

MEGBÍZÓ:

Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.

1052 Budapest, Városház u. 9- 11.

TERVEZŐ:

Építész Stúdió Kft.

1016 Budapest, Krisztina krt. 71.

Szerzők:

Pálfy Sándor DLA

Sólyom Benedek DLA

Fialovszky Tamás

TARTALOMJEGYZÉK:

Bevezetés

Térfalak komplex vizsgálata és értékelése

Vizsgálatok a Duna főágának teljes budapesti szakaszára

- *Úszólétesítmények vizsgálata*
- *Partkialakítás vizsgálata*
- *Zöld-térfalak vizsgálata*
- *Épített- és egyéb térfalak vizsgálata*
- *Összegző vizsgálat*

Részletes vizsgálatok a Duna Árpád-híd és Rákóczi híd közötti szakaszára

- *Sziluett rétegek vizsgálata*
- *Homlokzatok (épületek) korszakolásának vizsgálata*
- *Homlokzatok irányultságának vizsgálata*
- *Homlokzatok fal-nyílás/üveg arányának vizsgálata*
- *Homlokzatok plaszticitásának vizsgálata*
- *Homlokzatok anyaghasználatának vizsgálata*
- *Homlokzatok színhatásának vizsgálata*

Karakter-területek és átfogó karakter-zónák

Az 1999-es Duna part karakterterv felülvizsgálata és térbeli kiterjesztése

- *Duna parti karakter-területek 2014*
- *Duna parti átfogó karakter-zónák*

- *Látvány a vízről 2014 (fotósorozat)*

Folyóparti fejlesztések Európában

- *Rhone partja Lyonban*
- *Spree partja Berlinben*
- *Douro partja Portóban*
- *Tejo partja Lisszabonban*
- *Liffey partja Dublinban*
- *Clyde partja Glasgowban*
- *Elba partja Hamburgban*

Koncepcionális javaslatok

BEVEZETÉS

Az év első felében külső szakértőként vehettem részt a Duna menti területek Tematikus Fejlesztési Programjainak előkészítésében. A FŐV-04-es program Duna menti Integrált Városfejlesztési Stratégia elkészítését tűzi ki célul, projektleírásában ez szerepel:

„A program része Karakterterv kidolgozása, melynek célja, hogy a Duna mentén tervezett fejlesztések egységes és magas építészeti, tájépítészeti minőségben valósuljanak meg.”

Tehát a program *Építészeti-Városépítészeti Karakterterv* elkészítését irányozta elő. Ebben a műfajban az első metodikát az Építész Stúdió munkacsoportja dolgozta ki a Fővárosi Önkormányzat megrendelésére 1992-ben, Cságoly Ferenc vezetésével, és készítette el első mintapéldányát Alsó-Víziváros területére az én irányításommal. Még 1992-ben, az építészeti karakterterv metodika segítségével készítettük el Budapest Értékkataszterét, amely a főváros 538 homogén karakterű területének meghatározásával alapul szolgált az akkor kidolgozás alatt álló fővárosi övezeti tervekhez. Ilyen előzmények után érkezett a felkérés az Építész Stúdióhoz Budapest Duna-menti területeire egy hasonló típusú feladat elvégzésére.

A Duna menti területek karaktertervi metodikája nyilvánvalóan speciális a városi tájnak, város és Duna kapcsolatának, a Dunára néző „városhomlokzatnak”, a Dunára való lejutásnak, az árvízvédelemnek, vagy a kikötési lehetőségeknek a tekintetében, de bizonyosan ráépülhet az 1992-es metodikára. Milyen újfajta vizsgálati szempontokra van szükség a speciális feladathoz és a kor új elvárásainak való megfeleléshez? Mi az a speciális munkarész, amit az Építész Stúdió – összetétele, felkészültsége és eddigi tevékenysége alapján - feltehetően a legjobban tud elkészíteni az országban, és ami alátámaszthatná, erősíthetné a készülő Duna menti Integrált Városfejlesztési Stratégiát? Kidolgozható-e egy olyan metodika, amely más folyóparti települések fejlesztését megelőző karaktervizsgálatok módszere is lehet? Munkánk során ezekre a kérdésekre kerestük a választ.

Jelen dokumentáció tartalmazza a Duna teljes budapesti szakaszának építészeti-városépítészeti karaktervizsgálatát, aminek eredményeképpen javaslatokat is megfogalmazunk a vizsgált karakterek megőrzésére, erősítésére. Ám emellett célunk volt magának az új metodikának a kidolgozása is, amelynek segítségével nem csupán Budapest Duna parti fejlesztéseinek építészeti-városépítészeti magalapozása lehetséges, hanem alkalmazható más folyóparti területek fejlesztéseit előkészítő karaktervizsgálatoknál is.

Kérem annak tudatában forgatni füzetünket és használni kutatásunk eredményeit, hogy itt valami új dolog van születőben, amire - reményeink szerint – hosszú és tartalmas jövő vár.

Budapest, 2014. december

Pálfy Sándor DLA

Térfalak komplex vizsgálata és értékelése

Vizsgálatok a Duna főágának teljes budapesti szakaszára

A Duna parti karaktert, látványt meghatározó 'térfalakat' négy összetevőre bontottuk. Ezen rétegek vizsgálatát –először egyenként- elvégeztük a Duna főágának teljes budapesti szakaszára, majd egy komplex vizsgálati lapon együtt is megjelentettük azokat. A vizsgálatok a következők voltak:

Úszólétesítmények vizsgálata

A Duna parti, víz felől feltáruuló látvány, karakter első rétegét a víz felett és a vízen létesített objektumok adják. Meghatározó elemek a budapesti hidak, melyek áttört, 'térfalszerű' vonalaikkal szegmensekre bontják a parti látványt. Az úszólétesítmények, volumenüktől és funkciójuktól függően befolyásolják a parti karaktert. Vizsgálatunk kategóriáit is e szerint állítottuk fel. A kis- és nagyhajók kikötésének céljára kialakított úszóművek, beleértve a BKK hajóállomásokat, a legsemlégesebb állandó létesítmények. Ha azonban az úszóművekre felépítmény kerül (vendéglő, lakótér), 'térfalat képezve' erősebben befolyásolják a karaktert. Szintén állandó és nem kisméretű látványelemek, az éttermeknek vagy szállodáknak kialakított 'állóhajók'. Bár a nagyméretű kabinos turistahajók nem fix elemek, folyamatos jelenlétükkel meghatározzák a belvárosi Duna part látványát, a víz felől sokszor 'kitakarva' a parti beépítést. Ezeket a kérdésköröket tehát, célszerű figyelembe venni a szabályozásnál.

Partkialakítás vizsgálata

A parti védművek mérnöki létesítményei a folyószabályozás markánsan megjelenő elemei. Különösképpen az északi vasúti híd és a budafoki Háros sziget közötti partszakaszokon, ahol a védművek közvetlenül a folyóparton helyezkednek el. A partkialakítást tekintve, a 'leghumánusabb' karakter a parti földrézsű lehet, melynek parkosított módozata a Marina parton vagy a Kopaszi-gáton látható, de ugyanennek 'gondozatlan' változata a Csepel szigetnél csöppet sem meggyerő. A két vasúti híd közötti területeken a kövezett rézsűk összhossza a legnagyobb. Ez a karakter még tematikus is lehetne Albertfalva és Budafok iparterületei előtt, de már sivár látványt nyújt Lágymányos campus-területe előtt, valamint a Margit- és Árpád-híd közötti mindkét parton, de leginkább a Margit szigeten. A víz megközelíthetőségét megkönnyíti a 'lépcsős' kőrészű, mely az Erzsébet-híd és a Szabadság-híd között jellemző. A belvárosi alsó- és felső rakpartok, 'két szintű', függőleges kőfalai a történeti karakter elválaszthatatlan elemévé váltak, de amikor a pesti oldalon, a Szabadság-híd alatt, az alsó rakpart megszűnik, a dupla magasságú (alacsony vízállás mellett cca. 8 méteres) függőleges partfal látványa már riasztó. Fontosnak tarjuk, hogy a folyószabályozás jövőbeli eszköze ne a védművek magasítása legyen, illetve, hogy minél több partszakaszon a jelenlegi megoldások 'humanizált' változata is megjelenhessen.

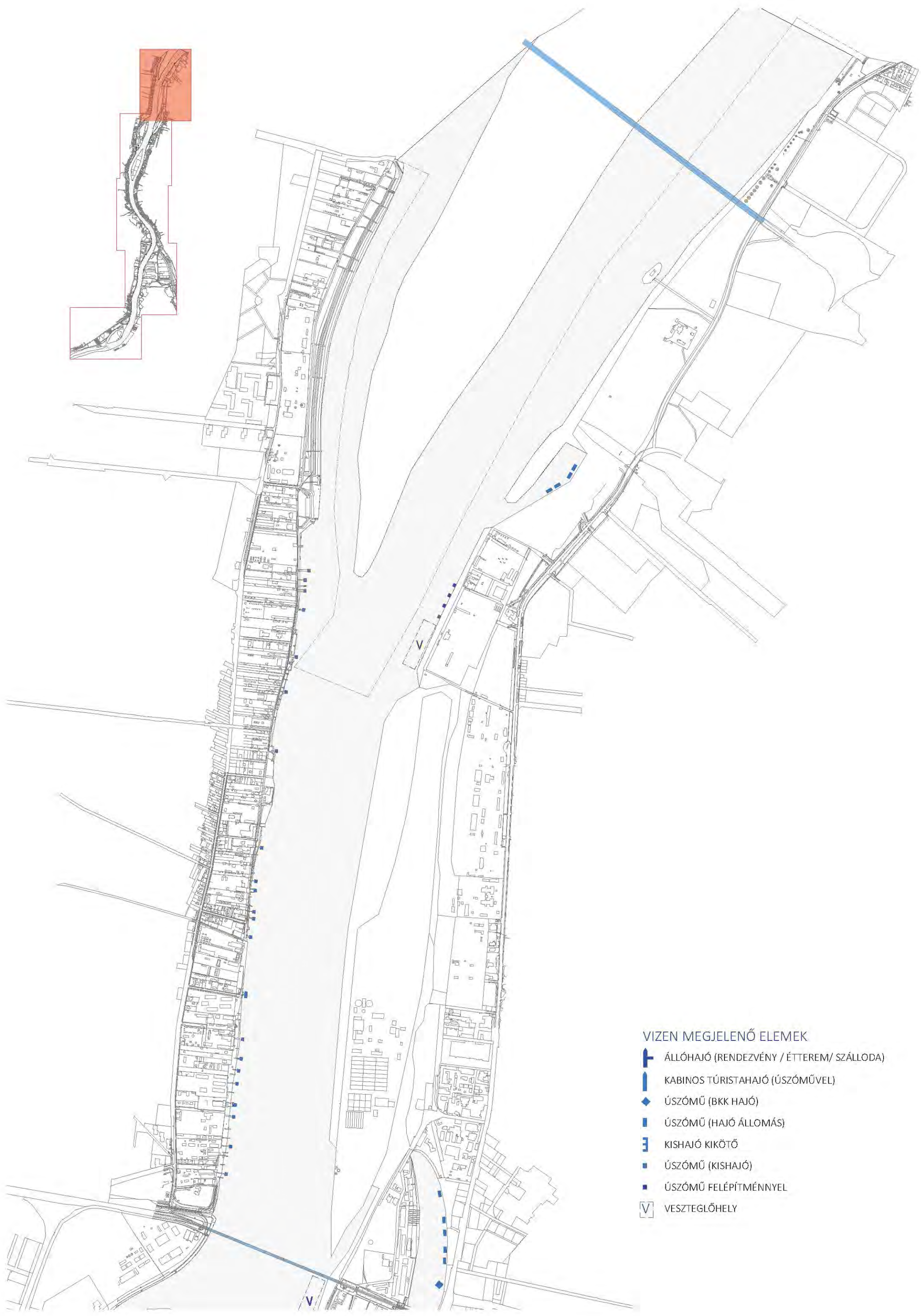
Zöld-térfalak vizsgálata

A Duna parti látvány harmadik rétege, a 'zöld-térfal' vagy annak hiánya. Szerencsés adottság, hogy vízi úton, a fővárosba érkeve, a víz felől még jelentős zöldterületek fogadnak. Északon egészen a vasúti hídig, délen pedig a Háros sziget északi vonaláig ártéri erdők vagy zöld, rekreációs területek találhatók. A Népsziget, a Hajógyári-sziget és a Margit-sziget pedig 'behozza' az összefüggő, nagy zöldterületeket a belvárosig. Az Újpesti-öböl pesti oldalára, illetve a Hajógyári sziget kis Duna ágának óbudai partjára azonban a zöld karakter már nem jellemző. Az Árpád- és a Margit-híd között viszont, mindkét oldalon, a part mentén még mértékadó méretű zöld sávok, parkok találhatók. A belvárosi szakaszon zöldterület csak zárványokban fordul elő, s ezt a helyzetet









csak 'enyhíteni' tudják a part menti fasorok. Összességében megállapítható, hogy a belváros 'történetileg Dunára nőtt' karakterének kivételével, érték és megőrzendő az a szituáció, hogy a beépítés és a Duna között egy zöldfelületi sáv helyezkedik el.

Épített- és egyéb térfalak vizsgálata

Az épített térfalak, a Duna parti beépítés, a karakter negyedik, legmarkánsabb rétege. Vizsgálati lapunkon azokat a térfalakat ábrázoltuk, melyek egyértelműen érzékelhetőek (pl. egy közép magas homlokzat akkor is térfalat ad, ha előtte fasor, park áll, de egy zöldbe ágyazott, alacsony szintszámú beépítés nem érzékelhető önálló, épített térfalként). Egyéb térfalként szerepeltettük vizsgálatunkban a Budai Vár védműveit, illetve a Gellérthegy sziklás oldalát. A Duna part beépítése mindkét parton, folytonos térfalként, az Árpád-híd és a Rákóczi-híd között érzékelhető. Ezen a szakaszon végeztük el a parti szilüettek és homlokzatok részletes vizsgálatát.











VIZEN MEGJELENŐ ELEMEEK

-  ÁLLÓHAJÓ (RENDEZVÉNY / ÉTTEREM/ SZÁLLODA)
-  KABINOS TÚRISTAHAJÓ (ÚSZÓMŰVEL)
-  ÚSZÓMŰ (BKK HAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ (HAJÓ ÁLLOMÁS)
-  KISHAJÓ KIKÖTŐ
-  ÚSZÓMŰ (KISHAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ FELÉPÍTMÉNNYEL
-  VESZTEGLŐHELY











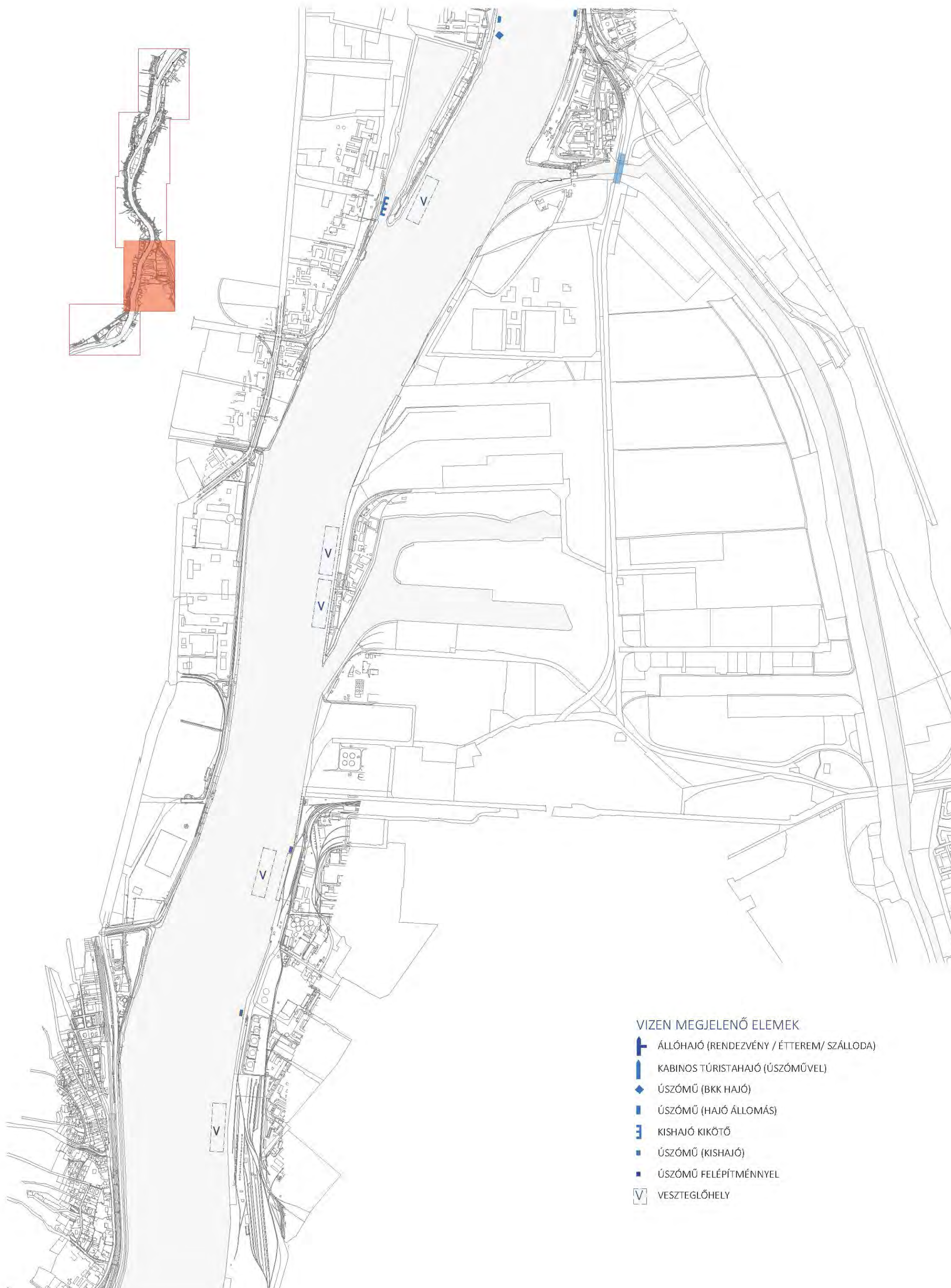
VIZEN MEGJELENŐ ELEMÉK

-  ÁLLÓHAJÓ (RENDEZVÉNY / ÉTTEREM/ SZÁLLODA)
-  KABINOS TÚRISTAHAJÓ (ÚSZÓMŰVEL)
-  ÚSZÓMŰ (BKK HAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ (HAJÓ ÁLLOMÁS)
-  KISHAJÓ KIKÖTŐ
-  ÚSZÓMŰ (KISHAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ FELÉPÍTMÉNNYEL
-  VESZTEGLŐHELY











