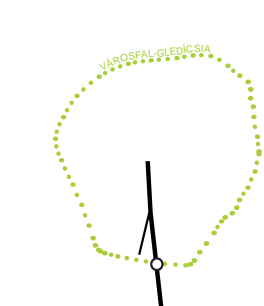
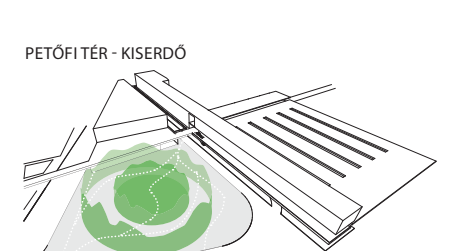
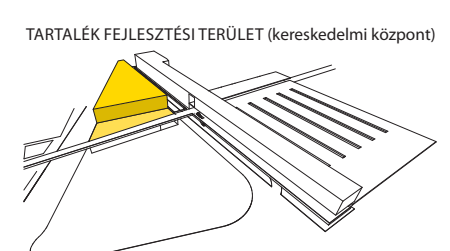
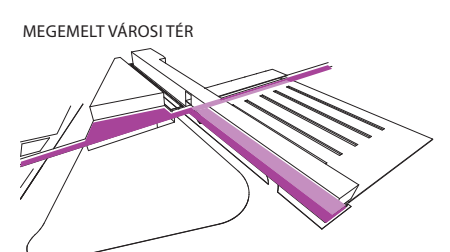
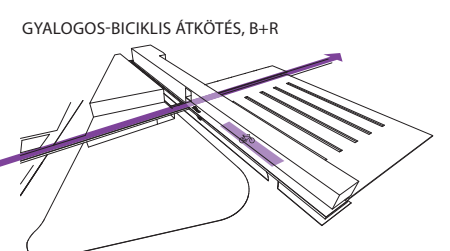
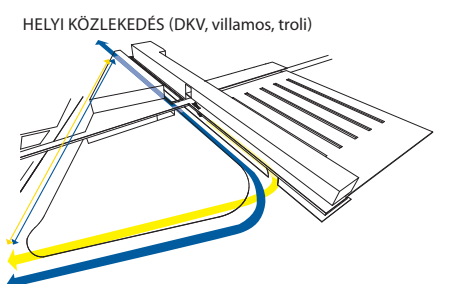
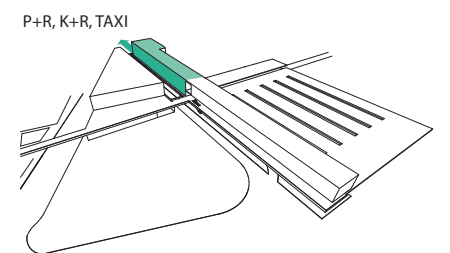
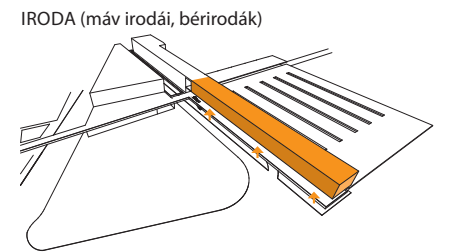
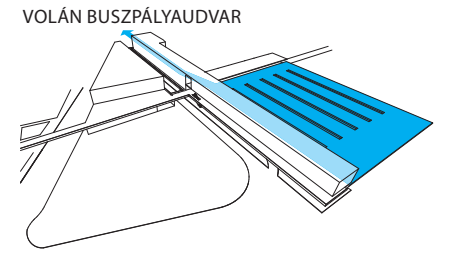
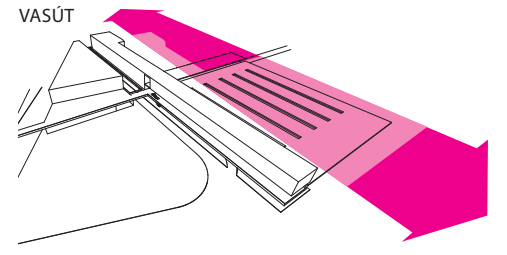
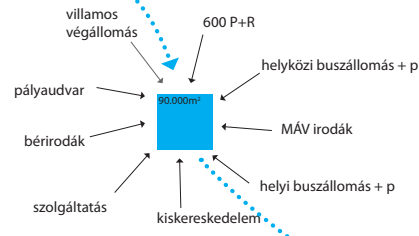
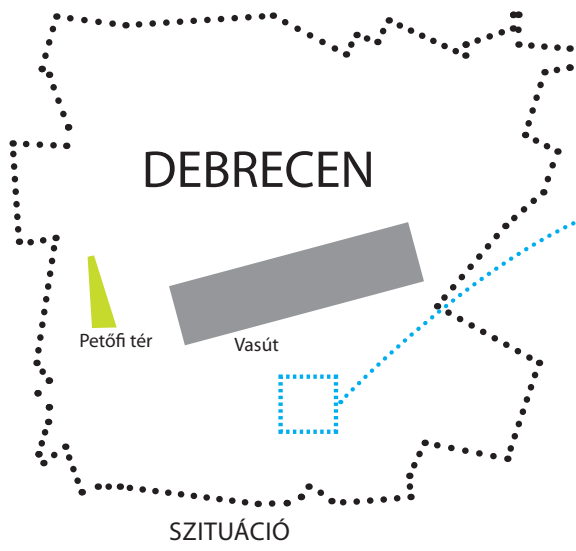
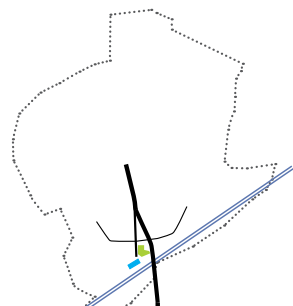


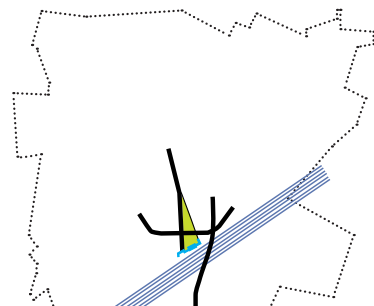
Az INTERMODÁLIS KÖZPONT és a hozzá kapcsolódó beruházások össz alapterülete a körúton belüli, igazán városias karakterű DEBRECEN 2,5%-a. Nem meglepő, hogy maga az intermodális központ -egy ekkora város esetében- egy nagy ház lesz, ellenkező esetben az átszállási hosszak nőnek meg, vagy -föld alá helyezés esetén a költségek. Egyet értünk Rem Koolhaas-szal abban, hogy a nagy házak akkor jők, ha nem architektúrájukkal, hanem városszöveti összefüggéseikkel büszkélkedhetnek.



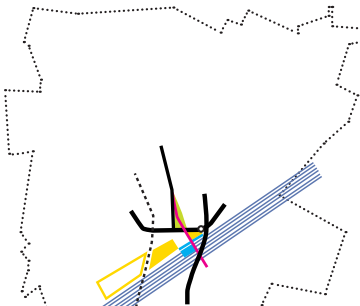
A Várud utca Petőfi Sándor idejében a városkapun át vezetett Várud felé



Az első vasútállomás így érthetően a Kis Várud utca végében épült meg. Előbb kerülővel, aztán a palánk átvágásával egyenesen vált megközelíthetővé.



