

ÁLLOMÁSOK UTASFOIRGALMI TEREINEK ÉPÍTÉSZETI MEGOLDÁSA

MŰSZAKI LEÍRÁS

1. Kiindulási adatok és azok következményei

Az elkészült vasúthatósági engedélyezési terv gyakorlatilag meghatározta az új metróvonal tér erősen megköti a koncepcióalkotó pályázók kezét, de előtte ráadásul el kell számolni ezzel az örökölthez. Le kell szögezzük, hogy építészeti szándék alig érzékelhető – műszaki feladatként megoldott mérnöki viszont ettől idegen, kimondottan formált szerkezetet láthatunk – jobbára dongaszerű vasbetonszerkezet ugyan kiderült az, hogy némileg változtathatóak éppen ezek az íves szerkezetek, de a változtatások közmű módunkban.

Ezért arra az álláspontra helyezkedünk, hogy *szelíd építészetet* kell megvalósítsunk a szerkezetek szintjén tudomásul vesszük az alapszerkezeteket – azokat nem lecserélni kívánjuk (szerintünk jobbakra, vagy új szerkezeteket vizsgáljuk meg, hogy milyen lehetőségek rejlenek bennük).

A vasúthatósági engedélyezési terv azonban nem csak a szerkezetek világában döntött, hanem a tervet. Itt már jó néhány építészeti indíttatású fordulattal találkozhatunk – hasas fal, majdnem szimmetrikus forgalomterelő falak. Ezek igen messze esnek az igényelt világszínvonalról, nem kétséges. Úgy látjuk a jegyében görcső alá véve mindezeket, található olyan megoldás, amely még ezen megoldások egy részét is felváltja.

2. Alapvetések

- Mit vár az utas?

Megkíséreltük összefoglalni, hogy mire is lenne szüksége az Utasnak a metróban. Külön csokorba szedve az igényeit és természetesen általános igényeket is találtunk.

- Mit vár az üzemeltető?

Mindenek előtt elégedett utasokat. Ehhez ki kell elégítsük (közösén) a fenti igényeket. A műszaki igényeket a vasúthatósági engedélyezési terv. Magunk részéről mindent megtettünk, hogy egyszerűen lehessen rendelkezni a metróval, lehessen minden dolgozó a munkahelyére.

- Mit vár a hatalom?

Elbüszkélkedni az új metróval. Azt szeretné, hogy világszínvonalú legyen. (...)

- Mit akar az építész?

- Jellegzetes felszíni megjelenést – látszódjon, hogy van új metró. Mivel a felszíni létesítmények már, nem hagyományos építészeti megoldást kellett keresni.
- Csökkenteni a bezártság érzetét. Minél nagyobb légtereket. Minél több fényt – és ha lehet, természetes fényt.
- Arculattervezést, de ne leegyszerűsítéssel járó uniformizálást.
- Városi helyekké tenni a metróállomásokat. Legyen kávézó is, ha már boltok lesznek. (vagyis)
- Megtalálni a reklám helyét. (vagyis)

3. Mit vár az utas?

Mit vár az érkező utas?

- Biztos lehessen abban, hogy jó helyen száll le.
- az állomásokon folyamatosan (és nem helyenként) írjuk ki annak nevét
- Tudja, hogy merre induljon el.
- az állomásokon folyamatosan (és nem helyenként) írjuk ki a kijárat irányát, több esetén a nevét is
- Könnyen tudjon információkat szerezni a környékről.
- az elmaradhatatlan térképen kívül a fenti világ konkrét képe is jelenjen meg: real-time video a felszínről
- Biztos legyen, hogy jó irányban halad.
- megerősítő irányjelzések szükségesek a döntési helyzetekben (pl. fellépjek-e a mozgólépcsőre?)
- Várakozási lehetőség (opciós igény)
- zavartalan és találkozási pont-szerű hely szükséges. A helyzetnek megfelelően ülő és (nagyobb számú) álló

Mit vár az induló utas?

