



Városépítészeti és építészeti tervpályázat
az új Pécsi Vásárcsarnok és Rövid Ellátási Lánc központ
épületére és környezetének a rendezésére



Pécs Megyei Jogú Város
2015

TARTALOMJEGYZÉK

1.	Tájékoztató adatok	5
1.1	A tervpályázat kiírója	5
1.2	A tervpályázat tárgya és célja	5
	Tárgya.....	5
	Helyszín	5
	Cél.....	5
1.3	A tervpályázat jellege	6
1.4	A tervpályázaton való részvétel feltételei	6
1.5	A Tervpályázatból való kizárás oka	6
1.6	A tervpályázat lebonyolításának a forgatókönyve	7
1.7	A tervpályázati dokumentáció beszerzésének a módja	7
1.8	A kiíró által kiadott mellékletek (CD lemezen)	8
1.9	A helyszíni szemle, a kiírással kapcsolatos kérdések és ezekre adott válaszok, a pályázati dokumentáció véglegesítése.....	8
	Helyszíni szemle.....	8
	Kérdések / Válaszok	8
	A dokumentáció véglegesítése.....	8
1.10	Pályaművek benyújtása	8
1.11	A Bírálóbizottság összetétele	9
1.12	A Bírálóbizottság munkája, döntése.....	10
1.13	A pályamunkák díjazása	11
2.	A tervezési feladat háttere	12
2.1	Előszó	12
2.2	Térségi helyzetkép.....	14
2.3	Pécsi helyzetkép.....	17
	2.3.1 Térhasználati és térszerkezeti trendek.....	17
	2.3.2 Városépítészeti trendek.....	20
	2.4.1 A tömb jelenlegi működésének értékelése.....	22
	2.4.2 Közlekedési helyzetkép	27
	2.4.3. A Zólyom utcai tömb elemeinek közép- és hosszútávú jövője	31
2.5.	A vásárcsarnok jelenlegi működésének értékelése	32
3.	Részletes tervezési program.....	34
3.1	A tervezési feladatok rendszere	34
3.2	A Bajcsy-Zsilinszky út / Centrum-tömb tervezési programja	35
	3.2.1. Beadandó munkarészek	37

3.2.2.	Bírálati szempontok.....	37
3.3	A Zólyom utcai tömb tervezési programja.....	38
3.3.1	A tervezés célja.....	39
3.3.2	Részletes feladatleírás.....	39
3.3.3	A Zólyom utcai tömb működésével kapcsolatban felmerült tervezési tapasztalatok.....	40
3.3.4	Közlekedési feladatleírás.....	41
3.3.5	Beadandó munkarészek.....	46
3.3.6	Bírálati szempontok.....	47
3.4	Az új vásárcsarnok és REL-központ tervezési programja.....	48
3.4.1	A Vásárcsarnok tulajdonosi küldetése.....	48
3.4.2	A Rövid Ellátási Lánc Központ tulajdonosi küldetése.....	49
3.4.3	Fő funkcionális egységek és azokkal szemben támasztott elvárások.....	49
3.4.4	A Vásárcsarnok működésének tervezési tapasztalatai.....	53
3.4.5	Akadálymentesítés.....	54
3.4.6	Beadandó munkarészek.....	54
3.4.7	Bírálati szempontok.....	54
3.5	A pályaművek benyújtásának formai követelményei.....	55
4.0	MELLÉKLETEK.....	56
4.1	Melléklet Szabályozási kontextus.....	57
4.2	Melléklet Címzéslap.....	63
4.3	Melléklet Adatlap a pályázók adatairól.....	64
4.4	Melléklet Szándéknyilatkozat.....	65
4.6	Melléklet A tervezési terület helyszínrajza.....	67
4.7	Melléklet Geodéziai felmérés.....	68
4.8	Melléklet Közműterképek.....	69
4.8	Melléklet Az 1976-os városközpont bővítés tanulmánytervei.....	75
4.9	Melléklet Az Intermodális csomópont beépítési koncepciója.....	81

1. Tájékoztató adatok

1.1 A tervpályázat kiírója

Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata
címe: 7621, Pécs Széchenyi tér 1.

Kapcsolattartási pontok:

Általános ügyekben

Csaba Ders városi főépítész

7621, Pécs, Széchenyi tér 1. II. emelet 207.

csaba.ders@ph.pecs.hu

+3672533833 (tel)

+3672224172 (fax)

Dokumentum beszerzése, kérdések

PRV Dunántúl Kft. | Moroné Lázár Zsófia

7622, Pécs, Jogász u. 6.

onk.kozbesz@gmail.com

+3672511608 (tel)

+3672511607

1.2 A tervpályázat tárgya és célja

Tárgya

A tervpályázat három egymásba ágyazódó, eltérő léptékű és feldolgozási finomságú feladatra koncentrál. A közvetlen építészeti feladat Pécs Településfejlesztési Konceptiójában (PÉCS 2030) és Integrált Településfejlesztési Stratégiájában (PÉCS2020) is nevesített Rövid Ellátási Lánc központ (későbbiekben REL központ) és egy a mai kor igényeinek megfelelő, versenyképes vásárcsarnok létrehozása. A közvetlen városépítészeti feladat a beruházáshoz kapcsolódó közterület fejlesztésekkel rendezni a Bajcsy-Zsilinszky út, Nagy Lajos király útja, Alsómalom utca és Ipar utca által határolt tömb (későbbiekben Zólyom utcai tömb) működését, tisztázni a tömb hosszú távú fejlesztési lehetőségeit és meghatározni a szerepének megfelelő városépítészeti karakterét. Ezek a beruházások azonban elérhető közelségbe hozzák a város történelmi észak-déli (gyalogos) tengelyének a meghosszabbíthatóságát, ezért jogosan merül fel a kérdés, hogy milyen városépítészeti vízió mentén lehet a Bajcsy-Zsilinszky út városépítészeti karakterét ennek a szerepnek megfelelően újragondolni.

Helyszín

Lásd : A tervezési helyszín lehatárolása című ábra (34. oldal)

A tervezéssel közvetlenül érintett területek

18870, 18876, 18878, 18966, 18967, 18968, 18969, 18970, 18980, 18982, 19001, 18871/1, 18871/2, 18871/4, 18871/6, 18871/8, 18872/1, 18872/3, 18872/4, 18872/5, 18872/6, 18872/7, 18872/8, 18872/9, 18875/3, 18875/4, 18883/1, 18933/1, 18933/2, 18962/4, 18964/2, 18981/1, 18985/2, 18998/1, 19002/1, 19002/2, 19002/4, 19028/4, 19028/8

Cél

A tervpályázat általános célja megtalálni azt az építészeti és városépítészeti tervet, ami a három léptékben a legoptimálisabb megoldást jelenti a tervezési programban foglalt kihívásokra. A közvetlen cél pedig kiválasztani azt a tervjavaslatot, melynek szerzőjével Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata tervezési szerződést kíván kötni az épület és a hozzá kapcsolódó - a pályázatban meghatározásra kerülő, I. ütemet képező - közterület fejlesztésének engedélyezési és kiviteli terveinek az elkészítésére.

1.3 A tervpályázat jellege

- a) A tervpályázat jellege: Nyílt
- b) A tervpályázat eljárási formája: Építészeti tervpályázati eljárás
- c) A tervpályázat: Titkos
- d) Közösségi értékhatár feletti pályázat
- e) A tervpályázat lebonyolítása
 - Közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény
 - A tervpályázati eljárásokról szóló 305/2011. (XII.23.) Kormányrendelet
 - A tervpályázati hirdetményekről szóló 2/2006 (I.13.) IM rendelet
 - Valamint a jelen tervpályázati kiírás előírásai szerint történik
- f) Jelen pályázati kiírás a Magyar Építész Kamara Tervpályázati Szabályzatának 3. számú 2004/VIII-tól hatályos melléklete felhasználásával készült.

1.4 A tervpályázaton való részvétel feltételei

A tervpályázat résztvevője – pályázó – (azaz a pályamű szerzője) az a természetes személy lehet:

- a) aki jelen kiírásban meghirdetett tervezési feladat elkészítésére vállalkozik,
- b) aki azzal, hogy pályázatát benyújtotta, a tervpályázati kiírás feltételeit magára nézve kötelezőnek elfogadta,
- c) akivel szemben a 305/2011.(XII.23.) Korm. rendelet 13.§(3) bekezdése szerinti kizáró okok egyike sem áll fenn.
- d) aki személyében a pályázat tervezési feladatának elvégzésére a hatályos jogszabályok – különösen, de nem kizárólagosan a 104/2006. (IV.28.) Korm. rendelet – szerint jogosult a pályázat eredményhirdetésekor.

A tervpályázat résztvevőjének (szerzőjének) társtervezője, munkatársa az lehet, akivel szemben a 305/2011.(XII.23.).Korm. rendelet 13.§(3) szerinti kizáró okok egyike sem áll fenn.

A társszerzők és a szerzők munkatársai (a vonatkozó etikai normák betartásával) több pályázatban is közreműködhetnek.

A tervpályázat résztvevője – a pályázó – az a gazdálkodó (jogi, vagy jogi személyiség nélküli) szervezet lehet,

- a) amely azzal, hogy a pályázatát benyújtotta, a tervpályázati kiírás feltételeit magára nézve kötelezően elfogadta,
- b) amely a pályázat szerzőit – a pályázathoz csatolt lezárt borítékban – név szerint megnevezte, és a megnevezett szerző(k) a tervezési feladat ellátására az 1.4.1.d) szerint jogosultak.
- c) amely gazdálkodó szervezet a pályázat eredményhirdetésének időpontjában a szerzőkkel a pályázati feladat továbbtervezésére érvényes szerződéses megállapodással, vagy munkaszerződéssel rendelkezik,
- d) amely gazdálkodó szervezettel szemben a 305/2011.(XII.23.) Korm. rendelet 13.§(4), illetve a megnevezett szerzőre a Korm. rendelet 13.§(3) bekezdésében felsorolt kizáró okok egyike sem vonatkozik.

A tervpályázaton a pályázó csak egy pályaművel vehet részt.

1.5 A Tervpályázatból való kizárás oka

A Bírálóbizottság

- a) a tervpályázatból a tervecsomag felbontása nélkül kizárja a beadási határidő után postára adott küldeményt,
- b) kizárja a titkosságot sértő pályázatot, (lásd 1.9. pont végén)
- c) kizárja a pályázati dokumentációban meghatározott kötelező tartalmi követelményeket nem teljesítő pályamunkát,
- d) kizárhatja a bírálótból a formai követelményeket nem teljesítő, illetve hiányos pályaműveket,
- e) kizárja az 1.4. 1-3. pontokban meghatározott „részvételi feltételeket” nem teljesítő pályázókat.

Amennyiben a kizárás okai

- a) a lezárt borítékok felbontásakor bizonyosodnak be, a Bírálóbizottság a pályázatok megállapított sorrendjében nevezi meg a díjazott és megvett pályázatokat,
- b) a Bírálóbizottság utolsó plenáris ülését követő 2 hónapon belül bizonyosodik be a „részvételi feltételek” teljesítésének elmaradása, úgy a kiíró a szabálytalan pályázó eredményét semmisnek tekinti, és ilyen esetben a pályázati díj, illetve megvétel a kiírónak visszajár.

1.6 A tervpályázat lebonyolításának a forgatókönyve

Tervpályázat meghirdetése	2015. június 26.
Kiírás árusításának kezdete (a megjelenés függvényében változhat)	2015. július 13.
Kiírás árusításának vége	2015. szeptember 29.
Helyszíni szemle időpontja	2015. július 27.
Kérdések postára adásának határideje	2015. augusztus 3.
Kérdések adott válaszok határideje	2015. augusztus 10.
Pályaművek postára adásának határideje	2015. szeptember 29.
Pályaművek bírálata	2015. október 5-10.
Pályázat eredményének kihirdetése, a díjak átadása	2015. október 16-ig
Tervpályázat nyilvános bemutatása	2015. október 19-től
Díjazásban nem részesült pályaművek visszaadása	2015. november 9-ig

1.7 A tervpályázati dokumentáció beszerzésének a módja

A tervpályázati dokumentáció beszerezhető

PRV Dunántúl Kft. | Moroné Lázár Zsófia
 7622, Pécs, Jogász u. 6.
 onk.kozbesz@gmail.com
 +3672511608 (tel)
 +3672511607 (fax)

A tervpályázati dokumentációt az ajánlatkérő bruttó 50 000 Ft összegért a fenti címen, munkaidőben (H-P: 9.00-11.00) árusítja digitális (CD) formátumban. A dokumentáció kifizetése az ugyanezen címen beszerezhető postai készpénz-átutalási csekken való befizetéssel, postai, banki átutalással vagy banki postai befizetéssel történik. A dokumentáció átvételkor be kell mutatni a befizetést igazoló bizonylatot, feladóvevényt, melyen szerepeljen a közlemény rovatban: „Városépítészeti és építészeti tervpályázat az új pécsi Vásárcsarnok és Rövid Ellátási Lánc központ épületére és környezetének rendezésére”. A számlavezető bank neve: OTP Bank Nyrt., nemzetközi számlaszáma (IBAN): H33 1173 1001 1547 8706, SWIFT kód: OTPVHUHB. A dokumentáció átvételét Kiíró nevében hivatalosan eljáró szervezet elismervénnyel igazolja.

1.8 A kiíró által kiadott mellékletek (CD lemezen)

1. Szabályozási kontextus (PDF formátumban)
2. Címzéslap (WORD formátumban)
3. Adatlap a pályázók adatairól (WORD formátumban)
4. Szándéknyilatkozat (WORD formátumban)
5. A tervezési terület helyszínrajza (DXF formátumban)
6. Geodéziai felmérés (DXF formátumban)
7. Közműterképek (DXF formátumban)
8. Az 1976-os városközpont bővítés tanulmánytervei (PDF formátumban)
9. Az Intermodális csomópont beépítési koncepciója (PDF formátumban)

1.9 A helyszíni szemle, a kiírással kapcsolatos kérdések és ezekre adott válaszok, a pályázati dokumentáció véglegesítése

Helyszíni szemle

A kiíró 2015. július 27.-én hétfő 11:00 órakor helyszíni szemlét tart.

Találkozó: Zólyom utca / Bajcsy-Zsilinszky utca déli sarkán

A szemlén a kiíró képviselője a helyszínnel kapcsolatos tájékoztatást tart, majd az érdeklődők a helyszínt megtekinthetik.

Kérdések / Válaszok

A pályázók a kiírással és a pályázattal kapcsolatban 2015. július 16. 24.00 óráig tehetnek fel kérdéseket az onk.kozbesz@gmail.com email címen.

A határidőben feladott kérdésekre vonatkozó válaszokat a Kiíró, illetve a nevében eljáró Bírálóbizottság 2015. július 23-ig megválaszolja, és az összes kérdést, valamint az azokra adott válaszokat a pályázati kiírás kivételével megadott email címekre megküldi. A kérdésekre adott válaszokkal a kiírás módosulhat.

A dokumentáció véglegesítése

A kiíró legfeljebb a kérdések megválaszolásának időpontjáig a dokumentációt a bírálati szempontok és az alkalmassági követelmények (Bírálóbizottság összetétele) kivételével módosíthatja, kiegészítheti, illetve a tervpályázat lebonyolításától visszaléphet. Ez utóbbi esetben a kiírás árát az azt megvásárolt pályázóknak a kiíró megtéríti.

1.10 Pályaművek benyújtása

A pályaművek a dokumentációhoz csatolt CÍMZÉSLAP (3.1. sz. melléklet) felhasználásával kizárólag ajánlott postai küldeményként nyújthatók be. A feladó adatai külön nem jelenhetnek meg a csomagoláson! A díjazásban, megvételben nem részesült pályázatok későbbi azonosítása a feladónál maradó feladóvevény ragszáma alapján történik.

A pályaművek benyújtásának határideje: 2015. szeptember 29. 12:00 óra

A benyújtás időpontjának a postai bélyegző keltét kell tekinteni. A benyújtás időpontjáig feladott pályázatot a Bírálóbizottság csak akkor bontja fel, ha az a bírálat dátumáig megérkezik a közölt címre. A késve benyújtott pályaműveket a Bírálóbizottság a csomag felbontása nélkül a pályázatból kizárja.

A Bírálóbizottság bírálati munkáját 2015. október 5-én kezdi meg. A benyújtott ajánlatok épségéért ajánlatkérő nem tartozik felelősséggel!

1.11 A Bírálóbizottság összetétele

Elnök

Dr. Prof. Tóth Zoltán CSc Pécsi Tudományegyetem delegáltja
egyetemi tanár
Ybl-, Pro Régió- és Magyar műemlékvédelemért díjas építész, településtervező
Tervezői jogosultsága: É/1 02-0241
TT/1 02-0241
TR 02-0241

Társelnökök

Dr. Páva Zsolt Pécs Megyei Jogú Város polgármestere
Nagy Csaba Baranya Megyei Közgyűlés elnöke

Szakmai titkár

Csaba Ders DLA Pécs Megyei Jogú Város főépítésze
Tervezői jogosultsága: É 02-0637
TT 02-0637

Bírálóbizottsági tagok

Barna Béla A Pécs Holding Városi Vagyonkezelő Zrt. vezérigazgatója
Fazekas István A Pécsi Patrónus Kft. ügyvezetője
Golda János Magyar Építész Kamara delegáltja
Ybl- és Pro Architektúra díjas építész, vezető tervező
Tervezői jogosultsága: É/1 13-0218
Kertész András Tibor DLA Magyar Építész Kamara delegáltja
okleveles építész, vezető tervező
Tervezői jogosultsága: É/1 01-0174
Lantay Attila Magyar Építőművészek Szövetségének delegáltja
Székesfehérvár főépítésze
Pro Architektúra díjas építész, vezető tervező
Tervezői jogosultsága: É/1 14-0288
Ongjerth Richárd Magyar Urbanisztikai Társaság delegáltja
A Magyar Urbanisztikai Társaság ügyvezető igazgatója
okleveles építész, vezető településtervező
Tervezői jogosultsága: É 01-3032
TT/1 01-3032
TR 01-3032
Oszoli Dénes Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése
Városfejlesztési és Kommunális Bizottságának Elnöke
Tervezői jogosultsága: É/1 02-0275

Dr. Prof. Schneller István Magyar Urbanisztikai Társaság delegáltja
BCE Tájépítész Karának Településépítészeti Tanszékének vezetője, egyetemi tanár
Tervezői jogosultsága: É 01-0106
TT/1 01-0106
TR 01-0106

Jogi szakértő szavazati jog nélkül

Dr. Illés Judit Pécs M.J. Város Polgármesteri Hivatala Szervezési és Jogi Főosztály jogi csoport-
vezetője

Szakértők szavazati jog nélkül

Babocsay András vásárcsarnok bérleti közösségének jogi képviselője
Bodor Zoltán Lehel rehabilitációs szakmérnök
Böjte Tibor okleveles kertészmérnök
Tervezői jogosultsága: K/1 02-0029
SZT 02-0029
TK 02-0029
Gáspár Róbert Pécs M.J. Város Polgármesteri Hivatala | Városi Főépítészeti munkatársa
Kővári János Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése
Városfejlesztési és Kommunális Bizottságának alelnöke
Ládonyi Ákos okleveles közlekedésmérnök
Tervezői jogosultsága: KÉ-T-02-0842
Magay Miklós Pécs Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala
Városüzemeltetési Főosztály | főosztályvezető
Dr. Merza Péter Pécsi Városfejlesztési Nonprofit Zrt. vezérigazgatója
Németh Eszter Pécs M.J. Város Polgármesteri Hivatala | Városi Főépítészeti munkatársa
Dr. Óri László Alpolgármester Pécs Megyei Jogú Város alpolgármestere, a terület önkormányzati képviselője
Teleki Zoltán séf
Udvardi Péter Dél-dunántúli Közlekedési Központ Zrt. delegáltja
közlekedésmérnök, szolgáltatásfejlesztési irodavezető

A Bírálóbizottság összetételét a kiíró a vonatkozó jogszabályok (Kbt.) valamint a 305/2011.(XII.23.) Korm. rendelet 9.§(1)-(11) előírásait betartva határozta meg.

1.12 A Bírálóbizottság munkája, döntése

A Bírálóbizottság a vonatkozó jogszabályok (lásd 1.3. e. pont), valamint a MÉK Tervpályázati Szabályzata, az Elnök által előterjesztett és a tagok által jóváhagyott munkaterv szerint végzi munkáját. A Bírálóbizottság döntéseit többségi szavazással hozza, munkájáról a jogi szakértő – ennek hiányában a szakmai titkár - folyamatos jegyzőkönyvet vezet.

A Bírálóbizottság a hibás koncepciójú, vagy a gyenge építészeti minőségű pályázatokat zárójelentésében részletes bírálatban nem részesíti.

A Bírálóbizottság munkája nem nyilvános.

A Bírálóbizottság a pályázattal kapcsolatos összegző megállapításait zárójelentésben teszi közzé, részletesen értékeli a megvett, illetve díjazott pályaműveket.

A Bírálóbizottság döntése végleges, a döntés ellen fellebbezni nem lehet.

1.13 A pályamunkák díjazása

A pályaművek megvételére és díjazására 26.500.000 forint+áfa áll rendelkezésre.

A díjazás legnagyobb összege 10.000.000 forint+áfa.

A díjazás legkisebb összege 700.000 forint+áfa.

A Bírálóbizottság a beérkezett pályázatok egymáshoz viszonyított értéke alapján a fenti értékhatárok között határozza meg a díjak és a megvételek összegét. A Bírálóbizottság megfelelő színvonalú pályaművek beérkezése esetén a teljes rendelkezésre álló összeget kiadja. A díjak és a megvételek 20 % ÁFA-t tartalmaznak, és adóköteles bevételek.

A Bírálóbizottság eredménytelennek minősíti a pályázatot, ha egyetlen pályaművet sem talál díjazásra vagy megvételre alkalmasnak, és csökkentheti a díjazásra vagy (és) megvételre fordított összeget, ha a tervpályázatot a hasznosíthatóság vagy az építészeti minőség szempontjából csökkent értékűnek minősíti.

A díjazásban és megvételben részesült pályamunkák a kiíró tulajdonába kerülnek, azokat részben vagy egészben további ellenszolgáltatás nélkül felhasználhatja a szerzői jogi előírások betartásával.



Borough Market London | Csorba Erika 2009 ©

2. A tervezési feladat háttere

2.1 Előszó

A mezőgazdasági forradalom hajnalán valahol az első piac környékén kezdődhetett el a város. Nem véletlen, hogy így alakult, mert a piac mindig is magában hordozta a városiasodásnak egyfajta kovaszát, már a kezdetektől fogva jóval több volt az árucseres pusztánál, jóval fontosabb szerepet töltött be egy közösség életében annál, hogy csak egyszerűen teret biztosítson a vásárlás és fogyasztás tevékenységének. Valójában a piactér lehetett az első „közterület”, az első városinak nevezhető tér, az első fórum, ahol az ember informális körülmények között találkozott más közösségek tagjaival. A mai piac is érdekes és érzékletes keresztmetszetét adja a helyi közösség és – ami legalább annyira fontos – a város életében fontos környező települések közösségeinek. Nemcsak társadalmi osztályok és a különböző városi életformák képviselői találkoznak itt, hanem itt ér össze az urbánus és rurális világ.

A piac nem csak a közösségi élet helyszíne, hanem a közösségépítés eszköze is, hiszen ez egy nagyon is személyes vásárlási forma, ahol a termelés és a fogyasztás aktusa egy konkrét termelőben és vásárlóban megszemélyesedik. A kettejük viszonyát ráadásul nem az élelmiszeriparra vagy a kiskereskedelemre vonatkozó megfoghatatlan szabványok és szabályok kódolják, hanem az emberi viszonylatokon keresztül nagyon is megragadható kohéziós erő, a bizalom. „A termékemben nem azért bízom, mert rendelkezik a kellő tanúsítványokkal, hanem azért, mert ismerlek.”

Nem véletlen, hogy a piacon megjelenő termékínálat sokszínűsége egy közösségnek nem csak a kulináris, hanem a kulturális gazdagságát is szimbolizálja. A piaccon felvonultatott „terméknagyköveteken” keresztül kirajzolódik például egy város vonzaskörzete vagy regionális kapcsolatrendszer, de tükröződhetnek benne akár a geopolitikai viszonylatai is. Jól tetten érhetőek például a pécsi migrációs trendek, a közel-keleti orvostanhallgatók megjelenése például a városban kapható fűszerek palettáján.

A vásárlásnak és fogyasztásnak ez a formája azonban társadalmi értékrendet és politikai¹ világképet is közvetít, hiszen maga az aktus, tudatosan vagy tudat alatt egyfajta állásfoglalás a helyi gazdaság minőségi termékei és a fenntarthatóság mellett, illetve az ipari forradalom és a modernizmus globális tömegtermelésével és tömegfogyasztásával szemben. Ugyanúgy, ahogyan a globális kapitalizmus mára térben is világosan megfogalmazta önmagát², a fenntarthatóság Rövid Ellátási Láncok (későbbiekben REL-központ) köré szerveződő helyi gazdaságai is ki fogják alakítani a rájuk jellemző sajátos térszerkezetet.

Ebben a térszerkezetben az építészeti több mint szimbolikus szerepet játszik, hiszen amíg az elmúlt fél évszázad egymás után termelte ki a globalizálódott áruterelésére épülő tömegfogyasztás egyre kifinomultabb építészeti archetípusait³, addig a posztindusztriális / posztmodern kor piac archetípusa még bőven az útkeresés fázisában van. A tét óriási, hiszen ahogyan a mezőgazdasági forradalom idejében a piac volt az urbanizáció motorja, ma is meg kell fogalmaznunk azt a vásárcsarnok-koncepciót, amely képes felvenni a versenyt a tömegfogyasztás sajátos modelljeivel, ezen keresztül pedig képes katalizálni a városok és vonzaskörzeteik újjászületését. A pályázat ezért ebben a legtágabb kontextusban igyekszik megtalálni az új REL-központként is működő vásárcsarnokmodell építészeti koncepcióját Pécsen.

