

AZ ÚJ PÉCSI VÁSÁRCSARNOK ÉS RÖVID ELLÁTÁSI LÁNC KÖZPONT VÁROSÉPÍTÉSZETI ÉS ÉPÍTÉSZETI TERVPÁLYÁZATA – 2015

MŰSZAKI LEÍRÁS

A pályázati kiírásban megfogalmazott három léptéket átfogó feladatrendszer megoldása során magától értetődően felmerültek olyan kérdések és összefüggések is, amelyek megválaszolását szükségesnek éreztük – a pályázat keretein túlmenően.

ALAPVETÉS – AZ ÚJ VÁSÁRCSARNOK VÁROSÉPÍTÉSZETI JELENTŐSÉGE

A vasút által kettévágott városi szövet újraegyesítésére és ezzel a déli városrészek közvetlen bekapcsolásának lehetőségére a 2014-ben készült Pécsi Intermodális Csomópont Megvalósíthatósági Tanulmánya kínál egyfajta megoldást – a helyi és távolsági tömegközlekedés koncentrációja mellett.

Középtávon azonban a városszerkezeti szempontból meghatározó léptékű beavatkozás részleges megvalósulásával lehet csak számolni, amely érdemben az Indóház téri városi busz-végállomás áthelyezését jelenti a Domus áruház alatti területre.

A Nagy Lajos Király út alatti terület közlekedési centrumai – a távolsági autóbusz-pályaudvar és a vasútállomás – mellett a harmadik legnagyobb forgalmat a vásárcsarnok vonzza.

Elsősorban e három célpont nem motorizált eszközzel való elérésének fejlesztésére kínál lehetőséget az új, komplex funkciókkal gazdagított vásárcsarnok építési szándékának apropója.

1. A BAJCSY-ZSILINSZKY ÚT / CENTRUM-TÖMB A BELVÁROS ÉSZAK-DÉLI GYALOGOS TENGELYÉNEK KITERJESZTÉSE

KIINDULÓPONTOK

A Széchenyi tértől déli irányban induló – az Irgalmasok utcáján keresztül a Kossuth tér mentén a Rákóczi útig tartó – mai belvárosi gyalogostengely kiterjesztése a Bajcsy-Zsilinszky út teljes hosszára direkt kapcsolatot teremthet a vasúton túli (a Pécsi-víz mentén hosszú távon fejleszteni kívánt új gazdasági zónán át a kertvárosi lakóövezetekig tartó) területekkel is.

A Bajcsy-Zsilinszky utca forgalomcsökkentésének szándéka szorosan összefügg a Rákóczi út tervezett tehermentesítésével. Ennek megvalósulása esetén képzelhető el a preferált gyalogos-kerékpáros forgalom előnyben részesítése, amelyhez – a közösségi közlekedés déli irányú átengedése mellett – nélkülözhetetlen a városi környezet feljavítása.

A Rákóczi út déli oldala mentén, a 70-es évek-beli településrendezési koncepció részeként épült meg a Törvényszék (eredetileg Megyei Tanács) épülete. A nagy léptékű fejlesztés ezután az OTP székház, majd a Kereskedők Háza együttesével kurtán-furcsán félbeszakadt. Az egykori Centrum Áruház épületével ledugózott Terracina teret ma egy nem túl csábító kapualjon kívül, különféle zegzugos lépcsőkön át lehet elhagyni, ahol viszont autókkal zsúfolt, elhanyagolt burkolat, épülethátak és a Centrum árufeltöltő rámpája fogadják a „gyalogos útvonalra” tévedőt. Ennek nyilvánvaló oka az, hogy az egyes épületek északi és déli oldala közötti terepszint-különbség leküzdése végül mégsem tudott egységes koncepció szerint megvalósulni.

A legátfogóbb pályázati feladatra adható megoldás megfogalmazása ezen a ponton kezdődik.

MEGOLDÁSI JAVASLAT

A jelenlegi helyzet oldására a Centrum és a Kereskedők Háza közötti hézag szélességében olyan tágas gyalogos promenád építését javasoljuk

- amely egyértelmű és vonzó útirányt mutat az arra járónak,
- amely a szintkülönbséget zöldfelületekkel szegélyezett lejtővel és/vagy kényelmes olaszlépcsővel hidalja át,
- amely elszakítja a járókelőket az alsó szint nemkívánatos látványától
- és amely diagonális irányban vezet át a Centrum-parkoló helyén kialakított parkosított-fásított téren keresztül a Nagy Lajos Király úti Árkád bejáráthoz és – nem utolsó sorban – a Zólyom-tömb irányába.

