

SOPRON – A VÁRKERÜLET REVITALIZÁCIÓJA

FUNKCIONÁLIS- ÉPÍTÉSZETI MEGÚJÍTÁS, TÉRALAKÍTÁS, KÖZTERÜLET-RENDEZÉS



ÉPÍTÉSZETI TERVPÁLYÁZAT

MŰSZAKI LEÍRÁS

2009. OKTÓBER

A TERVLAPOK JEGYZÉKE

01 HELYSZÍNRAJZ A VÁRKERÜLETRŐL (M 1:1000)

02 DIAGNÓZIS ÉS KÖVETKEZTETÉSEK

03 A VÁRKERÜLET FESTŐ KÖZ FELŐLI RÉSZE: PARKOLÓ KIALAKÍTÁSA (M 1:200)

04 A VÁRKERÜLET ELŐKAPU KÖRNYÉKI RÉSZE: ÚJ RENDEZVÉNYTÉR (M 1:200)

05 A VÁRKERÜLET EGY JELLEMZŐ RÉSZLETE (M 1:200)

06 A VÁRKERÜLET BÁSTYA TÉR KÖRÜLÖTTI RÉSZE (M 1:200)

07 TÁVLATI KÉPEK ÉS KÖZTÉRI BÚTOROK



A MŰSZAKI LEÍRÁS TARTALOMJEGYZÉKE

A KONCEPCIÓNK SZÁNDÉKÁRÓL

A PROBLÉMATERKÉPRŐL

A hely komoly problémái

A hely komoly lehetőségei

A VÁROSKÉPI MEGJELENÉS RŐL

A TÉRHASZNÁLATRÓL (FUNKCIÓSZERKEZETRŐL)

A KÖZLEKEDÉSI RENDSZERRŐL

Koncepció

Vizsgálat: a 3 elképzelhető közlekedési koncepció

A „külső” és „belső” ív

A kerékpárút

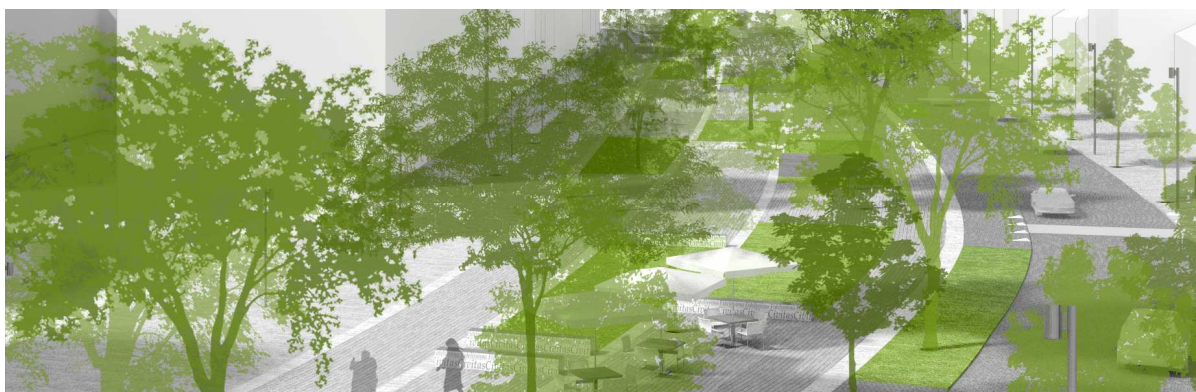
A parkolás

A forgalmi rend ütemezéséről

A tömegközlekedésről

A forgalomtechnikai eszközökről

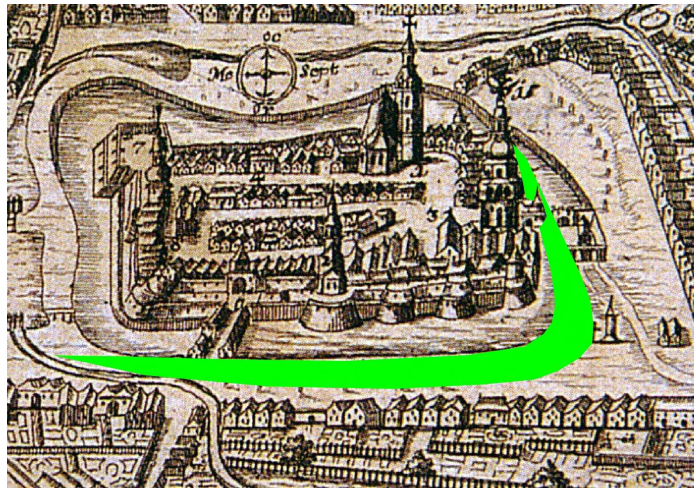
A KÖZTÉRÉPÍTÉSZEETRŐL



A KONCEPCIÓNK SZÁNDÉKÁRÓL

A Soproni Várkerület olyan egyedi, csak a városra jellemző izgalmas városi képződmény, amely komoly identitásképző lehetőségeket rejt magában. A város léptékéhez, életéhez képest komoly nagyságrendű beavatkozás, mint egy műtét, úgy kell megvalósuljon, hogy ütemezésével biztosítsa a folyamatos működést, és a mindenkori lehetőségeknek megfelelően, fokozatosan érje el a kívánt végállapotot, térhasználatot.

