

10. KÖZTERÜLETFEJLESZTÉSI ÉS ÉPÍTÉSZETI MŰSZAKI LEÍRÁS

A Szent István tér környezete megújításának építési
engedélyezési tervdokumentációjához

1. ELŐZMÉNYEK ÖSSZEFOGLALÁSA

1.1. ORSZÁGOS TERVPÁLYÁZAT - 2008

SZENT ISTVÁN TÉR RENDEZÉSÉRE KIÍRT ORSZÁGOS ÖTLETPÁLYÁZAT

A legfontosabb szakmai előzmény a Szent István tér rendezésére kiírt országos tervpályázat, melyet 2007 év végén hirdetett meg a Miskolci Ingtalngazdálkodó Zrt. és 2008. március elején került sor az eredményhirdetésre.

A tervpályázat tárgya: "Miskolc belvárosában a sétáló utca (Széchenyi út) nyugati végpontjaként már korábban kialakult Városház térhez kapcsolódó, önálló városi tér rendezése, amely tisztázza a kialakítandó tér térfalainak építészeti megfogalmazását, funkcióval tölti be a kialakítandó teret és építészetiileg is megformálja azt".

A tervpályázat deklarált célja az volt, hogy a kiíró a pályamunkákból a tér kialakításához és fejlesztéséhez olyan építészeti gondolatokat, ötleteket kapjon, amelyek figyelembe veszik az érintett terület építészeti értékeit, a város történeti hagyományait, a városlakók érzékenységét, amelyek alapján a tér beépítésére vonatkozó építészeti program meghatározható.

Az országos tervpályázat kiírója az ötletpályázatra érkező tervezői javaslatok alapján kívánta az építési (beépítési) lehetőségeket tisztázni, a végleges tervezési programot meghatározni, a szabályozási terv módosítását kezdeményezni. További célja a Miskolc Városház tér és az Avasi templom parkja között területre olyan beépítési javaslatok beszerzése, melyek megoldást adnak egy 5000 főt befogadó városi rendezvénytér kialakítására, a terület városszerkezetbe történő integrálására a történelmi belváros értékeinek megőrzése mellett. A megadott határidőig 15 pályamunka érkezett be. A bíráló bizottság a pályázatot eredményesnek minősítette, mert a pályázók többsége a feladatot magas szakmai színvonalon oldotta meg. „Összességében a pályaművek alapján kirajzolódott az a városépítészeti, táj- és kertépítészeti, közlekedési és építészeti megoldás, amely a Szent István tér és környezetének végleges kialakítása során iránymutató és megvalósítható. A díjazásban részesült pályaművekben javasolt megoldások alkalmasak arra, hogy a tervpályázati kiírásban felvetett problémákra megnyugtató megoldásokat adjanak.” (zárójelentés összegzése)

A díjazásban és megvételen részesített pályaművekből levonható tanulságok alapján a bíráló bizottság a kiírók felé az alábbi ajánlásokat fogalmazta meg.

Összefoglaló ajánlás:

1. Az új főter vizuálisan fókuszáljon az avasi templom együttesre, térfalai karakteresek és határozottak.
2. A tér funkcionálisan legyen tagolt.
 - város gyülekezési tér,
 - parkosított Szinva part,
 - teraszos kapcsolat az avasi domboldallal (D-i tehermentesítő út adott szakaszának lefedésével)
 - a teraszhoz kapcsolódva javasolt sikló vagy libegő létrehozása az Avasi Kilátóhoz.
3. Beépítési tervet és erre alapuló egységes tömbszabályozást kell készíttetni a következő tömbökre:
 - 3.1. Erzsébet fürdő - Városház tér tömbje, ezen belül térbeli kapcsolatot kell biztosítani az Erzsébet tér és a Szent István tér között.
 - 3.2. Szinva-Hunyadi utca –Szent István tér közötti L alakú tömbre.
 - 3.3. Kereskedelmi fejlesztési tömb a Dayka G. utca meghosszabbítására a Szinva patak és a Déli tehermentesítő út közötti területen.
4. Közlekedési vonatkozásban ajánlott a főút nyomvonalának átvezetése a Meggyesalja utca elejének és a Dayka G. utca meghosszabbításának nyomvonalán, a Petőfi utcai Ny-i továbbvezetés biztosításával. Első ütemben kétszer kétsávos kiépítéssel létesüljön, amely valamilyen tehermentesítő út megvalósulása után kétszer egysávos, fásított leállósávos úttá lesz visszaépíthető. Javasolható a tér alatt mélyparkoló megépítése, melynek bejárata a főút felé nyíljon.
(Megjegyzés: aláhúzással hangsúlyoztuk a jelenlegi tervezési feladatunkkal kapcsolatos ajánlásokat.)

A bíráló bizottság döntése két pályázatot emelt ki, rangsorolás nélküli díjjal jutalmazva.

Az egyik a STÚDIÓ Északmagyarországi Tervező Kft. építész csapata volt, a másik pedig Gyalai-Korpos Gyula budapesti építész pályázata volt.



A STÚDIÓ Északmagyarországi
Tervező Kft. nyertes pályázata

1.2. KÖZBESZERZÉSI TERVEZŐI PÁLYÁZTATÁS

A Miskolci Városfejlesztési Kft. megbízása alapján a Peterdi Ügyvédi Iroda közbeszerzési eljárást bonyolított le 2010 februárjában és márciusában „A Szent István tér és környezetének megújítása tervezési feladatainak ellátása” tárgyban, az alábbi feladatmeghatározással:

- Rác György utca négysávosítása 300 m hosszú, 14 méter széles út (4200 m²) 2 oldalán 2 m járdával és zöldsávval (1200 m²) valamint 100 fm hosszú, 6 m széles meglévő út felújítása (600 m²). (Beruházás becsült értéke nettó 280 millió forint.)
- Szent István tér nyugati részének közterület fejlesztése 4000 m² tervezési terület, kb. 200 fm Szinva kibontása. (Beruházás becsült értéke nettó 240 millió forint.)
- Bartók tér felszíni rehabilitációja 1600 m² tervezési terület. (Beruházás becsült értéke nettó 40 millió forint.)

A tervezéssel kapcsolatos elvárásokat külön fejezetben részletezte a megbízó az alábbiak szerint:

Rác György utca négysávosítása

Cél: DTM út hiányzó szakaszának megépítése

Tervezési feladat:

A Reményi utcától nyugati sarkától K-i irányba, majd D-re fordulva, a Meggyesalja utcáig, majd ismételt K-i irányba fordulva a Kálvin utcába torkolva az Erzsébet tér nyugati oldaláig egy új 2x2 sávós út tervezése felszíni vízelvezetéssel, valamint a szükséges közműkiváltásokkal, közvilágítással, kétoldali zöldsávval és járdával komplexen.

Tervezéssel kapcsolatos elvárások:

- A jelenlegi Rác György úti ingatlanok közút kapcsolatának biztosítása az új 2x2 sávós út forgalmának zavarása nélkül (pl.: meglévő út szervízútként való hasznosítás, burkolat felújítással stb.)
- közműkiváltások minimalizálása. Épületbontást tartalmazó megoldás nem támogatandó.
- Szent István téri mélygarázshoz a behajtási lehetőség mindkét irányba történő biztosítása
- Erzsébet fürdő és Szálloda közötti kapcsolatának vizsgálata (meglévő építési engedély alapján)
- gyalogosforgalom megoldása
- energiatakarékos közvilágítás tervezése
- költségek minimalizálása
- akadálymentesítés, környezetvédelmi, közlekedésbiztonsági szempontok érvényesítése
- Zenepalota mellett lévő Szinva-híd és patakmeder lefedés teherbírásának és műszaki állapotának felülvizsgálata az útépités hasznosíthatóságának szempontjából

Tervezési alapadatok:

- kb. 300 fm hosszú 14 m széles út építése kétoldali min 2 m széles járdával, és zöldsávval
- A meglévő kb. 100 fm hosszú 6 m széles út felújítása

Tervezett nettó beruházási költség: 280 MFt

Szt. István tér nyugati részének közterület fejlesztése

Cél: A Szent István tér nyugati részének közterület fejlesztése

Tervezési feladat:

Az I. ütemben megépülő mélygarázs és tér, valamint a Rác Gy. utca nyomvonala között pihenő tér kialakítása. A Szent István tér és az Avas gyalogos kapcsolatának megtervezése. A tér kialakításával párhuzamosan szükséges a Szinva patak meder kibontásának megtervezése az Erzsébet tér nyugati sarkától Ny-i irányba (mennél hosszabb szakaszon). A téren meg kell tervezni a gyalogos (kerékpáros közlekedésnél adottságként kell figyelembe venni a már elkészült kerékpárút építésére vonatkozó terveket) és az ahhoz kapcsolódó utakat, a Szinván átívelő hidakat. Szükséges a zöldfelület kialakítás, térburkolás, energiatakarékos köz- és térvilágítás, csapadékvíz elvezetés megtervezése is. Ezen belül konkrétan:

- Szinva-medre a lehető leghosszabb szakaszon történő kibontása az Erzsébet tér nyugati sarkától Ny-i irányba (Bartók tér keleti sarkáig), adottságként kell figyelembe venni a Szent István téri mélyparkoló megközelítésére tervezett utat és
- Min. 3 db fából készítendő gyalogoshíd elhelyezése a Szinva felett
- Városképebe illesztett korlátszerkezet a kibontott Szinva meder két oldalán

- Patakmeder függőleges partfalainak felújítása
- A patakmederbe duzzasztóelemek beépítésének tervezése az összefüggő vízfelület kialakításához
- A Szinva patak két oldalán sétány kialakítása, legalább 4 méteres szélességgel, oly módon, hogy a későbbiekben esetleg kerékpárút kijelölésére is alkalmas legyen
- Parkosítással, utcabútorozással pihenő-találkozó tér kialakítása
- Az új út kedvezőtlen hatásainak mérséklése (fásítás, pavilonépítés stb.)
- Energiatakarékos közvilágítás kiépítése

Tervezési feladat továbbá a Szt. István tér és Avasi domboldal gyalogos összeköttetése a 4 sávós út felett. (külön fejezetben tervezendő és költségelendő!)

