





konzulensek\_

építészet:

Pethő László

épületszerkezettan:

dr. Fátrai György

Horváth Tamás

statika:

Börzsei Tamás

épületgépészet:

Szabó-Siklódi Árpád Attila

## \_tartalom

_téma	1
_helyszín	2
_ESZTEHE	7
_funkció	10
_előkép	13
_koncepció	14
_tervezés folyamata	16
_építészet	19
_szerkezet	22
_gépészet	26
_túraevezősök szálláshelyei	28
_tömörítvény	30
_auszug	31
_bibliográfia	32
_tervjegyzék	33

Már régóta foglalkoztat az esztergomi Prímás-sziget sorsa. Az első pillanattól megfogott a helyszín. A város fekvése különleges. Legfőképp a Duna és annak mellékága (Kis-Duna) által közrezárt Prímás-sziget ad Esztergomnak egy egyéniséget. Ezt, mint adottságot sajnos nem használja ki Esztergom városa. Szerepe a város életében nagyon csekély. Ebben közrejátszik, hogy a sziget árterület. Az északi részen kialakított néhány sportpályán, vendéglátó egységen és a nemrégiben épült élményfürdőn és a még épülő szállodán kívül a sziget elhanyagolt, kihasználatlan, kihalt terület.

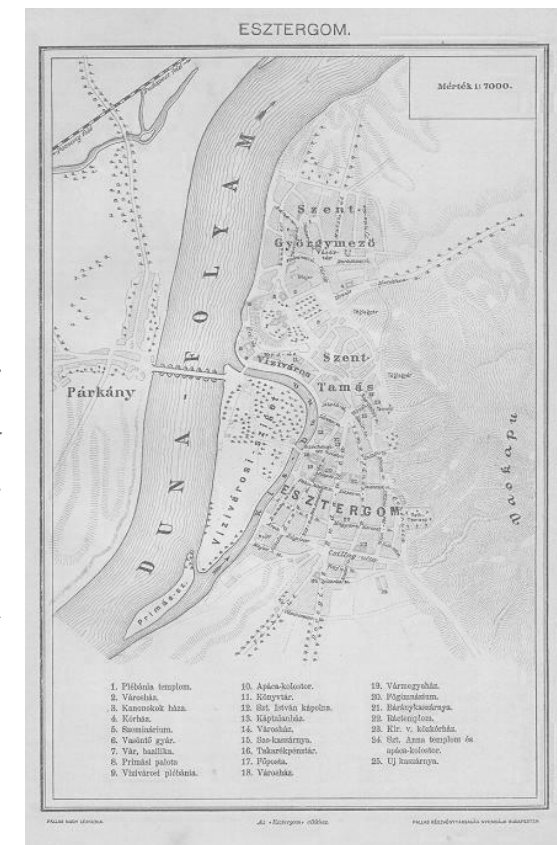
Tervezési helyszínnek a sziget déli, a természet által birtokolt részt választottam, amely szerencsére még megőrizte zöldterület jellegét. Ritka kincs manapság egy érintetlen szigetrész ebben az emberi öncélúsággal teli épített világban. A szigetet körbejárva tűnt fel egy a fák között megbúvó aktív közösség: az Esztergomi Evezősök Hajós Egylete (ESZTEHE). Nem tudom mi fán terem az evezés, de ez nem is baj. Attól szép az építész feladata, hogy tervezése során betekintést nyerhet és beleélheti magát bármibe, jelen esetben egy evezős közösség működésébe...



\_Prímás-sziget

Eredetileg két különálló szigetből állt (a Prímás- és a tőle északra fekvő Vízivárosi szigetből), amik között lévő csatornát a 19. században feltöltötték, ezzel kialakítva a mai szigetet. Az 1850-es években nagyfokú tereprendezését, szintezést végeztek a szigeten. A mai Gőzhajó utca környékén volt egykor a prímáskert, valamint a magyar és a német hajóállomás.

A szigeten számos sportpálya van, az északi, beépített részén pedig több intézmény is működik, mint például a *Pézsza Tibor Városi Sportcsarnok*, a *Zsolt Nándor Zene- és Művészeti Iskola*, a *Pázmány Péter Katolikus Egyetem Gyakorló Általános Iskolája*, 2007-ig a *Helischer József Városi Könyvtár* (korábban Babits Mihály Városi Könyvtár), az 1985-ben átadott *Hotel Esztergom*, kemping, a 2005-ben átadott *Aquasziget Esztergom* elnevezésű élmény-, gyógy- és termálfürdő és egy 2008 novemberében átadott mélygarázs. Jelenleg két szálloda építése zajlik a fürdő közvetlen közelében. A sportcsarnok környékén rendezik meg évente a *Fesztergom* elnevezésű zenei fesztivált. A keleti parton húzódik a Gesztenye fasor nevű sétány, ezen a Kis-Duna ágon yacht kikötők sorakoznak. Nyáron vadlibák, vadkacsák lepik el, a Kis-Duna-ágon az utóbbi években a hattyú is megtelepedett. A környék rovarvilága szintén gazdag.



\_helyszín



Az evezős egyesülettől délre a Temesvári Pelbárt Ferences Gimnázium, Kollégium és Szakközépiskola "sportcentruma" található. Az épület méretéhez képest a befogadóképessége csekély, mindösszesen 40 fő. A három szintes épület javarészt kihasználatlan. Látogatottsága a gimnáziumi tanulókon kívül jelentéktelen. A ház árvízvédelme sincs megoldva.

A város futball klubjának az északi szigetrészen van saját gondozott futballpályája, de alkalom adtán a sportcentrumét is használják. A sziget déli részét, a keleti Kis-Duna part mentén érhetjük el a hatalmas gesztenyefákkal végigültetett Gesztenye-fasor sétányon. Varázslatos hangulata van, a sűrűn ültetett 20 méter magasra megnőtt fáknak. Ezen az ösvényen juthatunk el az Északdunántúli Vízművek Esztergomot és környékét ellátó vízbázisának csápos és ablakos kútjaihoz.

\_Evezős\_Egyesulet\_a\_Primas-szigeten



\_helyszín



\_Evezős\_Egyesület\_a\_Prímás-szigeten



*A sziget vége felé haladva egymás után bukkannak elő a fák közül a Vízművek kútjai. Az épületek megbújva állnak a fák között és némán teszik a dolgukat, nem zavarva senkit.*



\_helyszín



\_Evezős\_Egyesulet\_a\_Prímás-szigeten

*"A víz nem viccel. Ősi mondás tartja: ne tegezd a Dunát"*  
*Esterházy Péter: Hahn-Hahn grófnő pillantása*



*horgáspáros az esztergomi Dunán*

Az egyesület épületét 1988-ban építették. Akkortájt még aktuális téma volt a Duna vízszintjének szabályozása, ám a projekt mégsem valósult meg, s az épület így kiszolgáltatott maradt a Duna szeszélyes vízjárásának. Évente 1-2 alkalommal ki is lép medréből, s elönti a csónakházat, edzőtermet, klubhelyiséget. Az ár levonulta után fertőtleníteni kell a helyiségeket. Az eddigi mért legnagyobb árvíz 1,7 méter magasan lepte el az épületet. Úgy érzem az épület jelenlegi állapotában az árvízprobléma végett nagy gondok árán üzemel, valamint sem építészeti, sem komfortilag nem méltó erre a helyszínre. Az egyesület működésének sajátossága, hogy helyet biztosít a külföldről (Ausztria, Németország, Hollandia) és belföldről érkező túraevezősök számára, akik Esztergom festői szépsége miatt előszeretettel látogatnak ide. Hetente 30-40 fős csoportokban érkeznek, s töltenek el 1-2 éjszakát a sziget területén.



Az aktívan sportolók száma éves szinten átlagosan 40-50 fő. Leginkább 9-18 éves korosztályról beszélünk. Esztergom felsőoktatásának hiánya miatt, a legtöbb diák otthagyja az egyesületet, mert más városban tanul tovább. Az edzéseket vasárnap kivételével minden nap 3 edző felügyeletével tartják. 9-14 éves, valamint a 14-18 éves ifi korosztályra vannak bontva az edzések. Lehetnek az edzési időpontok között átfedések is, így akár mind az 50 fő egyszerre tartózkodik a területen. egypárevezős, kétpárevezős, négpárevezős, nyolcpárevezős, kormányos és kormányos nélküli versenyhajók valamint túrahajók összesen 59 db áll az egyesület rendelkezésére. Kétszer annyi, mint amit ténylegesen használnak.





egypárevezős\_hajó

8-8,5 m

14 kg

27 db



kétpárevezős\_hajó

10-10,5 m

27 kg

11 db



négy párevezős\_hajó

13-14 m

54 kg

14 db



nyolcas\_válottevezős\_hajó

18-20 m

96 kg

1 db



Az evezősmozgás, mint bármilyen víziközlekedésre alkalmas eszköz emberi erővel történő hajtása, szinte egyidős az emberiség történetével. A táplálékszerzésért folytatott mindennapos küzdelemben a természetes folyó- vagy állóvizek eleinte akadályt jelentettek, amit először természetadta segítséggel (pl. úszó farönk), később különböző anyagokból készített járművekkel (pl. kivájt farönkkel, tutajjal, papírusz- vagy nádkötegekből összeerősített hajóval) küzdöttek le. Az emberi elme és az eszközkészítés fejlődése megmutatkozott a lapát használatában, a hajók formájának, felépítésének és anyagának változásában. A technikai tökéletesítés, a részletek finomítása, merész ötletek kipróbálása, új építőanyagok felhasználása napjainkban is tart, de az evezés lényege örök – cél továbbra is a hajó pusztán emberi izomerővel való hajtása! Ám ma már nem elsősorban létfenntartó szerepe van, hanem az egyik legegészségesebb sportággá „szelidült”.

