 Veszprém, Mártírok u. 9.

Előzőek szerint a tervezett munkákat az illetékes közműtulajdonos, -üzemeltető felé időben jelezni kell. Figyelembe kell venni a vezetékek és tartozékok védőövezetét, a fenntartási munkák helyszükségletét, megközelítésre, keresztezésre vonatkozó előírásokat.

Közmű egyeztetések:

A végleges tervdokumentációt tájékoztatás céljából eljuttattuk a fenti közműszolgáltatók, közműkezelők részére, hogy tudomást szerezzenek Zirc város azon szándékáról, mely szerint nagy volumenű belvárosrekonstrukciót terveznek a jövőben, és ezzel összefüggésben felülvizsgálhassák a közműrendszereiket, azok műszaki állapotát, megvalósítsák az esetlegesen szükséges felújításokat, és cseréket, valamint, hogy megtegyék hivatalos közműnyilatkozataikat.

Az építési engedélyezési tervek, majd a kivitelezési tervek fázisában részletesebb közműegyeztetésekre is szükség lesz.

V./d Közlekedési létesítmények tervezési alapelvei, szempontjai

A tervezési területet az alábbi állami közutak érintik:

82 sz.	Veszprém – Győr II. rendű főút	Forg. terhelése ~7500 E/nap
8216 sz. (közvetve)	Zirc – Mór összekötő út	~3000 E/nap
8301 sz.	Zirc – Nagygyimót ök. út (Bakonybéli u.)	~2600 E/nap
83106 sz.	Zirc – Porva ök. út (Tündérmajor felé)	~ max. 1000 E/nap

Tervezési szempontok: A főút besorolása: B.IV.b.D.

A kívánatos tervezési sebesség 40 km/h, egyes területeken 30 km/h. Közúti űrszelvény magassága: 4,7 m (indokoltan 4,5 m), gyalogosok, kerékpárosok: 2,5 m. Biztosítani kell a megállási, elindulási, közeledési látótávolságot, melyet fák, oszlopok, jelzőberendezések stb. nem fedhetik el. Oldalakadály távolság kiemelt szegélytől: 0,5 m. Tömör hídfő: 1,5 m.

Forgalmi sáv: 3,5 m. Várakozási sáv: 2,5 m. Biztonsági sáv: kiemelt szegély előtt-után: 0,5 m.

Minden körülmények között biztosítandó a közút és tartozékainak állag- és környezetvédelme (víz, levegő, élővilág, táj, épített környezet), vízelvezetése, forgalmi rend, közvilágítás (külön figyelemmel csomópontok, gyalogos átkelőhely), akadálymentesítés, biztonsági berendezések.

A meglévő közforgalmi útcsatlakozások felülvizsgálata során törekedni kell, hogy azok legalább 100 m-re legyenek egymástól (u.ez nagy forgalmú létesítmények ki-és bejáratainál is).

A gyalogosok és kerékpárosok részére (a rendelkezésre álló területtől függően) közös és elválasztott járda/kerékpárút felújítandó/létesítendő, megfelelő forgalomszabályozással.

Kerékpárút tervezési sebessége <20 km/h, minimális sávszélesség 1,0 m. Elválasztás nélküli közös gyalog- és kerékpárút min. 2,5 m, kívánatos: 3,3 m (+biztonsági sávok: oldalirányú akadályok esetén 0,25 m, parkolósávtól 0,75 m, egymás mellett 0,4 m). Itt is biztosítandók a megállási, elindulási, közeledési látótávolságok! Nagy forgalmú ingatlanok ki- és bejáratainál az átvezetés sárga szaggatott vonallal történjen. Az elsőbbségi helyzetet burkolatváltás, színjelzés is hangsúlyozhatja. Víztelenítés megoldása a közútéhoz, járdáéhoz alkalmazkodik (lehetőleg sávon kívül.) Figyelembe kell venni továbbá a megvilágítási előírásokat.

Önálló járda hasznos szélessége legalább 1,5 m!

Parkolási létesítmények:

A belváros parkolóhely-hiánya szükségessé tette a várakozásra, megállásra igénybe vehető útterület lehető leggazdaságosabb kihasználását. A kialakult rend szerint csak úttal párhuzamosan, vagy az egyes tömbök az útcsatlakozások, kapubehajtók építésére vonatkozó előírásai szerint létesülnek. Általános szabályként a ki- és beállás a forgalmat lényegesen nem zavarhatja, a láthatóságot nem korlátozhatja. (Csomóponttól min. 10 m, gyalogos átkelőhely előtt 5, buszmegálló előtt 15, után min. 10 m távolság előírt!)

Saját forgalmi sávon lehetséges kanyarodást biztosítani kell. (Szélesség: 2,5 m, hosszúság 6 m – de haszonjárművek, rakodás! - mozgáskorlátozott parkolóhely esetén növelt méret vagy akadálymentes járda szükséges. Leállóöblök kiválásnál 1:7, becsatlakozásnál 1:5 hajlással alakíthatók ki.)

Az általánosan használttól eltérő felállási módokat és hozzájáró utakat egyedileg kell megtervezni(és engedélyeztetni), előírt jelzőtáblákkal és burkolati jelekkel.

A várakozóhelyeket elsősorban az ingatlanon belül kell kialakítani.

Kapubehajtók esetén a behajtó jármű a ki- és bejárat előtt lehetőség szerint férjen el anélkül, hogy a forgalmat akadályozná. Szélessége 3-4 m legyen, megfelelő lekerekítő ív alkalmazásával, vagy a szegély hullámoztatásával, süllyesztésével.

Kurucz Szabolcs	Rácz Tamásné Páldy Eszter	Tászler László
építész tervező	táj- és kertépítész tervező	közmű-mélyépítő tervező
Forma Zrt.	Forma Zrt.	közlekedéstervező
		Tónus Kft.

A tervdokumentáció elkészítéséhez tanulmányozott, felhasznált szakirodalom és térképek:

Dr. Horváth Konstantin - Zirc története
Veszprém, Egyházmegyei Könyvnyomda, 1930.

Dr. Dornyay Béla - Részletes magyar útikalauzok
Bakony, 1955.

Hümpfer Tibor: A zirci apátsági templom ásatása (1912-1913.)
Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 2., 1964.

Koppány Tibor: XI. századi királyi udvarház maradványai Zircen
Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei 11., 1972.

Ila Bálint, Kovacsics József - Veszprém Megye Helytörténeti Lexikona
Akadémiai Kiadó, Budapest, 1964.

Szökrényes Anita - A Magas-Bakony ékköve: Zirc
Bakonybél, 2014.

Magyarország régészeti topográfiája, Pápai és Zirci járás
Akadémiai kiadó, Budapest, 1972.

Bakony turistatérkép (északi rész 1:15000 és 1:40000), Cartographia kiadó

Közművekkel és közlekedési létesítményekkel összefüggő érvényes rendeletek, szabványok:

2011. évi CLXXIV törvény, az 1995. évi LVII. tv. a vízgazdálkodásról módosítása
2011. évi CCIX tv. a vízi közmű szolgáltatásokról
58/2013.(II.27.) Korm. rendelet a víziközmű szolgáltatásról
24/2007.(VII.3.) KvVM rendelet a Vízügyi Biztonsági Szabályzat kiadásáról
30/2008.(XII.31.) KvVM r. a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó műszaki szabályokról
314/2005.(XII.25.) Korm. r. a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról
47/2010.(IV.29.) Korm. r. a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról.
123/1997.(VII.18.) Korm. r. a vízbázisok, távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízilétesítmények védelméről. /Mód.: 218/1999.(XII.28. Korm. r.
120/1999.(VIII.6.) Korm. r. a vizek és a közcélú vizilétesítmények fenntartásáról /Mód.190/2001.(X.18.) Korm. r.
284/2007.(X.29.) Korm. r. a zaj-és rezgésvédelemről
274/2002.(XII.21.) és 271/2003.(XII.24.) Korm.r. a 203/2001.(X.26.) Korm. r. módosításáról. /Felszíni vizek minőségvédelme/
219 és 220/2004.(VII.21.) Korm. r. / Felszíni és felszín alatti víz, vízminőség véd./
367 és 368/2004.XII.26.) Korm. r. /Előzők módosítása/
25/2003.(XII.30.) KvVM. r. a használt és szennyvizek kibocsátási határértékeiről és 9/2002.II.22.) KöM-KöViM egy. r. módosításáról
28/2004.(XII.25.) KvVM r. /Vízszennyező anyagok kibocsátási határértékek/
MSZ 11318-76 Közúti munkahelyek elkorlátozása, útlezárás, forgalomterelésre szolgáló elemek.
4/1981./III.11./ KPM-IPM sz. együttes r. a nyomvonal jellegű építmények megközelítéséről és keresztezéséről, módosítja a 3/1983/VI. 30./ KPM-IPM sz. egy. rendelet
1993. XCIII. munkavédelmi tv. és a módosítás az 1997. évi CII. Tv.
ÚT 2-1.503 Kisforgalmú utak pályaszerkezetének méretezése
ÚT 2-3.102 Fagyvédelmi követelmények
ÚT 2-1.222 Utak geotechnikai tervezésének általános szabályai
ÚT 2-1.115 Közutak melletti ingatlanok, kiszolgáló létesítmények útcsatlakozása
ÚT 2-1.114 Közúti jelzőtáblák tervezése, alkalmazása, elhelyezése
ÚT 2-3.212 Betonkő burkolatú pályaszerkezetek tervezése és építése
ÚT 2-3.301 Útépítési aszfaltkeverékek és útpályaszerkezeti aszfaltrétegek.
ÚT 2-3.701 Útburkolatok hézagkitöltő anyagai
MSZ 15105-65 Építőipari földmunka