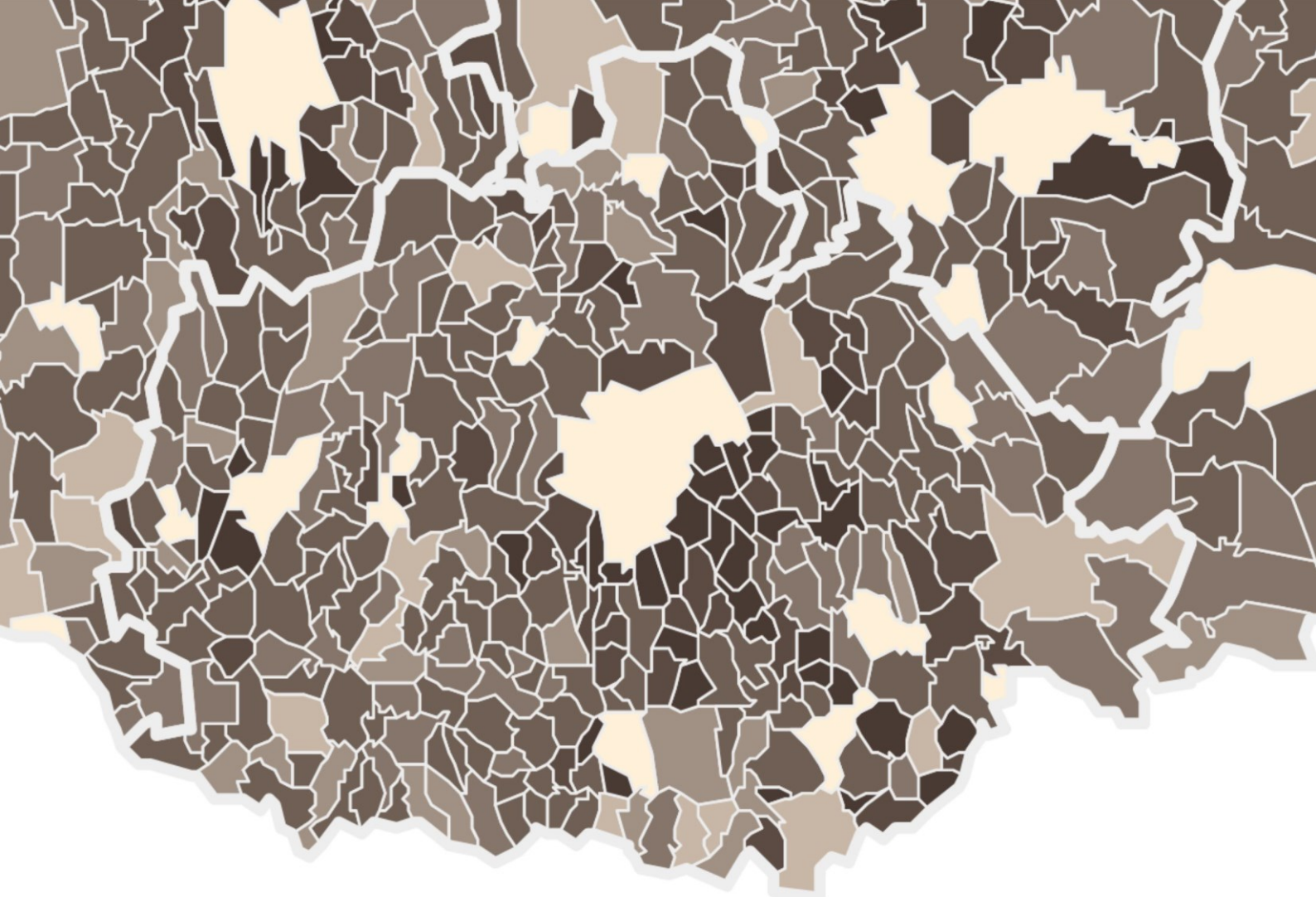
A pályázat alapvetően három léptékben közelíti a tervezési feladatot. Az első léptéket a Bajcsy-Zsilinszky út városzerkezeti eleme jelöli ki, amely többek között a vásárcsarnok fejlesztésének köszönhetően is alapvető változásokon fog keresztülmenni. A következő léptéket a vásárcsarnok helyszínéül választott Zólyom utcai tömb jelöli ki, amelynek a működését a vásárcsarnok alapvetően át fogja alakítani. Ezekben a lépésekben keresztül végül javaslatot kell adni a REL-központot és az új vásárcsarnokot is magába foglaló épület kialakítására.

A kiírás szerkezete is fokozatosan közelíti a feladatot. Elsőként igyekszik felvázolni a feladat szempontjából fontos térségi és agglomerációs összefüggéseket. Második lépésben Pécs azon térszerkezeti és térhasználati trendjeit villantja fel, amelyek fontosak a tervezési feladat szempontjából. Ezt követően a kiírás összefoglalja a Zólyom utcai tömb és a vásárcsarnok jelenlegi működésének legfontosabb tanulságait. Végül ezek alapján részletesen megfogalmazza a három egymásba ágyazódó feladat tervezési programját, a beadandó feladatrészeket és a bírálati szempontokat.

¹ Fontos itt különbséget tenni politika és pártpolitika között, hiszen a fenntarthatóságot számos politikai szervezet tűzheti zászlajára

² David Harvey (2006) Spaces of Global Capitalism: A Theory of Uneven Geographical Development

³ áruház, szuper market, hiper market, mall



Baranya megye településeinek az ingázási különbözete 1000 lakosra vetítve⁴

2.2 Térségi helyzetkép

Mivel a REL köré szerveződő vásárcsarnok az egyik olyan létesítmény, amely funkciójából fakadóan érdemben képes fejleszteni a megyeszékhely viszonyát a vonzáskörzet és a megye településeivel, ezért mind Baranya megye új területfejlesztési koncepciója⁵, mind Pécs új településfejlesztési koncepciója⁶ és az ebből levezetett ITS⁷ is kulcsberuházásként tekint rá. A megye egyrészt a többszörösen hátrányos helyzetű Ormánság felzárkózásának, a régiós mezőgazdasági vállalkozások piacra jutásának a lehetőségét látja benne, a város pedig a helyben tartott jövedelmekkel a vásárlóerő növekedését és a gazdaság élénkítését. Ez persze akkor működhet igazán, ha ez az elképzelés már létező agglomerációs kapcsolati tőkére épül, ha a REL-központ és a vásárcsarnok ténylegesen létező kapcsolati tőkét tud fókuszálni, ezért érdemes egy kicsit áttekinteni a megyeszékhely szerepét a településhálózatban.

Fontos kiindulási pont, hogy Pécs az egyike az összesen 4(!) statisztikai értelemben is vonzáskörzetnek nevezhető⁸ város térségeknek, ami számokban is jól kifejezhető, intézményesült funkcionális viszonyokra épül. Nem meglepő ez egy olyan megyei településhálózatban, amelyet a megyeszékhely talán már nyomasztó módon dominál. Sokat elárul erről a viszonyról, hogy Pécs népessége több mint 6-szorosa a sorban utána következő Komlónak, de az utána következő 15 település összesen sem éri a város lélekszámának a kétharmadát.

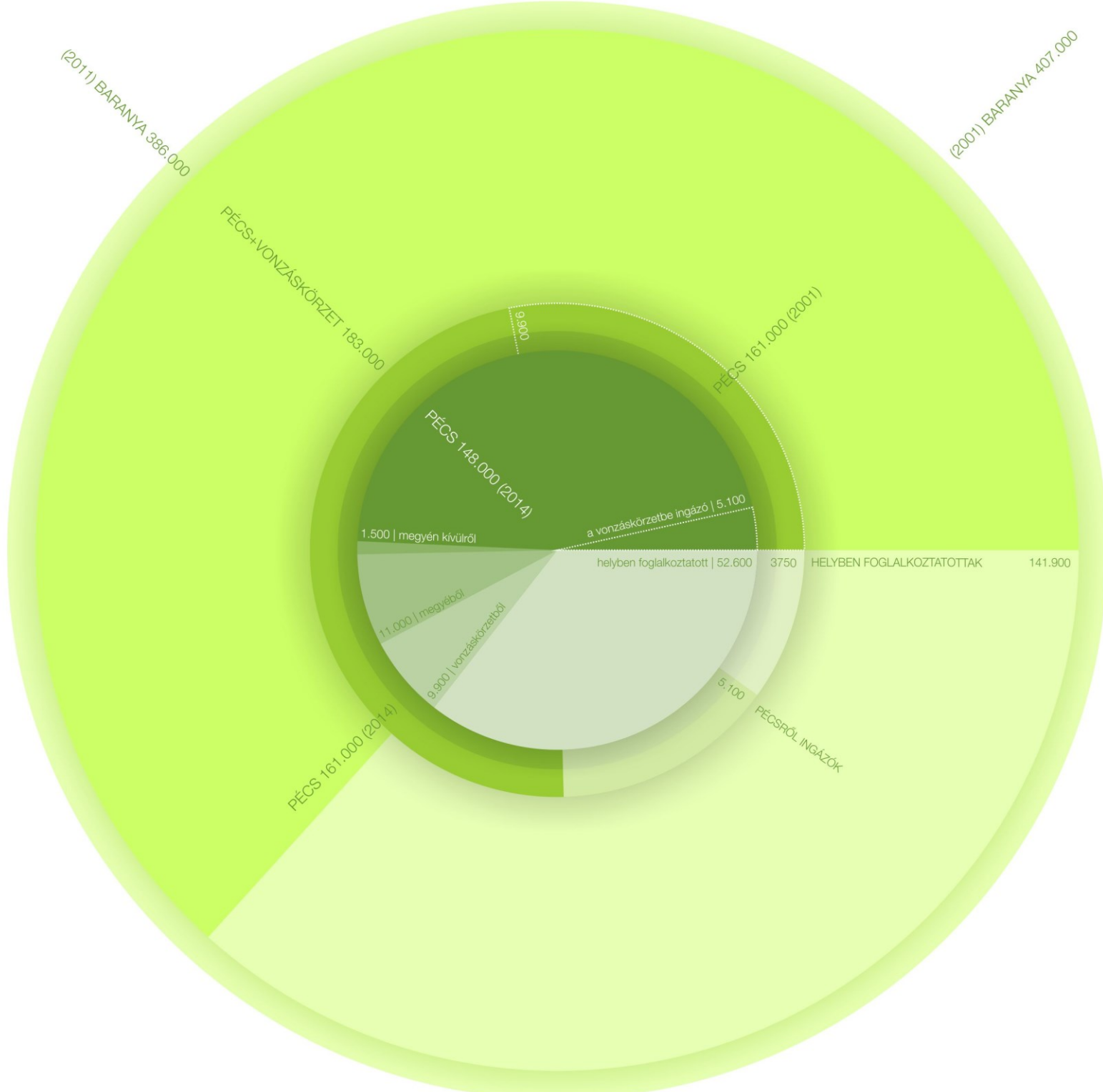
⁴ <http://www.ksh.hu/interaktiv/terkepek> ([elérhető itt](#))
Az ingázási különbözet azt mutatja meg, hogy az adott településről eljáró és a településre érkező foglalkoztatottak közül

⁵ <http://baranya.hu/onkormanyzat/teruletfejlesztési-koncepcio/>

⁶ http://gov.pecs.hu/download/tajekoztatok/fejlesztési_koncepcio/Pecs_MJV_fejl_konc_20140915.pdf

⁷ http://gov.pecs.hu/download/tajekoztatok/fejlesztési_koncepcio/pecs_telepules_fejl_strat.pdf

⁸ Az vonzáskörzet statisztikai definíciója KSH (2014) Magyarország Településhálózata 1., 7. oldal



Népességi és foglalkoztatási viszonyok (2014) (Csaba Ders)

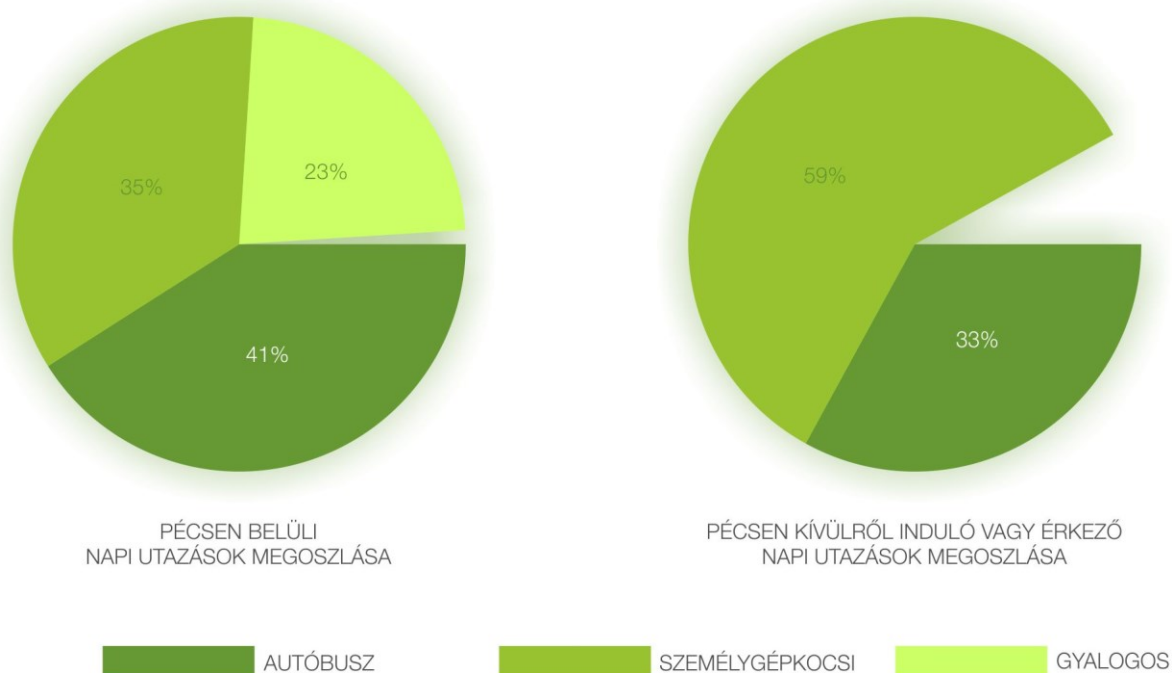
Ebből a meglehetősen centralizált és közel koncentrikus erőteréből azonban kiemelkedik Pécs közel 15km átmérőjű vonzaskörzete⁹, ahol a megye népességének¹⁰ közel fele, több mint 183 ezer fő élt. Ezt a pozícióját fokozatosan erősíteni is képes a pécsi agglomerációs térség, hiszen az itt élők száma 2001 és 2011 között 0,6%-kal gyarapodott, miközben a megye népessége 4,1%-kal, az országé pedig átlagosan 2,1%-kal csökkent. A vonzaskörzeten belülről tekintve pedig az látszik, hogy amennyivel Pécs lélekszáma csökken, szinte ugyanannyival nő a vonzaskörzetbe költözők

⁹ Abaliget, Aranyosgadány, Bakonya, Baksa, Berkesd, Bicsérd, Birján, Bisse, Boda, Bogád, Cserkút, Egerág, Ellend, Görcsöny, Gyód, Hásságy, Hosszúhetény, Keszü, Kisherend, Kozármisleny, Kökény, Kővágószőlős, Kővágótöttös, Lothárd, Magyarsarlós, Martonfa, Nagykozár, Olasz, Orfű, Pécsudvard, Pellérd, Pereked, Pogány, Romonya, Szabadszentkirály, Szalánta, Szemely, Szilágy, Túrony, Zók

¹⁰ 2011-es népszámlálás alapján 391455 fő

száma, vagyis folyamatosan felértékelődni látszik a megyeszékhely és a vele funkcionálisan is együttműködő várostérség viszonya.

Jól megragadható ez az erős funkcionális kapcsolat a munkaerőpiac térszerkezetében. Egyrészt az adatok alapján az látszik, hogy a pécsi várostérség a népességénél nagyobb arányban van jelen a megyei munkaerőpiacon. (körülbelül 60%-a a munkahelyeknek itt van) Ebben a viszonyban az egymásrautaltságot jól mutatja, hogy a megye irányából nézve majdnem minden 5 foglalkoztatott a várostérségbe jár dolgozni, a várostérségben foglalkoztatottak több mint 70%-a pedig Pécsen dolgozik, viszont a megyeszékhelyen foglalkoztatottak (75.000 fő) közül majdnem minden harmadik ember vagy az agglomerációból vagy a megyéből vagy a megyén túlról érkezik. (22.400 fő) Ezek az adatok nyilván indikatívák a Zólyom utcai tömb, mint városkapu fontosságát és a lehetséges regionális forgalom volumenét tekintve.



A közlekedési módok megoszlása a Pécsen belüli és Pécs határain átnyúló utazásokban¹¹

A Zólyom tömb és a vásárcsarnok szempontjából azonban nem mindegy, hogy ez a jelentős népesség hogyan jut el naponta a munkahelyére, ezért érdemes kicsit részletesebben górcső alá venni a közlekedési szokásokat is. A területi eltérésekről sokat elárul, hogy amíg Pécsen 300 személygépkocsi jut 1000 lakosra, addig a vonzókörzetben ez az érték 400 körüli, megközelítve a nyugat-európai felső korlátnak tekinthető 500-as átlagot. Ezt részben visszaigazolja, de lényegesen tovább is árnyalja a választott közlekedési módok megoszlása. Amíg Pécsen nagyjából azonos az autóbusz- és a személygépkocsi-használat és megdöbbentően magas a gyalogosan közlekedők aránya, addig a vonzókörzetben a motorizált közlekedésben 2/3 – 1/3 arányban az autómobil dominál az autóbusz-használattal szemben. Ezek az adatok nyilván indikatívák a Zólyom utcai tömb és a vásárcsarnok felhasználóinak a mobilitási preferenciáit tekintve, illetve a városon belüli és a városon kívüli célközönség esetében felmerülő különbségek szempontjából.



A belváros és a belvárosi pufferzóna | funkcionális trendek (Csaba Ders)

2.3 Pécsi helyzetkép

2.3.1 Térhasználati és térszerkezeti trendek

Több évtizede zajló térhasználati és ezzel összefüggő városszerkezeti trend alakítja a belváros és a körülötte fokozatosan kialakuló „pufferzóna” viszonyát Pécsen. Ennek a trendnek a gyökerei – a város határain messze túlmutatva – valójában az ipari forradalomban, a hozzá kapcsolódó modernizmus paradigmájában és a fogyasztói társadalomban gyökereznek. Térhasználati és térszerkezeti hatásukat a városi kultúra markáns átalakításán, alapvetően a közlekedési és a fogyasztási szokásokon keresztül fejtették ki.

A közlekedési kultúránkat mennyiségi értelemben a mobilitási igényeink folyamatos és tendenciózus növekedése jellemzi, minőségi értelemben pedig a motorizált közlekedés dominanciája és intézményesülése. A kezdetben dinamikusan fejlődő közforgalmú közlekedés mellett fokozatosan megerősödött a személygépkocsi-használat, mára elérve a nyugat-európai felső határnak tekinthető 500 személygépkocsi / 1000 fő határérték 60%-át. Ezzel együtt Pécs még mindig kimagaslóan jól szerepel az országos átlaghoz képest¹² a közlekedési módok megoszlását tekintve, hiszen amíg országosan a 10.000 lakos feletti városokban fele annyian veszik igénybe a közforgalmú közlekedést, mint személyautót, addig Pécsen az autóbusz-használat előnyt élvez és meglepően magas a gyalogos közlekedés aránya is.¹³

Ebben a folyamatban a történelmi városmag mind mennyiségi, mind minőségi értelemben más mobilitási szokásokra méretezett városszövege folyamatos hátrányba került a városi és regionális jelentőségű funkciókért folytatott versenyben a lazábban beépült perifériájával szemben. A nagy kapacitású közlekedési infrastruktúra pedig, fokozatosan el is kezdte kirajzolni ennek határait és alapvonalait a történelmi városmag köré. Ebben a kontextusban a mobilitási képességek dinamikus fejlődése először csak a város peremterületeit tette könnyen elérhetővé – kiterjesztve a város funkcionális határait – később pedig a környező településeket indította el az agglomerálódás felé. Így ez a „körgyűrű” már nem csak a különböző városrészek számára lett a városközpont legelérhetőbb területe, hanem a naponta ingázó szomszédos települések lakói számára is.

Ezzel a trenddel együtt változott a kiskereskedelmi kultúra is. A fogyasztói társadalmak folyamatosan növekvő mennyiségi fogyasztási igényeit újabb és újabb kiskereskedelmi modellek igyekeztek kiszolgálni, átrajzolva a fogyasztás térszerkezetét is. Először még csak az áruház-modell állított méretben és kínálatban vonzóbb alternatívát a belváros bevásárlóutcás kiskereskedelmi modelljével szemben. A motorizációs képességek fejlődésével párhuzamosan azonban már a város alközpontjaiba települő szuper- és hipermarketekkel érte el a tömegfogyasztás a leghatékonyabb formáját. Végül a kitágult kiskereskedelmi térszerkezet új középpontját a belvárosi pufferzónába települő alternatív belváros, a „mall” modell jelölte ki.

Ezek a folyamatok egy városszerkezeti érési folyamatot indítottak el, amelynek a pontos végpontját majd a jövő év végére elkészülő új szerkezeti tervnek kell felrajzolnia, de mivel több ponton is összefüggnek ezek a változások a tervezési területtel, érdemes ennek az új térszerkezetnek a főbb elemeit röviden tárgyalni. (lásd az ábrát a következő oldalon)

Az egyik fontos kérdéskör a Mecsek lábánál kelet-nyugati irányba elterülő várostest hosszirányú tengelyeinek a rendeződése. A jelenlegi feszültség ugyanis a városszerkezetnek abból a furcsa asszimetriájából fakad, hogy amíg a nyugati oldalon a város forgalmi igényeit három eltérő karakterű várostengely szolgálja ki –a Rákóczi út, Nagy Lajos király út és a Mártírok útja – addig a keleti oldalon ezt a forgalmat csak a Zsolnay útnak kell lebonyolítania. Ráadásul ennek a forgalomnak a jelentős része –az észak-déli fő közlekedési tengely forgalmával tetézve – a Nagy Lajos király út és az Alsómalom utca kereszteződésében összpontosul.

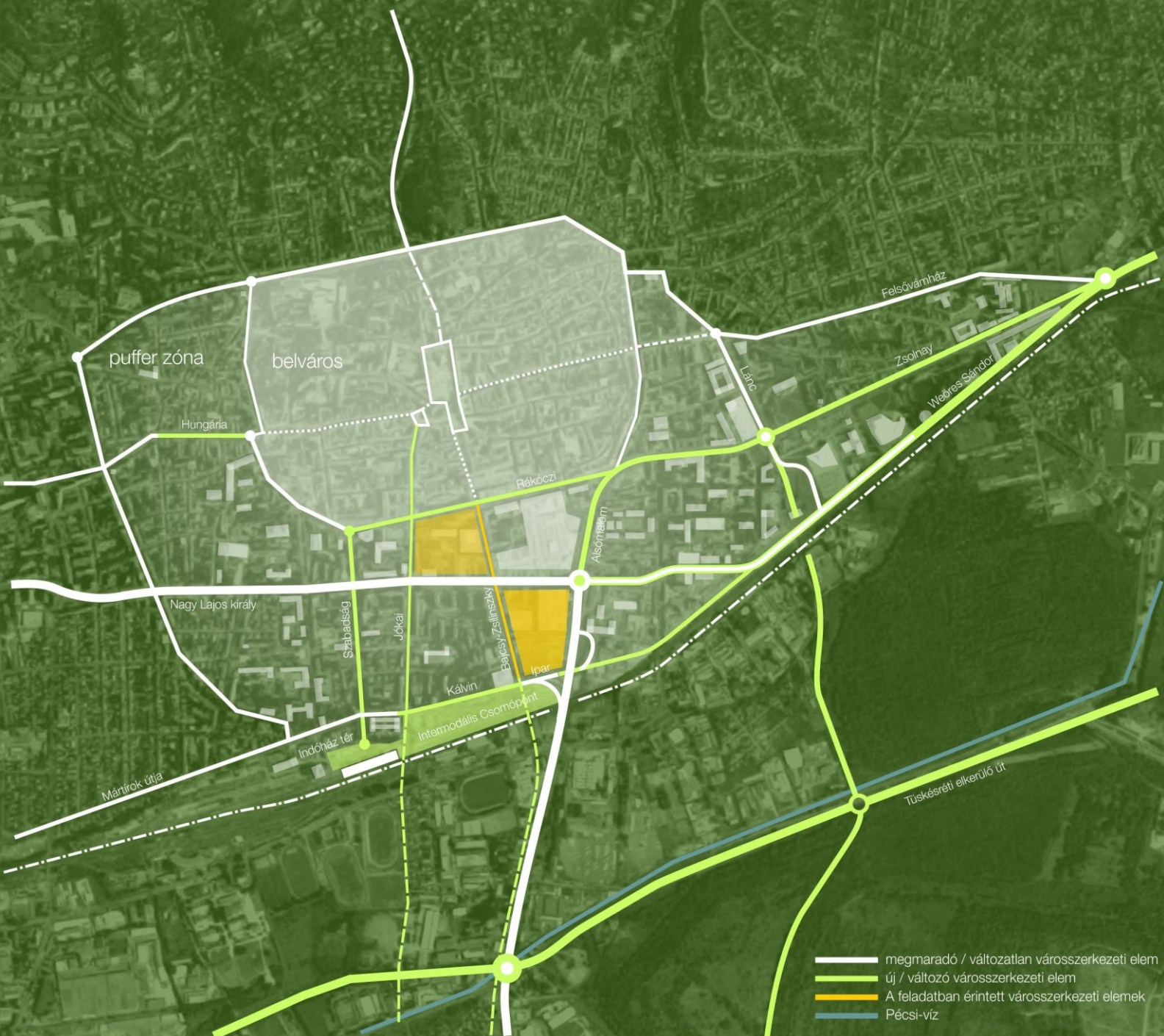
A megoldást a keleti oldal tengelyeinek a diverzifikálása jelenthetné. Ebben a legfontosabb lépés a Nagy Lajos király út forgalmának a továbbvezetése lenne a Weöres Sándor utcával párhuzamosan, egy új kereszteződéssel bekötvé a Zsolnay útba. Ez lehetővé tenné a Zsolnay út és az Alsómalom út tehermentesítését, kialakulhatna egy gyalogos és közforgalmú közlekedésbarát Zsolnay-boulevard, amely elérhetőbbé tenné az EKF-városrészt. Ezzel összhangban –de akár ettől függetlenül is¹⁴ – kizárható lenne az átmenő forgalom a Rákóczi útról és a Hungária útról, megtartva a közforgalmú közlekedést és megerősítve a gyalogos forgalmat.

Hasonlóan fontos lépés lenne az Intermodális Csomópont (későbbiekben IMCS) megvalósulása, amelynek a mobilitásban betöltött szervező és katalizátor szerepe mellett fontos városszerkezeti küldetése is van. A kialakult közmegegyezés szerint ugyanis az IMCS egy koherens városi térré szervezné az Indóház tértől a Siklósi úti felüljáróig tartó szakaszt. Ez az új térszerkezeti elem viszont egy egységes városszerkezeti rendszerben kezdi el kezelni a Szabadság, a Jókai és a Bajcsy-Zsilinszky utat. Figyelembe véve a Rákóczi út korábban említett forgalomcsillapítását jól látható szereposztás

¹² KSH | A lakossági közösségi és egyéni közlekedés jellemzői, 2009

¹³ Pécs Megyei Jogú Város és környéke hosszú távú térségi közlekedési terve. 1 kötet, 34. oldal

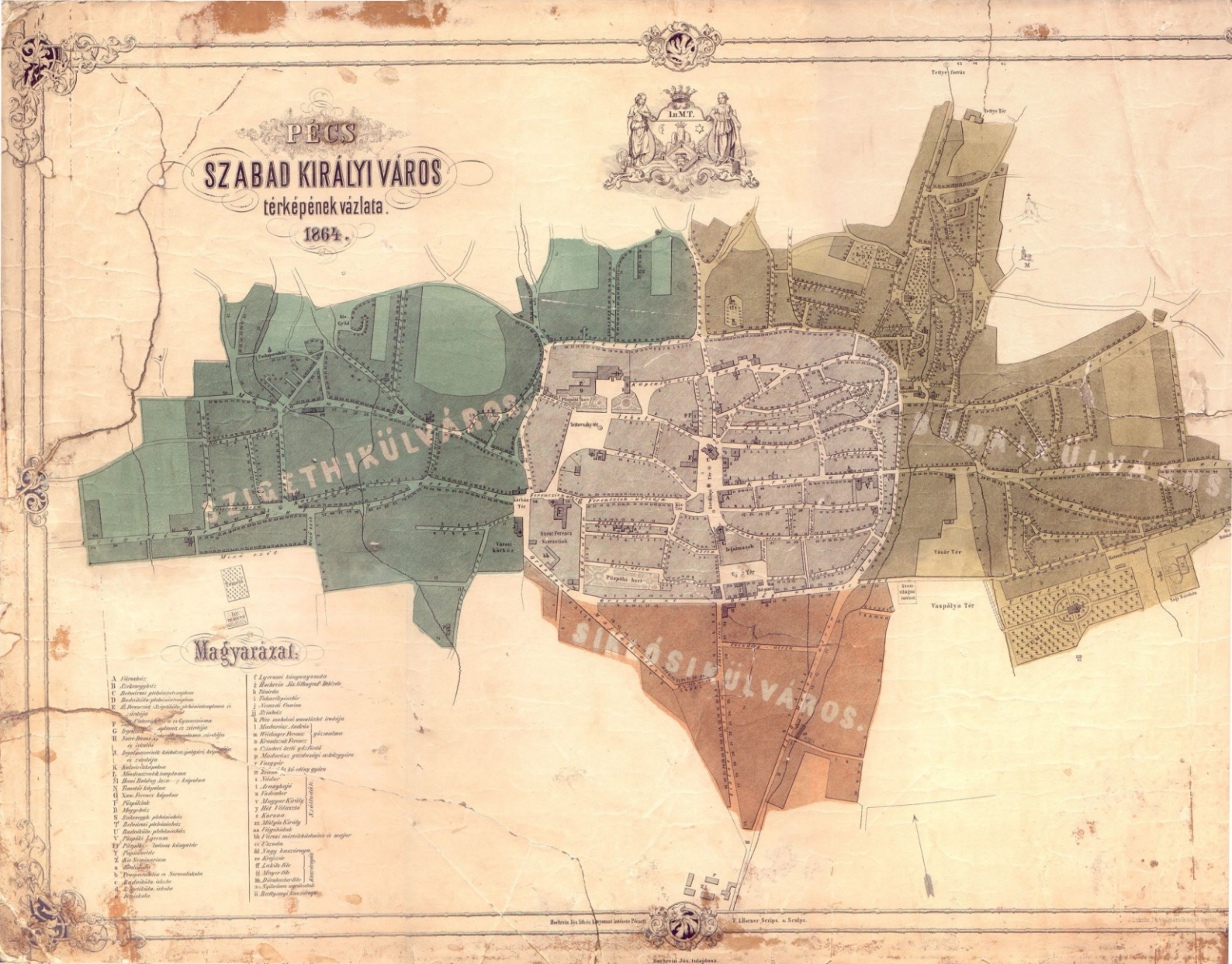
¹⁴ Erre mutatott rá a Kötött pályás közösségi közlekedési hálózat kialakítása Pécsen (KÖZOP-5.5.0-09-2010-0007) tanulmány



A belváros és a belvárosi puffer zóna | városszerkezeti vízió (Csaba Ders)

kezd körvonalazódni, amelyben a Bajcsy-Zsilinszky út – az Irgalmasok útja folytatásaként – gyakorlatilag a belváros észak-déli gyalogos tengelyének a belvárosi körgyűrűre való kiterjesztésévé válik.