VIZEN MEGJELENŐ ELEMÉK

-  ÁLLÓHAJÓ (RENDEZVÉNY / ÉTTEREM/ SZÁLLODA)
-  KABINOS TÚRISTAHAJÓ (ÚSZÓMŰVEL)
-  ÚSZÓMŰ (BKK HAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ (HAJÓ ÁLLOMÁS)
-  KISHAJÓ KIKÖTŐ
-  ÚSZÓMŰ (KISHAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ FELÉPÍTMÉNNYEL
-  VESZTEGLŐHELY











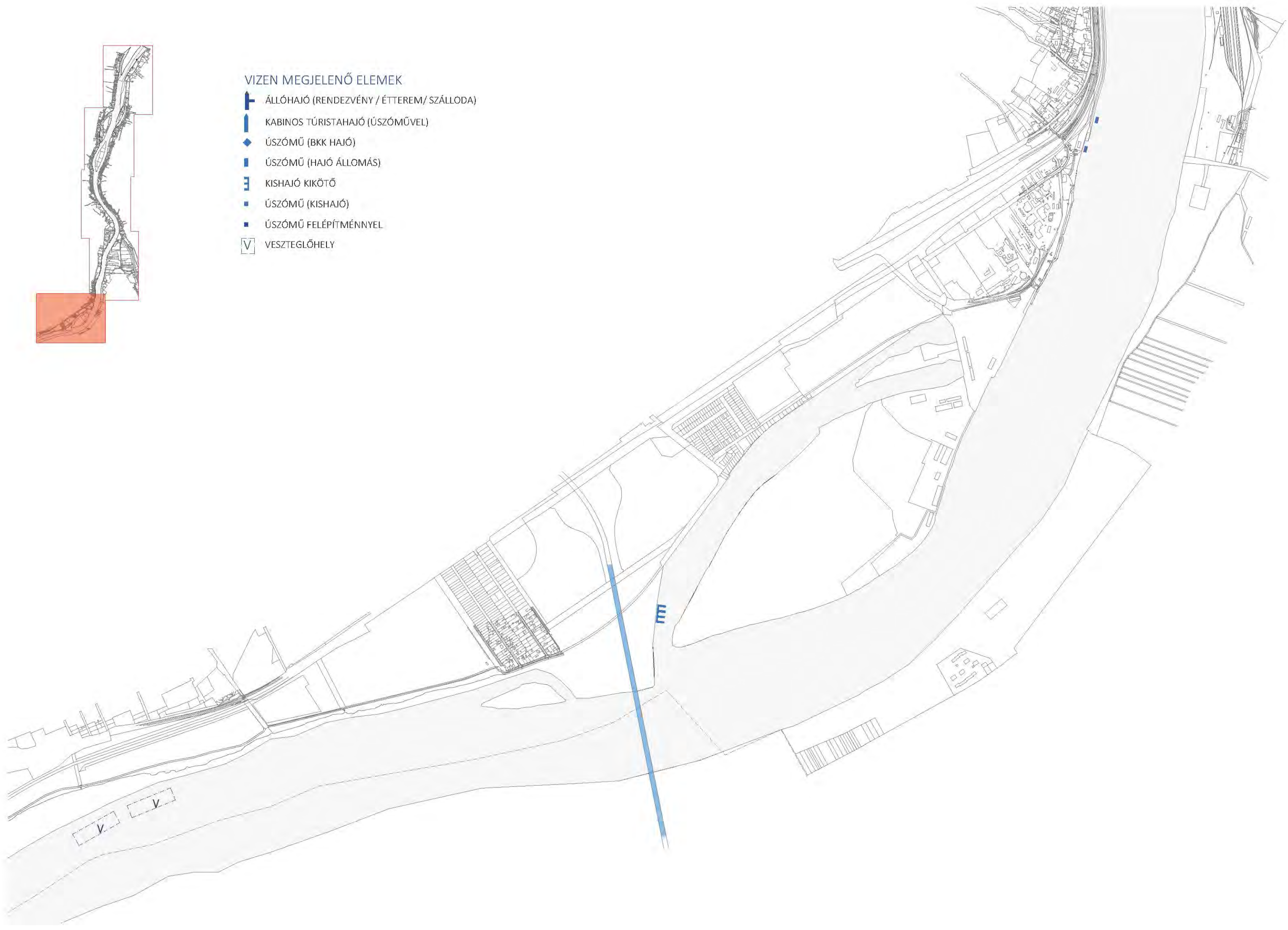
VIZEN MEGJELENŐ ELEMÉK

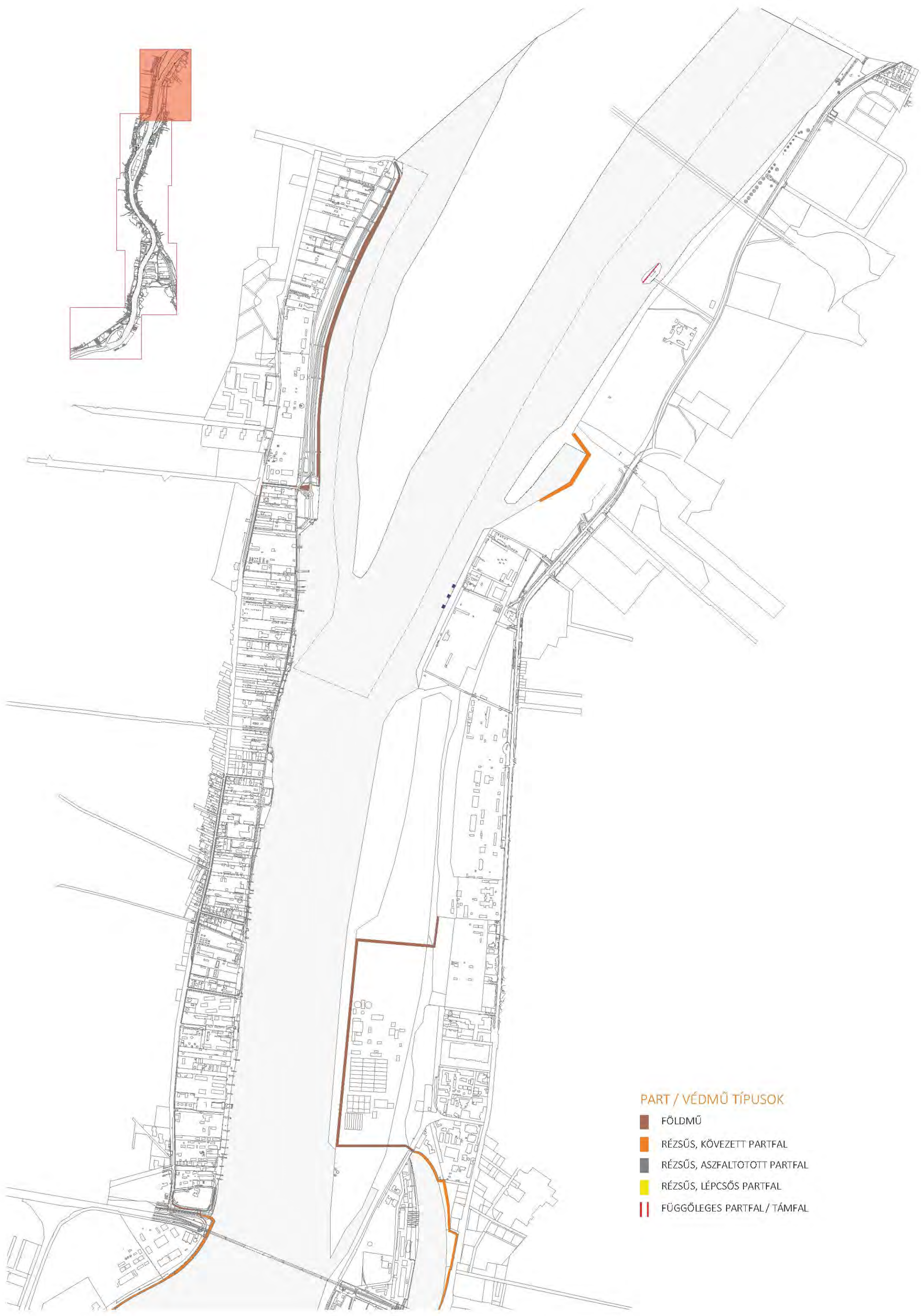
-  ÁLLÓHAJÓ (RENDEZVÉNY / ÉTTEREM/ SZÁLLODA)
-  KABINOS TÚRISTAHAJÓ (ÚSZÓMŰVEL)
-  ÚSZÓMŰ (BKK HAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ (HAJÓ ÁLLOMÁS)
-  KISHAJÓ KIKÖTŐ
-  ÚSZÓMŰ (KISHAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ FELÉPÍTMÉNNYEL
-  VESZTEGLŐHELY



VIZEN MEGJELENŐ ELEMÉK

-  ÁLLÓHAJÓ (RENDEZVÉNY / ÉTTEREM / SZÁLLODA)
-  KABINOS TÚRISTAHAJÓ (ÚSZÓMŰVEL)
-  ÚSZÓMŰ (BKK HAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ (HAJÓ ÁLLOMÁS)
-  KISHAJÓ KIKÖTŐ
-  ÚSZÓMŰ (KISHAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ FELÉPÍTMÉNNYEL
-  VESZTEGLŐHELY





PART / VÉDMŰ TÍPUSOK

- FÖLDMŰ
- RÉZSŰ, KÖVEZETT PARTFAL
- RÉZSŰ, ASZFALTOTOTT PARTFAL
- RÉZSŰ, LÉPCSŐS PARTFAL
- FÜGGŐLEGES PARTFAL/TÁMFAL





PART / VÉDMŰ TÍPUSOK

- FÖLDMŰ
- RÉZSŰS, KÖVEZETT PARTFAL
- RÉZSŰS, ASZFALTOTOTT PARTFAL
- RÉZSŰS, LÉPCSŐS PARTFAL
- FÜGGŐLEGES PARTFAL / TÁMFAL



PART / VÉDMŰ TÍPUSOK

- FÖLDMŰ
- RÉZSŰ, KÖVEZETT PARTFAL
- RÉZSŰ, ASZFALTOTOTT PARTFAL
- RÉZSŰ, LÉPCSŐS PARTFAL
- FÜGGŐLEGES PARTFAL / TÁMFAL

PART / VÉDMŰ TÍPUSOK

- FÖLDMŰ
- RÉZSŰS, KÖVEZETT PARTFAL
- RÉZSŰS, ASZFALTOTOTT PARTFAL
- RÉZSŰS, LÉPCSŐS PARTFAL
- || FÜGGŐLEGES PARTFAL / TÁMFAL





ZÖLD TÉRFALAK / ZÖLDFELÜLETEK

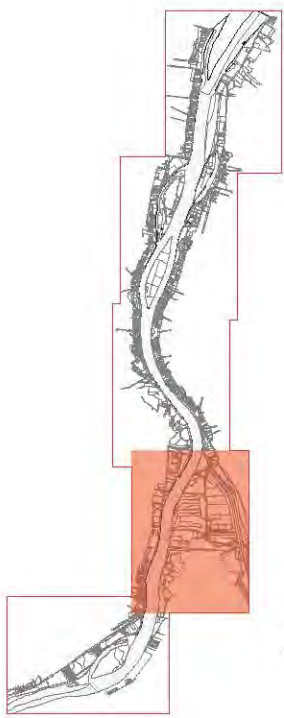
- ERDŐS TERÜLET
- GYEPES TERÜLET
- PARK
- FASOR



ZÖLD TÉRFALAK / ZÖLDFELÜLETEK

- ERDŐS TERÜLET
- GYEPES TERÜLET
- PARK
- FASOR



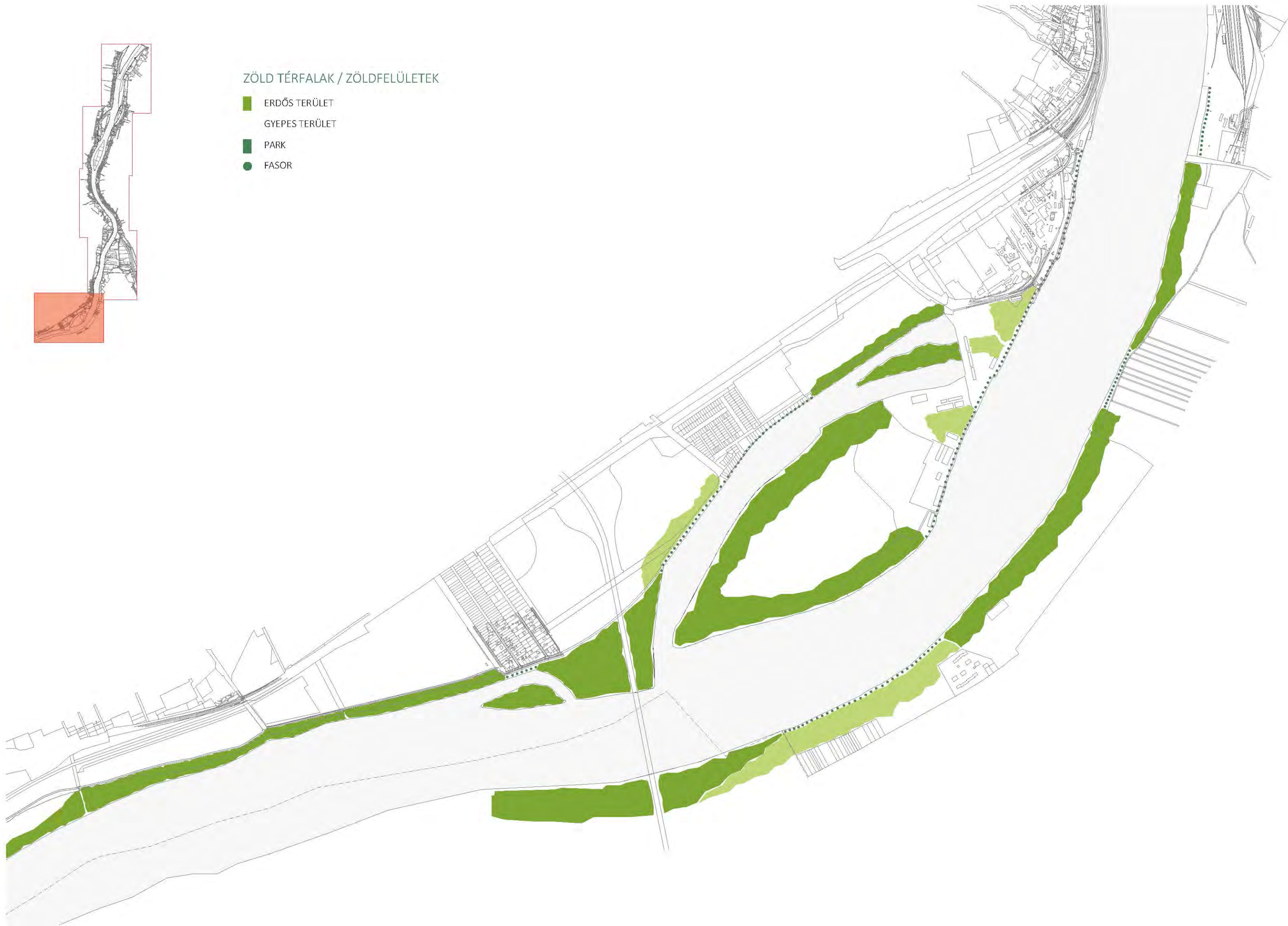
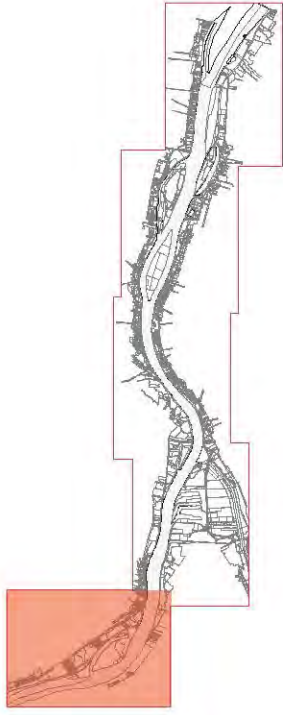


ZÖLD TÉRFALAK / ZÖLDFELÜLETEK

-  ERDŐS TERÜLET
-  GYEPES TERÜLET
-  PARK
-  FASOR

ZÖLD TÉRFALAK / ZÖLDFELÜLETEK

- ERDŐS TERÜLET
- GYEPES TERÜLET
- PARK
- FASOR





ÉPÍTETT ÉS EGYÉB TÉRFALAK

■ HOMLOKZATOK (ÉPÜLETEK, ÉPÍTMÉNYEK)

■ VÁRFAL, SZIKLA, STB.