MSZ 04905-83 Beton- és vasbeton munkák biztonságtechnikai követelményei
Építőipari bontási munkák biztonságtechnikai követelményei
46 – 47/1999.(VIII.4.) GM rendelet – Építőipari kivitelezés, Emelőgép biztonsági szabályzata
24/2007.(VII.3.) KvVM r. Vízügyi Biztonsági Szabályzat
ÚT –2.1.119. Útügyi műszaki előírás
MSZ 18151/2-1983. Imissziós zajhatárértékek
102/1996.(II.9.) Kormányrendelet a veszélyes hulladékról
valamint az OTÉK előírásai.









Zirc, Rákóczi tér - az egykori kútház











tervezett állapot

T-14.3 látványelemek - épített elemek lehetséges (javasolt) előképei 3. - kútház a Rákóczi téren (forrás: internet)














(Hello Wood)


(Tamás G.)




(Czigány T.)

tervezett állapot

T-14.2 látványelemek - épített elemek lehetséges (javasolt) előképei 2. - fatemplom esetleges rekonstrukciója az I. András téren (forrás: internet)







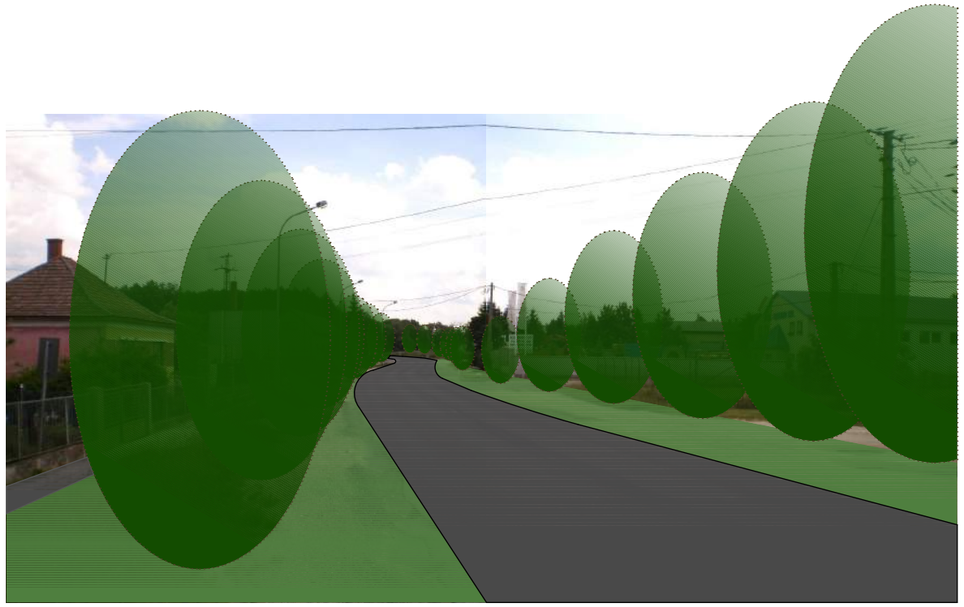

tervezett állapot

T-14.1 látványelemek - épített elemek lehetséges (javasolt) előképei 1. - "városkapu" híd a Malom árok (vízfolyás) felett (forrás: internet)


Zirc

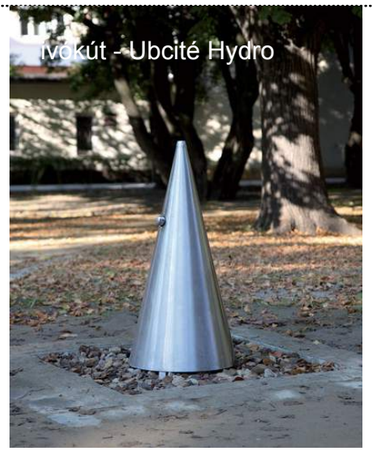

Zirc



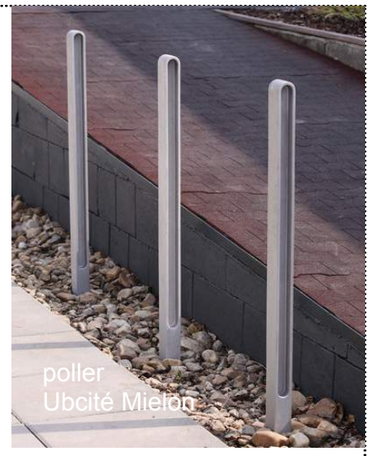



buszváró - Ubcité Regio


virágláda
Ubcité Florium


ivókút - Ubcité Hydro


poller - Escofet


poller
Ubcité Mielon

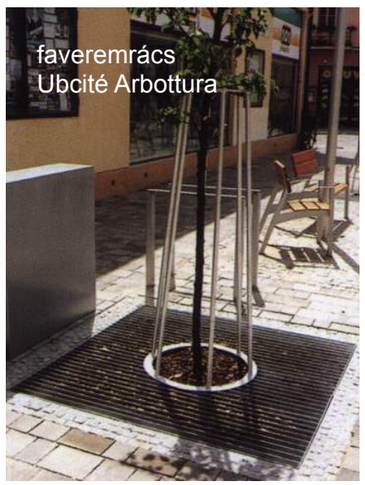

hirdetőoszlop
Ubcité Egero


hirdetőoszlop - Ubcité VP


poller - Benito
Keszthely, Fő tér


poller - Ubcité Elias


faveremrács
Ubcité Arbottura


faveremrács
Ubcité Arbottura


infotábla
Ubcité OS


vitrin - Ubcité C-Light


kerékpártároló
Ubcité Velo


kerékpártároló és
faveremrács - Hess

Ubcité, Hess, Escofet, Benito

tervezett állapot

T-12.2 látványelemek - javasolt utcabútorok 2.

























padok - Ubcité Miela

padok - Ubcité Portqua

hulladékgyűjtők - Ubcité

tervezett állapot

T-12.1 látványelemek - javasolt utcabútorok 1.













tervezett állapot

T-11 látványelemek - javasolt növényültetési, kertépítészeti karakterek


andezit kiskocka (8/10 cm)


gránit kiskocka (8/10 cm)



andezit (95 %) és porfir (5 %) kiskocka (8/10 cm)
Keszthely, Fő tér


andezit kiskocka (8/10 cm)


fagyálló tégla


andezit kiskocka (8/10 cm)


bazalt nagykocka (18/20 cm)


gránit lap (20-30/20-30 cm)
Keszthely, Fő tér

természetes kő térburkolatok

tervezett állapot

T-10.2 látványelemek - javasolt térburkolatok 2.



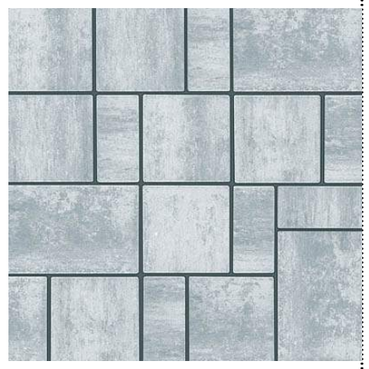


















beton gyeprácsok - Semmelrock, Leier

beton gyeprácsok - Escofet

beton térburkolatok - Semmelrock

tervezett állapot

T-10.1 látványelemek - javasolt térburkolatok 1.

