

A **tervezési helyszín** Esztergom, Prímás-szigeten található, közel a Mária Valéria hídhoz. A környezet infrastruktúrája részben kiépített, fejlesztése és parkosítása a jövő feladata.

A helyszínt hajóval, gépjárművel és gyalogosan is meg lehet közelíteni. Gépjármű forgalom a Bottyán hídról és a Tabán hídról érkezik a szigetre. A fő gyalogos forgalom a Kossuth hídon keresztül vezet, amely szervesen csatlakozik fő városrészhez és a fő turisztikai látványossághoz, az Esztergomi Bazilikához. Esztergomban a biciklis forgalom népszerűsítése érdekében EBI-t alakítottak ki. Ugyanazon a rendszeren alapul mint a budapesti Molnár.

A hajóállomás elhelyezkedésének alapja, hogy a szervesen kapcsolódjon Esztergom életébe és közlekedési rendszerébe, továbbá, hogy az építmény a turisták számára is könnyen elérhető legyen, mert a hajózási statisztikák szerint elsősorban turisztikai szempontokból használják a hajóközeledést.

A **funkcionális felépítésre** lineáris helyiség-kapcsolat felfűzést alkalmaztam, amint a legtöbb közlekedéssel kapcsolatos épület erre a rendszerre épül fel. Cél, hogy az utas könnyen és egyértelműen tudja követni a felkínált lehetőségeket. Az építmény két szintes felépítésű. A két szintet lépcsővel és lifttel kapcsolom össze, figyelembe véve a mozgássérültek érdekét is.

Az első szint a bejárati szint, ahol megtalálható az ajándékbolt és a gépészeti helyiség. Az ajándékbolt elhelyezkedésének oka, hogy mikor megérkezik a látogató, a turista a hajóállomásra „vendégház” fogadjuk. A gépészeti helyiség a könnyű megközelítés, a karbantartási munkák miatt került az első szintre. Ezen a szinten található még a EBI állomás és a gépjármű parkoló.

A második szinten több épületfunkció van. A „szolgálati egység” részeként a hajózási irányítóközpont, a matróz pihenő, a személyzeti étkező, a jegypénztár, valamint a „vendégház egység” részeként a várócsarnok, a büfé és a mosdók. Az elhelyezések okai a környezethez való közvetlen kapcsolat, a dunai kilátás, amely mind irányítási, mind turisztikai szempontból fontos.

A móló megközelítése nem közvetlenül a várakozó bejáratánál lett kialakítva, mert túl nagy lenne az hajlásszöge, ebből kifolyólag az eredeti terepmagasság szintjén maradt. Az utas a várócsarnoktól lépcsőn vagy lifttel tudja megközelíteni a mólót, amely a „védműben” van kialakítva. A kültéri lépcsők és feljárók nemcsak a bejárati résznél találhatók, hanem több helyen is létesítettem feljárókat, hogy szervesen tudjon működni a park és rakpart kapcsolat.

A **telepítés első szempontja**, hogy árterületre kellett tervezni, mert a IVS szabályozás ezt a területet jelölte ki alkalmasnak hajóállomás létesítésére. A szabályozás megköveteli, hogy az építmény földszinti padló vonala BA 109,45 m alacsonyabb nem lehet. Ez a feltétel is indokolta, hogy az építmény két szintes. A telek keskeny és hosszú alakjára lett formálva az építmény. Fontos szempont a környezet és az értékmegővés, ezért védművet alakítottam ki, hogy az épülethez tervezett park rész védett legyen. Ide csatlakozik be a mobilgát. A védmű kialakításánál olyan hatást akartam elérni, hogy a meglévő rakparthoz szervesen kapcsolódjon.

