

Nem megyek én innen sehova...

Nem megyek én innen sehova,
Noha sorsom itten mostoha;
Hát ha volna még mostohább is,
Nem maradnék-e itt tovább is?

Fa vagyok én, lelkem a gyökér,
Gyökér nélkül a fa meg nem él;
S hogy téphetném azt ki földéből,
Idevaló mátkám szivéből?

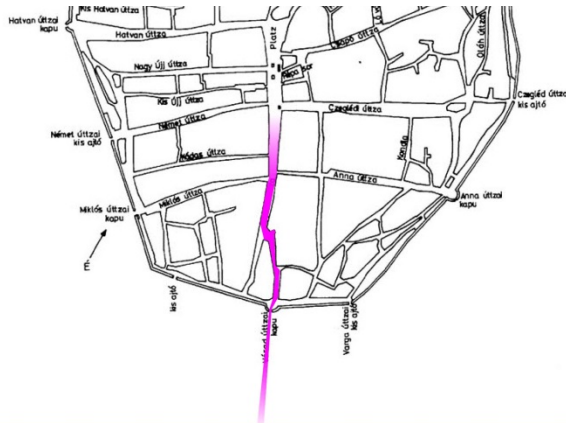
Nagyon kedves nekem ez a hely ;
Elmegy majd a tavasz, menjen el,
Elmehet a nap, a csillagok...
De én nem mék, én itt maradok.

Azért nem mék innen sehova,
Noha sorsom igen mostoha;
De ha volna még mostohább is
Megmaradnék itten tovább is.

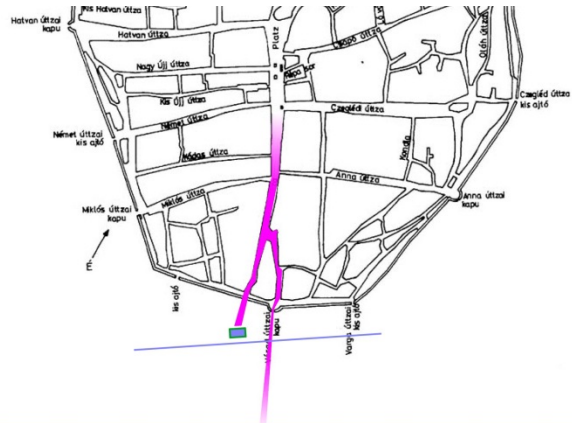
Petőfi Sándor, Debrecen, 1843. december

műszaki leírás

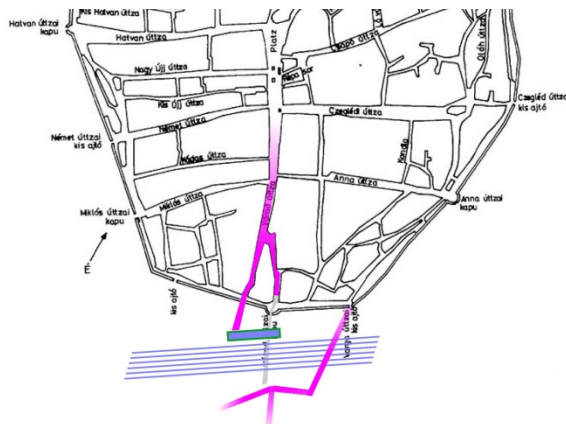
Épp itt az ideje annak, hogy Debrecenben intermodális központ épüljön! Elvitathatatlan, hogy a nagyállomás környéke az egyetlen erre alkalmas hely. A város folyamatos változása különös erővel jelentkezik errefelé. Ezek megértése és a következtetések levonása lehet –megítélésünk szerint – az egyetlen hiteles út a tervezett beruházás sikeres városszövetbe illesztésének.



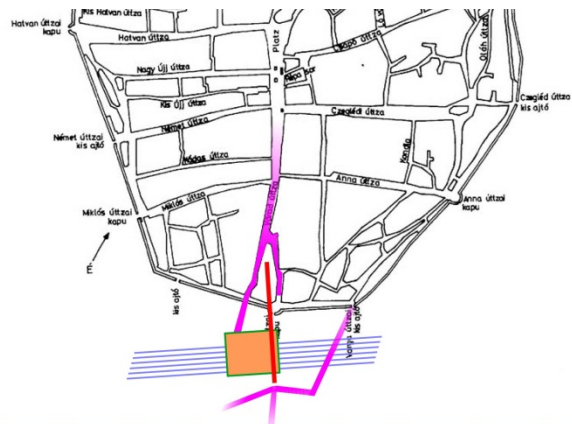
A Várad utca Petőfi Sándor idejében a városkapun át vezetett Várad felé.



Az első vasútállomás így érhetően a Kis Várad utca végében épült meg. Előbb kerülővel, aztán a palánk átvágásával egyenesen vált megközelíthetővé.



A mai Nagyállomás már elépítette a hajdani Nagy-Várad utcát, az zsákutca lett. Később megépült a felüljáró, pótolandó a kiesett Várad utcát.



Az intermodális központ főutcája a hajdani Nagy-Várad utca nyomvonalán lesz. Újra összeköti a két oldalt, miközben a legrövidebb átszállási lehetőségeket is megteremt, még a repülőtér felé is.

Az intermodális központ és a hozzá kapcsolódó beruházások össz alapterülete a körúton belüli, igazán városias karakterű Debrecen 2,5%-a. Nem meglepő, hogy maga az intermodális központ -egy ekkora város esetében- **egy** nagy ház lesz, ellenkező esetben az átszállási hosszak nőnek meg, vagy -föld alá helyezés esetén a költségek. Egyet értünk Rem Koolhaas-szal abban, hogy a nagy házak akkor jók, ha nem architektúrájukkal. Hanem városszöveti összefüggéseikkel büszkélkedhetnek.

