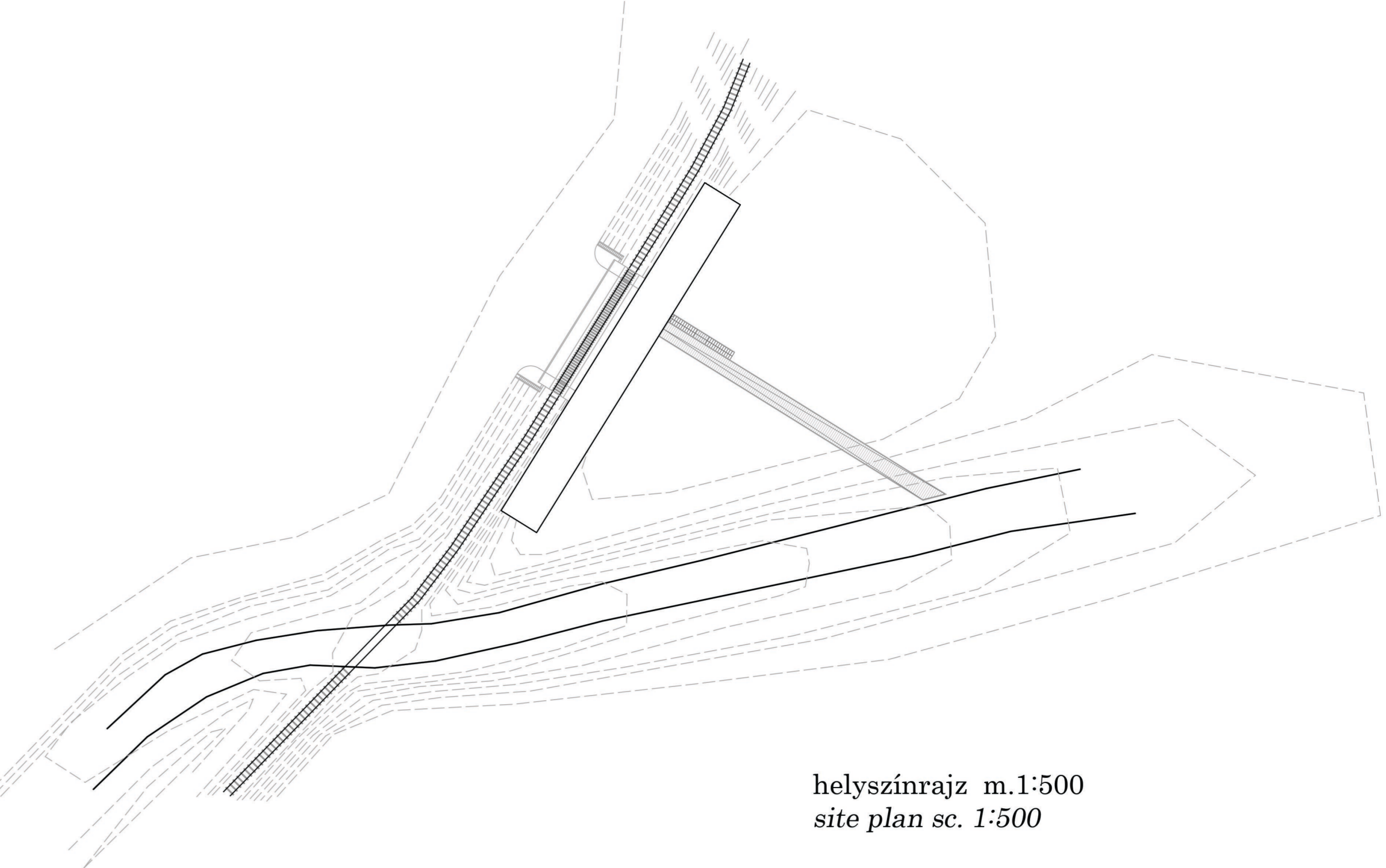
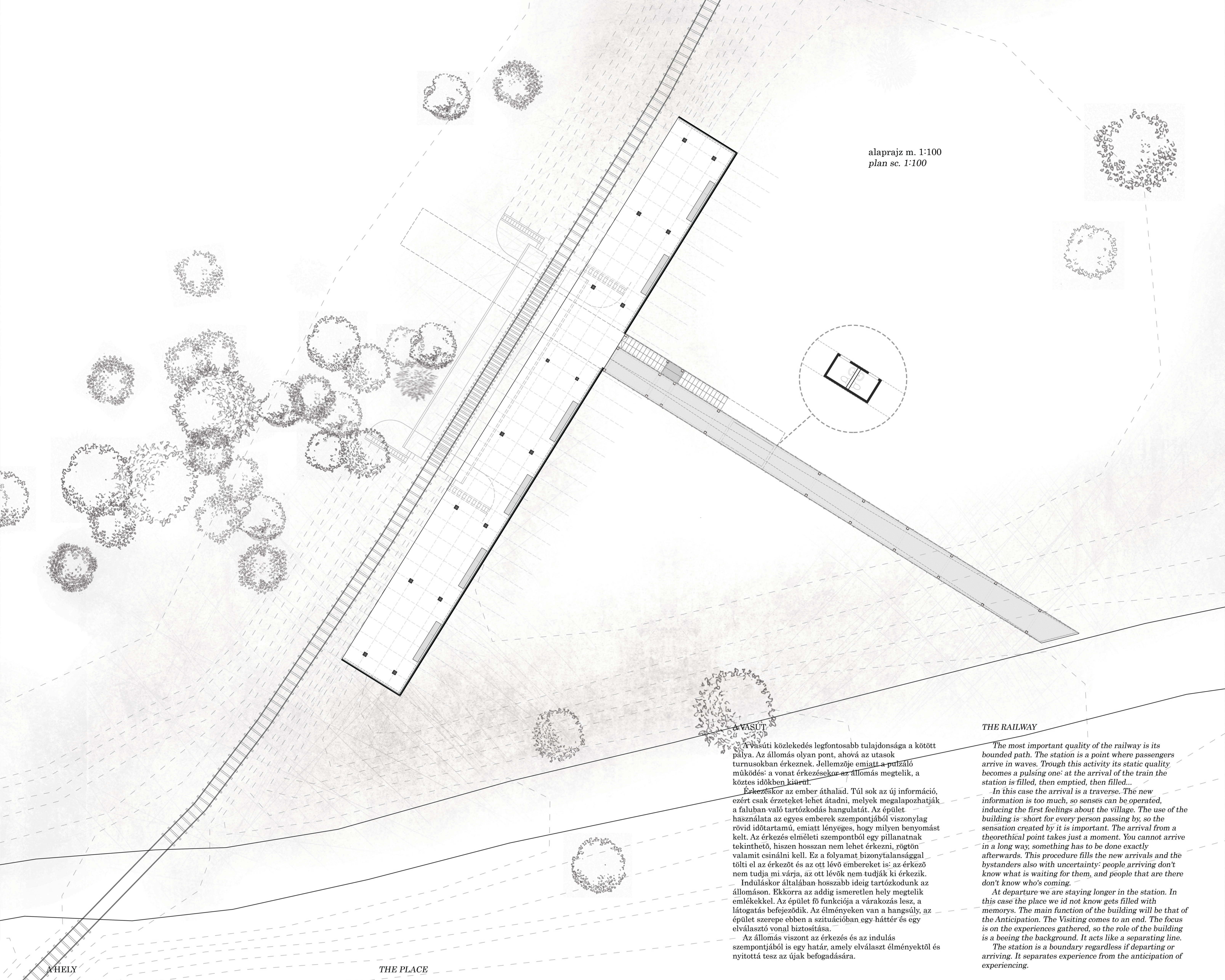


G-0 (genkan)