ÉPÍTETT ÉS EGYÉB TÉRFALAK

■ HOMLOKZATOK (ÉPÜLETEK, ÉPÍTMÉNYEK)

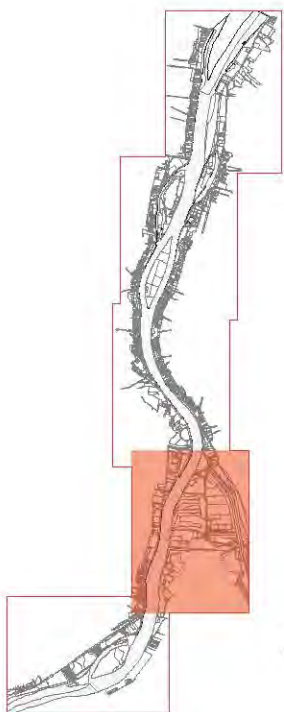
■ VÁRFAL, SZIKLA, STB.



ÉPÍTETT ÉS EGYÉB TÉRFALAK

■ HOMLOKZATOK (ÉPÜLETEK, ÉPÍTMÉNYEK)

■ VÁRFAL, SZIKLA, STB.





ÉPÍTETT ÉS EGYÉB TÉRFALAK

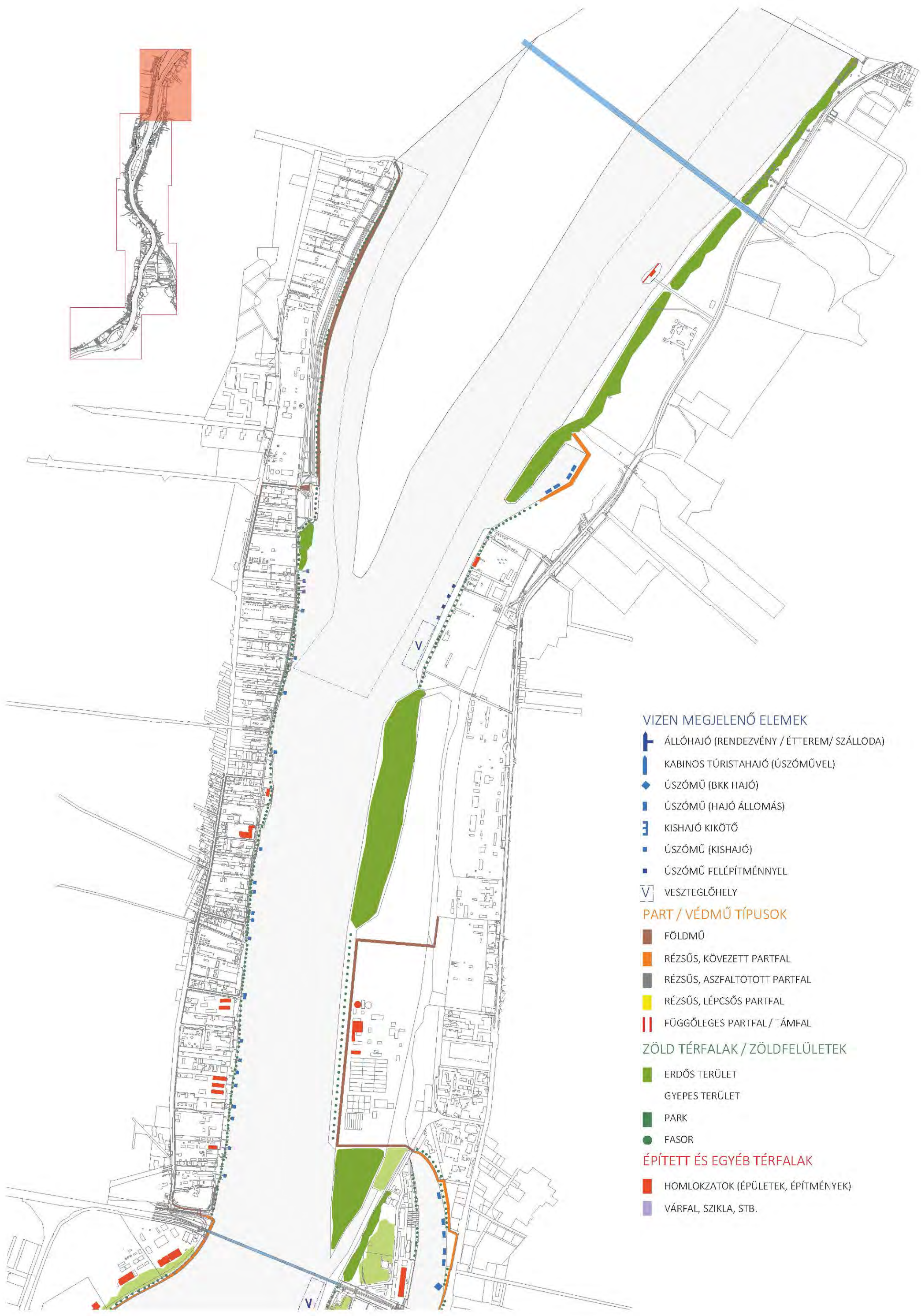
■ HOMLOKZATOK (ÉPÜLETEK, ÉPÍTMÉNYEK)

■ VÁRFAL, SZIKLA, STB.









ÉPÍTETT ÉS EGYÉB TÉRFALAK

-  HOMLOKZATOK (ÉPÜLETEK, ÉPÍTMÉNYEK)
-  VÁRFAL, SZIKLA, STB.










VIZEN MEGJELENŐ ELEMÉK

-  ÁLLÓHAJÓ (RENDEZVÉNY / ÉTTEREM/ SZÁLLODA)
-  KABINOS TÚRISTAHAJÓ (ÚSZÓMŰVEL)
-  ÚSZÓMŰ (BKK HAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ (HAJÓ ÁLLOMÁS)
-  KISHAJÓ KIKÖTŐ
-  ÚSZÓMŰ (KISHAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ FELÉPÍTMÉNNYEL
-  VESZTEGLŐHELY



PART / VÉDMŰ TÍPUSOK

-  FÖLDMŰ
-  RÉZSÚS, KÖVEZETT PARTFAL
-  RÉZSÚS, ASZFALTOTOTT PARTFAL
-  RÉZSÚS, LÉPCSÓS PARTFAL
-  FÜGGŐLEGES PARTFAL / TÁMFAL

ZÖLD TÉRFALAK / ZÖLDFELÜLETEK








-  ERDŐS TERÜLET
-  GYEPES TERÜLET
-  PARK
-  FASOR

ÉPÍTETT ÉS EGYÉB TÉRFALAK






-  HOMLOKZATOK (ÉPÜLETEK, ÉPÍTMÉNYEK)
-  VÁRFAL, SZIKLA, STB.



VIZEN MEGJELENŐ ELEMÉK

-  ÁLLÓHAJÓ (RENDEZVÉNY / ÉTTEREM/ SZÁLLODA)
-  KABINOS TÚRISTAHAJÓ (ÚSZÓMŰVEL)
-  ÚSZÓMŰ (BKK HAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ (HAJÓ ÁLLOMÁS)
-  KISHAJÓ KIKÖTŐ
-  ÚSZÓMŰ (KISHAJÓ)
-  ÚSZÓMŰ FELÉPÍTMÉNNYEL
-  VESZTEGLŐHELY



PART / VÉDMŰ TÍPUSOK

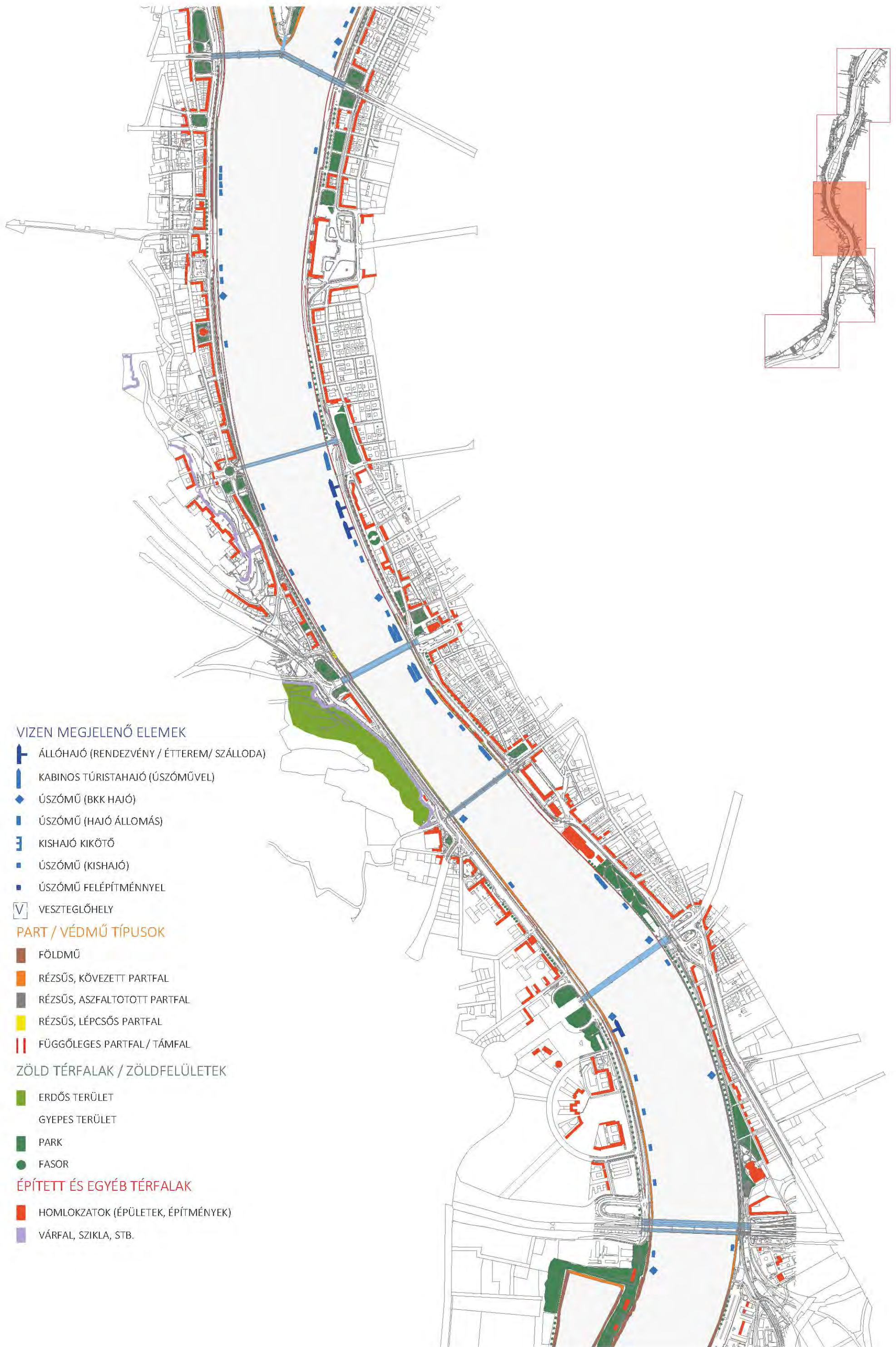
-  FÖLDMŰ
-  RÉZSÚS, KÖVEZETT PARTFAL
-  RÉZSÚS, ASZFALTOTOTT PARTFAL
-  RÉZSÚS, LÉPCSÓS PARTFAL
-  FÜGGŐLEGES PARTFAL / TÁMFAL

ZÖLD TÉRFALAK / ZÖLDFELÜLETEK

-  ERDŐS TERÜLET
-  GYEPES TERÜLET
-  PARK
-  FASOR

ÉPÍTETT ÉS EGYÉB TÉRFALAK

-  HOMLOKZATOK (ÉPÜLETEK, ÉPÍTMÉNYEK)
-  VÁRFAL, SZIKLA, STB.





PART / VÉDMŰ TÍPUSOK

- FÖLDMŰ
- RÉZSŰS, KÖVEZETT PARTFAL
- RÉZSŰS, ASZFALTOTOTT PARTFAL
- RÉZSŰS, LÉPCSŐS PARTFAL
- || FÜGGŐLEGES PARTFAL / TÁMFAL

ZÖLD TÉRFALAK / ZÖLDFELÜLETEK

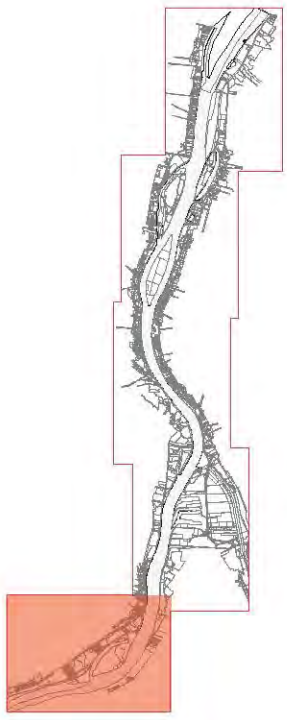
- ERDŐS TERÜLET
- GYEPES TERÜLET
- PARK
- FASOR

ÉPÍTETT ÉS EGYÉB TÉRFALAK

- HOMLOKZATOK (ÉPÜLETEK, ÉPÍTMÉNYEK)
- VÁRFAL, SZIKLA, STB.

VIZEN MEGJELENŐ ELEMÉK

- └ ÁLLÓHAJÓ (RENDEZVÉNY / ÉTTEREM / SZÁLLODA)
- | KABINOS TÚRISTAHAJÓ (ÚSZÓMŰVEL)
- ◆ ÚSZÓMŰ (BKK HAJÓ)
- ÚSZÓMŰ (HAJÓ ÁLLOMÁS)
- | KISHAJÓ KIKÖTŐ
- ÚSZÓMŰ (KISHAJÓ)
- ÚSZÓMŰ FELÉPÍTMÉNNYEL
- V VESZTEGLŐHELY



VIZEN MEGJELENŐ ELEMÉK

- ÁLLÓHAJÓ (RENDEZVÉNY / ÉTTEREM/ SZÁLLODA)
- KABINOS TÚRISTAHAJÓ (ÚSZÓMŰVEL)
- ÚSZÓMŰ (BKK HAJÓ)
- ÚSZÓMŰ (HAJÓ ÁLLOMÁS)
- KISHAJÓ KIKÖTŐ
- ÚSZÓMŰ (KISHAJÓ)
- ÚSZÓMŰ FELÉPÍTMÉNNYEL
- VESZTEGLŐHELY

PART / VÉDMŰ TÍPUSOK

- FÖLDMŰ
- RÉZSÚS, KÖVEZETT PARTFAL
- RÉZSÚS, ASZFALTOTOTT PARTFAL
- RÉZSÚS, LÉPCSŐS PARTFAL
- FÜGGŐLEGES PARTFAL / TÁMFAL

ZÖLD TÉRFALAK / ZÖLDFELÜLETEK

- ERDŐS TERÜLET
- GYEPES TERÜLET
- PARK
- FASOR

ÉPÍTETT ÉS EGYÉB TÉRFALAK

- HOMLOKZATOK (ÉPÜLETEK, ÉPÍTMÉNYEK)
- VÁRFAL, SZIKLA, STB.



Részletes vizsgálatok a Duna Árpád-híd és Rákóczi híd közötti szakaszára:

Sziluett rétegek vizsgálata

Az előzőekben részletezett négy vizsgálatot, most, mint négy egymás mögé helyezett 'homlokzati' réteget ábráztuk, úgy, ahogy a valóságban is mindezek, a parti látványban megjelennek. A vizsgálati rétegek első fóliáján a hidak metszetét és az állóhajók kontúrját ábráztuk. Mögöttük a rakpartok, illetve harmadik rétegeként a fasorok, parkok érzékelhetőek. Az épített homlokzatokat illetően, tónuskülönbségekkel érzékeltettük a beépítés parti- vagy visszahúzott vonalát. A budai oldalon kontúrvonallal ábráztuk a domborzatot is. Mindkét oldal Duna parti sziluettje az épített karakter igen fontos és védendő eleme, különösképpen azért, mert rajzolatuk alapvetően harmonikus és egyedi. Zavaró elemeknek csupán az Árpád-híd pesti hídfőjénél épített magasházak, a belvárosi Duna korzó túldimenzionált szállodasora, illetve a Műegyetem rakpart mögött érzékelhető magasabb egyetemi, kollégiumi épületek tekinthetők.