A Bajcsy-Zsilinszky út felértékelődése önmagában is felveti a történeti városszerkezeti tengely déli folytatásának a kérdését, de a PÉCS 2030 településfejlesztési koncepció ennek újabb dimenziót és különös fontosságot is ad. A város ugyanis ebben a tervezési eszközben a Pécsi-víz barnamezős völgyét nevezi meg az egyik legfontosabb gazdaságfejlesztési területnek, a fejlesztés szerkezeti feltételeiként azonban a Tüskésréti elkerülő út mellett a vasúton átnyúló kapcsolatok erősítését nevesíti meg. Az egyik kínálkozó alkalmat az IMCS és a kötöttpályás közlekedés tervezése adta, amely megvalósíthatósági tanulmány erre a városszerkezeti logikára építve a Bajcsy-Zsilinszky út átvezetését javasolta a vasútvonal felett. Egy ilyen feladatot valójában egy városépítészeti ötletpályázat alapozhatna meg, amely feltárja az összes lehetséges városépítészeti alternatívát, ezért a konkrét városépítészeti megoldást az egyik lehetséges



Pécs Szabad Királyi Város (1864)

változtatni kell kezelni. Történelmi időhorizonton gondolkodva azonban az látszik, hogy ezzel a lépéssel helyrebillenni látszik a város „kisiklott” észak-déli várostengelye.

2.3.2 Városépítészeti trendek

Ahogy városszerkezeti értelemben fokozatosan kezdett háttérbe szorulni a Bajcsy-Zsilinszky út (az egykori Siklósi út), úgy kezdte elveszteni funkcionális identitását és városépítészeti jelentőségét is. Először az ipari forradalom pécsi mérföldköve, a vasút kiépítése és a hozzá kapcsolódó Szabadság (sugár)út várostengelye értékelte le a városi közterek versenyében, majd a Kertváros fejlődése és a motorizált forgalom nyomása alatt fő városzerkezeti észak-déli tengellyé előlépő Alsómalom utca / Siklósi út. A helyzet azonban sokkal rosszabb, hiszen az alternatív észak-dél tengelyekkel szemben a történelmi várostengely végül valódi végpont hiányában a mai napig befejezetlen maradt.

Ezt a helyzetet talán még tovább fokozta a 70-es évek nagy ívű városépítészeti elképzelése a városközpont déli irányú bővítéséről, amely városi és regionális fontosságú kormányzati és kulturális funkciókat tervezett kitelepíteni a Rákóczi út és Nagy Lajos király út közti tömbökbe. A Rákóczi út kiszélesítésének félbemaradt szándékát azonban már csak az OTP-irodaház és a Kereskedők háza „furcsa” telepítése, illetve a Terracina tér „zsákutca” helyzete jelzi. A Nagy Lajos király út mellé tervezett kormányzati épületek ugyan végül megépültek, de a tömbbelsőben végigfutó kelet-nyugati irányú gyalogos tengely végül nem, amelynek nyomai már csak az épületek furcsa terepkapcsolataiban és a Centrum-tömb befejezetlenségében érhetőek tetten. (lásd 4.8 számú melléklet)

Ennek megfelelően az összkép meglehetősen vegyes, félbemaradt városépítészeti tervek és versengő városépítészeti identitások mentén születő változatos építészeti teljesítmények jellemzik.



63%

37%



TÁVOLSÁGI AUTÓBUSZ-ÁLLOMÁS

VÁSÁRCSARNOK

napi 20-25.000 gyalogos
napi 800-1000 busz

150 IDEIGLENES PARKOLÓ



működési jellegű észrevétel

B1 jelű buszmegálló

területfejlesztési észrevétel

gazdasági bejárat

„A” jelű személybejárat

a tömbbe érkező gyalogos forgalom 22% ebből az irányból érkezik

a tömbön belüli autóbusz forgalom (vastagság, nyíl iránya indikatív)

a tömbön belüli áruforgalom (vastagság, nyíl iránya indikatív)

a tömbön belüli gyalogosforgalom (vastagság, nyíl iránya indikatív)

vendégforgalomnak szánt parkoló (12DB)

áruforgalomnak szánt parkoló (12DB)

2
B1
B
A
22%
12DB
12DB

2.4 A Zólyom utcai tömb

2.4.1 A tömb jelenlegi működésének értékelése

A tömb működését meghatározó két városi és regionális jelentőségű, nagy tömegeket vonzó létesítmény határozza meg, egyrészt a távolsági autóbusz állomás, másrészt a jelenlegi vásárcsarnok. Mindkét létesítmény esetében külön-külön is elmondható, hogy a kiegyensúlyozott működésüknek fontos funkcionális feltételei hiányoznak, ráadásul az ezeket összekapcsoló közterületek rendszere és mennyisége miatt ezek a problémák inkább összeadódnak, semmint csillapodnának. Ahhoz, hogy a tömb tervezési programjának a feladatait és a fejlesztés irányait jól tudjuk kitűzni, a tömb jelenlegi működését kell rekonstruálni és a tanulságokat összefoglalni.

2.4.1.1 A tömb támadási pontjai

A tömb legszűkebb keresztmetszetét jelenti, hogy a működéshez kapcsolódó közforgalmú-, személygépkocsi - és gyalogosforgalom egy ponton összpontosul, a Bajcsy-Zsilinszky út - Zólyom utca kereszteződésében. (2) Ezen a csomóponton halad át a távolsági autóbusz állomás 800-1000 busz / nap forgalma, ide összpontosul a helyi közforgalmú közlekedés forgalmának a java, ezen keresztül bonyolódik le a vásárcsarnok napi árufeltöltésének a forgalma, a korlátozottan rendelkezésre álló vendégparkolók forgalma, illetve a autóbusz állomás és a környező területek irányából érkező, a tömböt célzó összes gyalogosforgalom 63%-a. Ennek a csomópontnak a blokkolásával a tömb egészének a működése megbénul, ezzel együtt pedig a város közforgalmú regionális kapcsolatrendszere is. Ezen a feszültségen csak korlátozottan képes enyhíteni, hogy a tömböt célzó gyalogosforgalom az autóbusz-állomás északi bejárata felől is érkezhessen, ami jelenleg az összes gyalogos forgalom 37%-át jelenti.

- A tömb megközelítési irányainak a tükreben a támadási pontokat úgy kell átértékelni, diverzifikálni, hogy javuljon a tömb megközelíthetősége és kiegyensúlyozottabb legyen a működése.

2.4.1.2 A tömb belső anyag- és emberáramainak rendszere

Részből a tömb támadási pontjainak az átgondolatlanságából fakad, hogy az így kialakuló forgalmi áramok több ponton keresztezik egymást. Ez nem csak azért kellemetlen, mert ezek a belső forgalmi szűk keresztmetszetek tovább akadályozzák a tömb üzemszerű működését, hanem azért is, mert felesleges működési kockázatokat, akár közvetlen balesetveszélyt jelentenek. Talán a legkínosabb az ábrán (4)-el jelölt terület, ahol a buszpályaudvar gyalogosforgalma a kanyarodó buszforgalmat több ponton keresztezi, majd az árufeltöltés és a vendégparkolók forgalmát is.



A (4)-es jelű terület egy átlagos napon 6:45-kor

- A tömb belső anyag- és emberáramait ezért úgy kell újragondolni, hogy azok ne korlátozzák egymást

2.4.1.3 A tömb közterületeinek méretezése

A tömb körüli és a tömbön belüli forgalmi adatok és a helyszíni vizsgálatok alapján jól látszik, hogy a gondok nem csak az ember- és anyagáramok szervezéséből, hanem a közterületek méretezéséből is fakadnak. A közterületek méretezésével kapcsolatos feszültségek jellemzően négyféle helyzetben jelentkeznek:

- egyrészt a tömb támadási pontjainál ébredő forgalmak volumenéhez képest rendre alulméretezettek a periféria közterületei,
- másrészt a tömb belsejében elhelyezett funkciók által vonzott forgalom igényeihez képest alulméretezettek a kapcsolódó közterületek,
- harmadrészt a tömb működésének a hibáiból keletkezik egy-egy lokális ponton a szükségesnél nagyobb forgalom, amelyekre a kiszolgálásához nem elég a rendelkezésre álló tér,
- végül pedig a tömb működése során olyan új és jogos informális használati módok jelentek meg, amire a tervezők korábban nem számítottak.

A támadási pontokat illetően a legkomolyabb konfliktuszóna az (1) jelű terület, amely amellet, hogy a helyi közforgalmú közlekedés számára a legfontosabb támadási pont a tömb szempontjából, a lokális csúcsot jelentő kedd 9:00-10:00 időszakban 1300 vásárlót bocsájt át a kitelepülő árusok sűrű szövésű hálóján keresztül. (lásd alábbi kép)

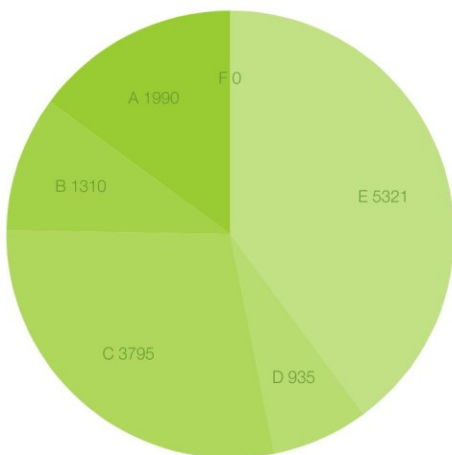


Hasonló rendszerszerű feszültség keletkezik a buszpályaudvar alapvetően átközlekedésre méretezett északi bejáratánál (7), ahova lökésszerűen érkeznek meg az autóbusz-állomástól az ÁRKÁD felé induló utasok és a B4-es buszmegálló utasai, illetve folyamatosan „szivárog” a tömböt közelítő gyalogos forgalom 37%-a. De hasonló feszültségek merülnek föl a tömbön belüli létesítmények által vonzott forgalmak kapcsán.

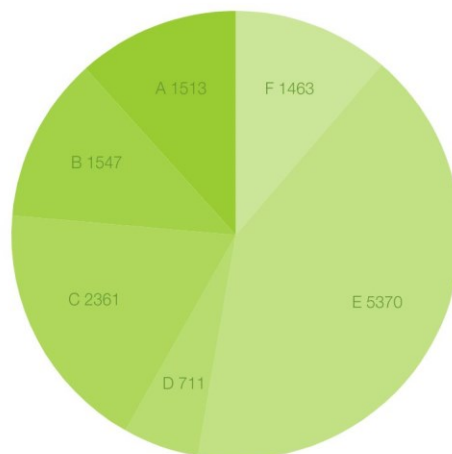
Az autóbusz állomás esetében a 6:00 és 8:00 óra közötti reggeli csúcs számszerűen 80 induló és 148 érkező buszt – azaz közel 8-9.000 utast – jelent, másrészt délután 14:00 és 17:00 között 194 induló és 112 érkező buszt - azaz 10-11.000 utast – jelent. Az összesen körülbelül napi 20-25.000 utas várakozására az autóbusz-állomás kellő területtel rendelkezne akkor, ha a kivezető gyalogos nyomvonalak (4), (7) át bocsájtó képessége nem lenne korlátozva.

A vásárcsarnok vásárlóforgalma jellemzően egy órával a buszpályaudvar reggeli csúcsidőszaka után éri el a saját maximumát 2.500-3.000 fős vásárlóforgalmával. (lásd az összefoglaló ábrát a következő oldalon) A gond nem csak az, hogy az összesen körülbelül napi 12-13.000 vásárló számára alulméretezettek a kapcsolódó közterületek, hanem hogy azok az épület támadási pontjainak a forgalmával (A-F) sincsenek valós összhangban. A közterületek terhelése azonban akkor válik igazán kínossá, amikor a két kibocsájtó együttes volumene eléri a maximumát, amely a keddi és pénteki napokon a reggel 7:00 – 8:00 időszakban összesen körülbelül 6.000-6.500 fő gyalogost jelent.

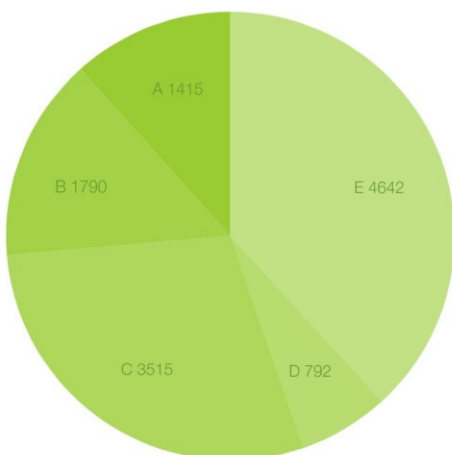
2014.08.19 KEDD
(13.351 fő/nap)



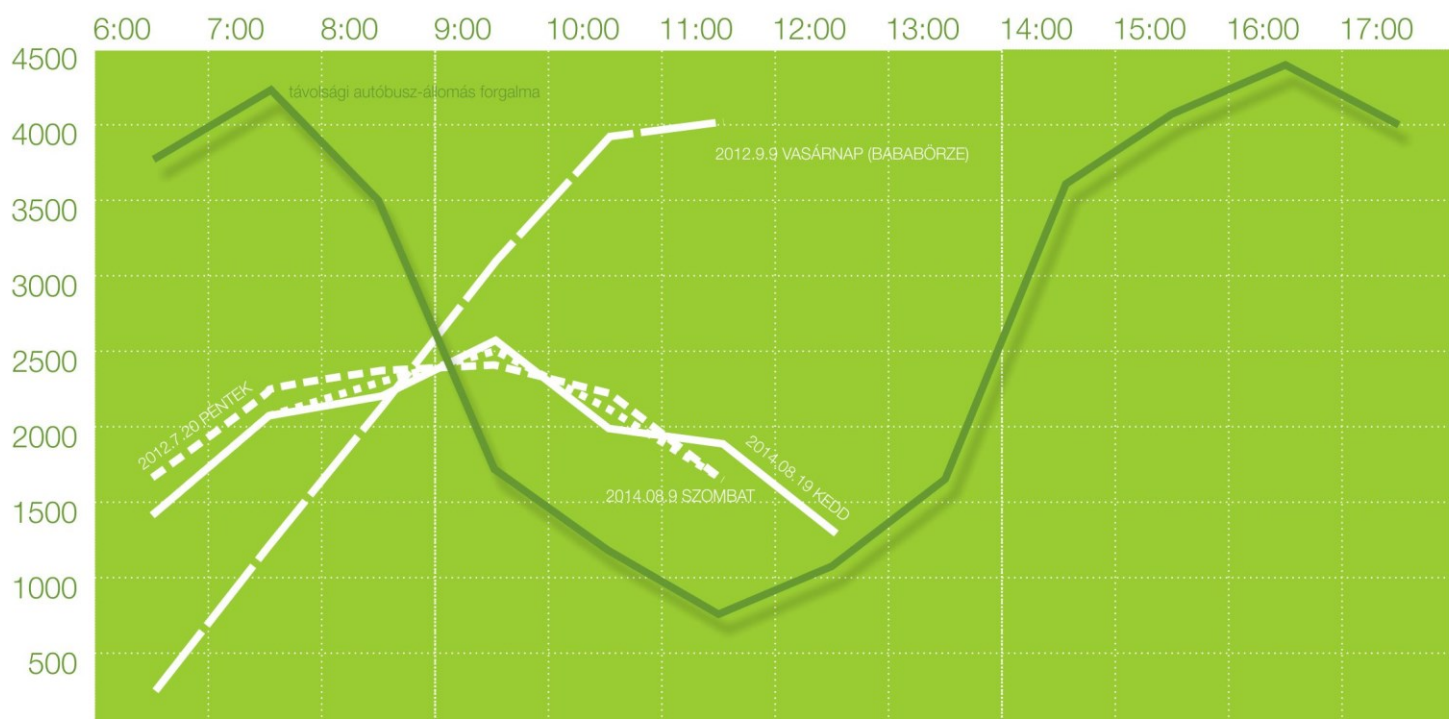
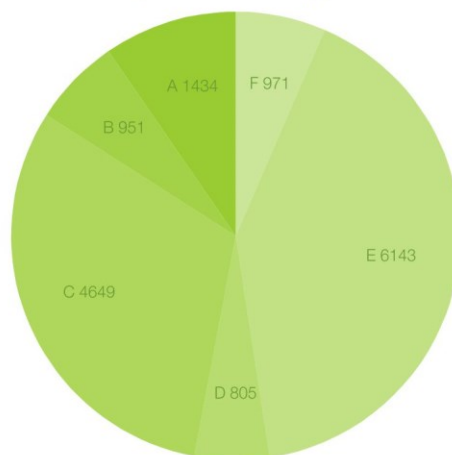
2012.7.20 PÉNTEK
(12.965 fő/nap)



2014.08.9 SZOMBAT
(12.154 fő/nap)



2012.9.9 VASÁRNAP (BABABÖRZE)
(14.953 fő/nap)





A vendég- és áruforgalom keveredik a vásárcsarnok keleti oldalán

A tömb működésének a szervezetlenségéből / tervezetlenségéből fakadó helyhiányra a legjobb példa a vásárcsarnok keleti oldalán az (5) jelű terület, ahol a vendég- és az áruforgalom parkolási igényeit a terület jóval hatékonyabban tudná kielégíteni, ha a területhasználat feszebben szervezett lenne. Bár az áruszállítás forgalma a vendégforgalom előtt lebonyolítható lenne, de ennek a szabályai a valóságban nincsenek betartva, ezért az árusok által „ottfelejtett” tehergépkocsik foglalják napközben is a vendégforgalom helyét.



Árusok, a vásárcsarnok Zólyom utcai járdáján az autóbusz-állomás forgalmára települve (3)

Hasonlóan fontos megérteni a közterületek tényleges működése során kialakult informális térhasználati mintázatok okát, hiszen ezek a tapasztalatok segítenek a jövőbeli működés pontosabb tervezhetőségében. Talán a legfontosabb ilyen jelenség, hogy miközben a kapcsolódó gyalogos felületek rendre alulméretezettek, minden fontosabb gyalogos térre és áramra (1), (3), (5) rendre informális kiskereskedelem települt. Ez egyrészt arra utal, hogy a vásárcsarnok ahelyett, hogy befogva a gyalogos áramokat újabb vásárlóerőt generálna, szigetszerűen beleáll a közlekedés tereibe, kiszorítva a kereskedelem egy részét. De ez arra is rávilágít, hogy határozottan igény van a vásárcsarnokhoz kapcsolódó szabadtéri árusítási lehetőségekre is.

Ezért a tervezés során

- a tömb új és megtartásra javasolt támadási pontjainak a közterületeit a várható forgalmaknak megfelelően át kell értékelni
- a tömbön belül elhelyezett és megmaradó létesítményekhez kapcsolódó közterületeket a tényleges forgalmak alapján át kell értékelni, a tervezés során javasolt új elemeket ezen tapasztalatok alapján kell méretezni
- a közterületek méretezése nehezen elválasztható a működtetés szabályaitól, ezek adott esetben együtt tervezendők
- a tömb belső forgalmának az irányítása nemcsak mobilitási kérdés, hanem az egyik legfontosabb vásárlóerő, amit a közterületek működésének a tervezésekor tudatosan fel kell használni a vásárcsarnok kiskereskedelmi céljaira.

2.4.1.4.1 A közterületek programozása

A közterületek működésével kapcsolatos gondok azonban nemcsak a rendelkezésre álló fizikai tér mennyiségének a szűkösségére vezethetők vissza, hanem azokra az értékválasztásokra – a mennyiségekkel szorosan összefüggő minőségi kérdésekre – ahogyan ebben a térben a különböző funkciókról, anyag- és emberáramok fontosságáról, térbeli elrendezéséről és szervezéséről döntünk, vagy éppen nem döntve rábízunk a használók spontán döntéseire.

Az egyik fontos, de nem tudatos értékválasztás a közterületek programozásában, hogy mit tekintünk kiindulópontnak a terület identitásában. A tömböt jelenleg leginkább közlekedési csomópontként fogjuk fel, amelyben az első számú preferencia a távolsági autóbussz állomáshoz és a vásárcsarnokhoz kapcsolódó – egyébként valóban jelentős – forgalom kiszolgálása. Az eddigiek alapján azonban jól látszik, hogy a tömb ennél jóval fontosabb szerepet tölt be a közösség életében, hiszen több mint 20.000 ember számára a város kapuja, a városszerkezeti trendek tekintetében pedig a történelmi várostengely déli végpontja.

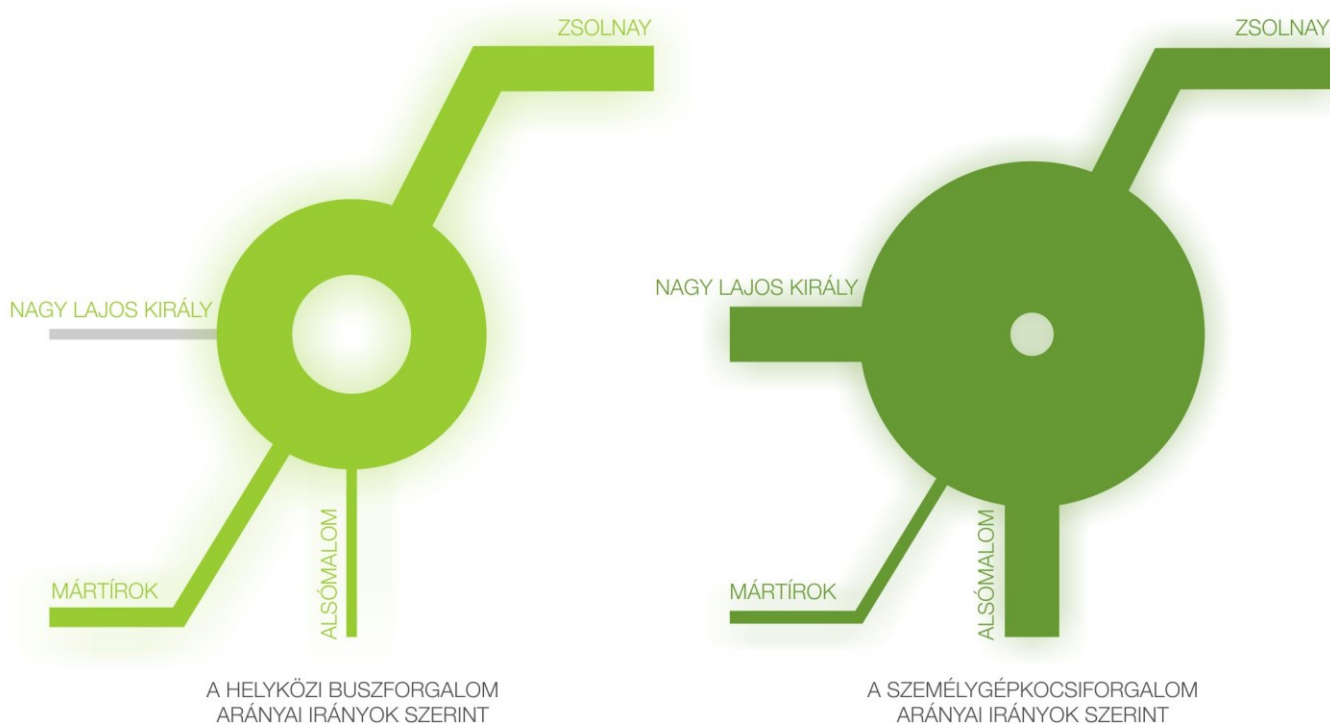
- A városépítészeti tervezés során tehát a kiindulópont az, hogy a Zólyom utcai tömb a történelmi belváros és város regionális gazdasági és társadalmi kapuja. Minden funkciónak ezt az identitást kell erősítenie, de a jelentősége nem konkurálhat ezzel.

A másik, ezzel szorosan összefüggő értékválasztás, hogy ezen identitás alapján a rendelkezésre álló közterületeken milyen arányt képvisel a motorizált közlekedés és a közösségi funkciók, illetve az azzal összhangban álló, nem motorizált közlekedés terei. Ez azért fontos, mert amennyiben a tömb közttereit továbbra is dominálni fogja a busz- és személygépkocsi-forgalom, akkor a terület közösségi szerepe kerül veszélybe (hiszen nincs miért odamenni), amennyiben pedig a megközelíthetőség nem szolgálható ki, akkor nem lesznek elérhetőek a tömbben elhelyezett közösségi funkciók. Ezt a kérdést jelenleg a forgalmi igényekkel kapcsolatos fizikai tér szűkösségéből fakadó szorongás dominálja, fontos látni azonban, hogy a tömb egészének a léptékében gondolkodva ezen szempontok nem szükségszerűen egymás rovására elégíthetők ki.

- A közterületek tervezésekor törekedni kell arra, hogy a közösségi funkciók és a nem motorizált közlekedés terei a lehető legnagyobb területet foglalják el úgy, hogy közben a tömbhöz kapcsolódó motorizált közlekedés hatékony kiszolgálására még elégséges tér álljon rendelkezésre.

Azt is fontos leszögezni, hogy ezt a tömböt valójában csak gyalogosok használják(!), akkor is, ha magát a helyszínt nem csak gyalog, hanem kerékpárral, helyi- vagy helyközi közforgalmú közlekedéssel, illetve autóval is megközelíthetik. A tömb sikeressége ezért elsősorban azon múlik, hogy ki tud-e alakulni a tömbben elhelyezésre kerülő funkciók között egy jól működő, magas színvonalú összefüggő gyalogos közterületrendszer, amely a városi versenytársaknál magasabb színvonalon tudja kiszolgálni a tömbben elhelyezett funkciók használóit.

- A közterületek tervezése során meg kell teremteni a tömbben elhelyezett funkciókat kiszolgáló jól működő gyalogos közlekedési rendszert, amelyet ezeket kiszolgáló, ezzel jól definiált pontokon összekapcsolódó, de azt semmilyen módon nem zavaró, hatékonyan működő motorizált közlekedési tér támogat.



A napi autóbusz és személygépkocsi forgalmak irányok szerint ¹⁵ (Csaba Ders)

2.4.2 Közlekedési helyzetkép

2.4.2.1. A tömb környezetének közlekedési képe

Érdekes tanulságokkal szolgál, ha megvizsgáljuk a motorizált közlekedés forgalmi irányait és az egyes irányok volumenét is. Fontos különbség például, hogy miközben a helyközi autóbusz-forgalom tekintetében az északi és keleti irányokat összefogó Zsolnay utca több mint kétszerese a nyugati és déli irányok volumenének, addig a személygépkocsi-forgalom tekintetében ez pont fordított, bár a három irány volumene közti különbség jóval kiegyensúlyozottabb. Fontos mennyiségi mutatót jelent továbbá, hogy a helyközi közlekedés napi 800-1000 busz összes forgalmat jelent, a tervezési terület mellett elhaladó forgalom összes volumene pedig 108500 egységautó naponta.

