

13. sorszámú pályamű PA 000 09888744 009 0000

Építészet:

A pályázó az urbanisztikai problémákat egy mélyreható és további kérdéseket is felvető városszerkezeti és várostörténeti elemzés konklúzióját levonva, a többi pályaműtől teljesen eltérő megközelítéssel oldja meg. Az IKKK főépületét a meglévő villamos hurok fölé helyezi, mellyel egyben deklarálja, hogy a Petőfi tér bővítése városi parkként szükségtelen és ezáltal a 4-es főutat is az eredeti szinten megtartja. A műleírásban szereplő ábrákkal szemléltetve a tervezendő épület helyét nagyon meggyőző módon a történelmi városmag és a kertségek találkozási zónájában határterületként definiálja és megidézi a korábban itt állt Váradi-kaput oly módon, hogy az új épület és a vágányok közötti zöldbe ágyazott közlekedő területet Váradi kertként aposztrofálja.

Ezzel az alaphelyzettel a közlekedési területeket elválasztja a Piac utca és a Petőfi tér gyalogos zónájától. A tervezett főépület pozíciójának ütemezés tekintetében megvan a haszna: a meglévő épületek az új IKKK központ főépületének felépítéséig megmaradhatnak, így a folyamatos utasforgalom biztosítható.

Az épület markáns, egy vidéki nagyváros építészetéhez mérten szokatlan tömegképzése révén jól felismerhető. Karakteressége révén jól súlypontozza a tengely másik végén lévő Nagytemplom kiemelkedő tömegét, de sajnos a város architektúrájába történő integrálódása éppen ezen, a világ fejlődő nagyvárosaiban manapság sokat alkalmazott amorf formaképzésből fakadóan kérdéses. Az IKKK alapfunkcióját kiegészítendő, a magasház rehabilitációjára is hasznos javaslatot tesz a pályamű: az épületet távlati fejlesztésekbe bevonva irodaház funkcióval javasolja felújítani, melyhez opcióként a IKKK épületébe tervezett irodaszintekről összekötő hidat is javasol.

Az IKKK épület térszervezése az átriumban elhelyezett kaotikusnak tűnő lépcsősorok ellenére jól átlátható, az átmenő utasforgalom irányai egyértelműek, az egyes szintek alaprajzi szerkesztése világos. Az amorf tömegforma ellenére, az épület egyszerű pillér-lemez struktúra. A tetőkert hasznossága kérdéses.

A terv jelentős hibája az IKKK főépületéből vasúti peronokat csak a mélygarázson átvezetett gyalogostengelyben lehet megközelíteni, melyet a gépkocsiforgalom is keresztez. A pályázati programban meghatározott igényekhez képest az 1000 férőhelyes P+R parkoló irreálisan nagy, ami az épület alapterületét is jelentősen növeli.

Tekintve, hogy az épület és a hozzá kapcsolódó közlekedési területek szinte a teljes I. ütemben igénybe vehető tervezési területen szétterülnek, ezért a javasolt távlati fejlesztési területek kiszorulnak az IKKK közvetlen közeléből.

Várostervezés:

A pályaművet egyetlen építészeti gondolat determinálja: egy extravagáns (és divatos) épületszobor megalkotása, akár illik a környezetébe, akár nem. (Nem illik.) Az épület elhelyezése még értékelhető lenne, mint a Piac utcai tengely déli lezárása. Elhelyezése azonban – előrehúzása az Erzsébet térig - a Petőfi tér déli részét egyszerűen megszünteti. Lebontja a jelenlegi vasútállomás épületét, így az „épületszobor” mögül eltűnik a háttérter adó térfal. Az épületszobor és a vasúti terület között utakkal szabdalta, az intermodális csomópontot használó emberek számára nehezen használható terület alakul ki. Az aluljáró-szint meglehetősen bonyolult. A villamos végállomás jelenlegi rendszerét megtartja – egyébként gyakorlatilag semmit.

Közlekedés:

A pályamű a felvételi épület bontásával, egy új, a villamos hurokvégállomásának formáját felvevő, a vasúttól intermodalitás szempontjából távoli, a 22 emeleteshez ízesülő épület alkotja az intermodális csomópontot. Ebben helyezi el a villamos jelenlegihez hasonló formájú hurokvégállomását, az autóbusz pályaudvarokat, valamint a parkolókat is. Itt található a pénztárak és egyéb utasforgalmi létesítmények is. A gyalogos forgalom még az épületen belül is áttekinthetetlen. Az egyébként érdekes kialakítás miatt szükségessé váló, a mainál lényegesen nagyobb gyaloglási távolságot a mindennapi vasúti utasok vélhetően kevésbé tolerálják majd.

A közúti kapcsolatoknál a Kiskörút és a Nagykörút kapcsolata erőltetett. A villamos és gyalogos kereszteződés balesetveszélyes. A déli oldalra átnyúló gyalogos felüljáró – kerékpáros közlekedésre alkalmassá téve – lehetővé teszi a Piac utcai kerékpáros tengely kialakítását.

A közlekedési programnak a terv lényegében megfelel. Az autóbuszok tároló helye nem túl messze található. A villamos üzemnél marad a jelenlegihez hasonló hurok, azonban azt a gyalogosforgalom többször keresztezi.

Vasúti közlekedésnél a terv szerint a felvételi épület elbontódik, utasforgalmi funkciói az új intermodális épületben kerülnek elhelyezésre. A terv így a vasúti közlekedési funkcióknak csak részben felel meg, az egyéb közlekedési ágaktól még a jelenleginél is hosszabb gyaloglási távolságokat igényel. A peronokat felüljárón közelíti meg. A jelenlegi vasúti vágányképen nem módosít, viszont jó kapcsolatot ad a tram-trainnak.

A tervben az intermodalitás nem érvényesül, a vasút és az egyéb közlekedési módok – egy egyébként érdekes építészeti megoldás érdekében – messze kerültek egymástól.

Üzemeltetés:

Merész terv, energetikai szempontból jól átgondolt, az átszállási gyalog utak nagyon hosszúak 400 - 500 m

Közművek:

A közművesítéssel csak érintőlegesen az épületgépészeti fejezetben foglalkozik.

A mélygarázs miatt pedig közmű kiváltásra van szükség, melyet nem vizsgált, ezért összességében közművesítési szempontból nem értékelhető.

A tervet a Bíráló Bizottság a teljesen egyedi városszerkezeti megközelítése, helyes alapvetései és előremutató javaslatai miatt megvételben részesíti.