Tudományos Diákköri Konferencia 2014
Ipari és Mezőgazdasági Építeltervezési Tanszék · Építőművészeti Szekció
konz: dla. Vannay Miklós
szerzők: Sámson Kinga, Szabó Péter Róbert



helyszínrajz m.1:500
site plan sc. 1:500



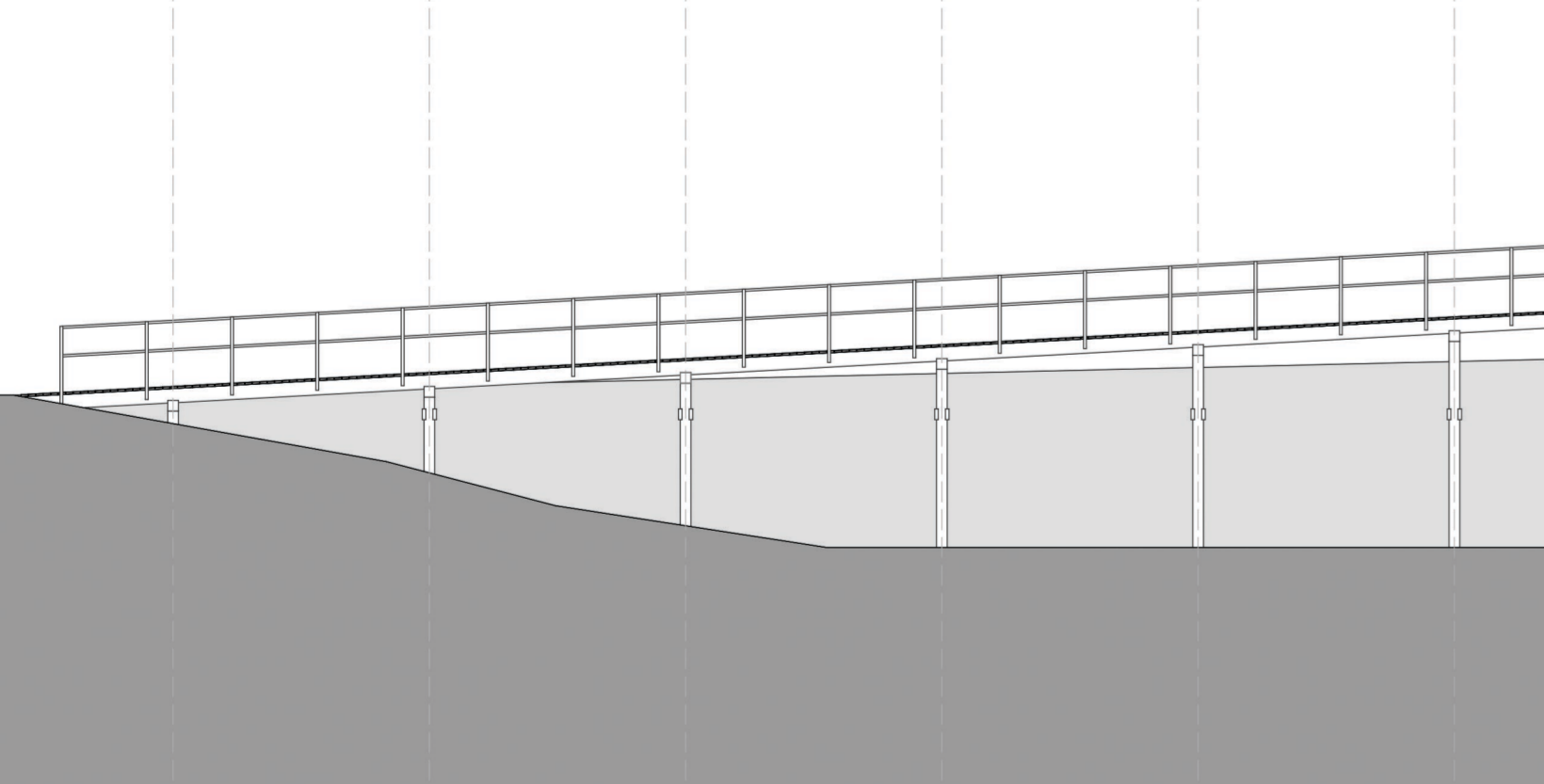
alaprész m. 1:100
plan sc. 1:100

A HELY
A település átmeneti hely Marosvásárhely és Szováta között. A vasutat eredetileg a két település összekötésére építették ki. Ez egy annyira lassú vasút volt, hogy megessét, hogy az utasok menet közben leszálltak a vonatról virágot szedni.
Mára a vasúti vonal szerepe átértékelődött. Mikháza programjai és látványai miatt fontosabb szerephez jutott. Többek között ez tette szükségessé a vonal újradisznosítását.
Az állomás a faluhoz képest távolabb helyezkedik el. Innen egy út vezet a falu felé, melyet a vasúti vonal az állomás mellett metsz át. Ehhez az úthoz csatlakozik az állomás, ami a koncepciónk fontos részévé válik. Az út az utazás folytatását jelenti, és az átállás, a felvezetés, a bevezetés szerepét tölti be ebben az esetben. Az érkezés az egyik vonalról a másikra való áttérés.