1,80 m széles járda

jelenlegi 82. számú állami közút, megszűnése után (az elkerülő szakasz mielőbbi megépülésével) városi forgalmú úttá válik

Kossuth Lajos utca

Veszprémi út

János-tanyai út

2,50 m széles kerékpárút

jelképes, épített "városkapu" kialakításának lehetősége, új közúti, kerékpáros és gyalogos híd, vízi műtárgy, a forgalom zavarása nélküli, kerékpáros és gyalogos megállási lehetőség biztosításával, információs ponttal

-közutat mindkét oldalról szegélyező intenzív fasorok
-légvezetékek földkábelre cserélése
-reklámtáblázások megszüntetése, vagy humanizálása
-új, egységes információs rendszer

városi kerékpárút indulási-érkezési helye, csatlakozás a Győr-Balaton regionális kerékpárúthoz információs ponttal

tervezett állapot

T-9 9. térrész - Kossuth utca, déli bevezető szakasz, városkapu **m=1:500**

megmaradó lombos fa
megmaradó tűlevelű fa
tervezett fa
zöldfelület, gyep
cserjesáv, sövény
virágágyás
öntött burkolat (aszfalt)
kiemelt minőségű, kiselemes burkolat
kiselemes burkolat
meglévő elemes burkolat
kiemelt szegély
süllyesztett, vagy "K" szegély

forma

Kossuth Lajos utca

1,80 m széles járda

teresedés, kerékpáros pihenőhely információs ponttal

2,50 m széles kerékpárút

áthelyezett helyközi busz megálló

autós bolt

új parkfelület kertépítészeti eszközökkel, élő ivóvízzel pl. a Bakony törzs(ok)ből

'56-os emlékmű áthelyezve kertépítészeti keretezéssel

őshonos fák megőrzése az új elkerülő út mellé, annak (mielőbbi) építésekor

"wooner" (akácutca) kialakítása: -zöldfelülettel térburkolat favermes fákkal átvezetett kerékpárút

hősök emlékműve áthelyezve épített helyett kertépítészeti keretezéssel

temetői bejáró út humanizálása fásor telepítése

a temető fasorral való keretezése

Malom árok

Király vendéglő

autósbolt

tervezett állapot

T-8 8. térrész - Kossuth utca, déli szakasz m=1:500

megmaradó lombos fa
megmaradó tűlevelű fa
tervezett fa
zöldfelület, gyep
cserjesáv, sövény
virágágyás
öntött burkolat (aszfalt)
kiemelt minőségű, kiselemes burkolat
kiselemes burkolat
meglévő elemes burkolat
kiemelt szegély
süllyesztett, vagy "K" szegély

forma

Kossuth Lajos utca

Ciklámen utca

1,80 m széles járda

áthelyezett helyközi busz megálló

ÁTHELYEZÉS UTÁN

ALAPOS RÉGÉSZETI KUTATÁS UTÁN
A MEGTALÁLT ÉRTÉKEK (ZIRC MÚLTJÁNAK KEZDETEI)
SZAKSZERŰ ÉS KORSZERŰ BEMUTATÁSA

épületmaradványok,
körítőfalak

"56-os emlékmű
áthelyezve
kertépítészeti
keretezéssel

gépjárműforgalom elől elzárt, új elkerülő út mellé;
annak (mielőbbi) építésekor
- "wooner" (lakóutca) kialakítása.
- földút-falig térburkolat favermes fákkal
- átvezetett kerékpárút

2,50 m széles kerékpárút
1,80 m széles járda

X. századi fatemplom, mint az egyik egykori
zirci múltbeli emlék esetleges "visszatelepítése"
építészeti eszközökkel

burkolt terasszal
Fájdalmas Szűzanya "kistemplom"
környezetének, méltó kialakítása
a régészeti emlékek bemutatásának
figyelembevételével

megmaradó lombos fa
megmaradó tűlevelű fa
tervezett fa
zöldfelület, gyep
cserjesáv, sövény
virágágyás
öntött burkolat (aszfalt)
kiemelt minőségű, kiselemes burkolat
kiselemes burkolat
meglévő elemes burkolat
kiemelt szegély
süllyesztett, vagy "K" szegély

tervezett állapot

T-7 7. térrész - I. András tér m=1:500

forma

Kossuth Lajos utca

1,80 m széles járda

2,50 m széles kerékpárút

1,80 m széles járda

Kertészeti Szakközépiskola és Kertészeti Szakgimnázium

Kossuth Lajos utca

1,80 m széles járda

Nepomuki Szent János szobrának visszatelepítése az eredeti helyére a meglévő falfülkébe

Bagolyvár fogadó

homlokzatot nem takaró virágos ták

vendéglátó egység kitelepülési helye kerékpártárolási lehetőséggel

2,50 m széles kerékpárút

1,80 m széles járda

Jeskó étterem

nagyméretű, egyedi díszértékű szoliter fa

Bakonybéli út

tervezett állapot

T-5 5. térrész - Kossuth utca, Bakonybéli út, Bagolyvár fogadó m=1:500

megmaradó lombos fa
megmaradó tűlevelű fa
tervezett fa
zöldfelület, gyep
cserjesáv, sövény
virágágyás
öntött burkolat (aszfalt)
kiemelt minőségű, kiselemes burkolat
kiselemes burkolat
meglévő elemes burkolat
kiemelt szegély
süllyesztett, vagy "K" szegély

tervezett állapot

T-4 4. térrész - Kossuth utca, Arborétum bejárat, orvosi rendelő m=1:500

megmaradó lombos fa
megmaradó tűlevelű fa
tervezett fa
zöldfelület, gyep
cserjesáv, sövény
virágágyás
öntött burkolat (aszfalt)
kiemelt minőségű, kiselemes burkolat
kiselemes burkolat
meglévő elemes burkolat
kiemelt szegély
süllyesztett, vagy "K" szegély

tervezett állapot

T-3 3. térrész - Március 15. tér m=1:500

megmaradó lombos fa
megmaradó tűlevelű fa
tervezett fa
zöldfelület, gyep
cserjesáv, sövény
virágágyás
öntött burkolat (aszfalt)
kiselemes burkolat
meglévő elemes burkolat
kiemelt minőségű, kiselemes burkolat
kiemelt szegély
süllyesztett, vagy "K" szegély

forma

tervezett állapot

T-2 2. térrész - Széchenyi utca m=1:500

megmaradó lombos fa
megmaradó tűlevelű fa
tervezett fa
zöldfelület, gyep
cserjesáv, sövény
virágágyás
öntött burkolat (aszfalt)
kiemelt minőségű, kiselemes burkolat
kiselemes burkolat
meglévő elemes burkolat
kiemelt szegély
süllyesztett, vagy "K" szegély

forma

Alkotmány utca

Köztársaság utca

a 82. számú főút nyomvonal változtatása az Apátság középkori maradványai föld alatti épületrészeinek feltárása, bemutatása

szélesített tér-utca kapcsolat

végpont (lezáró) jel

térfalképző szerepű fasor

nagyméretű kerek kőlap a burkolatban

térfalképző szerepű fasor

Ciszterci Apátság

szobrászati színvonalon megmunkált természetes kőtömb bronz bétettel a testvérvárosok címereivel

az elbontandó, volt köz-wc. helyén

az Apátság udvarán lévő burkolati rendszer folytatása közterületen

köbből, fémből, fából épített kúthász "mozgó" élő ivóvízzel pl. a Bakonyi forrás(ok)ból

vendéglátás

nagyméretű kerek kőlap a burkolatban irány"forgató" jel

szélesített tér-utca kapcsolat

kerékpárút vége

Széchenyi utca

széles előtér kézműves és őstermelői piac, időszakos vásár kitelepülési lehetősége

Rákóczi téren átvezető úszakasz csökkentett forgalmi sebesség

Rákóczi téren átvezető úszakasz emelt síkú természetes kő díszburkolat

egyházi és világi ünnepek megtisztelésére, gazdagítására szolgáló, tűzgyújtási lehetőségre kialakított hely

vendéglátóhelyek kitelepülésével

16

2

térfalképző szerepű fasor

Rákóczi tér

busz(váró felületek árnyékolása és az épület takarása nagy lombkoronájú fákkal

az Apátsághoz kapcsolódóan egyházi vonatkozású szobor lehetséges helye

gyalogos átvezetés a gépkocsiforgalommal szembeni elsőbbség jelölése a burkolat színével