Homlokzatok (épületek) korszakolásának vizsgálata

A homlokzatok karakterének talán legjellemzőbb ismérve a kor, a stílus, melyben születtek. Jelen vizsgálatunkban öt, az 1992-es Budapest Karakterterv Metodikában már korábban alkalmazott kategóriába soroltuk az épületeket. Az 1800-as évnél régebből csak elszórva találunk egy-egy templomot, épületet a Duna parton. Az 1800-1920 közötti periódus -klasszicizmus, romantika, eklektika- uralja a belváros karakterét, északi és déli irányokban kissé túlnyúlva a Margit-híd és a Szabadság-híd vonalán. Az első világháború utáni, az '50-es évekig tartó időszak (1920-1948) épületei egybefüggően csak a Szt. István park környékén jelennek meg. Az 1948-89 közötti, tehát a rendszerváltás előtti periódust illetően, a budai oldalon, a Műegyetemenél néhány oktatási-, a Margit-híd és Árpád-híd között viszont jelentős számú lakó- és lakótelepi épület található. A pesti oldalon, ugyanezen szakasszal szemben épült fel a Vízafogó- és a Kárpát utcai lakótelep, valamint néhány középület, a belvárosi Duna korzón pedig a 'szállodasor'. Ezen periódus építészeti minősége –kevés kivétellel- egyértelműen gyengébb az előző korszakoknál. A rendszerváltás utáni időszakban épült be Lágymányos déli része, illetve szemben, a pesti oldalon a Milleneumi városrész a Rákóczi-híd felett, változó színvonalú építészeti minőséggel.



1800-1920



1920-1948



1949-1989

Homlokzatok irányultságának vizsgálata

Következő vizsgálatunkban egy-egy homlokzat kontúrján belüli irányultságának jellegét kategorizáltuk. Attól függetlenül tehát, hogy egy épülethomlokzat 'nyújtott' vagy 'álló' arányú, irányultsága, tagolása, 'sávozása' lehet vertikális, horizontális, vagy semleges. A Duna parti beépítés történeti homlokzatai, ebből a szempontból zömmel semleges irányultságúak, bár az összképet néhol vertikális irányultságú homlokzatok színesítik. Vizsgálatunk értékelése szempontjából, annak van jelentősége, amikor egy-egy épülethomlokzat

határozott irányultsága nem tematikus környezetében. Ebben az értelemben, a pesti belvárosban, kirívó példaként említhetők a Duna korzó szállodáinak (Intercontinental, Marriot) határozottan horizontális homlokzatai. Ugyanezen okból nem tematikus a Szt. István park feletti partszakaszon épült két irodaépület sávozott homlokzata sem. Ugyanakkor, a déli, Milleniumi városrész iroda-negyedében, ez a horizontális homlokzat típus már tematikus, az egész partszakaszra jellemző. A budai oldalon, a Műegyetem rakparton található nem illeszkedő, horizontális irányultságú homlokzatokat. A Vízvárosban is épültek horizontális tagoltságú homlokzatok, azonban elhelyezkedésüket, exponáltságukat tekintve ezek nem értékelhetők 'kirívó' példaként.



Semleges irányultságú homlokzat



Vertikális irányultságú homlokzati példa



Horizontális tagolású homlokzat

Homlokzatok fal-nyílás/üveg arányának vizsgálata

A karakter egyik összetevője, az adott homlokzat fal-nyílás/üveg aránya. A falas, 'lyukarchitektúrás' típus mellett, megkülönböztetjük az átmeneti homlokzatokat (fal és üveg arány cca. 50-50%), valamint az üvegfüggönyfalas architektúrát. A budai Duna parton szinte a teljes, vizsgált partszakaszon, az épületek homlokzatai jellemzően falas, néhol átmeneti típusúak. Nem tematikusak tehát a déli campus új, egyetemi épület-homlokzatainak nagyméretű üvegfelületei, és a vízvárosi Hotel Viktória üveghomlokzata sem. A pesti oldalon, az Árpád-hídfő 'üvegtornyai', a Szt. István park fölötti irodaházak függönyfalas-, valamint a Duna korzó szállodáinak üveg-dominanciájú homlokzatai ütnek el, a jellemző falas karaktertől. A Milleniumi városnegyed lakóépületei az átmeneti-, irodaházai pedig az üveghomlokzatos kategóriába sorolhatók. Itt már ezek a karakterek váltak tematikussá.



Falás, lyukarchitektúrás példa



Átmeneti típusú homlokzat



Üvegezett függönyfal homlokzat

Homlokzatok plaszticitásának vizsgálata

Egy adott épülethomlokzat karakterének jellemző vonása a plaszticitása. Ennek megnyilvánulási formája lehet a homlokzati sík markáns 'visszaugratása', vagy 'megmozgatása', ami jellemzi a nagy plaszticitású épületeket, továbbá erkélyek, zárterkélyek vagy hangsúlyos tagozatok alkalmazása, melyek a közepes plaszticitást adják, illetve lehetnek 'síkból tartott', kis plaszticitású homlokzatok is. A pesti, belvárosi szakaszra jellemző a közepes- és a nagy plaszticitás, így itt a 'sík' homlokzatok nem tekinthetők tematikusnak (pl. a Képviselői Irodaház a Margit-hídnál vagy a Hotel Intercontinental). A budai oldalon, a Bem-rakparton is találunk hasonló, nem tematikus példát (Hotel Viktória, Francia Intézet??).



Nagy plaszticitású homlokzat



Közepes plaszticitású homlokzat



Kis plaszticitású homlokzat

Homlokzatok anyaghasználatának vizsgálata

A homlokzati anyaghasználat is a karakter része. A Belvárosban és a szemben lévő budai partszakaszon a vakolt architektúra a jellemző, de a kő- és a téglahomlokzatok is illeszkednek a városképbe. Ebben a 'szövetben' nem tematikusak sem a Duna korzó szállodái, sem a már szintén többször említett, Szt. István park feletti két irodaház. Budán, nem tematikus szerelt-üveg homlokzat a vízvárosi Hotel Viktóriánál, illetve a Komjádi-Császár uszodánál jelenik meg. A Szabadság-híd alatti szakaszon, mindkét parton, a rendszerváltás előtti középületek tematikus építőanyaga a téglavolt. A Rákóczi-híd felé haladva, a budai oldalon megjelennek a déli campus téglavés üveg-függönyfal kombinációjú homlokzatai, melyek –több emeletet átfogó öncélú üvegfelületeik miatt– ebből a szempontból kérdésesek. Pesten, a Corvinus egyetem alatti 'Bálna' esetében, a régi-új megkülönböztetését követő téglavég váltás érthetőbb.

Homlokzatok színhatásának vizsgálata

Egy város folyóparti szakaszának tágabb perspektívájú látványánál a színek is fontos szerepet kapnak. Némely, homlokzaton megjelenő építőanyagok telített, karakteres, meleg- (pl. téglavörös), más anyagoknak inkább telítetlen, pasztellszínű van (pl. mészkő). Az üvegfelületek, az eget tükrözve, általában hideg árnyalatúak. A vakolt homlokzatokat vizsgálva is ezt a három kategóriát állítottuk fel. Megfigyelhető, hogy a pesti oldal, színhatását tekintve homogénebb, a budai part pedig sokszínűbb. Az illeszkedést értékelve, az a nem tematikus elem, ahol az alapkaraktertől erősen eltérő szín jelenik meg (pl. a pesti part pasztell karakterében megjelenő élénk kék homlokzatú irodaház).



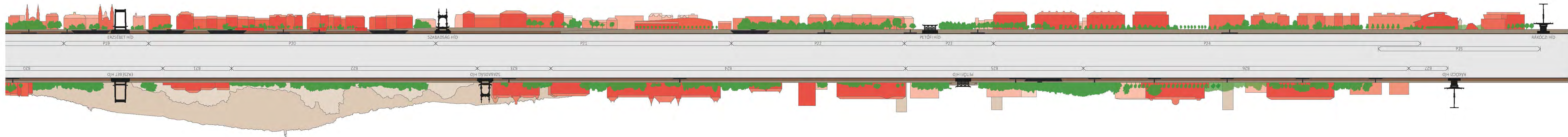
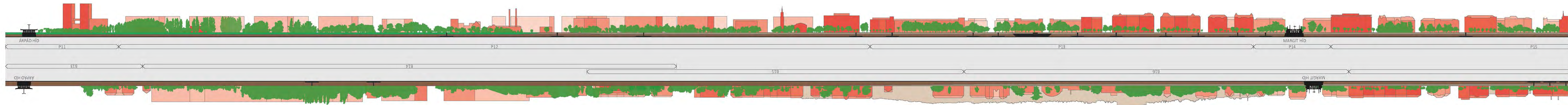
Telítetlen, (pasztell árnyalatú) homlokzati példa

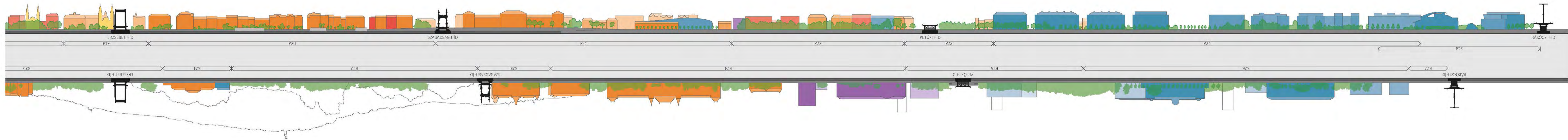
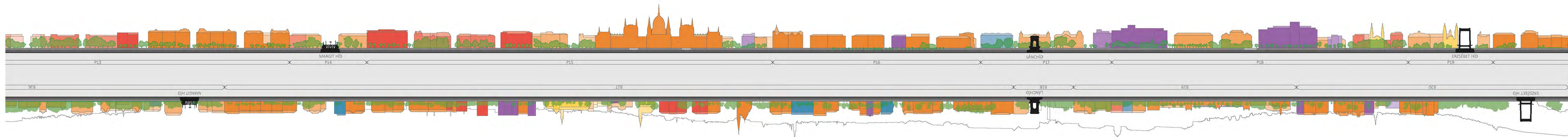


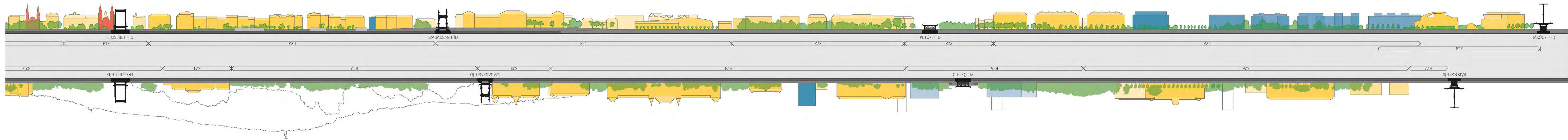
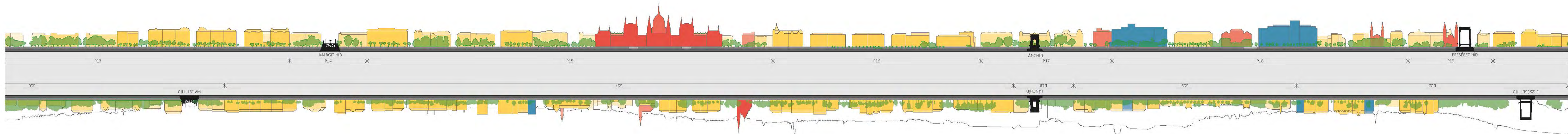
Telített, meleg színű homlokzat

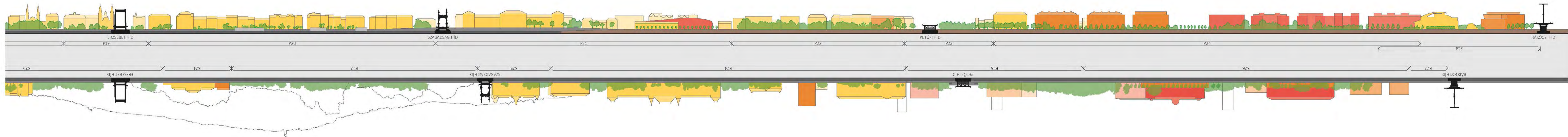


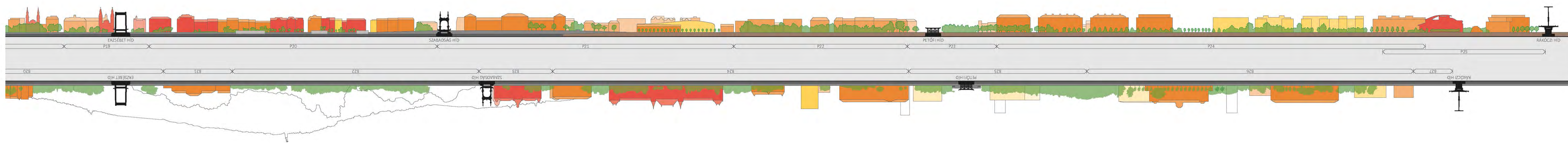
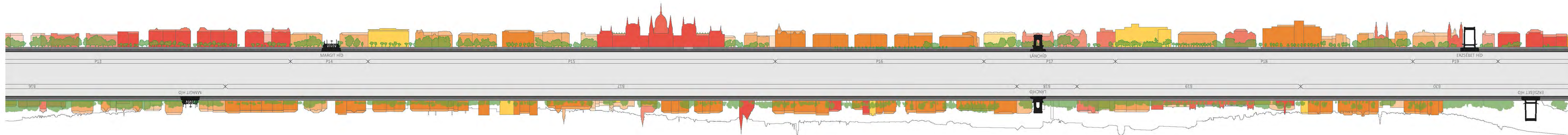
Telített, hideg szín

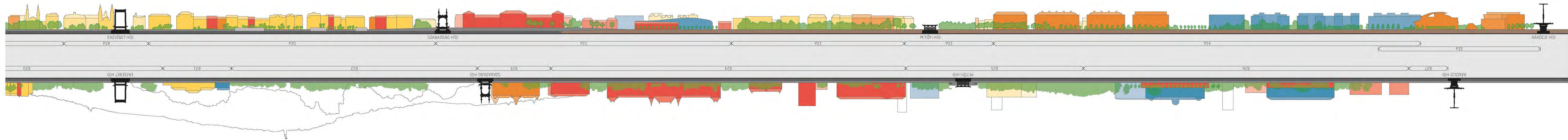
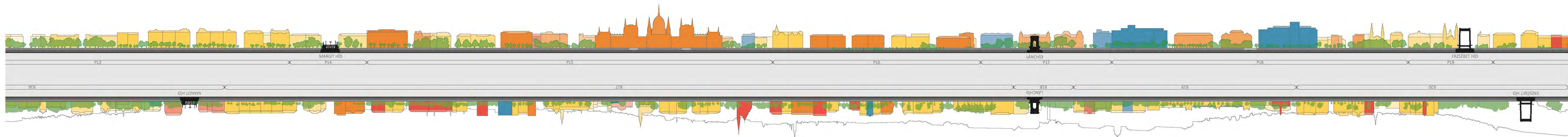
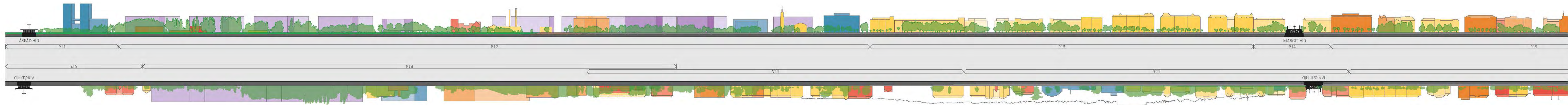


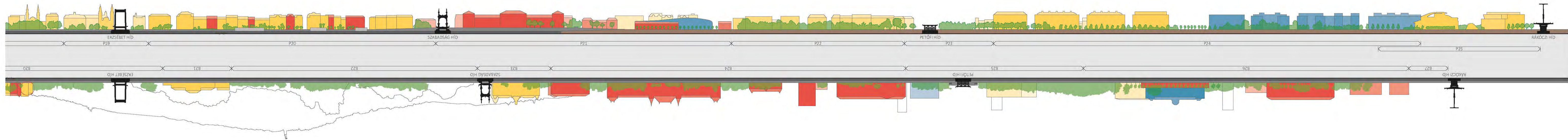
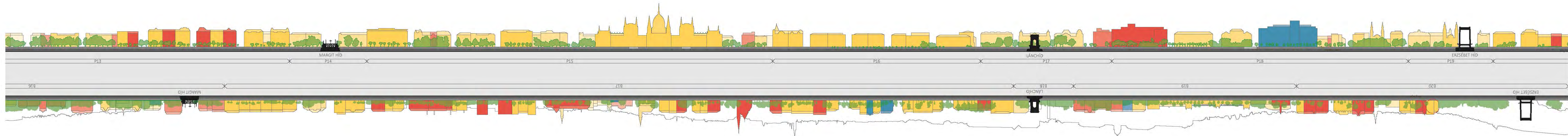












KARAKTER-TERÜLETEK ÉS ÁTFOGÓ KARAKTER-ZÓNÁK

Az 1999-es Duna part karakterterv felülvizsgálata és térbeli kiterjesztése

Az 1999-es Duna part karakterterv az akkor elvégzett vizsgálatok alapján határozta meg azokat az önálló karakterű Duna parti területeket, amelyeknek mindegyikéről elmondható volt, hogy legalább egy vizsgálati szempont alapján különbözött a vele szomszédos területtől. Az önálló karakterű területeket szomszédjaiktól eltérő színnel jelöltük, de a teljes vizsgált területen az azonos színek nem jelentettek azonos karaktert.

A most elvégzett karaktervizsgálatunk második részében (az átfogó karakter-zónák bemutatásánál) ezt a relatív - csak a szomszédoktól megkülönböztetett- karakter meghatározást a teljes budapesti Duna partra abszolutizáltuk, azaz az azonos karaktereket mindenütt azonos színnel jelöltük. A másik újdonsága mostani vizsgálatainknak, hogy a vizsgált területet Budapest közigazgatási határáig kiterjesztettük. Csupán ezen szempontokat figyelembe véve is teljesen új térképeket kellett készítenünk, de tekintettel az elmúlt tizenöt év Duna parti változásaira (építések és bontások) az 1999-es karakter meghatározásokat egyébként is több helyen módosítanunk kellett.