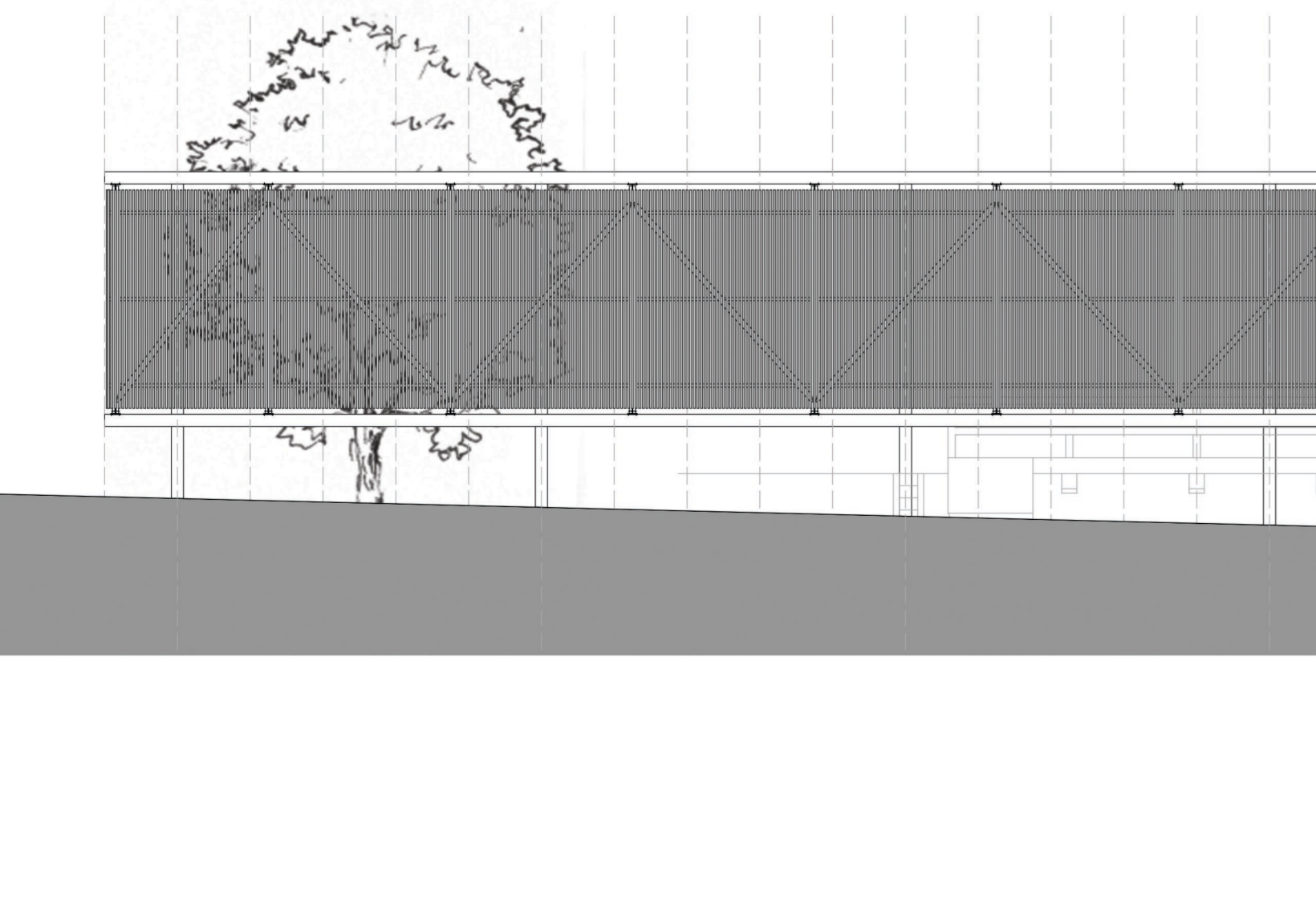


A KÜSZÖB
Egy olyan terv megalkotása a célunk, amely egyszerre kapcsolja össze és határolja el a szomszédos közegeket. Nem egy ikonikus megérkezési pontra van szorítottunk szükség, hanem egy küszöb, amely elhelyezi a folyamatban a finom váltást.
Koncepció inspirációját a japán hagyományos építéset egyik elemét vettük, a "genkan"-nak nevezett előszobát, amely a hierarchikus funkció-programjukban az első lélektani állást jelenti a külső és belső terek között. Ebben a térben mindenki ott hagyja a cipőjét, és az érkező a környezetváltozást az átmenetiség szertartásaként éli meg.
A falu dombokkal és folyóval határolt beltér, egy érzet, vagyis tudjuk, hogy mikor vagyunk a faluban, és mikor nem. A falu önálló világ, egy autonóm sziget a külternek nevezett környezetben. A világ egészéből, a kültérből való érkezés a küszöbön keresztül, az előtérbe vezet, ahonnan bejuthatunk a belső tér rendszerébe.

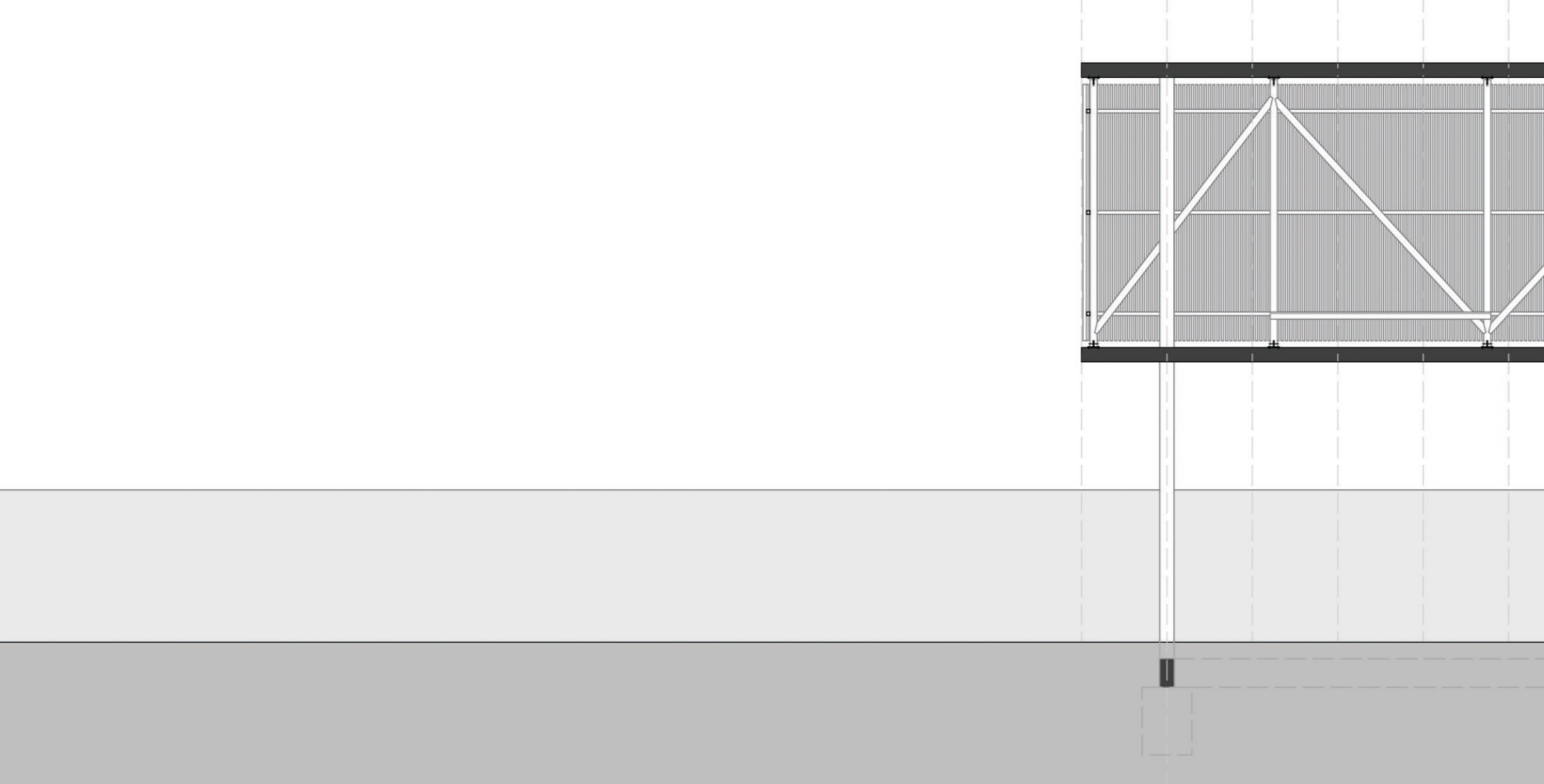
A HATÁS
Az épületünk feladata, hogy egy határt képezzen. A mérete és tárgyiszerősége miatt kitűnik a környezetéből, ezáltal már messziről láthatóan definiálja az út és a vasúti sín kereszteződésénél található helyet és a falu külső határát.
Az épületünk a vasúti sínnel párhuzamosan helyezkedik el. Az érkező vonat eltűnik mögötte, hogy utasokat cseréljen.
Az épület a környezetben nem illeszkedik szervesen. Tárgyszerűen jelenik meg a környező elemek között.