Deák Ferenc utca

Autóbusz állomás

gyalogos átvezetés a gépkocsiforgalommal szembeni elsőbbség jelölése a burkolat színével

gyalogos átvezetés a gépkocsiforgalommal szembeni elsőbbség jelölése, ivókúttal, információs ponttal

terasedés - kerékpárút indulási-érkezési (folytatási) helye

kerékpártárolási lehetőséggel, ivókúttal

kerékpárút átvezetése a parkolón

a közintézmények irányában körben a téren,

csatlakozás az Kardosrét felől beérkező

Győr-Balaton regionális kerékpárúthoz

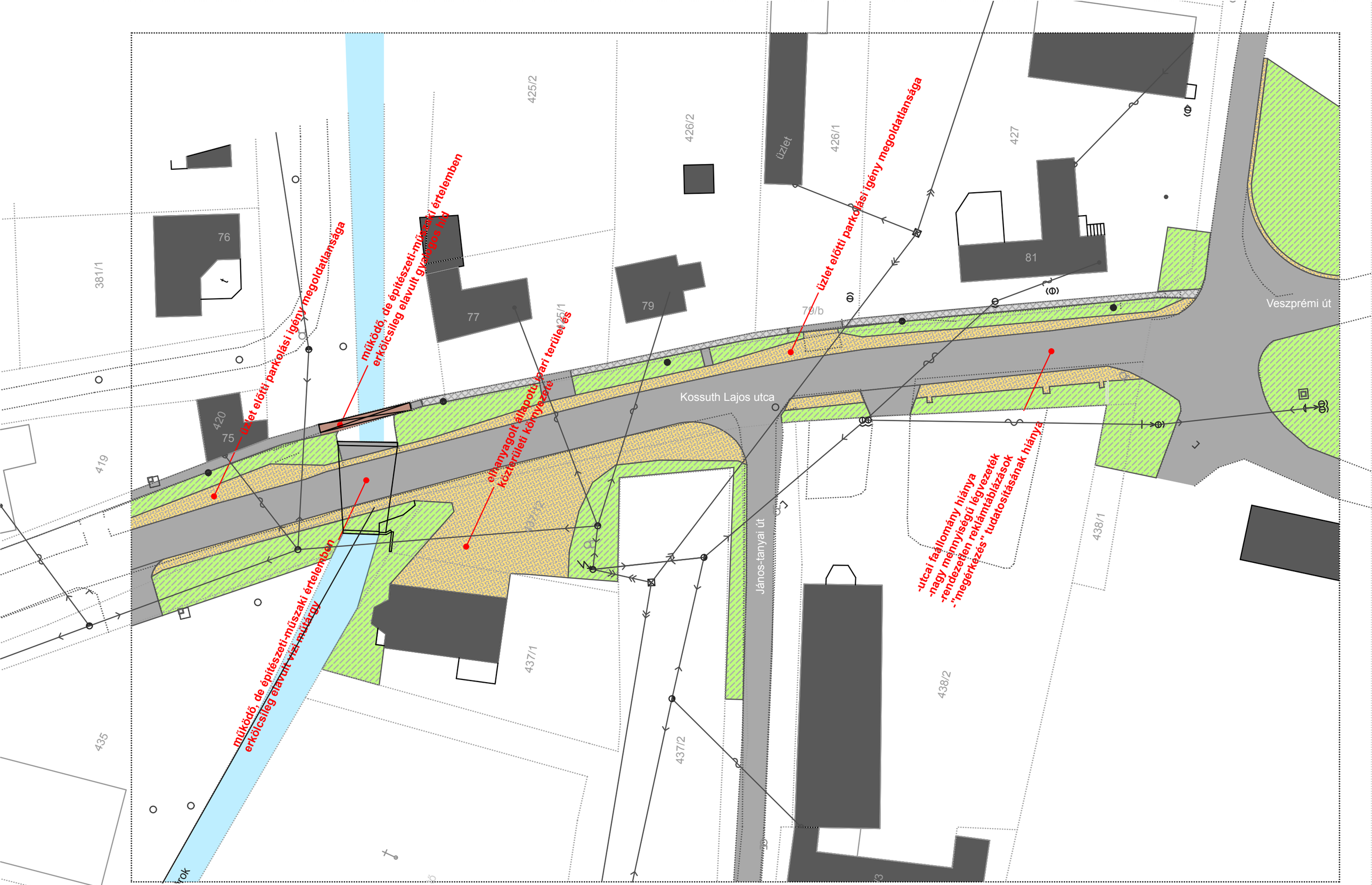
megmaradó lombos fa
megmaradó túlevelű fa
tervezett fa
zöldfelület, gyep
cserjesáv, sövény
virágágyás
öntött burkolat (aszfalt)
kiemelt minőségű, kiselemes burkolat
kiselemes burkolat
meglévő elemes burkolat
kiemelt szegély
süllyesztett, vagy "K" szegély

tervezett állapot

T-1 1. térrész - Rákóczi tér m=1:500

furina


Kossuth Lajos utca
Kossuth Lajos utca
Kossuth Lajos utca



jelenlegi állapot a konfliktusok feltárásával

J-9 9. térrész - Kossuth utca, déli bevezető szakasz, városkapu **m=1:500**

- értékes fa
- csonkolt, vagy beteg fa
- lombos fa
- konfliktus hely-zetben lévő fa
- tűlevelű fa
- cserjesáv, sövény
- zöldfelület, gyep
- öntött burkolat (aszfalt, beton)
- kavics, zúzott kő burkolat, föld
- elemes burkolat (beton lap, térkő)

Kossuth Lajos utca

Malom árok

Üzlet
alkatrész
bolt

Király vendéglő

autósbolt

buszmegálló öböl
miatt hiányzó zöldfelület,
lakóépület közelsége

funkciójában, tömegalakításában
elhelyezkedésében a városi szövet
jellegével idegen benzinkút épülete és
ipari karakterű kiszolgáló környezete
műemlék szomszédságában

parkolási igény és zaj miatti
egymáshoz való közelségének konfliktusa

csonkolt és vagy
beteg fa egyedek

üzlet előtti parkolási igény megoldatlansága

a temető megközelítése (feltárásra nem kerülő)
építészeti-kertészeti környezet, bizonytalan rendeltetésű
funkcióval, buszmegállóval, hulladékgyűjtéssel, színvonalas burkolatok nélkül

elhanyagolt, elhanyagolt
állapotú ipari területet és
közterületi környezete

a temető az ipari karakterű környezetben védelem
(pl. intenzív növényzettel való) bekerítés nélkül,
(az iparterület nőtte körbe a temetőt)

jelenlegi állapot a konfliktusok feltárásával
J-8 8. térrész - Kossuth utca, déli szakasz m=1:500

értékes fa
csonkolt, vagy beteg fa
lombos fa
konfliktus hely-zetben lévő fa
tűlevelű fa
cserjesáv, sövény
zöldfelület, gyep
öntött burkolat (aszfalt, beton)
kavics, zúzott kő burkolat, föld
elemes burkolat (beton lap, térkő)

furina



jelenlegi állapot a konfliktusok feltárásával

J-7 7. térrész - I. András tér m=1:500

értékes fa
csonkolt, vagy beteg fa
lombos fa
konfliktus hely-zetben lévő fa
tűlevelű fa
cserjesáv, sövény
zöldfelület, gyep
öntött burkolat (aszfalt, beton)
kavics, zúzott kő burkolat, föld
elemes burkolat (beton lap, térkő)

jelenlegi állapot a konfliktusok feltárásával

J-6 6. térrész - Kossuth utca, középső szakasz m=1:500

értékes fa
csonkolt, vagy beteg fa
lombos fa
konfliktus hely-zetben lévő fa
tűlevelű fa
cserjesáv, sövény
zöldfelület, gyep
öntött burkolat (aszfalt, beton)
kavics, zúzott kő burkolat, föld
elemes burkolat (beton lap, térkő)

forma



jelenlegi állapot a konfliktusok feltárásával

J-5 5. térrész - Kossuth utca, Bakonybéli út, Bagolyvár fogadó m=1:500

értékes fa
csonkolt, vagy beteg fa
lombos fa
konfliktus helyzetben lévő fa
tűlevelű fa
cserjesáv, sövény
zöldfelület, gyep
öntött burkolat (aszfalt, beton)
kavics, zúzott kő burkolat, föld
elemes burkolat (beton lap, térkő)

