

**Murányi Sándor:**

## A BUDAPESTI METRÓ NÉPSTADION ÁLLOMÁSA

### Tervezők:

Építész tervező: **Murányi Sándor** okl. építészmérnök, létesítményi főmérnök

Szerkezettervezők: **Korondi Dezső** okl. építőmérnök, osztályvezető

**Makó Loránd** okl. építészmérnök

Installációs gépészt tervezők: **Magyar Gyula** okl. gépészmérnök, irányító tervező

**Szakács László** okl. általános mérnök, irányító tervező

Installációs elektromostervezők: **Miklós**

**Dezső** okl. elektromérnök, osztályvezető

**Szemes József** elektrotechnikus, irányító tervező

Vasúttervezők: **Holdampf Róbert** ckl. általános mérnök, osztályvezető

**Matló András** ckl. általános mérnök, irányító tervező

A FAV irodaház és elárúsító pavilionsor tervezői:

Építész tervezők: **Murányi Sándor** okl. építészmérnök, létesítményi főmérnök

**Nagy Zsolt** építésztechnikus, tervező

Szerkezettervezők: **Korondi Dezső** okl. építészmérnök, osztályvezető

**Detre Dezsőné** okl. általános mérnök

**Dékány Csaba** okl. általános mérnök

**Kiss József** okl. általános mérnök

Installációs gépészt tervezők: **Magyar Gyula** okl. gépészmérnök, irányító tervező

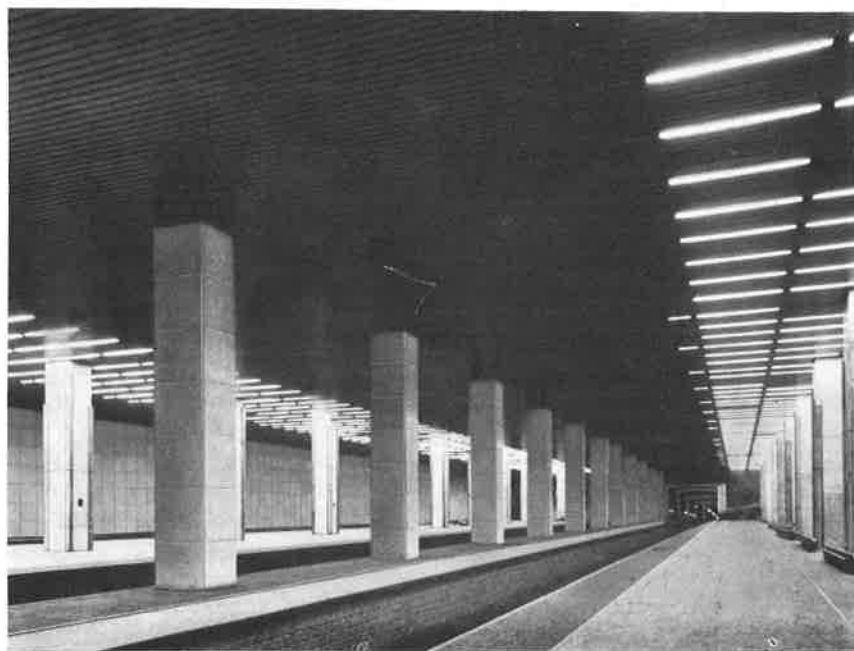
**Szakács László** okl. általános mérnök, irányító tervező

Installációs elektromostervezők: **Miklós**

**Dezső** okl. elektromérnök

**Szemes József** elektrotechnikus, irányító tervező

Úttervező: **Molnár József** okl. általános mérnök, irányító tervező



Népstadion állomás perontere

A budapesti metró tervezése 1950-ben kezdődött. A kelet-nyugati vonal állomásai közül elsőnek a Népstadion állomás tervezése indult meg.

Elrendezését és kialakítását a következő elvi döntések határozták meg:

A Népstadion állomás a kelet-nyugati metróvonal keleti végállomása lesz. Mivel a kocsiszíntelep kijebb, a Fehér útnál létesül, a Népstadion állomás kéreg alatti elrendezéssel épüljön és az állomás és a kocsiszíntelep között üzemi kihúzóvágány létesüljön a Kerepesi út alatt.

Az állomás szintjében lehessen átszállni a metróról a gödöllői HÉV-re, illetve a HÉV-ről a földalattira. Ennek érdekében a HÉV, a kocsiszínteleptől burkolat alatt vezetendő be az állomásra, majd azt elhagyva fokozatosan újra felvezetendő a felszínre. A HÉV végállomása így változatlanul föld felett, a Baross téren marad.

Az állomás két ki-, illetve bejárattal létesüljön. Ebből állandó jelleggel a Hungária körúti működjön.

A pénztári, illetve peronzári csarnokok a föld felett létesítendők. Az állomás peronzaira csak fixlépcsők

vezetnek le. A kis szintkülönbség mozgólépcsők beépítését a Népstadion állomásnál nem indokolja.