A komplex – közlekedési, köztérépítészeti, városi térhasználati – probléma jó megoldása



egyszerre hoz létre új, jelentős volumenű, tradicionális alapokon nyugvó, ugyanakkor modern városi felületeket, és kezeli keretein belül a közlekedési problémákat, de ami legfontosabb: Sopron presztízsét, turisztikai vonzerejét és a városlakók életminőségét nagymértékben befolyásolni képes beruházás lehetőségét rejt magában.

A PROBLÉMATÉRKÉPRŐL

A tervezési koncepciónkat megelőzően alapos vizsgálódást végeztünk a helyszínen. Úgy véljük, hogy egy ilyen léptékű és jelentőségű beruházásnak, a város életébe történő beavatkozásnak a hely problémáiból és lehetőségeiből fakadó szempontokra kell épülnie.

A hely komoly problémái:

- A **forgalmi túlterheltség** elvágja a Várkerület külső és belső ívét, miközben a széles köztér kihasználtsága rendkívül rossz.
- Hiányoznak azok a közterek, amelyek a festői városmag szűk utcácskáinak élménye mellett nyitott, áttekinthető, és városi térként használható felületeket jelentenek, „**kevés a levegő**”.
- **Kevés a zöldfelület.**
- **Hiányoznak a sokrétű és artikulált városi términőségek**, amelyek intenzív városi élettel töltenék meg a Várkerületet. Ahogy régen a vásárok, most is léteznek azok a funkciók, amelyek eseménytérré képesek hangolni a teret.
- A két térfalat kísérő épületek fölszintjének **funkcionális struktúrája jelenleg túlzottan inhomogén**. Pl. a vendéglátás funkciói nem elosztva, hanem a Széchenyi tér felé koncentrálnak, melynek okai térhasználat hiányosságai (szervízút, forgalom, szétszabdaltság).

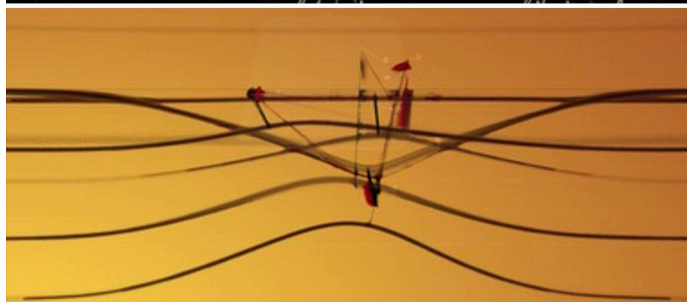
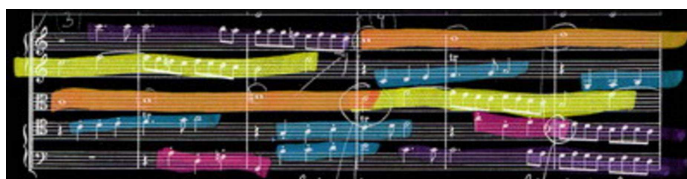
A hely komoly lehetőségei:

- A Várkerület akkor **egybefüggő városi tér ígérletét** hordozza magában, amely nagymértékben hozzájárulna a város városi tér-spektrumának bővüléséhez.
- A Várkerületet izgalmas, és nem kellőképp kihasznált **környezeti kapcsolatok** jellemzik (részben a városfal-sétány koncepció kikötéseit, részben a meglévő nagyobb teresedéseket, mint a Rondella vagy az Előkapu torkolatának környéke).
- A terület adottságai (szélességi és hosszúsági méretei) lehetővé teszik **összefogottabb zöldfelületek kialakítását**, elsősorban intenzív fásítás formájában.
- Egy jól kialakított új koncepció Sopron városának meghatározó **identitásképző eleme** lehet.
- A kétoldali **térfalak szépsége**, építészeti és városképi értékei egy jó térrendezési koncepcióval felülértékelődhetnek.

