

**← PÉCS- INDÓHÁZ TÉR és környéke rendezése tervpályázat / Műszaki leírás**



Az Indóház-tér és környéke fontos szerepet tölt be a város életében. A vonattal érkező vagy távozók számára a város kapuját jelenti. Az Észak-déli tengely déli végpontjaként a Széchenyi-térnek, mint a város központi terének ellenpontjaként sokféle igénynek kell megfeleljen. Helyzetéből adódóan egyik legfontosabb követelmény az utasforgalom zavartalan lebonyolítása, cél azonban, hogy ezen túlmenően a városi élet jelentős részének is váljon színterévé. A jelenlegi állapot, bár sok szempontból működőképes és a működés módja a város köztudatának részévé vált, helyenként gyökeres változtatásra szorul. Bár közlekedési csomópont szerepe megmarad, mind kialakításával, mind a kapcsolódó beépítésekkel és funkciókkal jelezni szeretnénk, hogy lényegesen több annál. Olyan hely, ahova jó megérkezni, ahol már az érkezés pillanatában otthon érezheti magát az is, aki még sosem járt itt, mert minden aggodalmas kérdésére – hol fogok megszállni? mivel tölthetem időmet? mit kell feltétlenül megnézni? hogy juthatok el oda? mit eszem vacsorára? kikkel találkozhatok? – választ kaphat, sőt, megoldást találhat.

Az általunk javasolt változtatások többsége, bár egymásra épül és logikai egységet alkot, külön-külön is megvalósítható, tehát ütemezhető. Célunk az volt, hogy a lokális megoldásokat nagyobb távlatú hálózatos összefüggésbe helyezve a tervezési terület perifériális helyzetét megszüntessük, a városi élet természetes színterévé tegyük. Egyszerűbben: egy új fókuszpont megteremtésére törekedtünk.

A vasúti területek visszaintegrálása a városi szövetbe szükségszerű, de csak azok gyökeres megújításával képzelhető el. Ennek útja nem az elzárás-elfordulás, hanem a megnyitás. Ha a felszabaduló vasúti területeket nemcsak parkolóként vesszük figyelembe, hanem fejlesztési területként is, sokkal szervezettebb városfejlődést érhetünk el.

Elemelve a vasútállomás és környezetének mai helyzetét és működését, azt látjuk, hogy szinte kizárólag a közlekedési mód váltása az egyetlen funkciója. Néhány kisebb üzletet és szolgáltatást leszámítva a közeli intézmények többsége igazgatási és oktatási létesítmény. A tér léptékét a vasút felvételi, igazgatási és szállásépülete határozza meg, ezek azonban nem alkotnak zárt egységet, a szabadon maradó területek mind az északi, mind a keleti térfalon foghíjként jelentkeznek. Az állomás előtere autóbusz forgalommal kitöltött, ez nem teszi lehetővé a beépítés körbezárását és újabb funkciók elhelyezését.

Tervünkben az Indóház tér északi térfalát kiegészítjük, a tér felületét pedig a vasúti felvételi épület előtereként definiáljuk. Bár széles átjárást engedve, de optikai eszközökkel, és funkcionálisan egyaránt lehatároljuk a Rét utca irányából. A vasúti szállóépület előtti tér ezáltal önálló életre kel, a posta és az étterem előtti terekkel új térsorozatot alkot, fokozatos rávezetést biztosítva a jelentőségét visszanyert, új fókuszként megformált Indóháznak.

A műemlék felvételi épület a vasút tervei szerint 2010-ig megújul, műemléki helyreállítás keretében a stílusidegen nyugati toldalékszárny lebontásra kerül. Javasoljuk továbbá az épülethez kapcsolódó perontető átépítését, mert a jelenlegi acél trapézlemez szerkezet nem illik az épület építészeti igényességéhez. A lebontandó resti-toldalék helyén a keleti oldali egykori posta-szárnyal azonos tömegalakítású új szárny építését javasoljuk, melyből felüljárón keresztül közelíthetők meg a peronok és a vasúttól délre eső területek. A felvételi épület körüljárása az első peronon biztosítható, biztonságosabbá tételére javasoljuk a perontető oszlopainak vonalában a felvételi épületeknél egyébként is szokásos alacsony védőkerítés elhelyezését.