Érdemes röviden kitérni azonban a tervezési terület közelében lecsapódó forgalomra. Amíg a helyközi közösségi közlekedés esetében ennek a térbelisége viszonylag egyszerűen meghatározható, hiszen a napi 20.000-22.000 fős utaslétszám egyértelműen lokalizálható a távolsági autóbusz-állomás területén, addig a személygépkocsi-forgalom esetében a parkolási helyzetkép alaposabb vizsgálata szükséges. (lásd a következő ábra)



Aktuális heti parkolási terhelés a Biokom (Pécs városüzemeltetési cége) áprilisi felmérése alapján (Csaba Ders)

2.4.2.2. A tömb környezetének parkolási képe

A 2015. áprilisi felmérés alapján több érdekes tendencia is kirajzolódni látszik. Egyrészt az adatok időbeli eloszlása alapján úgy tűnik, hogy a terhelés jelentős részét az ingázó forgalom adhatja, hiszen a heti adatok parkolási csúcsai nem a vásárcsarnok kihasználtsági csúcsaihoz igazodnak. A parkolók maximális terhelése ugyanis a hétköznapokra esik és a munkaidő alatti időszakban viszonylag egyenletesen magas értékeket mutat, miközben a hétfégi átlagos kihasználtság az 50%-ot sem éri el.

Nem túl meglepő, de a vásárcsarnokot potenciálisan használók tervezése szempontjából fontos tény, hogy a parkolóhelyek kihasználtságának az eloszlása – a parkolási díjtételek csökkenésével összhangban – déli irányban növekszik. Ehhez kapcsolódóan érdemes megjegyezni, hogy a 3C övezetben mutatkozó közel 100 férőhelyes parkolási hiány kezelésére a város a tervezési területtől délre növelni igyekszik a puffer parkolási férőhelyek számát.

2.4.2.3. A tömbön belüli parkolási helyzet

Az OTÉK előírásait (180 db+99 db) és a rendelkezésre álló parkolók számát (205db) figyelembe véve közel 75db hiány mutatkozik, amely volumen jellemzően a 3C parkolási zónát terheli. Ez abszolút értelemben is elég soknak tűnik, a helyzet azonban azért még rosszabb, mert a különböző típusú parkolási igények nincsenek összhangban a rendelkezésre álló parkolók adottságaival, ezért még azt a színvonalat sem tudja nyújtani a rendszer, amire mennyiségileg elvileg képes lenne. A tömböt ugyanis számos sajátos parkoló típus jellemzi:

- a hűtőtáru-szállítás közvetlenül kapcsolódik a hűtőtáru-raktárhoz, a parkolás aktivitása pedig elvileg reggel 6-ig tart, gyakorlatilag azonban a szállítók a nyitva tartás egész ideje alatt ott parkolnak
- a nem hűtőtáru-szállítás elvileg az északi gazdasági bejárathoz kapcsolódik, de a hűtött áruk forgalma és bejárat befogadóképessége miatt gyakorlatilag az összes gyalogos bejáraton keresztül zajlik. Itt is jellemző azonban, hogy elvileg ennek a parkolási szegmensnek az aktivitása a reggel 6 órás nyitásig lezajlik, de valójában az árusok a nyitva tartás teljes ideje alatt ott parkolnak
- a vásárlói parkolás szempontjából sokat jelent a Pécs Holding Zrt. által a Zólyom utca déli oldalán működtetett parkoló, a helyzete azonban közlekedésbiztonságilag nem szerencsés, a hozzá kapcsolódó gyalogos forgalom nem megoldott
- az üzemeltetéshez kapcsolódó parkolás szűkösen megoldott, de csak a vendégforgalom kárára megoldható
- valójában 'kiss and drive'-típusú parkolás nem megoldott, mert nincs olyan pont, amely személygépkocsival jól megközelíthető és egyben biztonságos gyalogos megközelítést biztosítana az autóbusz-állomás irányába
- a taxi drosztok mennyisége elégségesnek tűnik, de a célközönség csak a Zólyom utca elképesztő forgalmán keresztül tudja megközelíteni azokat



A buszmegálló járdáján szabálytalanul parkoló kisteherautóból árufeltöltés zajlik, amit közben egy csuklós busz kerül ki



A hűtött termékeket szállító teherautók, hosszú távon parkolva foglalják a helyet az áruszállítás további forgalma előtt a gazdasági udvarban



Előtérben áruszállítást végző kistermelő szabálytalanul parkol; jobbra közepén az áruszállítást befejező kollégája szabálytalanul hosszú távon parkol a csarnok zárásáig; háttérben a vásárcsarnok és a busz-állomás ügyfelei parkolnak, keveredve a buszok puffer parkolójával; középen hátul induló busz látható



A legforgalmasabb gyalogos bejárat (E), háttérben a nyitva tartás alatt is ott parkoló áruszállító gépjármű

2.4.3. A Zólyom utcai tömb elemeinek közép- és hosszútávú jövője

A tömb elemeinek a pillanatnyi / horizontális működése mellett érdemes megvizsgálni, hogy milyen trendek látszanak időben alakítani ezt a rendszert, milyen látható változások alakítják a tömb működésének jelenlegi elemeit és milyen időhorizonton várhatóak ezek a változások. Azért is fontos ezt tisztázni, mert ezen keresztül kirajzolódik majd a tervezés, a beavatkozás mozgástere is a tömb rendszerének az átalakításában.

2.4.3.1. Vásárcsarnok

A fenti vizsgálatok alapján egyértelműen látszik, hogy a jelenlegi pozíciójában a vásárcsarnok működésének a feltételei érdemben nem igazán javíthatóak, ráadásul a jelenlegi elhelyezkedése a tömb működését is akadályozni látszik. Ezért a Kíró – amennyiben a pályázat során nem merül fel megfontolásra érdemes ellentétes javaslat – a létesítmény lebontásával számol. Fontos szempont azonban, hogy a csarnoképület egészen addig működni tudjon, amíg az új csarnok-épület el nem készül.

2.4.3.2. Távolsági autóbusz-állomás

Amennyiben sikerül a tömb átalakítása során a Zólyom utcánál jobb kijutási alternatívát biztosítani, akkor az autóbusz-állomás jelenlegi fizikai kapacitása elvileg hosszú távon alkalmas lehet a térségi mobilitási igények kielégítésére. Jelenlegi pozíciója a tömbön belül mégsem mondható ideálisnak, ráadásul a még napirenden lévő IMCS támogatások tényleges esélyt is jelentenek a kimozdítására. Az elkészült megvalósíthatósági tanulmány az Ipar utcától délre eső területre tervezi áthelyezni. Hosszú távon az áthelyezésével kell számolni.

2.4.3.3. Az észak-nyugati lakótömb (A)

Eredetileg többnyire lakóépületek alkotják, de a jelenlegi pozíciójuk erre valójában alkalmatlan. A Nagy Lajos király út közelsége, a távolsági autóbusz-pályaudvar és a vásárcsarnok forgalma leginkább szolgáltató funkciókra tenné alkalmassá. Az épületen végrehajtott ad hoc beavatkozások ezt világosan ki is rajzolják. Építészeti értékük nem jelentős, ezért hosszú távon az épületek elbontásával és egy új beépítéssel számol a Kíró.

2.4.3.4. Bajcsy-Zsilinszky utca – Zólyom utcai sarok épület (B)

A XX. század elejéről származó társasház, még annak a kornak a szemtanúja, amikor a Siklósi út a mai Bajcsy–Zsilinszky utca folytatásaként, az eredeti a történeti városszerkezettel összhangban volt. Építészeti értékei megtartásra érdemessé teszik, összetett tulajdonszerkezete pedig nehezen felülírhatóvá, ezért hosszú távon is a meglétével kell számolni.

2.5. A vásárcsarnok jelenlegi működésének értékelése

A vásárcsarnok működését nemcsak a tömb közterületi hiányosságai nehezítik, hanem az is, hogy a mai használati igények valójában már szétfeszítették az épület eredeti térszerkezetének a kereteit, ezért valójában már régen feloldódott a működés tervezett formális rendje, a tényleges használatot informális, ad hoc megoldások jellemzik. A fizikai tér hiányát sajnos az emelet nagy szabad terei sem tudják érdemben enyhíteni, - még akkor sem, ha sok funkciónak ideálisabb lenne ott az elhelyezése -, részben a megközelíthetőség nehézségei, részben pedig az emelet térbeli és vizuális leszakadása miatt.

- Az új vásárcsarnok tervezése során ezért törekedni kellene arra, hogy a javasolt alaprajzi séma minél rugalmasabban tudja követni az igények változásait
- A vásárcsarnok belmagasságából adódó emelet ideális lehet szolgáltatási funkciók elhelyezésére, de csak vizuálisan és fizikailag is jól együtt kell működjön az épület identitását adó eladótér arénájával.

Az épület támadási pontjainál a csúcsidőszakokban kialakuló zsúfoltság nemcsak a közterületek hiányára vezethető vissza, hanem az épület belső közlekedési rendszerének a gyenge abszorpciós képességére is. A belső közlekedési rendszer – amúgy nagyon helyesen – a helyi- és helyközi közlekedést összekötő tengelyre szerveződik, csúcsóráiban 2.500-3.000 vásárlót kell átbocsátania. Ez a forgalom azonban több ponton megakad. Először rögtön belépésekor keletkezik akadály, mert az épületen belül nincs elég puffertér megállni és áttekinteni a kínálaton. A helyzeten az sem segít sokat, hogy a kelet-nyugati főtengely viszonylag szélesebbre méretezett, mert a szűk belső sorok miatt nehezen tudnak beszivárogni a vásárlók az eladótér belsejébe.

- Fontos tervezési cél ezért a vásárlói mozgás dinamikáját jól kezelő belső közlekedési rendszer kialakítása

Az emberáramok működése azonban a vásárlóerő térbeli eloszlását is jelenti. Ebből fakadóan az eladótér piaci szempontból is frekvenciált és kevésbé frekvenciált területekre bomlik, ahelyett, hogy a vevők egyenletes hozzáférést biztosítva a piacon árusítók számára egyenlő versenyfeltételeket teremtené. Ennek következtében a jobb pozíciókat jellemzően a nagybani piacra építő, rendszeresen és széles termékkínálattal megjelenő viszonteladók birtokolják, az idényjellegű termékekkel, szűkebb termékpalettával és csak időszakosan felbukkanó őstermelőkkel szemben.

Ez azonban nem csak a bevezetőben foglalt fenntarthatósági elvekkel ellentétes, mert egy kiegyensúlyozott versenyfeltételeket biztosító piactér valójában minden érintett szereplői kör érdeke. Az árusok közösségének azért, mert amíg a jelenlegi helyzet csak kevesek számára biztosít jó pozíciót, addig egy neutrálisabb tér az árusok teljes spektrumának. Ez természetesen a vevők érdeke is, hiszen minél szélesebb áru-palettához férhetnek hozzá, annál jobb vásárt csinálhatnak. De természetesen az üzemeltető érdeke is, hiszen minél kiegyensúlyozottabb versenyfeltételeket biztosít a piactér, annál kiegyensúlyozottabban magas az árusítóhelyek összértéke.

- A vásárló forgalom tervezése során ezért kiegyensúlyozott versenyfeltételeket biztosító piactér tervezése a cél, amely a benne megjelenő árusok számára egyenlő esélyt, a vevők számára a lehető legszélesebb kínálatot, az üzemeltető számára pedig a legnagyobb piaci értéket biztosítja.



A általános rendszerszerű gond, hogy az árufeltöltés és a hozzá kapcsolódó tárolási igények, illetve a vásárlói forgalom egymás rovására működik. Az eladótérben az árusítóhelyek között nem könnyű haladni, a sorban álló, válogató és a megfelelő árut kereső vásárlók mozgását több esetben üres vagy kipakolásra váró rekeszek nehezítik. A vásárlók és az áru útvonala több ponton is keresztezi, akadályozza egymást. Van ugyan feltöltő folyosó, de az tapasztalható, hogy az árufeltöltés célforgalmának nehézkes parkolási körülményeiből fakadóan az árusok, szállítók maguk is a vásárlók számára kijelölt, népszerű és túlterhelt bejáratokat és csatornákat használják.

- Célszerűnek látszik ezért az ember- és anyagáramokat térben és/vagy időben minél jobban szétválasztani



Az áru beszállítási forgalma mellett az anyagáramok másik fontos szegmense a nyitvatartási időszakok között a megmaradt áru átmeneti tárolása. A vásárcsarnok esetében ugyan van egy korlátozott kapacitású pincehelyiség és teherliftek is rendelkezésre állnak, a működés nehézkessége miatt az árusok jelentős része nem használja ki ezt a lehetőséget, és az eladótérben hagyja a megmaradt áruját.

- A tervezés során ezért törekedni kell arra, hogy a létesítményen belüli anyagáramok is (például a két nyitva tartás közötti átmeneti tároláshoz kapcsolódóan) a lehető leghatékonyabban legyenek megoldva.



A tervezési feladatok rendszere

3. Részletes tervezési program

3.1 A tervezési feladatok rendszere

A Kiíró ezek alapján három egymásba ágyazódó, eltérő léptékű, eltérő részletezettségű, de egymással szorosan összefüggő tervezési feladatot határoz meg. Első lépésben a Pályázónak meg kell fogalmaznia a Bajcsy-Zsilinszky út városépítészeti vízióját. Második lépésben javaslatot kell tennie a Zólyom utcai tömb fejlesztésre, a beépítés módjára és a közterületek rendezésére. Végül ezeken a városépítészeti kereteken belül építészeti vázlattervet kell készíteni a Rövid Ellátási Lánc-központot és a Vásárcsarnokot is magába foglaló épületkomplexumra.



JÓKAI ÚT

IRGALMASOK ÚTJA

RÁKÓCZI ÚT

NAGY LAJOS KIRÁLY ÚTJA

IPAR UTCA

- 1 FORGALMI SÁV + KERÉKPÁROS + GYALOGOS KÖZLEKEDÉS
- 2 FORGALMI SÁV + KERÉKPÁROS + GYALOGOS KÖZLEKEDÉS
- FORGALMI CSOMÓPONT

3.2 A Bajcsy-Zsilinszky út / Centrum-tömb tervezési programja

A Bajcsy-Zsilinszky út városépítészeti karaktere az elmúlt évszázad során az éppen aktuális városszerkezeti szerepének megfelelően számos identitás és vízió mentén fejlődött. Az 1864 városszerkezetben még Siklósi útként szerepel, hiszen akkor még a város és a Siklósi városrész déli főtengelye, amelybe a „Majláth utca” (ma már csak a nyomai fedezhetőek fel a Zsolnay-szobor térfalaiban dél-kelet irányban) és az „Alsó Malom utca” (mai is ezen a néven szerepel) alárendelt szerepkörben csatlakozott bele. Ezt a városszerkezeti hierarchiát az 1860-as évektől felerősödő vasúti fejlesztések kezdik el felülírni elsősorban azzal, hogy a pályaudvar telepítésével az „Indóház utcát” fokozatosan Szabadság (sugár)úttá fejleszti és a fő városszerkezeti tengely útját a sínekkel szintben keresztezi. A második világháború után a Kertváros fejlődésével fokozatosan megerősödő forgalom - egyébként nagyon helyesen – „kitér a belváros elől”, felértékelve az Alsómalom utca városszerkezeti szerepét. Ezzel gyakorlatilag a Bajcsy-Zsilinszky út funkcionálisan és városszerkezeti is légüres térbe került.

A 70-es évek dinamikus fejlődő városának vezetése a városszerkezeti erőter változásait érzékelve kezd el gondolkodni a Pécsi városközpont déli irányú bővítésén, amelyekre egy pályázat keretében több tanulmányterv is készül. (lásd 4.8-as melléklet) A tervezési területet ekkor már az új városszerkezeti tengelyek, a Nagy Lajos király útja, a Szabadság út, Rákóczi út, Alsómalom út jelentik. A tervezési program pedig egy új regionális jelentőségű közigazgatási és kulturális negyedről szól. A tervjavaslatokból egy belső kelet-nyugati gyalogos tengelyre szerveződő beépítési rendszer bontakozik ki, amelyben a történelmi belváros észak-déli tengelye még inkább alárendelt szerepet játszik. Ennek a tervnek ugyan bizonyos elemei már megépültek, de a nagy ívű elképzelés örökre félbe maradt. Ennek köszönhetően az épített környezet mai összképe a tervek ismerete nélkül már nem érthető, a felemás helyzet miatt pedig rosszul is működik.

A történelmi belváros és a pályaudvar ambivalens kapcsolatának a kérdését az Európa Kulturális Főváros a fejlesztési vetették fel újra. A 2007-ben kiírt ötletpályázatra beérkezett tervek közül kirajzolódó kép szórása jól meg is mutatta a versengő Szabadság út, Jókai utca és Bajcsy-Zsilinszky út közti ambivalens városszerkezeti viszonyt,¹⁶ de a beérkezett pályaművek ki is jelölték a lehetséges megoldás irányát is.¹⁷ Ha ugyanis az Indóház tértől az Alsómalom úti felüljáróig terjedő területet egy városi térként képzeljük el, akkor ez a városszerkezeti döntés egy-egységes rendszerben kezdi el láttatni a három észak-déli tengelyt. Ha ebben a térben megjelenő tömegek és funkciók segítségével sikerül az Indóház tér „gravitációs pontját” kiegyensúlyozni, akkor a Bajcsy-Zsilinszky út visszanyerheti eredeti szerepét.

Több, azóta született városfejlesztési döntés is ebbe az irányba mutat. Ennek a gondolatnak a jegyében született például a 2014-ben készült megvalósíthatósági tanulmány Pécs Intermodális Csomópontjának a kialakítására, ami az egyik lehetséges városépítészeti megoldást kínálja erre a helyzetre. (lásd 4.9 melléklet) Ebbe az irányba mutat a városnak az a szándéka is, hogy a Rákóczi útról kizárja az átmenő személygépkocsi forgalmat, meghagyva a közösségi- és erősítve a gyalogos illetve kerékpáros közlekedést. Ezzel gyakorlatilag akár egyirányúsíthatóvá is válhat a Bajcsy-Zsilinszky út északi fele, felszabadítva értékes területeket a kerékpáros és gyalogos forgalom kiszolgálására. A történelmi belváros észak-déli tengelyének a gyalogosbaráttá tétele a déli oldalon is folytatódhat, hiszen a Zólyom utcai forgalom átszervezésével a 2X2 sávból a két szélső a személygépkocsi-forgalom szempontjából feleslegessé válik.

A közlekedés rendjének a változása, a Zólyom utcai tömb fejlesztése, az intermodális csomópont és az e kapcsán kialakuló új városszerkezeti kapcsolat a vasút két oldala között mind a Bajcsy-Zsilinszky út felértékelődés irányába és egy új, várhatóan jóval stabilabb identitás irányába mutatnak. Ilyen drámai pillanatban nem csak érdemes, de el is kell gondolkodni azon, hogy a Zólyom utcai tömb fejlesztésével milyen városépítészeti karakter irányába indítsuk el a történelmi belváros régi/új észak-déli tengelyét.

¹⁶ <http://epiteszforum.hu/a-pecsi-belvaros-eszak-deli-tengelye-nyilt-epiteszeti-otletpalyazat>

¹⁷ <http://epiteszforum.hu/galeria/a-pecsi-belvaros-eszak-deli-tengelye2>
<http://epiteszforum.hu/a-pecsi-belvaros-eszak-deli-tengelye5>
<http://epiteszforum.hu/a-pecsi-belvaros-eszak-deli-tengelye4>
<http://epiteszforum.hu/a-pecsi-belvaros-eszak-deli-tengelye1>

A Tervezőnek ezért meg kell fogalmaznia azt, hogy mit gondol ma Pécs történelmi észak-déli tengelyéről és milyen szerepet szán ebben a Zólyom utcai tömb fejlesztésének. Ehhez azonban állást kell foglalni abban is, hogy milyen módon értelmezhető át, a Centrum áruház tömbjének félbe maradt fejlődése, milyen módon fogalmazható át ez a városi térstruktúra, hogy ténylegesen szolgálja a Bajcsy-Zsilinszky út változásának az ügyét.

Ebben a kontextusban az örökségvédelmi adottságok egyszerre jelentenek kötöttséget, de egy lehetséges kiindulópontot is a terület identitása szempontjából. A régészeti érintettség négy pontban foglalható össze.

1. Az Ifjúsági Ház északi oldala előtt talált bronzkori lakóház alapján elképzelhető, hogy a parkoló területén bronzkori telep maradványai kerülnek elő. A terepviszonyok miatt elsősorban a parkoló északi területén, illetve a Centrum Áruház déli oldala előtti területen várható ez. A korszakhoz épített örökség nem kapcsolódhat.
2. A Centrum parkoló területe a késő római város városfallal körbekerített területének DK-i sarkába esik. A Citrom utcában talált városfal-szakasz helyzete és iránya alapján a keleti városfal áthalad a parkoló területén, annak keleti szélén.
3. Reális az esély arra, hogy a parkoló DK-i sarkában előkerül a római városfal DK-i sarka, a déli városfal egy szakasza. Mivel a terület a római város szélére esett, komoly, nagyméretű középületekkel nem számolhatunk, kőből épített, kőalapozású lakóházak, egyéb kisebb kőépületek előfordulhatnak.
4. Sírokkal esetlegesen a parkoló területének keleti szélén lehet számolni.

Ennek a munkarésznek nem elsősorban műszaki jellegű kérdések tisztázása a célja, sokkal inkább annak a funkcionális és városépítészeti víziónak a megfogalmazása, ami majd a későbbi döntéseket értelmezhető rendszerbe szervezi.

3.2.1. Beadandó munkarészek

- 1 db 1:1000 léptékű, a léptéknek megfelelő részletezettségű környezetalakítási terv
- A megértéshez szükséges mennyiségű látványtervek, illetve a városépítészeti koncepció megértéséhez szükséges ábrák
- A városépítészeti koncepciót magyarázó szöveges leírás

3.2.2. Bírálati szempontok

- Mennyire ítélné adekvátnak a javasolt városépítészeti vízió a Bajcsy-Zsilinszky út új szerepének a tekintetében?
- Mennyire képes a tervezett beavatkozási javaslatokkal egy koherens városépítészeti rendszerre szervezni a Széchenyi tértől a tervezett Intermodális csomópontig tartó meglehetősen vegyes városépítészeti karakterű városszerkezeti elemet?
- Milyen módon tudja integrálni ebbe a rendszerbe mind funkcionálisan, mind a beépítési javaslatával a Centrum-parkoló tömbjét?
- Megoldja-e mind a nagyforgalmú országos főúton keresztül történő gyalogos és gépjármű forgalom kapcsolatát?

ELÉRHETŐ MAXIMÁLIS PONT : 20

CSAK HOSSZÚ TÁVON HOZZÁFÉRHETŐ FEJLESZTÉSI TERÜLET

AZONNAL HOZZÁFÉRHETŐ / FEJLESZTHETŐ TERÜLET

A ZÓLYOM TÖMBBEL EGYÜTT TERVEZENDŐ KÖZTERÜLET



Nagy Lajos király útja

○ maximális talajvízszint = -2,8

A TÁVOLSÁGI AUTÓBUSZ-ÁLLOMÁS
TERVEZETT ÚJ GYALOGOS TENGELYE

GYALOGOS FORGALOM
NEM KERESZTEZHETI

HOSSZÚ TÁVON
MEGMARADÓ
ÉPÜLET

Bajcsy-Zsilinszky utca

AZ AUTÓBUSZ-ÁLLOMÁS
JAVASOLT ÚJ KÖZLEKÉSI TENGELYE

Alsómalom utca

AKÁR FUNKCIONÁLISAN IS
KAPCSOLHATÓ
KÖZTERÜLET

Ipar utca

○ maximális talajvízszint = -1,6

TERVEZETT 210 ÁLLÁSOS
PUFFERPARKOLÓ
A VONZÁSKÖRZETBŐL ÉRKEZŐKNEK

A BUSZ-
ÁLLOMÁS
PUFFER
PARKOLÓJA

MEGLÉVŐ 150 FÉRŐHELYES
PUFFERPARKOLÓ
A VONZÁSKÖRZETBŐL
ÉRKEZŐKNEK

3.3 A Zólyom utcai tömb tervezési programja

3.3.1 A tervezés célja

A korábbi elemzések alapján jól látszik, hogy Pécs felértékelődő agglomerációs és megyei pozíciójában a Zólyom utcai tömb egyre fontosabb szimbolikus és funkcionális szerepet is betölt, hiszen a jelentős volumenű regionális közforgalmú közlekedés és a régióból érkező termékek számára a város kapuja. De a tömb a városszerkezeti trendek tekintetében is jól láthatóan felértékelődik, hiszen a Bajcsy-Zsilinszky út funkcióváltásával a belváros déli kapujává, az IMCS megvalósulásával pedig a belvárosi körgyűrű közlekedési csomópontjává is válik. A Kiíró legáltalánosabb célja ezért megtalálni azt a tömb egészére vonatkozó hosszú távú városépítészeti koncepciót, amely képes ezeket a szimbolikus és funkcionális igényeket összehangolni és a legmagasabb színvonalon kielégíteni.

A tömb egészének az átalakítása azonban csak egy hosszútávon elérhető cél. Nem csak azért, mert a tömb egyes elemei csak közép- és hosszú- távon válnak hozzáférhetővé, hanem azért is, mert a Kiíró rendelkezésére álló keretszeg – a vásárcsarnok és a REL központ beruházását is beleértve – összesen bruttó 3 milliárd forint, amely csak egy jól végiggondolt első lépés megtételére nyújt lehetőséget. Ezért a Kiíró a tömb végállapotát kijelölő vízió mellett olyan városépítészeti forgatókönyvet is vár, ami egyrészt rugalmasan képes alkalmazkodni a tömb közép- és hosszútávon változó elemeihez, másrészt már az első lépéssel képes a változások kritikus tömegét megteremteni.

3.3.2 Részletes feladatleírás

A tervezési feladat elsődleges „játékterét” a Zólyom utcai tömb közterületi határai, vagyis a Bajcsy-Zsilinszky utca, az Ipar utca, az Alsómalom utca és a Nagy Lajos király utca adja. (lásd vastag fehér szegély) Szükség esetén ehhez kapcsolható még a felüljáró alatt az Ipar utca felhajtóágának a belső területe. Ezen „játékterén” belül vannak csak hosszútávon hozzáférhető elemek (tömör zölddel jelölve) és azonnal hozzáférhető elemek (erősebb áttetsző zöld színnel jelölve), illetve a Zólyom utca – Bajcsy-Zsilinszky út sarkán, egy hosszú távon is megmaradó elem. Funkcionálisan szorosan összefügg ezzel a területtel, ezért a „játékter” részének kell tekinteni a Bajcsy-Zsilinszky úthoz kapcsolódó közterületeket és az Ipar utcától délre eső tervezett parkoló területét. (halványabb zöld terület)

A játékterben két ajánlott de nem kötelező kötöttséget határozott meg a Kiíró, amelyek a távolsági autóbusz-állomással folytatott előzetes egyeztetéseken alapulnak. Az egyik ilyen elem egy Ipar utcai csomópont létrehozása, ami a helyközi autóbusz-forgalom és esetleg a déli területek feltárásához szükséges többi motorizált forgalom lehetséges támadási pontja lenne. A másik irányadó elem a helyközi közösségi közlekedéssel összefüggő gyalogos forgalom átszervezése az autóbusz-állomás kelet-nyugati főtengelyre, és a gyalogos forgalom által nem keresztezhető sáv bevezetése.