A sportjellegű evezésről az ókori görögöktől vannak az első adatok: a klasszikus görög kultúra idején, a Kr. e. 5–4. században Athénban, az argoliszi Hermionéban, majd a szicíliai Segestában rendeztek evezős versenyeket. A tengeri kereskedelmi flottájáról híres középkori Velencei köztársaságban a 14. században számolnak be először a források hivatásos hajósok között megrendezett versenyről, sőt a lagúnákban lebonyolított eseményről később képzőművészeti ábrázolás is fennmaradt. A 16. században Angliából van arra adat, hogy a Temzén közlekedő személyszállító bárkák hivatásos hajósai, a révészek között versenyt rendeztek úgy, hogy az utasok – jó brít szokás szerint – fogadásokat köthettek. A győztes jutalma nemcsak nagy pénzösszeg, hanem néha kiemelkedően értékes díj is lehetett.

Az újkori modern evezőssport Angliában alakult ki a 18. század folyamán. A Temze felső folyása mentén élő főrendi tagok, mágnások bárkákon közlekedtek Londonba a parlamenti ülésekre. A bárkát hajtó evezősök létszáma – mintegy státuszszimbólumként – rangjuk arányában nőtt: a királyi bárkát tíz-, a főurakét nyolcfős legénység hajtotta. A nyolcevezős hajóban történő együttmozgás örömét a főrendi származású diákok az egyetemeken is megteremtették maguknak; néhány évtized alatt kibontakozott az egyetemi nyolcevezős verseny.

Az evezés mint sport, a versenyzés nemcsak rohamosan terjedt először az angolszász országokban (Egyesült Államok, Kanada, Ausztrália) majd szerte Európában (Németország, Hollandia, Franciaország, Olaszország), hanem technikailag is jelentős fejlődésen ment keresztül. Ekkoriban ugyanis a viszonylag széles hajókban, bárkáknál az evezőlapátot a hajó oldalában, a palánkon kialakított vájatba helyezték. 1828-ban először alkalmaztak – fából készült – külvillát a hajó palánkjára erősítve (Angliában), majd 1830-ban vasból készült külvillát (az Amerikai Egyesült Államokban); ami lehetővé tette – a hajószélesség s ezzel a tömeg jelentős csökkentése mellett – a hajóhajtás kedvezőbb fizikai feltételeinek megteremtését. A versenyzők menetiránynak háttal, fix padokon ülve, csak felsőtestük és karuk erejével hajtották a kőris-, fenyő-, cédrusfából készült hajókat. Az 1830 körüli években Frankfurtban, 1834-ben a Szajrán megrendezett versenyről korabeli metszetek, míg a hamburgi evezőklub 1836-ban történt megalapításáról dokumentumok tanúskodnak. A világon a ma is második legismertebb evezősversenyt, a Royal Henley regattát 1839-ben rendezték meg először.

A 19. század második felében ismét minőségi változás következett be a sportmozgás technikájában. 1860 óta használtak forgó villát a lapát megtámasztására. Az 1873. évi Oxford-Cambridge versenyen bőrnadráguk befagygyúzásával, a fix ülésen való előre-hátra csúszással igyekeztek az evezősök mozgásterüket, ezzel együtt a csapás hosszát, ennek eredményeként pedig a hajó sebességét megnövelni. Még tíz év telt el, míg 1883-ban egy német evezős megszerkesztette az első gurulóülést, aminek segítségével a lábtartóra támaszkodva a láb ereje is bekapcsolódott a mozgásba, a hajó hajtásába. Ugyanebben az időszakban a gombamód szaporodó klubok létrejöttével és működéssel tömegméretűvé váló sportág túlnőtt a helyi, az országos szintű versenyzés keretein. A fejlődés kikényszerítette a nemzeti szövetségek összefogását, életre hívta a Nemzetközi Evezős Szövetséget (Federation Internationale des Sociétés d'Aviron, FISA). Olasz kezdeményezésre, Belgium, Hollandia, Olaszország és Svájc részvételével 1892-ben Torinóban alakult meg, s rá egy évre, 1893-ban az olaszországi Ortában megrendezte az első (férfi) Európa-bajnokságot, egypárevezős, kormányos négyes és nyolcas hajóegységben. Az évente megrendezésre kerülő EB-n a program folyamatosan bővült a kormányos kettessel (1894), a kétpárevezőssel (1898), kormányos nélküli kettessel és kormányos nélküli négyessel (1920-as évek).

Az evezés a kezdetektől kezdve szerepel az újkori olimpiák programján, még akkor is, ha mindjárt az elsőt, az 1896. évi Athénban a viharos időjárás miatt elmaradtak az evezősversenyek. A montreáli olimpián (1976) szerepelhettek először női evezősök a programban, hat versenyszámmal.

1962 óta rendeznek világbajnokságot a sportágban. 1974-ig csak négyévente rendezték meg, ettől az évtől kezdve azonban az olimpiák között minden évben sor kerül rá, s ugyanettől az évtől kezdve a női versenyzők is részt vehetnek a világbajnokság programján. 1984-ben a FISA római kongresszusán döntést hoztak arról, hogy a nők számára 1000-ról 2000-re emelik a versenytávot. 1984-ben ismét kibővült a világbajnokságok, s az egyéb világversenyek programja. Mind a férfiak, mind a nők számára – ifjúsági és felnőtt korcsoportban – bevezették az ún. könnyűsúlyú kategóriát, vagyis a meghatározott egyéni és csapatátlagsúlyú versenyzők külön versengenek egymással. 1996 óta néhány könnyűsúlyú versenyszám az olimpiák programjába is bekerült.

A 20. század második felében is – a lapát formájának és anyagának folyamatos változása mellett – több technikai kísérlet, újítás valósult meg. 1959-ben építettek és használtak világversenyen először olyan hajót (kormányos kettest), melyben a kormányos nem a vezérevzőssel szemben ült, hanem az evezősök mögött, a hajó orrában, a légszekrényben elfektetve helyezkedett el. Az 1981. évi müncheni világbajnokságon versenyzett Michael Kolbe, a németek akkori klasszisa olyan egypárevzős hajóban, melyben nem az ülés, hanem a villapár gurult. (Az ilyen építésű hajók használatát a FISA a későbbiekben nem engedélyezte.) Svájcban kísérleteztek olyan hajó építésével, melyben az evezős a klasszikus evezősmozgás ellenére menetiránnyal szemben halad – ez sem vált be a versenyzés számára. Bevált azonban és elterjedt a könnyebb és biztonságosabb szállítás érdekében szétszerelhető – főleg – nyolcashajók konstrukciója. Napjainkban a legmodernebb technika is jelen van a sportban a GPS műholdas helymeghatározó rendszeren alapuló időmérés formájában.