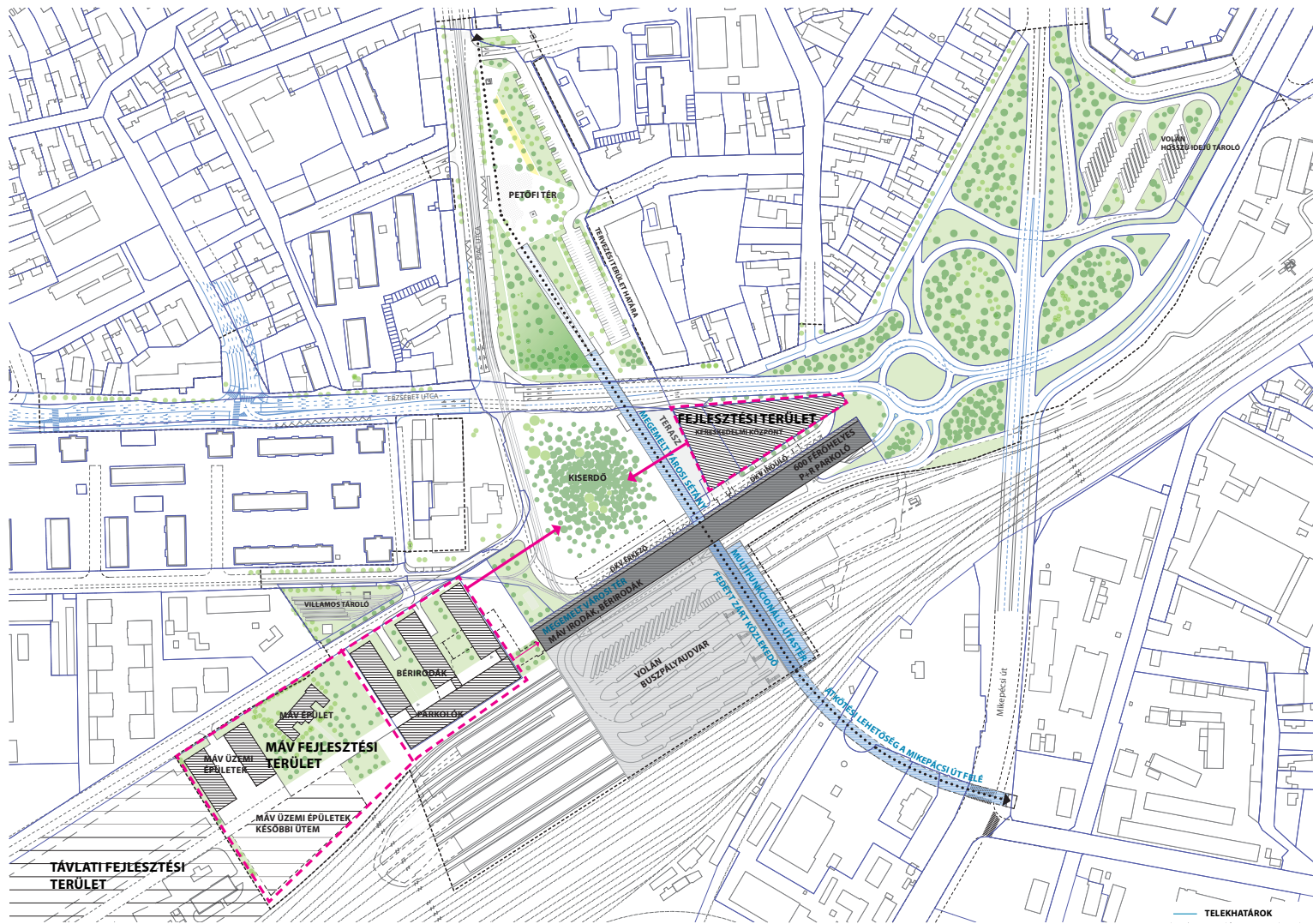
A mai Nagyvállomás már elépítette a Nagy-Várud utcát, az zsákutca lett. Később megépült a felüljáró, pótolandó a kiesett Várud utcát.



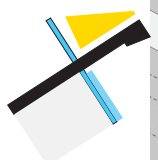
Az intermodális központ főutcája a hajdani Nagy-Várud utca nyomvonalán lesz. Újra összeköti a két oldalt, miközben a legrövidebb átszállási lehetőségeket is megteremti, még a repülőtér felé is.

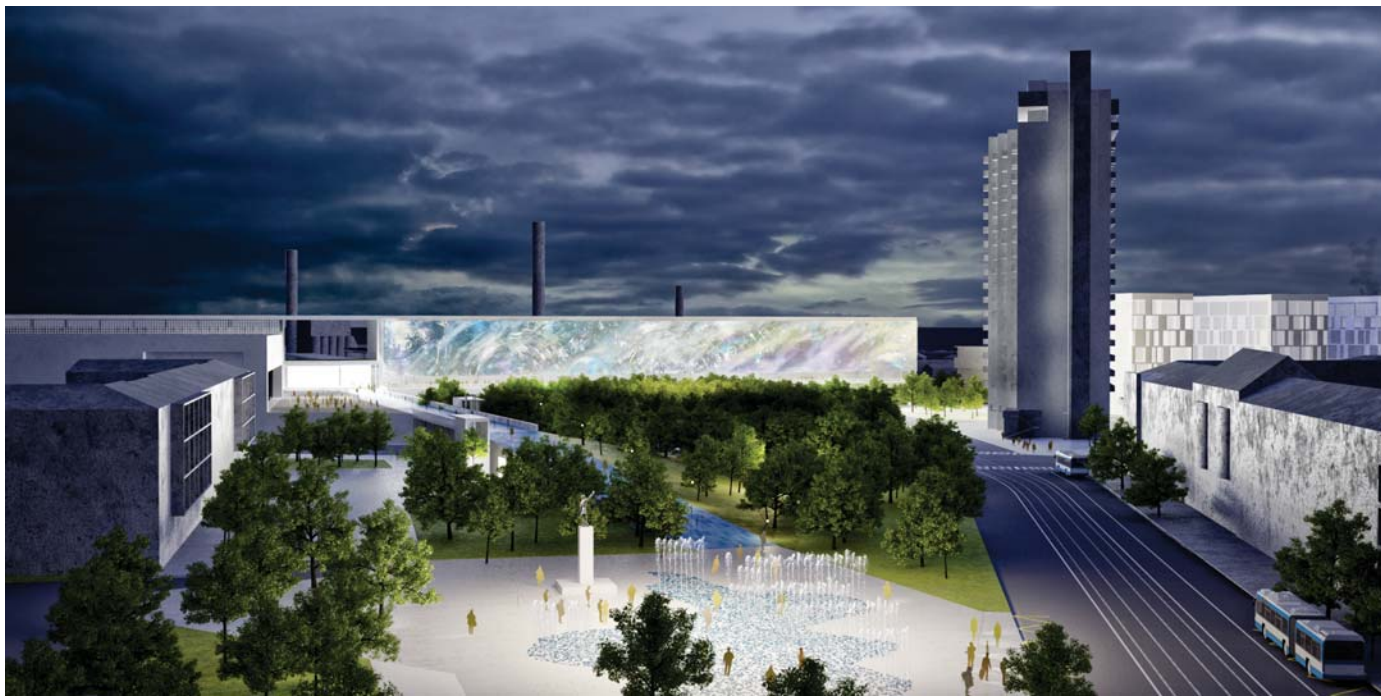


AZ INTERMODÁLIS KÖZPONT ÉS A PETŐFI TÉR GYALOGOS TENGELYE



ÁTNÉZETI HELYSZÍNRAJZ M 1:2000





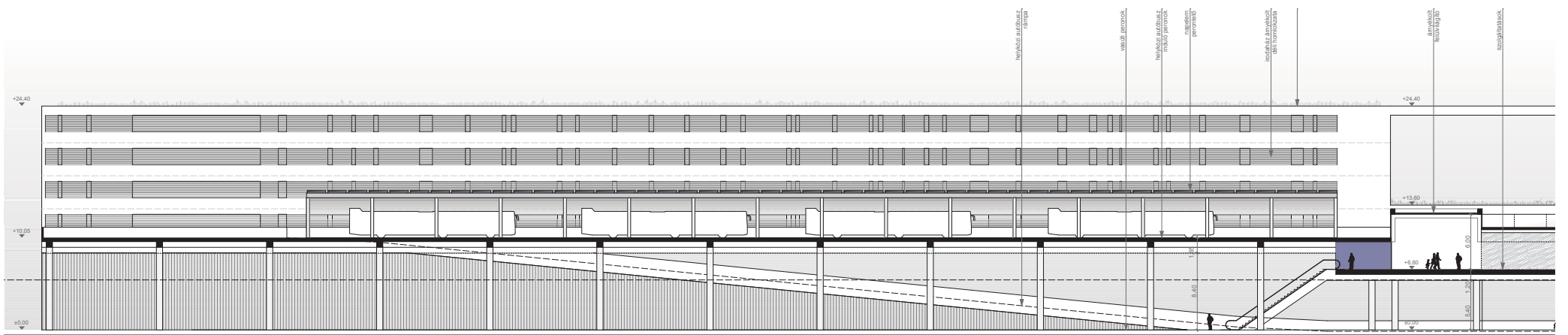
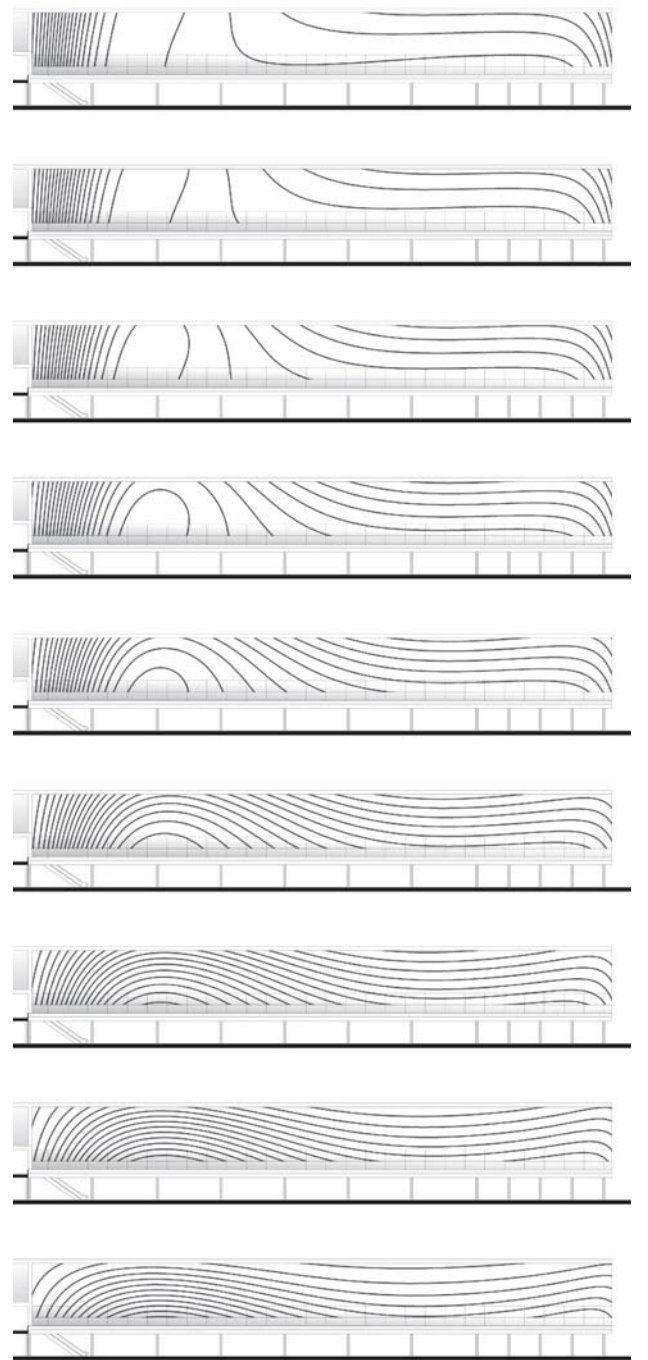
PERFORMANSZ ÉS ESTI HANGULATKÉP PETŐFI TÉR IRÁNYÁBÓL

