

A vasútfejlesztés nélkül tervezett befektetések révén végrehajtott területszűkítés miatt látszik megpecsételődni a pályaudvar sorsa, melynek városközpontból való kitelepítését a befektetők és a városfejlesztők évtizedek óta szorgalmazzák.

BUDAPEST-KELETI PÁLYAUDVAR

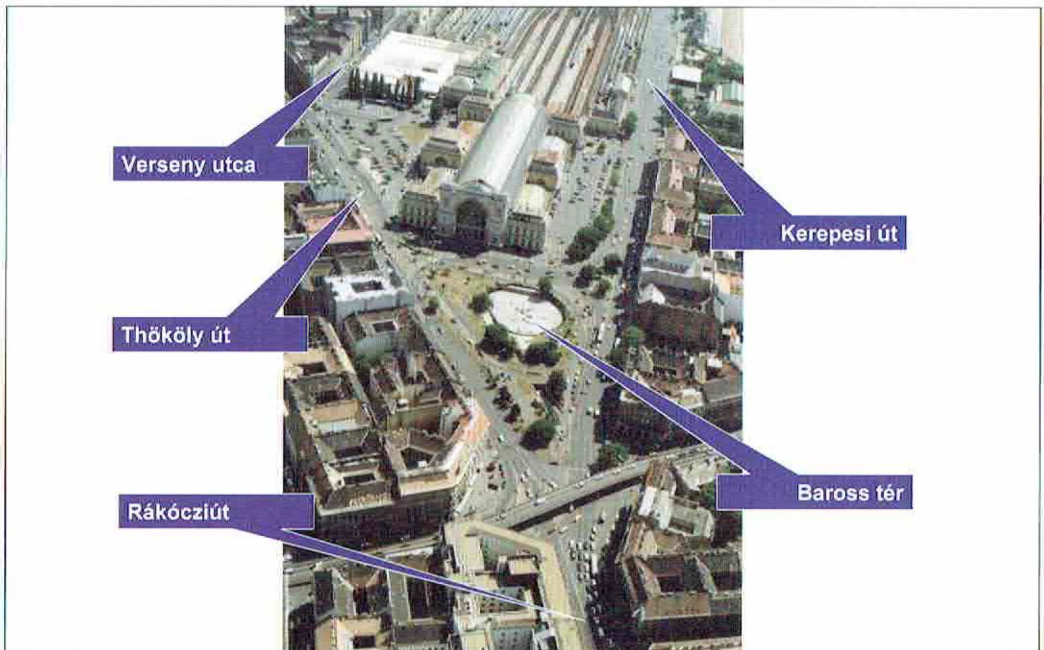
Budapest legnagyobb fejpályaudvara és a magyar vasutak legforgalmasabb utasforgalmi létesítménye a Keleti pályaudvar, amelyet a MÁV 125 éve, 1884. augusztus 16-án nyitott meg az utazóközönség előtt. Az eredeti Központi Indóházat 1892-től nevezik Keleti pályaudvarnak. Az indóház a Kerepesi úti vámnál, a mai Baross térnél, a Thököly út és a Kerepesi út által közrezárt területen épült fel (216. ábra).



214. ábra: Budapest-Nyugati pályaudvar átépített, peronzáras keresztperonja, Magyarország



215. ábra: Budapest-Nyugati pályaudvar fejlesztői lobbik és városfejlesztők által kijelölt, beszűkülő területe, Magyarország



216. ábra: A Thököly és Kerepesi út által határolt területen felépített Budapest-Keleti pályaudvar madártávlatból, Magyarország

A felvételi épület főhomlokzatát a Rákóczi út tengelyében helyezték el, mivel a közigazgatási bejárás alkalmával a főváros kikötötte, hogy az új pályaudvar homlokzatának a középvonala a Rákóczi út tengelyébe kell essen.

Emiatt a felvételi épületet eltolták az ingatlan Thököly úti oldala felé, ami jelentősen megnehezítette a vasúti funkciók építési területen való racionális elhelyezését. A pályaudvart a nyíltvonali vasúthálózattal a kezdeti években kétvágányú pálya kötötte össze, ami a Józsefvárosi pályaudvarnál elágazott. A vonatforgalom növekedése azonban hamarosan önálló bevezetés kiépítését tette szükségessé.

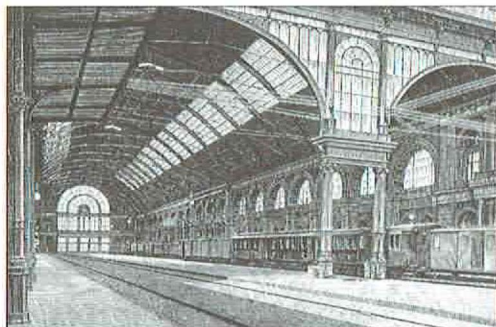
A pályaudvar utasforgalmi épületét, a Központi Indóházat Rochlitz Gyula (1827–1886) MÁV főfelügyelő, a Vasútépítészeti Igazgatóság egyik meghatározó építész és Feketeházi János (1842–1927), Magyarország egyik legnagyobb hidtervező mérnökeként számon tartott MÁV főmérnök tervezte.

Az épület tervezését 1871-ben kezdték meg, ekkor készült az első tervváltozat. A fejpályaudvar utasforgalmi létesítményének funkcionális kialakítása során, az akkor alkalmazott elveknek megfelelően, az induló és érkező vonatokat, illetve az utasokat kiszolgáló funkciókat szétválasztották és a vágánycsarnok két oldalán helyezték el. Az épület ennek megfelelően három nagyobb tömbből áll, a két oldalszárnyból és a 180 m hosszú, 42 m széles vonatfogadó és vonatin-dító csarnokból. A vágánycsarnok a 40 métert meghaladó magasságával a főhomlokzat leghangsúlyosabb eleme és az épület építészeti megjelenése szempontjából is meghatározó központja (217. ábra).

A kedvezőtlen talajviszonyok miatt a vágánycsarnok alapozásánál közel 3000 db vörösfenyő cölöpöt helyeztek el, amelyek a mai napig megbízható módon viselik a hatalmas építmény súlyát.

A vágánycsarnok tetőzetének tartószerkezetét parabola alakú, háromcsuklós, hegesztett acél ívtartókból készítették, melyet palafedéssel láttak el. A természetes megvilágítás biztosítása céljából a tetőszerkezetbe 2 db, a csarnok teljes hosszában végigfutó, üveg felülvilágító sávot, a gőzmozdonyok füstjének elvezetése érdekében pedig tetőszellőzőket építettek be (218. ábra).

A tetőszerkezet építésénél különleges, mozgó állványzatot építettek, amelynek szerkezete a csarnok két vágányán való mozgást lehetővé tevő kocsira támaszkodott, a munkaszintet pedig közel harmincméteres magasságban, a tetőszerkezet parabolaívét követve alakították ki.



218. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar vágánycsarnokának korabeli képe, Magyarország

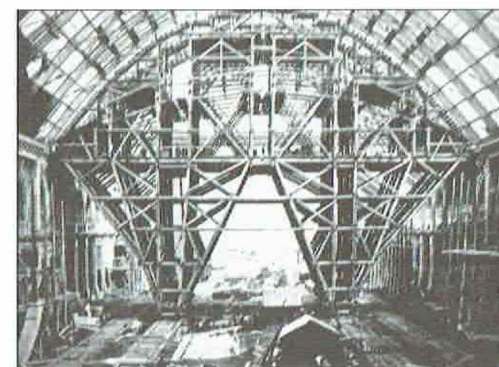


217. ábra: Képeslap a Keleti pályaudvarról, a Baross szobor felállítását követő évekből

Ez a rendkívüli mérnöki tudással megépített mozgatható állványzat jelentős költségmegtakarítást eredményezett, hiszen nem kellett a nehézállványt többször elbontani, majd újra felépíteni vagy a csarnok teljes felületét beállványozni (219. ábra).