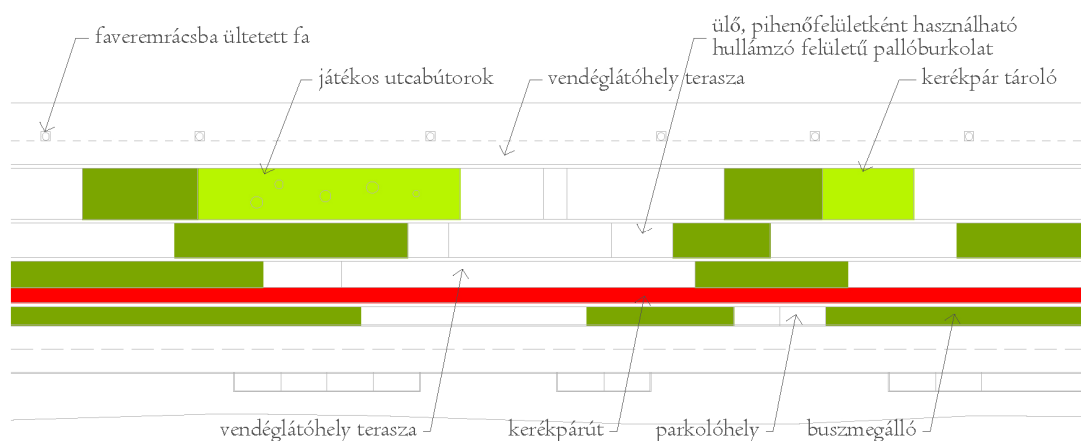
A VÁROSKÉPI MEGJELENÉS RŐL

A Várkerület szépsége, hogy csaknem fél kilométeres hossza folyamatosan változó metszeteket, folyamatosan változó térbeli viszonyokat teremt, mindezt a Várkörút részeként annak lendületével, nagyvonalúságával. Ez a kettősség, tehát a **hosszirányú lendület és a keresztirányú változatosság kettőssége** véleményünk szerint a legnagyobb érték, amelyet tervünkkel kiemelni, kihangsúlyozni szerettünk volna. Ennek érdekében megfogalmazhatók azok a sarokpontok, amelyeket követve alakítottuk ki a koncepciókat:

- Nagyvonalú és egységes térszerkezetben gondolkodtunk, **nagyvonalúság** alatt az áttekinthetőséget és az egységes szerkezeti felfogást értve. A Várkerület bármely pontján állva tudjuk, érezzük, hogy e terület részén vagyunk.
- A külső és belső íven kiépült **történeti beépítés térfalai** meghatározó városképi elemek, amelyeket tervünk kiemelni, az áttekinthetőség révén kihangsúlyozni kívánt.
- Az egységesen kezelt koncepció a térfalak közti távolság sűrűsödés-ritkulásához, ill. a térkapcsolatokhoz igazodva folyamatosan változó, **pontról pontra egyedi** képet mutat.
- Olyan térszerkezeti hálót foglaltunk meg, amely leginkább **a kotta vonalaihoz hasonlóan** rendezi a téri elemeket (zöldfelületeket, burkolati osztásokat, térbútorokat, stb.).



Ahogy a kotta vonalaiba bekerülő hangjegyek, itt ezek az elemek szólaltatják meg a koncepciót, teszik egységessé, mégis minden pontos egyedivé azt. Rendszerünk azért jó, mert éppúgy funkcionális, kifejti az említett kettősségben lévő lehetőségeket, ugyanakkor emblematikus, identitást adni tudó egésze állhat össze.



- A **térbútorok**, információs felületek, padok, ivóutak kialakításánál – tekintettel arra, hogy nagyméretű, egybefüggő, a városképet szinte domináló területről van szó – igyekeztünk egységes, mértékadó megoldásokat alkalmazni. A köztéri design itt ugyanúgy a nagyvonalúságot és a részletek iránti elkötelezettség kettősségét kell tükrözze.
- A „**leghűségesebb város**” kifejezésről mindenkinek Sopron jut eszébe. Ezért e kifejezés soknyelvű fordításából olyan mintát alkalmaztunk, amely a különböző felületeken (pergolák, padok, burkolatok, stb.) megjelenve egységes, és jól dekodolható arculati hangulatot képes adni a köztéri designnak.

A TÉRHASZNÁLATRÓL (FUNKCIÓSZERKEZETRŐL)

Egy majdan megvalósuló koncepció kulcsfontosságú eleme a köztér használatának sokfélesége, és főképp annak illeszkedése a város szerkezetéhez, életéhez. Olyan funkcionális mintákban gondolkodtunk, amelyek jól szervezhetik a Várkerület köztér-együttesének életét, változatos és nagyfokú szabadságot biztosítva a térhasználatban, ugyanakkor egységes rendszert képezve, amely jól illeszkedik a kiaknázandó környezeti kapcsolatokhoz. A térhasználat koncepciója a következőkre épül:



- A Várkerület **Előkapu felőli környékén** a legszélesebb a terület. Nem véletlen, hogy itt volt a legintenzívebb régen is a térhasználat. A Fő tér mellett szükség van egy olyan nagyobb térre, amely **fesztiválok, vásárok**, nagyobb résztvevőszámra méretezett rendezvények megrendezésére alkalmas (gondolunk itt a Soproni Ünnepi Hetek, a Soproni Tavaszi Napok, a Soproni Borünnep vagy a Soproni Régi Zenei Napok rendezvényeire is). Ezért az itteni tér egybefüggő, a szintkülönbséget kiegyenlítő megoldásra épül. Fontos volt, hogy az Előkapu teréhez a kapcsolatot szorosabbra fűzzük, ezt részben az ott lévő romkert kismértékű, a koncepciókhoz igazodó megváltoztatásával javasoljuk elérni. Az így kialakuló Várkerület-szakaszon helyeztük el a jelenleg is itt álló két szobrot. A Mária-oszlopot és a Hűség Kútját a jelenlegi helyén állítottuk fel, mindkettő részévé vált az új rendezvénytérmek.



