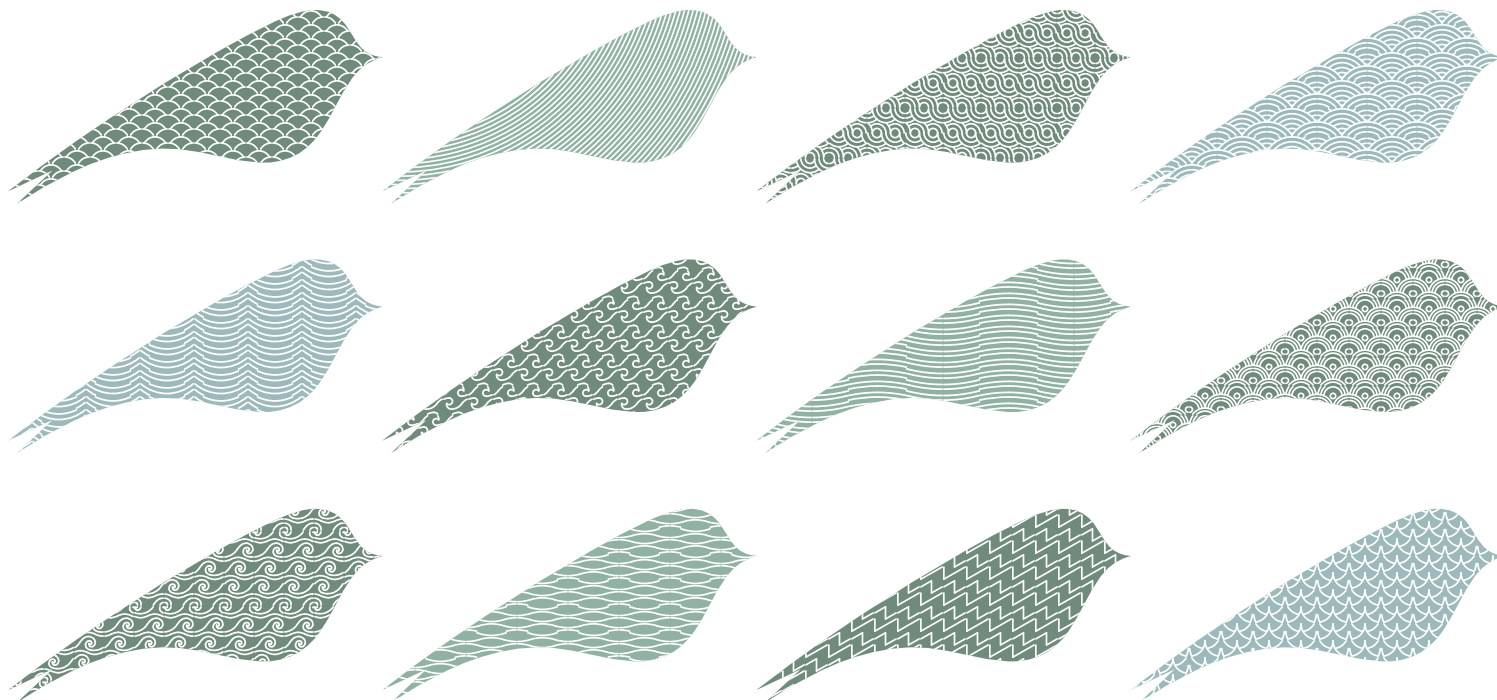




PARTIFECSKE ATLASZ





PARTIFECSKE ATLASZ

01 BEVEZETÉS

Partifecske	010
Feladat, előzmények	012
Történeti áttekintés	014
Kontextus	018
Ideiglenesség	020

02 PARTVONAL RENDEZÉS

Rendrakás	024
Feltárt problémák	026

ELEM-ATLASZ

Korlátok	032
Burkolatok és kikötői bakok	034
Szabadonálló elemek	036
Bejárati hidak	038
Parkolás	040

BEAVATKOZÁS

Meglévő állapot	042
Tervezett állapot	044
Tervezett elemek	046
Látványterv	048

03 HELYSZÍNEK

Analízis és adatlapok	052
-----------------------	-----

A - EGYEDI HELYZET - IDOMULÁS

H.07 - Erzsébet híd, budai hídfő	056
H.17 - Boráros tér	058
	064

B - BELVÁROSI KÖRNYEZET - SZIGORÚ SZABÁLYOZÁS

H.06 - Margit híd, budai hídfő	070
H.15 - Széchenyi Lánchíd, pesti hídfő	072
H.16 - Belgrád rakpart	078
	084

C - KÜLSŐ TERÜLET - KÍSÉRLETEZÉS

H.03 - Aquincumi híd, budai hídfő	090
H.04 - Schlachta Margit rkp., Tímár utca	092
H.05 - Schlachta Margit rkp., Szépvölgyi út	098
H.08 - Petőfi híd, budai hídfő	104
H.12 - Marina sétány	110
H.13 - Árpád híd, pesti hídfő	116
H.14 - Dráva utca	122
	128

04 PAVILONOK

Alapelvek	134
Rétegzettség	136
Szőnyeg és infrastruktúra	138
Alapelemek és variációk	140
Részletes tervek	142
Alkalmazandó anyagok, berendezés	148
	154

05 PÉLDÁK

A - EGYEDI HELYZET - IDOMULÁS

Bevezetés és referenciák	162
H.07 - Erzsébet híd, budai hídfő	166
	170

B - BELVÁROSI KÖRNYEZET - SZIGORÚ SZABÁLYOZÁS

Bevezetés és referenciák	174
H.15 - Széchenyi Lánchíd, pesti hídfő	178

C - KÜLSŐ TERÜLET - KÍSÉRLETEZÉS

Bevezetés és referenciák	182
H.08 - Petőfi híd, budai hídfő	186



BEVEZETÉS ELSŐ FEJEZET



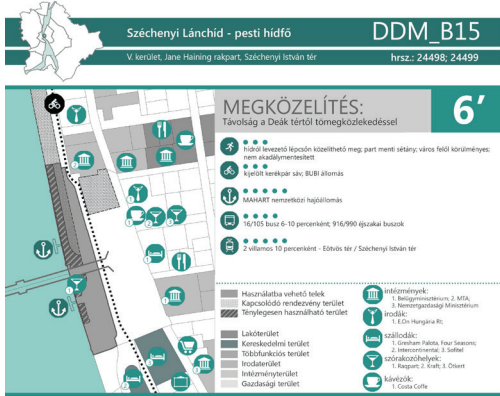
↩ Partifecske
↓ Archiv fotó. Pesti alsó rakpart 1960

PARTIFECSKE

"Partifecske (*Riparia riparia*) - Folyóvizek mentén találkozhatunk Európa legkisebb termetű fecskefajával, a partifecskével. Valószínűleg nem egymagában fogjuk megpillantani, hiszen rendszerint csapatosan jár. Vonuló madár. Főleg vizek környékén tartózkodik, a bő táplálékkínálat mellett ugyanis itt talál függőleges, omlásos partfalakat, ahová üreget vájhat. Nem kötődik szorosan a vizek közelségéhez, máshol is megtelepszik, ahol talál fészkelésre alkalmas agyagos, homokos, meredek falat. Néha egészen fura lakóhelyet is talál, mint például betonfalú árkok, patakok vékony vízlevezető csöveit. Ilyen csövek segítségével megtelepedésre is igyekeznek rávenni helyenként a partifecskét."

"Egy fecske nem csinál nyarat..."





⇐ Budapest Duna menti területeinek fejlesztési és hasznosítási programja - vállalkozások számára hasznosítható területek és bemutatásuk

FELADAT, ELŐZMÉNYEK

A kötet a Fővárosi Önkormányzat érdekeltségében (talajdonában és vagyonkezelésében) lévő budapesti Duna-partokon elhelyezhető időszakos parti építmények tervezési útmutatója és arculati kézikönyve alátámasztásaként az építmények (időszakos parti árusító és vendéglátó köztéri pavilonok ill. berendezési tárgyak), valamint a kikötői úszóművekhez tartozó parti elemek (pl. bejárati tetők, jegyárusító helyek, infó felületek, stb.) építészeti kialakítására és a közterületen történő elhelyezésére vonatkozó koncepcióterve.

A munka előzménye a Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft. (BFVT) által készített „Duna 2020 – Budapest Duna menti területeinek fejlesztési és hasznosítási programja” (2015. október), a vizsgálatok és javaslatok ennek vonatkozó részeivel együtt is olvashatóak. A Duna 2020 program többek között vállalkozások számára, különböző hasznosításra javasolt és jelölt ki akcióterületeket. A kiválasztott 17 budapesti helyszín körét a folyó külső szakaszain található területek elhagyásával 12-re szűkítettük.

A koncepcióterv a Duna budai és pesti partjának belvárosi szakaszán a part menti sáv épített elemeinek vizsgálatával előbb a part és a kikötői úszóművek környezetének rendezésére tesz javaslatot. Ezt követően az említett 12 helyszín elemzése és kategóriákba sorolása után mutatja be a közterületeken időszakosan elhelyezhető parti pavilonok flexibilisen alakítható elemrendszerét. A pavilonok ismertetése 3 konkrét esettanulmánnyal zárul, melyek az elhelyezés szabályait és az arculati/tervezési előírások alkalmazását modellezzik. A kötet célja az időszakos parti használatok lehetőségének előkészítése (támogatás), illetve ezek épített elemeire vonatkozó jól használható szabályozási környezet megeremtése (ellenőrzés).



- 1761 Pest-Buda várostérképe
- 1823 Pest-Buda-Óbuda áttekintő katonai térképe
- 1838 Pest-Buda beépített területének várostérképe
- Archív fotó. Bem rakpart 1970

TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

Budapest világvárossá fejlődésének egyik fontos tényezője a Duna, illetve a folyó szabályozása volt. A Pesti-síkságot a Dunakanyarból kiérkező, lassuló sebességű Duna hordaléka építi föl. A pleisztocén korban a folyó kiérkezve az alluviumra, egyenesen Szegednek tartott, homokos üledékei építik föl napjainkban a Duna-Tisza közét. Csak fokozatos vándorlással került a Duna a mai medrébe, melyet napjainkban ugyancsak a nyugat felé vándorlás jellemez. Kítűnő példa erre a partifecskek otthonának, a Dunántúli löszfalaknak folyamatos pusztulása is.

Budapest alapját jelentő három város közül Óbuda előzményei nyúlnak vissza a legkorábbi időkre, hiszen az ókori Aquincum romjainak szomszédságában jött létre. A kezdetben Budának nevezett település azután kapta ma is használatos „jelzőjét”, hogy az udvartartás a jól védhető Várhegyre költözött. Buda, a középkori Magyarország legjelentősebb települése, hosszú időn át volt főváros, illetve az egyik királyi székhely. Kialakulását, majd központi szerepét elsősorban természeti adottságainak köszönhette: a Duna mentén, fontos szárazföldi utak találkozásánál feküdt, a tatárdúlás után a jól védhető várhegy jelentősége megnövekedett, fallal kerítették (királyi város, polgári negyed). A külső városok (Víziváros, Tabán) jogilag nem tartoztak Budához. Pest a Duna másik partján római légiótábor romjaira telepedett. A kítűnő folyami átkelőhely a tatárjárás dülése után Budától került függő helyzetbe, mely viszony csak az állatkereskedelem XV. századi fellendülésével változott meg.

Buda és Pest városának feltérképezése a török 1686-os kiűzését követően kezdődhetett meg, egészen addig bizonytalan eredetű, hitelesnek nehezen elfogadható metszetekkel ábrázolták a várost. Az egyik első felmérésen, Mikovinyi Sámuel 1737-es térképén még jól látszanak az egykori Duna-medrek. Megfigyelhető a széles főág, mely ekkoriban Lágymányosnál több, mint egy kilométer széles volt, és pontosan tanulmányozható a várostól keletre, nagyjából a mai Nagykörút helyén fekvő Duna mellékág, a Rákos-árok. Az 1800-as évek elején a két város, Buda és Pest partjai alig mutattak némi változást a középkori állapotokhoz képest: szabálytalan folyómeder, vízparton álló házak, hiányzó védőművek, kiépítetlen partok és utak, kopárság és sár. A hatalmas 1775-ös árvíz után ugyan megkezdődött a védőművek kiépítése, de azokat könnyedén elmosta az 1799-es áradás. A Rákos-árok sorsát az 1838-as jeges árvíz pecsételte meg, amikor Pest városát – a magasabban fekvő területek kivételével – elöntötte a jeges ár. A pusztítás után ezt a mellékágot feltöltötték: Pestre nem hajthatott be üres szekér, földet kellett szállítaniuk a környező területekről, hogy Pest egy magasabb térszínen épülhessen újjá.

A pusztító árvizek elkerüléséhez szükséges folyamszabályozáshoz kapcsolódó feltöltési munkálatok egyúttal alkalmat kínáltak a budai és pesti partszakaszok rendezésére és a létfontosságú infrastruktúra megteremtésének munkálataira is. A gondos előkészítés során kereskedelmi célú kikötők, az áru kirakodására és elhelyezésére szolgáló partszakaszok, közraktárak, partvédő művek jöttek létre. A budai és pesti part vonalát 1844-ben határozották meg és jelölték ki a tervrajzokon, és a későbbi partépítéseknek is ez adott támpontot. A



rakpartok kiépítését a Duna Gőzhajózási Társaság 1853-ban kezdte meg, a saját hajói számára a Lánchíd mindkét végén egy-egy 370 méteres hosszúságú kőpartot épített, melynek befejezésére 1859-ben került sor. E kőpartot folytatta Pest városa az 1860-as években előbb észak, majd dél felé. A Duna partját egy keskeny sávban feltöltötték, így a régi, híres klasszicista házsor a Vigadóval együtt egy utcával beljebb került a Dunától. A feltöltött területet parcellázták és az 1870-es évekre ide építették a Carlton, a Bristol, a Hungária és a Ritz szállodát, előtte pedig kialakult egy új sétatér, a Korzó.

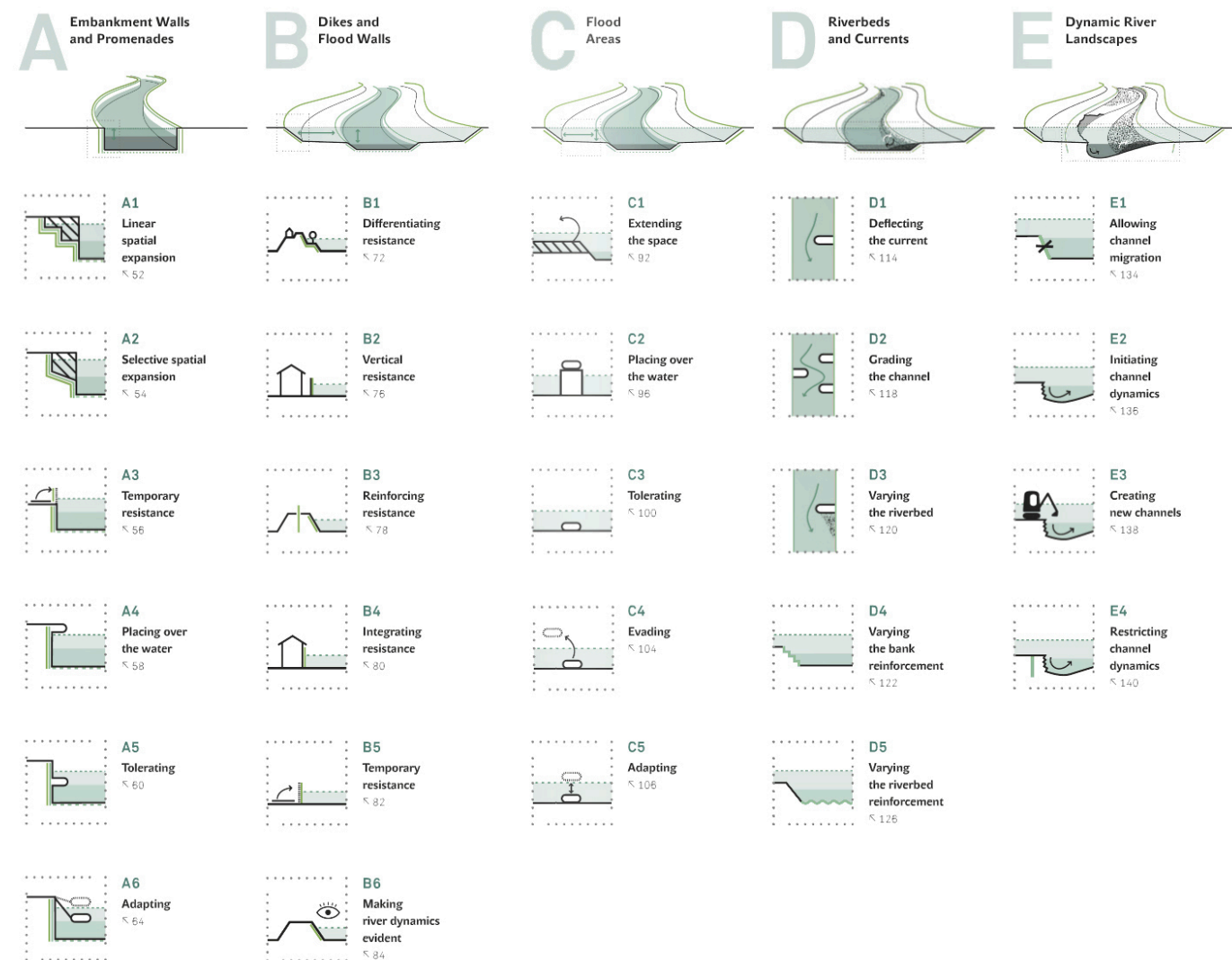
A Duna-partok használatát viszont sokkal inkább a kereskedelem és a szállítmányozás jellemezte. A pesti rakpartot emiatt 1879-1881 között dél felé meghosszabbították, de már nem kétszintes megoldással, hanem alsó rakpart nélkül. Ezt 1880-1884 között újra megtoldották egészen a Déli vasúti hídig. A gabonát szállító uszályok elsősorban itt a pesti oldalon, a mai Boráros tér környékén kötöttek ki, az árut a soroksári úti malmok dolgozták fel. Abban az időben Európa egyik legnagyobb malomipari központjává fejlődött Pest. A Duna-partok külső részeit ebben az időben jórészt ipartelepek használták. A Csepel-sziget északi részén lévő Weiss Manfréd gyártelepnek például több, mint két kilométeres partszakasza volt, saját kikötővel. Itt érkezett - többek között - a kazánok fűtéséhez használt szén. A pesti oldalon délebbre a gubacsi ipartelepek, Észak-Pesten hatalmas téglagyárak foglalták el (Isd. Vízfogó egykori ártere) a Duna partjait.

A budai oldalon, a Gellért-hegytől délre kiszélesedő, ellaposodó Duna-meder szabályozása is a pusztító 1838-as jeges árvíz után merült föl először, de a partvonal rendbetétele csak az 1867-es Kiegyezés után kezdődött meg – a Duna felső szakaszain lévő jelentősebb városokhoz képest több évtizedes lemaradással. Reitter Ferenc 1869 decemberében Andrássy Gyula miniszterelnök részére készült iratában hosszasan fejtegeti az egységes Budapest létrejöttének fontosságát, melynek főbb elemei, mint az egészséges város megteremtése, a kereskedelem fejlesztése, a vasúthálózat főváros-központúvá alakítása mellett éppen a Dunában rejlő lehetőségek kihasználását említi, az árvízveszélyelhárítását, valamint Pest és Buda között újabb hidak építését sürgeti. Az építési szabályzat a rend fenntartása végett pedig "Szépitő Tanács" – mint a kivittel megbízott közeg – felállítását tűzte ki célként. E program megvalósítása végül nemcsak országos központtá, de világvárossá emelte a fővárost.

A rakpartépítés nem sokkal a Margit híd fölött kezdődött, és Budán a Rudas fürdőig ért. A legjelentősebb mederszűkítést a Gellért-hegy alatt hajtották végre, valamint a lágymányosi szakaszon, ugyanis itt torlódtak egymásra azok a jégtömbök, melyek 1838-ban is elzárták a hőmpolygó víz útját, így Pestnek és Budának romba dőlését is okozták. A munkálatok során a mai Gellért fürdőtől megépült a 3 km hosszú párhuzammű, az ún. Kopaszi-gát (nevét a mederben található Kopaszi-zátonyról kapta). A helyenként másfél kilométer széles medret 380

méteresre szűkítette le. A forgalomnak 1877-ben átadott déli vasúti híd töltése miatt elzárt öbölrészben alakult ki a Lágymányosi-tó, melynek északi részén, 1896-ban felépült az akkori Európa egyik legnagyobb vigalmi negyede, mely külalakjában a török fővárost, Konstantinápolyt utánozta. Majd miután a magyar állam döntött a Magyar Királyi József Műgyetem végleges elhelyezéséről, felvásárolta a csődbe ment vigalmi negyed telkeit és ezzel megkezdődött a Lágymányosi-tó lassú, de végleges feltöltése.

A Horthy Miklós híd (mai Petőfi híd) megépülésével párhuzamosan 1930-ban megkezdtek a vasúti hídtól északra eső rész feltöltését a mai Infopark helyén. A feltöltéshez az öböl déli részéből kikotort iszap adta az anyagot, ami így az ottani téli kikötő használhatóságát is javította. A vasúti hídtól délre eső részen, a téli kikötő árnyékában egy sajátos vízi világ jött létre a két világháború közötti időszakban. Az öböl kedvelt horgász, strand és vízisport telepe volt a környék lakóinak. A Római-part mellett a fővárosnak ma is itt van a "legélőbb" kapcsolata a folyóval. Itt közvetlenül, autópályák keresztezése nélkül juthatnak le a Dunához a kajakosok, fürdőzők, napozni vágyók. A csepeli szennyvíztisztító megépülése óta a víz minősége pedig ugrásszerű javulást mutat.



↔ A River.Space.Design partalakítási stratégiáinak összefoglaló ábrája

KONTEXTUS

Európa nagyvárosaiban, így Budapesten is megszokott kép a XIX. század folyószabályozásainak eredményeképp létrejövő, rakpartok és támfalak által meghatározott városi tájkép, melyben a folyó ugyan fontos látványelem, a vízhez való viszony azonban egyoldalú. A városban élők valódi kapcsolata a vízzel megszűnt, a vízfelület többé nem a természet része, hanem monofunkcionális, infrastrukturális csatorna.

A jelenlegi trendek ebből a korlátozott helyzetből keresnek kiutakat a korábbival éppen ellentétes szemlélet mentén. Elvárásaink a folyóparttal szemben ma komplexebbek. Nem tekinthetünk pusztán túlszabályozott, barna infrastruktúráként vizeinkre, a folyóhoz való hozzáférés lehetőségeit keressük. A folyó nyílt városi térként is értelmezhető, mely mentén a rekreációs illetve kulturális használatok jelentősége felértékelődött. Ennek szellemében a XX-XXI. század fordulóján a városrehabilitációs beavatkozások között kiemelt szerepet kapnak a vízparti projektek. A partvonal egyértelmű határvonalként megszűnik, a folyópartot nem vonalként, hanem térként értelmezzük, egy új, dinamikus szemlélet alapján.

A folyópart hagyományosan az átmenet tere, valójában hármas találkozási pont, ahol egyszerre

kell tekintetbe venni a folyó dinamikájából adódó követelményeket, a város és a használók igényeit, valamint a természet, ökoszisztéma védelmét. Tervezésekor kiemelten fontos kulcsszavak a multifunkcionalitás (a használatok rétegződése), az interdiszciplinaritás (többek közt a mérnöki tudományok, az építészet és a tájépítészeti határterülete) és a folyamat-elvű tervezés (az idő, a változó körülmények és használatok figyelembe vétele).

Prominski, Stokman, Stimberg, Voermanek és Zeller: River. Space. Design. című könyve a folyópart szabályozását és a város folyóhoz fűződő viszonyát a part metszeti kialakításán és árvízvédelmi stratégiákon keresztül vizsgálva öt eltérő kategóriába sorolja a lehetséges stratégiákat:

1. Rakpartok és szabályozott folyómedrek, támfalak, rakpartok (a folyó partvonala állandó)
2. Gátak és mobilgátak (differenciált árvízi védekezés)
3. Árterek (magas vízállásnál a folyó bizonyos térségeket elönlthet)
4. Folyómeder-változások (a folyó bizonyos korlátok között szabadon alakíthatja medrét)
5. Dinamikus folyómenti táj (a folyómeder vonalának változása)

Ez a szemlélet a felvonultatott stratégiák, és a hozzájuk tartozó beavatkozási módok (design tools) komplex, változatos alkalmazásával képzelet a folyók városi szakaszainak kialakítását. Kutatásuk, és az egyes megoldások mellett bemutatott gazdag példa-gyűjtemény jól szemlélteti, milyen tág lehet lehetőségeink palettája.

Budapest helyzete különösen a kiépített rakpartok, a jelentős rakparti gépjárműforgalom és a Duna jelentős vízszintingadozása miatt különösen komplex és korlátozott – a belvárosi területeken az iménti öt stratégia közül csupán a támfalakkal szabályozott folyómedrekre vonatkozó beavatkozások képzelhezők el. A teljes budapesti Duna-part egységes, összehangolt átgondolása, a strukturális átalakítások előkészítése egyre sürgetőbb feladat. Jelen kötet csupán meglévő helyzetek átmeneti hasznosításával foglalkozik, ezeket a lehetőségeket nem érinti. Fontos azonban rögzíteni, hogy az egyszerű eszközökkel létrehozható köztes használat nem helyettesítheti a megváltozó igényekre adott végiggondolt, hosszútávú terveket, katalizátor-szerepe azonban tagadhatatlan, fontos első lépésként tekinthetünk rá.



↔ A Mississippi mederváltozásainak térképe 1944
 ↓ A villamos- és autós forgalom elől lezárt Szabadság híd 2016

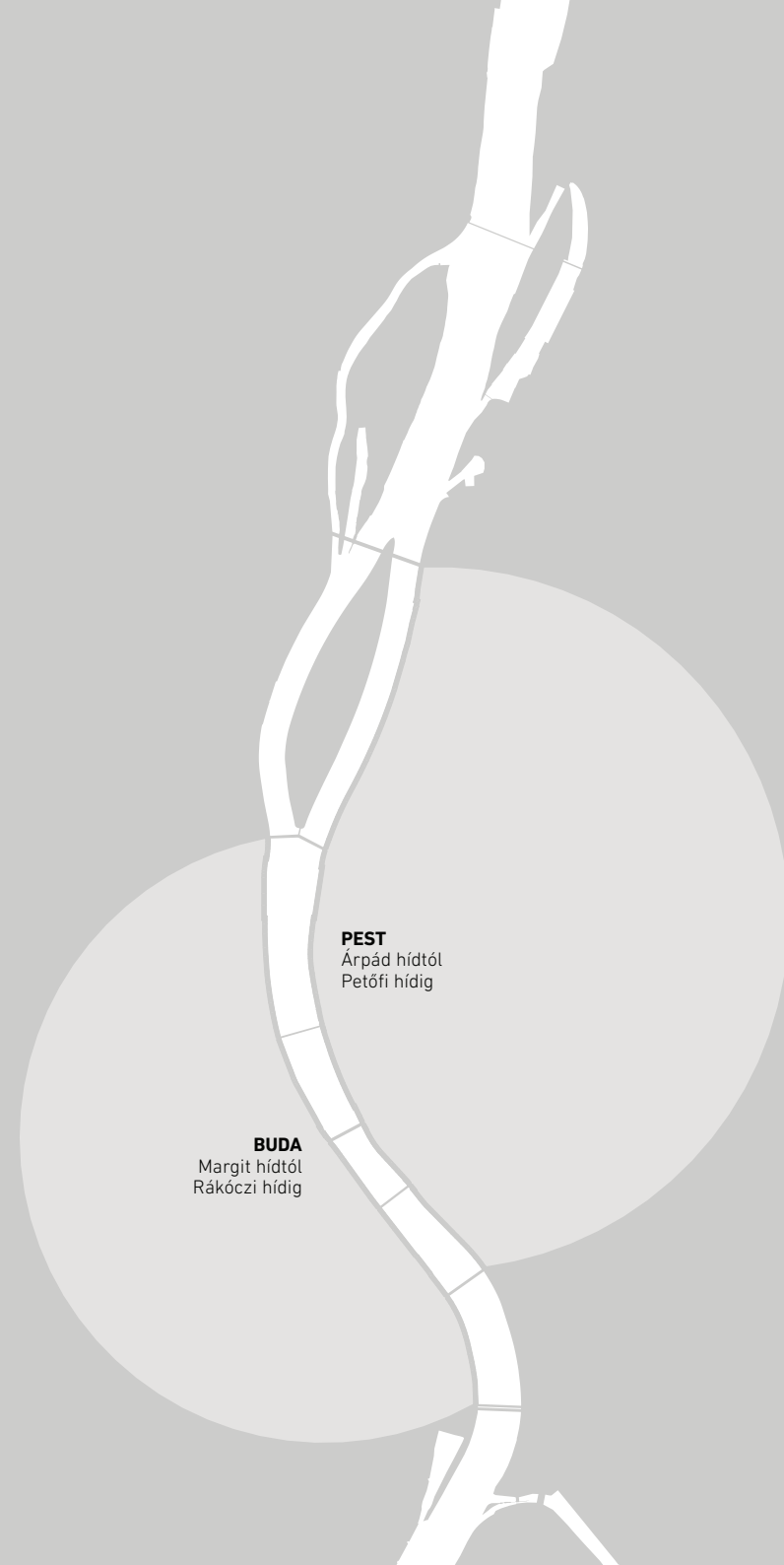


IDEIGLENESÉG

A folyópart, mint közeg különösen fontos helyszíne a köztes használatoknak. A köztesség, átmenetiség és változás folyóink fontos attribútuma (vö. Hérakleitosz "nem léphetsz kétszer ugyanabba folyóba"). Amit ma látunk, csupán pillanatfelvétel a folyó életében, hisz maga is változás. Változik vízszintje és vízhozama napról napra, téli és nyári idénybeli használata, áradások idején a folyómenti táj radikálisan átalakul, és változik hosszútávon medrének vonala is, de folyamatosan alakul a város gazdasági és kulturális viszonya is a folyóhoz (vö.: folyó – folyamat – a folyók a kialakulásának, változásának hosszútávú folyamatai).

Az átmenetek közege a városi part: víz és szárazföld, természet és civilizáció közt. A folyó mentén az érdekek és használatok egymásra rétegződnek (infrastruktúra, közlekedés, rekreáció, kultúra), viszonyunk meghatározása mindenkor interdiszciplináris feladat (politikai - mérnöki - építészeti - tájépítészeti szemlélet). Kimondható az is, hogy a folyópart hagyományosan az idényszerű, köztes használat, az átmeneti terek és a spontán építés terepe.

A kötetben bemutatott javaslatok a rövidtávú rendrakás és átmeneti hasznosítások témaköreit járják körül, miközben vizsgálatuk tárgya, és kiindulási pontjuk a jelenlegi helyzet. A tervek, a szabályozási koncepció, a meghatározott övezetek és kategóriák, a pavilonok számára kijelölt helyszínek köre éppen ezért közel sem örökérvényű. A kötet tartalma folyamatosan újragondolható és újragondolandó, módosítható a változó lehetőségek, igények függvényében, és mindenkor összehangolandó a hosszútávú stratégiai tervekkel.



PARTVONAL RENDEZÉS MÁSODIK FEJEZET



↩ Archiv fotó. Pesti alsó rakpart 1946

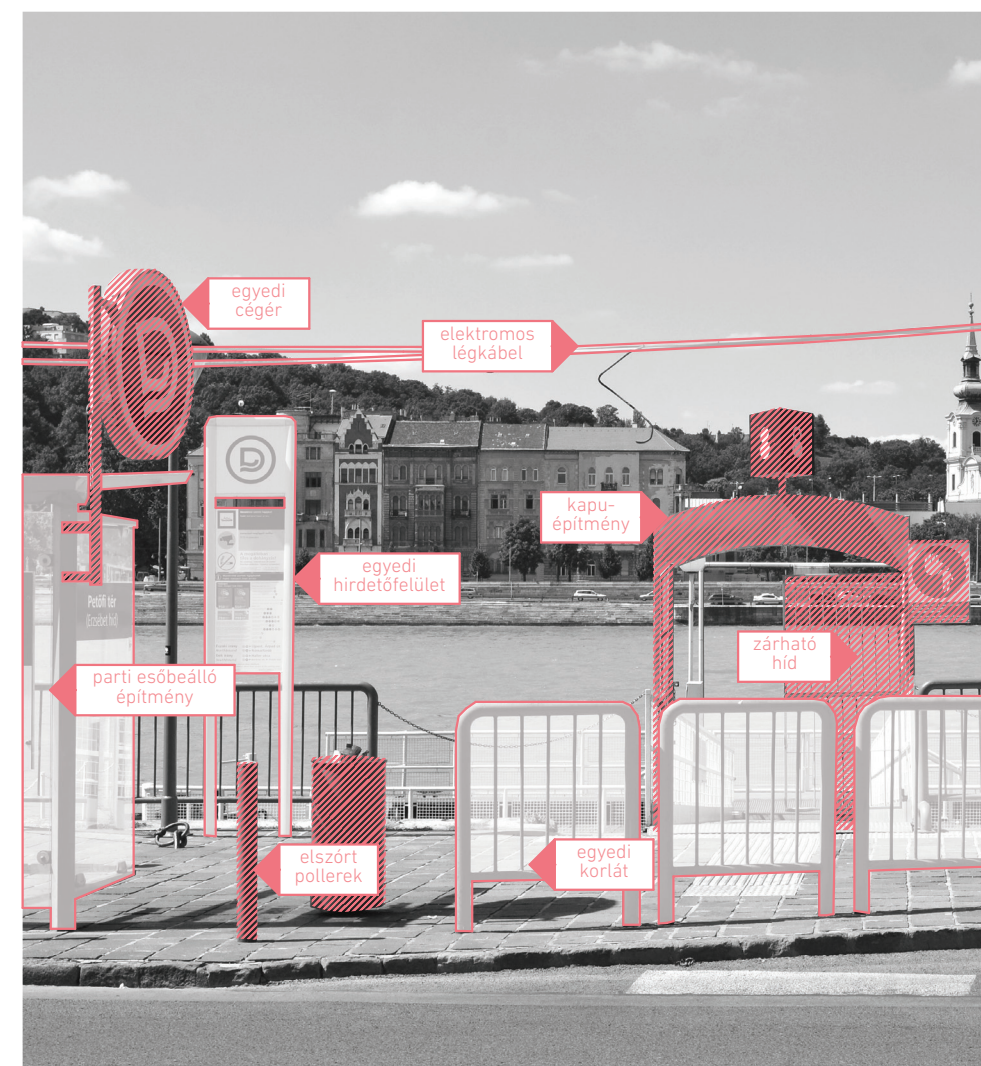
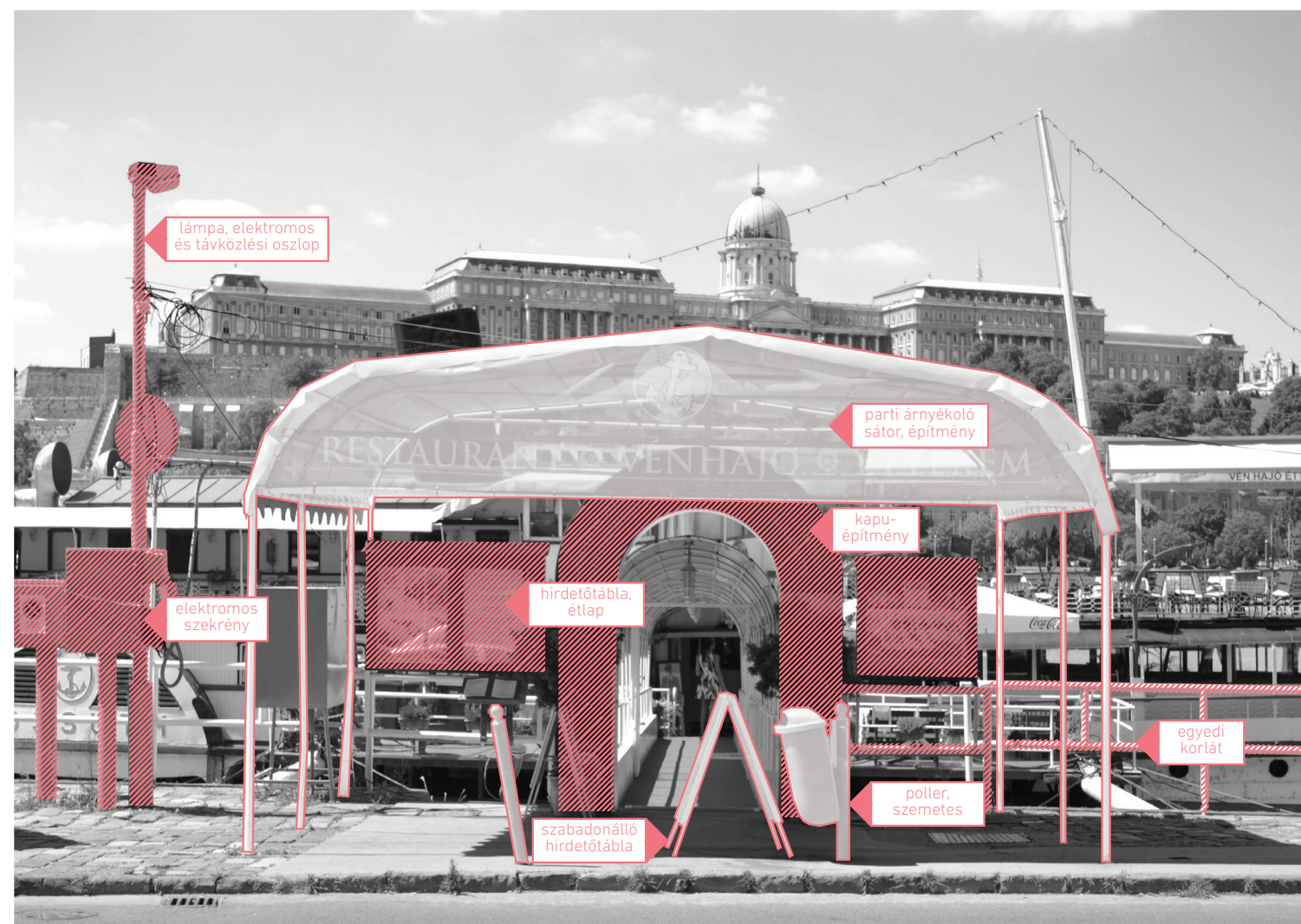
RENDRAKÁS

A kötetben külön fejezetet, munkarészt szentelünk a Duna pesti (Árpád hídtól Petőfi hídig) és budai (Margit hídtól Rákóczi hídig) partszakaszának vizsgálatára, és rövidtávon megvalósítható rendezésére. Partvonal-rendezen a folyóhoz közvetlenül kapcsolódó, szűk sávot értjük, amihez szervesen kötődik a kikötők, úszóművek, állóhajók parti infrastruktúrája is. Javasataink lényegében az úszóművektől a rakparti gépjárműforgalom nyomvonaláig terjedő területre szorítkozhatnak.

A korábbi fejezetben bemutatott tendenciák tükrében a budapesti rakpartok használatának újragondolása, azok strukturális átalakítása, módszeres, teljes rendezése mind sürgetőbb feladat. A hosszútávú tervek első lépéseként ezért olyan azonnal elvégezhető javaslatokat mutatunk be, melyek nem befolyásolják vagy akadályozzák a jövőbeli fejlesztéseket, azokba könnyedén beilleszthetők. Jobbára komoly, költséges, a közlekedésszervezést, a közműveket vagy a part szerkezeti kialakítását érintő átalakításokat sem igényelnek, mégis azonnali, minőségi változást okoznak a part megjelenésében és használatában.

A vázolt megoldások a rendrakás, kitisztítás fogalmai köré csoportosíthatóak, miközben két problémát is orvosolnak. Egyrészt a rendkívül heterogén, eltérő parti karakterek zavaró sokféleségével szemben kiemelik a Duna-part megkérdőjelezhetetlen egységét, összehangolt, egységes megoldásokat javasolnak az említett rakparti szakaszokra. Másrészt az eltérő használatok (kikötők, vendéglátás, turizmus, parkolás) járulékos műtárgyainak kaotikus képét igyekeznek rendezni. Ehhez elsősorban a zavaró tárgyak szerepének újragondolása, azok szűrése és integrált, rendszerben történő kiváltása szolgálhat megoldásul.

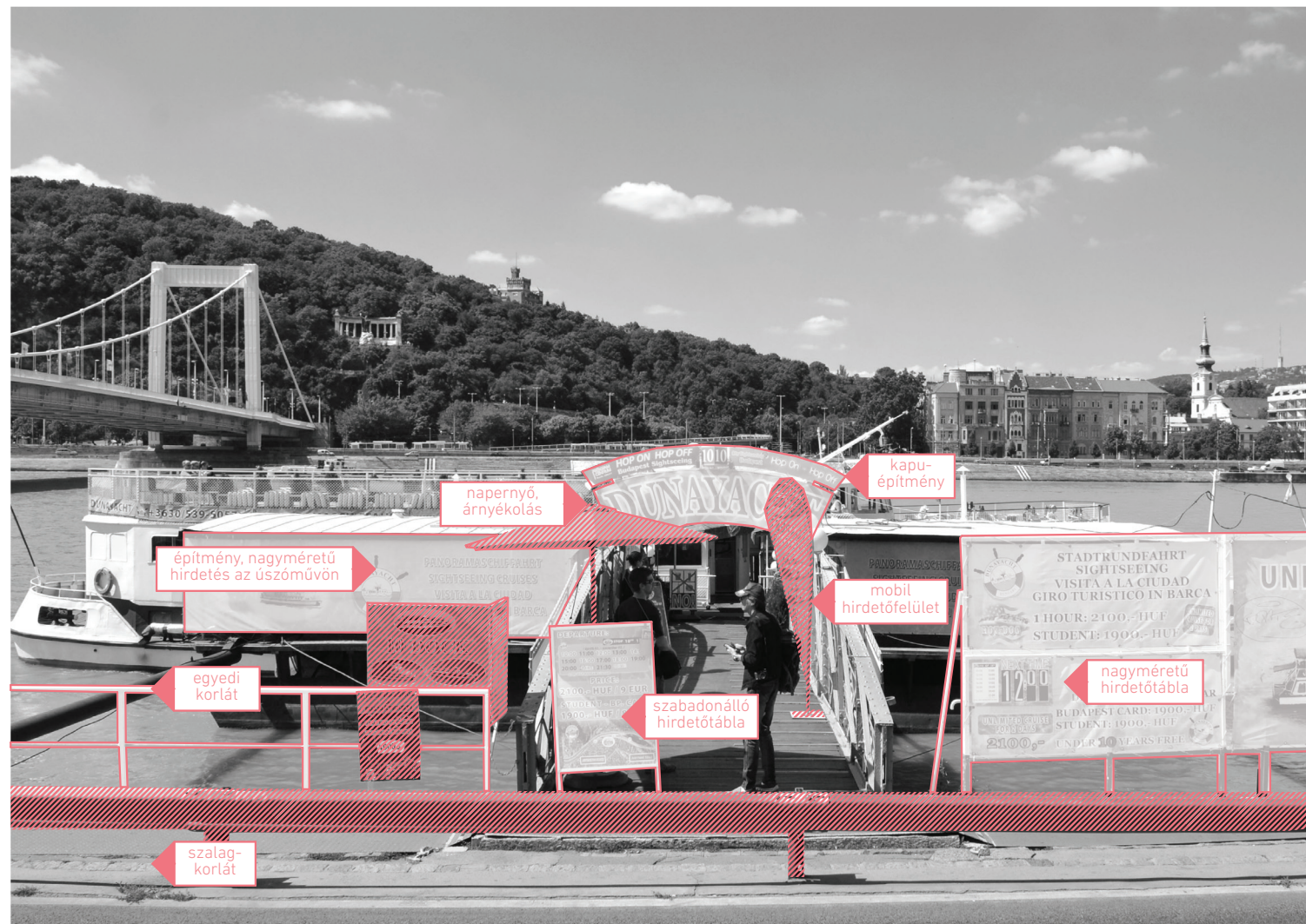
A rendezés alapvető célja az egységes arculat kialakítása mellett a bejárhatóság biztosítása, valamint az átláthatóság, transzparencia megteremtése, a parti látványt rontó, és a nagyvonalú illetve sokrétű használatot akadályozó elemek felszámolása. Ehhez jó példaként szolgál a Parlament épülete előtti id. Antall József rakpart közelmúltban végrehajtott rendezése, mely megújult használatával igazolja a partvonal sávjában rejlő lehetőségeket.



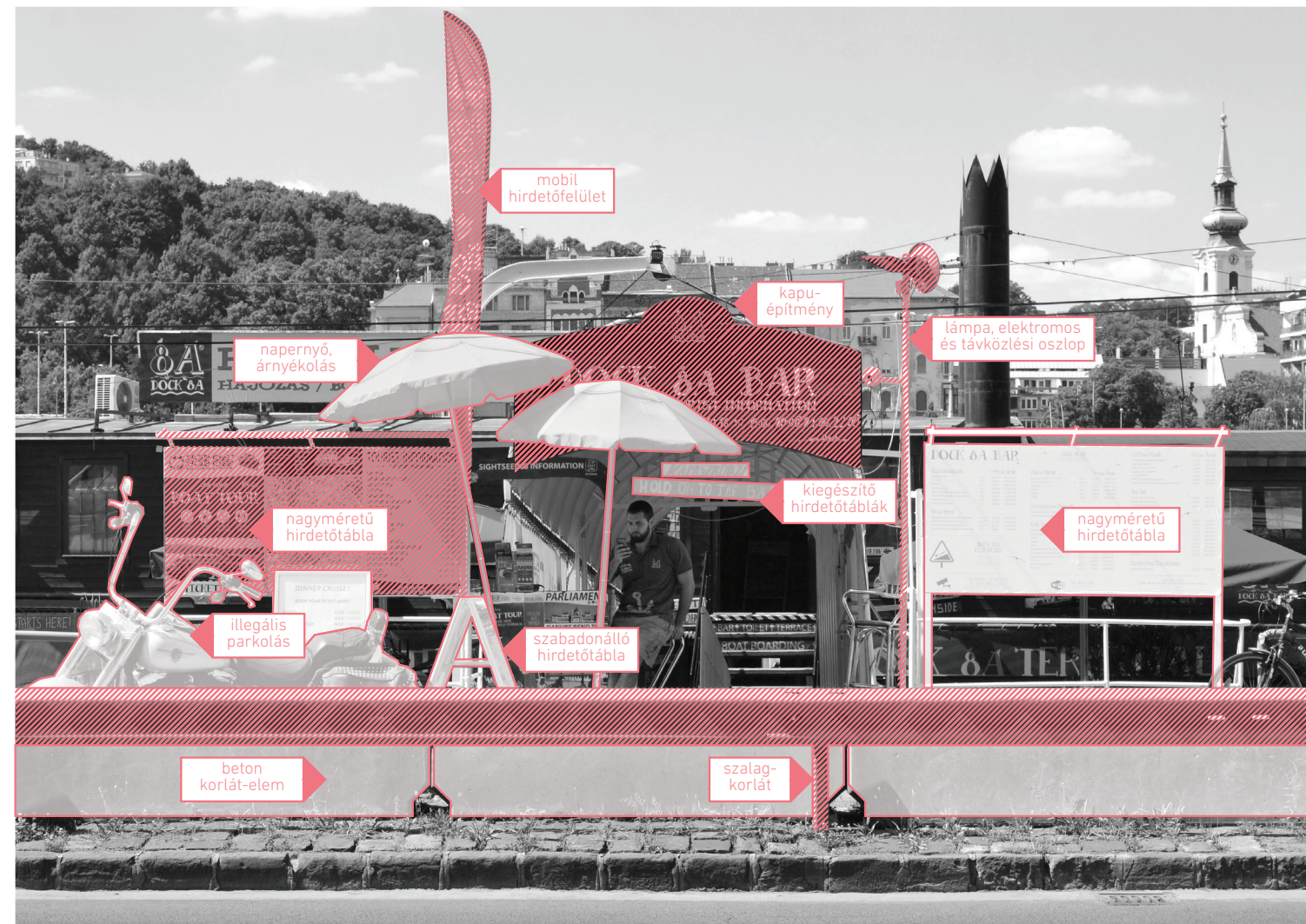
FELTÁRT PROBLÉMÁK

A budapesti Duna-partok partvonalához közvetlenül kapcsolódó keskeny sávjának rövidtávú rendezéséhez elegendhetlennek érezzük a jelenlegi helyzet elemző bemutatását, hogy a használatból származó problémák feltárhatóak legyenek. Ehhez egyrészt egyes tipikus helyzetek fényképein kiemeléssel, feliratokkal jelöltük be a zavaró, kerülendő, problematikus elemeket. Itt tipikus helyzeteket mutatunk csak fel, a munkarész azonban akár a part teljes hosszán, mint összefüggő "homlokzaton" folytatható lenne (lásd. Nagykörút Portálprogram).