Duna parti karakter-területek - 2014

(részletes besorolás)

A Duna parti karakter-területek meghatározásánál összesen 73 önálló karakterű területet különböztettünk meg a budapesti Duna parton (Pesten 31-et, Budán 42-t), valamennyinél jelezve, hogy része volt-e az 1999-es vizsgálatnak, illetve ha igen, akkor változott-e ahhoz képest, vagy nem. A 73 önálló karakterű területet a térképen piros vonallal határoltuk el egymástól (mint annak idején a Karakterterv metodikában), és mindegyiknél egy-két sorban foglaltuk össze karakterének legfontosabb jegyeit.

Pesti oldal (P)

P1 Megyeri part - Szilas pataktól északra

(1999-ben nem vizsgált terület)

A Vízművek parti szűrésű kútjainak területe, amely felett a Megyeri-híd pesti oldali hídfője húzódik. A Duna felől összefüggő zöldterületként jelenik meg, természetes parti fővennyel.

P2 Flottilla öböl

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálatlal)

A dunai flottilla zárt kikötő öble, amelyet a Duna felől teljes mértékben takar a nyúlgát intenzív zöldterülete és természetes parti fővenye.

P3 Megyeri üdülőtelep

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálatlal)

A Tungsram dolgozóinak a két világháború között kiépült sportterülete, azonban az eredeti sportlétesítmények napjainkra elhagyottak, helyettük a kortárs építészet sportfunkciójú épületei láthatók, alacsony építészeti színvonalon. A parti nézetet ezek az épületek, az azokat jótékonyan takaró zöldfelületek és azok előtt az úszó sportlétesítmények határozzák meg, elhanyagolt állapotban.

P4 Palotai-sziget – ártéri erdő

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálatlal)

Mára csak nevében őrzi a sziget jelleget, a Duna mellékágát teljes mértékben feltöltötték. Jellege ártéri erdő, nagyon értékes faállománnyal, fürdésre is alkalmas parti fővennyel.

P5 Palotai-sziget – szennyvíztisztító

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálatlal)

A P4-esen belül az Észak-Pesti szennyvíztisztító telep területe, önálló gáttal levédve, ami a Duna felől rézsús partfalas megjelenést, az egyre dúsuló növényzet mögül ki-kibukkanó műtárgyakkal ipari megjelenést eredményez.

P6 Népsziget – zöld-, és üdülőterület

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálatlal)

A „sziget” az Újpesti öblöt öleli körül, valójában félsziget, az elmúlt század 60-as éveinek vállalati üdülőivel, elhanyagolt állapotú sporttelepeivel. Parti megjelenését is ez a karakter határozza meg, amit még erősít a veszteglő, rossz állapotú hajók látványa, némileg a zöldfelületekkel enyhítve.

P7 Népsziget – ipari terület

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálatlal)

A P6-os-nak az Újpesti öböl felé néző oldala, amelynek karakterét a Hajójavító üzem rozsdáövezete, függőleges vasbeton partfala, és főleg télen a téli kikötőben veszteglő hajók látványa határozza meg. Az öböl felett áthúzódó 20kV-os távvezeték is fontos karakter eleme a helynek.

P8 Újpesti-öböl – Váci út menti terület

(az 1999-es vizsgálat kibővítése északi irányba)

Az Újpesti öböl keleti partja a Váci út menti keskeny ipari terület 1999 óta szanált sávja, az egykori ipari kikötő függőleges vasbeton falával, ahol a zöldterület nehezen hódítja vissza az ipari tájat.

P9 Foka-öböl – Marina part

(új karakter-terület, az 1999-es vizsgálatnál még P8 része)

A kortárs ingatlanfejlesztés utóbbi években született elrettentő példája terület felhasználásban, beépítési sűrűségben és építészeti minőségben egyaránt. A kiépített parti védőmű kétszintes; a kő-, beton alsó szint fölött gyeprézsű jelenik meg, sajnos kevés fával, pedig az takarhatná a Duna felől a park látványát.

P10 Vizafogó – Dagály

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálatlal)

A Dagály fürdő területe kiépített rézsús kőparttal, mely felett a zöldfelület a meghatározó. Ezen a látványon várhatóan kedvezőtlen változást fog eredményezni a tervezett nagy vízi sportközpont megjelenése.

P11 Árpád-híd pesti hídfője

(új karakter-terület, az 1999-es vizsgálatnál még P12 része)

A XIII. kerület nagyvárosi ambícióinak „felhőkarcoló” a hídfőben, mögöttük az új kerületközpont intenzív nagyvárosias beépítéssel, valamennyi az utóbbi két évtized terméke. A part épített rézsúval rendezett.

P12 Vizafogó lakótelep és Kárpát utcai lakótelep

(lehatárolásánál változás az új P11 karakterterület leválasztása)

Intenzív, nagyvárosias beépítés, a Vizafogónál jó építészeti minőségben. A zárt, magas épített térfalak látványát jótékonyan takarja a sűrű parti zöldterület, az északi végén sportterületeket is magába rejtve. A parti zöldsávnak a beépítését szigorúan korlátozni szükséges. A kiépített rézsús partfal a Dráva utcától délre kétszintessé válik, kétszintes rakparti forgalommal, a felső rakpart függőleges kőfal fölött jelenik meg.

P13 Újlipótváros – Szt. István park

(déli határkorrekció a Margit-híd irányába)

Az egykori angyalföldi iparterület helyén a két világháború között egységesen beépített nagyvárosi lakóterület, vakolt lyukarchitektúrával, a Szent István park térbővületével és intenzív zöldterületével. A kétszintes, kiépített rakparton gépkocsi forgalom bonyolódik, a felső rakpart üdítő látványa a rendezett fasor. A part meghatározója a sok kikötő és az azokban, néhol több sorban is veszteglő személyhajók látványa.

- P14 Margit-híd pesti hídfő**
(északi határkorrekció a Margit-híd irányába)
A hídfő egységes képét az azonos magasságú térfalak által közrefogott két rendezett park adja, intenzív zöldfelületével. A hídfők környékét minden esetben az intenzív gépkocsiforgalom jellemzi, itt azzal a megszorítással, hogy az északi oldal forgalma – a Pozsonyi út átmenő forgalmának megszüntetése miatt – jelentősen korlátozott.
- P15 Lipótváros – Parlamenti negyed**
(új karakter-terület, az 1999-es vizsgálatnál P15-16 nem volt megkülönböztetve)
A megállapított új karakter a nagyméretű, szabadonálló középületeket jelenti a Duna partján, az utóbbi évek világszínvonalú közterületi megújításaival. Ezek városi közterületek, ahol több az épített, mint a természetes elem, ezért a lépcsős és függőleges rakpartok látványát itt nem ellensúlyozzák intenzív zöldfelületek.
- P16 Lipótváros – lakónegyed**
(új karakter-terület, az 1999-es vizsgálatnál P15-16 nem volt megkülönböztetve)
Budapest legegységesebben megjelenő klasszicista házsora, több jelentős középülettel, vakolt lyukarchitektúrával. A partközeli beépítés előtt kétszintű rakparti forgalom és villamosközlekedés is bonyolódik, ezért zöldfelületre kevés a lehetőség. Csupán a függőleges kőfalú alsó rakparton jelennek meg az utóbbi években telepített fasorok.
- P17 Lánchíd pesti hídfő – Széchényi István tér**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
A Lánchíd ikonikus képe mellett a szabályos alaprajzú tér, a város fontos középületeivel adják a hídfő egységes képét, amelynek aszimmetriáját a partfalak különbözőségén túl a hidra való felhajtás és a déli oldalon intenzíven megjelenő állóhajók adják.
- P18 Belváros - Duna-korzó**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
Egységes látványát a függőleges partfalak előtt veszteglő, vendéglátó állóhajók adják, a felső rakparton rekonstruált Duna-korzóval. A Duna parti két új szálloda semmilyen tekintetben nem illeszkedik a történelmi térfal látványába (ld. vizsgálatokat!), a 60'-as évek városépítészeti és építészeti önbizalmának első lépései a Duna part léptékváltására, amire ma már azt mondhatjuk, hogy hál' Istennek nem folytatódott.
- P19 Belváros - Erzsébet híd pesti hídfő**
(határkorrekció a hídfő kiemelésére)
Akármennyire is aszimmetrikus a hídfő két oldala (nem csak térileg, hanem a Belvárosi templom miatt is), az Erzsébet hídhoz való viszonya miatt ez mégiscsak egy karakter-terület, Duna parti partfala, hátraugró térfalainak beépítése és a rendezett, ill. rendezés alatt álló közparkjai miatt.
- P20 Belváros – Belgrád rakpart**
(határkorrekció a hídfő kiemelésére)
A Duna parti zárt sorú, nagyvárosi beépítés különböző korok, különböző házaiból áll. Az alsó rakparti út ezen a rövid szakaszon a felső rakpartra kerül, aminek valószínűleg a nemzetközi hajó kikötő az oka. A kiépített kikötő, de különösen a szinte állandóan itt álló, nagy személyhajók látványa talán meghatározóbb, mint az épületek.
- P21 Belső-Ferencváros – Várház negyed**
(új karakter-terület, az 1999-es vizsgálatnál a közraktárak meg voltak különböztetve)
Szinte az egyetlen hídfő, amely nem önálló karakter-területként jelenik meg, mivel annyira eltérő a két oldala. A déli oldalon induló középületek sorába illeszkedik a Bálna új épülettömege, ami a karakterhatárok módosítását is szükségessé tette. A partfal a hídfőnél lévő alsó rakparti szakasztól eltekintve, egységesen épített, függőleges kőfal. A parti védművek miatt ezen a szakaszon nagyon kevés fa található természetes környezetben.
- P22 Belső-Ferencváros – Nehru part**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
Folytatódik a P21-es terület függőleges partfala, de e fölött a park intenzív zöldfelülete jelenik meg, nyári időszakban teljesen takarva a hátrahúzódo, zárt sorú beépítést, amelynek épületei már kivétel nélkül a XX. században születtek.
- P23 Petőfi-híd pesti hídfő**
(új karakter-terület, az 1999-es vizsgálatnál P23-24-25 nem volt megkülönböztetve)
A P23-24-25-ös terület sokat artikulálódott az elmúlt tizenöt évben, aminek önálló karakterű területévé vált a hídfő környezete. Ezt az alapvetően közlekedési területet legjobban a mozgás dinamikája jellemzi, a hidra vezető műtárgyakkal, az innen induló HÉV állomásával, a 4-es, 6-os villamos átszálló helyével. Ehhez képest a beépítés térfala, a zöldterületi jelleg háttérbe szorul.
- P24 Középső-Ferencváros – Milleniumi lakónegyed**
(új karakter-terület, az 1999-es vizsgálatnál P23-24-25 nem volt megkülönböztetve)
Az egykori MÁV területek beépítése az utóbbi évek változása. Az új beépítésnek ezen a szakaszán az utcákkal osztott, Dunához közeli beépítés, az egységes térfalmagasság és a nem kellően szabályozott építészeti karakter a jellemző. Ennek következtében a rövid építési idő ellenére meglehetősen nagy az anyaghasználatban és az építészeti minőségben megjelenő karakterek skálája. Ehhez képest egységes a rakpart függőleges partfala és a zöldterület hiánya.
- P25 Középső-Ferencváros – Milleniumi kulturális negyed**
(új karakter-terület, az 1999-es vizsgálatnál P23-24-25 nem volt megkülönböztetve)
A majdnem egyidőben beépült területen belül önálló karakterű a szabadonálló, kulturális közintézmények területe, ahol már a zöldfelületek is szóhoz juthattak.
- P26 Külső-Ferencváros**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
A területen az elmúlt tizenöt év alatt szinte semmi nem változott; pusztuló iparterület, a betonüzem Dunába ürített mixerei által kialakult „beton fövény” a parton, mellyel elkeseredett és kilátástalan harcot folytatnak a parti zöldterületek.
- P27 Kvassay-zsilip**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
A két iparterület között igazi természeti idill a dús növényzet között induló Soroksári Duna-ág, közepén a már lassan muzeális értéket képviselő mérnöki műtárggyal, a mellékág vízszintjét szabályozó Kvassay zsilippel.
- P28 Csepel - szigetcsúcs**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
Erodálódott terület, melynek a köves parti fövénye fölött erősödő zöldsáv húzódik, mely jótékonyan takarja a Dél-Pesti szennyvíztisztító telep műtárgyait. E zöldsáv a feltöltött szabadkikötői öbölnél szakad meg a felhalmozott töltőanyag sivár látványával.
- P29 Csepel - szabadkikötő**
(1999-ben nem vizsgált terület)
Innentől kezdve délre az 1999-es karaktervizsgálat által nem érintett területekre kerültünk. Ezek közül a legészakibbnak a látványát a szabadkikötők öblei határozzák meg köves partjaikkal, viszonylag kevés zöldfelülettel. Az öblökbe betekintve a kikötők műtárgyai tűnnek fel. A terület jellegzetes karaktereleme a Dunát átszelő magasfeszültségű távvezeték.
- P30 Csepel-Művek**
(1999-ben nem vizsgált terület)
A Csepel Vas- és Fémművek iparterülete, mely óriási fémdobozáival, részben működő volta ellenére, mégiscsak rozsdáövezet, a zöldterület teljes hiányával. Dél felé haladva, a kiszolgáló iparvágányok

átalakulóban lévő területe is ez a kategória, de épületek nélkül, és itt mintha megkezdte volna a természet a terület visszahódítását a Duna-parton.

P31 Csepel - Rózsadomb part

(1999-ben nem vizsgált terület)

Duna felőli látványában intenzív zöldterület, kavicsos parti fövennyel. Fürdőhelynek is kiváló lehetne, ha nem lenne a Vízművek lezárt területe.

Budai oldal (B)

B1 Püskösdűlői part

(1999-ben nem vizsgált terület)

Kavicsos parti fűvény, intenzív zölddel és a fák között fel-felvillanó többszintes üdülőépületekkel.

B2 Római part

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)

Lényegileg hasonló a B1-hez, attól a beépítés sűrűségében és a sportfunkció erősödésében különbözik, aminek Dunára lefutó beton sávjai szakítják meg sűrűbben a kavicsos parti fűvenyt.

B3 Óbuda – Gázgyár, fejlesztési terület

(új felosztás az 1999-es vizsgálathoz képest)

Korábban a B4-gyel egy karakter-területre esett, és ez az a terület egység, amely a mai napig őrzi akkori állapotát, ami a felhagyott gázgyári területet, a többségükben elbontott ipari épületeket és egy ipari műemlék (a gázfejlesztő torony) felújítását jelenti. Partja még a Gázgyár idejéből itt maradt kőrészű, zöldterületi értéke – a magas talajszennyezettségnek köszönhetően – nem számottevő.

B4 Óbuda – Gázgyár, Graphisoft-park

(új felosztás az 1999-es vizsgálathoz képest)

A korábbi egy karakter-területnek ez a gyökeresen megváltozott része, ami az elmúlt tizenöt év Graphisoft fejlesztéseinek köszönhető. A zöld ipari park jelleget a tervezett, magas minőségű közterületek és a parti platánfasor erősíti. Partját itt is a Gázgyár idejéből itt maradt kőrészű képezi.

B5 Óbuda – Gázgyár, parti lakónegyed

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)

Itt minden változatlan. A Gázgyár tisztségviselőinek szabadonálló, jobb kort megélt villaépületeit a gyönyörű platánfasoros parti sétány még vonzóbbá teszi. A sétányon a forgalom minimális a déli irányból való megközelíthetlensége miatt.

B6 Óbuda - Kaszásdűlői part, lakónegyed

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)

A szomszédos B5-ös területtől az különbözteti meg, hogy a villák lassan elmaradoznak és a háttér megváltozott; mintegy zárványként jelenik meg az ipari jellegű területen a földszintes családiházak, zöldövezet jellegű beépítés.

B7 Óbuda - Kaszásdűlői part, ipari negyed

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)

A parti zöldsáv lassan elfogy, és egyre intenzívebben jelenik meg az ipari rozsdáövezet, amelyen belül az utóbbi idők új épületei is fel-felbukkannak. A kőrészűs partfal felett nagy forgalmú autópályát, majd azt követően a HÉV vasútvonala teszi megközelíthetlenné a Duna partot ezen a szakaszon.

B8 Óbuda - Kaszásdűlői part, 'laktanya- negyed'

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)

A rozsdáövezeti jelleg itt sem változik, a zöld még kevesebb, de a háttérben megjelennek a tízemeletes panelépületek, amelyeknek lakói szintén keresik a kapcsolatot a Duna parttal.

B9 Óbuda - Óváros

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)

A Duna parti közlekedési köteg itt is elválasztja a várost a víztől, de beépítésében, funkciójában mégis jelentősen eltér szomszédjaitól azzal, hogy őrzi Óbuda történelmi központjának léptékét, hangulatát, ami a víz felől is karakteresen megjelenik. Zöld itt is csak nagyon gyéren található.

B10 Hajógyári sziget - ipari terület

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)

A szigetnek nevet adó, XIX. századi alapítású Hajógyár területe az, ami karakteresen különbözik a sziget fennmaradó részétől. Alapvetően rozsdáövezet, azonban a többi hasonló területhez képest (részleteiben) működő utóhasznosítással az egykori iparcsarnokok tekintetében. Partján kikötői mérnöki műtárgyak, a déli csücsökben funkcionáló yacht-kikötővel.