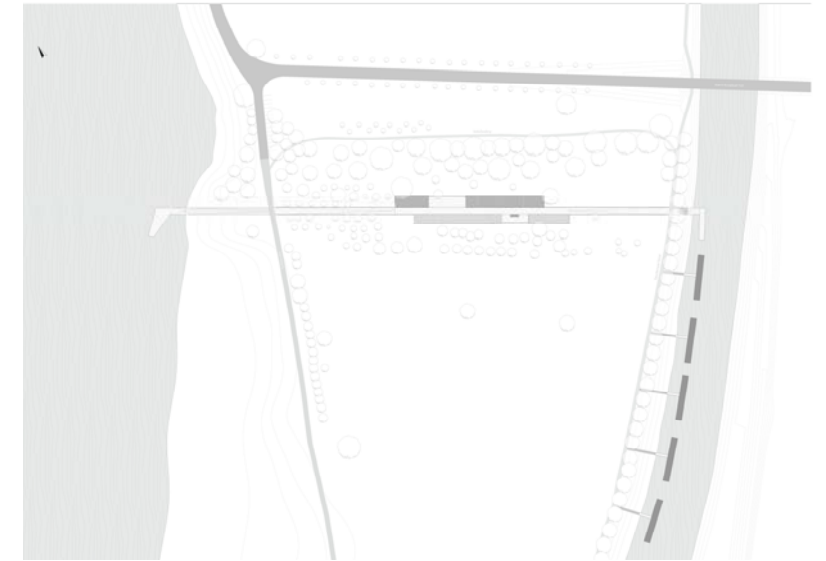
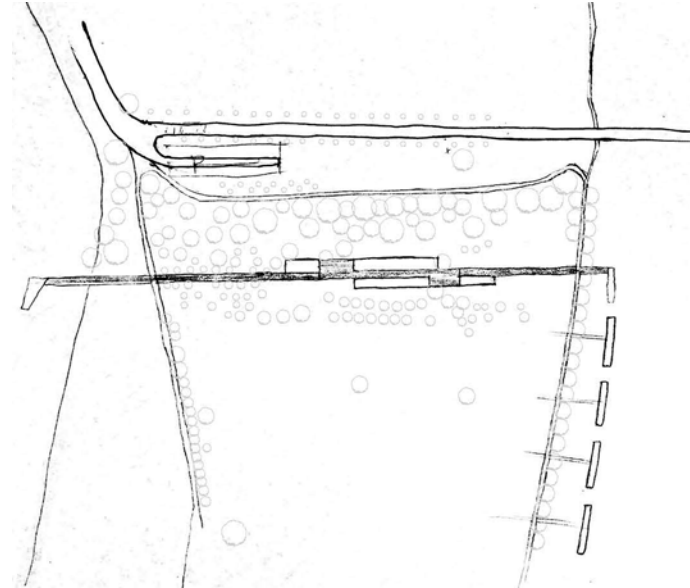
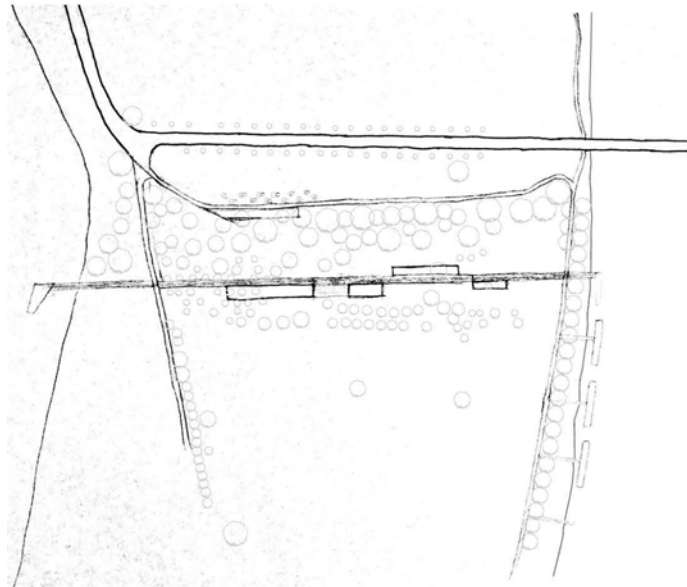
A már meglévő sportlétesítményekből kiindulva célom, hogy a szigetet, mint a belvároshoz közeli zöld területet, s mint a város tüdejét sport és szabadidős tevékenységek céljára alkalmas funkciókkal megtölteni. Ezáltal a sziget aktív, szerves részét képezné a város és környékének. A sziget északi része a belváros közvetlen közelében található. Mint ahogy a belvárostól a sziget mentén egyre délebbre haladva a városi szövet ritkul, koncepcióm, hogy a sziget déli része felé haladva a beépítés fokozatosan tartson az „intenzívebb” sportfunkcióktól az egyre nagyobb zöldterületet igénylő szabadidős tevékenységek felé. Elméleti határvonalat is lehet húzni verseny-sport és szabadidő között. Ez a határvonal az árok utcát folytató Szent-Erzsébet híd, amely a területet súlyvonalában szeli ketté. Tervezési helysínnek az elméleti határvonaltól délre a természet által egyre jobban visszafoglalt részt választottam. A sziget északi „sport” részére külön nem teszek beépítési javaslatot, azt sportfunkciókkal telepített területnek tekintem.

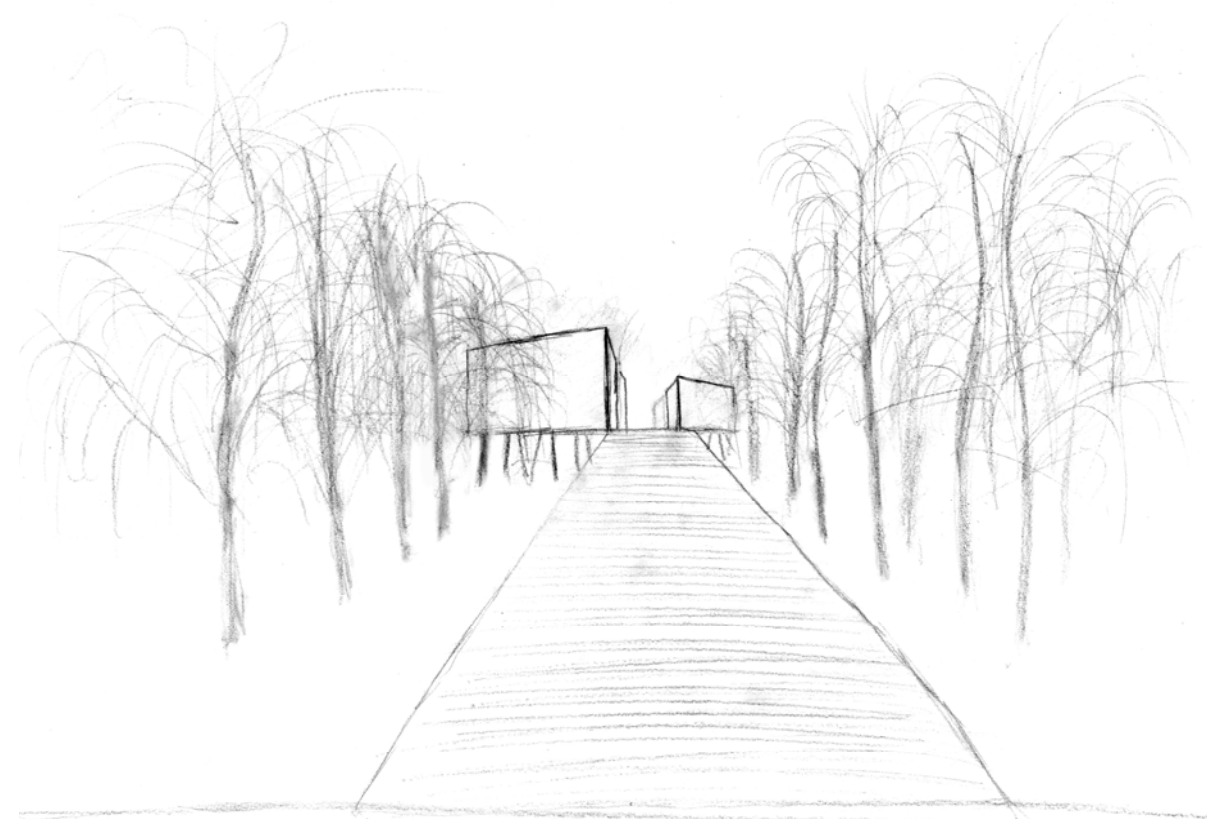
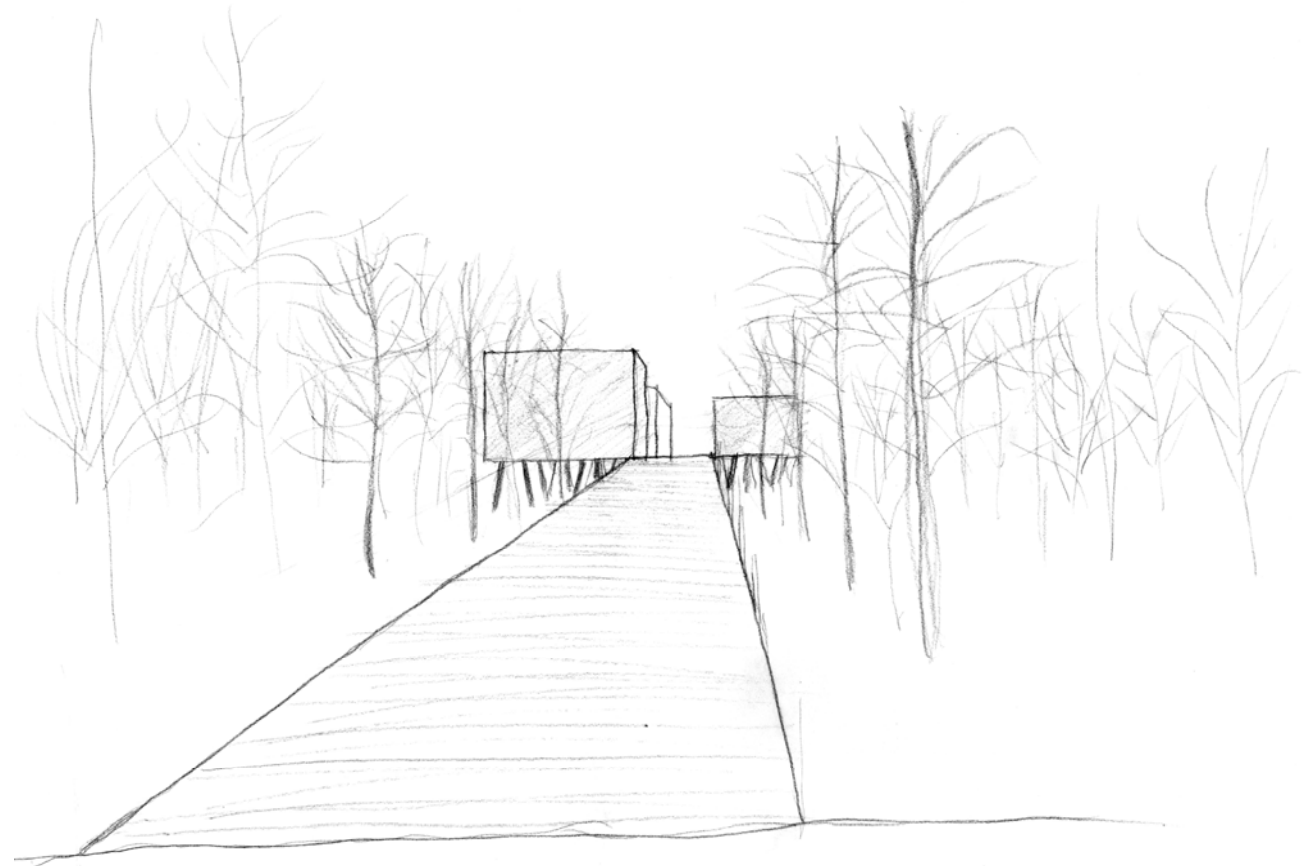


