



mottó: száz virágot, ezeret... de legalább egyet, az viszont jó nagy legyen ☺

Kevesebb, mint három év, és Pécs Európa kulturális fővárosa lesz.

Reményeink szerint sok-sok külföldi vendég, turisták tömege látogat a városba. Hogy érkeznek ide? Hol laknak? Mire kíváncsiak? Mit hol kapnak meg? Hogy jutnak oda? És mi lesz közben a város mindennapi életével? Megannyi kérdés, amire nem lehet egyszavas választ adni, mégis, a környezetalakítás metakommunikációja segítségével közel kerülhetünk ahhoz. Reményeink szerint így:

A térszervezés legyen átlátható, egyértelműen vezesse a vendéget, egyszerűsítse az itthoniak életét is.

A funkciócsoportok rendszerezettsége, egymásutánisága, az eltérő funkciók kapcsolata logikus és kiegyensúlyozott legyen.

A város „használata” során az értékek és azok befogadása álljanak a középpontban, ne az eljutás, felkutatás „kínjai”, mert így a várakozások és csalódások sorozata helyett a felfedezés és együttélés örömeivel ajándékozzuk meg az idelátogatót.

A város fekvése, a terepviszonyok, a hegy közelsége természetes úton követeli ki a háromdimenziós térszervezést. A pusztán helyszínrajzi gondolkodásmód itt nem (itt sem) vezethet eredményre.

Az É-D-i tengely kulcsszerepe – és abból fakadóan hangsúlyos kialakítása fentiek miatt megkérdőjelezhetetlen.

A tengely városszerkezeti jelentősége abban áll, hogy az alapvetően kelet-nyugati hossz tengelyű várostest közép vonalát jelöli ki. Ezen felül átkötést ad a hegy lábánál elterülő belváros szintvonalakat követő, eltérő korszakokat idéző, eltérő funkciókat hordozó, eltérő beépítési módokban megjelenő rétegei között.

A tengely jellege jelen pillanatban erőst meghatározhatatlan, sőt, az útvonal tengelyszerepe sem egyértelmű, szinte kizárólag egy tömegközlekedési útvonal jelöli ki. Szétfolyó, többé – kevésbé jellegtelen, bizonytalanul lehatárolt terek sorozata keveredő forgalmakkal és funkciókkal, melyek jelen kialakításban a sokszínűségből fakadó előnyöket nem tudván kihasználni, egymás hatását rontják.

Megfogalmazott céljainkhoz akkor jutunk közelebb, ha funkciójában meg tudjuk tisztítani, természetes irányát ki tudjuk hangsúlyozni, elkent változatosságát markáns különbségtétellel tudjuk alakítani. A tengely vonaljellege, és a ráfűződő terek térjellege hangsúlyossá kell váljon. A tengely legmorbidabb momentuma a déli végződés jellegtelen, szétfolyó térségen bekövetkező határozatlan irányváltása. E kérdés rendezése megkérdőjelezhetetlen.

A tervezési területen belül meghatározó gondolat volt a gépkocsiforgalom lehető legteljesebb távoltartása ill. föld alá rejtése, hogy a felszínt, a természetes környezetet, napot és jó levegőt visszakaphassák az emberek. Ehhez elengedhetetlen volt a funkciók rendszerezése, bizonyos, autózást kikényszerítő egységek áttelepítése (vásárcsarnok, buszpályaudvar, Konzum). Az így megtisztított útvonal most már kellően hangsúlyossá tehető egy magasvezetésű járdával, ami egyszerre ad irányt és jelleget, valamint lehetővé teszi, hogy az érdeklődő érdeklődve és védetten járhassa végig tengelyünket és új nézőpontból pillanthasson rá a reményeink szerint megújuló terek sorára.

Akkor tehát járjuk végig.