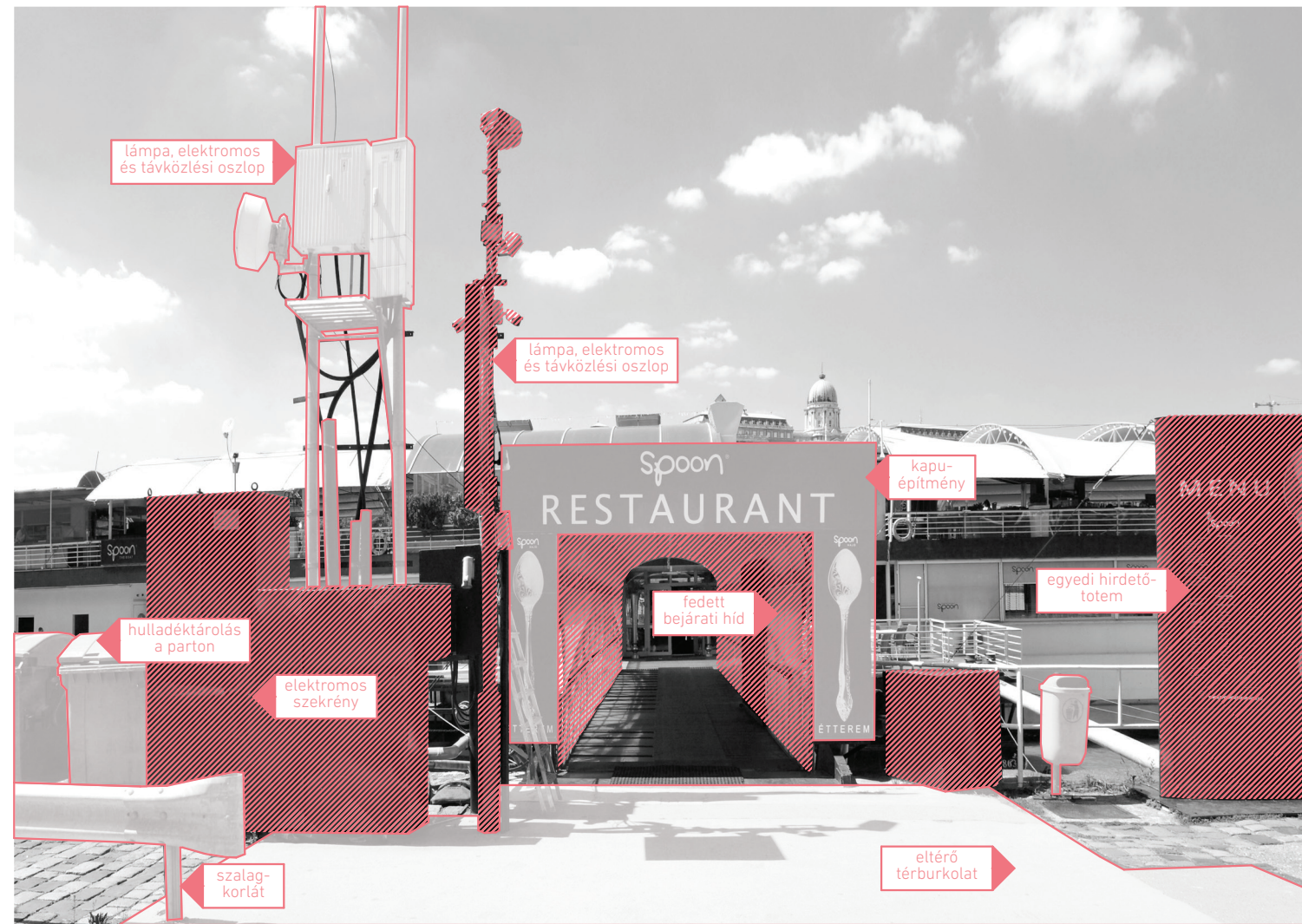
Ezt követően típusok szerint szétválogatva, katalógusszerűen gyűjtöttük össze a partszakaszok egyes elemeit (korlátok, burkolatok, kikötői bakok, szabadonálló elemek, gyalogos hidak), hogy érzékeltessük a helyzet kaotikusságba forduló rendezetlenségét, és igazoljuk a szabályozás sürgető szükségességét. Az egyes elemek rajzos jegyzéke mellett szövegesen kitérünk a rengeteg eltérő karakter egységesítésének módjára. A katalógus a részletek felé haladva tovább folytatható az eltérő padok, szemetesek, szegélyek, köztéri világítási típusok vizsgálatával.



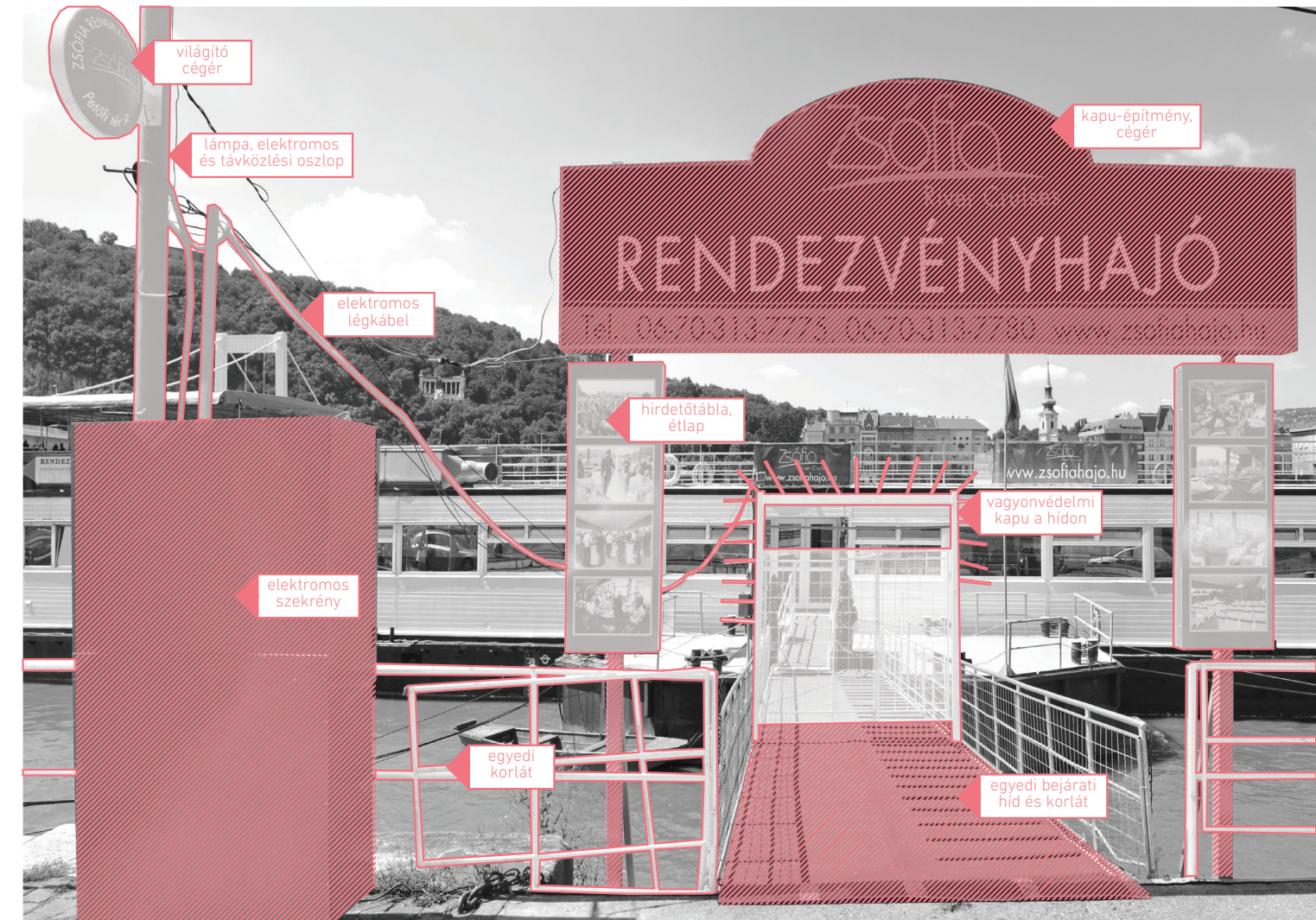
03. Városnéző hajó kikötőjének bejáratí gyalogos hídja - Jane Haining rakpart



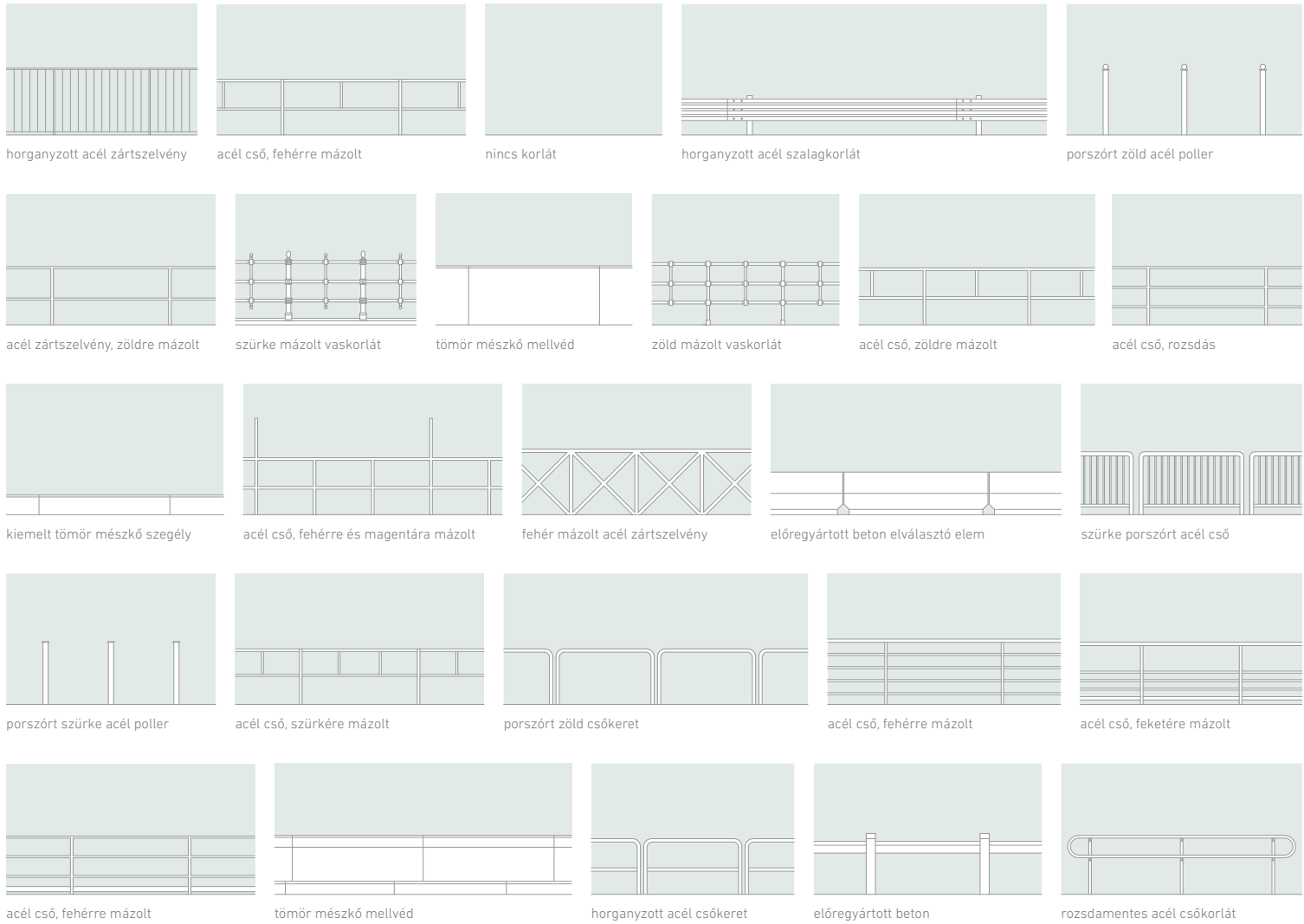
04. Étterem állóhajó és városnéző hajó kikötőjének bejáratí gyalogos hídja - Jane Haining rakpart



05. Étterem állóhajó bejárat gyalogos hídja - Jane Haining rakpart



06. Rendezvényhajó kikötőjének bejárat gyalogos hídja - Jane Haining rakpart



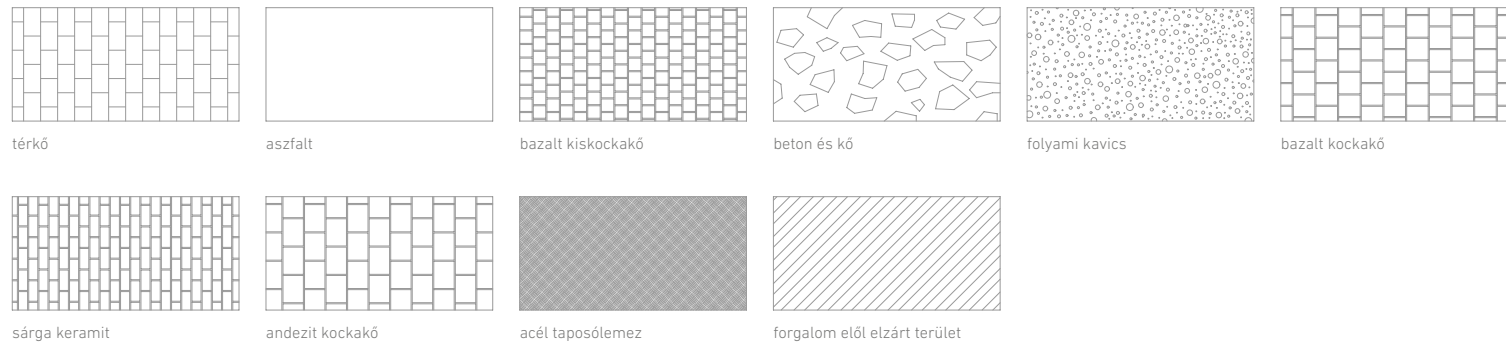
↔ *Korlát katalógus*
↓ *Archív fotó. Eötvös tér 1957*

KORLÁTOK

A parton megjelenő korlátok majdnem 30 különböző fajtája különösen zilált képet kölcsönöz a rakpartoknak (felsorolásukat tovább árnyalja eltérő festésük, felületkezelésük, sokuk leromlott állapota), miközben funkciójuk a legtöbb esetben megkérdőjelezhető. A gyalogos forgalmat az autóktól, az autós forgalmat a parkolástól elválasztó, valamint a gyalogosokat a Dunától elhatároló korlátok a partvonal általános metszetében elhagyhatóak. Csupán ott indokolt megjelenésük, ahol a gyalogosok számára fenttartott zóna veszélyesen beszűkül, illetve ahol gyalogosátkelő helyeknél az akadálymentes közlekedés biztosítása ezt megköveteli. Szerepük biztonságosan kiépített szegélyekkel, a vízbe esést megakadályozó jól pozícionált padokkal kiváltható.

A rakpart képének fontos meghatározója az átláthatóság, a vízhez való közvetlen hozzáférés lehetősége, a szabadon bejárható burkolt felület. Ebben a közegben csak a legszükségesebb esetekben javasoljuk a budapesti partszakaszon egységes kialakítású és felületkezelésű, filigrán acélkorlátok elhelyezését.





- ↔ *Burkolat katalógus*
- ↔ *Kikötői bak katalógus*
- ↓ *Archív fotó. Pesti alsó rakpart 1957*

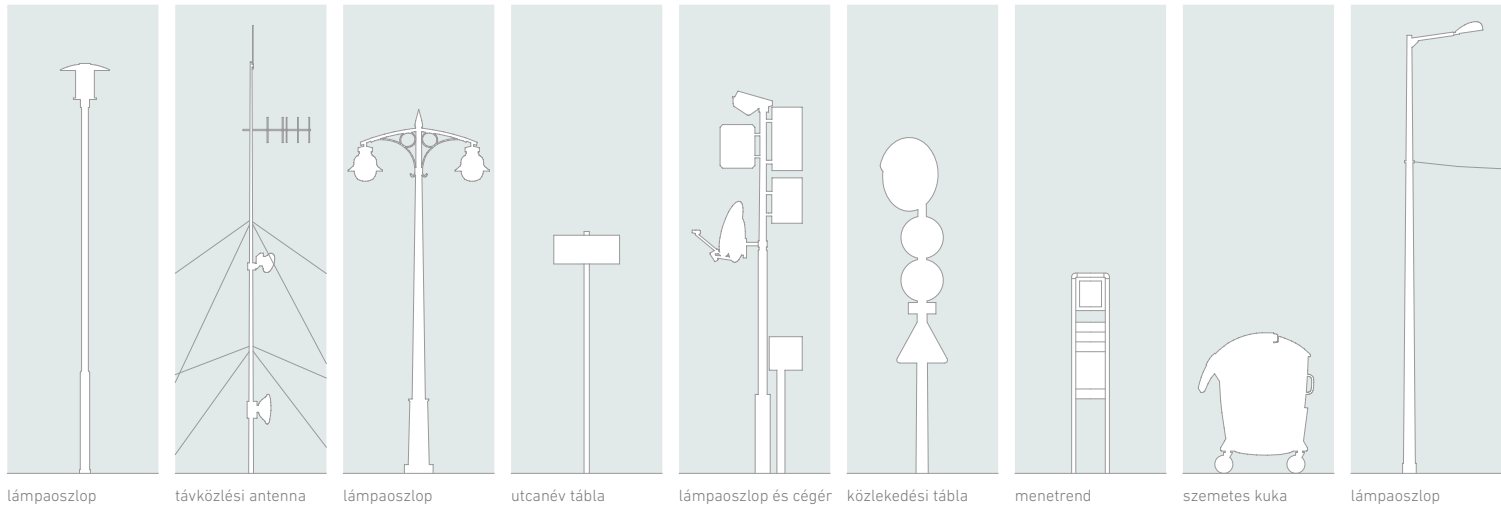
BURKOLATOK

A parton, a gépjárműforgalom és a folyó közötti partszakaszon a térburkolatok nem csupán számosságukban, hanem változásuk, keveredésük módjában is rendezetlen összképet mutatnak. Csupán leromlott, a karbantartás hiányát jól mutató, csak lokálisan javított állapotukban mutatnak hasonlóságot. A teljes partszakasz burkolata egységesen megoldható lenne a rakpartra hagyományosan jellemző bazalt kockakő burkolattal, illetve egyes teresedéseknél az ezt kiegészítő zöld-, illetve dunai kavicsal terített területekkel.

KIKÖTŐI BAKOK

A kikötői bakok elsődleges funkciójuk mellett fontos karakterképző elemei a rakpartnak. Mozgatásuk, megváltoztatásuk, kiváltásuk nagy alaptestjeik miatt problematikus, közép- és hosszútávon javasoljuk azonban a hagyományos öntöttvas kikötőbakok kizárólagos használatát, egységes színezéssel és felületképzéssel.





lámpaoszlop

távközlési antenna

lámpaoszlop

utcanév tábla

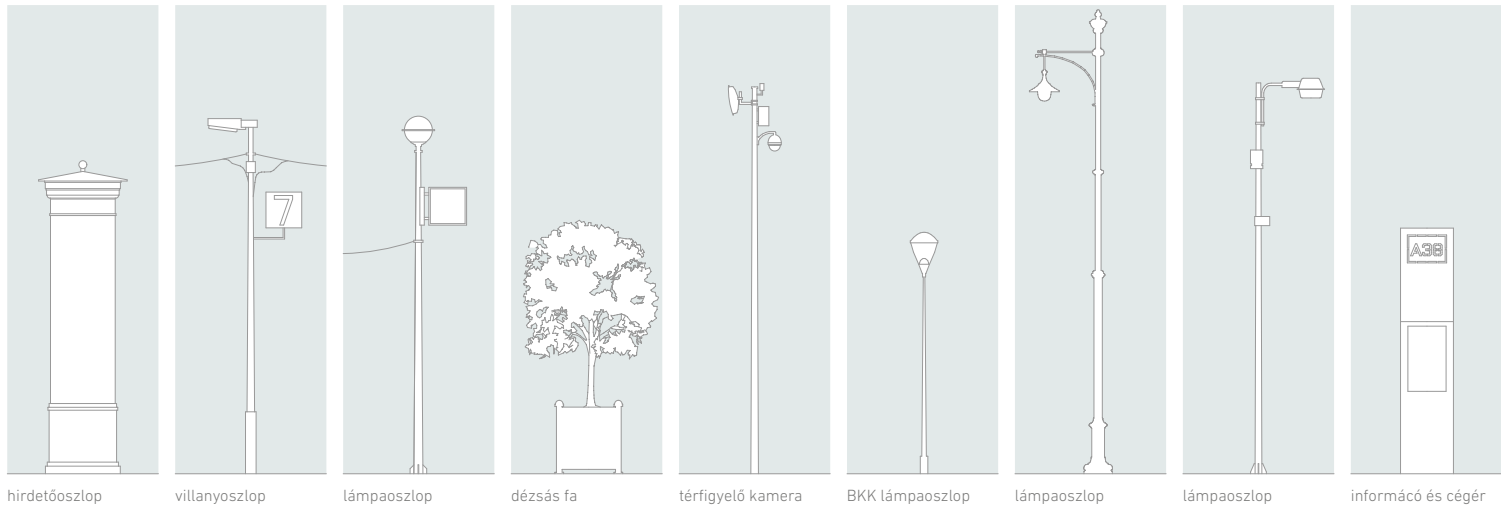
lámpaoszlop és cégér

közlekedési tábla

menetrend

szemetes kuka

lámpaoszlop



hirdetőoszlop

villanyoszlop

lámpaoszlop

dézsás fa

térfigyelő kamera

BKK lámpaoszlop

lámpaoszlop

lámpaoszlop

információ és cégér

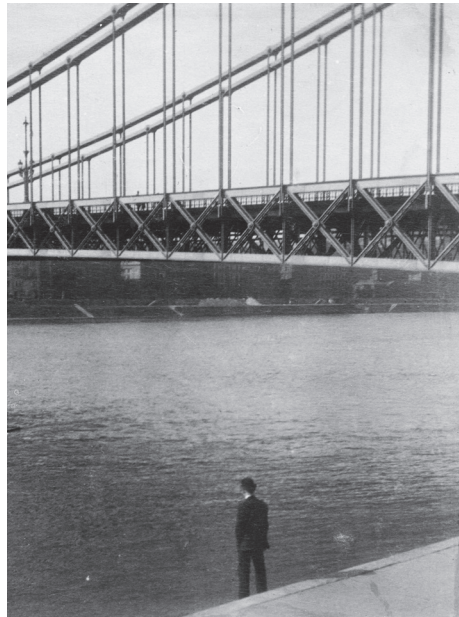
- ↩ *Burkolat katalógus*
- ↩ *Kikötői bak katalógus*
- ⌵ *Archív fotó. Belgrád rakpart 1930*

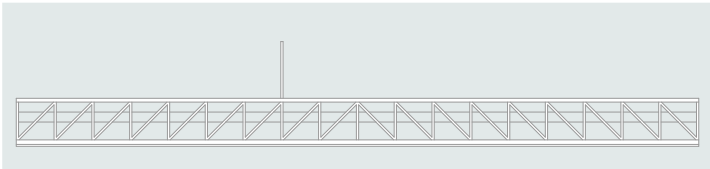
SZABADONLÁLLÓ ELEMEEK

A part menti szabadonálló elemekből a teljesség igénye nélkül mutatunk be egy sorozatnyi példát. A különböző funkciójú műtárgyak részben a kikötőhelyeken horgonyzó hajók és állóhajók járulékos, de nem szükségszerűen a parton elhelyezendő kellékei. Ezeken felül ide tartoznak az egyes közszolgáltatásokhoz (közvilágítás, információs táblák, parkolóórák, stb.) kötődő, partszakaszonként zavaróan eltérő műtárgyak is.

A helyzetet tovább rontják a bejárati gyalogoshidakhoz kötődő parti építmények, kapuk, kiegészítő árnyékoló szerkezetek és napernyők sora, melyeket ezt megelőzően az egyes esettanulmányokban kiemeltünk.

Ezen elemek összehangolása, egyes elemek tiltása, más igények integrálása kompakt, árvíz-tűrő, alaprajzi helyzetükben és egyenletes kiosztásukban végiggondolt, egységes kialakítású parti műtárgyakba fontos feladat volna. Ez szorosan összefügg a rakpartok képét jelentősen befolyásoló légkábelek megszüntetésével, az elektromos hálózat felszín alatti fejlesztésével.

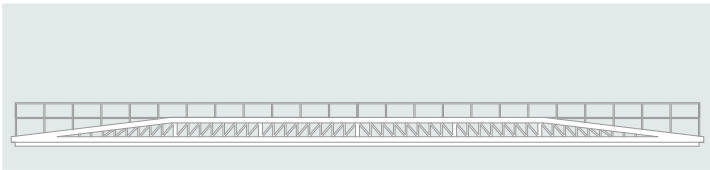




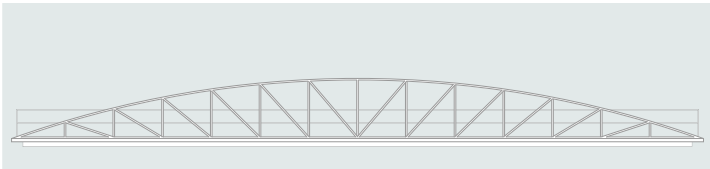
BKK hajójárat hídja



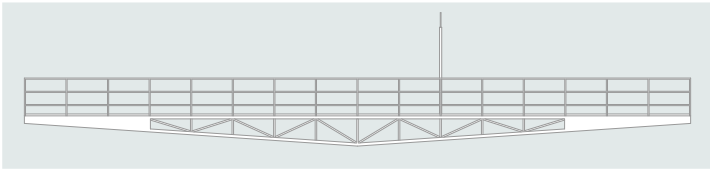
tömör bejárat híd (Nehru part)



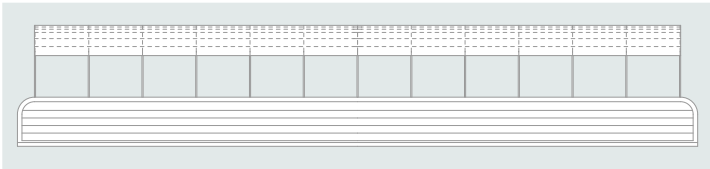
felső övű rácsos tartó híd



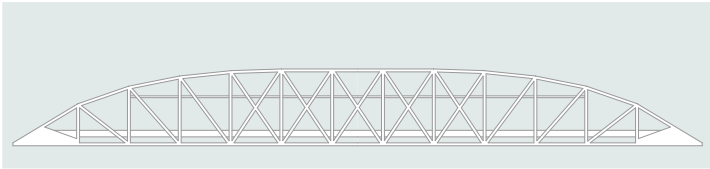
melegen hengerelt szelvényekből szerelt híd



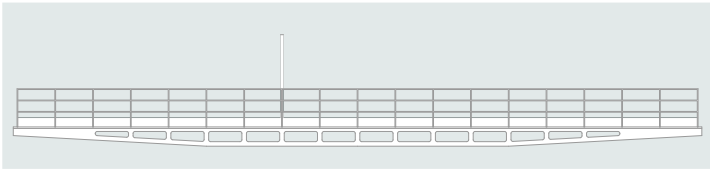
alsó övű rácsos tartó híd



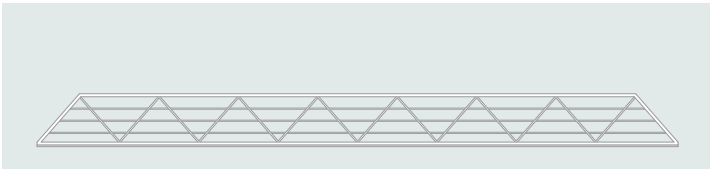
tömör mellvédű híd árnyékoló tetővel



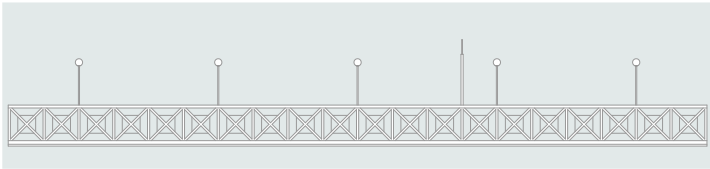
melegen hengerelt szelvényekből szerelt híd



acél lemez Vierendeel tartó híd



kortárs rácsostartó híd



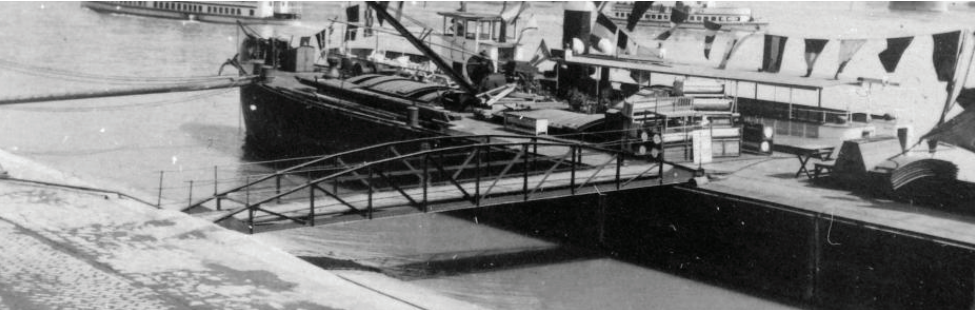
andrás-kereszt mellvédű híd

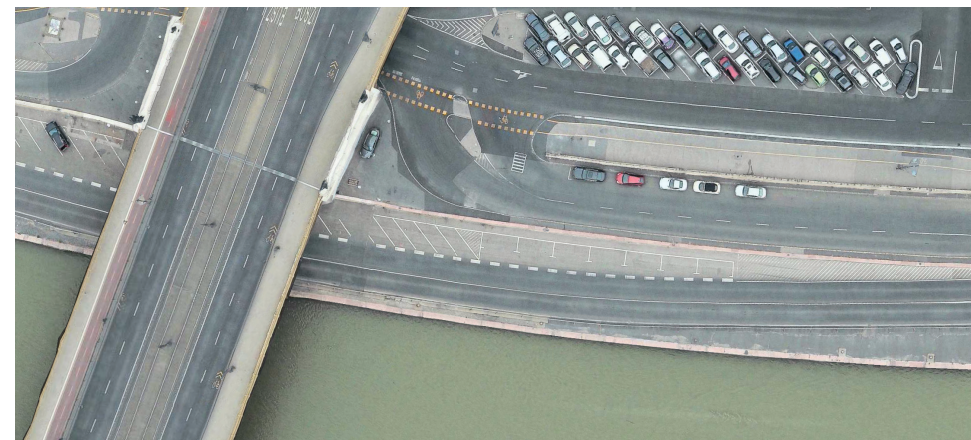
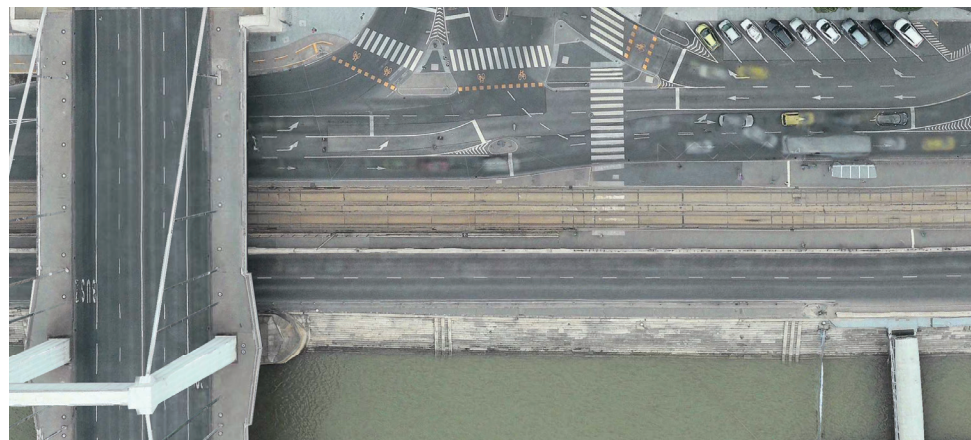
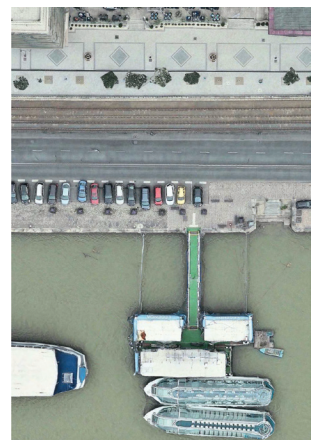
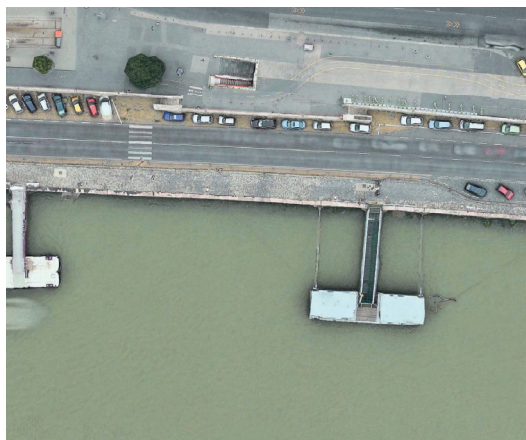
↩ Bejárat híd katalógus
⌵ Archiv fotó. Hajóhíd 1927

BEJÁRATI HIDAK

A dunai úszóművekre, hajókra vezető bejárat hídak kialakítására szintén rengeteg eltérő típust találhatunk, az egyes típusok szerkezetükben, áttörtségükben, színükben, korukban, de még szélességükben is jelentős eltéréseket mutatnak. Ezt a diverzitást tovább rontja, hogy a hídakat gyakran a felismerhetetlenségig beborítják nagyméretű reklámhordozók, gyakoriak a különböző típusú (donga, nyeregtető) ponyvás fedések, az egyedi világítási megoldások, a hídak járófelületének igénytelen burkolása (pl. szőnyegek), valamint a híd közepén elhelyezett vagyónvédelmi kapuk.

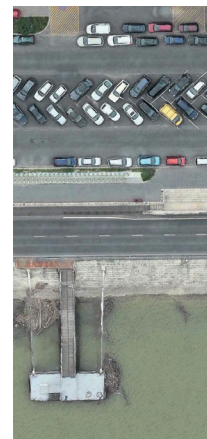
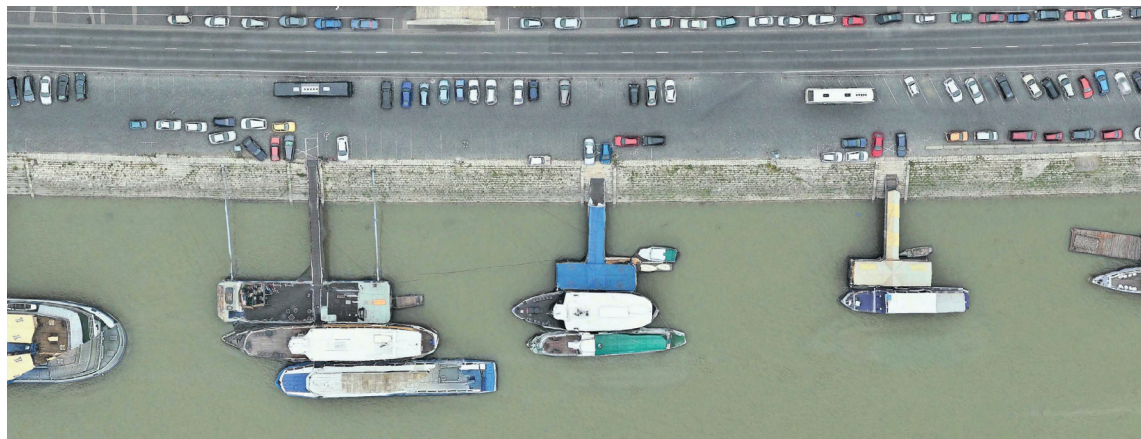
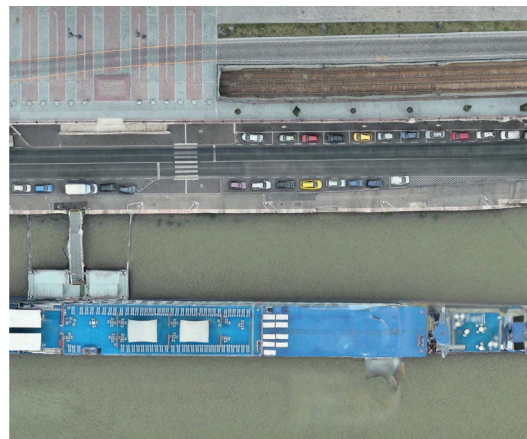
A hídak esetében is indokolt egységesítés kiindulópontjaként egy hagyományos, a parton több helyen is használt típust vettünk alapul. Az íves rácsostartó szerkezetű, könnyed híd kellőképpen áttört, a jelenleg is használt darabok felújítása mellett új hídak utángyártása is elképzelhető. A híd szerkezetének belső oldalát acél cső korlát egészíti ki a híddal megegyező fehér színben, a járófelület lehetőség szerint acéllemez, illetve nedvességet tűrő natúr faburkolat lehet. Sem a híd oldalsó felületeit betömörítő reklámok elhelyezése, sem a híd szerkezetéhez toldott kapuszerkezet elhelyezése nem elfogadható. A bejárat hídak képét gyakran tovább rontó vezetékek a híd járószintje alatt, visszahúzott és rejtett helyzetben vezethetők.

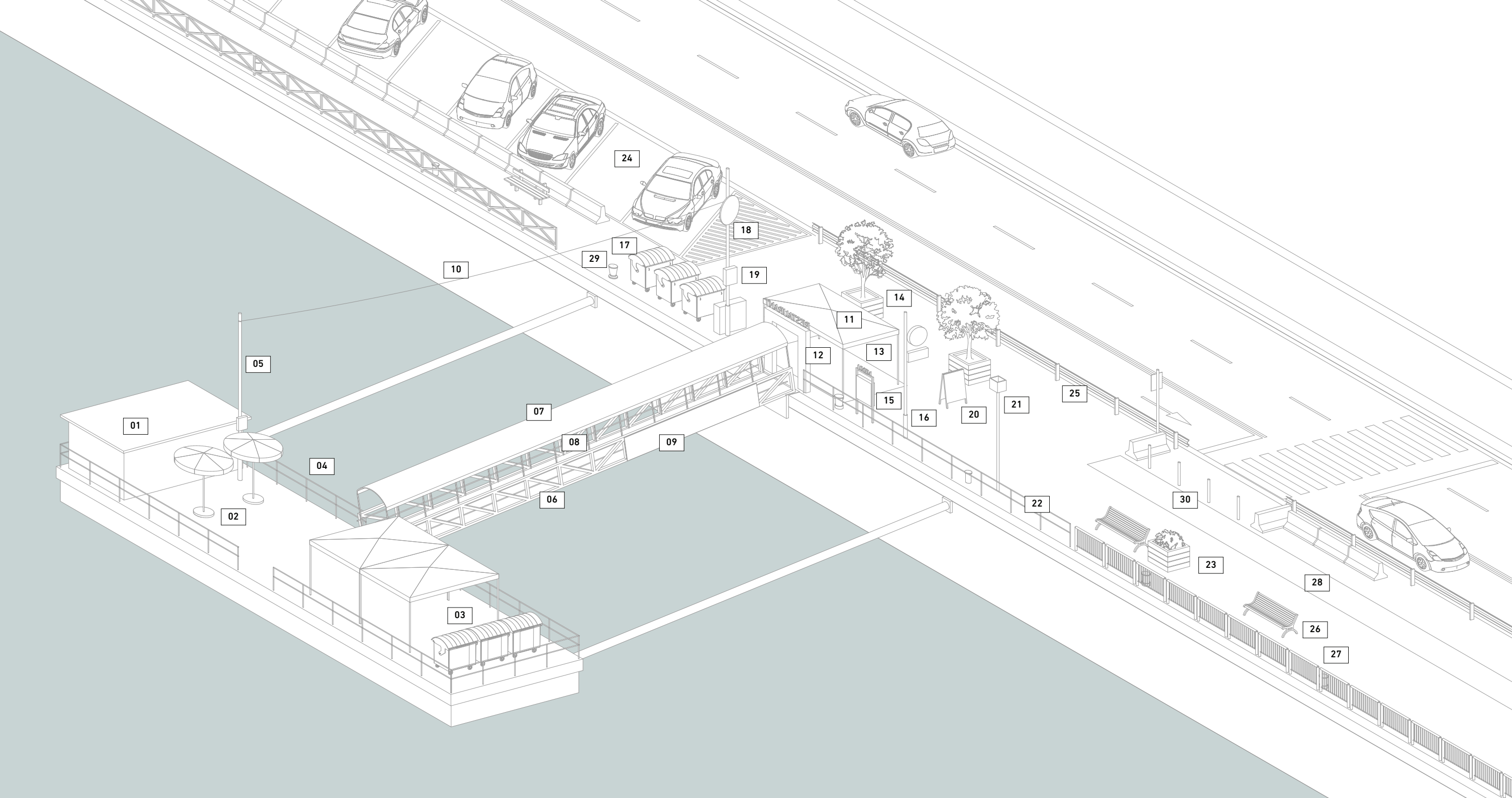




PARKOLÁS

A budapesti rakpartokon az autós közlekedés dominanciája és a folyóparti területekkel szemben támasztott változó igényeink közt feszülő ellentmondás nehezen feloldható. A gépjárműforgalom elvágja a várost és a potencióális használókat a Dunától. A járulékosan megjelenő, kiemelkedően értékes, rekreációs célra könnyen hasznosítható területeket elfoglaló parkolók (személygépjárművek, turistabuszok, magánparkolók) helyzete méltatlan a világörökségi helyszínhez, lényegét tekintve pazarló állapot. Míg az átmenő forgalom kiváltása komplex, hosszútávon megoldandó probléma, a parkolási lehetőségek kiváltása, az általuk elfoglalt terület józan optimalizálása fontos potenciálokat szabadíthat fel a parton, ezért ennek megvalósítása már rövid távon is kiemelt cél lehet.





MEGLÉVŐ ÁLLAPOT

ÚSZÓMŰ

- 01 Felépítmény
- 02 Kiegészítő fedés/árnyékolás
- 03 Hulladéktárolás
- 04 Egyedi korlát az úszómű peremén
- 05 Elektromos oszlop/távközlési antenna

HÍD

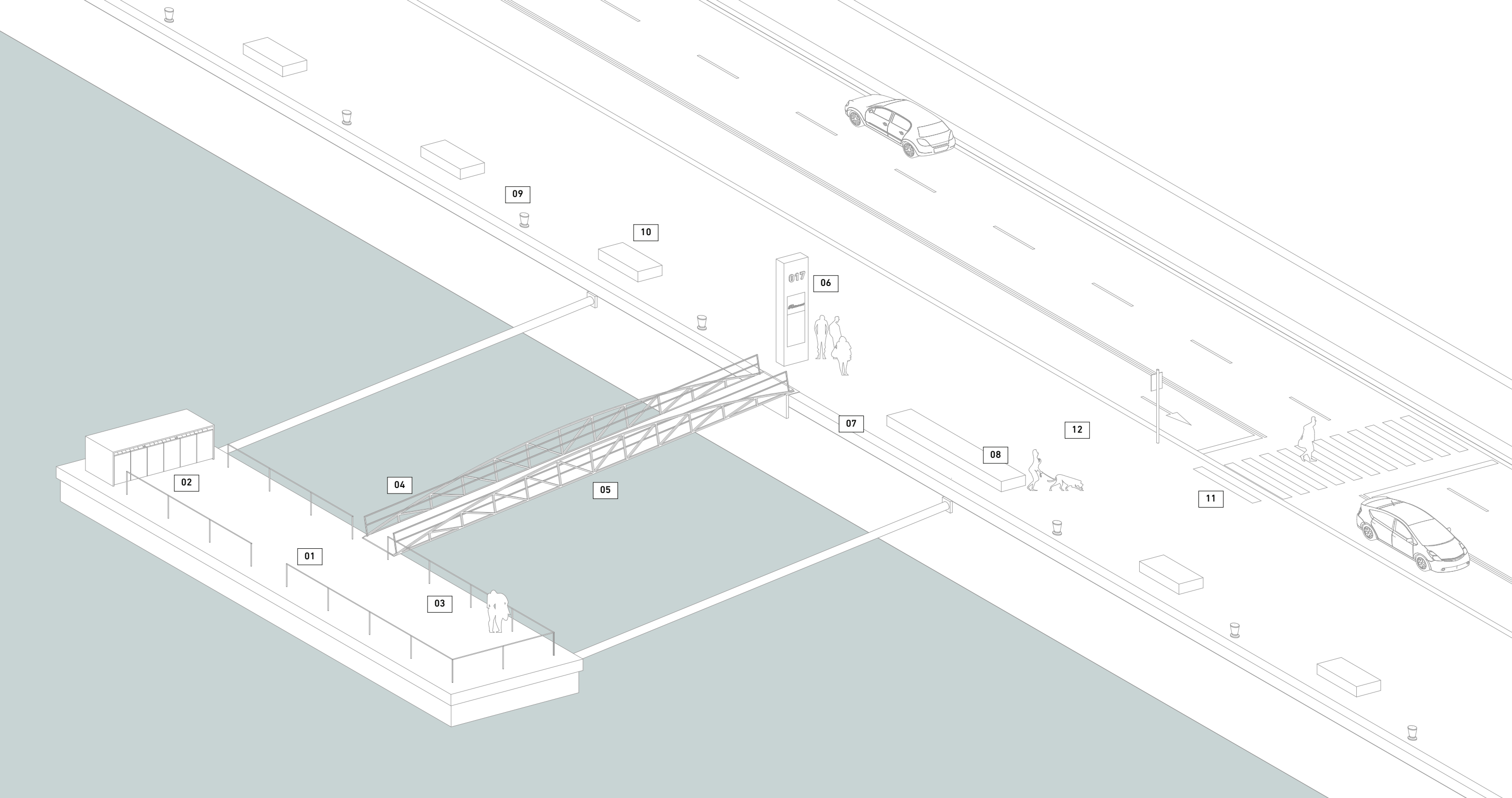
- 06 Korlátlan szélességű egyedi híd
- 07 Híd fedése/árnyékolása
- 08 Kiskapu a hídon
- 09 Tömör felület/reklámfelület
- 10 Látszó elektromos kábelek

HÍDFŐ

- 11 Önálló árnyékoló, parti építmény
- 12 Kapuszerkezet
- 13 Műfű, egyedi térburkolat
- 14 Planténerbe ültetett növényzet
- 15 Információs felület, étlap
- 16 Cégér, termék-reklám
- 17 Hulladéktárolás
- 18 Távközlési antenna
- 19 Elektromos szekrény
- 20 Mobil hirdetés
- 21 Kiegészítő világítás
- 22 Korlát

PART

- 23 Planténeres növényzet
- 24 Parkolás a parton
- 25 Szalagkorlát
- 26 Eltérő padok
- 27 Eltérő korlátmegoldások
- 28 Eltérő burkolatok
- 29 Eltérő kikötői bakok
- 30 Pollerek



TERVEZETT ÁLLAPOT

ÚSZÓMŰ

- 01 Üres járófelület
- 02 Rejtett hulladéktárolás
- 03 Peremtől visszahúzott korlát

HÍD

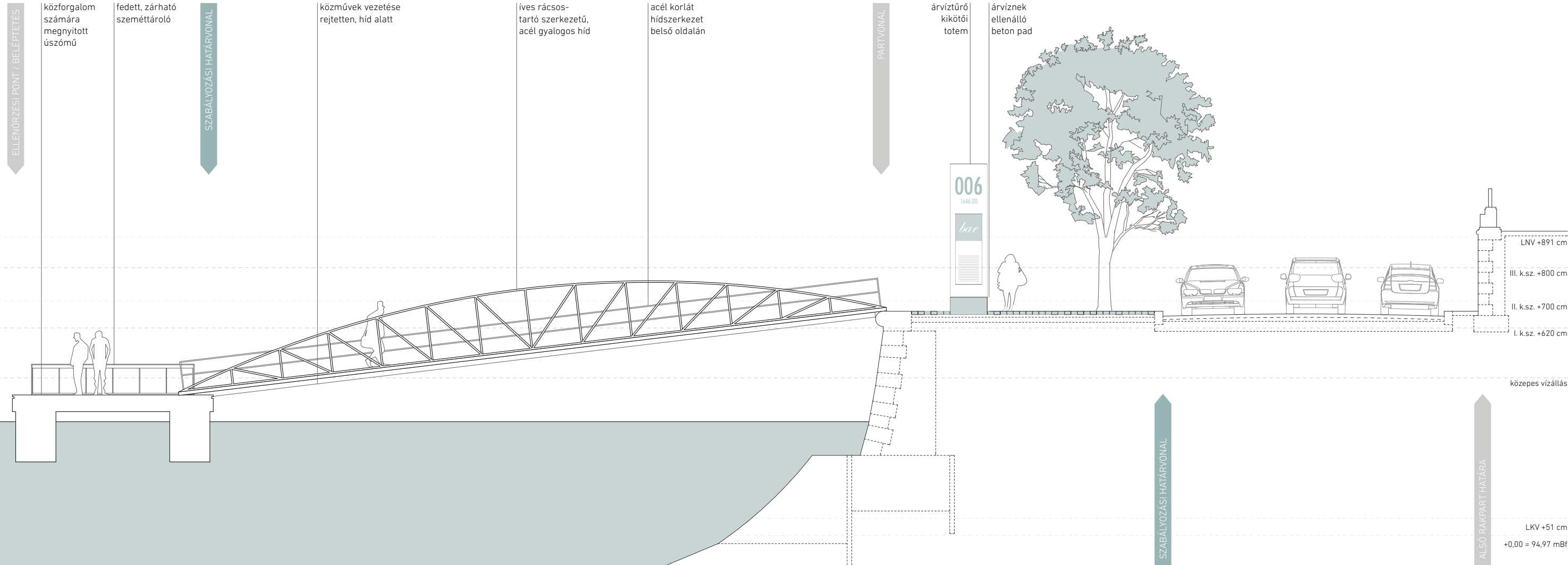
- 04 Egységesített híd
- 05 Rejtett elektromos vezetékek

HÍDFŐ

- 06 Totem
- 07 Vörös mészko szegély
- 08 Korlát-pad

PART

- 09 Egységes kikötői bakok
- 10 Egységes árvízálló padok
- 11 Gyalogos átkelő akadálymentesítése
- 12 Egységes, rendezett térburkolat



↔ Javasolt általános Duna-parti metszet

TERVEZETT ELEMÉK

A javaslat kiindulópontja, hogy a parton kikötő hajók, állóhajók esetleges, minden esetben eltérő, a part teljes hosszát vizsgálva méltatlan rendezetlenséget eredményező használati tárgyait, műtárgyait, reklámhordozóit, gazdasági kiszolgáló funkcióit szigorú szabályozással magukra a hajókra szorítsuk vissza.