A tervezési program nagyon nagy, és a mozgási lehetőségek – a jó és ésszerű használat érdekében- csekélyek. A meglévő, igényes állomásépület -megítélésünk szerint- sajnos csak rendkívül nagy kompromisszumok árán, vagy felesleges terek fenntartásával, így nagyon jelentős üzemeltetési költségeket generálva integrálható az IKKK-ba. Ezért – legnagyobb sajnálatunkra- csak a bontás maradt számunkra. Minden értékes részletét (pl. a nagy murália) átörökíthetőnek tartjuk az új IKKK-ba.

Az IKKK és a városszövet

A Piac utca, ahogy kiér a Petőfi térre, teljesen átalakul - elveszti városközponti karakterét. Egy nagy, lelassult térség (nem tér) ez, amely csak az itt élőket érdekli igazán. Ennek fő oka a hajdani kis és a nagy Várad utca közötti háromszögletű tömb és még korábban a városszalánk eltűnése: helyüket az egykori városhatáron kívül és belül zöldfelület (parknak csak némi megszorítással nevezhető) és a széles közút foglalták el. Egyik sem városias karakter. A hatalmas térséget a jókora nagyállomás és a magasház ellentételezi. Az így létrejött, városszerkezeti indokolatlan, de adottságként kezelendő vertikális hangsúly alapvetően befolyásolta tervünket, hiszen közelébe magasabb épület nemigen kerülhetett.

Alapvető fontosságú szerintünk az, hogy a vasúttal, illetve a rátelepült üzemi zónával kettévágott város újra, gyalogos-szinten is összeköttetésbe kerüljön. Rehabilitáljuk a Várad utcát – a vasút fölött átívelve nemcsak városrészeket kapcsol össze, hanem az IKKK főutcája lesz.

A mostani villamos forduló által körbezárt zöldfelület szintén nem városias karakter. Az Erzsébet utca közelsége, annak várható jelentős (több, mint 2x-es) forgalomnövekedése nem is teheti a későbbiekben sem városi térré. Az intermodális központ ilyenfajta, nagy városi teret funkcionálisan sem kíván meg, így ennek a területnek új funkciót kellett találni. A tovább növekvő légszennyezés kompenzálására az esztétikailag is kitűnő kiserdő kínálkozott a legjobb megoldásnak, hirdetve a „Debrecen zöld, az IKKK zöld” elkötelezettséget.

A jelenlegi nagyállomás világos városépítészeti koncepciót fogalmaz meg: a nagy térség határfalait alkotja. Úgy gondoljuk, hogy ez igen jó koncepció, érdemes továbbörökíteni.

A magasháztól DNY-ra eső II. világháború utáni lakótelep-szerű beépítés éppen e magas épület miatt jobbra kitért helyzetben van. A II. ütem fejlesztési területe lehetőséget teremt arra, hogy ez a szervesen kapcsolatos javuljon valamelyest.

A nagyállomás és a Homokkerti felüljáró közötti terület csupán közlekedési funkciókat lát el: a város megszűnt létezni itt. Ezen a közeljövőben nem is lehet változtatni. Egyetlen lehetőség az, hogy az IKKK a városszövetet terjessze ki addig, amíg az nem okoz fennakadást a közlekedésben. A maradék, hatalmas közlekedési terület – amely jelentős légszennyezést termel folyamatosan– legjobb jövőképe a lehető legnagyobb erdősítés.

A vasút, és a túloldalán kialakult ipari zóna elvágja a várostól a mögötte lévő lakóterületeket. Az IKKK megoldhatja az összekapcsolást, illetve a repülőtéri forgalom átszállási kapcsolatait is, ráadásul még azon az oldalon. Ezért a tervezett sétány (az IKKK főutcája) átvezet a Debreceni hőközpont területe fölött és a Mikepércsi út túloldalán fejeződik be.

Az IKKK koncepciója

Az intermodális központ egy afféle közérdekű klaszter: az azonos érdekű, és nagyjából azonos jelentőségű társult tagok egy közös érdek mentén állnak össze: és ez az utas legkényelmesebb utazási feltételeinek megteremtése.

A vasút már nem az egyetlen utaztató, ez a intermodalitás iránti igény oka. A meglévő vasúti pályaudvar sajnos azért nem felel meg az IKKK főépületének, mert –megítélésünk szerint– már nincs szükség főépületre. A nagy kapacitású, inhomogén rendszerek alaptermészete az, hogy decentralizáltak, de rendkívül sűrűk. Ez újfajta térstruktúrát igényel. Az utazási szokások azonban egyre változnak, ezért a három legfontosabb résztvevőnek (a MÁV, a Hajdú Volán és a DKV) fejlesztési-átalakítási lehetőségeket is kell biztosítani.

Mik is az utas legfontosabb igényei?