Rochlitz Gyula a vágánycsarnok Rákóczi út felőli végét nagy, félköríves záródású üvegfalal zárta le, melynek ivmagassága nagyobb az oldalszárnyak tetőgerincének magasságánál. A főbejárat a karcsú acélszerkezettel és a nagy felületű üvegezéssel légies hatást kelt. A kapuzatot portikusz keretezi, négy oszlopának tetején, a kőbábos korlátok között egy-egy allegorikus szobor áll. A Baross térre néző főhomlokzat monumentális hatású (220. ábra).

A vágánycsarnok homlokzati üvegfalát a csatlakozó oldalszárnyak párkánymagasságáig zárt, e fölött pedig két-két oszloppal szegélyezett szoborfülkés sarokto-



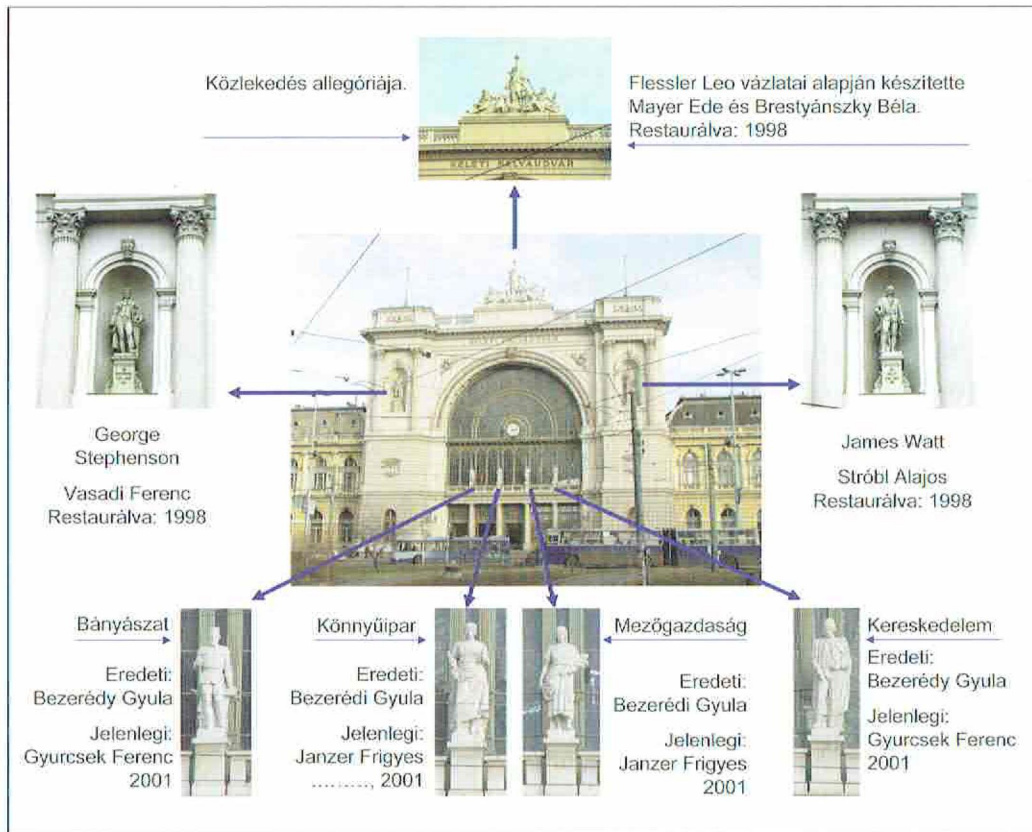
219. ábra: A Budapest-Keleti pályaudvar csarnokának építésénél alkalmazott nehézállvány, Magyarország (1884)

rony fogja közre. A középrészt a homlokzat tengelyében elhelyezett szoborcsoport és kőbábos mellvéd koronázza.

A homlokzat ilyen módon való kialakítása a vasút születését, társadalmi, gazdasági szerepét jelképező szobrokkal, egyedül-



220. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar Baross téri főhomlokzatának részlete, Magyarország



221. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar homlokzati szobrai, Magyarország

ló építészeti megfogalmazása a vasúti közlekedés rövid történetének (221. ábra).

A vágánycsarnokot lezáró, Baross téri homlokzat kovácsoltvas üvegvédő díszítéssel ellátott kapuzata és a lépcső két oldalán elhelyezett kandeláber a korabeli magyar ipar kiváló alkotása (222. ábra).



222. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar főbejárati kapuzata, Magyarország

A vágánycsarnok eredetileg öt vonatfogadó és vonatindító vágánnyal épült. Az évtizedek során megnövekedett utasforgalom a szűk peronokon csak nehezen és jelentős baleseti veszély mellett volt lebonyolítható.

A hegyeshalmi vasútvonal és a pályaudvar vágányainak villamosítása után a felvételi épület csarnokából 1932. szeptember 12-én gördült ki az első menetrendszerűen közlekedő, villamos vontatású vonat.

Az ezt követő időszakban a pályaudvar hosszú évekig képes volt kiszolgálni az utas- és vonatforgalmat. A II. világháború budapesti harcaiban az egész ingatlant, köztük a felvételi épületet is több bombata-



223. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar Kerepesi úti szárnya az 1945-ös bombázások után, Magyarország

lát érte, jelentős károkat okozva a létesítményekben (223. ábra).

Az azonnal megkezdett helyreállítási munkák 1947-ben fejeződtek be, ezt követően, egészen az 1970-es évekig a felvételi épületet jelentősebb munkák nem érintették.



224. ábra: Budapest-Keleti pályaudvaron a vonat beállítására váró utasok a szűk peronokon, Magyarország

A zsúfoltság csökkentése és a közlekedésbiztonság javítása érdekében azonban csökkenteni kellett a vágányok számát, hogy ez által növelhessék a peronok szélességét. A vágányok nyomvonalvezetését és a kialakítható peronszélességet a csarnok keleti végét lezáró üvegfalat közepén alátámasztó pillérek helye határozta meg, emiatt csak két-két vágány csarnokba való bevezetésére volt lehetőség (224. ábra).

Az épület előtti téren 1969-ben aluljáró épült. Ezen át vált megközelíthetővé a 2-es metró Baross téri állomása. A metró pályaudvarral való kapcsolatának megteremtése érdekében a felvételi épület pinceszintjén új bejáratot nyitottak. Ezen át vezették be a metróval érkező utasokat, a vonattal érkezők pedig az aluljárón keresztül szállhattak át a metrójáratokra (225. ábra).



225. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar vágánycsarnokának a 2-es metró építéskor kialakított, pinceszinti bejáratának lépcsői, Magyarország

Az új, pinceszinti bejáratot, amelyen át az 1972-ben történt forgalomba helyezését követően az utazóközönség 70%-a közelítette meg vagy hagyta el a pályaudvart, a MÁV Tervező Intézet Ybl díjas építésze, Kővári György tervezte.

A bejárat kialakításakor kerültek meg rövidítésre a csarnok vágányai. A Kerepesi úti szárny pincéjének felhasználásával erre a szintre kerültek a belföldi pénztárak, a Thököly úti szárnyban pedig utas WC-t és több kereskedelmi pavilont építettek.

Az 1990-es évek elejére a vágánycsarnok tetőszerkezetének műszaki állapota kritikussá vált. A nagyfokú kor-

rózió miatt a Budapesti Műszaki Egyetem Acélszerkezeti Tanszéke és az IPARTERV szakértői is a felújítás tovább nem halasztható szükségességére hívta fel a MÁV figyelmét. A szakvélemények hatására 1995-ben megkezdődött a tetőszerkezet felújításának előkészítése.