- Véleményünk szerint a Várkerületen nem kívánatos építmények megjelenése, ezért például a meglévő nyilvános illemhelyek megtartásában gondolkodtunk. Pavilonok, egyedi, és a köztértervezéshez illeszkedő design szerint kialakított **mobíl vásári épületek** időszakos megjelenése a jó irány, tervünk ennek a keretét biztosítja.
- Azokon a pontokon, ahol a létező Várfal-sétány koncepció, ill. annak helyenként már most is meglévő sikátorai, téri összeköttetései kiérnek a Várkerületre (pl. a Lenck átjáró esetében), olyan **kisebb teresedéseket** hoztunk létre, amelyek ezeket a kapcsolatokat felértékelhetik. Egyrészt úgy, hogy ezek a kapcsolatok kicsit nyilvánvalóbbá válnak, másrészt akár úgy, hogy időszakosan e teresedésekre kitelepülhetnek a jelenleg a térfalak mögött, a sikátorokban meglévő vendéglátó létesítmények. Lényeges, hogy a városmag és a Várkerület funkcionális és térbeli kapcsolatát a lehető legszorosabbra fűzzük.
- A meglévő Rondella környékének, a **Bástya térnek** a bekapcsolását a Várkerület-koncepcióba intenzívebbé javasoljuk tenni. Egyrészt egy nagyvonalúbb, lépcsős térrel tennénk egyértelműbbé a szintben elválasztott térrészek összetartozását, másrészt a sétánnyal szerves egységben megújításra javasoljuk a lenti térrészt is, amely kiválóan alkalmas **időszakos szabadtéri színelőadások, kisebb**

koncertek megtartására is. Itt is arra törekszünk, hogy a Várkerület téri történései, használati intenzitása kihasson a szűkebb környezetére, és fordítva, azok eseményei működjenek a Várkerületi események részeként.

- A külső ív mentén olyan szélesebb közterületi sávot biztosítunk, amely lehetővé teszi az ottani kereskedelmi és vendéglátó funkciók előnyös térkapcsolatait. Jónéhány helyen a tér középső részén alakítunk ki olyan téröblöket, amelyek egyértelműen a **külső ív „kitelepülését”** szolgálják. Ezzel a lényeges térhasználati koncepcióval kompenzáljuk a téralakítás kétségtelen aszimmetriáját anélkül, hogy ne vennénk tudomást annak – a Városmag felé eltolódó – jogosságáról.
- A közel fél kilométeres hosszon olyan **interaktív eseménytereket**, kvázi játszóhelyeket alakítottunk ki, amelyek a legkülönbözőbb korosztályok számára élményszerűvé teszik a használatot.
- Helyenként csobogókat, szökőkutakat, kisebb medencéket terveztünk, továbbá olyan parkos felületeket, amelyek a városi tér **mikroklímájához** járulhatnak hozzá.



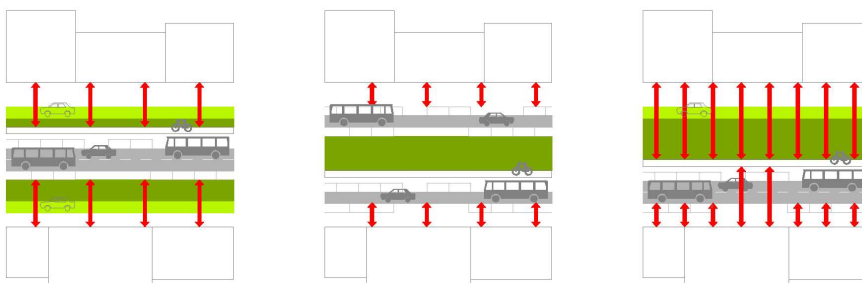
A KÖZLEKEDÉSI RENDSZERRŐL

Koncepció

A közlekedési rendszer átszervezése a kiírás szellemében (gyalogos dominanciájú, csökkentett forgalmú, ill. csak engedélyes behajtást lehetővé tévő terület) elvárt, és a helyszín problématerképét vizsgálva egyértelműen szükséges is. **Koncepciónk fokozatosan éri el a terület egészére vonatkozó forgalmi korlátozást**, miközben már a legelső ütemtől kezdve működőképes városi „allét” teremt. A köztér-építészeti alapvetésekkel összhangban – amelyek finom hangsúlybeli különbséget tesznek a városmag felőli belső ív és a külső ív között – a forgalmi rendet a két oldal között differenciáljuk. Az I. ütemben részben még átmenő forgalmként, a második ütemben kizárólag célforgalmként, illetve mindkét ütemben a városi buszjáratok átmenő forgalmaként működő kétsávos utat a külső ív mentén vezetjük, míg a még inkább csökkentett, „sétálóutcai” jellegű forgalmat engedünk csak át a belső ívre.

