SZÍNES SZÍNES

VILLAMOSOKAT KOCSISZÍNBE!

Üde színfoltként újult meg a Budafok Kocsiszín, amely szakított a hagyományos közlekedési-ipari épületek világával és kilépett a megszokott téglaarchitektúrából. A Takács Ákos és a CÉH Zrt. tervezte kocsiszín markánsabban igyekszik idomulni a benne karbantartott modern villamosok világához.

A Fehérvári úton – mióta világ a világ – mindig is végigzötyögött valami. Eleinte HÉV-ek, majd villamosok csilingeltek kifelé a Lágymányosról, a Móricz Zsigmond körtérről Budafok, Nagytétény, korábban még Budaörs, Törökbálint felé is. Az út képéhez mindig is hozzátartozott a kötött pályás közlekedés, hangulatához pedig a zötyögés. A villamosbarátok nagy bánatára a forgalomból mára kivont, jól ismert Ganz UV villamosok középső kocsijának fapadjáról néhány évvel ezelőtt még majd' kidobta ülőhelyükről az utasokat a robogás. Azóta a pálya is megújult, a járműállomány is kicserélődött.

A Fehérvári úti villamosközlekedés néhány éve újabb, jelentős modernizáción esett át, amely most ért az utolsó állomásához. A túlnyomórészt európai uniós forrásból megvalósult budapesti villamos- és trolibusz-járműfejlesztési projekt I. ütemének keretében új színfoltként bukkantak fel a főváros utcáin a spanyol CAF típusú villamosok, amelyek jelentős része a budai fonódó vonalon közlekedik. Az alacsonypadlós villamosokhoz igazodva számos megállót, peront kellett átépíteni, megfelelő magasságba helyezni és rámpákkal ellátni, hogy a szerelvényeket akadálymentesen is meg lehessen közelíteni. A program keretében a megújult megállóhelyek is egyfajta egységes arculatot kaptak.

Mára már a zötyögés eltűnt, de a hosszú villamosozás élménye megmaradt a Fehérvári úton. A végén pedig egy új színfolt jelent meg: az utat valamelyest – szimbolikusan is – lezáró, méretes élénksárga idomok kandikálnak ki a panelházak hosszú, egyenes sorából. Az egyszínű háztömeg végén üde jelenség a teljesen megújult Budafok Kocsiszín. Az említett járműbeszerzési projekt elemeként ugyanis megújult három, a CAF villamosokat befogadó kocsiszín. Míg a pesti Hungária és a Száva csak részlegesen, főképp műszaki szempontból született újjá – hogy ott megfelelő módon lehessen karbantartani és tisztítani az új szerelvényeket –, addig Budafokon a korábbi épület legnagyobb részének elbontása és egy teljesen új kocsiszín felhúzása mellett döntöttek.

A Budafok Kocsiszínt eredetileg a külvárosokba tartó HÉV szerelvények számára építették még 1899-ben, a korszak ismert téglaarchitektúrájú közlekedési épületeinek stílusában, akárcsak a főváros többi hasonló közlekedési műhelyépületét. Az eredetileg szóló – egy kocsis – járművek befogadására

és karbantartására épült kocsiszínt azután az igények változásával igyekeztek fejleszteni, így többször bővítették. 1963 óta a HÉV-ek helyett a villamosoknak ad otthont, majd az ötven éve megalakult BKV kötelékébe került. Állapota azonban egyre rosszabb lett, a vágánykiosztás is egyre kevésbé volt alkalmas a mindennapi megfelelő járműkiadásra. A legfőbb probléma, hogy a kocsiszínbe a fővonalról közvetlenül egy, a belvárossal átellenes irányú vágány csatlakozott be, így a villamosoknak minden egyes ki- és beállásnál állandóan irányt kellett váltani, s feltartani a forgalmat. A telepen belüli mozgás is korlátozott volt, így a mostani felújításnál egy lényegesen átfogóbb problémára kellett megoldást találni. Éppen ezért és az épület meglehetősen rossz állapota miatt a telep legnagyobb részének elbontása és egy új épületegyüttes megépítése mellett döntöttek, egyben újra kívánták rajzolni a vágányhálózatot.

2013-ban a FŐMTERV vezette konzorcium megkezdte a generáltervek elkészítését, amely munkában már a kezdetektől részt vett a CÉH Zrt. is. Három évvel később a tervek módosítását, a kivitelezéshez kapcsolódó tervezői művezetést is a CÉH Zrt. végezte.

Az épület végső építészeti arculata már *Takács Ákos* nevéhez fűződik. Elképzeléseik szerint, ha már bontani kellett, illetve lehetőséget kaptak egy új kocsiszín megalkotására, akkor a „modern járművekhez modern épület dukál" elvet kívánták érvényesíteni, amely megoldás még ma is ritkán jelenik meg a hazai közlekedési építészetben. Erre talán legmarkánsabb példa a *Hajnal Zsolt* tervezte pusztaszabolcsi vasúti járműjavító üzem, amelyet a svájci Flirt típusú vonatok beszerzésével egy időben, azok karbantartására rendelt meg a MÁV.

A budafoki beruházás evolúciója számos hullámvölgy után jutott el a most átadott és a villamosok által is birtokba vett 21. századi megoldásig. Hiszen az elsődleges tanulmányok eredményeként felmerült az is, hogy a meglévő út- és villamoshálózat, a vasút és a lakónegyed által körbezárt, semelyik irányban sem bővíthető telek alapvetően alkalmatlan az adott igények szerinti kocsiszín elhelyezésére. Majd az első tervek alapján egy egyszerűbb, dobozjellegű építmény került volna a telekre, ám az önkormányzat, a BKK, a BKV és a CÉH Zrt. tervezői egybehangzó véleménye szerint Budafok többet érdemelt: a cél egy karakteres épület, és amennyire a lehetőség engedi, egy szélesebb tereprendezés megvalósítása lett.