- rövid átszállási idő
- egyértelmű tájékozódási lehetőség, egyszerű, átlátható térbeli rendszer
- egyértelmű ki és bejárat(ok) a nem átszálló utasoknak
- megfelelő ellátási színvonal (boltok, vizes csoportok)
- környezet és emberbarát struktúrák (gyakran nem megfogalmazott, de evidens érdekek)

Az az utas, aki mindennap ugyanazokon a viszonylatokon utazik, előbb-utóbb megtanul egy, akár rossz rendszert is használni. A turista, vagy egy futballszurkoló és az a debreceni vagy vidéki polgár, aki csak néhanapján utazik nehezebb dió. Nyilván **minden utas jobban jár, ha a fenti szempontok alapján terveződik meg a központ.**

MÁV

A vasút pályaképe alapadottság. A peronokat az 55 cm-es sinkoraszint-távolság figyelembevételével terveztük át. A peronok gyalogos kapcsolatát a föld alatt vagy a föld fölött lehet megoldani. Integrált megoldásra törekedve a föld alatti elvetettük, mivel ilyen módon nem lehet az iparterületen át a városrészek kapcsolatát megoldani. **Ezért alapdöntésünk volt a vágányok fölött, keresztben futó gyalogos közlekedési rendszer.** Az egyes peronokról mozgólépcsők, felvonó és lépcső vezet fel a keresztben futó belső gyalogostengelyre. Itt lesznek a szükséges kiszolgáló helyiségek (jegy és információs automaták, csomagmegőrző, vizes helyiségek, üzletek). Az IKKK város felőli főbejáratánál helyeztük el a központi információt és a pénztárakat. Innen nyílik a MÁV irodaházának bejárata is. A parkolóházzal való direkt kapcsolat megoldott. A második ütemben kért irodaterület a felsőbb szinteken áll majd rendelkezésre. A lebontásra kerülő pályaudvar kieső helyiségeinek egy részét az 1. vágány mentén, hagyományos helyre tettük (állomásfőnök, menesztők, átmenesztők). A jelenlegi aluljáró közforgalmi szerepe megszűnik, MÁV üzemi vagy/és közmű célokra lesz felhasználható. A peronok a felülépítés miatt fedett-nyitott kialakításúak lesznek. Megvilágításukra megfelelő felülvilágítást terveztünk. A peronrendszer átszellőzése nyitott volta miatt megoldott. A zajterhelés csökkentése érdekében a Volán-buszlejtő mentén akusztikus falat terveztünk a hangtompítók elvén, azaz biztosítva az átszellőzést. Az elegendően nagy belmagasság következtében a felsővezetékek hagyományos módon is szerelhetőek.

A gyalogos tengely / sétány / az IKKK főutcája

A hajdani nagy Várad utca újraértelmezése a Petőfi térről gyalogos/kerékpáros lejtővel induló 10m széles sétány. Az egyik oldalához lejtős park simul, ami alatt kiadható terület jön létre (pl. élelmiszer áruház, drogéria, kávéház). Mielőtt eléri az Erzsébet utcát akadálymentes feljutási lehetőség nyílik az átmenő busz/troli utasai részére. Áthalad az Erzsébet utca felett. A túloldalon is akadálymentes feljutási lehetőség nyílik az átmenő busz/troli utasai részére. A továbbfutó sétányról jobbra szép rálátás nyílik a tervezett kiserdőre, balra pedig széles térbővületet terveztünk a fejlesztési terület (pl. nagyáruház) bejárata előtt. (A földszintjén a saját és a

DKV busz üzemi területei lesznek). A gyalogostengely alatt helyeztük el a transzformátor házakat, a kertészeti és DKV üzemi helyiségeket (pl. diszpécser). Ahol a sétány átmegy a helyi járatok útja fölött, állt egykoron Fogasné háza, akinél Petőfi az 1843/44-es telet kihúzta. Itt a sétány színes padlózata megváltozik: a mottónkul választott vers jelenik meg rajta. Előttünk az IKKK zárt részének bejárata. Balról a parkolóház, jobbról a sétányszintjén információt, jegypénztárat, kormányablakot, éttermet, irodaházi recepciókat és fedett-nyitott teraszokat, feljebb MÁV-os és egyéb irodákat, a földszinten pedig a fedett-nyitott DKV busz leszállóhelyeket, a villamos végállomásokat, kerékpártárolót és a MÁV forgalmi helyiségeit tartalmazó új épület áll. A sétány ideális helyein elhelyezett lépcsők, mozgólépcsők és felvonók teremtenek kapcsolatot a parkolóház földszinti részén elhelyezett helyjárat busz induló állásokhoz, a taxikhoz és a B+R, illetve a K+R parkolóhoz. A sétány szintjén direkt kapcsolat alakul ki a parkolóházzal illetve a tervezési program szerinti üzletekkel. Az inntól fedett-zárt térként folytatódó sétányról nyílnak **lefelé** a MÁV, **felfelé** a Hajdú Volán fedett-nyitott peronjai, üzletek, információs és jegyautomaták és váróterek. A fedett sétány temperált lesz. Az utolsó peroncsatlakozást elhagyva újra színes, nyitott sétányként fut tovább a híd, átvezet a Debreceni Hőközpont területe fölött és a Mikepércsi út túloldalán fejeződik be, átszállási kapcsolatot teremtve a repülőtér felé.

A minél egyszerűbb és átláthatóbb struktúra érdekében úgy döntöttük, hogy minden más megállóhely is a vasúttal azonos helyzetű –azaz a sínekkel párhuzamos– lesz. Így az ezekre merőleges gyalogostengely felfűzi és össze-kapcsolja az egyes pályaudvarokat.

