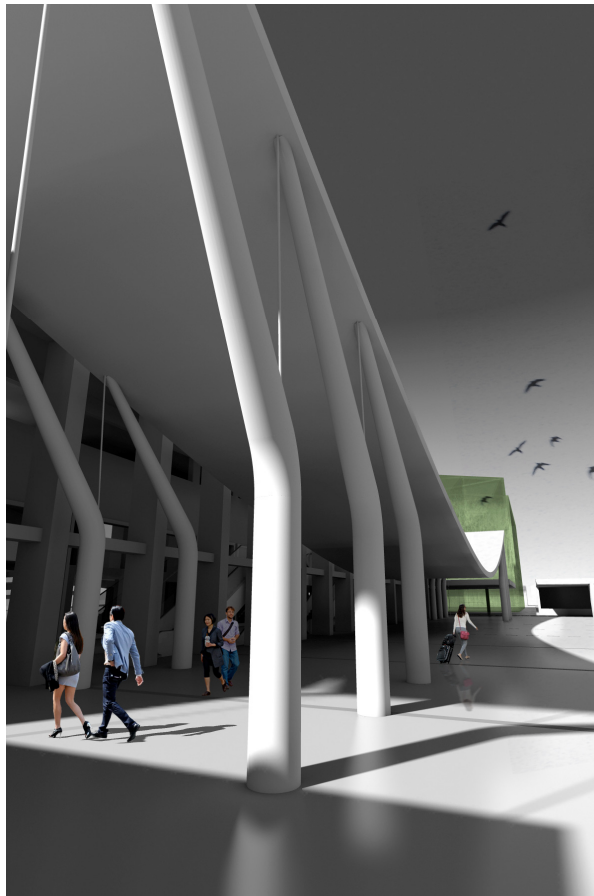


# ÉPÍTÉSZETI MŰSZAKI LEÍRÁS



## INTERMODÁLIS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT LÉTREHOZÁSA DEBRECENBEN - 2013

ÉPÍTÉSZETI TERVPÁLYÁZAT

# ÉPÍTÉSZET, KONCEPCIÓ

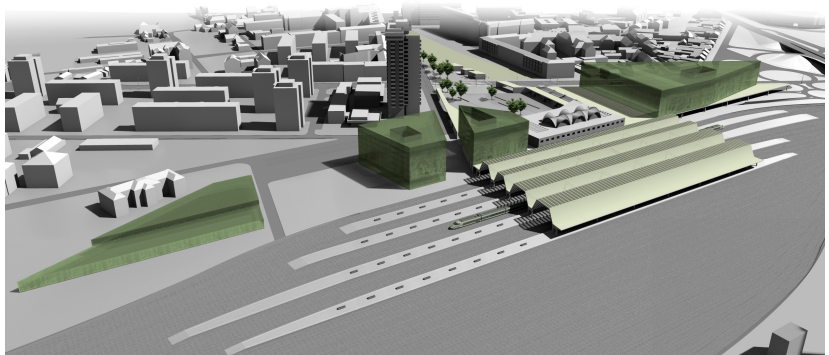
A tervpályázat alapja egy kísérlet a múlt és a jelen összekapcsolására - az 'intermodalitás' építészeti értelmezésével.

Maga a kifejezés - 'intermodális' - jelentéstartalma egy adott cél elérése többféle eszköz együttes, egymásra épülő alkalmazásával. Az *Intermodális Közösségi Közlekedési Központ* (IKKK) kapcsán ez három kategória építészeti értelmezését teszi szükségessé:

- az intermodalitás - mint funkcionális keret (a mozgás, jelenlét térstruktúrája)
- az intermodalitás - mint modell (önálló rendszerek összefoglalása)
- az intermodalitás - mint kapcsolatrendszer (az iménti rendszerek átjárhatóságának biztosítása)

A pályázat épületre tett javaslatával segíteni kívánja az öntörvényű működési logikák szerint működő, eltérő közlekedéshálózati elemek szoros, mégis természetes kapcsolatát. Szeretné megteremteni a tudatosan tervezhető többfunkciós közlekedési kapcsolatokat, átszállások lehetőségét, miközben teret engedünk a spontán létrejövő tevékenységeknek és elhatározásoknak.

A cél egy magasintű szolgáltatásokat nyújtani tudó, a kistérségi igényeken túlmutató, transzregionális intermodális közlekedési csomópont létrehozása.



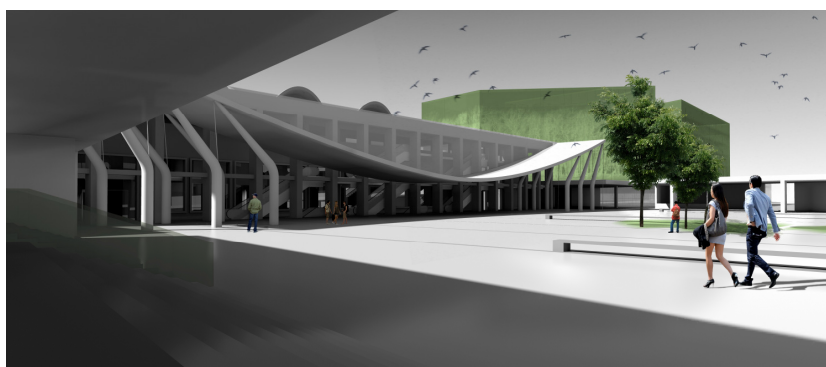
## DEBRECEN

Debrecen az európai térképen való elhelyezkedéséből következően a megérkezés városa: nyugatról a kelet, keletről sokak számára a nyugat kapuja. Egyfelől vonzáskörzetére figyelő, azért felelősséget vállaló *lokális* központ, másfelől viszont *nemzetközi* kapcsolataiban is élő, erős identitástudattal, gazdag kulturális értékekkel rendelkező európai város. Ez a kettősség fontos érték, számos lehetőség kiapadhatatlan forrása. Egy ilyen tág kontextusban értelmezhető helyre való megérkezés rendkívül összetett jelenség, melyben a funkcionális szempontokon túl emocionális vonatkozások is meghatározó jelentőségűek. Olyan terv elkészítésére törekedtünk, amely egyrészt végtelenül pragmatikus, azaz a lehető legjobban megfelel a célszerű használati követelményeknek, másrészt pozitív érzelmeket is képes kiváltani.