Építészeti arculat  
Az összetett, de egyszerűen megérthető struktúra igényes, jól karbantartható anyagokból valósulna meg. A homlokzatok a déli oldalon zártak, lyukarchitektúrával, az északon nyitottak nagyobb üvegfelületekkel. Erre a város felőli oldalra aktív energiatermelő, és/vagy a szélmozgásra épülő kinetikus homlokzatot javasolunk. A led technika felhasználásával mátrixos, képmegjelenítő rendszer is létesülhet a főhomlokzaton. Az ötödik homlokzat manapság alapvetően energiatermelésre való. Napelemek elhelyezését javasoljuk a Hajdú Volán terminálja fölé, amely megfelelő kiosztásban nem csak a saját, hanem az alatta lévő MÁV pályaudvar árnyékolására is alkalmas lesz. A 80%-os lefedettség jelentős energiatermelést biztosít majd. Az irodaház és a parkolóház tetejére passzív zöldtetőt terveztünk, illetve itt helyeznénk el az irodaház napi igényeit kiszolgáló napkollektorokat is.

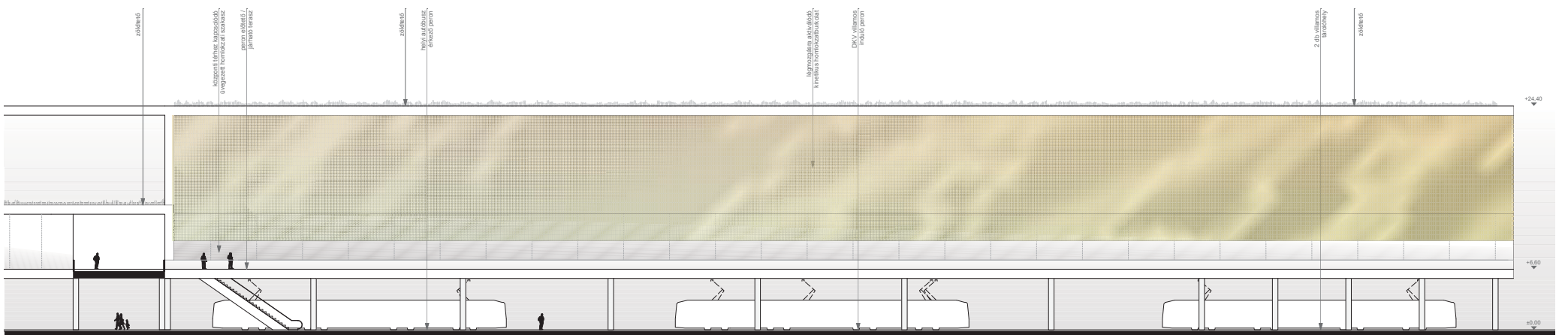


FŐHOMLOKZAT - LÉGMOZGÁSRA AKTIVÁLÓDÓ KINETIKUS ÉLŐ HOMLOKZAT - NED KAHN  
a művészet és a tudomány keveredik művészetében, alkotásait főként a légköri fizika, a geológia, a csillagászat és a mozgás ihlette kinetikus homlokzatrendszereinek célja, hogy felhívja a figyelmet a természettel való folyamatos kölcsönhatásra ez a folyamatosan változó, összetett rendszer gyönyörűen kirajzolja a szél áramlásait