forma

jelenlegi állapot a konfliktusok feltárásával

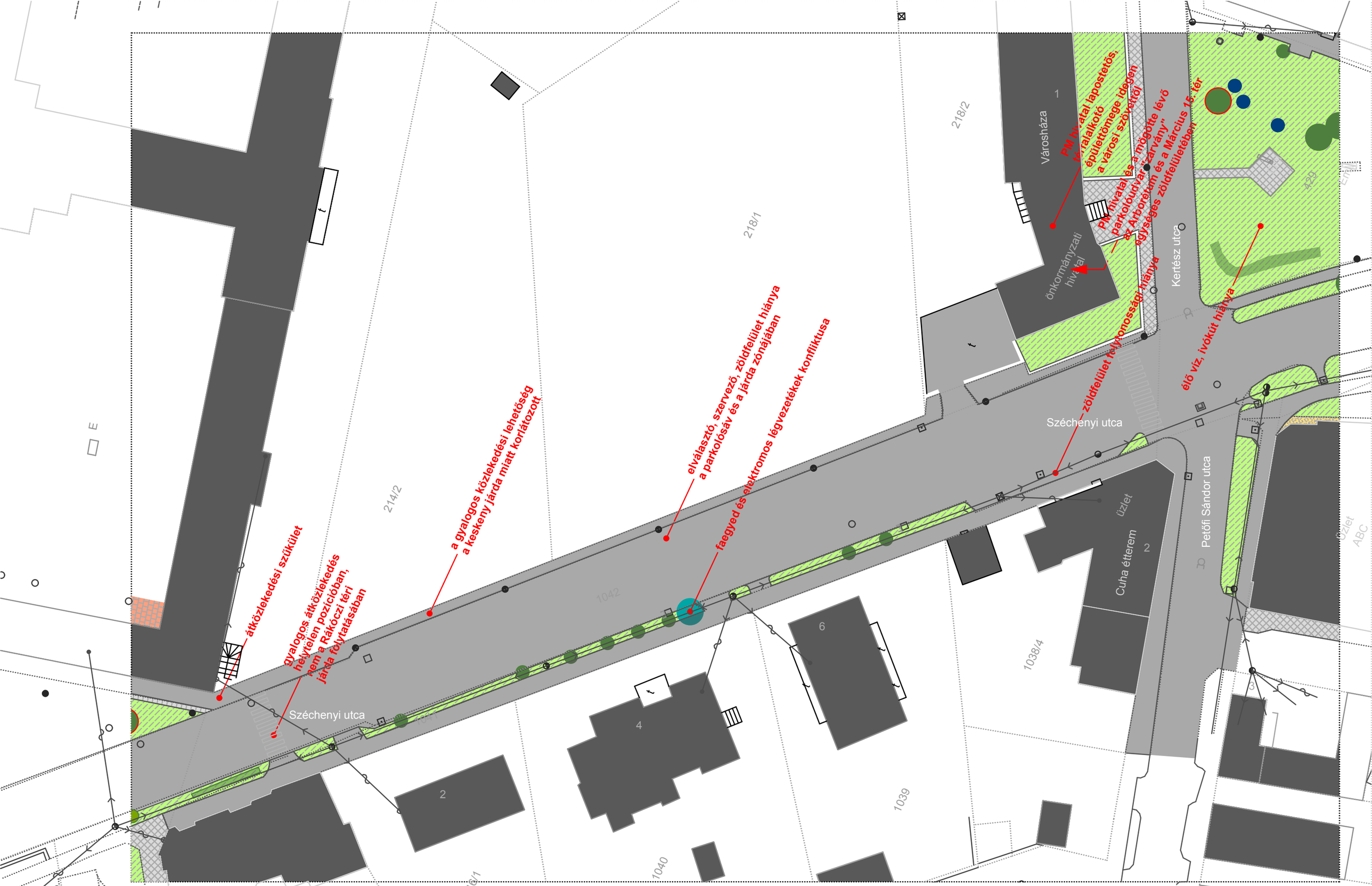
J-4 4. térrész - Kossuth utca, Arborétum bejárat, orvosi rendelő m=1:500

értékes fa
csonkolt, vagy beteg fa
lombos fa
konfliktus helyzetben lévő fa
tűlevelű fa
cserjesáv, sövény
zöldfelület, gyep
öntött burkolat (aszfalt, beton)
kavics, zúzott kő burkolat, föld
elemes burkolat (beton lap, térkő)

jelenlegi állapot a konfliktusok feltárásával

J-3 3. térrész - Március 15. tér m=1:500

értékes fa
csonkolt, vagy beteg fa
lombos fa
konfliktus hely-zetben lévő fa
tűlevelű fa
cserjesáv, sövény
zöldfelület, gyep
öntött burkolat (aszfalt, beton)
kavics, zúzott kő burkolat, föld
elemes burkolat (beton lap, térkő)


Városháza
önkormányzati hivatal
Kertész utca
Széchenyi utca
Petőfi Sándor utca
Cuha étterem
üzlet
üzlet
ABC
218/2
218/1
214/2
1042
1040
1039
1038/4
1046/1
429
PM hivatal lapostetős, üvegalkotó épületrésze, a városi szökőtől
PM hivatal és a mögötte lévő parkolóudvar "zárvány" az Arborétum és a Március 15. tér egységes zöldfelületében
élő víz, ivókút hiánya
zöldfelület területnagyságú hiánya
elválasztó, szervező, zöldfelület hiánya a parkolósáv és a járda zónájában
a gyalogos közlekedési lehetőség a keskeny járda miatt korlátozott
elektromos légvezetékek konfliktusa
fasegyed és elektromos
átközlekedési szűkület
gyalogos átközlekedés helytelen pozícióban, nem a Rákóczi téri járda folytatásában
jelenlegi állapot a konfliktusok feltárásával
J-2 2. térrész - Széchenyi utca m=1:500
értékes fa
csonkolt, vagy beteg fa
lombos fa
konfliktus helyzetben lévő fa
tűlevelű fa
cserjesáv, sövény
zöldfelület, gyep
öntött burkolat (aszfalt, beton)
kavics, zúzott kő burkolat, föld
elemes burkolat (beton lap, térkő)
forma

Köztársaság utca
Alkotmány utca
Ciszterci Apátság
vendég-látás
Széchenyi utca
Rákóczi tér
Deák Ferenc utca
Autóbusz állomás
16
2
1362/2
1043/2
1043/4
1362/4
1045/1
1126/4
2142/2

a 82. számú főút lakónak az Apátság középkori maradványai egy része felett halad át, mely hozzájárulhat (a gyalogos közlekedő szakasz megépítését követően) lehetőleg azonnal megkezdendő program, a föld alatti épületrészek feltárandók, bemutatandók

átközlekedési szűkület

csonkolt és/vagy beteg fa kivágása

átközlekedési szűkület

gyalogos átközlekedés helyetten pozícióban, nem a Rákóczi téri járda folytatásában

testvérvárosi címerek helye a nagy forgalmú főút mellett mellőzhető és összevont pozíciókban

használaton kívüli, amortizálódott föld alatti épület-műtárgy

az autóbusz forgalom több megállóhellyel terheli a teret egy részét (a pályaudvar épülete építészeti-műszaki értelemben erkölcsileg elavult)

élő víz, ívókút hiánya

a 82. számú főút kettévágja a teret, a gyalogos átjárási lehetőség hiánya

"megmaradt", "amortizálódott" bekötő út

a tér közelmúltban felújított részét, az Országgyűlés környezetét, a kialakult térhasználat nehezíti, burkolat és zöldfelületekkel, -kézműves és őstermelői piac igénye merült fel

zöldfelület, gyep

kavics, zúzott kő burkolat, föld

öntött burkolat (aszfalt, beton)

elemes burkolat (beton lap, térkő)

zárványként megmaradt (jelenleg) nívótlan, használaton kívüli pavilon

ideiglenes szállítható, szezonális kitelepülése

zászlórudak és óra szervetten pozíciókban

értékes fa

csonkolt, vagy beteg fa

lombos fa

konfliktus hely-zetben lévő fa

tűlevelű fa

cserjesávy, sövény

jelenlegi állapot a konfliktusok feltárásával

J-1 1. térrész - Rákóczi tér m=1:500

forma


Kossuth Lajos utca
Kossuth Lajos utca
Kossuth Lajos utca

egyesített közműhelyszínrajz + geodéziai felmérés (pontosításokkal, kiegészítésekkel)

G-9 9. térrész - Kossuth utca, déli bevezető szakasz, városkapu m=1:500

egyesített közműhelyszínrajz + geodéziai felmérés (pontosításokkal, kiegészítésekkel)

G-8 8. térrész - Kossuth utca, déli szakasz m=1:500

egyesített közműhelyszínrajz + geodéziai felmérés (pontosításokkal, kiegészítésekkel)

G-7 7. térrész - I. András tér m=1:500

egyesített közműhelyszínrajz + geodéziai felmérés (pontosításokkal, kiegészítésekkel)

G-6 6. térrész - Kossuth utca, középső szakasz m=1:500

egyesített közműhelyszínrajz + geodéziai felmérés (pontosításokkal, kiegészítésekkel)

G-5 5. térrész - Kossuth utca, Bakonybéli út, Bagolyvár fogadó m=1:500

egyesített közműhelyszínrajz + geodéziai felmérés (pontosításokkal, kiegészítésekkel)

G-4 4. térrész - Kossuth utca, Arborétum bejárat, orvosi rendelő m=1:500

egyesített közműhelyszínrajz + geodéziai felmérés (pontosításokkal, kiegészítésekkel)