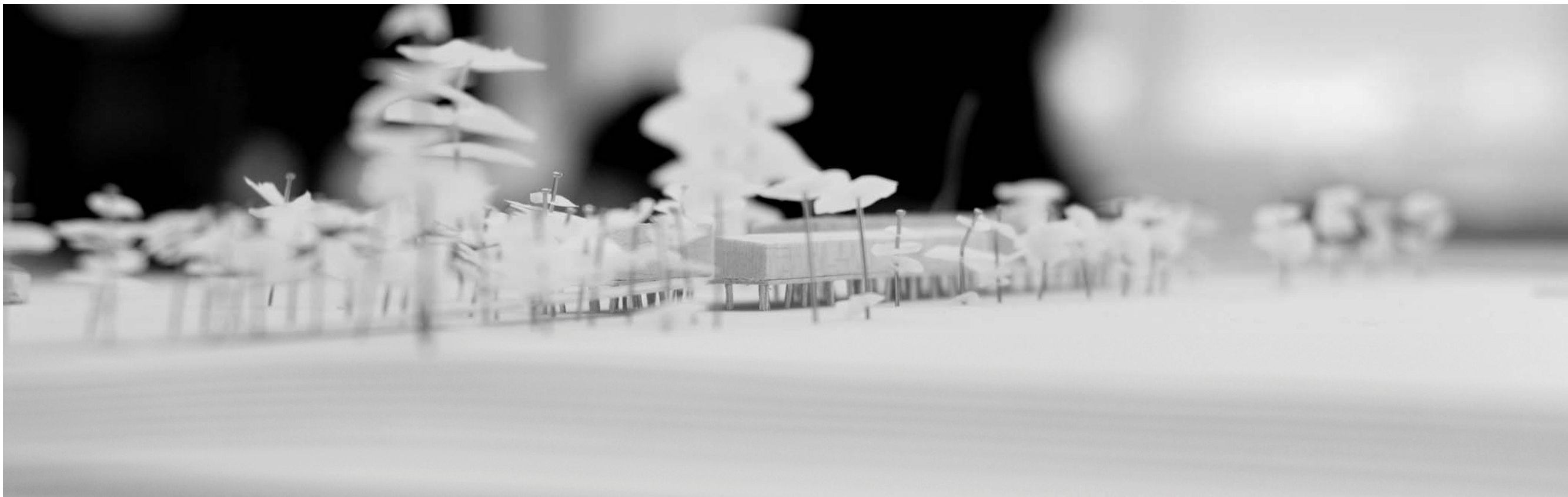
A választóvonalnál található az Esztergomi Evezősök Egyletének épülete. Az épület nem védett az árvízzel szemben, így az árvíz évente 1-2 alkalommal az épületet akár 1,7 méteres magasságban is elárasztja. A Duna szabályozása nem megoldott -nagy valószínűség szerint nem is lesz- ezért még a jövőben is szembesülni kell az árvízproblémával. Működését tekintve egyszerre képvisel versenysportot és biztosít helyszínt a túraevezősök számára. Az aktívan sportolók száma átlagosan 50 fő. Külföldi és belföldi túraevezősök áprilistól-októberig hetente érkeznek 30-40 fős csoportokban, s töltenek el 1-2 éjszakát a területen. Az egyesület épületeit a szárazföldre lábakra állítva, míg a túraevezősök szálláshelyeit a Kis-Dunára jellemző úszó lakóépületek analógiájára a vízre telepítem. Ezzel a gesztussal az épületek ugyan a környezettől részlegesen elfoglalnak területet, de nem pusztítják ki az alatta lévő élővilágot. A terület adottsága, hogy az evezősök mindkét folyószakaszra vízre tehetik hajóikat. Ezt kihasználva a szigeten keresztül hasító karakteres tengelyt hozok létre, amely szintén elemelve kapcsolódik az épületekhez, s mindkét végén kialakított a terület hosszának köszönhetően enyhe hajlású rámpán éri el a talajt. A meglévő faállományt sértetlenül hagyva ehhez kapcsolódik két oldalról az egyesület hosszan elnyúló keskeny épületei, s hoznak létre a fák között megbúvó új téri helyzeteket teremtő mikrokörnyezetet. Az egyesülettől délre található a Ferencesek „sportcentruma”, amely a méreteihez képest csekély kihasználtsággal bír, s árvíznél az épület amortizálódik. Annak tudatában, hogy a városnak már van az északi részre kidolgozott koncepciója, ezért az épületet oda telepíteném. Így a déli szigetrész bárki által látogatható szabadidős tevékenységre, pihenésre használható zöldterület, amelyen belül a fák között megbúvó evezős közösség működik. A gesztenye fasor adta hangulat miatt a sziget déli részén kialakított futó és sétaösvénnyel kívánom az egész szigetet körbejárhatóvá tenni. Miért pont az egyesület épülete maradna az utolsó beépített terület? Úgy érzem ők azok, akik igazán tisztelik a természetet és vizet. Ők azok akiknek igazán helye van a sziget ezen részén.



Az hamar eldőlt bennem, hogy a sziget adottságát kihasználva egy a szigeten végighasító utat hozok létre, így mindkét folyószakaszon vízre lehet szállni. Az árvíz miatt a legésszerűbb megoldást, a földszinttől való emelést választottam. Ezután a sűrű növényzet, ami bekerlátolta a tömegalakításom. Legelőször a tömegek széthúzásával készítettem a beépítést, de ezzel a rámpát végigkísérő nyírfaállományát csonkítottam meg. Így arra a döntésre jutottam, hogy összetömörítem az épületeim a fák megkímélése végett. Ezáltal a térszint felett az épületek áthatásaiból új téri helyzetek alakultak ki. A közlekedőhöz északról a csónakház és javítóműhely, délről az edzőtermek, öltözők és a közösségi rész épülete kapcsolódik









### *\_tömegalakítás*

A tömegalakításom elsősorban az evezőshajók karaktere, másrészt a legnagyobb alapterületet igénylő funkció, maga a csónaktárolás lehetőségeinek vizsgálatai, harmadrészt a területen meglévő faállomány tiszteletben tartásának szempontja formálta. Az eszközt és használóját elkülönítve, a közlekedő tengely két oldalán egymástól eltolt sávokban, hasonló formálással helyeztem el. Az épületsávok alacsony hajlású féltetőt kaptak, amelyek nagyobbik homlokzatukkal a kültéri folyosó felé fordulnak. Az épület az árvíz miatt a földszinttől elemelve, lábakon áll. A tartópillérek kialakításánál az ártéri fák inspiráltak, ahogy randomszerűen dőlnek valamilyen irányba. A pillérosztásnál is igyekeztem az ártéri hangulatot visszaadni. Az így kialakult földszinti tér ad helyet ideiglenes funkcióknak. Az északi sáv alatt csónaktárolás, a déli sáv edzőterme alatt szabadtéri sporteszközök, a klubépület alatt a pillérek között kifeszített függőágyakkal igyekszem a lenti világot használható élhető térré formálni.