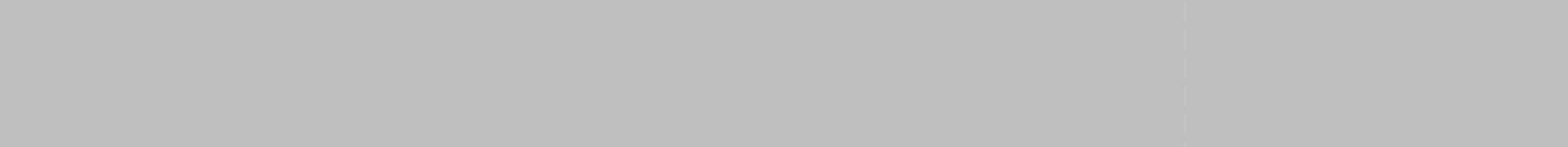
keresztmetszet m. 1:100
short section sc. 1:100



homlokzat dél m. 1:100
facade south sc. 1:100

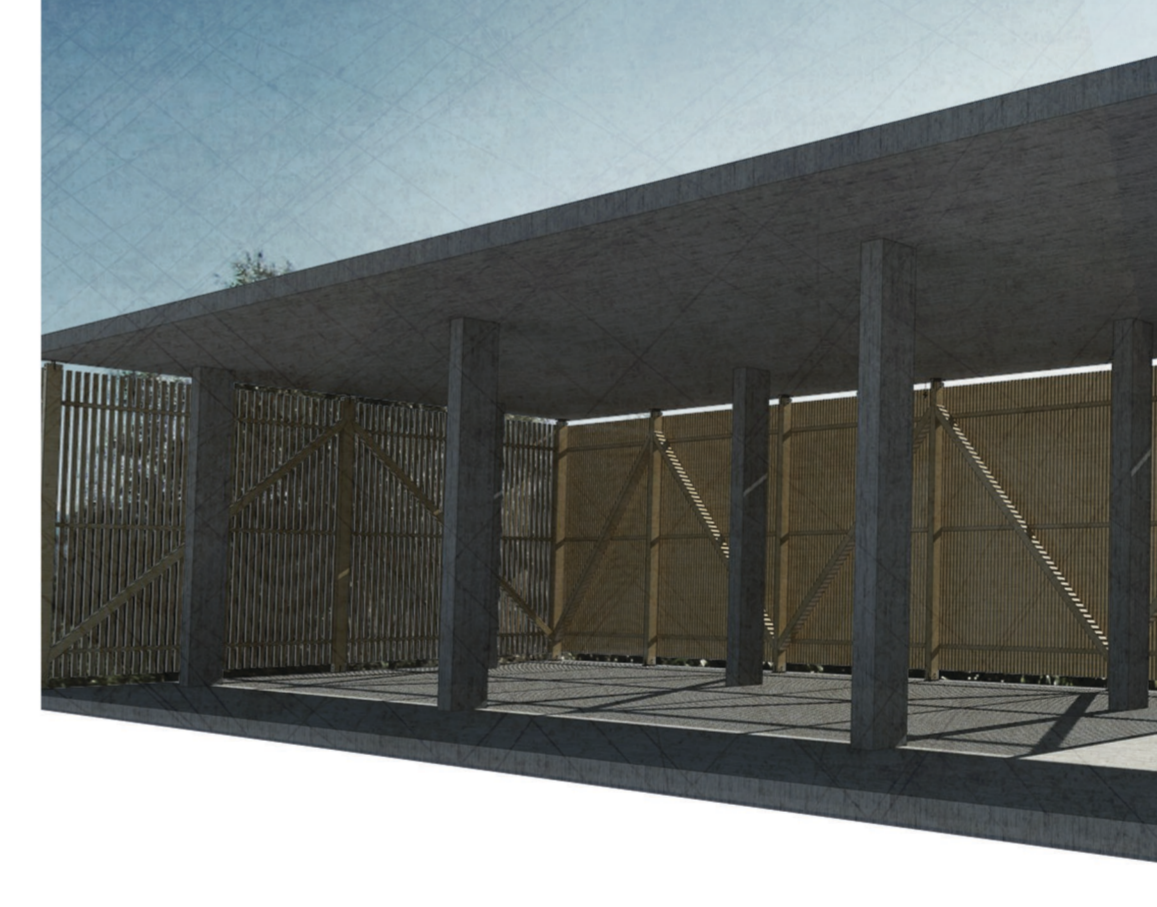


homlokzat kelet m. 1:100
facade east sc. 1:100



hosszmetszet m. 1:100
short section sc. 1:100

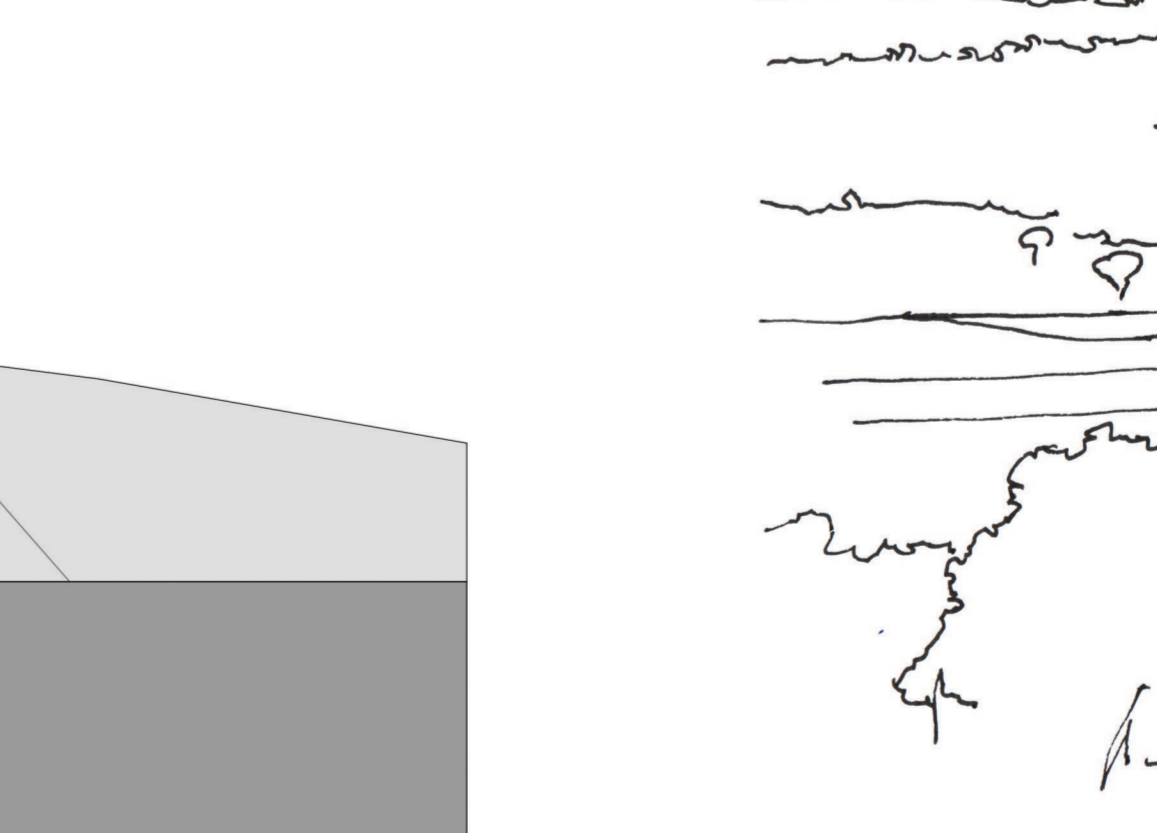
A VASÚT
A vasúti közlekedés legfontosabb tulajdonsága a kötött pályra. Az állomás olyan pont, ahol az utasok turmusokban érkeznek. Jellemzője emiatt a pulzáló működés: a vonat érkezésekor az állomás megtelik, a köztes időben kiürül.
Érkezéskor az ember áthalad. Túl sok az új információ, ezért csak érzeteket lehet átadni, melyek megalapozhatják a faluban való tartózkodás hangulatát. Az épület használatát az egyes emberek szempontjából viszonylag rövid időtartam, emiatt lényeges, hogy milyen benyomást kelt. Az érkezés elméleti szempontból egy pillanatként tekinthető, hiszen hosszan nem lehet érkező, rögtön valamit csinálni kell. Ez a folyamat bizonytalansággal tölti el az érkezőt és az ott lévő embereket is: az érkező nem tudja mi várja, az ott lévők nem tudják ki érkezik.
Indulásakor általában hosszabb ideig tartózkodunk az állomáson. Elkörre az addig ismeretlen hely megtelik emlékekkel. Az épület fő funkciója a várakozás lesz, a látogatás befejeződik. Az élményeken van a hangsúly, az épület szerepe ebben a szituációban egy háttér és egy elválasztó vonal biztosítása.
Az állomás viszont az érkezés és az indulás szempontjából is egy határ, amely elválaszt élményektől és nyitottá tesz az új befogadásra.



