



INTERIOR SPACE / INTERIOR DESIGN

RO Spațiu interior / Amenajări interioare HU Belső tér / Belsőépítészet SRB Unutrašnji prostor / Dizajn enterijera

AUTHOR(S)/TEAM REPRESENTATIVES

**Autor(i)/Reprezentanți echipă **Szászok/A csapat képviselői **Autor/ Predstavnici tima

Hatvani Adam

COLLECTIVE/OFFICE

**Collectiv/birou **Kollektiva/iroda **Kollektiv/biro

sporaarchitects

CO-AUTHORS/TEAM MEMBERS

**Co-autori/membrii echipei **Társzerzők/csapattagok **Koautor/i/članovi tima

Adam Hatvani, Tibor Dékány, Attila Czigliéczki, Máté Tóth, Zoltán Erő, Balázs Csapó, Tibor Germán

CLIENT

**Client **Ügyfél **Klijent

BKV ZRT

USABLE AREA

**Suprafașa utilă **Hasznosítható terület **Korisna površina

7500m²

CONSTRUCTION COMPLETION DATE

**Data finalizării construcției **Az építkezés befejezésének dátuma **Datum završetka izgradnje

May 2023

PROJECT DESCRIPTION IN MOTHER TONGUE

**Descrierea proiectului în limba maternă **A projekt leírása a pályázó anyanyelvén **Opis projekta na maternjem jeziku

A három metrő belsőépítésze a '70-es, '80-as évek design ikonja volt, úgy, hogy még nem is létezett maga a fogalom. A maga idejében korszerű, poppos, kedélyes, futurisztikus megoldásokat, színeket, formákat, felületeket, berendezési tárgyak világát hozta a permanens retro hullám is a háttérbe. A faltól-falig rekonstrukció műszaki vasfegyelmé ezeket a részleteket teljes megsemmisülésre léli. Mit lehet tenni? A visszaépítés már nem opció, nem létezik már a technológia és az akarat sem hozzá. A lebontás folyamatának logikáját követve egy másik út sejtik fel. A lamellás álmennyezeteket és falburkolatokat eltávolítva megmutatkozik a metrő igazi arca, az eddig csak alagutakban, üzemi terekben látható igazi szerkezetek, az alagutak, az acél tübingek, az acéllemez szigetelések, a shotcrete, a résfal, a kereszt alaprajzú acél oszlopok. Ami visszakerül, átértelmez, utal, felerősít. A rekonstrukció ezeket az elemeket biztaltalan tartva, a mögöttes szerkezeteket feltárva, bemutatva gondolja újra az állomás belső tereit. Az eredeti álmennyezet osztásának hangulata a vágányra

merőleges rendszerben kiosztott piros lámpatestek adták, a tervezett álmennyezet ezt az osztásrendszerrel idézi meg, de a felületet átjáthatóvá teszi a lamellák véletlenszerűen kihagyott, hézagos elhelyezéseivel. Az álmennyezeti lamellák kiosztása a Corvin tér állomás megoldásával rokon, de itt egyrészt beáll az állomás keresztirányú raszterébe, másrészt színeivel (pasztell vörös, világos és sötétebb szürke) megidézi az eredeti lámpásor színeit. A vörös szín az utaselosztó csomokban sűrűsödik, a peronok tereiben ritkul. Az eredeti piros padok helyett a régi padok forma és anyag átrátaiként változó pasztell színű betonpadok kerülnek a falak mellé. A falra változó kiosztású fémburkolatként kerül vissza a Nyugati végkéze, a (közeli) párizsi kék. Az állomás akadálymentes kialakítását a déli lejtőnkébe beépített ferde lift biztosítja. A lejtőnké a lift helyigénye, illetve a teresedések hangsúlyozása miatt nem kapja vissza a teljes felületű burkolatot, hanem a maga „természetes szépségében jelenik meg, bemutatva az állomás nehéz, összetett építéstechnológiáját.

PROJECT TITLE

**Titlul proiectului în Engleză **A projekt címe **Naslov projekta

M3 Nyugati metro station reconstruction

PROJECT LOCATION

**Locația proiectului **Projekt helyszíne **Lokacija projekta

Budapest

BUDGET IN EUROS

**Buget în euro **Költségvetés euróban **Budžet u evrima

25000000

PHOTO CREDITS

**Credite foto **Fényképek hitelei **Foto krediti

Balázs Danyi, Attila Gulyás

PROJECT DESCRIPTION IN ENGLISH

**Descrierea proiectului în engleză **A projekt leírása angol nyelven **Opis projekta na engleskom

The interior design of Metro 3 was a design icon of the 1970s and 1980s, before the concept itself even existed. The modern, poppy, moody, futuristic solutions, colours, shapes, surfaces and furnishings of its time have since been swept away by the permanent retro wave. The technical iron discipline of wall-to-wall reconstruction condemns these details to total destruction. What can be done? Rebuilding is no longer an option, the technology and the will to do so no longer exist. The logic of the demolition process suggests another way. Removing the slatted ceilings and wall cladding reveals the true face of the metro, the real structures that until now have only been seen in tunnels and factory spaces: the tunnels, the steel tubing, the steel sheet insulation, the shotcrete, the slotted walls, the steel cross-pillars. What comes back, reinterprets, alludes, amplifies. The reconstruction respects these elements, revealing and presenting the underlying structures, and reimagines the interior of the station. The original suspended ceiling's division was accentuated by the red luminaires distributed in a

perpendicular pattern to the track; the proposed suspended ceiling recalls this division, but makes the surface transparent by the random, gapping placement of the lamellae. The distribution of the slats in the suspended ceiling is similar to that of the Corvin Square station, but here they are both set in the transverse grid of the station and in the colours (pastel red, light and darker grey) of the original row of lights. The red colour is thicker in the passenger concourse and thinner in the platform areas. The original red benches are replaced by pastel-coloured concrete benches, which are a transcription of the old benches in terms of shape and material. The (almost) Parisian blue, the trademark of the West, is returned to the walls as a metallic cladding with varying patterns. An inclined lift in the southern slope will ensure the station is barrier-free. Due to the space requirements of the elevator and the emphasis on the terraces, the slope will not be covered with the full surface, but will be presented in its "natural beauty", showing the difficult and complex construction technology of the station.