Tervezési alapadatok:

- kb. 4000 m² tervezési terület
- kb. 200 fm Szinva kibontása

Tervezett nettó beruházási költség: 240 M Ft

Bartók tér felszíni rehabilitációja

Cél: A Szent István téren kialakítandó pihenő-park átvezetése a meghosszabbításra kerülő sétáló utcára, emellett az egyetem zeneművészeti intézete hallgatói számára „kvázi diáksziget-ként” funkcionáló tér kialakítása komplex térrendezéssel, zöldfelület-kialakítással, térburkolással, a kapcsolódó térvilágítás, csapadékvíz elvezetés, közműkiváltás megoldásával.

Feladatok

- komplex tér-rendezés megvalósítása
- szökőkút vagy szobor elhelyezése
- Zenepalota díszkivilágításának megoldása
- Egyeztetés a Miskolci Egyetemmel a főbejárat közlekedési kapcsolatának kialakítására
- A Hunyadi utca a Dayka G. útig sétálóutcává kerül kialakításra

A „Miskolc városi villamosvasút fejlesztése” nagyprojekttel a tervezésre kerülő műszaki megoldásoknak összhangban kell lenni, egyeztetés szükséges a Miskolc Városi Közlekedési Zrt-vel

Tervezési alapadatok:

- kb. 1600 m²-en tervezési terület

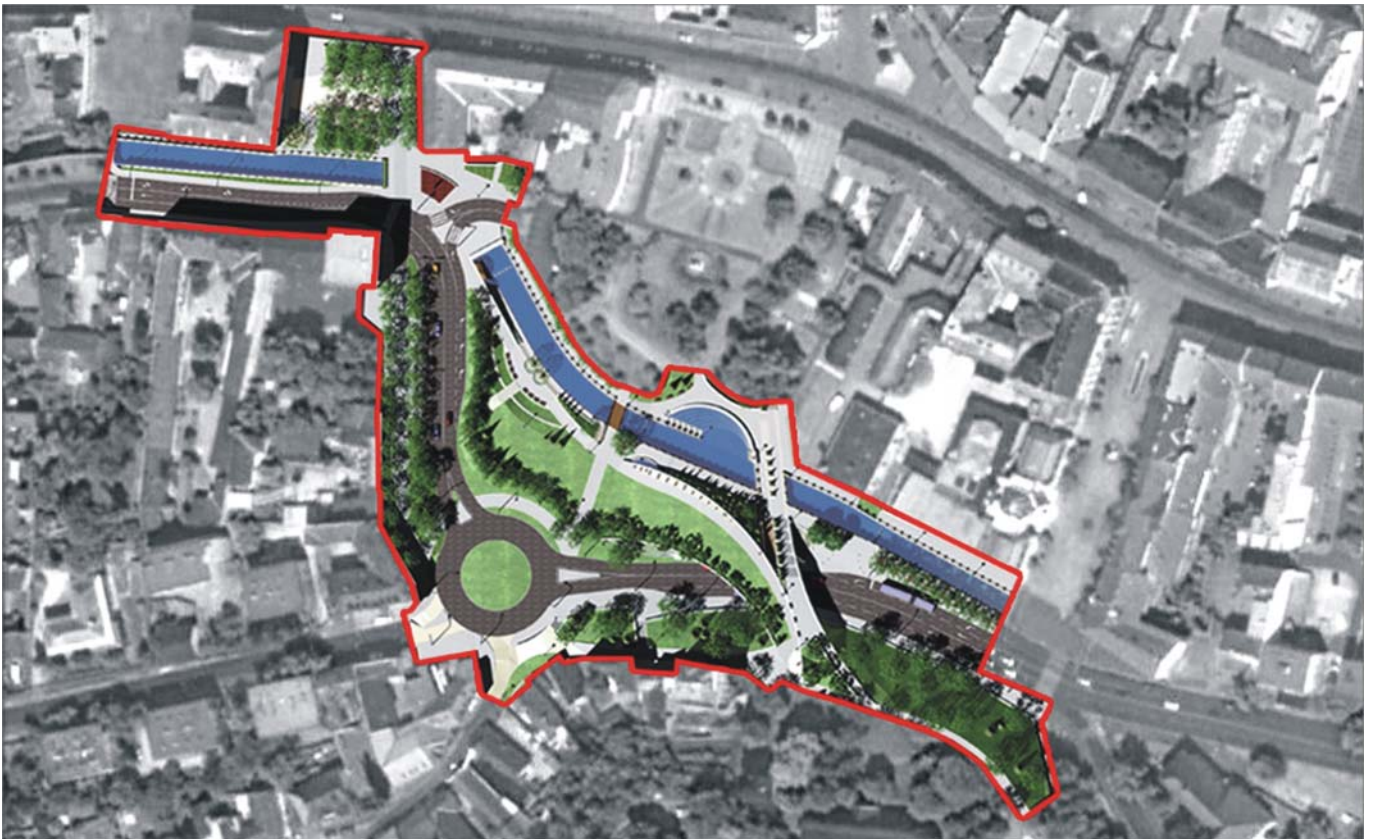
Tervezett nettó beruházási költség: 40 M Ft

2. TERVEZÉSI PROGRAM

Már az előző fejezetben (1, 2) is részleteztük a megbízó feladatleírását. Összegzésként rögzíthető, hogy a tervezési program az alábbi négy nagy projektemre tagolódik.

- I. RÁCZ GYÖRGY UTCA NÉGYSÁVOSÍTÁSA
- II. SZENT ISTVÁN TÉR NYUGATI RÉSZÉNEK KÖZTERÜLETFEJLESZTÉSE
- III. BARTÓK TÉR FELSZÍNI REHABILITÁCIÓJA
- IV. SZENT ISTVÁN TÉR ÉS AVASI DOMBOLDAL GYALOGOS ÖSSZEKÖTTETÉSE

A jelenlegi engedélyezési tervdokumentációnak tehát nem feladata a szűken értelmezett Szent István tér közterületi tervezése. A tervezési terület lehatárolása az alábbi térképen bejelöltek szerint történt.



3. KÖZTERÜLETFEJLESZTÉSI ÉS ÉPÍTÉSZETI GENERÁLTERVEZŐI KONCEPCIÓ

3.1. Általános szempontok:

A városok közterületeinek tervezésénél rossz gyakorlatnak tartjuk a szakágankénti bontást (építész, tájtervező, kertész, hídtervező, úttervező, közművesítő, távhős, stb.) ezért az első fejezetben főleg a koncepciók összefoglaló ismertetésével foglalkozunk és a végére hagyjuk a szakágankénti külön leírásokat.

A korábbi főter terveinkben arra törekedtünk, hogy a jelenlegi parttalanul széthulló tervezés helyett egy jól körülhatárolt reprezentatív városi teret formáljunk, mely jelentős helyi és idegenforgalmi vonzerővel is rendelkezik majd. Erőteljes térszűkítést is javasoltunk. Jelenleg nem igazán tudjuk, hogy a Szinvától északra végülis milyen térkonceptiót tekinthetünk véglegesnek. A jelenlegi tervezési feladatunk csak a Szinvától délre eső területre korlátozódik, koncepcióterveink erre a területre vonatkoznak. Összevont műleírásunkban sorra vesszük az ezen belüli egyes területek adottságait és gondjait. A miskolci belvárosban vasárnaponként sétálva mindig meglepetést okoz, hogy mennyire kihalt a főutca, milyen kevesen jönnek be sétálni, „korzózni”. Hétfvégén nem él a város. Ezért is számunkra nagyon fontos szempont, hogy a főtéri közterületfejlesztés után milyen élet lesz itt. Mert lehet gyönyörű tereket és parkokat építeni, de ha az élet nem költözik ide, akkor valamit biztosan elrontottunk.

A korábbi tervpályázat időszakában nagyon féltünk attól, hogy erre a területre olyan tőke jön, amely nagyrészt telekspekulációs alapon bevásárló központot akar ide építeni, beülve a készbe, a közösségi pénzekből elkészített új főtérhez csatlakozva, teljesen elszúrva leendő főterünket. Úgy tűnik ez a veszély elmúlt, a gazdasági válság elfújta a térrobbantó szándékokat. Nem kell eltéríteni a Szinvát, zöldzónaként lehet kezelni az Avas lába és a Szinva közötti területet. Olyan tervre van szükség, mely segíti az aktív térhasználatot, életet gerjeszt maga körül. Nem klasszikus parkban gondolkotunk. A Szinva meder kibontásával közel akartuk hozni a vizet látványban is, hogy aki itt jár hallja a csobogását, érezze az illatát, tudjon sétálni a partján. A javasolt vízijátékkal is ezt kívánjuk erősíteni, éjszaka pedig a fényekkel. Miskolc arra van ítélve, hogy az Észak-magyarországi régióban kulturális centrum legyen.