Vizsgálat: a 3 elképzelhető közlekedési koncepció

Megvizsgáltunk 3 eltérő lehetőséget, a középső csatornás, a kétoldali csatornás és az egyoldali csatornás elvet. A „**középső csatornás**” kialakításnak gyakorlatilag nincs előnye, hiszen



egyrészt nagymértékben szabdalja az útkeresztmetszetet, alig használható sávokra osztva azt, másrészt amiatt, hogy a két térfal mentén az árufeltöltések ill. a helyi lakosok kiszolgálását ellátó-, valamint a vészforgalom miatt szervízutakat szükséges kialakítanunk, ami még tovább rontja a használhatóságot. A „**kétoldali csatornás**” elv komoly látszólagos előnye, hogy középen egybefüggő teret hoz létre úgy, hogy mindkét térfal felé azonos módon viszonyul. Komoly hátránya azonban, hogy nem differenciál, nem veszi észre a meglévő különbséget a

városmag felőli és a külső oldal között, és a kialakuló köztér minden oldalról azonos forgalmi terhelésnek van kitéve, ami végső soron a használhatóságot rontja. Az „**egyoldali csatornás**” kialakítás mellett döntöttünk több okból. Egyrészt okosan differenciálja a két oldalt, anélkül, hogy a külső ív jelentőségét alulértékelné. Másrészt a belső ív mentén gyakorlatilag elhanyagolható mennyiségű forgalmat enged csak meg, ami a kialakuló új térsétány maximális védettséget és a városmaggal való szoros kapcsolatát teszi lehetővé. Harmadrészt kézenfekvő módon teremt aszimmetriát forgalomtechnikai szempontból is: a nem csökkentett, átmenő forgalmat is megengedő városrész felőli térrészben alakul ki a lecsökkentett, de szükséges kapacitású forgalmi csatorna.

A „külső” és „belső” ív

A külső ív 2x3 méteres, süllyesztett burkolatú útját fokozatosan egyre kevésbé intenzív, egyre inkább célforgalmi, ill. engedélyhez kötött használat terheli, ennek kétoldalán helyezük el azt a mennyiségű parkolózámot, amelyet a terület megváltozott használata még elbír, ill. ami indirekt módon maga is forgalomcsökkenést okoz. A külső íven elhelyezett közlekedési „csatornától” befelé a tér járószintjével azonos magasságú burkolatra kizárólag a mentők, tűzoltók és az üzletek időszakos feltöltését végző járművek, valamint korlátozott módon a lakók használhatják. Ez radikális forgalomcsökkentést jelent már az első ütemben is, biztosítva ezzel a városépítészeti koncepció szerinti teresedések, sétálóutca-elv optimális működését.

A kerékpárút

A városra jellemző intenzív és a terv megvalósulása esetén várhatóan fokozódó kerékpárosforgalom számára külön kétirányú kerékpárosutat alakítottunk ki a térszinttel azonos magasságban, 2,5 m szélességben, a parkolók ill. a célforgalmi út felé 70 cm-es védőtávolsággal. A kerékpárossáv noha kijelölt külön terület, része a sétány-koncepciónak, sebességkorlátozást feltételezve.

A parkolás

A parkolás intenzitása paradox kérdés. Véleményünk szerint meg kell találni azt az **optimális parkolómennyiséget**, amely egyrészt kellőképpen csökkenti a forgalmat, biztosítja a célforgalmi parkolás minimális szükségleteit, ugyanakkor tömbösítve kialakít olyan parkolóterületet, ahol a sétálóter koncepcióját nem zavarva kialakul a városi szükségletet egyébként enyhítő parkolási lehetőség. Ennek megfelelően a Várkerület új kétsávos célforgalmi útja mentén biztosítjuk azokat a parkolóhelyeket, amelyek a félórán belül maximált **célforgalmi parkolást** lehetővé teszik. A városmag felőli sétálóutcas részen direkt parkolókat nem alakítunk ki, itt kizárólag a pár perces megállás, illetve a reggel 6 és 8 óra közötti árufeltöltés lehetséges, összesen kb. 80-90 parkolóhellyel. A Várkerület Festő köz felőli végében meghagyjuk a **koncentrált parkolási lehetőséget**, de olyan módon, hogy az a Lackner Kristóf utca felől közelíthető csak meg a nem célforgalmi használat számára, kb. 55-60 parkolóhellyel. Míg tehát a koncentrált parkoló esetében nagyságrendileg nem változik a parkolók száma, addig a célforgalmi területen mintegy harmadára célszerű visszaszorítani azt! Természetesen ezzel párhuzamosan gondoskodni kell a Várkerülettől távolabb eső, de még gyalogosan is bejárható területen új parkolók kialakításáról. Amennyiben ez később olyan volumenű lenne, amely lehetővé teszi a tervünkön kialakított koncentrált parkoló elhagyását, újabb értékes térrésszel gazdagodhat a megújult Várkerület.