A feladatokat meghatározó tanulmányterveket a MÁV Tervező Intézet, a kivitelező kiválasztásához szükséges tenderterveket az IPARTERV Részvénytársaság készítette. A korrózióvédelmi munkák elvégzésére kiírt közbeszerzési pályázaton a Középületépítő Részvénytársaság nyerte el a kivitelezés jogát, és a szerződés megkötését követően megkezdte az előkészítő munkálatokat.

1997. január 6-án éjszaka azonban elszakadt a tetőszerkezet egyik vonórúdja. Az életveszély mielőbbi elhárítása érdekében az épület tulajdonosi jogait gyakorló minisztérium ekkor elrendelte a tetőszerkezet teljes cseréjét.

Az egész vágánycsarnokot érintő rekonstrukció terveit Mátéffy György építész vezetőtervező irányításával készítették, az új tetőszerkezetet pedig Steinhausz Tibor építész és statikus mérnök tervezte. A rekonstrukció fővállalkozója változatlanul

a Középületépítő Részvénytársaság volt, a kivitelezési munkákat a társaság projektmenedzsere, Gerényi Viktor okleveles építőmérnök irányította.

A vágánycsarnok tetőszerkezetének cseréjét a kivitelezők az utas- és vonatforgalom fenntartása mellett végezték. Az eredeti megoldáshoz hasonló gördülő állványt használtak, az állványt mozgó szerkezet részére a csarnok két hosszfal mellett építettek ki ideiglenes vágányokat. Az állványra a felsővezeték síkja felett az utasok és a vonatok védelmét biztosító védőtetőt szereltek. A tetőszerkezetet az eredeti parabolív megtartásával, de a gerinclemezes tartók helyett rácsos tartók alkalmazásával készítették (226., 227. ábra).

Az üveg felülvilágítók helyett a csarnok természetes megvilágítását biztosító felülvilágító sávokat polikarbonát lemezzel fedték.

A rekonstrukció első üteme kiterjedt a hosszfalak felújítására, az eredeti pincei szellőztető-rendszer helyreállítására, a nyílászárók restaurálására, a homlokzati üvegfalak hibáinak kijavítására, komplex korrózióvédelemre, valamint a csarnokvilágítás és az utastájékoztató rendszer cseréjére.



226. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar 1998-ban felújított tetőszerkezete és vágánycsarnoka, Magyarország



227. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar régi és felújított tetőszerkezete, Magyarország

A beruházás része volt a Baross téri bejárati kapuzat teljes felújítása, a Közlekedés allegóriája című szoborcsoport, valamint James Watt és George Stephenson szobrának restaurálása is. A homlokzati üvegfal felújítása során az 1965-ben elhelyezett órát eltávolították, és az eredeti állapotot állították vissza (228. és 229. ábra).

A csarnok felújítása és a tetőszerkezet cseréje a műemlék épület rekonstrukciójának I. ütemeként került megvalósításra. A tervek szerint a II. ütem kiterjedt volna mindkét oldalszárnyra, a vágánycsarnok alatti passzázs megépítésével pedig az épület teljes funkcionális modernizálását eredményezte volna.

A rekonstrukció II. ütemének tervezésére Steinhausz Tibor vezetőtervező kapott megbízást, aki azonban 1999-ben váratlanul elhunyt. Az általa megkezdett munkát a Hajnal Zsolt, Ybl-díjas építész vezetőtervező által irányított tervezőgárda folytatta, kidolgozva a műemlék épület modernizálásához szükséges engedélyezési terveket.

A tervek alapján az ügyben I. fokú építési hatóságként eljáró Kulturális Örökségvédelmi Hivatal 2001-ben engedélyt adott a koncepció megvalósítására. A beruházást a MÁV és a tulajdonosi jogokat

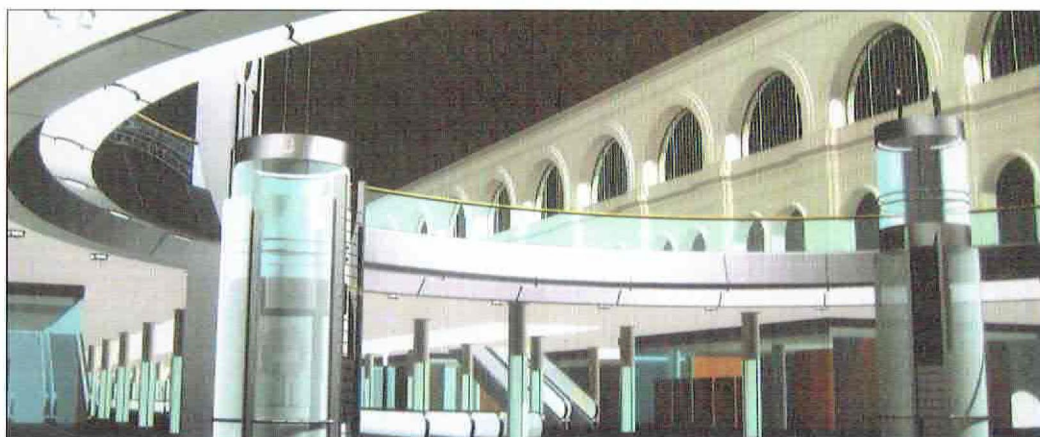
akkor gyakorló Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium pályázati úton kiválasztott befektetők bevonásával tervezte megvalósítani.



228. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar vágánycsarnokának felújított, Baross téri homlokzata, Magyarország (1998)



229. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar helyreállított homlokzati órája, Magyarország (1998)



230. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar rekonstrukciójának II. üteme, az új érkezési- és vágánycsarnok látványterve, Magyarország

A tervek szerint a jelenlegi lépcső-feljárók helyén egy tágas érkezési csarnok került volna kialakításra, közvetlen kapcsolattal a menetjegypénztárakkal, a MÁV ügyfélszolgálati irodájával, illetve a 2-es metró második kijáratának ide vezető mozgólépcsőjével. Az utazóközönség ebből – a vágánycsarnokkal egyterű téréből – érhetne volna el a vágányokat, illetve az épület egyéb részeit, akadálymentesített útvonalon és a pincszinten végigfutó mozgójárda és liftek segítségével. Az oldalszárnyak pinceréseinek felhasználásával pedig jelentősen bővítésre került volna az állomási vendéglátás és a kereskedelmi szolgáltatások kínálata (230. ábra).

A csarnok pályaszinti részén a vágányok további rövidítésével tágas várakozóhelyet terveztek kialakítani. A vágánycsarnok rövidebb vágányai lehetővé tették volna az indulási és érkezési csarnokok tengelyében egy szabad közlekedési sáv létesítését, ami a jelenleginél sokkal korrektebb funkcionális kapcsolatot teremtett volna a pályaudvar Thököly úti és Kerepesi úti oldala között. Ezen a szinten is tervebe volt véve az oldalszárnyak modernizálása.

A rekonstrukció folytatására azonban az elmúlt 10 évben nem kerülhetett sor, mert ehhez nem volt meg a megfelelő tulajdonosi akarat. Az ismét elodázott rekonstrukció miatt az épület műszaki állapota tovább romlott, tekintettel arra, hogy az oldalszárnyak tetőszerkezetének károsodását karbantartási módszerekkel már nem lehet javítani, az épületbe emiatt folyamatosan bejutó csapadékvíz tovább károsítja az épület tartószerkezetét.