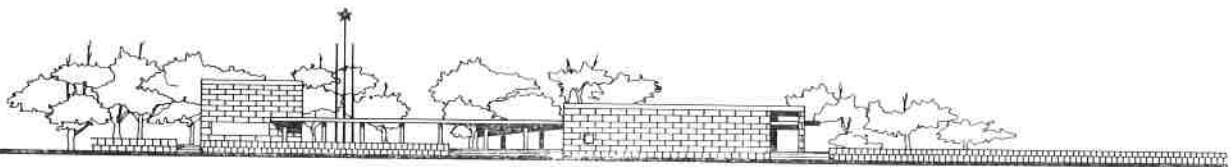
A felhasználandó anyagok kopásállók és jól tisztán tarthatók legyenek.

Megjelenésével dokumentálja a metró rendkívüli közlekedési szerepét.

E koncepciónak megfelelően készültek el a tervek és folyt az állomás térszín alatti részének építése. Ennek során megépült az állomás 3600 m<sup>2</sup>-es négyvágányos csarnoka, továbbá az állomáshoz csatlakozó, illetve a kocsiszíntelephez vezető keretlagút, a HÉV bevezetését szolgáló alagútszakaszokkal együtt.

Nyíri István, az állomás akkori Ybl-díjas építészt tervezője a funkcionális és esztétikai igényeket jól ötvözte tervében. Felismerte, hogy az állomás két kijáratának eltérő rendeltetése eltérő építészeti formálást igényel. Vigyázott azonban arra, hogy a két épület egy összefüggő építészeti egységet alkosson.

Tervei szerint a Hungária körúti épület az állandó igénybevétel miatt zártabb, a Népstadion felőli épület viszont lazább beépítésű. Az alkalmanként jelentkező, de nagy létszámú



1. ábra 1950. évben készült vázlat az állomás felszíni épületeire. Tervezte Nyíri István

utazóközönség befogadására itt első-sorban nem csarnokra, hanem nyitott oldalú vagy fedett térre van szükség. Az építőművészi koncepció a kettős feladatot jól fogta össze és a terv funkcionálisan is biztosította az állomás tökéletes üzemét (1. ábra). Ez a terv azonban nem került kivitelezésre. Nyíri István szép elgondolása helyett két monumentális, kupolás, szimmetrikus állomás épült (2. ábra). A túlzott belmagasság, a nagy kupolateretek, a rengeteg képzőművészeti alkotás, a márvány burkolatok sokkal inkább szakrális épület benyomását keltezték mint egy közlekedési létesítményét. A monumentalitásnak volt itt alárendelve az elsődleges fontosságú funkció és természetesen számos üzemeltetési kérdés is; a forgalmi terek jó szellőzése és megvilágítása, a hangosbemondók, az utastájékoztató feliratok elhelyezése stb. A megváltoztatott terveknek megfelelően 1953-ra elkészült mindkét épület váza, valamint az épületek homokkő burkolata.

Az ellenforradalom alatt a felszíni épület részei megsérültek, a homokkő homlokzati burkolat pedig időközben számos helyen kifagyott.

Az 1960-ban hozott minisztertanácsi határozat adott lehetőséget a tervezési munka folytatására. A teljes metróvonal generáltervezésére az Út-, Vasúttervező Vállalat kapott megbízást.

Időközben a környező városrész jelentős fejlődésen ment keresztül. Megépült a Kerepesi úti, illetve Lumumba utcai lakótelep, új közlekedési

követelmények kerültek az előtérbe, melyek a metró általános koncepcióját is jelentős mértékben megváltoztatták. Az új koncepcióban a kelet-nyugati vonal végállomása kitolódott a Fehér úthoz. Elmaradt a HÉV térszin alatti vezetése, így a Népstadion állomáson a peronszíni átszállásra sincs lehetőség. Az eddig üzemi összeköttetést biztosító vágányok forgalmi vágányokká léptek elő. A HÉV részére épített alagutak átmenő vágányok lettek, míg a két középső vágány visszaforgatásra nyújt lehetőséget.

Sor került a felszíni kapcsolat új rendezésére is. A felépített állomás-épületek bejáratai ugyanis a két felszíni épület belső, egymással szemben levő oldalán voltak, így a Hungária körút felől érkező utasok csak az 50 méter hosszú épületek megkerülése után juthattak volna be az épület szélfogóin át a kupolacsarnokba, majd törtkarú lépcsőkön lemenve az állomástérbe. Hasonló volt a helyzet a Dózsa György út felől érkező utasok közlekedési útvonalát illetően is. Az erről jövőeknek a másik épületet kellett volna megkerülniük, hogy hasonló útvonalon lejussanak az állomástérbe.

Egyéb, hátrányos tényezőket is figyelembe véve megállapították, hogy az új követelmények kielégítésére az épületek funkcionális elrendezése nem megfelelő. A felszíni épületek korszerűsítése és befejezése több költséget igényelne, mint — a felszíni épület kiiktatásával és más célra való átadásával — egy új, korszerű térszin

alatti csarnok létesítése. Döntés született tehát az állomás teljes áttervezésére és az időközben készített tanulmányok alapján elhatározták, hogy a fölöslegessé váló felszíni épületek egy részének a felhasználásával, az állomás fölött és ahhoz kapcsolódóan a Földalatti Vasút Vállalat irodaháza épül föl.

