

1976. évi 4. szám

Az észak—déli metróvonal első szakaszán, a Deák tér és a Nagyvárad tér között december végén indul meg a forgalom: a szerelvények a két végállomás közötti 3600 m-es távot nyolc perc alatt futják majd be. Az új vonal átadásával egyidejűleg megszűnik a metróvonalaknak égtájak szerinti jelölése. Megszámozzák őket: a Népköztársaság úti „kis” földalatti lesz az 1-es vonal, a Déli pályaudvar és a Fehér út közötti a 2-es, a most megnyíló pedig a 3-as. Mi jellemzi a 3-as vonal állomásait? Mi különbözteti meg őket egymástól, illetőleg a 2-es vonal állomásaitól?

A metróállomások képét elsősorban szerkezetük — az ebből adódó tér — határozza meg. Az állomások szerkezete pedig — legalábbis térformáló szerepük tekintetében — a Nagyvárad téri állomás kivételével azonos: egymás mellé helyezett öt vagy hat, kisebb (5,10 m belső átmérőjű) vagy nagyobb (6,30 m belső átmérőjű) alagútból állnak, amelyeket oszlopsorok választanak el egymástól. Ilyen körülmények között az építész jóformán csak a különféle *burkolóanyagokkal* — *színekkel* — teheti változatossá az állomásokat.

A burkoló- anyagok

Az állomások mennyezetét általában a kelet—nyugati mélyvasút vonalán is

Glasal-lemezek a Ferenc körüti állomás oldalfalain. Az oszlopokról még hiányzik a rozsdálló acél burkolat (Építész tervező: Tóth Anikó, UVATERV)



ő-
a-
k

Az új Deák téri állomás nagy mozgólépcsője. A fehér mennyezet és a nagyméretű világítótestek fénybe burkolják az egész teret (Építész tervező: Czeglédy István, UVATERV)

használt *Luxaflex* márkanevű burkolattal fedték. Ennek látható, a mennyezet síkját adó részét keskeny, felhajlított szélű alumíniumlécek alkotják, e léceket pedig harang keresztmetszetű acélbordák hordják. A lécezés *súlya* az acéltartóval együtt négyzetméterenként mindössze 2 kp, így az acéltartókat elég 1,5—2 négyzetméterenként felfüggeszteni. Az alumíniumlécek között bárhol ki lehet hagyni helyet a világítótesteknek, az álmennyezet és az állomás betonboltozata között pedig bőségesen van hely a kapcsolódobozok és a különféle huzalok felszerelésére. A javítás és az átalakítás sem okoz gondot: az alumíniumléceket könnyen leszedhetik, majd esetleg módosított elrendezésben újra felszerelhetik a tartóbordákra.

A 3-as vonalon a *Luxaflex* burkolatot nemcsak a mennyezeten, hanem a *vágányok mögötti oldalfalakon* is alkalmazták. Ez ugyanis az ott futó 30—40 —kampóra akasztott — kábel eltakarására a legegyszerűbb mód. A Kálvin téri állomáson az alumíniumléces álmennyezetnek egyik legelegánsabb változatát, a *Luxalon* nevűt láthatjuk. Ez abban különbözik a *Luxaflex*től, hogy lécei 5—25 mm széles hézagokkal rakhatók fel, s

Rozsdaálló acéllal burkolt oszlopok a Felszabadulás téri állomáson (Építész tervező: Németh Adél, UVATERV)





A két Deák téri állomás közötti összeköttetés lejárata az új állomásban

anyagokon kívül felhasználták a *gránitot*, a *mészkövet* és a *márványt* is. Tehát sokféle anyag sokféle színben állt a tervezők rendelkezésére. Ezekkel kellett egyénivé és hangulatossá formálniuk az állomásokat.

A színek összhangja

A Deák téren ezentúl három metróvonalnak lesz egy-egy állomása. A legújabb állomásba a Deák téri aluljáróból juthatunk: Az üvegajtók mögötti előcsarnokból rövid mozgólépcsőn érhetjük el az állomás felső csarnokát. Onnan pedig az előzőnél hosszabb mozgólépcsőn ereszkedhetünk le a mélyállomásba. A felső



Ülőhely-fülke a Kálvin téri állomásban. A székek testre szabott felülete jó pihenést fog nyújtani az elfáradt utasoknak. (Építész tervező: Nagy Zsolt, UVATERV)

A Nagyvárad téri állomás belső tere a lejárati acélszerkezetű lépcsőjével. A burkolatok még hiányoznak. Az állomás légtere több mint kétszerese a mélyállomásokénak (Építész tervező: Strohmayr Judit, UVATERV)
(Bojtár Ottó felvételei)



csarnokban sárgászörös márványpadlón járunk, az oldalfalak világos mészkő lapokkal vannak borítva, s a mennyezetet fehér alumíniumlécekből alakították ki. Lent a mélyállomás padlója sötétszürke gránit, a vágányok mögötti falfelületet világoskék alumíniumlécekkel burkolták. Az új mélyállomásnak az a nevezetessége, hogy onnan is megközelíthető a másik Deák téri mélyállomás: a peron hátsó részén négy mozgólépcső vezet az állomás alá (a régebbi állomás fölé), s onnan egy tágas folyosón és újabb mozgólépcsőn juthatunk el a 2-es (a kelet-nyugati) metróvonal peronjaira.

