

13. ÉVFOLYAM 2. SZÁM
2016. MÁJUS 18.

VASI ÉPÍTÉSZ ÉS MÉRNÖK

TER



A VAS MEGYEI

MÉRNÖKI KAMARA

ÉVES TAGGYŰLÉSE

Május 30-án 16.30 órakor
lesz a 2016. évi taggyűlés.
Helyszín a kamara székhelye.



TÉR

SAVARIA URBANISZTIKAI NYÁRI EGYETEM 2016

Ki tervezi a várost? – döntések és kölcsönhatások a városépítészetben

Július 4-8. Szombathely
Július 1-3. Sárvár, VI. Tervező tábor

A város, egyáltalán a települések tervezése, fejlesztése évszázadok óta izgalmas kérdése a társadalomnak. Tulajdon-

képpen a város polgárai büszkén mondhatják: „A város mi vagyunk.” Ennek a sokszereplős, több tudományt és praxist igénylő tevékenységnek alapvető kérdése, hogy az ágensek közül ki vigye a prímet, illetve, hogy miként lehet harmóniára jutni, minden szempontot megfelelően mérlegelni, és jó, kiegyensúlyozott döntéseket hozni.

További információ itt: www.sune.hu



HELYESBÍTÉS

A 13. évfolyam 1. számában A szombathelyi Kovács szálló és környezete cikkben kimaradt egy név a felsorolásból.

Helyesen így hangzik: E házak gazdag homlokzati díszítése közel harminc éve dicséri felújítóit. (Építész: Szabóné Fülöp Ida és Flóderer Katalin)



ÉPÍTETT KÖRNYEZETÜNK
EGY ÉPÍTÉS BEFEJEZŐDÖTT

4-5**3**
TÉR**6**

ÉPÍTÉSZ PORTRÉ

PINTÉR RUDOLF INTERJÚ

HÁZUNK TÁJA
HOGYAN PARKOLHATNÁNK?

8**10**

MÉRNÖK PORTRÉ

TÓTH TIBOR INTERJÚ

IN MEMORIAM
BRENNER (VI) JÁNOS ÉPÍTÉSZMÉRNÖK

12**14**

ÉPÍTETT KÖRNYEZETÜNK

LED-ES KÖZVILÁGÍTÁS

ÉPÍTETT KÖRNYEZETÜNK
A TRAM-TRAIN

16**18**

ÉPÍTETT KÖRNYEZETÜNK

SZOMBATHELY-ZALASZENTIVÁN VONATTAL

XVII. KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI
ÉS BERUHÁZÁSI KONFERENCIA
A MAGYAR MŰSZAKI ÉRTELMSÉG NAPJA

EZ TÖRTÉNT**20****22****EZ TÖRTÉNT**

A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA NAPJÁN
MUSTRA

EGY ÉPÍTÉS BEFEJEZŐDÖTT

4
TÉR

Gácsi József
okl. építészmérnök

Kora őszi nap volt. Már elmúlt dél. Kellemesen meleg időben a Gagarin utcán mentem gyalogosan, a város belseje felé. A nap melege nem engedte, hogy tekintetemet gondjaim a földre húzzák. Simogatva emelte fel. A főiskola épületénél bevéve a kanyart, figyeltem fel a Károlyi Gáspár téri fák lombja fölé magasodó, akkor felérő építési állványzatra. Jé, ott valami épül! És ráadásul magas lesz.

Akkor már gőzerővel zajlott a szombathelyi református templom tornyának építése.

Alig hat hónappal később ott állhattam a templom karzatán, amikor a már elkészült toronyban megkondult az új harang. Hangjával hirdette, hogy befejeződött egy építkezés, amelyet az elődök kezdtek nyolcvan évvel ezelőtt, és a hűség utódok ma befejeztek.

Az elődök.

A szombathelyi protestánsok története nem nyúlik nagyon messzire. A XIX. század közepéig Szombathely városába nem telepedhettek be. Az 1800-as évek második felében lezajló rohamléptű fejlődés, az ipar megtelepülése, a vasút és az itt kereszteződő vonalak miatt kialakult vasúti csomópont, valamint a városba telepített katonaság azonban amellet, hogy lényegesen megnövelte Szombathely lakosságát, vallási többszínűséget is hozott. (A lakosság népessége Szombathelyen 1848-ban 4317 fő, míg 1890-ben már 16133 fő volt. Forrás: Éhen Gyula: A modern város, 1897).

A század végén a protestánsok (a reformátusok és az evangélikusok együttesen) egy hagyatéknak köszönhetően templomot is építhettek a mai Kálvária és Körmen-di út saroktelkére (mostani, szintén nemrégén megújult

evangélikus templom) Ludwig Schöne német-osztrák építész tervei alapján. A millennium évében adták át, 1896-ban. Ez a közös templomhasználat az 1920-as évekig állt fenn. Az első háború és a trianoni diktátum újabb bevándorlási hullámot okozott, ami szintén erősítette a református közösséget. A megnövekedett gyülekezet 1927-ben határozta el az elszakadást az evangélikusoktól.

1928-tól beszélhetünk önálló református egyházzal Szombathelyen.

Az önállósodás magával hozta a saját templom építésének igényét, melyhez a város telket biztosított számukra a volt pázstorházak helyén. Először a parókia kétszintes épülete készült el 1934-ben, majd a templom építéséhez fogtak. Pályázatot írtak ki templom építésére. A nyertes pályamű alkotója Vécsey Barnabás nagykanizsai építész volt. Az ő tervei alapján indult el az építkezés, és készült el a templom több ütemben. 1939-ben szentelték fel.

A templom építése a református közösség anyagi erejét felemésztette, a tervben szereplő torony építését elhalasztották. Jött a háború, majd 45 év, amely az egyházak életének nem kedvezett; elsődleges feladatuk a megmaradás, a túlélés volt.

Napjaink megnyíló lehetőségeit kihasználva, a múlt feladatát felvállalva határozták el az elmaradt torony megépítését, és kaptak hozzá segítséget magán adományozóktól és a kormánytól is. A megváltozott városi és építési környezet az eredeti terv átgondolását igényelte. A templom keleti oldalán jól látható, hogy hova szánták a tornyot. A templomtérből nyíló ajtó helye és az ablakok kialakítása pontosan mutatja a város felé történő elhelyezés szándékát. Azonban mára megváltozott a helyzet: a tér átalakult, hangsúlyosabb lett, a torony jelként és funkcionális egységként is a főhomlokzatra



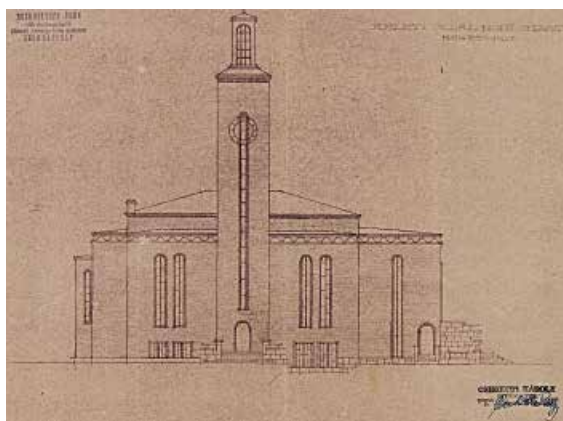
kívánczított. Így került az eredetileg tervezett keleti homlokzat középtengelye helyett a keleti oldalon a bejárati oszlopcsarnokkal egy vonalba, nyaktaggal összekötve a templom épületével. Az építők igyekeztek az eredeti tervek szerinti formát visszaadni, kisebb módosításokkal: kis mértékben nőtt az alaprajzi méret 3,6 m-ről 4,18-ra, változott a magasság is. Összképében azonban az eredeti terv valósult meg.

A torony építését Litkei Tamás (kivitelezési terv) építész tervei alapján (Statikus tervező: Bukits Zoltán; villamos tervező: Füle Ernő); a Swietelsky Magyarország Kft. végezte, Hende Marcell helyszíni vezetésével.

Már azon az őszi napon is az a kérdés bujkált bennem, miért épít valaki ma templomtornyot, és szakmailag, emberileg jelent-e ez valami mást az építőknek? Műszakilag, emberileg.