UVATERV kapta feladatul ezeken kívül a Hungária krt., Dózsa György út és a Kerepesi út közötti környék rendezését is; az irodaházhoz vezető leágazó autótút megtervezését, elárúsító pavilonsor létesítését és a közvetlen környék kapcsolódó vízgazdálkodási létesítményeinek megtervezését.

### Az állomás elrendezése

A Népstadion állomás a Kerepesi úttal párhuzamosan, annak északi oldalán létesült.

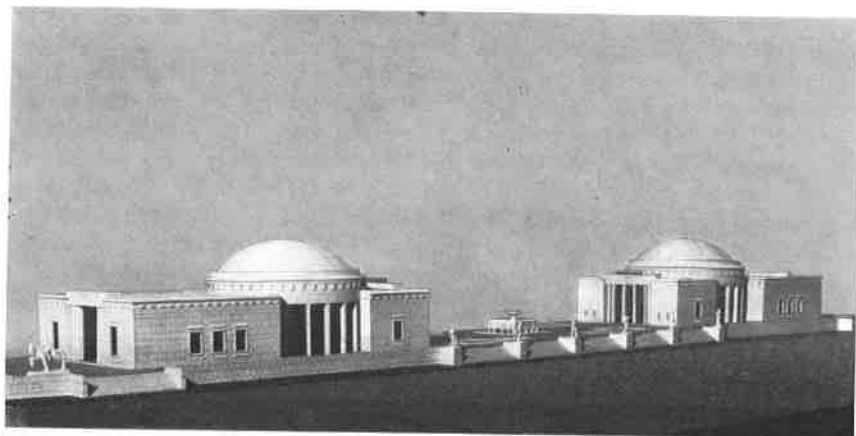
Az állomás két irányból közelíthető meg. Az egyik bejárat a Hungária körúthoz, míg a másik a Dózsa György úthoz van közel. Ez különösen az átszállások szempontjából kedvező (3. ábra).

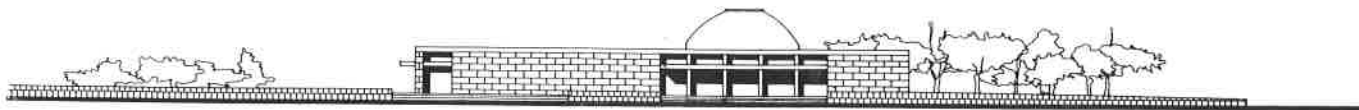
A felszínről mindkét helyen közel 8,00 méter széles lépcső vezet a 2,75 méter mélyen levő elosztócsarnokokba. Ezek a korábbi lépcsőházból nyertek kialakítást. A Hungária körút felőli nagyobb forgalmú bejárat lépcsősora könnyű pavilon épülettel fedett, a másik bejárat lépcsője fedetlen, elrendezése hasonló az aluljárók lejáratahoz.

Az állomás utasforgalmi tereinek elrendezése teljesen szimmetrikus. Mindkét elosztócsarnok 250 m<sup>2</sup> alapterületű, a csarnok födémét négy oszlop támasztja alá. Az oszlopok között elhelyezett peronzárak biztosítják a be-, illetve kiáramló utasok szétválasztását. Az elosztócsarnokok szélén található a peronokra vezető lépcsők (4. ábra).

Az elosztócsarnokból a jobb külső és belső, továbbá a bal belső és külső vágány között kialakított átlag 7,50 méter széles peronokra 5,70 méter széles lépcsők vezetnek. A lépcsők szélessége egyenlő a peron teljes szélességén belül az utasáramlás céljára kialakított sávval. A peronok lépcsőszélességén túlnyúló területei biztonsági sáv szerepét töltik be. Ennek felü-

2. ábra 1951—1953. évben épült felszíni állomás





letét az elcsúszás megakadályozására bordázott gumival burkolták. Az állomástér közel 30,00 m széles, és padlósíkja négy vágánnyal szabdalta. Az egyseges megjelenés érdekében a két középső vágány között és a szélső vágányok határfal melletti síkjában, a peronok szintjével azonos és ugyancsak bordázott gumival burkolt biztonsági peronok készültek. Ezek vizuálisan összefogják a 120 m hosszú és mintegy 3600 m<sup>2</sup>-es peron területét (5. és 6. ábra).

A perontér fölött átlag 4,00 méter magasságban vízszintes luxaflex álmennyezet készült — 8 cm széles lamellái között kb. 2 cm széles perforált elemekkel. Ezeken át történik az állomástér levegőellátása, de a rések egyúttal hangelnyelő szerepet is betöltenek. A luxaflex lamellákat „I” tartókra erősítettük. Ezekre felülről pallórendszer épült, így valamennyi lámpa, konnektor és egyéb berendezés könnyen elérhető. Ez a peron fölötti szerviztér egyben légszűrőként is működik.

