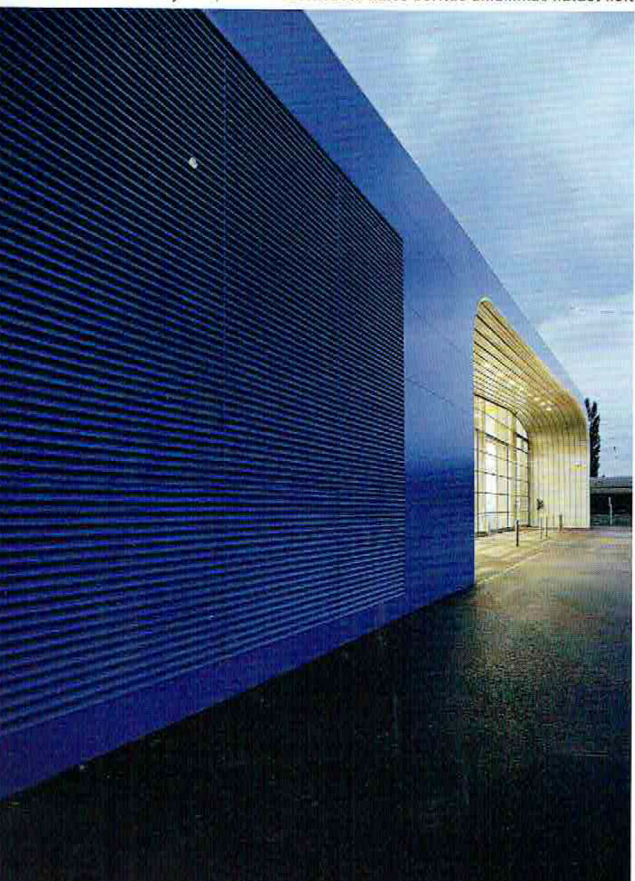




A 18 méteres fesztávú csarnok íves és szögletes geometriai formákat kombinál

A hajlított, bordás szerkezetű külső borítás dinamikus hatást kelt



LUXUSREMÍZ

Új vasúti karbantartó üzem Pusztaszabolcson

Szöveg:
Csikós Gábor
Építész:
Hajnal Zsolt,
Kendelényi
Péter,
Kara László,
Kovács Judit,
Lengyel Ágnes,
Makovinyi
Krisztián
Fotó:
Polgár Attila

EGY VASÚTI SZERELŐCSARNOKTÓL SZINTE ELVÁRJUK, HOGY ZAJOS, SÖTÉT, OLAJOS ÉS FESTÉKSZAGÚ LEGYEN. HOGY ENNEK NEM FELTÉTLENÜL KELL ÍGY LENNIE, ARRÁ A STADLER ÚJ PUSZTASZABOLCSI JAVÍTÓBÁZISA SZOLGÁLTAT PÉLDÁT.

A magyar utazóközönség számára ma még szokatlan, ám annál kellemesebb látványként, április óta új típusú, eddig jobbra csak külföldön látott vonatok közlekednek a Budapest környéki vonalakon. A Stadler Flirt típusú motorvonatból összesen 30 darab érkezett/érkezik Magyarországra, ezek a Bp.-Dunaújváros, a Bp.-Székesfehérvár és a Bp.-Tatabánya-vonalakon járnak.

A 2006-ban kiírt pályázaton nyertes Stadler Rail Group megbízása teljes „csomagra” szólt, vagyis a vonatok legyártásán túl azok karbantartásáról, javításáról és takarításáról is a svájci cégnek kell gondoskodnia. Ezért a szállítási kísérő-beruházásaként került sor a pusztaszabolcsi karbantartó bázis létesítésére.

