

A Metró esztétikája

A Metró első vonala révén Budapest valóban világvárosi jellegű, nagyszabású új létesítménnyel gazdagodott. A város közlekedése meggyorsult. A felszíni tömegközlekedési eszközök túlszűfolttsága észrevehetően csökkent. A főváros fejlődését figyelemmel kísérő urbanista szakembernek azonban nemcsak az elismerés a kötelessége. Feladata, hogy rámutasson azokra az értékekre, amelyeket ez a nagy létesítmény és különböző állomásai a főváros számára rendezettség, közlekedés és városkép szempontjából jelentenek, de egyben szövege azokat a hiányosságokat is, amelyeknek felismerése, kritikája elősegítheti, hogy a Metró további vonalainak megoldása még tökéletesebb legyen.

Az értékek között talán elsőnek érdemel említést az a körülmény, hogy a közlekedés gyorsítása mellett a Metró állomásainak többsége a környékükön *rendet teremtett*. A tervezés összehangoltságára és nagyvonalúságára jellemző, hogy nemcsak a felszíni csomópontok rendezése történt meg, általában a Metró-állomás megnyitásának idejére, sőt sok esetben azt megelőzően (gondoljunk például az Astoriánál, majd a Blaha Lujza téren a Metró-nál évekkel korábban létesített gyalogos aluljárókra), a metróállomások környezete a legtöbb esetben *építészeti* is rendezetté vált. Beépültek a Baross tér foghíjai, újonnan tatarozták a Batthyány tér gyönyörű műemlék-épületeit, megoldást nyert a Kossuth Lajos tér déli oldalának évtizedek óta tátongó foghíja, rendezték a Margit-híd környékét, a Fő utcát és a Bem-rakpartot. A Metró nemcsak hatalmas műszaki — de egyben építészeti alkotás is. *Építészeti alkotás* egészében, az állomásokra

érkező, utazó, a Metró területét elhagyó utas változó, de lényegében közös benyomásként kialakuló környezeti élménye révén, és építészeti alkotás külön-külön, az egyes állomások megoldásában, belső terveiben és a felszínen jelentkező építmányaiban.

A budapesti Metró építészeti alaphangja más városokétól alapvetően különbözik. Az utolsó harminc évben kiépült világvárosi metróktól — például a moszkvai vagy a stockholmi metróktól — elsősorban belső méreteinek viszonylagos szerénysége különbözteti meg. Ez egyes helyeken, például a legforgalmasabb peronokon már a szűkösség határát súrolja. Jellemző emellett a belső terek áttekinthető volta, nemes burkoló anyagok: mészke, mozaik, rozsdamentes fémek szakszerű alkalmazása. Elismerésre méltóak a puritán, de nemes anyagokkal megoldott mélyállomások, egyenletes, kellemes a megvilágításuk.

Meg kell jegyezni, hogy a megoldás alapvető elvének helyessége mellett kívánatos lett volna valamivel *nagyobb változatosság*. Talán több tervező bekapcsolása, esetleg tervpályázat kiírása lehetővé tenné ezt a továbbiakban. Jó volna, ha az állomásokra nem csupán a feliratokból vagy a viszonylag minimális kiképzésbeli különbségekről lehetne ráismerni. Annak az igényünknek, hogy egy-egy állomás jellegzetes, az állomásra jellemző hangulatot tükrözzön, kiváló példája a Batthyány téri mélyállomás. Igen sikerült a mélyállomások egyenletes, erőteljes megvilágítása. Kevésbé kellemes ez a világítás, ahol tompa fényű kőburkolat vagy mozaik helyett csillogó fémfelületek burkolják a falakat, vagy a mennyezetet. A mozgólépcsők alagútjai és az előcsarnokok tere közötti csatlakozás megoldása nem mindenütt sikerült. Általában az alagutak íves burkolata kedvezőbb, mint a trapéz formájú, és a csatlakozások is ilyen esetekben jobban megoldottak. A most befejezett második szakaszt az elsővel összehasonlítva, *határozott fejlődés* állapítható meg. Az új mélyállomások karcsú, kerek oszlopai áttekinthető térhatást nyújtanak, szemben — például — az első szakaszban létesült Deák téri mélyállomás nehézkes pilléreivel. A burkolatok kapcsolatai, csatlakozásai, a lámpatestek elhelyezése, formája kedvezőbb, mint az első szakasznál. Zavaró apróság az állomásokon a szemétkosarak ne-