Nem századfordulós hangulatú konzervatív, nosztalgikus hangulatú parkot akarunk itt létrehozni, mert ez furcsa anakronizmus lenne. A totális motorizáció, az információs robbanás, az internet mellett már nem lehet a múltba visszanyúlni. A Szépművészeti Múzeum új épületszárnya körül kerekedett vita is figyelmeztet arra, hogy egy-egy város emblemikus épületének bővítése vagy főterének tervezése során is meg kell találni a kompromisszumot a modernizmus képviselői és a történelmi városképből nem engedő városvédők, műemlékvédők között. Miskolc főterét is csak széles körű konszenzussal lehet megvalósítani.

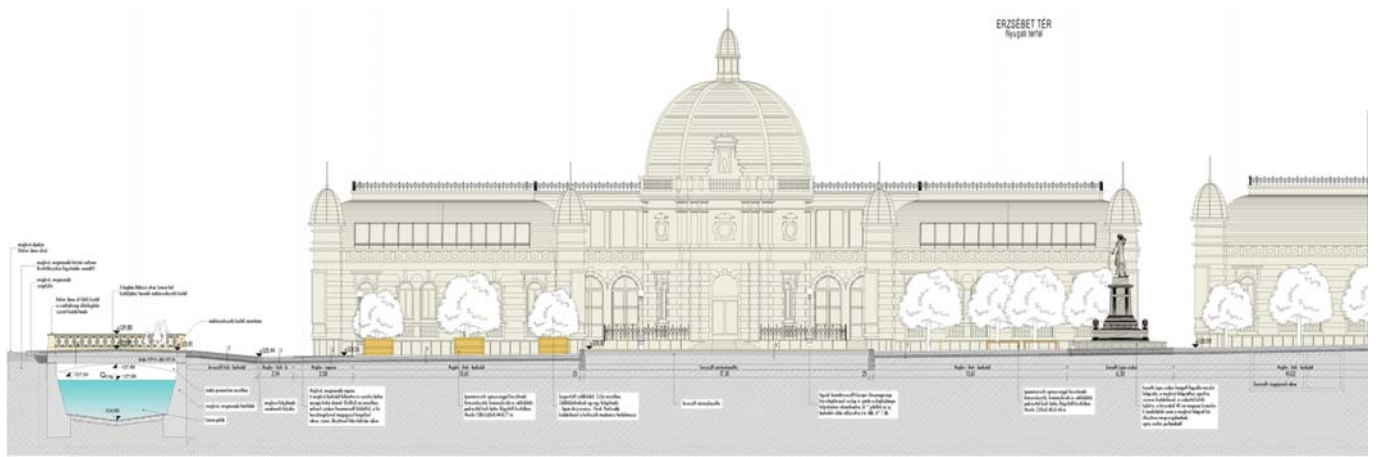
3.2. Csatlakozás az IVS első szakaszához

A kijelölt tervezési terület ilyen szempontból „KÖZTES” terület, hiszen szinte minden oldalon csatlakozik az IVS első szakaszának projektelemeihez.

- Keletről a Szinva parti sétányt építik a Szinva terasztól (Kandia-köztől az Erzsébet térig).
- Északról három nagy csatlakozási ponttal is kell számolni:
 - Keleti végén az Erzsébet tér rekonstrukcióját végzik el, a tér szélességében a Szinva meder kibontásával, új gyalogoshíd építésével.
 - Középen a Szent István téri mélygarázs építés és közterületfejlesztési munkákhoz.
 - A Bartók térnél pedig a „Miskolc városi villamosvasút fejlesztése” című nagyprojekt Hunyadi utcai szakaszához.
- Nyugati oldalon a Malomszög utca kiszélesítését végzik a Szinva parti négysávos utat bevezetve a Dayka Gábor utcáig. Később a Meggyesalja utca kétirányúsítását is elvégzik.
- Délen a Csengey utcától az Uitz-Kálvin utcán új díszburkolatos sétány épül egészen a tervezési területünkig, és az Avasi református templom és temető kerítésépítését is figyelembe kell venni.

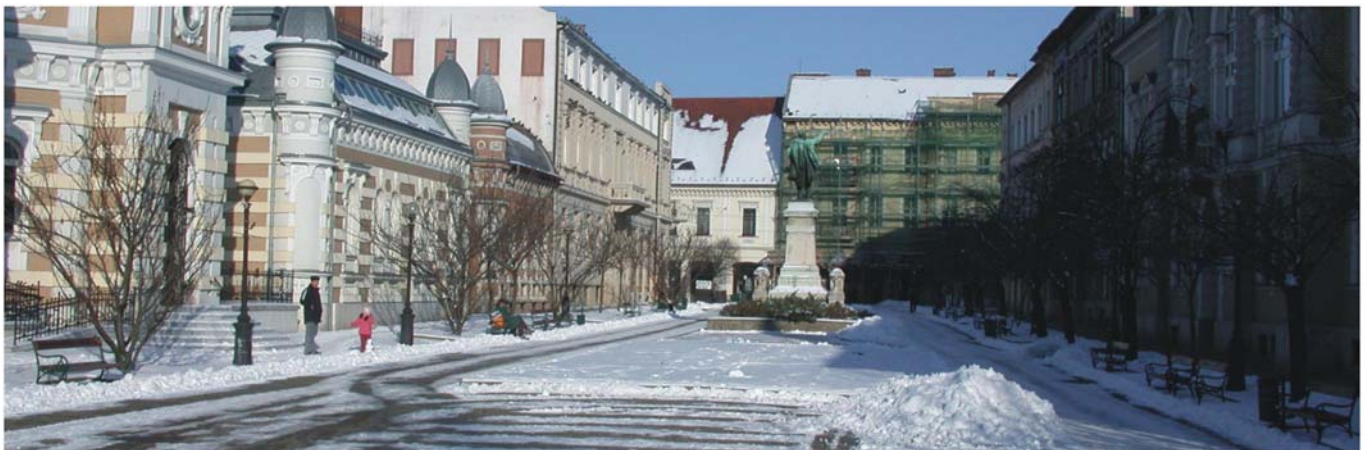
3.3. Erzsébet tér

A tervezési területünk keleti végéhez északról csatlakozik az Erzsébet tér. Közterületi rehabilitációjára elkészültek már az építési engedélyezési és kiviteli tervek is. A kivitelezői versenyeztetést napjainkban végzik, rövidesen megkezdődhet a térépítés. A legnagyobb változás pont a csatlakozási pontban történik, hiszen már itt kibontásra kerül a Szinva meder tér szélességű szakasza és a tér tengelyében új gyalogos Szinva híd is készül. A térről a hídon átjutva máris a jelenlegi tervezési területünkre érkezünk. Itt csak arra kellett figyelniünk, hogy az új gyaloghíd megközelítése kényelmes legyen, maradjon elegendő hely még a forgalmas Toronyalja utca északi széléig.



Az Erzsébet tér Miskolc legrégebben lakott részén a Pappalom eltávolításával és 1891-től a jegenyenyárfákkal övezett malomhely rendezésével indult el Miskolc legrégebbi terének kialakítása. A századfordulóra építészeti téregyüttessé fejlődött, benne az 1898-ban elhelyezett Kossuth szoborral. A tér kialakulásától napjainkig dísz- és pihenőpark volt.

Évtizedeken át összefüggő nagyvárosi parkot akartak itt kialakítani, sőt még a Sikló-terv gondolata is felvetődött már 1928-ban. De sajnos a 70-es években megépített négysávos Kálvin János út megépítésével megszűnt az avasi zöldterület és a belvárosi díszpark szerves összekapcsolásának terve. A teret többször újítták, növényanyagát, díszfatorát, burkolatát módosították, de az alapforma napjainkban sem változott.



Az ide készített kiviteli terv a hagyományok tiszteletben tartásával készült. A Kossuth szobor a helyén maradt, a tér két oldalán változatlanul lesz díszfator és világítás is. A szimmetrikus szervezés megmarad, az új gyaloghíd is ezért a tengelybe került. Bár nem tárgya jelenlegi tervezési feladatunknak, de mégis fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy ma is rendkívül fontosnak tartjuk az Erzsébet tér és az új főter tömbelsőben vezetett összekötését.

A fürdő épületének két tornya egyértelműen kijelöli az átkötés egyetlen lehetséges helyét. A két tér így a két szélén kívül belül is összekapcsolódik. A létrejövő új belső utca az árkádjaival, teraszaival, csatlakozó vendéglátóegységeivel, kiszületeivel vonzó belvárosi atmoszférát eredményezhet, ezért ezt a lehetőséget nem szabadna elépíteni. A nagyméretű új főternek nagy szüksége lesz a kapcsolódó, intímebb hangulatú utcaterekre. Az új főter az Erzsébet tér funkciójából sokmindent átvisz, de a miskolci ünnepek, megemlékezések patináns tereként továbbra is megmarad.



A tér kulturális funkciója a jövőben megerősödik. A várhatóan rövidesen megépülő csökkentett funkciójú, a korábbi tervekhez képest jóval kisebb tömegű szálloda és fürdő egyik bejárata ide fog nyílni, pezsgőbb életet is behozva a térre.