A Centrum alatti, jelenleg felszíni parkolóként használt terület pozíciója sokkal értékesebb funkciót érdemel. A lejtést kihasználva itt szint alatti parkoló építését javasoljuk, ezzel egyúttal közel vízszintesre emelt tér alakítható ki, amely intenzív növénytelepítéssel kicsit elszakadhat a Nagy Lajos Király út autófolyamától. Az észak-déli gyalogos tengely tervezett kiterjesztéséhez kapcsolódva pihenésre és játékokra alkalmas teret alakítottunk ki.

A Bajcsy-Zsilinszky út déli szakaszának elérésére – reálisan – továbbra is csak a jelzőlámpával szabályozott átjutást lehet figyelembe venni. Ezen a területen várhatóan középtávon megvalósulhat a döntően közösségi közlekedésre szorító forgalmi rendszer, így elegendő útfelület szabadítható fel a nem motorizált egyéni forgalom számára. A buszpályaudvar és a vásárcsarnok járműforgalmának döntő hányadát pedig egy, a felüljáró nyugati oldala mentén létrehozható útszakasz képes kiszolgálni, amellyel a forgalom súlyvonala a tömb keleti oldalára helyeződik, tehermentesítve ezzel a Bajcsy-Zsilinszky utcát.

Az IMCS MVT 1. ütem teremtette szituációt figyelembe véve, az észak-déli tengely az Ipar/Kálvin utca vonalában be is fejeződne. Azonban elengedhetetlennek tartjuk (legalább) a gyalogos és kerékpáros közlekedés vasúton történő, sorompóval szabályozott átvezetését – figyelemmel az aktuális menetrend szerint naponta itt közlekedő mindössze 20 vonatra. Az Indóház térről ide áthelyezett helyi autóbusz-végállomás javaslatunk szerinti átszervezésével a járművek nem érintik a gyalogos zónát, ezzel együtt a Vasút utca keleti szakasza a Jókai utca vonalától a végállomás belső útvonalává válik.

Az átközlekedés jelenleginél komfortosabb feltételeinek megteremtéséhez hozzá tartozik a vasúti menti szlömös, kietlen környezet rendbetétele, amely már önmagában is felértékeli a mai körülmények között is élő, működő útvonalat. A közlekedési tengelyt erősítik a vasúton-túli oldalon tervezett, városi léptékű térfalat alkotó új épületek.

2. A ZÓLYOM UTCAI TÖMB

KIINDULÓPONTOK

A kiírás szerint „Zólyom-tömb”-nek nevezett terület valójában két épülettömböt foglal magába, amelyek keleti megközelítését az 1972-ben épült „egypúpú” felüljáró lezárta. Az északi tömb felső területrészen működő nagypiac 1980-ban költözött be a frissen épült vásárcsarnokba, az autóbusz pályaudvar pedig néhány évvel később a jelenlegi helyére – innen már egyenes út vezetett a mára kialakult, ellehetetlenülés-közeli állapotokhoz...

A lebontásra ítélt vásárcsarnok áttelepítése rövidtávon ugyan lehetővé teszi a tömb mai, több ponton is kényszerűen egymást keresztező, kaotikus közlekedési rendszerének ráncfelvarrását, a valódi megoldást az autóbusz-pályaudvar – hosszútávon tervezett – innen elkerülése jelenti.

A MEGÚJÍTÁS FÁZISAI

Javaslatunk szerint a tömb komplex átépítése-funkcióváltása első lépésében kialakítható a közösségi és egyéni közlekedési módok útvonalainak szétválasztása. A pályaudvarra érkező és onnan induló távolsági buszok számára „egérutat” jelent a felüljáró melletti kapcsolat létrehozása az Ipar utcánál kialakítandó körforgalom irányában. Ezzel egyúttal a távolsági buszok tárolása is könnyen és biztonságosan elérhető közelségbe kerülhet.

A régi csarnok helyén felszabaduló területen olyan tágas, több ponton megközelíthető tér kialakítására nyílik lehetőség, amely a buszpályaudvar és a vásárcsarnok forgalmát képes nemcsak zavaró keresztezések nélkül befogadni, áterezteni és irányítani, de alkalmas az időszakosan kitelepülő piac számára és közösségi funkció betöltésére is. Azonban ennek teljes megvalósulásával, finansziális okból csak a következő stációban lehet számolni.