Az új északi térfalra ifjúsági szálló építését javasoljuk. Turistaszállást – hogy ne csak vakáció idején legyen a kollégiumokban... Az épülettömeg formálásával a földszintjét és belső udvarát közcélra megnyitva passzázs-szerű kialakítással tovább gazdagítható az Indóház-tér funkcionális kínálata. A kerékpárút-hálózat fontos pontja a vasútállomás, hiszen ide érkezik a nem autóval közlekedők, elsősorban a külföldiek többsége, akik otthon már a városi kerékpározásra szocializálódtak. Az ő számukra ad a város egyéni bejárására esélyt a kerékpár-kölcsönzési lehetőség, mely értelemszerűen a turistaszálláshoz kapcsolódik.

A tér kialakítása híven tükrözi rendeltetését. A térfalak előtt kellően széles terület fut végig a tömeges mozgások levezetésére, emellett átláthatóságával a tájékozódást is segíti. A tér nyugati felén egy vegyes forgalmú útpálya fogja körbe a teret, a gépkocsival érkezők csillapított forgalmának levezetésére. Erről a hurokról kifelé egyirányú átkötést adunk a P+R parkoló új, Rét utca felőli bejáratához, ami lehetővé teszi, hogy az állomásra érkezők kiszállása után az autóval le lehessen parkolni.

A tér középmezőjében a felvételi épület teljes hosszában parkosított sáv húzódik végig, melyet minden jelentősebb kapcsolati irányban burkolt sétány szel át. Az átlós irányú vonalak által határolt mezők („szilánkok”) váltakozva gyepről virág- és vízfelületek. Egyes mezőkben árnyat adó fák állnak, a sétányok egyes szakaszait pedig tömör ülőfelületek kísérik. A főbejárat előtti vízfelületet képzőművészeti alkotás gazdagítja.

A tér csomóponti „szilánk”-jába a tájékozódást segítő táblók és E-pont kerülnek

Meggyőződésünk, hogy a tér e kialakítással válhat alkalmassá a lökészerű forgalmak levezetésére, a rohanók, várakozók, tájékozódók, itt lakók és vendégek sokféle igényének kielégítésére.

Az Indóház-tér nyugati felén megszüntetendő autóbuszállomás pótlására a vasúti igazgatási épület keleti oldalán, a Jókai utca Kálvin utca és Vasút utca közé eső szakaszának valamint a 18911/4 hrsz autóbusz-parkolónak igénybevételevel kialakítandó új végállomás létesítésével teszünk javaslatot. Az ábrázolt megoldásban a PK Zrt helyiségi igényét egy perontetővel egybeépített kétszintes pavilonépülettel elégítjük ki, de költségtakarékos megoldás lehet a közeli vasúti épületek vagy épületszárnyak igénybevétele is. Az elhelyezésből következően az autóbuszforgalom a Szabadság utca – Indóház tér keleti oldalának északi útpályája – Jókai u hurokútvonalon a gépkocsiforgalomtól elválasztva folyhat. A leszállóhelyek és a kettős megállóhely a térre, az induló és pihenő kocsiallások a Jókai utcába kerülnek. A vonatra igyekvő utasok a felvételi épület főbejáratához közel szállnak le. Ha a Budapest felől érkező vonatok a felvételi épület vonalában állnak meg, a vonatról jövők a felvételi épület keleti oldala mellett kialakított téren hagyják el a pályaudvar területét. Innen az autóbusz végállomás induló kocsiallásai jól megközelíthetők, emellett a gyalogos felüljáró is új pozícióba, súlyponti helyre kerül. Az új gyalogosforgalmi rend további előnye, hogy a távolsági buszpályaudvarra vagy a belváros felé a Jókai vagy a Bajcsy-Zsilinszky utcán gyalogosan igyekvők is rövidebb utat kell megtegyenek.

Az új autóbusz-végállomástól induló, a 18911/1 és /3 hrsz telkeket leharántoló átlós gyalogos tengelyt a telkek szabályozására előírt „közforgalom céljára átadandó magánterület”-ként célszerű figyelembe venni. Megvalósításáig a tömb két oldalról kerülhető. A telkek beépítésére iroda-kereskedelem funkciót valamint a vasútigazgatóság épületéhez igazodó magasságot javasolunk.