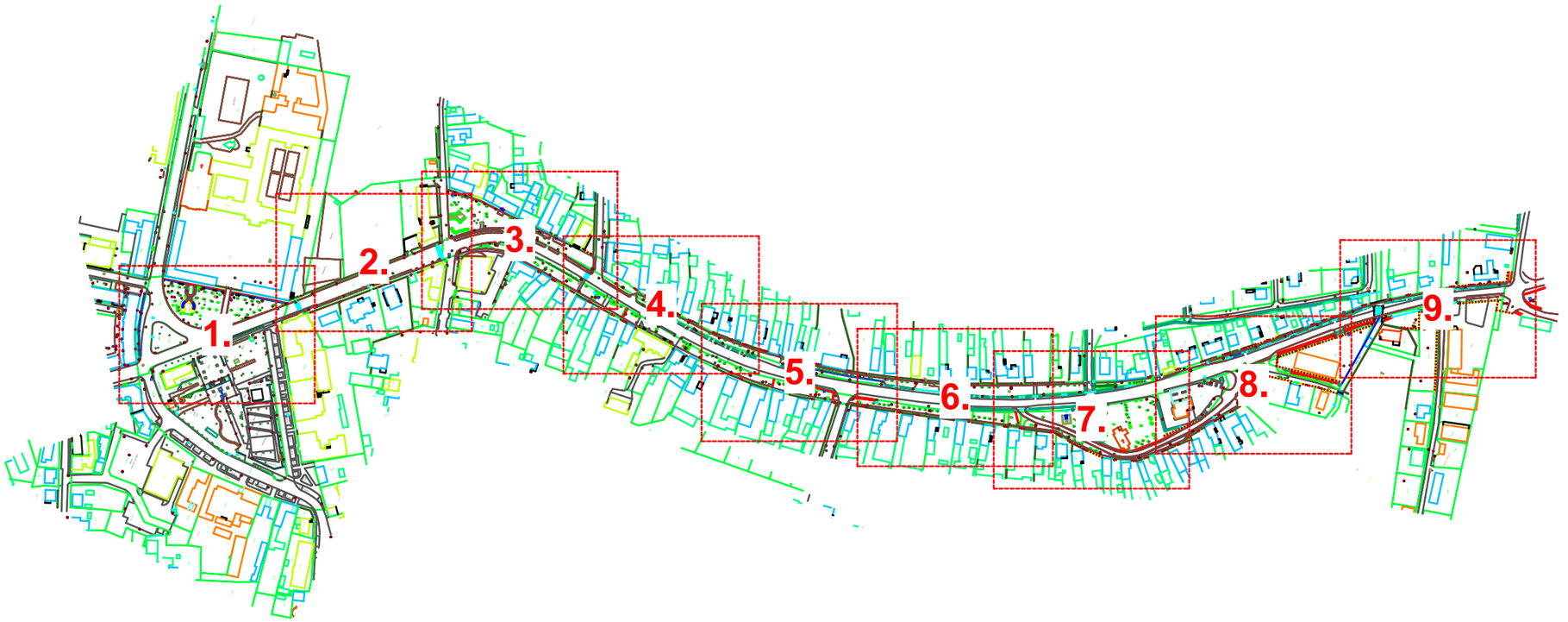
G-3 3. térrész - Március 15. tér m=1:500

egyesített közműhelyszínrajz + geodéziai felmérés (pontosításokkal, kiegészítésekkel)

G-2 2. térrész - Széchenyi utca m=1:500

egyesített közműhelyszínrajz + geodéziai felmérés (pontosításokkal, kiegészítésekkel)

G-1 1. térrész - Rákóczi tér m=1:500



D-1 diszpozíciós helyszínrajz az egyes térrészek jelölésével m=1:5000

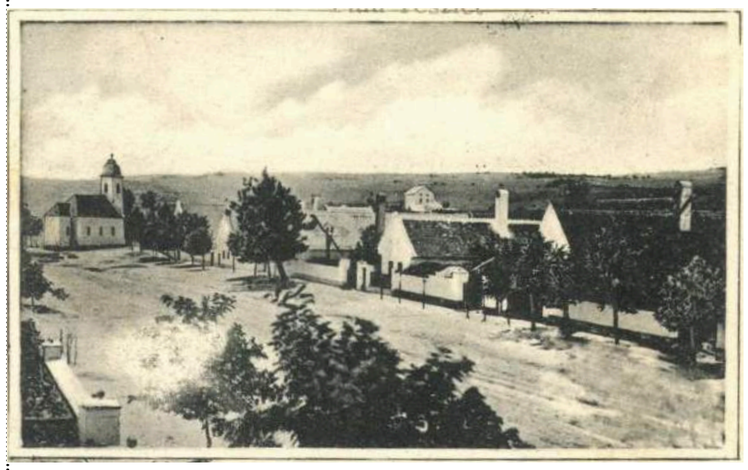


GE-1 műholdas ortogonális felülnézet - 2015. március 21. (forrás: Google Earth)



















I. András tér

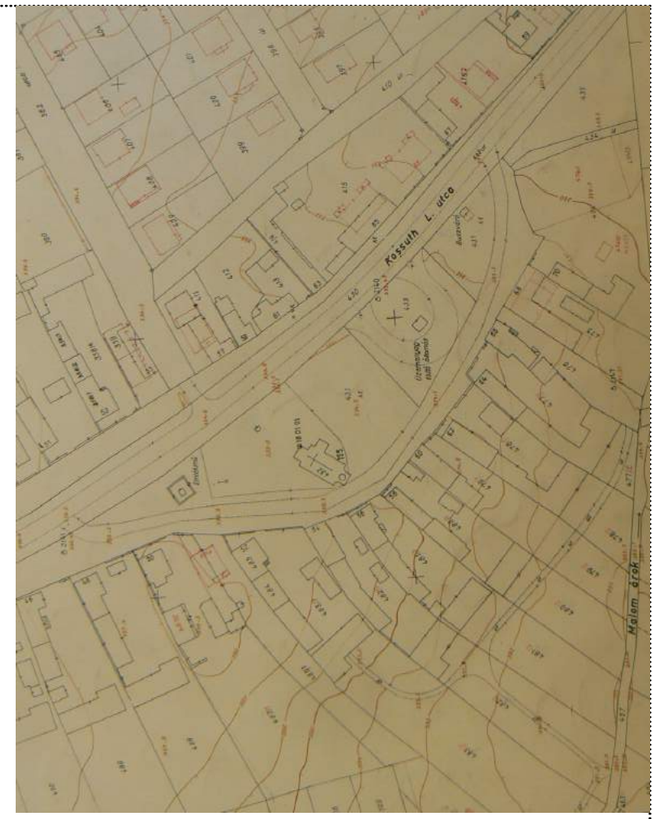
Március 15. tér

Rákóczi tér

korabeli képeslapok és fotók (forrás: internet / postcards.hungaricana.hu és VMMK 11. 1972.)







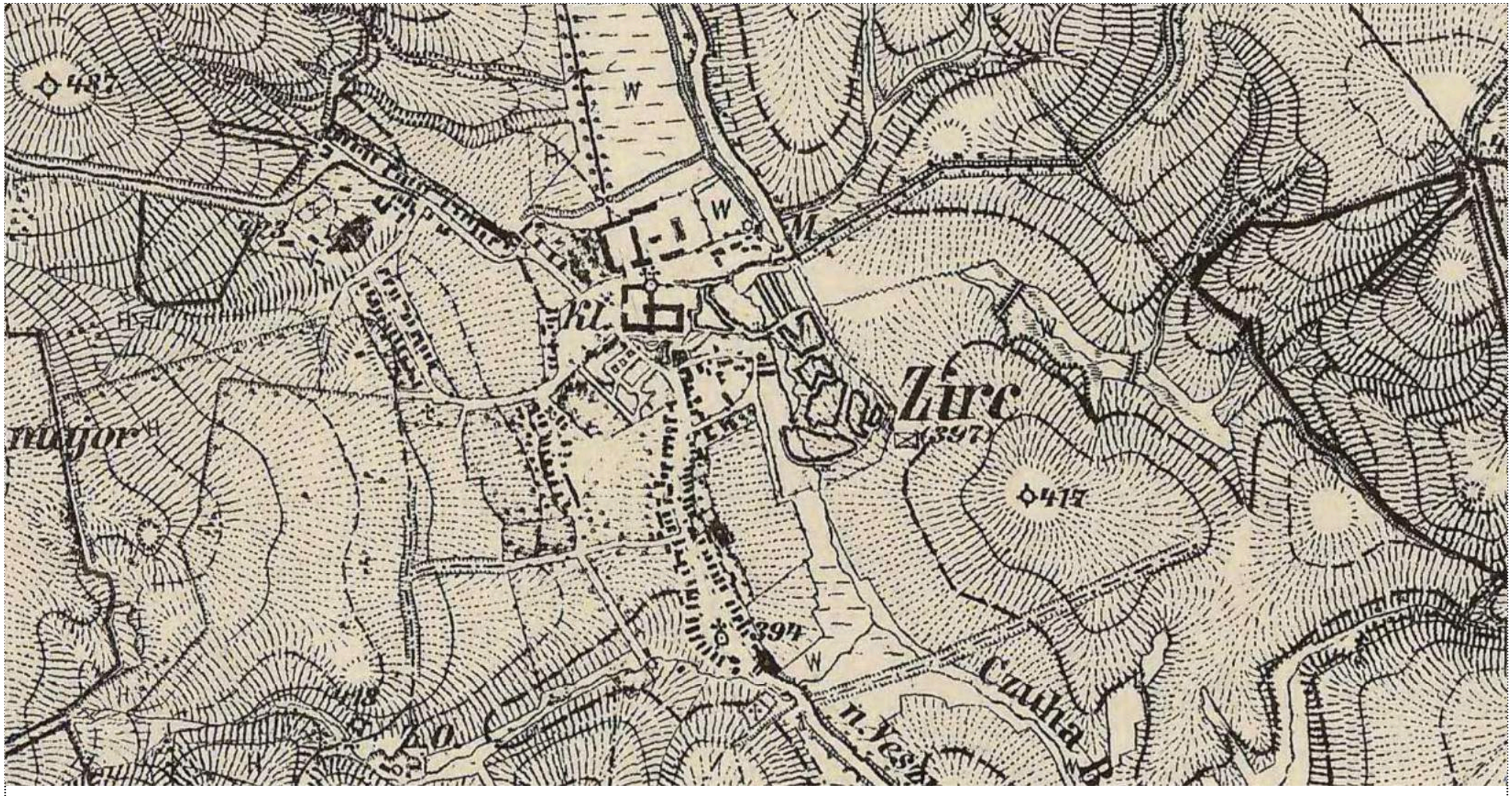
földhivatali térképrészletek 1979-ből (forrás: Veszprém Megyei Levéltár)