2001-ben Szabó Péter egyetemi adjunktus, a Magyar Képzőművészeti Egyetem Kőszobrász-restaurátor szak szakvezetője, a REKO KONZULT Kft. ügyvezető igazgatója arról tájékoztatta a MÁV akkori elnökét, hogy a Keleti pályaudvar eltűnt szobrai utáni kutatásai során megállapította, hogy tévesek azok az állítások, amelyek szerint a szobrokat a Vörös Hadsereg távolította el az épületről, s más műkincsekkel együtt az akkori Szovjetunióba szállította. Korabeli újságok és híradófelvételek alapján bizonyította, hogy azok az 1935-ben készült felvételeken még láthatók, az 1936-os képeken és filmszalagokon azonban már nem. A restaurátor művész szakvéleménye

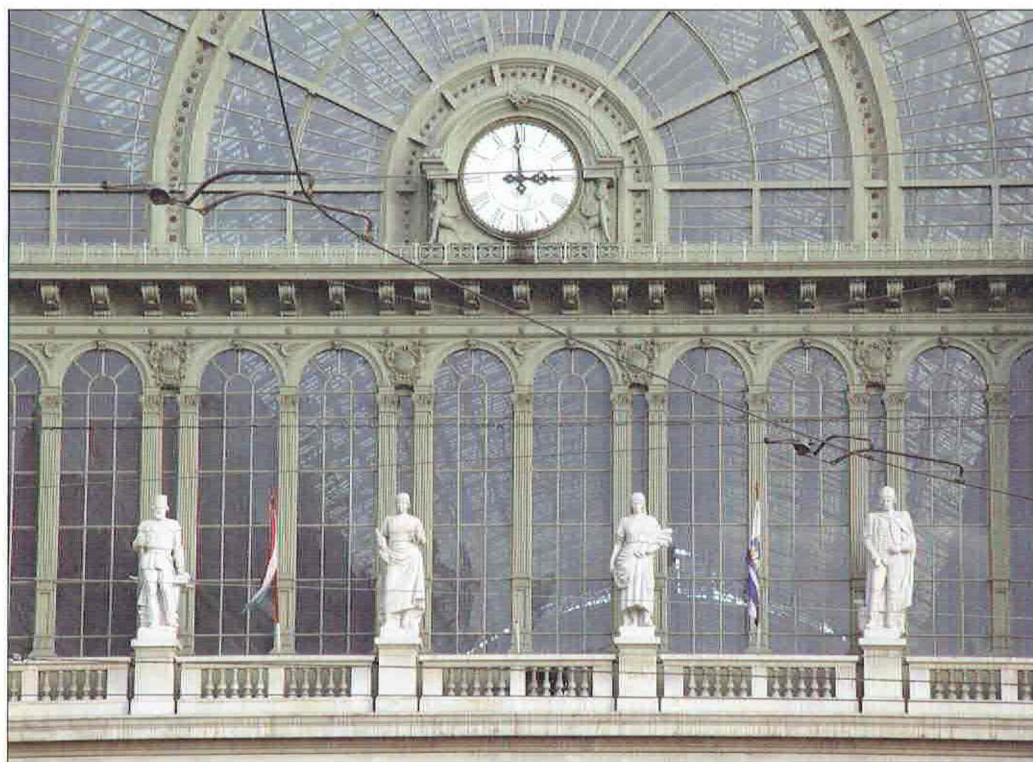
szerint az eredeti szobrok az időjárás romboló hatása következtében az 1930-as évek közepére olyan mértékben károsodtak, hogy azokat állékonysági problémák miatt emelték le talapzatukról.

A MÁV a szakvélemény alapján úgy döntött, hogy felhagy a szobrok utáni további kutatásokkal, és inkább hasonmás szobrokkal pótolja azokat. A megvalósításhoz szükséges engedélyezési terv elkészítésére és a hasonmás szobrok újramintázására fővállalkozóként a REKO KONZULT Restaurátor, Kivitelező és Tanácsadó Kft. kapott megbízást.

A vasút könnyűiparral és mezőgazdasággal való kapcsolatát jelképező két nőalak újramintázását Janzer Frigyes szobrászművész végezte. A fononő és a marokszedő nő alakját korabeli rézkarcok, fényképek és híradófelvételek alapján formáz-

ta a művész, hasonlóan Gyurcsék Ferenc-hez, aki a vasút nehéziparral és kereskedelemmel való kapcsolatát szimbolizáló férfialakokat – a bányászt és a kereskedőt – mintázta meg. A szobrok anyaga terzith adalékos műkő, magasságuk 2 m 40 cm, hogy az épület előtti járdaszintről átlagos magasságú embernek látszódnak. A szobrok három fázisban készültek, először 1:5 méretarányú agyagfiguraként, majd eredeti méretben, melyről öntőforma készült, s ennek segítségével nyerték el végleges formájukat (231. ábra).

A szobrok homlokzatra való felhelyezése előtt a födém szerkezet életveszélyessé válása miatt 2002-ben le kellett zárni a Thököly úti épületszárny indulási csarnokát, amelyen keresztül akkor mintegy 12 000 ember közelítette meg naponta a pályaudvart. A nagyfokú beázás miatt



231. ábra: A Budapest-Keleti pályaudvar homlokzatát ismét díszítő allegorikus szobrok, Magyarország (2003)

ugyanitt jelentős veszélynek voltak kitéve a csarnok falfestményei, melyek létét csupán az oldalfalakon lévő fekete foltok jelezték (232. ábra).



232. ábra: Budapesti-Keleti pályaudvar indulási csarnokának belső képe, Magyarország (2000)

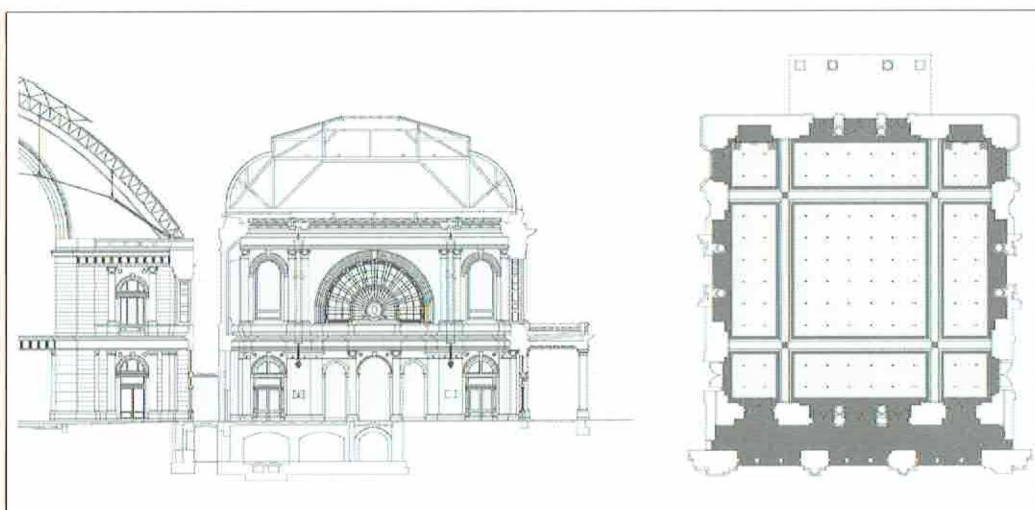
Az indulási csarnok lezárása miatt ideiglenes bejáratokat kellett nyitni az épülettömb két oldalán, hogy a vágánycsarnok Thököly út felőli megközelítése biztosítható legyen. Egy évvel később a pályaudvar egyetlen varótermét kellett lezárni, mivel a födém nagyfokú károsodása miatt leszakadt mennyezet átszakította a helyi-

ség álmennyezetét, amelyet sérülései miatt azonnal el kellett távolítani.

Az indulási csarnok tetőszerkezetének felújítása, az épülettömb palafedésének és díszműbádogozásának, valamint a 670 m² alapterületű, 18 m magas csarnok nagy fesztávolságú födémének teljes cseréje 2002-ben kezdődött meg, de az egy évben felhasználható költségkeret mértéke miatt csak 2006-ban fejeződött be (233. ábra).

Az épülettömb felújításának építészeti tervezését az Első Magyar-Kanadai Építész és Mérnökiroda Kft. végezte Hajnal Zsolt, Ybl-díjas vezetőtervező irányításával. A falkutatások és a restauratori munkák tervezésére pedig a Szabó Péter restaurátor művész által irányított REKO KONZULT Restaurátor, Kivitelező és Tanácsadó Kft. kapott megbízást a lefolytatott közbeszerzési eljárást követően.