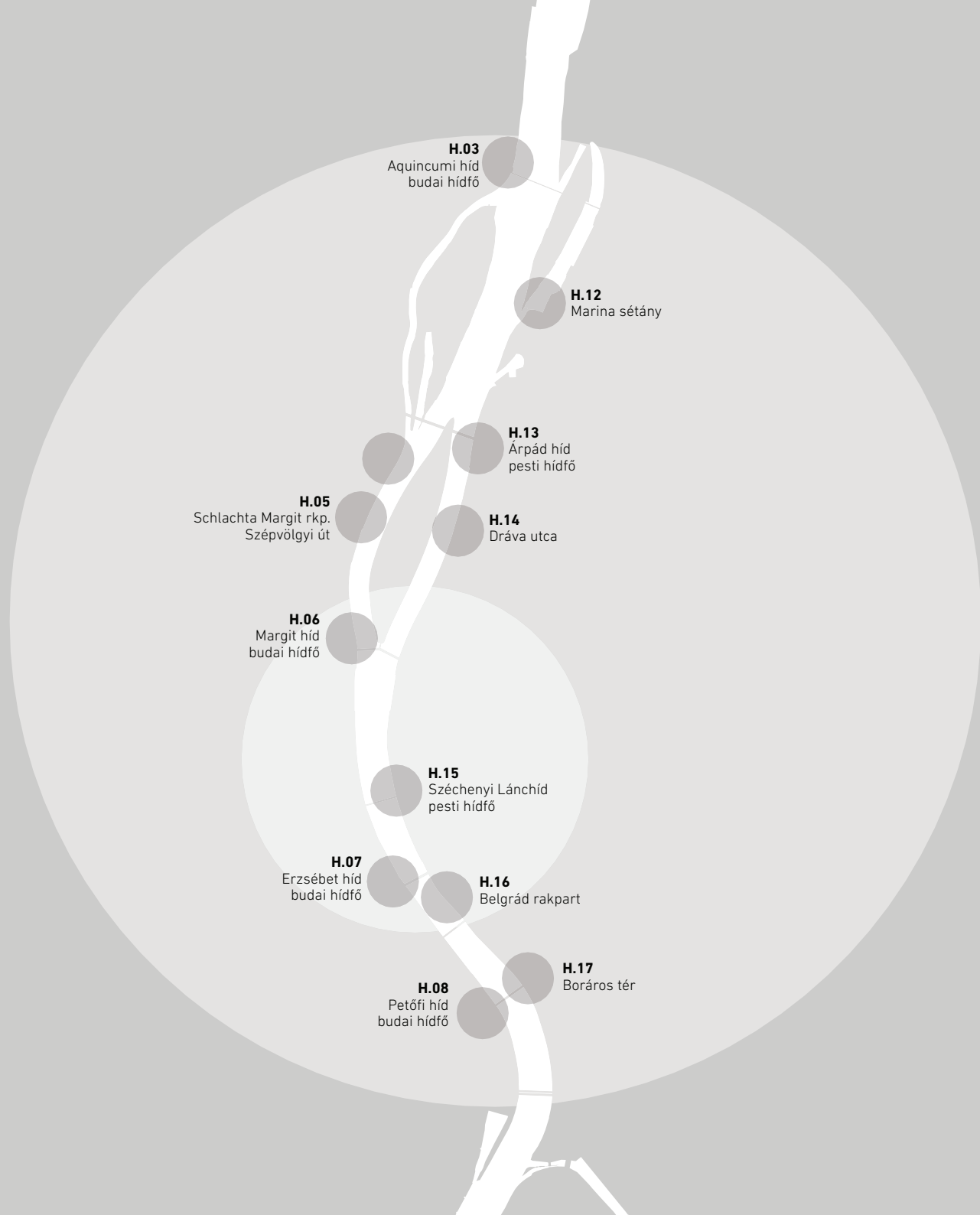
Az így kialakuló helyzet a pontosan megszabott határokkal egyszerű képet ad. Az úszómű szabadon bejárható, felépítményektől és gazdasági használatától megszabadított – közhasználat számára megnyitott magánterületként – kvázi köztérre válhat, így az elsődleges használat nem érintett időben értékes közösségi terekkel gazdagodna a város. A folyóhoz való közvetlen hozzáférés biztosított, az úszómű korlátai a szélső peremtől visszahúzva jelennek meg, a hulladéktárolás egységesen, rejtve megoldható.

A reklámfelületektől megtisztított, egységesített hidak könnyed szerkezetükkel és egységes színükkel jelennek meg a kikötőhelyek által szabott ritmusban a parton.

A parti sáv műtárgyai integrált, szoborszerű finombeton elemekként (árvíztűrő pad és információs totem-oszlop) jelennek meg a kikötőkben. A totemek egységes keretet biztosítanak a partvonal összefüggéseit mutató infografika, a különböző bérlok információs felületei és cégerei, a közvilágítás és egyéb elektromos közmű igények számára.



↔ Javasolt rendezés látványterve



H.03
Aquincumi híd
budai hídfő

H.12
Marina sétány

H.13
Árpád híd
pesti hídfő

H.05
Schlachta Margit rkp.
Szépvölgyi út

H.14
Dráva utca

H.06
Margit híd
budai hídfő

H.15
Széchenyi Lánchíd
pesti hídfő

H.07
Erzsébet híd
budai hídfő

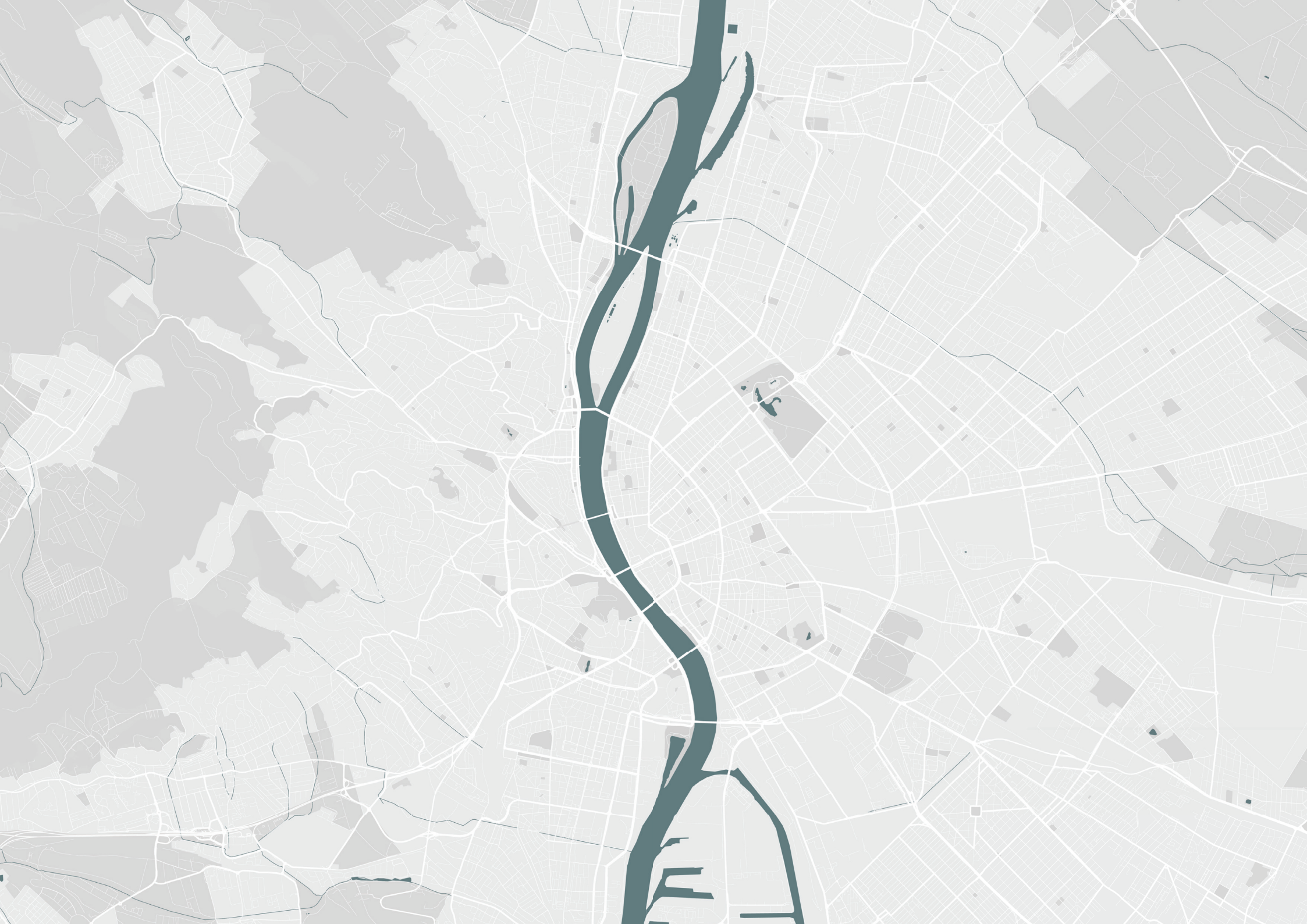
H.16
Belgrád rakpart

H.08
Petőfi híd
budai hídfő

H.17
Boráros tér



HELYSZÍNEK HARMADIK FEJEZET



ANALÍZIS

Az ideiglenes pavilonok arculatának meghatározását a 12 budapesti Duna-parti helyszín elemzése alapozta meg. A kutatás kiindulópontja minden esetben a hely, a helyszínek adottságai, történetük megismerése, feltérképezése.

A bemutatott helyszínek három csoportba rendezhetők (sorrendjük is ezt követi, miközben északról délre halad előbb a budai, majd a pesti oldalon):

- A. Egyedi helyzet - Idomulás
- B. Belvárosi környezet - Szigorú szabályozás
- C. Külső terület - Kísérletezés

A helyszínjavasaltok a fővárosi érdekeltségű Duna-parti területekről minden esetben egy térbeli, perspektívikus rajzot és egy helyszínrajzot mutatnak be. A helyi adottságok ábrázolása mellett minden helyszínen látható az adott területre javasolt pavilon pozíciója, mérete és az esetleges kitelepülési lehetőség határvonala is. Több helyszínen javasolt a hasznosítás feltételeként a pavilon közvetlen környezetének rendezése: a burkolt felületek szükséges módosítása, növényzet telepítése, esetleges indokolt forgalmi változtatások egyaránt szerepelnek a helyszínrajzokon.

A helyszínek vizsgálatának jól érzékelhető konkrét célja a pavilonok befogadására legalkalmasabb helyzetek megtalálása. Ez az analízis kiegészíti és folytatja a Duna 2020 program háttérzónákat, elérhetőséget és megközelíthetőséget, jelenlegi használatot feltáró kutatását.

HELYSZÍN /

Helyszín megnevezése - Pesti/Budai oldal - Duna folyami km

H00

FUNKCIÓ /

Vendéglátás konyha nélkül

Vendéglátás konyhával

szabályozási besorolás /

Egyedi helyzet - Illeszkedés

A

Belvárosi környezet - Szigorú szabályozás

B

Külső terület - Kísérletezés

C

KORLÁTOZÁSOK /

Világörökségi terület

Terület távlati fejlesztése *

Értékes faállomány **

Terület hullámtérben ***

Közmű biztonsági övezet ****

KÖZMŰ ELLÁTOTSÁG /

Közművel jelenleg ellátott

Közműsatlakozás kis távolságon belül

Közműsatlakozás nagy távolságra

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE /

1x / 2x / 3x / 4x / 5x / 6x / 7x feles elem

1x / 2x / 3x / 4x teljes elem

ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE /

1x / 2x / 3x / 4x / 5x / 6x / 7x zárható kiszolgáló elem

FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS /

Megengedett

Nem megengedett

FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE /

Alapterület maximális méretei (alapterület m²)

FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA /

Tető magassága

ZÁRT TEREK MAGASSÁGA /

Tető alá helyezett zárható terek magassága (minimum - maximum)

ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA /

Zárt terek és fedett-nyitott tető alapterületének maximális aránya

FAL - SZÍN /

Tetszőleges (ajánlás: Duna-színek)

Szabályozott RAL 9010 fehér

RAL

FAL - STRUKTÚRA /

Kis elemes

Perforált

Vízszintes osztás

Függőleges osztás

Nagy táblás

FAL - ANYAG /

Fa

Textil, ponyva

Üveg

Porszórt fémlemez

Fe

KOMPOZÍCIÓK

FEDETT-NYITOTT TÉREN KÍVÜLI KITELEPEDÉS KONTÚRJA /

Fedett nyitott tér határán kívüli kontúr alaprajzi méretei

ZÁRT ELEMEL HELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA /

Fedett nyitott tér határától visszahúzott kontúr alaprajzi méretei

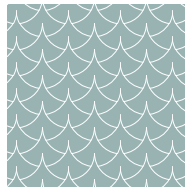
↔ Szabályozási adatlap jelmagyarázata
↓ Helyszínrajzok jelmagyarázata

- tervezett pavilon
- Duna
- park, fás terület
- meglévő étterem, büfé
- meglévő bár, kocsmá
- gyalogos megközelítés
- kikötőhely
- sportpálya
- játsszótér
- BKK hajóállomás
- villamosmegálló
- buszmegálló
- HÉV megálló
- jelentős autóforgalom
- kerékpárút
- köztéri szobor
- híd
- parkoló

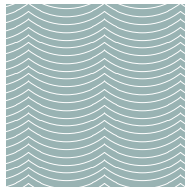
ADATLAPOK

A helyszínek hasznosítására adott lehetőségek normatív szabályozásához itt, a helyszínek bemutatásánál található az adott területre vonatkozó szabályozási adatlap. Ez rögzíti a telepíthető ideiglenes pavilonok méretét, kialakítási lehetőségeit, arányait, az alkalmazható anyagok körét. Ezek a paraméterek a pavilonok kialakítását részletező negyedik fejezettel szorosan összefüggenek.

A további védelmek, korlátozások és a közmű ellátottság alapadatait az szintén az adatlapokon jelöljük.



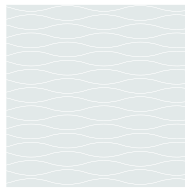
H.07
Erzsébet híd
budai hídfő



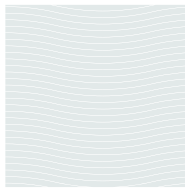
H.17
Boráros tér



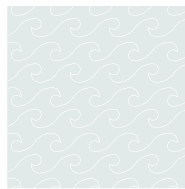
H.06
Margit híd
budai hídfő



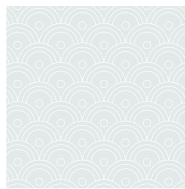
H.15
Széchenyi Lánchíd
pesti hídfő



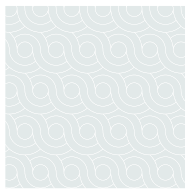
H.16
Belgrád rakpart



H.03
Aquincumi híd
budai hídfő



H.04
Schlachta Margit rkp.
Tímár utca



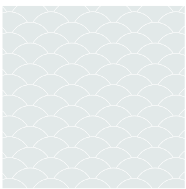
H.05
Schlachta Margit rkp.
Szépvölgyi út



H.08
Petőfi híd
budai hídfő



H.12
Marina sétány



H.13
Árpád híd
pesti hídfő

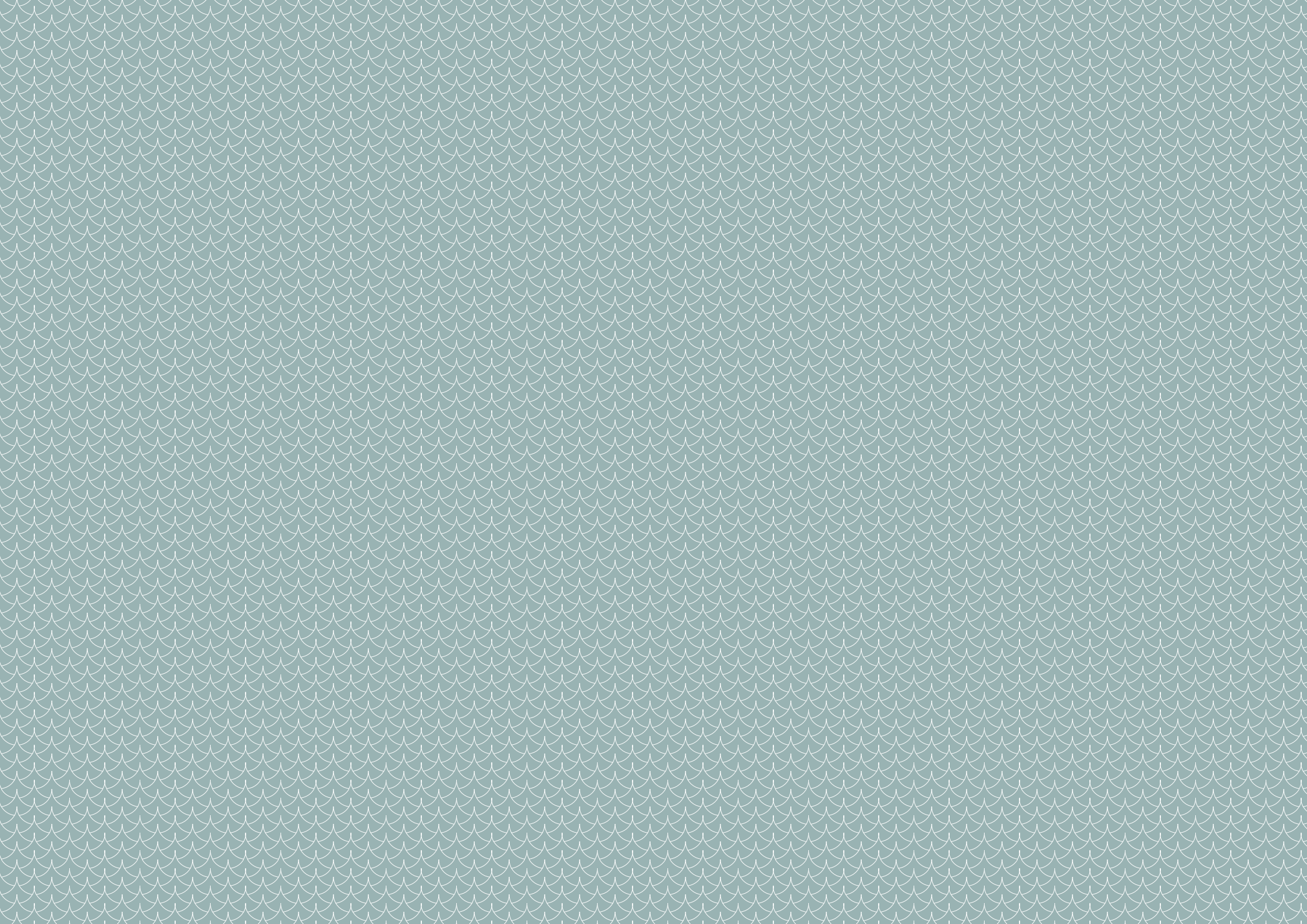


H.14
Dráva utca

A EGYEDI HELYZET IDOMULÁS

Az első csoport helyszínei eltérő karaktereik mellett két dologban hasonlítanak egymásra. Egyrészt található területükön olyan meglévő műtárgy, épített elem (híd, felüljáró, stb), mely vagy hasznosítatlanul, üresen áll, vagy lehetőséget biztosít a hozzá idomuló belakásra. Másrészt ezen területek esetében a helyszín sűrűsége miatt további szabadonálló pavilonnal nem is lenne elképzelhető a terület hasznosítása, mivel az csak fokozná a zsúfoltságot vagy túlépítettséget.

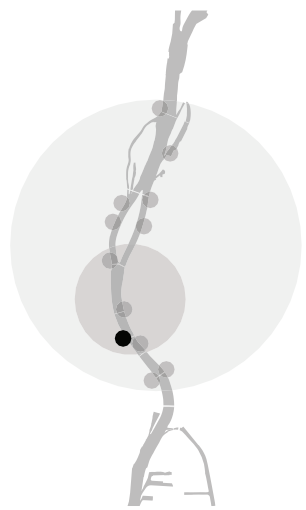
Így ezeken a helyszíneken ez a fajta idomuló viselkedés egyszerre jelenti a meglévő lehetőségek racionális használatát, és a helyzethez idomulással egyfajta rejtőzködőbb, tapintatosabb viselkedést is.

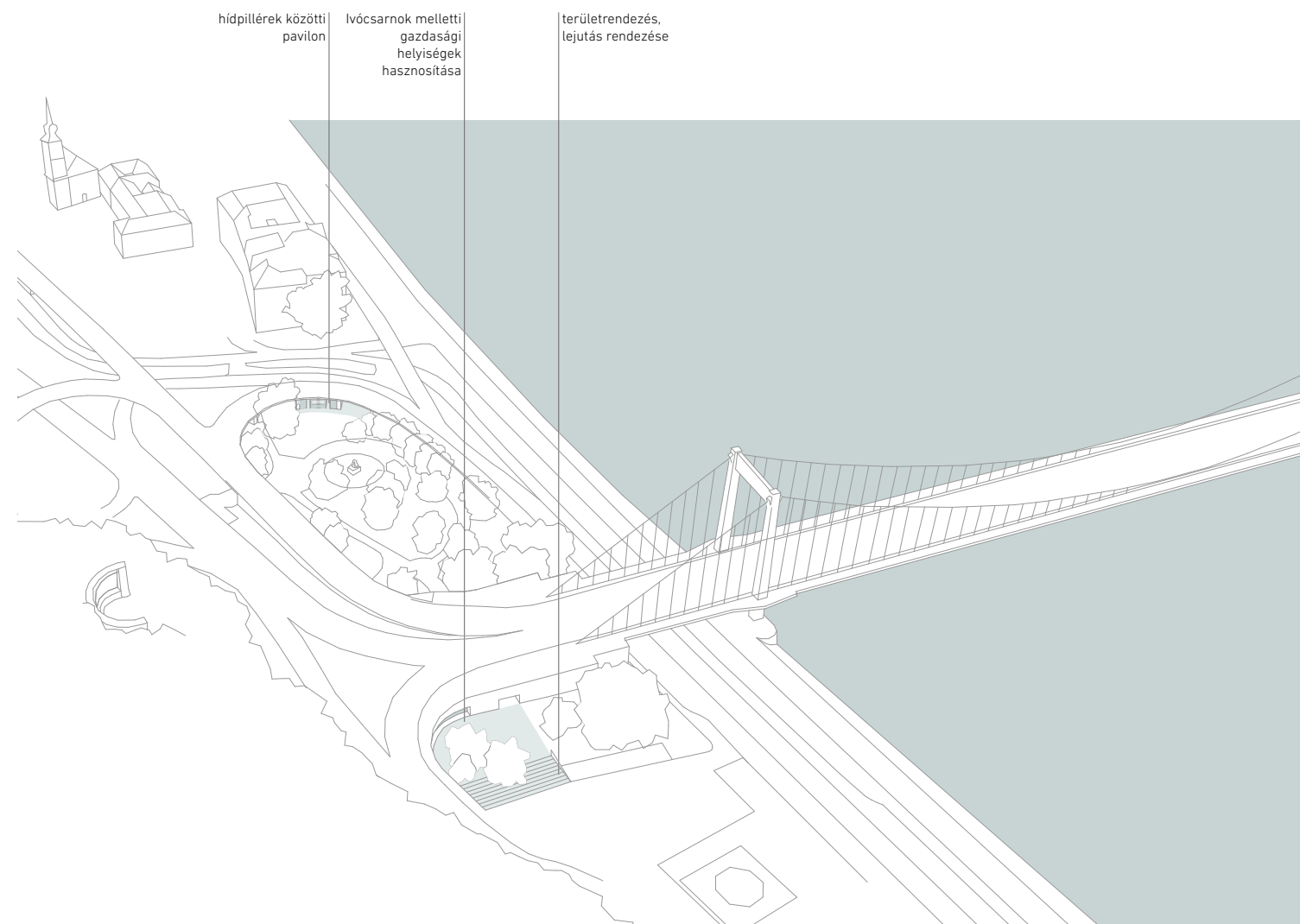


A

H.07

ERZSÉBET HÍD
BUDAI HÍDFŐ
1646,00 FKM





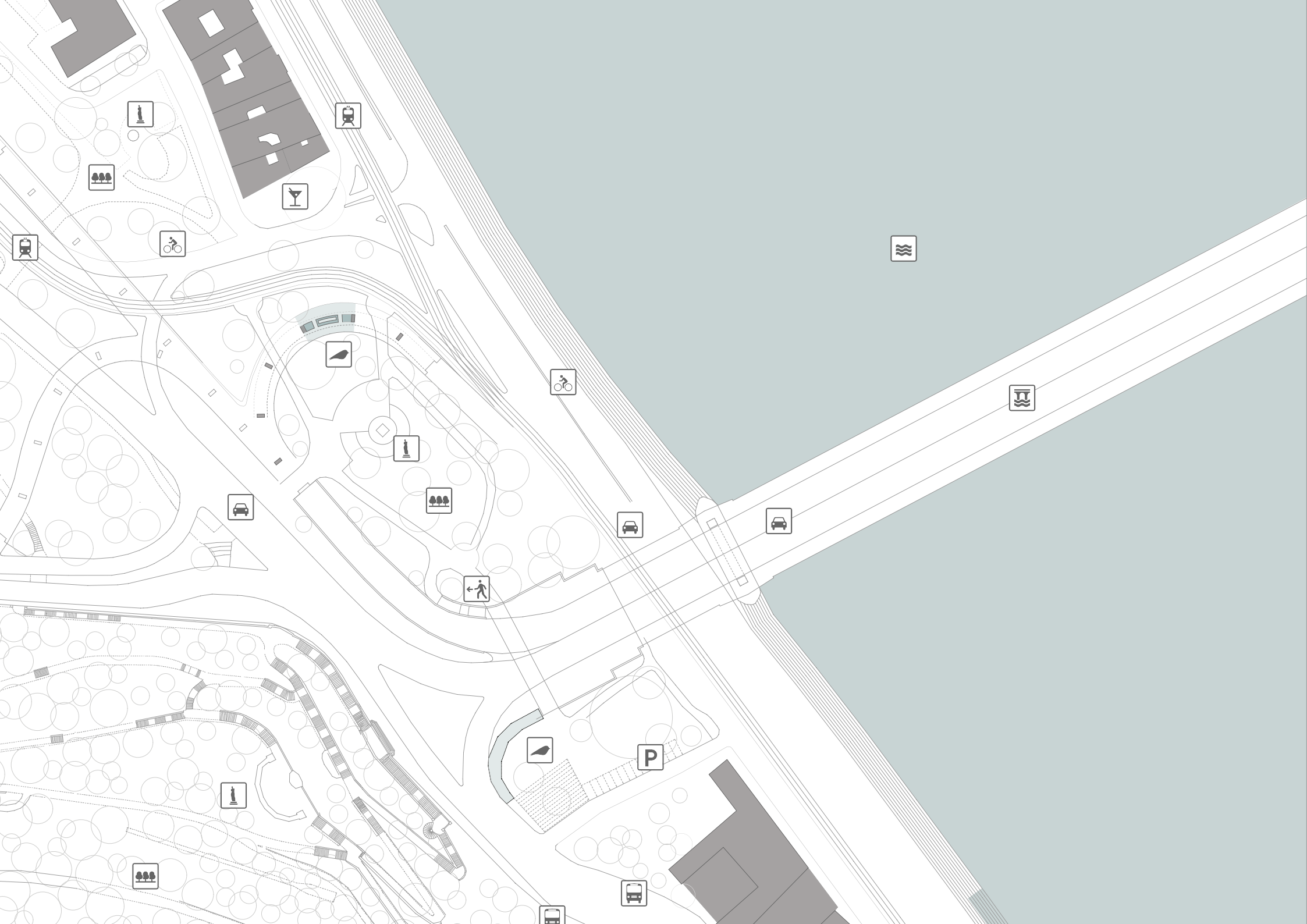
- ↑ Archiv fotó. Az Erzsébet híd terheléspróbája 1964
- ↔ Axonometrikus ábra
- ↓ Helyszínfotó 2016



Az Erzsébet hídról vezető autós felüljáró által övezett közpark alulhasznosított, az autós infrastruktúra által szétszabdalt környező zöld közterületekhez képest azonban kiváló adottságokkal rendelkezik: a jelentős forgalmi terhelés ellenére is intim helyzet jött itt létre. A park közepén álló Erzsébet királyné szobra, illetve annak kompozíciójából adódó aurája miatt a parkban további építmény elhelyezése nem javasolt, a felüljáró alatt létrejött fedett-nyitott terek azonban jó lehetőséget biztosítanak a zöldfelületet és a jó közlekedési kapcsolatokat (kerékpárút, villamosmegállók) kihasználó új funkció számára.

A felüljáró alatti területen belül is kiválasztható az a legoptimálisabb, két híd-pillér közötti támaszköz, mely egyaránt kapcsolódik a Duna, a belső park és a villamospálya túloldalán a platánfa árnyékában régóta üzemelő terasz látványához. Az ide javasolt pavilon zárható tereivel a pillérek közé feszül, de kitelepül a felüljáró alatt kínálkozó fedett tér alá.

A híd déli oldalán az Lvócsarnok jelenleg is üzemel, környezete azonban méltatlan mind a belvárosi helyzethez, mind a híd nagyvonalúságához. A közvetlen környezet rendezésével (gyalogos lejutás, esetleges parkolók rendezése, kitelepülés lehetőségének biztosítása, alagút gyalogos- és kerékpáros forgalmának elegáns továbbvezetése), valamint az Lvócsarnok melletti elektromos- és raktár-helyiségek hasznosításával értékes és jól működő köztér jöhet itt létre.



↓ Archiv fotó. A lerombolt Erzsébet híd. 1947



HELYSZÍN / Erzsébet híd - pesti hídfő - 1646,00 km

H07

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyha nélkül

SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Egyedi helyzet, idomulás

A B C

KORLÁTOZÁSOK /

KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás kis távolságon belül

K2

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / Nincs

ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 2x

FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Megengedett

ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m

FAL - SZÍN / RAL 9010

FAL - STRUKTÚRA / Homogén, nagy táblás

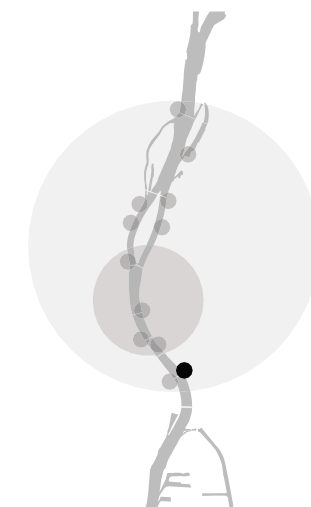
FAL - ANYAG / Porszórót acél / Üveg / Textil, ponyva

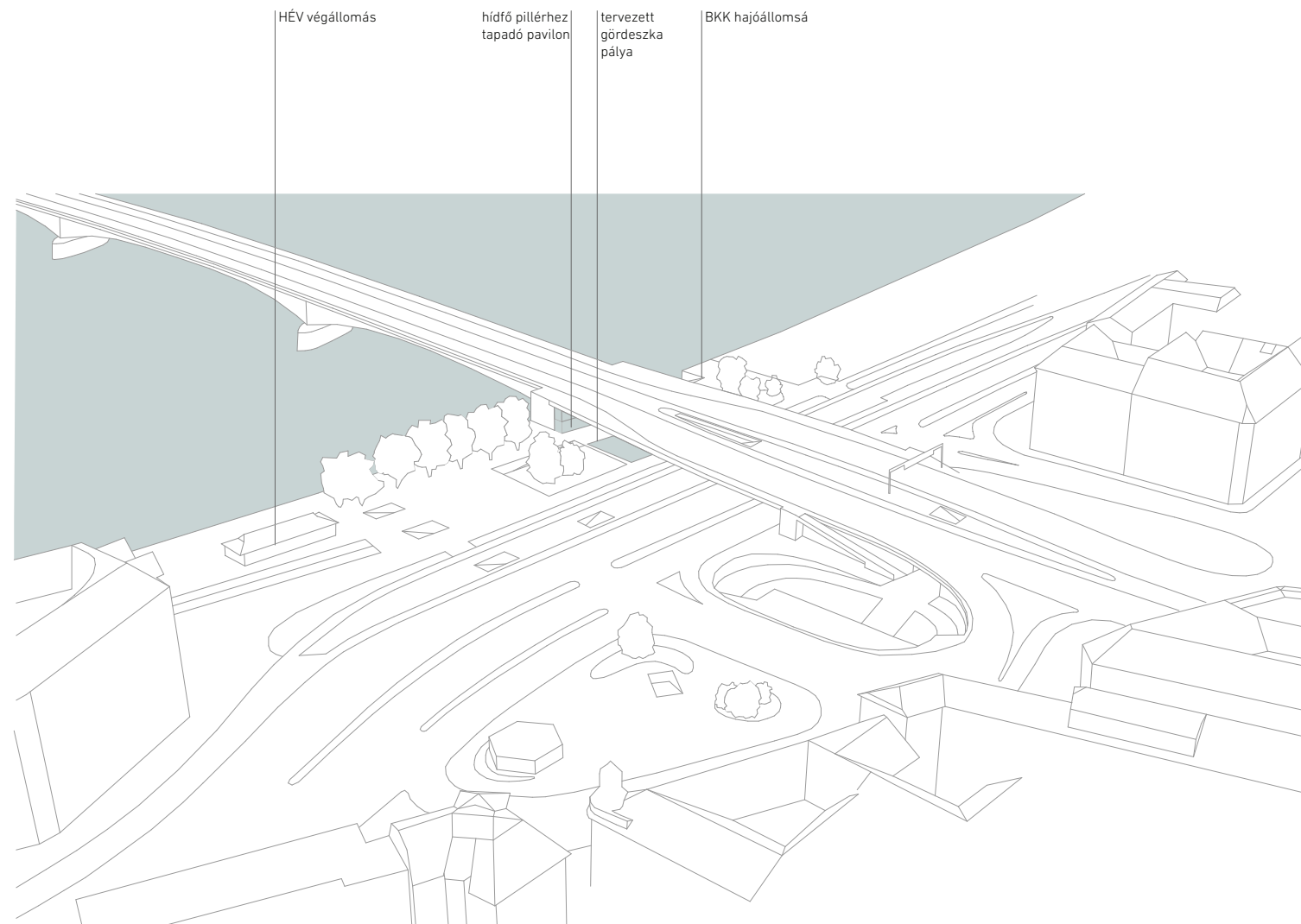
ZÁRT ELEMELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / Pillérek közötti terület



A
H.17

BORÁROS TÉR
1644,00 FKM

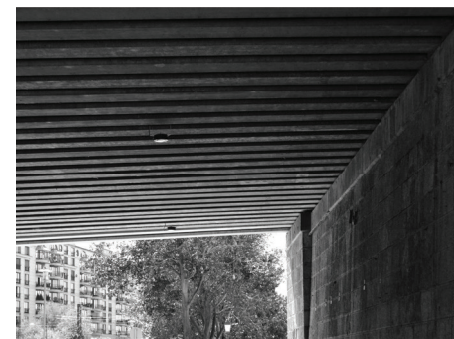


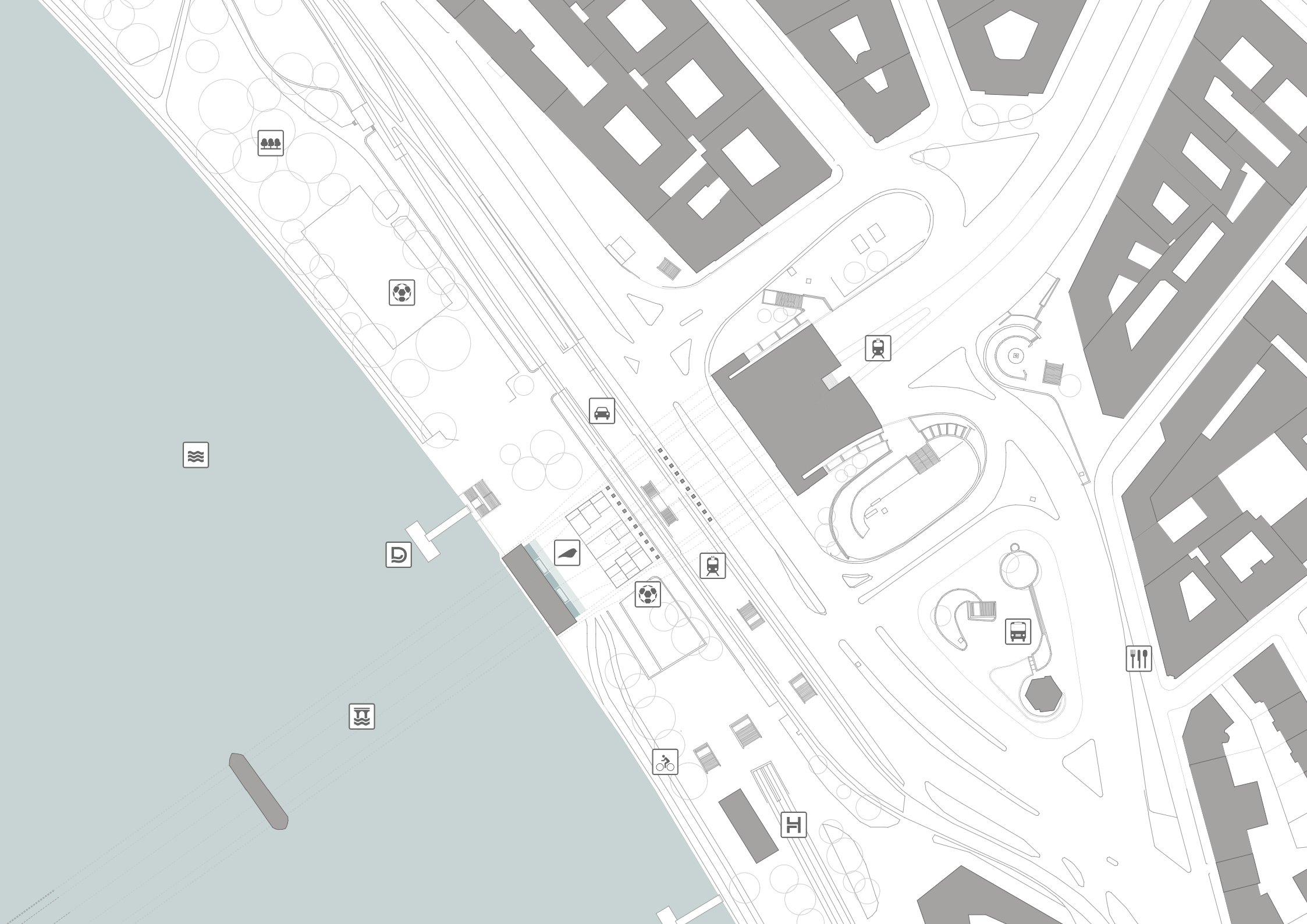


- ↑ Archiv fotó. A Petőfi híd újjáépítése 1952
- ↔ Axonometrikus ábra
- ↓ Helyszínfotó 2016

A Duna 2020 programban meghatározott fővárosi terület jobbára a Petőfi híd alatti területre korlátozódik. A megújuló Nehru part és a Boráros tér rendezetlen, lehasznált területe között a többnyire közlekedés kiszolgáló, szolgáltató és kereskedelmi egységek zsúfoltsága miatt a helyszínen szabadonálló pavilon elhelyezése nem javasolt.

A híd alatt megvalósuló gördeszkás park és az itt átvezető fontos gyalogos- és kerékpáros útvonal mellett azonban elképzelhető a hídfőhöz tapadó, a híd alatti teret teljes magasságban belakó pavilon létrehozása. A jelentős alapterületű keskeny sáv a korlátozott kitelepülési lehetőségekkel rendelkező vendéglátás mellett alkalmas lehet a gördeszkás park, a területen sportolók, a BKK hajóállomás és a HÉV végállomás kiszolgálását biztosító funkciók elhelyezésére. A híd alatti helyzet és a belmagasság lehetővé teszi akár a pavilon többszintes használatát is.





↓ Archiv fotó. A Petőfi híd acélszerkezetének szerelése a pesti hídfőnél 1951



HELYSZÍN / Boráros tér - Pest - 1644,00 km

H17

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyhával



SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Egyedi helyzet, idomulás

A B C

KORLÁTOZÁSOK / EuroVelo kerékpárút nyomvonala



KÖZMŰ ELLÁTOTSÁG / Közműcsatlakozás nagy távolságra

K3

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / Nincs



ZÁRHATÓ TÉR MÉRETE / 5x



FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Megengedett

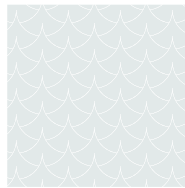


ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m

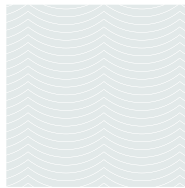


FAL - SZÍN / RAL 9010

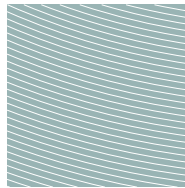




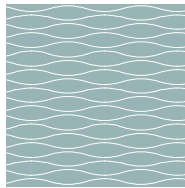
H.07
Erzsébet híd
budai hídfő



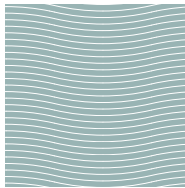
H.17
Boráros tér



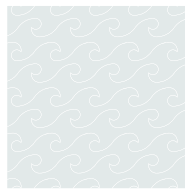
H.06
Margit híd
budai hídfő



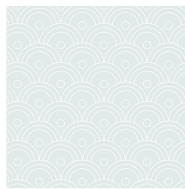
H.15
Széchenyi Lánchíd
pesti hídfő



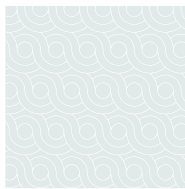
H.16
Belgrád rakpart



H.03
Aquincumi híd
budai hídfő



H.04
Schlachta Margit rkp.
Tímár utca



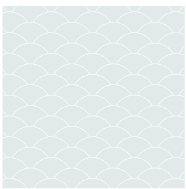
H.05
Schlachta Margit rkp.
Szépvölgyi út



H.08
Petőfi híd
budai hídfő



H.12
Marina sétány



H.13
Árpád híd
pesti hídfő



H.14
Dráva utca

B BELVÁROSI KÖRNYEZET SZIGORÚ SZABÁLYOZÁS

A második csoportba azok a helyszínek esnek, melyek a Margit-híd és a Petőfi-híd közötti partszakaszokon helyezkednek el, és adottságaik nem teszik lehetővé az idomuló (A) jellegű beavatkozást.

Kötött szabályozásuk, méretük korlátozása, pozíciójuk szigorú meghatározása kiemelt helyzetük miatt indokolt: az érintett partszakasz 1987 óta az UNESCO Világörökség része, a partszakasz látványát az itt elhelyezett akár ideiglenes építmények is jelentősen befolyásolják. Ezeken a helyszíneken a különleges értéket képviselő épített környezet mellett megjelenő új elemek esetében kiemelt szempont a semleges visszafogottság, az átláthatóság (transzparencia), a felesleges, zavaró tárgyak, reklámok tilalma.

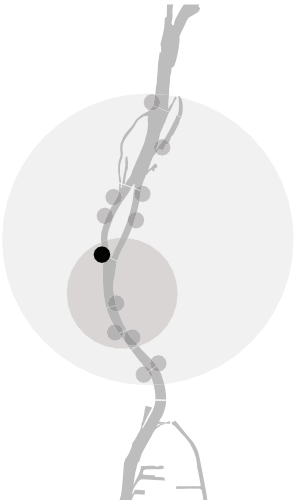
A csoportba tartozó helyszíneket a turizmus jelentős vendégforgalma is érinti, képük meghatározó a városkép szempontjából. Helyzetük értékelésekor fontos kiemelni, hogy a Duna-parti területek hasznosítására épp itt a legnagyobb az igény, az utóbbi évek tapasztalatai alapján jól látható az érdeklődés mind fogyasztói, mind beruházói oldalról. E tendencia és a kiemelt védettséget érdemlő környezet ellentmondása teszi valóban időszerűvé az idényszerű pavilonok szabályozását.