### *\_térvkapcsolatok*

Az északi "eszköz" sávban kapott helyet a csónaktárolás és azt, egy terasszal összekötő javítóműhely. A déli sávba kerültek az épület használóit kiszolgáló terek: az öltözők, mosdók, közösségi helyiségek. Az épületek térvkapcsolatai egyszerűek. Az alaprajzi kialakításnál fontos szempontnak tartottam, hogy tiszta, átlátható, körbejárható egyszerű terek legyenek. A különböző funkciójú helyiségek a kültéri folyosóról, mint fő szervező egységről nyílnak. Az épületek többnyire zárkóztak. Csak ott nyílnak meg, ahol szükséges, ott viszont teljes felülettel. A zártság leginkább a funkcióknak köszönhető. Az edzőterem az ami teljesen ki tud tárulkozni. a külvilágnak. Az épületet kettévágva s azokat egymástól széthúzza jött létre egy különálló, ám a másik épületrészhez egy kültéri terasszal kapcsolódó klubépület. Ebben kapott helyet a közösségi tér, teakonyha, vizesblokk, tároló. A közösségi tér a külső homlokzati síktól 2,5 métert visszahúzza teljes felülettel nyílik meg a teraszra. A visszahúzásból egy fedett átmeneti tér jött létre. Hasonló tér jött létre a szétvágás másik oldalán amely kültéri fatárolóként funkcionál.



*\_a két partot összekötő folyosó*

Mivel az árvíz miatt az épületek nem tudnak a földszinten lenni, így a szigeten végighasító karakteres közlekedő rámpaként indul, s az épületeket elérve vált földszint feletti közlekedővé. Az így kialakult tengely az evezés kötött pályás mozgására utal, valamint így biztosított az a lehetőség, hogy mindkét parton vízre lehessen tenni a hajókat. Ezt a karaktert erősíti a rámpa korlátja, amely a tengely irányában tömörséget, arra merőlegesen pedig az épületekre jellemző laza szellősséget mutat. A rámpa fa szerkezete vasbeton keretszerkezetekre támaszkodik. A közlekedő funkciója, hogy tereket köt össze. Ezt hangsúlyozom szerkezetileg is amikor a rámpa eléri az épületet és a közlekedés horizontálissá válik, hogy az épületek vasbetonlemezének perforálása helyett (amely a külső teraszok és a csónakház esővíz elvezetésének megoldása) vasbeton gerendákkal köti össze a két épületet.

*\_terasz*

Az épületet keresztirányban kettévágva és a tömegeket egymástól széthúzza jöttek létre. Hangsúlyos szerepe van a kettévágott épületek összetartozására vonatkozóan. Funkciója az északi sávban szabadtéri csónakjavítás, valamint az épület és a folyosó közti kapcsolatteremtés. A déli sávban a tömegek visszahúzásáig befutó nyitott és átmeneti térként funkcionál.

*\_lépcső*

*A déli sáv teraszába egy a lenti vasbetonvilágból feltört lépcső került, amely kapcsolatot teremt a lenti vasbeton és a fenti fa világ között. A folyosótól a teraszt leválasztva, annak intimitást adva helyeztem el. Fontos még a helyzetében, hogy a nyitott végénél a klubépület, a zárt végénél a gépészeti helyiség bejáratát jelöli ki.*

<i>_helyiséglista:</i>	<i>csónakház_372,78 m2</i>	<i>terasz_169,54 m2</i>				
	<i>férfi öltöző_35,5 m2</i>	<i>férfi zuhanyzó_11,87m2</i>	<i>szélfogó_5,25 m2</i>	<i>férfi wc_5,98 m2</i>	<i>közlekedő_5,25m2</i>	<i>edzőterem_84,48 m2</i>
	<i>női öltöző_35,5 m2</i>	<i>női zuhanyzó_11,87 m2</i>	<i>szélfogó_5,25 m2</i>	<i>női wc_5,98 m2</i>	<i>közlekedő_5,25 m2</i>	
	<i>edzői szoba_30,83 m2</i>	<i>edzői wc_2,70 m2</i>	<i>edzői öltöző_2,70 m2</i>	<i>gépészet_10,87 m2</i>	<i>kültéri fatároló_17,87 m2</i>	<i>terasz_88,93 m2</i>
	<i>fedett terasz_12 m2</i>	<i>közösségi tér_71,50 m2</i>	<i>teakonyha_6,24 m2</i>	<i>vizesblokk_8,06 m2</i>	<i>takarítószer_2,64 m2</i>	<i>tároló_17,87 m2</i>
	<i>tér szint feletti folyosó_440 m2</i>	<i>rámpa_619 m2</i>	<i>platform alatti terület_1650 m2</i>			





*\_anyaghasználat*

Két világot különböztetek meg. A lenti beton világot, s az erre kerülő könnyed fa világot. A betonra jó ellenálló tulajdonságai miatt került a választásom. Az épületsávok közti kültéri teraszoknál, valamint a csónaktárolónál perforált, hogy a csapadék egyszerűen távozni tudjon. az épülettől.

A fenti világ fa keretszerkezetű tartóváz, közte szálalás hőszigetelés, ezt kétoldalt lezáró táblásított fa építőlemez került. Választásom indoklása egyrészt a rámpán két oldalt ritmusosan végigfutó nyírfák folytatásaként telepítettem az épületeimet, másrészt ez a megoldás tudja legegyszerűbben biztosítani a tiszta, homogén belső térképzést, amely a könnyedséget sugallja. A keretoszások tengelytávjainak köszönhetően a belső burkolatot segédszerkezet nélkül rögzítem a tartószerkezethez. A zuhanyzóban történik egyedül burkolatváltás. A zuhanyzót, mint egy nagy zuhanykabint képzeltem el, s vízszigetelését a minden egyéb más helyiségben is használt belső fatáblás burkolatra ragasztással pvc burkolat kerül. A külső homlokzatképzés hézagosan rögzített deszka homlokzatburkolat, amely az épületszerkezetek jó átszellőztetését biztosítja. A burkolat hézagosságát kihasználva az öltözők nyílásai előtt biztosít belátás elleni védelmet, úgy hogy a benti tér természetesen megvilágított, átszellőztetett tér maradhat. A csónaktároló is így tud lenni egy átszellőztetett fűtetlen tér. A homlokzati burkolatképzésében finom különbséget téve az északi sáv ipari épületjellege miatt dupla olyan szélességű burkolatot kapott, mint a déli középület jellegű épület. Az ajtó és ablaknyílások egyedi fa szerkezetű nyílászárók. A tető héjalása Rheinzink standard színű kettős állókorcos lemezfedés, amely az eresznél túlnyúlva oldja meg a csapadékvíz elvezetését.

## *\_szerkezet*



### *\_alapozás*

A teherbíró talajréteg 2,5 méter mélységben található. Az alapozásnál egymástól 4,5-méter távolságra random dőlésszöggel Ø40 cm fúrt lyukak készülnek. Ebbe kerülnek a Ø20 mm előregyártott vasbeton pillér, majd utólag kiöntve véglegesednek a pillérek pozíciói.

### *\_platform*

Az épületszerkezet aljzataként a pilléreket összefogó 200 mm monolit vasbeton lemezfödém készül hosszirányban 30 méterenkénti dilatálással. A csónakház és a kültéri teraszok alatti szakaszon a vasbetonlemezbe méterenként Ø100 mm perforáció kerül. A két épületsáv közti folyosó 1,5 méterenként 200/200 mm gerendával kapcsolódik a sávok vasbetonlemezeihez.

### *\_falszerkezetek*

az épület tartószerkezeti vázát keretszerkezetű rétegelt ragasztott fa tartószerkezet alkotja. A keretek egymástól 1,2 m tengelytávolsággal készülnek. A déli sáv keretszerkezete 100/200 mm rétegelt ragasztott oszlopok és 100/250 mm tartógerendából áll. A keretek alul csuklós, felül befogott kialakításúak. keretszerkezetek oszlop és gerenda kapcsolatát a tervlapokon megnevezett fém kötőelemek biztosítják.

### *\_lépcső*

A déli sáv teraszán elhelyezett egykarú monolit vasbeton pofagerendás lépcső került kialakításra 80 mm falvastagsággal. A gerendák közötti lépcsőfokok 80 mm vastagságúak

### *\_rámpa*

A rámpa tartószerkezete 6,00 m tengelytávolságú 200/400 mm monolit vasbeton gerenda, melyet 2 db egymástól l=3 m távolságra elhelyezett Ø 200 mm monolit vasbeton pillér támaszt alá. A keretekre állítható magasságú talpba helyezett 100/200 mm egymástól 800 mm tengelytávolságra elhelyezett rétegelt ragasztott fa gerenda kerül 6 méterenkénti toldással.