- Akadálymentes útvonalak
- Tisztán tartott környezet
 - *hosszú távon is tisztán tartható, kopásálló anyagokat kell használni*
- A stressz csökkentése
 - *a természetes fény lejtatása minden mélyállomásra*
 - *a zsúfoltság érzet csökkentése a maximális légtér biztosításával, decens belsőépítéssel*
- *színdinamikai tervezés*
- *egyértelmű utastájékoztató*
- *eltéveszthetetlen, beazonosítható helyszínek, könnyen megjegyezhető vezértárggyal*
 - Adaptációs segítségnyújtás
 - *A mély és a felszín pillanatnyi különbözőségeinek (kint világos és sötét, hideg és meleg is lehet) átmenetét és időben is változó megvilágítási értékek, fűtés-hűtés*

4. Felszíni létesítmények

A felszínt a mélyállomással minden helyszínen négy (Metró 4), a természetes fényt szállító 0,8 – 1,0 m-es megoldás nem a fantazmagóriák világába tartozik, külhoni referenciákon kívül magyar forgalmazója is van (www.heliobus.com). Az üvegcső tetején a mindenkori napsugárzást érzékelő, és felé forduló tükörreflektáló palástja metró 4 logót hordoz majd. Transzparens és mégis téralkotó elemek egyben. A cső alsó, napfény pontok. A bejáratoknál a jelenleginél hangsúlyosabb logo használat javasolt. Gondosan megvizsgáltuk a cső elhelyezési lehetőségeket. Minden helyszínen megtaláltuk a fény – csövek helyét: ritmikus, vonal mentes.

5. Szelíd tér-transzformációk

Keleti pályaudvar:

A vasbeton donga és a vonóvasak kissé édeskés világa rémlik fel az emberben első látásra. Ennek az a néhány „rendes” síkfödém is. Ez az ellentmondás a donga perforálásával kezelhetővé vált. 3 m-es raszterrel terveztünk a dongára. Nagyon fontosnak tartottuk, hogy érezhetővé váljék a donga fölötti „titkos” tér. A lyukakba, hanem a síkmennyezetre helyezük el. A hatás a természetes fényét idézi majd. A Heliobus kör-lyuk közepén bújnak át – a felszíni szűk területhatárok miatt ferde szögben – egyben megfelelve a Várház tér:

A nagy belmagasságú középcsarnok és a dongaszerű térelhatárolású peronok közötti térbeli kapcsolat elsődleges célunknak. A donga megtartása azzal is magyarázható, hogy a peron fűrt, valódi csőszerkezet egységesebb tér alakulhat ki. Megint csak el akartuk kerülni azonban az alsószerű helyzetet. Ehhez a kétfalú vasbeton szerkezetet kellett perforálni. Raszterenként 4 cső fűrja át a szerkezeteket. Ezeken át lehet látni a peronokra is. A peronvilágítást is a csövekben helyeztük el. Az alsó mozgólépcső felső tereket üzleti célra lehet fölhasználni. Az igény szerinti területi egységek kialakítását a középső térre lehet megoldani, amelyeket egy híddal is összekötöttünk, a körbejárást biztosítva. Ez a nyitott folyosó tér.

Móricz Zs. Körtér

Az alapstruktúra erősen emlékeztet a Várház téri helyzetre – felső galériás terek nélkül. A megoldás a csarnok és a mozgólépcső(k) hosszan futnak a csarnoktérben. A perforálást aszimmetrikussá tettük, ez kívántuk hangsúlyozni a mozgólépcsők feletti lépcsős, több anyagot felvonultató álmennyezettel is, ami növelte meg a maga módján.

6. Arculati kérdések:

Mindebből kiviláglik a designról alkotott véleményünk: Minden helyzetben működő megoldások kiesnek, hanem helyzet centrikus megoldásokat preferáltunk. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a konkrét esetben volna, nem, csupán a kiválasztás során figyelni kellett arra, hogy egymást figyelembe vevő elemeket válasszunk. Minden állomáshoz hozzárendelni javasolunk egy karakteres tárgyat (tárgycsoportot) ami könnyen megismerhető személyessé tételében. Gondolatébresztőként néhány javaslatunk (érdekes lenne meghallgatni a lakosoktól):
Keleti pu.: a metrószerelvénnyel keltette huzat által mozgatott mobil a csarnok végfalán

Fővám tér: aquarium, dunai élővilággal

Szt. Gellért tér: a mozgólépcső mentén bemutatásra kerülne az átmetszett talajszerkezet, vagy ábrázolás a föld fel méterenként)

Móricz Zs. körtér: Móricz kézírása jelenne meg a pontmegfogásos üvegfalakon

7. Információs rendszer:

Megítélésünk szerint ez a metró egyik sarokpontja.

Az egyik tablón részletesen kidolgoztuk elvi javaslatunkat. Problémaorientált megoldást kerestünk, és a rendszerekre van szükség ahhoz, hogy az utasok számára valóban megnyugtató megoldást nyújthassunk.