

# Vizsgázott a budapesti metró

**KÉT ÉVEVEL EZELEŐTT** adták át a forgalomnak a metró kelet-nyugati szárnyát. A szakértők szerint bevált, az utasok megszerették. Mik az előnyei a föld alatti utazásnak? A metró utazóknak nem kell várakozniuk az állomásokon, esőben, hóban toporzékolva, szennyezett poros levegőben. Utazásukat forgalmi dugó nem akadályozza, a szelvények menetsebessége nem csökken, nem áll le az útkecskésedéseken, hídfőknél, nem kell ügyelni a tilosban közlekedőkre és még számos idegesítő körülményre. De nem sorolom tovább. A metró utazók ezeket a bosszantó, gyakran idegekre menő zavarokat elkerülik, ami a mai erős élettempóban nem lebecsülendő fizikai-pszichikai eredmény.

A közlekedésnek ez az új módja közkedvelté vált. A felszíni állomások és az alsó elosztó terek kellemes mesterséges világításukkal kedvező légkörüket, amit az utasok méltányolnak is. Bizonyítja ezt többek között az is, hogy az erős forgalom ellenére torlódás- és keresztesződésmentes az áramló közlekedés. Az elosztóterek azonban mást is sugalmaznak: az utasok nyugodtabban közlekednek, nem tolasznak, hangos szót, vitaközt nem igen hallani. A már megszokott mozgólépcsőn az utasok leszálnak a 30 méter mélységbe, s ott levetik az utazással járó feszültségüket, és fegyelmezettebben viselkednek. Az állomásokon nem szemetelnek, a jegyeket, újságokat nem dobálják el, rágógumit nem köpködnek, ami bizony a párizsi és New York-i metróállomásokon elég gyakori és kiábrándító látvány.

Egyszóval Budapest lakossága a metró tirtokba vette, magáénak vallja. Hasznosságát nem kell külön kiemelni: naponta több mint félmillió utast szállít: kulturáltan, zökkenőmentesen, egymást sűrűn követő járataival. Üzemeltetése máris erősen érződik a felszíni forgalomban, de még inkább érezhetővé válik, ha megépül a pesti oldalon az észak-déli metróvonal, ami becslés szerint kétszer akkora forgalmúnak ígérkezik, mint a kelet-nyugati vonal. Ezt látászik indokolni, hogy erősen fejlődő kerületeket, Újpest, Kispest, Pestlőrinc jelentős munkáslétszámú ipari településeit fűzi fel. Ezzel szemben a kelet-nyugati metróvonal inkább a városi, a Belváros felé vezető adminisztratív és kereskedelmi forgalmat közvetíti. **Építése 6,3 milliárdra került**, ha ennek az összegnek a kamatait nem számítjuk, a földalatti más forgalmi eszköz üzemeltetési költségénél olcsóbban szállítja utasait. Nyers összehasonlításképpen: a metró napi forgalmi teljesítménye mintegy 277 000 autóéval, 7000 autóbusszával és 1200 háromkocsis villamoséval egyenlő, de a metró zajmentes forgalmú, és ami nagyon fontos, nem szennyezi a levegőt.

**AZ IDŐTAKARÍTÁS** kedvező mellékhatásai máris mutatkoznak. A perifériákon lakó autósok egy része a külső negyedekből a legközelebbi metróállomásig használja autóját és onnan metróval folytatja útját. Az Örs vezér tértől a Belvárosig 10-15 percet takarítanak meg. Így lényegesen egyszerűbbé válik a parkolás is, ami viszont előre

jelzi azt az igényt, hogy az át-szálló-metrorállomások közelében nagyobb parkolóhelyeket kell tartálékolnunk.

A metróhálózat a felsoroltakon kívül más fizikai, sőt elvontabb értékű előnyöket is biztosít. Egy forgalmi, még inkább egy fővárosi főforgalmi út vonzáskörzetébe szívja a városi központokat, középületeket, ezzel kényelmesebbé teszi napi életünket, hiszen a közelben lakók különböző ügyesbajos dolgukat felesleges utak megtétele nélkül intézhetik el. A metróállomásokhoz hozzáilleszkedő felszíni úthálózat **forgalmi városrendezési faktorrá válik. Szervezi napi életünket, időbeosztásunkat. Így a metró jövőbeli kiépítése a főváros ösztönösen létrejött, kisé elavult eddigi szervezetét lényegesen át fogja alakítani, nemcsak forgalmi módosulásaiban, hanem az ott lakók életmódját illetően is. Ezért a fővárosi városrendezési tervet már most a metróvonalakhoz kell igazítani bizonyos vonatkozásban, például újabb közcélú létesítmények elhelyezésénél.**

A metróvonalak vonzó ereje következtében kialakuló új városközpontok már nemcsak a primér igényeinket szolgálják, hanem — ahogy például a zuglói városközpont — szolgáltató, egészségügyi, kulturális stb. követelmények kielégítését is biztosítani tudják. Így válik a metróhálózat új városrendezés szervezőjévé, teljesebb értékűvé alakítja a perifériális kerületeket, **egyszóval nagyban hozzájárul fővárosunk egész területének kulturális homogenizálásához.**

**A KRITIKA** sem maradhat el azonban! Térjünk vissza a meglevő kelet-nyugati szárny építéséből nyert tapasztalatok kilúgozására. Az állomások építését egy szűkebb körű tervpályázat előzte meg. A speciális feladatokra jól felkészült fiatal építészgárda nívó terveket nyújtott be. Elhangzottak ugyan különböző vélemények, amelyek a tervpályázat irányelveinek bizonyos módosításait javasolták, egyebek között azt, hogy az alsó közös elosztócsarnokban kisebb üzleteket létesítsünk. Ezeket azonban fizikai (az üzletek feltöltése, adminisztráció stb.), de nem utolsósorban pszichikai okok miatt időben sikerült kiszűrni. A kialakított tervezési program lehetővé tette olyan várócsarnokok építését, amelyekben az utasokat kedvező hangulatú, izlést nevelő hatású élmény kíséri a beszállásig.

