

K I S V A S Ú T Á L L O M Á S

C S E H A N D R Á S
G A L Á N T A I G E R G E L Y
I N C Z E Á D Á M

ami történik

“Ezelőtt úgy volt, hogy el kellett indulni ahhoz, hogy megérkezzék az ember. Ma a dolgok megérkeznek, mielőtt az ember elindulna. Érdekes kérdés, hogy mire fogunk várni akkor, amikor majd nem kell várnunk ahhoz, hogy megérkezzünk.” Paul Virilio francia építész-filozófus

Ez a kérdésselvetés irányadó számunkra az idei Tudományos Diákköri Konferencia programjai közül az Ipari és Mezőgazdasági Épülettervezési Tanszék által kiírt mikházai kisvasútállomás tervezésekor.

Esetünkben elindulunk, de nem érkezünk meg, csak várunk. Az utazás az, ami történik.

Számunkra Erdély, ezen belül Székelyföld nem ismeretlen, mindannyian jártunk már itt, ugyan akkor fontosnak látjuk, hogy az ideérkezők, ne csak a leghíresebb turisztikai célpontokat keressék fel, hanem a kevésbé ismert, ugyanakkor nagy kulturális értékkel rendelkező helyeket is. Mikháza is egy ilyen település, ahol az egykori római limes is elhúzódott, aminek a régészeti feltárása is megkezdődött, így a település látványossága lehet a XVII. században épült ferences rendi kolostorral és a csúrszínházzal együtt, a tavalyi és idei TDK konferenciára készült romnéző kilátó pedig kirándulócélként szolgálhat. A kisvasút vonalának Mikházáig bővítésével lényegesen több látogató érkezne a faluba, célunk a vasútállomással az lenne, hogy ezek az emberek időt töltsenek el itt és megismerjék a települést.

probléma

A kisvasút jelenleg Szovátát köti össze Vármezővel, az utasok szinte kivétel nélkül Szovátára érkező turisták, akik a vasutat kizárólag az utazás élményéért használják, számukra a végállomás lényegtelen. A vármezői végállomáson egy plusz nyomtávon kívül, ami a mozdony megfordítására szolgál, semmi állandó nincs. Az utasok számára üdítőket, süteményeket egy személyautóból árulnak.

Erre a problémára szeretnénk megoldást nyújtani, azzal, hogy az általunk tervezett állomás méltó végállomása lehessen a vonalnak, teljes mértékben kielégítse az utasok igényeit, és az utazásnak célt adjon, az emberek ne csak a gőzmozdonnyal való utazást tapasztalják meg, hanem eljussanak egy olyan helyre, amit érdemes felfedezni, ahol érdemes időt eltölteni.

csomópont

A helyszínt elemezve, arra jutottunk, hogy a vasútállomásnak Mikháza déli része a legideálisabb, mivel a falunak ezen az oldalán található az ásatás. Az állomásról a település felé haladóknak útba esik a feltárás, ezzel több embernek tudjuk megmutatni a település rejtette római kori értékeit. A feladatkiírás csak azt határozta meg, hogy az állomás a Mikházát Diményházával összekötő út, és vasút sínpárjának találkozásánál legyen, ezért meg kellett keresnünk, hogy itt, hol a legalkalmasabb ezt létrehozni. Ez a csomópont két elhelyezési lehetőséget kínál. A kereszteződés déli oldalát vizsgálva úgy véltük, hogy ez a terület könnyebben köthető Diményházához. Célunk, hogy Mikházához kössük az állomást, viszont innen a falu nem tud feltárulni. A kereszteződés északi oldala több lehetőséget rejt. Jelentősnek érezzük a hidat. A híd általában víz fölött húzódik, vagy völgyet ível át. Alatta át lehet menni, ezért késztetést érzünk arra, hogy át is menjünk alatta.

kapu

Az alapkoncepciónk, hogy az állomás irányt mutasson Mikháza felé. Az utazás nem ér véget, a megérkezéssel.