### Az állomás üzemi helyiségei

Az állomás peronon kívüli tereit a négy vágány, négy külön egységre szabdalja. E területek egy-egy üzemi lépcsőházzal kapcsolódnak az elosztócsarnokokhoz, illetve egymáshoz (5/d. és 5/e. ábra). A Baross tér felőli két egységben nyertek elhelyezést az állomás és vonalszakasz lég- és áramellátásával kapcsolatos üzemi helyiségek.

A déli egységben a két segédüzemi transzformátor, a 10 kV-os tér, a szekunder helyiség és a BEM kapcsolótér található. Az északi oldalon a három vontatási transzformátor, az egyenirányító helyiség, az akkumulátortér, az elektromosdiszpécser helyisége, továbbá egy karbantartó egység található. A főszellőző-gépház az északi

és déli egység közé beépítve, a két középső vágány fölött létesült. Ide a friss levegő a két szélső vágány fölött kiépített légszűrőn, illetve aknákon keresztül érkezik. A szellőző-gépházból az állomástérbe a levegő ugyancsak a szélső vágányok felett létesített légszűrőn keresztül jut.

Az állomás Hungária körút felőli oldalán létesült üzemi egységek alapterülete már jóval kisebb. Az északi és déli üzemi rész megközelítése ezen az oldalon is az elosztócsarnokból nyíló üzemi lépcsőházakon keresztül történik. Az északi egységben a keletnyugati vonal és a FAV irodaház összevont telefonközpontja került elhelyezésre a kiegészítő kábelrendező és -kezelő, továbbá raktár és műhely helyiségekkel. Itt található még a művezetők irodája, valamint az itt dolgozók egészségügyi és szociális helyiségei. A déli oldalon a biztosítóberendezés gépháza és akkumulátor helyisége, továbbá néhány raktár nyert elhelyezést.

Az állomás vízátelövő gépházai a keretálgúthoz kapcsolódó külön kiépített helyiségekben találhatóak.

Az állomás mindkét peronja és mind a négy üzemi egysége alatt 1,30—2,00 méterig változó belmagasságú kábelcsatorna-rendszer létesült a meglévő csatorna-rendszer felhasználásával. Az elektromos üzemi helyiségeket keresztirányban is kábelcsatornák kötik össze (6. ábra).

### Az állomás építészeti kialakítása

Az állomás építészeti kialakításánál a tervezés alapvető szempontjai a következők voltak:

A különféle szerkezeti adottság ellenére ez az állomás is legyen hasonló az alapkonceptió vonatkozásában a metró többi állomásához.

Az állomás térformálása és az alkalmazott burkolatok tükrözzék korunk ízlését. A térformálás kapcsolódjon szorosan a funkcióhoz, az alkalmazott burkolatok pedig idő- és kopásállóak, jól tisztán tarthatók legyenek.

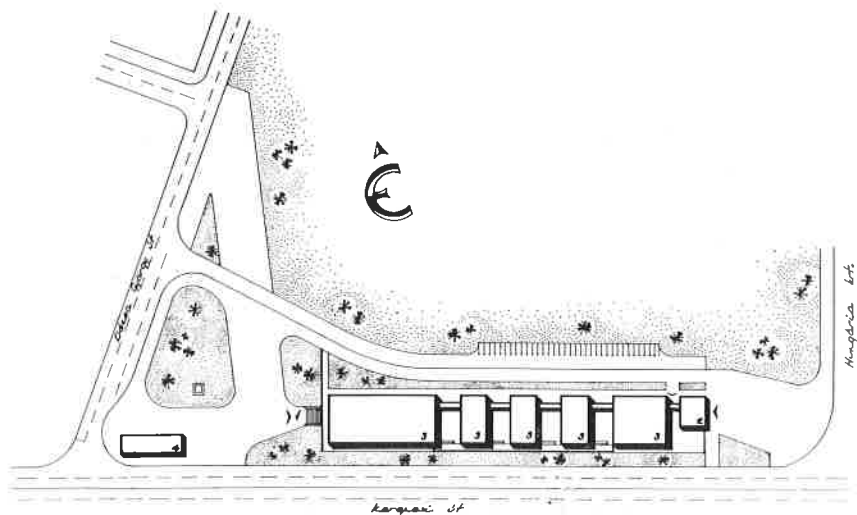
Az állomás megjelenése legyen mentes mindenfajta utánzástól vagy utánérzéstől. Megjelenésében legyen egyszerű, de ugyanakkor igényes is, egyszerűen esztétikus.