DKV busz

A két buszpályaudvar rendkívül sok megállóhelyet igényel. A helyi és távolsági pályaudvart ezért (és üzemeltetési okokból is) szétválasztottuk. A jóval kevesebb helyi (DKV) járatot a villamos le/felszállókkal együtt a földszinten helyeztük el. A lineáris rendszer a gyalogostengely egyik oldalán csak leszállóhelyeket, a másikon csak induló helyeket tartalmaz. A gyalogostengelyhez mozgólépcsők, hagyományos lépcső és felvonók teremtenek kapcsolatot. A félórás busz és a személyzeti szgk. parkolók a legrövidebb úthosszal kapcsolódnak a rendszerhez. A gyalogos felületek fedettek. A fél óránál hosszabb ideig várakozó buszok részére a felüljáró mentén alakítottunk ki nyitott parkolóhelyeket. Az üzemi területeket (diszpécser, vezérlő, tartózkodó) a gyalogos tengely alatt helyeztük el.

DKV villamos

A helyi buszjáratok leszállóhelyei és a MÁV 1. vágány közé kerülnek a két villamos járat le és felszállóhelyei. A sínek, ill. közút keresztezése nélkül érhető el innen a helyi járatú buszok indulóhelyei (a földszinten), illetve az emeleti gyalogostengelyen át az összes többi viszonylat (MÁV, HAJDÚ VOLÁN). A tartalék tároló helyeket helyben, a 30 perces tároló helyeket a Raktár utca mentén alakítottuk ki.

DKV átmenő busz, troli

Az Erzsébet utcában lesznek (maradnak). A megállókból könnyedén fel lehet jutni a gyalogos tengelyre (lépcső, felvonó). Felvetjük annak a lehetőségét, hogy a direktebb átszállási lehetőség érdekében a felüljáró felé menő járatok bekanyarodjanak az IKKK-hoz.

HAJDÚ VOLÁN

A buszpályaudvar a vasúti sínek fölé kerül, a sínekkel párhuzamos fedett-nyitott peronokkal. Minden peron (a vasúthoz hasonlóan) a gyalogos tengelyről érhető el. A leszállóhelyek egy peron alá kerültek. A félórás busz és a személyzeti szgk. parkolók a legrövidebb úthosszal, helyben kapcsolódnak a rendszerhez. A terminálhoz vezető lejtő szintén párhuzamos a vasúti sínekkel. A lejtő vonalában a légáramlást nem akadályozó akusztikus fal (hangtompító rendszerű) készül a vasúti zajok mérséklésére. A fél óránál hosszabb ideig várakozó buszok részére a felüljáró mentén alakítottunk ki nyitott parkolóhelyeket. Az üzemi területeket (diszpécser, vezérlő, tartózkodó) biztosítjuk. A buszpályaudvar árnyékolását napelemek végzik, amelyek a felület 80 %-át fedik le.

TAXI

A parkolóház földszintjén a gyalogostengely közvetlen közelében lesz a taxidroszt. A vasúttal párhuzamos, a Hajdú Volán terminálját feltáró új útról közelíthető meg, és azon hagyható el.

Repülőtéri forgalom

A vasút túloldalán a Hőerőmű beépítetlen telekrészén vezethető tovább a gyalogostengely. A lejáratánál parkoló alakítható ki a repülőtérrel illetve a vasúton túli városnegyedből érkezők részére.

P+R parkoló

A távolsági buszpályaudvarhoz vezető út mellett helyeztük el a 599 férőhelyes P+R parkolóházat, ami önálló megközelíthetőségű, a RMT javasolta módon. Alternatív be/kijáratot is biztosítottunk a Hajdú Volán terminálját feltáró új útról, külön sávot biztosítva a bejáratnál, a buszforgalom zavarásának elkerülésére. Közvetlen kapcsolata van szintben, illetve felvonókon (3db) és lépcsőházon keresztül a gyalogostengellyel, illetve az irodaházzal, második ütemben pedig a Wesselényi utcai fejlesztési területtel.

K+R parkoló, Car-sharing

A parkolóház földszintjén a gyalogostengely közvetlen közelében lesz a K+R parkoló. A vasúttal párhuzamos, a Hajdú Volán terminálját feltáró új útról közelíthető meg. Mellette mód van autó-kölcsönző kialakítására.

B+R parkoló, Bike-sharing

A Hajdú Volán terminálhoz vezető lejtő alatt, a földszinten, mindenhez közel helyezkedik el a nagy, fedett, a gyalogostengelyhez kapcsolva, annak szintjén a kis beltéri B+R parkoló. A B+R parkoló kiemelt részén kerékpárkölcsönző létesülhet

Építészeti arculat

Az összetett, de egyszerűen megérthető struktúra igényes, jól karbantartható anyagokból valósulna meg. A homlokzatok a déli oldalon zártak, lyukarchitektúrával, az északon nyitottak nagyobb üvegfelületekkel. Erre a város felőli oldalra aktív energiatermelő, és/vagy a szélmozgásra épülő kinetikus homlokzatot javasolunk. A led technika felhasználásával mátrixos, képmegjelenítő rendszer is létesülhet a főhomlokzaton. Az ötödik homlokzat manapság alapvetően energiatermelésre való. Napelemek elhelyezését javasoljuk a Hajdú Volán terminálja fölé, amely megfelelő kiosztásban nem csak a saját, hanem az alatta lévő MÁV pályaudvar árnyékolására is alkalmas lesz. A 80%-os lefedettség jelentős energiatermelést biztosít majd. Az irodaház és a parkolóház tetejére passzív zöldtetőt terveztünk, illetve itt helyeznénk el az irodaháznapi igényeit kiszolgáló napkollektorokat is.

Környezettudatos építészet

Olyan építészeti megoldásokat terveztünk, amelyek kielégítik a 2020-as „közel 0” energiafogyasztási szintet. Arra törekedtünk, hogy a lehetőségekhez mérten minimálisra csökkentsük az aktív (folyamatos költségeket jelentő) rendszereket és minél több helyen passzív megoldásokat alkalmazzunk. Az irodaház(ak)at a „zöld ház” minősítést megcélozva terveztük meg.