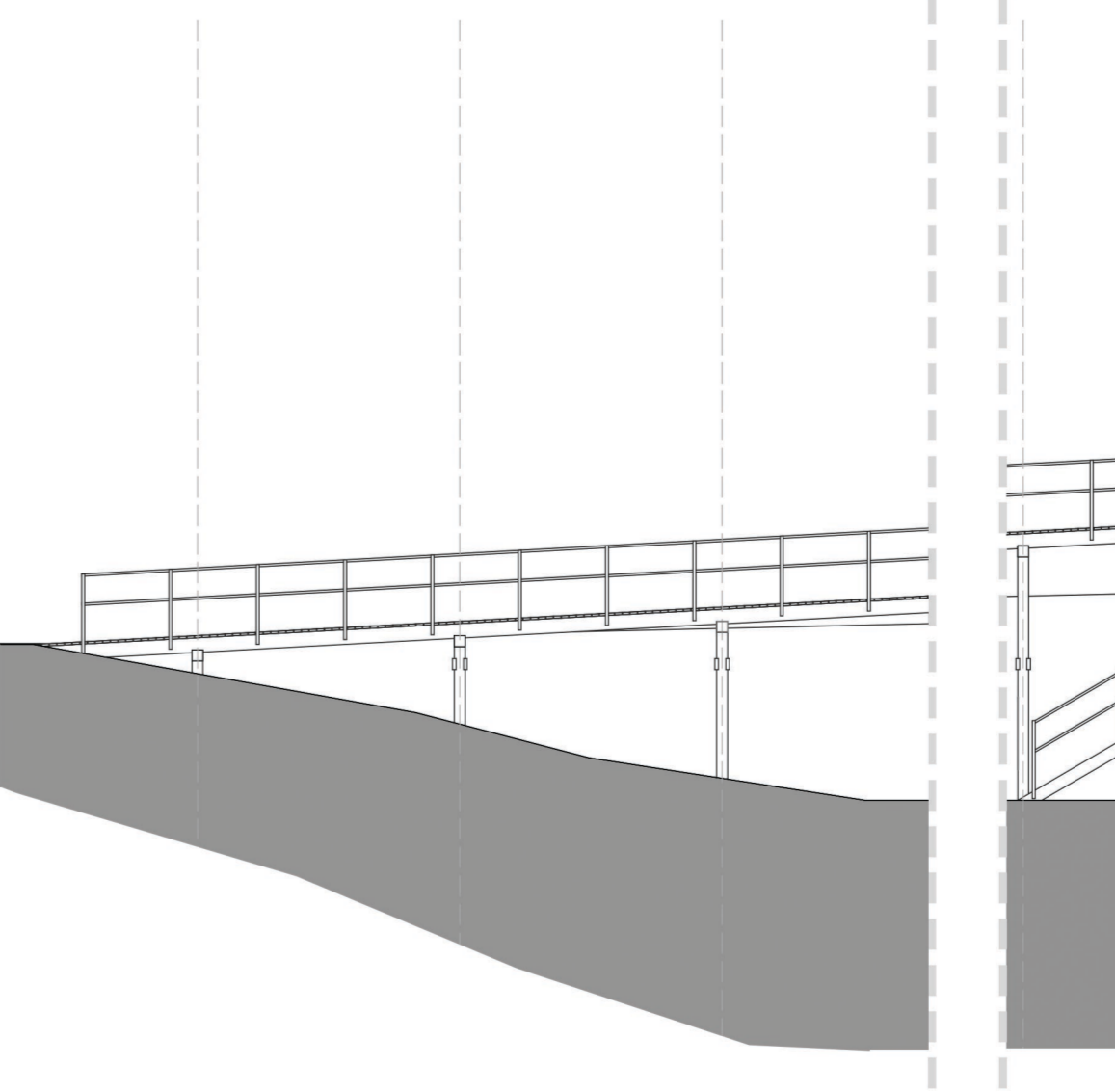
AZ ELEMEEK
A helyszínen különböző elemek találhatók, és különböző viszokodású elemeket helyezünk el. Ezek közül jelenleg is ott lévő, számunkra fontos elemek: az út, a vasbeton híd és a vonat.
Az út bevezet a faluba. Ennek a vonalára szerelnék átvezetni a másik vonalról (sínről) érkezőket.
A híd egy nagyon erős épített elem ebben a környezetben. Az épületünk mellé települ, de nem ér hozzá. Értékesnek és érdekesnek tartjuk a híd alatti és mellett kialakuló tereket, a töltés átlyukasztását.
A vonat azért fontos számunkra, mert igaz, hogy csak időnként van ott, de az épületünk használatának legintenzívebb szakaszaiban mindig. Az épületünk a vonat mellett áll, és utasokat cserél vele.
Az általunk elhelyezett elemek eltérő természetűek. Vannak közöttük fix, funkcionális, és igény szerint változtatható elemek.
A peron egy maradandó, hosszú távon szükséges elem. Ez a legfontosabb funkció, az érkezés és az indulás pillanatának helye. A kiszolgáló blokk is hosszú távon szükséges, viszont kevésbé hangsúlyos építészeti elem.
Hosszútávon változtatható elemek egy rámpa, amely hidként vezet át a peronról az útra, és a peron burkolata, ami vizuális határt képez.

THE RAILWAY
The most important quality of the railway is its bounded path. The station is a point where passengers arrive in waves. Though this activity its static quality becomes a pulsing one: at the arrival of the train the station is filled, then emptied, then filled.
In this case the arrival is a traverse. The new information is too much, so senses can be operated, inducing the first feelings about the village. The use of the building is short for every person passing by, so the sensation created by it is important. The arrival from a theoretical point takes just a moment. You cannot arrive in a long way, something has to be done exactly afterwards. This procedure fills the new arrivals and the bystanders also with uncertainty: people arriving don't know what is waiting for them, and people that are there don't know who's coming.
At departure we are staying longer in the station. In this case the place we did not know gets filled with memory. The main function of the building will be that of the Anticipation. The Visiting comes to an end. The focus is on the experiences gathered, so the role of the building is a being in the background. It acts like a separating line.
The station is a boundary regardless if departing or arriving. It separates experience from the anticipation of experiencing.