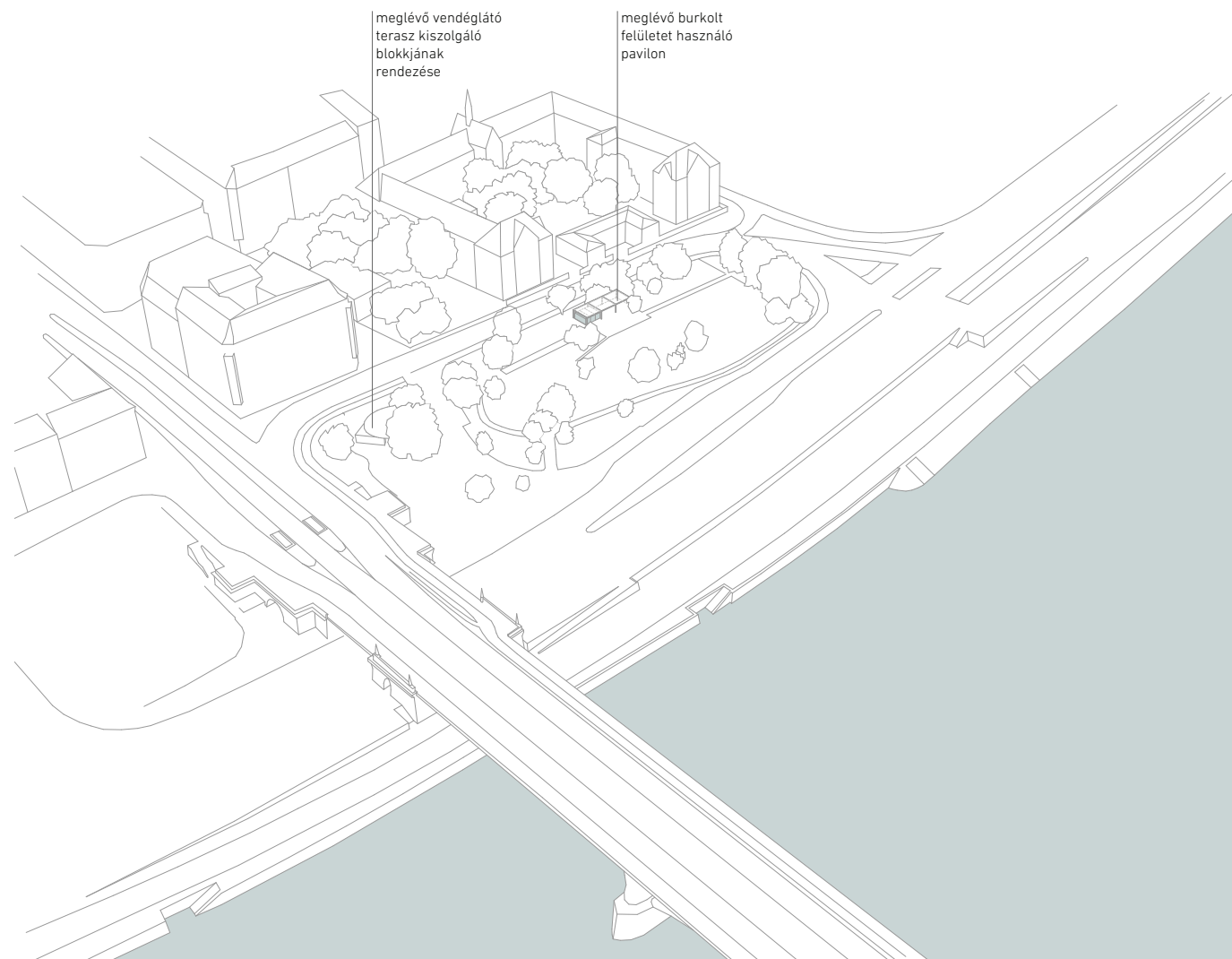


B

H.06

**MARGIT HÍD
BUDAI HÍDFŐ**
1648,00 FKM





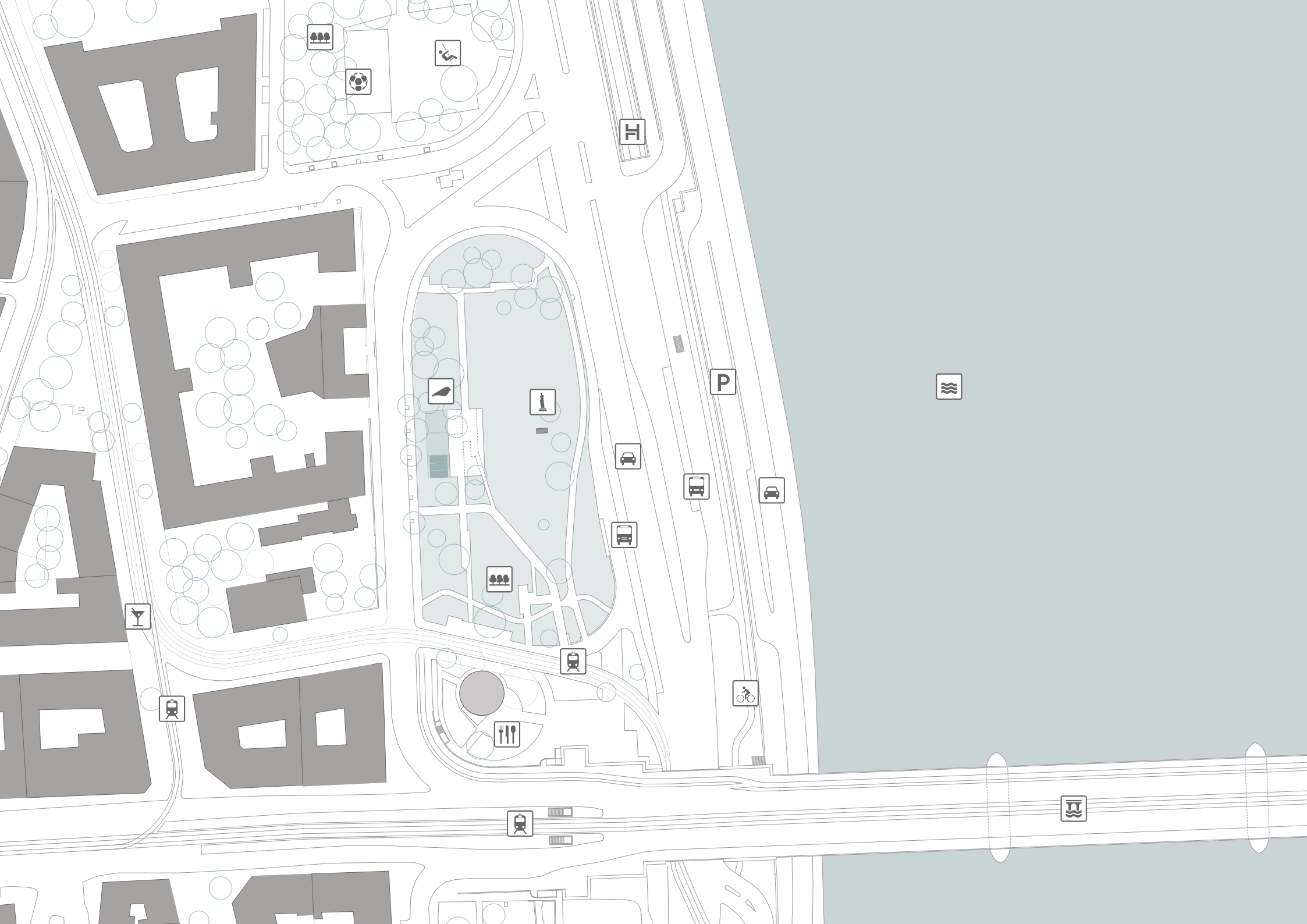
- ↑ Archiv fotó. Margit híd 1900
- ↔ Axonometrikus ábra
- ↓ Helyszínfotó 2016



A Germanus Gyula park (Elvis Presley tér) a Császár-Komjádi Uszodától a Margit híd hídfőjéig egybefüggő zöldfelületet alkot (a tervezői szándék az archív terveken jól látható), ezt azonban a jelenlegi állapotban kettévágja az Űstökös utca tengelyében található rakparti lehajtó forgalma, a Margit híd felőli parkrész jelenleg alig használt.

A konkrét helyszínen, a Budai Irgalmasrendi Kórház épülete előtt, a lovasszobor mögött, annak erőterét tiszteletben tartva, a meglévő, rendezetlen burkolt felületek csomópontját kihasználva javasoljuk a pavilon elhelyezését. A pavilon építése jó alkalom a park rövid távú rendezésére, illetve a burkolt felületek átgondolására, rehabilitációjára is. Az itt megjelenő ideiglenes hasznosítás erősítheti a park használatát, és a most szétszakadó park-részek újbóli összefonását is segítheti. A kieső helyzetet kompenzálhatja a fonódó villamos új nyomvonalából adódó megnövekedett átszálló forgalom.

A területen jelenleg is üzemelő Híd Bisztró pozíciója és mérete is elfogadható adottság. Ugyanakkor részleteinek, kör alaprajzából kitüremkedő kiszolgáló tereinek, és a kitelepülés módjának (berendezések, árnyékolás, növényzet) felülvizsgálata javasolt.



↓ Archiv fotó. Margit híd budai hídfő, HÉV végállomás 1953



HELYSZÍN / Margit híd - pesti hídfő - 1648,00 km

H06

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyhával

SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Belvárosi környezet, szigorú szabályozás

ABC

KORLÁTOZÁSOK /

KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás kis távolságon belül

K2

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 3x

ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 3x

FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Megengedett

FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 7,50 x 22,50 m (168,75 m²)

FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m

ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m

ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 26,50%

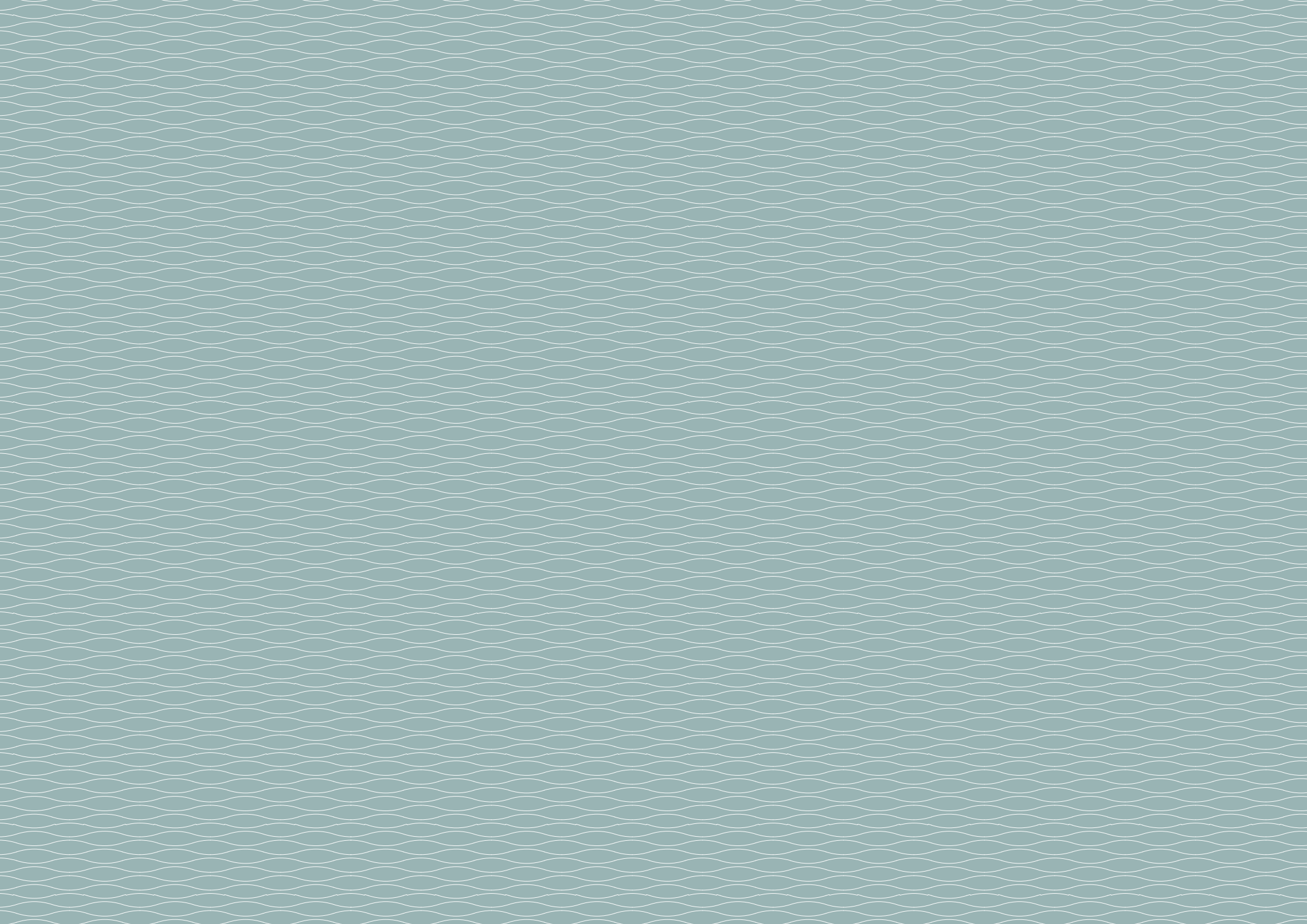
FAL - SZÍN / RAL 9010

FAL - STRUKTÚRA / Homogén, nagy táblás

FAL - ANYAG / Porszórt acél / Üveg / Textil, ponyva

KOMPOZÍCIÓK

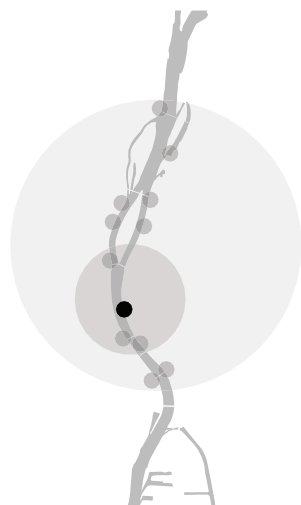
ZÁRT ELEMEL ELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 20,00x6,00 m

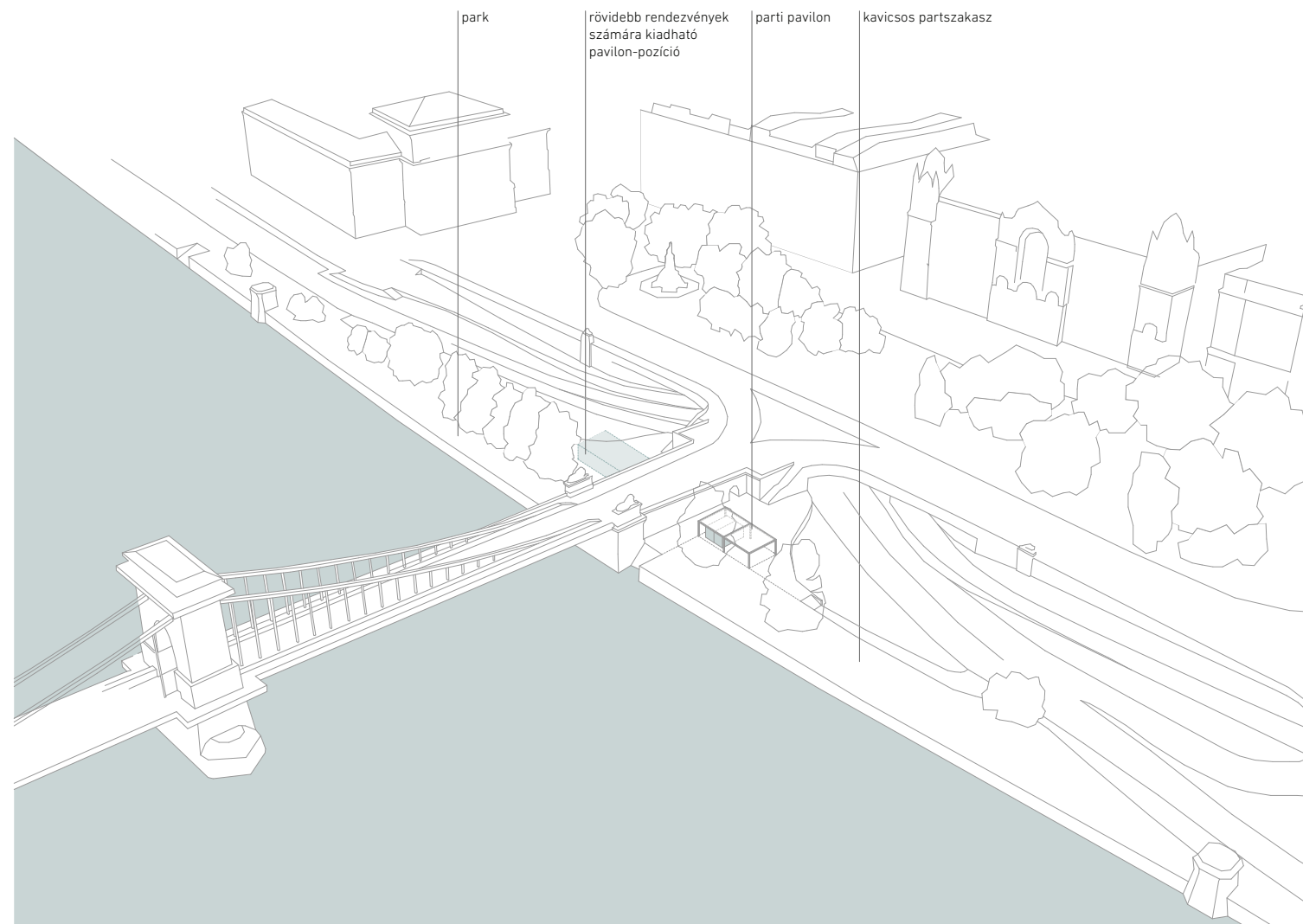


B

H.15

**LÁNCHÍD
PESTI HÍDFŐ**
1647,00 FKM





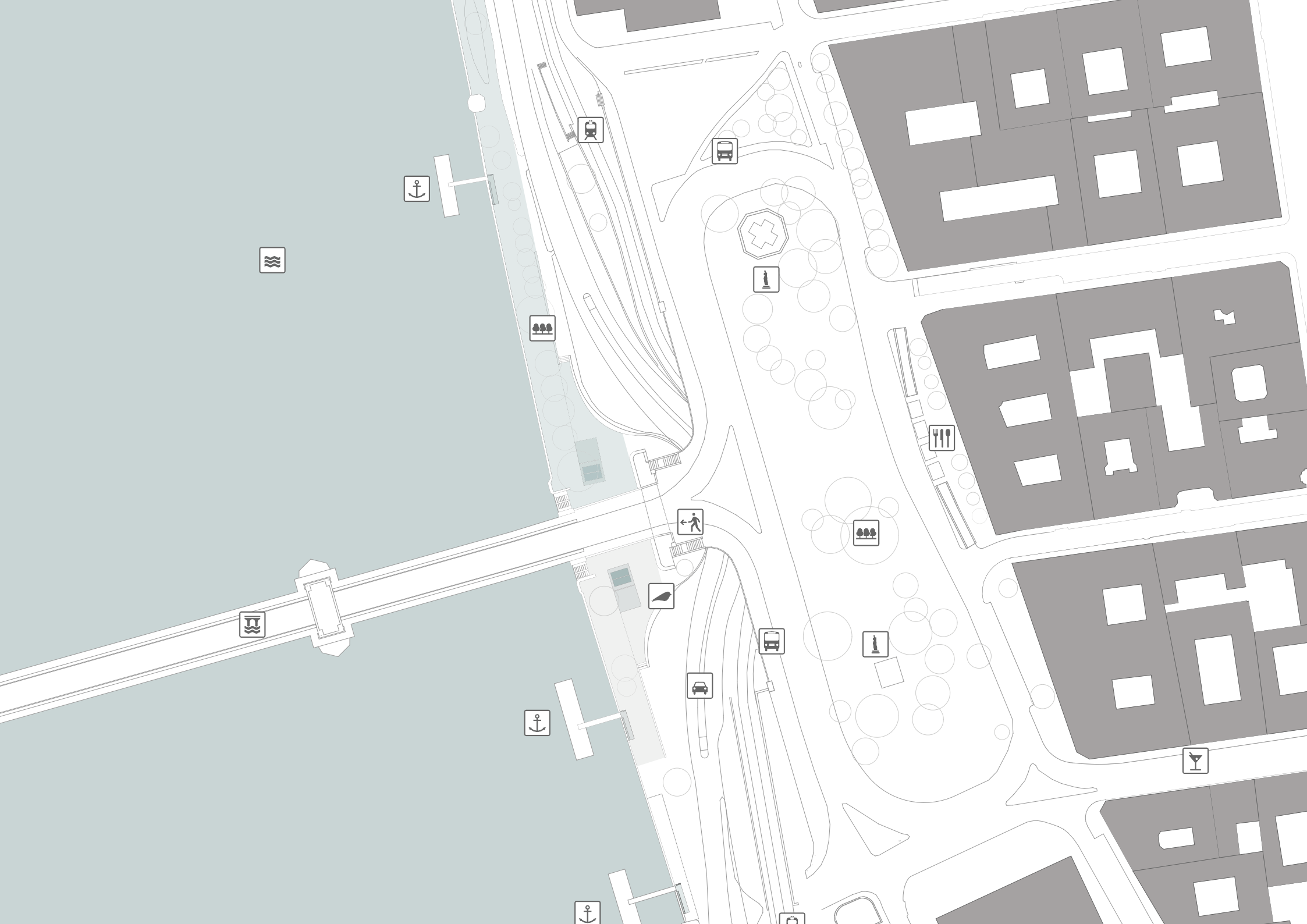
↑ Archiv fotó. Gyalogos alagút a Lánchíd alatt 1965
 ⇐ Axonometrikus ábra
 ↓ Helyszínfotó 2016



A helyszínek közül talán a legfrekvenciáltabb helyen fekvő terület, ezt a hídfő mindkét oldalán Budapesten elsőként megjelenő vendéglátó pavilonok is jelzik. Ezek megvalósulásának, működésének felülvizsgálata javasolt (méret, emelet használata, hídról való rálátás).

A Lánchíd pesti hídfője szimmetrikus helyzetű, az északi és déli terület azonban árnyalatnyi eltéréseket mutat. Az északi oldal növényzete gazdagabb, inkább liget jellegű, a déli üresebb, tér-szerű. Ezt az asszimetriát kihasználva csak a déli oldalon javasolt pavilon elhelyezése az egész idényre, az északi terület fenntartható lenne rövidebb események, fesztiválok, rendezvények pavilonjai számára, ezek infrastrukturális igényeinek kiépítésével.

A javasolt pavilon pozíció a meglévő fás növényzetet, és a gyalogosforgalom helyigényét is figyelembe véve szabadonálló helyzetet határoz meg, ami a szűkebb környezet vonalaihoz való illeszkedéssel a hídfőtől megfelelőképp eltartott határvonalat jelent. A pavilon így körbejárható, nincs hátsó homlokzata, nem jelenhet meg kiszolgáló, hulladéktároló udvar a híd felőli oldalán és semmiképp nincs emelete sem.



↓ Archiv fotó. Magyar Tudományos Akadémia 1960



HELYSZÍN / Lánchíd - budai hídfő - 1647,00 km

H15

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyha nélkül



SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Belvárosi környezet, szigorú szabályozás

ABC

KORLÁTOZÁSOK /



KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás nagy távolságra

K3

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 2x



ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 2x



FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Nem megengedett



FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 7,50 x 15,00 m (112,5 m²)



FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m



ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m



ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 26,50%



%

FAL - SZÍN / RAL 9010



RAL

FAL - STRUKTÚRA / Homogén, nagy táblás



FAL - ANYAG / Porszórt acél / Üveg / Textil, ponyva



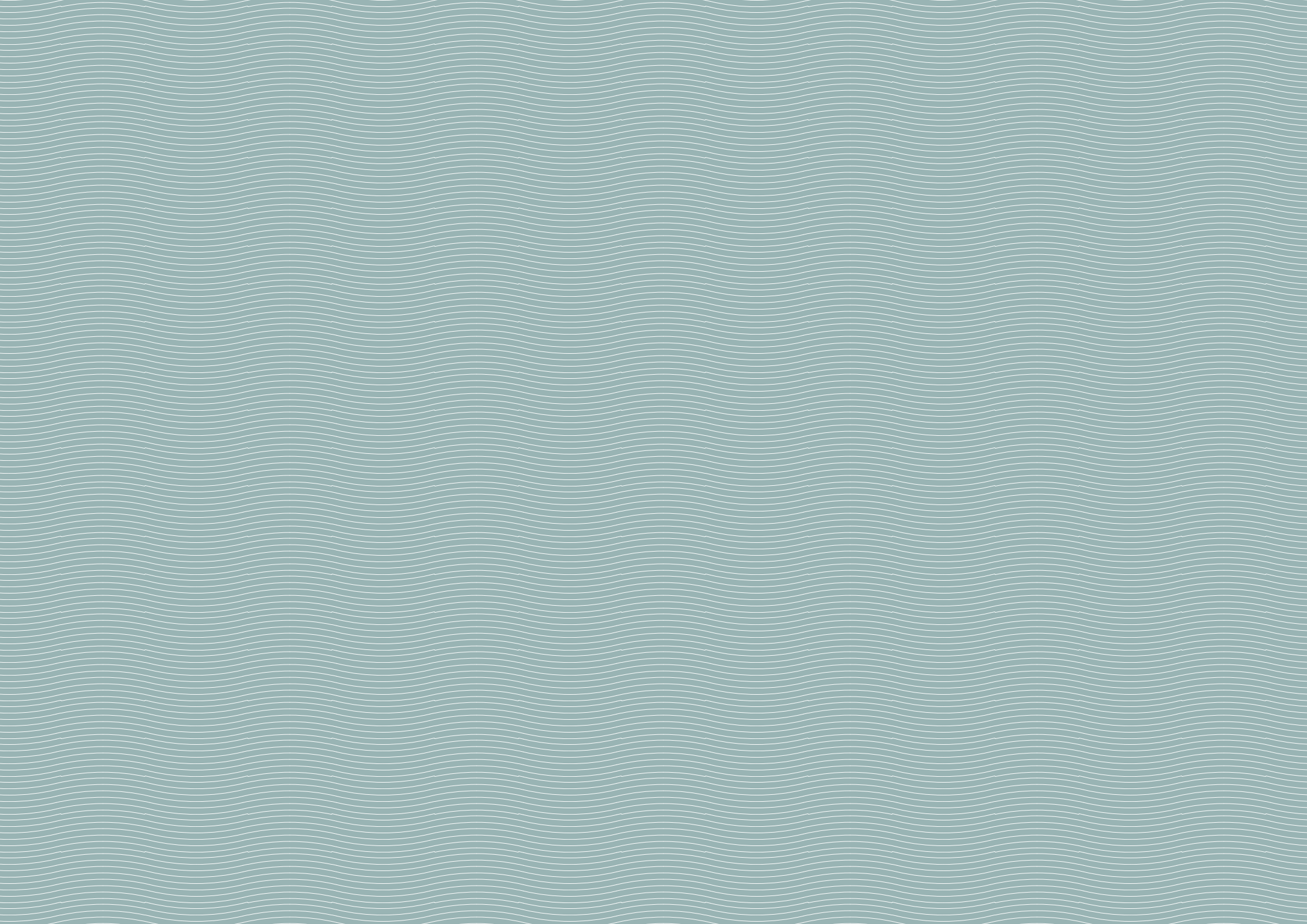
Fe

KOMPOZÍCIÓK



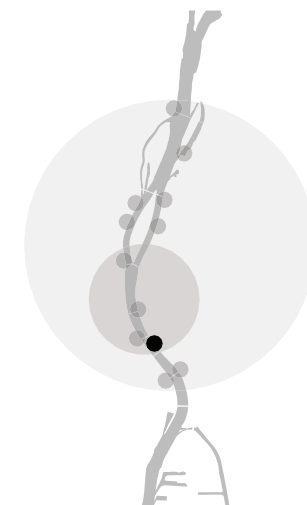


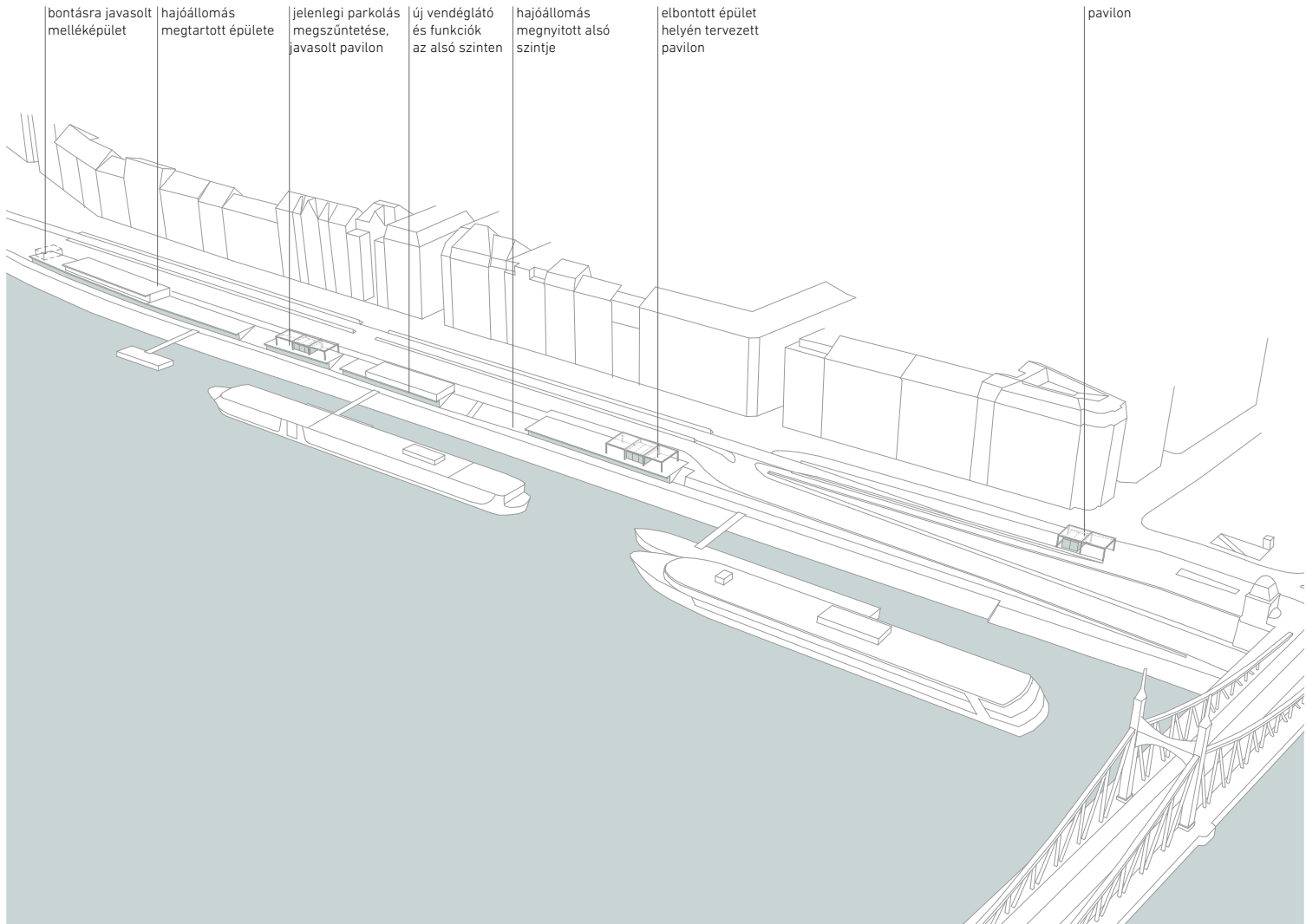
ZÁRT ELEMELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 12,50x6,00 m



B
H.16

BELGRÁD RAKPART
1645,50 FKM





↑ Archiv fotó. Nemzetközi hajóállomás 1955
↔ Axonometrikus ábra
↓ Helyszínfotók 2016

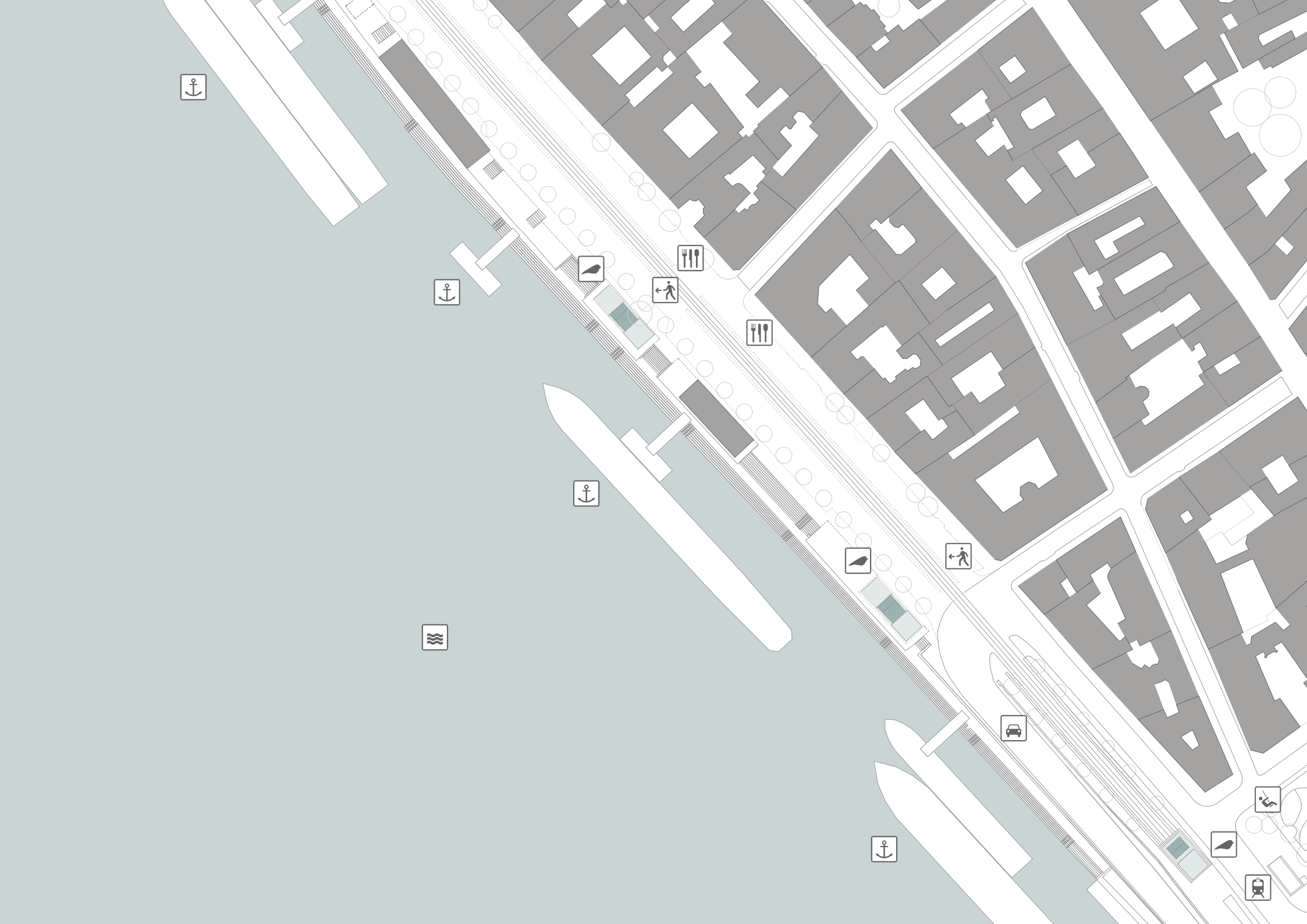


A Belgrád rakpart újragondolása és átalakítása az egyik legfontosabb lépés Budapest Dunához fűződő városi viszonyának újragondolásában. A partszakasz adottságai miatt határozott, de valójában nagy átalakításokat nem követelő döntésekkel a vízhez való hozzáférés és lejutás legfontosabb pontja lehetne. A Nemzetközi Hajóállomás zárt, elavult felszíni épületeinek felszabadításával, a támfal alsó szintjének kereskedelmi hasznosításával, a villamospálya átjárhatóvá tételével, és a rakparti gépjármű-forgalom mérséklésével hatalmas lehetőségek szabadulnának fel.

A strukturális átgondolás azért is sürgető, mert a jelenlegi állapot méltatlan Budapest legértékesebb partszakaszához: rendezetlen és elavult vendéglátás a hajóval érkezők szűk körének kiszolgálására, magánparkolóként és hulladékártalásra hasznosított nagy kiterjedésű értékes közterek, szűk járda felületek, a rakparti épületek földszintjének teljes elzárása a Duna látványától.

A partszakasz teljes rendezéséig pavilon(ok) elhelyezése a Sörház utcai gyalogátkelővel szembeni parkolók helyén fogadható el. A hajóállomás utca-színti épületei közül a legdélebbre fekvő, Duna látványát a járókelőktől elzáró raktárépület elbontásával létrejöhet egy olyan könnyen elérhető téri helyzet, ahol további pavilon is elhelyezhető.

A Fővám tér 2010-es rendezésekor a 2-es villamos megállója felett létrejött egy nagyobb kiterjedésű burkolt felület, mely pavilon számára szintén bérbe adható. A jelenleg itt található pavilon méretében megfelel a javasolt szabályozásnak, kialakításában (anyagok, berendezések, fedett-nyitott teret biztosító tető szerkezete) azzal összehangolható.



HELYSZÍN / Belgrád rakpart - Pest - 1645,50 km

H16a H16b

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyhával

SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Belvárosi környezet, szigorú szabályozás

A B C

KORLÁTOZÁSOK /

KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás kis távolságon belül

K2

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 3x

ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 3x

FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Nem megengedett

FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 7,50 x 22,50 m (168,75 m²)

FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m

ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m

ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 26,50%

FAL - SZÍN / RAL 9010

FAL - STRUKTÚRA / Homogén, nagy táblás

FAL - ANYAG / Porszórt acél / Üveg / Textil, ponyva

KOMPOZÍCIÓK

ZÁRT ELEMEL ELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 20,00x6,00 m

HELYSZÍN / Belgrád rakpart - Pest - 1645,50 km

H16c

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyha nélkül

SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Kiemelt terület, szigorú szabályozás

A B C

KORLÁTOZÁSOK /

KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közművel jelenleg is ellátott

K1

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 2x

ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 3x

FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Nem megengedett

FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 7,50 x 15,00 m (112,5 m²)

FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m

ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m

ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 40,00%

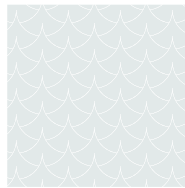
FAL - SZÍN / RAL 9010

FAL - STRUKTÚRA / Homogén, nagy táblás

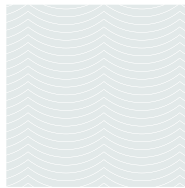
FAL - ANYAG / Porszórt acél / Üveg / Textil, ponyva

KOMPOZÍCIÓK

ZÁRT ELEMEL ELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 12,50x6,00 m



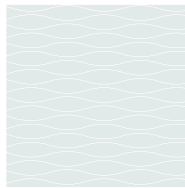
H.07
Erzsébet híd
budai hídfő



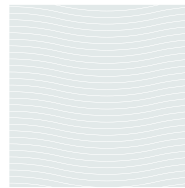
H.17
Boráros tér



H.06
Margit híd
budai hídfő



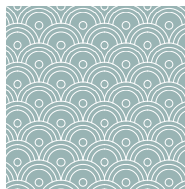
H.15
Széchenyi Lánchíd
pesti hídfő



H.16
Belgrád rakpart



H.03
Aquincumi híd
budai hídfő



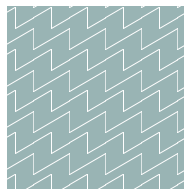
H.04
Schlachta Margit rkp.
Tímár utca



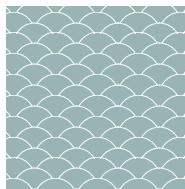
H.05
Schlachta Margit rkp.
Szépvölgyi út



H.08
Petőfi híd
budai hídfő



H.12
Marina sétány



H.13
Árpád híd
pesti hídfő



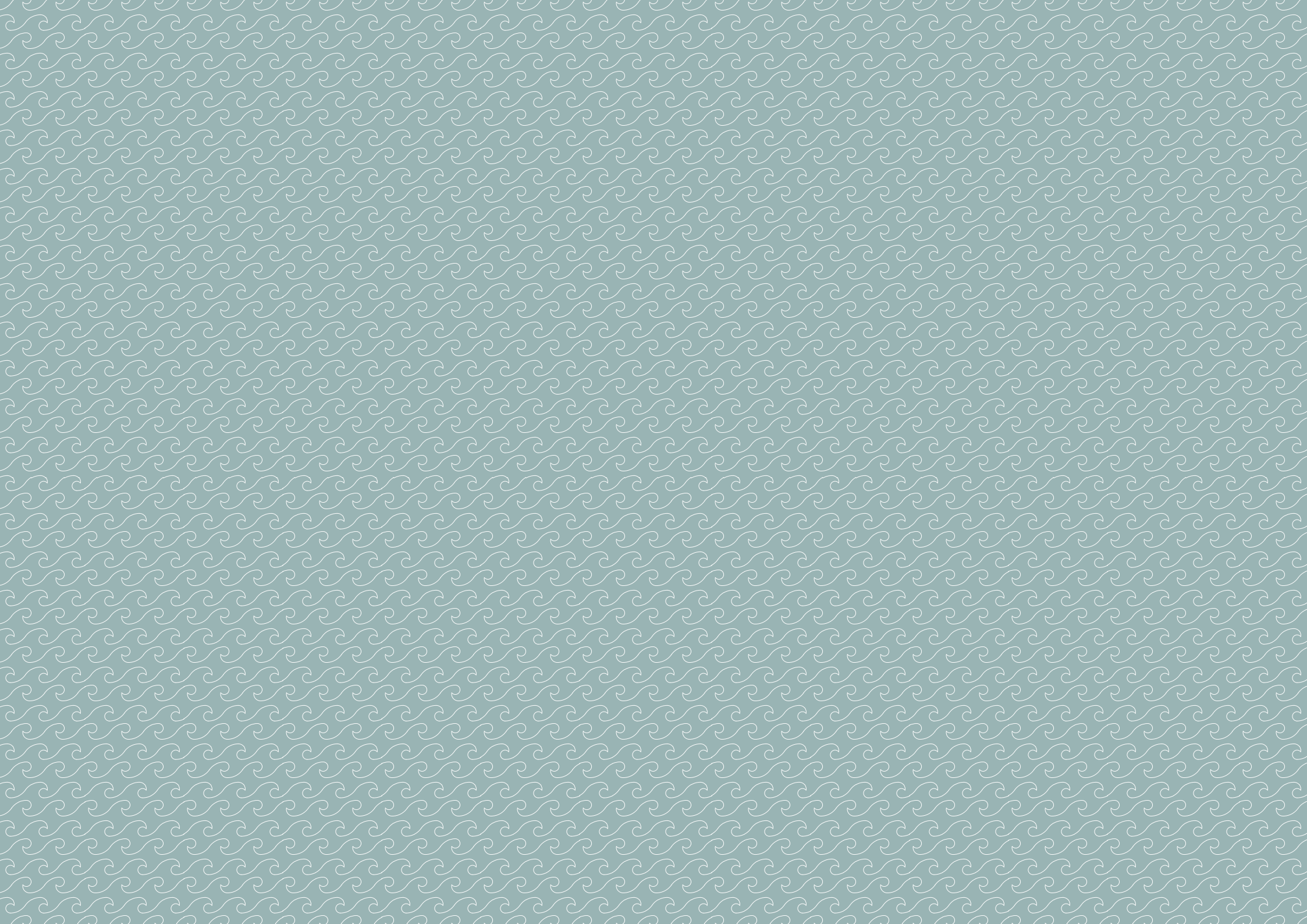
H.14
Dráva utca

C KÜLSŐ TERÜLET KÍSÉRLETEZÉS

A harmadik csoport helyszínei a Nagykörút vonalán kívül eső fővárosi érdekeltségű partmenti területek.

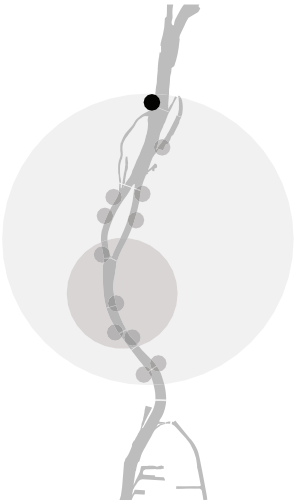
Legtöbbjük jelenleg leszakadó, hasznosítatlan terület, gyakran megközelítésük is nehézkes. Ezek ellenére mégis komoly értéket képviselnek, hiszen Duna-parti helyzetük, valamint a szinte mindegyikre jellemző jelentős, de hasznosítatlan városi zöldterület egyre nagyobb értéket képvisel. A megfelelő összefüggések feltárásával, a környezet helyzetbe hozásával és rendezésével optimális helyszínek alternatív használat számára.

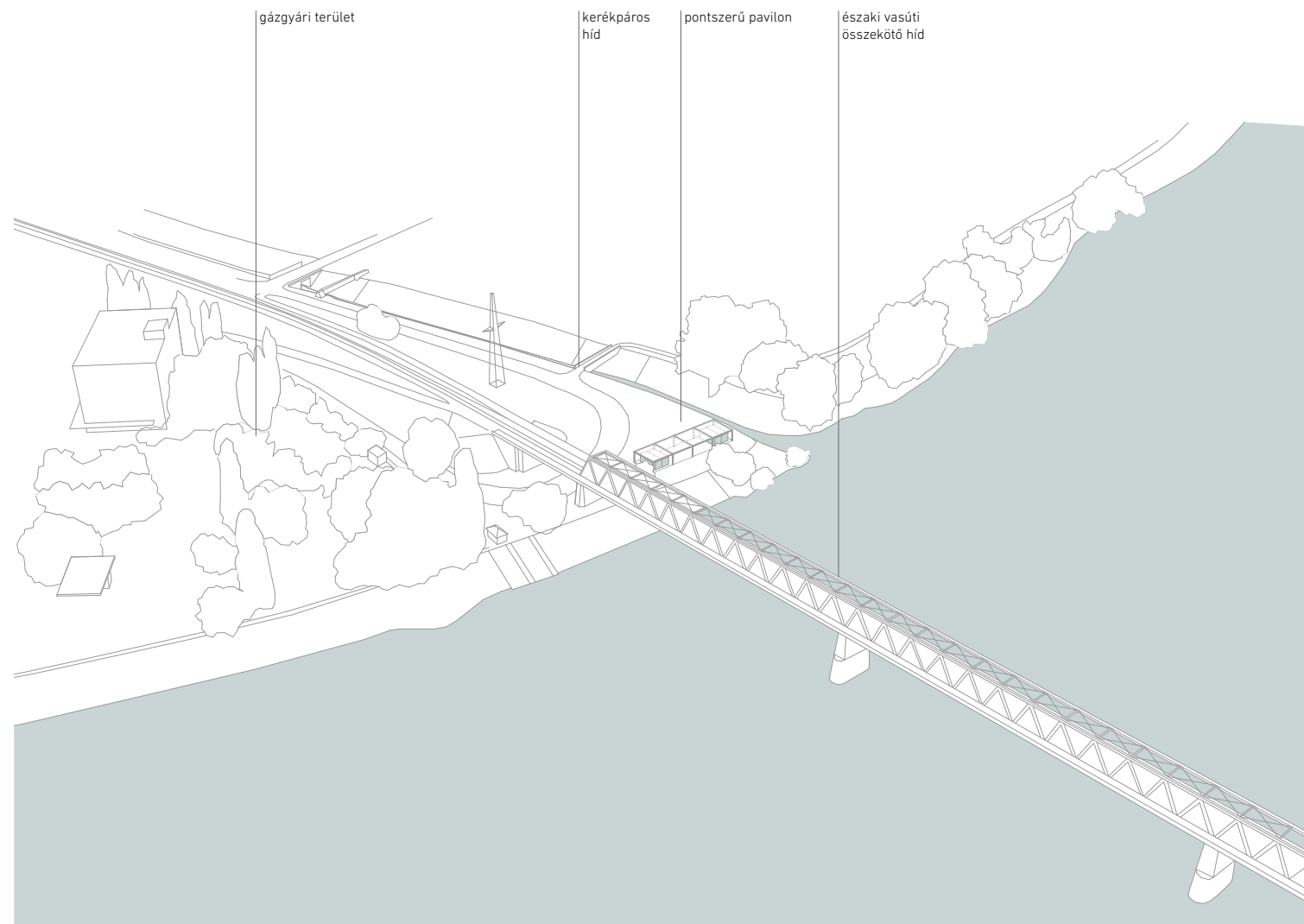
A belső helyszínekre vonatkozó szigorúbb szabályozáshoz képest ezeken a területeken ajánlásról beszélünk. A belvárosi szakasz pavilonjai itt jobbára nagyobb területen, szabadabb anyagválasztással adaptálhatóak.