Ebben a „játékterben” a Kiíró rövidtávon a tömb közvetlenül hozzáférhető területén szeretné megtalálni a REL-központot és a vásárcsarnokot is magába foglaló új épület helyét, és ezzel párhuzamosan szeretné a közterületek rendezésével – és annak egy jól végig gondolt első lépésével – a tömb hatékonyabb és komfortosabb működési rendszerét megalapozni. A közterületek rendezésével egyben szeretné előkészíteni a hosszútávon átalakuló elemek területének a fejlesztését is, azaz szeretne tudatosan készülni a távolsági autóbusz-állomás áthelyezésére és a tömb észak-nyugati sarkán lévő lakóépületek funkcióváltására vagy átépülésére.

E célok elérése érdekében a Kiíró első közelítésben szükségesnek tartja a tömb támadási pontjainak az átértékelését. Egyrészt ugyanis reagálni szükséges a külső körülmények változására, a Bajcsy-Zsilinszky út szerepváltozására keleten, a puffer parkolók bővülésére délen, illetve a felértékelődő közforgalmú, kerékpáros és gyalogos közlekedési szerepére. Másrészt a tömb belső igényei és elérhetősége szempontjából is szükséges a tömbbe különböző módokon érkező és különböző funkciókat betöltő forgalmakat szétválasztani, illetve a tömb támadási pontjait a stabilabb működés érdekében diverzifikálni. Ezen feladatkörben megtervezendőek a tömbhöz funkcionálisan kapcsolódó közterületek és azok forgalomtechnikai működése.

Ezzel párhuzamosan és összhangban át kell értékelni a tömb belső funkcióit és azok rendszerét. Az új funkciósmának javaslatot kell tennie a szükséges közterületek és a REL+Vásárcsarnok épület által nem használt területek fejlesztésére, beleértve azokat az elemeket is, amiknek a változásával hosszú távon számolni kell. (távolsági autóbusz-állomás, észak-nyugati sarok beépítés) A tömb funkcionális profiljának és a javasolt új funkciók meghatározásakor jó támpontot jelenthet a tömb határozott városszerkezeti pozíciója, a meglévő funkcionális elemek illetve a városépítészeti missziója

és karaktere. De fontos szempont lehet az is, hogy a kialakuló funkcionális mix a tömb egyenletes és folyamatos kihasználtságát eredményezze.

A tervezett funkciósema által kifizetett erőterben mozgatott anyag- és emberáramok figyelembevételével javaslatot kell tenni az ezeket hatékonyan szervező közterületek rendszerére és méretére. Bizonyosan szükségesnek látszik a tömb negyedeinek nagy funkciót szervező, az általuk vonzott gyalogos forgalmat befogadni képes közösségi tér. Ennek a térnek alkalmasnak kell lennie arra, hogy a vásárcsarnok belső eladóterével együttműködve kitelepülhessen, a közterület rendszerében elfoglalt pozíciójából fakadóan pedig áramoltassa át ezen a téren a tömbben közlekedő gyalogos forgalmat. A Kiíró úgy látja, hogy a közterek működése és minősége a tömbön belül elhelyezett funkciók versenyképességének a kulcsa. A város regionális kapuját megtestesítő városi térben nemcsak esztétikai vagy klimatikus, hanem szimbolikus szerepe is van a tervezett zöldfelületeknek, hiszen Pécs az országban a legmagasabb egy főre eső zöldfelületekkel rendelkező város, amely város ráadásul az új városfejlesztési koncepciójában (PÉCS2030) a fenntarthatóság elérését tűzte ki legfontosabb céljává.

A tömbbel kapcsolatban születő vízió megvalósíthatósága szempontjából alapvetően fontos, hogy a tervezés során körvonalazódó fizikai fejlesztések legyenek belátható léptékű beruházásokká bonthatóak anélkül, hogy azok a tömb meglévő elemeinek a működését akadályoznák. Előnyt jelent, ha a forgatókönyvben definiált egyes elemek/lépések megvalósítása akár üzleti alapon is megvalósítható, ezért a Kiíró akár számíthat a magánszféra közreműködésére a városépítészeti vízió megvalósításában. Fontos cél az első ütem meghatározásánál, hogy a tömb működésében elérje a változások kritikus tömegét és megteremtse további, akár üzleti alapú beruházások megvalósíthatóságát. A Kiíró ezért kéri, hogy a Pályázó készítse el a fejlesztés városépítészeti forgatókönyvét, amely tisztázza az egyes lépéseket és ezekben a folyamatos működés feltételeit. Ennek a forgatókönyvnek legalább négy fázist kell ábrázolni:

1. Az első lépésben megvalósítható fejlesztéseket, azaz a REL-központot és a Vásárcsarnokot magába foglaló létesítményt, illetve a kapcsolódó közterületi fejlesztések első ütemét
2. A közvetlenül fejleszthető területeken a későbbiek során megvalósuló beépítési és közterület-fejlesztési javaslatok ütemét
3. Az észak-nyugati lakótömb átalakulásának ütemét
4. A távolsági autóbusz-pályaudvar kiköltözésével megvalósuló fejlesztéseket

3.3.3 A Zólyom utcai tömb működésével kapcsolatban felmerült tervezési tapasztalatok¹⁸

- A tömb megközelítési irányainak a tükrében a támadási pontokat úgy kell átértékelni, diverzifikálni, hogy javuljon a tömb megközelíthetősége és kiegyensúlyozottabb legyen a működése.
- A tömb belső anyag- és emberáramait úgy kell újragondolni, hogy azok ne korlátozzák egymást
- A tömb új és megtartásra javasolt támadási pontjainak a közterületeit, a várható forgalmaknak megfelelően át kell értékelni
- A tömbön belül elhelyezett és megmaradó létesítményekhez kapcsolódó közterületeket a tényleges forgalmak alapján át kell értékelni, a tervezés során javasolt új elemeket ezen tapasztalatok alapján kell méretezni
- A közterületek méretezése nehezen elválasztható a működtetés szabályaitól, ezek adott esetben együtt tervezendők (lásd a vásárcsarnok kiszolgálásához kapcsolódó parkolási kérdéseket)
- A tömb belső forgalmának az irányítása nem csak mobilitási kérdés, hanem az egyik legfontosabb vásárlóerő, amit a közterületek működésének a tervezésekor tudatosan fel kell használni a vásárcsarnok kiskereskedelmi céljaira.
- A városépítészeti tervezés során törekedni kellene arra, hogy a tömbnek világos funkcionális és közösségi identitása alakuljon ki a jelenleg versengő, elaprózódott szerepkörök helyett. A Zólyom utcai tömb a történelmi belváros és város regionális gazdasági és társadalmi kapuja, minden benne megjelenő funkció ezt az identitást erősíti és nem konkurál vele.

¹⁸ A 2.4 fejezet vizsgálatai alapján leszárt, összegzett tapasztalatok

- A közterületek tervezése során meg kell teremteni a tömbben elhelyezett funkciókat kiszolgáló jól működő gyalogos közlekedési rendszert, amelyet egy ezeket kiszolgáló, ezzel jól definiált pontokon összekapcsolódó, de azt semmilyen módon nem zavaró, hatékonyan működő motorizált közlekedési tér támogat.

3.3.4 Közlekedési feladatleírás

3.3.4.1 Általános közlekedési elvárások:

Általános alapelv, hogy a tervezési terület közlekedési rendszere a hatályos jogszabályokban megfogalmazottakkal összhangban felismerhető, áttekinthető, felfogható és átjárható legyen. A pályaművek különös gondot fordítsanak a közlekedésbiztonságra, illetve a közlekedés környezetre gyakorolt negatív hatásainak csökkentésére, azaz:

- a megfelelő teljesítőképességre (a torlódások minimálására),
- az egyenletes sebességre (a hálózati összehangolás lehetőségére),
- a megállások (lassítások és gyorsítások) számának csökkentésére,
- a tervezési terület minél kisebb részének közlekedési célú igénybevételére,
- a védőnövényzet, illetve a zöldsávok telepítésére.

A tervek összeállításánál előnyben kell részesíteni a nem motorizált közlekedési eszközöket, illetve a közforgalmú közlekedést. Ugyanakkor, az egyéni közlekedéssel (személygépkocsi) szemben okozott hátrány nem lehet aránytalan, illetve nem lehetetlenülhet el a terület személygépkocsi-forgalma sem. Felhívjuk a pályázók figyelmét, hogy a hálózati szintű beavatkozások közvetlenül hatással vannak a város elsődleges közlekedési tengelyeire, ezért az ilyen típusú beavatkozásokat megfelelően átgondoltan szabad végrehajtani.

A benyújtott pályamű szövegesen és forgalomtechnikai helyszínrajzon (1:500 léptékben) térjen ki a tervezési terület:

- elsőbbségi viszonyainak szabályozására,
- a terület forgalomirányításának lehetséges megoldásaira,
- ha és amennyiben szükséges az egyirányúsítás kérdéseire,
- ha és amennyiben szükséges a behajtási és kanyarodási tilalmakra,
- ha és amennyiben szükséges a korlátozásokra (sebesség, előzés, behajtás, méret, megállás és várakozás),
- a forgalomcsillapítás kérdéseire,
- a gyalogos, a kerékpáros, a közúti közlekedési, illetve ha és amennyiben szükséges az autóbuzsos közlekedés speciális infrastrukturális elemeire és létesítményeire,
- valamint a parkolás területeire és szabályozásra.

3.3.4.2 Nem motorizált közlekedés

Általánosságban elmondható, hogy a tervezési területen, illetve a tervezési terület és a belváros kapcsolatában elsődleges prioritása a nem motorizált közlekedési módoknak, illetve a közforgalmú közlekedésnek van. Olyan minőségű kapcsolatokat szükséges megteremteni, ami várostervezési szempontból képes a belvárossal, a környező területekkel, Pécs autóbuzs-állomással és a vasútállomással meglévő, illetve a jövőben létrehozandó gyalogos tengelyek definiálására.

Gyalogos közlekedés

A tervpályázat mutasson be optimális megoldást a tervezési terület észak-déli, illetve kelet-nyugati gyalogostengelyeinek megtervezésére. Különös tekintettel vegye figyelembe, az új vásárcsarnok és

- a belváros,
- Pécs Autóbuzs-állomás,
- a környező lakótömb,
- és a vasútállomás gyalogos kapcsolatait.

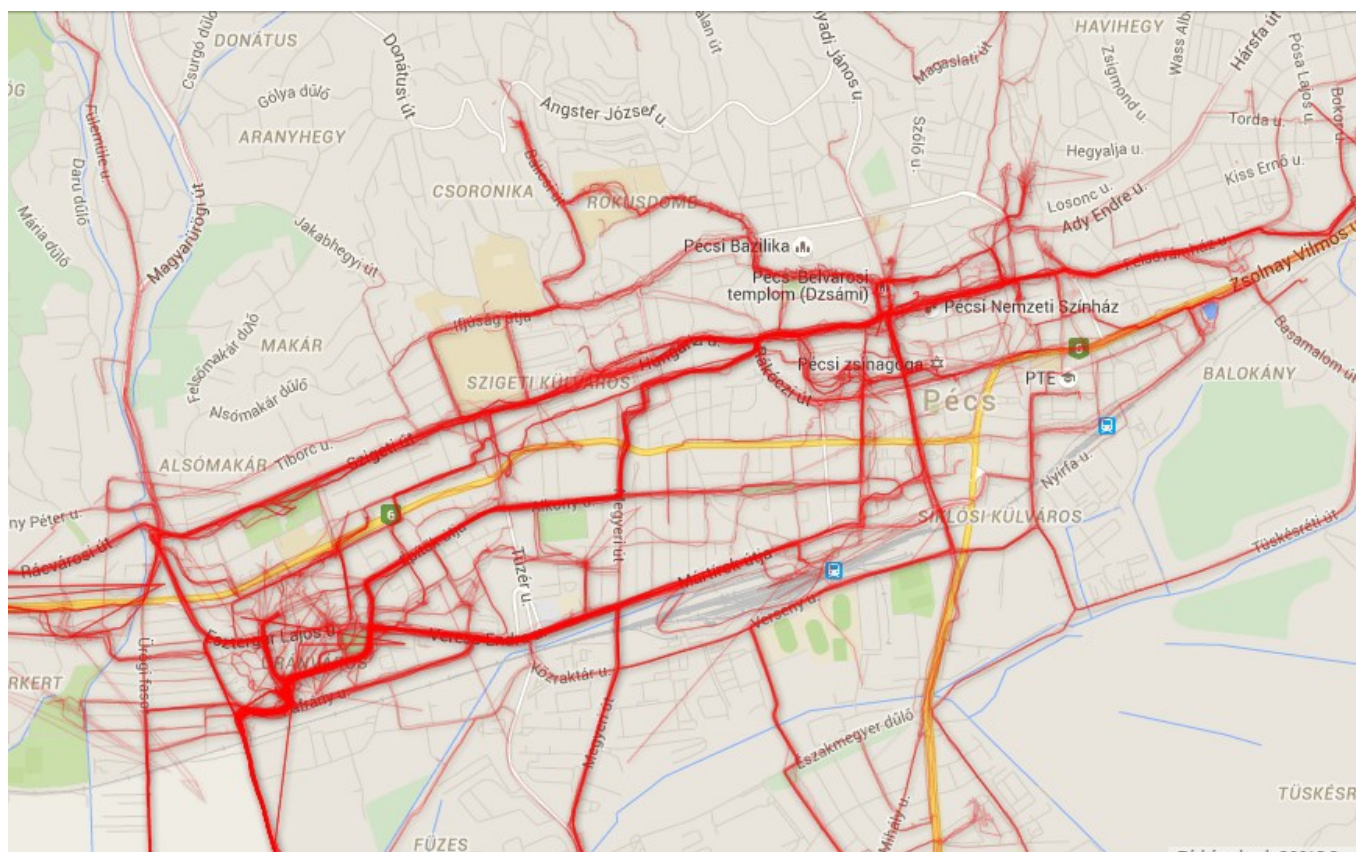
A létrejövő tengelyek (gyalogosfelületek) egyértelmű, könnyen értelmezhető, biztonságos gyalogosvezetést tegyenek lehetővé. A tervek elsősorban szintbeli átvezetéseket tartalmaznak. Mindenekelőtt figyelembe veendő a közlekedésbiztonsági szempontok, azaz a gyalogos-személygépkocsi, a gyalogos-autóbusz, a gyalogos-kerékpáros konfliktusok és fonódások lehetőségét és számát is minimalizálni kell.

A kiíró szándékában áll a Bajcsy-Zsilinszky u. – Irgalmasok utcája tengely gyalogos forgalmának erősítése.

Kerékpáros közlekedés

A tervezési terület kerékpárral megközelíthető legyen, a területen legalább 30 kerékpár egyidejű tárolása is megoldandó. A létrejövő kerékpáros felületek egyértelmű, könnyen értelmezhető, biztonságos kerékpáros vezetést tegyenek lehetővé. Mindenekelőtt figyelembe veendő a közlekedésbiztonsági szempontok, azaz a kerékpáros - személygépkocsi, a kerékpáros - autóbusz, a kerékpáros - gyalogos konfliktusok és fonódások lehetőségét és számát is minimalizálni kell.

A kiíró szándékában áll a Bajcsy-Zsilinszky u. – Rákóczi út tengely kerékpáros forgalmának erősítése.



A www.urbancyclr.com/map# adatgyűjtése alapján kirajzolódó kerékpároshasználat (8700km és 1300 utazás)

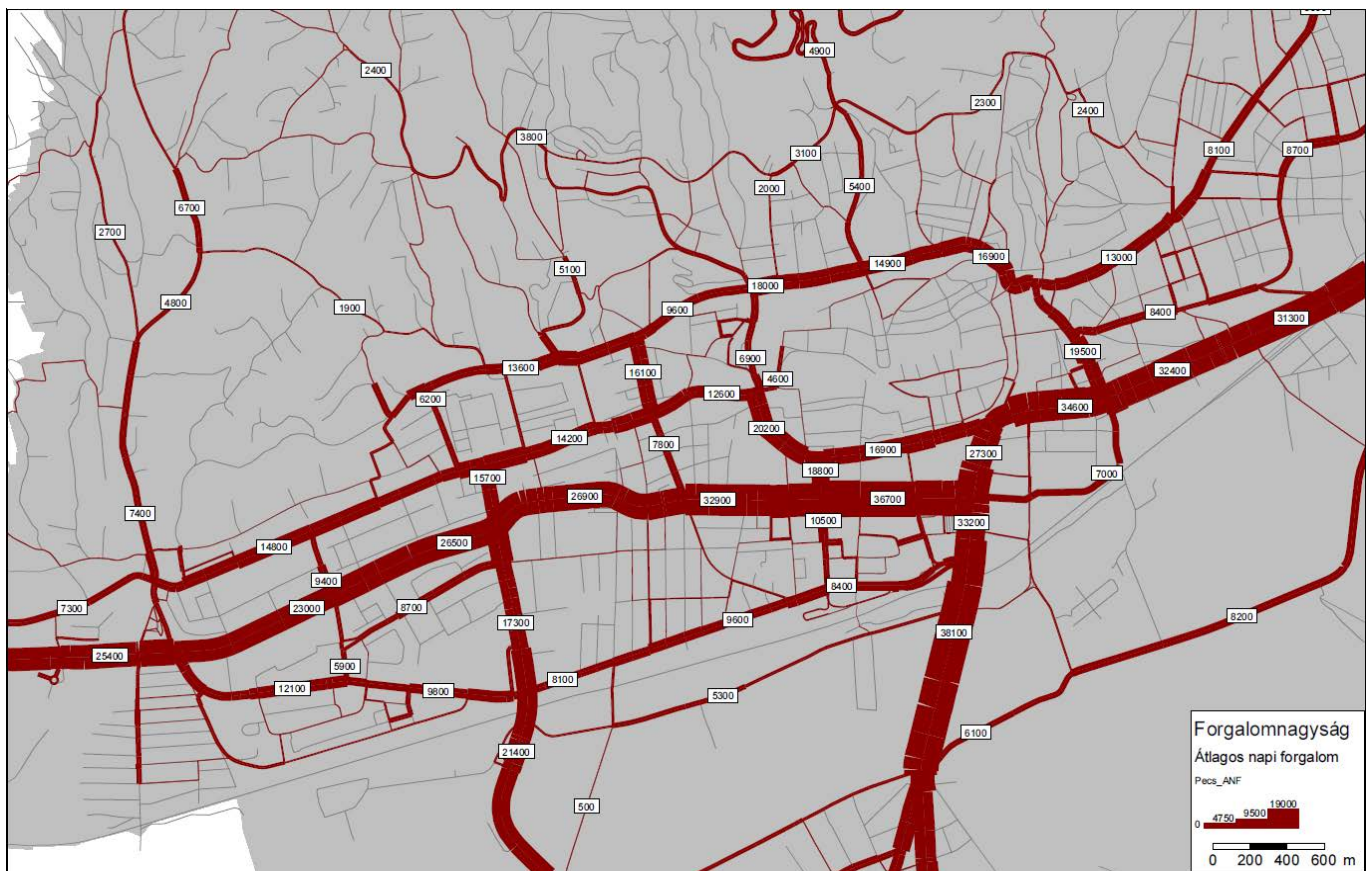
3.3.4.3 Motorizált közlekedés

Egyéni közlekedés

A fenntartható mobilitási elvárások jegyében a tervek összeállításánál előnyben kell részesíteni a nem motorizált közlekedési eszközöket, illetve a közforgalmú közlekedést. *Ugyanakkor, az egyéni közlekedéssel (személygépkocsi) szemben okozott hátrány nem lehet aránytalan, illetve nem lehetetlenülhet el a terület személygépkocsi forgalma sem.* Felhívjuk a pályázók figyelmét, hogy a hálózati szintű beavatkozások közvetlenül hatással vannak a város elsődleges közlekedési tengelyeire, ezért az ilyen típusú beavatkozásokat megfelelően átgondoltan és alátámasztottan szabad végrehajtani. A tervezési területen található jövőbeni funkciók önmagukban vizsgálva is forgalomvonzó szereppel bírnak, ezért olyan forgalomtechnikai megoldásokat célszerű alkalmazni, amelyek kezelni tudják a valós igényeket.



Közúthálózati kapacitás-kihasználtsága a belváros környezetében (tájékoztató, megközelített adatok) forrás: Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Pécsen - KÖZOP-5.5.0-09-2010-0006. Megvalósíthatósági tanulmány

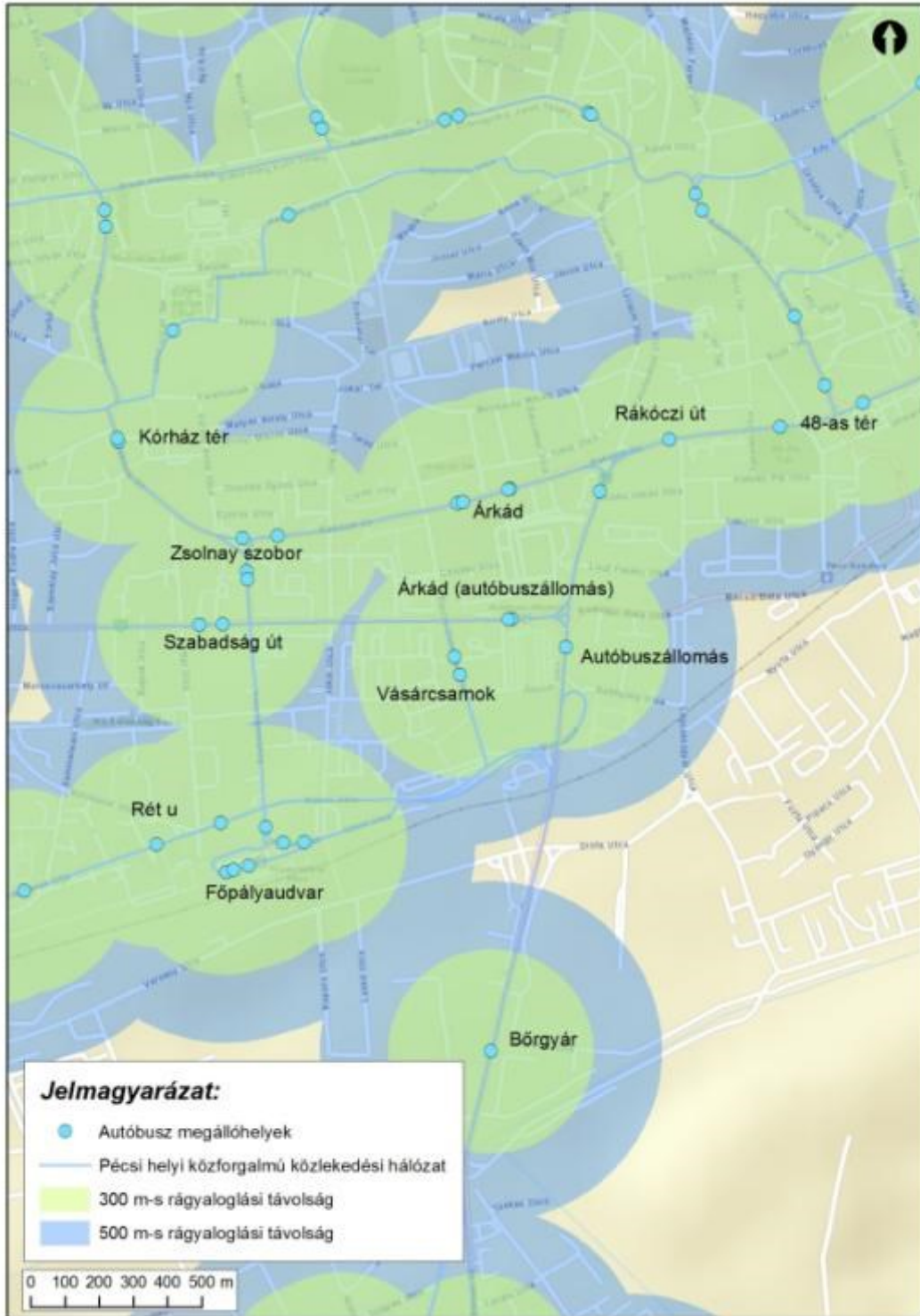


VISUM 11.03 PTV AG erstellt am: 03.09.2010	A jelenlegi hálózat átlagos napi forgalma (ÁNF) COWI	2010PrT.ver 2010
---	---	---------------------

A belső városrészek közúthálózatának forgalmi terhelése (tájékoztató, megközelített adatok) forrás: Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Pécsen - KÖZOP-5.5.0-09-2010-0006. Megvalósíthatósági tanulmány

Helyi autóbusz-közlekedés

Az új vásárcsarnoknak szintbeli, akadálymentesített, minimális rágyaloglási távolsággal kell kapcsolódnia a helyi autóbuszos közlekedés megállóhoz. A Bajcsy-Zsilinszky utcában iránymenként lehetővé kell tenni legalább egy csuklós autóbusz és két szóló autóbusz egyidejű, a le- és felszállások idejére történő megállását. Az autóbuszmegálló(k) kulturált, részben fedett és elegendő helyvel rendelkező várakozást tegyenek lehetővé. A tervezési területen létesített autóbuszmegállók forgalomtechnikai kialakítását úgy kell megtervezni, hogy a forgalomból ki- és becsatlakozásuk logikus és problémamentes legyen.



A belváros déli területeinek helyi közforgalmú közlekedési lefedettsége forrás: Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Pécssett - KÖZOP-5.5.0-09-2010-0006. Megvalósíthatósági tanulmány

Helyközi autóbusz közlekedés

A tervezési terület közvetlen szomszédságában található Pécs Autóbusz-állomás. Az autóbusz-állomás átlagosan napi 20-22 000 fős utasforgalmával a város egyik legfrekvenciáltabb területe, ezen túlmenően egyfajta városkapuként is funkcionál. A tervpályázat feladata az autóbusz-állomás „városkapu funkciójának” hangsúlyozása, illetve a közvetlen kapcsolat megteremtése a tervezési területen létesítendő új és meglévő funkciókkal. Fontos hangsúlyozni, hogy az autóbusz-állomást és a vásárcsarnokot igénybevevő utasok és vásárlók jelentős átfedést mutatnak, ezért a két létesítmény szoros kapcsolata a jövőben is fenntartandó.

Pécs Autóbusz-állomás üzemi területeinek újragondolása nem tartozik a kidolgozandó feladatok közé, ellenben az alábbi feladatokban részletesen kidolgozott megoldási javaslatokat kérünk bemutatni.

Az autóbusz-állomás speciális közlekedési igényeinek következtében a kiíró sémaábrát közöl az autóbusz-állomás kapcsolatainak lehetséges kialakításáról. A bemutatott verziótól az eltérés lehetséges, azonban a pályázónak az általa javasolt egyenértékű megoldási javaslatot részletesen szemléltetnie kell.

Az autóbusz-állomás tervezendő be- és kijáratok

Az autóbusz-állomás be- és kijáratok a legnagyobb forgalmi terhelésre szükséges méretezni, ezek a következők:

A reggeli csúcsidőt 06:00-08:00 közötti időszakra meghatározva:

- az induló járatok száma: 125 db,
- az érkező járatok száma: 158 db.

A délutáni csúcsidőt 14:00-17:00 közötti időszakra meghatározva:

- az induló járatok száma: 213 db,
- az érkező járatok száma 155 db.

Fontos adat, hogy 14:15-14:45 óra közötti időben 58 db járat indul az autóbusz-állomásról.

Az autóbusz-állomás napi utasforgalma átlagosan 20 – 22 000 fő.

A reggeli csúcsidőt 06:00-08:00 közötti időszakra meghatározva:

- az autóbusz-állomásról induló utasok száma átlagosan: 1 600 fő,
- az autóbusz-állomásra érkező utasok száma átlagosan: 6 000 fő.

A délutáni csúcsidőt 14:00-17:00 közötti időszakra meghatározva:

- az autóbusz-állomásról induló utasok száma átlagosan: 10 200 fő,
- az autóbusz-állomásra érkező utasok száma átlagosan: 2 400 fő.