A következő szakasz feladatának a buszpályaudvar forgalmi rendszerének korszerűsítését, a piactér befejezését, az Ipar utca nyomvonalának (az IMCS MVT szerinti) átépítését, ezzel együtt az új felhajtóág megvalósítását és a felüljáróhoz kapcsolódó parkoló-lemez építését a csarnok keleti oldalán, valamint az Indóház téri buszvégállomás áttelepítését javasoljuk.

A harmadik lépcsőben az északnyugati sarok lakó- ill. üzletépületeinek szanálása, a buszmegálló és gyalogosátkelő áthelyezése a Nagy Lajos Király út déli oldalán, a Bajcsy-Zsilinszky út forgalomcsökkentése, a gyalogos- és kerékpáros utak, valamint a zöldfelületek kialakítása készülhet.

A négy ütemre tagolt megújítás utolsó fázisában, a buszpályaudvar áttelepítésével egyrészt lehetőség nyílik a Nagy Lajos Király út hiányzó városi térfalainak folytatására-kiegészítésére, valamint – nem mellékesen – a vasút mentén az Ipar/Kálvin János utcák vonaláig létrehozható helyi és távolsági buszterminállal kiteljesedhet a Bajcsy-Zsilinszky úttól a vasútállomásig tartó intermodális csomópont...

3. ÚJ VÁSÁRCSARNOK ÉS RÖVID ELLÁTÁSI LÁNC KÖZPONT

KIINDULÓPONT ÉS MEGOLDÁS

Az új vásárcsarnok számára kijelölt terület sajátos adottsága a megtartandó sarokház, amelyhez értelemszerűen szorosan kapcsolódik az épületünk. A javasolt beépítéssel létrejövő városi léptékű tömb ezt az épületet nem zárványként kezeli, hanem annak mintegy foglatát alkotja.

Az új épület filozófiájában leginkább a klasszikus értelemben vett vásárcsarnok és a „mall” (eredetileg: két oldalán üzletekkel szegélyezett, árnyas/fedett vásárlóutca) fogalmához köthető, így létrehozva ezek ötvözetét.

Az épületet két, kívülről kapuzatot alkotó zárt tömeg csak a belső oldalán, a közöttük kialakuló „utca” felé nyílik meg a légies, áttetsző térlefedés alatt.

Ezt a csarnoktér-koncepciót támogatják a (kereskedelmi felmérések szerint) természetes fényben bizonyítottan jobb eladási értékek is. A nagy bevilágító felület hővédelme hagyományos és korszerű fényvédő eszközök kombinációjával hatékonyan kezelhető.

A feladat ilyen megközelítéséből következik az épület külső és belső megjelenésének kontrasztja, amely már messziről a csarnoktér nyüzsgő forgatagára hívja fel figyelmet, becsalogatva nemcsak a vásárolni szándékozókát, de az erre sétálókat is. A belső utak méretezésének köszönhetően az új csarnok tere zsúfoltság-érzet nélkül képes abszorbeálni a vásárlók tömegét.

FUNKCIONÁLIS KIALAKÍTÁS

A pincszinti meghatározó kiszolgáló területeken helyeztük el a tervezési program szerint a csarnokhoz tartozó raktárakat és a REL számára meghatározott helyiségcsoportokat. Az áru be-, ill. elszállítás a közvetlenül itt kialakított rakodóudvaron történik, innen indul az a két teherlift is, amelyek egyenesen a csarnokszintekre vezetnek. A REL számára a tervezett három vertikális kapcsolatból kettővel közvetlen összeköttetést biztosítottunk.

A földszinti padlósík enyhe lejtéssel követi a helyszín terepadottságait.

Az üzlethelyiségeket úgy csoportosítottuk, hogy az elkülönített árufeltöltési útvonalat igénylő funkciók belső közlekedő terei direkt kapcsolódnak az áruszállító lift- és lépcsőmagokhoz.

A sarokházat körülölelő épülettömegek közötti passzázs két részre tagolódik: az északi szárnyban a klasszikus asztalos szabadpiac, a beforduló déli terület inkább a kereskedők zónája. Az árusítóasztalos terület berendezése mobilizálható, így – a szokásos nyitvatartási időn kívül – egyéb rendezvények megtartására is alkalmas.