HOMLOKZAT VÁLTOZÁSA



DÉL-KELETI HOMLOKZAT M 1:250



ÉSZAK-NYUGATI HOMLOKZAT - LÉGMOZGÁSRA AKTIVÁLÓDÓ KINETIKUS ÉLŐ HOMLOKZAT - NED KAHN M 1:250



OXIGÉN TERMELŐ AKTÍV ZÖLDFELÜLET LÉTESÍTÉSE



ÜZLETSOR ÉS GYALOGOS KAPCSOLAT A PETŐFI TÉREN

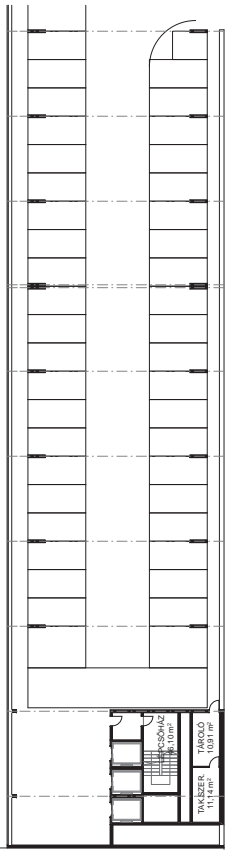






KÖZPONTI TÉR ÉS UTASTÁJÉKOZTÁSI RENDSZER

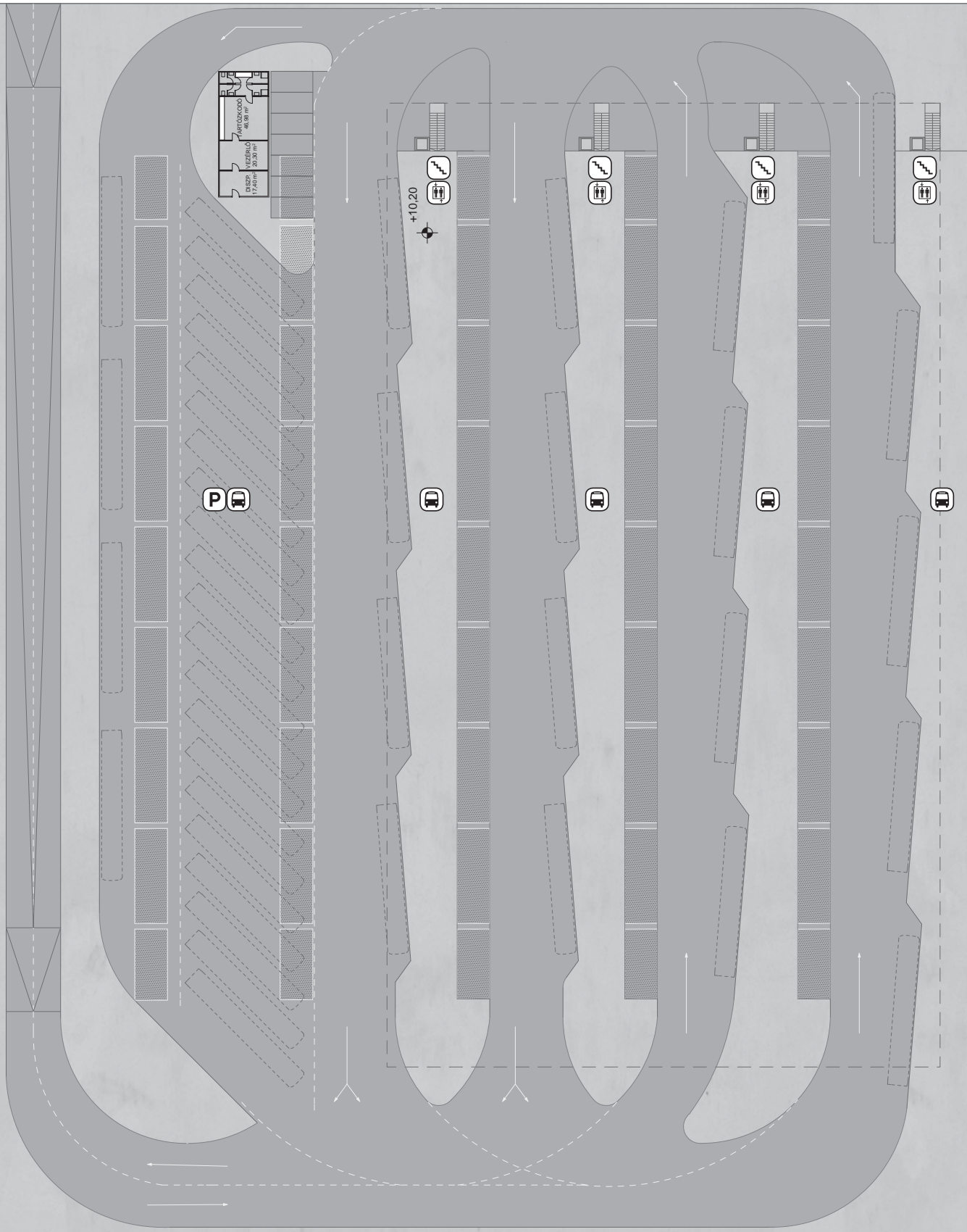
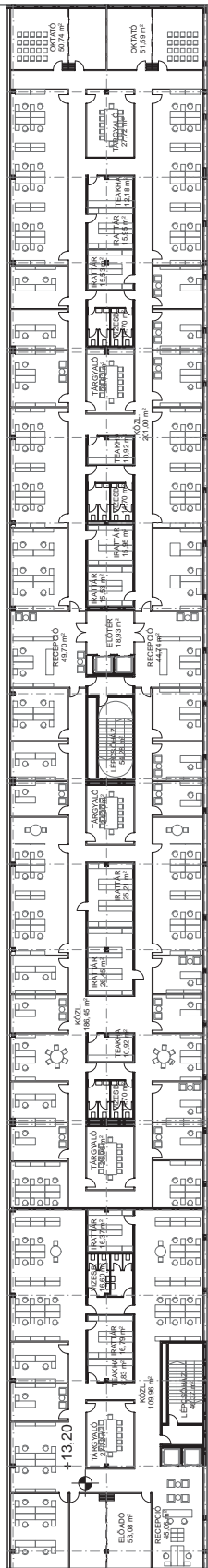




#### HAJDÚ VOLÁN

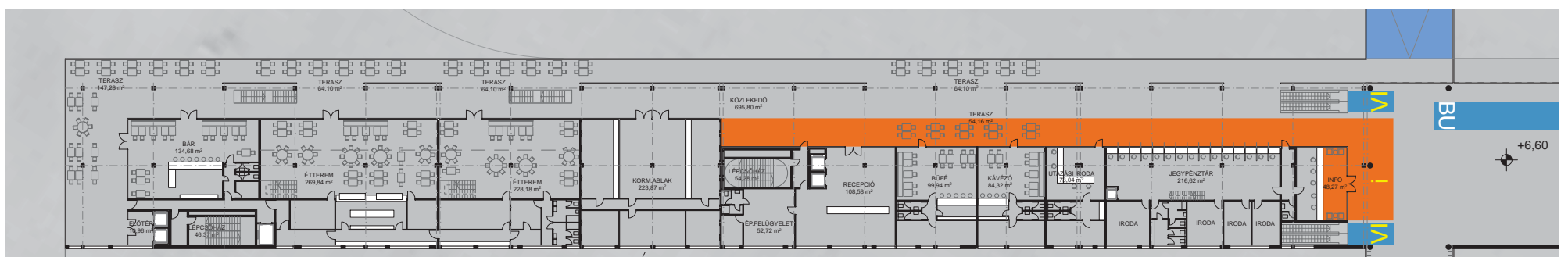
A buszpályaudvar a vasúti sínek fölé kerül, a sínekkel párhuzamos fedett-nyitott peronokkal. Minden peron (a vasúthoz hasonlóan) a gyalogos tengelyről érhető el. A leszállóhelyek egy peron alá kerültek. A félórás busz és a személyzeti szolg. parkolók a legrövidebb úthosszal, helyben kapcsolódnak a rendszerhez. A terminálhoz vezető lejtő szintén párhuzamos a vasúti sínekkel. A lejtő vonalában a légáramlást nem akadályozó akusztikus fal (hangtompító rendszerű) készül a vasúti zajok mérséklésére. A fél óránál hosszabb ideig várakozó buszok részére a felüljáró mentén alakítottunk ki nyitott parkolóhelyeket. Az üzemi területeket (diszpécser, vezérlő, tartózkodó) biztosítjuk. A buszpályaudvar árnyékolását napelemek végzik, amelyek a felület 80 %-át fedik le.