1. - 20 mm kährs háromrétegű parketta  
- 2 mm padlópapír  
- 2x15 mm mm finnforest spruce építőlemez  
- párafékező alátét fólia  
- 70 mm rockwool hőszigetelés fa staflik között  
- 100/200 mm fa tartógerenda (tengelytáv: 600 mm)  
- 200 mm rockwool hőszigetelés fa tartógerendák között  
- 1 rtg. villas elastovill E-G 4 F/K SBS bitumenes lemez  
- 200 mm monolit vasbetonlemez
2. - 2 mm pvc burkolat (fehér) csúszásmentes felülettel teljes felületen ragasztással  
- 2x15 mm mm finnforest spruce "nút-féder" építőlemez  
- párafékező alátét fólia  
- 70 mm rockwool hőszigetelés fa staflik között  
- 100/200 mm fa tartógerenda (tengelytáv: 600 mm) közte 200 mm rockwool hőszigetelés  
- 1 rtg. villas elastovill E-G 4 F/K SBS bitumenes lemez  
- 200 mm monolit vasbetonlemez
3. - rheinzink kettős állókorcos fémlemezfedés (standard színben)  
- 8 mm rheinzink-vent szellőző alátét szőnyeg  
- 30 mm deszkaaljzat (max. 140 mm méretű deszkából)  
- 50 mm kiszellőztetett légrés (fa ellenstaflik között)  
- 25 mm finnforest spruce építőlemez  
- páraáteresztő alátét fólia  
- 100/250 mm rétegelt ragasztott fa tartógerenda  
- 250 mm rockwool airrock ld hőszigetelés fa tartógerendák között  
- párafékező alátét fólia  
- 25 mm finnforest birch rétegeltlemez belső faburkolat
4. - 25/70 hőkezelt és felületkezelt fa homlokzatburkolat  
- 50 mm légréteg fa staflik között  
- páradiffúziós réteg  
- 20 mm finnforest spruce építőlemez  
- 100/200 mm rétegelt ragasztott fa tartóoszlop (tengelytáv: 1200 mm)  
- 200 mm rockwool hőszigetelés fa tartóoszlopok között  
- párafékező fólia  
- 25 mm finnforest birch rétegeltlemez belső faburkolat (táblaméret: 1200/2400 mm)
5. - 25/70 hőkezelt és felületkezelt fa homlokzatburkolat  
- 50 mm légréteg fa staflik között  
- páradiffúziós réteg  
- 20 mm finnforest spruce építőlemez  
- 100/200 mm rétegelt ragasztott fa tartóoszlop  
- 200 mm rockwool hőszigetelés fa tartóoszlopok között  
- párafékező fólia  
- 25 mm finnforest spruce "nút-féder" építőlemez  
- 2 mm pvc burkolat (fehér) teljes felületen ragasztással
6. - 30/140 hő- és felületkezelt kültéri faburkolat  
- 100/200 mm fa tartógerenda (tengelytáv: 600 mm)  
- állítható magasságú tűzihorganyzott fém talp  
- 200 mm perforált monolit vasbetonlemez



7. - 2x20 mm mm finnforest spruce építőlemez  
- párafékező alátét fólia  
- 80 mm rockwool hőszigetelés fa staflik között  
- 100/200 mm fa tartógerenda (tengelytáv: 600 mm)  
- 200 mm rockwool hőszigetelés fa tartógerendák között  
- 1 rtg. villas elastovill E-G 4 F/K SBS bitumenes lemez  
- 200 mm monolit vasbetonlemez

10. - 25/140 hőkezelt és felületkezelt kültéri fa homlokzatburkolat  
- 75 mm fa stafli  
- 100/250 mm rétegelt ragasztott fa tartóoszlop (tengelytáv: 1200 mm)  
- átszellőztetett beltér

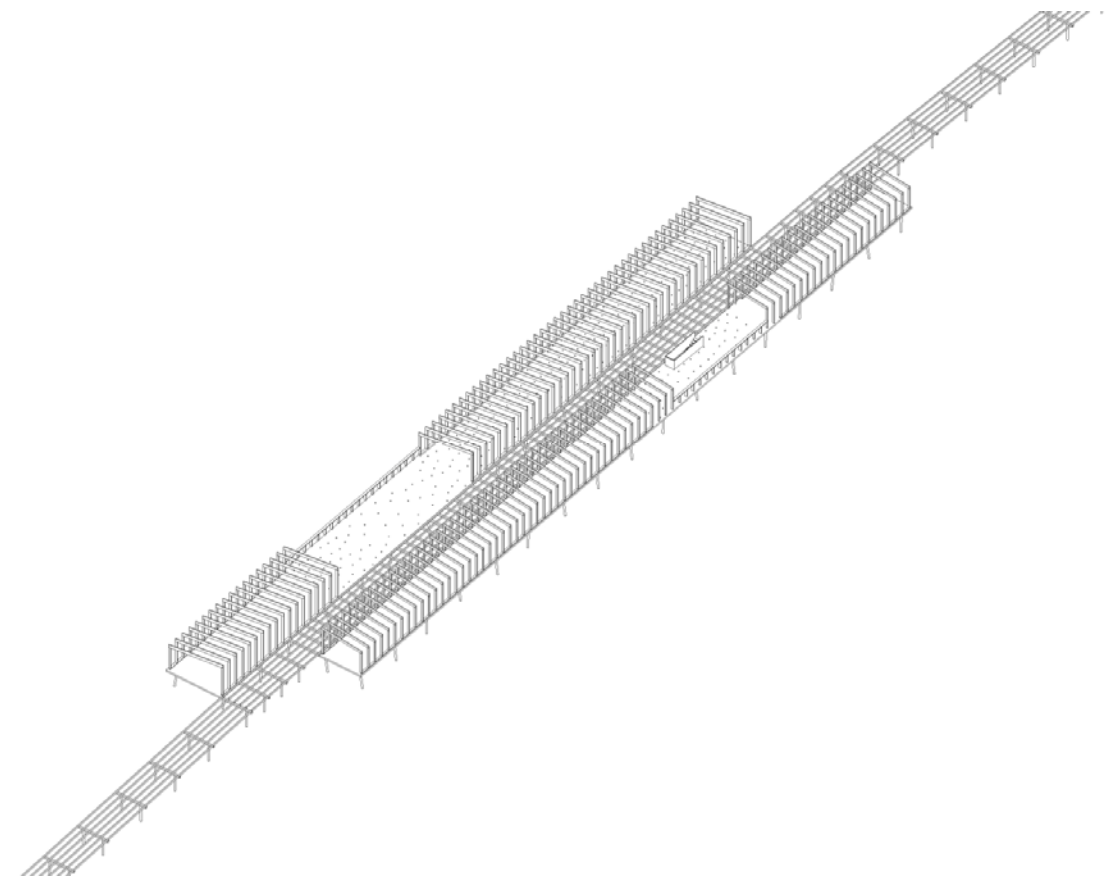
8. - 50/140 hőkezelt kültéri faburkolat  
- 100/200 mm fa tartógerenda (tengelytáv: 600 mm)  
- állítható magasságú tűzihorganyzott fém talp  
- 200 mm perforált monolit vasbetonlemez

11. - rheinzink kettős állókorcos fémlemezfedés (standard színben)  
- 8 mm rheinzink-vent szellőző alátét szőnyeg  
- 30 mm deszkaaljzat (max. 140 mm méretű deszkákból)  
- 50 mm kiszellőztetett légrés (fa ellenstaflik között)  
- páraáteresztő alátét fólia  
- 25 mm finnforest spruce építőlemez  
- 100/350 mm rétegelt ragasztott fa tartógerenda (tengelytáv: 1200 mm)

9. - 25/140 hőkezelt és felületkezelt fa homlokzatburkolat  
- 50 mm légréteg fa staflik között  
- páradiffúziós réteg  
- 20 mm finnforest spruce építőlemez  
- 100/250 mm rétegelt ragasztott fa tartóoszlop (tengelytáv: 1200 mm)  
- 250 mm rockwool hőszigetelés fa tartóoszlopok között  
- párafékező fólia  
- 25 mm finnforest birch rétegeltlemez belső faburkolat

12. - 50/140 hőkezelt kültéri faburkolat  
- 100/200 mm fa tartógerenda (tengelytáv: 800 mm)  
- állítható magasságú tűzihorganyzott fém talp  
- 200/200 mm monolit vasbeton gerenda (tengelytáv: 1500 mm)

\_szerkezet



## \_gépészet

### \_közműellátás

a terület csak vízzel és villannyal közművesített.

### \_belső vízellátás

vízellátást az női-férfi öltöző, valamint a klubépület vizesblokkjához terveztem.

A tervezett berendezések:

\_H+M vizes mosdó 15 db

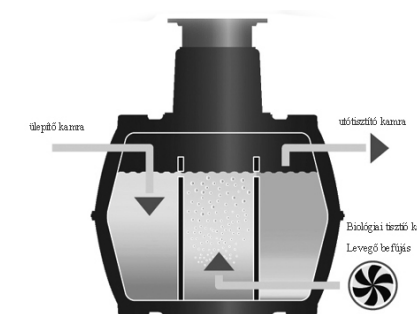
\_wc-berendezés 5 db

\_egymedencés mosogató 1 db

\_zuhanyzó 9 db

### \_szennyvízelvezetés

Az épületben csak kommunális szennyvíz keletkezik. A szennyvízelvezetés gravitációs rendszerű. A wc szennyvízelvezetése páronként egy db Ø250 mm 6 cm falvastagságú vasbeton pillérben kerül elvezetésre. Az ejtőcsöveket kísérő fűtőszál védi az elfagyás veszélyétől. A szennyvízkezelés az épületek alatt a földben elhelyezett 6 db 6500 literes Graf Picobell szennyvíztisztító kisberendezéssel történik.