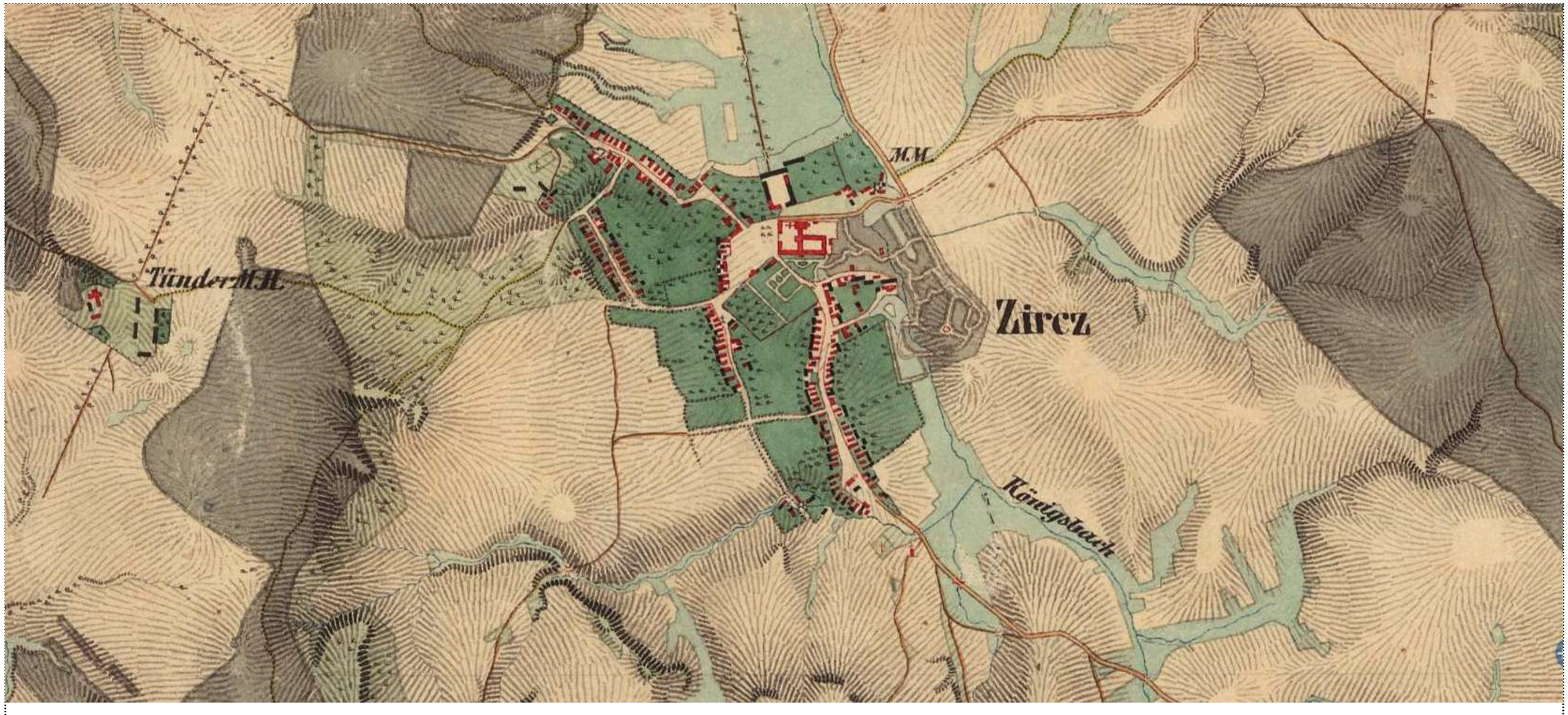




földhivatali térképrészletek az 1930-as évekből (forrás: Veszprém Megyei Levéltár)



térképrészlet a III. katonai felmérésről (1872-1884) (forrás: internet / mapire.eu/hu)



térképrészlet a II. katonai felmérésről (1806-1869) (forrás: internet / mapire.eu/hu)



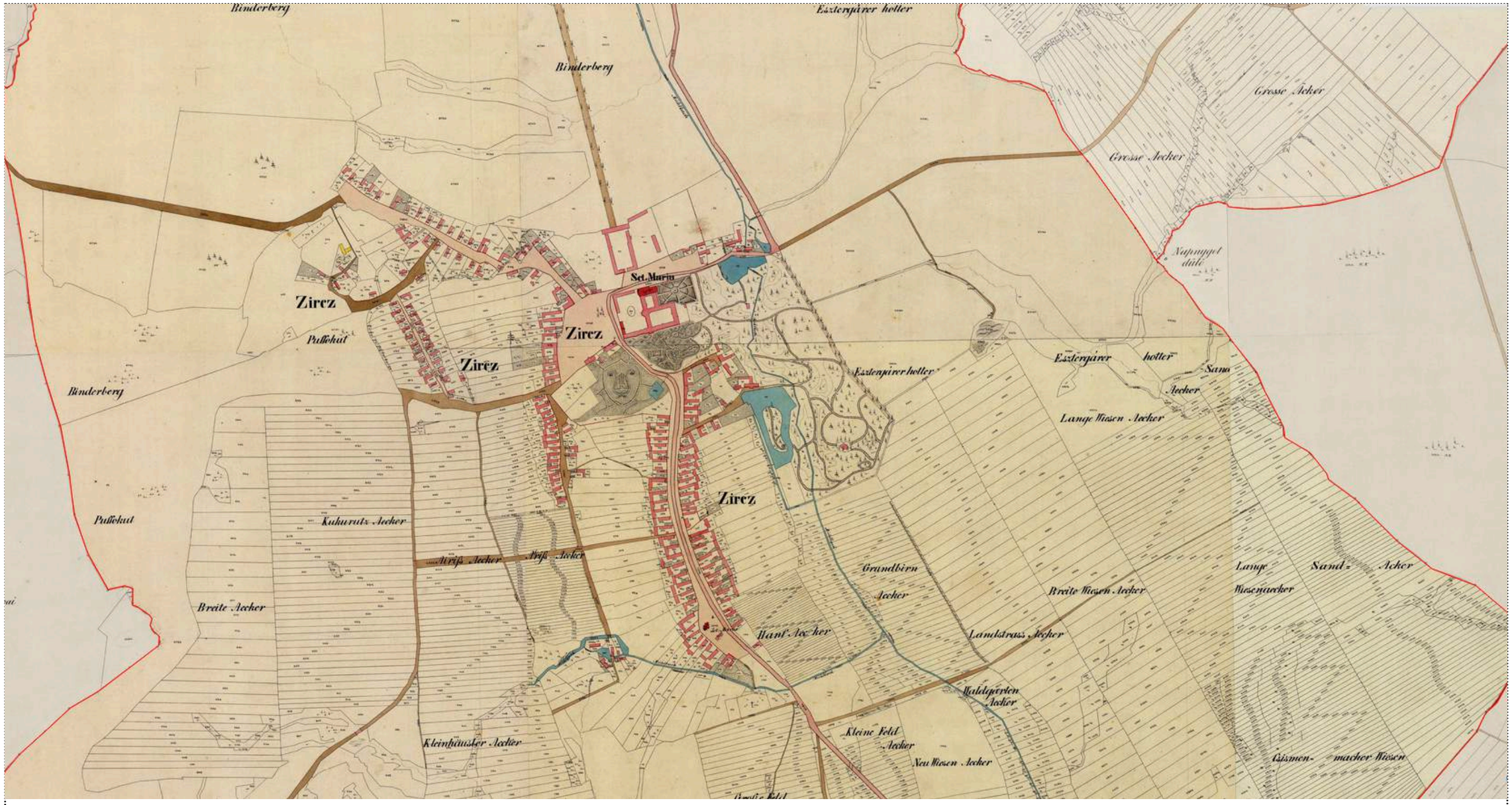
térképrészlet az I. katonai felmérésről (1763-1787) (forrás: internet / mapire.eu/hu)



térképrészlet 1862-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)