Természetes szellőzés:

Fontos szempont volt, hogy minél keskenyebb és zárt kontúrú tömegeket hozzunk létre, így alapot teremtve a természetes átszellőztetésnek. A szükséges frisslevegő utánpótlást a tervezett kiserdő mélyén elhelyezett, a fák által megtisztított levegő biztosítja, amit csatornarendszeren vezetünk a zárt területekre.

Üzemi átszellőztetés:

A parkolóház(ak) mindkét hosszhomlokzata áttört lesz, abból a célból, hogy az esetek többségében energia bevitel nélkül meg lehessen oldani a füstgázok eltávolítását. Mindkét buszpályaudvar és a vasúti pályaudvar oldalt és részben a tetején is nyitott kialakítású, mely megfelelő arányok betartása mellett olyan légállapotokat teremt, amely gépi szellőzést nem igényel.

Természetes hűtés:

Az átszellőztetést a nyári hónapokban az éjszakai (hűvösebb) időszakra téve komoly hőfokcsökkenés érhető el a jelentős saját tömegnek köszönhetően. A MÁV vágányok felülépítése lehetőséget teremthet a tervezett alapozás alatt levegő-talajkollektorok telepítésére, amelyek révén akár a fűtési frisslevegő 8°C előfűtésre lenne mód.

Fényfelhasználás:

A világítási célú fényfelhasználás optimalizálása a cél: égtáj specifikus homlokzatképzést, méretezett, inonotív üvegfületeket és a szükséges helyeken a túlmelegedést kiküszöbölő árnyékolást terveztünk.

Gépészeti megoldások:

A fűtött/hűtött épületrészek hőszivattyús ellátást kapnak. A víztakarékos megoldások (esővízgyűjtés ciszternákban ill. szürke vizek felhasználása, vízmentes vizeldék stb.) jelentős üzemeltetési költségmegtakarítást eredményeznek.

Az egész beruházás területén szelektív hulladékgyűjtést kell alkalmazni.

Információs rendszerek

Az összetett funkciójú épület építészeti egyértelműségét ki kell egészíteni akadálymentes információs rendszerrel is. A hangsúlyos pontokon infó-centereket helyezünk el. Az egész IKKK audiovizuális tájékoztató rendszerrel lesz ellátva.

Belsőépítészeti megoldások tovább segítik majd a tájékozódást. A három nagy cég (MÁV, DKV, Hajdú Volán), illetve a Debrecen Airport arculati színeit és betűtípusait alkalmazzuk az alapvetően neutrális terekben, mindegyiket természetesen az érintett helyeken. Ez háromféle kéket jelent, illetve fehér és sárga fontokat. Az összhatás szintévesztők számára is megfelelő lesz. A legfontosabb helyeken karakteresen megjelenő, a letérést segítő színes felületek a hosszú belső sétányt is kellő részekre osztják optikailag. A legfontosabb helyek (információ, pénztár) narancsszínű feltűnő kiemelést kapnak. A padlóburkolati rendszerek a vak és gyengénlátók számára is megfelelő eligazítást nyújtanak majd.



Szerkezeti kialakítás

A tervezett, dilatációkkal osztott épületrendszer jól ütemezhető és kellő felvonulási területtel rendelkezik. Az alkalmazott szerkezetek legnagyobb része monolit és előregyártott vasbeton lesz. Különösen a MÁV felülépítésnél javasoljuk a könnyített Cobiax-elemes födémrendszer használatát. A Volán pályaudvar árnyékoló-lefedése tüzhorganyzott, helyszínen szerelhető acélszerkezetből készül. Az árnyékoló felületet napelemek biztosítják. Az építés a folyamatos üzem érdekében ütemezetten történik. Pl. a MÁV fölötti lefedés két, vagy három, a sínekkel párhuzamos ütemben készül majd.

Épületvillamosság

A hagyományos épületvillamossági rendszerek helyett megfelelő anyagi háttér esetén intelligens-ház rendszerben gondolkodnánk. A Volán pályaudvar feletti fotovoltaiikus elemekből készült árnyékoló rendszer hatásfoka egykristályos, szilícium napelemes rendszer esetén 15-18%-os is lehet, amivel 150W/m² elektromos áram nyerhető. A 6590 m²-es területen ez 1MW körüli teljesítményt jelent, ami természetesen visszatáplálható módon működne.

Közlekedés

Az intermodális központ a jelenlegi Nagyállomást is befoglaló területen épül a 4.-es út városi szakaszától (Erzsébet és Wesselényi utca) délre. A tervezett megoldás alapvetően a Közlekedés-Városkutatás-PWC konzorcium féle Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány (továbbiakban: RMT), a tervpályázati kiírásban közzétett 4.-es út koncepciójára épül. Azaz: tervünk figyelembe veszi a Homokkerti úti felüljáró tövébe javasolt kör alakú közlekedési csomópontot, annak a tervezési területet kiszolgáló két be/kihajtójával együtt.

Tervünk –a kiírásnak megfelelően- figyelembe veszi a C változat vágányképét, az 1-2 MÁV vágányok megtartásával.

Tervünkbe beépítettük a Ny-i kiskörút II. ütemét, kicsatlakozását az Erzsébet utcába.