Az állomás a település kapuja a látogatók számára, első vagy utolsó benyomásunk arról, tekintve, azt, hogy megérkezünk vagy elhagyjuk azt. "A kapu kiút az életbe és határ a porta és a külvilág között. Megálljt parancsol a betolakodónak és kitarul a jó szándékkal bekíváncozó előtt." (Kiszeli István antropológus)

ter esedés

Az épületeket önálló egységekként képzeljük el, közös rendezőelv alapján. Előképeink a hollandiai Barneveld Noord vasútállomás, aminek funkcionalitása, helykijelölő tornya, kortárs probléma megközelítése minta számunkra. Ezen kívül a szovátai Ifjúsági-tó partján található strandépület, ami a környékről egy igazán szép és izgalmas mai épület.

Az átkelő és a híd közötti területen helyezzük el állomásunkat, mert a híd túloldalán már távol esne a már meglévő úttól. A töltés és az út között egy tölcészerű teresedés érezhető, ez a rész alkalmas lehet az állomás épületeinek elhelyezésére. A peron a töltésen kell, hogy legyen. Az eddigieknek a magától értetődő válasza lehetne, ha a peron a teresedés felőli oldalon helyezkedne el, és közvetlenül kapcsolódna hozzá. Ekkor a híd még jobban értelmét veszítetté válna, teljes mértékben funkciótlan maradna.

A híd kapuként újraértelmeződik, az által, hogy a peront a töltés másik oldalára helyezzük, és átvezetjük az embereket a híd alatt. Az épületeket egy átlagos vasútállomás esetén minél közelebb a felszálláshoz helyezik, így az utasok gyorsan fel tudjanak szállni és minél kevesebb időt kelljen várakozással töltenie a vonatnak, hogy minél hamarabb elérje végcélját. Ez a kisvasút nem erről szól. Az utazás az, ami történik, nem a végcél minél gyorsabb elérése. Ezt a teresedésen elhelyezett épületek lehetővé teszik, az utasok nyugodtan elidőzhetnek itt, majd a híd alatt átkelve, kilépve a falu kapuján, felszállhatnak a vonatra.

A kapu után egy hosszan elnyúló lépcsőn lehet feljutni a 3 méter magasan fekvő peronig, ami kapcsolódik a hídhöz. A kapcsolat a híd tulajdonképpeni meghosszabbítása. A járófelület egybe függ a híddal, a korlátja az általunk kialakított mellvéddel egységes magasságú, ugyanakkor megjelenésében határozottan elkülöníthető a meglévő, és az általunk elhelyezett elemektől. A lépcső

kialakításához tereprendezés szükséges, kívülről is mellvédfal határolja a lépcsőt, ami továbbfut a híd alatti terepszintig, ezzel is felvezetve az embereket a vonathoz.

Az állomáshoz érkezés két irányból vizsgálható, a vonattal megérkezve, vagy pedig a falu felől az úton. Egyértelműen adódik, hogy különböző hozzáállást kívánnak. Először a vonattal érkezők nézőpontjait vizsgáltuk. Korábban már említettük, hogy számukra az állomás az első benyomás a faluról. A töltés kínalta magasabb szempont, nagyobb feltárást ad. Innen jól belátható a domborzat, a táj, valamint a falu is látszik. Többek között a romnéző kilátó is, aminek a látványa azt a kérdést veti fel bennünk, hogy mi az, amit láttatni szeretne. Ez a kérdés, az, ami ösztönöz minket a kilátó meglátogatására, és a továbbvezet minket utunkon. A peronról továbbá érzékeljük az alattunk lévő teresedést, a benne elhelyezett állomásépületekkel. A peron és a híd összekötése lehetőséget nyújt két irányú elindulásra. Amennyiben a híd felé mennek az utasok, megnézhetik, megvizsgálhatják azt, amiből következtethetnek arra, hogy nem ez az irány az, ami továbbvezet. A másik út a mozdony felfedezésére ad lehetőséget és átvisz a híd alatt, ami egy új nézőpontot ad. Innen, ami viszi tovább őket, az a lehelyezett épületek, és burkolatok.