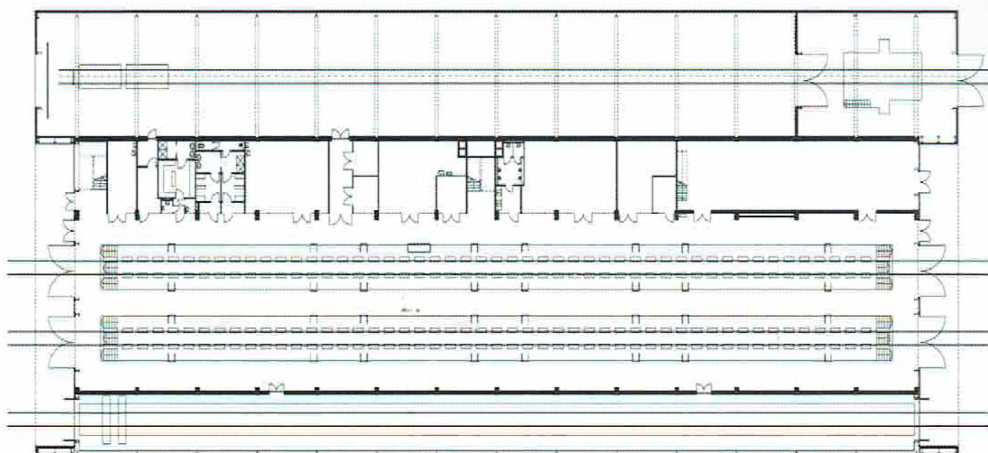
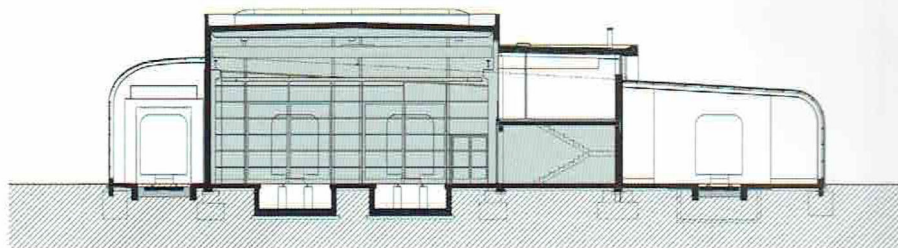
Az eredetileg a MÁV tulajdonában álló területen korábban is vasúti karbantartó műhely működött, így a vaspályás infrastruktúra már adott volt, ellenben a pár évtizede épült, tipikus MÁV üzemcsarnok teljesen alkalmatlan volt az új vonatok kiszolgálására. A beruházó feltétele az volt, hogy a különböző karbantartó és tisztító

funkciók elhelyezését egyetlen épületen belül lehessen megoldani, és nem utolsósorban, mindez készüljön el három hónapon belül. A számos kihívással járó megbízást – amolyan testhezálló feladatként – végül Hajnal Zsolt, egykori IPARTERV-es építész kapta meg. (A Hajnal Építész Iroda tervezte a közelmúltban az érdi állomás új perontetőit is.) Első lépésként – mivel az új funkciókra teljesen alkalmatlannak tűnt – teljes egészében el kellett bontani a korábbi szerelőcsarnokot. Jó felismeréssel viszont meghagyták az épület még mindig jó minőségű vasbeton pillérvázát, ami így az új csarnoknak is szerkezeti alapja lett, nem kevés kivitelezési időt is megspórolva. A régi, 60 x 40 cm-es, négyyszögletű pillérek jól felismerhetően jelennek meg az új épületben. Ezek tartják a 84 méter hosszú, 9 méteres belmagasságú, 18 méter fesztávú, mindösszesen 4164 m² hasznos alapterülettel rendelkező, teljesen új csarnokot.

A létesítményben négy alapvető funkció kapott helyet. Ezek közül legnagyobb a két vonat egyidejű fogadására alkalmas

szerelőtér, hosszú, mélyített szerelőaknákkal. A szerelvény teljes körbejárhatósága érdekében az akna fölött pillérek tartják a kocsikat, így a sín egyes szakaszokon alátámasztás nélkül, a levegőben fut. E mellett található az egy-egy vonatot kiszolgáló mosócsarnok, valamint a futómű beállítások helyszíneként szolgáló kerékeszterga csarnok. Az emeleten, üvegezett galériákon kaptak helyet az irodák.

Egy ipari létesítmény esetében alapvető feltétel a jó minőségű, egyenletes megvilágítás. A monolit hatású épülettömb fém-burkolatát azonban nem szakítják meg ablakok, ezért a szükséges mennyiségű fényről a két végfal üvegezése, valamint felülvilágító nyílások gondoskodnak. A bejövő fényt az irodák és kiszolgálóhelyiségek üvegablakai és -falai továbbbírják. Minderre pluszban a belső térben uralkodó törtfehér és világosszürke színek segítik rá. Ettől csupán az oldalfalakon futó darupálya és az akná mentén álló csoportemelők vidám, sárgadinnye színű acéltagozatai térnek el. (Nem mindennapi látvány egyébként, amikor a szerkezet egyben emeli fel a 80 méter hosszú vonatot.)



Az első látásra szembetűnő, íves formavilág Magyarországon eddig nem igazán volt jellemző a teljes egészében ipari funkciójú csarnokoknál. A csillogó ezüstszürke páncélzattal ellátott épület mint egyedi tereptárgy, már-már térbeli logóként jelenik meg a környezetében. Erre az alkalmazott Haironvill acéllemezes borítás adott lehetőséget, melynek érdekessége, hogy a bordái úgynevezett rogyasztós technikával hosszirányban meghajlíthatók. A hosszú tömböt a két végénél kék színű Alucobond alumínium-burkolat zárja le.

Lásd még:
Kapás utcai
irodaház
OCTOGON
2004/6-2005/1.
Társasház
a Futó utcában
OCTOGON
2006/6.

A műtőtisztaságú belsőben a törtfehér és világosszürke színek uralkodnak. Jól megfigyelhetők a darupálya és a csoportemelők sárga tagozatai