*Történelmi adottság*, hogy Debrecen főutcáját egyik végén a Nagytemplom, a másik végén a Nagyállomás zárja. Két jelentős, sok szempontból össze nem mérhető középület, de mindkettő biztonságosan beazonosítható találkozási hely, fontos referenciapont. Mint a vérkeringés ütőerei jelzik az élet intenzitását, az organizmus, a rendszer állapotát. E két pont között szélesen elterülő, tágas városi közterület, a Piac utca húzódik, melynek két oldalán esztétikai értelemben egységesnek nem mondható, mégis összetéveszthetetlenül sajátos, felemelő arányú házak sora áll. A vasút felé haladva az utca előbb térré szélesedik, majd akár egy folyódelta elenyészik a pályaudvar előtti sík területen. A Petőfi teret az állomásépület terebélyes, horizontális tömege és a kontrasztként magasodó, hetvenöt méteres toronyház együtt sem képes lehatárolni. A pályázat egyik alapvetése ennek a városépítészeti problémának a kezelése. A beépítéssel olyan térarányt, irányultságot és kapcsolatrendszert kívántunk megalkotni, amely képes a hely meghatározására, lakhatóvá tételére.

## PETŐFI - TÉR

A városi terek manapság inkább a mozgás, a közlekedés, az átmenet, semmint a huzamos jelenlét helyei az életnek. A közterek közösségteremtő képessége, ezáltal kulturális jelentősége csökken, ezt a szerepet sokkal inkább a városok peremén működő plázák veszik át - már amennyiben a pláza mint épülettípus kulturális helyszíneként egyáltalán értelmezhető. A város továbbélése, rehabilitálása szempontjából fontos lenne, hogy a spontán emberi interakciók helye ismét az **élhető arányú** köztér legyen. Ehhez mindenképp élhető arányú közterekre van szükség. Döntéseinkben kiemelt jelentőséget szántunk a *'spontán'* és *'tervezett'* viszonyának, annak a gondolatnak, hogy a városi tér csupán lehetőséget nyújtó kerete a közösségi létnek. Nem önmaga építészeti szépségéről, sokkal inkább az őt megtöltő emberek *színes* sokaságáról szól. Vannak *állandó* elemei, de van egy intenzíven *változó* sajátossága is, az ott folyó mindennapi élet: a találkozások, alkalmi árusítások, utcai zenélés, fesztiválok, karneválok. Mindez különösen igaz lehet egy olyan tér esetében, mint a Nagyállomás előtti tér, ahol a praktikus közlekedési útvonalak és járművek a periférián kapnak helyet, hogy a tér közepén mi, városlakó emberek lehessünk.

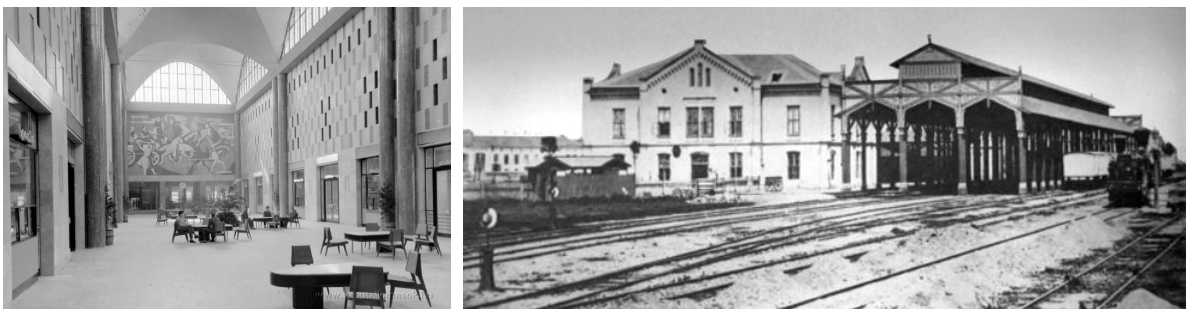


A pályázat javaslata szerint a tér súlypontja az északi részről a déli oldalra kerül áthelyezésre. Az újraértelmezett helyzetű térrész három oldalát új építményekkel határoltuk. Emblematikus formájával legmeghatározóbb a meglévő, megmaradó árkádsor elé függesztett előtető, mely kerámiabevonatos üvegrétegén át látni engedi a jól ismert régi homlokzatot, de egy síkkal hátrébb rendeli azt. A buszpályaudvar felőli térfalat széles, fedett lépcsősor határolja, mely részben feljáratként szolgál a későbbi beépítés épületének, részben alkalmi "színházi" lelátóként működik. Wesselényi utcai oldalán pavilon, ami a túlodalon pavilonsorként folytatódik. A toronyház felőli térfalat egy, a villamospálya fölé nyúló léptékváltó előtető alkotja. A téren a megmaradó hatalmas fák,

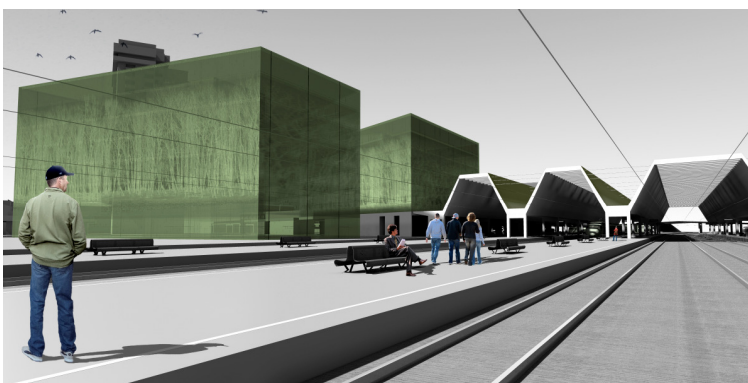
néhány padon és utcabútoron, világításon kívül csupán egy hatalmas szőnyegként elterülő jó minőségű burkolat van. És reményeink szerint emberek sokasága...

## NAGYÁLLOMÁS

A debreceni Nagyállomás egykori és mai épületeinek átlagéletkora 40-50 év. Az első ház 1858-ban készült el, hogy aztán 1900-ban átadja helyét egy új, nagyobb pályaudvarnak. Ez a második világháborúban pusztult el, a jelenlegi épületegyüttes 1961-ben épült. Most ismét felmerült a bontás lehetősége. Az új közlekedési technológiák és az utasforgalmi igények valóban indokolttá teszik a kérdésfeltevést, maradjon-e a régi? Az épület térstruktúrája csak erős kompromisszumok árán képes megfelelni a program követelményeinek, a járműnyomvonalak pedig jelentős többlet-energiával alakíthatók ki a sok kötöttség miatt.