*\_fűtés, használati melegvíz*

Az épület határoló szerkezetei megfelelnek a hőtechnikai előírásoknak.

Hőleadás: padlókonvektor, kiegészítő radiátoros fűtés Hővesztesség:  $\sim 60\text{W}/\text{m}^2 \times 500 \text{ m}^2 = 30 \text{ kW}$

Az épületbe tervezett hőleadók minden esetben padlókonvektor, és ezt kiegészítő radiátor.

A hőellátását a gépészeti helyiségben található Logano SF 291 30 kW teljesítményű szilárd tüzelésű kazán biztosítja.

A használati melegvizet a szilárd tüzelésű kazán a gépészeti térben kialakított puffertárolón keresztül biztosítja. Az egyes épületekbe melegvízellátása  $\varnothing 150 \text{ mm}$  szigetelt vezetéken keresztül történik

*\_szellőzés*

A tervezett épület helyiségei nyitható ablakok segítségével természetes úton szellőztethető. Ez alól kivételek a zuhanyzók és WC-csoportok.

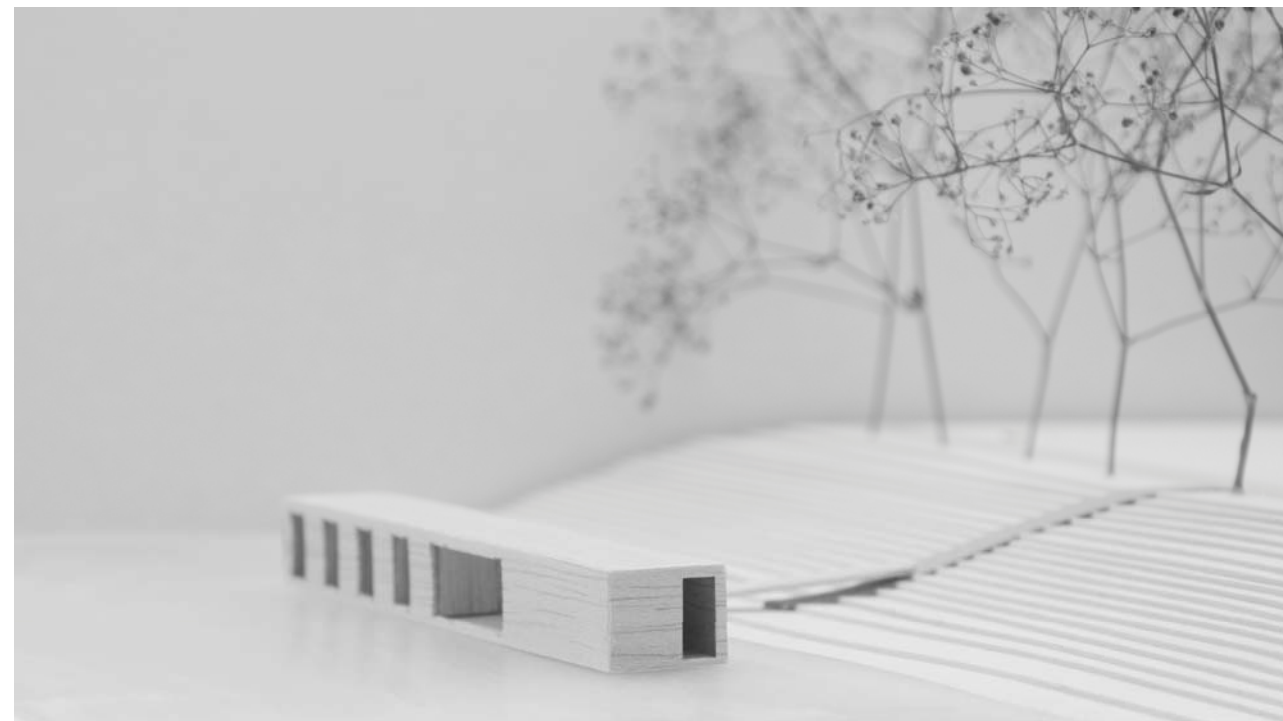
A zuhanyzók és WC-csoportok elszívása ún. egycsöves szellőző rendszer révén történik. Minden WC-helyiségbe és vizekébe egy-egy villanykapcsolóról működtetett, zárósaluval és késleltető relével ellátott fali radiálventilátor kerül, melyek egy közös, oldalfali kivezetésű szellőző kürtőre csatlakoznak. Az elszívott légmennyiség helyiségenként  $50 \text{ m}^3/\text{h}$ , a WC helyiségben  $100 \text{ m}^3/\text{h}$ . A légpótlás küszöb nélküli ajtók segítségével a szomszédos terekből történik.

*\_csapadékvíz elvezetés*

a csapadékvíz elvezetése a Rheinzink kettős állókorcos lemezfedésű tetőszerkezet 30 cm-es eresztől történik

*\_konceptió, építészet*

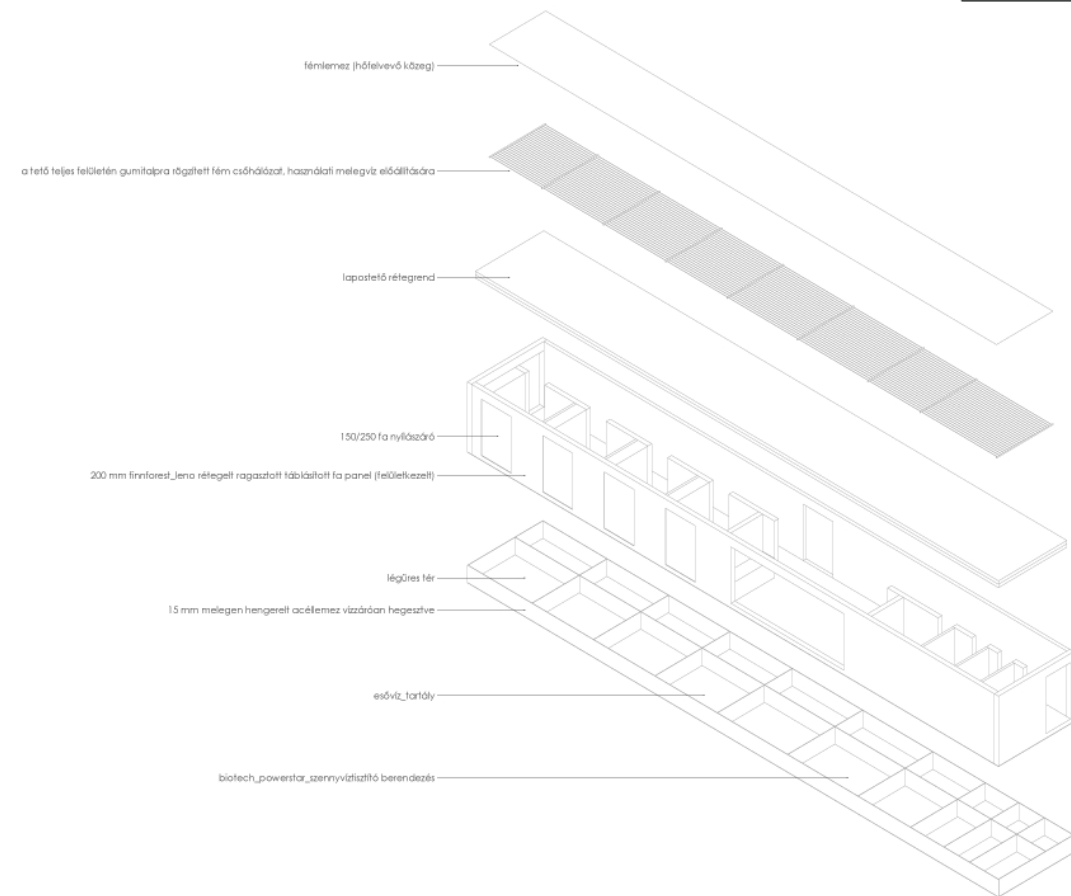
Az egyesület működését tekintve egyszerre képvisel versenysportot és biztosít helyszínt a túravezősök számára. Külföldi és belföldi túravezősök áprilistól-októberig hetente érkeznek 30-40 fős csoportokban, s töltenek el 1-2 éjszakát a területen. Szálláshelyeiket a Kis-Dunára jellemző úszó lakóépületek analógiájára a vízre telepítem. Tömegformálásánál fontos szerepet kapott a Kis-Duna ág végtelenségig elnyúló keskeny karaktere. Az épület csak egyszerű ház akar lenni, ami éppen arra elég, hogy a túravezősök minimális komfortérzetét kielégítse.