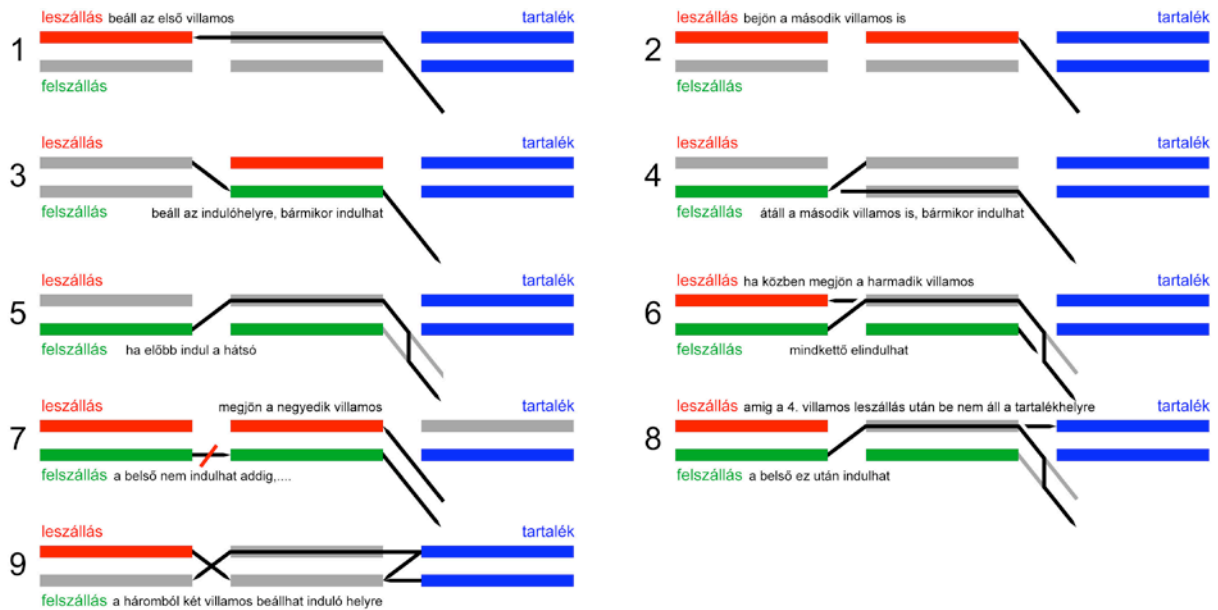
A Raktár ill. Ispotály utca környékének gépkocsis kiszolgálása megítélésünk szerint nem teszi lehetővé a Petőfi utca Ny-i oldalán futó, az Erzsébet utcát keresztező közút megszüntetését. Ennek megtartását javasoljuk azzal, hogy a helyi buszjáratok (DKV) ezen az úton át érik majd el a leszállóhelyeket. A közlekedési csomópont lényegét tekintve a mai formájában marad meg. A tér keleti oldalára az RMT-ben javasolt utat nem vettük át a tervezetből: az IKKK kijáratok a felüljáró közelébe kerülnek.

DKV buszok

Az Erzsébet útról kis ill. nagyíves behajtás után a buszok közvetlenül a párhuzamos leszállóhelyekre állnak be (2x2 db). Innen a legrövidebb úton átállhatnak a felszállóhelyekre, vagy az út túloldalára tervezett 30 perces tároló helyekre, ahonnan közvetlen ráfordulást adunk az indulóhelyekre. A 60p-nél hosszabb tárolási területet a Homokkerti felüljárónál alakítottuk ki. Az IKKK-t a buszok a legrövidebb úton hagyják el a Wesselényi út irányában. A nagyívet a tervezett kör alakú közlekedési csomópont biztosítja.

DKV villamos

A rendkívül nagy helyigényű és városépítészeti szempontból is kezelhetetlen „hurkot” fejállomásra cseréljük, ami párhuzamos helyzetű lesz a vasúti vágányokkal és a DKV busz megállóival. Itt biztosítjuk a tartalék helyeket is. A 30 perces tároló helyeket a Raktár utca mentén alakítottuk ki. A fejállomást üzemi vágányok kötik a remiz felé vezető nyomvonalhoz. A végállomás működési sémája a következő:



DKV átmenő busz, troli

A megállók Erzsébet utcában lesznek (maradnak). A megállókból akadálymentesen lehet feljutni a gyalogos tengelyre. Felvetjük annak a lehetőségét, hogy a direktebb átszállási lehetőség érdekében a felüljáró felé menő járatok bekanyarodjanak az IKKK-hoz.

HAJDÚ VOLÁN

A buszpályaudvar a vasúti sínek fölé kerül, a sínekkel párhuzamos fedett-nyitott peronokkal. Minden peron (a vasúthoz hasonlóan) a gyalogos tengelyről érhető el. A leszállóhelyek egy peron alá kerültek. Az ugyanitt elhelyezett félórás busz és a személyzeti szgk. parkolók a legrövidebb úthosszal kapcsolódnak a rendszerhez. A terminálhoz vezető lejtő szintén párhuzamos a vasúti sínekkel. A pályaudvar a RMT javasolta csomópontban csatlakozik a 4.-es úthoz. A fél óránál hosszabb ideig várakozó buszok részére a Homokkerti felüljáró mentén alakítottunk ki nyitott parkolóhelyeket.

TAXI

A parkolóház földszintjén a gyalogostengely közvetlen közelében lesz a taxidroszt. A vasúttal párhuzamos, a Hajdú Volán terminálját feltáró új útról közelíthető meg és hagyható el.

