





RÁKÓCZIZÁS

4-es metró a Rákóczi téren

AHOL TÖBB HASONLÓ TÉTEL VAN, OTT ÖSZTÖNÖS ÖSSZEHAJONLÍTÁS IS VAN. MÁRPEDIG A 4-ES METRÓ EGYETLEN VONALRA FÜZÖTT HASONLÓ EGYSÉGEK SORA, AMELYEKET AKKOR IS ÖSZSZEVEVÜNK, HA ENNEK MONDJUK – PÉLDÁUL EGY KÖZVETLENÜL A KÉREG ALÁ HELYEZETT KÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONT VAGY A DUNA SZINT ALATTI BETONKÚT ESETÉN – SEMMI ÉRTELME.

Szöveg: _____

Torma Tamás

Építész: _____

Dévényi Tamás DLA

Fotó: _____

Bujnovszky Tamás

Na de melyik a legpraktikusabb, legszebb, leghasznosabb vagy éppen legemlékezetesebb? Az értékelő utazóközönség fejében a valóság kusza gazdagságában sokféle szempont jelenik meg, de e mögött persze építészeti alapkérdések is lappanganak: a feladatmegoldó, de szerényen visszahúzó technikai építészetet díjazzuk-e, a hasznosság és színesség közötti harmonikus egyensúlyozást vagy a nagy egót, ami mer lélegzetelállító gesztusokkal is dolgozni? Én személy szerint éppen ezt a sokszínűséget és sok szempontúságot díjazom a 4-es metróban – miközben a Rákóczi téri állomás zavarba hoz, ötletszendvicsét se kiköpni, se lenyelni nem tudom.

Egyrészt eredeti, emlékezetes, másrészt ünnepélyesen rideg, mint egy ravatalozó. Egyrészt a megálló térfelületi része egy egészen kellemes park része lett, másrészt

◀ A medence és a vízfelszín csillámjátékai szinte futurisztikusan hatnak a két tükörrel. Plusz tükröződésük nemcsak esztétikai tuning, de a vízben álló csöveken át napfényt visznek a mélybe

viszont a Körút felől kitakarja a századfordulós vásárcsarnokot, ami eddig a tér uralkodó eleme volt.

Zavarba ejtő kettősségek ezek, de mivel nincs kötelező kánon, elfogadjuk ezt is. A Rákóczi tér amúgy is afféle pufferállomás a sorban, köztes pont a Kálvin téri metrókereszteződés és a Baross téri végállomás között, közlekedési kínálatában mindössze annyi szerepel, hogy aki akar, itt átszállhat a 4-6-os villamosra. (Eddigi civilmérések alapján egyébként a Rákóczi téren alig szállnak le, föl vagy át az utazók, szemben például az eggyel arrébb lévő 3-as metró Ferenc körúti, Corvin negyed megállójával) De kezdjük felülről.

Ha éppen mi is a Körútról közelítünk, először azt látjuk, ahogy a tervezők a lehető legegyszerűbb féltetővel megnyitják előttünk a mélyet. A bejárat jobb sarkánál állva az is látszik, hogy nem teljesen a vásárcsarnok tengelyébe és az elé épült – mellette egy járdaperem éppen a főbejáratához húz hangsúlyos csíkot. Egyik oldalán kis játszótér, másik oldalán padok – a tekintélyes platánfák és a gyep éppen ebben az idényben mutatja legerősebben, a beavatkozás mennyire átalakította a tér addig hát...hm, meglehetősen ásatag státuszát. Középen a metró két felszíni látszóbeton épülete miközben erős tengelyt húz, hátat is fordít egymásnak. Közöttük a medence és a vízfelszín csillámjátékai nem

