



DUNA-PARTI SÉTÁNY SZABADTÉRÉPÍTÉSZETI TERVE KOMÁROM, MONOSTORI ERŐD — CSILLAG ERŐD¹

MASTER PLAN FOR A PROMENADE ALONGSIDE THE RIVER DANUBE KOMÁROM, FORT MONOSTOR — FORT CSILLAG¹

SZERZŐ/BY:
HRABÁK LUCA

Komárom egyedülálló történelmi és kultúrtörténeti emléke az erődrendszer, amely az Osztrák-Magyar Monarchia idején az ország fontos katonai bázisa volt. A Monarchia-béli építményegyüttest Európa legnagyobb erődrendszereként tartották számon. Könnyű megközelíthetősége és szinte sértetlen állapota kiemeli Európa más erődítményei közül, amelyek az elmúlt évszázadokat nehezebben vésztették át, és sok esetben jelentősen megrongálódtak. A II. világháború után egészen 1990-ig a szovjet hadsereg kezelésébe került és a legnagyobb magyarországi lőszerraktárt tartották fenn az erődben, így a hétköznapi emberek számára zárt, megközelíthetetlen és ismeretlen volt. Az erődrendszer jó állapotának és történelmi múltjának köszönhetően méltó arra, hogy új funkciókkal gazdagodva bekerüljön a hazai és nemzetközi kulturális, turisztikai programokba.

Diplomatervem egy Duna-parti sétány kialakítását tűzi ki célul a Monostori erőd és a Csillagerőd között, amely hozzájárul az erődök, a város és a Duna

közötti kapcsolat erősítéséhez. Az átfogó koncepció célja egy olyan sétány létesítése, amely új funkcióival a lakosságot a part használatára ösztönzi, egyúttal hozzájárul a Duna-part városi vérkeringésbe való bevonásához és Komárom legjelentősebb turisztikai látványosságainak bemutatásához. A diplomaterv két részre tagolódik: az első rész Komárom és a tervezési terület történetét, illetve a Duna-part településszerkezeti helyzetét mutatja be, a második rész a tervezési koncepció és a szabadterépzési terv.

A KOMÁROMI DUNA-PART TÁJI ÉS VÁROSSZERKEZETI ADOTTSÁGAI

A Duna mentén települt Komárom mindig is fontos stratégiai szerepet töltött be a településhálózaton belül. A Kisalföld keleti szélén, a Duna jobb partján fekvő városban közel 20.000 fő lakik. A város jó szárazföldi és vízi közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik. Az M1-es autópálya elkerüli a várost, attól 1 km-re,

¹ 2015. évi diplomaterv, tájépítész és kertművész mesterszak (MA), Kert- és Szabadtervezési Tanszék, Tájépítészeti Kar, Budapesti Corvinus Egyetem. Konzulens: Karlócai Bakay Eszter Magyar Építész Kamara diplomadija 2015.



The fortress system is a unique historical and civilizational monument of Komárom, which has been an important military basis of the country at the time of the Austro-Hungarian Monarchy. The building ensemble from the Monarchy era was known as the largest fortress system in Europe. Its easy access and almost undamaged condition bring it into prominence from among other fortresses in Europe that had a harder time weathering the last centuries and, in many cases, have been significantly damaged. After WWII until 1990 it came under the management of the Soviet Army; they kept the largest shell-room of Hungary in the fortress which thus was a closed, inaccessible and obscure place to ordinary people. Thanks to its good condition and historical past, the fortification system, enriched with new functions, deserves to become part of the domestic and international cultural and touristic programs.

My thesis sets the objective of the creation of a promenade on the Danube embankment between Fort Monostor and Fort Csillag that contributes to the strengthening of the connection between the fortresses, the city and the Danube. The comprehensive concept aims at the creation of a promenade that, by its new functions, invites the inhabitants to use the river banks and at the same time contributes to the integration of the Danube embankment into the city's bloodstream and to the presentation of Komárom's most significant touristic sights. The degree work is divided into two parts: The first part presents the history of the planning area and the situation of the Danube embankment in the settlement structure; the second part is a design concept and the master plan.

LANDSCAPE AND URBAN STRUCTURE OF THE DANUBE EMBANKMENT IN KOMÁROM

Komárom, located alongside the Danube, has always played a strategic role within the settlement structure. The city on the eastern edge of the Little Hungarian Plain, on the right bank of the Danube, has a population of close to 20,000 people. The city has good land and water

transport connections. The motorway M1 goes around the city and passes it at a distance of 1 km to the south. Komárom can be approached on main road 13 that traverses the city in a north-south direction whereas main road 1 in an east-west direction. Komárom can be approached from main road 13 crossing the Elisabeth Bridge. The railway bridge of the city is located to the west from Fort Monostor. The railroad from Budapest to Vienna through Győr crosses Komárom and goes directly along the Danube embankment on the east side of the city and continues between the Elisabeth Bridge and Fort Monostor along the Rákóczi quay, at about 70 m distance from the Danube bank.