A kezdetek: a vasút és környéke. **Gyökeres** átalakulás előtt állnak a vasúti területek. Hasznosításuk mindig nagy fejtörést okoz. Ha viszont a jelenlegi állomás és a felüljáró közötti területen egymás közelébe telepítjük a vasútállomást, a távolsági autóbusz pályaudvart, a fennmaradó területekre pedig kereskedelmi létesítményeket és parkolóházat telepítünk, akkor ((a forgalom igen jelentős részét koncentrálnak, kényelmesebbé téve az átszállást)), a kereskedelem helybe és helyzetbe hozásával pedig magasabb színvonalú kiszolgálást biztosítunk. Kapcsolódhat a Domus előtti területen ((egy szép új piac ponyvafedéssel, tornyokkal és íves rámpára telepített elárusítóhelyekkel)). Az új állomás környezetében legalább két helyen ((átvezetjük a gyalogosokat a vasút déli oldalára, így azok a területek is közvetlen kapcsolatba kerülhetnek a központtal)). Egyúttal elkerüljük a tengely déli végének megtörését-behajlását. A régi állomásépület az előtte kialakított vonatparkolóval (peronos tárolóvágányok) idegenforgalmi szerephez jut: ((a borvidékre induló nosztalgiajáratok végállomása, szálló- és vendéglátó bázisa)) lehet.

A tengely északnak induló **szárán** az *első* jelentősebb létesítmény ((a lebontandó vásárcsarnok és a megszűnő autóbusz pályaudvar helyén kialakítandó új tömb)) beépítése, mely jellegében a környező beépítés szabadon álló nagyházas beépítést idézi, kialakításában a modern építészet stílusjegyeit hordozza, formai kialakítása markánsan egyedi. Hasznosítása a lehetségesen intenzív kihasználás okán rendkívül gazdaságos lehet. A második a Nagy Lajos király útja - Bajcsy-Zsilinszky utca kereszteződésénél fekvő parkoló tér. Itt az autók a föld alá kerülnek, ((a Nagy Lajos király úti oldalon a lejárót takaró, a tér intimitását biztosító domb magasodik. Így a téren kertészeti területként kialakított szabadtéri szoborkiállítás kaphat helyet.)) ((A magasjárda alá függesztett kávézóból szép kilátás nyílik a tárlatra.)) A Rákóczi utat is magasban keresztezzük, bár itt az autóforgalom megszűnik, csak autóbuszforgalom lesz. A Kossuth tér kialakítása az előzőhöz hasonló elven épül föl. ((A jelenlegi, nem túl szerencsés térarányok jelentősen javíthatók a Konzum avult épületének bontásával)). Javaslataink szerint helyén ((itt is domb magasodik, mintegy ellenlejtést adva az „igazi” hegy lábának)). A magasjárdáról a Kossuth téren emelkedő dombépítmény attraktív módon közelíthető meg. Egyrészt délről a domb tetejére, másrészt északról a domb lábához vezető nyúlványokon. ((A városháza előtt így igazán jelentős léptékű, mégis intim, akár díszelgésre is alkalmas tér alakulhat ki.))

Továbbhaladva jutunk a virág **virága** szerepét betöltő Széchenyi térre. Itt ((kétoldalt még fellelhetők a jelenlegi terepviszonyok)), ám ((a dzsámi előtti tér vízszintessé rendezésével a város egyik legjellegzetesebb épülete új „posztamensre” kerül)). ((A kialakuló új tér a közlekedési területek alá rejtett vendéglátóhelyekkel, a szép vízfelülettel – csobogóval, az egész középső terület védelembe kerülésével ismét valódi találkozóhellyé válhat, a városi élet valódi központja lehet.))

Ha tetszett a sétánk, ismét végigjárhatjuk visszafelé, most már egy kicsit más szemmel.