A másik irányból, a falu felől nem fedezhető fel könnyen a teresedés és a híd, mert a meglévő növényzet nagyrészt kitakarja azt. Ezért fontosnak látjuk egy távolról észlelhető helyjelölő elem létrehozását, amely kitűz egy célt; ami vonz, hogy elérjük. Innen a teresedés már érzékelhető, lassításra készíti az embert, ez kell, hogy legyen az állomás tényleges helye. Itt egy eddig nem ismert szögből nézhetjük meg a mozdonyt, a vonatot, hidat. Szükséges továbbá az utasok vonathoz irányítása, amiben a többi elem segíti őket.

E két megközelítés közös eleme: a látványok. Ezek kihangsúlyozására kereteket alkalmaznánk. A keret befoglalja a lényegesnek vélt elemeket, elválaszt, és új dimenziókat nyit. A keret visszaköszön

igények

minden épületen, amit lehelyezünk, ez a motívum teremt egységet a különálló blokkok között. Az építményeink eltérnek egy szokványos képeret által nyújtott látványtól, hiszen térbelisége és a szemlélő nézőpontjának mozgása következtében állandóan változó élményt ad. Közeledve tágul, távolodva pedig szűkül a képkivágás. Ezáltal kevésbé konkrétá válik, hogy mit szerettünk volna láttatni, de fontosabbnak tartjuk, hogy a látott kép ösztönözze az utasokat annak a megismerésére.

A kisvasút ma is működik bármiféle állomásépület nélkül, de ez nem azt jelenti, hogy nincs szükség rá. A vonal bővítésével a használati módja is megváltozik, már nem kizárólag a vonatozás élménye lesz az egyetlen cél. Jelenleg a vonat nem indul el addig, amíg nem töltődik fel utasokkal, és a végállomáshoz érve, nincs további úti cél, az összes utas ugyanazzal a járáttal visszamegy, nincs vonatra várakozás. A mikházai végállomás lehetővé teszi, hogy a vonatút után továbbmenjenek az emberek a faluba, és csak később térjenek vissza Szovátára. Ez a használati mód, azt feltételezi, hogy eltérő időtartamot tölthetnek a környéken az emberek, így, ha a vonat nem tartózkodik az állomáson, az utasoknak várakozniuk kell. Az elsődleges építményfunkció egy váróterem létesítése, a már korábban említett helykijelölés mellett.

Az állomás többféle funkciójú egységeket kell tartalmazzon, ám ezek fontossága nem egyenrangú. Az előbbiek mellett, ülőfelület, büfé, mosdó és jegypénztár létesítése, az, ami szerintünk lényeges. Elkezdjük lehelyezni az adott egységeket, és arra a következtetésre jutottunk, hogy a jelenlegi igények, a vonal fejlesztésével hamar nagyméretű forgalomnövekedést is okozhat, ekkor az eredeti igényekre méretezett állomás alulteljesítene. Ezért bővíthető koncepciót és konstrukciót választottunk. Ez egy ütemezett építési folyamatot jelent, amiben az egységek az aktuális használatnak megfelelő mennyiségben vannak jelen. Mivel ütemezve képzeljük el az állomás megvalósulását, ezért szempont volt az, hogy minden fázisban működőképes legyen.

egység

Arra törekedtünk, hogy attól függetlenül, hogy mikor és hova helyezik le az egységeket, érezhető legyen a köztük lévő kapcsolat. A közös sokféleképpen értelmezhető: azonos anyaghasználat, azonos szerkesztési elv, azonos látvány, azonos forma, azonos méret. Úgy véltük, hogy az egység mégis akkor a legerősebb, ha az előbbiek közül minél több teljesül egyszerre. A különböző funkciók, különböző méreti, látványi és formai igényűek. Ezeket egy azonos méretű, formájú, anyagú alapegységbe a keretbe helyezzük el. Ez az, amin belül történik a különbözőség, amit a igények által alakított funkciók képeznek.