A forgalmi rend ütemezéséről

Nagyon lényegesnek gondoljuk, hogy tervjavaslatunk nem tekinthet úgy a város tágabb közlekedési összefüggéseire, mint amelyek már az első ütemben lehetővé teszik a szakasz teljes célforgalomra korlátozását! Ütemezési javaslatunk – amely elsősorban forgalomtechnikai ütemezést jelent – távlatosan gondolkodik: a célforgalmi végállapot fokozatosan, a környező forgalomtechnikai kapcsolatszerkezetek megvalósulása függvényében érhető el.

- Az **I. ütemben** – meghagyva a Lackner Kristóf utcától a Festő közig, illetve a Széchenyi tértől az Ötvös utcáig a jelenlegi forgalmi szintet – a Festő köz és az Ikva-híd közötti területen célszerű rögtön bevezetni az engedélyhez kötött áthajtást, kizárólag a tömegközlekedés átengedésével. Ez, valamint a

kiépülő új városi térszerkezet csökkentett parkolószáma önmagában jelentős, becsléseink szerint 30-40%-os forgalomcsökkenést okoz, hiszen a jelenleg domináns átmenő forgalom jelentős részét megszüntetjük, ugyanakkor nem lehetetlenítjük el a Belváros tágabb értelmű forgalmi rendszerét addig, amíg a fejlesztési koncepciókban megfogalmazott elkerülő szakaszok meg nem épülnek.

- A 2. ütemben kerülhet sor a teljes Várkerület – Ötvös utca és Ikva-híd közötti szakaszának – részben célforgalmasítására, részben engedélyhez kötött használatára. Ez további, mintegy 30%-os forgalomcsökkenést eredményez, kizárólag a valóban célforgalmi funkciók megbízható és elégséges működését biztosítva a területen. A 2. ütem forgalomcsökkentését az egyes forgalmi irányokat tekintve optimálisan megválasztott helyeken elhelyezett pollerek (süllyedő sorompók) biztosítják, a célforgalmasítást közlekedési táblákkal oldjuk meg. Ezzel a forgalomtechnikai „kettévágással” minimális (és szükséges) mértékben megmarad ugyan némi átmenő forgalom a Várkerületen (a Torna utca és az Ikva-híd között), ennek kedvezőtlen hatása azonban nem lesz jelentős, és működni engedi a város közlekedési vérkeringését.

A tömegközlekedésről

A város autóbusz járatainak meghatározó többsége jelenleg áthalad a területen. Koncepciónk számol az átmenő buszforgalom kismértékű csökkenésével (a járatok egy részének kivezetésével). A helyközi napi átmenő buszforgalmat a Várkerületen középtávon (a tágabb forgalomtechnikai fejlesztések függvényében) a mostani 259 db/nap-ról célszerű kb. 140-150 db/nap alá szorítani. Vonzó lehetőségként megvizsgáltuk a speciális, helyi villamosjárat megvalósításának lehetőségét, azonban ennek beruházási költsége olyan magas (pl. járműtelep létesítése), hogy nincs arányban az utasforgalmi igényekkel. Egy olyan kisméretű, elektromos **várkerületi buszokkal** üzemeltetett járat indítását azonban célszerűnek tartjuk, amely a teljes várkörön körbemenne, és a vasútállomást is becsatolná a forgalmi rendszerbe!



A forgalomtechnikai eszközökről

A célforgalmi ill. engedélyhez kötött rendszer betartására a hagyományos forgalomtechnikai eszközökön kívül, a burkolatba süllyedő pollerek kialakítását tervezzük, amelyek egyszerre diszkrét megjelenésűek, ugyanakkor hatékony védelmet jelenthetnek a területnek. A pollerek kizárólag a tömegközlekedés, illetve a helyi lakosok és üzletek, valamint a vészforgalom (tűzoltók, mentőautók) számára biztosított kártyákkal (és vésznyitókkal) nyithatók. Hangsúlyozzuk azonban, hogy a forgalmat alapvetően csökkenteni fogja a Festő köz és az Ikvahíd közötti kizárás, a parkolószám csökkenése, ill. a második ütemben nagyon lekorlátozott forgalmi terheltség (kvázi-célforgalom).