3.4. Szállodatömb

Már az országos építészeti tervpályázat idején is a Szent István tér kulcskérdéssé vált, hogy milyen módon és mekkora szálloda épüljön. Ezügyben a mai napig nem lehet tisztán látni, az álláspontok nagyon eltérőek, a vita sajnos nem jutott nyugvópontra. A pályázati terünkben erre még időben próbáltuk a figyelmet felhívni. Az alábbiakat írtuk:

„A tömb kulcskérdése, hogy milyen módon és mekkora szálloda épüljön. Az eddig elkészült befektetői tervek nagy vitákat váltottak ki. Véleményünk szerint nagyon nehéz lenne minden tervező dolga, ha egy négy- vagy ötcsillagos luxusszállót kellene ide terveznie. Egyszerűen a kötöttségek miatt nem fér be egy ilyen nagy méretű exkluzív szálloda. Nagyon jó lenne viszont egy jóval kisebb kapacitású városi szállodának, ahol még megoldható a parkírozás, a gazdasági feltöltés. A fürdő épülete mögé magasodó bármilyen nagyobb tömeg betakarja az Avast. A tömb jelenlegi szabályozási vonalát a nyugati (tér felőli) oldalon nagyon rossznak tartjuk.

A Városház tér felől nem teszi lehetővé, hogy a hagyományos értékes tölcséres térformát megerősítsük, a D-Ny-i sarok viszont „belóg” az avasi műemlékegyüttes látványába.

NEM SZABADNA EZT A SARKOT BEÉPÍTENI SEMMILYEN ÉPÜLETTEL. Kitakarja a Miskolc legszebb részét, megakadályozza, hogy az új főter erre forduljon. Ezért itt módosításra javasoljuk a szabályozási tervet. Ebben már szerepeltetjük Miskolc két főterének összekötését is, így egy tömb helyett kettővel számolunk (T02-A, T02-B).

A déli (T02-B) tömbön belül megmarad a szálloda program, de kisebb léptékkel.

Az északi (T02-A) tömb új belső és a tér felé néző térfalát meg kell teremteni foghíjszerű beépítésekkel.

A tömb északi épületei közül a 14-16-18. egészen más léptékű, mint a 22-24. A korábbi emeletráépítési kísérletek helyett ez a szép és jellegzetes kisvárosi épületsor a szemben lévőkkel együtt védelemre érdemes. Ezért a szabályozási tervben is kétféle építménymagassággal számoltunk a tömbön belül. A szélső 14-es számú egyemeletes épület homlokzatosított tűzfala sose lesz képes méltó térfalat képezni, ezért is szükséges az új sarkot is képező épületszárny hozzáépítése...”

Sajnos az azóta eltelt időszak akkori aggodalmainkat igazolta. Semmit nem haladt előre a szállodaépítés, nem sikerült jogerős építési engedélyt produkálni és a banki finanszírozással és az üzleti tervekkel is gondok vannak a bekövetkezett gazdasági válság miatt. A napisajtóban a szüneteltetésről szóló cikkek jelennek meg. A terület pedig egyre pusztul, a telken lévő épületek állapota romlik, a gazdátlanság látványa szembeötlő.



Sajnos a sok bizonytalanság miatt nem létezik olyan adottságnak tekinthető végleges alaprajz, melyet kötelezően figyelembe lehetne venni. Pedig fontos lenne, mert a Szinva medrét az Erzsébet tértől egészen a Zenepalotáig kibontásra tervezzük. Nem mindegy, hogy hol lesz a szálloda gazdasági bejárata, hol kell majd lemenni a szintalatti parkolóba. Tervünkben ezért csak szaggatott vonallal jeleztük, hogy egy db új Szinva hídra biztosan szükség lesz a szálló szervizelése érdekében. Az útterv is úgy készült, hogy az átkötés véglegesítése után megoldható legyen a csatlakoztatás. A hídépítés pedig a beruházó dolga lesz, külön engedélyeztetési eljárás keretében.



(A nyugati kapcsolódási pontokat a szakági műszaki leírások részletesen ismertetik - útépítés, közművesítés, kiváltások, stb.)

3.5. Szinva-meder kibontása

„Miskolchoz éppúgy hozzátartozik a Szinva, mint az Avas látványa. A patak lenyűgöző szépsége az eltelt évszázadokban gyakorta változott át és mutatta a pusztulás, rombolás képét, kikényszerítve a város újjáépítését, s ezzel együtt megújulását. A víz rombolása elől a menekülés útja az Avas volt, tehát jóban és rosszban, a festői szépségben és a katasztrófa súlytotta város látványában is összekapcsolódott az Avas a Szinvával. 1846-ban a Szinva völgyének látványa az ekkor még „szűzi érintetlen szépségével” annyira megragadta Kazinczy Ferencet, hogy a „Magyar Tempe” völgyének nevezte a patak felső szakaszát. De a belvároson csendesen és tisztán átfolyó, a medret gyakran átívelő hidak miatt a patakot a 20. század elején nevezték „miskolci Velencé”-nek is. Aztán jöttek az ipari vizektől, kátránytól szennyezett évtizedek, amely hozzásegített a „koszos, bűdös” város képének kialakulásához. Ma már sokat elhibázott lépésnek tartják az 1970-es évek elején-közepén elkezdett „mederbe zárást”, amely a belváros jelentős szakaszán a közlekedési út alá szorította az azóta megtisztult patakvizet.” írja Dobrossy István a „Miskolc írásban és képekben” című könyvsorozatának 7. kötetében. A város több mint 100 éven át (1818-tól) foglalkozott a Szinva szabályozásának kérdésével.

De az un. nagy árvíz előtt is sok problémát okozott a víz. Több olyan árvízi katasztrófa is történt, melyek helyreállítása hosszú évek munkáját igényelte.

„A városi jegyzőkönyvek az addigi településtörténet legnagyobb árvizét 1691-ben írta le. 1714 májusában az árvíz következményeinek elhárításához Mecenzéből hívnak és fizetnek embereket. Ezt követően 1778-ban, egy évtized múlva, 1788-ban a Szinva és Pece közös árvize, 1813-ban a Szinva nagy árvize okozott rémületet és pusztulást. Erről feljegyezték, hogy egy irtóztató zivatar után az emberek azt hitték, hogy a Hámori-tó gátja szakadt át, s annak a vize tör a városra. „Az emberek az épületek padlásaira és az Avas hegyre menekültek”- olvasható a krónikában. 1823-ban a Szinva, 1825-ban a Pece és a Szinva is, 1837-ben a Szinva okozott árvizet. A 19. század, s a város addigi történetének legnagyobb árvizét 1845-ben élték át a lakosok. A Szinván egyetlen híd, egyetlen malom sem maradt meg, a környező utcák házai is romokban heverték. 1853-ban, majd 1855-ben a Szinva árvizeit jegyezték fel, s ezután következett az 1878. évi, „Miskolcot elpusztított nagy vihador”, mint ahogyan a szörnyűségeket a ponyvairodalom egy korai, vásárokon terjesztett, s a nagy példányszámban elfogyott terméke nevezete. Az árvíz szigorú rendelkezéseket kényszerített ki, amelyek végülis elvezettek az 1894-ben megfogalmazott, majd 1898-ban elfogadott első városrendezési tervhez.

1879-ben Soltész Nagy Kálmán polgármester a város közgyűlése elé „ellentmondást nem tűrő” javaslatot tett. Ez egybeesett a közvéleménnyel, amelynek hangulatát a félelem határozta meg.

Követelték, hogy a „legszigorúbban eltiltandó azokba (a patakokba) bár mit is behányni, vagy hordani, sőt még árnyékszékeknek sem szabad abba lefolyást engedni.” A polgármester jelentésbe foglalt tervezete két alapvető célt tűzött maga elé. Egyrészt célul tűzte a Szinva szabályozását, másrészt tervbe vette a víz lefolyását gátló malmok és egyéb építmények felszámolásán alapuló városrendezési koncepció kidolgozását. A Miskolcot 742 méter hosszúságban átszelő Szinva 37 méter esését két malom – felszámolásával és gátjainak lebontásával megszüntették. 1881-re a meder bővítésével, partvédművek és támfalak kiépítésével befejeződtek a szabályozási és az egykor kanyargós több ágra szakadt Szinva már csak az emlékezetben és az írásos- dokumentumokban maradt fenn.”

(Dobrossy István)

Természetesen a mederrendezés és a malomárkok megszüntetése a tulajdonosok egy részének ellenkezése mellett történt. A tiszta vizű Szinva melletti sétálóutca elképzelése már a 19. század végén megjelent.