Jakab Bálint lelkész úrral beszélgetve, neki feltettem ezt a kérdést. Válasza kettős: egyrészt arról beszélt, hogy hiányzott a közösség identitását megjelenítő szimbólum.

Ezt fontos dolognak ítélte meg, elgondolkodtató, hogy a mai korban az intellektus ilyen erős megjelenésekor, egy jel, egy közösség jele valóban fontos. Másrészt a harang hiányát említette okként. A harangszót, amely, amikor megszólal, összerakja az embert, erőt ad feladatának teljesítéséhez. 2016. április 30-án avatták a tornyot, benne három harang lakik.



Homlokzat a toronnyal



Állványok között a torony

„AZ ORGANIKUS ÉPÍTÉSZET ÁLL HOZZÁM LEGKÖZELEBB”

**Pintér Rudolf tevékeny
nyugdíjas évekre készül,
családi házakat tervezne**



Gombás Mónika

Településtervezőként kezdte, az államigazgatásban folytatta, majd másfél évtizedes magántervezői tevékenységet követően a kormányhivatal osztályvezetőjeként fejezte be hosszú és tartalmas építésmérnöki pályáját Pintér Rudolf. Nyugdíjasként újra visszaülne a tervezőasztalhoz, hogy funkcionális, mégis esztétikus otthont álmodjon családoknak.

Néhány hete nyugdíjba vonult. Hogyan élte meg a váltást?

Hamar kiderült számomra, hogy a nyugdíjasoknak van a legkevesebb idejük. Eleve sem úgy gondoltam, hogy otthon ülve nézegetek, inkább folytatni szeretném a tervezői tevékenységemet, remélem, lesz is hozzá munkám.

A mostani időszak talán a számvetés ideje is...

Így van. Elégé változatos, és bizonyos értelemben szerencsés volt a pályafutásom. Az egyetem alatt településtervezéssel foglalkoztam, a várostervezési – ma

urbanisztika – tanszéken diplomáztam, majd 1978-ban a VASITERV településtervezési irodáján kezdtem dolgozni. Ez különösen hasznos volt, mert kaposvári születésűként alaposan megismertem Vas megyét. Itt nem volt lehetőségem épületeket tervezni, ezért amikor megürült a Városházán az építési csoportvezetői állás, megpályáztam. Öt éven át dolgoztam ott, és bátran mondhatom, hogy minden építésmérnöknek, aki tervezéssel foglalkozik, javasolható néhány év államigazgatási gyakorlat. Később saját betéti társaságot alapítottam, és magántervezéssel foglalkoztam 15 évig. Elsősorban családi házakat terveztem. Hat épületemről jelent meg cikk országos szaklapokban. A munkák 2008 körül elfogytak, ekkor a kormányhivatal elődjénél helyezkedtem el építésfelügyelőként – 55 évesen. Vissza kerültem tehát az államigazgatásba, és nemrég onnan is mentem nyugdíjba. Sokan azt mondják, hogy a hivatalokba csak a szakképzetlen, hozzá nem értő emberek mennek. Én ott is igyekeztem bebizonyítani, hogy lehet ezt másképp is csinálni, és úgy érzem, sikerült. Próbáltam a tervezőket, kivitelezőket közelíteni a hivatali követelményrendszerhez, illetve egy jobb kommunikációt



Ház Zalaegerszegen - Pintér Rudolf itt is természetes anyagokkal dolgozott



A (déli fekvésű) kert felé érdemes egy épületet megnyitni



kialakítani az építész kamara, az építész társadalom és a hivatal között.

Ebből a sokfajta munkából mi az, ami legközelebb állt a szívéhez?

A településtervezés nagyobb léptékben való gondolkodást kíván, az államigazgatás az eljárásbeli rend ismeretét követeli meg, a tervezői munka pedig egyfajta összhangja ennek a tudásanyagnak. Véleményem szerint mindhárom kell ahhoz, hogy valaki a környezetébe illő házat tervezzen. Igyekeztem a megbízót mindenben kiszolgálni, de közben terelgettem is az esztétikum, és az általam vallott elvek irányába. Ez néha sikerült, néha nem. Bár nem tartom magam kifejezetten organikus építésznek, egyetemistaként ez az irányzat fogott meg leginkább. Akkoriban indult a Makovecz-iskola, én pedig folyóiratokat, kiadványokat nézegetve képeztem magam. Miközben mindenki Rudolf Steiner és Frank Lloyd Wright munkáit emlegeti, ha organikus építészetről van szó, számomra a legkorábbi és legjellemzőbb képviselője Antoni Gaudí, aki egyszerre volt építész, statikus és szobrász. Nagy hatással volt rám a munkássága, ugyanakkor én természetesen nem a követője, csak a csodálója vagyok.

Nem szeretem a bauhaus rideg kockaépületeit, családi ház esetében ez nem követendő. Szívesen dolgozom természetes anyagokkal, fával, téglával, kővel.

Tervezői szemmel milyen egy jó családi ház?

A funkció alapvető. Meg kell tudni oldani a pihenés, az étkezés, a munkavégzés és a szórakozás tereit. Az alaprajz tervezésével szoktam kezdeni, ott tisztázódnak a nagyságrendek, a helyiségek közötti kapcsolatok, aztán törekszem a formai kialakításra. A tájolás ugyancsak meghatározó: a hálósobák keletre, a nappali, étkező délre nézzenek. Ideális, ha az utcafront északi, és a kert felé lehet megnyitni a házat. Ezek alapszabályok, amit az adottságok függvényében igyekszik az ember megvalósítani. Az épületeim többségét figyelemmel kísérem, illetve felajánlom a kivitelezőnek, hogy segítek megbeszélni a felmerülő problémákat.

Milyen munkákra mondana szívesen igent?

Nyolc év államigazgatás után most már nyugdíjasként szeretnék az aktív tervezői körbe visszakerülni. Építész-kollégáim szerint e téren is kezd pezsdülni az élet. Szívesen tervezek bármit, mert minden feladat szép, és mind-egyikben van lehetőség, csak meg kell látni.



Összhangba kerültek a tervezői elvek és a megrendelő igényei



A berendezés, a burkolatok, a színek jó ízlésről árulkodnak

HOGYAN PARKOLHATNÁNK SZOMBATHELYEN?

Szinte mindenki érintett parkolási témában, de ha nem, akkor is megvan a saját véleménye róla. Általánosan elfogadott tény, hogy Szombathely városa parkolási gondokkal küszködik. Egyrészt egyre kevesebb a parkolóhely a városban, másrészt, ami van, az nem mindig jó helyen.



Takács András
okl. építészmérnök

Sokan nem szeretnék kifizetni a parkolási díjat, ezért ingyenes helyet igyekeznek találni autójuknak. A város fizetési övezetének szélén tömegesen állnak egész nap a gépjárművek. Déli oldalon tele van a Rákóczi Ferenc utca és környéke, a Juhász Gyula utca és a környező utcák, nyugat felé az Ady tér területe (MMIK parkoló, Akacs Mihály utca, Szabó Miklós utca stb.). Jól mutatja a lakosság igényeit, hogy mikor az MMIK parkolója fizetős lett, gyakorlatilag kiürült, máshol parkoltak az addig itt álló gépjárművek. Egyértelmű tehát, hogy a felfestett helyen megállástól a fizetés rettent el az embereket. Az itt álló autók tulajdonosai elsősorban a belvárosban dolgoznak, ezért a teljes munkaidőre kell helyet keresniük, aminek a díjtétele már nem bevállalható. Több megoldás is lehetséges. Ha a munkáltatók átvállalnák a költségeket, vagy azok egy jelentősebb részét, esetleg az önkormányzat kedvezményes parkolást biztosítana a belvárosban dolgozók részére, akkor a körzeten kívüli anomáliák jelentősen csökkennének, viszont a városközpont terhelése növekedne. Megoldást jelenthetne, ha a tömbbelsőben és egyéb helyeken külön parkolók létesülnének kizárólagos használattal. Ilyen önkormányzati dolgozói parkolók vannak, de csak a kiváltságosok számára elérhetőek. A Thököly Imre utcában lévő parkoló kiépítésével jelentős többlethelyet lehetne biztosítani, a jelenlegi „oda állok, ahova éppen akarok” helyett. Másik kézenfekvő megoldás a tömegközlekedés használata lenne, de ehhez először is a buszok útvonalát és menetrendjét kellene következetesebben átgondolni, a járatokat munkakezdési és munkavégzési időkből sűríteni. Télen átalakították a helyi járatú buszközlekedést lakossági igényekre hivatkozva, de igazán csak pénzpórolás céljából. Lehetőség van még kerékpárral vagy motorral közlekedni, de ezen járművek huzamosabb parkoltatása sem megoldott a városban. Európa nyugatibb részén kiépített, fedett és őrzött parkolók állnak rendelkezésre erre a célra.

