

# Metróállomások — budapesti módra

244 Tervezőkkel a budapesti földalattiról

A tervezők átadták az új földalatti állomásainak építészeti terveit. A terveket az **Út- és Vasútervező Vállalat mérnökei és műszaki kollektívái** készítették el. Amit az utazóközönség majd láthat, a lejáratok és a csarnokokat öt építész álmodta modern formákba. Az öt tervező: **Czeglédi István, Máriáss László, Miskolczi László, Murányi Sándor és Székely László** egységes elképzelés alapján kezdett munkához. Olyan egyéni és mégis egységes állomásképet kívántak kialakítani, amely funkciójában alkalmazkodik a földalatti vasút közlekedéséhez, ugyanakkor elüt minden más városban megépült metrótól. Az alapelveket, amelyből mind az öt tervező kiindult, **Kovács Gábor**, az UVATERV főtechnológusa foglalta össze:

— 1966-ban belső pályázatot írtunk ki a földalatti állomások elkészítésére. A beérkezett pályaműveket mint »ötlet-tárat« kezeltük s a legjobb gondolatokat kiválogatva határoztuk meg azokat a jellemzőket, amelyekhez aztán a tervezőinknek alkalmazkodniuk kellett.

A földalatti állomások színes fotókon már élnek. A Fehér úti végállomás tervezője, **Máriáss László** ezeket mondja:

— Úgy kellett tervezni, hogy az utazóközönség az építész munkáját alig vegye észre. Az építészeti alárendeltük a közlekedésnek, a forgalomnak, az üzemi követelményeknek. A feladatok között a Fehér úti felszíni csarnok különleges volt, mert V-alakban szétágazó vágánypárra kellett tervezni. A »pillangó« formájú perontó és a csatlakozó bejárat csarnok megjelenésében ezért a ferde vonalak és síkok uralkodnak. Az M-alakú csarnokot kívülről mélyvörös luxaflex alumíniumlemezzel burkoljuk.

## Märklin-mennyezet

— A luxaflex, a Corvín homlokzatán látható fémburkolás nagy szerepet kap a földalatti építésében — kapcsolódott a beszélgetésbe **Murányi Sándor**. — A könnyű, szétszedhető és märklin-rendszerűen összerakható, több színben is előállítható alumíniumpanel igen alkalmas arra, hogy felületeket burkoljunk vele.

**Murányi Sándor** a megépülő földalatti szakasz egyetlen kéreg alatti állomását tervezte a Népstadionnál.

— A földalatti szerelvényekhez egy könnyed szerkezetű felszíni csarnokból juthatunk az úgynevezett elosztó csarnokba. Az elosztó csarnokba vezető 7 méter széles lépcső és a padló fekete labradorit kőből készül. A 3600 négyzetméternyi perontérben a két 6 méter széles lépcső vonalában ugyanilyen fényességgel világítjuk meg a mennyezetet.

A Keleti pályaudvari földalatti állomás terve elsőnek készült el. **Miskolczi László** a tervezője, már gyakorlottnak számít a földalatti tervezésben, ő készítette az EMKE-aluljáró tervrajzát is.

— A Baross téren épülő süllyesztett téréből érünk a földalattihoz, amelyből megközelíthetjük majd a Keleti pályaudvart és a villamosmegállót is. A földalatti csarnok bejáratát szürke mintás mauthauseni gránit fedi, fekete labradorit és fehér márvány mintával. Az oldalfalak szövet koelga márványból készülnek. A lejárati csarnok padlózata vörös emeljanovszki gránit

lesz fekete-fehér gránit betéttel, az oszlopokat fehér koelga márvánnyal, a mennyezetet sárga luxaflexszel burkolják.

— Az EMKE-aluljáró számomra tanulmány volt, amely igazolta az elképzeléseket; a tervezőnek nagy távlatokban kell gondolkodnia, és a legkorszerűbb s legartósabb anyagokat felhasználnia. A felújítás költséges, a földalatti forgalomnál zavart is okoz.

## Márvány és gránit

A földalatti pénztárcsarnoka a gyalogos aluljáróhoz csatlakozik majd a Blaha Lujza téren. Ezt is **Máriáss László** tervezte.