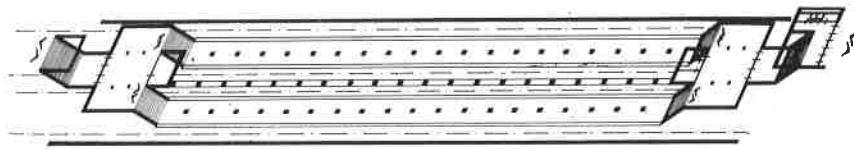
A fenti szempontok figyelembevételével az állomás térrányainak megtalálása volt az egyik lényeges feladat. Különösen azért volt ez nehéz, mert számos adottság kötötte meg az építész kezét. Adva volt az óriási állomástér a felszabdalt padlósíkkal, a két peronlemez a rengeteg oszloppal, az elosztócsarnokhoz vezető lépcsők kötött helye, az elosztócsarnokok alapterülete és természetesen az üzemi technológia.

Második alapvető szempont, a tereket határoló síkok egyértelmű meghatározása volt.

3. ábra A Népstadion állomás és FAV irodaház helyszínrajza

1. Dózsa György úti lejárati csarnok,
2. Hungária körúti fedett lejárati csarnok,
3. Pavilonrendszerű irodaház,
4. Elárúsító pavilon



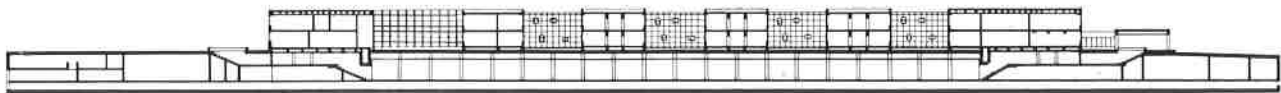


4. ábra Az állomás utasforgalmi tereinek funkció-sémája

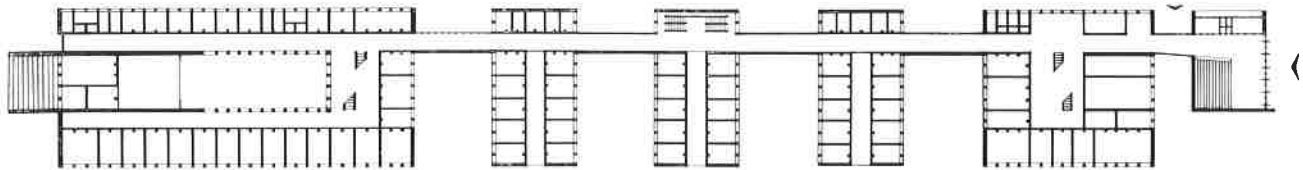
5. ábra Az állomás és az állomás felett létesült irodaház alaprajza és hosszmetsete



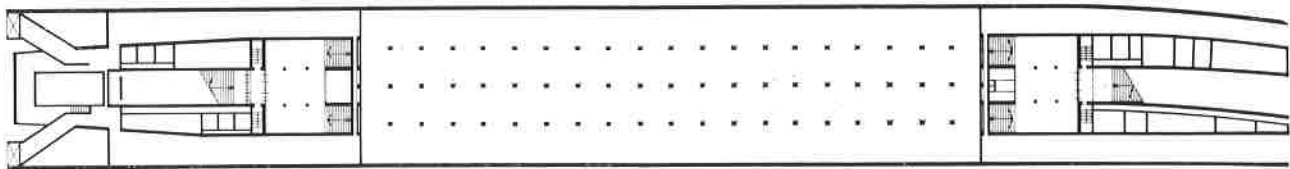
a) Az irodaház Kerepesi út felőli homlokzata



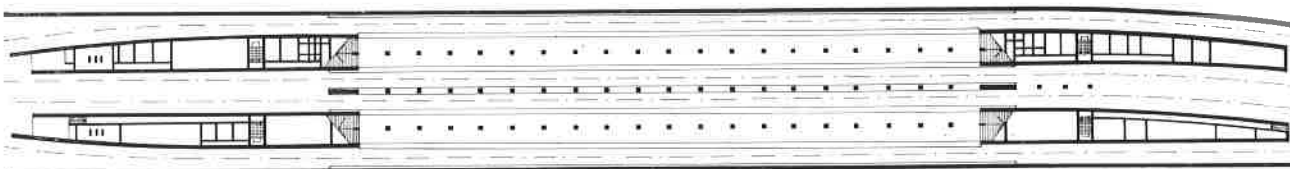
b) Az állomás és irodaház hosszmetsete



c) Állomási lejáratok és a FAV irodaház földszinti alaprajza

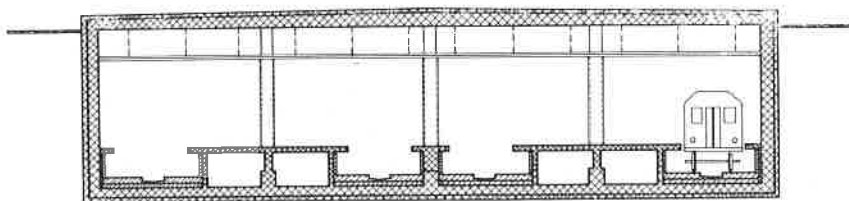


d) Az állomás elosztócsarnokszinti alaprajza



e) Az állomás peronszinti alaprajza

6. ábra Az állomás keresztmetsete



Összefogott padló és mennyezet kialakítására törekedtünk (6. ábra). Ezt az igényt az állomástérben csak úgy érthetjük el, ha a padlóvonal a határoló falaknál is vizuálisan megjelenik, vagyis ha a vágányok árcai az összefogott padlósíkba csak bemetszenek. Ennek érdekében épültek a középső vágányok közé és a határoló fal mellé a



7. ábra Az állomás perontere

peroncsanakok és ezért került egyszínű padlóburkolat is az állomástérbe és az elosztócsarnokokba (7. és 8. ábra).