A hatósági engedélyezést követően az indulási csarnok felújítási munkáit a MÁV két ütemben valósította meg. Először a födém szerkezet teljes cseréje, a tetőszerkezet felújítása, valamint az új palalemez-fedés és díszítőbádogozás készült el, hogy ezt követően a restauratori munkákat és a bel-



233. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar indulási csarnokának metszete és alaprajza, Magyarország



MÁV Ingatlankezelő Kft. (MÁV IK. Kft.)
1086 Budapest, Fiumei út 22.

CÉGISMERTETŐ

A MÁV ZRt. 1966. december 30. napjával alapította az állagában lévő épületek, építmények, vízi-közművek nyilvántartására, műszaki felügyeletére, hibaelhárítására, karbantartására és üzemeltetésére, valamint az alapító ingatlanhasznosítási, földnyilvántartási, feladataiban való közreműködésre.

A budapesti székhelyű vállalat hat régióban fejti ki működését, Budapest, Debrecen, Miskolc, Pécs, Szombathely, Szeged regionális központtal, és azokon belül több telephellyel, amelyek behálózzák az egész ország területét. A minőségi, versenyképes szolgáltatásnyújtást a mai műszaki technológiának megfelelő technikai erőforrások és korszerű járműpark támogatja.

A működés első éveit szinte kizárólag az alapító részére történő szolgáltatás, értékesítés jellemte. A kezdeti időszakot elsősorban a megrendelői elvárásoknak megfelelő technikai és technológiai korszerűsítések jellemezték. A társaság létszáma eközben alig módosult, árbevétele azonban megduplázódott.

A MÁV ZRt. szervezeti átalakulása illetve az annak során megjelent ingatlanokat, mint vagyontárgyakat kezelő szemlélet magával hozta a portfólióba tartozó társaságok szerepének felértékelődését, aminek eredményeképpen a MÁV IK. Kft. szerepe is átalakult.

A Tulajdonos 2003-tól jelentősen kibővítette a Társaság tevékenységi körét. Ettől kezdve, az alapító tevékenységen túl a MÁV IK. Kft. végzi a MÁV ZRt. országos irodahálózatának, üzemi épületeinek és egyéb létesítményeinek az üzemeltetését. 2004-től pedig a MÁV ZRt. külső kifizetésű hálózatának kezelését, karbantartását.

Ennek során a leányvállalat, az alábbi területeken végez szolgáltatásokat:

- ingatlan felügyelet, ingatlanok épületdiagnosztikai vizsgálata, mérnöki szolgáltatások, tervezési feladatok;
- építési, szerelési munkák lebonyolítása, műszaki ellenőrzés, árszaki felülvizsgálat végzése;
- építési, szerelési munkák teljes körű kivitelezése,
- közmű-üzemeltetés és közműszolgáltatás, vízi-közművek karbantartása;
- műszaki üzemeltetés,
- külső kifizetésű villamoshálózat üzemeltetése és karbantartása;
- létesítményüzemeltetés;
- hibamenedzsment, országos diszpécseri szolgálat.

A Társaság az új tevékenységek belépésével párhuzamosan országos, központi, a nap 24 órájában üzemelő szoftver támogatottsággal működő diszpécseri szolgálatot alakított ki. Az üzemeltetési, hibaelhárítási és épületdiagnosztikai feladatok ellátását támogató informatikai rendszeren keresztül történik az események kezelése, statisztikai adatok elemzése, a folyamatok és reakcióidők nyomon követése, amelyet a Megrendelő igénye szerint ellenőriz, elemez. A rendszert a cég folyamatosan fejleszti, ezzel is emelve országos szinten nyújtott szolgáltatásainak színvonalát. A kialakított rendszer biztosítja a megrendelői ellenőrzéseket, valamint ügyfélszolgálati háttérrel biztosít a MÁV ZRt. külső bérleti, valamint az egész vállalatcsoport számára. A jelentős saját fejlesztéssel megvalósított szoftver az ügyfélszolgálaton túl korszerű létesítményüzemeltetési támogatást biztosít az ingatlanok kezeléséhez, gazdaságos műszaki karbantartásához. A diszpécseri rendszer hatékony működését, a bejelentések kezelését, jól felszerelt saját eszközparkkal rendelkező szervíz hálózat biztosítja.

A felsorolt szolgáltatások kiegészülnek a takarítási, területgondozási, rágcsáló- és rovarirtási, hulladékszállítási és hőelvezetési tevékenységekkel, melyek hozzájárulnak az ügynevezett teljes-körűség, a komplex szolgáltatás nyújtás biztosításához a mindenkor megrendelők számára.

A hatékonyság növelésének piaci változások által indukált igénye megkövetelte a Társaság szervezeti átalakítását, átszervezést, munkaerő-fejlesztés-képzési programokkal, és technikai fejlesztéssel. A MÁV IK. Kft. eredményessége elképzelhetetlen szakmailag felkészült, kiemelkedően teljesítő munkavállalók elkötelezett munkája nélkül.

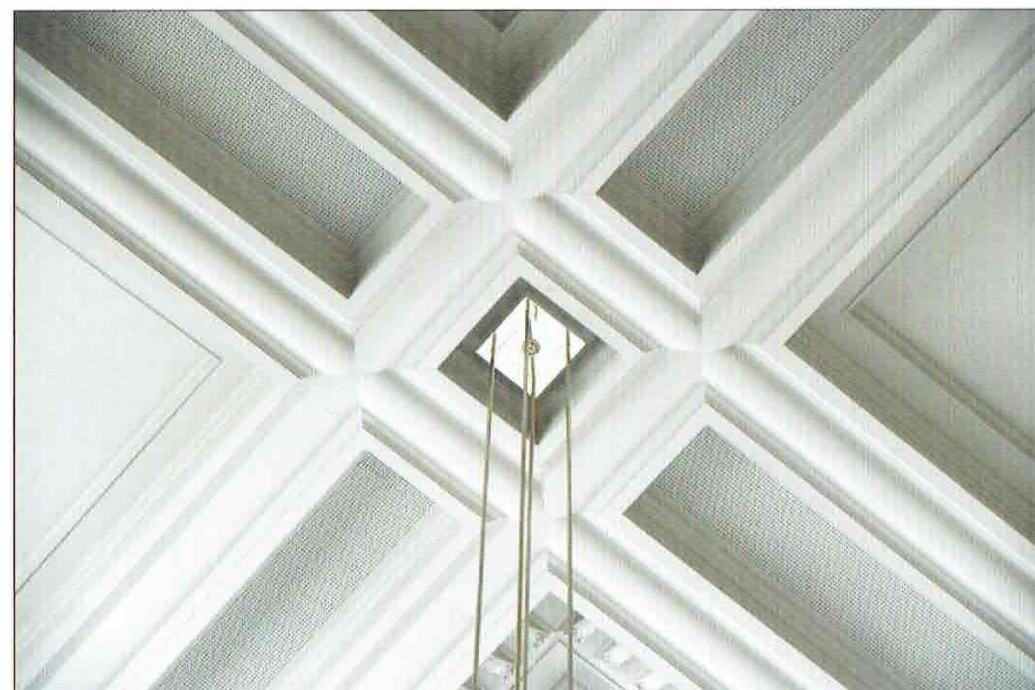
A Megrendelői igényeknek kiszolgálása mellett nagy súlyt helyeznek a természeti és a társadalmi környezet védelmére. A minőségmenedzsment széleskörű eszközeinek alkalmazása hozzájárul a stratégiai célok eléréséhez, támogatja a működés hatékonyságának növelését és a költségek csökkentését. A Társaságnál 1999-ben került bevezetésre az ISO 9001, és az ISO 14001 szabvány szerinti minőségirányítási és környezetközpontú irányítási rendszer. A meglévő rendszerbe 2005-ben integrálásra került az AQAP 2120 szabvány szerinti katonai minőségirányítási rendszer.