Ehhez kapcsolódik a sokat emlegetett P+R parkolók témája is. Ha építeni tudna a város pár ilyen pontot a város külső részein, ahol őrzött parkolóban lehet elhelyezni a gépjárműveket, természetesen úgy, hogy innen tömegközlekedéssel a belváros elérhető legyen, azzal jelentősen könnyítene a belváros terhelésén. A P+R parkolóból akár ott tartott saját kerékpárral vagy motorral is be lehetne menni. Ez Róma külvárosaiban nagy divat például, öltönyös – nyakkendőös úriemberek pattannak robogóra a P+R parkolókból, a munkahelyüket már így érik el. Érdekes másik irányú P+R parkoló lehetne a szentkirályi vasútállomás környéke. A szentgotthárdi vonalon itt megállnak a vonatok, lehetőség lenne az Opel dolgozóinak egy P+R parkoló kiépítésére. A terület is adott lenne ehhez, így nem terhelnék gépjárműveikkel a vasútállomás környékét. Nagy probléma az iskolák és óvodák-bölcsődék környékén a parkolás, leginkább a nyitás és a zárás idején. Egyszerre több szülő érkezik, szinte mindenki le is akar parkolni, lehetőség szerint az intézmény közelében. Erre a megoldást egyenként kell megkeresni, felmérni az intézmények környékét, opcionálisan biztosítani a parkolást. Például az Aréna Óvodánál lehetőség lenne az utca egyirányúsítására, egyoldali párhuzamos parkolás kiépítésére.



A tervezett parkolólemez helye



A parkolás a kórház környékén is gondot jelent. Sokkal több parkolóra lenne szükség, mint ami jelenleg van. Ez az átadott új kórházi tömbökkel csak fokozódott. Itt lehetőség lenne a párhuzamos parkolás helyett a ferde parkolást kiépíteni, így csaknem megkétszereződne a jelenlegi helyek száma. A ferde parkolási mód az önkormányzatnak nem szimpatikus, véleményük szerint balesetveszélyes, pedig más városokban, például Budapesten is ez már bevált, sőt már tolatva parkoló helyeket is kialakítottak, ahol nem takarásból kell kitolatni az útra. Ferdén parkolás azonban nem mindenhol tabu Szombathelyen, van ahol engedélyezték már. Például a Gagarin utcai Mesevár Óvoda előtt. Itt is látható, hogy mennyivel több beállítás biztosítható ugyanakkora helyen.

A belváros közvetlen parkolási gondjai nem akkorák, mint ahogyan gondoljuk. Mindig lehet fizető parkolóhelyet találni a városban, több tömbbelső is a gépjárművezetők rendelkezésére áll. A probléma abból adódik, hogy ezeket a helyeket nem mindenki ismeri, és használja. Ezek meglétéről jobban kellene tájékoztatást adni. Jó példa erre a Kőszegi utcában legutóbb átadott parkoló felület, ami szinte üresen áll egész nap.

Ugyanakkor számítani kell rá, hogy a Berzsényi tér és a Mindszenty tér átalakításával sok parkoló elveszik. Ezeket pótolni kellene, tekintettel arra, hogy korábban is eléggé kihasznált parkolók voltak ezek. Ennek kiváltásra lenne nagyon alkalmas a Kőszegi utcába tervezett parkolólemez. A lemezt már évek óta megtervezték, eredetileg parkolóház lett volna, de a megvalósítás egyre csak húzódik. Az építési engedélyt a lemez már 2008-ben megkapta, ami mára sajnos már lejárt. A régészeti feltárások után otthagyott terület az egykori ÉDÁSZ területével együtt a város szégyenfoltja. Jó lenne minél előbb rendezni a parkolólemez területét. A városban vannak terepszint alatti parkolók, ezek azonban nem nyilvánosak és méretük sem számottevő. Ilyen van a Vas Megyei Levéltár és a volt pártbizottság épülete alatt is. Többször volt már szó róla, hogy a Kossuth Lajos utcával szemkötti területre többszintes parkolóház épül. Tervek is születtek, de gazdaságossági szempontok miatt az építését mindig elvetették.

Megemlíteném, hogy az OTÉK szerint a funkciókhoz tartozó gépjármű tárolási lehetőséget biztosítani kell, és ez vonatkozik a szombathelyi belvárosra is.



Győri parkolólemez terve



Az elkészült parkolólemez Győrben

AKIT A MOZDONY

FÜSTJE

MEGCSAPOTT...

**Tóth Tibor harminc éve
a vasút vonzásában él
és dolgozik**

10
TÉR

Gombás Mónika



Ma már kimondottan ritka, ha valaki az egyetemi diploma megszerzése óta egyazon munkahelyen dolgozik. Ilyen fehér holló Tóth Tibor okleveles közlekedés-építőmérnök, vasútépítési és pályafenntartási szakmérnök, aki már a MÁV több részlegén bizonyított. Jelenleg ingatlangazdálkodással foglalkozik a vállalaton belül. Teljesítményét az első Vas megyei mérnökbálon Kiemelkedő Mérnöki Munkáért Díjjal ismerték el.

Tudatosan lett mérnök, vagy véletlenek terelték a pályára?

Az általános iskola elvégzése után a Nagy Lajos Gimnázium matematika tagozatos osztályába kerültem, ettől kezdve egyértelmű volt, hogy a természettudományok, a műszaki pálya felé tendálok. Az építőmérnökség tetszett meg, ezt választottam, és azóta sem bántam meg. 1985-ben végeztem közlekedés-építőmérnöki szakon, ezen belül is inkább a vasútépítés érdekelt. Innen egyenes út vezetett a MÁV-hoz. A kivitelezésben kezdtem a



A Kiemelkedő Mérnöki Munkáért Díjat a 2016-os I. Vasi Mérnök Bálon vehette át

pályámat, majd a pályafenntartási részleghez kerültem. Ezt követően a beruházási csapatban dolgoztam, ahol hosszú időt töltöttem el, és széleskörű tapasztalatokat szereztem. Alaposan megismertem a vasút szervezetét, a szombathelyi MÁV igazgatósághoz tartozó területeket. Rengeteget utaztunk, bejártuk az összes vasútvonalat, szinte minden állomáson és megállóhelyen dolgoztunk. 1995 óta az ingatlangazdálkodási részlegnél vagyok, ingatlanok nyilvántartásával, felmérésével, hasznosításával és értékesítésével foglalkozunk.

Ha jól értem, a diploma megszerzése óta ugyanazon a munkahelyen dolgozik?

Lényegében igen. Ha megnéznénk a nem létező munkakönyvemet, abban több munkahely is szerepelne, de az összes azzal a három betűvel kezdődik, hogy MÁV. A szervezeti átalakulások következtében leányvállalatoknál és magánál a MÁV-nál is dolgoztam.

Vannak-e olyan munkái, amire szívesen emlékszik vissza?

Különböbben nem emelnék ki semmit. Azt gondolom, hogy minden munkából lehet tanulni, tapasztalatot gyűjteni akár mint tervező, akár mint kivitelező. Az ingatlangazdálkodásnak is megvannak a maga szépségei, érdekességei, nincs két azonos eset. Korábban magán-tervezői praxist is folytattam, azt is szerettem.

Hogyan fogadta a díjat?