hézkes formája. Teljesen egyet lehet érteni a felszíni állomások *formalisztikus elemek, felesleges tagozatok nélküli* modern kiképzésével. Kívánatos lett volna *több képzőművészeti alkotás* elhelyezése. Hogy ez mennyire emeli az állomások hangulatát, arra jó példa Somogyi Józsefnek a Kossuth Lajos téri metróállomás felszíni csarnokában szépen elhelyezett szoborműve. Ebből a szempontból is sajnálatos volt az első vonalszakasz építése során az ötvenes években épült felszíni csarnok elbontása, Bernáth Aurél és Szőnyi István nagyszabású freskóinak megsemmisítésével.

A Metró felszíni állomásai közül azok a legjelentősebbek, ahol az állomás létesítését egyben a környezet alapvető rendezésére is felhasználták. Ez volt a helyzet a Metró első szakaszának építésekor a Baross téren. Városképi és közlekedési szempontból is vitatható ugyan a Mező Imre út folytatásában épített közúti híd, de egyértelmű elismerés fogadta a Metró süllyesztett előterét és a Keleti pályaudvarral való, építészeti szempontból szépen megoldott kapcsolatot.

A Metró új szakaszának megállóival közül a Déli pályaudvari az, amely az egész város szempontjából a legjelentősebb. Az eddigi pályaudvar-épület is egyike volt Budapest kitűnően sikerült, igen egyszerűen, egyszersmind nagyvonalúan megoldott, kellemes hatású modern létesítményeinek. Részleges elbontását a város közönsége aggódva figyelte. Örömmel állapíthatjuk meg, hogy az állványokból most már kibontakozó, megnagyobbodott Déli pályaudvari építmény nem kevésbé jó hatású, sőt része lett egy nagyszabású forgalmi csomópontnak: a Metró, a nagyvasút és a felszíni tömegközlekedési eszközök világos és áttekinthető kapcsolatának. Mélyített udvara arányaiban még szerencsésebb, mint a Baross téri. Építészeti megoldása a Metró feljáratával összefüggő harmonikus egységet alkot.

Kevésbé mondható sikerültnek a Moszkva téri állomás. A felszíni forgalmi megoldást nem érdemes részleteiben bírálni, hiszen tudjuk, hogy a szűkre szabott pénzügyi keret miatt ez ma csupán ideiglenes megoldásnak tekinthető. Véleményünk szerint azonban már most is meg kellett volna kísérelni a gyalogosok biztonságos és egyértelmű közlekedésének megoldását. Igen kellemetlen ellentmondás, hogy

A Kossuth Lajos téri mélyállomás

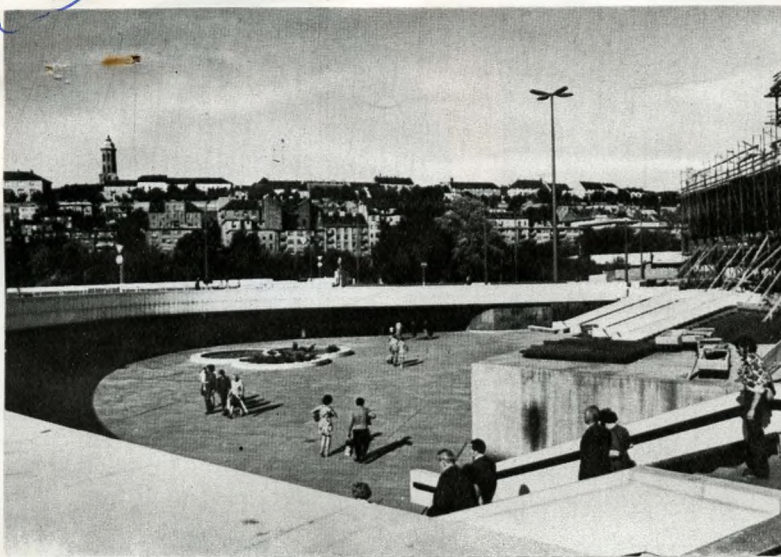


Mozgólépcső



A Batthyány téri mélyállomás





A Metró süllyesztett előtere az épülő Déli pályaudvar előtt



A Moszkva téri metróállomás

míg az autósok, az autóbusz és a villamos számára a tér rendezése, ha nem is teljes értékű, de az eddiginél mindenképpen jobb megoldást nyújt, addig a gyalogosok, a metró és az autóbuszok közötti átszálló forgalma csupán különböző úttesteken és síneken többszöri veszélyes áthaladás után, tekervényes módon lehetséges. A sínekkel, gyalogos átjárókkal felszabdalt tér megoldatlansága *esztétikailag is zavaró*.