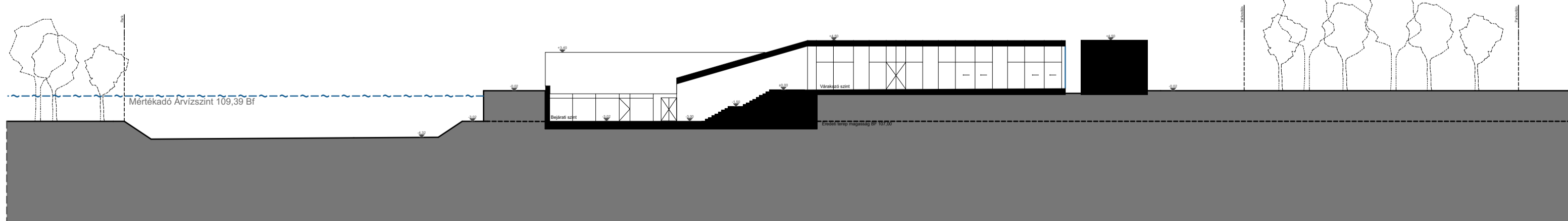
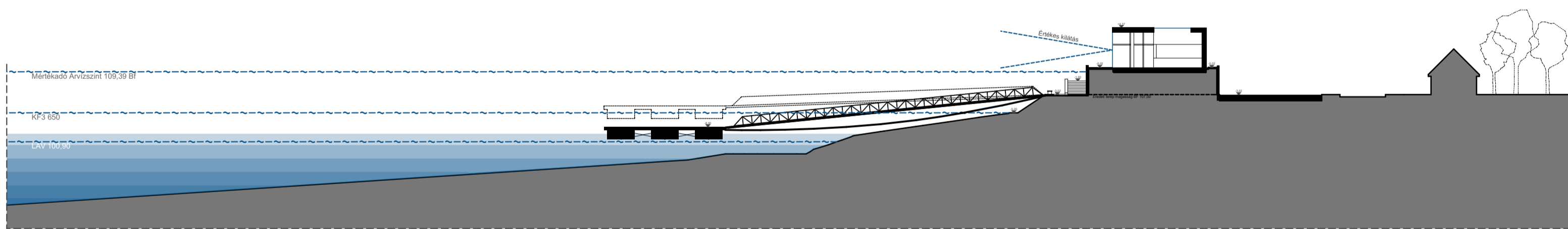
Meghatározó anyagválasztási szempontból, hogy az épület alkalmazkodjon a kő rakpart kiépítéshez, és homlokzati burkolatként a hajófelület kialakítására asszociáljon, ezért alkalmaztam táblás homlokzati rendszert, ami szegecsrögzítéssel van kivitelezve.

Az épület telken való elhelyezésnek célja, hogy parkosítás is kialakítható legyen, amit a várakozó térből könnyedén lehet megközelíteni. A park célja, hogy a várakozó időt kellemesebbé tegye. A várakozóban nagy méretű üvegfelületek vannak tolóajtó-rendszer kialakításával, hogy a környezethez csatlakozzon az épület és annak használói, vendégei frekvenciált környezetben érezzék magukat.

A **tömeg kialakulásánál** törekedtem az egyszerűsége, valamint az épület a megálló-várakozó folyamatot szimbolizálja. A várakozó-boxok kialakítás szempontja, hogy mindegyik rész egy-egy várakozó állomást jelképez. A jó kilátás érdekében nagy megnyitások vannak a homlokzaton. A kilátásban megcsodálhatjuk a Mária Valéria hidat, a víz természet világát. A várakozóban felülvilágítók is találhatók, amelyek biztosítják a minél több természetes megvilágítást.

Az emeleti rész várakozó és szolgálati egysége eltérő magasságú. A szolgálati rész belmagassága alacsonyabb, mivel kevesebb ember használja, ezért alakult ki a tetőhajlás a két épülethez közti. A lépcső tömeg kialakítás oka, hogy megmutassam a „metro” hatást, hiszen a legtöbb vonalas közlekedési létesítmény aluljáróval csatlakozik a közúti rendszerhez. Más szempontból azért alakult ki a csőtömeg megformálás, hogy a fedett lépcső beleépüljön a fő tömegbe. A lépcső hajlásszöge az egység megteremtése miatt egyenlő a tető hajlásszögével.

A tervezés során az épület és a környezet összhangját több szempontból figyelembe vettem. A környezet folyami és parti adottságait a tervezett hajóállomás mint „hid” köti össze.



HAJÓÁLLOMÁS

BÓDI GÁBOR
SZENT ISTVÁN EGYETEM
YBL MIKLÓS ÉPÍTÉSTUDOMÁNYI KAR BSC SZAK
DIPLOMATERV, 2015/16/1, ESZTERGOM, PRIMÁS-SZIGET

HELYSZÍN BEMUTATATÁSA