+13,2

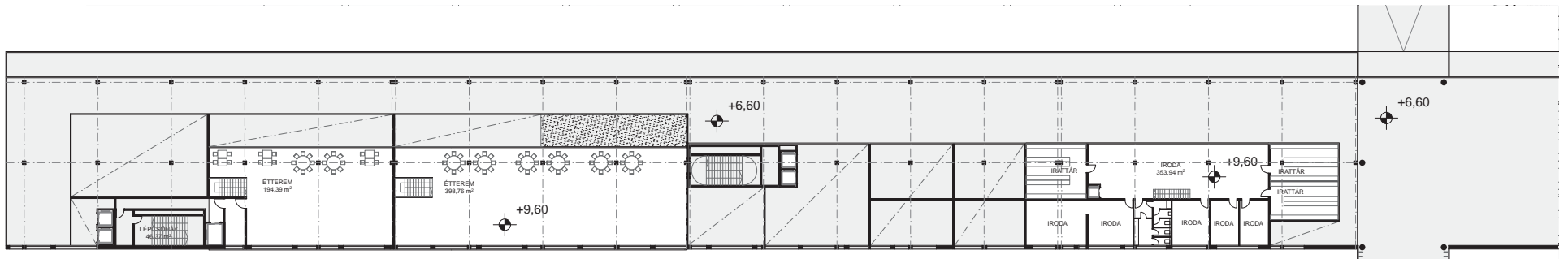




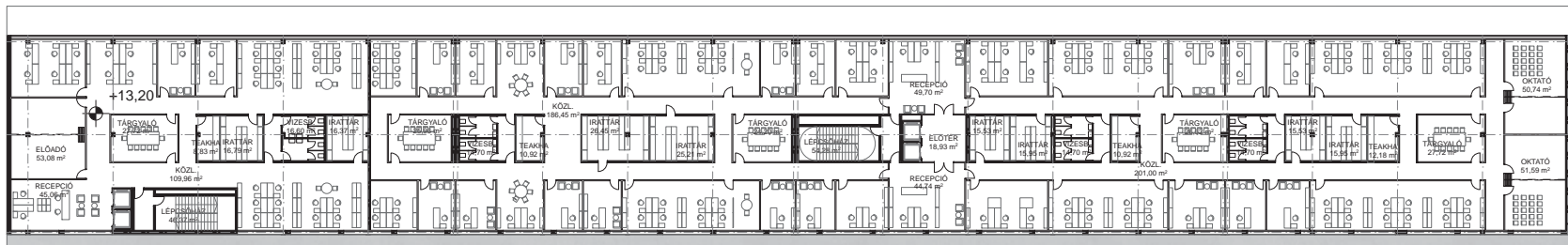
UTASCSARNOK FŐBJÁRATA



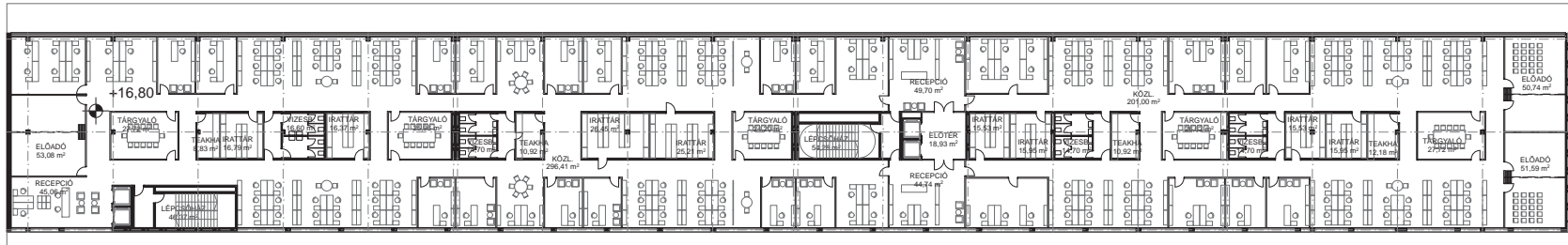
ELSŐ EMELETI ALAPRAJZ, ÉTTERMEK, JEGYPÉNZTÁRAK, KÖZÖNSÉGFORGALOM M 1:250



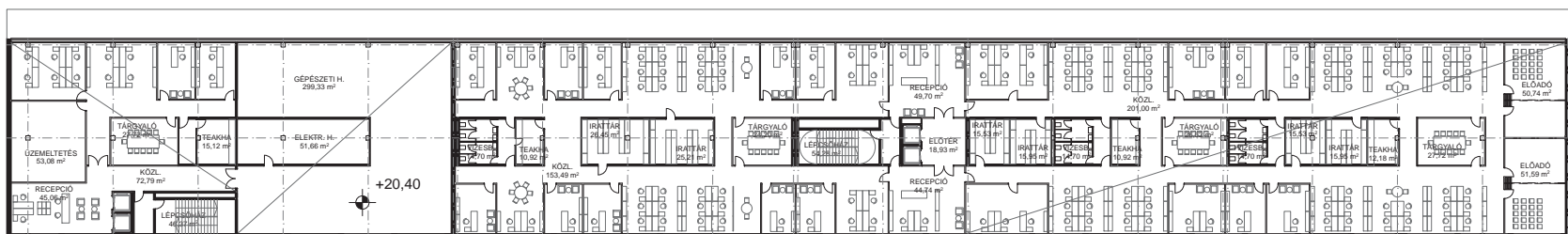
GALÉRIASZINTI ALAPRAJZ, ÉTTERMEK, JEGYPÉNZTÁRAK, KÖZÖNSÉGFORGALOM M 1:250



MÁSODIK EMELET, MÁV IRODÁK ÉS BÉRBE ADHATÓ TERÜLETEK M 1:250

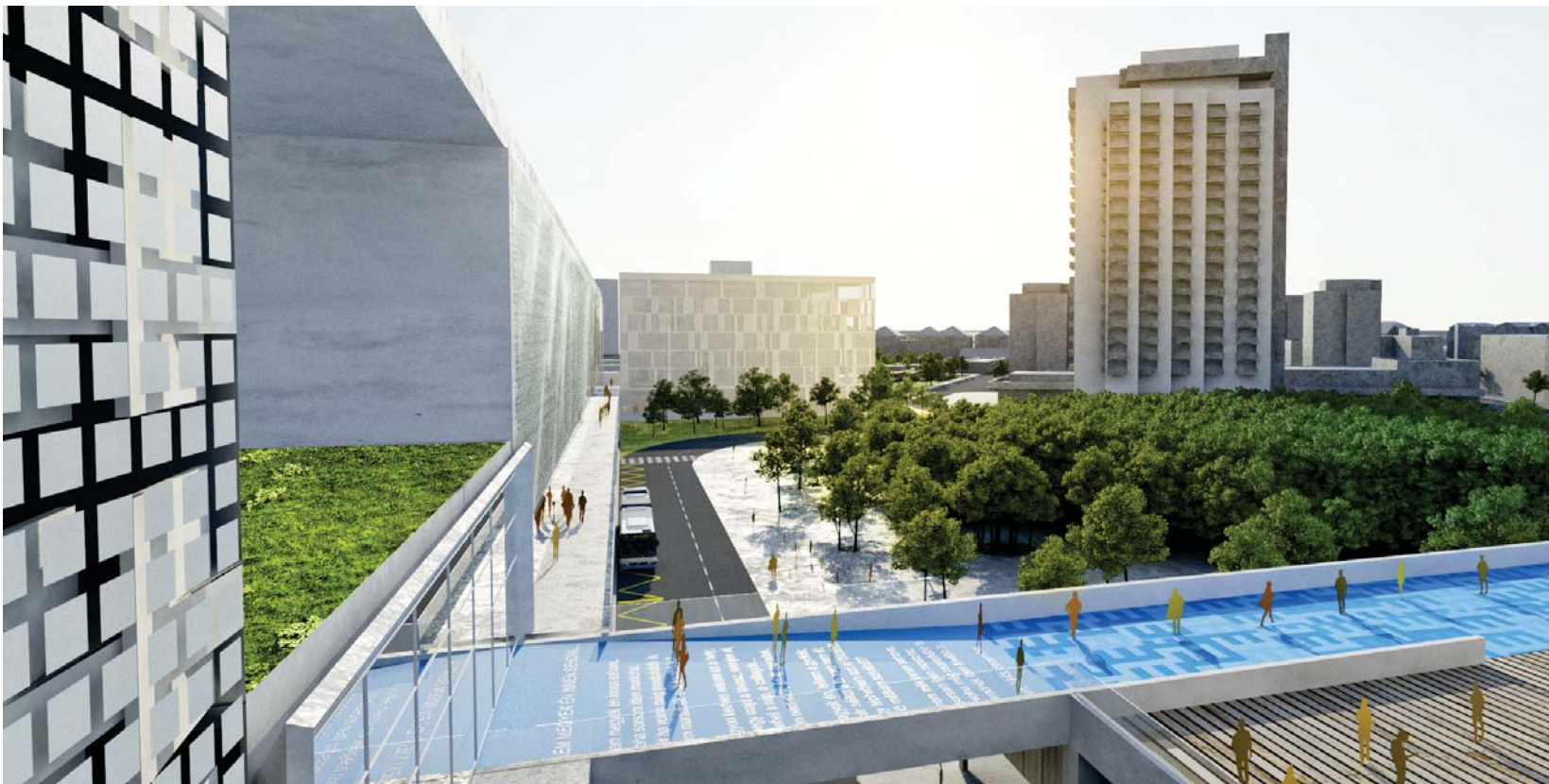


HARMADIK EMELET, BÉRIRODÁK M 1:250



NEGYEDIK EMELET, BÉRIRODÁK, ÉPÜLETÜZEMELTETÉS ÉS GÉPESZTI HELYSÉGEK M 1:250





## Nem megyek én innen sehova...

Nem megyek én innen sehova,  
Fa vagyok én, lelkem a gyökér,  
Noha sorsom itten mostoha;  
Gyökér nélkül a fa meg nem él;

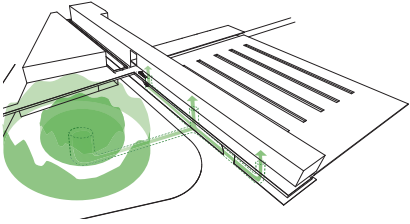
Hát ha volna még mostohább is,  
S hogy téphetném azt ki földéből,  
Nem maradnék-e itt tovább is?  
Idevaló mátkám szivéből?

Nagyon kedves nekem ez a hely;  
Azért nem mék innen sehova,  
Elmegy majd a tavasz, menjen el,  
Noha sorsom igen mostoha;

Elmehet a nap, a csillagok...  
De ha volna még mostohább is,  
De én nem mék, én itt maradok.  
Megmaradnék itten tovább is.

Petőfi Sándor  
Debrecen, 1843. december

## FRISS LEVÉGŐ UTÁNPÓTLÁS



## Környezettudatos építészet

Olyan építészeti megoldásokat terveztünk, amelyek kielégítik a 2020-as „közeli 0” energiafogyasztási szintet. Arra törekedtünk, hogy a lehetőségekhez mérten minimálisra csökkentjük az aktív (folyamatos költségeket jelentő) rendszereket és minél több helyen passzív megoldásokat alkalmazunk. Az irodaház(ak)at a „zöld ház” minősítést megcélözva terveztük meg.

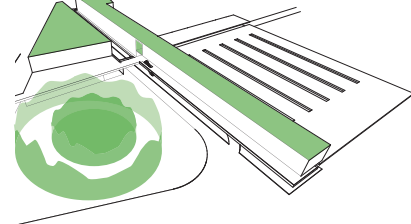
## Természetes szellőzés:

Fontos szempont volt, hogy minél keskenyebb és zárt kontúrú tömegeket hozzunk létre, így alapot teremtve a természetes átszellőztetésnek. A szükséges frisslevegő utánpótlást a tervezett kiserdő mélyén elhelyezett, a fák által megtisztított levegő biztosítja, amit csatornarendszeren vezetünk a zárt területekre.

## Üzemi átszellőztetés:

A parkolóház(ak) mindkét hosszhomlokzata áttört lesz, abból a célból, hogy az esetek többségében energia bevétel nélkül meg lehessen oldani a füstgázok eltávolítását. Mindkét buszpályaudvar és a vasúti pályaudvar oldalt és részben a tetején is nyitott kialakítású, mely megfelelő arányok betartása mellett olyan légállapotokat teremt, amely gépi szellőzést nem igényel.