Ami a végleges megoldás szempontjából is elhibázottnak tűnik, az a felszíni állomásépület. Építészeti, városrendezési szempontból hibáztatható, hogy a legyező alakú építmény a térfalakkal le nem zárt, szabálytalan formájú Moszkva téren egy olyan „tengely” irányába néz, amely tengely *a valóságban sehol sem létezik*. Ebből a szempontból kedvezőbb volt a régi semleges hatású háromlevelű lóherére emlékeztető kis épület. Most is valamilyen semleges forma lett volna helyénvaló. Elhibázottnak tűnik az épületnek a megjelenése is. A túlméretezett vasbeton legyező, amelynek méreteit sem a tér nagysága, sem a szerkezet követelményei nem indokolják, nézetem szerint *formalista, álmodern* megoldás. A hatást még rontja a csarnok belső megjelenése, különösen este. A mozgólépcsőn felfelé haladva kellemes

a csarnok mennyezetének hatása, de ha felérünk, reflektorok fénye vakít szembe. Ezután komor hatású, gyengén világított, sötét színű belső térbe érkezünk. Ennek az állomásnak a megoldása ellentétben áll a Metró egyéb állomásainak egyszerű, kellemes és emellett színvonalas megjelenésével.

Elvileg dicséret illeti a Kossuth téri metróállomás megoldását. A tér déli oldalának beépítése régóta vajdó probléma. Sokáig az volt a szakemberek véleménye, hogy a két világháború között épült, szimmetriatengelyre tervezett, lényegében félig megépült épület melletti üres telken csupán ehhez hasonló tömegű súlyos hatású épületet szabad létesíteni. A függőleges osztásokkal tagolt új épület sikeresen cáfolta meg ezt a nézetet, bizonyítva, hogy korunkban a városképi problémákat helyesen megoldani csak a modern építészeti elveinek következetes alkalmazásával lehet. Az épület függőleges osztásaival összhangra törekszik a Parlament architektúrájával. Megjelenését mégis kissé merésznek tartom, különösen oldalról nézve, ahonnan az ablakok nem látszanak. A Metró nagyvárosi jellegű bejárata az épülethez illeszkedik. Előcsarnoka kellemes térhatású. A Duna felől e magas tetőépítmény egyelőre még zavaró, rendbehozásához a mellette álló, tőle északra fekvő régi épület re-

konstrukciója, párkánymagasságának felemelése kívánatos.

A szerény, egyben hangulatos megjelenésnek kitűnő példája a Batthyány téri állomáskép, az áttekinthető eligazító rendszer, a HÉV nagyvonalúan megoldott, világvároshoz méltó földalatti végállomása, a falra applikált kitűnő színes fényképek és végül a könnyed, a műemléki teret nem zavaró felszíni üvegcsarnok. A metróépítkezéshez felállított szellőző felépítményt nemrég bontották el. Területének rendezése itt is, a Kossuth Lajos térnél is folyamatban van.

A Metró állomásainak és környezetüknek rendezéséhez hozzátartozik a parkosítás. Szép megoldása emeli a Batthyány téri állomás és a Metróval egységet alkotó szentendrei HÉV Margit-hídi állomásainak hatását. Reméljük, hogy a többi új metróállomáson, a Moszkva térnél, a Kossuth Lajos térnél, a Déli pályaudvarnál is hamarosan sor kerül az állomást környező területek végleges rendezésére, parkosítására, a még zavaró kisebb hiányosságok eltüntetésére. Ez szükséges is ahhoz, hogy a nagyvonalú, óriási költséggel megépített Metró valóban befejezett legyen.

Preisich Gábor

A Metró bejárata a Kossuth Lajos téri irodaház földszintjére



A Metró Batthyány téri felszíni állomása