C
H.03

AQUINCUMI HÍD
BUDAI HÍDFŐ
1655,00 FKM





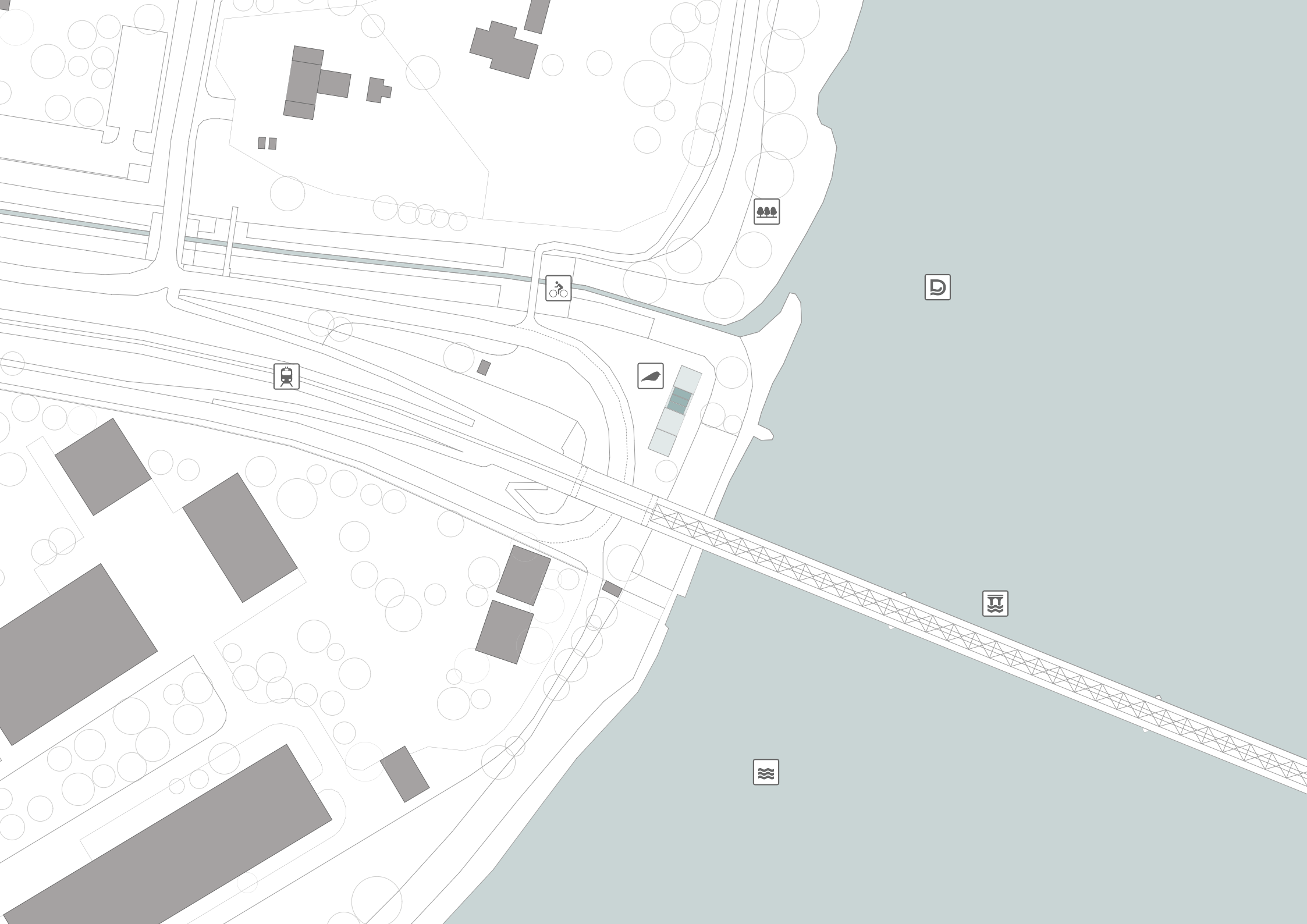
- ↑ Archiv fotó. Újpesti vasúti híd elbontott darabja 2008
- ↔ Axonometrikus ábra
- ↓ Helyszínfotó 2016



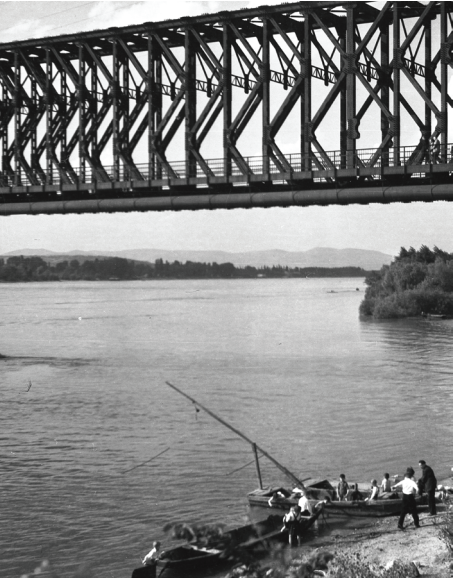
Az Újpesti vasúti híd hídfőjétől északra fekvő szűk terület jelenlegi hasznosítatlan, gondozatlan állapotában is spontán megállópontként szolgál a mellette elhaladó autós forgalom számára. A terület a kerékpáros híddal a Római-part fontos kapuja, de az Aranyhegyi-patak attól elválasztja, a vasúti híd markáns szerkezete önálló atmoszférájú helyzetet alakít ki maga körül. A patak torkolatában kijelölt pozíció a híd 2008-ban felújított és kicserélt szerkezetével kerül párbeszédbe, a híd vonala mellett pontszerűen foglal helyet.

A kerékpáros út kiépítése, illetve a pavilon helyének előkészítése jó alkalom a híd alatti állapotok, és a szűkebb környezet rendezésére is. A pavilon feltételezhetően akár autóval is megközelíthető marad, a parkolók rejtett, nem Duna-parti elhelyezése a területen megoldandó probléma.

A Római-partra tervezett mobilgát Aranyhegyi-patakhöz tervezett torkolatvédelmi műtárgya átalakítja nemcsak a Római-part, hanem a helyszín környezetét, hangulatát is, mégsem elképzelhetetlen, hogy a javasolt hasznosítás adaptálható ebbe a megváltozott kontextusba is.



Archiv fotó. Újpesti vasúti híd 1955



HELYSZÍN / Aquincumi híd - budai hídfő - 1655,50 km

H03

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyhával

SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Külső terület, kísérletezés

A B C

KORLÁTOZÁSOK / Tervezett körvasút menti körút

KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás nagy távolságra

K3

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 3x

ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 3x

FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Nem megengedett

FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 7,50 x 30,00 m (225,00 m²)

FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m

ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m

ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 26,50%

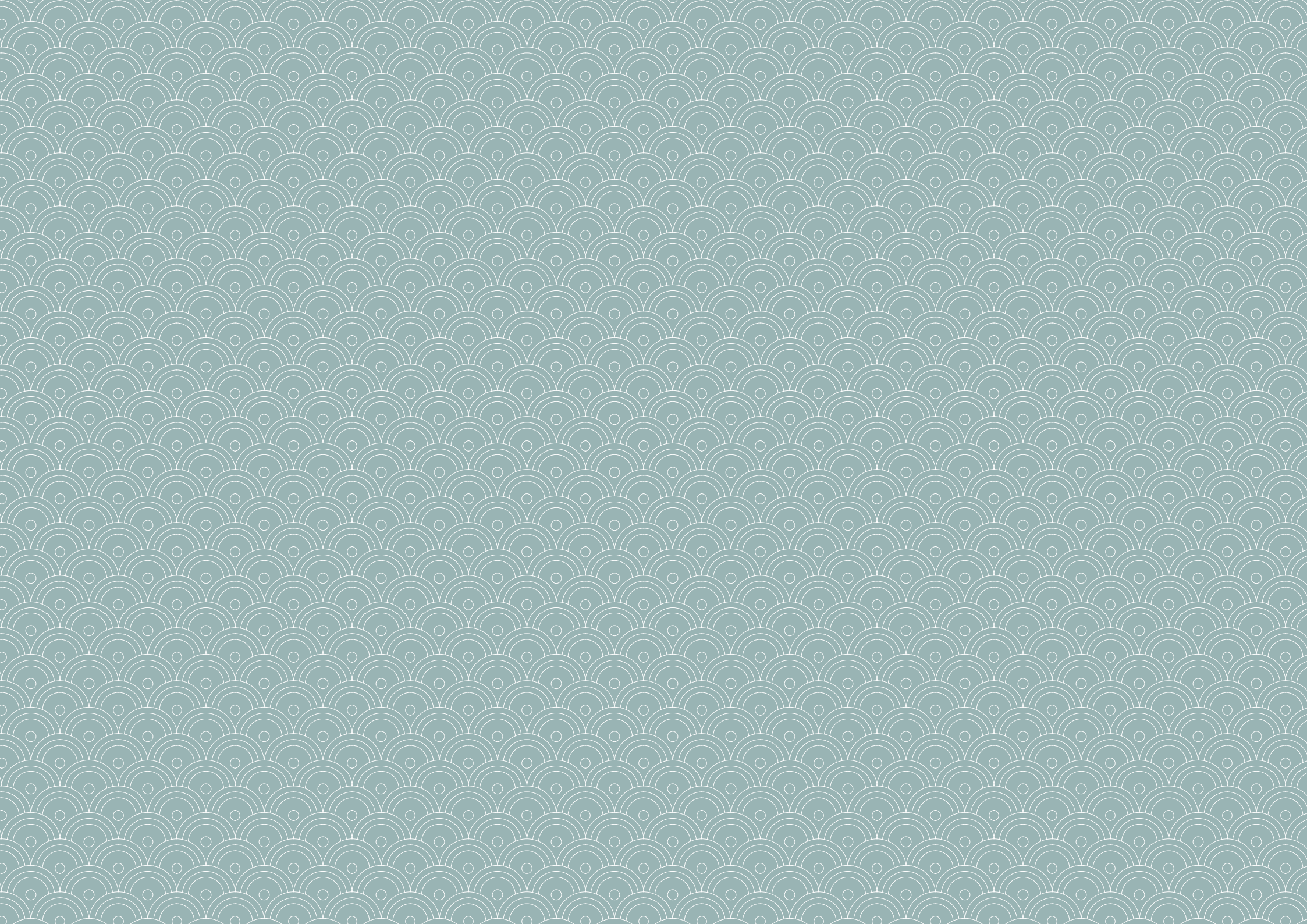
FAL - SZÍN / RAL 9010

FAL - STRUKTÚRA / Tetszőleges

FAL - ANYAG / Tetszőleges

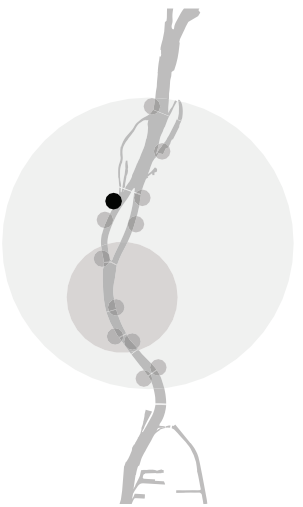
KOMPOZÍCIÓK

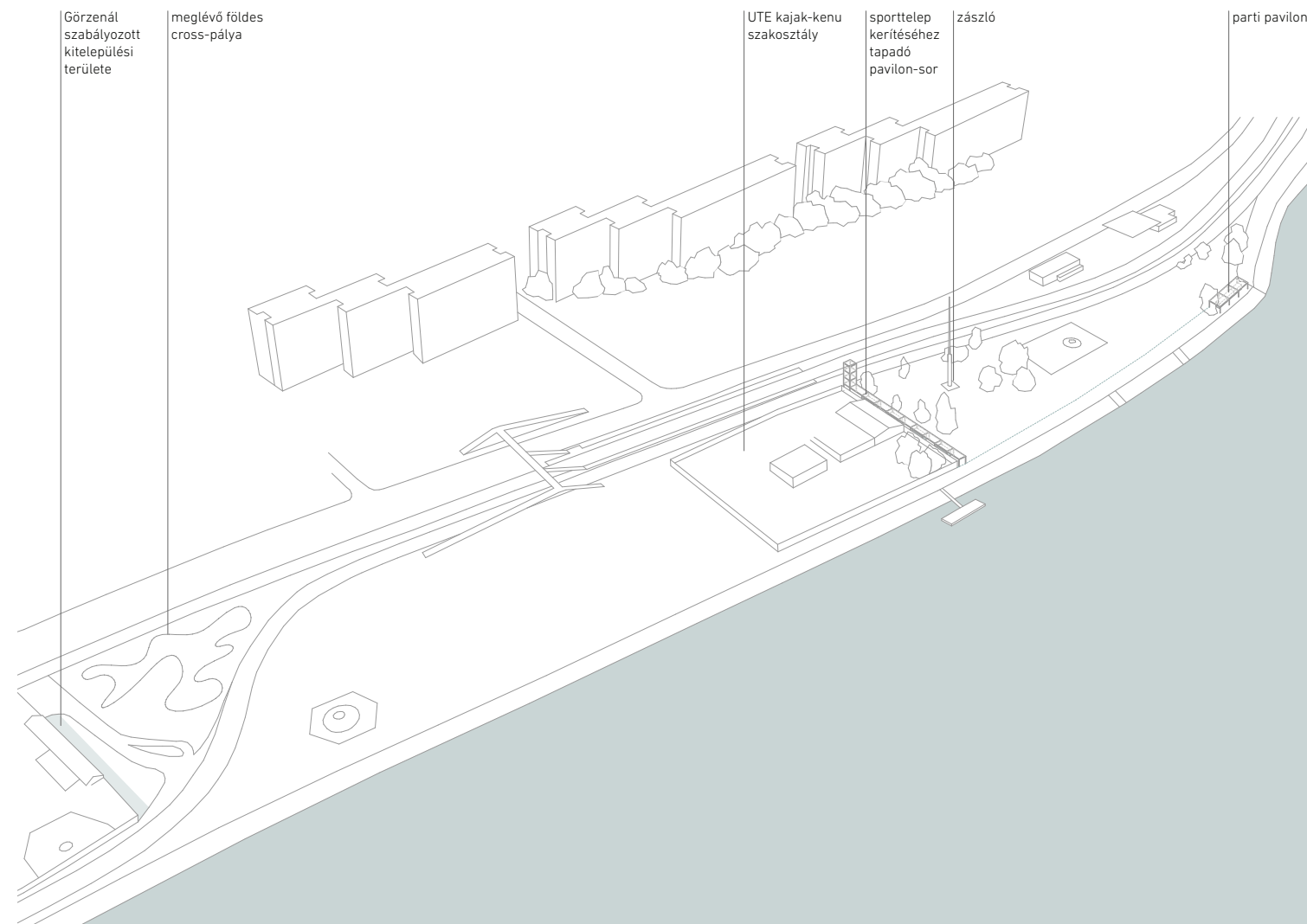
ZÁRT ELEMEL ELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 27,50x6,00 m



C
H.04

SCHLACHTA MARGIT RAKPART
TÍMÁR UTCA
1650,50 FKM





↑ Archiv fotó. Schlachta Margit rkp. 1956
 ⇐ Axonometrikus ábra
 ↓ Helyszínfotók 2016

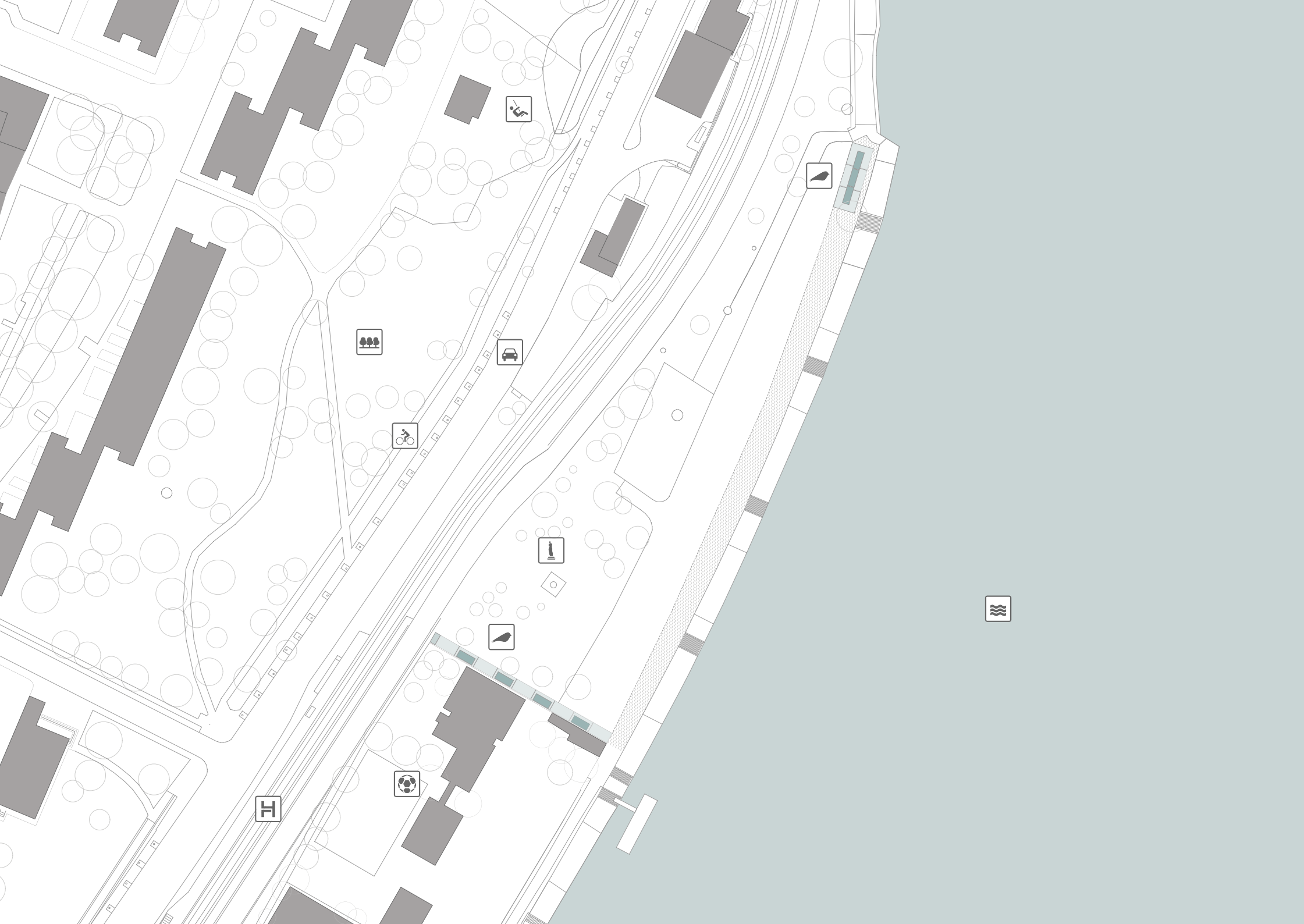


A terület rendkívül nehezen megközelíthető, a HÉV nyomvonala, a Schlachta Margit rakpart és az Árpád fejedelem útjának forgalma is elvágja a jelentős lakótelepi környezetet a Dunától, a helyiek parthoz való hozzáférését tovább szűkítik a Rozmaring vendéglő építményei. A terület elérése csak a távolabb fekvő gyalogos felüljáróhoz vezető keskeny járdán megoldott, a Tímár utcai HÉV megálló északi oldalán szintbeli gyalogos átközelítés kialakítása sokat javítana a part hasznosítási lehetőségein.

A területen két pavilon elhelyezésére is lehetőség van. Az egyik a partvonal töréséből adódó kitüntetett helyzet előnyeit használja ki a terület északi részén, közvetlenül a Duna parton. Ehhez kötődően a tőle délre húzódó part menti sáv rehabilitációja is felmerül, hiszen a területet az ellehetetlenített megközelítés ellenére jelenleg is sokan használják napozásra, pihenésre.

A másik helyzet az Országzászlótól délre, az UTE Kajak-kenu Szakosztály telepének északi kerítéséhez kapcsolódik, annak teljes hosszát építi be a rakparttól a Duna-partig. Nagyobb alapterülete rugalmasabb használatot tesz lehetővé, miközben a megközelítés irányához is közelebb van, az eldugott helyzethez képest jobban látható.

A Duna 2020 programban a helyszín részét képi még a délebbre fekvő Görzenál északi bejárati homlokzata előtt elterülő keskeny köztér is. A Görzenál közönségére, az itt elhaladó kerékpárosforgalomra, illetve a HÉV csatlakozó gyalogos átkelőhely forgalmára támaszkodó vendéglátóhelyek miatt itt új pavilon elhelyezése nem javasolt, a meglévő beépítés köztérre való kitelepülése azonban szabályozással rendezhető.



HELYSZÍN / Schlachta M. rkp. - Tímár utca - Buda - 1650,50 km

H04a

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyhával



SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Külső terület, kísérletezés

ABC

KORLÁTOZÁSOK /



KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás nagy távolságra

K3

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 3x



ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE /3x



FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Nem megengedett



FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 7,50 x 22,50 m (168,75 m²)



FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m



ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m



ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 26,50%



FAL - SZÍN / RAL 9010



FAL - STRUKTÚRA / Tetszőleges



FAL - ANYAG / Tetszőleges



KOMPOZÍCIÓK



ZÁRT ELEMEL ELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 20,00x6,00 m



HELYSZÍN / Schlachta M. rkp. - Tímár utca - Buda - 1650,50 km

H04b

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyhával



SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Külső terület, kísérletezés

ABC

KORLÁTOZÁSOK /



KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás nagy távolságra

K3

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 9x



ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 4x



FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Nem megengedett



FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 3,75 x 71,25 m (267,2 m²)



FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m



ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m



ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 22,50%



FAL - SZÍN / RAL 9010



FAL - STRUKTÚRA / Tetszőleges



FAL - ANYAG / Tetszőleges

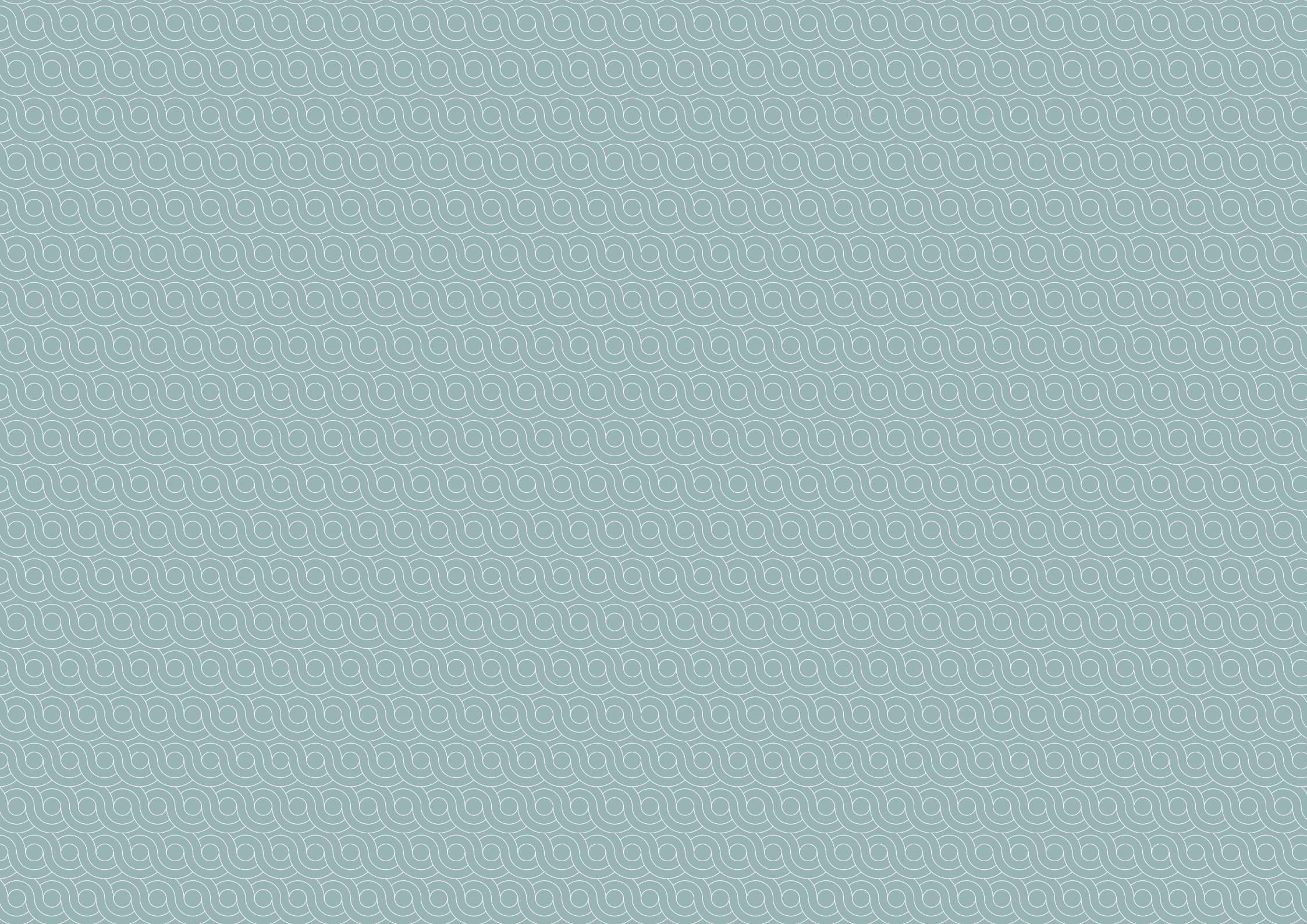


KOMPOZÍCIÓK



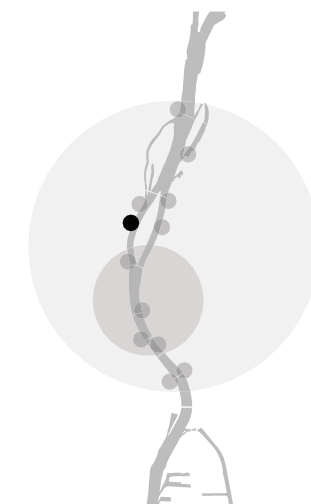
ZÁRT ELEMEL ELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 60,00x2,50 m

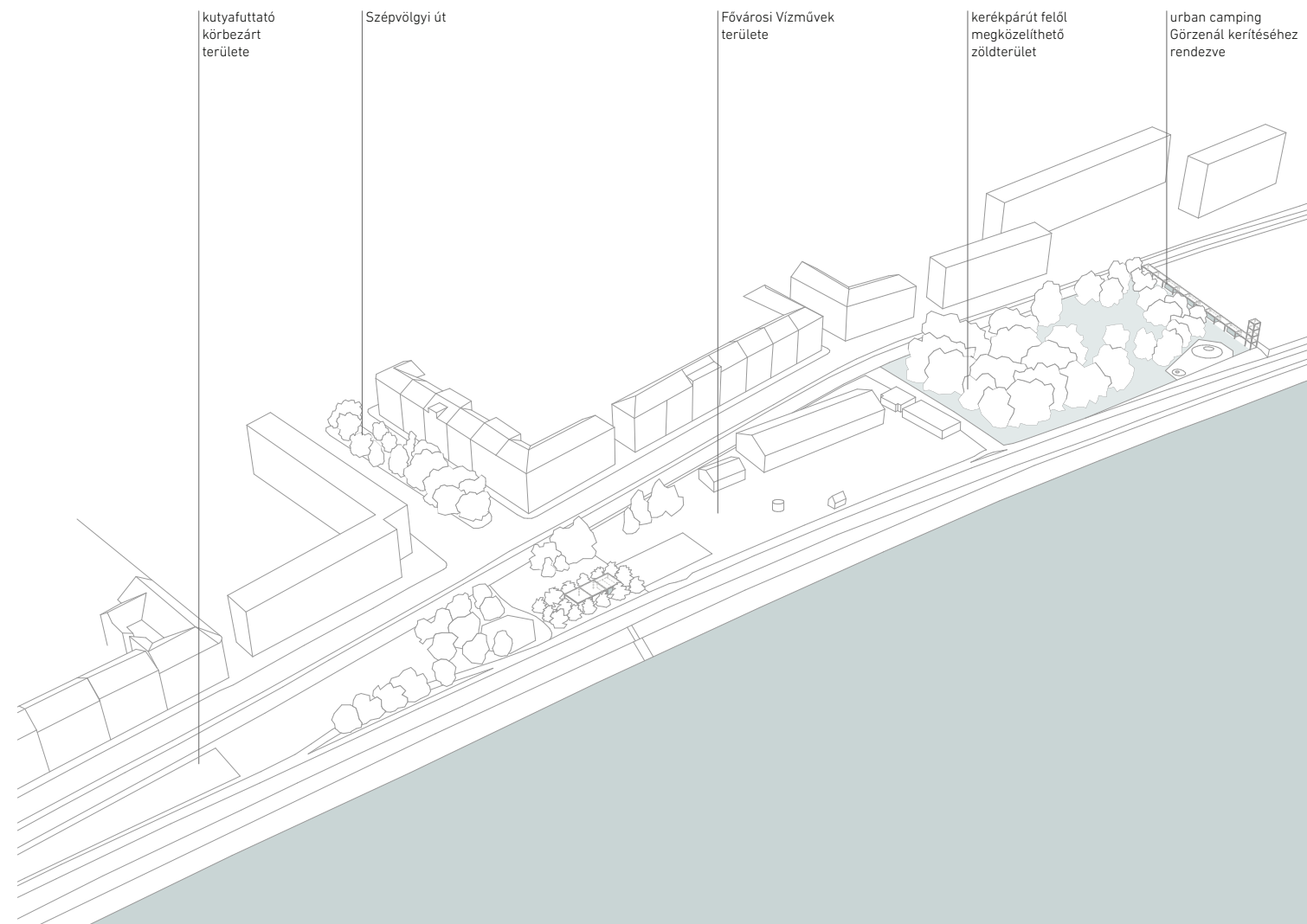




C
H.05

SCHLACHTA MARGIT RAKPART
SZÉPVÖLGYI ÚT
1650,00 FKM





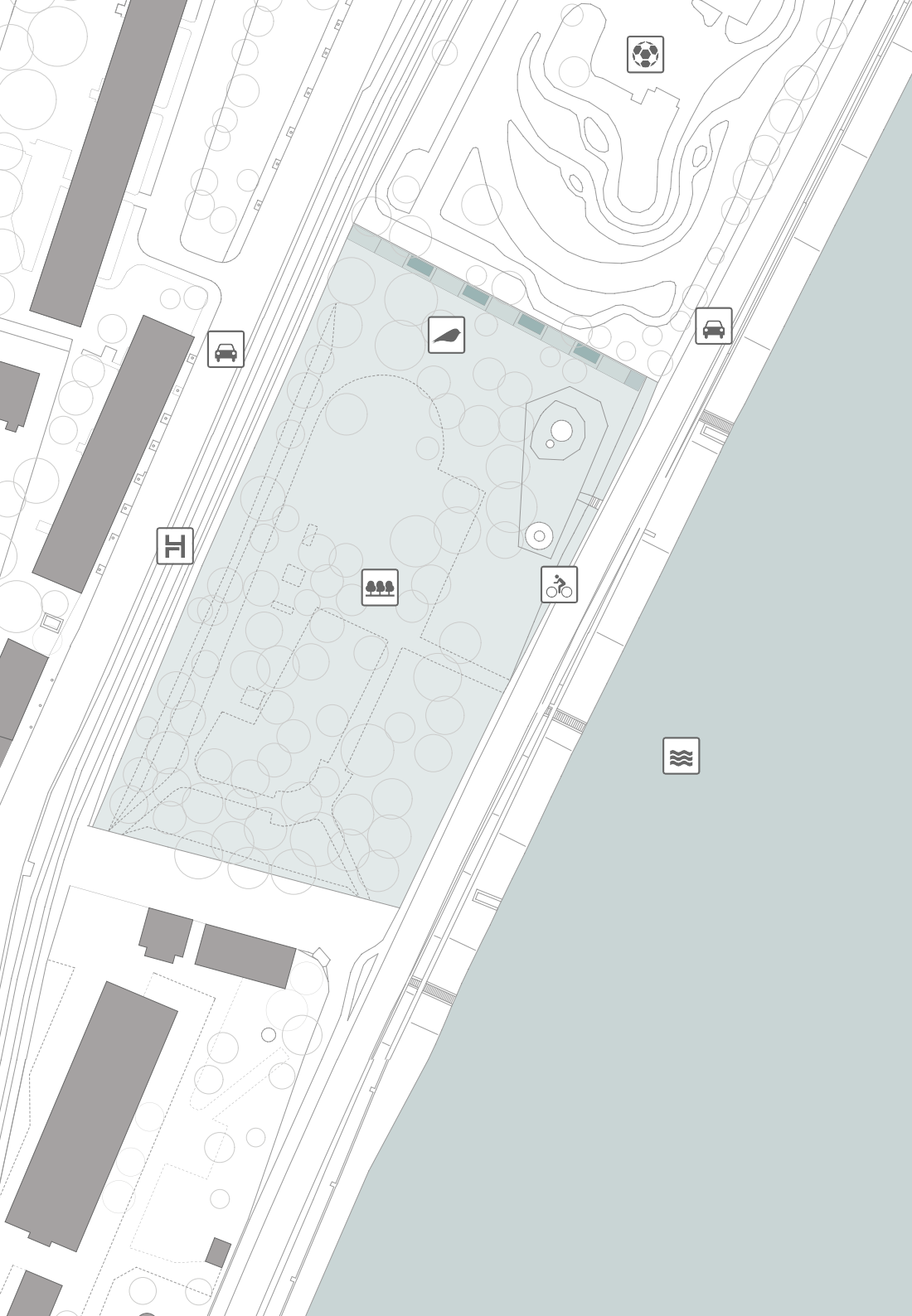
- ↑ Archiv fotó. Újlaki rakpart 1943
- ↔ Axonometrikus ábra
- ↓ Helyszínfotók 2016



A Duna 2020 program által meghatározott helyszínt kettévágja a Fővárosi Vízművek telephelye, a két területrészt markánsan eltérő karakterű, így különböző lehetőségeket rejtenek.

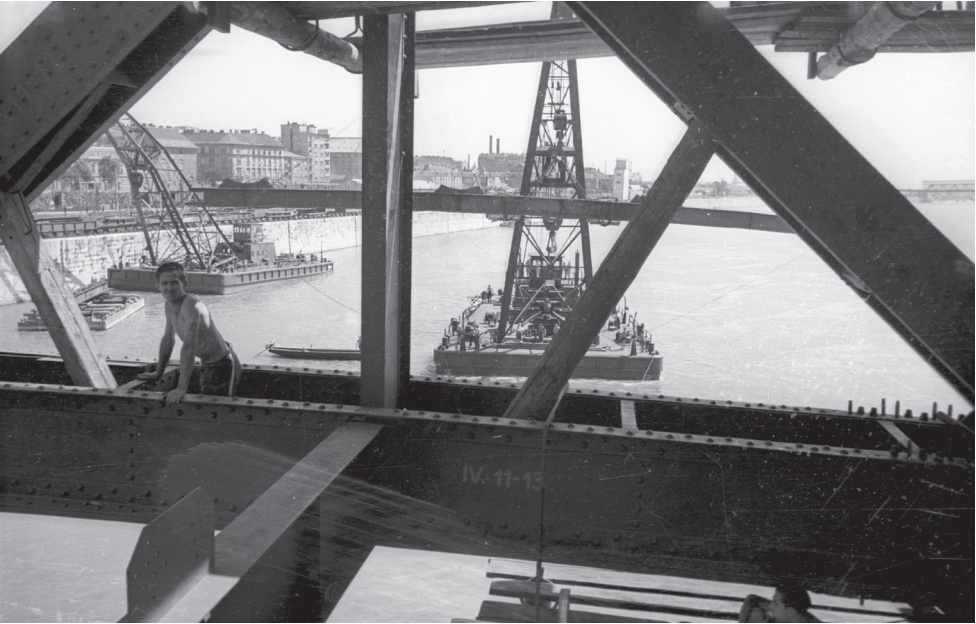
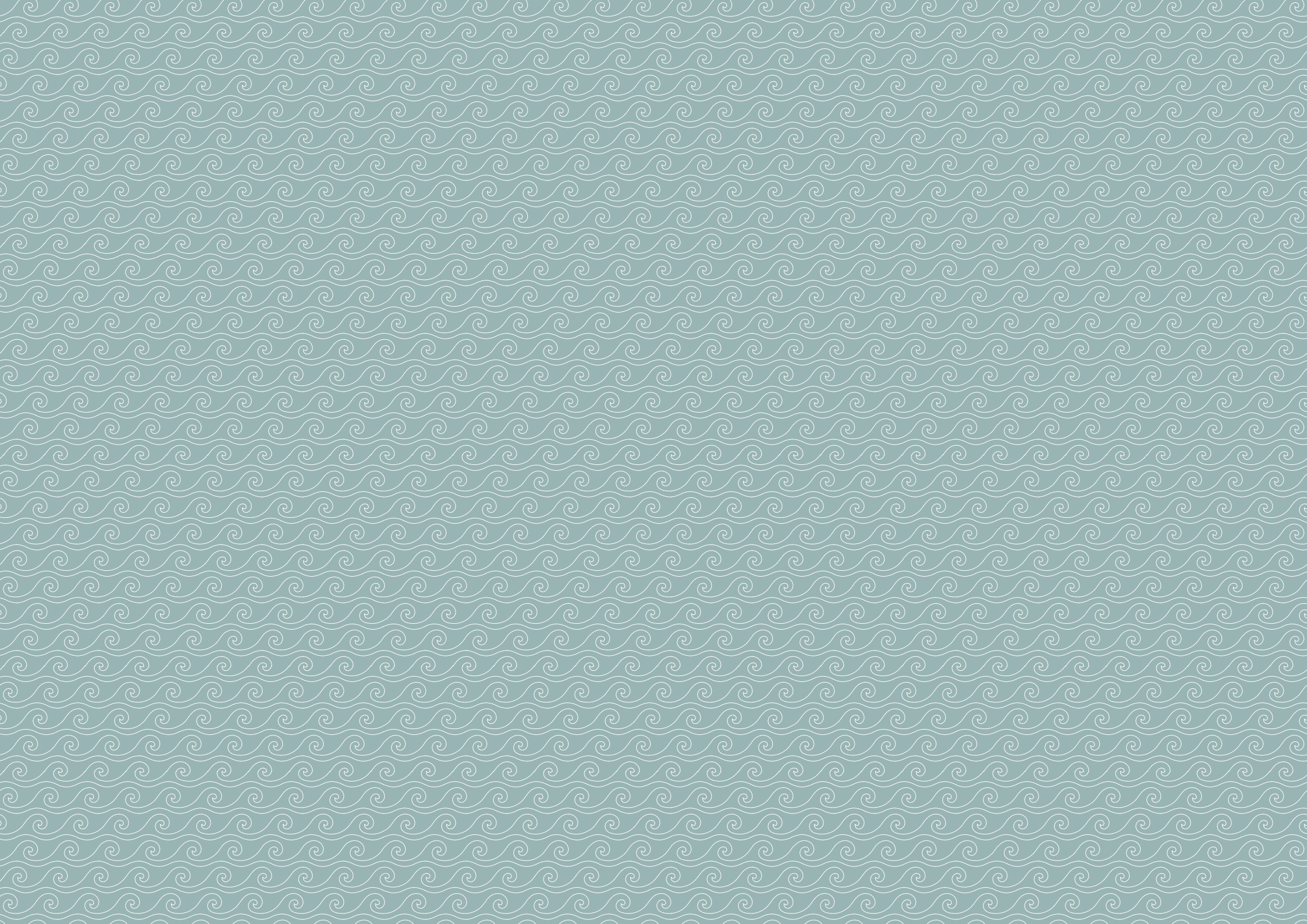
Az északi terület zárványként ékelődik be a vízművek és a Görzenál területe közé, gyalogosan a város felől elzárt, lényegében csak a Schlachta Margit rakpart mellett vezető kerékpárútról megközelíthető. Itt a használok nélkül elhagyatottan álló park elzártságát előnyként használó funkció képzelhető csak el. Az északi oldalról határoló kerítés mentén végighúzóódó pavilon-sor a Tímár utcánál ábrázolt pozíció párja. A javasolt "városi piknik" és pihenőhely a teljes parkot tudja használni, míg kiszolgáló funkciói és fedett-nyitott terei a kerítés mellett sorolva érintetlenül hagyják a zöldterületet.

A délebbre fekvő helyszín a Szépvölgyi út tengelyében a Kolossy tér felől, vagy a HÉV megállóhely felől könnyen megközelíthető. A HÉV és a rakpart közé beékelődő keskeny zöld sáv nagy részét kutya futtató foglalja el, a javasolt pavilon pozíció csupán a Szépvölgyi út torkolatánál lévő, jelenleg kopár és üres területet rendezi. Itt a vízművek megközelítésének megőrzése miatt a pavilon elhelyezése kötött, azonban az ideiglenes használatlaltal összekötve javasolt a keskeny zöld sáv folytatása és kiegészítése fák ültetésével.



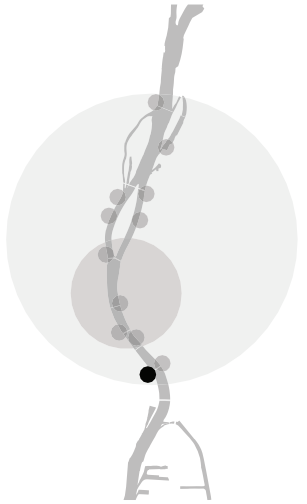
HELYSZÍN / Schlachta M. rkp. - Szépvölgyi út - Buda - 1650,00 km	H05a
FUNKCIÓ / Városi piknik, vendéglátás konyhával	
SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Külső terület, kísérletezés	A B C
KORLÁTOZÁSOK /	
KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás kis távolságon belül	K2
FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 10x	
ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 4x	
FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Nem megengedett	
FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 3,75 x 78,75 m (295,3 m ²)	
FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m	
ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m	
ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 25,50%	
FAL - SZÍN / RAL 9010	
FAL - STRUKTÚRA / Tetszőleges	
FAL - ANYAG / Tetszőleges	
KOMPOZÍCIÓK	
ZÁRT ELEMEL ELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 52,50x2,50 m	

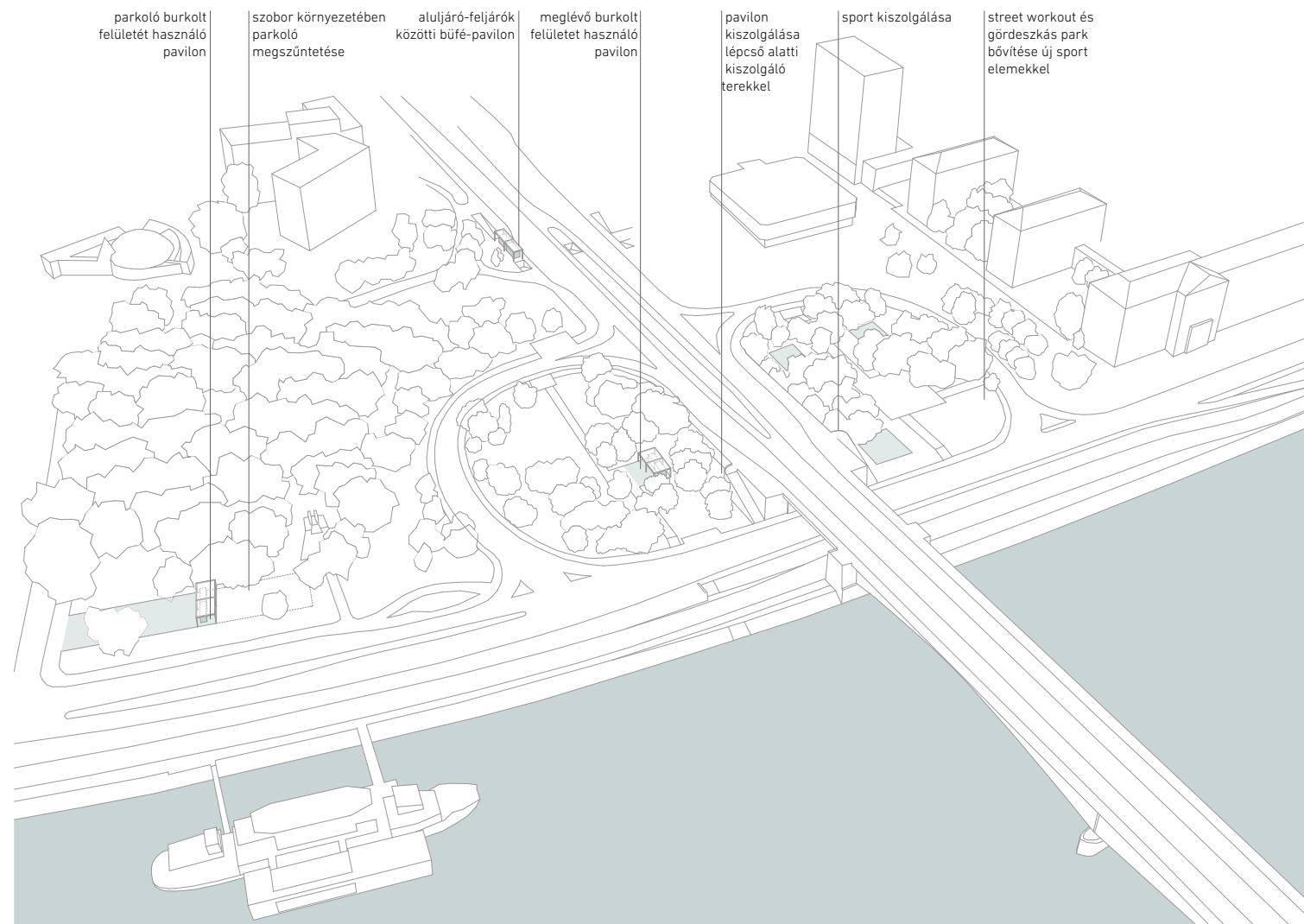
HELYSZÍN / Schlachta M. rkp. - Szépvölgyi út - Buda - 1650,00 km	H05b
FUNKCIÓ / Vendéglátás konyhával	
SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Külső terület, kísérletezés	A B C
KORLÁTOZÁSOK / Tervezett gyalogoshíd és csomópont	
KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás nagy távolságra	K3
FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 3x	
ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 3x	
FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Nem megengedett	
FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 7,50 x 22,50 m (168,75 m ²)	
FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m	
ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m	
ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 26,50%	
FAL - SZÍN / RAL 9010	
FAL - STRUKTÚRA / Tetszőleges	
FAL - ANYAG / Tetszőleges	
KOMPOZÍCIÓK	
ZÁRT ELEMEL ELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 20,00x6,00 m	



C
H.08

PETŐFI HÍD
BUDAI HÍDFŐ
1644,00 FKM





↑ Archiv fotó. Ady Endre úszódaru a Petőfi híd
újjaépítésénél 1951
↔ Axonometrikus ábra
⇒ Helyszínfotók 2016

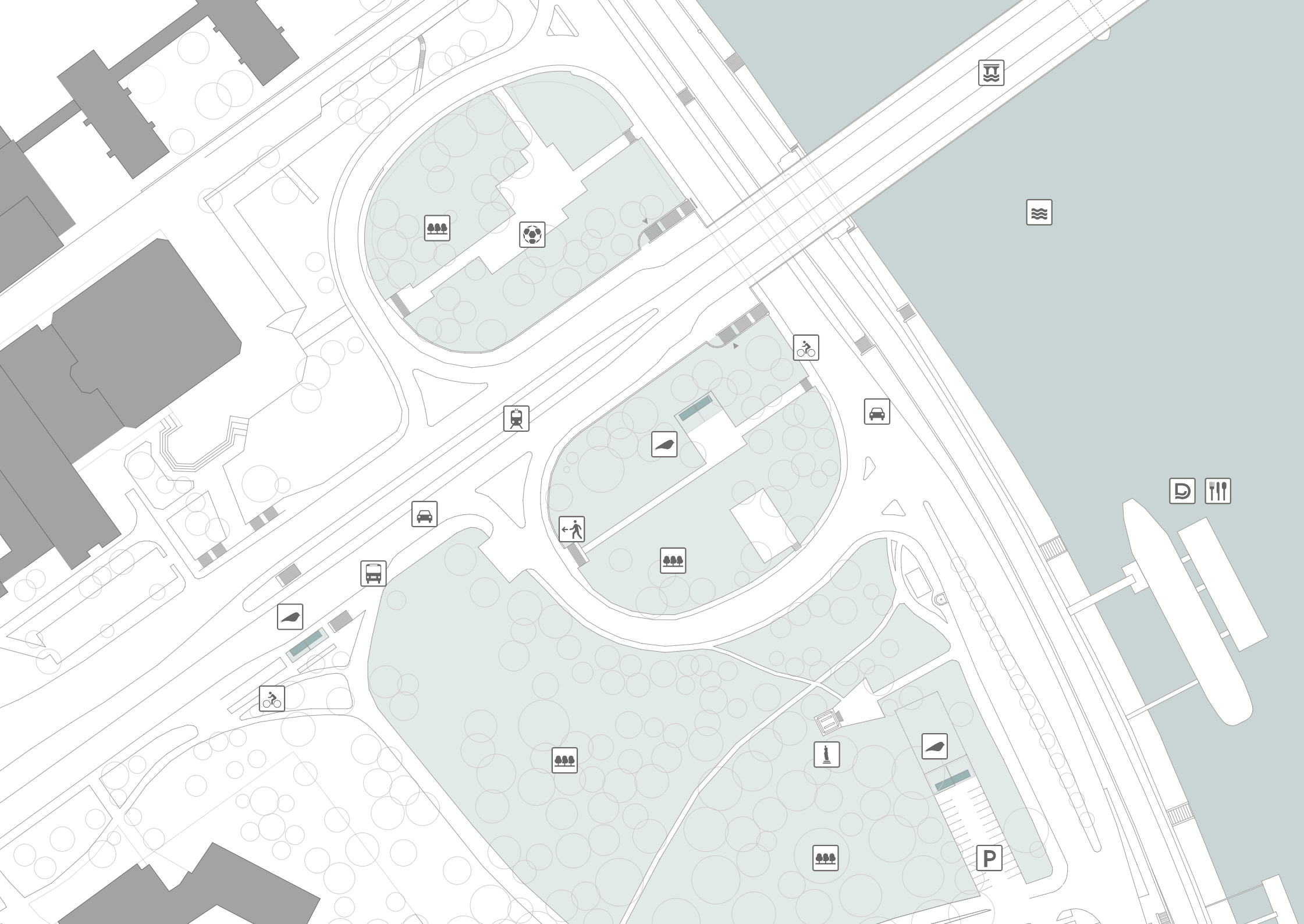


A Petőfi híd budai hídfője körüli kiterjedt területen három pavilon elhelyezése lehetséges. Az első az ELTE és BME lágymányosi campusára, illetve az Infoparkba villamossal érkezőket kiszolgáló kis méretű pavilon. A területen jelenleg is működik egy food-truck büfé, ennek szerepét veheti át a gyalogos aluljáró rámpája és lépcsője közé befeszülő pavilon. A pavilon helyzete a közelmúltban létesült BUBI állomással összehangolható.

