

A 4-ES METRÓ ÉPÍTÉSZE

A tervezett 4-es metró állomásaira kiírt építészeti pályázat I. díját a Palatium Stúdió Kft. tervezői nyerték.

Tervezők:

Erő Zoltán építész vezető tervező

Varga Péter István építész

Orlai Balázs tárgytervező

Brückner Dóra építész

Vadász Orsolya építész

A pályázat során a korábban elkészített vasúthatósági tervek keretei között kellett a meghatározó építészeti megoldásokat kidolgozni. Az eredmények megmutatták e tervek továbbfejlesztésének feladatait.

A javaslat az építészeti minőség, az arculat kapcsán alapvető célként olyan miliő kialakítására törekedett, amely a tömegközlekedés egészét teszi vonzóvá. Az új metróvonalnak el kell érnie, hogy a környezeti minőség is azt sugallja: a gépkocsihasználatnak a tömegközlekedés reális alternatívája lehet.

Komplexitás

A metró tervezésére mint integrált fejlesztési feladatra tekintünk. Ennek része az építészeti tervezés, csakúgy mint az információs rendszer kialakítása, a működés, a biztonság, a használat tárgyi feltételeinek komplex biztosítása, illetve a metró egészének integrálása a város rendszerébe. Különösen fontosnak tartjuk az „egyetemes tervezés” szemléletét: vagyis a metró egészének a használók lehető legszélesebb körében használhatónak kell lennie.

A városépítészeti koncepció

A pályázat egyik legfontosabb kérdése, hogy az állomások menyiben tükrözzék a felszín jellemző adottságait, építészeti karakterét, kulturális töltetét. A javaslat szerint a vonal egésze rendelkezik erős, egységes arculattal, ami a felszín jellegzetességeinek megfelelően kisebb mértékben módosulhat, gazdagodhat. A felszínnel ugyanakkor városépítészeti léptékben a vonal állomásainak építészeti ritmusa teremt kapcsolatot. A javaslat szerint építészeti, téralakítási eszközökkel is meg kell különböztetni a kiemelt helyzetű, főbb állomásokat az átlagosaktól.

Kiemelt állomásnak tekinthetők a csomóponti helyzetű állomások, a Kelenföld és a Keleti pályaudvar mellett a Móricz Zsigmond körtér és a Kálvin tér. A vonal egészén ez sajátos ritmust ad az utazók „térérzékelése” számára: A-b-b-A-b-b-A-b-b-A. Miközben ennek zeneiségét a javaslat nem kívánja misztifikálni, az utazás során a tudat alatti tájékozódásban jó segítséget nyújt a kiemelt állomások könnyű felismerhetősége.

A terek

Az adott tervek viszonylag kevés teret engedtek az építészeti téralakítás, a funkcionalitás megfontolásainak. A pályázat legfőbb tanulsága, hogy a későbbiek során integrált építészeti tervezési feladatot fog jelenteni a számos szakág összekapcsolása. A metrő-projekt kapcsán tehát egy átfogó termékfejlesztésről van szó.

A javaslat általános célként tűzte ki az állomási terek minél áttekinthetőbb, tisztább elrendezését, a mozgólépcső-kapcsolatok nagyvonalú kialakítását. Az állomások többsége résfalas technikával készül, tehát az állomások a felszínről épített „dobozként” sík födémekkel készülnek. Jelen vannak ugyanakkor a bányászati módszerekkel épített, „cső” szerű állomások is, sőt a Duna két oldalán ezek sajátos kombinációjával épülnek a szerkezetek. Nem lehet tehát egységes állomási terekről beszélni.

A javaslat szerint a kiemelt állomások ugyanakkor nagyobb terekkel, nagyobb léptékű szerkezetekkel készülnek. E helyeken a szerkezeti raszter az általános 6 m-es pillérostás helyett 9 m-re nő, az általános kör keresztmetszetű oszlopok nagy méretű, ovális pilléreké válnak, a belmagasság is nagyobb. A kiemelt állomásokra hangsúlyosabb fényforrások kerülnek. Ez a gondolatmenet azt is magába foglalja, hogy az alárendeltebb állomásokon akkor sem alakulnak ki monumentális terek, különleges attrakciók, ha arra a térbeli-szerkezeti megoldások lehetőséget adnának.

Az anyagok

A javaslat szerint a terek egyik meghatározó anyaga a sajátos csempeburkolat. Ennek használatára az utasterek „kézzel érinthető” felületein kerül sor, míg a többi felületre (magasban vagy a vágányok külső oldalán lévő síkokra) nagyméretű kéregpanel elemek kerülnek. A nagyobb csempefelületek változó színű, de jellemzően tört fehér elemei és a betonpanelek között a megfelelően összehangolt méretrendszer terem kapcsolatot. A falfelületeken finom plasztikájú reliefként jelenik meg az állomások neve, ill. a 4-es szám vagy a metrő logója.

A padlóburkolatok öntött műgyanta terrazzoból készülnek, ugyancsak világos színekkel. A padlóburkolatokat a hagyományostól eltérő kialakítású biztonsági sáv elemek szegélyezik. A peronok szegélyétől a mozgólépcsőig egységes rendszert alkotó élénk színű, lábbal tapinthatóan plasztikus vezető sáv készül a vakok és gyengénlátók számára.

A fények

Az állomások általános világítása mellett meghatározó egyes területek kiemelt megvilágítása. Ennek megfelelően a peron éle fölé, a ki-be szállás helyére folyamatos fénycsík kerül, ugyancsak hangsúlyosak a mozgólépcsők előterei. A kiemelt állomásokra - éppen a nagyvonalú terek lehetőségeinek megfelelően - nagyméretű, egyedi formálású világítótestek, fényrendszerek kerülnek.

A nagyobb belmagasságú terek, a vágány feletti zónák félhomályban maradnak.

A tárgyak

A felszerelési tárgyak egységes arculatának alapját a leegyszerűsített geometriai formákra épülő formavilág, az élénk színek adják. A berendezések többnyire fém termékek, porszórt felületekkel. A modulrendszerű elemek az állomások adottságainak megfelelően telepíthetők: a szabadon hagyott csarnokterekben - ahol nem áll rendelkezésekre a peronok mellett falfelület - a csarnok középtengelyébe csoportosított bútortömbökbe integrálódik minden elem (tájékoztató, segélyhívó/tűzcsap, ülőbútor, óra, stb.).

A javaslat igen fontosnak tekinti a jól működő, átgondolt szignalizációs rendszer kiépítését. Tudatosan van kialakítva az induló és az érkező közönség útvonalának megfelelő információk rendje, az információk a fontosságuknak megfelelő pozícióba kerülnek. (Irányválasztás a mozgólépcső alján, állomásjegyzék a peron éle felett, állomásnév az érkező vonatból jól látható helyen, stb.) A metróvonal színkódja, logója minden felirati táblán megjelenik. A felirati mezők zománcozott acéllemezből készülnek, megvilágításukat külső fénycső biztosítja.