A keret formáját tekintve egy harántirányban átlukasztott téglatest, 6x3x3 méteres külső méretben, 20 cm-es falvastagságokkal. Ez az elem kerül elhelyezésre, majd a belseje idomulhat az igény-szinthez. Anyagát tekintve vasbeton. Furcsa lehet egy olyan közegben, ahol a hagyományos építési rendszer szerint fából készítik az emberek házaikat, csűrjeiket. Idegen egy ilyen anyag akkor, ha közvetlen környezetében minden más alapanyagokból áll. Viszont esetünkben az állomás olyan távol esik a településtől, hogy ez a hatás nem érvényesül. Az egyetlen épített elem a közvetlen környezetében, a híd, amely szintén beton, ez az, amihez igazodunk.

kitöltés

A keretek önmagukban már a taglaltak szerint funkcionálisak, viszont a bennük elhelyezett bútorok kiterjesztik a használhatóságot. Az üres keretbe a berendezés minden esetben egy padlótól a földem alsó síkjáig tartó faszervezet. Lényeges, hogy ezeket az oldalfalak érintésével kell behelyezni, hogy ne gyengítse a keret motívumot. Ezek az elemek anyaghasználatukban és megjelenésükben is kontrasztot képeznek a vasbeton kerettel. Anyaghasználatukban egységesek, függőleges lécborítású fa keretvázás berendezések. Ez biztosítja azt a mobilitást, amit a változó igény szint megkövetel.

Funkciónként lebontva:

A pad: 60 cm mély doboz 50 cm magasságban ülőfelülettel, szélessége 280 cm, a befoglaló egység külső síkjától mindkét oldalon 10-10 cm-el elhúzva.

A büfé: A pad alapegységéből kialakítva, ugyan úgy 60 cm mélységű, 280 cm szélességű. A működését tekintve egy polcos elrendezésű szekrény, amelynek oldala harmonikaszerűen lefelé pulttá alakítható. Ez később megnövelhető belső személyzettel működő egységgé.

A mosdók: A dobozok egységességét ennek az elemnek a burkolata határozza meg, mivel itt követelmény a betekintés akadályozása. Zárt hézagú lécezés az alkalmazandó.

A jegypénztár: Jelenleg a jegyárusítás gondmentesen üzemel a vonaton, ezért csak akkor kerül be, ha szükség van rá. Mérete éppen egy fős személyzetnek elegendő, beépített polcozással, és a büfé mintájára harmonikaszerűen lenyíló pulttal, kifelé nyíló ajtóval. Mérete: 135x280 cm.

torony

Az emberek faluba irányításának egyik fő eszköze, valamint a faluból az állomásra érkezőknek helyjelölője a torony. A torony az alapegység négyzetes oldalára állítva bárminemű kitöltés nélkül. Mivel a talajszinten van helyezve, szabadon keresztüljárható, ugyanakkor a lehetőség továbbra is megmarad, hogy valaki az úton keresztül közelítse meg a peront. A kimagaslást több dolog is indokolja. Az település felől könnyen észlelhető méretűnek kell lennie, a takaró növényzet okán. Ugyanakkor a peronról folyamatosan átlátható, és a lépcsőfordulónál állva a romnéző kilátóra irányul. Ez felkelti a látogatók érdeklődését a településsel kapcsolatban. Ez a motívum az első és egyben legfontosabb eleme az állomásnak. Ha ez az elem nincs lerakva, semmi nem irányít, hogy elmenjenek a kilátóhoz és a peronhoz se.

v á r ó

A torony önállóan, nem képes ellátni az állomás funkciót, szükséges vele egy időben egy másik keret, ami váróteremként üzemel. Ez már fektetett alapegységként jelenik meg. Ezen két elem együttese éri el, hogy áthaladjanak a híd alatt, és így éri el a peront az utasok. A javaslatunk szerint ebben lehet kialakítani a pad és a büfé kitöltést. Ez a fő elem keretezi a falu látványát a vonat felől érkezve, ezzel is csalogatva a turistákat.

t a l p f a

A torony és a váró ugyan terel, de önmagában nem teremt megfelelő körülményeket a közlekedésre. Ezeket úgy képzeljük, mint lábnyomokat, amit az emberek az áthaladás során hagytak maguk után. Ez egy útvonal köré szerveződik, ahol a lábnyomok besűrűsödnek, fellazulnak.