A második helyzet az egykori Zöld Pardon által elfoglalt területen átvezető, burkolt gyalogos ösvény mellett, a szórakozóhely megmaradt táncterén található. A kis méretű pavilon létrehozása összeköthető a teljes park-rész rehabilitációjával, helyzete egyaránt épít az irodaházak, a campus, a kollégiumok és az A38 hajó közelségére.

A harmadik pavilon elhelyezésére a Goldmann György térbe és az Egyetemisták parkjába beékelődő parkoló burkolt felülete ad megfelelő lehetőséget. A parkoló jelenlegi helyzetében kínosan közel kerül az 1945-1956 közötti mártírok emlékművéhez, ezért területének csökkentése javasolt. A parkolót lezáró helyzetben elhelyezett pavilon a park felé néz, de rendezvények alkalmával, ideiglenesen a parkoló felületét is használhatja.

A hídfőtől északra fekvő, lehajtó által körülölelt területen spontán jelent meg egy független gördeszkás- és street workout közösség. Jelenlétük a Goldmann téren támogatandó, lehetőségeik fejleszthetőek további szabadtéri szabadidős tevékenységet lehetővé tevő sportpályával. Jelenlegi állapotában azonban az ezeket kiszolgáló mosdó funkciók lehetősége megteremthető a hídfő raktár-helyiségeiben, így ide új pavilon létesítése nem javasolt.



HELYSZÍN / Petőfi híd - budai hídfő - 1644,00 km

H08a

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyha nélkül

SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Külső terület, kísérletezés

ABC

KORLÁTOZÁSOK /

KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás kis távolságon belül

K2

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 2x

ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 2x

FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Nem megengedett

FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 3,75 x 15,00 m (56,25 m²)

FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m

ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m

ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 53,00%

FAL - SZÍN / RAL 9010

FAL - STRUKTÚRA / Tetszőleges

FAL - ANYAG / Tetszőleges

KOMPOZÍCIÓK

ZÁRT ELEMEL HELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 15,00x2,50 m

HELYSZÍN / Petőfi híd - budai hídfő - 1644,00 km

H08b H08c

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyhával

SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Külső terület, kísérletezés

ABC

KORLÁTOZÁSOK /

KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás kis távolságon belül

K2

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 2x

ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 2x

FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Megengedett

FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 7,50 x 15,00 m (112,5 m²)

FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m

ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m

ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 40,00%

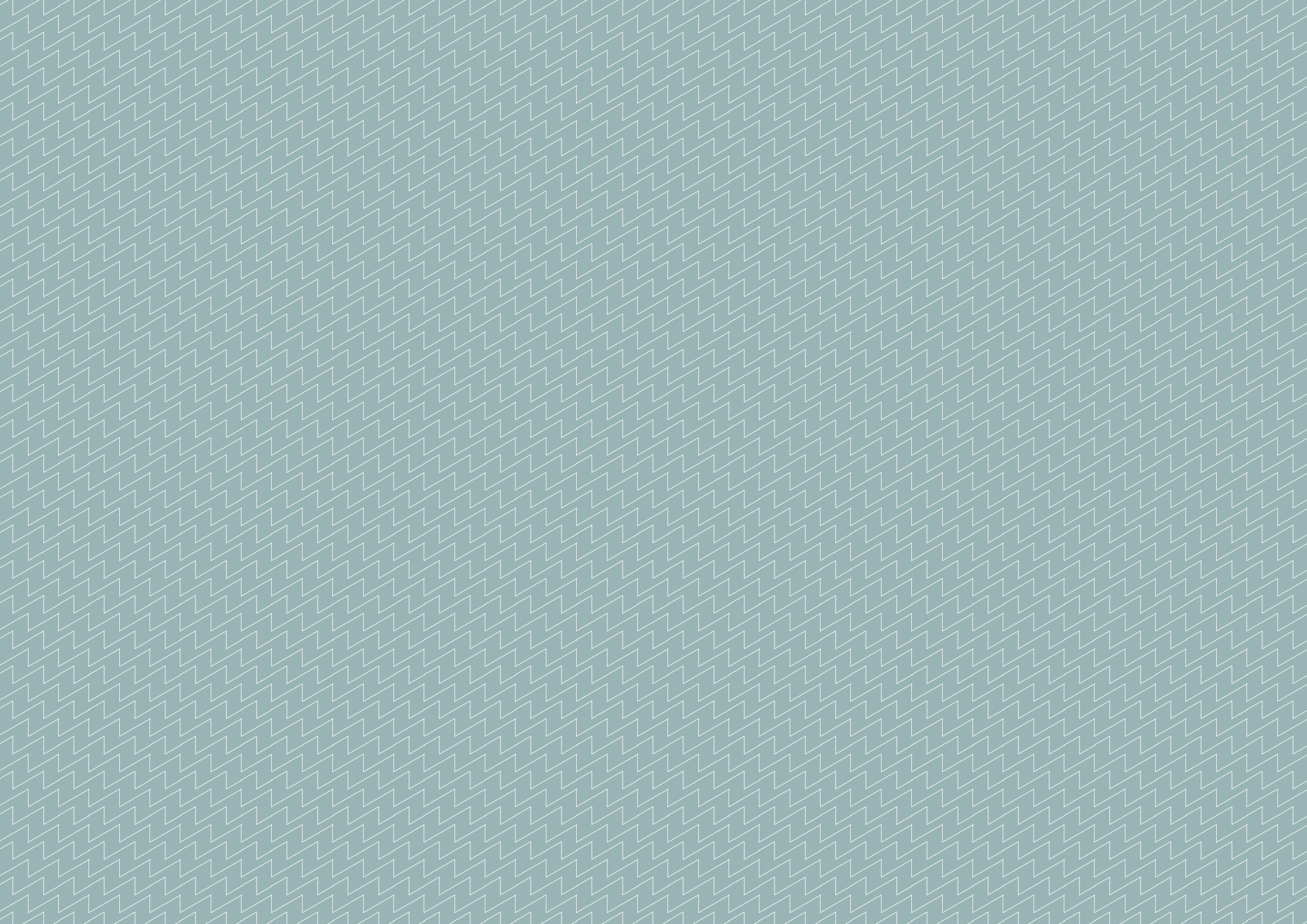
FAL - SZÍN / RAL 9010

FAL - STRUKTÚRA / Tetszőleges

FAL - ANYAG / Tetszőleges

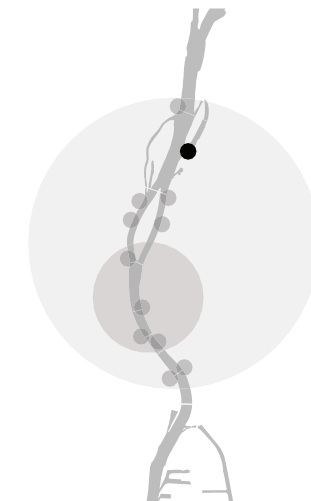
KOMPOZÍCIÓK

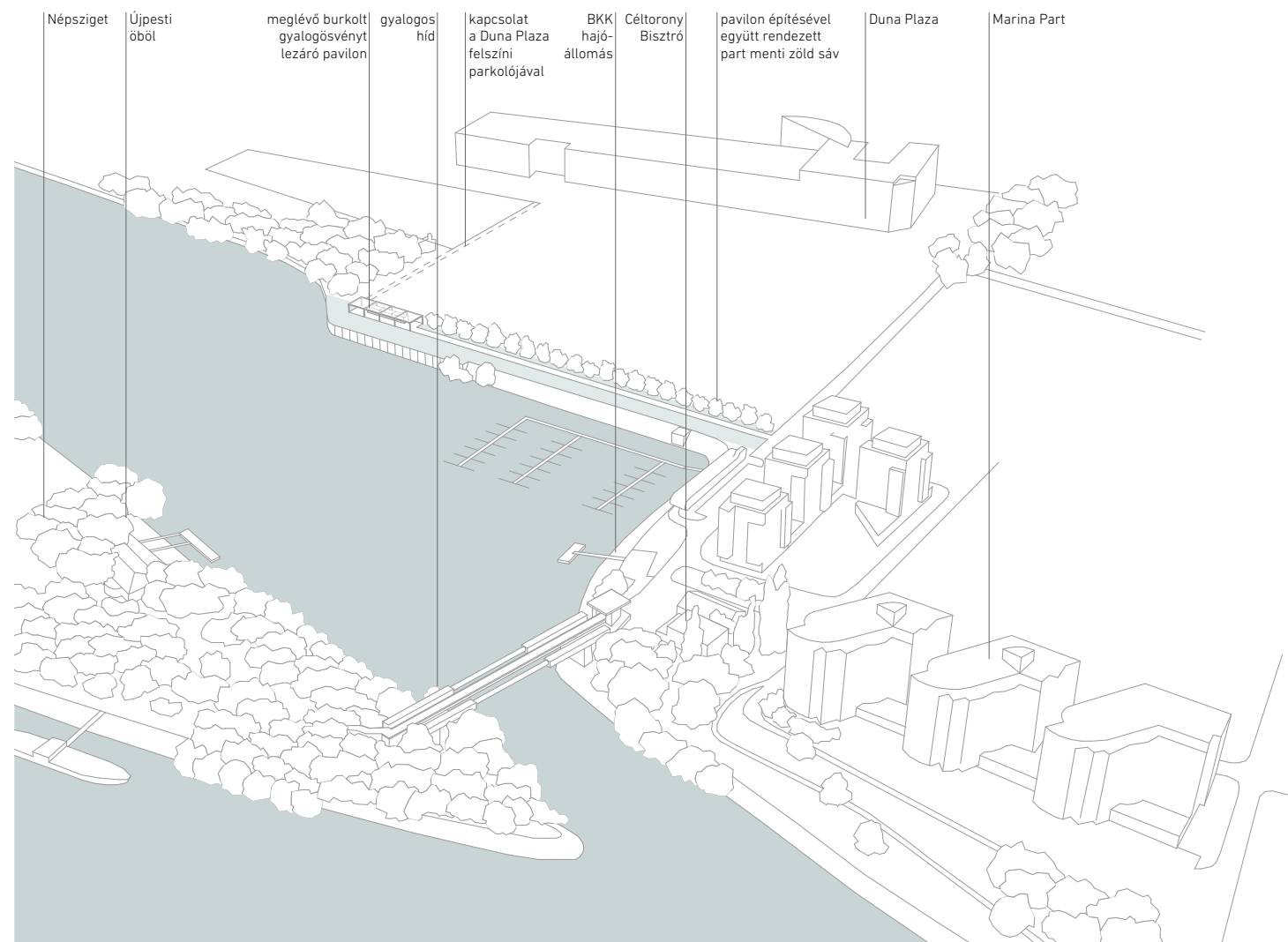
ZÁRT ELEMEL HELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 15,00x6,00 m



C
H.12

MARINA SÉTÁNY
1653,00 FKM



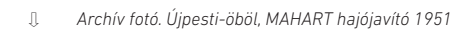


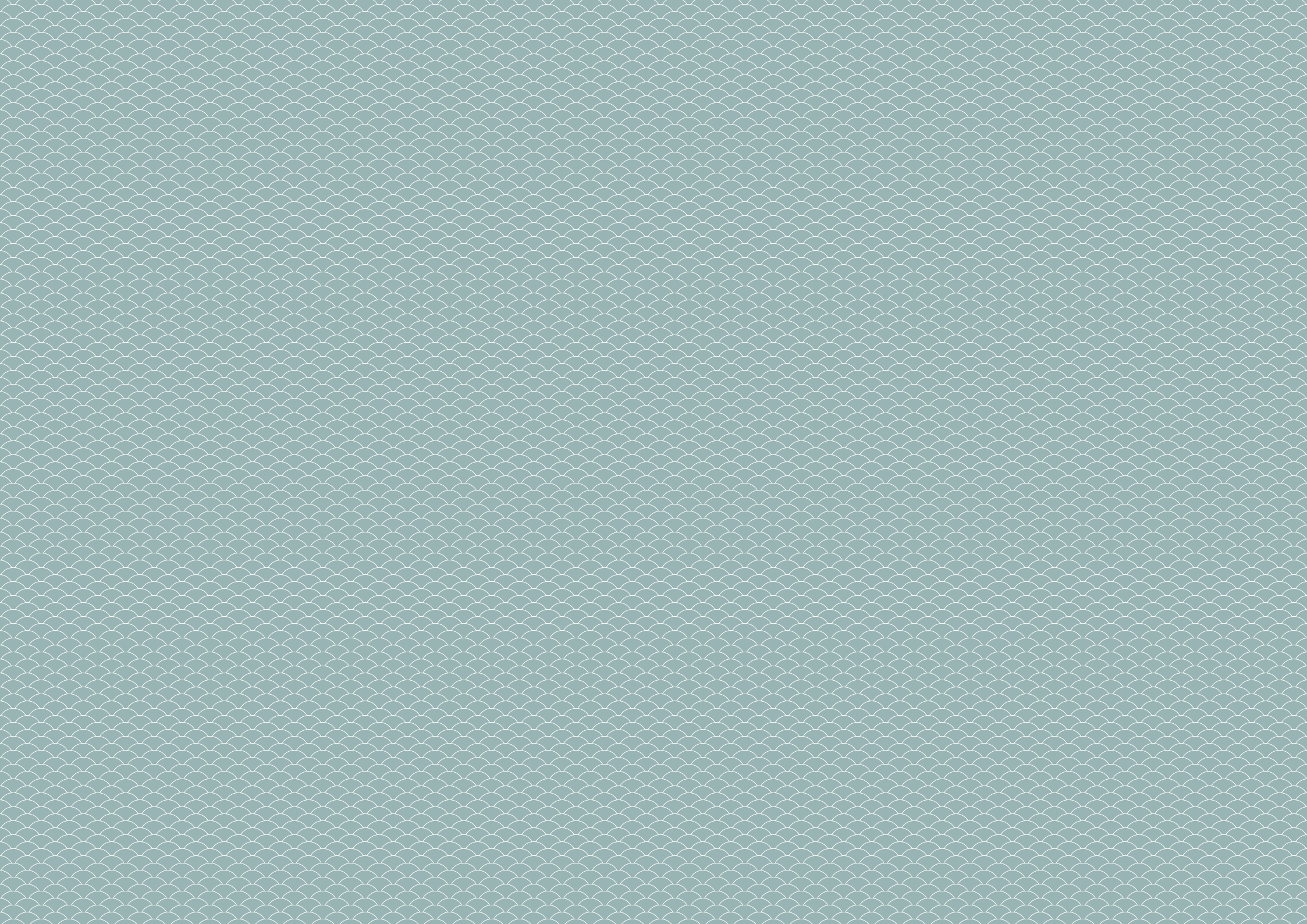
↑ Archiv fotó. Meder utca 1976
 ⇐ Axonometrikus ábra
 ↓ Helyszínfotó 2016



A Népszigetre vezető gyalogos híd és vasbeton szerkezetű torony környezete rendezetlen, kaotikus, az elszomorító állapotot csak fokozták a közelmúlt beruházásai (új lakó beépítések, Marina-part, Melba étterem- és kikötő-épület, BKK hajóállomás). A területen a méltatlan állapotokhoz képest a korlátozott lehetőségeket kultúráltnak használja az itt működő Céltorony Bisztró. A torony előtti tér, az ide vezető útvonal teljeskörű rehabilitációra szorul, feltehetőleg az önkormányzati tulajdonban lévő területen található kisebb épületek egy részének bontásával. Ennek elvégzéséig ezen a területen további pavilon elhelyezése nem javasolt.

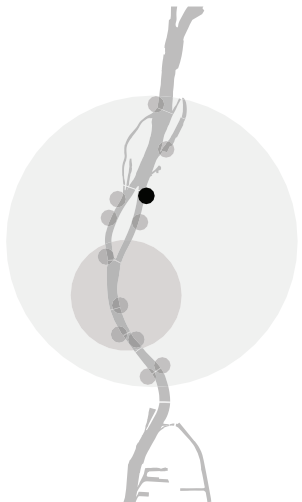
Az Újpesti-öböl keleti partján, a meglévő burkolt, semmibe vezető gyalogos ösvény végén ugyanakkor elképzelhető vendéglátó pavilon létrehozása. A helyszín kieső, megközelítése körülményes, de összekötése akár a pláza kültéri parkolójával megoldható. A partvonal kiszögelésén különleges kilátás nyílik mind délre (gyalogoshíd alatt a Duna főágára), mind északra, mind nyugatra (népszigeti csónakházak). A pavilon elhelyezésével szorosan összefügg az ide vezető keskeny parti sáv rehabilitációja (fasor, parti növényzet), az öböl vízszintje fölé emelkedő partszakasz ugyanakkor a pavilon kitelepedésére is lehetőséget biztosít (piknik).

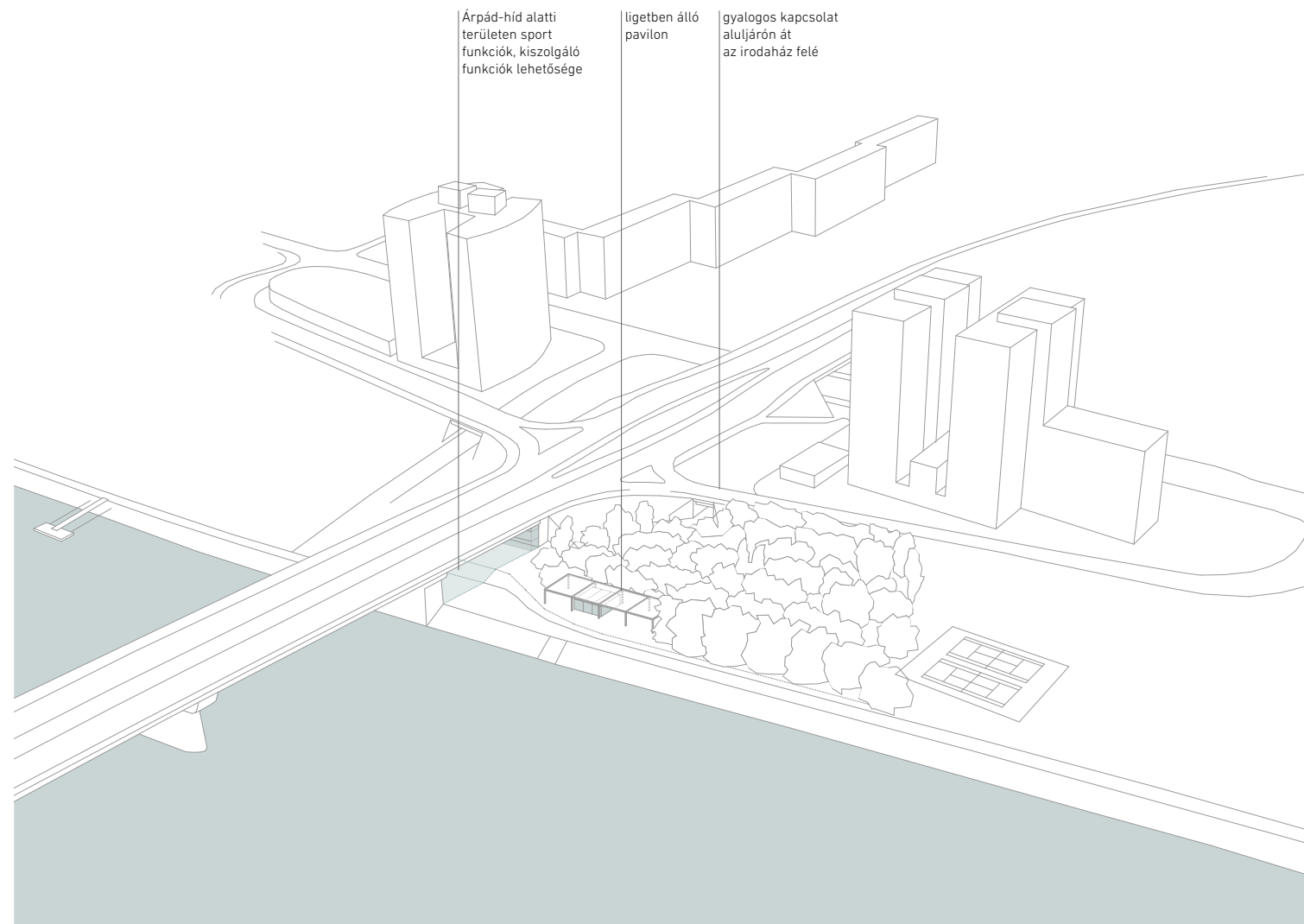
PARTIFECske ATLASZ 121



C
H.13

ÁRPÁD HÍD
PESTI HÍDFŐ
1650,00 FKM





↑ Archiv fotó. Árpád híd hídfője 1955

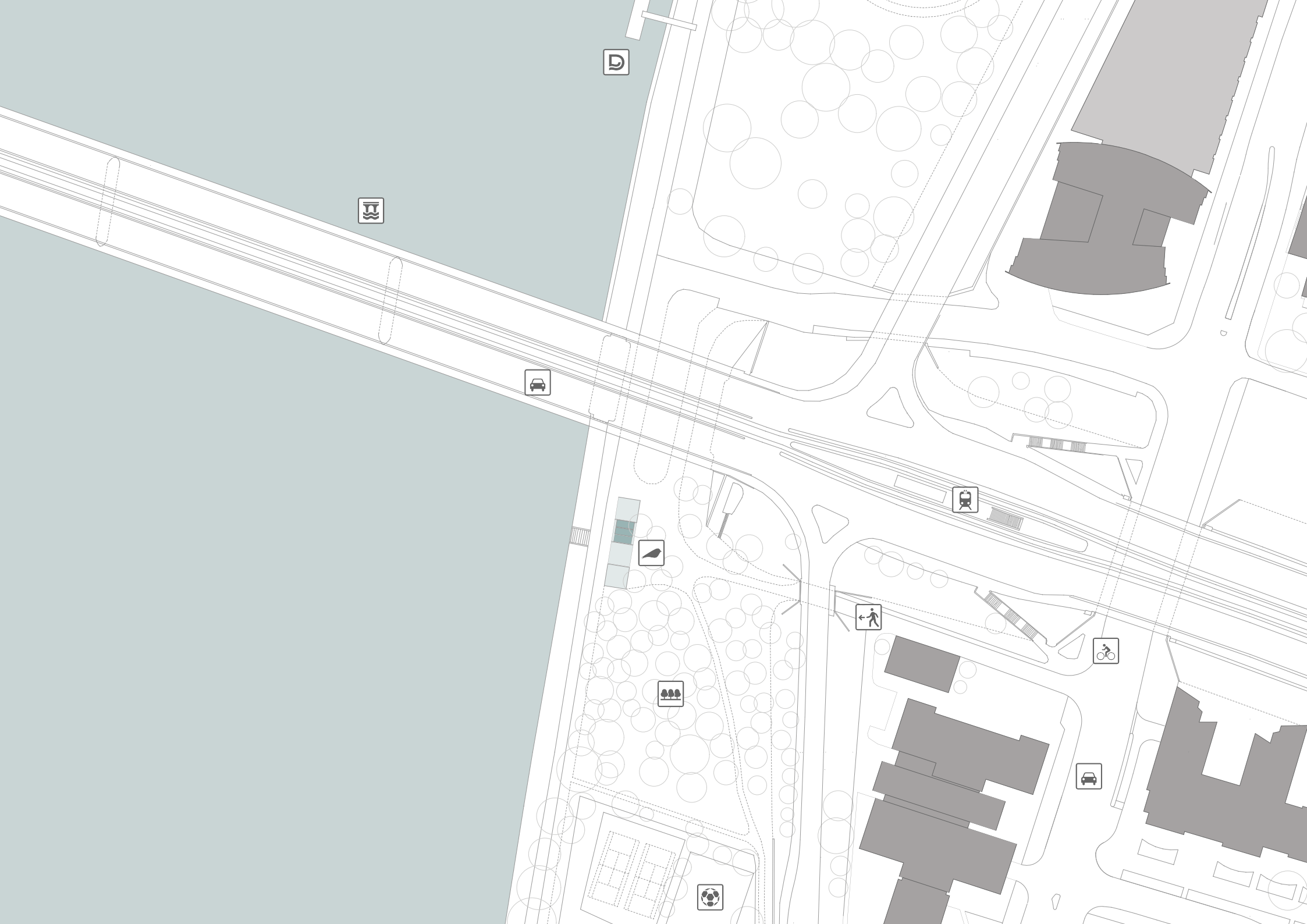
↔ Axonometrikus ábra

↓ Helyszínfotó 2016

A terület a 2017-es úszó világbajnokság területétől (Dagály Úszóaréna) a Lipótvárosi Szent István parkig húzódó összefüggő zöld partszakasz része. A Duna-parton megmaradt természeti környezet védelme elsődleges, a világbajnoksághoz kapcsolódó fejlesztések egyik fontos lehetősége, hogy erről gondoskodjon.

A terület jelenleg hasznosítatlan, illegálisan lakott zöldterület, mely a Budapesti Elektromos Sportegyesület telepe és hídfő közé feszül. A tágabb környezet fejlesztéseitől függetlenül, akár csak a sporttelep vendégeire, és az Árpád híd déli hídfőjénél található toronyház (Duna Tower) használóira alapozva feltételezhető egy vendéglátó pavilon létjogosultsága a parton, mely akár ebéddőben, akár munkaidő után közvetlenül elérhető a híd lehajtója alatt a partra vezető gyalogos aluljárón keresztül.





↓ Archiv fotó. Épülő Árpád híd 1950



HELYSZÍN / Árpád híd - pesti hídfő - 1651,00 km

H13

FUNKCIÓ / Vendéglátás konyhával



SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Külső terület, kísérletezés

A B C

KORLÁTOZÁSOK / Vizes VB részeként Dagály sétány



KÖZMŰ ELLÁTOTTSÁG / Közműcsatlakozás nagy távolságra

K3

FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 4x



ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 4x



FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Nem megengedett



FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 7,50 x 30,00 m (225,00 m²)



FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m



ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m



ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 26,50%



FAL - SZÍN / RAL 9010



RAL

FAL - STRUKTÚRA / Tetszőleges



FAL - ANYAG / Tetszőleges



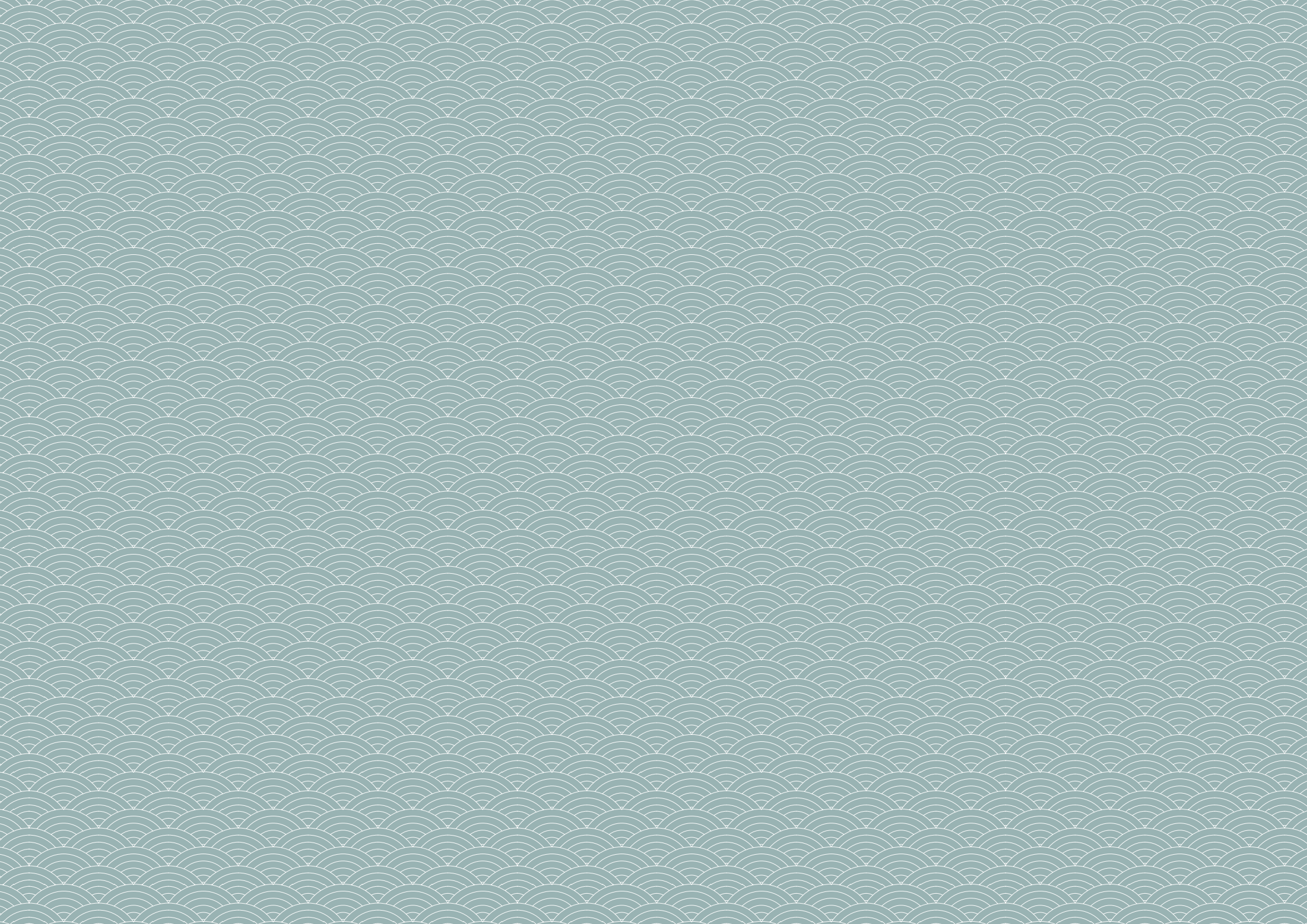
Fe

KOMPOZÍCIÓK



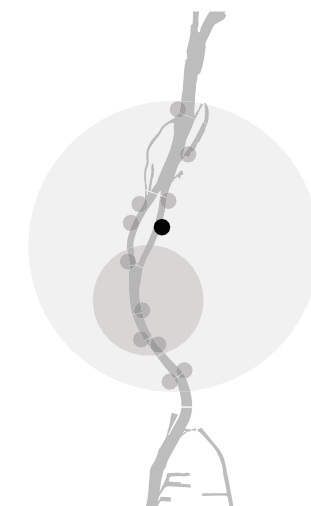
ZÁRT ELEMEL ELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 27,50x6,00 m

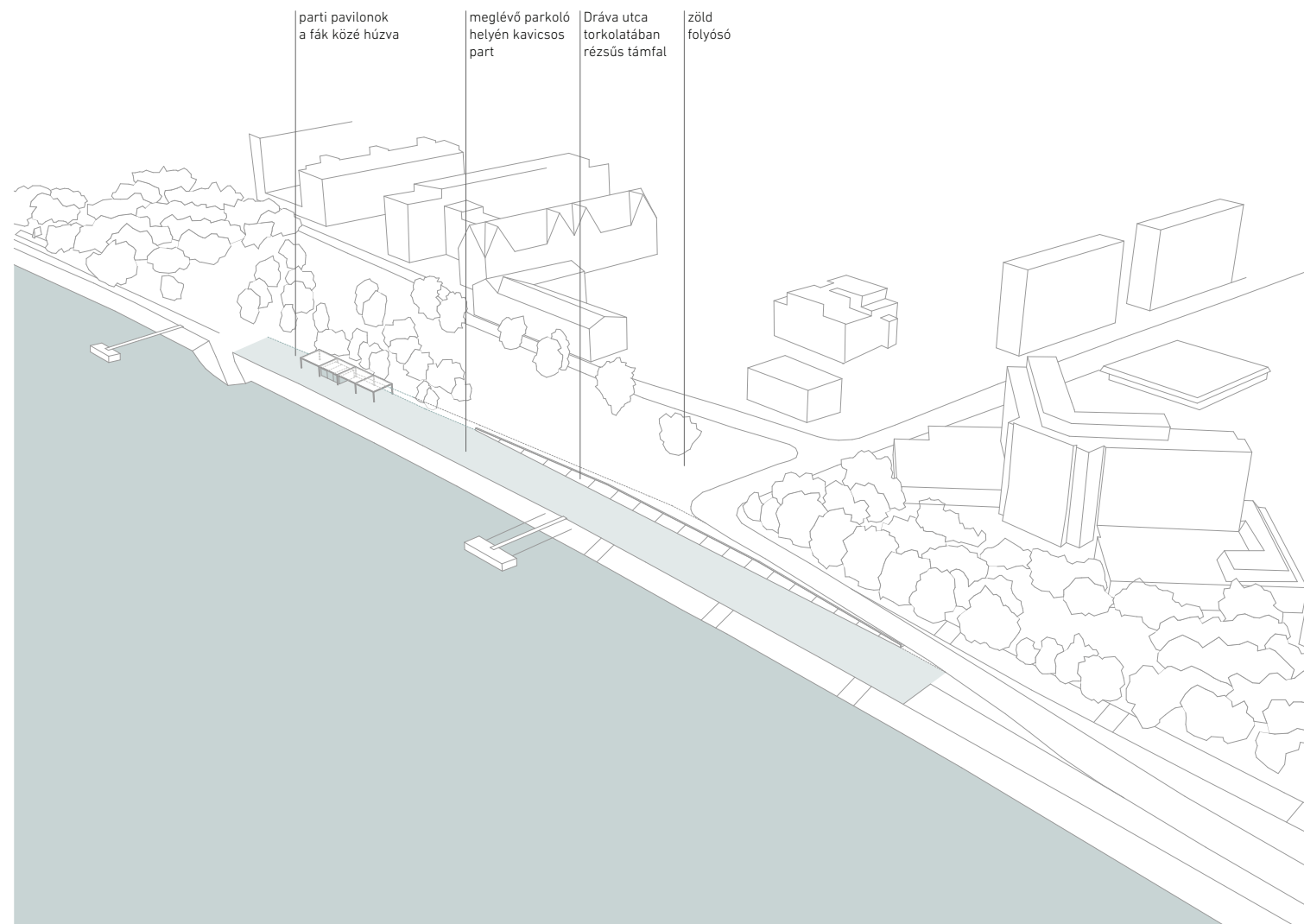




C
H.14

DRÁVA UTCA
1650,00 FKM





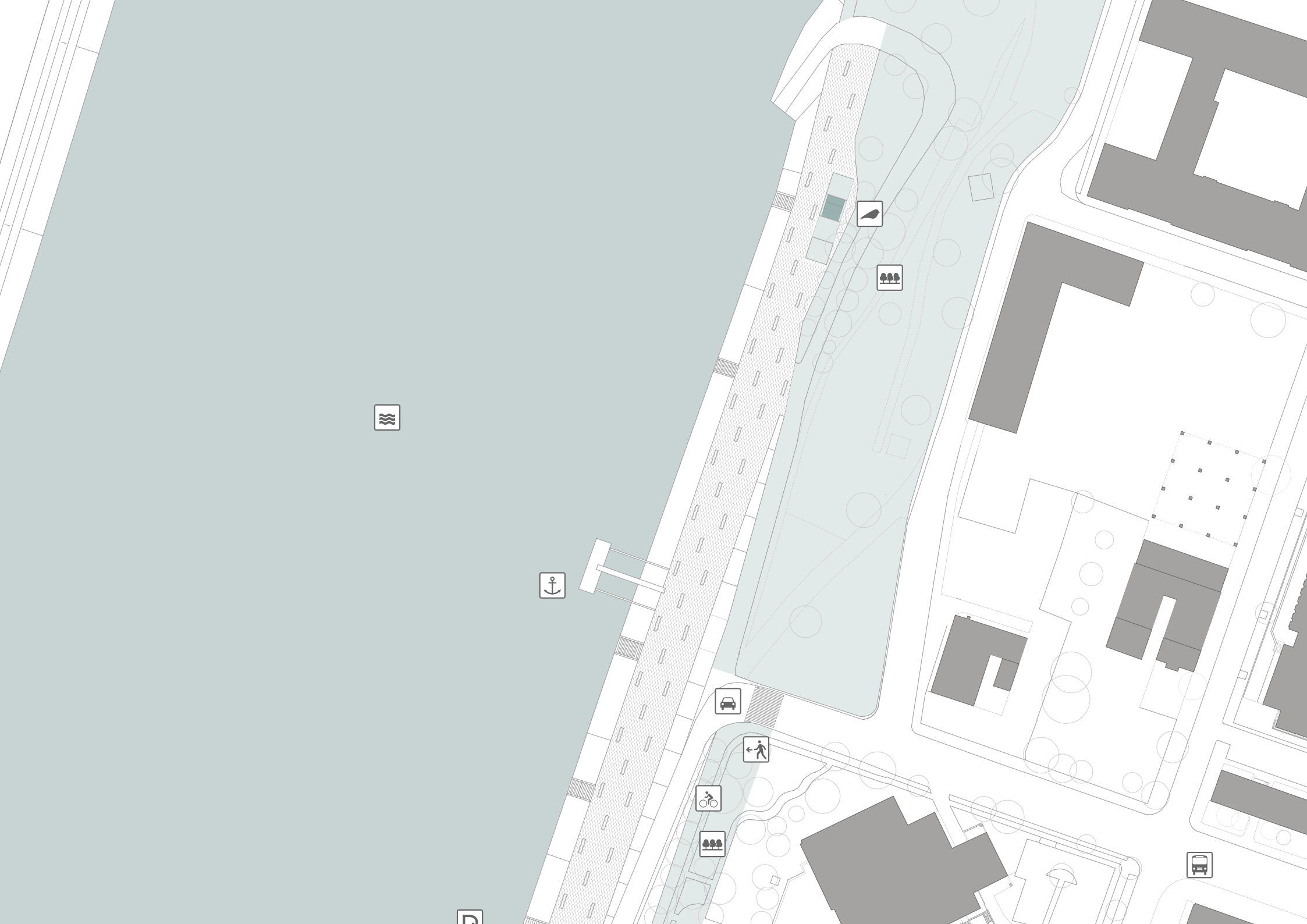
↑ Archiv fotó. Sóder osztályozó 1960
 ⇐ Axonometrikus ábra
 ↓ Helyszínfotó 2016



A partszakasz jelenleg csupán a turista-buszok parkolására, illetve a kétéltű városnéző buszok vízreszállására szolgál. A Duna-part mögötti jelentős kiterjedésű lakóövezettől további hasznosítatlan, vagy parkolóként hasznosított területek, illetve a pesti rakpart forgalma zárja el.

A terület valójában annak a vizes világbajnokság idejére létrejövő rekreációs folyósónak a hiányzó láncszeme, mely a Lipótvárosi Szent István parktól egészen az Árpád hídig tart. Ennek az összefüggő zöldterületnek és rekreációs zónának a védelme és gondos kiépítése előremutató azért különösen fontos, mivel a Belvároshoz közel csak itt jöhet létre a Dunához akár szintben, közvetlenül kapcsolódó közpark.

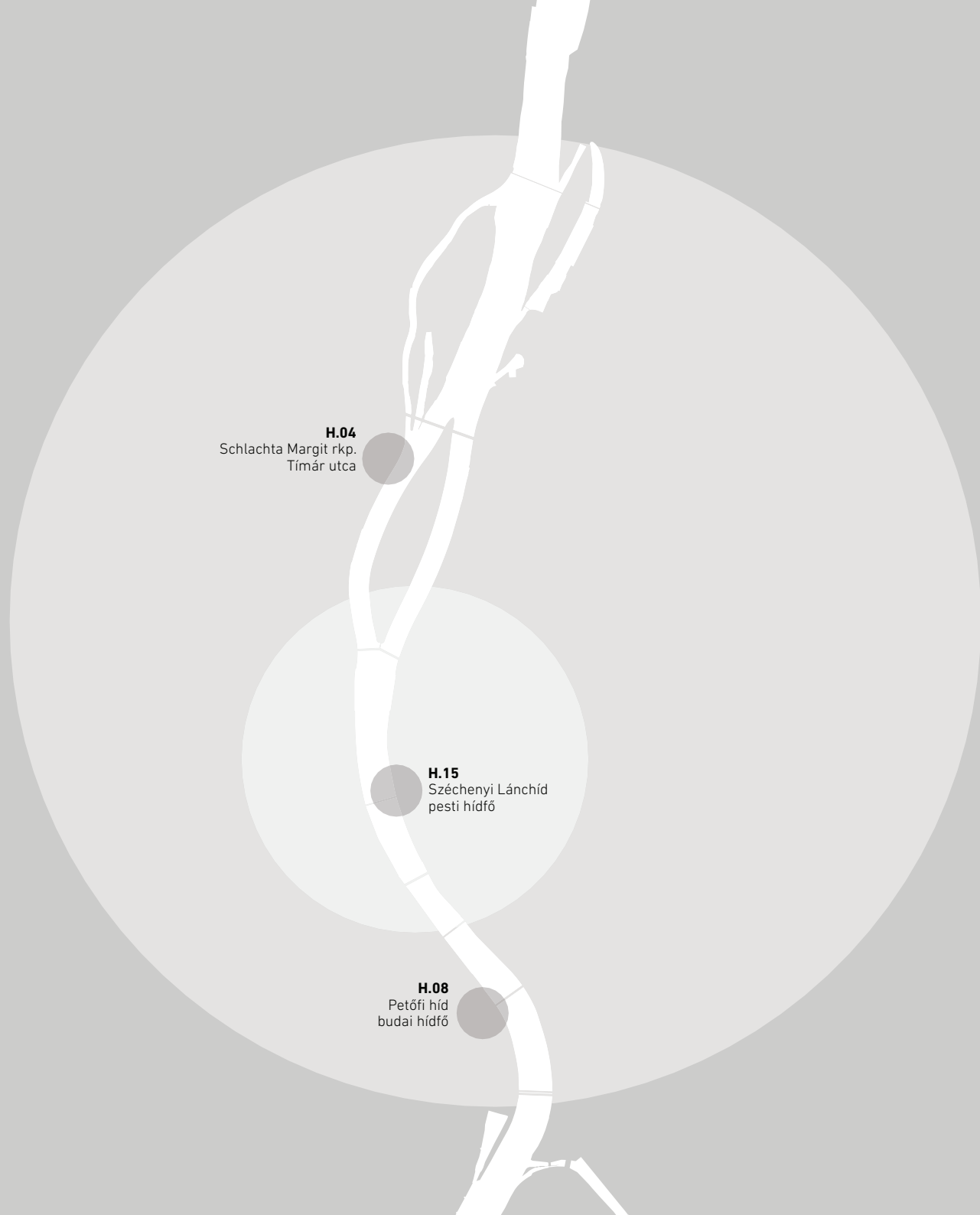
A buszparkoló helyén a bazalt kockakő burkolat felbontásával és növényzet telepítésével fontos folyóparti "plázs" jöhet létre. A nagy kiterjedésű terület nagysága lehetővé teszi szabadonálló pavilon elhelyezését is a terület fákkal övezett északi részén. A felbontott kockakő újrahhasznosítására a 12 helyszín ideiglenes pavilonjainak helyét kijelölő, burkolati „szőnyegek” kialakítására ad lehetőséget.



A Révész utcai erőmű és a gáztartály 1962



HELYSZÍN / Dráva utca - Pest - 1650,00 km	H14
FUNKCIÓ / Vendéglátás konyhával	
SZABÁLYOZÁSI BESOROLÁS / Külső terület, kísérletezés	A B C
KORLÁTOZÁSOK / Vizes VB részeként Dagály sétány	
KÖZMŰ ELLÁTOTSÁG / Közműcsatlakozás nagy távolságra	K3
FEDETT NYITOTT TÉR MÉRETE / 4x	
ZÁRTHATÓ TÉR MÉRETE / 4x	
FEDETT-NYITOTT TÉREN TÚLI KITELEPÜLÉS / Nem megengedett	
FEDETT-NYITOTT TÉR MAX. ALAPTERÜLETE / 7,50 x 30,00 m (225,00 m²)	
FEDETT-NYITOTT TÉR MAGASSÁGA / 3,75 m	
ZÁRT TEREK MAGASSÁGA / min. 2,40 - max. 2,90 m	
ZÁRT TEREK MAXIMÁLIS ARÁNYA / 26,50%	
FAL - SZÍN / RAL 9010	
FAL - STRUKTÚRA / Tetszőleges	
FAL - ANYAG / Tetszőleges	
KOMPOZÍCIÓK	
ZÁRT ELEMELHELYEZÉSÉNEK KONTÚRJA / 27,50x6,00 m	



H.04
Schlachta Margit rkp.
Tímár utca

H.15
Széchenyi Lánchíd
pesti hídfő

H.08
Petőfi híd
budai hídfő



PAVILONOK NEGYEDIK FEJEZET



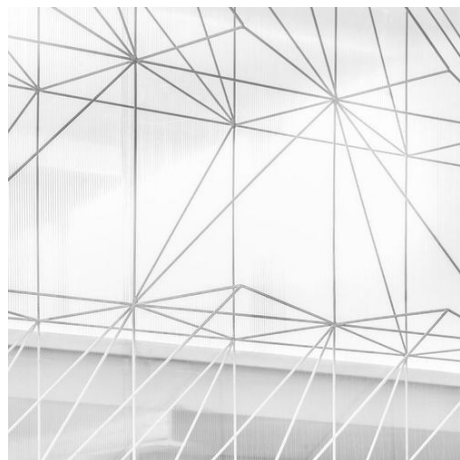
MODULÁRIS

A pavilon szerkezete moduláris rendszerű, könnyen szerelhető és szállítható, az eltérő helyzetekhez variálhatóságával jól illeszthető, továbbá egyszerű paramétere miatt jól szabályozható.



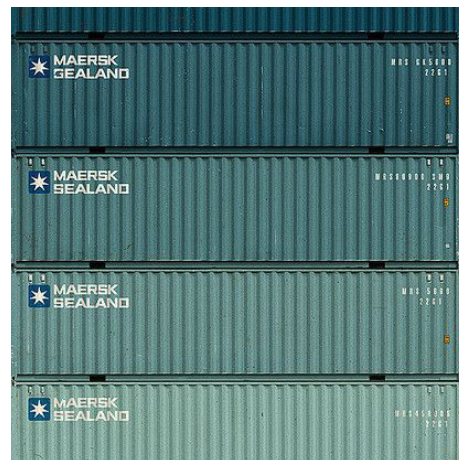
SEMLEGES

A pavilon anyaghasználatát redukált, formálása egyszerű, viselkedése környezete felé minden irányban egyaránt semleges, nincs elhanyagolt nézete, tetőfelülete a rálátások miatt igényesen kialakított.



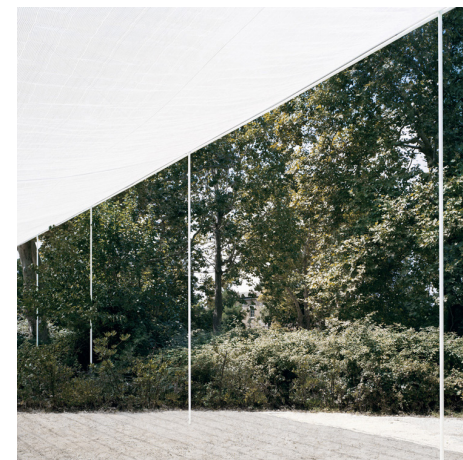
TRANSPARENTS

A pavilon áttört és szellős, a tömör, zárt modulok belső, visszahúzott pozícióban jelennek meg. A transzparencia mind a Duna, mind a város felől nézve érvényesül, a pavilon szerkezete a lehető legkevesebbet takar ki a látványból.



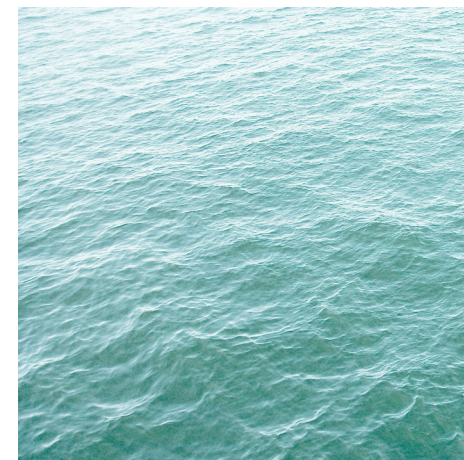
KOMPAKT

A pavilon zárható kiszolgáló tereinek mérete minimálisra összehúzott. A fedett-nyitott terek a pavilon szerves részét képezik.