Ugyanez az esztétikai törekvés a mennyezet vonatkozásában úgy jelentkezett, hogy a sík és egyszínű mennyezet nem kapott hangsúlyos színt. A földembe süllyesztett harántirányú világítócsíkok a peron, illetve annak végén épült lépcsők szélességével egyeznek. Elsősorban a közlekedő teret világítják jól meg, vizuálisan pedig kirajzolják és hangsúlyozzák az utasok közlekedő tér megfelelő felületét.

Kevés és harmonikus szín és csak néhányféle anyag alkalmazása volt a harmadik cél az állomás építészeti kialakításánál. Ez még úgy egészíthető ki, hogy a vízszintes felületek elsősorban sötétebb színűek és a függőleges felületek világosak. Ezzel a tér vízszintes bővítése érhető el, mert függőleges bővítésre a viszonylag nagy belmagasságok miatt szükség nem volt.

Valamennyi határolófal, oszlop és pillér azonos sárgás színű válogatott harashti kővel van burkolva. Hasonlóképpen azonos színű labradoritból készült valamennyi közösségforgalmi tér padlóburkolata.

Az állomástér és az elosztócsarnok mennyezete azonos rendszerű luxaflexből épült. Itt azonban színváltás történt. Míg az állomástérben a földémpanelek zöld színűek, addig az elosztócsarnokokban terakotta burkolat készült. Ez tudatos színváltás volt, mely elsősorban nem vizuálisan, hanem tudat alatt jelentkezik az utasnál.

A fenti négy színben illetve három anyagon kívül alkalmazásra került még

a lépcsők burkolására a világosszürke színű mauthauseni gránit, hogy lefelé haladva az utasok jól lássák a lépcsőt. Szükséges azonban megjegyezni, hogy a lépcsők homloklapja már labradoritból készült és így egy már alkalmazott anyag jelenik meg újra a lépcsőknél.

Szólni kell továbbá a peron biztonsági sávjainak fekete gumiburkolatáról és a keret nélküli üvegfalokról, továbbá a közönség által is jól látható belső tereknél alkalmazott jávorfa burkolatról.

Végül említést kell tenni az állomás utastájékoztató feliratairól. Ezeket a speciális formájú betűket külön öntöttük le.

### Az állomás környékének rendezése

A metró állomások tervezése a környezet, környék, közlekedési, városképi tisztázását is igényli. Fokozottan indokolt ez ott, ahol meglévő felszíni épületekkel, két kijáratral és egy sor forgalmi kérdéssel kellett szembenézni (3. ábra).

A két felszíni épület hasznosítása mellett kiemelkedő feladatot jelentett az utasáramlási utak kialakítása, a forgalmi csomópontokon megjelenő árusító pavilonok elhelyezése, a szét-eső városkép rendezése.

A FAV székháza a statikai adottságok alapján kétszintes, pavilonrendszerű épületcsoportként épül rá a keretalagútra. A meglévő épületekből bontásra került a két 6 cm vastag héjkupola és a többi épületrész közé

három harántirányú tömb épül fel. Így öt épületből álló épületcsoport keletkezik, egy hosszanti irányú folyosóra felfűzve. A Kerepesi út felől az épületek között díszudvarok létesülnek.

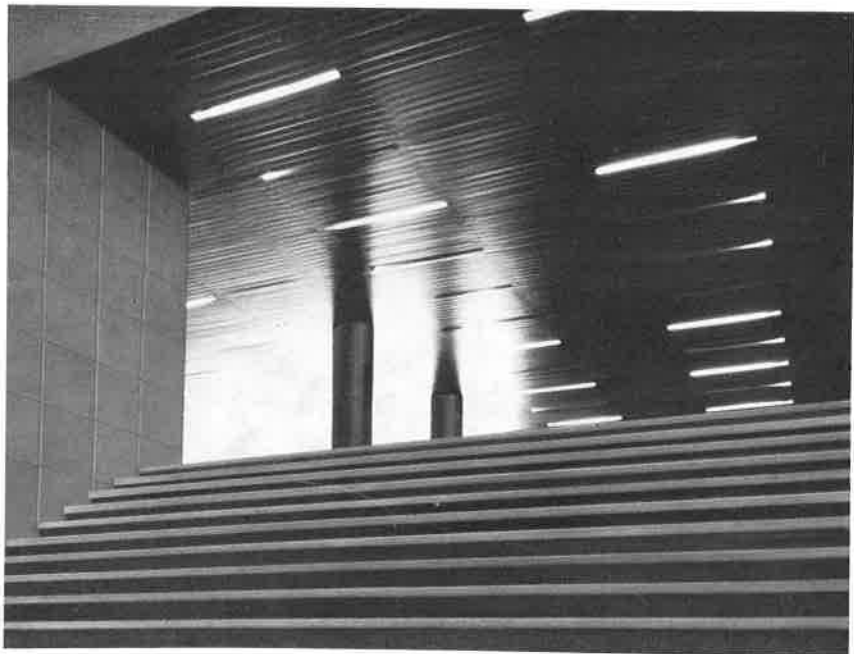
Ezen építészeti egységhez kapcsolódik a metró Hungária körút felőli felszíni csarnoka is. Ez a csarnok az irodaház főbejáratával érintkezik és így biztosítja az irodaház és a metró állomás fedett belső összeköttetését (5/c. ábra).