Ahogy a műfajból adódik, az elsődleges építészeti és térkialakítási szempontokat a műszaki követelmények diktálták. A folyamatosan változó műszaki paraméterek, illetve az azokhoz tartozó, meglehetősen szigorú szabályozások nem könnyítették meg az építésztervező és a kivitelező dolgát. A megrendelői igények szerint szűk helyen sok villamost kellene tárolni, és azokat megfelelően, a telepen belül, a fővonal különösebb akadályozása nélkül mozgatni. Menet közben merültek fel olyan szempontok, hogy a külső tárolóvágányok egy része fedett legyen, valamint az is, hogy az eredeti elképzelés szerinti három villamostípus helyett négyet tudjon befogadni és karbantartani a kocsiszín (az egy kocsiból álló szerelvények – a CAF, a hannoveri és a

Ganz CSMG – mellett a kétkocsis Tátrákból is telepítenek ide jó néhányat), ami jelentős újragondolásokat igényelt.

A meglévő épületek nagy részének elbontása – csak a 3. csarnok, valamint a területen álló, a kocsiszínnel egyidős szolgálati épület maradt meg – és a vágányok felszedése után kezdték a vonalhálózat újrarajzolását. Az eddig csak egy irányból bejárható kocsiszín a belváros irányába is közvetlen bejáratot kapott, a területen pedig olyan üzemi vágányhálózatot sikerült lerakni, hogy a szerelvények mozgatása a telepen belül, a külső fővonal zavarása nélkül megoldható legyen. Maga a kocsiszín pedig valóban karakteres, messziről jól kivehető arculatú lett. A számos kompromisszum mellett a tervező CÉH Zrt. és a kivitelező Strabag rugalmas együttműködése eredményeként egy újszerű, a szó szoros és átvitt értelmében is színes épület született.

A már említett tervezői elképzelés értelmében az épület úgy kukkant ki a Fehérvári útra, mintha hatalmas, sárga villamosok állnának párhuzamosan a különböző vágányokon. Az alapvetően világos tónusú épület nagy felületeken, a villamosok színével azonos sárga színárnyalatú fémborítást kapott. Ezek foglalják magukba az üzemi funkciókból adódó nagyméretű nyílászárókat, kapukat, amelyeket nosztalgikus elképzelésből a BSzKRt villamoskocsikra emlékeztető bordó színt kaptak. A 3-3 vágányt befogadó, egymással lényegében összenőtt 1. és 2. számú üzemcsarnok mindkét végfalán pedig polikarbonát lemezeket alkalmaztak, amelynek célja, hogy minél több fényt eresszenek át mindkét irányban. Hiszen így – valamint a tetőbevilágítókon keresztül – az üzemcsarnokok kellő mennyiségű természetes fényt kapnak. További szempont volt, hogy a külvilág számára is látható legyen, hogy egy ilyen jellegű üzemben éjszaka is lázas munka folyik, a villamosok nemcsak „aluszsnak", hanem készülnek a másnapi forgalomra.

A két üzemcsarnok 5 vágánya alatt végig szerelőakna húzódik, felül pedig speciális pódiumot kellett építeni, hogy mind a négy javítandó villamostípus tetejét megfelelően el lehessen érni. A színpadtechnikához hasonlatos módon, felülről belógatott, a villamosok teljes hosszában végnyúló pódiumokat úgy képezték ki, hogy azok oldalról zárhatók legyenek és szerelés esetén a megfelelő elemek az adott szerelvénytípushoz pontosan illeszkedve kapcsolódjanak (a szigorú szabályozás szerint a pódium és a villamos teteje között legfeljebb 2 centiméteres rés maradhat, a szerelvények tetőelrendezése pedig típusonként változó). A 6. vágányon egy zárt járműmosó és -szárítórendszert alakítottak ki, alatta lefolyóráccsal, mellette víztisztító rendszerrel. A műhelyekkel és raktárakkal kiegészített, zárt üzemcsarnokokhoz az egyik irányban háromszintes szolgálati épület – benne portaszolgálat, öltözők, szociális helyiségek, oktatótermek és diszpécserközpont –, a másikban a fedett külső vágányok csatlakoznak. Mindkét elemben megjelennek az üzemcsarnok karakterisztikus jegyei, a sárga burkolatok, illetve néhány helyen visszaköszönnek a polikarbonát felületek is.

A telep eredeti építészeti elemeiből megmaradt kocsiszín-töredéket igyekeztek korhű módon rekonstruálni. Ott egyfajta látványkocsiszínt terveznek a későbbiekben a nosztalgiavillamosok számára, amelyet a villamosbarátok nyílt napokon időről időre bejárhatnak majd. Az új vágányhálózat között szigetszerűen maradt meg a szintén korabeli szolgálati lakóépület, amelyet a kocsiszín alapításával egy időben a HÉV saját dolgozói számára épített. Az épület megtartotta sajátos – szintén téglaarchitektúrájú – jellegét, ma is lakások vannak benne, azonban hosszabb távon új funkciót terveznek neki. A mai kocsiszín két elemet tartott meg tehát a múltból, azokhoz pedig igyekszik is a megfelelő funkciót hozzárendelni. A mai villamosokat azonban már egy új, színes épület szolgálja ki, amely üde frissességgel ugrik ki a Fehérvári út szürkeségéből, és ébresztőként hat a zötyögő villamoson bóbiskolók számára.

epiteszforum.hu