## ZÖLDTETŐ



## Természetes hűtés:

Az átszellőztetést a nyári hónapokban az éjszakai (hűvösebb) időszakokra téve komoly hőfokcsökkenés érhető el a jelentős saját tömegnek köszönhetően.

## Fényfelhasználás:

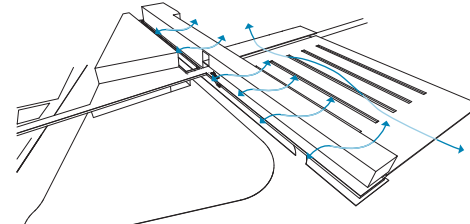
A világítási célú fényfelhasználás optimalizálása a cél: égtáj specifikus homlokzatképzést, méretezett, inonativ üvegfelületeket és a szükséges helyeken a túlmelegedést kiküszöbölő árnyékolást terveztünk.

## Gépészeti megoldások:

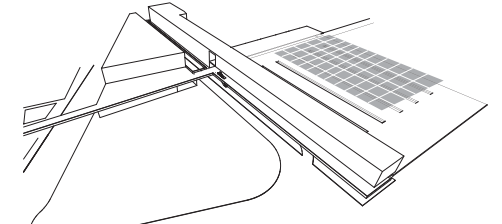
A fűtött/hűtött épületrészek hőszivattyús ellátást kapnak. A víztakarékos megoldások (esővízgyűjtés ciszternákban ill. szürke vizek felhasználása, vízmentes vizeldék stb.) jelentős üzemeltetési költségmegtakarítást eredményeznek.

Az egész beruházás területén szelektív hulladékgyűjtést kell alkalmazni.

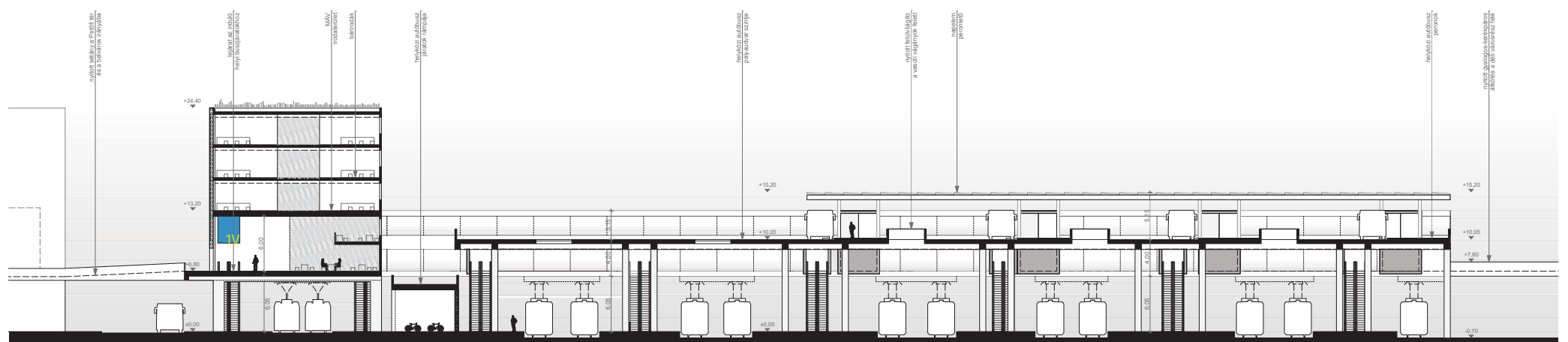
## ÁTSZELLŐZTETETT HOMLOKZAT



## NAPKOLLEKTOROK



## ÉRKEZÉS DEBRECENBE

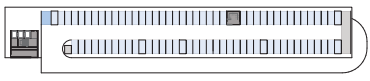


## METSZET A BUSZ ÉS VASÚTI PÁLYAUDVARON KERESZTÜL



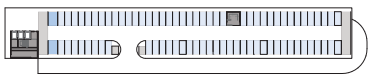
## METSZET A GYALOGOSTENGELYEN KERESZTÜL





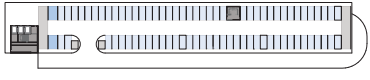
**P+R parkoló**

A távolsági buszpályaudvarhoz vezető út mellett helyeztük el a 599 férőhelyes P+R parkolóházat, ami önálló megközelíthetőségű, a RMT javasolta módon. Alternatív be/kijáratot is biztosítottunk a Hajdú Volán terminálját feltáró új útról, külön sávot biztosítva a bejáratnál, a busz-forgalom zavarásának elkerülésére. Közvetlen kapcsolata van szintben, illetve felvonókon (3db) és lépcsőházon keresztül a gyalogostengellyel, illetve az irodaházzal, második útemben pedig a Wesselényi utcai fejlesztési területtel.



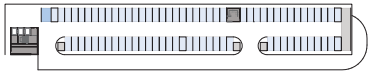
**K+R parkoló, Car-sharing**

A parkolóház földszintjén a gyalogostengely közvetlen közelében lesz a K+R parkoló. A vasúttal párhuzamos, a Hajdú Volán terminálját feltáró új útról közelíthető meg. Mellette mód van autó-kölcsönző kialakítására.



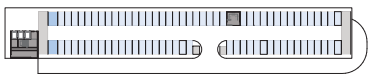
**TAXI**

A parkolóház földszintjén a gyalogostengely közvetlen közelében lesz a taxidroszt. A vasúttal párhuzamos, a Hajdú Volán terminálját feltáró új útról közelíthető meg, és azon hagyható el.



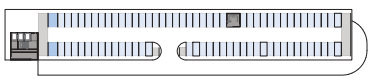
**B+R parkoló, Bike-sharing**

A Hajdú Volán terminálhoz vezető lejtő alatt, a földszinten, mindenhez közel helyezkedik el a nagy, fedett, a gyalogostengelyhez kapcsolva, annak szintjén a kis beltéri B+R parkoló. A B+R parkoló kiemelt részén kerékpárkölcsönző létesülhet



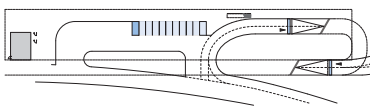
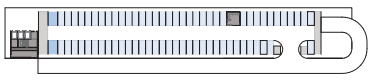
**DKV buszok**

Az Erzsébet útról kis ill. nagyíves behajtás után a buszok közvetlenül a párhuzamos leszállóhelyekre állnak be (2x2 db). Innen a legrövidebb úton átállhatnak a felszállóhelyekre, vagy az út túloldalára tervezett 30 perces tároló helyekre, ahonnan közvetlen ráfordulást adtunk az indulóhelyekre. A 60p-nél hosszabb tárolási területet a Homokkerti felüljárónál alakítottuk ki. Az IKKK-t a buszok a legrövidebb úton hagyják el a Wesselényi út irányában. A nagyívet a tervezett kör alakú közlekedési csomópont biztosítja.



**DKV villamos**

A rendkívül nagy helyigényű és városépítészeti szempontból is kezelhetetlen „hurkot” fejállomásra cseréljük, ami párhuzamos helyzetű lesz a vasúti vágányokkal és a DKV busz megállóival. Itt biztosítjuk a tartalék helyeket is. A 30 perces tároló helyeket a Raktár utca mentén alakítottuk ki. A fejállomást üzemi vágányok kötik a remiz felé vezető nyomvonalhoz. A végállomás működési sémája a következő:



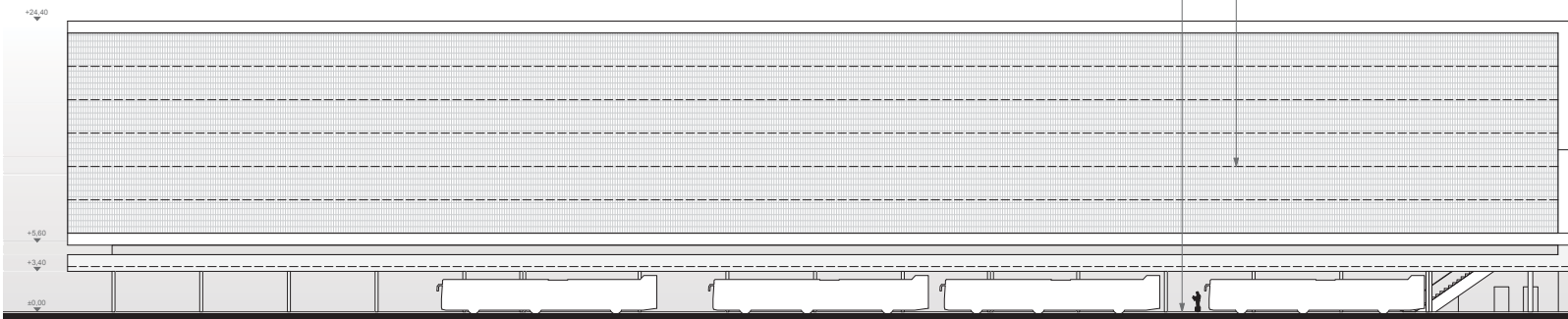
**PARKOLÓHÁZ ELRENDEZÉSE**



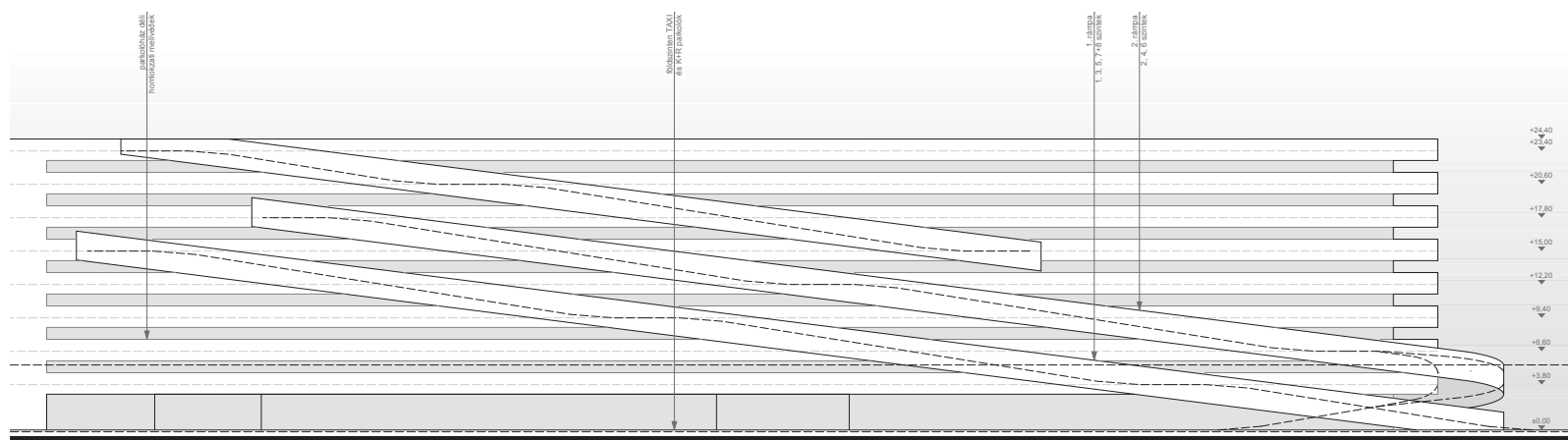
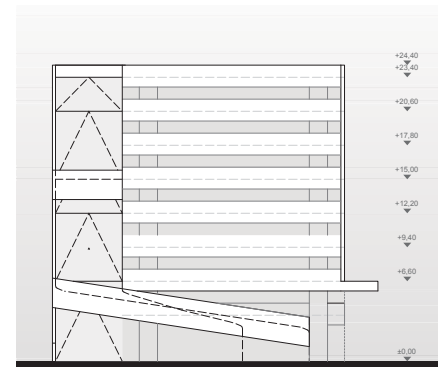
**DKV BUSZPÁLYAUDVAR**



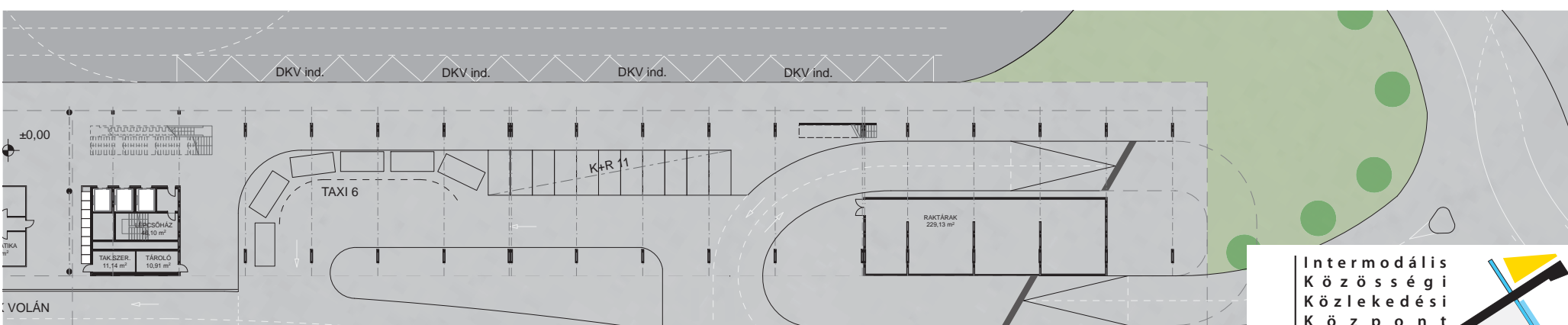
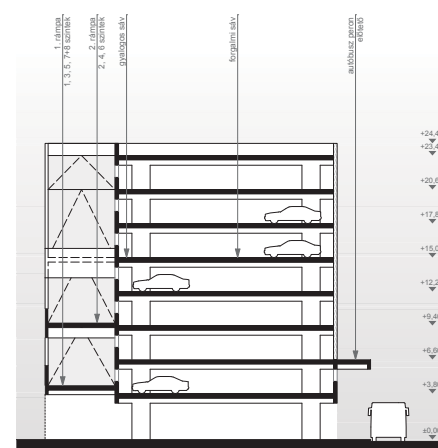
**LÁTVANY A PERONOK FELE**



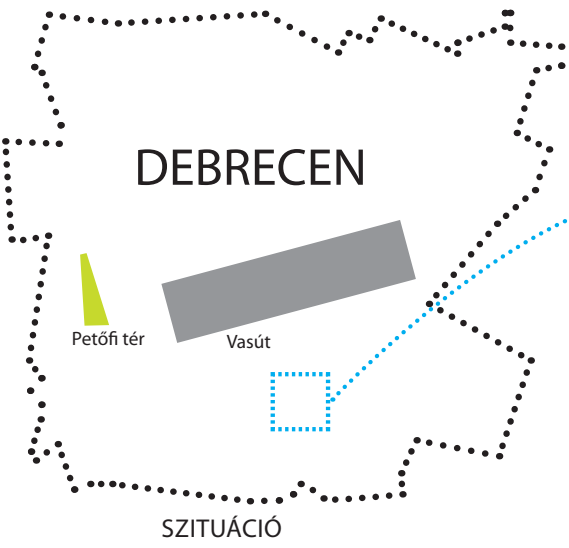
**PARKOLÓHÁZ ÉSZAK-NYUGATI HOMLOKZAT M 1:250**



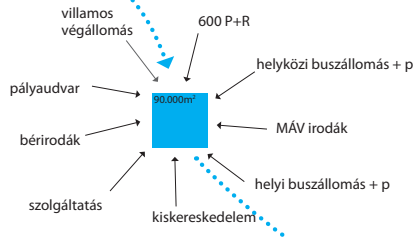
**PARKOLÓHÁZ DÉL-KELETI HOMLOKZAT M 1:250**