A Vasút utca forgalma jelentősen megváltozik. Az átalakított Domus-parkoló irányából egyirányú utca vezet az új autóbusz-végállomásig kizárólag autóbusz forgalom céljára. A felszabaduló útpályaszélesség lehetőséget ad elválasztott kétirányú kerékpárút kiépítésére. Ezáltal létrejöhet a város kerékpárúthálózatának egyik legfontosabb, eddig nem tervezett eleme, mely részét képezheti a Zsolnay-negyed – Balokány - Bacsó B. u. - vasút – Kolozsvár u. – Nagyvárad u. – Építők útja tengelynek. A kerékpárút-hálózat fontos pontja a vasútállomás, hiszen ide érkezik és innen indul a nem autóval közlekedők többsége. A jó kerékpáros infrastruktúra, a megfelelő kapacitású kerékpártároló és - kölcsönző jelentősen növelheti a környezetbarát közlekedési módok népszerűségét.

A Kálvin utca keresztezése után az átlós gyalogostengely a Domus parkon keresztül vezet. A tengely iránya olyan, hogy a vasútállomás felé annak főbejáratára mutat, az oda igyekvők tehát „torony iránt” mennek. A tengely lényege, hogy akár közelítünk a vasútállomás felé, akár távolodunk tőle, az úton mindvégig „történik valami”. Eddig a vasútállomás-távolsági buszpályaudvar szakaszon csak a Domus és a vásárcsarnok volt. Most a felvételi épület közelebbi végén lehet elhagyni a peronokat. Ezután a helyi buszok végállomása, passzázs az irodaház földszintjén, az átkelőnél kialakított kis téren e-pont és ivókút, majd a park patakkal és tóval, szabadtéri színpad, sörsátor, virágpiac és mutatványos tér egészíti ki a kínálatot.

A parkot több funkció befogadására alkalmassá téve fogalmazzuk át, de vezérmotívuma a játék. Meghatározó eleme a Domus épülete és a Bajcsy-Zsilinszky úti lakóházak földszintes üzletei közé eső, ma igazi funkció nélküli közlekedőterület, mely kiválóan alkalmas a jelenleg a vásárcsarnok előtti szűk járdafelületen árusító östermelők és virágosok árusítóhelyeinek kultúrált befogadására. A térarányok következtében egy olyan vásártér jöhet létre, ami vásári mutatványosok, csepűrágók és gólyalábasok, zászlóforgatók és mimesek fellépésének adhat helyt. A hely jellegének, városban elfoglalt pozíciójának megfelelően mint a városok kialakulásának korában természetes volt, a kapu környékén a városi kultúra vásári szegmense találhat otthonra. A hosszúkás tér két oldalán a természetes terepviszonyokat kihasználva szintben föllépcsőzve helyezkednek el az árusítóasztalok, míg a mutatványos tér park felőli végét, de már a parkban, egy ponyvával fedett, részben egy mesterséges domb alá befutó sörkert zárja, A mesterséges domb park felőli oldala lelátóként szolgál, az előtte kialakított szabad felületen folytatódhat a játék olyan számokkal, melyek már bizonyos intimitást igényelnek. Ez a felület az átlós gyalogos

tengelyen zajló forgalomtól kis mesterséges tóval elválasztott. A gyalogos tengelyt folyóka kíséri, mely a Kálvin utca átkelésnél kialakított terecskén álló ivókúttól indul. A park többi része már inkább az itt lakók területe felújított játszótérrel. A lakóutca szintemelásával közvetlen gyalogoskapcsolatot biztosítunk a park és a tanítási időn kívül közcélra megnyitott iskolaudvar között, melyen sportpályák, mászófal és egyéb sportszerek találhatóak. Az iskolaudvar tanítási időben oktatási célokat szolgál, tanítási időn kívül az iskola felől kerítéssel lezárva a környékbeliek szabadidős sportjának ad teret. Ezáltal a Domus-park és az iskolaudvar egy egységbe olvad, melynek különböző szegmenseiben különböző korosztályok játszhatnak kedvükre. Az iskola előtti, Jókai utcai parkot a többi közparkkal azonos stílusban fogalmazzuk újra. Meghatározó eleme a táncoló gyerekek szobra, melyet medencéjével együtt felújítva megtartásra javasunk. A parkon átvezető gyalogutakat a legrövidebb út elvét alkalmazva alakítjuk ki hangsúlyosan kedvezve az iskolába az utolsó percben rohanóknak. Az útvonalak által kiszabott „szilánkok” gyepfelülettel, kavicsszórással, mulcs terítéssel vagy kockakő burkolattal változatosan fedettek, lehetőséget adva a rohanás és a sétálás mellett a várakozásra és a tanítás utáni „bandázásra” is.