A vasúti pályát, ahhoz, hogy újra használatba lehessen venni, fel kell újítani. Ennek a folyamatnak a része a talpfák kicserélése. Ezeket felhasználva, méretre vágva, a megfelelő elemeket kiválogatva újrahasznosítanánk burkolatként. Ezek a burkolati elemek azonos méretűek, véletlenszerűen forgatva, de a fő útvonalon besűrűsödve helyezkednek el, illesztések nélkül, közöttük füvesítéssel. Ez egy organikus, terjengős ösvényt alkot. Összekapcsolja a lehelyezett elemeket, a peronra vezető lépcsőt, a Miházát Diményházával összekötő úttal.

A peron, a lépcső, a torony, a váró, és az ezeket egyesítő burkolat, az, ami az első fázisa koncepcióknak. Ezek együttese már önmagában is elégséges a kisvasútállomás kielégítésére.

ü t e m

Mint már említettük az állomás bármikor bővíthető új elemekkel, ebből az elsőnek a helyét meghatároztuk. A töltés oldalába kerülne egy újabb keret, ezzel is erősítve a teresedést, amit már nem csak a természeti adottságok, hanem az épített környezet is átad. Ez egyensúlyozza a torony és a

váró által alkotott együttest, a burkolt gyalogos út másik oldalára is kerül így elem. Ebben már elképzelhetőnek látjuk a mosdó, és/vagy jegypénztár helyezését is. Ennek a keretnek a látványra irányító hatása kevésbé erős, ezért belekerülhet két nagyobb helyigényű kiszolgáló funkció. Ez a második ütemben helyezett épület az állomás funkcióinak kiegészítése, az ebbe kerülő kitöltések, olyan elemeket hoznak az állomásba, amik eddig nem voltak jelen. Amennyiben az első ütemben megépült elemek használata során azt tapasztaljuk, hogy nem az általunk előirányozott funkciókra van szükség, a kitöltés megváltozhat.

Az általunk felkínált koncepció lehetővé teszi a kisvasútállomás terjeszkedését új elemek helyezésével. A további keretek az út túloldalán is elhelyezhetők, viszont bennük már csak a meglévő épületfunkciók ismétlődhetnek. A torony jelentősége továbbra is megmarad helyjelölőként. A teresedésen van még hely további elhelyezésre, de ez a rész bezáródását eredményezheti, még akkor is, ha ezek az elemek áttörtek. A híd túloldalára semmiképp sem szeretnénk épületeket helyezni, hiszen a kapun kívül, a portán kívül sincs épületrész.

Tervünk letisztultsága miatt alkalmazható a vasút többi állomásánál is, hiszen semleges megjelenése nem köti helyhez. Természetesen ezekhez a hely elemzése szükséges.

Úgy véljük koncepciónk megfelelő körülményeket tud biztosítani a kisvasút vonalának meghosszabbításával járó feltételeknek. Elősegíti a terület turisztikai fejlődésének elindítását, az által, hogy a szovátai vendégeknek egy új kiránduló célpontot ad. Ezzel is azt hangsúlyozva, hogy Erdélynek nem csak a leghíresebb látványosságait érdemes meglátogatni. Ebben az állomásnak kulcsszerepe van. A felhasznált elemek mindegyike valamilyen módon ezt közli az utazóközönség számára. Azt látjuk, hogy a járat működik, nekünk nem olyan eszközökkel kellett beavatkoznunk, mint ami egy szokványos vasútnál elvárható. Egyelőre nincs igény nagyméretű, sokrétű funkciókkal rendelkező

állomás kialakítására, de ez a későbbiekben megváltozhat, az utas szám növekedésével és a járatok sűrűsödésével. Ezért van szükség folyamatosan bővíthető koncepcióra, amit az egységes keretek, majd az ebbe bekerülő funkciók tökéletesen kielégítenek. Akik a kisvasutat választják, most már útjuk nem csak a vonat elindulásától megállásáig tart, hanem folytatódik Mikházára való látogatással. Esetünkben elindulunk, megérkezünk és továbbindulunk. Az utazás az, ami történik.



KONZULENS: DR. GAUL CECÉLÉ

KISVASÚTÁLLOMÁS
CSEH ANDRÁS
GALÁNTAI GERGELY
INCZE ADAM



'Zárólag egy helyről kell látni az országot... hogy megfigyelhető az ember, aki a dűlőre megegyezik...
Ezenkívül, hogy megfigyelhető az ember, aki a dűlőre megegyezik...