Az is igaz, hogy a meglévő épület *jelentős építészeti értékek* hordozója, különösen a központi várócsarnok tere, freskói, nem utolsósorban belső részletmegoldásai figyelemre méltóak. Bizonyára sokan vannak olyanok, akik ezt életük során észrevették, megszerették, magukénak érzik. Mi szépséget látunk abban, hogy megtartjuk a legértékesebb részeket, mert úgy gondoljuk, hogy a történeti korok emlékei fontosak kötődéseink megőrzése szempontjából. A csupán részleges bontásnak az is oka, hogy a központi tér egyszerűen alkalmas az új rendeltetés részeinek befogadására, és alkalmas arra is, hogy finoman artikulálja egy új építészeti hang megjelenését. Az IKKK többek között ettől lehet sokkal több, mint egy jól szervezett vadonatúj közlekedési csomópont.



## KÖRNYEZET, RENDEZÉS

A tervpályázat koncepcionális alapja a Petőfi tér újraértelmezése és rendezése. Az IKKK a tér déli végének háromoldalú térfalképző elemeként jelenik meg.

Az új IKKK elhelyezésével és a 4-es főút által 'kettészelt' Petőfi tér mellékelt megfogalmazásában a tér súlypontja a déli részre tevődik át. Ebből kifolyólag - egyfajta 'találkozási pont'-ként - e terület képezi a gyalogos közlekedés és tartózkodás kiemelt területét. A tér déli részén - az IKKK előtti zónában kiemelt minőségű térburkolat kerül kialakításra - a többi terület jellemzően semleges (pl. aszfaltos) burkolati rendszerével szemben. E kiemelt minőségű burkolat építészeti rendszere a Nagyállomás főépületének raszterrendszerét követi.

A tér értéket képviselő fái megtartásra javasoltak, így már az I. ütem térrendezése kapcsán egy árnyas, ligetes közösségi tér tud kialakulni. A meglévő fák az őket jellemzően lombkorona méretben körülvevő, asszimmetrikus zöldfelületekkel kapcsolódnak a burkolati rendszerekhez. Az északi területen az 'elfogyó' gyalogos sáv mellett egy füves terület ('rét') alakul ki, szintén a meglévő fákkal. Az állandó gondozás alatt lévő területen lehetővé kell tenni a fűre való leülést és az azon való pihenést. Ezen térrész és a nyugati térfal között egy színes, egynyári virágokkal borított, szintén gondozott terület ('virág-mező') kerül kialakításra. Új fák, fasorok telepítése a téren I. ütemben nem szükséges.

A térre való felülnézeti rálátás fontos eleme a térrendezésnek. Akár a toronyház, akár a tér egyéb térfalainak emeleti helyzeteiből összességében lehet érzékelni a tér koncepcionális kialakítását. Az I. ütemben a tér körül létrehozott térfalak (villamos-végállomás, autóbusz-pályaudvar) lefedéseként egyfajta *in-vegetatív zöldetű* létrehozása javasolt. Ennek lényege egy olyan természetközeli, építészeti közeg megformálása, mely esztétikus kert-szerűsége ellenére nem él, azaz nem igényel állandó gondozást. Az 5,25 méter magasságban létrehozott vízszintes felületek így jellemzően földszínű (földvörös és földzöld) vasúti közúzalékkal fedett területek, ahol megengedett a zúzalék között (nem telepített módon létrejövő) extenzív vegetáció. A színezett közúzalék mintába helyezése elegáns, költségtakarékos és fenntartható állapotot eredményez.

A téren utcabútorok (padok, szemetesek) minimalista, vandálbiztos kialakításban, a ligetes kialakításhoz kapcsolódóan, de a főépület rendszeréhez igazodva kerülnek elhelyezésre. A ligetek környezetében egy-egy ivókút létesítendő. A téren raszter-szerű, szintén a minimalizmus arculati jeleit képviselő térvilágítás biztosított - mely a tér díszkivilágítását is megoldja. Közműszekrények a tér kiemelt minőségű részén nem jelenhetnek meg.

A tér északi oldalán lévő rossz állapotú szökőkút teljes körű felújítása javasolt, de a felújítás során (északabbra) áthelyezendő. A téren álló Petőfi-szobor és Világháborús emlékmű eredeti helyén megtartandó.

## A, B, C VARIÁNS

Az IKKK megvalósítását vizsgáló RMT az általa 'C' variánsnak nevezett megoldás létrehozását javasolja - a teljes Nagyállomás-épületegyüttes elbontásával, új központi épület és vasúti felüljáró létrehozásával, terepszint alatti autóbusz-pályaudvarral és P+R parkolóval.

A tervpályázat - építészeti értékének okán - a Nagyállomás központi, 'B' épületét - az 'A' és 'C' szárnyak teljes bontása mellett megtartásra javasolja - ennek okán a vázolt 'C' variáns nem tud teljes mértékben megvalósulni.

Mivel a megmaradó épületszárny az IKKK legfőbb funkcióit képes magába foglalni, új, központi szárny nem létesül - ezt a szerepet e megújított épületrész veszi át. A 'C'

variáns által az elbontandó Nagyállomás-épület alá létesítendő autóbusz-pályaudvar így nem megvalósítható, területét máshol és más módon kell biztosítani. A pályázat a gazdaságtalan és nehezen feltárható pinceszinti autóbusz-pályaudvar helyett egy, az 'A' variánsban vázolt felszíni, 'háromszög-területen' létesítendő autóbusz-pályaudvart javasol megvalósításra, az IKKK szerves részeként.

A pályázat a 'B' változat elemeit nem alkalmazza.

## MEGVALÓSÍTHATÓSÁG, ÜTEMEZÉS

A területre vonatkozó fejlesztések két ütemben történének. A két ütem - a gazdaságos megvalósíthatóság érdekében - további, egymástól akár függetleníthető alfázisokra bontható.

A megvalósítás érdekében telekrendezés szükséges, melynek lényege a Petőfi tér déli területéhez kapcsolódó területek egyesítése, valamint az új körforgalmi helyzet megvalósításának előkészítése. Mivel a Petőfi tér déli része elválaszthatatlan az IKKK működésétől, indokolt a tér ezen részének az IKKK egyéb területeivel való egyesítése. Elvben elképzelhető a tér térfalaknál történő leválasztása is (kiírói kérésre, külön útkezelői szándék esetében) - de első körben ezt a pályázat nem javasolja. A telekalakítás fontosabb javaslatai az 1:2000 léptékű helyszínrajzon kerülnek bemutatásra.