Az egész tengelyt végig kíséri az éltető víz. Forrása valahol a domboldalon. Ezt ott kútházzal lehetne megmutatni. Onnan búvópataként továbbfolyva a Széchenyi téren tör a felszínre. A szobor környezetében tóvá duzzadva szabályozza a tér klímáját. A teret déli irányba a diszburkolatba épített patakmederben hagyja el. A vízszintestől alig eltérő lejtés miatt az ennél jelentősen nagyobb lejtésű útból fokozatosan kiemelkedik és a magasiárdával együtt harmadik dimenzióba emelkedik. A magasiárdán, vagy sétányon végigkísér minket egy folyókában. Ahogy a díszburkolatból is búvópataként az oda telepített sövények közül bukkan fel a patak, úgy a magasiárda folyókájánál is játékos látványra ad lehetőséget. A mesterséges folyóka helyenként üvegpaddal lefedve különös képi együttállásokat eredményezhet. Ilyen lehet a ragyogó kék ég felhőinek tükröződése és a tükörként funkcionáló pad alatt elfolyó víz együttes látványa. A jókedvű, szó szerint emelkedett hangulatú sétát a mellvédfalat lendületes gesztussal átszűrő térelem látványa gazdagítja. Ez a forma funkciót is kap. ((A megoldatlan utca és tér kapcsolatoknál a felületéről attraktív módon lezúduló vízfüggöny a peremen átbukva térfal képző szerepet tölt be.)) A fent említett parkoló tér fölé egy szivar alakú üveg buborék-kávézót függesztettünk. Ez előtt és után lehet szerepe a kétféle kialakítású vízfüggönynek. A kávézó üvegén helyenként lefolyó víz egy az alsótéren kialakított hosszított vízmedencébe folyik, mely egy patakban folytatódik, a szoborparkot mintegy tagolva. A kávézóból egy nyújtott enyhe lejtésű, sétálható lépcsősor vezet fel a kissé eltolt nyitott teraszhoz. A sétányon szándékosan nem kívántunk semmilyen építményt elhelyezni, hogy egy tisztán megfogalmazott tengelyként átlátható maradjon és a panorámát is folyamatosan biztosítsa a hegy felé.

A tengely déli végénél lévő park arányinál és építészeti környezeténél fogva egy nagyléptékű, játékos vertikálisan megfogalmazott piac kialakítására ad lehetőséget. ((A három darab csökkenő magasságú, (13; 10 és 7méter) lefelé keskenyedő, monumentális tölcser szelet és az azokat összekötő, lapos rámpák egy hatalmas térplasztikaként adnak határozott értelmezést a térnek. A formai játékosság a piac hagyományosan vidám, színes élményét segítik, és lehetőséget adnak egyéb látványos események megjelenítéséhez (pl. utcaszínház, fesztiválok).

A sétány végül a vasúti területen létrejövő új beépítésben végződik, ami a kiegészítések harmadik rétegét képviseli. Itt viszonylag tömör, masszív beépítés adja a belvárosi zárt sorú beépítés ellenpontját, befogadva a legintenzívebb, mindennapos hivatásforgalmat, ugyanakkor kezdő- és végpontját adva a vendégek belvárost felderítő sétájának. A patak itt tér vissza az anyaföldbe, hogy aztán időben és térben egyaránt később a zagytarozó helyén kiépítendő csónakázótót táplálva törjön ismét a felszínre.

Közlekedés

Az É-D-i tengely környezetének új közlekedési rendje helyzetéből adódóan elválaszthatatlan Pécs egészének közlekedésétől, melynek *új szemléletű átalakítása elengedhetetlen.*

Ebben meghatározó kell legyen a meglévő vasútvonalak felhasználásával kialakított helyi érdekű vasút új, városon belüli megállóhelyekkel. A vasúti területek-védősávok e megállók környezetében P+R 1-2-3 szintes parkolókkal és kapcsolódó szolgáltatásokkal, vagy kereskedelmi létesítményekkel és kapcsolódó, P+R célra is használható gk. tárolókkal hasznosíthatók. A vasutak a környező településeket, de a bezárt vonalak újraindításával akár a Péctől délre fekvő városgyűrűt is az intenzív agglomerációs körbe vonja, lényegesen kiterjesztve a lehetőségeket. Ehhez megfelelően színvonalas járműparkra és menetrendre, folyamatos elérhetőségre van szükség. Ez esetben ugyanis az ide látogatók akár repülővel, akár vonattal, akár autóval érkeznek, egyenlő eséllyel, kötöttségektől mentesen tölthetik ittlétük idejét. A gépkocsik java része a város kevésbé frekvenciált külső területein helyezhető el, a szállás pedig lehet a környező településeken is, a városban úgysem lesz elegendő szálláskapacitás a csúcspont idején. A város lakói is kevésbé lesznek zavartatva mindennapi életükben, ha a városra zúduló többletforgalom nem a rendkívül helypazarló és környezetterhelő gépkocsifolyam által, hanem egy magas színvonalú közösségi közlekedés keretében és színes emberforgatag képében jelenik meg.

A tervezési területen belül meghatározó gondolat volt a gépkocsiforgalom lehető legteljesebb távoltartása ill. föld alá rejtése, hogy a felszínt, a természetes környezetet, napot és jó levegőt visszakaphassák az emberek.