B11 Hajógyári sziget – zöldterület

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)

A sziget B10-en felül fennmaradó, része, sport-rekreációs funkcióval, intenzív zöldterületi értékkel. A sziget arculata a Sziget-fesztivál egyhetes időtartama alatt jelentősen megváltozik, amit jótékonyan begyógyít a természet az év fennmaradó részében. Partja köves parti fűvény.

B12 Margitsziget

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)

A Hajógyári szigettel összehasonlítva a Margitsziget jóval rendezettebb, zöldfelülete intenzívebb, tervezett és karbantartott. A zöldben csak egy-egy nagyobb sport-rekreációs funkciójú épület (uszoda, strand, szálloda) jelenik meg a Duna felől, ahonnan a látvány fontos eleme az épített kőrészű és a köves parti fűvény.

B13 Árpád híd budai hídfő (dél)

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)

Az Árpád hídtól Dél felé indulva ez az a rövid partszakasz, ahol az út és HÉV közlekedési kötege teljes mértékben elválasztja a Dunát a várostól. Megközelíthetetlen partja kettős kőrészűvel kiépített, mely fölött sziluettben megjelenik a régi Óbuda egy kis darabja, majd amögött a 200 méter hosszú „faluház”, végül az egyre jobban beépülő budai hegyvidék. Mindez azért látható, mert a parton szinte egyáltalán nincs fa, ami ezeket eltakarhatná.

B14 Óbuda - Lajos utcai lakótelep

(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)

Ezen a partszakaszon is meghatározó a paneles lakótelep látványa, de előtérben megjelenik a keskeny parti zöldsáv sport-, rekreációs funkciókkal, zárvány jellege miatt meglehetősen lerobbant állapotban. Partja kőrészű.

B15 Újlaki part

(déli határkorrekció az Árpád-híd irányába)

A parti zöldsáv lassan elmarad és előbukkan mögüle a többszintes, zárt sorú beépítés, amelyet csak a Zsigmond tér zöldje szakít meg. A parton kőből épített rézsű, háttérben a Rózsadomb szinte már teljes mértékben beépült sziluettje. A déli határkorrekció a Császár uszoda területének B16-ba való átsorolása miatt vált szükségessé.

B16 Felhévizi part

(északi határkorrekció az Árpád-híd irányába, déli a Lánchíd irányába)

A koncentrált, kétszintes parti közlekedési útvonalak mögött ligetes zöldsáv húzódik meg, helyenként intenzív zöldfelületi értékkel. Ezek a helyeken nehezen tudnak érvényesülni a hátrébb lévő síkban elhelyezkedő, elsősorban gyógyászati és uszoda funkciójú épületek. A ligetes rész átkúszik a Margithíd déli oldalára is, így ezen a helyen sem értelmezhető a hídfő karakter.

- B17 Viziváros**
(1999-es déli/északi Viziváros megkülönböztetés eltörölve)
A korábban két karakter-terület közös vonásai, melyek alapján egybe kerültek: egységesen kétszintes rakpart, mindkettő függőleges kő partfallal, fölötte parti sétaút folyamatos fasorral, a parton zárt sorú beépítés különböző korokban épült, sokféle és sokszínű épülettel, ami egy-egy közbeékelődött térrel, máshol szabadonálló épülettel szakad meg. Háttérben az emelkedő Várhegy, majd a Budai hegység természetes, zöld sziluettje.
- B18 Lánchíd budai hídfő**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
A hídfő annak ellenére egy karakter-terület, hogy a szimmetrikus tér térfalai ma már csak nyomokban léteznek. A Lánchíd és az Alagút együttese annyira erős, hogy egyben tartja a hídfő környezetét, amely körforgalmú csomópontjával, a siklóval és a felette magasodó Sándor palotával mindenképpen egy összetartozó karaktert testesítenek meg.
- B19 Várbazár**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
A közelmúltban felújított Várbazár és környezete már az 1999-es vizsgálatban is egy egységet képezett, ami mára még nyilvánvalóbbá vált. Az építészeti homogenitáson túl a parti fasor mögötti zöldterület, majd a magas szinten felújított közterület és a háttérben magasodó királyi palota fogja ezt a területet egy karakter egységbe.
- B20 Tabán – Erzsébet-híd budai hídfő**
(déli határkorrekció a Szabadság-híd irányába)
Aszimmetrikus volta ellenére a hídfő környezete itt is egy karakter-területnek számít, amit a környezetét meghatározó közlekedési műtárgy és az intenzív természeti háttér jelenléte tesz indokolttá. Ehhez képest a Döbrentei téri két tömb beépítése másodlagos jelentőségű. A kőrészűs partfal itt is erős karakter elem, amit az Ördögárok torkolata tesz hangsúlyossá.
- B21 Gellérthegy - Rudas fürdő**
(északi határkorrekció a Szabadság-híd irányába)
A határkorrekciót a hídfő erős karaktere indokolta, de ugyanilyen erősnek számít a Rudas fürdő épületegyüttesének jelenléte a Gellérthegy meredek sziklafala előtt, a szűk közlekedési terület szigetén. A képet a sziklafal felett zöld sapka zárja le. Az alsó rakpart ezen a szakaszon lépcsős kialakítású, ami a lejtás hiányában nem igazán használható ki.
- B22 Gellérthegy - Szt. Gellért rakpart**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
A Gellérthegy zöldbe forduló térfalának a látványa a meghatározó ezen a területen. Az összeszűkülő közlekedési területen meglehetősen nagy forgalom bonyolódik mindkét irányban. Ebbe a felső rakpart járdáján haladó kerékpáros út is fontos elemnek számít, amit az utóbbi idők fasor telepítése kiemel környezetéből. Az alsó rakpart ezen a szakaszon lépcsős kialakítású, ami a lejtás hiányában nem igazán használható ki.
- B23 Gellérthegy - Szabadság-híd budai hídfő**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
Ez is egy aszimmetrikus hídfő, egyik oldalán a Gellérthegy magasodik, a másikon a Gellért fürdő nagy épülettömbje, de éppen e két elem téralkotó ereje teszi a hídfőt egy karakter egységgé. Az alsó rakpart ezen a szakaszon is lépcsős kialakítású, ami a Szabadság híd két oldalán való lejutási lehetőség miatt használható, de a nagy alsó rakparti forgalom miatt csak korlátozottan.
- B24 Lágymányos – Műegyetem**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
Egy két épületétől eltekintve a Műegyetem campusa egységesen őrzi a XX. század elején, az akkor feltöltött területen, egy időben megépült középület jelleget, aminek meghatározója a téglá architektúra. A felső rakparton nagyon hiányzik a fasor, de az alsó rakpart ezen a szakaszon is lépcsős kialakítású lehetne, ami a lejutási lehetőségek bővítésével igazi Duna kapcsolatot adhatna a campusnak.
- B25 Petőfi-híd budai hídfő**
(lehatárolása azonos az 1999-es vizsgálattal)
A közlekedési csomópont térfalak hiányában is hídfő karakterűvé teszi ezt a területet, amely beépítési hiányként is megjelenik a két egyetemi campus között. A műtárgyak közötti zöldfelületek intenzitásán és minőségén lehetne javítani.
- B26 Lágymányos – Déli Campus**
(déli határkorrekció a Rákóczi-híd irányába)
A határkorrekciót az Infopark beépülése tette szükségessé, mert ezzel a Déli Campus szerves részévé vált. Meghatározó a téglá architektúra, ami érvényesül a part látványában, különösen a déli végén, mivel itt még hiányzik az a fásítás, ami az északi végén ligetes campus hatást ad a két híd közötti területnek. A parton kétszintes kőrészű épült, amely nehezen lesz képes javítani a jelenlegi campus-Duna kapcsolaton.
- B27 Rákóczi-híd budai hídfő**
(új karakter-terület, az 1999-es vizsgálatnál B27-29 nem volt megkülönböztetve)
Az akkor csak négy éve átadott Lágymányosi híd 1999-ben még nem jelent meg önálló karakter-területként a vizsgálatokban, pedig a nagy szintkülönbségek miatt a hídra való fel-, ill. az onnan való lejtás nagy kiterjedésű mérnöki műtárgyak építését tette szükségessé, ami – különösen a vasúti híddal együtt – nagyon erős hídfő karaktert adott a területnek.
- B28 Kopaszi-gát**
(új karakter-terület, az 1999-es vizsgálatnál B27-29 nem volt megkülönböztetve)
Az eltelt tizenöt évnek és a Budai hídfőben tervezett ingatlanfejlesztésnek köszönhetően a Kopaszi gát a főváros kiemelkedő közterületévé, a lakosság kedvenc pihenő helyévé vált. A gát partfalainak rendezését köztéri burkolatok és bútorok egészítették magas színvonalon és az a pavilonsor, melynek több eleme a mai napig nem kapott funkciót. Csak reménykedhetünk benne, hogy a Lágymányosi hídfő beépítése szolidabb lesz a mai szabályozási tervek által megengedettnél.
- B29 Kelenföld – ipari terület**
(új karakter-terület, az 1999-es vizsgálatnál B27-29 nem volt megkülönböztetve)
Ez az a karakter, amely 1999-ben a B27-29 területeket közösen jellemezte. Felhagyott és részben működő iparterület, amelyet jótékonyan takar a parti zöldsáv a Duna felől. A part egyébként nem kiépített, hanem kőszórásos fövény.
- B30 Albertfalva – beépítetlen/fejlesztési terület**
(1999-ben nem vizsgált terület)
Az 1999-es vizsgálatok inntól kezdve Dél felé nem vizsgálták a budai Duna partot, ezért ezek új karakter-területek. A B30 abban különbözik a szomszédos B29-től, hogy itt már megtörtént az iparterület szanálása és várja a fejlesztőket a beérkező 6-os út és a Duna közötti keskeny terület. A Duna felőli látványában itt is a parti zöldsáv a meghatározó.
- B31 Albertfalva – ipari terület**
(1999-ben nem vizsgált terület)
A rendezett, de burkolatlan kettős rézsűs partfal felett ritkul a zöld és rajta át-áttűnek az albertfalvai megújult iparterület fém dobozai.
- B32 Budafok – beépítetlen/fejlesztési terület**
(1999-ben nem vizsgált terület)
A Duna part szinte teljesen beépítetlen területe az egykori római katonai tábor helyét őrzi, régészetiileg védett terület, a déli végében transzformátor teleppel, amelyet a Duna felett húzódó 20 kV-os távvezeték táplál.

B33 Budafok – Belváros

(1999-ben nem vizsgált terület)

A 6-os út és a vasúti töltés fölött magasodnak a városközpont tizenkét emeletes lakóépületei, mintegy keresve a kapcsolatot a Dunával és Csepel szigettel és egyben eltakarva a mögötte magasodó dombot és „lefokozva” a körülötte meglévő kisvárosi karaktert. A rendezett parton nem sok hely maradt a zöldnek, pedig barátságosabbá tehetné a Duna felőli látványt.

B34 Budafok – Borhegy

(1999-ben nem vizsgált terület)

Ezen a szakaszon is uralkodó a sivár partmenti közlekedő sáv, de fölötte megjelenik a budafoki pincesor zárt sorú beépítése, a felett pedig zöld domb emelkedik.

B35 Háros - iparterület

(1999-ben nem vizsgált terület)

A közlekedési köteg eltávolodik a Dunától és a folyótól elnyert területen intenzív ipari beépítés jelenik meg a parti zöldsávval jótékonyan takarva. Ezért nem is tűnik fel a túlszűfolt ipari terület reménytelennek látszó küzdelme a túlélésért.

B36 Hárosi-öböl – északi terület

(1999-ben nem vizsgált terület)

Zöldbeágyazott iparterület alacsonyabb beépítéssel és rendezettebb körülményekkel, habár ebből sem sok látszik az öböl felől, mert a parton itt is intenzív zöldsáv húzódik. Ettől a területtől nincs megkülönböztetve a Háros-sziget északi csücskéből lecsipett katonai terület, mert karakterében és a Duna felőli megjelenésében ahhoz hasonló.

B37 Hárosi-sziget – ártéri erdő

(1999-ben nem vizsgált terület)

Védett ártéri erdő az eredeti természet látványával, ami a honvédség általi használatának köszönheti létét.

B38 Hárosi-öböl – horgásztelep

(1999-ben nem vizsgált terület)

Kis zárvány a Háros-öböl partján, kis üdülőterület alacsony beépítéssel, rendezett utakkal és sok zölddel. Az öböl felől szintén a zöld látványa a meghatározó.

B39 Nagytétény - M0 autópályahíd hídfő

(1999-ben nem vizsgált terület)

A közlekedési csomópont számára kisajátított terület, amelynek a 6-os út felőli részén intenzív ingatlanfejlesztés várható. Fontos, hogy ez szabályozott legyen és a Duna felé eső természeti környezet - amit az M0-ás híd lábakra állítása is tiszteletben tartott - érintetlen maradjon.

B40 Nagytétény – parti lakóterület

(1999-ben nem vizsgált terület)

Mintha az M0-ás híd építését megelőző kisajátítások előtt ez a terület egészen B38-ig tartott volna, mert karaktere azzal teljesen megegyezik. Különbség talán csak annyi, hogy ez a terület nem az öbölre, hanem a Dunára néz.

B41 Nagytétény – beépítetlen part

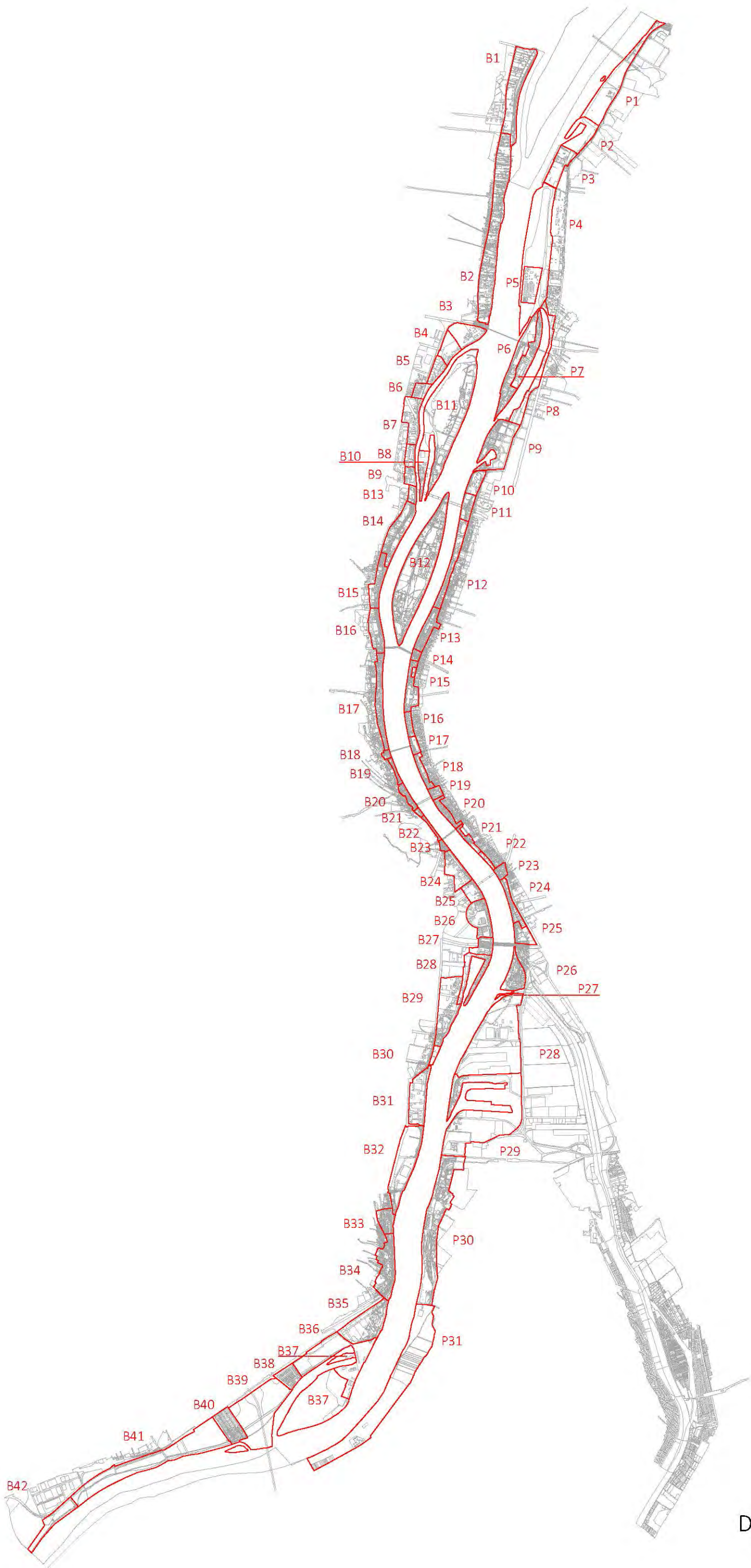
(1999-ben nem vizsgált terület)

Ingatlanfejlesztésre előkészített, lekerített és szanált terület, parti zöldsávval. A szabályozás és az engedélyezés nagy felelőssége, hogyan alakítja ennek az értékes Duna parti területnek a jövőjét.