A MÁV IK. Kft. 2005. óta már nem csak a MÁV vállalatcsoport felé kínálja szolgáltatásait, hanem rendszeres és sikeres szereplőjévé vált egyéb üzemeltetési és felmérési rendszereknek, pályázatoknak. A Társaság legfőbb célja, hogy a tulajdonosi elvárásoknak megfelelően ügyfelei ingatlanjait a legnagyobb gondossággal kezelje, és korszerű eszközökkel a környezet legkisebb igénybevételével biztosítsa Megrendelőinek ezen ingatlanok hosszú távú, a rendelkezésükre megfelelő használatosságát.

Fő tevékenységi kör: Lakó- iroda- középületek, valamint kereskedelmi épületek komplex építészeti tervezése

Referencia munkák: **K**eleti Pályaudvar Rekonstrukció, **É**rdi perontetők, **G**ödöllő-Intermodális csomópont kialakítása, **S**zentendrei HÉV és **V**OLÁN Pályaudvar rekonstrukciója, **L**otz terem rekonstrukciója a Keleti Pályaudvaron, **K**elenföldi Pályaudvar és térsége, **K**eszthelyi Új Üdülőnegyed, **Ú**jlipótváros, Községi Ház, **T**atabánya Fő tér, Bank és Üzletház, **E**lővárosi Villamos Motorvonatok Javító Bázisa Pusztaszabolcs, **L**ogisztikai Központ Vecsés, **K**apás utcai lakóépület-együttes, **F**utó utca 15-19 lakóépület, **S**zalamandra utcai villapark, **I**zzó utcai lakóépület-együttes, **R**ozsnyai utcai lakóépület-együttes, **G**yógyfű utcai lakóépületek

PUSZTASZABOLCS - ELŐVÁROSI VILLAMOS MOTORVONATOK JAVÍTÓ BÁZISA



234. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar indulási csarnokának mennyezete a födémcsere után, Magyarország (2006)

ső felújítást biztonságosan lehessen elvégezni (234. ábra).

A kivitelező kiválasztása érdekében lefolytatott közbeszerzési eljárás eredményeként az építési munkák elvégzésére a Laki Zrt. kapott megbízást, a restauratori és a díszítőfestő munkák fővállalkozója pedig a REKO KONZULT Restaurátor, Kivitelező és Tanácsadó Kft. lett.

2005-ben a kivitelezési munkák az indulási csarnokban szüneteltek, mivel ekkor került sor az épület Kerepesi úti szárnyának tengelyében lévő érkezési csarnok tetőszerkezetének teljes felújítására, födém szerkezetének megerősítésére.

Ezeket a munkákat azért kellett soron kívül elvégezni, mert az őszi esőzések során a padlástérbe került és felgyűlt nagy mennyiségű csapadékvíz ott megfagyva jelentős károkat okozott a födémekben és a tetőszerkezetben egyaránt. Az azonnali beavatko-

zást igénylő munkák tervezésére és kivitelezésére a pályaudvaron jelenlévő tervező és kivitelező kapott megbízást.

A tetőszerkezet felújítása, az új palafedés és a díszítóbádorgozás az indulási csarnoknál alkalmazott anyagokkal és technológiával készült. A födém megerősítése a főtartók meghagyásával és az 1945-ös bombázások után készített födémpanelek részleges cseréjével történt.

A beruházás során új előtető készült a csarnok bejárata előtti lépcső fölött, mivel a régi előtető tartószerkezete az évek során annyira tönkrement, hogy felújítással, egyes szerkezeti elemeinek cseréjével már nem volt javítható. A padlóburkolat cseréjének kivételével a belső falburkolatok és a csarnok villamos hálózata is felújításra került (235. ábra).

2006-ban a kivitelezők visszatérhettek a még mindig lezárt indulási csarnokba,

és megkezdődött annak belső felújítása, a nagy értékű faliképek restaurálása, valamint a korábbi falfestések, mázolások során teljesen megsemmisített díszítőfestés helyreállítása.



235. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar kijárati csarnokának felújított tetőfedése, Magyarország

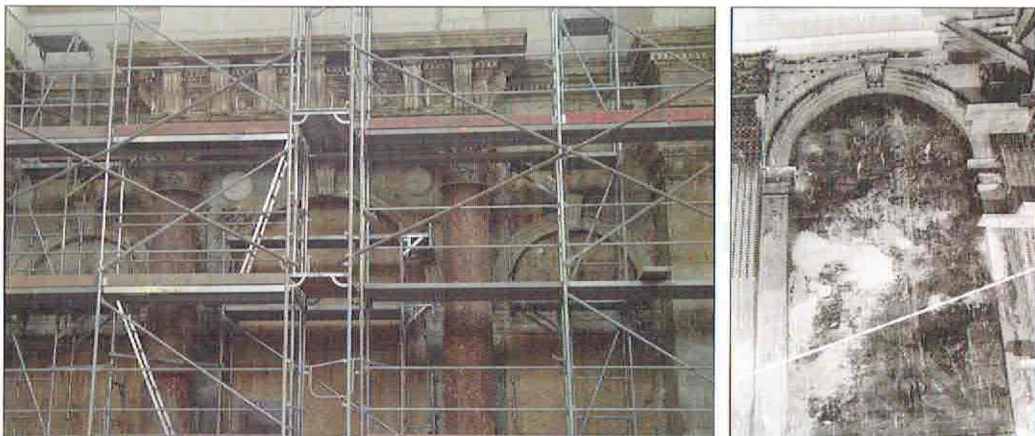
A megindult felújítási munkát a MÁV a műemlékvédelmi követelményeknek megfelelően kezdte meg, figyelembe véve azt, hogy a helyiség falazatán 9 db freskó található, melyek közül a nagy felületű képet Than Mór, a híres freskófestő, a nyolc kisebbet pedig Lotz Károly, a 19. század második felének egyik leghíresebb magyar festője készítette.

A belső felújításnál jelentős problémát okozott a falazat egyes részeinek magas

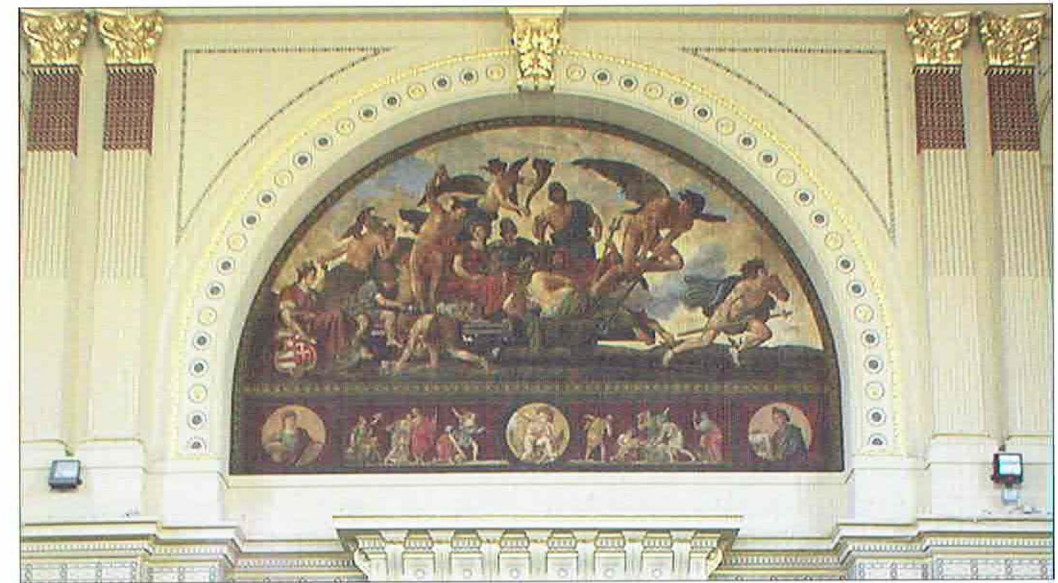
nedvességtartalma, amelyet a korábban szakszerűtlenül kivitelezett gőzfűtés okozott. A fűtési rendszer készítői a rendszer visszatérő-vezetékének még magas gőztartalmú vizét bevezették a csatornahálózatba, ennek nem tömített csatlakozásaiból az oda bekerült gőz a falazat szellőzőrendszerén át szétáradt, egészen a padlástérig, jelentősen károsítva a falakat, födémeket és a tetőszerkezetet egyaránt. A hiba kijavításra került, de közel fél évet kellett várni a nedvességgel teljesen telített falszakaszok kiszáradására.