A galériás kialakítású felső szintre a két térrész határán álló lépcső-lift együttesen keresztül vezet az út, amely jellemzően a készárúk, ingyencsúszók, vendéglátás és az „egyéb” kategóriába tartozó üzletek területe.

A csarnok egyszerű formavilága és anyaghasználata kellő teret enged az üzletek egyedi igények szerinti változatos kialakításának. A belső tér arculatához hozzátartozik a cégtábla méretek és a feliratokhoz használt betűtípus egységes alkalmazása, a logókon és színhasználaton kívül.

A létesítmény és környezetének kialakítása a mindenki számára való egyenlő esélyű hozzáférés érdekében teljes akadálymentesítéssel készül.

SZERKEZETEK

ALAPOZÁS

Az épület alapozása lemezalapozással készül. Az alapozási munkáknál várhatóan talajvízzel kell számolni. A maximális talajvízszint a felszín alatt -2.00 m-re becsülhető. A mértékadó talajvízszintet e felett 50 cm-rel határozzuk meg.

A 2-2,5 m vastagságú feltöltés réteg alatt meszes homokos agyag, homoklisztes iszap, majd 3,4-4,5 m mélyen pannon homok található.

Az épület alapozása az alagsori részen vasbeton lemezalappal történik.

A vízzáró beton alaplemez alatt 20 cm vastagságú tömörített kavicságy készül Trg 95%.

Az alapozási munkáknál betonszerkezetekre nem agresszív talajvízzel kell számolni.

A talajvíz elleni szigetelést a vízzáró beton biztosítja. Az alaplemezhez vízzáró beton alkalmazása szükséges.

A lehajtó rámpák, alagsori nyitott parkolók lemezalapozása, valamint a felmenő falak egyaránt vízzáró betonból készülnek.

FELSZERKEZET

Az alagsor körítőfalai monolit vízzáró betonból, a közbenső helyeken pedig monolit vasbeton pillérek és vb. falak készülnek.

Az alagsor feletti földem alul sík monolit vasbeton földem. A pillérek felett rejtett gombafejek készülnek. A földszinti nagy üvegfalak alatt monolit vasbeton gerendák készülnek. A földemről induló földszinti vasbeton pillérek alatt is monolit vasbeton kiváltó gerenda készül.

A földszint feletti szerkezetek szintén monolit vázszerkezettel készülnek, vasbeton pillérekkel, falakkal, a pillérek felett vasbeton gerendákkal. A földemek monolit vasbeton lemezek.

A csarnoktér felett acél térrácsos tetőszerkezet készül, üvegfedéssel. A főbejáratok felett szintén acél térrács szerkezetű tetőzet készül.

Az épület merevségét a hossz- és haránt irányú vasbeton merevítő falak, liftaknák vasbeton magjai, valamint a földemtárcsák biztosítják.

Lépcsők és a belső liftaknák monolit vasbetonból készülnek.

ÁLTALÁNOS ISMERTETÉS

A tervezett vásárcsarnok a jelenleg üres, a Zólyom, a Bajcsy-Zsilinszky és a Kálvin utcával határos telken helyezkedik el. A felsorolt utcákban van közüzemi víz-, szennyvíz- és csapadék hálózat, tehát a szükséges új bekötések kivitelezése műszakilag megoldható.

Az épület hőenergia-ellátása a Nagy Lajos király utcai távfűtési vezeték meghosszabbításával szintén kivitelezhető.

Az épület funkcionális kialakítása lehetővé teszi a különböző épületgépészeti egységek csoportosítását, ezzel a fűtő-, hűtő- és légtechnikai rendszerek a használat módjának és mértékének megfelelően egymástól függetlenül is működtethetők.

BELSŐ VÍZELLÁTÁS, CSATORNÁZÁS, TÜZIVÍZ HÁLÓZAT

A kommunális- és tűzvíz-fogyasztás mérése az alagsorban kialakított gépészeti térben külön mérőkkel történik. A használati és a tűzvíz hálózat épületen belül szétválasztott.

A tűzcsapszekerények helyét, telepítési módját a tűzoltó hatósággal történő egyeztetés dönti el.

A -4,5 m-es alagsori szinten keletkező szennyvizek és belső csapadékvizek átemelő berendezésekkel csatlakozhatnak az utcai közműhálózatokhoz.

A vízellátási és szennyvízelvezetési rendszerek központi épületfelügyeleti rendszerbe való bekötését úgy célszerű kialakítani, hogy a biztonságos működtetés érdekében feltétlenül információt adjon a melegvíz termelés esetleges hibájáról, a melegvíz-termelő rendszer keringtetésének üzeméről és az átemelő szivattyúk üzeméről.