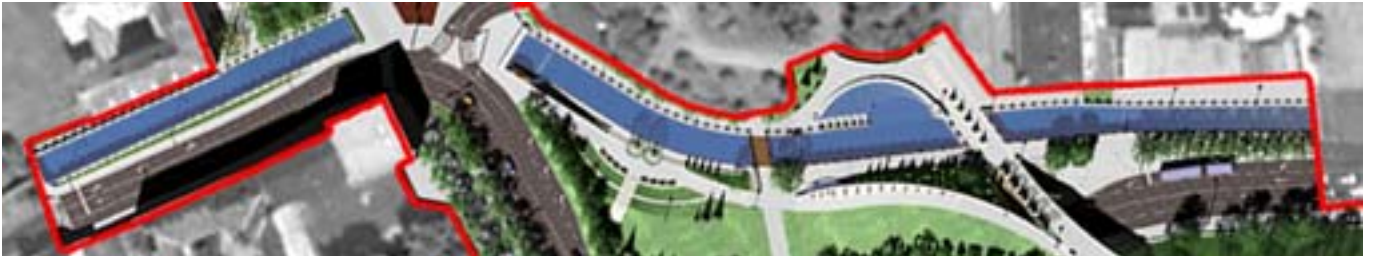
„Nem mulaszthatjuk el tervünkben a Szinva patak medrének szabályozására is kiterjeszkedni; igen melegen ajánljuk, hogy a patak szabadabbá tétessék úgy, hogy mindkét partján vagy kocsutak, vagy sétautak létesüljenek, egyes helyeken parkok és sétahelyek beillesztésével, mindennek daczára a költségesebb átalakítások mellőzésével...” írták a „Miskolc külső képe” című terjedelmes városstratégiai összefoglalóban az 1800-as évek végén. A Szinva medrét ki kívánták kövezni, s mindkét parton 10-10 méter széles utat terveztek kialakítani sétahelyekkel. Az Avasról így szerették volna láttatni az idegen turistával, látogatóval a várost, a városon átfolyó „megrendsabályozott” Szinvát. Ez a terv nem valósult meg sose, megakadályozták a háborúk és a pénztelenség. Az un. Déli Tehermenetesítő út áttörése a 70-es évek elején azzal járt, hogy jelenlegi tervezési területünkön a Szinva medret teljesen lefedték a Bartók tértől a villanyrendőrig 1978-ra. Ma már a Szinva vize nem szennyezett, nem bűdös, eltüntetése a városképből már nem indokolható.

A meder kibontása a tervezési területen belül szinte végig megtörténik (Erzsébet tértől a Bartók térig). A kb. 40 éve lefedett Szinva-patak kinyitása, a zártszelvényt lefedő elemek bontása, az élő patak feltárása jelentős mérnöki feladat. (Külön statikai-szerkezettervezői engedélyezési tervdokumentáció is készült, részletesen ismertette az elvégzendő munkákat.) A jelenlegi zártszelvény felett nagyrészt parkoló üzemel, melynek burkolata keleti irányba lejt. A kibontási folyamatot nehezíti, hogy az intenzíven közművesített városi környezet miatt számos vezeték beépítettek a lefedés elemei közé, később pedig alattuk. Az aszfaltos járőfelületű hídpálya általában 60 cm magas, alulról bordás lefedő elemei 8 méter fesztávolságúak és 1,0-1,1 méter szélesek, széleken hosszbordával ellátva, a végeken és középen keresztbordákkal erősítve. Az elemek a karbantartás elmaradása, a felülről történő beázások és a koruk miatt is leromlott állapotban vannak.

A meder 35 cm vastag oldalfalai vasbeton szerkezetűek, alul 105x75 cm keresztmetszetű alapgerendákból indulnak, melyeket vasbeton bordák támasztanak ki a mederszint alatt.

A javasolt bontási sorrend:

- acél hídkorlát bontása a kötések oldásával, szállítható darabokra vágással,
- aszfalt útpálya bontása,
- szegélyek bontása,
- háttöltések eltávolítása,
- szigetelés védelem és szigetelés bontása,
- hídfők függőleges parapet falainak bontása,
- acél és beton bontott anyagok elszállítása, meder megtisztítása a bontott törmelékektől.



3.6. Új hidak

A helyszínrajzon, az M=1:250-es beépítési tervlapon feltüntettük a tervezett új hidak helyét és méretét. A statikai tervfejezetben minden új híd esetében elkészültek a szükséges méretezések és erőtani számítások, részletes szakági műleírások. A leendő Szent István tér és az Avas közötti közvetlen kapcsolatot megteremtő új gyalogos felüljárószerű átkötés építészeti és mérnöki szempontból is a legizgalmasabb és leglátványosabb feladat. A látványterveken is jól látható módon a pályaszint és a híd szélessége is változó. A pályaszélesség 15,6-20,2 méter között változik, a falszerkezet szélessége 16,2-20,8 méter.

A híd szerkezetét egynyílású, íves, bordákkal merevített, vasbeton héjszerkezet kialakításával terveztük. A felszerkezet a tervezett vasbeton hídfő – támfal tetején kialakított szerkezeti gerendába köt. Az alépítmények tömör hídfők, fal szerkezetűek, az alapozásuk síkalap. A hídfők alapozása vasbeton sávalap. A hátranyúló szárnyfal alapozása hasonló a hídfők alapozásával, azzal megegyező alapsíkon északi: 126,00 mBf, déli: 127,00 mBf magasságon készül sávalapozással. A talajmechanikai szakvélemény alapján a talaj határfeszültsége $\sigma_a=500 \text{ kN/m}^2$.

Az alépítményi szerkezetek, a hídfő fala 80 cm vastag, az íves héjszerkezet és a megtámasztott földtömeg miatt. A hídfők falai dilatáció nélkül készülnek, a hozzá csatlakozó szárnyfalak és megtámasztó falakkal együtt. A szárnyfalak maximum 4,0 m hosszon csatlakoznak a hídfőkhöz, továbbnyúló szerkezeti részek dilatációval elválasztásra és önálló támfalként kerülnek méretezésre.

A felszerkezet változó szélességű vasbeton héjszerkezet, melyet felül borda-ívek merevítenek. A bordák a felszerkezetet takaró feltöltésbe kerülnek, nem látszanak. A felüljáró felszerkezete helyszínen zsaluzott héj, geometriája ívben fekvő hengerpalást, tórusz. A főtartó gerendák felfekvése a hídfőkre min. 80 cm (tengelyben mérve). A pálya keresztirányban nem esik. Hosszirányú esését a sétány határozza meg.

Teljes szélesség: 15,83-24,64 m változó.

Szélesség beosztása: füvesített, növényvel beültetett felület + burkolt sétány + burkolt felület, lépcsőben folytatódva.

Hossza: változó

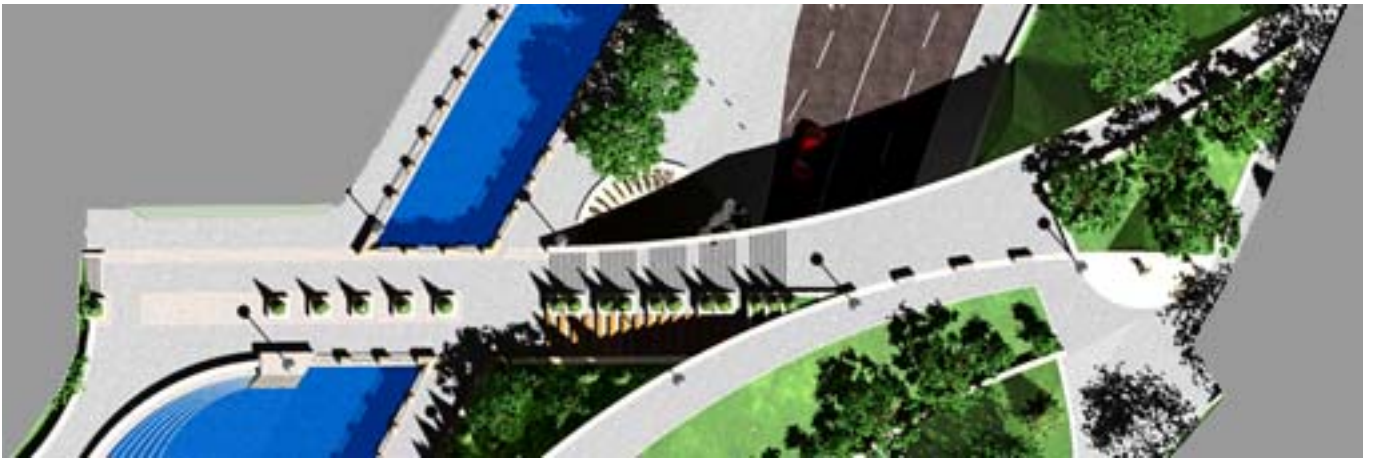
Pálya szerkezet magassága: 0,70 m.

Burkolat típusa, rendszere: sétány burkolat: murva, térkő, füvesített felület vegyesen.