A tervezett létesítmény épület-szerű beépítéssel nem lépi túl a kiíró által meghatározott építési határvonalat. A környezetrendezés határa kiterjed a megadott környezetrendezési határig.

A megvalósítás I. üteme várhatóan nem lépi át a tervezett nettó 15,5 Mrd Ft beruházási költséget.

A pályázat által javasolt építészeti koncepció a projekt befejezésére meghatározott, előzetes, 2017.12.31-i határidővel megvalósítható.

## I. ÜTEM

Az I. ütem elengedhetetlen feladata a Petőfi tér rendezése, újraértelmezése, térfalainak újbóli megfogalmazása.

Az első ütemben kezdeti lépésként - a szükséges telekrendezéseket követően - a Nagyállomás 'A' és 'C' szárnyának elbontása mellett a főépület ('B' szárny) teljeskörű felújítása és átalakítása történik meg. Az I. ütem új építéseként a Nagyállomástól keletre található 'háromszög-területen' fedett autóbuszpályaudvar létesül a Nagyállomás megmaradó főépületéhez kapcsolódóan.

Az első ütemben tetőkerttel fedett buszpályaudvar alatt, kétszintes mélygarázsban egy több, mint 600 állásos P+R parkoló kerül kialakításra. Az elbontott nyugati szárny helyén egy 6+1 szintes irodaház-szárny létesül - a MÁV Csoport ~2.000 m<sup>2</sup> irodaigényének kielégítésére és ~3.500 m<sup>2</sup> bérirodaként kiadható területtel. Szintén az I. ütem részeként épül meg a vasúti peronlefedés - a kapcsolódó aluljárórendszerrel. Az új aluljárórendszer építése szakaszosan, perontól-peronig történhet - a vasútállomás folyamatos

működőképességének biztosítása érdekében. A főépület átalakítása szintén ütemezhető úgy, hogy az alapvető utasellátási funkciók - mint pl. jegyárusítás - az építkezés alatt is biztosítottak legyenek. Az irodaszárnyak bontásának idejére a szükséges irodaterület a környéken a fejlesztés ideje alatt irodaterület-bérléssel oldandó meg.

Amennyiben a finanszírozási lehetőségek csak korlátozottan állnak rendelkezésre, az I. ütem fázisai egymástól függetlenül is megvalósíthatóak (egy egységként kezelve a térrendezést és a Nagyállomás főépületének átalakítását; külön egységként kezelve a vasúti peronlefedést; külön értelmezve a P+R parkolókat, szintén külön a buszpályaudvarok ideköltöztetését és magát az irodaház-fejlesztést).

Az I. ütem bontásánál figyelembe kell venni, hogy a Nagyállomás 'A' és 'C' szárnyának bontása 'kikényszeríti' az elvesztett irodaterület visszapótlását - azaz az új irodaépület megvalósítását.

## II. ÜTEM

A később megvalósuló II. ütem három további részre tagolható - melyek egymásutániséga megváltoztatható.

A Nagyállomástól keletre eső területen, a már megépült és működő autóbusz-pályaudvar fölé egy bruttó 30.000 m<sup>2</sup> alapterületű kereskedelmi központ, vagy bérirodaház fejlesztés valósítható meg. A megvalósítás a már elkészült, a későbbi szerkezeteket hordani képes autóbusz-pályaudvar lefedésre történik - a pályaudvar építkezés alatt történő zavartalan működése mellett. E jövőbeni fejlesztés főhomlokzata a Petőfi tér felé fordul, főbejárata az első emeleti szinten (5,25 m magasságban) található; elegáns és nagyvonalú feltárása a Petőfi tér keleti oldalán található, már az I. ütem részeként megépített lépcsős térfal segítségével történik. Az akadálymentes feljutást a bejárati szintre kültéri liftekkel biztosítandó.

E fejlesztés közvetlen kapcsolatban tud lenni az alatta lévő parkolóházzal. Mivel egy ilyen fejlesztésnek az OTÉK szerinti parkolóigénye minimálisan 1.500-2.000 gépjármű, ez esetben javasolt ezen épületrész alatti 600 parkolóállást az új funkcióhoz rendelni, a fennmaradó parkolóigényt pedig a megszüntetett P+R állásokkal együtt a Nagyállomás nyugati oldalán, a II. ütem másik potenciális területén (a Postaszárny helyén) új, mélygarázsba telepített parkolóházzal teljesíteni. Az új mélygarázs egy rendszert tud képezni a már meglévő mélygarázzsal, azaz átjárható, így módon a P+R funkció sem sérül.

A II. ütem másik lehetséges fejlesztéseként - szintén az esetlegesen elbontott Postaszárny helyén - egy bruttó 6.500 m<sup>2</sup> szintterületű irodaház létesül, mely helyet tud adni az elbontott Postaszárny ~3.000 m<sup>2</sup> alapterületű helyigényének, és egy ~3.500 m<sup>2</sup> alapterületű bériroda-funkciónak. A jelenleg a Piac utca 18. szám alatt működő, átköltöztetésre váró MÁV Igazgatóság irodáit ez ütemben célszerű nem erre a területre, hanem a már I. ütemben megvalósított, négy szinten ~3.500 m<sup>2</sup> alapterületet biztosító irodaszárnyba költöztetni, s az ottani bériroda-szinteket e II. ütemű épületbe áthelyezni. Így módon a MÁV számára az I. ütemben megépített, az IKKK-hoz közvetlenül kapcsolódó irodaház egy egységes működésű, székház jellegű létesítménnyé válhat.

Amennyiben igény lesz rá, az irodaház területe az IKKK telkéről leválaszthatóvá válhat - de ennek megvalósítását célszerű csak a II. ütem tényleges ismeretében megtenni.

A II. ütem harmadik lehetséges fejlesztése a Raktár utcai MÁV területeken lévő épületek bontásával felszabaduló területeken egy összesen 5.000 m<sup>2</sup> alapterületű MÁV üzemi fejlesztés, jellemzően földszintes-kétszintes kialakításban. A területre a pályázat első

ütemben ideiglenes felszíni parkoló kialakítását javasolja; ennek pótlását a Postaszárny helyén létesített mélygarázsban lehet megoldani.

A parkolási kérdések összehangolt kezelésével a fenti ütemfázisok egymástól függetlenül is megvalósíthatóak.