A KÖZTÉRÉPÍTÉSZETRŐL

A Várkerület, mint városi téregyüttes kialakítása a „kottavonalak” szervező erejét, ugyanakkor a vonalak közötti távolságok rugalmas változtatási lehetőségét kihasználva történik. A rendszer konkrétan megjelenik a köztér épített és zöldfelületi elemeinek formai és anyagminőségi megfogalmazásában, és egységesen végigfut a Várkerület körütből köztérre alakított teljes szakaszán.

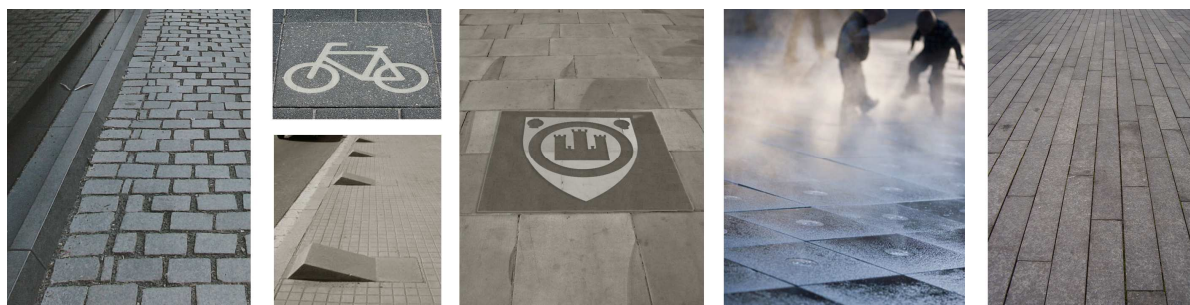
A járófelületek és vegyesforgalmú területek **burkolat**ának nemes anyagot, gránitot javasolunk. Éppen a nagy felület miatt tartjuk fontosnak a relatíve költséges anyag használatát: a városi léptékű megújító beavatkozás nagyságrendje és az ezáltal előrevetített értékállóság indokolja, sőt megköveteli a minőségi anyagválasztást.

Alapszínnek sötétszürkét választottunk, ez a térre néző homlokzatok meglehetősen színes (jellemzően világos színekből összetevő) összképét jól kiemeli, összefogja, ugyanakkor semleges marad. Ebbe a sötét felületbe rajzolódnak bele a „kottavonalak” 50 cm szélességben, világos gránit lapokból.

A kizárólag gyalogos felületeken, a homlokzatok előtt végigfutó sávokban nagyobb, 30 cm széles, változó hosszúságú lapokat, a középső gyalogos, kerékpáros ill. időszakosan járműforgalomnak kitett felületeken keskeny, hosszú elemeket (15 cm széles, változó hossz) használunk. A burkolatban álló fák kevésbé áttört öntött vas faveremrácba vagy a környező burkolattal azonos anyagú és elemméretű, érdesített felületű, vízáteresztő rétegrenddel rakott mezőbe kerülnek.

A burkolatban egyes funkciókat azonos anyagú, nagyobb kőlapokba mart piktogramok jelölnék. A kerékpárutat teljes hosszában a tengelyvonalaiba beépített pikto-kövek jelölik ki. A buszmegállóknál a várakozó helyet jelölnék pikto-kövel. A Várkerületből a belvárosba való átjáró kapualjak előtt visszafogott jelzésként a város címerét mutató pikto-kő jelenik meg.

A járműforgalom számára kialakított 2x3 méteres sávban az I. ütemben aszfalt burkolatot javasolunk, kiemelt szegéllyel. Ebben a fázisban még a várható forgalmi terhelés mértéke miatt lényegesnek tartjuk az akusztikai szempontot, ezért előnyben részesítjük az elemes burkolatoknál jóval kedvezőbb zajcsillapítási tulajdonságokkal rendelkező „csendes” aszfaltot. A II. ütemben az alépítményt (és a pályaszintet) megtartva az aszfaltot felváltja a bazalt kiskockakő.



A szintkülönbségeket szintugrások, támfalak alkalmazása nélkül hidalnánk át. Elegánsabb megoldásnak tartjuk, az adott esetben akár 4-5 %-os lejtésű, egységes felületű, átlátható-átjárható térképzést. Kivétel az Előkapu térhez kapcsolódó térrész, ahol nagyobb rendezvények megtartására alkalmas közel vízszintes teret alakítunk ki, melyet a kb. 1 méterrel lejjebb lévő külső ível egy széles, elnyújtott lépcső köt össze.

A Várkerület több pontján megjelenő **vízjátékok**, vízfelületek kedvező mikroklimatikus hatást fejtenek ki. A burkolatból feltörő szőkővizek alkalmazásával elkerülhető a téli időszakban kedvezőtlen megjelenésű üres medencék látványa.

A **térberendezési tárgyak** többféle típusból tevődnek össze, de egységesen végigvonnak a teljes szakaszon.