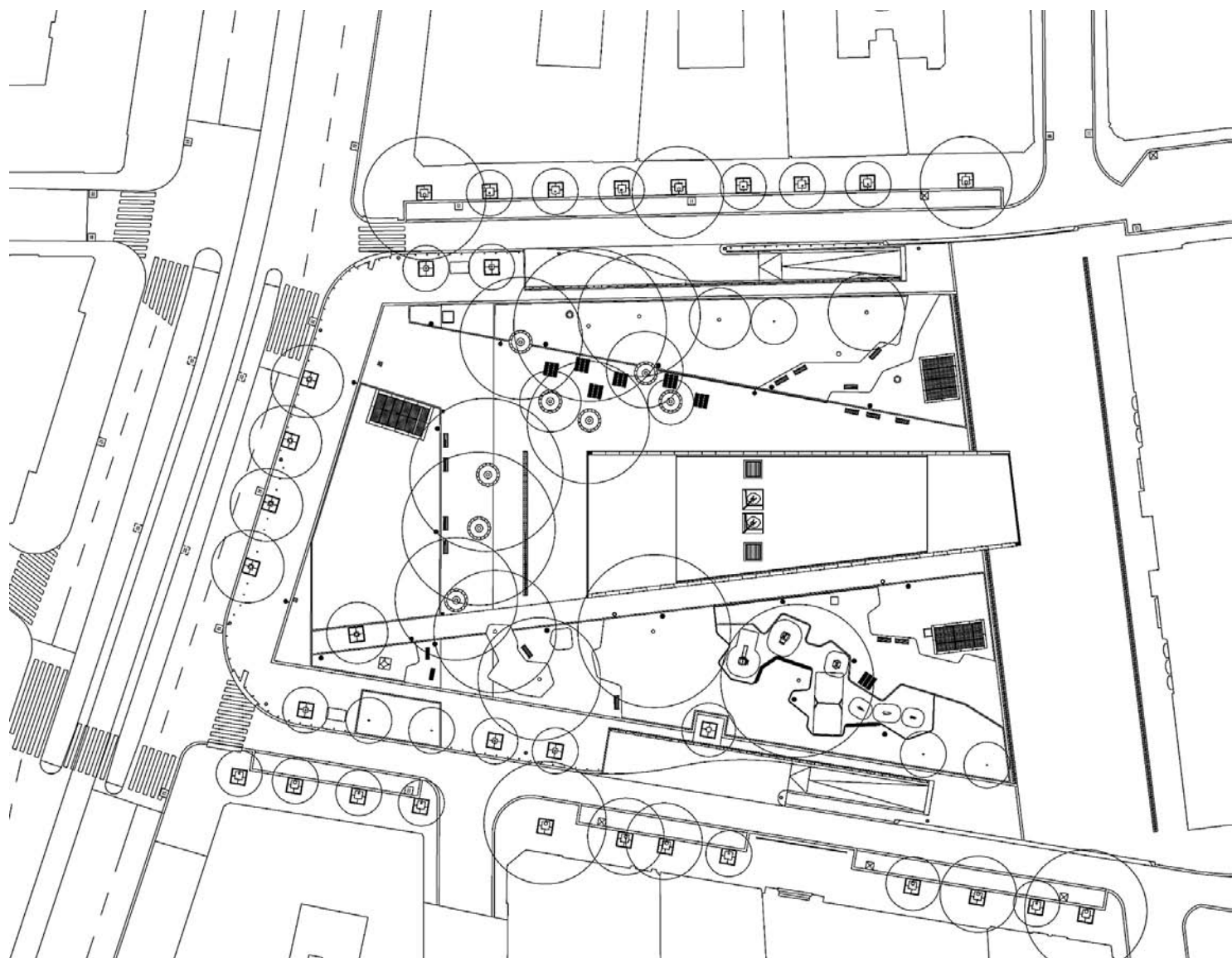


Középen a metró két felszíni látszóbeton épülete erős tengelyt húz





Ha éppen a Körútról közelítünk, először azt látjuk, ahogy a tervezők a lehető legegyszerűbb féltétövel megnyitják előttünk a mélyet





a szokásos, szecessziós öntöttvas oszlopokkal és padokkal operáló, múltba révedő nosztalgiaát hozzák, hanem szinte futurisztikusan hatnak a két tükörrel. Plusz tükröződésük nemcsak esztétikai tuning, de a vízben álló csöveken át napfényt visznek a mélybe. Számomra ez az állomás legemlékezetesebb dobása – a fénycsapda nemcsak elég érdekes és különös, de az alászálló utas függőleges tengelyként ezeket a különösen derengő csöveket követi egészen a peronszintig, hogy lássa, tényleg nemcsak kamu megoldás-e.

A peron előtti mozgólépcsős tér aztán rögtön el is bizonytalanít. A felszín alatti részeknek pedig éppen ez a kriptaszerű,

üres tágasság adja meg a komor alaphangját, félkésznek, iparinak hat még akkor is, ha a mennyezeten pöttyök, körben, a betonba foglalva pedig a különböző Rákóczi-birtokok nevei futnak Sárospataktól Munkácsig. És ez másik provokálón innovatív megoldás: zsigereimben érzem ugyan, hogy távol esik a térrel operáló építészettől, a betűk és a nevek által hordozott távoli tartalom mégis hatásos ornamentika.

A Rákóczi téri megálló peronszintje 22 méter mélyen található, a belső falak burkolata pedig állítólag a piros - fehér - zöld trikolor színeit idézi fel. Ezt viszont legszívesebben el sem hinném.

Tervező:

Dévényi Tamás DLA (Budapesti Építőművészeti Műhely Kft.)

Vezető munkatársak:

Máté Orsolya és Vadász Viktor (Budapesti Építőművészeti Műhely Kft.)

Tájépítészet:

dr. Balogh Péter István (vezető tervező/s73 Tervező Iroda Kft.)

Tájépítész tervezők:

Hómann János, Pintér Klára Katalin, Pécsi Máté, Radics Mónika, Hollósi Krisztina (s73 Tervező Iroda Kft.)

Hátat is fordít egymásnak a két felszíni épület