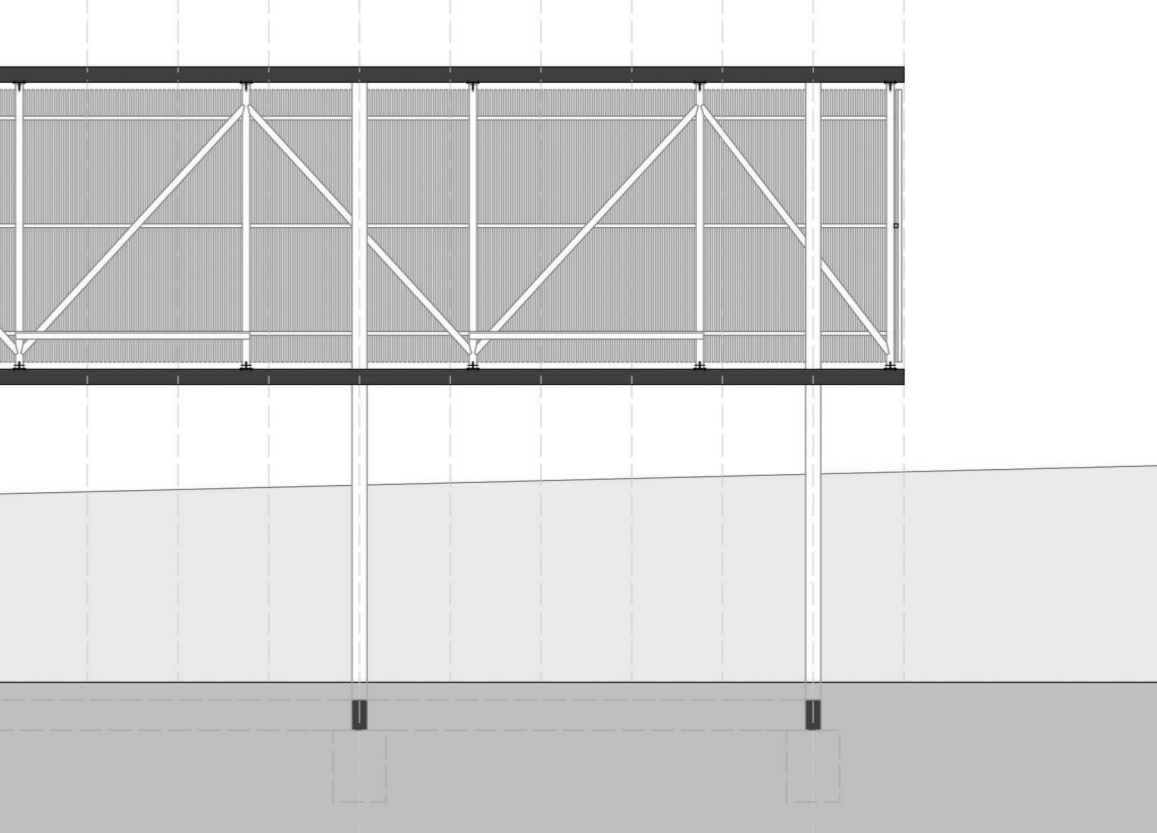
THE ELEMENTS
On the location you find the original elements and elements with different habits placed by us. Elements that are there which we found important were: the road, the concrete bridge and the train.
The road leads into the village. We try to lead the new arrivals (arriving with the train) on this new axis.
The bridge is a powerful built presence in this natural surrounding. It stands beside our building, but it won't touch it.
The train is important because (although it's a temporal presence) it represents the most heavy use of the building. The building stands beside the train, exchanging passengers.
The elements placed there by us are either static, functional or (if needed) variable. The platform is a permanent and heavily used element. It's the most important function, it houses the moment of arriving and leaving. The block of the toilets is also one of the required elements, but not as articular.
The elements that can be variable after long-term use are a ramp (which acts as a bridge between the road and the station) and the facade.



keresztmetszet m. 1:100
short section sc. 1:100



homlokzat dél m. 1:100
facade south sc. 1:100



hosszmetszet m. 1:100
short section sc. 1:100

G-O (genkan)

Tudományos Diákköri Konferencia 2014
Ipari és Mezőgazdasági Épülettervezési Tanszék
Építőművészeti szekció

Kisvasútállomás
Műleírás

konzulens: Vannay Miklós DLA, egyetemi tanársegéd
szerzők: Sámson Kinga, Szabó Péter Róbert

1 VASÚT

A vasúti közlekedés legfontosabb tulajdonsága a kötött pálya. Az állomás olyan pont, ahová az utasok turnusokban érkeznek. Jellemzője emiatt a pulzáló működés: a vonat érkezésekor az állomás megtelik, a köztes időkben kiürül.

Érkezéskor az ember áthalad. Túl sok az új információ, ezért csak érzeteket lehet átadni, melyek megalapozhatják a faluban való tartózkodás hangulatát. Az épület használata az egyes emberek szempontjából viszonylag rövid időtartamú, emiatt lényeges, hogy milyen benyomást kelt. Az érkezés elméleti szempontból egy pillanatnak tekinthető, hiszen hosszan nem lehet érkezni, rögtön valamit csinálni kell. Ez a folyamat bizonytalansággal tölti el az érkezőt és az ott lévő embereket is: az érkező nem tudja mi várja, az ott lévők nem tudják ki érkezik.

Induláskor általában hosszabb ideig tartózkodunk az állomáson. Ekkorra az addig ismeretlen hely megtelik emlékekkel. Az épület fő funkciója a várakozás lesz, a látogatás befejeződik. Az élményeken van a hangsúly, az épület szerepe ebben a szituációban egy háttér és egy elválasztó vonal biztosítása.

Az állomás viszont az érkezés és az indulás szempontjából is egy határ, amely elválaszt élményektől és nyitottá tesz az újak befogadására.



2 HELY

A település átmeneti hely Marosvásárhely és Szováta között. A vasutat eredetileg a két település összekötésére építették ki. Ez egy annyira lassú vasút volt, hogy megesett, hogy az utasok menet közben leszálltak a vonatról virágot szedni.

Mára a vasúti vonal szerepe átértékelődött. Mikháza programjai és látnivalói miatt fontosabb szerephez jutott. Többek között ez tette szükségessé a vonal újraélesztését.

Az állomás a faluhoz képest távolabb helyezkedik el. Innen egy út vezet a falu felé, melyet a vasút vonala az állomás mellett metsz át. Ehhez az úthoz csatlakozik az állomás, ami a koncepciónk fontos részévé válik.



Az út az utazás folytatását jelenti, és az átállás, a felvezetés, a bevezetés szerepét tölti be ebben az esetben. Az érkezés az egyik vonalról a másikra való áttérés.

3 KÜSZÖB

Egy olyan terv megalkotása a célunk, amely egyszerre kapcsolja össze és határolja el a szomszédos közegeket. Nem egy ikonikus megérkezési pontra van szerintünk szükség, hanem egy küszöbre, amely elhelyezi a folyamatban a finom váltást.

Koncepció inspirációként a japán hagyományos építészet egyik elemét vettük, a "genkan"-nak nevezett előszobát, amely a hierarchikus funkció-programjukban az első lélektani átállást jelenti a külső és belső terek között. Ebben a térben mindenki ott hagyja a cipőjét, és az érkező a környezetváltozást az átlényegülés szertartásaként éli meg.

A falu dombokkal és folyóval határolt beltér, egy érzet, vagyis tudjuk, hogy mikor vagyunk a faluban, és mikor nem. A falu önálló világ, egy autonóm sziget a kültérnek nevezett környezetében. A világ egészéből, a kültérből való érzés a küszöbön keresztül, az előtérbe vezet, ahonnan bejuthatunk a belső tér rendszerébe.



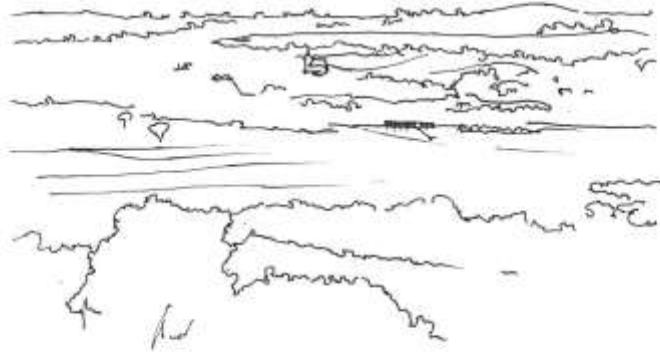
4 ELHELYEZÉS

Az épületünk egy peronépület. Közvetlenül a sínek mellé helyeztük, azokkal párhuzamosan. A vonattal érkezőket befogadja, majd a falu felé vezető útra irányít. Viszonya a környezetéhez hasonló egy kukoricagóréréhoz. Lábakon áll, elemelkedik a föld szintjétől. Tárgyszerű elemként tekintünk rá. Tartalmazza a szükséges funkciókat, irányultságával kommunikál a környezeti elemekkel, de nem simul közéjük.