B42 Nagytétény – ártéri erdő

(1999-ben nem vizsgált terület)

Érintetlen ártéri erdő, köves parti fönnyel. A terület zöldterületi karakterének megőrzése – a dél felől zöldbe érkezés dramaturgiája szempontjából- rendkívül fontos.



DUNA PARTI KARAKTER TERÜLETEK

Duna parti átfogó karakter-zónák

(a karakter-területek értékelése alapján)

Vizsgálataink következő lépcsőjében, kicsit eltávolodva a térképtől, kezdenek elmosódni az éles határok az önálló karakterű területek között, egyre inkább jelennek meg a szomszédos területek közös vonásai, ugyanakkor egyre markánsabban észlelhető az átfogó karakterek egymástól eltérő jellege. Megfelelő távolságból szemlélve arra is választ kapunk, hogy a teljes budapesti Duna-parton hol jelennek meg az egymással kapcsolatban nem lévő, de egymással megegyező karakter-zónák, amelyeket a térképen azonos színnel jelöltünk. Összesen 12 ilyen átfogó karakter-zónát definiáltunk a budapesti Duna parton, a térképen eltérő színekkel jelölve.

„Z” jelű zóna

Definíció:

Zöldterületi dominanciával bíró, beépítetlen vagy csekély mértékben beépített terület (pl: ártéri erdő, horgásztelep, nagyméretű park)

Elhelyezkedés:

Északon, a pesti oldalon, Megyertől a Népszigetig nyúló part (P1-P6), a Hajógyári-sziget zöldterületi része (B11), a Margitsziget (B12), illetve délen, a budai oldalon, a Háros-sziget erdős része és a további partszakasz a közigazgatási határig (B37-42), valamint a Csepel-szigeten, az iparterület alatti zóna (P31).

„R” jelű zóna

Definíció:

Rekreációs, zöldbe ágyazott, közepes mértékben beépített terület (pl: üdülőtérület, rekreációs park)

Elhelyezkedés:

Északon, a budai oldalon, a vasúti híd feletti terület a közigazgatási határig (B1-2), valamint, a pesti oldalon, a Dagály-fürdő területe (P10), illetve délen, a Kopaszi-gát (B28).

„H” jelű zóna

Definíció:

Hegyes-sziklás, zöldfelület előtti, keskeny, minimálisan beépített parti sáv.

Elhelyezkedés:

Az Erzsébet-híd és a Szabadság-híd közötti budai part, a Gellérthegy sziklás 'térfalával' (B21-23).

„T1” jelű zóna

Definíció:

Telepszerű, zöldbe ágyazott, közepes mértékben és magassággal beépített terület (pl: „zöld” iroda-park és/vagy lakópark, lakónegyed)

Elhelyezkedés:

Északon, a budai oldalon, az óbudai Gázgyár-negyedben kialakított Graphisoft-park és lakópark, valamint a Kaszásdűlői kertés lakónegyed (B3-6).

„T2” jelű zóna

Definíció:

Telepszerű, zöld, part menti sáv mögötti, intenzív mértékben és nagy magassággal beépített terület (pl: Duna parti lakótelepek, 'lakó- és iroda-tornyok')

Elhelyezkedés:

Északon, a budai oldalon, a Lajos utcai lakótelep Óbudán (B14), illetve a pesti oldalon, a Marina part (P9), valamint az Árpád-híd pesti hídfője és a Vizafogó lakótelep (P11-12).

„N1” jelű zóna

Definíció:

Nagyvárosias, part menti, intenzíven és alapvetően zárt sorúan beépített terület, parkosított terekkel, illetve part menti zöldterületekkel. A területen található 1-1 jelentősebb volumenű, szabadon álló épület is. (pl: belvárosi beépítés, hídfők).

Elhelyezkedés:

A pesti oldalon, a Szt. István Parktól a Petőfi-híd alatti Milleniumi lakónegyedig (P13-P24), illetve a budai oldalon, Óbuda-Újlak parti sávjától a Lánchídig (B15-18).

„N2” jelű zóna

Definíció:

Nagyvárosias, part menti, nagy volumenű, szabadon álló épületekkel beépített terület. A zöldfelület a beépítések között jelenik meg (pl: campus, kulturális negyed).

Elhelyezkedés:

A pesti oldalon, a Rákóczi-híd feletti Milleniumi kulturális negyed (P25), illetve a budai oldalon, a Múgyetemtől a Rákóczi-hídig (B24-27).

„N3” jelű zóna

Definíció:

Nagyvárosias, part menti, speciális karakter. Meghatározó Budai Vár közelsége, látványa, illetve a nagyobb arányú zöldfelületek.

Elhelyezkedés:

A Lánchíd és Erzsébet-híd közötti budai part, a Várbazárral és a Tabán előtti beépítéssel (B19-20).

„K1” jelű zóna

Definíció:

Kisvárosias, part menti, beépítés (pl: régebbi településrész 'zárványa').

Elhelyezkedés:

A budai oldalon, Óbuda-Óváros, az Árpád híd hídfőjének két oldalán (B8 és B13).

„K2” jelű zóna

Definíció:

Kisvárosias beépítés, új telepszerű elemekkel, a parttól 'átjárhatatlan' közlekedési sávval elszigetelve. (pl: régebbi településrész 'pontházakkal', vasút, gyorsforgalmi út mellett).

Elhelyezkedés:

A budai oldalon, Budafok-Belváros és Borhegy (B33-34).

„IP1” jelű zóna

Definíció:

Ipari terület, barnamezős karakter (pl. működő, felhagyott, elbontott, üres területek).

Elhelyezkedés:

A pesti oldalon, a Rákóczi-híd alatti terület, a Csepel-szigetcsúcs (P26-28) és a Csepel Művek területe (P30), illetve a budai oldalon, Óbuda-Kaszásdűlő ipari jellegű területe (B7-8), Kelenföld, Albertfalva, Budafok ipari zónája (B29-32) és Háros iparterülete (B35-36).

„IP2” jelű zóna

Definíció:

Hajózással kapcsolatos ipari terület, 'dock' karakter. (pl. működő kikötő, hajógyár, vendéglátásra hasznosított területek).

Elhelyezkedés:

A pesti oldalon, az Újpesti-öböl partja (P7-8), valamint a Csepel Szabadkikötő területe (P29), illetve a budai oldalon, Óbuda-Kaszásdűlő ipari jellegű területei (B7-8), Kelenföld, Albertfalva, Budafok ipari zónája (B29-32) és Háros iparterülete (B35-36).

ÖSSZEGRZÉS:

A karakterzónák ismertetése és térképes ábrázolása után, azok térbeli elhelyezkedését tanulmányozva, újabb –immár városszerkezeti szintű- jellegzetességek állapíthatók meg. Ezen szerkezeti sajátosságokat, egyediségük és történetiségük okán védendőnek javasoljuk, mint Budapest Duna parti 'városszerkezeti karakterét'.

Megfigyelhető, hogy a fővárosi Duna parti sávot, észak és dél felől egyaránt egy-egy 'zöld' zóna vezeti be, gyűrűként fogva át azt (ld. 'Z' és 'R' karakterzónák). Ez a szimmetria fennáll a két szemközti partra vonatkoztatva is (pl. Római part és Megyeri part, illetve Háros- és Csepel-sziget 'zöld' parti sávja). Ezen karakter megőrzése nem csak városszerkezeti okokból indokolt, hanem a főváros ivóvízbázisának védelme és az 'ártéri puffer-területek' biztosítása végett is. *Fontosnak tartjuk, hogy ezen partszakaszokon kizárólag rekreációs célú fejlesztés legyen megengedett, egyéb beruházások (lakó- vagy irodaparkok, kereskedelem vagy ipar) csak a folyómedertől több száz méterre elhúzva létesülhessenek!*

A koncentrikus szerkezet 'magja', az a nagyvárosias karakterű terület, melynek határa északon a Margit-híd vonala felett, illetve délen a Rákóczi-hídnál húzható meg (ld: 'N1', 'N2', 'N3' zóna). Ezen a 'magon' belül, bár három eltérő karakterzóna -további vizsgálati szempontokat alkalmazva több mint 20 karakterterület-található, bizonyos szempontok alapján találunk koncentrikus, illetve a Duna két partjára is szimmetrikus szerkezeti jellegzetességeket. Ilyen például a város kronologikus fejlődés-térképe. *Kívánatos, hogy a jövőbeli fejlesztési területek kijelölésénél, ez a koncentrikusság és szimmetria ne boruljon fel!*

A 'zöld-gyűrű' és a 'mag' közötti parti sávok szerkezete már csak a Duna tengelyvonalára szimmetrikus. Ugyanis, míg délen, mindkét part, Kelenföldtől Budafokig, illetve Csepel nagy része még ipari, barnamezős zónába tartozik ('Ip2'), addig északon az iparterületek már jelentősen visszaszorultak (pl. Újpesti-öböl és Óbuda-Kaszásdűlő iparterületei). Ebben a zónában, északon, a rendszerváltás előtti évtizedekben, mindkét parton több nagyobb telepszerű lakónegyed, lakótelep is felépült ('T2'). *Ha konzekvensek maradunk, és a koncentrikus szerkezeti felépítést preferáljuk, az előbb leírt aszimmetria úgy volna 'orvosolható', ha a Rákóczi-híd alatti területen, mindkét parton alapvetően lakófunkciójú fejlesztés történne. (Ez az elképzelés nagyon is életszerű.) Fontos lenne viszont ide is 'átültetni' az északi lakótelepek azon pozitív telepítési elvét, hogy a part mentén széles zöldterületi sáv marad!*



- "H" jelű zóna
- "Z" jelű zóna
- "R" jelű zóna
- "T1" jelű zóna
- "T2" jelű zóna
- "N1" jelű zóna
- "N2" jelű zóna
- "N3" jelű zóna
- "K1" jelű zóna
- "K2" jelű zóna
- "IP1" jelű zóna
- "IP2" jelű zóna

DUNA PARTI ÁTFOGÓ KARAKTER-ZÓNÁK



Megyeri-híd



Megyeri vízkiemelő



Flotilla-öböl



Szentendrei-szigetcsúcs



Megyeri part



Megyeri part



Megyeri part



Palotai-sziget, szennyvíztisztító



Palotai-öböl



Népsziget



Újpesti-öböl bejárata (észak felé)



Újpesti-öböl bejárata alatti Marina-part



Újpesti-öböl bejárata, Népsziget



Újpesti-öböl, Marina-part



Újpesti-öböl, Marina-kikötő



Újpesti-öböl alsó harmada észak felé



Újpesti-öböl alsó harmada dél felé



Újpesti-öböl alsó harmada, Angyalföld



Újpesti-öböl alsó harmada, Népsziget



Újpesti-öböl alsó harmada, Népsziget



Újpesti-öböl középső része,



Újpesti-öböl középső része, Népsziget



Újpesti-öböl középső része, Népsziget-dokk



Újpesti-öböl középső része, vasúti híd



Újpesti-öböl középső része, Újpest



Újpesti-öböl, hídfő a Váci útnál



Újpesti-öböl északi vége



Árpád-híd északról



Marina-part, sétány



Foka-öböl, félsziget



Foka-öböl bejárata



Foka-öböl



Foka-öböl. kikötő



Dagály fürdő és Margit-szigetcsúcs



Népfürdő utcai sporttelepek



Margit-sziget, Nagyszálló



Margit-sziget, park



Margit-sziget, víztorony



Angyalföld, Dráva utca



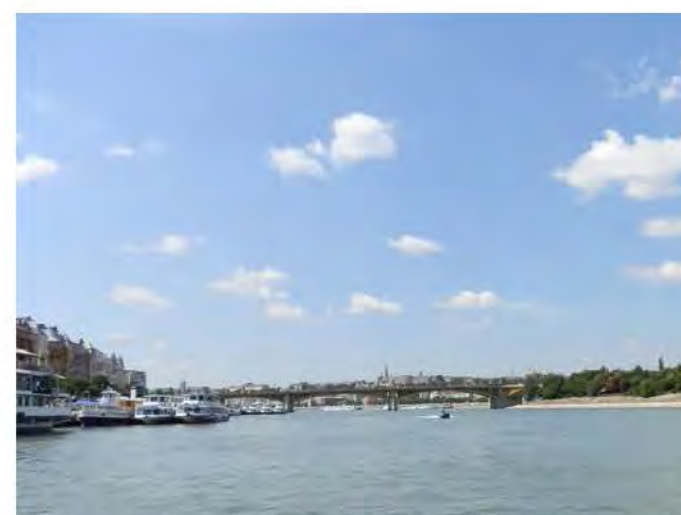
Angyalföld, Kárpát utcai lakótelep



Újlipótváros, református templom



Újlipótváros, Szent István-park



Margit-híd északról



Margit-híd, hajók több sorban



Margit-híd délről



Parlamenttől délre



Parlamenttől északra



Széchenyi-rakpart



Lánchíd, pesti hídfő északról



Lánchíd, pesti hídfő alatt



Lánchíd, pesti hídfő délről



Duna-korzó



Duna-korzó



Duna-korzó



Duna-korzó



Erzsébet-híd, pesti hídfő



Belgrád-rakpart



Belgrád-rakpart



Szabadság-híd, pesti hídfő



Közraktár utca



Cet



Nehru-park délről



Milleniumi negyed



Milleniumi negyed



Milleniumi negyed, Rákóczi-híd



Milleniumi negyed délről



Rákóczi-híd alatti terület (VITUKI)



Rákóczi-híd alatti terület (VITUKI) délről



Kvassay-zsilip bejárata



Csepel-szigetcsúcs



Főág a Kopaszi-ág alatt dél felé



Főág a Kopaszi-ág alatt észak felé



Csepeli-kikötő bejárata



Csepeli-kikötő déli ága



Csepeli-kikötő északi ága



Csepeli-kikötő kijárata



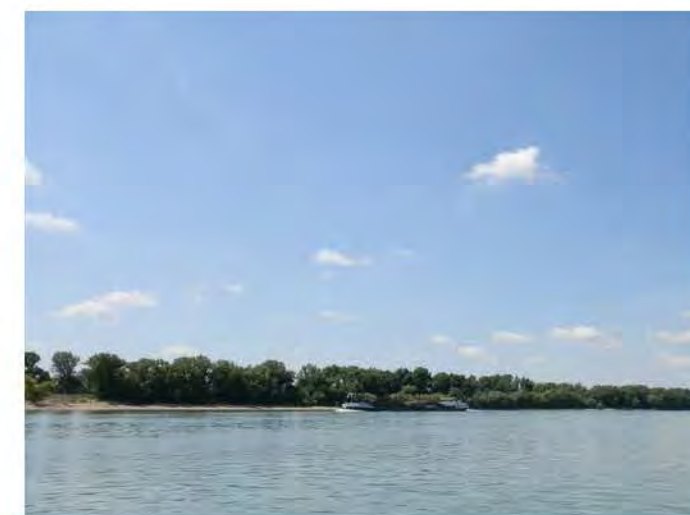
Csepel, MVM átfeszítés



Csepel-művek felett



Csepel-művek



Csepel, Rózsadomb melletti partszakasz



M0-s híd



Háros-öböl bejárata



Háros-öböl bejárata



Háros-sziget a főág felől



Háros-Sziget, sarkantyúk



Háros-sziget, ipartelep



Háros felett



Budafok alatt



Budafok, központ



Budafok, Duna utca



Albertfalva, dél



Albertfalva, észak



Albertfalva, MVM átfeszítés



Kopaszi-gát alatt



Kopaszi-gát alatt, részlet



Kopaszi-öböl bejárata



Kopaszi-öböl bejárata



Kopaszi-gát



Rákóczi-híd délről



Lágymányos, campus déli része



Lágymányos, campus északi része



Petőfi-híd, budai hídfő



Műegyetem déli része



Műegyetem északi része



Szent Gellért-tér



Szabadság-híd délről



Gellérthegy délről



Rudas-fürdő



Erzsébet-híd délről



Döbrentei tér



Kaszinó



Várbaár, Palota



Lánchíd délről



Clark Ádám tér



Bem-rakpart, déli rész



Szilágyi Dezsó tér



Batthyányi tértől délre



Batthyányi tért



Batthyányi tértől északra



Bem-rakpart, északi rész



Margit-híd



Margit-híd, budai hídfőtől északra



Margit-sziget, budai oldal



Lukács-fürdő



Császár-Komjádi Uszoda



Zsigmond tér



Szépvölgyi út



Tímár utca



Árpád-híd, budai oldal



Hajógyári-sziget, déli szigetcsúcs



Hajógyári-sziget, Árpád-híd



Hajógyári-sziget, főág



Hajógyári-sziget, északi szugetcsúcs



Gázgyár



Északi-összekötő vasúti híd



Római-part



Római-part



Római-part

FOLYÓPARTI FEJLESZTÉSEK EURÓPÁBAN

Megbízásunk része volt a kitekintés határainkon túlra, hogy más európai folyóparti városoknál hogyan oldották meg a vízzel való kapcsolatot. Természetesen mindenütt mások a körülmények, de a sokféle megközelítésből bizonyosan levonhatók olyan tanulságok, amelyek a budapesti Duna part távlati fejlesztésénél figyelembe vehetők.

A különbözőségek ellenére mégis vannak közös vonások, amelyek az ezredforduló táján megvalósított folyóparti rehabilitációkat egy közös nevezőre hozza. Ezek közül legfontosabb, hogy egy-, másfél évszázaddal korábban ezek a területek a fejlődő iparnak voltak kiváló területei, az ipari technológiákhoz szükséges nagymennyiségű víznek az elérhetősége miatt. Ennek eredménye szinte kivétel nélkül az lett, hogy az ipari területek elszigetelték a városokat az őket éltető folyóiktól.