Ez a díj nem feltétlenül a munkahelyi pályafutásomnak szól, úgy gondolom inkább azt a társadalmi munkát ismerték el, amit végeztem. Feleségemmel közösen indítottuk el a közelmúltban a Mustra című rendezvénysorozatot, ahol olyan mérnöki alkotásokat viszünk szakmai közönség elé, amelyekről a társadalom, az újságolvasó csak érintőlegesen hallhat. Amikor megtudtam, hogy én kapom a díjat, először meglepődtem, mert az ember nem szokott hozzá a mai világban ah-



11
TÉR

hoz, hogy a munkáját elismerik. Természetesen nagyon örültem neki, hogy ez a rendezvénysorozat ilyen sikert aratott, és látszik, hogy mennyire szükség van arra, hogy az információkat kivigyük a szakmai társadalom elé, párbeszédet folytassunk. Ezek az alkalmak remek lehetőséget teremtenek arra, hogy mélyebbre nézzünk: megismerjük a tervet, találkozunk a tervezővel, feltárulnak előttünk a terv mögött húzóódó motiváló és hátráltató tényezők. Előadók olyan műhelytitkokba avatják be a hallgatóságot, amiket külső szemlélő nem ismer. Foglalkoztunk már a szombathelyi vasúti csomópont átépítésének tervével, a későbbiekben az intermodális csomóponttal, egy másik alkalommal pedig a kőszegi tram train tanulmánytervével. Örülök annak, hogy a találkozások hatására történtek a terveken változások, a mérnökök hasznos hozzászólásai meghallgatásra találtak a tervezők részéről. Legutóbb

nem egy konkrét terv került a közönség elé, hanem egy szemléletet próbáltunk bemutatni: az igazságügyi szakértő szemével igyekeztünk láttatni az elkészült mérnöki alkotásokat. Hiszen ezekre is igaz, hogy egy külső szemlélő mindig másképp lát, mint az, aki benne van a sűrűjében. A legutóbbi Mustra különleges volt: a közlekedési kultúra napja alkalmából országos rendezvénysorozathoz csatlakoztunk.

Melyek a további tervei szakmai téren?

A jó pap holtig tanul, ezt saját magamra is érvényesnek tekintem. A nyelvtudást biztosan erősíteni kell, hogy ha külföldre megyünk, otthonosabban tudjunk mozogni, ne legyen rögtön egyértelmű, hogy más országból érkezünk. A munkahelyen a gyors szervezeti változások miatt ma elég nehéz jövőbeli célokat megfogalmazni, de már van mögöttem olyan szakmai múlt, hogy nincsenek elérhetetlen vágyaim.



Mustra A szombathelyi vasúti csomópont fejlesztéséről

AKIK ELŐTTÜNK JÁRTAK...

Brenner (VI) János
építésmérnök
(1891-1956)

12
TÉR

Balogh Péter
okl. építésmérnök

A XIX. században számos építőmester, vállalkozó – Holczheimer, Trummer, Hudetz, Wälder, Hüber, Müller stb. – telepedett le Szombathelyen, akik tevékenységükkel jelentősen hozzájárultak a város arculatának alakításához és a polgárosodáshoz. Közülük is kiemelkedik a Brenner-család, amelynek tagjai generációkon át szolgálták a várost, kivívták a helyi társadalom megbecsülését. Egyik tagjuk volt Brenner (VI) János, akit a családtörténet a 6. építészként tart számon.

Brenner (VI) János 1891-ben született Szombathelyen, a később polgármesterré választott Brenner Tóbiás fiaként. Középiskoláit részben a helyi premontrei gimnáziumban, részben a soproni katonai alreálban végezte. Folytatva a családi hagyományt 1909-ben beiratkozott a budapesti műegyetemre, ahol akkoriban olyan tanárok oktattak, mint Schulek Frigyes, Hauszmann Alajos vagy Wälder Gyula. 1914-ben behívták katonának, ezért oklevélét csak 1921-ben tudta megszerezni. Ezután hazajött Szombathelyre, s először vállalkozóként kivitelezéssel kezdett foglalkozni. Ez a próbálkozása azonban nem vált be, ezért 1926-tól önálló tervező irodát nyitott Szende Lászlóval társulva, majd később különváltak, és úgy folytatták tervezői tevékenységüket. A városban több jelentős középület tervezése fűződik a nevéhez, de számos családi házat is tervezett, főleg a Hunyadi út és Szent Flórián körút környékén, amit abban az időben csak Brenner-telepnek hívták. Első jelentős épülete a „Vass József tanoncotthon és kultúrház”, amelynek terveit 1927-ben készítette az 1920-as években itt megtelepedett szalézi rend megbízásából. A 60-80 főre tervezett otthon ipari és kereskedelmi tanulók befogadására készült, ahol sok-



Brenner (VI) János. (A Savaria Múzeum Fotótárából)

szor a kallódástól megmentett fiatalok a rend elvei szerint szerény, de rendezett körülmények között szerezhettek szakmát. Az épület tömegképzése nagyon logikus, szinte leolvasható róla a rendeltetése. Az utca tengelyével párhuzamos kollégiumi szárny ablakritmusa jelzi ezt, míg a rá merőleges templomszerű kultúrház erősen historizáló megjelenésével közösségi térre utal, ahol az ifjak és a környék szegény lakói színházi és zenei élményekben részesülhettek. Mikor a tanoncotthon épült, a terület a város „széle” volt a maga szegénységével és elhanyagoltságával, kavicsgödrökkel tarkítva. Az új épület itt léptékváltást és húzóerőt jelentett a környékre, amit a később megépült templom csak erősített. Brenner János a szaléziakkal továbbra is kapcsolatban maradt. Ők már a megjelenésük után nem sokkal templomot kívántak építeni. Így 1929-ben megbízták Foerk Ernőt a szegedi dóm építészt a tervek elkészítésével, Brenner (VI) János pedig az építkezés vezetésére és ellenőrzésére kapott megbízást. Foerk egy nagyvonalú, kéttornyos templomot tervezett historizáló stílusban. Anyagiak hiányában az építkezés lassan indult, az altemplom kriptáinak eladásából fedezték a költségeket, közben a terveket is módosítani kellett. 1934 januárjában meghalt Foerk Ernő, s a tervezést Brenner (VI) János vette át. Mivel a templom névadója Szent Quirinus, az ókeresztény egyház mártírja volt, fel erősödött az az igény, hogy az ő korát idézze fel a templom. Brenner 1937-ben Rómába utazott, tanulmányozta a régi templomokat és ezek hatására – valószínű, hogy a San Giorgio in Velabro vagy a Santa Maria in Cosmedin inspirálta – hazajöve jelentős áttervezést végzett, amely az egész előlépcsőt, előcsarnokot, oltárt, tornyot stb. érintette. Ezek után ő joggal tekinthető társtervezőnek. A templomot 1938-ban szentelték fel, a tornyot, amely feltehetően Gerevich Tibor tanácsára, de takarékoságból is, campanile-ként épült meg, 1942-ben avatták.



Faludi Ferenc Reálgymnázium 1929-1930.

Legjelentősebb épülete a Faludi Ferenc Reálgymnázium; amelynek tervezését pályázaton nyerte el 1929-ben. A reálgymnázium 1930 novemberére készült el, és akkor a város legmodernebb középületének számított. A tervei több kiállításon elismerést arattak. Hangsúlyos, pylonszerű főbejárata, jó tömegképzése, áttekinthető alaprajza, nagy ablakfelületei, higiénikus berendezései (öltözők, zuhanyzók, központi fűtés stb.), szépen megoldott udvari sportpályája (Niessner Aladár terve!), színpaddal ellátott díszterme képezték azokat az értékeket, amelyek az átlag fölé emelték. Az oktatást 16 tanterem, 3 rajzterem, fizikai és kémiai előadótermek, zeneterem és tornacsarnok segítette. A kivitelező a Müller és a Weiss-féle cég volt. Egy éven át átlag 200 fő dolgozott az építkezésen, az összköltség 940 ezer pengőt tett ki, ennek felét a kultuszminisztérium állta, a többit a város. Az építkezéssel egyidőben rendezték az előtte lévő, akkor Horthy Miklós teret is. Brenner tervezte a körzeti iparos tanonciskolát 1942-ben. Ez a mai gépipari technikumként ismert intézmény, amelynek kivitelezője a Kőteleky-cég volt. Az építkezés a háborús viszonyok (anyaghiány stb.) miatt elhúzódott, csak 1945 után fejezték be. Említésre méltó épülete még az ún. Martineum-ház a Széchenyi u. 4-6. szám alatt, amelyet 1935-ben és 1936-ban tervezett az Egyházme-

gyei Takarékpénztár részére. Ebben működött a neves Martineum Nyomda és Kiadó a földszinten, az emeleken bérlakások voltak. Az épület mértéktartó neobarokk homlokzata jól illeszkedik az utcaképbe, díszes kovácsoltvas kapuja a Klonkay-műhelyt dicséri. Modern megjelenésű épülete a Mártírok tere 10. szám alatti Boross-féle ház. További tervezései Szombathelyen: Cserkészszékház (1930), vágóhíd (1937), hűtőház (1937). Egyéb helyen: Jákon a templom környékének rendezése és 6 tantermes iskola (1937), Szigetváron pénzügyőr laktanya, Zalaegerszegen iparostanonc-otthon, Kőszegen szappangyár, vágóhíd, kórházbővítés, Dunaföldváron 8 tantermes iskola, Nyergesújfalun gimnázium és internátus.