The planning area is the section of the Danube embankment between Fort Csillag and Fort Monostor (Fig. 1). The riverside is about 3100 m long and an average of 20 m wide, its width decreasing from Fort Monostor towards Fort Csillag. From the north, the planning area is confined by the Danube, from the south by the flood protection dyke that cuts off the area west of the bridge from the quay and east of the bridge from the railway tracks. From the west it is bordered by the ship station in front of Fort Monostor on the riverside, renovated not so long ago, and the eastern boundary of the planned promenade is aligned with Fort Csillag.

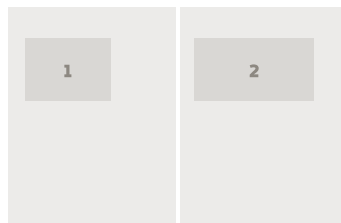
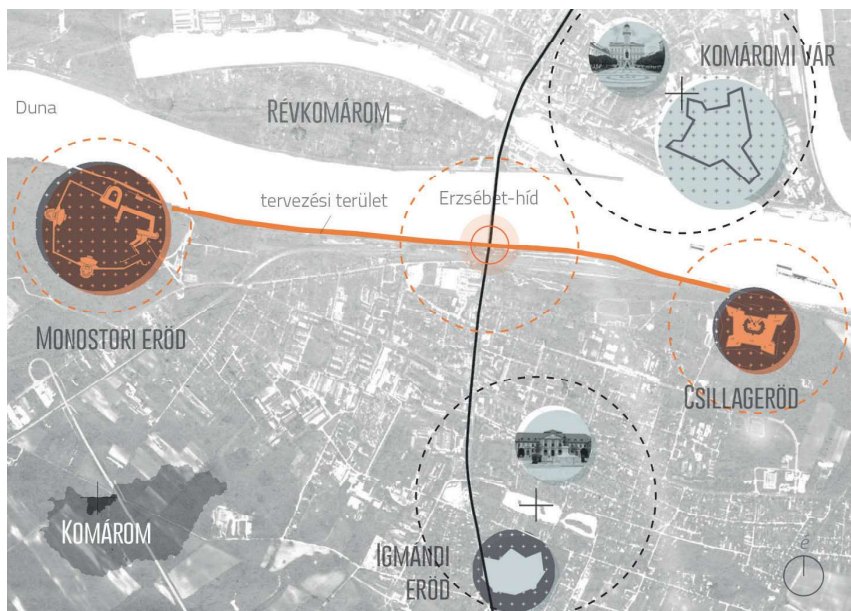
Komárom has a rich history and outstanding culture historical values. The area was already inhabited at the Stone Age while the first ethnic groups to be considered civilized were the Celts and the Romans.² At the time of the Roman Empire the town of Brigetio and the limes³ line were built here. At the end of the 9th century Komárom was conferred to Ketel the valiant by Prince Arpad as a reinforcement of the Hungarian state created by the settlement of the conquering Hungarian tribes; then his son, Oluptulma built the first castle of Komárom. When King Stephen I. created the county system, Komárom became a county town.⁴ The city has been a royal property until the Mongol invasion and both the kings of the Árpád-dynasty and of Various Dynasties often awarded it with charters.

1 Thesis 2015, Master of Landscape Architecture and Garden Art, Department of Garden and Open Space Design, Faculty of Landscape Architecture, Corvinus University of Budapest. Consultant: Karlócai Bakay Eszter Thesis Award of the Chamber of Hungarian Architects 2015.

2 Osváth Andor, 1938, *Komárom és Esztergom közigazgatásilag egyelőre egyesített vármegyék múltja és jelene*, p. 628.

3 *The reinforced border line of the Roman Empire (Magyar Értelmező Kéziszótár, 1972, p. 839.)*

4 Szénássy Zoltán, 2005, *Rév-Komárom*, p. 13.



1. ábra/fig.:

A tervezési terület elhelyezkedése (saját ábra) / The region of the planning area

2. ábra/fig.:

A második katonai felmérés, 1806-1869 / The second military survey
(FORRÁS/SOURCE: [HTTP://MAPIRE.EU/HU/](http://mapire.eu/hu/))

délre halad el. Komárom a 13-as főúton közelíthető meg, ami észak-dél irányban, az 1-es számú főút pedig kelet-nyugat irányban szeli át a várost. Révkomárom a 13-as főútról, az Erzsébet hídon át közelíthető meg. A város vasúti hídja a Monostori erődtől nyugatra helyezkedik el. Komáromon halad keresztül a Budapestről Győrön keresztül Bécs felé haladó vasútvonal, amely a város keleti részén közvetlenül a Duna-parton halad, majd az Erzsébet-híd és a Monostori erőd között a Rákóczi rakpart mellett, mintegy 70 méterre a Duna-parttól.