Olyan utcabútor-családot javasol a tervünk, amely egységes, új minőséget vihet a Várkerület megjelenésébe. A bútorcsalád lényege, hogy elemei, fajtái egymásból következnek, és későbbi igény esetén is könnyedén bővíthető a választékuk. Padok, információs paravánok, kisebb info-pontok, pavilonok, kerékpártárolók és mobil, alkalmanként összeszerelhető vásári- és fesztiválpavilonok mind-mind azonos családba tartoznak. Fémburkolatú, világos és elegáns felületek, amelyeken a „civitas fidelissima” felirat jelenik meg különböző nyelvekre lefordítva, mint identitást adó, narratív gesztus. A köztérbútorok egyszerűek, inkább tárgyszerű elemként jelennek meg a téren.



A zöldfelületekhez kapcsolódóan hullámos felületű pallóburkolatos mezők kerülnek kialakításra. Ezek kellemes, csapatos tartózkodó felületek lehetnek a tavaszi-őszi időszakban is, amikor a gyepre még nem szívesen telepednek le a diákok.

A vendéglátó egységek szabadtérbe kitelepülő teraszainál azonos karakterű, az időszakosságot csak könnyedségében sugalló, műszaki megoldásaiban rendezettséget, tartósságot hordozó árnyékolók alkalmazását tartjuk fontosnak. A választott típus könnyed, korszerű gyártmány, mely sokféle formában alkalmazható. Igényes kialakításával a nyári utcaképeknek karakteres elemévé válhat.

A parkolást gátló pollert nem „rátett” tárgyként, hanem a burkolatból mintegy kinövő téri elemként alkalmazzuk. Egy olyan kő vagy műkö elemet javasolunk, mely elég erőteljes, de ugyanakkor vonalvezetésében visszafogott, nagyobb számban, sorolva sem uralkodó.



A tér több pontján elhelyezünk játszószernek is használható utcabútorokat. Ezek a kvázi-játszóterek színesítik a térhasználati lehetőségek palettáját, de nem ütnek el az elegáns városi tér karakterétől.



A téregyüttes **funkcionális megvilágítását** jellemzően két féle típusú lámpatest alkalmazásával oldjuk meg.

A térfalak vonalát követve, tehát a fő gyalogos- és jármű-közlekedési sávokban kandeláberes megvilágítást terveztünk. Egy lámpacsalád két fénypontmagasságú változatát alkalmaztuk:

- 6 m fénypontmagasságú kerül a jármű forgalmi út mellé kb. 18 méterenként, a külső ívre;
- 3,5 m fénypontmagasságú a belső ívre a gyalogos sáv és vegyes forgalmú sáv határára.

A belső térrészek külön megvilágítást csak egyes funkciókhoz vagy téri elemhez kötve kapnak - pl. játszó területeken, vagy fák alatt padok közelében. Ez egészen alacsony fénypontmagasságú, inkább surló, jelző jellegű világítás, hiszen ezeken a részeken is érvényesül a magas fénypontú lámpák által adott általános derítő megvilágítás.

A funkcionális világítás mellett lényeges a vízarchitektúrák és a szobrok **díszvilágítása**. Ezeket rejtett lámpatestekkel, a szobrok és vízjátékok karakterét kiemelő, de csak a visszafogott hangsúly megteremtéséhez elegendő minimális fényerejű fényforrások használatával oldanánk meg.

Növénytelepítési koncepciónk lényege, hogy a nagy hangsúllyal megjelenő zöld elemek ne gátolják a tér átláthatóságát, ne szabdalják alterekre. Ezért alapvetően kétszintes növényállományt tervezünk: a dús

lombkoronaszintet csak a gyepszint egészíti ki, cserjetelepítést nem javasolunk. Fontosnak tartjuk, hogy a sok zöldfelület ellenére a terület nem park, hanem inkább városi tér.

A térfalak előtt húzódo jelenleg is meglévő fasorok közül megtartani javasoljuk a friss telepítésű egységes kiültetésű **díszkörte** szakaszokat. Azonos fajtából ezt kiterjesztenénk mindkét oldalt a teljes hosszon. A meglévő idősebb, vegyes fajösszetételű fasorokból a karakteresen szép, egészséges egyedeket megtartanánk (mérlegelve az utcaképi egységesség és az egyedi érték szempontjait). A középén végigvonuló ligetes állomány fajtája a magasra nőő, rajzos ágrendszerű, laza lombzatú **ostorfa**. A fatörzsek alkotta oszlopcsarnok fölött festői összefüggő lombátor alakul ki idővel. Ősszel a kétoldali körtesor vörös és az ostorfák aranyló sárga lombszíne pazar színkavalkádot eredményez.

Gyepszinten a nagy egybefüggő pázsitfelületek mellett nagyvonalú homogén évelő és egynyári virágkiültetések is megjelenhetnek.