Brenner megbízásai 1945 után megfogyatkoztak, foglalkozott még Szombathely és Vasvár rendezési tervével, de 1950-ben államosították irodáját. Ezután a Vas Megyei Beruházási Községi Vállalatnál osztályvezetőként, majd 1951-től a Győri Tervezőiroda szombathelyi csoportjánál irányító tervezőként, végül 1955-től a Vas Megyei Gyógyszertár Vállalatnál műszaki osztályvezetőként dolgozott. Valójában nehezen tudta elviselni, hogy hosszas szabadfoglalkozású pályája után kényszerűségből állami alkalmazott lett. Talán ez okozta a korai halálát is. Épületei maradandó értéket képviselnek, több megbecsülést érdemelnének.



Vass József tanoncotthon és kultúrház 1927.



A szalézi templom és környéke

AMIT A LED-ES KÖZVILÁGÍTÁSOKRÓL TUDNI KELL

14
TÉR

Horváth Gyula Vladimír
villamosmérnök, vezető tervező

Jelenleg a települések közvilágításának biztosítása a helyi önkormányzatok feladata, amelyet jogszabály kötelez. Nyilvánvaló természetes törekvés, hogy az üzemeltetés minél gazdaságosabban, kisebb ráfordítással történjen az elvárt minőségi szint betartása mellett.

A LED-es technológia fejlődésével és terjedésével az önkormányzatok is elgondolkodnak azon, hogy az energia-megtakarítás és a hosszúnak mondott élettartam miatt milyen módon foglalkozzanak az új fényforrások bevezetésével. Több vállalkozás is létrejött az országban, amelyek felkeresik és ajánlataikkal kínálják a települések vezetését. Az ajánlatokban sok esetben a megtérülési időt valamint az élettartamot sem valós számokkal tüntetik fel, nem beszélve a műszaki paramétereikről, melyekben sok ellentmondás található.

A közterületek világítástechnikai követelményeit a szabványok egyértelműen meghatározzák. A világítástechnikai besorolások szerint az ajánlatokban szereplő világítási berendezések a jelenlegi meglévő tartószerkezetekre kerülnének, új oszlopkiosztás nem készülne. Ezzel a megoldással az előírt megvilágítási szintek nem teljesíthetőek. A környezetek - járdák, parkok, az utak melletti épületek - derítő megvilágítása lecsökken. A fő gond, hogy a szabványban előírt egyenletességi határértékek nem tarthatóak, mivel a jelenlegi LED-es lámpatestek optikája nem tudja a követelményeket kielégíteni, a lámpatestek maguk alá világítanak. Ezen kívül a komfortérzeti követelményeknek sem felelnek meg, mivel a hideg-fehér színű sugárzás nincs jó hatással a szemlélőre sem kertvárosi utcákban, sem lakótelepi környezetben. (Utóbbinál a bűnözésveszély fokozatosan emelkedik.)

Amennyiben a megvilágítás szintjét teljesítménynövekedéssel akarják elérni, akkor viszont megnövekszik a káprázásveszély mértéke, amely a járművezetőkre van rossz hatással. A fentieket igazolja, hogy több településen az átszerelés lakossági panaszokat okozott: volt olyan hely, ahol visszaépítették a régi nátriumos közvilágítást.

Másik fontos szempont a történelmi belvárosi épületegyütteseinek látványa. Ezeken a helyeken a vízszintes és a függőleges megvilágítási együtthatók sokkal alacsonyabb szintűek lesznek, ezzel elveszítik hangulatukat a szemlélők számára, a szabványban előírt arcfelismerési előírások pedig nem tarthatóak. Mindezeket fokozza az alkalmazandó fényforrások még nem emberbarát szín hőmérséklete is.

A fentiekből adódóan a világítástechnikai szakemberek körében a következő vélemény alakult ki:

A kiemelt belvárosi területek megvilágítását változtatlan formában meg kell hagyni, a főutvonalak és mellékutak világítási rekonstrukcióját pedig fokozatosan, próbavilágítások után kellene megkezdeni, kizárólag jó minőségű lámpatestekkel.

Új, közúti világítás tervezésénél a fenti hányósságokat is csak kompromisszummal lehet kiküszöbölni. Példa erre a szombathelyi Kárpáti Kelemen utca világítása: kisebb, 28-29 m-es oszlopközeget kellett alkalmazni, a számított besorolást egy fokozattal meg kellett emelni.

A tervezett útszakasz besorolása az MSZ EN 13201 szabvány szerint B2, ME4b, a megvilágítási osztály CE3, amely minimum 15 lux vízszintes megvilágítási értéket ír elő 0,4 határegyenletesség mellett. A besorolásnál figyelembe kellett venni a gépkocsi-forgalom mellett a sűrű kerékpáros, és több helyen - a járdahiány miatti - gyalogos forgalmat is. A számítások alapján a fenti besorolásokkal lehetett a megvilágítási határ egyenletességi előírásait betartani.

A számított értékek: fénysűrűség: 1,33 cd/m² átlagban, megvilágítás: E min: 8,7 lux, E átl: 19 lux, hosszirányú



egyenletesség: $U_o(L)$. 89,6 % a sáv közepére átlagban. A beépített lámpatestek Tungstram-Schröder Teceo 1 típusú lámpák, melyek fényárama: 9000 lumen, beépített wattos teljesítményük: 95 W. A színhőmérsékletük: 4250 Kelvin (természetes fehér).

Igaz, a megvilágítási szint a mérések alapján 20-30 százalékkal magasabb lett, de az öregedés és elhasználódás miatt, idővel be fog állni az előírt szintre.

Másik jó példa a LED-es közvilágítás alkalmazására a gyalogátkelőhelyek kiemelő világítása. Szombathelyen több átkelő kiemelő világítást kapott a gyártó által speciálisan ilyen helyekre gyártott berendezéseivel. Előnyükre mondható, hogy a gyalogátkelőhelyek gyakorlati előírásai megkövetelik a függőleges megvilágítási érték megnövelését, valamint a környezettől való kiemelését a színeltéréssel.

Ugyanilyen jól hasznosítható a LED-es megvilágítás nagyterületű parkolókban, ipari területeken, hiszen efféle helyszíneken a szín- és arcfelismerési előírásokat nem kell betartani.

A tervezett LED-es lámpatestek fényforrás cseréje csak komplett panelcserével vagy lámpatest cserével történhet, ez megnöveli a garanciális időszakon túli költségeket.

A jelenleg tervezett lámpatestek és fényforrásaik a garanciális időszak után a LED-es technika rohamos fejlődése miatt valószínűleg nem lesznek kaphatóak, helyettük új lámpatesteket kell felszerelni, ez a költségeket növeli, az utcaképet rontja.

A tervezett rekonstrukció egy időben történő létrehozásával az üzemóra (közel 50-80 ezer óra) utáni felújítások egy időszakra esnének, vagyis csaknem öt évenként kellene nagyobb összeget előteremteni azonos időszakon belül.

Összefoglalva: a beruházási költségeket figyelembe véve a 100 lumen/watt vagy annál magasabb értékű lámpatestek műszaki paraméterei felelnének meg az előírásoknak, viszont jóval drágábbak, mint az alacsonyabb értékűek, ezért a beruházás lényegesen többbe kerül, és az ajánlott időtartamban meg sem térül. Az ajánlatokban szereplő alacsonyabb lumen/watt értékű lámpák beépítése pedig sem a megtérülést, sem a műszaki követelményeket nem teljesíti. A fentiek miatt az önkormányzatoknak sokkal körültekintőbbnek kellene lenniük, a beruházóknak és engedélyezőknek az ajánlatok mellé független szakmai véleményeket is be kellene kérniük, és csak azután kellene dönteni a LED-esítés fokozatos bevezetéséről.