Az irodaház pavilon jellegű kialakítása nemcsak az adottságok miatt, de városképileg is indokolt volt. A Kerepesi út, Hungária körút és a Népstadion közötti terület fokozatosan parkká alakul át, ehhez jól csatlakozik a Kerepesi út felől az irodaházi pavilon-sor.

A felszíni épületek külső megjelenésénél ugyancsak kevés anyag alkalmazására törekedtünk. Színes üveg, meztúri téglák és nyersbeton dominál az épületen és így alkalmazkodik a környéken levő épületek színhatásához.

A metró állomás bejárataihoz széles burkolt utak épülnek. Ez összhangban van az irodaházhoz vezető autóúttal, továbbá a Kerepesi út végleges kiépítésével. A Kerepesi úton ugyanis osztó pályás autót és a HÉV sín-pályái helyén zöld sáv létesül. Így mód van az autóbusz-, trolibusz-megállókat funkcionálisan kedvezőbb kialakítására, taxi- és autóparkolókat, végül árusító pavilon-sor létesítésére. A parkosított környék egészíti ezt ki, továbbá egységes tér- és útvilágítás.

8. ábra Elosztócsarnok képe a peronra vezető lépcső felől



Sándor Murányi:

## VOLKSSTADION-STATION DER BUDAPESTER METRO

Projektanten:

Projektant für Architektur: Sándor **Murányi** Dipl.-Ing. Architekt, Hauptingenieur des Objektes  
Konstruktionsprojektant: Dezső **Korondi** Dipl.-Ing. Architekt, Abteilungsleiter  
Loránd **Makó** Dipl.-Ing. Architekt  
Installationsmaschinenprojektant: Gyula **Magyar** Dipl.-Ing. für Maschinenbau leitender Projektgenieur  
László **Szakács** Dipl.-Ing. leitender Projektgenieur  
Installationselektroprojektant: Dezső **Miklós** Dipl.-Elektroingenieur  
József **Szemes** Elektrotechniker, leitender Projektant  
Projektant für Eisenbahnen: Róbert **Holdampf** Dipl.-Ing. Abteilungsleiter  
András **Matló** Dipl.-Ing., leitender Projektgenieur

Mit der Projektierung und Ausführung der Volksstadion-Station der Budapester-Metro wurde im 1950. angefangen. Im 1953. wurde mit dem Bau aufgehört, und darauffolgend wurde die Projektierung der U-Bahn im 1960. wieder aufgenommen.

Inzwischen unterlag die Baukonzeption der Metro einer Modifikation. Die Linie wurde in Ostrichtung verlängert und so wurde in den ersten Plänen als Endstation ausgeführte Volksstadion-Station, als mittlere, Unterpflasterstation umgebaut. Es wird möglich sein von der Vorortbahn bei der neuen Endstation bei der Fehér-Strasse umzusteigen. Es wurden anstatt der Oberflächengebäuden, die ästhetisch beanstandet werden konnten, unter dem Terrain, unter Verwendung der vorhandenen Stationsflächen, Verteilungshallen errichtet. Aus dem Oberflächengebäude wurde durch Zwischenschaltung einiger, auf Rahmenkonstruktion erbauten Blocks ein Bürohaus von Pavillonsystem für die Metro-Direktion ausgeführt.

Bei der Raumgestaltung der Station erzielte der Projektant die Betonung der Zusammenfassung des flachen Fussbodens und der Decke. Der Bodenbelag wurde aus schwarzem Labradorit-Stein, ausgeführt während die Decke aus grünem Luxaflex-Alupaneelen hergestellt ist. Jede Wand und Säule sind mit gelblichem Stein verkleidet. Dieselben Materialien wurden auch in der Verteilungshalle, die an beiden Enden der Station ausgeführt wurde, verwendet, jedoch erfolgt hier die Verkleidung der Decke mit terrakottenfarbigem Luxaflex. Die Eingänge und Randwände werden mit Verglasung ohne Rahmen ausgeführt, die Beleuchtungskörper sind in der Decke versunken, die Luftversorgung der Stationflächen erfolgt durch Luxaflexdecke. Das Oberflächenbürohaus besteht aus fünf Gebäuden, die mit einer Verbindungsflur miteinander im Zusammenhang stehen. Zuzufolge der Konstruktionsgegebenheiten, sowie des Parkcharakters der Umgebung sind diese Gebäuden nur zweistöckig. Die Mehrheit der Gebäude ist mit Glas bedeckt. Die Höfe zwischen den Gebäuden sind abgedeckt und gartenähnlich ausgebildet.