Repülőtéri forgalom

A vasút túloldalán a Hőerőmű beépítetlen telekrészén vezethető tovább a gyalogostengely. A lejáratanál parkoló alakítható ki a repülőtérrel illetve a vasúton túli városnegyedből érkezők részére. Behajtás a 47-es útról (Mikepércsi út).

P+R parkoló

A távolsági buszpályaudvarhoz vezető út mellett helyeztük el a 599 férőhelyes P+R parkolóházat, ami önálló megközelíthetőségű, a RMT javasolta módon. Alternatív be/kijáratot is biztosítottunk a Hajdú Volán terminálját feltáró új útról. Közvetlen kapcsolata van szintben, illetve felvonókon és lépcsőházon keresztül a gyalogostengellyel, illetve az irodaházzal, második ütemben pedig a Wesselényi utcai fejlesztési területtel.

K+R parkoló, Car-sharing

A parkolóház földszintjén a gyalogostengely közvetlen közelében lesz a K+R parkoló. A vasúttal párhuzamos, a Hajdú Volán terminálját feltáró új útról közelíthető meg. Mellette mód van autó-kölcsönző kialakítására.

B+R parkoló, Bike-sharing

A Hajdú Volán terminálhoz vezető lejtő alatt, a földszinten, mindenhez közel helyezkedik el a nagy, fedett, a gyalogostengelyhez kapcsolva, annak szintjén a kis beltéri B+R parkoló. A B+R parkoló kiemelt részén kerékpárkölcsönző létesülhet

Forgalmi áramlatok zavartsága

Minden egyes szolgáltató (MÁV, DKV, Hajdú Volán, Taxi-cégek) illetve minden egyes járműfajta (busz, villamos, személygépkocsi) önálló pályaudvar-résszel rendelkezik. Az egyes részpályaudvarok egyáltalán nem zavarják egymást, miközben a lehető legrövidebb átszállási lehetőségeket teremtenek az utasok részére. Az **utas egyetlen egy járműforgalmi területen nem kell átmenjen**. a kereszteződések mindig szintben elkülönülve, akadálymentesen lettek kialakítva. A buszpályaudvarokon csak párhuzamos (DKV busz) ill. fogazottan párhuzamos (Volán) beállók létesültek, **azaz tolatás sehol nem lesz!** A 30 perces tárolók közvetlenül a pályaudvarokon létesülnek, és a legrövidebb fordulókkal érhetőek el az induló állások. itt sincs szükség tolatásra. A 600 gépkocsi miatt fontosnak tartottuk egy alternatív be/ki járat létesítését. Ez a Hajdú Volán feltáró útjával azonos közúti kapcsolatot jelent. A forgalmi áramlatok zavarsága elkerülésére önálló sávon járnak be a személygépkocsik, így az esetleges torlódás esetén sem zavarják a távolsági buszokat.

Forgalombiztonság

A fentiekén kívül az alábbiak teljesülnek: A két busz szolgálat (DKV, Volán) elkülönített be és kijáratokkal rendelkezik, így egymást semmilyen körülmények közt nem akadályozzák. A villamosvágányok nem keresztezik a Volán útvonalait, A DKV buszét pedig egy, kitűnően belátható helyen, egyirányú forgalom mellett. A P+R önálló be/ki járatokkal rendelkezik.

Akadálymentesítés

Az egész IKKK környezete teljes mértékben akadálymentesített lesz. A szintkülönbség áthidalók minden esetben felvonót is jelentenek. A gyengénlátók ill. vakok részére vezetősávokat és saját audio rendszert telepítünk. A tervezett felületek a megfelelő kontrasztot alkalmazzák a szükséges helyeken (pl. ajtók kiemelése). A gyengén értelmi fogyatékosok részére is alkalmas információs rendszer létesül. Az egész épüleategyüttesről tapogatómakettet állítunk ki braille írással.

Környezetalakítás

Az IKKK minden hasznossága ellenére komoly környezetterhelést okoz. Ennek mérséklése rendkívül fontos feladat. Ennek tudatában és figyelembe véve, hogy az IKKK célzott forgalmat jelenít meg (azaz nem az itt tartózkodás a tipikus) a közterületeket, ahol csak lehet nem burkolt köztérként, hanem erdő társulás szintű intenzív zöldfelületként alakítjuk ki. A faanyagot várostűrű és **kiemelten magas por és széndioxid megkötő, illetve jelentős oxigéntermelő** fajokból válogatjuk ki. A három nagy zöldfelület a következő:

- a Petőfi tér: A sétány indításánál városi teret terveztünk interaktív vízfelülettel (szökőkút). A sétány mentén lejtős-ligetes zöldterület alakul ki. Természetesen a Petőfi szobor és a kopjafa, valamint a Várad utcai kapu emléktáblája is megmarad.

- Az IKKK előtti terület: Mivel itt csak minimális gyalogos forgalom várható, sűrű erdőt alakítunk ki az optimális fajokból, amely a széle felé kissé fellazul.

- A felüljáró környéke: itt minden nem burkolt felület -a közlekedésbiztonság messzemenő figyelembe vételével- erdősítve lesz.

A burkolt felületek környezetkímélő anyagokból lesznek, és az esővíz elszivárgását nem akadályozzák meg.

Közművek

Csatornázás: A / 150 cm ill. a /190 cm keresztmetszetű gyűjtőcsatornák változatlanul maradhatnak. Az I. és a II. ütem ellátására új bekötések készülnek. Az I. és a II. ütem bontásaihoz kapcsolódó közműszakaszok is bontásra kerülnek.