A Kárpáti Kelemen utca

A TRAM-TRAIN, MINT A MODERN VÁROS(KÉP) ISMERTETŐJEGYE

16
TÉR

Németh András János

okl. közlekedésmérnök

Szombathely és környéke az elmúlt évek során számos projekt kapcsán jutott fejlesztési pénzekhez.

Ha csak a közlekedést vesszük, a GYSEV Zrt. egymás után adja át a villamosított, felújított vonalszakaszokat és a rajtuk közlekedő új, modern motorvonatokat, és épül az új M86-os gyorsforgalmi út Szombathely és az M1-es autópálya között. A fejlődés pedig a jövőben is garantált: a Modern Városok program többek között Szombathely és Kőszeg 2x2-sávos gyorsforgalmi úttal történő összekötését is tartalmazza. Utóbbi fejlesztési elem várható következményeire gondolva azonban óhatatlanul is felmerül a kérdés: biztos, hogy a mind nagyobb mértékben a városra zúduló autóforgalom a fejlődés záloga, vagy létezik-e jobb megoldás is a modern, élhető városkép fogalmának kialakítására?

Helyzetelemzés

Szombathely és környéke jó demográfiai adottságokkal rendelkezik, a települések viszonylag sűrűn lakottak, és lélekszámuk szinte kivétel nélkül emelkedik. Tipikus szuburbanizáció zajlik, mely Kőszeg és Rum irányában a legértelmezesebb, de Ausztria felé is szembetűnő. Sok település már fizikailag is összenőtt a megyeszékhellyel, napi szinten nagy ingázó forgalmat generálva – miközben a nagy tömegeket leghatékonyabban mozgó vasút már csak a kőszegi agglomeráció felé maradt meg, és ott is háttérbe szorul a közúti közlekedés közelmúltban szerzett dominanciája miatt. Miért is? Ugyan a vasútvonal magyar viszonylatban egészen jó állapotú (80km/h-ra alkalmas, hegesztett pálya), ráadásul a sűrű megállóhely-kiosztásnak hála a köztes településeket is jól feltárja, mégis épp a legfontosabb állomás, Kőszeg igencsak kedvezőtlen elhelyezkedésű. Ha még enyhítjük is ezt a problémát a városközpont és a vasútállomás között ingázó, ráhordó-elosztó járatokkal, Szombathelyen



Tervkivonat



akkor is újabb átszállásra kényszerül az utasok többsége, tekintve, hogy a munkahelyek, iskolák, hivatalok stb. többsége ott is gyaloglási távolságon kívül esik a vasúttól.

Nemzetközi kitekintés

Hogyan oldható fel ez a probléma? A válasz tőlünk nyugatabbra egyre kézenfekvőbb: a városi és az elővárosi vasút fizikai integrációjával! A leginkább elterjedt, és akár hazánkban is meghonosítható rendszer a Tram-Train (továbbiakban: TT), melynek lényege, hogy a speciális TT-járművek a hagyományos és a városi vasúton is tudnak közlekedni, ezáltal viszonylag nagy (100-110km/h) sebességgel tudják összekötni a városok központjait úgy, hogy aztán feltárják azok fő közlekedési tengelyét is. A speciális, könnyített kivitelű járműszerkezet pedig a pályát is kevésbé terheli, annak fenntartási költségeit enyhíti, olcsóbb üzemet eredményez. A legnagyobb potenciál a Szombathely–Kőszeg vasútvonalban rejlik, ugyanis a hagyományos vasút versenyhátrányba kerülése miatt jelentős utasvesztés volt a 2000-es évek folyamán. A jelenlegi vasútvonal vezetése megfelelő, változtatása nem szükséges, a két városban azonban értelemszerűen tovább kell vezetni a pályát, az új nyomvonalra pedig több lehetőség is adódik. Szombathelyen a legkedvezőbb nyomvonal-vezetés a város kelet-nyugati tengelyén halad, felfűzi az oktatási, közigazgatási és egészségügyi intézményeket, valamint a Belvárost és a két legnagyobb lakótelepet

is (Derkovits, Olad), ráadásul a Szelestey út tervezett forgalmi rendjéhez is jobban illeszkedik. Fontos persze, hogy ez a beruházás ne csak egy közlekedési projektként jelenjen meg, hanem együtt járjon a TT-vonal környezetének felújításával is, például az új lakóterületeket (elsősorban Olad és Gencsapáti környékén) a megállóhelyek környezetében tervezzék meg, figyelembe véve a TT által nyújtott előnyöket. Kőszeg és Szombathely között a meglévő nyomvonal pályasebességének 100km/h-ra történő emelésével és 2 új forgalmi kitérő beépítésével 30 perces alapütem hozható létre, csúcsidőszakban többlet gyorsvonatokkal (15 perces járatkövetés), amelyekkel a két város központja közötti leggyorsabb eljutás 32 percre csökkenne a jelenleg busszal elérhető 50-ről. Ez a kínálat (eljutási idő, járatsűrűség) már az autóval is felveszi a versenyt, ami fontos bizonyíték arra, hogy az elővárosi közlekedésfejlesztésekben új utak építése – extenzív beruházások – helyett sok esetben célravezetőbb lehet a meglévő (vasúti) hálózat intenzív fejlesztése. Hiszen hiába érnek át az autók gyorsabban egyik városból a másikba, ha ott a helyi közúthálózat kapacitása már nem növelhető tovább, és emiatt a még gyakoribb torlódások, fogyó parkolóhelyek csak tovább rontják az eredő eljutási időt. Az élhetőbb, barátságosabb városkép érdekében tehát érdemes lenne e két, látogatókat is nagy számban vonzó városnak egy igazán modern, attraktív összekötő kapcsot létrehozni.



Ütemezés



Vonalvezetés

A SZOMBATHELY- ZALASZENTIVÁN VASÚTVONAL KORSZERŰSÍTÉSE

18
TÉR

Vigh Nándor
projektvezető mérnök
Magyar Mérnök Céh Kft.

A Szombathely-Zalaszentiván egyvágányú vasútvonal 50 km hosszan halad észak-déli irányban. A vasútvonalon jelenleg diesel vontatással történik a vonatok továbbítása. A vonal kiépítési és engedélyezett sebessége Vasvár és Pácsony között 80 km/h, egyéb szakaszokon 100 km/h.

A Szombathely-Zalaszentiván vasútvonal villamosításának, korszerűsítésének a fő célja, hogy csatlakozva a Mosonszolnok-Csorna-Porpác vasútvonal korszerűsítési munkáihoz, megvalósítsa a vasúti korridor hosszú távú fejlesztésének következő ütemét, amely gyors és gazdaságos vasúti kapcsolatot teremt Közép –, Észak-Európa valamint az Adria között a főként kedvező terepviszonyokkal rendelkező Nyugat-Magyarországon keresztül.

A munkák fő célja a villamos vontatás kiépítése a vonalon. Az utasforgalmi létesítmények és vasúti infrastruktúra korszerűsítésére a projekt keretein belül csak részben kerül sor. A vonal uniós elvárásoknak megfelelő teljes pályakorszerűsítését GySEV Zrt. A rendelkezésre álló uniós források függvényében, középtávon tervezi.