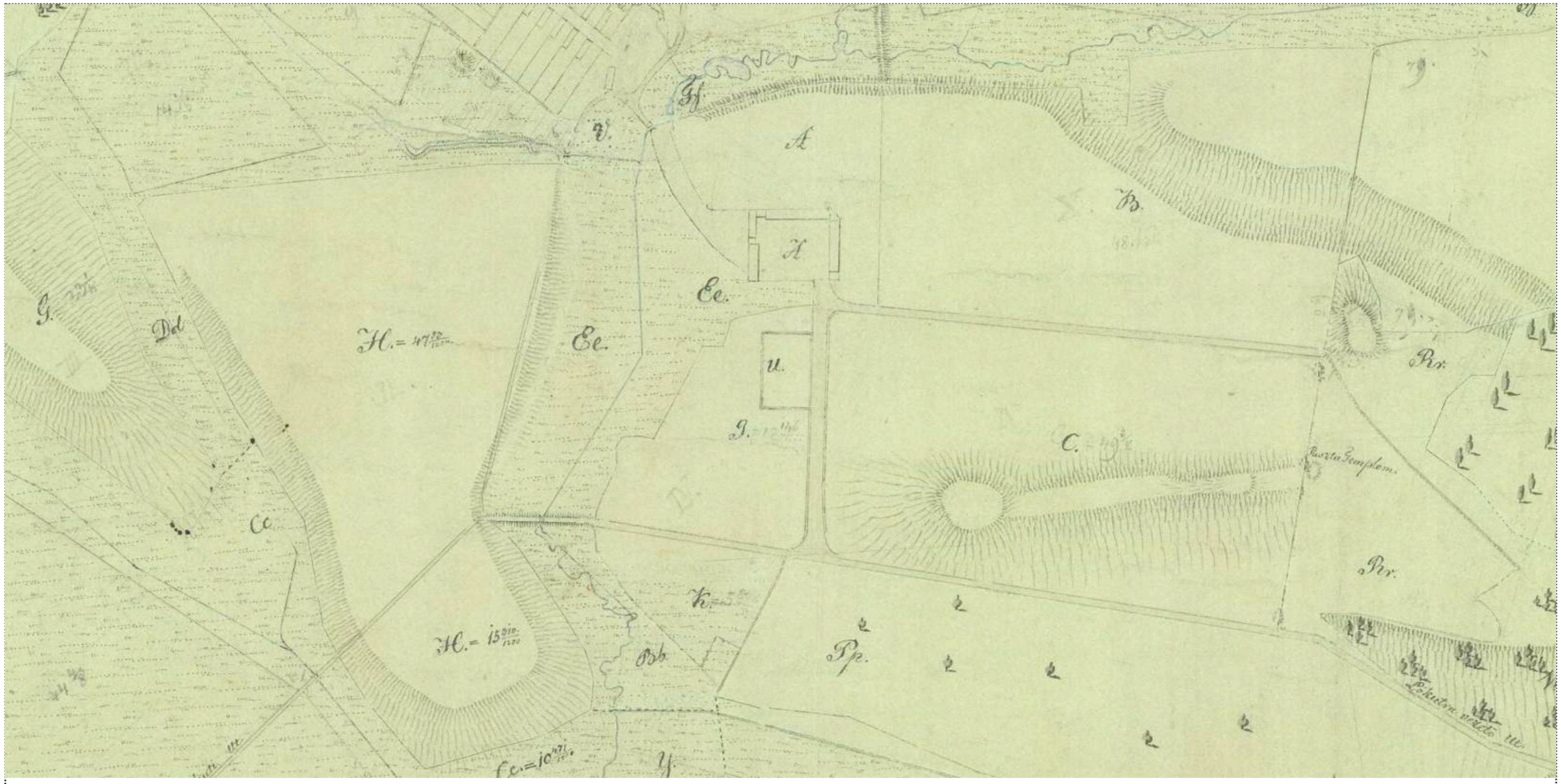
térképrészlet 1859-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)



térképrészlet 1857-ből (forrás: internet / mapire.eu/hu)



térképrészlet 1850-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)



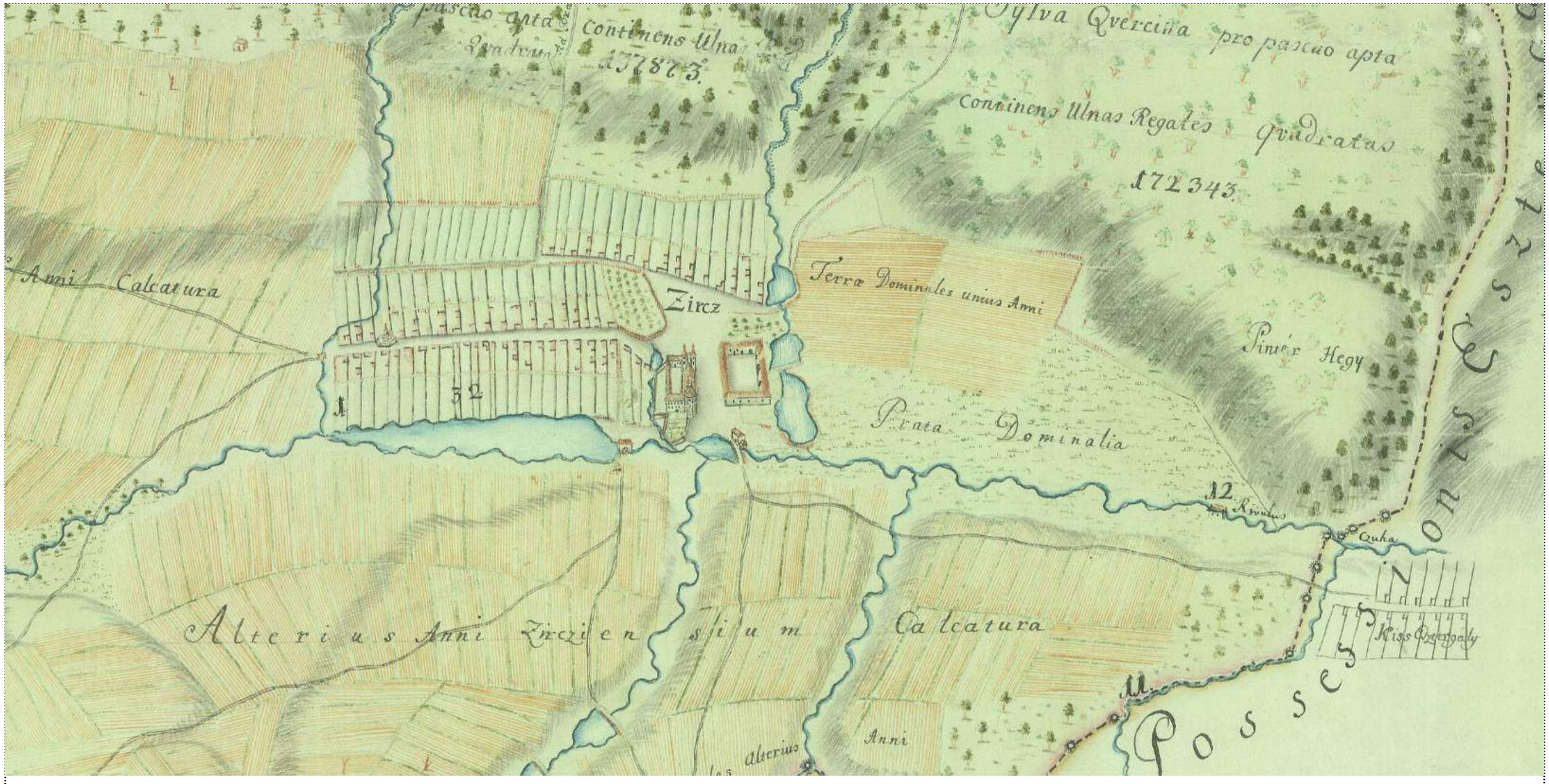
térképrészlet 1841-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)



térképrészlet 1810-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)



térképrészlet 1805-ből (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)



térképrészlet 1766-ból (forrás: internet / maps.hungaricana.hu)