## IKKK, DEBRECEN

A tervpályázat javaslata szerint az IKKK építészeti megfogalmazása a Petőfi tér újraértelmezésében keresendő. A térszervezés legfontosabb eleme - az értéként kezelt - meglévő és megmaradó, felújított Nagyállomás központi épülete. A térszervezés bemutatott új koncepciójával lehetővé válik a tér és a főépület közvetlen kapcsolata, melyet a szinte egyetlen látványos építészeti elemként használt, tér felé forduló, nagyvonalú, könnyed előtető jelképez. E tér teljes szélességében feltáruuló 'jel-szerű' történés talán jelképévé válhat a dinamikusan fejlődő város 21. századi 'helyzet-keresésének' és pozitív jövőképeknek - megőrizve és használhatóvá téve a múltat a jelen számára.

## RÉGI

A mai kor elvárásainak nem megfelelő 'A' és 'C' irodaszárnyaktól 'megszabadított' központi, 'B' épületrész a teljes felújítás és részleges belső átalakítás mellett teljes mértékben meg tud felelni egy modern intermodális központ által támasztott elvárásoknak.

Az új IKKK legfőbb jellemzője az intermodalitás - az átszállási lehetőségek korlátlan, minden irányban történő biztosítása. A pályázat koncepciója szerint az intermodalitás itt egy funkció, amely a közlekedésen, a mozgáson, nem pedig a tartózkodáson alapszik. Ennek okán az IKKK központi épülete nem közlekedési, hanem tartózkodási zóna - azaz ahhoz, hogy az egyik közlekedési eszköztől a másikhoz eljussunk, nem szükséges áthaladni rajta. Az átközlekedés az egyes forgalmi zónák között így minden esetben a főépületet kikerülhető módon, de mindig fedett/nyitott módon, a lehető legrövidebb utak kialakításával történik. A korábbi főépület így módon a tartózkodás, várakozás, vendéglátás, ügyintézés és jegyvásárlás területévé válik - szándékoltan.

E funkcionális 'alap gondolat', az 'intermodalitás' építészeti kivetülése a közvetlenül a lebegő előtető mögötti, a meglévő árkádsorba szerkesztett gyalogos közlekedési zóna is, mely mozgólépcsőivel és liftjeivel kültérből (!!!), de időjárástól védett módon biztosítja az akadálymentes kapcsolatot az IKKK egyes szintjei és funkciói között. A kültéri kapcsolatok mellett a szükséges belső átkötések is biztosítottak, de az értelmezett intermodális jelleg miatt másodrangúnak tekintendők.

A központi épület a korábbi logikájára épül: a kétoldali érkezési/indulási csarnok által közrefogott elegáns várócsarnok képezi a térrendszer lényegét. Ehhez hozzákapcsolásra kerül a megtisztított, Petőfi térre néző, szintén nagyobb belmagasságú térrész is. A csarnok ezen térre néző része kávézókat, kisebb üzleteket tartalmaz, míg a többi csarnokrész a nyugodt várakozás, illetve ettől elkülönülten a jegyvásárlás területét képezi. A vasutállomás felőli oldal a forgalomirányítás területe.

Az épület első emeletén a kormányablak helyiségcsoportja, valamint egyes - közönségforgalom elől elzárt - irodacsoportok kaptak helyet. Az emelet a földszinttel térben a galéria-szerűen megnyitott indulási csarnokkal kapcsolódik össze.



A vendéglátás egységei (éttermek, kávézók, gyorséttermek) a második emeleten kaptak helyet. Az érkezési csarnok felett - a fogyasztóterekhez kapcsolódóan - tetőterasz került kialakításra; a - rendezvények lebonyolítására is alkalmas - gyorséttermi fogyasztótér felülvilágítót kapott. A kávézók a Petőfi tér felé, az éttermek a vasút felé rendelkeznek kilátással.

A pinceszinten épületgépészeti helyiségek és raktárak kerültek elhelyezésre, valamint itt - az aluljárószinthez kapcsoltnan - találhatóak az épület központi vizesblokkjai is. E fizető rendszerű vizeshelyiségeket az aluljáróban közlekedő, épületbe bemenni nem szándékozó, jellemzően átszálló utasforgalom használja.

Fontos kiemelni, hogy e központi épületrész legfőbb vertikális közlekedési rendszerét az árkádsorban kialakított kültéri lépcsőrendszer ('lépcső-ház') képezi. Ennek oka, hogy jellemzően a *gyalogos közlekedés (azaz az 'intermodalitás' leképeződése) nem a főépület egyes funkciói, hanem ezen funkciók és az egyes közlekedési eszközök között zajlik*, s az épület is ezt az intermodalitást próbálja meg - a maga módján - értelmezni s bemutatni.

## ÚJ

A meglévő főépület szintén az árkádsorba 'rejtett' vertikális közlekedési szisztémával kapcsolódik az új, kétszárnyú aluljárórendszerhez. Szintén hangsúlyozandó, hogy a fedett/nyitott térnek tekintendő aluljárórendszer így módon a Petőfi térrel is közvetlen kapcsolatba kerül.

Az aluljárórendszer akadálymentes kapcsolatot biztosít a P+R parkolók, valamint a vasúti peronok irányába. Az aluljárószint a közlekedési funkción túlmenően kereskedelmi zónaként is funkcionál - kiskereskedelmi egységek, szolgáltatások, vendéglátó egységek teszik tartalmasabbá és kényelmesebbé az utasáramlást. A csomagmegőrzés területe szintén az aluljárórendszerben kapott helyet.

## IRODÁK, BÉRIRODÁK

Míg az IKKK alapvető funkciói és a közlekedési szolgáltatónak irodái, háttérhelyiségei jellemzően a régi, felújított Nagyállomás-főépületben kaptak helyet, addig az elbontott 'A' és 'C' épületszárnyakban található MÁV Csoport irodái számára a központ épület mellett egy új, 6+1 szintes irodaszárny létesül.

A földszinti, Petőfi térrel közvetlen kapcsolatban lévő előtérből lehet elérni az akár szintenként szétválasztható és függetleníthető, de akár össze is kapcsolható irodaterületeket. A pályázat javaslata szerint a ~1000 m<sup>2</sup> alapterületű irodaszintek közül az alsó kettő foglalná magába a MÁV Csoport igényelt helyiségcsoportjait, a felső négy szint ~3500 m<sup>2</sup> nettó területtel pedig a kiírás által kért bériroda-területet biztosítja. Fontos megemlíteni, hogy ez a terület képes lesz helyet biztosítani egy majdani II. ütemben a jelenleg a Piac utca 18. szám alatt működő MÁV Igazgatóság tervezett kiürítéséből fakadó területigénynek, lehetővé téve a székház-szerű működést.