A *Felszabadulás téri* állomást a terakottaszín (narancsvörös) jellemzi. Ilyen színű a mennyezet és a vágányok mögötti falazat is. Az oldalfalakat világossárga siklósi márványlapok, a világosszürke gránitpadlón álló oszlopokat rozsdálló acéllemezek borítják.

A *Kálvin téren* négy mozgólépcső vezet a mélyállomásra. Csúcsidőszakban négy lépcsőkarra másutt is szükség volna, itt azonban nélkülözhetetlen: a távolabbi jövőben ott összpontosul majd a negyedik metróvonal és a meghosszabbított dél-pesti gyorsvasút (HÉV) forgalma is. Szerkezetileg is nevezetes az állomás: terét hat párhuzamos alagútszakasz összenyitásával alakították ki. Ennek a nyomait mi is láthatjuk: ott a mélyállomás elosztócsarnokát nem négy, hanem öt oszlopsor tagolja. Az állomás peronjain bizonyára népszerűek lesznek a falba süllyesztett középkék ülőhelyek. Ezek nemcsak kényelmesek, hanem kellemes színfoltjai is a világos mészkő lapokkal borított peronnak.

A *Ferenc körüti* aluljáróból szintén négy mozgólépcső vezet a mélyállomásba. Ennek a padlója sötétszürke gránit, oldalfalait pasztellék, illetőleg lilás Glasal-lemezekkel fedték. A szürke, a kék és a lila burkolatok egy kissé komorrá teszik az állomást. A *Klinikák*-állomás épp az ellenkezője: ott az oszlopokat skarlátvörösre színezett alumíniumlemezek borítják, az oszlopok világosszürke gránitpadlón állnak, a mennyezetet fehér alumíniumlécek, az oldalfalakat világos narancsszínű Glasal-táblák fedik.

A Klinikák-állomástól az alagút gyorsan emelkedik a felszín felé. A *Nagyvá-*

rad téri állomás szintje alatt. Ez a kéreg alatti állomás mind szerkezetében, mind pedig megjelenésében eltér a többi állomástól. Alakja hosszúkas dobozra emlékeztet, terét egy erkélyszint kettéosztja, ez azonban csak a vágányokat fedi. A térről az aluljárón át erre az erkélyre érkezünk, és széles lépcsőn jutunk le a peron szintjére. A peron padlóburkolata sötétszürke gránit, a lépcsőké ugyanilyen színű norvég kvarcit. Az utóbbinak igen jó, csúszásgátló felülete van. Az oldalfalakat pasztellzöld Glasal-lapok, az oszlopokat rozsdálló acéllemezek borítják. A mennyezetre fehér műanyag festéket fújtak. A peron hatalmas terét narancsszínű székcsoportok tarkítják.

Az utas- tájékoztató

Az új metróvonal állomásait az alkalmazott sokféle anyag és szín változatossá teszi. Közöttük az egységet a *tájékoztató táblák* külseje és elhelyezési módja teremti meg. Minden állomáson sötétkék színű, heliőről világított műanyag táblák mutatják a vonatokhoz vezető utat. Emellett minden állomás peronszíni csarnokában hatalmas méretű, színes *térképet* is elhelyeztek, s ezen feltüntették a metróhálózatot és az állomás környékét, az aluljárókkal, a metróhoz csatlakozó felszíni közlekedési eszközök megállóhelyeivel stb. együtt. A térképeket a mohácsi *Farostlemezgő* új technikával készítette: a színes nyomású papírtérképeket farost vagy réteget lemezre sajtolták, majd átlátszó és igen ellenálló műanyaggal vonták be. A táblák így vízzel moshatók, és jól olvashatók.

Hamarosan a kelet-nyugati és a milenniumi vonalon is a most megnyitott vonal tájékoztató tábláival azonos méretű és beosztású, de *piros*, illetőleg *sárga* tájékoztató táblákat helyeznek el. Így majd számozás helyett beszélhetünk kék, piros és sárga metróvonalakról is.

Enyedy László
okl. mérnök