FŰTÉS- ÉS HŰTÉSTECHNIKA

Az új csarnok fűtési-, használati melegvíz- és szellőzési hőenergia-igénye távfűtésről biztosított. Az alagsori szinten elhelyezett távfűtési hőközpont a bekötő vezetékre csatlakoztatható, a szükséges hőenergia rendelkezésre áll.

Az épületben általában kétcsöves, radiátoros melegvízes fűtés kerül kialakításra higiéniai lapradiátorokkal és termostatikus szelepekkel.

Az iroda- és üzlethelyiségek hűtésére legoptimálisabb megoldás a Daikin VRV vagy ehhez hasonló rendszer kiépítése, mely +5°C külső hőmérsékletig alkalmas gazdaságos fűtésre is. A VRV többzónás légkondicionáló rendszer, változó hűtőközeg-tömegáram szabályozással. A beltéri egységek az álmennyezetben, a kültéri egységek a lapostetőn helyezhetők el. Ezzel a technológiával külön szabályozhatók és elszámolhatók az épület egyes helyiségei és helyiségcsoportjai. Előnyei között az alacsony üzemeltetési költség, az ütemezhető megvalósíthatóság és az üzletenkénti energiafelhasználás mérése kiemelt szerepet játszik.

A bérelt helyiségek eltérő használatából adódó szabályozási vagy üzemeltetési igényt figyelembe véve a rendszereket egymástól függetlenül, akár szakaszosan is működtethetők.

A hűtőkamrák hűtését kiszolgáló kompresszorok – hűtési hőfok és felhasználó (tulajdonos/bérlő) szerint csoportosítva – az alagsori gépészeti térben helyezhetők el, a hozzá kapcsolódó léghűtéses kondenzátorok pedig a lapostetőn kerülnek elhelyezésre. Az alagsor kialakítása lehetővé teszi a kompresszorház termostátos vezérlésű, hangcsillapító egységgel kiegészített elszívó szellőztetését.

LÉGTECHNIKA

A REL-központ feldolgozó üzemének fűtő-hűtő rendszere depressziós, hő-visszanyeréses. A levegőkezelő gépegység az alagsori gépházban kerül elhelyezésre, a befúvó és elszívó gépegység egymás fölé, egybe épített kialakításban. Becsült légcseré: 10.000 m³/h

A vendéglátó egységek rendszere kiegyensúlyozott, fűtést és igény esetén hűtést biztosít, hő-visszanyeréses kialakításban. Az elszívás a hő- és szagtermelő berendezések fölött történik, a levegő-utánpótlást közvetlenül az egységhez tartozó fogyasztóterekbe való befúvás biztosítja.

A légkezelők, illetve szükséges elszívó ventilátorok álmennyezet fölött helyezhetők el.
 A frisslevegő központi szűrés után mászható csatornákon keresztül jut az álmennyezetben telepített légkezelőkhöz – ezzel egyszerű költség-elszámoltatást és karbantartást tesz lehetővé.
 A WC-csoportok elszívó rendszere depressziós, a levegő utánpótlása a csarnoktérből történik.

MEGÚJULÓ-ENERGIA HASZNOSÍTÁS

Az épület tetején elhelyezhető polikristályos (Si) napelem modulokkal a külső energiaigény jelentős hányada fedezhető.

A ZÓLYOM-TÖMB FEJLESZTÉS 1. ÜTEMÉNEK KÖLTSÉGBECSLÉSE

PINCESZINT					
üzemi területek	3926	m ²	180	eFt/m ²	706 680 Ft
árufeltöltő udvar	1795	m ²	140	eFt/m ²	251 300 Ft
hűtőkamrák felára	1500	m ²	50	eFt/m ²	75 000 Ft
FÖLDSZINT					
	4803	m ²	180	eFt/m ²	864 540 Ft
GALÉRIA SZINT					
	2949	m ²	180	eFt/m ²	530 820 Ft
TÉRSZÍNI PARKOLÓK, TEREPRENDEZÉS					
	6000	m ²	30	eFt/m ²	180 000 Ft
				nettó	2 608 340 Ft
				áfa 27%	704 252 Ft
				bruttó	3 312 592 Ft
				azaz	3,313 MrdFt

Külső közmű építés-kiváltás és trafó létesítése nélkül.