Az irodaház alatt az irodaház közvetlen használatához rendelt, sorompós/kártyás rendszerrel leválasztott parkoló található. Ennek gépjárműmegközelítése a P+R parkolón keresztül, az új körforgalom irányából történik. Az irodaház használói/bérleti így módon a

parkolóból közvetlenül juthatnak fel - a szintenként akár külön recepcióval rendelkező - irodaszintekre.

Az irodafejlesztéssel adódó (OTÉK szerinti) többletparkolóigény a tapasztalatok szerint nem valós; ennek csökkentése önkormányzati rendelettel lehetséges. A fennmaradó, teljesítendő parkolószám az I. ütemben a Raktár utcai, elbontandó MÁV épületek helyén, felszíni parkolással oldható meg.

## KÖZLEKEDÉS, FORGALOMTECHNIKA

Az intermodális csomópont közlekedési koncepcióját a vasútállomás, az autóbusz-állomás, a villamos végállomás és a gyalogos közlekedés forgalmi igényei, valamint a P+R parkolók megközelítési lehetőségei határozzák meg.

A MÁV vasútállomás vágányképe, vasúti feltárása nem változik. Az autóbusz-pályaudvar együttesen foglalja magába a Hajdú Volán és a DKV járatainak induló, érkező és tárolóállásait - ennek feltárása kétirányú: részben a 4-es főút Petőfi tér felőli szakaszáról, részben az újonnan kialakított körforgalom felől közelíthető meg. A P+R forgalom külön behajtón keresztül juthat az IKKK területére - szintén az új körforgalom irányából. Az új villamos végállomás megszünteti a korábbi hurokrendszert, s négyállásos kialakításban csatlakozik az épületegyütteshez. A taxi, K+R közlekedés megoldott.

A terület feltárásának központi eleme a 4-es főúton létrehozott új, nagyméretű - kettős - körforgalom. A körforgalom szabályos kialakítású, a nagyobbik az IKKK területéhez és a Mikepércsi úti felüljáróhoz biztosít minden irányból kapcsolatot, míg a kisebb - már az IKKK területén belül - az autóbusz-forgalmat választja szét a P+R forgalomtól. Mindkét körforgalom fordulási sugarai autóbuszforgalomra méretezettek.

Az új körforgalom kialakításával lehetővé válik a Mikepércsi út és a 4-es főút minden irányban történő forgalmi összekapcsolása és a teljes értékű közúti kapcsolat az Erzsébet utca és a Keleti Kiskörút között. A körforgalom megvalósíthatósága érdekében a felüljáró délnyugati felhajtója elbontásra kerül.

Az IKKK területének másik feltárása a 4-es főút Petőfi téri szakaszáról történik - új, kétfázisú lámpás kereszteződés kialakításával. Ezt a be- és kihajtást jellemzően a DKV átmenő viszonylatai (pl. trolijáratok), valamint a taxik használják. A Hajdú Volán járatok - jellemzően - a körforgalom használatával érik el és hagyják el a területet. Az autóbusz-pályaudvar területére lakossági személygépjármű-forgalom nem hajthat be.

A Petőfi tér 'visszaadásra kerül' a gyalogosoknak. A meglévő, megmaradó Nagyállomás-főépület előtti útszakasz megszüntetésre kerül; így a gyalogosforgalom akadálymentesen, útátkelés nélkül juthat az IKKK területére a Petőfi térről. A toronyház előtti útszakasz a Nagyállomás és a Postaszárny irányába - szintén a forgalomcsillapítás okán - egyirányúsítva lett oly módon, hogy a terület ezen része így is teljes mértékben feltárható és elhagyható lett.

A terület feltárása kerékpárral szintén biztosított; az IKKK területén belül fedett B+R parkoló létesül.

A pályázat új felüljárórendszer létesítését nem javasolja. A meglévő aluljárórendszer - a rossz belmagassági viszonyai és helyzete miatt nem megtartandó, helyette új aluljárórendszer kialakítása javasolt. Az új kialakítás nyugati szárnyának esetleges későbbi meghosszabbítása a vasúton túli területek feltárhatóságát is biztosítja a gyalogos és a kerékpárforgalom számára.

# GYALOGOS KÖZLEKEDÉS, UTASÁRAMLÁS

A 4-es főút által 'kettészelt' Petőfi tér súlypontja - a tér újraformálásával és újraértelmezésével - a déli részre helyeződik át. A gyalogos kapcsolatok fontosságának kiemelése okán a két térrész között nagyméretű, lámpás gyalogosátkelőhely létesül.

A 'délen' újrafogalmazott Petőfi tér a pályázat közlekedési koncepciójával felszabadul a rajta áthaladó villamos és személygépjárműforgalomtól - közvetlen gyalogos kapcsolatot biztosítva a meglévő és megmaradó, az IKKK központi épületrészét képező Nagyállomás-főépület és a tér között.

Mint kiemelésre került, IKKK központi épülete nem közlekedési, hanem tartózkodási zóna - azaz ahhoz, hogy az egyik közlekedési eszköztől a másikhoz eljussunk, nem szükséges áthaladni rajta. Az átközlekedés az egyes forgalmi zónák között így minden esetben a főépületet kikerülhető módon, de mindig fedett/nyitott térben, a lehető legrövidebb utak kialakításával történik.

Az utasáramlás megfelelő átszállási idejeit a 22.2 számú melléklet igazolja.

Az áramlási útvonalak - felvonók segítségével - akadálymentes kialakításúak, a nagyobb forgalmat lebonyolító területek között opcionálisan mozgólépcső telepítése javasolt.

Az IKKK gyalogos közlekedésének központi eleme az új, kétszárnyú gyalogos aluljárórendszer, mely segítségével a tér, minden vasútállomás peron, az autóbuszpályaudvar, a villamos végállomás és a P+R parkoló minden irányból átjárhatóvá és összekötötté válik. A korábbi aluljárórendszer használata megszűnik.

## KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A központ minden irányból elérhető kerékpáros közlekedéssel. Az épületegyüttes nyugati szárnyában - fedett/nyitott módon - egy 150 beállós B+R parkoló került kialakításra, egy hozzá kapcsolódó kerékpárkölszöszövel.