A tervezési terület a Duna-part Csillagerőd és Monostori erőd közötti szakasza (1. ábra). A parti sáv mintegy 3100 méter hosszú és átlagosan 20 méter széles, szélessége a Monostori erődtől a Csillagerőd felé haladva csökken. Északról a tervezési terület határa a Duna, délről az árvízvédelmi töltés, amely a hídtól nyugatra a rakparttól, a hídtól keletre a vasúti sínektől választja el a területet. Nyugatról a Monostori erőd előtt a Duna-parton nemrég felújított hajóállomás határolja, a tervezett sétány keleti határa a Csillagerőddel egy vonalban van.

Komárom gazdag történelemmel és kiemelkedő kultúrtörténeti értékekkel rendelkezik. A terület már a kőkorszakban is lakott volt, míg az első műveltsé-

get hozó népcsoportjainak a kelták és a rómaiak számítottak.² A Római Birodalom idején itt épült fel Brigetio városa és a limes³ vonala. A 9. század végén a honfoglaló magyar törzsek letelepedésével létrejött magyar állam megerősítéseként Árpád fejedelem Ketel vitéznek adományozta Komáromot, majd az ő fia, Oluptulma építette fel Komárom első várát. Mikor I. István király létrehozta a vármegyerendszert, Komárom megyeszékhely lett.⁴ A város egészen a tatárjárásig királyi birtok volt, és mind az Árpád-házi, mind a vegyes házi királyok gyakran tüntették ki kiváltságlevelekkel.

Az erődrendszer az Osztrák-Magyar Monarchiának és a 19. század második felének is fontos történeti emléke. Komárom városközpontja és főtere a két világháború közötti tudatos építkezéseknek köszönhetően jött létre. Észak-Komárom és Dél-Komárom belvárosa a két várost összekötő tengelyről közelíthető meg, amely idegenforgalmi szempontból igen előnyös. A komáromi városszövet a révkomáromihoz képest diszperznek mondható, a tényleges városközpont kis méretű, a főbb kulturális, idegenforgalmi helyek egymástól messze, elszórtan helyezkednek el. Komárom Révkomárom városrészei közül elsősorban a belvárosi városrészrel és az Erzsébet-

2 Osváth Andor, 1938, *Komárom és Esztergom közigazgatásilag egyelőre egyesített vármegyék múltja és jelene*, p. 628.
3 A Római Birodalom megerősített határvonala (*Magyar Értelmező Kéziszótár*, 1972, p. 839.)
4 Szénássy Zoltán, 2005, *Rév-Komárom*, p. 13.





The fortification system is an important historical monument of the Austro-Hungarian Monarchy and of the second half of the 19th century. The city center of Komárom and its main square have been created by the conscious construction activity between the two World Wars. North-Komárom (Komárno) and South-Komárom's inner city can be approached from the axis connecting the two cities which is a great advantage from a touristic perspective. The urban tissue of Komárom can be considered disperse as compared to Komárno's; the actual city center is small and the main cultural, touristic attractions lay far away from each other and scattered. From Komárno's urban neighborhoods Komárom primarily creates a connection to downtown and Elisabeth Island - maintaining a cultural and touristic axis with the former and first of all an important visual connection with the latter.

Komárom was among to the most important military strategic points of the Carpathian Basin from the early settlement cultures on. The marshy area of the Great Rye Island offered a good shelter and a further advantage was granted by the crossing possibility of the Danube and the good defensibility.⁵

The parts of the fortress system offering a feeling of security to the entire geopolitical area were the Komárno Castle on the Slovak side (Old Castle and New Castle), the Vág-Bridgehead-Fortress (it was not preserved), the Nádor line and the Vág closing line, on the Hungarian side Fort Monostor, Fort Csillag and Fort Igmánd (Fig. 2.)

Fort Monostor is the largest fortification of modern Central Europe and was capable of accommodating 6000 people (Fig.3.) But by the time it was built as a result of a long work, it became obsolete from a military perspective and it did not participate in military events any more. After WWII it was used as a shell-room. In 1945 the Soviets occupied the fortress and used it until November 1990.⁶ Currently it figures on the UNESCO World Heritage candidate list as a monument of military history. Today permanent and temporary exhibitions take place at the fortress.

Fort Csillag is a fortress built between 1850 and 1870 and reinforced with an outer wall that is surrounded by a dry ditch (Fig. 4.) In the 16th century it was called St. Peter's pale and it has been extended in the 17th century and reinforced in the beginning of the 18th. It has been called Fort Csillag from the

⁵ Csikány Tamás, 2012, *Komárom, a szűz vár*, p. 9.