### Abbildungsverzeichnis:

- Perronraum der Volksstadion-Station
- Abb. 1. Im 1950. entworfene Skizze für die Oberflächengebäude der Station. Entwurf: István Nyiri.
- Abb. 2. Oberflächenstation: erbaut in den Jahren 1951—53.
- Abb. 3. Lageplan der Volksstadion-Station und des Bürohauses des U-Bahnbetriebes (FAV)
1. Absteig bei der Dózsa György-Strasse
  2. Abgedeckte Abgangshalle beim Hungaria-Ring
  3. Bürohaus von Pavillonsystem
  4. Verkaufspavillonreihe
- Abb. 4. Funktionsschema der Fahrgastverkehrspläne der Station
- Abb. 5. Grundriss und Längsschnitt der Station, sowie des über der Station errichteten Bürohauses
- a) Fassade des Bürohauses zu Kerepesi-Strasse
  - b) Station und Bürohaus: Längsschnitt
  - c) Stationsabgänge und FAV-Bürohaus: Erdgeschoss-Grundriss
  - d) Station: Grundriss der Verteilungshallenniveaus
  - e) Station: Grundriss des Plattformniveaus
- Abb. 6. Station: Querschnitt
- Abb. 7. Station: Plattformraum
- Abb. 8. Bild der Verteilungshalle von der Treppe zur Plattform gesehen

Sándor Murányi:

## PEOPLE'S STADIUMS-STATION OF THE BUDAPEST METRO

Designers:

Building designer: Sándor **Murányi** dipl. build. eng. assistant managing director  
Structural designer: Dezső **Korondi** dipl. build. eng. section manager  
Loránd **Makó** dipl. build. eng.  
Mechanical designer for installation: Gyula **Magyar** dipl. mech. eng., chief design engineer  
László **Szakács** dipl. civil eng. chief design engineer  
Electrical designer for installation: Dezső **Miklós** dipl. el. eng.,  
József **Szemes** electrotechnician, chief design engineer,  
Railway designer: Róbert **Holdampf** dipl. civil eng. section manager  
András **Matló** dipl. civil eng. chief design engineer

The design and construction of the People's Stadiums-Station of the Budapest Underground Railway started in 1950. In 1953 the works were discontinued and the design works have started again after 1960.

In the meantime the constructing conception of the Metro has been modified. The line was extended in the East direction, thus the People's Stadiums-Station considered in the first plans as the terminal has been rebuilt as an intermediate sub-surface station. Trains can be changed from the suburb train at the terminal in Fehér-Road. Instead of the surface station that can be objected from an aesthetic point of view the division halls were designed underground, by using the existing station areas. By the insertion of some building blocks constructed on a frame structure, from the surface building a pavilion-system office building has been constructed for the management of the Metro.

At the space development of the station the designer wanted to emphasize the embracement of floor and ceiling. The floors are covered with black LABRADORIT stone and the ceiling with green LUXAFLEX aluminium panels. All walls and pillars are faced with yellowish stone. The same materials are being applied for the division halls at both ends of the station but here the ceilings are covered with terra-cotta coloured LUXAFLEX. The entrances and side walls are constructed of frameless glass, the lighting fittings are sunk into the ceiling and the station is supplied by air through the LUXAFLEX ceiling. The surface office block consists of buildings connected by a corridor. Owing to the construction and to the imparked character of the surroundings these buildings are constructed with two levels only. The yard surfaces between the buildings are covered and developed as a green area.

### List of figures:

- Platform of the people's stadium-station
- Fig. 1. Sketch drawn up in 1950 on the surface station buildings. Designed by István Nyiri
- Fig. 2. Surface station built between 1951—1953.
- Fig. 3. Layout of People's Stadiums-Station and FAV-office block
1. entrance at Dózsa György street
  2. covered entrance hall at Hungaria boulevard
  3. office house of pavilion block system
  4. pavilion shop row
- Fig. 4. Functional scheme of passenger traffic plans of the station
- Fig. 5. Top view and longitudinal section of the station as well as of the office block built over the station
- a) elevation of office block in the Kerepesi street
  - b) Longitudinal-section of both station and office block
  - c) top-view of both station entrances and ground floor level of FAV-office block
  - d) top-view of distributing hall level of the station
  - e) top-view of platform level of station
- Fig. 6. Cross-section of the station
- Fig. 7. Platform space of the station
- Fig. 8. View of distributing hall from the stairway leading to the platform