Kerékpárosok számára a peronok a nyugati aluljárószárnyból érhetőek el. E szárnyból a peronokhoz hagyományos lépcsővel vezet; az aluljáró lépcsőin a kerékpárok le- és feltolását megkönnyítő lépcsőrampák kerülnek kialakításra (lásd példának az új siófoki peronrendszert). Az aluljáró ezen szárnyának opcionális meghosszabbításával a vasúton túli, déli területek is elérhetővé válnak kerékpárosok részére. A Mikepércsi úti felüljárón nem javasolt kerékpárforgalom vezetése.

## GÉPKOCSI KÖZLEKEDÉS

Az IKKK területe lakossági gépjárműforgalom tekintetében csak a P+R parkoló vonatkozásában használható. Ennek feltárása keleti és nyugati irányból is az új körforgalmi csomópont segítségével történik.

Az IKKK igényeit kielégítő, 618 beállítóval rendelkező P+R parkoló két pinceszinten kerül kialakításra. A P+R funkció kiegészül K+R ('Kiss and ride') funkcióval is oly módon, hogy a P+R parkolás első fél órája minden esetben ingyenes. Ily módon külön K+R beállók nem létesülnek.

A közúton a P+R parkoló keleti és nyugati megközelítési irányból is dinamikus, a szabad férőhelyek számát megjelenítő digitális információs-táblával kerül előjelzésre - a kisebb körforgalom bejáratánál megismételt kialakításban.

A kétsávos, jegyhúzásos sorompós beléptetés után a távozás a lépcsőházak mellett szintenként megtalálható automatáknál történő fizetés után történhet. A parkolóház közlekedési rendszere lehetővé teszi a teljes terület kényelmes és átlátható bejárását. A parkolóhelyek 2,35 x 5,0 métereseek; az akadálymentes helyeket is előírás szerint biztosító parkolóház az autóbusz-pályaudvar üzemidejétől függetlenül is használható és megközelíthető.

A P+R parkoló közvetlenül és akadálymentesen kapcsolódik az aluljáró-rendszerhez (ezáltal az IKKK központi épületéhez), valamint a felette található autóbusz-pályaudvarhoz. E kapcsolat segítségével a Petőfi tér közvetlenül is elérhető a parkoló területéről.

Az IKKK-hoz kapcsolódó taxiforgalom számára 10 db fedett taxiállás került kialakításra - közvetlen kapcsolatban a Petőfi térrel és a buszpályaudvarral. A taxik - hasonlóan a KRESZ általános előírásaihoz - használhatják a buszsávokat és az autóbuszpályaudvar egyes üzemi területeit az áthaladásra. A taxiállásoktól az IKKK minden területe fedett módon megközelíthető.

Az épületegyüttes gazdasági kiszolgálása csúcsidőn kívül történik; a gazdasági forgalom 7,5 t súlykorlátozás mellett használhatja az autóbuszok üzemi területét.

## AUTÓBUSZ / TROLIBUSZ FORGALOMSZERVEZÉS

A tervezett autóbusz-pályaudvar egy helyi (DKV) és helyközi (Hajdú Volán) forgalmat lebonyolító létesítmény, mely a korábban használaton kívüli 'háromszög-területen' létesül, földszinti kialakításban.

A pályaudvar feltárása a Volán-járatok és a keleti irányból érkező és kelet felé távozó DKV viszonylatok számára az újonnan létrehozott körforgalomból, a nyugati irányból érkező és nyugat felé távozó DKV járatok számára pedig az új, Petőfi téri lámpás csomópont felől lehetséges.

A területen belül elkülönülten találhatóak a Hajdú Volán és a DKV érkező-, induló- és tárolóállásai. A párhuzamos kocsállásokkal kialakított peronrendszer az alábbi forgalom kiszolgálását biztosítja:

DKV tekintetében:

- 4 db csuklós induló kocsállás
- 2 db (2 csuklós buszt befogadni képes) érkező kocsállás (melyek irányonként így négy-négy állást képeznek, s magukba foglalják az átmenő troliforgalom kocsállásigényét is)
- 11 db szóló és 4 db csuklós autóbusz-pihenőhelyet (<30 perces várakozás számára)
- 3 db szóló és 2 db csuklós autóbusz-tárolóhelyet (>30 perces várakozás számára)

Hajdú Volán tekintetében:

- 12+1 db csuklós induló kocsiállás
- 4+1 db csuklós érkező kocsiállás
- 25 db csuklós autóbusz-tárolóhelyet (<60 perces várakozás számára)

A Hajdú Volán hosszabb idejű (>60 perces) várakozási igényeire 25 tárolóhely az IKKK területén kívül, a Déli soron biztosítandó.

Az autóbusz-pályaudvar közönségforgalmi területei fedett kialakításúak, 4,5 méteres szabad belmagassággal. A tárolóállások jellemzően nyitottak. A pályaudvar forgalmi kialakítása megfelelő, a szabályos 12 méteres belső fordulási sugarak mindenhol biztosítottak. A peronok 3, illetve a főperon tekintetében 9 méter szélesek. A felszálláshoz szükséges akadálymentes terület mindenhol biztosított. A gyalogosforgalom a lehető legkevesebb helyen keresztezi a gépjárműforgalmat.

Az autóbusz-pályaudvar kialakítása okán a területen autóbusszal tolatást végezni nem szükséges. A Hajdú Volán érkező járatai leszállás után az IKKK területén lévő - belső - körforgalom segítségével tudnak az induló állásokra ráfordulni. A 9 méter széles központi főperon jellemzően a DKV átmenő járatait szolgálja ki. E peron biztosítja a kapcsolatot a főépület és a P+R parkolók irányába is.

A DKV és a Hajdú Volán szolgálati parkolói az autóbusz-pályaudvar alatt létesítendő P+R parkoló területén kerültek kialakításra.

Az autóbusz-pályaudvar központi várócsarnoka az IKKK központi épülete, azaz a Nagyállomás korábbi főépülete. A peronokon a lokális várakozás lehetősége biztosított. A nagyméretű, fedett tér négy darab jelentős fényt beengedni képes mennyezeti beviágítóval kerül kialakításra - melyek az autóbusz-pályaudvar felett létesítendő esetleges II. ütemű fejlesztés során is meghagyásra kerülnének.

## VILLAMOS KÖZLEKEDÉS

A tervpályázat a korábbi hurok-rendszerű végállomás megszüntetését, és helyette az IKKK területén végállomás kialakítását javasolja.