A XX. század végére azonban Európában az ipari területeknek a működése többségükben leállt és rozsdáövezetté vált. A rendelkezésre álló anyagi lehetőségek függvényében elkezdtek átalakulni, mely átalakulásnak a lényege a város folyóhoz való közeledésének, város és folyó kapcsolatának intenzívebbé tételének tendenciája volt. Az eszköze pedig mindenütt az új közterületek kialakításával együtt járó rehabilitáció. Az utóbbi évtizedekben egyébként is minden korábbinál nagyobb figyelem fordult a közterületek felé, de ezen belül is megkülönböztetett a nagyvárosok folyópartjaira. Éppen ideje, hogy Budapesten is – ahol a Duna és a vele való kapcsolat meghatározó a város életében – ezek a változások mielőbb megtörténjenek.

Példáknak szinte kivétel nélkül olyanokat választottunk Európa területén, melyekkel lehetőségünk volt személyesen is megismerkedni, ami hitelesítheti a bemutatásukat. Az illusztrációk részben saját felvételek, részben az internetről letöltöttek.



Lyon/F



Berlin/D



Porto/P



Lisszabon/P



Dublin/IRL



Glasgow/GB



Hamburg/D

Rhone partja Lyonban

Habár léptékében kisebb, de arányaiban annyira hasonló a pesti Duna-parthoz, hogy vannak nézetei, ahol könnyen téveszthető, hogy melyikről is van szó. Példaértékű abból a szempontból, hogy a teljes, mintegy öt km-es szakaszon közös koncepció alapján, egyszerre és viszonylag rövid idő alatt rendezték város és folyó kapcsolatát. A meglévő természeti és épített adottságok és karakterek függvényében alakították egy közös dramaturgia mentén az egymás után következő, egymástól eltérő jellegű partszakaszokat. Az új karakterek széles skálán mozognak az érintetlen természettől az épített belvárosi terekig. A megvalósult rehabilitációról részletesen lehel olvasni Benkő Melinda és Fonyódi Mariann „Glocal-City” című könyvének 186-189. oldalán.

A következő öt példát az köti össze, hogy tengerhez közeli elhelyezkedésük miatt a folyók vízszintje követi a tengerszintek ár-apály ingadozását.



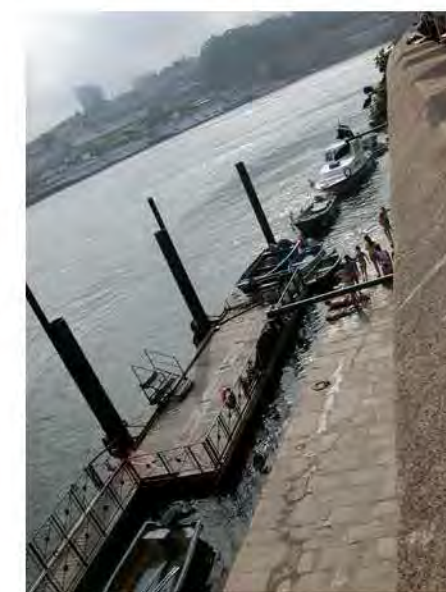
Spree partja Berlinben

Különlegessége, hogy a város méretéhez képest viszonylag keskeny, kanyargó folyócska rendkívül nagy szintkülönbséget hidal át a főváros területén. Ennek következtében zsiliprendszert építettek ki a folyó hosszában, ami egyrészt a sodrát csökkenti, másrészt hajózhatóvá teszi. A zsilipelési nehézségek ellenére feltűnően nagy a Spree személyhajó forgalma, de a teherszállításból is jelentősen kiveszi a részét. A zsilipelésnek másik következménye, hogy a folyó szintje lényegesen nem változik, ezért nincs szükség magas partfalakra, és a partok látványa állandónak mondható. Ezt az adottságot különösen jól használták ki az ezredfordulón megvalósult Kormányzati Negyed építésénél, amelyet mintegy átszel a Spree. A Reichstag, az új Főpályaudvar és a Kormányzati Negyed hármását a kanyargó folyó fogja egységbe a környezetében kialakított, land-art jellegű közterületi fejlesztéssel, melynek középpontjában a gyalogos és kerékpározó ember áll. A magas építészeti színvonalon és nemes anyagokkal kialakított új part szintje alig magasodik a vízszint fölé, ezért az ember folyamatosan vízközelségben érezheti magát rajta.



Douro partja Portóban

Az egykori ipari kikötők és az azokat kiszolgáló iparvágányok területén újjáépült meg a város közterülete, két oldalán eltérő karakterrel. Az északi oldal a Ribeira nevű, középkori eredetű történelmi városrész humanizált folyókapcsolatát teremtette meg, kizárólag épített elemekkel, míg a déli Vila Nova da Gaia területén megmaradtak a borházak és az azokat látogató turisták kiszolgáló felületei és létesítményei, alapvetően zöldterületi környezetben. Az egy helyen különösen beszűkülő öbölnek érdekes új eleme a vízfelület fölé bevezetett, lábakra állított útpálya. A megvalósult rehabilitációról részletesen lehet olvasni Benkő Melinda és Fonyódi Mariann „Glocal-City” című könyvének 194-195. oldalán.



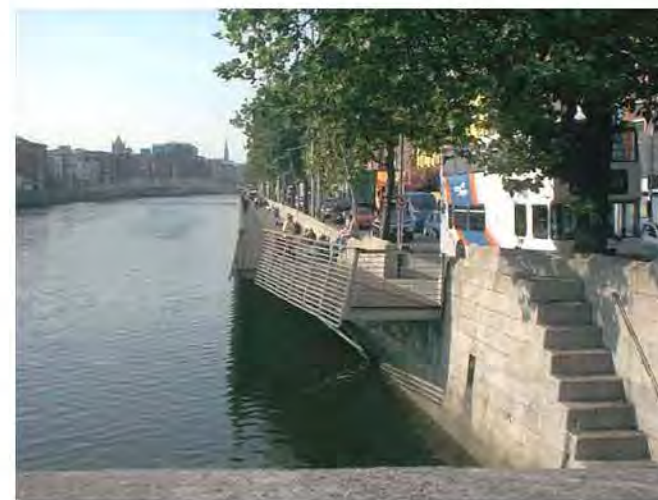
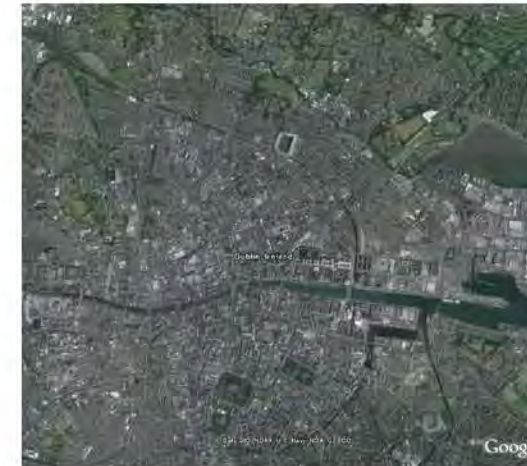
Tejo partja Lisszabonban

A folyó mielőtt eléri az Atlanti óceánt, tágas öböllé szélesedik, amelynek az északi partján telepedett meg Portugália fővárosa. Habár a Belém-i szorosban ellenőrizhető és védhető volt a folyótorok hajóforgalma, ha azon sikerült átjutni ellenséges szándékkal közeledő hajónak, szinte védtelen volt a város. Ezért hosszú ideig városfal emelkedett az öböl partján, melynek elbontása után a kikötés és az ipar telepedett meg rajta. Az utóbbi évek fejlesztései: a középkori városfal elbontása után létrejött, barokk tervezésű reprezentatív térnek, egyben Lisszabon főterének (Praca do Comercio) rehabilitációja, a közepén álló I. José lovas szobrával, valamint ettől keletre az egykori ipartelepek és az azokat kiszolgáló ipari kikötők és vasúti területek közterületi megújítása. A város képéhez hozzá tartozik a többszintes tengerjáró hajók látványa, amelyeknek nemzetközi kikötőjét a történelmileg kialakult helyén, közvetlen a városközpont előtt fejlesztik. A város és folyó partjának kapcsolata a rendelkezésre álló területek rehabilitációján túl jelentős - feltöltések által létrehozott- új felületekkel is gazdagodott az utóbbi években.



Liffey partja Dublinban

A tengertől csupán néhány kilométerre elhelyezkedő belvároshoz egyre szűkülő tölcésértorkolat vezet. Az árapály okozta vízingerő miatt végig magas partfalak között fut a folyó, de ennek ellenére nem ritkák a felső partokat is elöntő vízszintek. A tenger felől közeledve a külső, szélesebb vízfelületen óriási kikötő területek helyezkednek el, amelyek korábban a város központja felé is megtalálhatóak voltak. Ezen a külső szakaszon, a folyóhoz kapcsolódó iparterületek átalakulásával modern iroda negyed épült ki a Liffey partján, előtte széles, burkolt passzázs, több kortárs szoborcsoporttal. Ahogy haladunk a városközpont felé, a folyó és az őt övező beépítés is egyre szűkebb, a parti házsor és a folyó közötti terület - a kialakult hagyományoknak megfelelően – egyre inkább a gépkocsis közlekedésé. A gyalogosok kiszorultak a Liffey felső rakpartjáról, ezért a magas kő partfalból a víz fölé konzolosan beálló gyalogos sétányokon jöhetett létre az új, közvetlen vizuális kapcsolat a folyóval. A könnyűszerkezetes acél-, fa szerkezetű gyalogos hidak méltó társai a Liffey fölött megjelenő kortárs acélszerkezetű hidaknak, melyek közül többnek tervezője Santiago Calatrava, spanyol építész.



Clyde partja Glasgowban

Nagyon hasonló a Dublin-i szituációhoz, csak az Ír tenger keleti partján. Hosszú, tölcéses torkolat végén helyezkedik el a város, de mielőtt megérkeznék a tenger felől a központba, átalakulóban lévő területet érint a Clyde. Glasgow egykori nagy kikötőinek területén vagyunk, ahol az utóbbi évtizedekben megkezdett rehabilitáció még ma is tart. Nemzetközi sztárpépítések közreműködésével új Glasgow épül ezen a területen. Az óriási rendezvényközpont, tudományos központ és a legújabb közlekedési múzeum új elemeivé váltak a rakpart látványának, amihez a kikötői daruk megtartott ipari szerkezetei is hozzá tartoznak. A rakpart épített jellegű marad, függőleges partfallal csatlakozva a folyóhoz, attól tisztességes távolságot tartva. A belvároshoz közeledve az épített rakpartok a meder fölé nyúlva, egyre nagyobb területet hódítanak vissza a Clyde-től. Az épített jelleg aztán a város központján áthaladva, a központi pályaudvarhoz vezető többszintes hidat elhagyva, egyre inkább vált át természetes partkapcsolatra, míg végül parkok sorát érintve, zöldterületekkel és fasorokkal szegélyezve hagyja el a folyó városát.



Elba partja Hamburgban

Habár 110 km-re vagyunk az Északi tengertől város és folyó kapcsolata tengeri léptékű. Az Elba szélessége, nagy szintingadozásai és a teherhajók látványa igazi tengerparti város hangulatát sugározzák. A folyó déli partját teljes egészében elfoglalja Európa legnagyobb ipari kikötője, kikötő öbleivel és logisztikai műtárgyaival, míg az északi partján helyezkedik el a történelmi város, amelyet lagúnák szőnek át. Így nem csak egy vonal mentén, hanem a város teljes szövetében érezhető város és víz kapcsolata, aminek jellegzetes karakter eleme a mindenütt megjelenő, többnyire kikötésre is alkalmas, magas partfal. Az egykori kikötők helyén a legújabb közterület-rehabilitációk, feltöltések révén kialakuló új felületekkel és a víz és város kapcsolatát erősítő szintbeli átmenetekkel engedik közelebb a város lakóit a vízpartokhoz. A közterület megújítások rendkívül magas kortárs építészeti színvonalon és időtálló, nemes anyagok felhasználásával valósulnak meg.



Koncepcionális javaslatok

Munkánknak ebben az utolsó fejezetében fogalmazzuk meg azokat az építészeti-városépítészeti javaslatokat, amelyek a megelőző vizsgálatok és a megismert külföldi példák alapján születtek, és amelyeknek a figyelembevételére ajánlott a meglévő értékek és karakter védelmében:

- Az elvégzett karaktervizsgálat nélkül is mindenki számára nyilvánvaló, hogy az UNESCO Világörökség részét képező budapesti Duna part mind természeti-, mind épített adottságai tekintetében egyedülálló értéket képvisel a világon, ezért azt minden lehetséges eszközzel védeni kell.
- Budapest szerkezete őrzi a „gyűrűs” történeti fejlődésének lenyomatát, azaz a városfallal védett középkori várossá, mint központi magra rakódtak rá az újabb és újabb rétegek a történelme során. Ennek a gyűrűs szerkezetnek mintegy metszete a Duna vonala, amiből több dolog is következik:
- A Duna metszetében szépen végig követhető ez a gyűrűs szerkezet, amelynek központja a történelmi Belváros, és amelyhez képest szimmetrikusan helyezkednek el észak-déli irányban a hasonló karakterű területek.
- Akár dél, akár észak felől érkezünk a Dunán a fővárosba, a megérkezésnek hasonló dramaturgiája érvényesül: először az érintetlen zöld, majd a laza és alacsonyabb telepszerű karakter, majd a zártabb és magasabb beépítésű telepszerű karakter következik, amely után érkezünk a zárt sorú nagyvárosi karakterű belvárosi területhez.
- Mivel ez a dramaturgia is Budapest-specifikus, megtartásához, erősítéséhez a beavatkozások során feltétlenül ragaszkodni kell. Fokozottan érvényes ez a Duna part nagy összefüggő rozsdáövezetire, amelyeknek beépítésénél ezt a szempontot fontos szem előtt tartani, ami mértéktartást igényel a beruházóktól ezen területek fejlesztése során.
- Mivel a gyűrűs szerkezetet majdnem középpontjában metszi át a Duna, ebből következően szemközti partjainak karaktere hasonló, azaz a keresztirányú szimmetria is felfedezhető a Duna két partja között, ami szintén megőrzendő, szükség esetén erősítendő karakterjegy.
- A Duna parti karaktert elsősorban az épületek határozzák meg, mivel azok lényegileg változatlanok. Ehhez képest a zöld-sziluettek – akármennyire is jelentős a szerepük a Duna parti látványban - az évszakkal együtt változnak. A Duna vízszintváltozása még rövidebb időszakokra korlátozódik, de annál dinamikusabban változtatja meg a fővárosi Duna part karakterét. A levonható következtetés az, hogy a Duna parti látványnak mégis csak az épületek a legmeghatározóbb elemei, ezért azok szabályozására van a leginkább szükség.
- Annak ellenére, hogy a Duna parti látványnak az első rétegét képezik az úszóművek és maguk a hajók, mobilitásuk révén mégis kevésbé határozzák meg a karaktert, mint az épületek, de szabályozásukra így is feltétlenül szükség van.
- Különös a jelentősége a szigeteknek, félszigeteknek (Népsziget, Hajógyári sziget, Margitsziget, Háros sziget) a főváros területén erős zöldterületi karakterük következtében. Mintha a városba érkezés természetéhez kötődő méltósága folytatódna ezeken a zöldfelületeken,
- amelyeknek megtartása és megerősítése a lehetséges beavatkozások koncepcionális eleme kell, hogy legyen.
- A budai háttér-sziluettnak – a beépítettsége ellenére – még mindig meghatározó a zöldterületi karaktere. Ez érvényes a Vár-szoknyára, de különösen a Budai hegyek látványára. Ha fontosnak tartjuk Budapest különleges természeti adottságait és azokhoz ragaszkodni is szeretnénk, akkor a budai háttér-sziluettnet megváltoztató beépítéseket mindenképpen korlátozni szükséges.
- Az általános szabály, amit a Duna parti karakter védelmében megfogalmaztunk az, hogy valamennyi területen a beavatkozások minőségét a tematikusság mércéjével kell mérni.
- Mit értünk tematikusság alatt? Azokat a legfontosabb karakterjegyeket, amelyek az egy önálló karakterű egységen (karakter-zónán, karakter-területen) belül a legmeghatározóbbak, és amelyek leginkább különböznek a szomszédos területek elemeit meghatározó karakterjegyeiktől.
- A tematikusság a folyó teljes hosszában a karakter-zónák mélységében értendő, de az Árpád-híd és a Rákóczi-híd közötti folyószakaszon a 73 karakter-terület ennél részletesebb definícióit kell figyelembe venni a tematikusság meghatározásánál.
- Az egyes folyószakaszokon a tematikusság ismérveit az elvégzett valamennyi vizsgálat figyelembevételével kell meghatározni. Ezen ismérveket a következő javaslati tervfázisokban fogjuk részletesen meghatározni a 73 karakter-területre, ami alapjául szolgálhat egy Duna-parti övezeti besorolásnak és szabályozási tervnek.
- A tematikus elemekkel kapcsolatos szabályozási teendők:
 - tematikus elemek bontása csak kivételes esetben és rendkívüli engedéllyel képzelhető el,
 - meglévő épület felújításakor, átalakításakor és bővítésekor, illetve új létesítmény építésekor az építési hely környezetének tematikus elemei az irányadók,
 - a tematikustól való eltérés esetén kizárólag fővárosi/országos szakmai testület dönthessen a megvalósíthatóságról.