\_túravezősök szálláshelyei

\_szerkezet\_gépészet



Már régóta foglalkoztat az esztergomi Prímás-sziget sorsa. Szerepe a város életében nagyon csekély. Ebben közrejátszik, hogy árterület. Az északi részen kialakított néhány sportpályán, vendéglátó egységen és a nemrégiben épült élményfürdőn és a még épülő szállodán kívül a sziget elhanyagolt, kihasználatlan terület.

A már meglévő sportlétesítményekből kiindulva célom, hogy a szigetet, mint a belvároshoz közeli zöld területet sport és szabadidős tevékenységek céljára alkalmas funkciókkal megtölteni. Ezáltal a sziget aktív, szerves részét képezné a város és környékének. Elméleti határvonalat is lehet húzni verseny-sport és szabadidő között. Ez a határvonal az árok utcát folytató Szent-Erzsébet híd, amely a területet súlyvonalában szeli ketté. Tervezési helyszínnek az elméleti határvonaltól délre a természet által birtokolt részt választottam, amely szerencsére még megőrizte zöldterület jellegét. Ritka kincs manapság egy ilyen érintetlen szigetrész ebben az emberi öncélúsággal teli épített világban. A szigetet körbejárva tűnt fel egy a fák között megbúvó aktív közösség: az Esztergomi Evezősök Hajós Egylete (ESZTEHE). Nem tudom mi fán terem az evezés, de ez nem is baj. Attól szép az építész feladata, hogy tervezése során betekintést nyerhet és beleélheti magát bármibe, jelen esetben egy evezős közösség működésébe...

Az egyesület egyszerre képvisel versenysportot és biztosít helyszínt a túraevezősök számára. Az új épületeit a szárazföldre, az árvízről védve lábakra állítva, míg a túraevezősök szálláshelyeit a Kis-Dunára jellemző úszó lakóépületek analógiájára a vízre telepítem. A terület adottságát kihasználva a szigeten keresztülhasító karakteres közlekedő tengelyt hozok létre, amely a terület hosszának köszönhetően mindkét oldalról enyhe hajlású rámpaként éri el a talajszintet. A tömegalakításom elsősorban az evezőshajók karaktere formálta. Az eszközt és használóját elkülönítve, a közlekedő két oldalán egymástól eltolt sávokban, hasonló formálással helyeztem el, amelyek így izgalmas téri áthatásokat eredményeztek. Az északi "eszköz" sávban kapott helyet a csónaktárolás és azt, egy terasszal összekötő javítóműhely. A déli sávba kerültek az épület használóit kiszolgáló terek: az öltözők, mosdók, közösségi helyiségek. Az épületek térkapcsolatai egyszerűek. A különböző funkciójú helyiségek a kültéri folyosóról, mint fő szervező egységről nyílnak. Az épületek a funkciónak köszönhetően többnyire zárkóztak. Csak ott nyílnak meg, ahol szükséges, ott viszont teljes felülettel. A tartópillérek kialakításánál az ártéri fák inspiráltak, ahogy random dőlnek valamilyen irányba. Az így kialakult földszinti tér ideiglenes funkcióknak ad helyet.

A déli szigetrészt bárki által látogatható szabadidős tevékenységre, pihenésre használható zöldterületként képzelem el, amelyen belül a fák között megbúvó evezős közösség működik. A gesztenye fasor adta hangulat miatt a sziget déli részén kialakított futó és sétaösvénnyel kívánom az egész szigetet körbejárhatóvá tenni.

Seit langem beschäftigt mich das Schicksal der „Primás-sziget“ (Primas-Insel) in Esztergom. Sein Beitrag zum Leben der Stadt ist sehr klein. Eine Rolle spielt in diesem, dass es Flutgebiet ist. Außer der im nördlichen Gebiet errichteten Sportplätze, ein Restaurant und das neu errichtete Erlebnisbad und das sich noch im Bau befindenden Hotels, ist die Insel vernachlässigt und ein ungenutzter Gebiet.

Aus den bestehenden Sportanlagen ausgehend ist mein Ziel, die Insel als Grünfläche in der Nähe der Innenstadt, mit Funktionen zu füllen, die sich für Sport- und Freizeitaktivitäten eignen. Hierdurch würde die Insel aktiver und integraler Bestandteil der Stadt und der Umgebung werden. Eine Theoretische Linie kann auch zwischen Wettbewerb-Sport und Freizeit gezogen werden. Diese Linie ist die „árók utca“ (graben straße) fortsetzende „Szent-Erzsébet híd“ (St. Elisabeth-Brücke) die, das Gebiet in seiner Gewichtlinie in zwei Teile schneidet. Als Ort der Planung habe ich das Gebiet, was sich südlich dieser theoretischen Linie befindet, ausgewählt - welches zum Glück sein Charakter als Grünfläche bewahrt hat. Heutzutage ist eine solche unberührte Insel ein seltener Schatz in dieser, von Menschen eigennützlich bebauten Welt. Während eines Spazierganges um die Insel erschien mir eine, unter den Bäumen verborgene, aktive Gesellschaft: die Esztergomi Evezősök Hajós Egylete /ESZTEHE/ (Boots-club der Ruderer von Esztergom). Ich weiß nicht was Rudern ist, aber das ist auch kein Problem. Gerade deshalb ist die Aufgabe des Architekten schön, weil er während seiner Konzeption Einsicht gewinnen kann und, dass er sich in alles einleben kann, in diesem Fall in das Betrieb einer Ruderergesellschaft ...

Der Verband vertritt auch Leistungssport und bietet einen Ort für die Wander-Ruderer an. Seine neuen Gebäuden bringe ich auf dem Festland, um sie von der Flut zu schützen auf Füßen an, während ich die Unterkünfte der Wander-Ruderer auf das Wasser installiere, ähnlich zu der Analogie der schwimmenden Wohngebäuden der „kis-Duna“ (kleine Donau). Mit Ausnutzung der Fläche erstelle ich eine, die Insel durchreisende, charaktervolle Durchgangachse, die dank der Länge des Gebietes, von beiden Seiten als leicht gebeugter Rampe das Bodenniveau erreicht. Die Masseumsetzung wurde in erster Linie durch das Charakter der Ruderboote geprägt. Das Gerät und seinen Benutzer habe ich separat, auf den zwei Seiten des Flurs in von einander verschobenen Bahnen mit ähnlicher Gestaltung, untergebracht; die somit spannende Platz-Radien resultierten. In der nördlichen "Werkzeug"-Bahn, wurde die Boot-Lagerung und die Werkstatt untergebracht, die von einem Balkon verbunden werden. In die südliche Bahn des Gebäudes kommen die Bediener-Räume der Benutzer: die Umkleieräume, Toiletten, öffentlichen Bereichen. Die räumliche Beziehungen der Gebäuden sind einfach. Die verschiedenen Einrichtungen der Funktionen öffnen sich von dem freiem Flur, wie von einer hauptorganisatorischen Einheit. Die Gebäuden sind, dank der Funktionen, meist geschlossen. Sie öffnen sich nur dort, wo es nötig ist, dort aber mit gesamter Fläche. Bei der Ausführung der Säulen haben mich die Bäume des Flutgebietes inspiriert, wie sie sich in zufällige Richtungen lehnen. Der daraus resultierende Raum des Erdgeschosses bietet so Raum für temporäre Funktionen.

Ich stelle mir den südlichen Inselteil für Freizeitaktivitäten und für Erholung benutzter Grünflehe vor, die von jedermann besucht werden kann; innerhalb wessen eingebettet zwischen den Bäumen die Ruder-Gemeinschaft arbeitet. Wegen der Stimmung die von den Kastanienbäumen gegeben werden, möchte ich die Ganze Insel mit einem auf dem südlichen Teil der Insel gestaltetem Lauf- und Spazierweg komplett umgehbar machen.

Esterházy Péter: Hahn-Hahn grófnő pillantása

Bodrossy Attila \_ Középület előadás

Cságoty Ferenc \_ Tervelemélet előadás

Ernst Neufert: Építés- és tervezés tan

Detail Praxis: Holzbau

Ursula Baus, Klaus Siegele: Holzfassaden

Detail

OTÉK

epiteszforum.hu

finnforest.com

wikipédia.hu

maps.google.com

\_tervjegyzék

01	koncepció	
02	helyszínrajz	m_1:1000
03	alaprajz	m_1:100
04	metszet e-e	m_1:100
05	metszet f-f	m_1:100
06	homlokzat ény	m_1:50
07	homlokzat dny	m_1:100
08	homlokzat ék	m_1:100
09	metszet a-a	m_1:25
10	metszet b-b	m_1:25
11	metszet c-c	m_1:25
12	metszet d-d	m_1:25
13	csomópontok	m_1:10
14	látványtervek	
15	túravezősök szálláshelyei_01	
16	túravezősök szálláshelyei_02	

elérhetőség