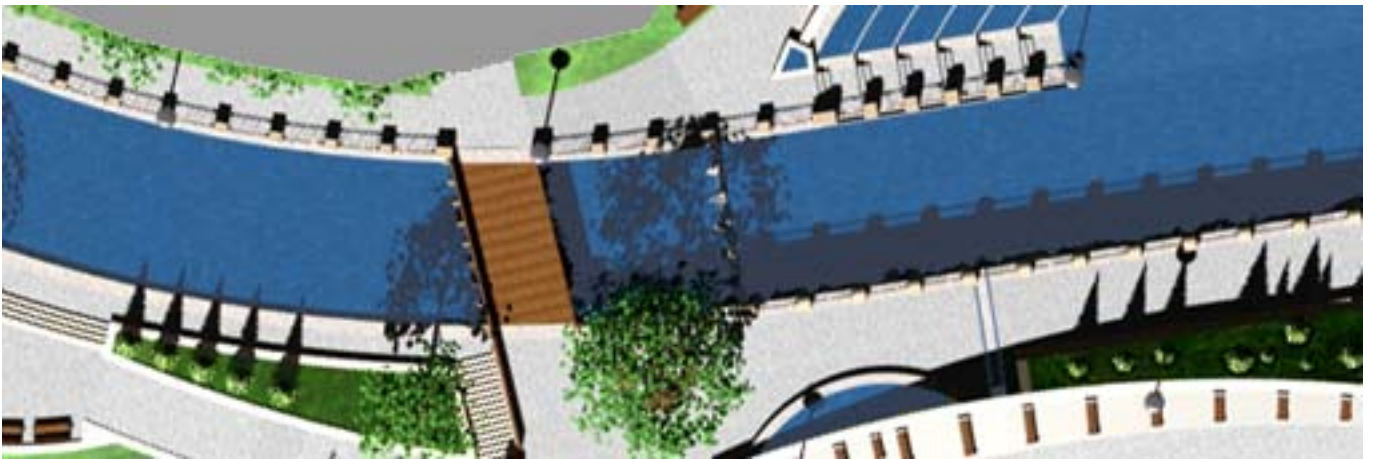
Teljes szerkezeti magasság: 0,30 m (vb. héj)+0,84 m (föld, burkolat)

Szerkezet mértékadó alsó éle: 133,63 mBf

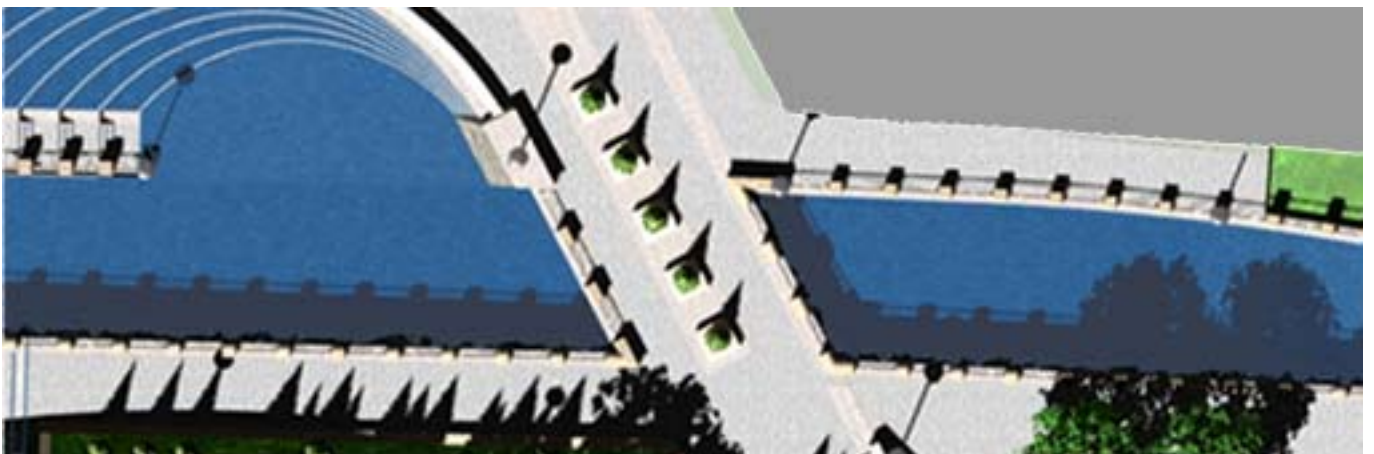
Szerkezet alatti úrszelvény magassága: 4,70 m.



A díszburkolatos Szent István tér és a déli Szinva parti sétány és zöldfelület összekötésére új fahidat is terveztünk, egynyílású, kéttámaszú, rétegelt ragasztott fa főtartós gerendákra terhelő fagerendás keresztartókkal, impregnált keményfa járófelülettel. A fa anyagú hídszerkezet a meglévő vasbeton támfal tetején kialakított szerkezeti gerendákra támaszkodik, 8,0 méteres szabad nyílással, 8,35 méteres támaszközzel, 3,75 m hídszélességgel.



A harmadik új híd a H1 jelű gyalogos híd a Szinva patak felett. Ez a híd az avasi felüljárós híd folytatásaként létesül, közvetlenül a leendő új szálloda DNY-i sarka mellett érkezik a Szinva északi partjára, vízszintes pályaszerkezettel. Az egynyílású, 10,32 méter hosszú kéttámaszú híd vasbeton szerkezetű, előregyártott hídgerendák beépítésével. A teljes hídszélesség 9,0 méter, szerkezeti magasság 75 cm. A híd alatt két távhővezeték, valamint egy víznyomócsövet is át kell vezetni 40 cm átmérőjű védőcsőben, a hídtengellyel párhuzamosan.



3.7. Szent István tér és az avasi hegyoldal összekötése

Már a korábbi pályázati tervünk készítése során is a STÚDIÓ-s munkacsoport építészei is e feladat megoldása kapcsán egyeztették a legtöbbet, és a pályázat értékelésében is nagy szerepet kapott ez a munkarész.



A pályázati tervünkben szereplő javaslatunk szorosan összefüggött a Szent István térre készített beépítési tervünkkel, mivel a tér közvetlen folytatásaként képzeltük el az összekötést. Az akkor műleírásunkban leírtakat ma is érvényesnek tartjuk:

„Miskolcnak már van Szinva-terasz. Pályázati tervünk főtérkoncepciójának egyik fontos eleme az „Avas-terasz”.

Az nem lehet, hogy az Avast büntetlenül négysávos úttal el lehessen szakítani a vele korábban ezer szállal összenőtt várostesttől. Távlatban mindenképpen a négysávos út visszafejlesztése lenne az ideális megoldás, csökkentett forgalommal. Ennek két feltétele van. Az ún. északi tehermentesítő utat be kellene fejezni, a nyomvonalat biztosított. Ez elvinné a kelet-nyugati forgalom nagyobb részét. Déli oldalon pedig az Avas túloldalán vezetett elkerülő-tehermentesítő út megépítése lehetővé tenné a csillapított forgalmat a hegy és a város között. Nagyon fontosnak tartjuk főtérnél a közvetlen kapcsolatot, ezért a város felé enyhén lejtő „Avas-terasz” megépítését javasoljuk. A leendő főtér háttérében feltárul az „Avas-hegy” látványa. Az Avasnak kultikus funkciója, és kisugárzása volt a múltban és most is. A 19. század elejétől fokozatosan a város jelképe lett. A leendő új térről szép látványt nyújt. Az Avas egykori szőlői és gyümölcsösei fontos szerepet játszottak a város gazdasági életében. Az Avas a társasági életnek is színhelye volt, vonzotta az írókat, költőket, művészeket.

„Az Avas a város díszje és legmarkánsabb jellegzetessége, amely nélkül Miskolc és a miskolci élet el sem képzelhető. Az ősi templom, a régi harangtorony, mögöttük a hangulatos temető és fölöttük a dalos pincesorok, a torkuk mélyében eredő, s érő avasi borral, nemcsak a város arcúlatára raknak színeket, de a város életébe is valami különös zamatot lopnak bele. Az Avas a város romantikája. De bölcsője azoknak az álmoknak is, amelyek odalent a városban felbredéskor követeket raknak egymásra és palotákat emelnek a jövőnek.” (Zsedényi Béla)

Az új főtér fölött az Avas örökdió majd, tetején az ősrégészeti látványparkkal és kilátóval.

Korábbi elképzelések között már szerepelt az út alagútba tétele, az Avas „ráhúzása” a városra. Ma már ennek a megvalósíthatósága irreális. Nincsen értelme egy négysávos autópályányi utat alagútba tenni akkor, amikor lehet hogy már tíz év múlva nem lesz szükség ilyen keresztmetszetre a másik két említett út kiépítése miatt. Mi mindenesetre megelégedtünk a főtér tengelyében elhelyezett tér felé lejtős terasszal, még az Avas oldalában vezetett már meglévő gyalogúthoz csatlakozik, így nem takarja el a műemléki együttest a tér felől. A terasz végére, az Avas oldalára a tengelyben javasoljuk áthelyezni a lenti Szent István szobrot. Itt a jelenlegihez képest jóval méltóbb helye lesz. A harminc méter széles teraszon mobilan vagy fixen telifa vízszintes teraszokat lehet változatosan elhelyezni az igényekhez igazodva.

Az „Avas-terasz indítja az új főteret körülölelő Szinva parti zöldzónát, mely elvezet a Bartók térig, sőt egészen a Dayka Gábor utcáig.”

Sajnos ma már ezt a koncepciót nem lehetne végrehajtani, mert az új tér akkori tengelye jelentősen megváltozott, nyugat felé „elcsavarodott”. Az új érvényes szabályozási tervben már a térfalak beépítési vonala máshol van. Mi korábban a védett gesztenyefacsoportot akartuk a középtengelybe a védett termálkúttal együtt, mert féltettük ezeket a fontos természeti értékeket. Ma is úgy érezzük, hogy a szálloda nyugati beépítési vonala erőszakosan előre nyomult, rámászott a gesztenyésre és a tömegével pedig a tér felől betakarná az avasi szakrális műemléki együttes látványát. Sajnos a tervszűri ajánlásai ellenére mégis a nagyobb tömegű szállodát lehetővé tevő szabályozás készült. Mi még mindig reménykedünk abban, hogy az itt rendkívül túlzott ingatlanfejlesztési koncepció megváltozik... A jelenlegi tervünket úgy kellett készíteni, hogy összhangban legyen az érvényes szabályozással. A célunk ezért olyan koncepció kidolgozása volt, amelyik mindkét helyzetre felkészül. Ezért át kellett értékelnünk a korábbi „Avas-terasz” elképzeléseinket az elcsavarodott tértengely miatt. A Szent István tér és az Avasi domboldal gyalogos összekötésére három markánsan eltérő vázlattervet készítettünk, figyelembe véve a megváltozott helyzetet. Mit lehet tenni? Feladtuk a szigorúan tengelyesen szerkesztett, a tér leendő beépítési vonalaival párhuzamos „kimetszést”, az egyirányba fordulást.