A jelen projekt főbb céljai a következők:

- a környezeti terhelés – zaj és légszennyezés - erőteljes csökkentése
 - az utazóközönség és az áruszállítás részére nyújtott szolgáltatás minőségének javítása
 - az utazóközönség és az áruszállítás igényeinek költség-hatékony kielégítése
 - a menetidő csökkentése az utasforgalomban
- Kivitelezés (szakági bontásban):*

1. Vasúti pálya:

- Gépi ágyazatrostálás összesen mintegy 5681 m hosszson
- Gépi ágyazatcsere összesen mintegy 132 m hosszson
- Hézagnélküli pálya kialakítása teljes vágánycserével, el-

A Rajka-Csorna-Porpác-Szombathely-Zalaszentiván korridor az Európai Unió által meghatározott prioritási tengelyek összekötésében fontos szerepet tölt be. Ezt támasztja alá az is, hogy a Pozsony-Csorna-Szombathely-Zalaszentiván-Nagykanizsa-Zágráb korridor a Regulation (EU) No 1315/2013 és Regulation (EU) No 1316/2013 döntések alapján részét képezi az Európai TEN-T vasúti hálózatnak.

mozdulás gátlók felszerelésével Vasvár-Pácsony között

- Teljes al- és felépítménycsere Pácsony – Egervár Vasboldogasszony között
 - Három állomáson a jelen projekt keretében létesülő Sk+55 peronok miatt szükségessé válik a vágányhálózat módosítása
 - Vágányszabályozási munkák
 - Kitérő cserék
 - 1358+00 – 1437+00 szelvények között kell aljavítást végezni, beleértve Egervár-Vasboldogasszony átmenő fővágányát is
2. Peronok, járdák és utak építése:
- Sk+55 peronok építése
 - Összekötőjárdák építése
 - Kerékpártárolók építése
 - Vonalbontók megközelítési útjainak építése
3. Útátjárók korszerűsítése
4. Építészeti munkák
- Esőbeállók építése
 - Peronberendezés elhelyezése
 - Perontáblák kihelyezése
 - Kerékpártárolók létesítése

5. Műtárgyak

- A vonal jelen projektben történő felújítása során összesen 1 db csőáteresz hosszabbításra és 4 db kisebb áteresz cseréjére kell sor kerülni.

6. Villamos felsővezeték és áramellátás

7. Vonalleválasztó automatika

- A MÁV és a GySEV hálózatok szétválasztása érdekében vonalleválasztó berendezések telepítése szükséges Szombathely és Zalaszentiván állomásokon.

8. Alállomás és kitáplálás (Vépi úti alállomás)

- Két 120/25 kV-os transzformátor zártrendszerű aljában összegyűlő csapadékvíz övárookban történő elszívásához szükséges olajos szennyvízleválasztó szállítása, telepítése



Ki kell építeni a transzformátorok tűzvédelmi jelzőrendszerét IR-UV érzékelők telepítésével és a meglévő tűzvédelmi jelzőrendszerbe történő csatlakoztatásával

Az állomás vontatási részének a GYSEV Zrt. Soproni FET központból történő távkezelése érdekében a jelenleg INFOWER rendszerű irányítástechnikai rendszerét kell átalakítani

Irányítástechnika

9. Felsővezetéki Energia Távvezérlés

A Felsővezetéki Energia Távvezérlés (FET) a villamosított vasútvonal energiaellátásának üzemvitelét szolgáló helyhez kötött berendezések távvezérlését és távellenőrzését foglalja magában

A felsővezetéki energia távvezérlés részeként a felsővezetéki szakaszolók motoros távvezérlését kell kivitelezni, mely alól az ún. „üzemi” szakaszolók kivételt képeznek

10. Oszloptranzformátorok

A tervezett oszloptranzformátor feladata, hogy az állomások jelen projektben telepítésre kerülő váltófűtő berendezéseit a felsővezetéki hálózatról energiával ellássa. Az oszloptranzformátoroknak a váltófűtés mellett a távlati fejlesztéseket követően biztosítóberendezés, FET, KÖFE-KÖFI rendszer, GSM-R rendszer tartalék energiaellátását is biztosítani kell majd

11. Váltófűtés

Az állomásokon az átmenő fővágányokban lévő kitérők váltófűtését és annak vezérlését kell kiépíteni a nyertes ajánlattevőnek

12. Új térvilágítási rendszer

az újonnan épülő peronokon

a jelenlegi térvilágítási rendszer felsővezeték építés által érintett területein

a 2 db vonalbontónál

13. 0,4 kV-os hálózatok és keresztezések, nem vasúti közvilágítás

A jelenlegi GYSEV üzemi, közvilágítási, fogyasztói célú 0,4 kV-os keresztezéseket, légvezetéseket szabványosítani

kell, el kell bontani, és földkábelben kell átvezetni a vasút alatt, a kábelek földbe helyezését az MSZ 7552 „Vezetékek elrendezése Fővasúti vágányok és az ezekből kiágazó iparvágányok alatt” megnevezésű szabvány előírásai szerint kell elvégezni

14. Nagyfeszültségű szabadvezeték keresztezések szabványosítása

A vonalat keresztező 20, 120 és 400 kV szabadvezetékek közül összesen 9 helyszínen 20 kV illetve 2 helyszínen 120 kV keresztezéseket kell szabványosítani

15. Biztosítóberendezésekkel kapcsolatos munkák

A Szombathely-Vasvár-Zalaszentiván vasútvonal villamosításával kapcsolatban a vonalon működő állomási és vonali biztosítóberendezéseket alkalmassá kell tenni a villamos üzem felvételére, valamint az ezzel egyidőben megvalósuló állomási vágányhálózati módosításokhoz szükséges biztosítóberendezések átalakítása válik szükségessé

Fejlesztések eredménye:

Peronok, járdák, kerékpártárolók: érezhető kényelmi javulás

Menetidő: nincs pályasebesség-emelés, viszont a pontosság, megbízhatóság kell majd javuljon

Személyvonatok - új villamos motorvonatok 2017-ben még csak alkalmanként, a GYSEV új villamos motorvonat beszerzése most indul, várható megjelenés a vonalon 2018-ban

Gyorsvonatok (Vasvár, Püspökmolnári) - GYSEV idei IC-kocsi beszerzés beszerzése: ide kerülnek ősztől a jelenlegi IC kocsik

A projekt megvalósítására a vállalkozó kiválasztása közbeszerzési eljárás keretében történt: a nyertes a Swietelsky Vasúttechnika Kft. és az R-Kord Kft. alkotta Hegyhát Konzorcium. A szerződés aláírásának dátuma: 2015. november 2. Teljesítési határidő: a szerződés aláírását követő 365. nap. A szerződés értéke: 13 299 713 467 forint. A független mérnöki, műszaki ellenőri feladatokat a Magyar Mérnök Céh Kft. látja el.

XVII. KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI ÉS BERUHÁZÁSI KONFERENCIA

20
TÉR

Tóthné Temesi Kinga

okl. építőmérnök

*Tizenhetedik alkalommal került megrendezésre
Bükfűrdőn a beruházási konferencia.*

*A Közlekedéstudományi Egyesület egyik,
hosszú évek óta nagysikerű rendezvényeként
számon tartott konferencián az idén
rekordot döntött a jelentkezők száma.*

A Vas Megyei Mérnöki Kamara közlekedési szakterület kötelező továbbképzése az idén is csatlakozott a konferenciához. A KTE Vas Megyei Területi Szervezete és a Vas Megyei Mérnöki Kamara együttműködési megállapodást kötött a szakmai továbbképzés lebonyolítására. Ezáltal egy helyszínen egy időben volt lehetőség a közlekedési szakterület különböző szervezeteiben dolgozó

kollégáinak találkozására a szakmai előadások meghallgatása mellett. A képzést igénybe vehették a csak a továbbképzésre regisztrált kollégák, valamint a konferencia hallgatói egyaránt. Közel száz érdeklődő szerzett továbbképzésről szóló igazolást az Országos közúthálózat védelméről Szerencsi Gábor előadásában, valamint a vasúttervezési EU tanúsításról Mangel János és Nagy Zsolt előadásában.

A konferencia további két napján tematikus plenáris üléseken aktuális témakörökben hangzottak el előadások. Ismertetésre kerültek a 2007-2014 EU ciklus közlekedésfejlesztési eredményei, valamint a 2014-2020 EU tervezési ciklus tervezett közúti és vasúti beruházásai. A konferencia hallgatói megismerhették a MÁV Zrt., GYSEV Zrt. és ÉNYKK Zrt. legfontosabb aktuális fejlesztéseit, új technológiákat és az előttünk álló kihívásokat.