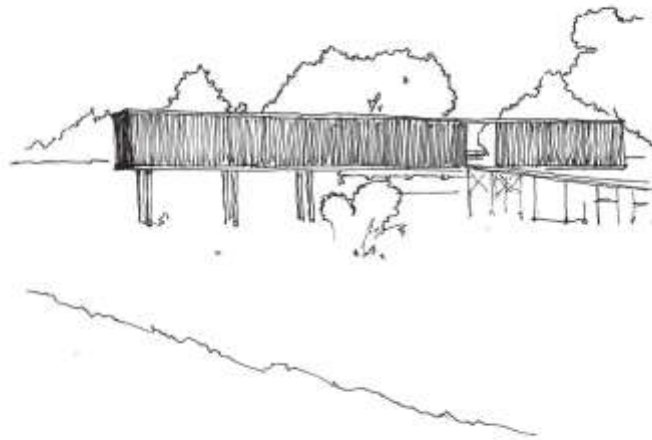


5 HATÁS

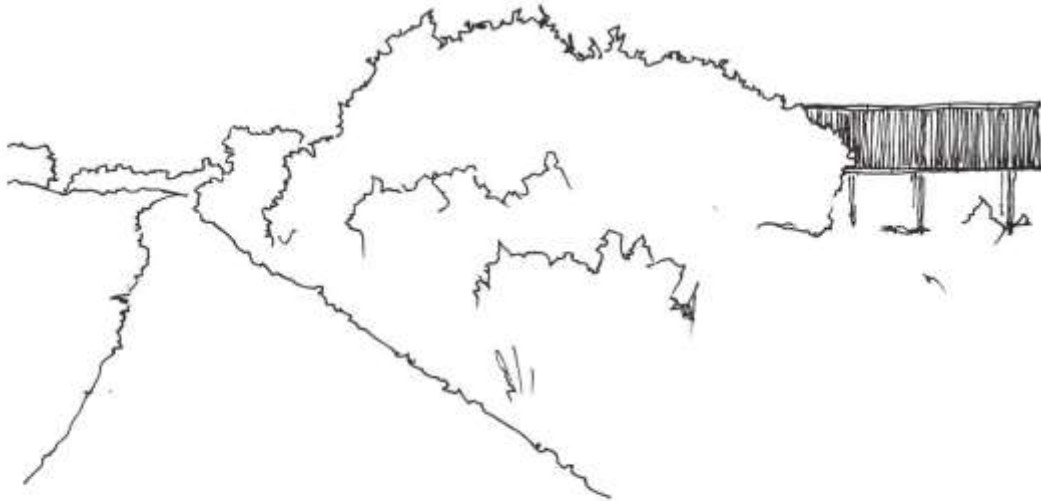
Az épületünk feladata, hogy egy határt képezzen. A mérete és tárgyyszerűsége miatt kitűnik a környezetéből, ezáltal már messziről láthatóan definiálja az út és a vasúti sín kereszteződésénél található helyet és a falu külső határát.



Az épületünk a vasúti sínnel párhuzamosan helyezkedik el. Az érkező vonat eltűnik mögötte, hogy utasokat cseréljen.



Az épület a környezetbe nem illeszkedik szervesen. Tárgyszerűen jelenik meg a környező elemek között.



6 ELEMEK

A helyszínen különböző elemek találhatóak, és különböző viselkedésű elemeket helyezünk el. Ezek közül jelenleg is ott lévő, számunkra fontos elemek: az út, a vasbeton híd és a vonat.

Az út bevezet a faluba. Ennek a vonalára szeretnénk átvezetni a másik vonalról (sínről) érkezőket.

A híd egy nagyon erős épített elem ebben a környezetben. Az épületünk mellé települ, de nem ér hozzá. Értékesnek és érdekesnek tartjuk a híd alatt és mellett kialakuló tereket, a töltés átlyukasztását.

A vonat azért fontos számunkra, mert igaz, hogy csak időnként van ott, de az épületünk használatának legintenzívebb szakaszaiban mindig. Az épületünk a vonat mellett áll, és utasokat cserél vele.

Az általunk elhelyezett elemek eltérő természetűek. Vannak közöttük, fix, funkcionális, és igény szerint változtatható elemek.

A peron egy maradandó, hosszú távon szükséges elem. Ez a legfontosabb funkció, az érkezés és az indulás pillanatának helye. A kiszolgáló blokk is hosszú távon szükséges, viszont kevésbé hangsúlyos építészeti elem.

Hosszútávon változtatható elemeink egy rámpa, amely hídként vezet át a peronról az útra, és a peron burkolata, ami vizuális határt képez.

7 MŰKÖDÉS

Épületünk legalapvetőbb funkciója érkezéskor az áthaladás, indulás előtt pedig a várakozás. Első sorban ezeknek kell megfelelnie. Az áthaladást az épület helyfoglalása és a rámpa útra irányítottsága segíti. A várakozásra alkalmas tér a peron, ahol padokat helyezünk el. Itt ülve a vonat érkezéséig a „kinti” táj látványa tárul az ember szeme elé.

Kiegészítő funkció a mellékhelység. Ezt a blokkot a rámpa alá helyeztük el, lépcső vezet le hozzá. Úgy viszonyulunk hozzá, ahogyan egy előszoba esetében. Nem szeretnénk, hogy az érkezéskor túlságosan szem előtt legyen, viszont közel kell lennie a peronhoz. A helyszíni terepviszonyoknak köszönhetően létrejön egy alternatív terület a peron és a faluba vezető út között, amely mélyebben helyezkedik el.

Feladat volt még egy információs pont elhelyezése. Megítélésünk szerint a jelenlegi helyzetben ez egy információs felülettel oldható meg a peron megnyitásához közel. Amennyiben az igények a későbbiekben indokolttá teszik, egyéb kiegészítő funkciók elhelyezését a már említett mélyebb térszínen javasoljuk.

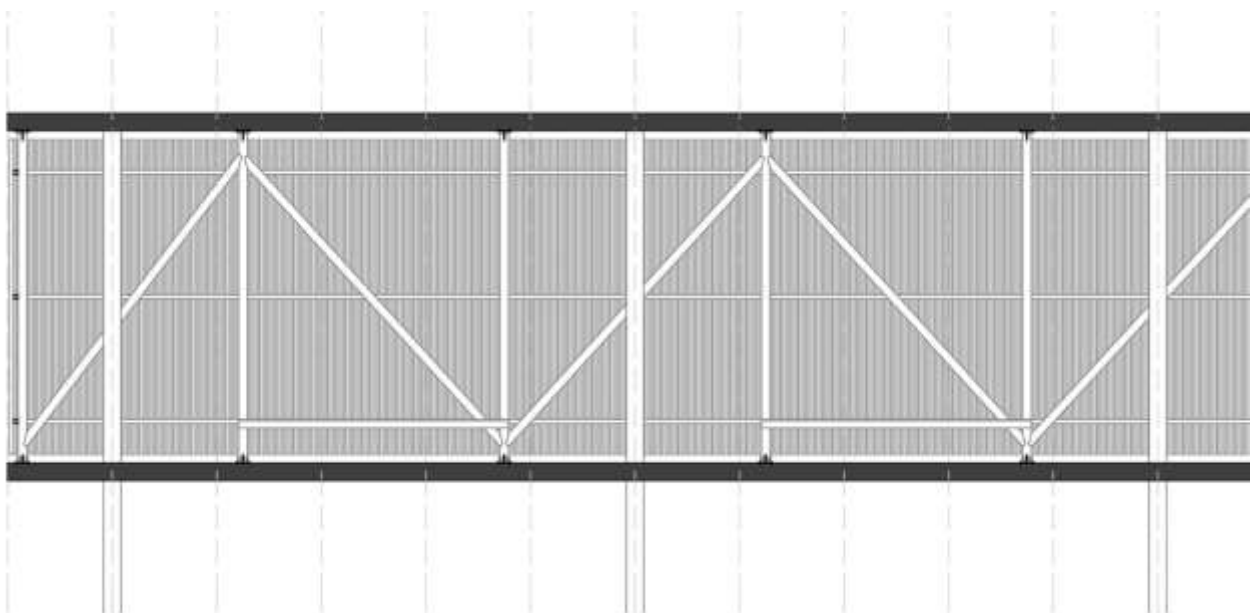
8 SZERKEZET

A szerkezetek minőségét és az anyagokat az épített elemek jellege alapján választottuk. Amiket maradandó elemnek tekintettünk (a peront és a wc blokkot), vasbetonból készítjük.