— Hangulatában más lesz, mint a gyalogos aluljáró. Már a lenti állomástérrel rokon, ahol az oldalfalakat halványzöld égetett mázas mozaik burkolja, a pillérek fehér márványburkolattal készülnek, a padló mauthauseni szürke és labradorit fekete gránit vegyítése. A vágányok melletti 120 méteres peronsíkot ülőfülkékkel és kirakatokkal törjük meg. A luxaflex mennyezet színe ezüst, a vágányok felett fekete, zsalus kialakításban.

Az automaták helyén lesz a lejárati az Astoria gyalogos aluljáróból a földalatti vasút csarnokába. Az átjáró csarnok padlóját mauthauseni és labradorit fekete gránitból tervezte **Székely László**. A falak fehér, zöld, drapp mozaikburkolatot kapnak, a mennyezet zöld luxaflex lemezt. A világítótestek, visszfényt adva, kissé kiállnak a mennyezet síkjából. A mélyállomásban ugyanezt a zöld színt kapja majd a mennyezet, az elosztóteret fehér márvány oszlopok választják el a perontól, s mivel az Astoria-állomásnál szerkezeti újítást is alkalmaznak — gazdaságos szerkezeti megoldással több kisebb átmérőjű alagútból épült meg a mélyállomás —, a peron mellett 4 méterenként vörösréz domborítású oszlopokat is elhelyeznek.

A kérdésre, hogy mit jelentett ennek a munkának elvégzése, az építész a feladattal történt találkozását idézte fel:

— Amikor először lementem a föld alá, oda, ahol az állomásnak meg kell épülnie, megijedtem; megalkotása távol áll a felsőépítészettől, lényegében belsőépítészeti. El kell valamit fedni, de úgy, hogy az »összinte« maradjon. Ezért volt sok vita kezdetben a mennyezet kialakításával.

## Budapesti jelleg

London, Párizs, Moszkva, Stockholm megépült metróiban a földalatti csarnokoknál meghagyták a boltos szerkezetet és az alagútszerű hatást. A budapesti földalattinál merőben újat hoztak a tervezők: a körszelvény mennyezeti részt síkkal zárták le.

— A sík mennyezet azonkívül, hogy az emberrel elefejteti, hogy milyen mélyen van, gyakorlati célt is szolgál. A mennyezet felett hozzáférhetően helyezhetjük el a kábeleket, a hangszórókat és a szellőzőberendezések csatornáit.

A Deák téren közbenső állomás épül, amely végállomás-jellegű lesz. A szerelvényeket a további szakasz megépítéséig innen fordítják vissza. Egyben forgalmi központot is kialakítanak itt, a most épülő földalattit összekötik a meglévő kis földalattival, s majd az észak-déli vonallal is. A felszínre, a Sütő utca toroklatában — az adottsá-

gából kiindulva — egy hat-szögletű üvegszarnokot tervezett az építész, **Czeglédi István**. A felszín alatt a többi földalatti vonalokhoz csatlakozóan egy kör és egy négyzet alakú csarnok épül. A kör alakú csarnok ruszkicai fehér márvány borítást kap, amelyet egyméterenként 5 centiméter széles vörösrézlemez bordázat oszt meg, harmonizálva a körcikkszerűen kialakított mennyezettel. A mélyállomásba levezető ferde mozgólépcsők mellett a függőleges érzet biztosítására az alagút oldalfalának burkolatát fémlécekkel osztják meg. A mélyállomás padlója fekete gránitból lesz, a siklósi sárga márványburkolatú pilléreket és oldalfalakat ülőfülkékkel és középművészeti alkotásokkal oldják fel.

Az UVATERV a Kerepesi úti lakótelepnel utólag tervbe vett **Pillangó utcai felszíni megálló** csarnok kivételével befogadja a földalatti első szakaszának tervezését. A kis felszíni csarnokkal a tervező, **Czeglédi István** 1968 első felében elkészül, s akkor a kivitelezők, az építő- és kőfaragó vállalatok megvalósíthatják azt, amit a tervezők — nagyon reálisan — kőbe és fémbe álmodtak.

Zsigovits Edit