A vágánykép tekintetében vizsgálandó, hogy a Petőfi tér északi területén a villamos vágányok a tér északi végében lévő megállót követően az úttest közepéről a keleti oldalára áthelyezésre kerüljenek. Ez forgalomtechnikailag és a gyalogos közlekedés tekintetében is előnyösebb, mindamelllett ezt a tervpályázat csak opcionális javaslatként kezeli - megvalósítása ezen a szakaszon elhagyható.

Az új villamosvágányok a tér északi és déli oldalán egyaránt aszfaltos/betonos kialakításúak.

Az újonnan létrehozott, az IKKK egyéb területeivel fedett módon kapcsolatban lévő villamos végállomás 2 érkező és 2 induló kocsiállást foglal magába. A kért 2 db tartalék kocsiállás és a 6 db pihenőhely (<30 percnél rövidebb idejű tartózkodás számára) a Postaszárny előtti területen kerül kialakításra.

## VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A MÁV vasútállomás jelenlegi vágányképe és peronrendszere nem változik.

Az új IKKK ily módon szintén egy, a központi épülethez kötődő és 4 db szigetszerű peronnal lesz ellátva, 9 db vágánynál lehetővé téve a fel- és leszállást. A peronok +55 cm magassági kialakítással készülnek.

A peronrendszer a kijelölt épülettervezési határon belül (~170 méter hosszban) csarnokszerű lefedést kap. A fedett/nyitott csarnok magassági viszonyai a peronokhoz igazodnak; a magasabb, bevilágítfelületekkel ellátott térrész mindig a vágányok felett található.

A peronok megközelítésére és feltárására a pályázat egy új, kettős aluljárórendszer megvalósítását javasolja, -4,50 méteres szinten. A keleti szárny - az autóbusz-pályaudvarhoz való közelségi okán - jellemzően nagyobb forgalmat szolgálna ki, itt indokolt lehet perononként mozgólépcsők létesítése (ezeket a tervpályázat opcióként kezeli, telepítésük elhagyható). A mozgólépcsőkkel szemben az akadálymentes közlekedést perononként egy-egy személyfelvonó biztosítja.

A peronok nyugati oldalán lévő aluljárószárny segítségével a villamos végállomás érhető el könnyebben, és ez a szárny alkalmas kerékpárforgalom lebonyolítására is. E szárnyból a peronok hagyományos lépcsővel érhetőek el. Az aluljáró lépcsőin a kerékpárok le- és feltolását megkönnyítő lépcsőrampák kerülnek kialakításra (lásd példának az új siófoki peronrendszert).

A perontető-rendszer a megmaradó Nagyállomás-épülettől függetlenül, attól 50 cm elhúzással létesül. Az épület érkezési és indulási csarnokából való, 1. peronra történő fedett kijutás a kijáratok vonalában biztosított.

## INFORMÁCIÓ, UTASTÁJÉKOZTATÁS

Az IKKK területén a teljeskörű utastájékoztató biztosított. A dinamikus utastájékoztatót nagyméretű, digitális információs táblákkal megoldott. A táblák a központi várócsarnokban kerülnek kialakításra, melyek a járatok indulásáról és érkezéséről adnak teljeskörű tájékoztatást. Ezen túlmenően az egyes (autóbusz, villamos és vasúti) peronokhoz kapcsolódóan az adott viszonylathoz igazodó információk kerülnek mindig (szintén digitális módon) megjelenítésre.

A statikus utastájékoztató (térképek, az intermodális csomópont alaprajza, utazási feltételek, viteldíjak, stb.) megjelenési felülete szintén az érkezési és indulás csarnok két-két hosszoldala.

A jegyvásárlás megkönnyítése érdekében a főbb utasáramlási zónákban 10 db jegy- és bérletautomata került elhelyezésre.

A közúton a P+R parkoló keleti és nyugati megközelítési irányból is dinamikus, a szabad férőhelyek számát megjelenítő digitális információs-táblával kerül előjelzésre - a kisebb körforgalom bejáratánál megismételt kialakításban.

## ANYAGOK, SZERKEZETEK

A tervezett létesítmény egy vasbeton lemezalapon álló, monolit vasbeton falakkal és pillérekkel rendelkező építmény, nagy fesztávolságú részben monolit, részben előregyártott vasbeton szerkezetekkel, 15 x 28,20 méteres raszterkiosztással. A tartószerkezet rendszere alkalmazkodik a térképzés koordinátarendszeréhez.

A közties földékek, illetve a tartószerkezetek alatti lemezalap szintén monolit vasbetonból készülnek. A nagy fesztávolságú autóbusz-pályaudvar földém egy vastag, felülbordás - alul sík - földémtárcsaként kerül kialakításra; míg az új, általános szintek földémei síklemezek. A meglévő vasbeton pillérvázás, téglá teherhordófalas épületrész tartószerkezeti jellemzően megtartásra kerülnek; az új földékiegészítések, áthidalások szintén monolit vasbetonból készülnek.

A vasúti peronok feletti hullámzó csarnoklefedés egy keretes vasbeton pillérrendszerre támaszkodó, feszítőműves acélszerkezetű felépítmény. A főbejárat előtti függesztett, íves előtető és annak - feszített - tartóoszlopai szintén acélszerkezetből készülnek.

Az új aluljáró-rendszer vasbeton tartószerkezetei képesek a felettük lévő, vasúti és autóbusz-pályaudvar terheinek hordására.

A meglévő épületrész homlokzati elemei - mint a téglafelületek és a kőburkolat - felújításra kerülnek; valamint a meglévő nyílászárók és üvegfelületek teljes cseréjére is sor kerül. Az új acélszerkezetek hófehér, selyemfényű zománc bevonati rendszerrel, a vasbeton szerkezetek (pillérek, falak) színezett látszóbeton felülettel készülnek.

Az I. emelet záróföldémet, valamint a hullámzó peronlefedés szintén e szinten lévő közeit (okker, vörös és olíva) földszínekre színezett vasúti kőzúzalék borítja.

Az új, nagy homlokzati üvegfelületek 'erdő-textúrás' kerámiaüveg bevonattal rendelkeznek.

Az új épületrészekben a válaszfalak, álmennyezetek szerelt jellegűek; a meglévő épületrészben falazott technológia alkalmazandó.

Az új és a kicserélt homlokzati nyílászárók egyaránt fémszerkezetűek, hőszigetelő biztonsági üvegezéssel. A belső nyílászárók szintén fém szerkezetűek, fa ajtólapokkal.