Az autóbusz-állomás autóbuszok által használt be- és kijáratok:

Az autóbusz-állomás keleti oldalán lévő be- közlekedés változatlan meghagyása mellett, *egy teljes értékű*, kétirányú autóbusz-közlekedésre alkalmas szilárd burkolatú, nagy teherbírású útpálya; valamint *egy ideiglenes, csak rendkívüli esetekben alkalmazott* kétirányú autóbusz-közlekedésre alkalmas szilárd burkolatú, nagy teherbírású útpálya tervezendő, melyek egyben a mentő, illetve tűzoltó járművek létesítmény megközelítését is elősegíthetik. A be- és kijáratokat úgy kell megtervezni, hogy az autóbusz-forgalom a közúthálózatba problémamentesen kapcsolódjon, illetve az autóbuszok a járatok útvonalaikat észak, dél, kelet és nyugati irányban a lehető legrövidebb úton érik el. Az autóbusz-állomás autóbuszos be- és kijáratára a kiíró a sémaábrán javaslatot tesz, a bemutatott verziótól az eltérés lehetséges, azonban a pályázónak az általa javasolt egyenértékű megoldási javaslatot részletesen szemléltetnie kell.

Az autóbusz-állomás gyalogosok által használt be- és kijáratok

A kiíró szándéka, hogy az utasok az autóbusz-állomást a lehető legbiztonságosabban érhék el, ezért a bemutatott sémaábrán lévő piros határoló vonalon a gyalogsközlekedés tilos. A be- és kijáratok megoldásokat szintben kell megtervezni, illetve minimalizálni és amennyiben az lehetséges kerülni kell a gyalogos-autóbusz konfliktushelyzeteket. Az autóbusz-állomás gyalogos be- és kijáratára a kiíró a sémaábrán javaslatot tesz, a bemutatott verziótól az eltérés lehetséges, azonban a pályázónak az általa javasolt egyenértékű megoldási javaslatot részletesen szemléltetnie kell.

Az autóbusz-állomás átmeneti tárolójának kialakítása

A tervezési területen legalább 15 db autóbusz egyidejű tárolására szolgáló területet szükséges kialakítani. A tárolóterület csak az elhelyezéshez szükséges minimális felületet vegye igénybe. A tárolóterület elhelyezése és forgalmi rendjének kialakítása a pályázó feladata, de az szervesen kapcsolódjon az autóbusz-állomás üzemi területéhez és forgalmi rendjéhez.

Parkolás

Személygépkocsi parkolás biztosítása

A pályázati munkák találjanak optimális és költséghatékony megoldást a tervezési tömb személygépkocsival történő parkolási szükségleteire.

Kiss & Ride parkolóhelyek biztosítása

Az új vásárcsarnok közvetlen elérését biztosító 5 db személygépkocsi egyidejű megállását - 5 percnél kevesebb várakozást lehetővé tevő - felület.

Taxiállomás biztosítása

Az új vásárcsarnok és az autóbusz-állomás közvetlen elérését biztosító, nagyságrendileg a jelenlegi helyzetnek megfelelő számú taxiállomás biztosítása.

3.3.5 Beadandó munkarészek

A tömb rövid távú fejlesztését bemutató munkarészek

- 1 db 1:500 léptékű, a léptéknek megfelelő részletettségű helyszínrajz, ami az azonnal fejleszhető területekre vonatkozó fejlesztési javaslatokat tartalmazza (észak-nyugati lakótömb és az autóbusz-állomás meglétével számol)
- A tömböt határoló 4 utca kép 1:500-as léptékben
- A megértéshez szükséges mennyiségű látványtervek

A tömb hosszú távú fejlődési folyamatát bemutató városépítészeti forgatókönyv munkarészei

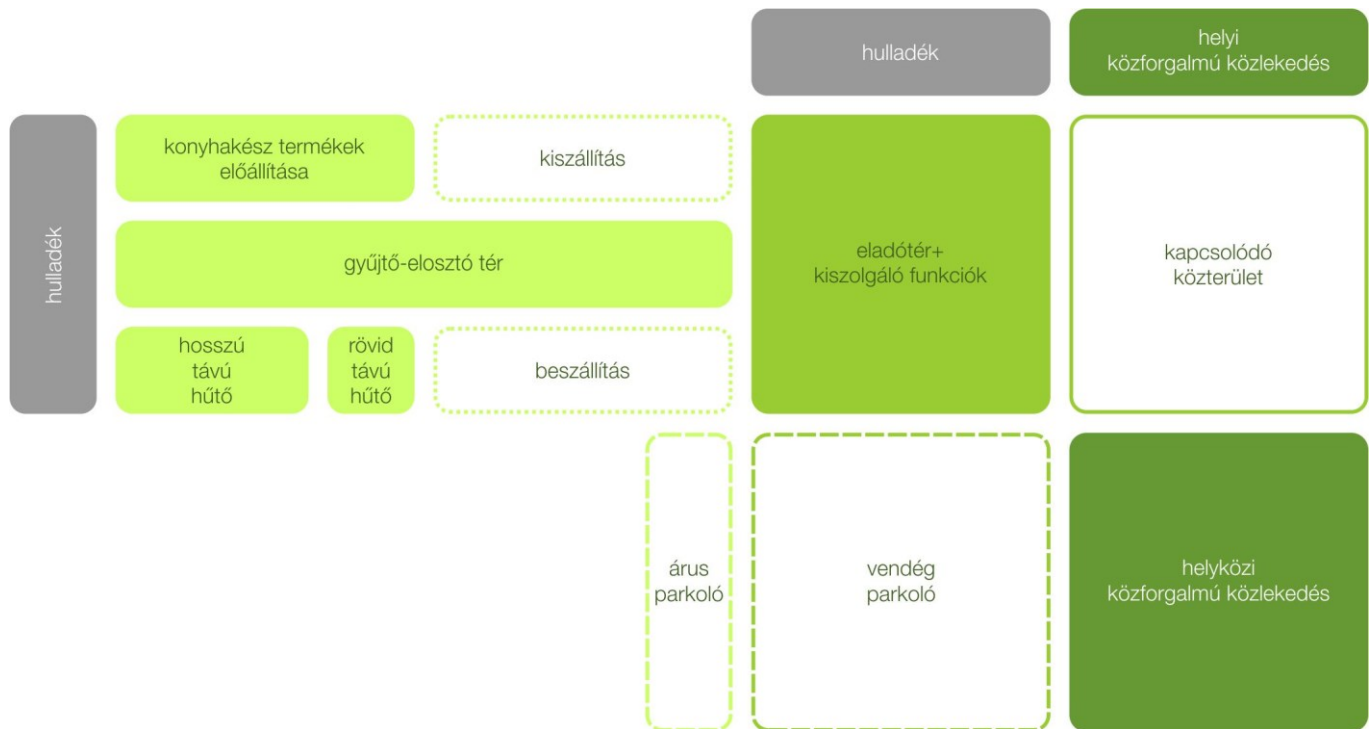
- 1:1000 léptékű, a léptéknek megfelelő részletettségű helyszínrajzok, amelyek bemutatják a tömb hosszú távú fejlesztésének, legalább a Részletes tervezési programban (3.3.2 fejezet) meghatározott 4 lépését
- A tömböt határoló 4 utca kép 1:500-as léptékben
- A megértéshez szükséges mennyiségű látványtervek
- A városépítészeti koncepciót és a tömb működését magyarázó ábrák
- A városépítészeti koncepciót magyarázó szöveges leírás

Forgalomtechnikai helyszínrajz (1:500 léptékben)

3.3.6 Bírálati szempontok

- A tömb belső közlekedésének a rendszere mennyire képes támogatni a vásárcsarnok fogyasztói forgalmát? (KIEMELT BÍRÁLATI SZEMPONT)
- A javasolt városépítészeti koncepció milyen színvonalon képes reagálni a tömb funkcionális és szimbolikus küldetésére?
- A javasolt beépítési és közterület rendezési séma mennyire képes feloldani a tömb működésének a belső- és külső konfliktusait?
- A javasolt beépítési és közterület rendezési séma mennyire képes kezelni a tömbön belül és a tömb környezetében várható változásokat?
- A javasolt városépítészeti forgatókönyv reálisan ütemezhetővé teszi-e a tömb fejlesztését és mennyire tudja megteremteni az önkormányzati fejlesztésekhez kapcsolódó üzleti befektetések lehetőségét?
- Az első ütemben megvalósuló épület és közterület fejlesztés képes-e elindítani a tömb hosszú távú fejlődését?
- A közterület-fejlesztési javaslat versenyképes-e más közterületekkel vagy pszeudo-közterületekkel (Árkád például) összehasonlítva a potenciális vásárlók megnyerésében?
- A tervezett zöldfelületek mennyire reagálnak koncepcionálisan a részletes tervezési programban felvillantott szerepekre és funkcionálisan mennyire képesek hozzájárulni a közterületek használatához illetve komfortjához?
- A tömb külső kapcsolatrendszere milyen színvonalon képes kiszolgálni a különböző közlekedési módokon érkezők mobilitási igényeit?
- A vásárcsarnok tervezett elhelyezése során megfelelő javaslatot ad a buszpályaudvar-vasútállomás közlekedési kapcsolatainak (gyalogos, gépjármű és tömegközlekedési) kialakítására?
- A tömb belső közlekedési rendszere milyen komfortot biztosít a tömböt használó gyalogosok számára?
- Mennyire átgondoltak és hatékonyak a tömb ember- és anyagáramai?

ELÉRHETŐ MAXIMÁLIS PONT: 40



Mentális térkép a létesítményben megjelenő főbb funkciók rendezésére (saját szerkesztés)

3.4 Az új vásárcsarnok és REL-központ tervezési programja

A tervezett új létesítmény nemcsak a vásárcsarnok új kiskereskedelmi modelljével szeretne versenyképesebb lenni a városban megjelenő vetélytársainál, hanem a REL-központtal való összekapcsolódása miatt. A kiskereskedelmi versenyt ugyanis nem lehet csak a vásárlás körülményeinek a komfortjával megnyerni, valójában a város vonzáskörzetének őstermelőitől a fogyasztóig tartó anyagáramlási lánc egészének kell versenyképesnek lennie. Ezért a Kíiró két egymáshoz szorosan kapcsolódó, de függetlenül is működőképes funkciócsoportban gondolkodik, amelynek a működési sémáját a fenti ábrával igyekezett közelíteni.¹⁹

3.4.1 A Vásárcsarnok tulajdonosi küldetése

A tulajdonos számára egy új kereskedelmi modell létrehozása a cél, amely épít a piacok és vásárcsarnokok hagyományaira, de képes integrálni a mai kor kiskereskedelmi modelljeinek a tapasztalatait. Egy olyan „Piac Tér”, „Agro Pláza”...stb. asszociációkkal közelíthető modell megtalálása a cél, ami egyszerre szolgál közösségi és kereskedelmi célokat, amelyre nem a divatkereskedelem és a non-food üzletágak vonásai jellemzőek, hanem inkább az élelmiszerkereskedelemé.

Az alapvonulat az élelmiszerkereskedelmi jelleg lesz, hangsúlyok: zöldség-gyümölcs, húсарu, hústermékek, pékáru, tejtermékek. Ennek ki kell egészülnie a gasztró jelleggel: jó példaként említhetjük a budapesti Hold utcai piacot, ahol az árusok mellett élvonalbeli séfek és ismert személyiségek által vezetett, fémjelzett vendéglátóhelyek működnek, a szokványostól eltérő formában, a szokványosnál magasabb színvonalon, ám a megszokottnál kedvezőbb, vagy megegyező áron. Szakítanunk kell lassan a zsírszagú, agyonmikrözött, infralámpával „hőkezelt” és mégis rendkívül rossz ár-érték arányt képviselő ételekkel és a nem megfelelő felfogású vendéglátással. Ideje új gasztronómiai nívót húznunk, etalont alkotnunk és ez által nevelni, irányítani az embereket egy más jellegű gasztrókultúra irányába. Fent említett helyre jellemző, hogy hétköznaponként 12.15-kor megtelik ebédelni vágyó, nagyrészt irodai munkát végző emberekkel és 15.00 óráig folyamatosan pörög is. Ha ezt meg tudnánk valósítani mi is, akkor Pécs egy új éttermi negyeddel, egy új napi ebédmenüt biztosító hellyel gazdagodhatna.

¹⁹ Nyilván ezt a modellt a Tervező csapatoknak át kell értékelniük és adott esetben a hatékonyabb működés érdekében át kell alakítaniuk

Fontos, hogy közösségi tér teremtéseként tekintsünk az új vásárcsarnok tervezésére. Határozottan javasoljuk biztosítani a vigalmi funkciók megjelenésének a lehetőségét. Sok jó példát lehet hozni Európából, pl. a hamburgi halpiacról²⁰ is, ahol rendszeresen, hajnalig tartó táncos multságokat szerveznek az üzemeltetők, természetesen a létesítményt elsősorban hal – és általános piacként használják a hamburgi polgárok és turisták egyaránt. Ide sikk járni! Fontos, hogy a csarnok egy olyan hely is legyen, ahol az emberek találkoznak vásárlás előtt, után, közben vagy éppen helyette.

Az új vásárcsarnok megszületésével új városi arculati elem is létre fog jönni, ami egyfajta kulturális kapcsolódási ponttá is válik a közösség életében. Ahogy ma is Pécsen mindenki ismeri „A Csarit”, vagy régebben minden kertvárosi tudta, hogy hol van a „lila abc”, úgy az új „Csarit” is önálló életre kell kelteni. Ezért fontos, hogy olyan építészeti és városépítészeti arculata legyen, ami nem csak a városkép egy új karakteres elemévé válhat, hanem a közösség számára is jól összefoglalja az épület szimbolikus küldetését. Erős szimbolikus és közösségi küldetések nyomása alatt könnyen válhat egy épület erőltetetté, de nem tudomást venni erről a küldetésről legalább akkora hiba. De nem csak az épület megjelenése fontos kommunikációs kérdés, hanem az is ahogyan az épület kommunikációs médiummá is válik. Fontos, hogy az épületben megjelenő funkciók az építészeti koncepcióban jól meghatározott módon, azt nem sértve tudjanak kommunikálni a közterületeken közlekedő potenciális vásárlóikkal. A tulajdonos el szeretné kerülni ugyanis, hogy az épület jól végig gondolt városépítészeti koncepciója a kommunikációs verseny információs háborújának az áldozatává váljon.

A vázolt tervezési program az egyik lehetséges működési séma, a tervezendő vásárcsarnok működésének azonban ezen túl kell mutatnia. Az épülettel szemben a legfontosabb elvárás az, hogy tudja kezelni a kereslet-kínálat hosszú távú változását, mind az eladótér, mind pedig a kiszolgálóterek tekintetében. A kiszolgálótereket jól becsült igényre szükséges tervezni, puffer kapacitással, az eladótér egységei – az egyes termékcsoportok tekintetében - legyenek modul-alapon variálhatóak, bővíthetőek. De ez a rugalmasság jellemezze az eladótér arénáját is, hogy a tulajdonos időben és térben is minél sokoldalúbban használhassa. A fenntarthatóság biztosítása érdekében megvizsgálandó, milyen egyéb funkciók társíthatók a kereskedelmi alapfunkcióhoz, a szélesebb célcsoport elérésének, a működés napiheti időtartamának megnyújtása, kiegyenlítése céljából. Ez azonban akkor érheti csak el az üzleti célját, ha a létesítmény üzemeltetésének az alacsony költségeit és fenntarthatóságát energiatudatos építészeti és műszaki megoldások alkalmazása segíti.

3.4.2 A Rövid Ellátási Lánc Központ tulajdonosi küldetése

A Rövid Ellátási Lánc (REL) olyan ellátási láncot jelent, amelyet kevés számú gazdasági szereplő alkot, akik elkötelezettek az együttműködés, a helyi gazdaság fejlesztésére, valamint a termelők - feldolgozók - fogyasztók közötti szoros földrajzi és társadalmi kapcsolatok iránt.

Ezekből következően

- a termelő és fogyasztó személyes kapcsolata egyben biztosítéka is a minőségnek is,
- a kis földrajzi távolságok miatt a rendszer környezetbarát,
- a haszon a termelőknél marad és zárul a helyi jövedelem lánc,
- a gazdaság fenntartható.

A REL ma már elismert uniós fejlesztéspolitikai cél, az agrárgazdaságban ennek helye a termelői piac és ennek segítői a kiépített speciális tároló kapacitások, illetve a válogató – feldolgozó technológiák.

3.4.3 Fő funkcionális egységek és azokkal szemben támasztott elvárások

1. Eladótér²¹
2. Vásárcsarnok tárolókapacitása

²⁰ <http://www.hamburg.de/fischmarkt/>

²¹ A termék, áru mozgásában érintett zónák, melyekre élelmiszer-biztonsági szempontból a következő jogszabályok irányadóak: az Európai Parlament és a Tanács élelmiszer-higiéniáról szóló 2004. április 29-i 853/2004/EK rendelete, az Európai Parlament és a Tanács az állati eredetű élelmiszerek különleges higiéniai szabályainak megállapításáról szóló 2004. április 29-i 853/2004/EK rendelete.

3. REL központ (manipulációs tér és tárolás) ¹¹
4. Hulladék
5. Szociális funkciók
6. Egyéb funkciók
7. Közlekedési rendszer
8. Parkolás
9. Kapcsolódó közterületek

3.4.3.1 Eladótér és jellemző termékcsoportjai

Az egyes funkciócsoportok kialakítása, méretezése, épületen belüli elhelyezkedése és kapcsolatai a technológiai-használati, élelmiszer-biztonsági és higiéniai igények ismeretében tervezendő, az általános elvárások figyelembevételével. A vázolt alapterület irányadó, az egységek modul-alapon átkonfigurálhatóak legyenek. Az alkalmazott modul méreteit úgy szükséges meghatározni, hogy biztosítani tudja a termékcsoport speciális igényeit. Az itt ismertetettől eltérő megoldás is elképzelhető, amennyiben az eltérés indokolható. Az egyes termékcsoportok javasolt moduljainak működését értelmezhető léptékű ábrával, leírással igazolni szükséges.

Elképzelhető a különböző funkciócsoportok több szinten való elhelyezése, ha ez építészeti szempontból kívánatos, de a funkcionális rendszer működésének zavartalanságát biztosítani kell. Az eladótér többfunkciós, átkonfigurálható működéséhez megfelelő tároló kapacitás tervezendő a mobil berendezési tárgyak raktározása számára. A tervezett megoldás feleljen meg a vonatkozó jogszabályoknak, egyéb előírásoknak.

- A. Hűtést igénylő termékcsoportok, melyeknél a hűtési lánc folytonossága biztosítandó. Jellemzően külön feltöltő folyosó biztosítja árufeltöltési idő és távolság minimalizálása, amíg az áru a hűtött szállítóeszközből a hűtőkamrába jut. A dolgozók mindennap átöltöznek, személyzeti öltöző-mosdó kapcsolódjon a funkciócsoporthoz. A beépített berendezésekből, víz- és energiaellátásból fakadóan jellemzően helyhez kötött üzletek.

hús, húskészítmény

- jellemzően hűtőkamra és hűtőpult biztosítja a hűtést
- a baromfi- és a tőkehús elkülönítve tárolandó, hűtőkamrában és hűtőpultban is külön légtérben
- árufeltöltés a földesárutól elkülönített útvonalon történjen
- hideg-meleg folyóvíz ellátás szükséges, kézmosás, 2 fázisú mosogatás és csepegtetés biztosítandó
- irányadó méret: 36 m², biztosítandó: körülbelül 500 m²

hal

- hűtésre vonatkozó követelményeket ld. húsarunál
- hideg-meleg folyóvíz ellátás szükséges, kézmosás, 2 fázisú mosogatás és csepegtetés biztosítandó
- az élőhalak kábítása és tisztítása a háttérben, a vásárló elől eltakart helyen történhessen
- irányadó méret: 36 m², biztosítandó: legalább 2 üzlet

tej, tejkészítmény

- földesárutól elkülönített útvonal
- hideg-meleg folyóvíz ellátás szükséges, kézmosás, 2 fázisú mosogatás és csepegtetés biztosítandó
- irányadó méret: 25 m², biztosítandó: legalább 2 üzlet

termelői (hús-húskészítmény, tej-tejkészítmény)

- irányadók az előbb ismertetettek
- amennyiben mindig kis mennyiségű áru érkezik, külön hűtőkamra nem szükséges
- amennyiben darabolás nem történik, mosogatási lehetőségtől el lehet tekinteni
- javasolt azonban teljes igényre tervezni
- önálló termékcsoport, amely igényeiből fakadóan rugalmasan illeszthető az előző funkcionális egységekhez
- biztosítandó: legalább 60 m²

B. Hűtést nem igénylő termékcsoportok, az áruk szobahőmérsékleten vagy ahhoz közeli klímán tárolhatók. Elképzelhető üzlet, pavilonos vagy standszerű, asztalos kialakítás is, az eladótér szabad terében, de a kialakításnak biztosítani kell a használati szükségleteket.

Az eladótér szabad tere úgy méretezendő, hogy 120 darab 1*2 méteres asztal, az azokhoz szükséges elárúsító- és közlekedősávokkal elhelyezhető legyen.

fűstöltáru

- jellemzően klimatizált árusítóvitrin elegendő
- hideg-meleg folyóvíz ellátás szükséges, kézmosás, 2 fázisú mosogatás és csepegtetés biztosítandó
- üzletszerű, pavilonos kialakításnál irányadó méret: 18-20 m², biztosítandó: legalább 2 üzlet és 10 asztal

savanyított áru (káposzta)

- szobahőmérsékleten tárolható, árusítható
- hideg-meleg folyóvíz ellátás szükséges, kézmosás biztosítandó
- biztosítandó: legalább 40 m²

zöldség-gyümölcs, gomba, tojás, méz

- hideg-meleg folyóvíz ellátás, kézmosási lehetőség közös helyen, megfelelő távolságban és számban biztosítandó
- rekeszmosási lehetőség szükséges (akár közös)
- az árut tartalmazó rekeszek járófelszínen történő tárolása nem megengedett
- üzletszerű, pavilonos kialakításnál irányadó méret: 18 m², körülbelül 450 m² és 80 asztal

virág

- folyóvíz ellátás szükséges, kézmosás biztosítandó
- üzletszerű, pavilonos kialakításnál irányadó méret: 25 m², biztosítandó: körülbelül 75 m² és 24 asztal

gombavizsgáló helyiség

- biztosítandó 10-15 m²

C. Vendéglátás, pékáru, jellemzően beépített berendezésekkel, esetenként bonyolultabb, több termékcsoportha kiterjedő folyamatokkal dolgoznak.

pékáru

- hideg-meleg folyóvíz ellátás szükséges, kézmosás biztosítandó
- amennyiben a terméket darabolják, úgy 2 fázisú mosogatásnak és csepegtetésnek helyet kell biztosítani
- amennyiben más termékcsoporthal is dolgoznak (pl. szendvicskészítés): a zöldség vagy tisztítva-csomagolva érkezik, vagy külön helyiségben tisztítják, a húst külön légtérben dolgozzák fel
- az egyes termékcsoporthal tárolása, hűtése szakosítva történjen (hús, tejtermék, zöldség)

- rekeszmosás biztosítandó
- az árut tartalmazó rekeszek járófelszínén történő tárolása nem megengedett
- irányadó méret: 30 m², biztosítandó: körülbelül 210 m²

étterem, cukrászda, kávézó, pecsenyész, stb.

- hideg-meleg folyóvíz ellátás szükséges, kézmosás biztosítandó
- fehér- és feketemosogatás, technológiától függően
- amennyiben más termékcsoporthoz is dolgoznak: a zöldség vagy tisztítva-csomagolva érkezik, vagy a konyhától külön helyiségben tisztítják, a húst a konyhától külön légtérben dolgozzák fel
- az egyes termékcsoporthoz tárolása, hűtése szakosítva történjen (hús, tejtermék, zöldség)
- sütő-főző felületek felett füstelvezetésről gondoskodni kell
- irányadó méret: 30 m², biztosítandó: körülbelül 460 m², kapcsolódó fogyasztótér: körülbelül 40-50 asztal

D. Egyéb üzlettípusok a teljes bevásárlás biztosítására

- biztosítandó összesen: körülbelül 500 m²

3.4.3.2 Vásárcsarnok tárolókapacitása

- az áruk napi tárolásának biztosítására, azon termékcsoporthoz esetében, melyek az eladótérben nem rendelkeznek specifikus hűtési lehetőséggel (zöldség, gyümölcs)
- kisebb egységekre tagolható kialakítás
- hőmérséklet: 8-14 °C
- biztosítandó körülbelül 500 m²
- az árumozgathoz szükséges berendezések (kiskocsik, stb.) elhelyezéséről, tárolásáról gondoskodni szükséges

3.4.3.3 Rövid Ellátási Lánc-központ

A vásárcsarnokhoz funkcionálisan szorosan kapcsolódó, de külön üzemeltethető és tulajdonjogilag is szétválaszthatónak kell lennie. A logisztikai kapcsolatai tekintetében fontos tervezési szempont, hogy az eladótérhez és minden egyéb, a technológiai láncban szereplő térhez targonca befogadására alkalmas teherliftnek kell közlekednie.

hűtőház

- 1000 m², terepszint alatt
- hűtési hőmérsékletek: tárolás 5-8 °C (min. 200 m²), hűtés 0-5 °C (min. 200 m²), mélyhűtés -20 °C (min. 200 m²)
- targoncával való közlekedés feltételei biztosítandóak
- 4,5 méter belmagassággal
- háromszintes polcrendszerrel

átvevőtér

- 500 m², az érkező gépkocsiforgalom szintjén
- 3,5 méter belmagassággal
- kétszintes polcrendszerrel
- úgy szükséges méretezni, hogy a mérlegeléshez szükséges mérlegek, padlómérleg, raklapmérleg, két targonca és két emelő elférjen a térben
- elhelyezendő zöldség-gyümölcs tisztító és válogató berendezés, 2*6 méter alapterülettel
- a padlószint kialakításának lehetővé kell tennie a tehergépjárművekből való ki- és bepakolást

feldolgozótér

- 700 m²
- 3,5 méter belmagassággal
- benne gyorsfagyasztó-sokkoló kamra 2*4 méter, feldolgozó gépsor 1,2*3 méter, egyéb berendezés (gépek) összesen 10 m², savanyító kád összesen 2 m²
- saját göngyölegmosó szükséges, vízvételi lehetőség biztosítandó

3.4.3.4 Hulladék

- a gyűjtés a keletkezés helyeihez szervezve, több szintű megoldással javasolt
- elkülönítetten, külön edényzetben gyűjtendő: élelmiszer-hulladék, kommunális hulladék, sütőolaj
- húshulladék zárt edényzetben (hűtött, fagyasztott tárolás igénye az elszállítás gyakoriságától függ)
- kézmosási, edénymosási lehetőség biztosítandó
- fertőtleníthető burkolatok

3.4.3.5. Szociális funkciók

- szociális helyiségek a személyzet, az árusok, a REL központban dolgozók és a vásárlók részére, vonatkozó előírásoknak megfelelően
- a REL központhoz kapcsolódó iroda: összesen 40 m², szociális helyiségek 11 fő számára, 12 m² étkező-tartózkodó helyiséggel
- a vásárcsarnok üzemeltetéséhez kapcsolódó irodák 15 és 30-40 m², tárgyaló 60 m², raktár 25 m², szociális helyiségek körülbelül 10-15 fő számára
- takarító személyzet helyiségei
- biztonsági szolgálat helyisége: körülbelül 20 m²
- a vásárcsarnok üzemeltetésének és a REL központnak a helyiségeit úgy kell szervezni, hogy önálló funkcionális egységeket képezhessenek

3.4.3.6. Egyéb funkciók

A fenntarthatóság biztosítása érdekében megvizsgálandó, milyen egyéb funkciók társíthatók a kereskedelmi alapfunkcióhoz, a szélesebb célcsoport elérésének, a működés napi-heti időtartamának megnyújtása, ki-egyenlítése céljából. Javaslat készüljön az elhelyezendő funkcióra és annak méretére, ismertetni szükséges az előbbiekre gyakorolt hatást (műleírás).