A falfestmények állapota kritikus volt, a falkutatások során a díszítőfestésnek csak a nyomai voltak fellelhetők. A Csúcs László restaurátor művész által készített restaurátori terv kidolgozásánál felhasználták a falkutatások során vett anyagmintákat, melyek laboratóriumi elemzésével határozták meg az eredetileg használt festékek fajtáit, az egyes színek összetevőit és a keverési arányokat. A rendkívül alapos és szakszerű előkészítést követő restaurálás eredményeként ma már ismét eredeti állapotukban tekinthetők meg az alkotások (236. ábra).

Than Mór A vasút allegóriája című, 1884-ben készített falfestményét Csúcs



236. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar indulási csarnokának belső felújítása, Magyarország (2006–2008)



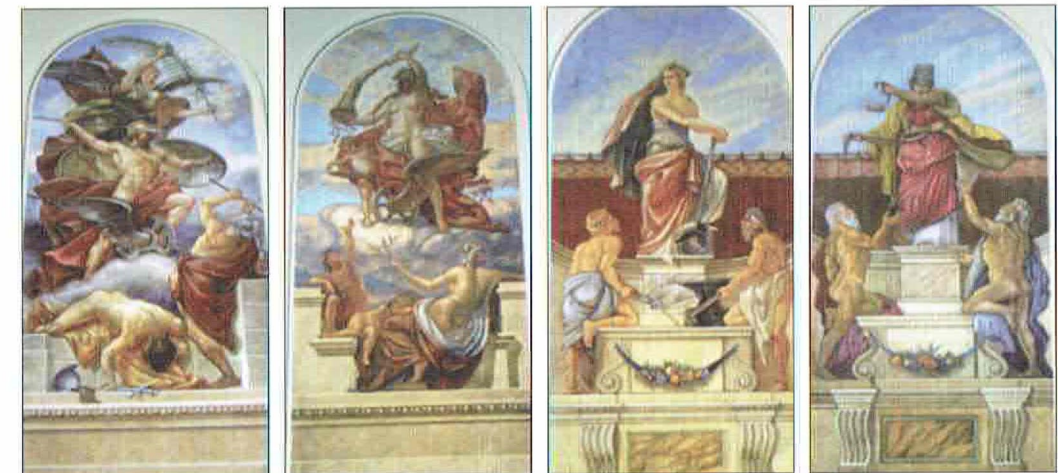
237. ábra: Than Mór: A vasút allegóriája

László András és Kovács András restaurátor művészek állították helyre (237. ábra).

Lotz Károly 1884-ben készült Háború és béke című falfestményét Czibalmos Attila, Gallyas Balázs és Maszelka János, a Jólét című freskóját Gyarmati András és Heitler András restaurátor művészek állították vissza az eredeti állapotába (238., 239. ábra).

Lotz Károly 1884-ben készült Kohászat című falfestményét Gedeon Péter Gergely, Csürös Orsolya és Győri Lajos, a Bányászat című művét pedig B. Tóth Klára restaurátor művészek állították helyre (240., 241. ábra).

Lotz Károly 1884-ben készült Hídépítés című falfestményét Csúcs László András és Kovács András, a Kereskedelem című falfest-

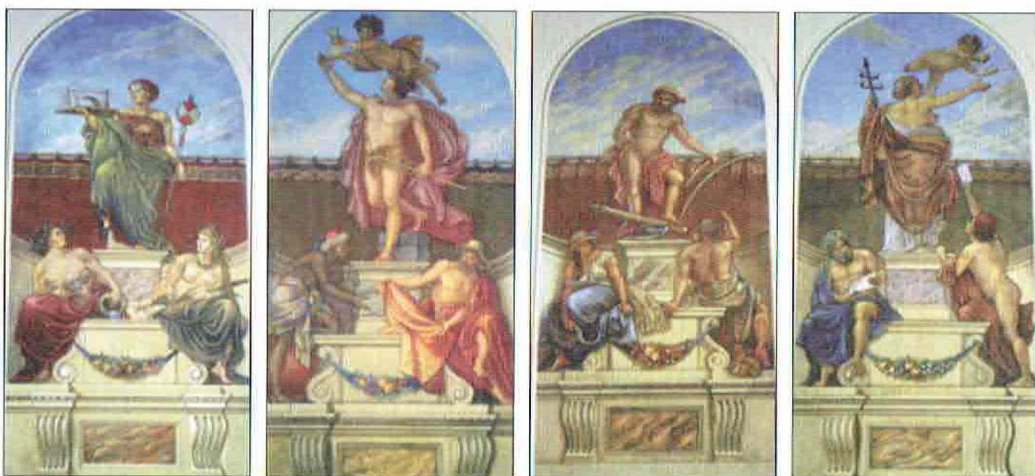


238. ábra: Lotz Károly: Háború és béke

239. ábra: Lotz Károly: Jólét

240. ábra: Lotz Károly: Kohászat

241. ábra: Lotz Károly: Bányászat



242. ábra: Lotz Károly:
Hidépítés

243. ábra: Lotz Károly:
Kereskedelem

244. ábra: Lotz Károly:
Földművelés

245. ábra: Lotz Károly:
Hírközlés

ményét pedig Gajzágó Dorottya és Fodor Edina művészek restaurálták (242., 243. ábra).

Lotz Károly 1884-ben készült Földművelés című falfestményének restaurálását Gedeon Péter Gergely, Csűrös Orsolya és Györi Lajos, a Hírközlés című falfestményét pedig Czibalmos Attila, Gallyas Balázs és Maszelka János restaurátor művészek végezték (244., 245. ábra).



246. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar gipszmunkái és díszítőfestése, Magyarország (2008)

Az építőmesteri- és gipszmunkákat a Laki Zrt. készítette Gerényi Viktor, a társaság Műemlék-felújító Divíziójának vezetője és Király Zsolt építésvezető irányításával. A díszítőfestést a Csúcs László restaurátor művész

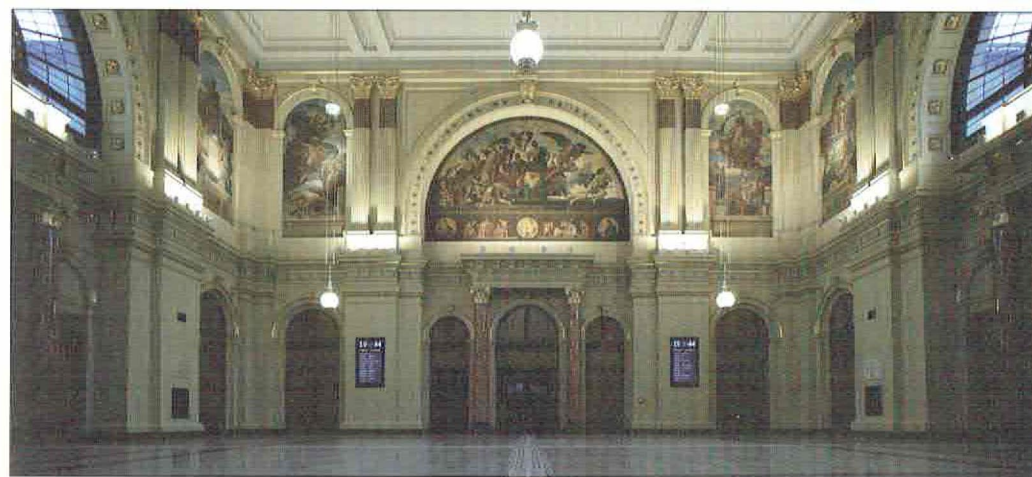
által kidolgozott tervdokumentáció alapján a művész irányításával készítették az Aranyokker Bt. Munkatársai (246. ábra).