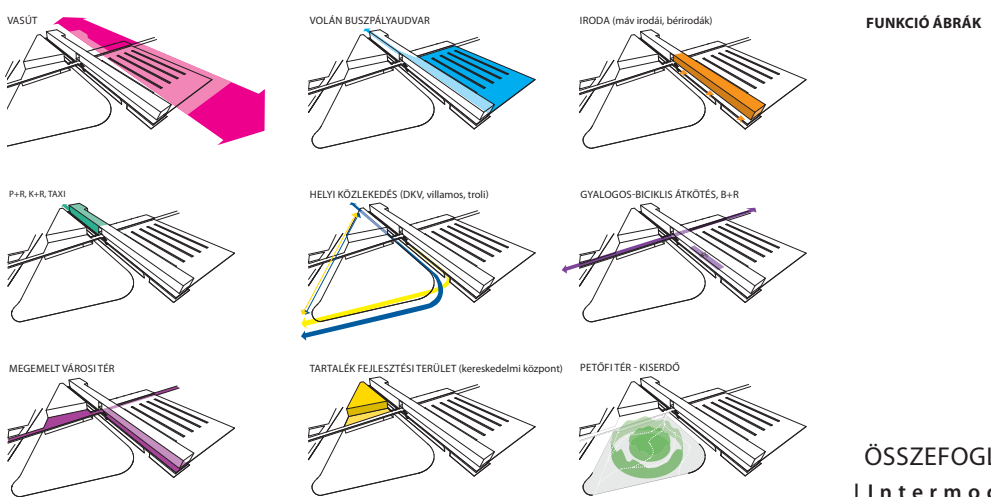
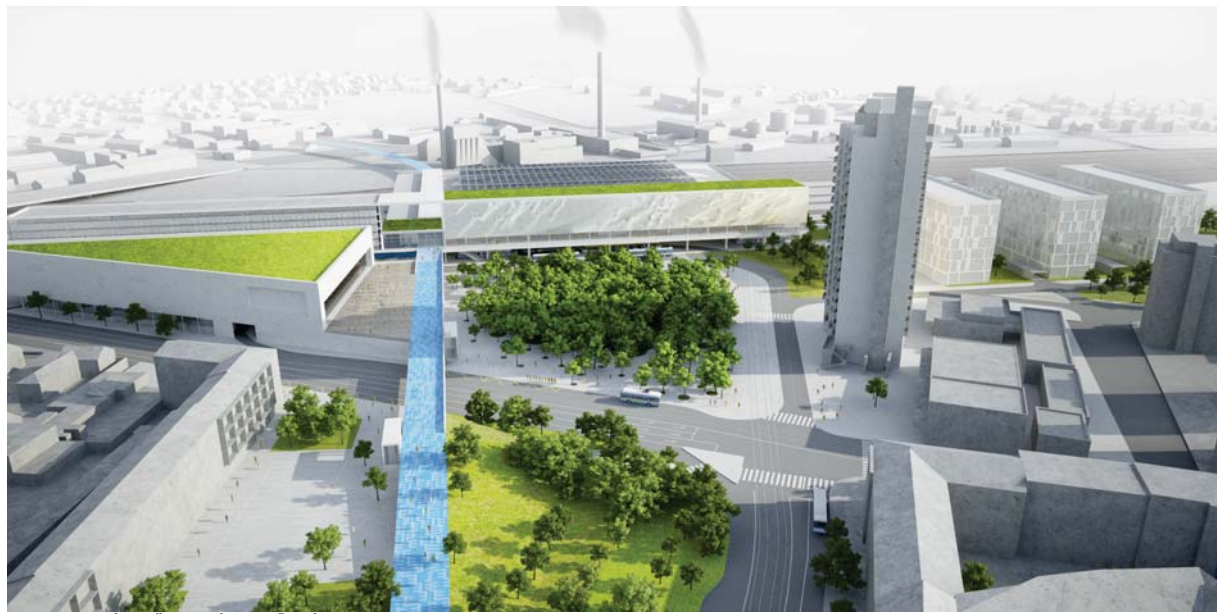
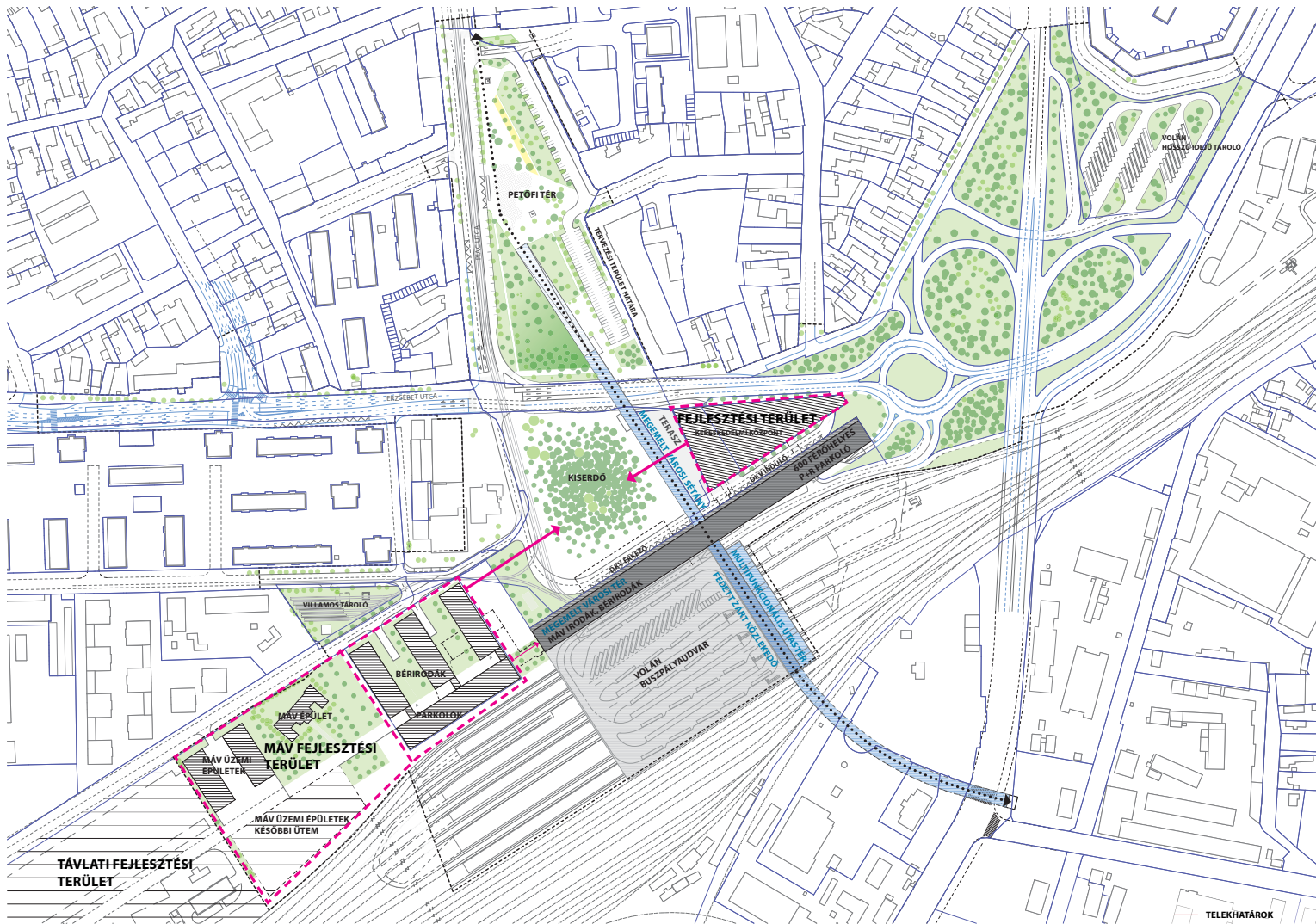
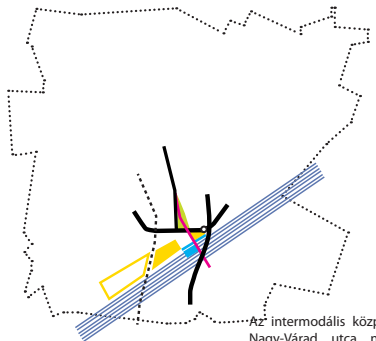
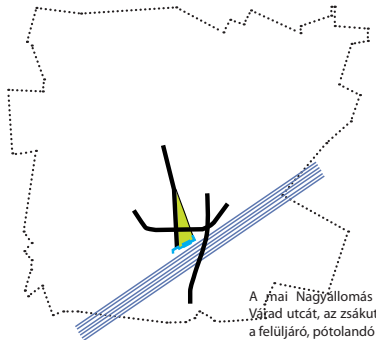
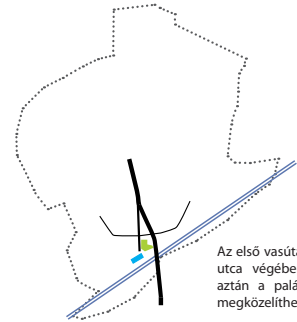
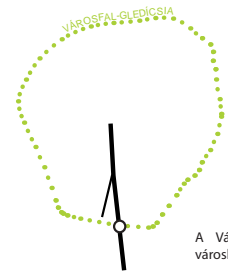
**PARKOLÓHÁZ FÖLDSZINTI ALAPRAJZ M 1:250**



Az **INTERMODÁLIS KÖZPONT** és a hozzá kapcsolódó beruházások össz alapterülete a körütn belüli, igazán városias karakterű **DEBRECEN 2,5%-a**. Nem meglepő, hogy maga az intermodális központ -egy ekkora város esetében- egy nagy ház lesz, ellenkező esetben az átszállási hosszak nőnek meg, vagy -föld alá helyezését a költségek. Egyet értünk Rem Koolhaas-szal abban, hogy a nagy házak akkor jők, ha nem architektúrájukkal, hanem városzöveti összefüggéseikkel büszkélkedhetnek.



**ILLESZTÉS**



**VEZÉRSZINTI ALAPRAJZ M 1:1000**

**VEZÉRSZINTI METSZET M 1:1000**

**ÖSSZEFOGLALÁS**  
 Intermodális  
 Közösségi  
 Közlekedési  
 Központ  
 létrehozása  
 Debrecenben - 2013

10