3.4.3.7. Az épületen belüli közlekedés rendszere

A tervezés során szem előtt tartandóak a különböző forgalmak sajátos jellemzői és elválasztásuk igénye. Az épület közlekedési folyamataiban részt vesznek a vásárlók, az árusok, az egyéb személyzet, maga az áru. Megtervezendő az ember- és anyagáramok útvonala (különböző jellegű gyalogosforgalmak, a beérkező áru, a távozó hulladék, a különböző célból közlekedő gépjárművek, a várakozás-parkolás igényének figyelembevételével). Fokozottan szükséges az akadálymentes kialakítás, mind a gyalogosforgalom, mind pedig az áruszállítás, árumozgatás szempontjából. A speciális közlekedési igényeket kielégítő berendezések (teherlifttek, stb.) elhelyezése is tervezendő.

3.4.3.8. Parkolás

Az épület parkolási rendszerét úgy szükséges megtervezni, hogy az biztosítsa a vásárlók, az árusok és egyéb személyzet, továbbá az árufeltöltés, áruszállítás felmerülő igényeit. A méretezés során tekintettel kell lenni a speciális igényekre, mind az egyes folyamatok és tevékenységek, mind pedig a különböző járműtípusok szempontjából. A méretezés feleljen meg a vonatkozó előírásoknak.

3.4.4 A Vásárcsarnok működésének tervezési tapasztalatai²²

- Az új vásárcsarnok tervezése során törekedni kellene arra, hogy a javasolt alaprajzi séma minél rugalmasabban tudja követni az igények változásait
- A vásárcsarnok belmagasságából adódó emelet ideális lehet szolgáltatási funkciók elhelyezésére, de csak vizuálisan és fizikailag is jól együtt kell működjön az épület identitását adó eladótér arénájával.
- Fontos tervezési cél a vásárlói mozgás dinamikáját jól kezelő belső közlekedési rendszer kialakítása
- A vásárló forgalom tervezése során kiegyensúlyozott versenyfeltételeket biztosító piactér tervezése a cél, amely a benne megjelenő árusok számára egyenlő esélyt, a vevők számára a lehető legszélesebb kínálatot, az üzemeltető számára pedig a legnagyobb piaci értéket biztosítja.
- Célszerűnek látszik az ember- és anyagáramokat térben és/vagy időben minél jobban szétválasztani

²²

A Vásárcsarnok működési tapasztalatait tárgyaló 2.5 fejezet alapján

- A tervezés során törekedni kell arra, hogy a létesítményen belüli anyagáramok is (például a két nyitva tartás közti átmeneti tároláshoz kapcsolódóan) a lehető legoptimálisabban legyenek megoldva.

3.4.5 Akadálymentesítés

- A vásárcsarnok tervezése során a szolgáltatásokhoz való mindenki számára egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása érdekében kérjük figyelembe venni a teljes körű komplex akadálymentesítés szempontjait a magyar jogszabályoknak megfelelően. A tervezett akadálymentesítés teljes körűen megfelel az OTÉK előírásainak, valamint a „Segédlet a közszolgáltatások egyenlő esélyű hozzáféréseinek megteremtéséhez” c. dokumentumban foglaltaknak.
- A tervezés és a kivitelezés során ajánlott szakági rehabilitációs környezettervező szakmérnök közreműködése és az egyeztetés a fogyatékos embereket képviselő helyi civil szervezetekkel.

3.4.6 Beadandó munkarészek

- A megértéshez szükséges számú alaprajzok, metszetek és homlokzatok 1:200-as léptékben
- A megértéshez szükséges mennyiségű látványtervek
- Az építészeti koncepciót és az épület működését magyarázó ábrák és szöveges leírás
- Komplex, minden fogyatékoságra kiterjedő akadálymentesítés bemutatása építészeti és infokommunikációs elemeket tartalmazó akadálymentesítési dokumentációban. Az akadálymentesítési dokumentációban leírtak az akadálymentesítéssel érintett szakági tervekben, konzignációkban, költségvetési kiírásokban is megjelennek. (építészeti, gépészeti, gyengeáram, belsőépítészeti, nyílászáró-, lakatos-, bútorok, berendezések-, infokommunikációs elemek, stb.)

3.4.7 Bírálati szempontok

- A javasolt építészeti koncepció milyen színvonalon képes reagálni az épület funkcionális és a lokális kultúrához kapcsolódó szimbolikus küldetésére?
- Milyen az épület külső kapcsolatrendszerének a minősége?
- Mennyire átgondoltak és hatékonyak az anyag-, ember- és gépjárműáramok és ez mennyire felel meg a környezet fejlesztési elképzeléseihez?
- Mennyire hatékonyan üzemeltethető az épület?
- Mennyire hatékonyan használható a vásárlók számára az épület?
- Mennyire biztosít egyenlő esélyeket az elárúsító tér a kereskedők számára?
- Mennyire képes teljesíteni az épület a tervezési program igényeit?
- A rendelkezésre álló költségvetés alapján mennyire megvalósítható az épület?
- Az épület a külső / belső arculatával és használati komfortjával mennyire képes versenyképes alternatívát jelenteni a versenytársaival szemben?
- Az épület mennyire képes befogadni és támogatni közösségi funkciókat, milyen a kapcsolata a környezetében lévő köz- és közösségi terekkel?
- Az épület az építészeti eszközeivel mennyire képes megszólítani új célközönségeket?

ELÉRHETŐ MAXIMÁLIS PONT: 40

3.5 A pályaművek benyújtásának formai követelményei

- Ha a beadott pályaterv a szerző szabadalmi oltalom vagy szabadalmi bejelentés alatt álló műszaki megoldását tartalmazza, úgy erről – a megoldás tartalmának megnevezése nélkül – a műleírás elején kell a szerzőnek nyilatkoznia.
- Ha a pályázó a díjazásban, vagy megvételtben nem részesült tervének nyilvános bemutatását nem engedélyezi, úgy erről a műleírás végén, külön oldalon kell nyilatkozatot tennie.
- A pályaműveket lezárt csomagban kizárólag postai úton lehet feladni. A csomag tartalma:
 - TERVERI ANYAGOK
A terveket 100 x 70 cm-es, vagy erre a méretre hajtott, merev, felkasírozott vagy felfeszített lapokon kell benyújtani. Tekercsben pályázatot benyújtani nem lehet. A tervek elkészítésére minden jól értelmezhető rajz vagy ábrázolástechnikát alkalmazni lehet. Az önálló munkarészekben fel kell tüntetni a rajz sorszámát (tervlapszám/összlapszám), megnevezését, jól értelmezhető jelmagyarázatot és az alábbi feliratot: A tervekhez tervjegyzéket is szükséges készíteni.

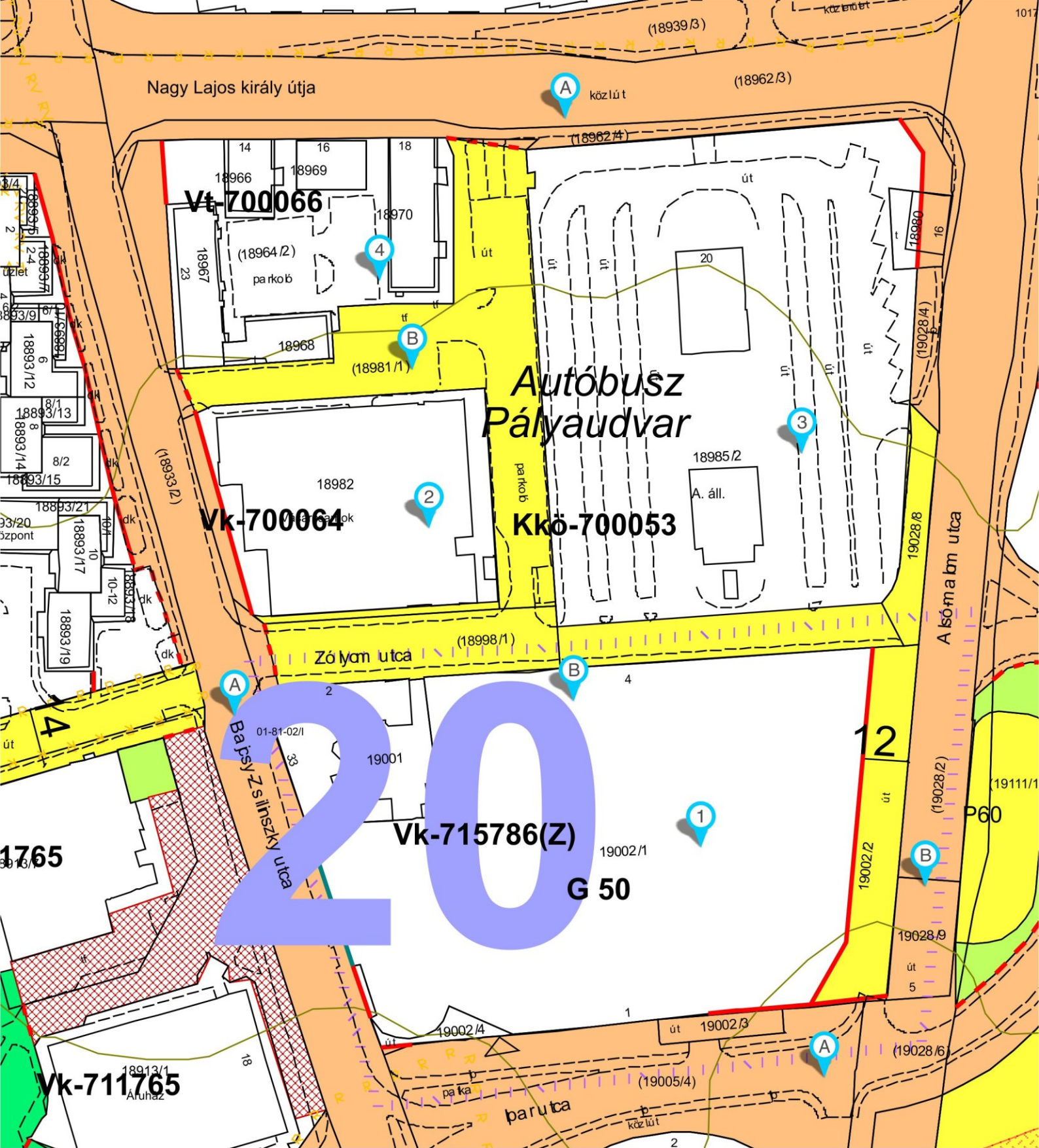
A készítendő műszaki leírás formátuma A/4, összekapcsolva, vagy fűzve max. 30 oldal terjedelemben.

I. sz. fejlesztési ütem (Zólyom tömb) részletezett költségbevétele.

Tartalomjegyzék a rajzi és szöveges anyagokról.
 - A/4 FEHÉR SZÍNŰ SZABVÁNY BORÍTÉK LEZÁRVA
benne: kitöltött Adatlap a pályamű szerző(i)jének adataival (4.3. sz. melléklet)
benne: kitöltött Szándéknyilatkozat (4.4. sz. melléklet)
benne: a teljes pályázati anyag kép (doc, jpg, tiff, pdf) formátumban digitális adathordozón (CD)¹⁶
benne: az (esetleges) szabadalmi oltalom megnevezése
- A csomagra címezésül a kiíráshoz fűzött címezslapot kell felhasználni.
- A csomagolásnál tűzőgép használata tilos.
- A gondatlan csomagolásból eredő következmények a pályázót terhelik.
- Egy csomagban csak egy pályamű adható be.

A pályaművek nem sérthetik a titkosságot. A pályaművet tartalmazó csomagot, az egyes munkarészeket névalírással, jellegével, a szerzőkre utaló emblémával, jellel ellátni nem szabad. A pályamű semmilyen, a szerzők vagy azok munkahelyére vonatkozó utalást nem tartalmazhat. A titkossági szabályt megszegő pályaművet a Bírálóbizottság az értékelésből kizárja.

4.0 MELLÉKLETEK



4.1 Melléklet | Szabályozási kontextus

1 | Vk-715786(Z) Központi vegyes zóna

A terület jellemzően több rendeltetési egységet magába foglaló központi igazgatási, kereskedelmi, szolgáltató gazdasági épületek elhelyezésére szolgál. A területen elhelyezhető:

1. igazgatási épület, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely szolgáltató épület, egyéb közösségi szórakoztató, kulturális épület; egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épület, sportépítmény, többszintes parkolóházhoz kapcsolódó üzemanyagtöltő, nem zavaró hatású egyéb gazdasági építmény, a gazdasági tevékenységi célú épületen belül a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakások, más lakások, de csak az I. emelet feletti szinteken, és csak akkor, ha az épületben elhelyezett összes lakószint-terület nem lépi túl az épület összes szintterületének 50%-át,
2. kivételesen olyan üzemanyagtöltő is, mely nem többszintes parkolóházhoz kapcsolódik.

A 2. pontban felsorolt épületek, építmények az OTÉK 31. § (2) bekezdésében előírtak betartása mellett csak akkor helyezhetők el, ha a szomszédos telekhatár mellett 10 m széles sávban háromszintes növénytelepítés megtörtént, vagy arról jogerős határozat rendelkezett.

Beépítési mód: zárt sorú-általános

Legkisebb építési telek: 1 100 m²

Maximális beépíthetőség: 80 %

Minimális zöldfelületi fedettség: 20%.

Építménymagasság: 12,5-15 m

Sajátos előírások

1. Csak zárt (részben fedett) gazdasági udvar létesíthető.
2. A létesítmény önkormányzati rendeletben előírt parkolóhely szükségletén felül további 50 db parkoló elhelyezése szükséges. A parkolóhelyeket térszínen és térszín alatt kell elhelyezni. A felüljárónál elhelyezett parkolók a mérlegbe beszámíthatók, közhasználatú parkolóhelyként kialakítva.
3. Lapostető létesítése esetén azt zöldtetőként kell kialakítani. A tetőn közhasználatú funkció elhelyezhető..

2 | Vk-700064 Központi vegyes zóna

A terület jellemzően több rendeltetési egységet magába foglaló központi igazgatási, kereskedelmi, szolgáltató gazdasági épületek elhelyezésére szolgál. A területen elhelyezhető:

1. igazgatási épület, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely szolgáltató épület, egyéb közösségi szórakoztató, kulturális épület; egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épület, sportépítmény, többszintes parkolóházhoz kapcsolódó üzemanyagtöltő, nem zavaró hatású egyéb gazdasági építmény, a gazdasági tevékenységi célú épületen belül a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakások, más lakások, de csak az I. emelet feletti szinteken, és csak akkor, ha az épületben elhelyezett összes lakószint-terület nem lépi túl az épület összes szintterületének 50%-át,

2. kivételesen olyan üzemanyagtöltő is, mely nem többszintes parkolóházhoz kapcsolódik.

A 2. pontban felsorolt épületek, építmények az OTÉK 31. § (2) bekezdésében előírtak betartása mellett csak akkor helyezhetők el, ha a szomszédos telekhatár mellett 10 m széles sávban háromszintes növénytelepítés megtörtént, vagy arról jogerős határozat rendelkezett.

Beépítési mód: adottságtól függően

Legkisebb építési telek: adottságtól függően

Maximális beépíthetőség: 50 %

Minimális zöldfelületi fedettség: 35%.

Építménymagasság: 6-10 m

3 | Kkö-700053 (Autóbusz Pályaudvar) Különleges, közlekedési zóna

A terület csak a szabályozási tervlapon megnevezett közlekedési célokra vehető igénybe.

- b) A zónában az épületnek minősülő közlekedési építmény (pl. parkolóház, autóbusz-pályaudvar stb.) területe és telkei, illetve nagykapacitású parkolók, - ha azok nem közterületek - helyezhetők el.
- c) A Páfrány utca menti övezetben a Páfrány utca felé kialakult előkert tartandó. A többi, közterület felé néző szabályozási vonalak mentén előkertet nem kell tartani.
- d) A Siklói utca menti övezetben, a Siklói út felőli homlokzatokra az OTÉK 5. számú mellékletének 3. pontja szerinti homlokzati zöldfelületet kell telepíteni.

Beépítési mód: adottságtól függő

Legkisebb építési telek: adottságtól függő

Maximális beépíthetőség: 40%

Minimális zöldfelületi fedettség: 45%.

Építménymagasság: 7,5 méter

4 | Vt-700066 Településközponti vegyes zóna

A terület jellemzően több rendeltetési egységet magába foglaló lakó- és olyan igazgatási, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó szálláshely szolgáltató, egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épületek, valamint sportlétesítmények elhelyezésére szolgál, amelyek alapvetően nincsenek zavaró hatással a lakófunkcióra.

b) A területen

- 1. lakóépület, igazgatási épület, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szálláshely szolgáltató épület; egyéb közösségi szórakoztató épület a terület azon részén, ahol a gazdasági célú használat az elsődleges; egyházi, oktatási, egészségügyi, szociális épület, sportépítmény, parkolóház, üzemanyagtöltő
 - 2. kivételesen nem zavaró hatású egyéb gazdasági építmény helyezhető el.
- c) A 2. pontban felsorolt épületek, építmények az OTÉK 31. § (2) bekezdésében előírtak betartása mellett csak akkor helyezhetők el, ha a szomszédos telekhatár mellett 10 m széles sávban háromszintes növénytelepítés megtörtént, vagy arról jogerős határozat rendelkezett.
- d) A területen nem helyezhető el önálló parkoló terület és garázs a 3,5 t önsúlynál nehezebb tehergépjárművek és az ilyeneket szállító járművek számára.

Beépítési mód: adottságtól függő

Legkisebb építési telek: adottságtól függő

Maximális beépíthetőség: 50%

Minimális zöldfelületi fedettség: 35%.

Építménymagasság: 12,5-15,0 méter

A/B | I. rendű és II. rendű Közúti közlekedési zónák

A közúti közlekedés céljára kijelölt terület.

A területen a vasutak, a légi közlekedés építményeit kivéve

- az országos és a helyi közutak, a kerékpárutak, a gépjármű-várakozóhelyek (parkolók), járdák és gyalogutak, mindezek csomópontjai, vízelvezetési rendszere és környezetvédelmi létesítményei, a közművek és a hírközlés építményei,
- a közlekedést kiszolgáló közlekedési építmények, terepszint alatti garázsok, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, pavilonok, szálláshely szolg. épület, igazgatási épület, gazdasági célú épületen belül a tulajdonos, a használó és a személyzet számára szolgáló lakás, továbbá
- hirdető berendezések, szobrok, díszkutak, távbeszélő fülkék, parkolóóra, jegykiadó.
- valamint, ha a szabályozási szélesség legalább 20,0 m és a közlekedési forgalmat nem zavarja, és a környezetvédelmi hatóság hozzájárul, mobil üzemanyagtöltő állomáshelyezhető el.

c) Az elhelyezhető építmények által elfoglalt terület a közlekedési és közműterület 2%-át, az újonnan elhelyezendő építmények magassága a pavilonokat kivéve a 7,5 m-t nem haladhatja meg. A pavilonok építménymagassága legfeljebb 3,0 m lehet.

Parkoló létesítési előírások a hatályos helyi építési szabályzat alapján

34/A. §

- (1) Az építmények által keltett gépkocsi elhelyezési igényt – a 34/A. §-ban és a 34/C. § (1) bekezdésben meghatározott kivétellel – az OTÉK 4. számú mellékletében rögzített norma szerint kell kiszámítani és kialakításukat – a 34/B. és 34/F. §-ban meghatározott esetek kivételével – az igényt keltő építmény telkén kell biztosítani.
- (2) Az építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő személygépkocsik számának megállapításáról szóló OTÉK 4. számú melléklet 1., 4., 5., 9. pontja helyett az alábbiakat kell figyelembe venni:

Egy személygépkocsi elhelyezési igényével kell számolni

- a) minden lakás és üdülő után,
 - b) a vendéglátó egység fogyasztóterének 0-100 m²-ig minden megkezdett 5 m², e fölött minden megkezdett 10 m² nettó alapterülete után (beleértve a terasz és kerthelység területét is),
 - c) alap- és középfokú nevelési oktatási egység (bölcsőde, óvoda, alap- és középfokú iskola) minden foglalkoztatója és/vagy tanterme 0-200 m²-ig minden megkezdett 20 m², e fölött minden megkezdett 40 m² nettó alapterülete után,
 - d) igazgatási, ellátó, szolgáltató és a nem fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egységek főhelységeinek 0-200 m²-ig minden megkezdett 10 m², e fölött minden megkezdett 20 m² nettó alapterülete után.
- (3) Az egy építési telken lévő létesítmények után számolt parkolási igény csökkenthető az ugyanazon a telken lévő lakást szolgáló azon parkolók 20 %-ával, amelyek a telken lévő többi létesítményt használók számára hozzáférhető parkolóban, vagy teremgarázsban vannak.

A telken kívüli parkoló-létesítés

34/B. §

- (1) A szükséges parkolók telken belüli létesítésétől kizárólag akkor lehet eltekinteni, ha
 - a) a gépkocsival a telekre való be- és kihajtás forgalomtechnikai okokból nem engedélyezhető, vagy
 - b) a telek megközelítése kizárólag meglévő, vagy tervezett fokozottan korlátozott forgalmú övezet felől lenne lehetséges, vagy
 - c) a telken értékvédelem alatt lévő épület áll és az a parkolók kialakítását nem teszi lehetővé, vagy
 - d) a telken meglévő értékes növényzet (pl.: védett fa) miatt az épületen kívüli parkoló, vagy mélygarázs építése jelentős növénykárrel járna, vagy
 - e) a telek megközelítésére szolgáló közforgalom céljára átadott magánúton a parkolási igény kielégíthető, vagy
 - f) a telken meglévő és megmaradó épület, épületrész műszaki jellemzői nem teszik lehetővé a parkolók kialakítását, vagy
 - g) a telek fizikai, geológiai adottságai nem teszik lehetővé a parkolók kialakítását.
- (2) A parkolók telken kívüli létesíthetőségét biztosító (1) bekezdés szerinti esetekben az építető köteles a szükséges parkolók telken nem elhelyezhető részét telken kívül létesíteni.
- (3) Az építető a telken kívüli parkoló létesítési kötelezettségét az építési telek határától légvonalban mért 500 méteren belül
 - a) más telken parkolóban, parkolóházban vagy
 - b) a közterületek közlekedésre szánt területe egy részének, vagy a közforgalom céljára átadott magánút egy részének felhasználásával teljesítheti, az OTÉK 42. § (10) bekezdésében foglaltak kivételével.
- (4) Ha az építető a szükséges parkolót a (3) bekezdés a) pontja alapján a telkén kívül létesíti vagy megveszi, parkoló létesítéssel, vagy - vétellel érintett ingatlan vonatkozásában igazolnia kell rendelkezési jogosultságát, továbbá az erre az ingatlanra készített parkolási mérleget, mely bemutatja, hogy a telekre vonatkozó parkolási igény ki van elégítve.
- (5) A (3) bekezdés b) pontja alapján létesítendő parkolók kialakításához az ingatlan tulajdonosának hozzájárulása szükséges.
- (6) A (3) bekezdés szerinti parkoló létesítés esetén alkalmazni kell a 34/E. §-ban foglalt kielégítetlen parkolóigény elépítésének tilalmát.

A parkolási zónák külön szabályai

34/C. §

- (1) A 26. mellékletben lehatárolt védett hiányzónában és a hiányzónában a parkolóhely-igényt a 27. mellékletben meghatározott feltételek és mértékek figyelembe vételével kell meghatározni.
- (2) A 27. melléklet 4. sorában leírt kötelezettség betarthatósága érdekében telken kívüli parkoló-létesítési kötelezettség is alkalmazható az OTÉK 42. § (10) bekezdésében foglaltak kivételével.

A többletparkoló-létesítési kötelezettség

34/D. §

- (1) A szabályozási tervlapon jelölt területeket, telkeket többletparkoló-létesítési kötelezettség terheli. Ha egy jelölés több közvetlenül szomszédos telket érint, a telkenkénti kötelezettséget a telkek nagyságának arányában kell kielégíteni.

- (2) Az építető abban az esetben mentesülhet az építési telken történő többletparkoló-létesítési kötelezettség alól, amennyiben a közvetlenül szomszédos telkek tulajdonosaival való megegyezés hiányában a többletparkoló-igény nem valósítható meg. Ebben az esetben a többletparkoló-építési kötelezettséget e rendelet 34/B. § (3) bekezdése szerint teljesítheti az OTÉK 42. § (10) bekezdésében foglaltak kivételével.
- (3) Az (1) bekezdés szerinti kötelezettség nem változtatja meg a területek, telkek szabályozási terv szerinti besorolását.
- (4) Az épülettel nem beépíthető területen előírt parkolószámot a térszín alatt kell megvalósítani.
- (5) Az előírt többletparkoló létesítéséhez szükséges telekterület nem építhető be, annak területe a zöldfelület számítása során csak a (2) bekezdésben foglaltak teljesülése esetén számítható be.

A meglévő kielégítetlen parkoló-igény kielégítéséhez szükséges terület bépítésének tilalma

34/E. §

- (1) A már meglévő épületeknek a parkolási igény növekedésével járó bővítése, átalakítása és a már beépített telken új épület létesítése csak akkor lehetséges, ha az lehetővé teszi a meglévő és az újonnan keletkező parkolási igény együttes kielégítését azzal, hogy megépíteni csak a bővítmény, vagy az új épülethez szükséges parkolókat kell.
- (2) Az újonnan keletkező parkolási igény kielégítése csak a 34/B. §-a szerint történhet.
- (3) A parkolóhiány pótlására biztosított terület nem vehető figyelembe zöldfelületként a zöldfelületi arány számításakor.

A parkolási csúccsal jellemezhető intézmények igényének kielégítése

34/F. §

- (1) A parkolási csúccsal jellemezhető intézményeknél ideiglenes parkolóként alakítható ki a parkolók azon része, amelyet egy évben belül 50 napnál hosszabb időtartamra nem használnak. Az ideiglenes parkolóhelyek száma nem haladhatja meg a tényleges parkolási igény 50 %-át. A parkolási csúccsal jellemezhető intézmények parkolási szükséglete telken kívül is kielégíthető a 34/B. § (3) – (4) bekezdésének figyelembe vételével.
- (2) Az ideiglenes parkolót vízáteresztő burkolattal, vagy gyepráccsal kell ellátni. Területe a zöldfelületi arány számítása során zöldfelületként figyelembe vehető.
- (3) Az egymástól legfeljebb légvonalban 500 méter távolságban lévő és a tervezett nem lakó funkciójú külön időben használt intézmények közforgalom előtt megnyitott összes parkoló férőhelyeinek a számításnál figyelembe vett legnagyobb parkolási igényű létesítmény igényét kell kielégítenie.

4. 2 Melléklet | Címzéslap

az alábbi vonal mentén levágandó!

FELADÓ

PÉCS MEGYEI JOGÚ VÁROS

POLGÁRMESTERI HIVATALA

VÁROSI FŐÉPÍTÉSZET

PÉCS

SZÉCHENYI TÉR 1.

7621

TARTALOM: PÁLYÁZAT

KIZÁRÓLAG A TERVPÁLYÁZATI BÍRÁLAT SORÁN BONTHATÓ FEL!

PÉCS MEGYEI JOGÚ VÁROS

POLGÁRMESTERI HIVATALA

VÁROSI FŐÉPÍTÉSZET

PÉCS

SZÉCHENYI TÉR 1.

7621

4.3 Melléklet | Adatlap a pályázók adatairól

Adatlap

A Pályázó(k) adatai:

Név					
Cím					
Adószám					
A pályázati díjból való részesedés aránya (%)					
Számlaszám					
Dátum					
Aláírás					

Megjegyzés:

Amennyiben a fenti táblázatban jelölnél több pályázó részesedik a pályázati díjban, akkor további, azonos adatlapokat kell használni!

Figyelem!

Az adatlapot a Tervpályázati csomagban külön „ADATLAP” megjelölésű zárt borítékban kell elhelyezni!

4. 4 Melléklet | Szándéknyilatkozat

Szándéknyilatkozat

A „Városépítészeti és építészeti tervpályázat az új pécsi Vásárcsarnok és Rövid Ellátási Lánc központ épületére és környezetének rendezésére” címen megindított tervpályázati eljáráshoz.