Vízellátás: a DN600-as víz gerincvezeték változatlanul maradhat. A tervezett emelt szintű sétány keresztezi a nyomvonalát. Az alapozásnál ezt figyelembe kell venni. Az I. és a II. ütem ellátására új bekötések készülnek. Az I. és a II. ütem bontásaihoz kapcsolódó közműszakaszok is bontásra kerülnek.

Táv hőellátás: A távhő gerincvezeték az első ütem parkolóháza keresztezi. Mivel az épület nincs alapinézve, az alapozás során figyelembe kell venni a nyomvonalat. Biztosítani kell a vezetékhez való hozzáférést. A II. ütemben megvalósuló Wesselényi utcai fejlesztés szintén alapincézetlen lesz. Itt is figyelembe kell venni a nyomvonalat az épület szerkezeti rendszerének megtervezésekor. Az Erzsébet utcát merőleges átszelő gerincvezeték ferde helyzete miatt kismértékben benyúlik a sétány szerkezete alá. Végezetül a Petőfi téren létesülő gyalogos lejtő is keresztezi az egyik mellékágot. Egyik helyen sincs szükség kiváltásra, csupán az alapozást kell körültekintően megtervezni.

Földgázellátás: Az új épületegyüttes földgázcsatlakozást nem igényel. A szükséges közműbontásokat el kell végezni.

Gyengeáramú hálózatok, távközlés: Az új beépítés alapvető vonalakat nem érint.

Erősáramú hálózatok és közvilágítás: A MÁV trafó épület az első ütem során felülépítésre nem kerül. Az értelmes területfelhasználás miatt azonban áthelyezését javasoljuk a közelbe tervezett gyalogostengely földszinti területére. Az új transzformátor állomás közúti kiszolgálása megoldott. Az áthelyezett állomás mellé kerül az új területeket kiszolgáló trafóház. Az új beépítések vagy nem érintik a meglévő nyomvonalakat, vagy alapincézetlen épületszakaszokon haladnak át. A megfelelő hozzáférést biztosítani kell!

Ütemezés

Az ütemezhetőség rendkívül fontos egy ilyen sokmilliárdos munkánál. A sok félbemaradt beruházás arra is megtanított minket, hogy minden ütem –lehetőleg- befejezett egésznek kell tűnjön.

Első ütem

Arra jutottunk, hogy fontosabb a beruházás rentabilitása, az esztétikailag befejezett első ütemnél. Ezért az IKKK-t úgy terveztük meg, hogy a magasházzal szemközti térlezárás ne legyen a része és csak a második ütemben épüljön be. Így létrejön egy remek városi kontextusban lévő, értékes telek. Az amúgy is legkevésbé értékes földszint egy része a DKV buszparkolója lesz. A maradék terület az első ütemben autóparkoló lehet. Ennek helyére kerül majd a II. ütem szervízterülete. A MÁV vágányok felülépítése forgalomtechnikai okok miatt hosszában osztva, két ütemben készülne. Ezt megkönnyíti a felülvilágító sorok vágánytengely közelében való elhelyezése. Az első ütem számol a meglévő postával. Megközelítése az irodaház nyitott földszintjén át biztosított az IKKK felől.

Az első ütem további alütemekre bontható. A vasút felülépítése a Volán pályaudvarral külön ütemben készülhet el. Az a logikus, ha a gyalogos tengely a vasúti peronokhoz levezető vertikumokkal az első ütem elején épül meg. Elképzelhető azonban egy olyan átmeneti megoldás is, amikor az aluljáró rendszer működik még, és a gyalogos tengely kiegészítő funkciói pl. konténerekben állnak rendelkezésre. A „felüljárós” tervnek van még egy fontos logisztikai előnye: az építkezés alatt az aluljáró működhet, mint peronfeltöltő rendszer.

A második ütem

Az IKKK-t úgy helyeztük el, hogy a tervezési területen maradjon egy nagy, jól értékesíthető, a tervezési programhoz is illeszthető fejlesztési terület: a tervezett sétányról nyílna a Wesselényi utca mentén húzódó, megfelelő feltöltési lehetőséggel rendelkező, a javasolt II. ütemű fejlesztések helyénél értékesebb helyzetű terület. A tervezett 599 férőhelyes parkolóházzal akár szintenkénti kapcsolatba is kerülhet.

A második ütemben elbontásra kerül a Posta épülete is. Új helye a a térre néző irodaház alsó három szintje lesz. A kiírás szerinti fejlesztési területet a közeli magasház miatt, annál jóval alacsonyabb épületekkel népesítettük be. Parkolóház is létesül. Az első üzemben megépülő (a II. ütemre már szinte teljesen MÁV irodaház) nyilvános első emeleti teraszos üzletutcája folytatódna az új beépítésben is. Kialakítottuk a MÁV földszintes területigényét, külön tehergépkocsi bejárattal. A második ütem közterület rendezése esélyt ad arra, hogy az Ispotály utcai lakótelep méltó kapcsolatba kerüljön az IKKK-val. E beépítés kitüntetett figyelmet szentel a régi ispotálynak. A II. ütem Ny-i végéhez csatlakozó barnamezős terület beépítése a felvázolt Raktár utcai beépítés folytatása lehetne, de annál magasabb beépítéssel.

A Hajdú Volán megszűnő pályaudvara

Az új buszpályaudvar elkészülte után a régi sorsa könnyen megpecsételődhet. Feltétlenül érdemes lenne megmenteni az épületet. Hasznosítására városi funkciók az ideálisak. Jó példa erre a Budapest, XI. Bukarest utcai buszpályaudvar, amelyből kávéház lett (Tranzit Art Café).