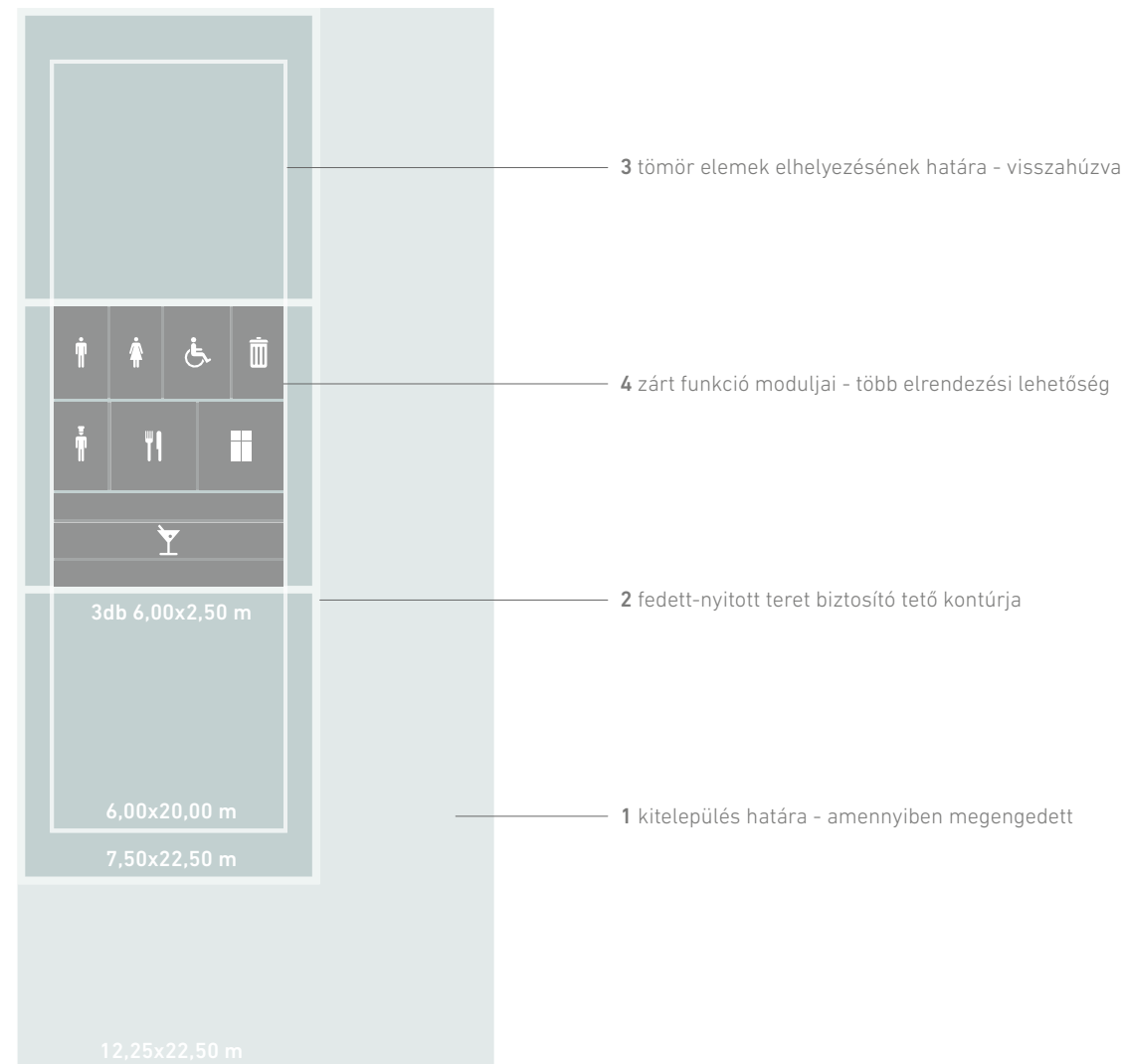
RÉTEGES FELÉPÍTÉS

A pavilon kialakítása réteges, a fedett-nyitott tér magában foglalja a homlokzatról visszahúzott funkcionális egységeket. Belülről kifelé haladva az egyes szerkezetek szabályozása egyre szigorúbb.

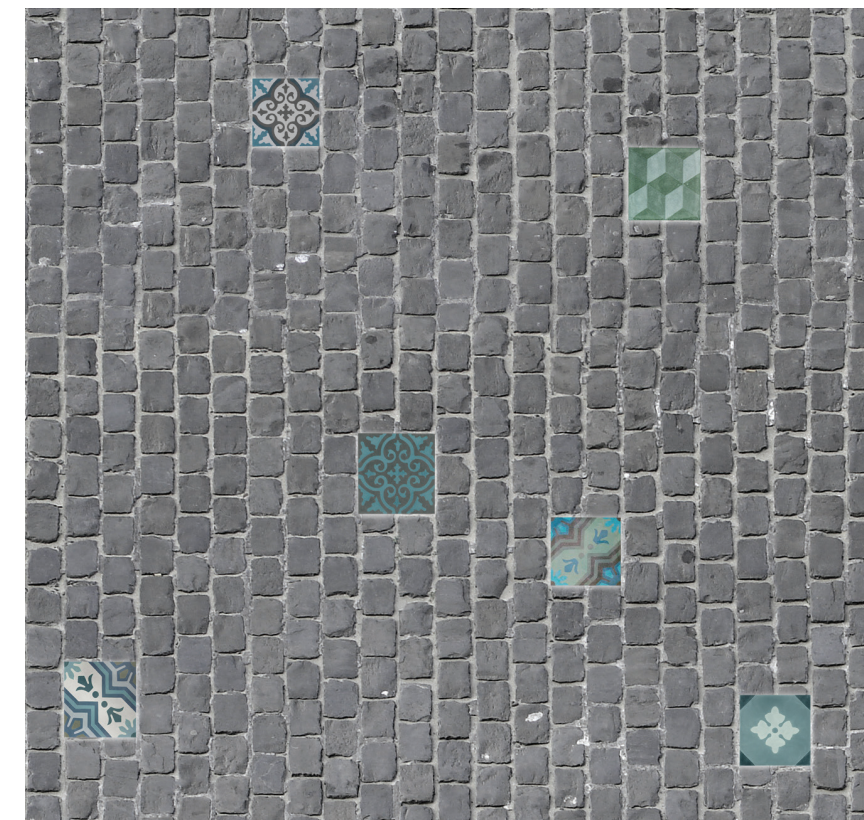


DUNAI KARAKTER

A pavilon kötődik Budapesthez és a Dunához, koordináta-rendszere és pozíciója a folyásirányhoz igazodik. Az alkalmazott anyagok és felületek lehetőséget adnak a helyi karakterek megjelenésére.



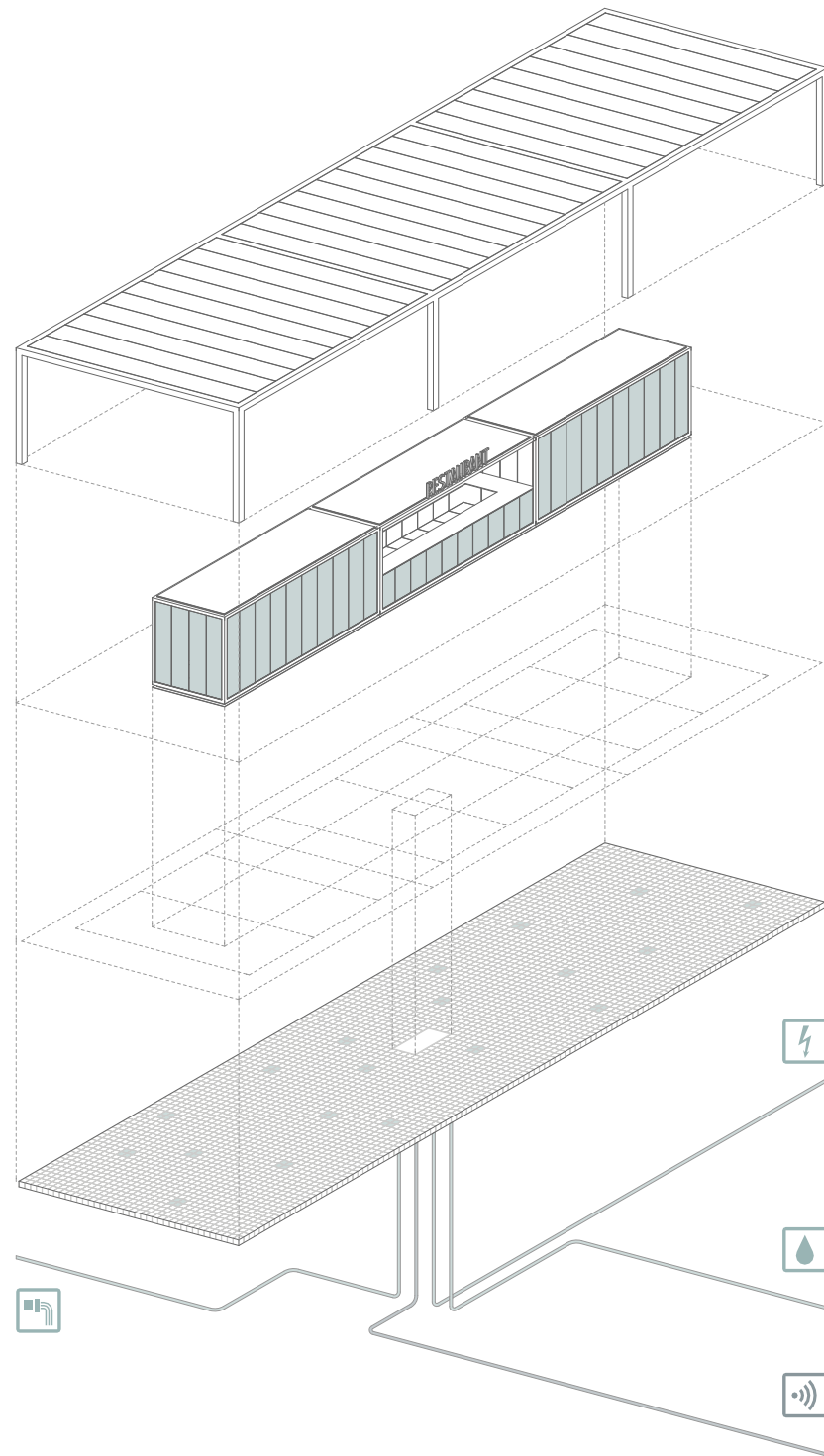
↔ Pavilon rétegei, határvonalai
 ↓ Pavilon helyét télen is jelölő "szőnyeg"



RÉTEGZETTSÉG

A pavilon szerkezetének külső rétegét a fedett nyitott teret létrehozó, acélszerkezetű tető biztosítja. A kompakt forma hatékonyan szabályozható, a túlépítések, illegális bővítések jól kontrollálhatóak, mivel a tágas, áramló téren kívüli kitelepülés csak az adatlapokon külön jelölt helyszínek esetében megengedett.

A kiszolgáló funkciókat ellátó belső funkcionális egységek a tető kontúrjától eltartott határvonalon belül szabadon elrendezhetők. Visszahúzott pozíciójuk a pavilon transzparenciája és a tömör felületek minimálisra csökkentése miatt indokolt.



5 tető

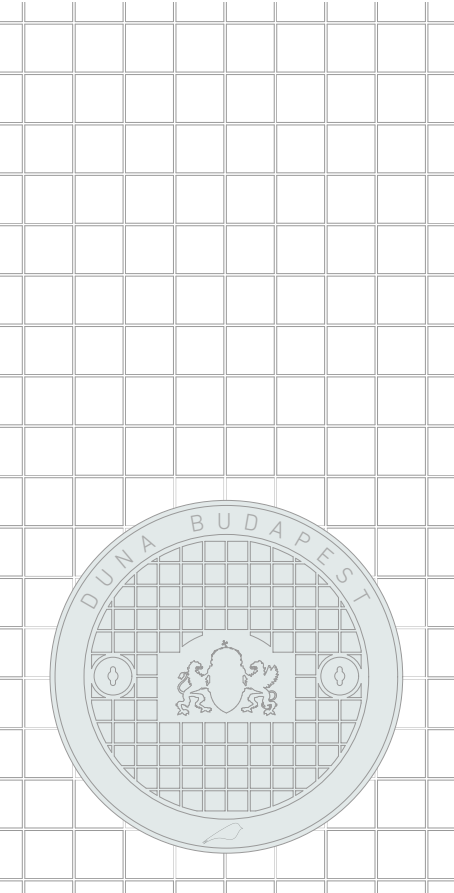
4 funkcionális blokk

3 raszter

2 szőnyeg

1 infrastruktúra

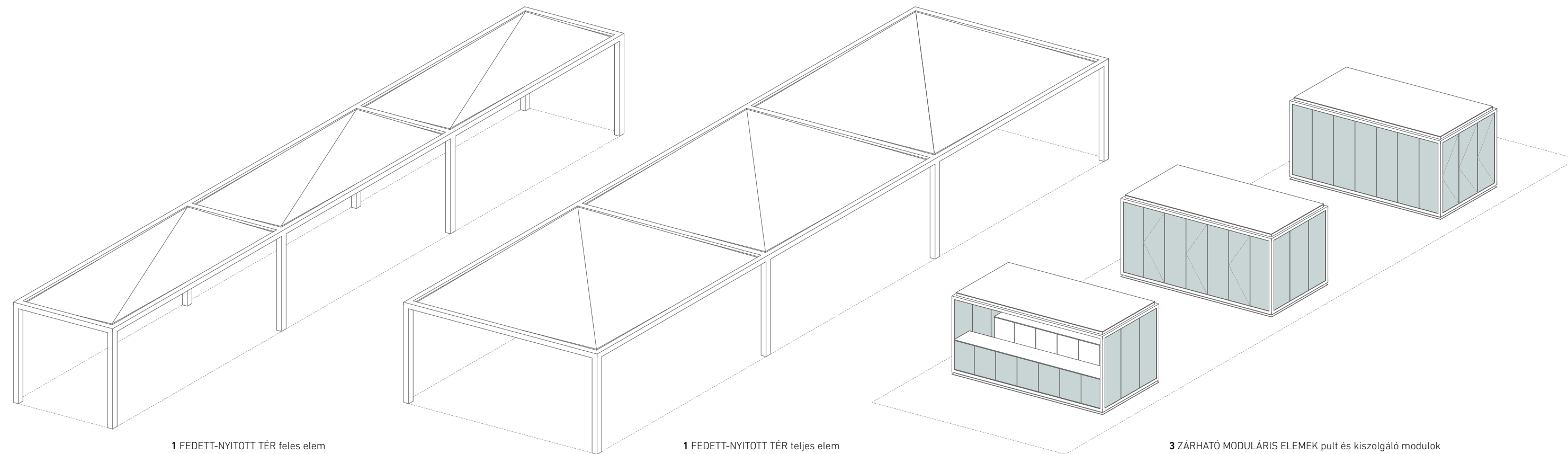
↔ Pavilon elemeinek robbantott ábrája
 ↓ Infrastruktúra alapkiépítése, aknafedlap



SZŐNYEG ÉS INFRASTRUKTÚRA

A pavilon helyét az idényjellegű használaton kívül is a fedett-nyitott tér kontúrjával megegyező méretű bazalt nagykockakő szőnyeg jelöli ki a partszakasz térburkolatában.

A pavilon telepítését előkészítő és megalapozó térburkolat egyúttal a pavilon infrastrukturális igényeinek alapkiépítését is feltételezi (víz, elektromosság, szennyvíz). Az itt biztosított közműaknák a területen belül pontosan meghatározott helyen épülnek ki, hogy a pavilon zárt kiszolgáló egységeinek későbbi pozíciójához illeszkedhessenek (takart helyzet, hozzáférés biztosítása a zárt modulok padlóján keresztül).



ALAPELEMEK 1.

A pavilon független, szabadonálló tetőszerkezete modulárisan sorolható, egy egység alapterülete 7,50 x 7,50 m. A fedett-nyitott tér pillérei, perem- és átkötő gerendái 200x200 mm acél szelvény (zártszelvény, vagy takarólemezekkel négyzet szelvényűvé alakított melegen hengerelt profil) szerkezetűek. Az alaprajzi kiosztás és a magasság (3,75 m) arányrendszere kötött, 2:1 arányú. Egyes helyszíneken feles, keskeny tető-elemek sorolását javasoltuk (H.04 és H.05).

A tető alsó síkja nagy táblás álmennyezeti panelekkel burkolt, így az elektromos hálózat rejtett helyzetben vezethető. A felső felület ötödik homlokzatként a szerkezet fehér, porszórt felületével megegyező, minimális hajlású, két pontra lejtő tető. A vízelvezetés vízköpőkkel, vagy a pillérekben rejtetten megoldott.

A tetőszerkezet bontható, rejtett kapcsolatokkal épül a szétszedhetőség és szállíthatóság miatt. A csomópontok rejtett csavarozással készülnek. A pavilon helyét kijelölő "szőnyeg" kiépítésekor a tető pilléreinek befogott kapcsolatát lehetővé tévő alapozást is kiépítik, az idényszerű használaton kívüli időszakban a pillérek hüvelyeit vízzáró megoldással ledugózzák.

alaprajz	jelölés
kis kiszolgáló (mosdó+hulladék+raktár)	
nagy kiszolgáló (mosdó+hulladék)	
mosdó elem (férfi+női)	
nagy hulladéktároló (hulladék+göngyöleg)	
konyha elem (személyzeti+előkészít+raktár)	
pult elem	

- ↑ Pavilon fedett-nyitott és zárható elemeinek axonometrikus nézete
- ↔ Moduláris kiszolgáló elemek kialakításának példái
- ↓ Vízállás jelölése a tető acél pillérein



ALAPELEMEK 2.

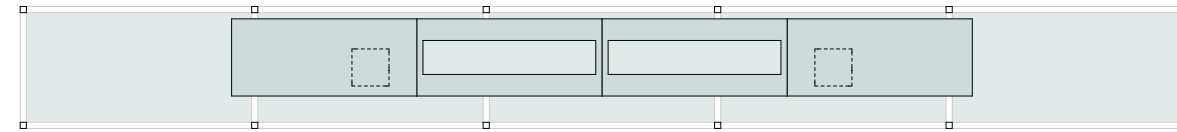
A zárható, kiszolgáló funkciókat tartalmazó egységek méretrendszere a hajózási konténerek szabványosított méreteivel összehangolt (20 lábas High Cube) 2500x6000x2900 mm. A méretrend tartása az összerendezhetőség és a fedett-nyitott térhez viszonyított arányok megőrzése miatt fontos, a szabványos konténerváz használata ugyanakkor nem előírás, hasonló méretű, finomabb, egyedi gyártású egység is építhető.

A kiszolgáló egységek két típusa a zárt, tömör verzió, és a pultot biztosító, hosszanti oldalain pultmagasság felett teljesen nyitott egység. Belső alaprajzi kialakításuk nem szabályozott, az adott helyszíneken elhelyezett kiszolgáló egységek maximális száma azonban a szabályozási adatlapokon rögzített. A mosdók, raktárak, rejtett hulladéktároló, öltöző, konyhai előkészítő kialakítására alaprajzi példákat mutatunk be.

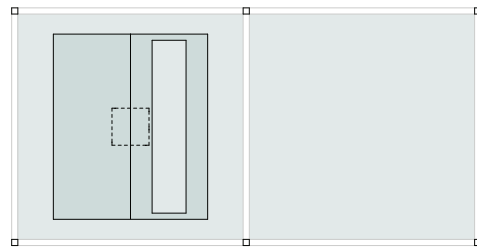
Az egységek külső homlokzati felülete (anyag, szín) szabályozott, az oldalfalakon megjelenő ajtók minden esetben a funkcionális modul magasságával megegyező méretűek, a homlokzaton alkalmazott anyaggal megegyezően burkoltak, rejtett kivitelben készülnek.



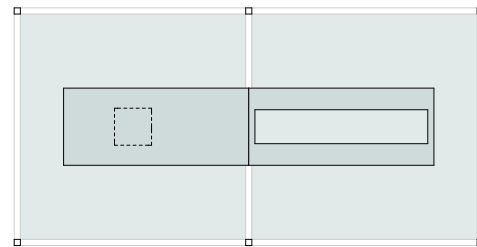
I/1. típus



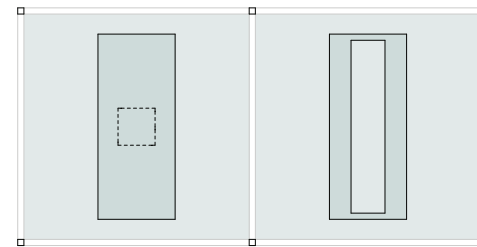
I/2. típus



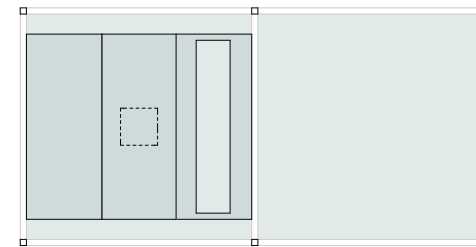
II/1. típus



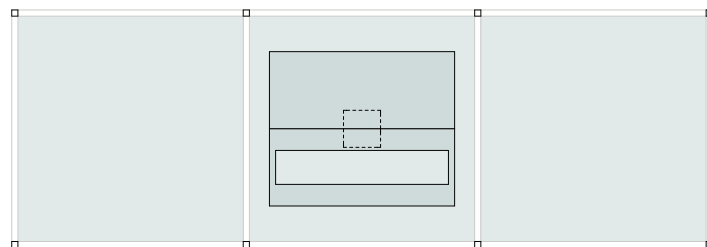
II/2. típus



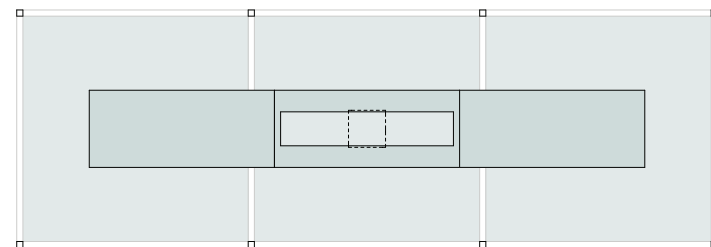
II/3. típus



II/4. típus



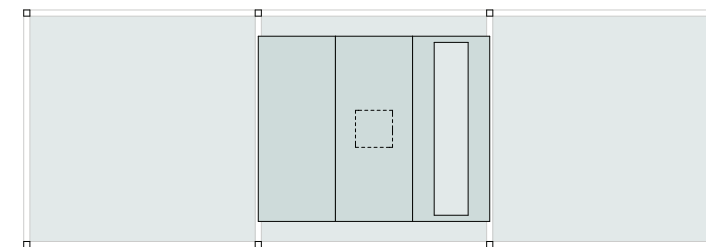
III/1. típus



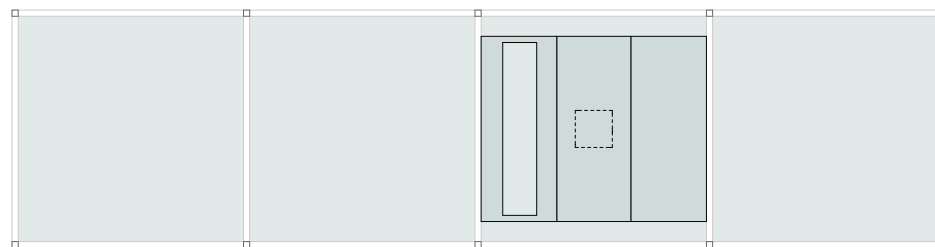
III/2. típus



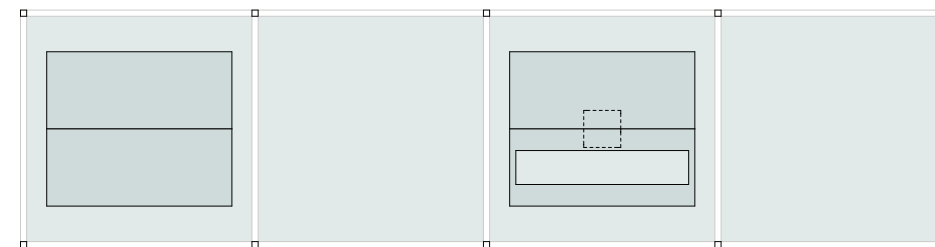
III/3. típus



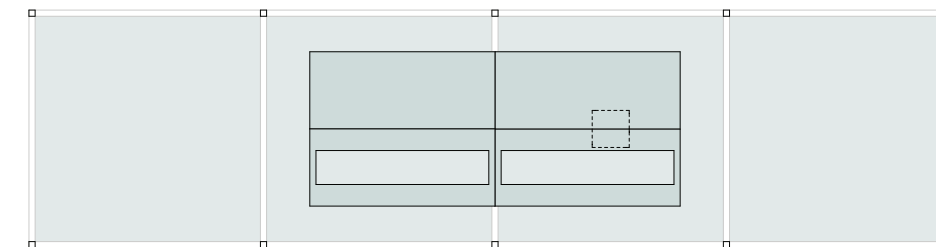
III/4. típus



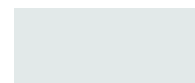
IV/1. típus



IV/2. típus



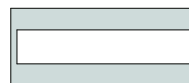
IV/3. típus



fedett-nyitott tér



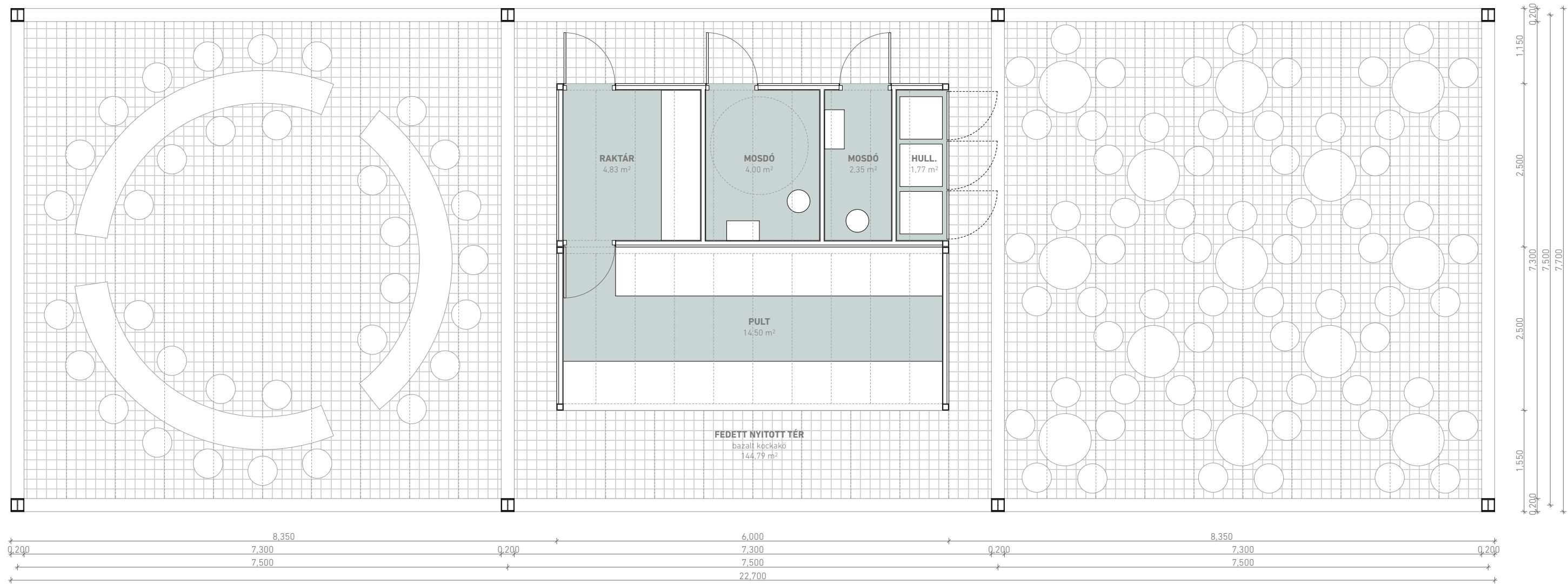
közmű akna csatlakozás



pult elem



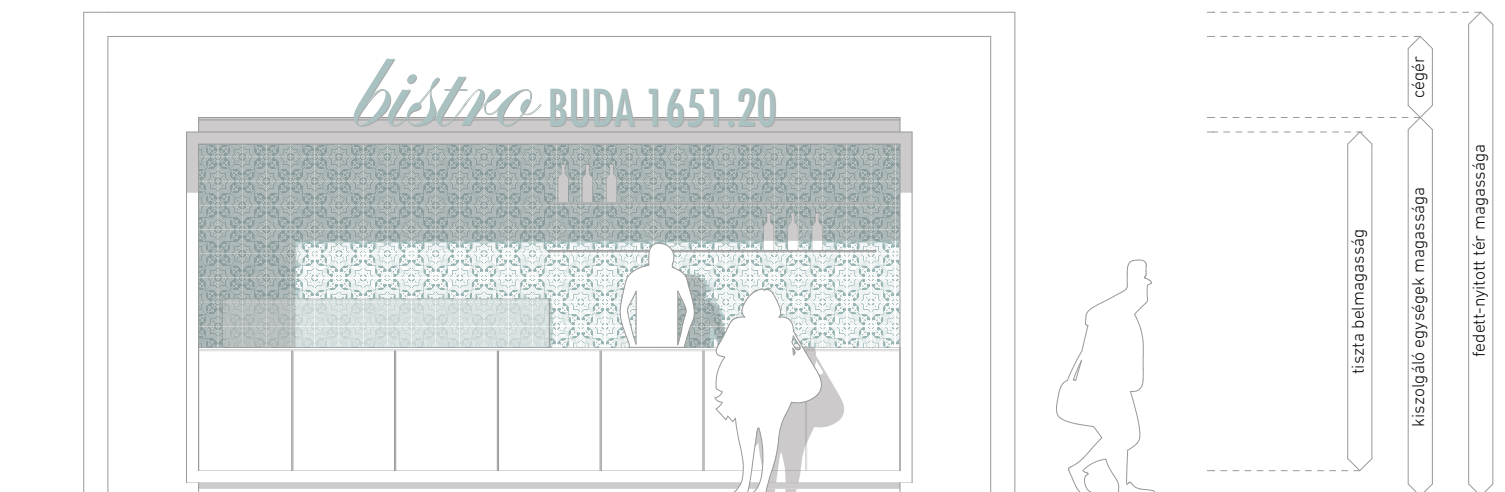
kiszolgáló elem



VARIÁCIÓK

A szabályozási adatlapon meghatározott maximális fedett-nyitott tér határától visszahúzott "beépítési vonalon" belül a megengedett számú funkcionális egység többféleképp elrendezhető. A javaslatként kidolgozott kompozíciók a tető alatt kiegyensúlyozott, elegáns eloszlást mutatnak be.

Az elrendezés megválasztásakor szem előtt kell tartani a fő megközelítési irányokat, a kilátás fontosságát, a fedett-nyitott tér osztásával létrejövő térrészek eltérő használatából adódó lehetőségeket és a közmű védőtávolságok miatt egyes helyszíneknél felmerülő hozzáférési kötelezettséget.



↔ Pavilon keresztmetszet és homlokzat
 ↓ Bérleti cégér/logó mellett egységes arculat szerint
 megjelenő part és folyamkilométer jelölés

Restaurant BUDA 1651.20

PIZZERIA PEST 1650.40

ÉTTEREM BUDA 1649.90

Café PEST 1648.20

BAR BUDA 1647.70

BISTRO PEST 1646.10

GRILL BUDA 1645.80

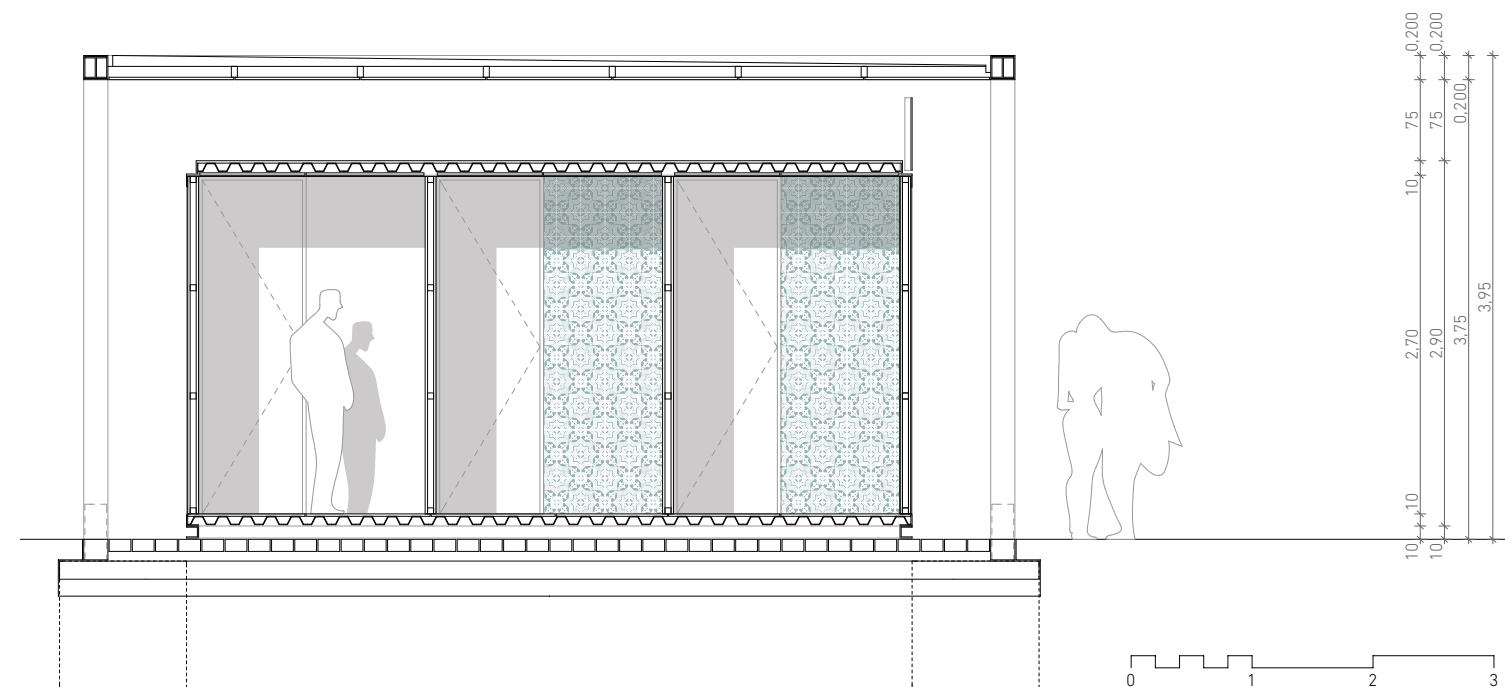
KÁVÉZÓ PEST 1644.00

Terasz BUDA 1643.50

REKLÁM ÉS FELIRATOK

A kiszolgáló modulok és a tetőszerkezet eltartását az adatlapon közölt magassági megkötések szabályozzák. A két elem közt helyezhető el a vendéglátó egység szabadonálló betűkből és formákból álló logója vagy cégére tetszőleges tipográfiával, de kötött méretben. Ezt egészíti ki a parti pavilonokat rendszerré összefogó egységes tipográfiájú kiegészítés (Buda/Pest, valamint a pavilon helyzetének folyamkilométer adata).

A pavilon tetőszerkezetén, a kiszolgáló modulok külső felületén további feliratok, kiegészítő jelek, információs táblák, reklámfelületek nem helyezhetőek el. Erre a célra kizárólag a pult egységek belső homlokzati felületei használhatóak.





1 fedett nyitott tér

2 funkcionális zárt terek moduláris egységei

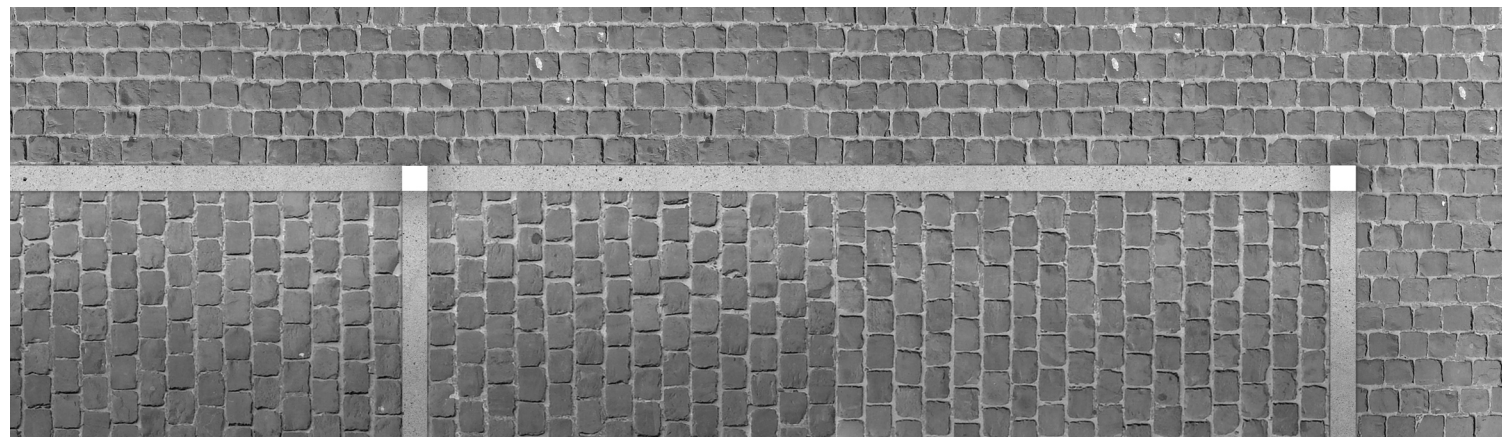
3 bazalt kockakő burkolat

4 RAL 9010 burkolat

5 szabályozott logó/cégér egységesített folyókilóméter jelöléssel

6 javasolt kültéri bútorok

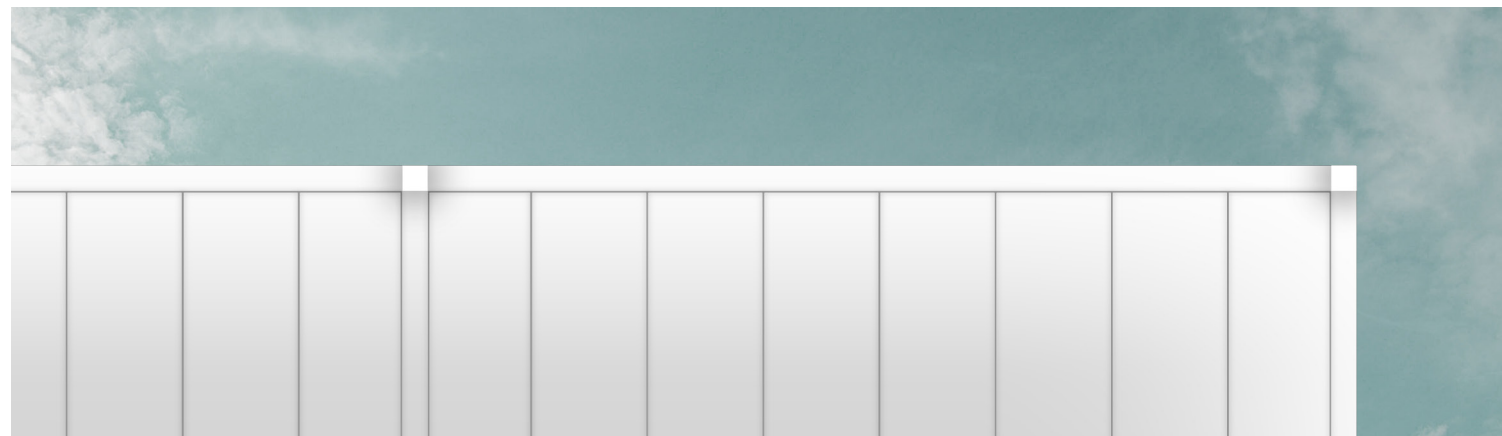
7 színes belső burkolat



- ⇐ Padló nézet
- ⇐ Mennyezet nézet

TÉRBURKOLAT

A fedett-nyitott tereket adó tetőszerkezet alatti térburkolat bazalt nagykockakő, a tető kontúrjával megegyező méretű burkolt tér "szőnyegként", síkban simul bele a rakpart kockakő-, vagy dunai kavics terítésű burkolatába. A pilléreket összekötő szegélyek előregyártott vasbeton elemekből, toldás nélkül készülnek.



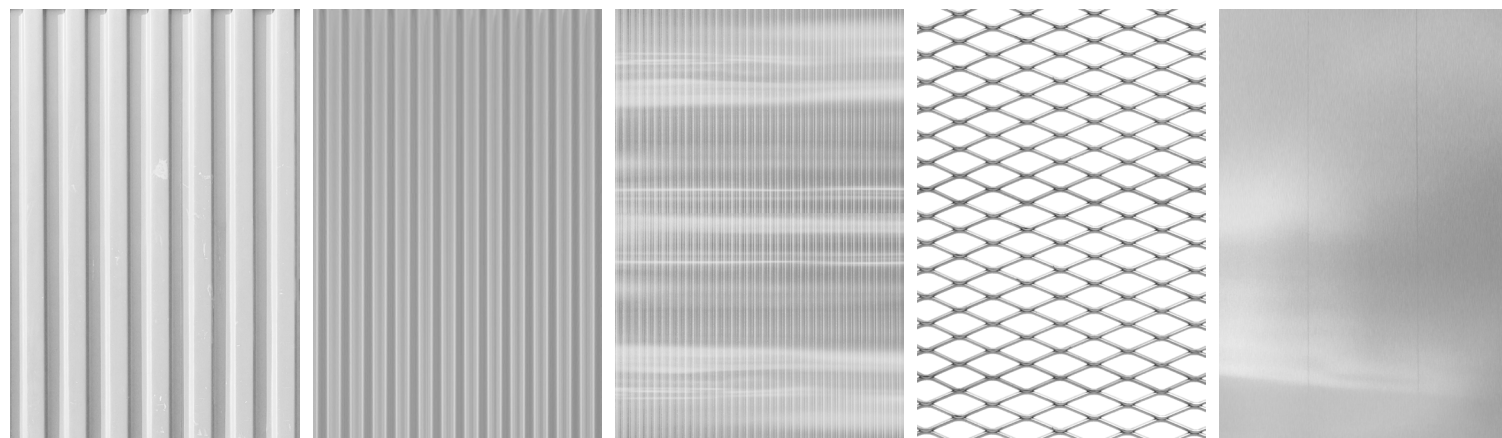
ÁLMENNYEZET

A tető alsó síkja a pillérekkel azonos felületképzésű és színű (magasfényű fehér), minél homogénebb felületű, nagy paneles (mezőhosszúságú táblák) álmennyezettel burkolt. A fedett-nyitott tér világítása a panelek közötti sávokban süllyesztett, vonalmenti világítással, vagy függesztett világítótestekkel megoldható. Ezen kívül a funkcionális modulok tetejéről a magasabban lévő tető alsó síkja teljes felületen deríthető.



BELSŐ BURKOLATOK

A funkcionális egységek (modulok) belső kialakítása tetszőleges, ajánlott azonban a minél semlegesebb anyagok használata mind a padló (műgyanta, acéllemez, nedvességálló faburkolat, betonlap, kerámia, cementlap), mind a falak esetében. A bárpult elemek belső felületei különösen érzékenyek, hiszen nyitott helyzetben nagy mértékben befolyásolják a pavilon látványát. A pult feletti falfelületek burkolására mindenképp igényes, karakteres anyagválasztást javasunk – a terveken és látványterveken ezeken a felületeken a pavilonok közötti összefüggést erősítő, de pavilononként eltérő cementlap burkolat látható.



KÜLSŐ FALBURKOLATOK

A zárható terek külső falfelületén törekedni kell a semleges, finom struktúrájú, időjárásálló, fehér színű anyagok használatára. A modulok vázát kitöltő felületekre sűrű mintázatú trapézlemez, hullámlemez, polírozott acéllemez, polikarbonát, fehér festett üveg, nagy táblás kőporcelán- illetve szálcement lap vagy sűrű fémháló burkolat alkalmazása javasolt.



KERÜLENDŐ



JAVASOLT



KERÜLENDŐ



JAVASOLT

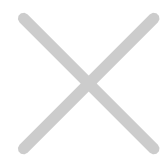


SZÉKEK

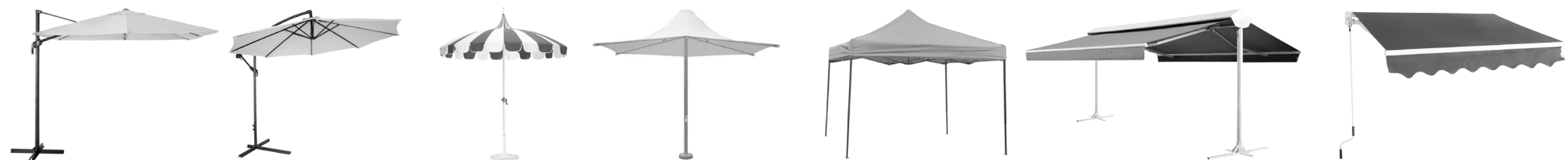
A pavilon berendezési tárgyainak kiválasztásakor kerülendő a műanyag, rattan anyagok és ríktó színek használata. A historizáló, túlzó méretű tömör székek helyett egyszerű, semleges, filigrán, acél vagy fa anyagú, fehér vagy kezeletlen fa felületű székek javasoltak.

ASZTALOK

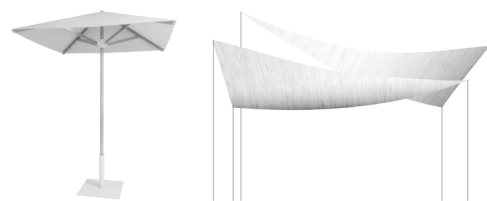
A könnyed, áttört szerkezet, és az egyszerű formák, az anyagokra vonatkozó korábbi megkötések az asztalok kiválasztásánál is alapkövetelmények. Mind a székek, mind az asztalok esetében törekedni kell egy pavilonon belül egy fajta termék használatára, a márkajelzéssel, reklámmal ellátott bútorok alkalmazása tilos.