Tizenhetedik alkalommal rendezték meg Bükfűrdőn a beruházási konferenciát

ZSERBÓ A MÉRNÖKÖKKEL

Gombás Mónika

*„Legyen a mérnökök vendége egy zserbóra!”
– címmel kávéházi programra várta az
érdeklődőket május 4-én a Vas Megyei Mérnöki
Kamara. A magyar műszaki értelmiség napja
alkalmából először szervezett Szombathelyen
programot a társulás azzal a céllal, hogy
ráirányítsa a figyelmet a műszaki értelmiség
szerepére a magyar gazdaságban.*

Peltzer Géza zenész, egykori erdőmérnök tangóharmonikán francia szonókkal adta meg a hangulatot, majd Nádor István elnök rövid köszöntő után bemutatta a megyei mérnöki kamara megújult honlapját. A portálon a mérnökkereső a legfontosabb elem: a rendszer lehetővé teszi, hogy az építkező a szűkebb-tágabb földrajzi körzetében működő szaktervező mérnököket gyorsan, online is elérje. Lakézi Gábor, a városüzemeltetési osztály vezetője üdvözölte a kamara új szolgáltatását, hiszen manapság, hogy lazítottak a jogszabályokon, még fontosabb, hogy az emberek egyszerűen, rövid idő alatt találjanak jó szakembereket. Dr. Kondora Bálint a Vas Megyei Közgyűlés alelnöke le is tesztelte a keresőt: sárvári mérnökre keresett rá, megál-

lapította, hogy felhasználóbarát az oldal. Az esemény előadásokkal folytatódott. Tóthné Temesi Kinga okleveles építőmérnök a Szent Márton projektről beszélt, amelynek megvalósításában kizárólag helyi szakemberek vesznek részt. A Szent Márton templom előtti gyalogos zóna átalakul, megújul a Szily János utca, eltűnnek a parkolók a Berzsényi és a Mindszenty térről - a város arculata jelentős mértékben módosul. Lakézi Gábor hozzátette, hogy másképp kell majd közlekedni, parkolni, ez nemtetszést is kiválthat, de számos szakmai egyeztetés és vita előzte meg a projekt elfogadását.

Déri Lajos okleveles építőmérnök felidézte az 1965-ös szombathelyi árvizet, majd kifejtette, hogy a 2010-ben átadott, közel ötmillió köbméter befogadására alkalmas Lukácsné víztározó megépítése óta nincs árvízveszélyben a város. Hat évvel ezelőtt jött az ötlet, hogy a Perint medrét kicsit földobják, így a Váci utca mellett piknikpark és látványtő, az egyetem és az Óperint utcában pedig megemelt vízszinttel, víz közeli sétánnyal lépcsős terasz lenne. A tervek egyelőre azonban még a tervező asztalon fekszenek.

A tervek szerint a magyar műszaki értelmiség napját hagyományteremtő szándékkal jövőre is megrendezi a megyei mérnöki kamara.



21
TÉR



Tóthné Temesi Kinga a Szent Márton projektről tartott előadást közutas szemszögből



Mérnökök hallgatják a mérnököket

NE CSAK A KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA NAPJÁN FIGYELJÜNK EGYMÁSRA!

22
TÉR

Tóthné Temesi Kinga
okl. közlekedés építőmérnök

2010 márciusában az ENSZ közgyűlése mintegy 90 ország – köztük Magyarország – kiemelt támogatásával elfogadta a „Cselekvések Évtizede a Közlekedésbiztonságért” 2011-2020 programot, mint az emberiség történelmének első világméretű közlekedésbiztonsági programját.

A projekt a Föld valamennyi kontinensén 2011. május 11-én kezdődött a közlekedésbiztonsági kockázatok tudatosítása, a cselekvésre ösztönzés és az együttműködés fontosságának hangsúlyozása jegyében. A Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara, és tíz rendező szervezet a Közlekedéstudományi Egyesület koordinációjával kezdeményezte hagyományteremtő szándékkal 2015. május 11-én „A közlekedési kultúra napja” című esemény megtartását.

Idén a rendezvénysorozat országos méreteket öltött, csatlakozott a Vas Megyei Mérnöki Kamara is. A közlekedésbiztonsági célok elérése érdekében vállalt kötelezettség nyomatékosításaként a Művészetek Palotájában ünnepélyes keretek között megtartott sajtótájékoztató nyitórendezvényen a szándéknyilatkozat csatlakozó szervezetek általi együttes aláírásával zárult az esemény.

„Közlekedés, vagy kultúra, vagy mindkettő? Közlekedési kultúra Vas megyében.” címmel Vas megye a MUSTRA soron következő rendezvényét ajánlotta a közlekedési kultúra népszerűsítésére. László Péter, a Vas Megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti osztályvezetőjének előadásában megismerhettük Vas megye általános közlekedésbiztonsági helyzetét, a legproblémásabb gócpontokat, balesetveszélyes útszakaszokat, csomópontokat.

A Vas Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyeztetési és Fogyasztóvédelmi Főosztály vizsgabiztos, Hajas



Teréz előadásában a kerékpáros közlekedéssel szemben támasztott követelményekről adott tájékoztatást. Részletesen megismerték a konferencia résztvevői a kerékpáros közlekedésre vonatkozó aktuális KRESZ-szabályokat, és azok helyes értelmezésében nyújtott segítséget az előadó. A Közlekedéstudományi Intézet Északnyugat-magyarországi Közlekedés-szervező Irodájából, Kovács Máté autóbusz-közlekedési szakértő, illetve Németh András vasúti közlekedési szakértő közös előadásának témája a közösségi közlekedési kultúra volt, melynek címe: „Közösség vagy a tömeg jellemzi a helyközi vasúti- és autóbuszos közlekedést”? Előadásukban bemutatták azt a fejlődési irányvonalat, amelyik a tömegek közlekedéséből származtatva színvonalas közösségi utazási lehetőségeket biztosít. Az előadásokat követő párbeszéd után az előadók a személyes szakmai tapasztalataikat osztották meg a jelenlévőkkel. A résztvevők mindannyian egyetértettek abban, hogy rengeteg tennivaló van még a közlekedési kultúra színvonalának emeléséért, a hasonló jellegű rendezvények pedig ennek fontosságára ráirányítják a figyelmet.



Nádor István, a Vas Megyei Mérnöki Kamara elnöke aláírja az együttműködési nyilatkozatot

NYUGDÍJAS MÉRNÖKÖK NAPJA



23
TÉR

Gombás Mónika

A Vas Megyei Mérnöki Kamara nyugdíjas korú mérnök tagtársainak rendezett programot április 4-én a kamara székhelyén.

A kevés létszámú, de annál inkább baráti hangulatú összejövetelen Nádor István elnök köszöntötte a jelenlévőket, majd előadások következtek: dr. Németh István Gyógyító vizeink, Horváth Imre 143 éves a vezetékes gázszolgáltatás Szombathelyen című beszámolóját érdeklődve hallgatta a közönség.



TÉR ■ a Vas Megyei Építész Kamara és a Vas Megyei Mérnöki Kamara közös lapja ■ Alapította: a Vas Megyei Építész Kamara ■ Alapítás éve: 2004
Megjelenés: kéthavonta 300 példányban ■ Az újságban megjelenő adatok valóságtartalmáért a kiadó nem vállal felelősséget.

Főszerkesztő: Gombás Mónika ■ a szerkesztőbizottság elnöke: Vincze Csaba, társelnöke: Tóthné Temesi Kinga ■ a szerkesztőbizottság tagjai: Ábrahám Ferenc, Balogh Péter, Czeiner Gábor, Horváth Gyula Vladimir, Kiss Albert, Lakosi Ilona, dr. Németh István, Takács András, Válinth Attila ■ Címlapon: A megújult szombathelyi református templom (Fotó: Benkő Sándor) ■ Hátsó borítón: A magyar műszaki értelmiség napja Szombathelyen
Arculattervezés: Yellow Design ■ Tördelés, nyomdai előkészítés: Dpix Kft. ■ Nyomdai munka: Yeloprint Kft. 9700 Szombathely, Géfin Gyula utca 11-13.
Ügyvezető igazgató: Dávid Péter ■ Terjesztés: Vas Megyei Építész Kamara, Vas Megyei Mérnöki Kamara ■ Hirdetésfelvétel: Vas Megyei Építész Kamara, 9700 Szombathely, Thököly Imre utca 14. tel: +36 94 312-461, mobil: +36 30 3014 149 vmtek@freemail.hu, Vas Megyei Mérnöki Kamara, 9700 Szombathely, 11-es Huszár út 40. tel: +36 94 342-120 info@vasimmk.hu ■ Kiadja: Vas Megyei Építész Kamara, Vas Megyei Mérnöki Kamara ■ Felelős kiadó: Ábrahám Ferenc, a Vas Megyei Építész Kamara elnöke ■ ISSN: 2064-9215