Sikerült elkerülni, hogy az elosztó tér nyomasztó barlangszerűség érzetét vagy egy keskeny folyosó nyomasztó hatását keltsse. Ez részben annak köszönhető, hogy nemes burkolatanyagokat alkalmaztak, a padozatokon kopásmentes gránitot, az oldalfalakon könnyen tisztítható világos márványburkolatot, apró szemű mozaik és alulmellás mennyezetet. A mennyezetbe süllyesztett, szemet nem kápráztató diffúz világítás jóleső, megnyugtató érzést kelt. Mindehhez járult az a kedvező megoldás, hogy a tervezők az alsó állomásokon a forgalmat keresztesződésmentesen alakították, amit külföldi szakértők külön elismeréssel méltányolnak, sőt egyesek mint **budapesti típust** emlegetik. Hangzottak el vélemények, hogy a tervezők túl pazarlóan használtak nemes anyagokat a bel-

ső terek építésénél. Viszont épp ez az a tipikus eset, amikor feltétlenül hosszú idejű tartósságra kellett az enteriőröket tervezni, olyanokra, amelyeket az üzemszünet pár órája alatt teljesen tisztára lehet mosni.

Az elismerő sorok után szabadjon az új észak-déli állomások tervezése érdekében a kisebb bántó hibákat felsorolni. A **Moszkva téri állomás** kissé bizarr, újat kereső formájával sehogy sem tudja az amúgy is szervezetenlőt bontott hurokvágánysorral, vasbeton repülőhíddal, rézsűs töltéssel stb., stb. összevissza épített teret egységre szervezni. Fővárosunknak ez a fontos forgalmi csomópontja talán a legcsúnyább belső városi terünk, idegesítő, szervezetlen forgalma miatt is szükséges volna alaposabban áttervezni.

Egyelőre egyetlen állomás, a Kossuth Lajos téri épült úgy, hogy a felszíni elosztócsarnokot, a mozgólépcsők indítását egy középület földszintjébe építették be. Nem egyedi példa, külföldön számos állomást építettek be egy-egy sarokházba, de lényegesen kisebb alapterületű elosztócsarnokkal, lényegesen nagyobb forgalom kiszolgálására. Itt a **túlzott helpazarlás** vádja az épülettervezőt illeti. A többi felszíni állomás mértéktartó, szerény tömegű: nemcsak funkcionálisan működnek jól, hanem izlést, kultúrát, civilizált magatartást is szuggerálnak, embertársaink kölcsönös megbecsülésére készítetnek.

**ÉPP NEVELŐ HATÁSUK** miatt tartom fontosnak az ilyen nagy forgalmú közintézmények nemesebb, rangosabb építését. A tervező nemcsak technikus, mérnök, építész és ihletett alkotó, hanem kissé pszichológus is legyen. **Műszaki-művészi tudásunkat, tetteinket a steril műszaki szemléleten felül bizonyos magassabb rendű szemlélet is hassa át.** Nem elég a 10-20 emeletes lakókaptarokban lakásokat építeni, nem elég önmagában is jól működő utakat építeni, ha szemétdombon vezetjük át, vagy hidakat konstruálni, ha az a természet, a táj áttekinthető egységét erőszakosan megbontja. Új telepítéseinket humanista szellemmel is töltsük, útjainkat tájbaillően vezessük, hídjainkat olyan formaképzéssel alakítsuk, hogy segítse környezetbe való harmonikus beilleszkedésüket.

A felszíni állomásokra vizsztatérve, felépítésük ellen általában lényegesebb kifogás nem emelhető. Sőt a Deák téri, de még inkább a Batthyány téri állomás a műemlékek közelsége miatt hatásukat, érvényesülésüket szerény üvegfalú tömegükkel nem rontják. Sőt például az utóbbi szinte kontarhatásként utal a tér történelmi hangulatára, amiből csak a vásárcsarnok ábrándít ki. Érdemes volna ezt a tervet — átépítésekkel — egységesen körbetekinthetően, teljesebb hatásúvá alakítani. Végeredményben mégis a Duna másik partján levő Parlamenttel szemez!

A mélyállomások és a mozgólépcsők tereinek alakításánál a jövőben még jobban kellene ügyelni a térkapcsolásoknál mutatkozó kisebb esztétikai zökkenőkre, amelyek főleg a mozgólépcső ferde dongaboltozata és a felső terek egymáshoz hatásától mutatkoznak. Azonkívül kerülni kellene a különböző és sokféle burkolóanyagokat, köztük különösen a sárga színű, nagyon rideg hatású üvegburkolatokat, a mozaik- és márványfelületek keverését és helyenként a sötétbarna színű mozaikburkolatú kiváltókat, melyek a különben is alacsony belmagasságot tovább látszanak csökkenteni.

**KERÜLJÉK** a túlzott dekorációkat: a Deák tér felső állomásának mennyezetén alkalmazott világítótest csillagszerű faarchitektúrája már szecessziós túlzás. Az alkalmazott anyagok színeinek jobb összeválogatásával is nagyobb eredményt lehetne elérni. Általában segítségül kellene hívni a klasszikus építés szín- és anyagharmóniára vonatkozó maradandó értékű elveit, ami építő történetünk során anynyiszor vezetett vissza a helyes útra, a szépség örökértékű élményt nyújtó voltára.

Weichinger Károly