A peron szerkezete viszonylag filigrán. Két födéből áll, egy járó és egy tetőfödéből. Ezeket pillérek emelik a vonat magasságába. Az épület 4,8 méter széles és 44,4 méter hosszú. Belmagassága 3,8 méter, amelyet egyrészt a vonat mérete, másrészt a nagyvonalú térérzet iránti igényünk határozott meg. A pillérek keresztmetszeti mérete 25x25 centiméter. A tartószerkezet 1,2 méteres raszterben helyezkedik el. A vasbeton lemez vastagsága 20 centiméter. Az épület merevítését a födémek tárcsamerevsége, és a pillérek gerendaráccsal összekötött pontalapjai biztosítják.

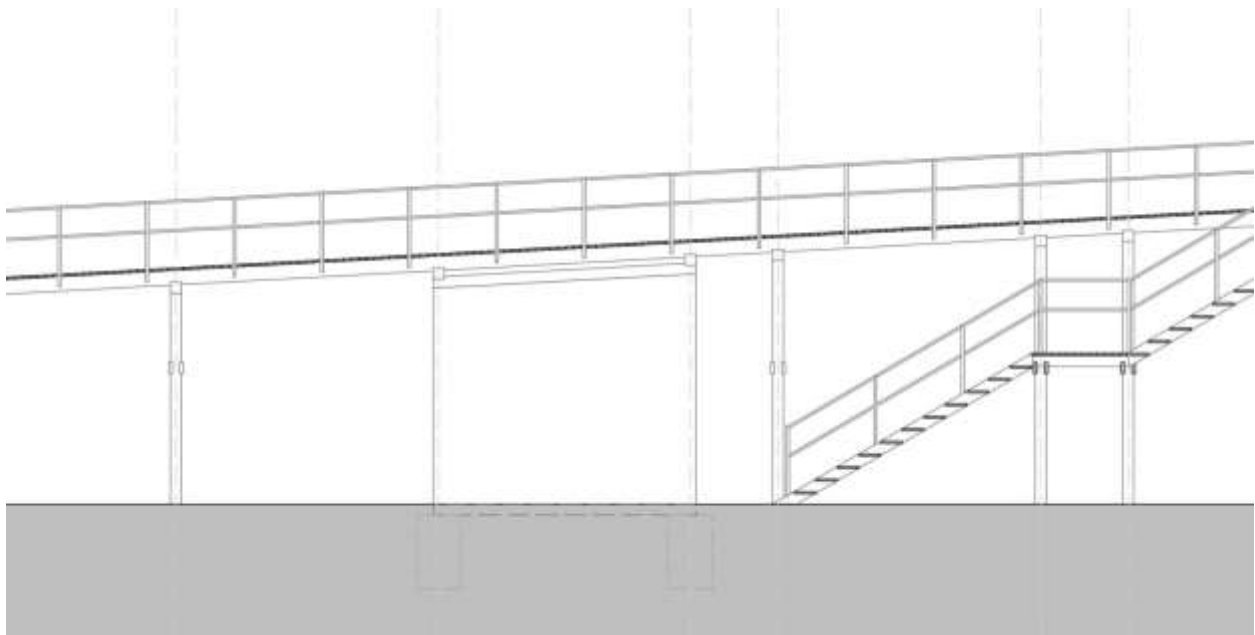
A wc blokkot helyszínen zsaluzzák. Két fülke található benne, külön-külön bejárattal. Az építmény falai sávalapokra készülnek, és szerepet játszanak a felette futó rámpa alátámasztásában. Teteje lejt, hossz-, és keresztirányú gerendák kerülnek rá, hogy biztosítsuk a teherátadást és megakadályozzuk az esővíz feltorlódását.

Az épület burkolata és az útra átvezető rámpa fából készül. Ezeknek az elemeknek az elkészítéséhez helyi mesterek szaktudását szeretnénk igénybe venni.



A burkolólécek keresztmetszeti mérete 3x5 centiméter. Három ponton vannak rögzítve, vízszintes irányú lécek gyámolítják, amelyek pedig a födémek között rögzített fa oszlopokra vannak szerelve. Az oszlopok 10x10 centiméteresek. Acél talplemezeken állnak, amik a vasbeton födémbe vannak csavarozva. A felső rögzítést úgy alakítottuk ki, hogy az esetlegesen előforduló minimális födémlehajlás ne károsíthassa a teherhordó szerkezettől külön álló burkolati rendszert. A tartóoszlopok között ferde merevítő fákat építünk be, mert az épületünk belmagassága ezt szükségessé teszi.

A rámpa szerkezetét a földbe állított 15x15 centiméteres keresztmetszeti méretű oszlopok gyámolítják. Ezekre keresztirányú gerendák fekszenek, amik pedig hosszirányú gerendákat tartanak. A rámpa járófelületét 3 centiméter vastag pallók alkotják. A lépcső szerkezete szintén a rámpát tartó oszlopokra támaszkodik, fogópárok segítségével. A rámpát keresztirányú síkban a fogópárokon kívül x-ekkel is merevítjük.



9 RÉSZLETEK

A továbbiakban bemutatott részleteket az alapján választottuk ki, hogy mennyire játszanak fontos szerepet a koncepcióban.

A burkolat egy külön rendszerként jelenik meg a vasbeton szerkezeten. A függőlegesen sorolt vékony falécek között átsejlik a túloldalon látható világ, de nem értelmezhető, vagy csak egészen közelről. Úgy viselkedik, mint egy függöny. A beltérben a burkolat érdekes fényjátékot hoz létre, melyben a tájolás fontos szerepet játszik.

A beltérben információs felületet és padokat helyezünk el. A padok a burkolatot taró fa oszlopokra vannak szerelve. Görbített acél lemezzel gyámolított egyszerű falapok, szélességük 40 centiméter.

A vasbeton hídhöz való viszonyunk távolságtartó. Az épület nem ér hozzá. A vonat amikor az állomáson van, ezen áll meg. A híd látványát érdekesnek tartjuk, különböző nézőpontokból figyelhető meg: várakozás közben a peronról, vagy lentről a rámpa alatti mélyebb területről.

A rámpát, és a lépcsőt az épülettől teljesen külön szerkezetnek tekintjük. A rámpa hídként vezet át a peronról az útra, és az úthoz finoman csatlakozik. A wc épülete a rámpa alátámasztásában és merevítésében játszik szerepet.

Az épületet tárgyyszerűen helyeztük le. Nem fekszik rá a területre, hanem egyfajta lenyomatot képez. Ezt szórt kavicssal jelezzük. Az épület alatt kialakított térrészen a híd alá bevezető fakocka burkolatot készítünk. A burkolat végének látványa segít a peron nyílásánál az útvonalválasztásban: definiálja a lépcső végét a rámpa és az út végtelenségéhez képest.