A tervezett megoldás bár önmagában is teljes, mégsem zárt rendszer, hanem további, kapcsolódó fejlesztések lehetőségét segíti elő. Például a vasúti szállóépületből a homlokzat átfogalmazása után elegáns szálloda válhat, vagy a vasút jelenleg garázsok által elfoglalt területén méretes kereskedelmi létesítmények, vagy akár egy új felvételi épület építhető. Ez esetben a „rég” felvételi épület kelhet új életre új funkciókkal.

Közlekedés: célunk volt a lokális megoldásokat nagyobb, hálózati összefüggésbe helyezni. Rendszerében jelentős, ám műszakilag kedvezően megvalósítható változtatásokat javasolunk, hiszen az új útpályákat és parkoló felületeket túlnyomórészt a jelenlegi közlekedési területeken alakítottuk ki.

A Kálvin utca- Mártírok útja vonal és a vasút közé eső területen csak a vasútállomást kiszolgáló gépkocsiforgalmat engedjük meg, a tér nyugati oldalán csillapított módon körülvetve. Ide kerül a taxiállomás is. A tér keleti oldala és a Vasút utca csak autóbuszok számára járható, két egymás felé fordított hurokban.

Az Indóház téren ezáltal jelentősen csökkent a gépjármű-közlekedés útfelülete más, közösségi funkcióknak helyet adva. A környező utakon szabályozottabb, reményeink szerint ésszerűbb forgalom zajlik, hozzájárulva a káros környezeti hatások csökkentéséhez.

Az Alsómalom utcai csomóponti rávezetés átformálásával jelentős területek válnak hasznosíthatóvá

A Domus-parkoló és a csomópont átszervezésével, azaz a Domus-parkoló déli mezőjének és a Kálvin utca útpályájának felcserélésével az eddigiekkel azonos útfelületen lényegesen több parkolóhely, valamint 16 db autóbusz-várakozóhely alakítható ki a turistabuszok ill. a városi buszok műszakok közötti tárolására. Ez a megoldás lehetővé teszi, hogy a vasúti területnek a felvételi épület és a közúti felüljáró közé eső szakasza is fejlesztési területté váljon a vágányok vonalvezetésének kismértékű módosítása után.

A Móricz Zsigmond téren kisebb módosításokkal megőrizzük a jelenlegi forgalmi rendet, emellett a forgalomcsillapítás eszközeivel élve szabályozzuk azt. A Domus-park és az iskolaudvar közötti közvetlen átjárást, a gyalogosok elsőbbségét biztosítja, hogy e szakaszon az útpályát szintemeléssel vezetjük és a parkolást nem tesszük lehetővé.

Az akadálymentesítés eszközeként a csomópontok lekerekítési ívein süllyesztett szegélyek alkalmazását irányozzuk elő.

	%	db (cca)	m•	ezer Ft
Térfelszín területén				
1. Építmények összesen:			90	120560
Ebből:	1.1. közterületen javasolt építmény:		1	30000
	1.2. utcabútorok (fix és mobil):		40	2160
	1.3. térplasztika, szobor		4	8000
	1.4. köz- és díszvilágítás:		60	42000
	1.5. új közművek, közműkiváltások:		400	28000
	1.6. info-pad, információs táblák:		52	10400
	1.7. egyéb:			
2. Burkolt felületek összesen:			47448	552575
Ebből:	2.1. gépjárműforgalom felülete:	26,43	12540	250800
	2.2. gyalogosforgalom felülete:	31,27	14836	301775
	kockakő - sötét		6200	148800
	aszfalt		3400	34000
	2.2.1. ebből díszburkolat (anyagfajtánként):	11,04	5236	118975
	kockakő - világos		3975	87450
	kőlapburkolat		424	10600
	téglaburkolat		837	20925
	2. 5. egyéb:			
	2. 6. A burkolt felület az összes térfelszínhez képest:	71,31		
3. Zöldfelület összesen:			19000	57430
Ebből:	3.1. fa:		78	4680
	3.2. cserje (új/megújítandó)		90	
	3.3. gyep:		19000	38000
	3.4. virág, évelő:		590	14750
	3. 5. Zöldfelület az összes térfelszínhez képest:	28,56		
5. Mindösszesen:		100%	66538	730565