Alulírott (tervező) (cím) mint pályázó, vagy

Alulírott(cégjegyzésre jogosult képviselő) (székhely, cégnév)
mint pályázó nevében és képviselőként:

1. Kijelentem, hogy a tervpályázati felhívásban és a tervpályázati dokumentációban foglalt feltételeket megismerem és azokat jelen nyilatkozattal elfogadom, azokat magamra nézve kötelezőnek ismerem el. Tudomásul veszem továbbá, hogy a tervpályázati eljárások szabályairól szóló 305/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet 12. § (2) bekezdése értelmében a pályázó azzal, hogy pályaművét benyújtotta, a tervpályázati kiírás feltételeit magára nézve kötelezőnek elfogadja.
2. Felelősségem tudatában nyilatkozom, hogy jelen pályázat (pályamű) készítőivel, a pályamű vezető tervezőjével, valamint a közreműködő társtervezőkkel, munkatársakkal szemben a 305/2011.(XII.23.) Korm. rendelet 13. §. (3) bekezdésében felsorolt kizáró okok egyike sem áll fenn, továbbá tudomásul veszem, hogy a Korm. rendelet 12. § (3) bekezdése értelmében nem indulhat pályázóként az a gazdálkodó szervezet vagy természetes személy, aki szakmai tevékenysége körében - öt évnél nem régebben meghozott jogerős ítéletben megállapított - jogszabálysértést követett el.
3. Nyilatkozom, hogy a pályázat eredményhirdetésekor a tervpályázat vezető tervezője a pályázat tervezési feladatának elvégzésére a hatályos jogszabályok – különösen, de nem kizárólagosan a 266/2013.(VII.11.) Korm. rendelet – szerinti jogosultsággal rendelkezik.
4. Nyilatkozom, hogy a kiírásban meghirdetett tervezési feladat elkészítésére vállalkozom, és a tervpályázati kiírás továbbtervezésre vonatkozó feltételeit magamra nézve kötelezőnek elfogadom.
5. Nyilatkozom, hogy tervezési megbízásom esetén az épület értékével arányos mértékű és összegű tervezői felelősségbiztosítást kötök, a tervezési szerződés aláírását követő 15 napon belül, és a biztosítást a szerződés teljesítéséig fenntartom.
6. Valamennyi, rendelkezésemre bocsátott információ, adat, továbbá az általam megismert tények birtokában és azok szakszerű értékelését követően nyilatkozom, hogy a tervpályázathoz készített költségbecslés szerint a pályaműben szereplő terv – megépíthető.
7. Tudomásul veszem, hogy az építészeti-műszaki dokumentációt (építési engedélyezési terv) a tervezési szerződés aláírásától számítottan legkésőbb 120 napon belül, a kiviteli tervdokumentációt és a teljeskörű költségvetést pedig legkésőbb 90 napon belül kell elkészíteni.
8. Tudomásul veszem, hogy a pályázat benyújtásával kapcsolatban felmerült valamennyi költség a pályázót terheli, az másra át nem hárítható.
9. Tudomásul veszem, hogy a rendelkezésemre bocsátott Tervpályázati dokumentáció, továbbá minden, a pályamű benyújtásához szükséges dokumentum, információ, adat másra át nem ruházható.

10. Tudomásul veszem a tervpályázati eljárások szabályairól szóló 305/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet valamennyi előírását, különös tekintettel a titoktartásra, illetve a tervpályázati eljárás titkosságára vonatkozó szabályokat.

11. Polgári és büntetőjogi felelősségem teljes tudatában kijelentem, hogy a pályázat benyújtása során tett nyilatkozataim mindenben megfelelnek a valóságnak.

12. Tudomásul veszem továbbá, hogy a tervpályázati eljárás hivatalos nyelve a magyar, más nyelven a kommunikáció nem lehetséges, illetve arra sem a Kiíró, sem pedig a Bonyolító nem kötelezhető.

Kelt: 2015.

.....

Pályázó cégszerű aláírása

4.6 Melléklet | A tervezési terület helyszínrajza

(a melléklet digitális, szerkeszthető formában is átadásra kerül)



4.7 Melléklet | Geodéziai felmérés

(a melléklet digitális, szerkeszthető formában is átadásra kerül)



4.8 Melléklet | Közműterképek

(a melléklet digitális, szerkeszthető formában is átadásra kerül)

IVÓVÍZ HÁLÓZAT







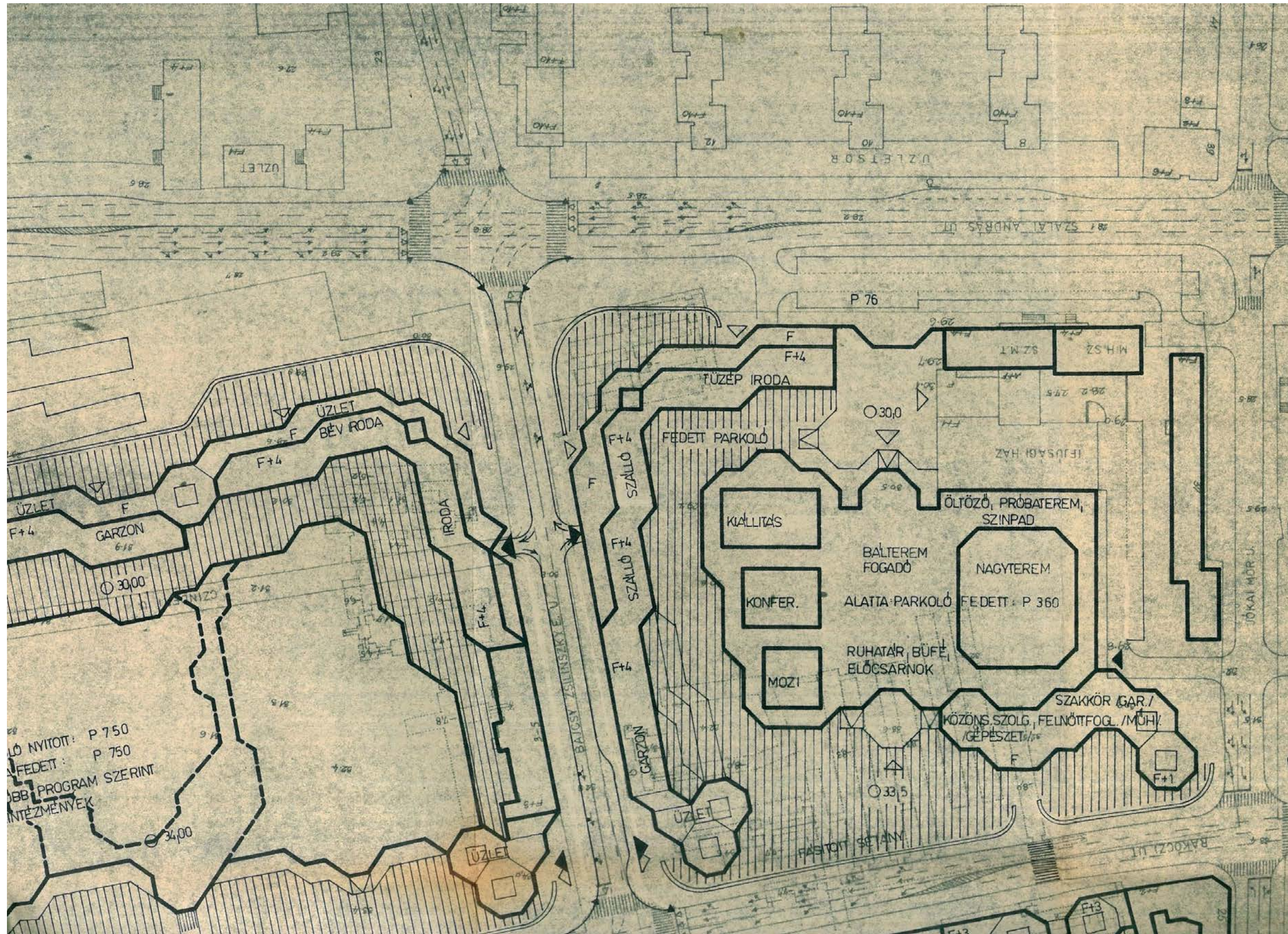




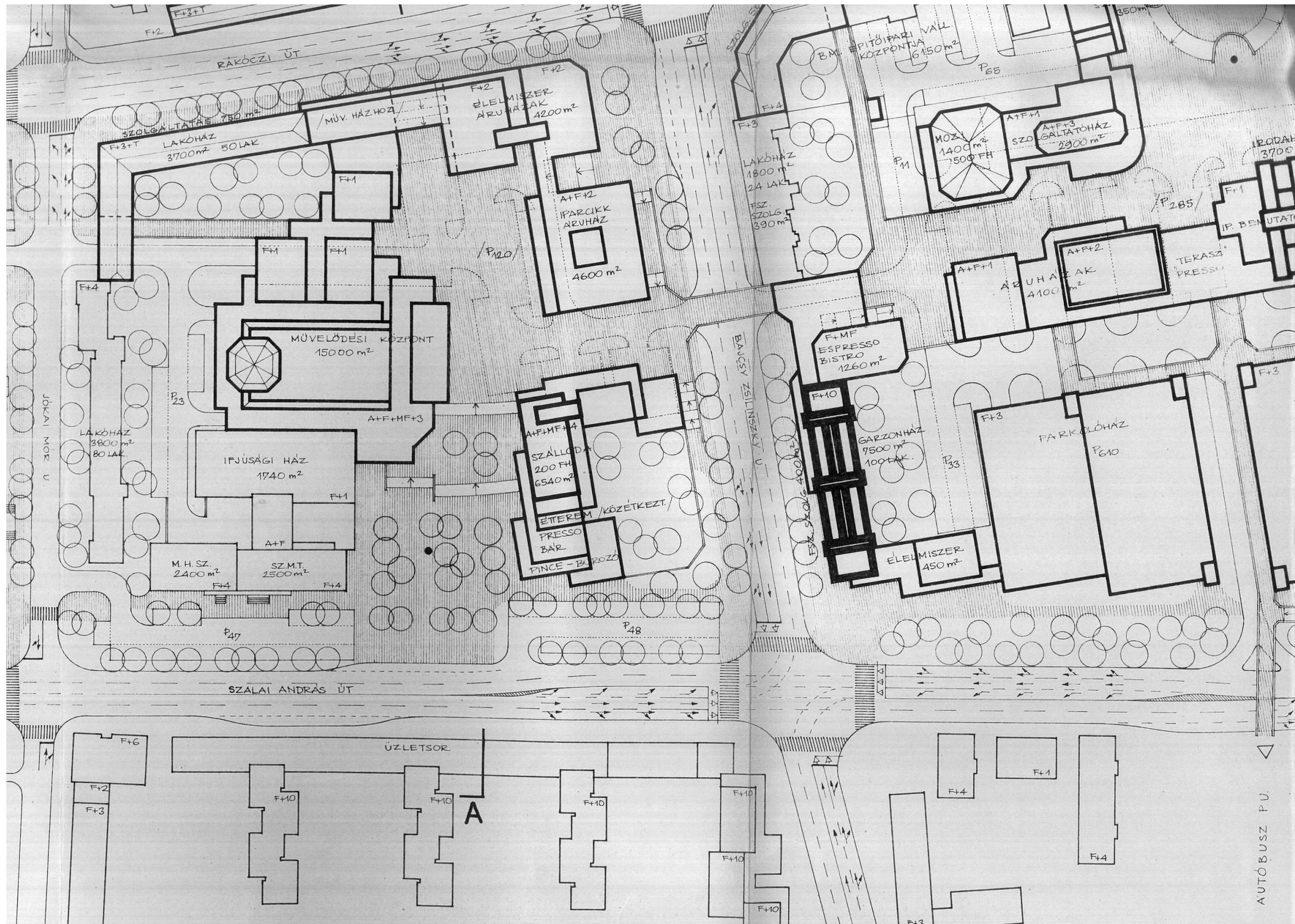


4.8 Melléklet | Az 1976-os városközpont bővítés tanulmánytervei

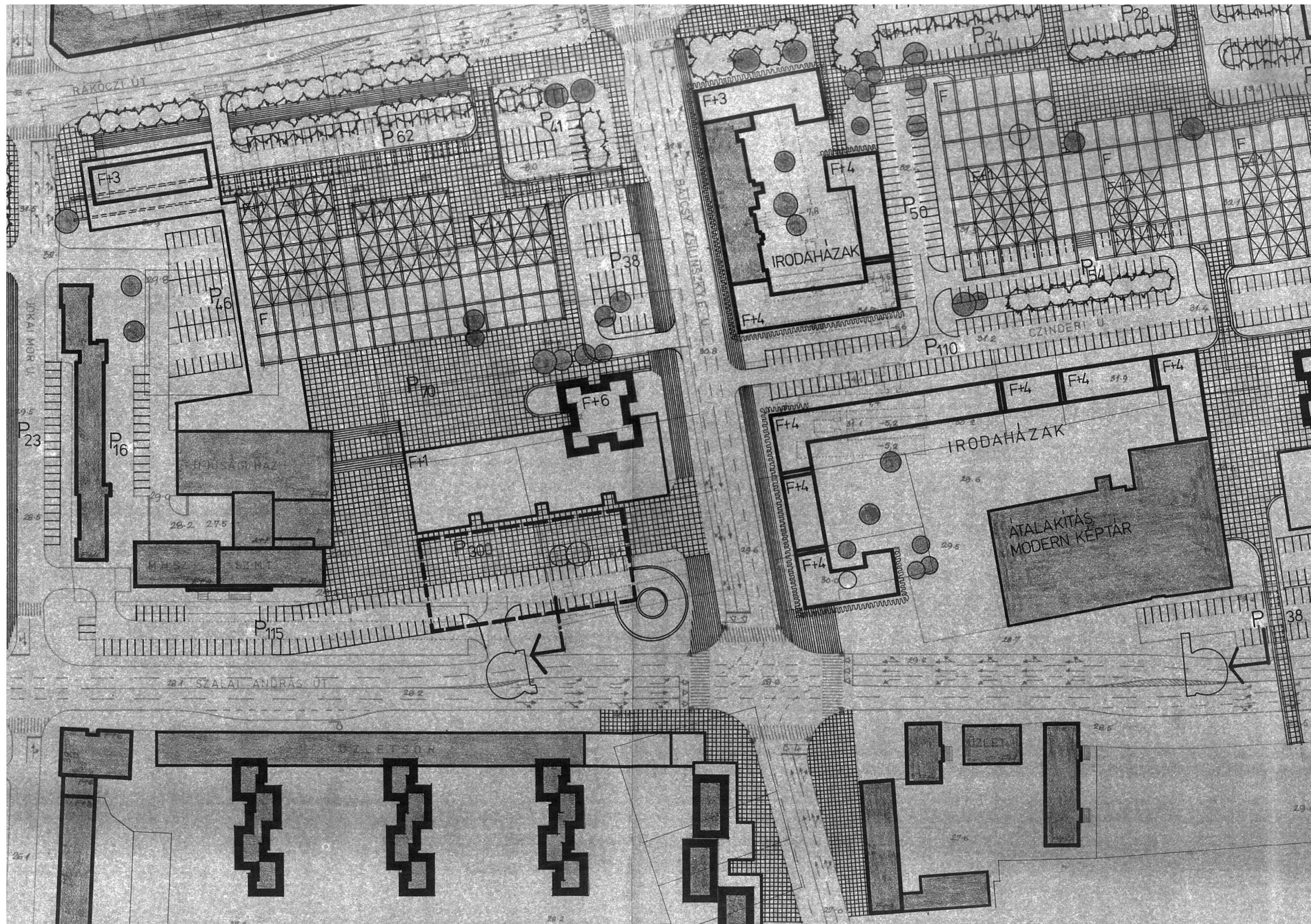
A teljes tervdokumentációk megtekinthetők a Városi Főépítéset irodájában.



Tervező: Csete György, Pécsi Tervező Vállalat



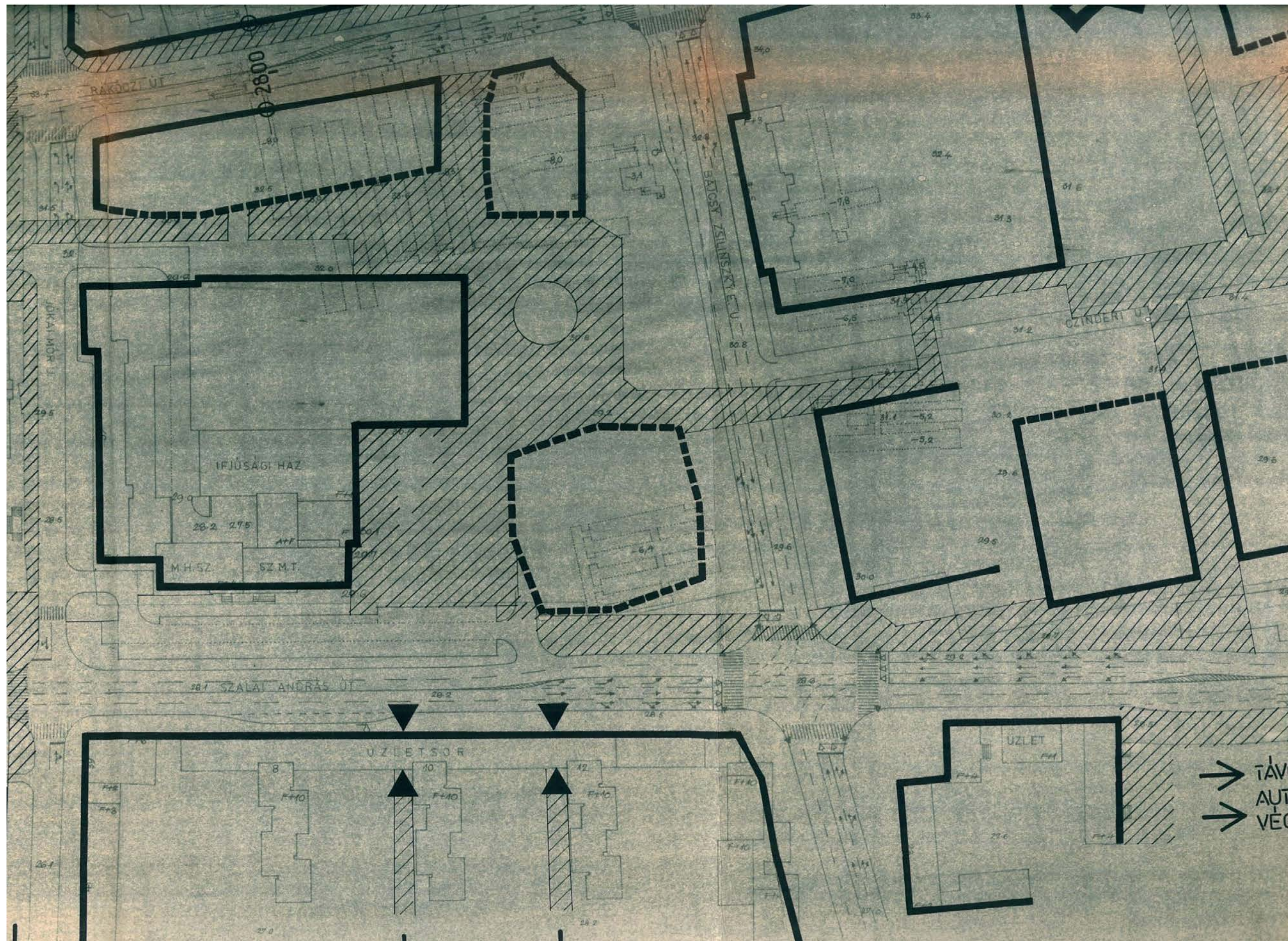
Tervező: Biczó László, Pécsi Tervező Vállalat



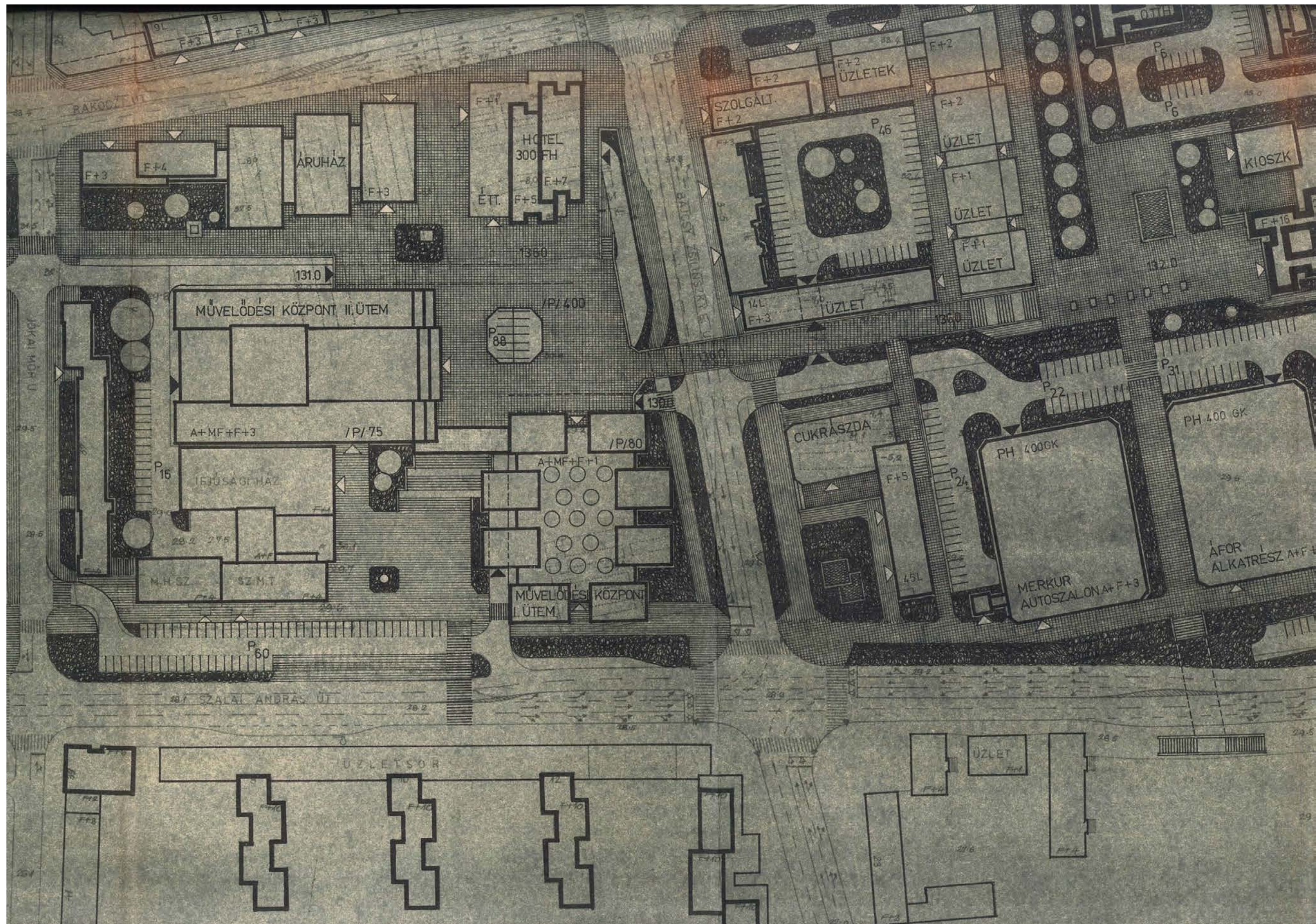
Tervező: Fortvingler László, Pécsi Tervező Vállalat



Tervező: Szigetvári János, Pécsi Tervező Vállalat

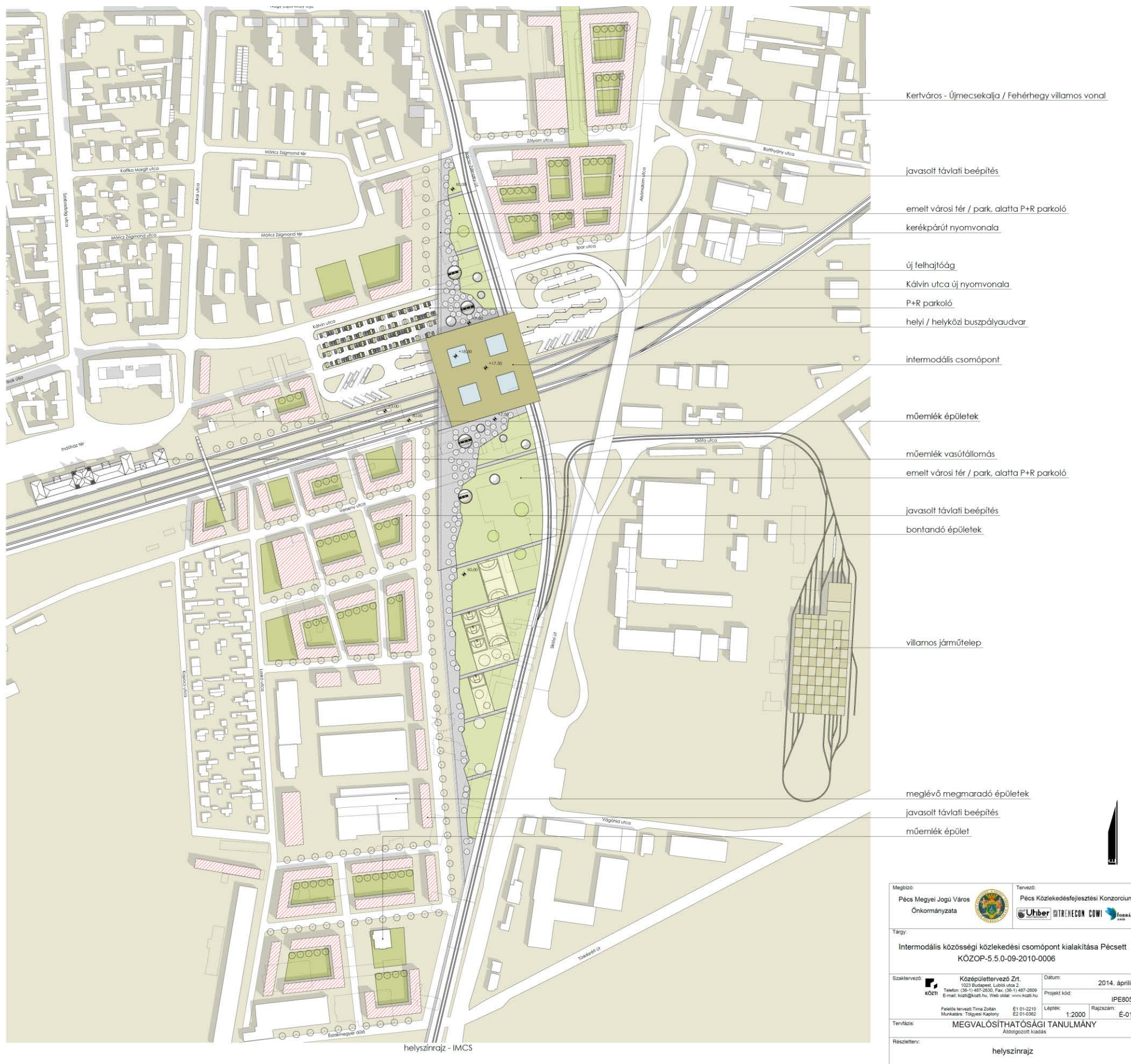


Tervező: Tillai Ernő 'A', Pécsi Tervező Vállalat



Tervező: Tillai Ernő 'B', Pécsi Tervező Vállalat

4.9 Melléklet | Az Intermodális csomópont beépítési koncepciója



helyszínrajz - IMCS

Megbízó: Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata	Tervező: Pécs Közlekedésfejlesztési Konzorcium Uber TRITHECON COWI IONAKS
Tárgy: Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Pécssett KÖZOP-5.5.0-09-2010-0006	
Szaktervező: Középilettervező Zrt. 1023 Budapest, Lőrinc utca 2. Telefon: (36-1) 487-2830, Fax: (36-1) 487-2809 E-mail: közop@kozop.hu, Web oldal: www.kozop.hu	Dátum: 2014. április
Feladó tervező: Tímár Zoltán Munkatárs: Tótyegi Kálmán	Projekt kód: IPE805
Tervfázis: MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY Átdolgozott kiadás	
Részlettevő: helyszínrajz	Lépték: 1:2000
	Rajzsám: É-01