Az 1998 óta folyó beruházások a MÁV Zrt. főépítési szervezetének, főépítészének irányításával folytak, a beruházás lebonyolítását a MÁV Zrt. beruházás-lebonyolító szervezete végezte.

Az indulási csarnokban, a művészeti alkotások helyreállításán túl, felújításra kerültek az íves acélablakok, az eredeti, faragott elemekkel díszített fa nyílászárók, a világítási hálózat és a nyomtatott menetrendek kihelyezésére szolgáló vitrinek (247. ábra).



247. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar indulási csarnokának felújított világítása és új utastájékoztató táblái, Magyarország (2008)



248. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar indulási csarnokának vakvezető sávja és díszvilágítása, Magyarország (2008)

A csarnok védelme érdekében galambriasztó-, tűzjelző berendezést és videokamerás megfigyelőrendszert építettek ki. Megújításra kerültek az utastájékoztató berendezések. Új padlóburkolat is készült, amelybe a vakok és gyengén látók közlekedését segítő vakvezető sávokat alakítottak ki (248. ábra).

A kivitelezők elvégezték a főbejárat előtti előtető födémének cseréjét, tetőszigetelését és bádogozását. Az előtető által védett csarnokbejárat akadálymentes kialakítása biztosítja az érkezési csarnok szabad használatát.

A 2002 és 2008 között végzett tevékenységével a Keleti pályaudvar vagyonkezelőjeként a MÁV Zrt. jelentős mértékben hozzájárult a magyar kulturális örökség részét képező indulási csarnok megmentéséhez és értékeinek védelméhez.

A projektet az UIC és a Watford Group (európai vasútépítésszakmai szervezet) a 10. Nemzetközi Brunel Pályázat építészeti kategóriájának elismerő oklevelével jutalmazta.

Az indulási csarnok sikeres felújítása ellenére itt is fel kell hívni a figyelmet a Keleti pá-

lyaudvar rendkívül rossz műszaki állapotára. A szükségszerű teljes rekonstrukció elodázása miatti folyamatos állagromlás miatt, az utazókörzönséget is irritálja az a környezet, amelyben a szolgáltatások többségét kénytelen igénybe venni. Az épület oldalszárnyainak, még nem felújított részeinek műszaki állapota rendkívül kritikus, funkcionális avulása pedig teljes. Helyiségeinek használatát aládücolások és lezárások korlátozzák, a peronokra a közel-múltban telepített peronzárak pedig szinte teljes egészében ellehetlenítik (249. ábra).



249. ábra: Sorban álló utasok Budapest-Keleti pályaudvar nemzetközi pénztárának ügyféltérében, Magyarország (2008)



250. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar Railjet-váróterme, Magyarország (2008)

Az ÖBB új, nagy sebességű és az utasoknak fedélzeti és állomási szolgáltatást is nyújtó Railjet vonatai 2008 decemberében megjelentek Budapest-Keleti pályaudvaron is. Az ÖBB az állomási étterem különtermét szeretne volna felhasználni az állomási szolgáltatás helyszínéül. A MÁV azonban nem járult hozzá a különterem váróteremmé való átalakításához, de szükségesnek tartotta a Railjet-váróterem kialakítását. Erre a célra az utóbbi években teljesen kihasználatlan kormányzati várót alakították át (250. ábra).

A Railjet-váró tervezésére a pályaudvar rekonstrukciós terveit készítő Hajnal Zsolt, Ybl díjas építész tervezőirodája kapott megbízást, a kivitelezésre kiírt fővállalkozói pályázatot pedig a legkedvezőbb ajánlatot adó Laki Zrt. nyerte.

A tervezési és kivitelezés munka, a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal támogatásával és szakmai segítségével, rekord-időnek számító két hónap alatt készült el, hogy a váróterem a 2008. december 14-én a pályaudvarra begördülő vonat utasait fogadni tudja, és azt követően az utazóközönség rendelkezésére álljon.

A pályaudvaron jelenleg csak kisebb karbantartások, döntően hibaelhárítások

folynak, ezekkel a beavatkozásokkal azonban nem lehet megakadályozni az épület pusztulását (251. ábra).



251. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar életveszély miatt elkerített, a Railjet-váró mögötti része, Magyarország (2008)

A teljes egészében magyar alkotók és építőmunkások által felépített Keleti pályaudvar 1884-ben történt megnyitáskor Európa egyik legkorszerűbb vasúti utasforgalmi létesítménye volt. Építészeti értékei mellett fontos megjegyezni, hogy az épület tervezői Európában elsőként alkalmazták vasúti pályaudvaron az 1879-ben szabadalmazott izzólámpás épületvilágítást.

A pályaudvar csarnokainak és más helyiségeinek megvilágítását 891 db izzólámpa és 70 db Zipernowszky-féle ívlámpa beépítésével biztosították (252. ábra).



252. ábra: A budapesti Keleti pályaudvar vágánycsarnokának felújított ívlámpája és a bejáratnál lévő kandelabere, Magyarország (1998)

A világításhoz szükséges elektromos áramot a pályaudvar területén lévő gépházban elhelyezett 1 db 140 lóerős és 2 db, egyenként 70 lóerős teljesítményű, Mechwart-Zipernowszky-Déri-féle váltóáramú, önmagnesező gőzgéppel termelték.

Az épület villamos hálózata a biztonságos és takarékos üzemeltetés szem előtt tartásával készült. Az ívlámpákat hét, egyenként mintegy 800 m hosszúságú áramkörbe építették be, s minden lámpának külön kapcsolója volt.

Az eredeti elektromos hálózatot az évek során többször átépítették, a legnagyobb munkákat a metrókapcsolót megteremtő pincszinti bejárat kialakításakor, valamint a vágánycsarnok 1997–98. évben végrehajtott rekonstrukciója idején végezték.

A Keleti pályaudvar kapcsán szólni kell Szécsi Antal alkotásáról, az épület előt-

ti parkban 1898-ban elhelyezett Baross-szoborról, amelyet 1969-ben, a metró Baross téri megállójának építésekor áthelyeztek.

A magyar vasút legnagyobb alakjának szobra azóta áll a legnagyobb magyar pályaudvar Thököly úti oldalán lévő tér Verseny utcai szegletében, Baross Gáborhoz méltatlan környezetben, a periferián, ott, ahol elvész az aszfaltrengetegben és a közvetlenül körülötte parkoló autóbuszok tömegében (253. ábra).



253. ábra: Baross-szobor a Budapest-Keleti pályaudvar előtti téren, Magyarország (korabeli képeslap)

A Keleti pályaudvari rekonstrukció folytatásának esélyei az utóbbi években tovább romlottak, mert a közelében felépült bevásárlóközpont lényegesen csökkentette a 2000-es évek elején még jelentősnek mondható ingatlanpiaci értékét. A befektetőkre való várakozás és a rekonstrukció mielőbbi megkezdéséhez hiányzó tulajdonosi szándék sajnos hamarosan elfogja lehetetleníteni az épület működését, különös tekintettel a tetőhéjazat, a tetőszerkezet és a fafödémek jelentős károsodására, valamint az épületgépészeti be rendezések teljes avultságára, amelyek javítása eredményesen csak egy mindenre kiterjedő rekonstrukció keretében lenne elvégezhető.