KERÜLENDŐ



JAVASOLT



KERÜLENDŐ



JAVASOLT

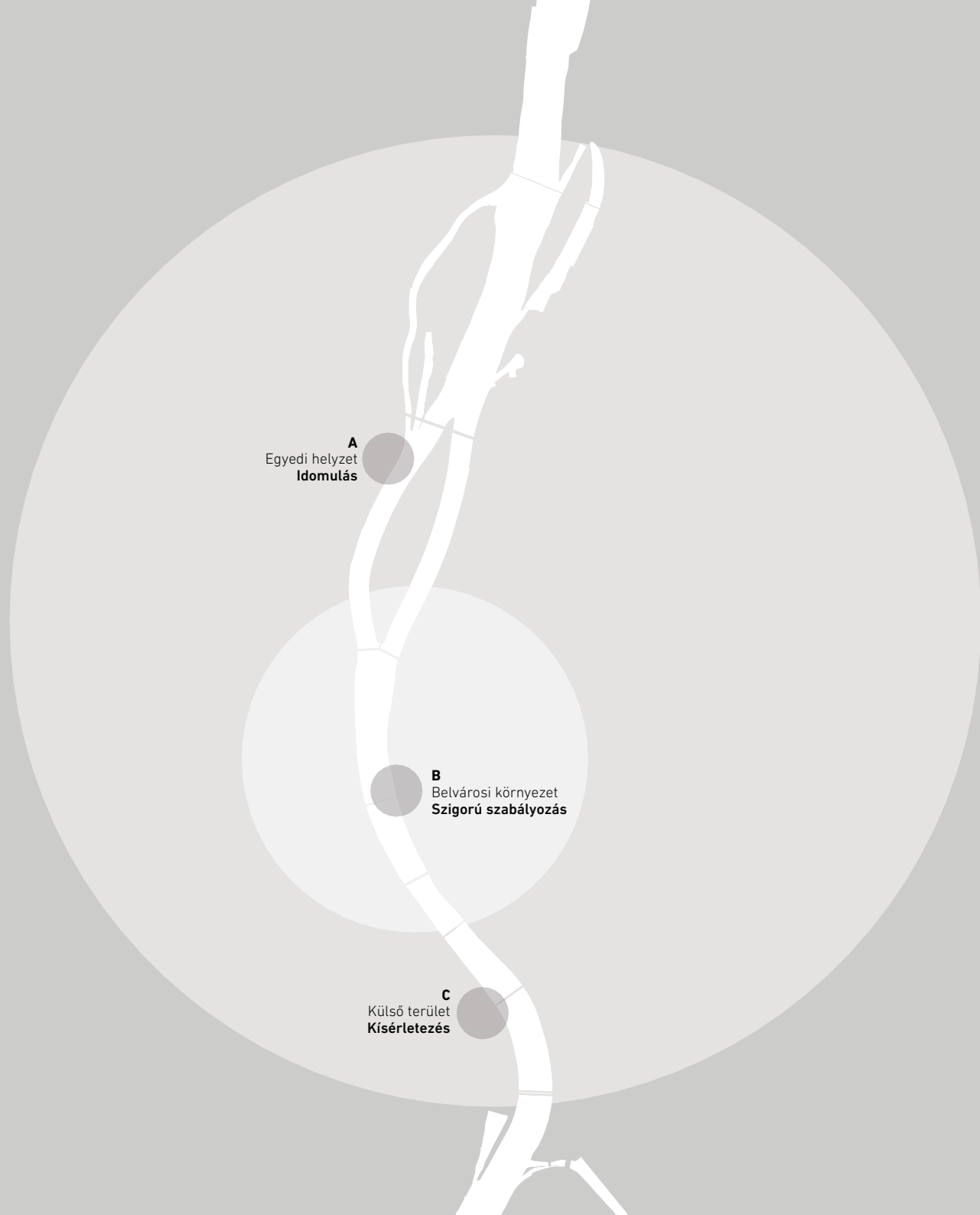


KIEGÉSZÍTŐ ÁRNYÉKOLÓK

Kiegészítő árnyékolók használata csak azokon a helyszíneken megengedett, ahol a pavilon fedett-nyitott terein túli kitelepedés megengedett. Ezeknél a helyzeteknél csak a pavilon szerkezetétől teljesen független egyfoma, reklámnélküli, fehér napernyők használata, illetve szintén minta és felirat nélküli, fehér, feszített napvitorlák alkalmazása megengedett. A napernyők esetében előírás a fehér acél lemez láb, a napvitorlák kialakításánál pedig fontos ügyelni a kiegészítő függesztő pillérek függőleges kialakítására és könnyed megjelenésére.

TOVÁBBI ELEMEEK

A fedett-nyitott térben tilos további berendezési tárgyak elhelyezése (pl. cserepes növények, információs felületek, reklámhordozók, további konyhai berendezések, stb). A térburkolat letakarása szőnyeggel, műfű felülettel, valamint bármilyen térelhatároló szerkezet (kerítés, nádfonatú térelválasztás) alkalmazása sem megengedett.

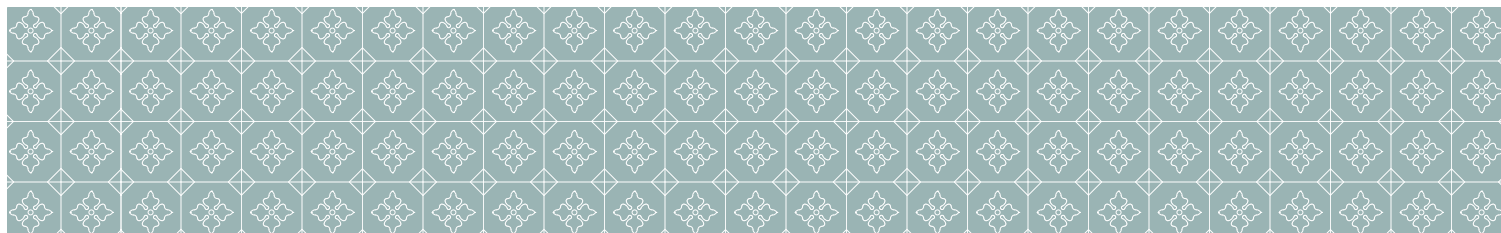


PÉLDÁK ÖTÖDIK FEJEZET



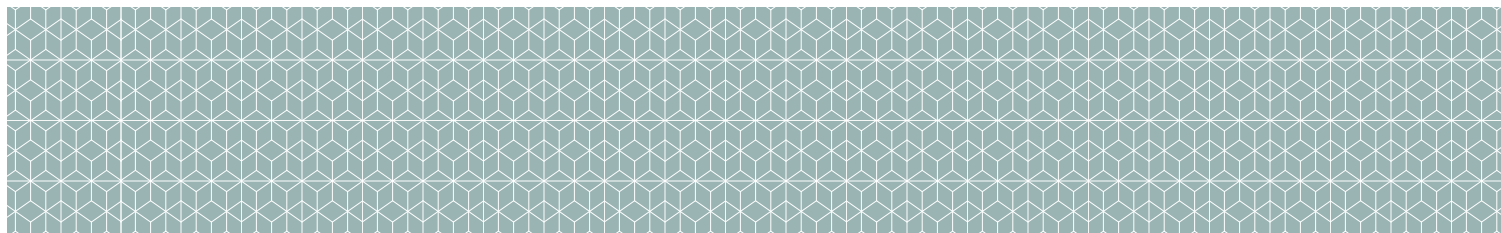
A EGYEDI HELYZET IDOMULÁS

H.07 Erzsébet híd - Budai hídfő



B BELVÁROSI KÖRNYEZET SZIGORÚ SZABÁLYOZÁS

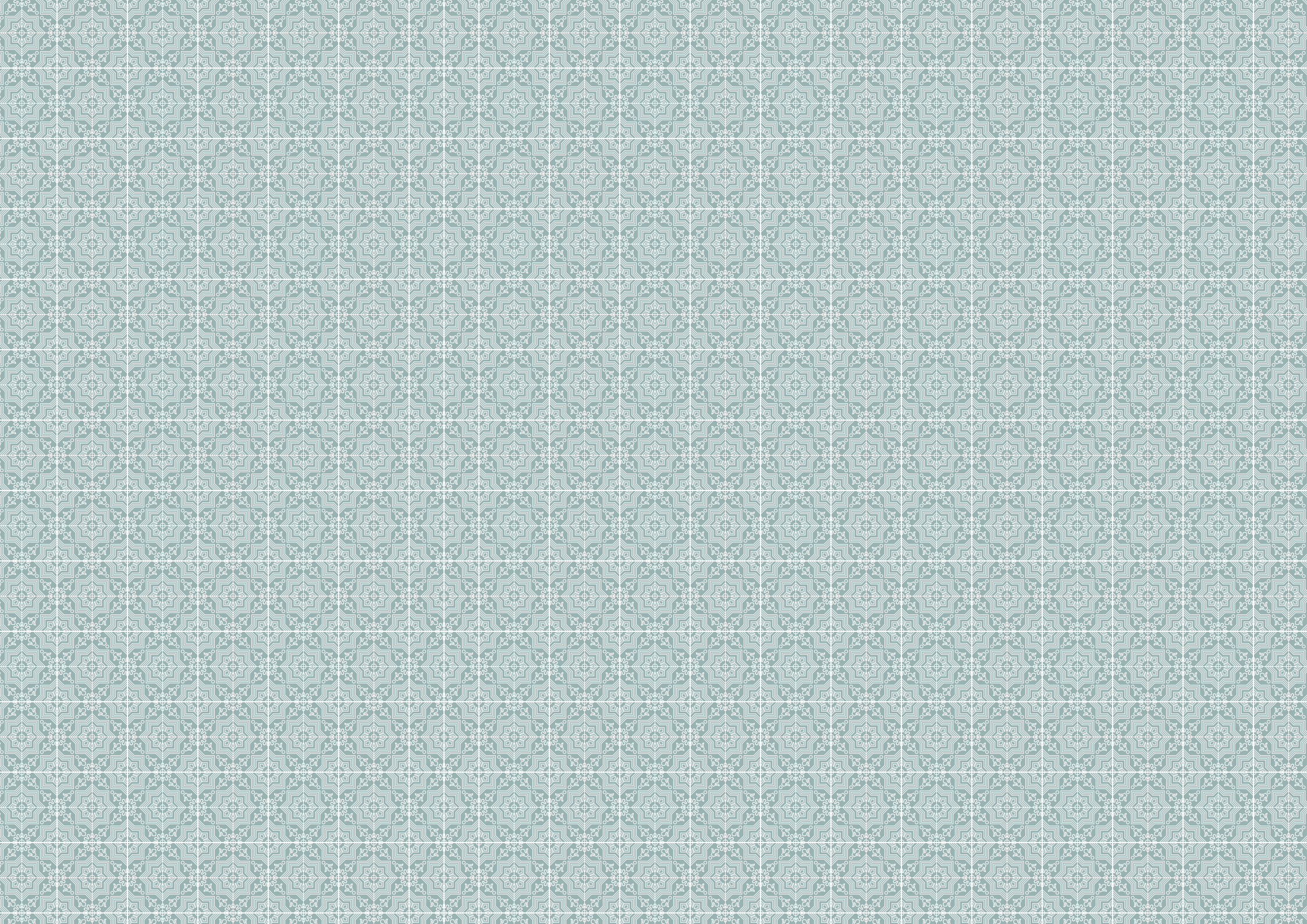
H.15 Lánchíd - pesti hídfő



C KÜLSŐ TERÜLET KÍSÉRLETEZÉS

H.04 Schlachta Margit rakpart - Tímár utca

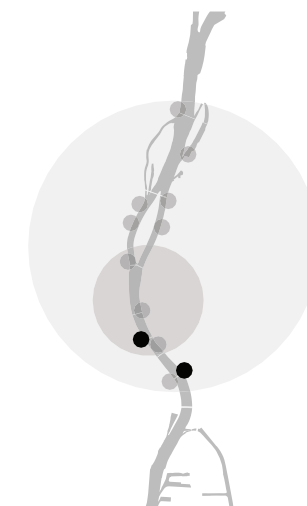
A javaslatok célja, hogy a pavilon-rendszer alkalmazását konkrét helyszíneken is bemutassa. A kötet a helyszínek elemzésénél bevezetett három kategóriából (A - Egyedi helyzet - Idomulás B - Belvárosi környezet - Szigorú szabályozás C - Külső terület - Kísérletezés) egy-egy helyszínt kiválasztva három konkrét pavilon esetében igazolja a rendszer adaptálhatóságát kidolgozott tervekkel, egy-egy látványtervvvel, illetve az adott kategória viselkedését jól illusztráló külföldi, megvalósult példákkal.



A

EGYEDI HELYZET IDOMULÁS

H.07 ERZSÉBET HÍD
BUDAI HÍDFŐ
1646,00 FKM



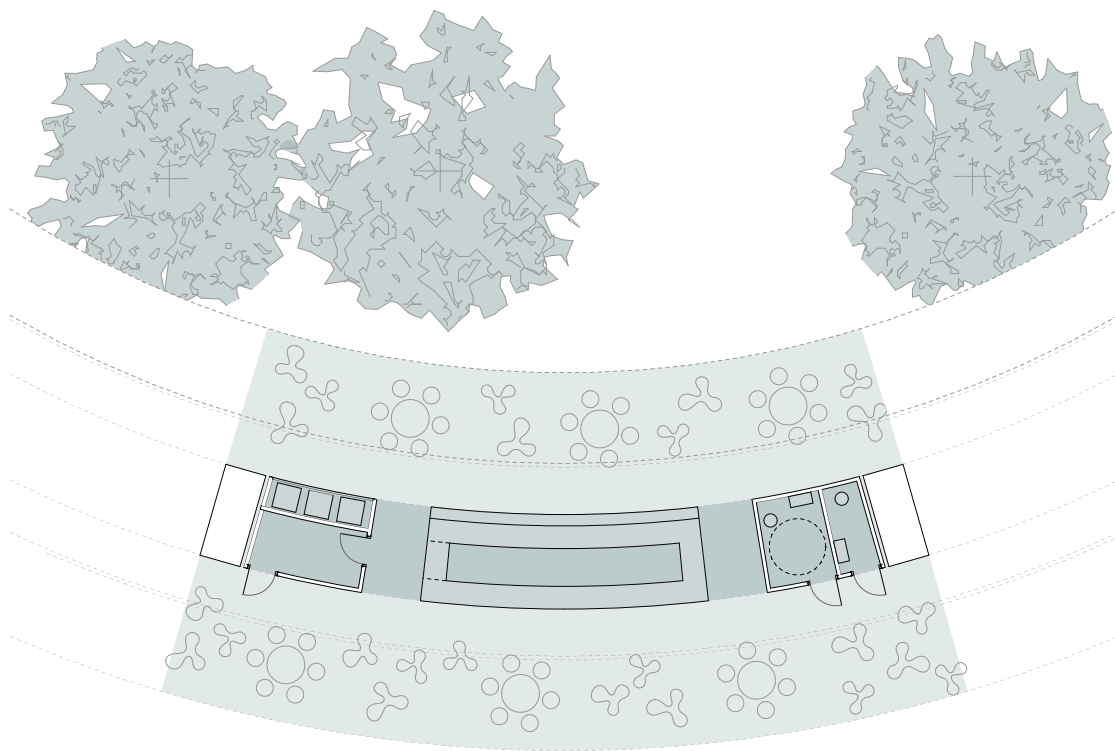
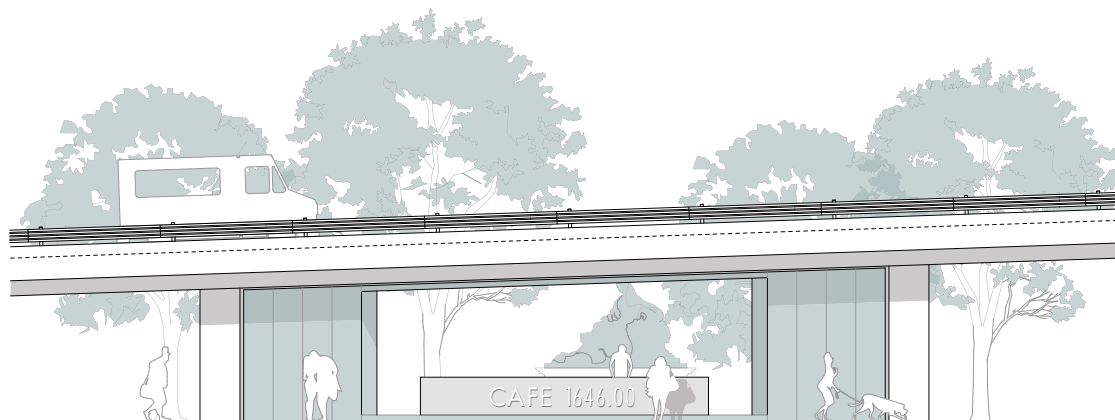


- ↑ Viadukt rehabilitáció, Zürich - EM2N, 2010
- ↔ Viadukt rehabilitáció, Zürich - EM2N, 2010
- ↓ Pershing Square Central Cafe, New York

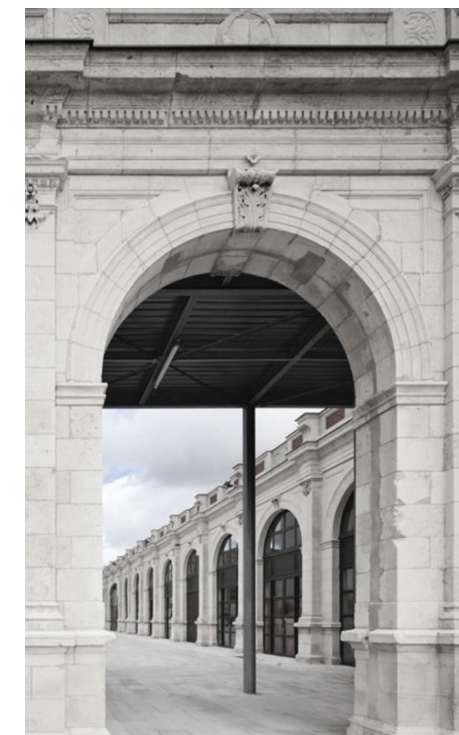


Az idomuló beavatkozások pavilonjainál a belakott műtárgy (híd, felüljáró) meglévő szerkezete biztosítja a fedett-nyitott teret, ezeknél a helyszíneknél a külső tető elem elmarad. A belső, zárható kiszolgáló terek és a pult is módosul, szigorú modularitása, méretei nem tarthatók, hiszen a cél a meglévő szerkezet által alkotott keret teljes kitöltése (mind magasságban, mind alaprajzi értelemben).

Fontos szempont a meglévő szerkezetek és az új, betett elemek közötti határozott különbségtétel (felületek minősége, eltartások, csatlakozás érzékeny csomópontjai), illetve annak biztosítása, hogy az ideiglenesen elhelyezett elemek ne okozzanak kárt az ottlévő anyagokban, eltávolításuk nyomtalanul megtörténhessen. Mivel jellemzően durva, nagy léptékű műtárgyakról beszélünk (rusztikus, ellenálló anyagok, racionális csomópontok), különös hangsúlyt kell fektetni a kis léptékű hozzáépítés semleges, letisztult formálására.



- ↩ Pavilon nézet m 1:200
- ↩ Pavilon alaprajz m 1:200
- ↩ Színház bővítés, Saint-Nazaire - K-architectures, 2012



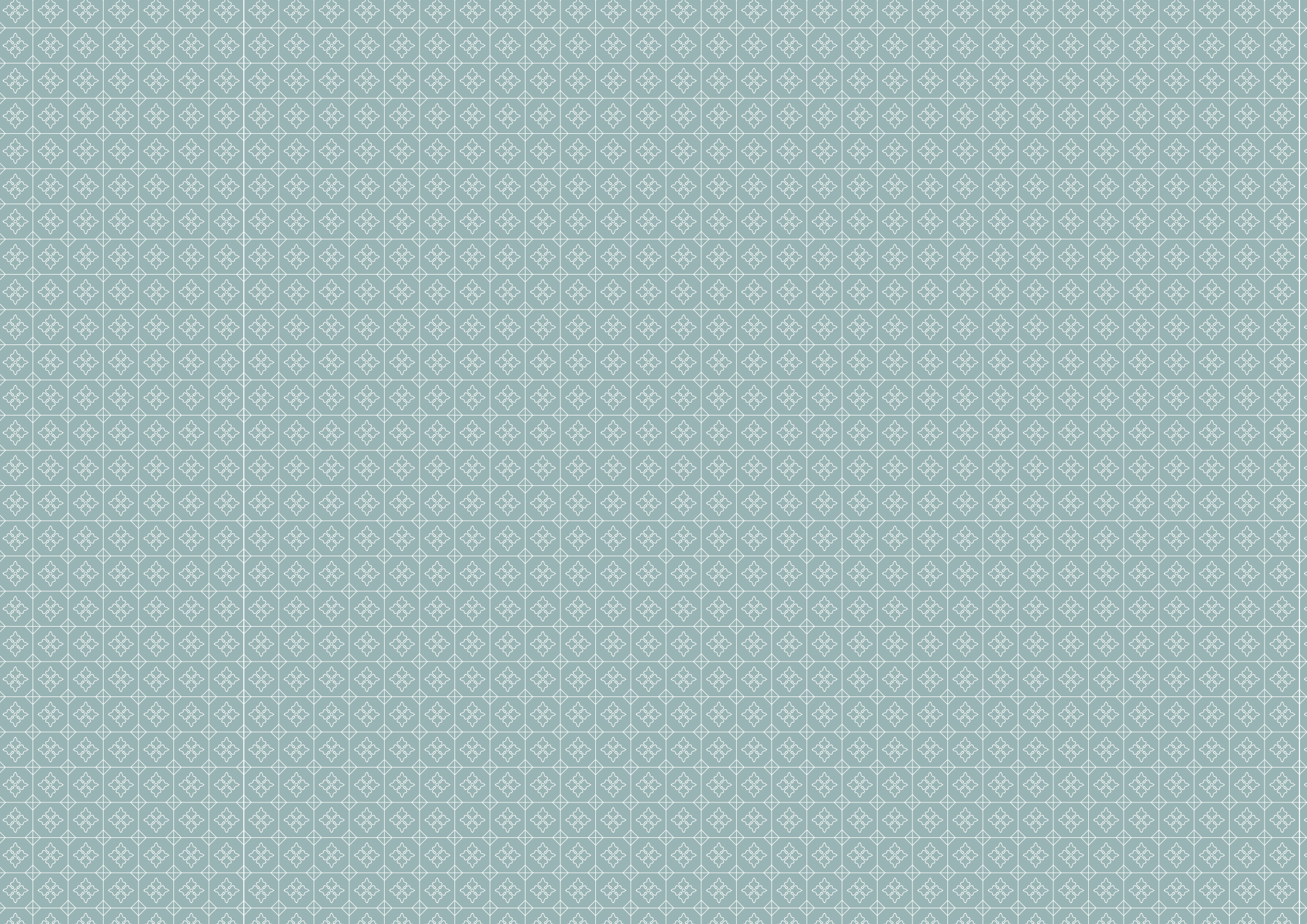
PÉLDA

Az Erzsébet híd északi, íves lehajtója alá helyezett pavilon esetében a fedett-nyitott teret biztosító tető-elem szerepét maga a széles vasbeton szerkezetű útpálya veszi át. A kiválasztott pillér-közbe helyezett kiszolgáló elem a teljes támaszközt kitölti, befejező a támpillérek közé, és ívesen illeszkedik a lehajtó vonalvezetéséhez. A két pillérhez tapadó kiszolgáló egység (raktár és konyha, valamint mosdók) tömegét a felső síkon a lehajtó lejtését követő álmennyezeti elem, az alsó síkon a vezetékeztést elrejtő kiemelt álpadló köti össze. A pavilon burkolata a vasbeton szerkezettől eltartott, arra nem terhelhet, kapcsolatuk árnyékfugával megoldott. A kiszolgáló pult ebben a homogén keretben bútorszerű tárgyként jelenik meg, a vendéglátó hely logója a pult külső felületein helyezhető el.

A pavilon kitelepülésének határait az útpálya szélessége határozza meg, de a lehajtó hosszán sem terjedhet túl a két szélső pillér vonalán. A hídpálya alatti egységes kavicsos felület megőrzendő.

További pillér-közök beépítése nem javasolt, az ábrázolt pavilon működtetését megkönnyítve azonban elképzelhető a lehajtó legalacsonyabb támasz-közében a támfal oldalán, arra tapadva, a pavilon kialakításával, minőségével megegyező kivitelű tároló elem elhelyezése.

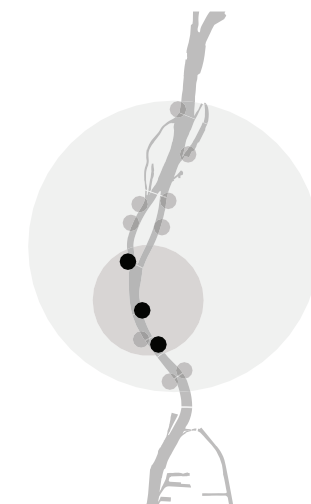


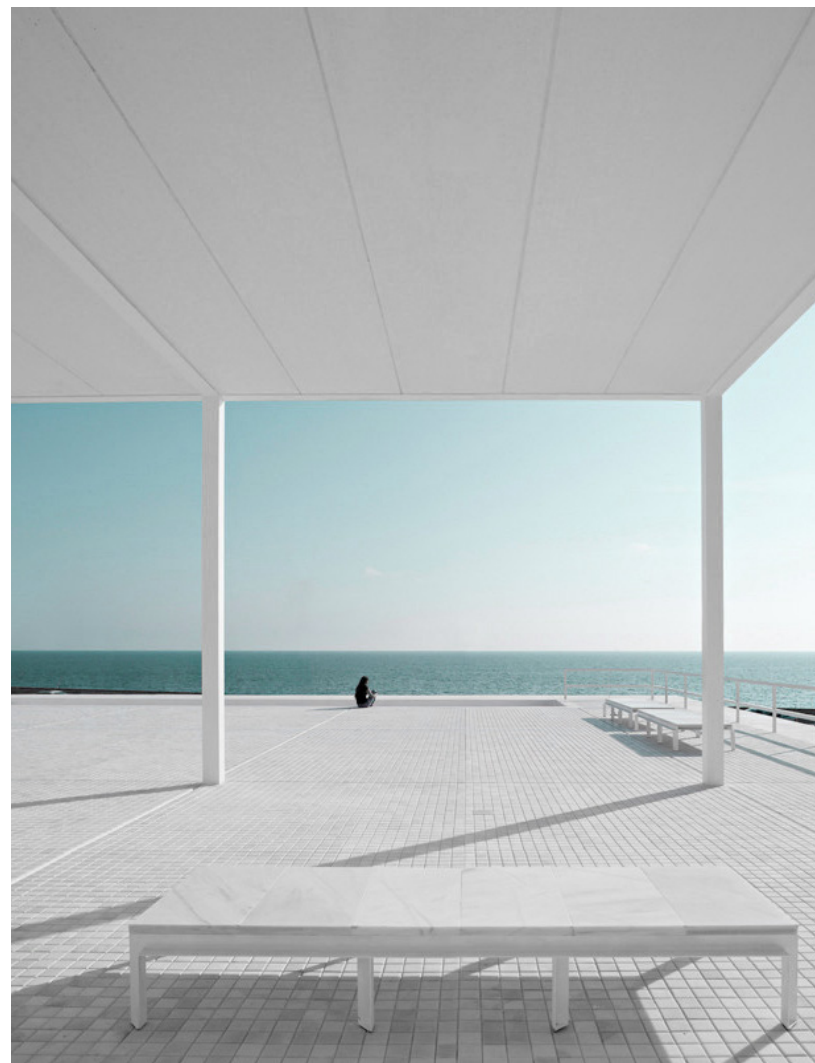


B

BELVÁROSI KÖRNYEZET SZIGORÚ SZABÁLYOZÁS

H.15 LÁNCHÍD
1647,00 FKM



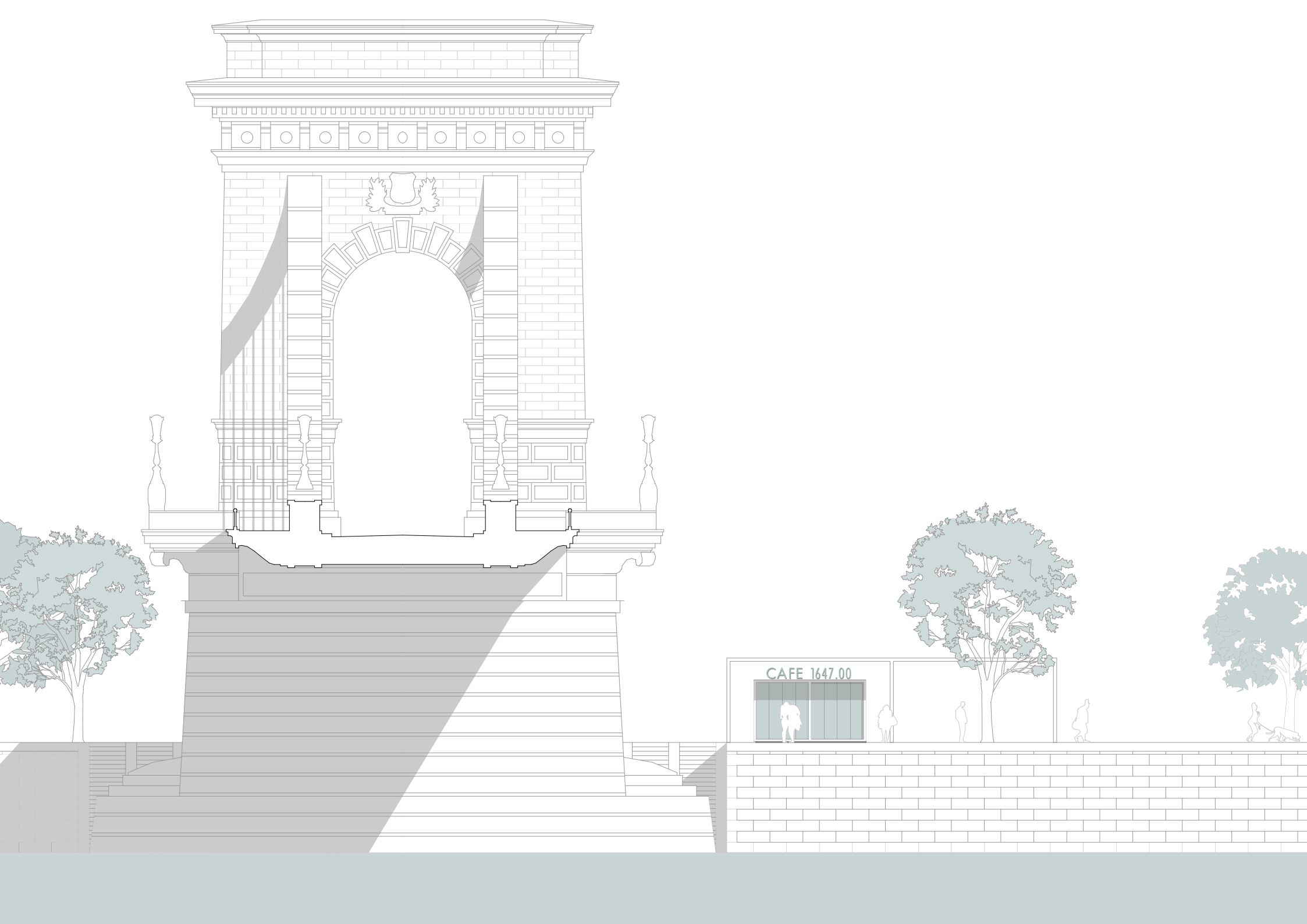


↑ *Cubitt Square pavilion - Duggan Morris, 2013*
 ⇐ *Between Cathedrals, Cadiz - A. C. Baeza, 2009*
 ↓ *Café do Cais, Porto - Christina Guedes, Francisco Vieira de Campos, 2000*

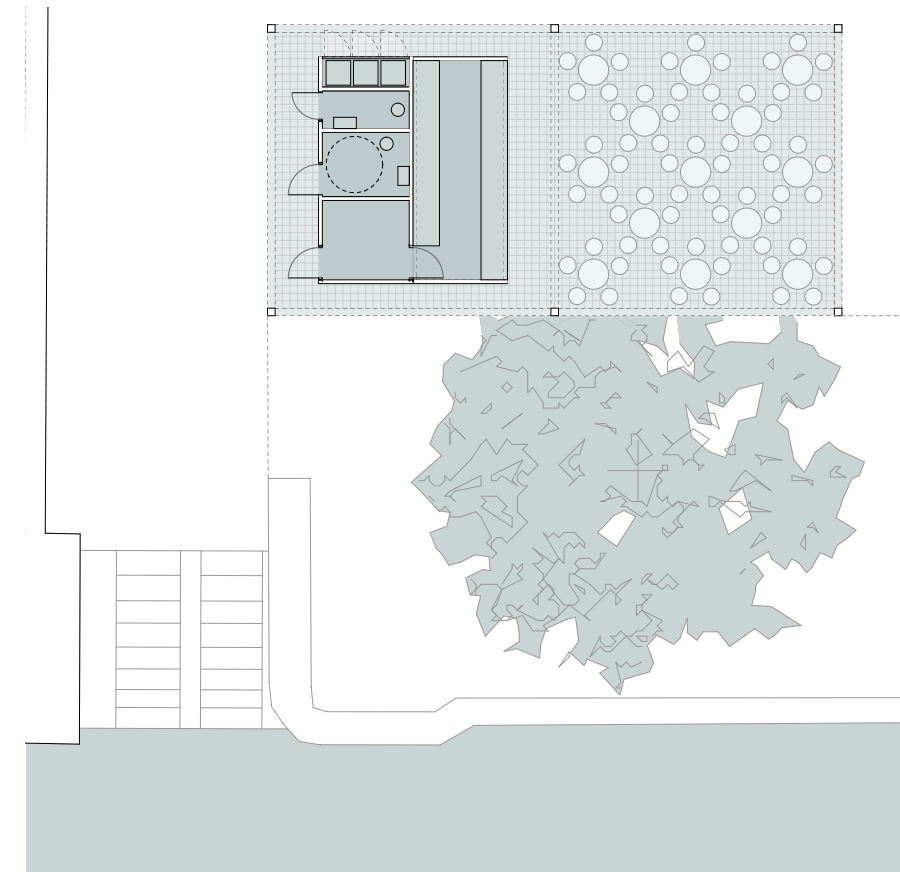


A belvárosi környezetben található, szigorú szabályozású pavilonok szabályozása a kutatás fókusz- és kiindulópontja, a világörökségi helyszíneken elhelyezett ideiglenes építmények kialakítása különleges gondosságot és körültekintést követel. Európa-szerte megjelenik a történeti belvárosok klasszikus formanyelve és a megújuló igények közti feszültség a megváltozó használatú köztereken. A neutrális viselkedés, a transzparencia, a háttérbe húzódás a történeti szövet épített örökségétől megkerülhetetlen alapvetések. Az új elemek méretének korlátozása akár a gazdaságos működtetés rovására is indokolt.

A javasolt pavilonrendszer szabályozási paramétereit a belvárosi területeken szigorúan korlátozni kell, ennek indokoltsága a Duna-part jelenlegi heterogén, rendezetlen képének ismeretében belátható.



↔ Pavilon nézet m 1:200
 ↓ Pavilon alaprajz m 1:200



PÉLDA

A javasolt szabályozás pavilon-rendszerének legtisztább példája a Lánchíd pesti hídfőjének déli oldalán található helyszín, melyen jelenleg is étterem üzemel. A parti teresedésen a legkisebb, két egységes pavilon-kompozíció javasolt, mivel a rendelkezésre álló hely igen szűk, a pavilon méreteinek bármelyik (Duna, híd, keskeny járda) irányban történő növelése túlépített helyzethez vezetne.

A pavilon a Duna és a híd koordinátarendszerében, a Duna folyásával párhuzamos irányban áll. Az infrastrukturális háttérrel biztosított bazalt kockakő szőnyeg a meglévő kavicsos parttal egy síkban jelenik meg. Az építmény minden irányból, így fentről (a hídról érkezve, vagy a parti szállodaépületekből) is jól látható, különösen érzékeny pozíció. A fedett-nyitott tér határán túli kitelepedés, a vizuális környezet kaotikusságát rontó további tárgyak kihelyezése ezért nem lehetséges, a tető emeleti teraszként történő hasznosítása nem megengedhető.

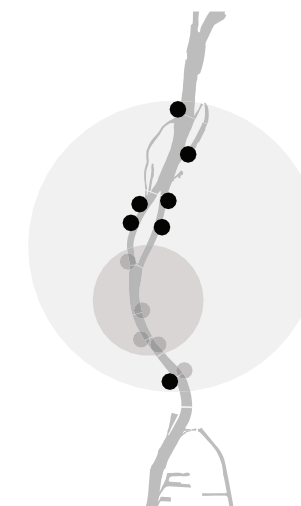
bistrot@ PEST



C

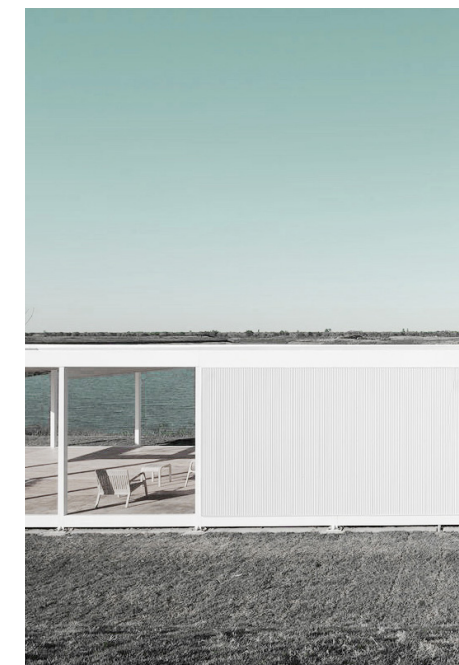
KÜLSŐ TERÜLET KÍSÉRLETEZÉS

H.04 SCHLACHTA MARGIT RAKPART
TÍMÁR UTCA
1650,50 FKM





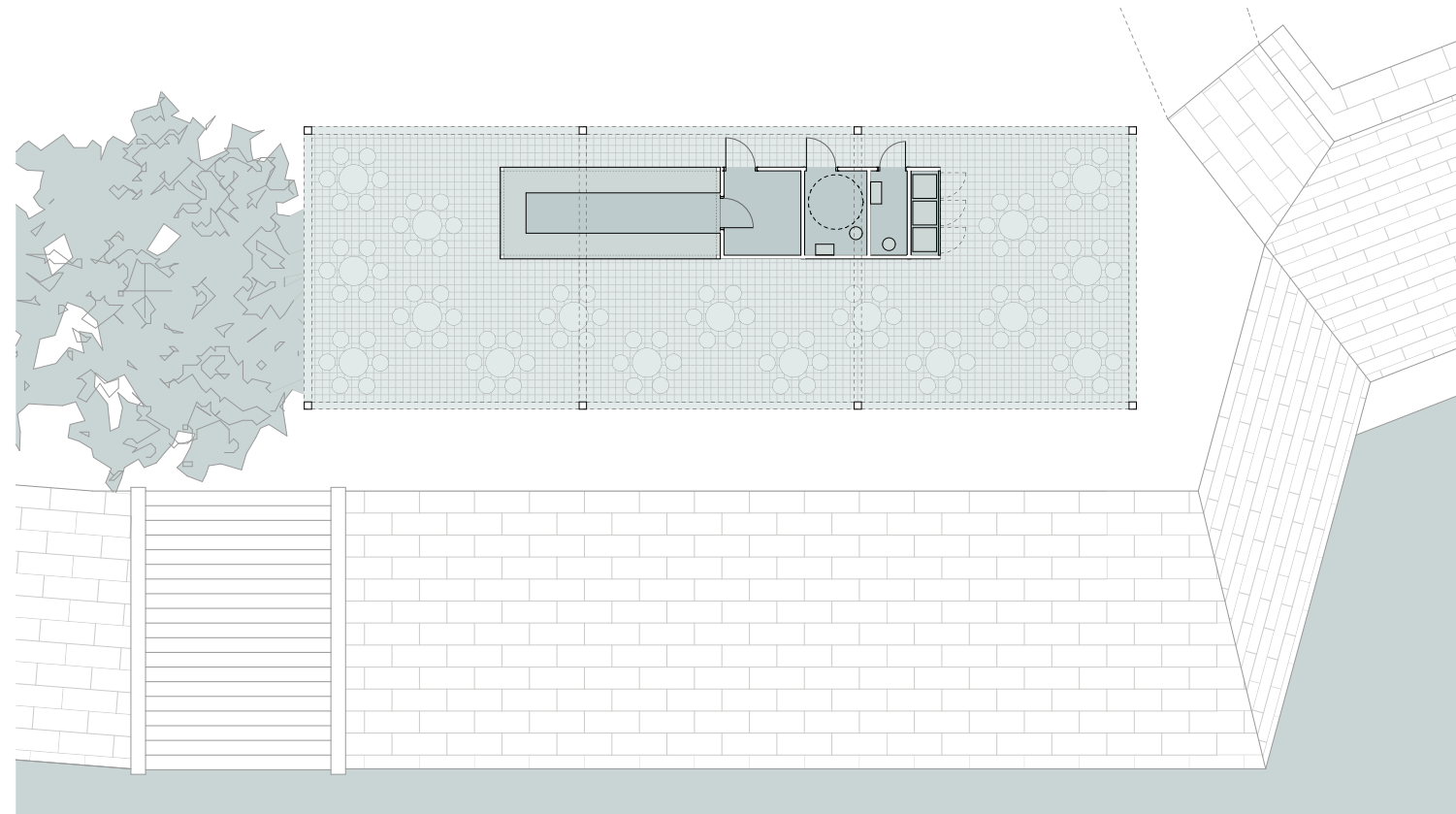
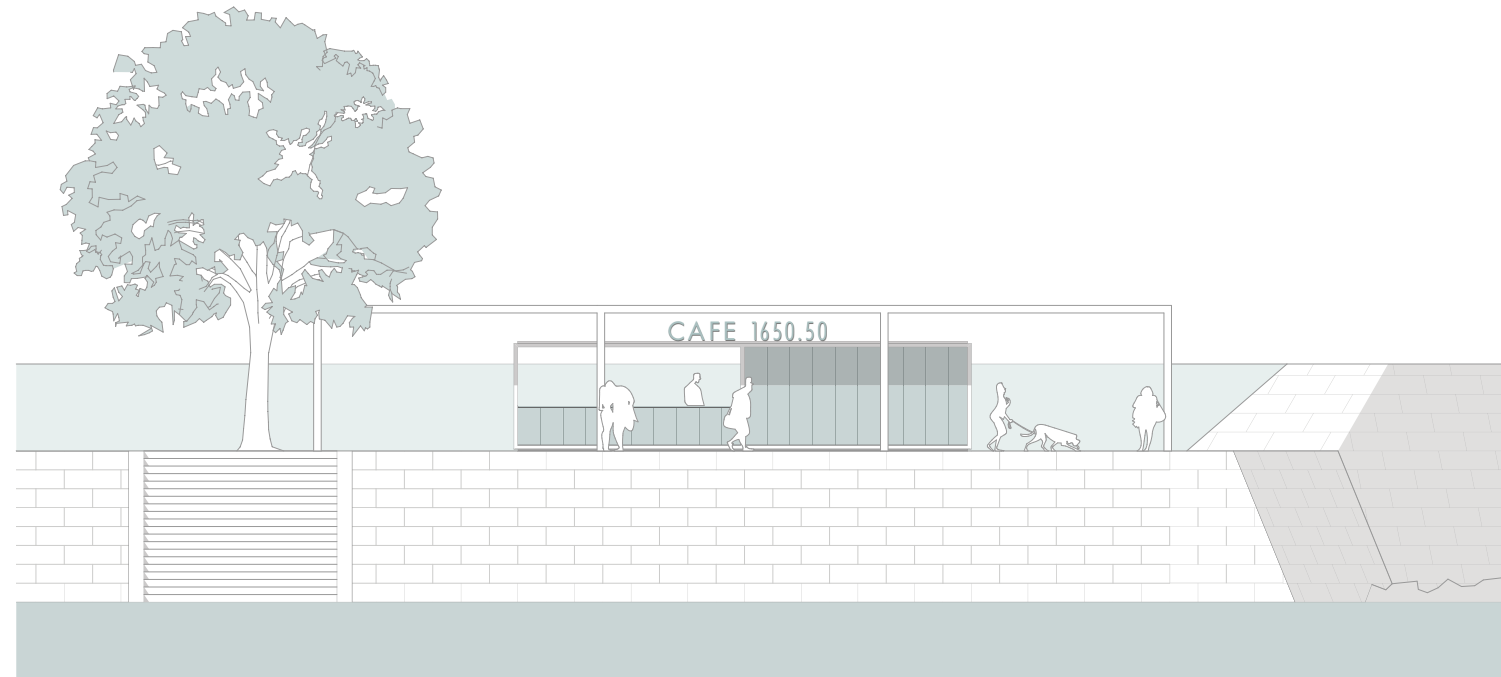
- ↑ *Pavilon, Melbourne - Sean Godsell 2014*
- ↔ *Hajóállomás, Naoshima - SANAA, 2006*
- ↓ *Ideiglenes információs pavilon, Puertos del lago - Torrado Arquitectos 2012*



A javasolt pavilon-rendszer külső, kevésbé frekvenciált területeken fekvő helyszínekre is adaptálható. A szabályozás ezekre vonatkozóan inkább ajánlás, melynek célja, hogy a teljes budapesti Duna-parton egységes arculatú, jól felismerhető, összehangolt és rendezett pavilonok jöjjenek létre. A folyó Budapest életében olyan erős jelenlétű szervező erő, ami az eltérő karakterű helyszíneken is feltételezi egy egységes elemkészlet használatát. A jellemzően alulhasznosított, elhagyatott zöld területeken a megjelenő pavilonok egyúttal a terület hasznosítását beindító, katalizátorként működő beavatkozások is.

A külső helyszínek jobbára nem beállt helyzetek, középtávon nagyobb összefüggésben vett rendezésük várható. Az ezekre tervezett pavilonok ezért a jelenlegi állapotokra vonatkoznak, a pavilonok számára kijelölt pozíciók a közvetlen környezet kisebb léptékű rendezésével jól működő viszonyrendszert képesek kialakítani a helyszín egészével, miközben nem lehetlenítik el a későbbi rendezést. Ettől függetlenül szabályozásuk, bérbeadásuk idővel újraértékelhető, változtatható.

A külső területeken a fedett-nyitott teret biztosító tető kialakítása a szigorú szabályozás szerinti minőségben, méretekben és részletekkel kötelező. A tető kontúrjától beljebb húzott kiszolgáló modulok kialakításában (szín, felületi struktúra, anyag) nagyobb mozgástér és szabadság biztosítható a bérlő számára. A területek felértékelése, és a több évszakos használat a Főváros érdeke is, emiatt indokolt esetben a pavilonok üvegezeten zárttá tehetők.



- ↔ Pavilon nézet m 1:200
- ↔ Pavilon alaprajz m 1:200
- ↓ Between Cathedrals, Cadiz - A. C. Baeza, 2009

PÉLDA

Az óbudai Duna-part Tímár utca és Tél utcai közti partszakaszát a városi összefüggésektől a HÉV vasúti pályája, a Schlachta Margit rakpart és az Árpád fejedelem út forgalma vágja el. A hullámtérben elhelyezkedő alacsonyabb fekvésű területen a rézsús part vonalának megtörésénél különleges téri helyzet jön létre. A kiszögellésen álló védendő fa tövénél állva egyszerre nyílik kilátás a Hajógyári sziget déli csúcsára, a Margit szigetre és dél irányában a Budai Várra, de a terület északi csúcsából a hasznosítatlan, füves partszakasz is jól belátható.

A pavilon három egységnyi tető-elem alatt elhelyezett pultból, továbbá egy vagy két kiszolgáló funkcionális modulból áll, ezek javasolt elrendezésével a város felőli erős forgalom zavaró hatása kizárható. A fedett-nyitott tér határán túli kitelepülés a parton nem megengedett, de a vendéglátó egység piknik jelleggel a teljes terület partmenti sávját használhatja. A teljes terület rendezése és használat közbeni karbantartása összeköthető a pavilon létesítésével.





FORRÁSOK

Prominski, Martin / Stokman, Antje / Stimberg, Daniel / Voermanek, Hinnerk / Zeller, Susanne: **River. Space. Design.** Birkhauser, Basel 2012

Christoph Hölzer / Tobias Hund / Carolin Lüke / Oliver G. Hamm: **Riverscapes - Designing Urban Embarkments** Birkhauser, Basel 2008

Esterházy Péter: **Hahn-hahn grófnő pillantása** Magvető, Budapest 2005

Pálffy Sándor DLA / Sólyom Benedek DLA / Fialovszky Tamás: **Budapesti Duna partok karaktervizsgálata** Budapest 2014

Albrecht Ute / Fonyódi Mariann / Losonczy Anna / Tóth Péter: **Budapest Duna menti területeinek fejlesztési és Hasznosítási Programja** BFVT Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft., Budapest 2015

Ojeda, Oscar Riera / Meier, Richard / Aparicio, Jesus: **Campo Baeza: Complete works** Thames & Hudson Ltd. , London 2015

Kronavetter Péter: **Hullámtér - Városi árterek** BME Építőművészeti Doktori Iskola, Budapest 2014

Holló Szilvia Andrea: **Budapest Régi térképeken** Officina Nova, Budapest 1994

<http://dunaiszigetek.blogspot.hu/2010/10/egykori-duna-meder-nagykorut-alatt.html>

<http://dunaiszigetek.blogspot.hu/2014/01/a-rakos-arok-nyomaban.html>

<http://dunaiszigetek.blogspot.hu/2011/05/regi-lagymanyosi-duna-part-nyomaban.html>

<http://hu.wikipedia.org/wiki/Lágymányosi-öböl>

<http://budapestcity.org/02-tortenet/1870-a-duna-szabalyozasa/dunaszabalyozas-es-rakpartok-hu.htm>

<http://budapestcity.org/03-muemlekek/21/Szabadkikoto/index-hu.htm>

<http://budapestcity.org/02-tortenet/Reitter-csatorna/Reitter-Ferenc-emlekirata.htm>

<http://budapestcity.org/03-muemlekek/05/Dunakorzo/index-hu.htm>

<http://www.csepelmuvek.hu/2007/csmip.htm>

Az archív képek a **FORTEPAN** gyűjteményéből származnak.

PARTIFECSKE ATLASZ

Készült a
BUDAPEST FŐVÁROS VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ KFT.
megbízásából

ZSUFFA ÉS KALMÁR ÉPÍTÉSZ MŰTEREM

KALMÁR LÁSZLÓ
KRONAVETTER PÉTER
ZSUFFA ZSOLT

Budapest 2016