A közösségi közlekedési útvonal is más, párhuzamos útvonalakra kerül egyes viszonylatok ésszerű felülvizsgálatával, átszervezésével.

Javaslatunkban figyelembe vettük a korábbi anyagokban már felvázolt elképzelést villamosvonal(ak) telepítésére.

Az észak-déli tengelyen haladó három autóbusz-viszonylat átszervezésére – az útvonalak és a jövőbeni szerepek szerint – az alábbi módon képzelhető el:

A 30-as viszonylat összevonható a mai 3-assal, mely a belvárosi „hurok” elhagyásával, a Zsolnay kúttól a Kórház- és Barbakán terek érintésével jut el a Kürt utcai végállomáshoz. A 32-es viszonylat a Főpályaudvartól indulva a Bajcsy-Zsilinszky út – Alsómalom utca – Rákóczi út (Kossuth tér) – Zsolnay kút – Barbakán tér útvonalon éri el mai hurok-szakaszát. A 33-as busz (a mai 35-ös buszokkal együtt) a Szabadság utca – Rákóczi út – 48-as tér – Alsó-havi utca – Kálvária utca útvonalon éri el a Hunyadi János utcát, ahol észak felé fordul. Fontos megjegyezni, hogy a 35-ös busz módosítása egy

viszonylattal teszi lehetővé Misina kilátó, a Kulturális központ, a Kossuth tér, valamint a Vasútállomás közötti utazásokat, így szolgálva a városba érkező nagyszámú turista igényeit.

A Rákóczi út – terveink szerint – a Hal tér és a Jókai utca közötti szakaszán kizárólag a közforgalmú autóbuszok közlekedését biztosítja, az Alsómalom utca és Hal tér, valamint a Jókai utca és Zsolnay kút közötti szakaszán csak a belváros feltárását, illetve a Kossuth téri mélygarázs megközelítését szolgálja, az átmenő forgalom kizárása mellett.

A mai közlekedési struktúra, a jellemző áramlatok és a közúti adottságok figyelembevételével Pécssett egy két vonalból álló közúti vasúti hálózat építése lehet reális megoldás a városon belüli utazásokat kielégítő, környezetkímélő, magas utazási komfortot biztosító közforgalmú közlekedési fejlesztésre.

A tervezett hálózat „törzsvonala” a belvároson délről, a Nagy Lajos király útján haladva érintő szakasz. (A mai struktúrát ugyan jobban követné a Rákóczi úti vonalvezetés, de ez az útvonal, az utak szűkössége, a vonalvezetés kisívű kanyarjai, és az elzárt pálya kialakításának nehézségei miatt, sajnos nem volna kedvező.)

Az Uránváros állomástól a Budai kapuig tervezett kelet-nyugati „A” vonal a városmagtól nyugatra épült lakótelepek, valamint a keleti külvárosok és csatlakozó település-részek kapcsolatát biztosítja a belvárossal. Ez a vonal felfűzi a kulturális főváros új központjait, és számos buszjárat szerepét – részben – átveszi (2, 21, 27, 31, 43)

A déli Kertváros állomástól, a lakótelep feltárásával a belvárosba tartó „B” vonal a Nagy Lajos király útján csatlakozik a kelet-nyugati vonalhoz, és nyugatra tartva az Egyetemvárost érheti el. Ez a viszonylat a közvetlenül érinti az új főpályaudvart és az új távolsági autóbusz-állomást is. A viszonylat a mai 6-os, 7-es buszok mellett az Egyetemvárosban a 2-es, illetve a 30-as buszok szerepét is átveheti.

Kívánatos, hogy a közúti vasúti pályák és megállóhelyek kialakítása lehetővé tegye, hogy azokat a hosszabb-rövidebb szakaszokon a villamossal párhuzamosan közlekedő autóbuszok is használhassák, a gyorsabb eljutás és az utasok kényelme érdekében.

A közúti vasút üzemi létesítményei a helyi közlekedési vállalat jelenlegi telepén belül, annak bővítésével kialakíthatóak.

A fejlesztés ésszerűen ütemezhető, az első lépésben kívánatos Kertváros-Belváros szakaszhoz szervesen kapcsolható akár több lépésben az uránvárosi, a budai-állomási, illetve az egyetemvárosi szekció.