Három vázlattervi alternatíva is készült. A megbízó ezekből választotta ki a részletes feldolgozásra javasolt 'A' jelű alternatívát. Jelen engedélyezési tervdokumentációt aszerint finomítottuk és véglegesítettük.

A közlekedési műleírásban részletesen megindokolt megoldás segítette az átkötő híd szükséges feszítávolságának lecsökkentésében. Az útpálya közelebb került az Avas domboldalához, négy sáv helyett pedig csak három sávot kell áthidalni. A Meggyesalja utca csatlakozási csomópontjában elhelyezett körforgalom a folyamatos haladást lehetővé teszi, a 8 méteres pályaszélesség pedig még a nagyobb járművek áthaladását is megkönnyíti. Az egy sávú kialakítással készülő körforgalom lehetővé tette, hogy az Avas előtti szakaszon a forgalmat két sávról egy sávra csökkentsük. Ez a megoldás kis mértékben csökkenti csak az útszakasz átbecsátó képességét, de nincsen lámpa, nem torlódnak fel a járművek, a folyamatos haladás biztosított, a forgalomátáramlás egyenletesebb lesz. Ennek a javaslatnak vannak más forgalomtechnikai előnyei is (visszafordulás lehetősége, balra fordulás, Avasalja utcai bekötés, stb.). A többi változathoz hasonlóan itt is a javasolt híd közvetlen környezetében lesz a buszmegálló, a nyugati irányból érkező buszok esetében részben fedett módon. (A menetrendszerű járatok számára kialakított öblöket az M=1:250-es léptékű helyszínrajzon bejelöltük.) A turistabuszok pedig a Rác Gy. utca mentén tudnak megállni. A markáns integráló terv úgy tudja hasznosítani a tér tervezésével kapcsolatos korábbi tervek tapasztalatait, hogy közben teljesen új minőséget is teremt.

Megvalósítja azt a régi vágyat, hogy az avasi domboldal „jöjjön át” a térre. A látványtervek is jól érzékeltetik, hogy az új főteret vonzó természetes zöld térfalat kap, a gépkocsiforgalom pedig rejtve marad. A védett gesztenyés, a víz és a zöld domboldal marad, felettük „lebegve” a gyönyörű szakrális műemléki együttes látványa.



A fenti kép is jól mutatja, hogy itt már nem hídról, nem szigorú mérnöki műtárgyról, nem valamilyen szögletes betonépítményről van szó. Tényleg lejön a hegy a térre, feloldva az átkelési valóságos és pszichikai gátakat. A javasolt illeszkedő és természetes megoldás tényleg alkalmas arra, hogy közvetlen kapcsolat alakuljon ki a város és a hegy között. A főtér tengelyének „elcsavarodását” is lehet így orvosolni. A Szinvát kísérő változó szélességű zöld zóna alig észrevehetően egyenletesen felmagasodik. Úgy lehet ezen az alacsony hajlásszögű lejtőn felmenni, hogy közben az utat is alig vesszük észre. A lendületes nagyvonalúan ívelődő peremvonala jól harmonizál az itt kanyargó kibontott Szinva mederrel. A művi határok elmosódnak, a természetes összenövés, a város és természet szimbiózisa még akkor is kárpótolni tudja majd a főtérre érkező miskolciakat és a vendégeket is, ha a szálloda vagy az igényes térfalépítés késlekedik is. Viszont enélkül végképp nem beszélhetünk térről építészeti értelemben. A csatolt számítógépes látványtervek sorozata remélhetően még a kételkedőket is megnyugtatja, hogy érdemes ebben az alternatívában gondolkozni.

3.8. Bartók tér felszíni rehabilitációja

A régebbi várostérképeken jól látható, hogy a Bartók tér Miskolc régi városi tere volt, a Bükkmalom közelében, szemben a Luther kerttel. Kialakulásuk összefüggött az evangélikus egyház bérházának, a Luther-háznak a felépítésével. Az 1895-96-ban elkészült kétemeletes bérpalota elválasztotta a templomkertet az eredetileg Luther térnek nevezett piactól, a mai Bartók Béla tértől. Ez a tér a második világháború végéig „Luther téri piacként” működött. az ide felállított szovjet emlékművet 1993-ban lebontották. Ekkor kerültek elő a Bükkmalom maradványai.



A tér mai használata erősen zavart a hatalmas gépkocsiforgalom miatt. A Hunyadi utcából derékszögben be- és kikanyarodó járművek folyamatos áradata balesetveszélyes. A Zenepalota előtt is aszfaltozott parkoló üzemel, a kocsik közvetlenül egészen a homlokzati falig felállnak. A Szinva patak is lefedett, tetején aszfaltozott parkolóval. Így a teret az aszfaltozott utak körbekerítették, rendkívül kedvezőtlen módon.



Gépkocsitengerben úszik a tér, senkinek nincs kedve itt megpihenni. Gépkocsi és a gyalogos is egyaránt csak siet, minél hamarabb át akar jutni a téren.

Most nincs is itt miért megállni, vagy pihenni. A régi vonzó piactéri hangulat már sok évtizede eltűnt, győztek a gépkocsik, kiszorítva az embereket. Ezen változtatni csak akkor lehet, ha a tér körüli közlekedési rend gyökeresen átalakul. Erre most minden esély megvan, hiszen a különböző fejlesztési szándékok „összeérnek” megteremtve a tér kiszabadításának feltételeit.

- A közeli Dayka Gábor utcáig még 2008-ban elkészült a Szinva parti 2x2 sávós útépítési engedélyezési és kiviteli terv. Az IVS előző ütemében pályázati támogatást is nyert erre a város. A közbeszerzési pályáztatások után az építés is megkezdődött. E projekt részeként a Dayka Gábor utca is elkészül, az É-D-i átközlekedést biztosító új közúti Szinva híddal. Ennek megépítése után a belváros nyugati közúti kapcsolata jóval kedvezőbbé válik.



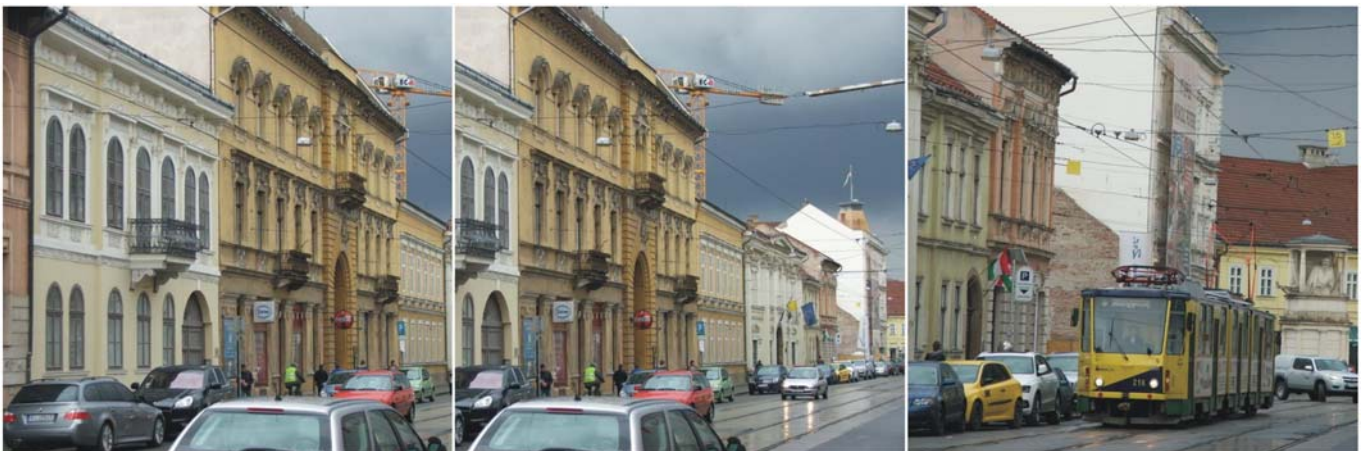
A Dayka Gábor út megépítésével megvalósul a belvárost körülfogó útgyűrű nyugati szakasza.

- A Bartók tér déli oldalán is jelentősen átalakul a közterület. Három útátvezetési alternatívát is megvizsgáltunk a Dayka Gábor utca és a Rácz György utca összekötésére. Az első változatban a 2x2 forgalmi sávós útfelület folyamatosan átvezetett a Petőfi u. 1-3. számú épület előtti szűkületen. Ezt csak a jelenleg lefedett Szinva meder részleges igénybevételel lehetett volna megoldani, költséges szerkezetépítési megoldással (távhő átvezetés, Szinva fölé nyúló konzolos monolit tartószerkezet, befogott korlátmezőkkel). Ez az autósok szempontjából talán ideálisabb megoldás a Bartók tér felszíni rehabilitációjának szempontjából kedvezőtlenebb lett volna.



Ezért örültünk annak, hogy ezt a lehetséges változatot a megbízó is elvetette, pedig a korábbi elképzelésekben még ez a megoldás szerepelt. Az elfogadott változat a Bartók tér szempontjából jóval kedvezőbb. Eszerint a Rácz Gy. utca – Meggyesalja utca csatlakozási csomópontjában egy körforgalom épül ki 8 méteres pályaszélességgel és 12 méteres belső sugárral. Ez a megoldás lehetővé teszi a Bartók tér mellett a forgalom két sávról egy sávra szűkítését, nem kell az útpályával a Szinva meder fölé lógni. A medret a földempalló leszedésével ismét nyitottá lehet tenni, a víz ismét megjelenhet téren. Így az útfelület és a tér kulturáltan elválasztható. A régi hídstruktúra megtartásával a Hunyadi utcától indított díszburkolatos és fásított sétány pedig átvezethető.

- o De nemcsak a déli oldalon várható kedvező változás. A Bartók teret északról a Hunyadi utca határolja, urbánus zárt sorú épületvonulatával.



A régi nagy belmagasságú egy és kétemeletes városi polgárházak a téri meghatározottságot csak erősítik. Rövidesen a Városháza melletti foghíj beépítésével folyamatossá válik a zárt utcakép egészen a Városházáig. A gyalogos Széchenyi utca nyugati folytatása, a Hunyadi utca is rövidesen átalakul. Januárban hirdették ki a villamospálya tender nyertesét, így indulhat a 38 milliárd forint összértékű projekt. Ennek során a teljes (a Tiszai pályaudvar-Diósgyőr között) jelenleg használt 9,6 kilométer hosszúságú pálya komplett rekonstrukciója megtörténik. Ehhez kapcsolódóan megvalósulnak az utasperonok, a meglévő végállomási épületek ki- és átalakítása, a jelző biztonsági- és utastájékoztató eszközök rekonstrukciója is, a villamospályát pedig meghosszabbítják Felső-Majláthig. Márciusban a járműtenderen is nyertest hirdettek: az olasz AnsaldoBreda villamosgyártó cég szállíthatja a 31 új villamost. (Hasonló jár Milánóban, Göteborgban, Athénban). Az első jármű 2012. január 31-én érkezik meg, az utolsókat 2013. január végéig kapja meg a város. A Zenepalota melletti szakasz is jelentősen módosul, hiszen a villamospálya átépítés mellett megváltozik az utca karaktere is, mivel a belvárosi gyalogos zóna tovább „nyomul” nyugat felé.

A napilapok híradásai szerint egy hónap és kezdődik az építkezés, mert május harmadikán indul a villamosprojekt, a Thököly utcai vágánykapcsolat megépítésével és a forgalomtereléshez szükséges ideiglenes végállomás kialakításával. Május 10-től pedig a Thököly utca-Tiszai pályaudvar lezárt szakaszon indul be az építés a bontási munkák megkezdésével. Optimista forgatókönyv szerint az első szakasz pályaépítése várhatóan még az idén befejeződik.



Építészeti és közterületfejlesztési szempontból is javasoljuk a Hunyadi utcai szakasz kétféle kezelését. Az előzőekben vázolt fejlesztések azt eredményezik, hogy a Bartók térről ki lehet iktatni minden átmenő forgalmat. Ilyen jó városszerkezeti helyzetben még sohasem volt a tér. Ez nagy esélyt jelent arra, hogy a megújuló Zenepalotának rangos előtere alakulhasson ki. A Hunyadi utca nyugati szakasza alkalmassá tehető arra, hogy az épület „szervizelését” megoldja, a zavartalan működés feltételeit biztosítsa. Elképzeléseink szerint a Bartók tér keleti térfaláig hosszabbodna meg a sétálóutca, utána pedig a Dayka G. útig vegyesforgalmúként hasznosulhatna, csak a célforgalmat beengedve ide.

Ide célszerű áttelepíteni a Városháztérnél megszűnő taxiállomást, a Dayka utcától induló felállással. Ezenkívül ezt az utcaszakaszt még a Zenepalota célforgalmára kellene fenntartani. (Alternatívaként a taxiállomás céljára a Rácz György utcában is látunk lehetőséget. A leendő belvárosi körgyűrűre onnét is jól lehetne csatlakozni.)

Érdekes megnézni a régi térképeken a Dayka Gábor utca szerepének fokozatos megváltozását az elmúlt 120 évben. Egy 1899-es térképen egészen keskeny kis köz a Nagy-Hunyad és a Kis-Hunyad utca között, az idén pedig 4 sávós útként a belvárost övező körgyűrű meghatározó szakasza lesz. Egy régi leírás szerint a mostani Dayka Gábor utca egy szűk kis köz volt. „Ha egy taliga ment át rajta, a gyalogos ember alig fért el mellette. Az utca egyik oldalán gyümölcsös kertek voltak.” A Hunyadi u. – Dayka G. utcai sarok például csak 1929-re készült el a ma is látható emeletes sarokház formájában. Előtte egy kis földszintes épület állt itt, belógva a jelenlegi szabályozási vonalba. Az 1894-ben elfogadott utcarendezési vonal a terv elfogadása után 35 évvel valósult csak meg. A Hunyadi utca díszburkolattal való ellátása az itt lévő épületek rangját is automatikusan megerősíti. A Hunyadi utca 12. sz. épület (volt Petró ház) 1992-től a Miskolci Galéria kiállító háza is méltóbb környezetbe kerül. Nyugat felől ez az utcaszakasz lesz a gyalogos belváros új kapuja (előszobája) végig felértékelve az itt lévő épületek földszintjeit. Várhatóan rövidesen itt is beindul az a folyamat, mely a jelenlegihez képest jóval színvonalasabb üzletbelsőket és kirakatokat eredményez.

- A Zenepalota átépítése és a felújítása 2009 szeptemberében kezdődött el PPP (Public Private Partnership) konstrukcióban. Ezzel többéves előkészítő folyamat zárult le. Alaprajzi és szerkezeti átalakításokra is sor kerül. Utcaképi szempontból a hátsó - nyugati-homlokzat átalakítása a legnagyobb jelentőségű, hiszen eltűnnek a hatalmas zárt tűzfalak és a belsőudvar is beépül, illetve lefedésre kerül. A lift beépítésével akadálymentessé tett épület érvégére elkészül, a karácsonyi koncertet már a megújult Zenepalotában tarthatják meg, a zeneiskolások is vissza költözhetnek és méltó körülmények között tanulhatnak végre. Az eddig földdel eltömött pincetraktust kibontják és kellő szigetelés után egy próbatermet és stúdiót alakítanak ki.



A Bartók tér felszíni rehabilitációjára négy változat is készült a jelenlegi véglegesítése előtt.

A Bartók tér a nyugati irányban meghosszabbított sétáló utca, illetve a felújított belvárosi térsor záró eleme. A tér jelenleg díszterként funkcionál, azonban jelentős rajta az átmentő gépjármű forgalom, mely nagyban csökkenti a tér használhatóságát. A Zeneiskola felújítása jelenleg folyik, így az előtte lévő tér átgondolása is időszerű. A kis teresedés legimpozánsabb térfala a Zeneiskola, melynek szimmetrikus homlokzata hatással van a térképzésre. Gyalogos közlekedés szempontjából az iskola megközelítésének két főiránya a sétáló utca, illetve a tervezett Szinva parti sétány felől várható. A két gyalogos tengely külső oldalain megdöntött gyepfelület található, mely növeli a tér intimitását, annak védettségét növeli, illetve napos idő esetén lehetőséget ad a leheveredésre. A tér központját további két utcabútor- és fasor „védi”. Ez a belső mag hétköznapokban remek találkozó a tanulók és városlakók számára, azonban kialakítása révén kisebb ünnepek, rendezvények lebonyolítására alkalmas. A tér keleti oldalán egy dupla fasoros sétány található, mely igény esetén biztosíthatja a tér, illetve az itt lévő épületek kiszolgálását.

A közeli Szent István tér alá garázsszintet építenek rövidesen, kis földtakarással. Nagyobb fák ide nem kerülhetnek. Az 5000 fős befogadóképességű rendezvényter igénye miatt hatalmas összefüggő burkolatmező készül. A közeli Bartók tér esetében ezért is fontosnak tartottuk, hogy ne szaporítsuk a fák nélküli agyonburkolt terek számát. A trapéz alaprajzi kontúrú térburkolat felett raszteresen telepített lombos fák szinte összefüggő zöld ernyőt képeznek. A javasolt magastörzsű fák alatt védett pihenőhelyek alakulnak ki. Az összefüggő lombos sátor miatt a miskolciak kedvelt belvárosi tere lehet az így átalakított Bartók tér. Innét indítottuk a kettős fasorral szegélyezett Rácz György utcai sétányt egészen az Avasig, tovább erősítve a zöldkapcsolatot.

A Bartók tér déli oldalán a kibontott Szinva szakaszon un. vízi alagút létesül a tér szélességében, a patak vizét felhasználva. A mederfal oldalába beépített felső csővezetékeken át a dűznikhez pumpált víz által létrehozott vízugarak látványos vízi alagutat képeznek, gazdagítva a teret. A hídon állva igazi, vízbarlang látványát élvezhetik az erre járók...