⁶ Dercsényi Balázs, 2002, *Komárom, Monostori erőd, Tájak - Korok - Múzeumok Kiskönyvtára* 716. edition, p. 13.



szigettel teremt kapcsolatot, az előbbivel kulturális és idegenforgalmi tengelyként áll összeköttetésben, utóbbival elsősorban látványkapcsolata jelentős.

Komárom a korai települési kultúráktól kezdve a Kárpát-medence legfontosabb hadászati pontjai közé tartozott. A Csallóköz mocsaras vidéke jó menedéket nyújtott, továbbá előnyt jelentett a dunai átkelési lehetőség és a jó védhetőség is.⁵ Az egész geopolitikai térség számára biztonságérzetet adó erődrendszer részei a szlovákiai oldalon a komáromi vár (Öregvár és Újvár), a Vághídfőerőd (nem maradt fent), a Nádorvonal és a Vág záróvonal, a magyarországi oldalon a Monostori erőd, a Csillag erőd és az Igmándi erőd voltak (2. ábra).

A Monostori erőd Közép-Európa legnagyobb újkori erődítménye, 6000 fő elszállásolására volt alkalmas (3. ábra). Mire azonban hosszas munka eredményeképpen megépült, haditechnikailag elavulttá vált, és katonai eseményekben már nem vett részt. A 2. világháború után lőszerraktárként használták. 1945-ben a szovjetek megszállták az erődöt, és egészen 1990 novemberéig használták.⁶ Jelenleg az UNESCO Világörökségi Várományosi Listáján szerepel, mint hadtörténeti műemlék. Ma az erődben állandó és időszakos kiállításokat tartanak.

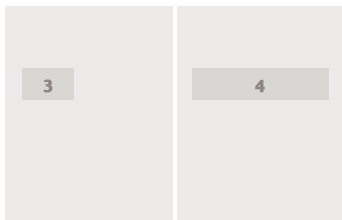
A Csillag erőd 1850 és 1870 között épült, külső fallal épített erőd, amelyet szárazárok vesz körbe (4. ábra). A 16. században Szent Péter-palánknak hívták, a 17. században bővítették, a 18. század elején megerősítették. A 19. századtól hívják Csillagerődnek, akkor az új erődítési elvek szerint korszerűsítették. Egyedül a szabadságharc során ostromolták, ekkor sikerült megvédeni a várat. 1860 és 1870 között javították és átépítették, 1945 után szükséglakásokat, raktárakat alakítottak ki benne.⁷

A tervezési területen végigsétálva a partszakasz jellege folyamatosan változik. Három jól elkülöníthető karakter jellemző, amelyek nagyjából egyforma hosszúságúak. Nyugatról kelet felé haladva az első a kavicsfövényes partrész, amelyet a ligeterdő, a Duna közelsége határoz meg, s így ez egy jellemzően természetközeli partszakasz (5. ábra). Ettől keletre épített karakterű sétányszakasz következik, amit a 3 méter magas árvízvédelmi töltés, a kikötők és az Erzsébet-híd látványa ural, illetve a híd-től keletre a vasút és a vasúti épületek. Ezen a szakaszon a természetes növényzet is hiányzik (6. ábra). A keleti partszakasz kissé vegyes karakterű, itt a vasúti töltés és a ligeterdő együttesen van jelen (7. ábra). Az erődökhöz kapcsolódó

5 Csikány Tamás, 2012, Komárom, a szűz vár, p. 9.

6 Dercsényi Balázs, 2002, Komárom, Monostori erőd, Tájak - Korok - Múzeumok Kiskönyvtára 716. szám, p. 13.

7 Bardoly István-Haris Andrea, Magyarország Műemlékjegyzéke, Komárom-Esztergom Megye, 2006, p. 79.



3. ábra/fig.:
A Monostori erőd a Duna-parti sétány felől / The view of the fortress Monostori from the Danube promenade
(A SZERZŐ FELVÉTELE / PHOTO BY THE AUTHOR)

4. ábra/fig.:
A Csillag erőd látványa a Duna-partról a vasúti síneken át / The view of fortress Csillag from the Danube
(A SZERZŐ FELVÉTELE / PHOTO BY THE AUTHOR)



19th century and then it was modernized based on the new fortification principles. It was besieged only during the revolution, at that time the castle could be protected. It was renovated and reconstructed between 1860 and 1870, after 1945 emergency housing and storages have been created in it.⁷

Walking along the planning area, the endowments of the riverbank change continuously. There are three well distinguishable characters that are of about the same length. Going from the west to the east, the first is the gravel sand section which is characterized by the grove and the proximity of the Danube, therefore this section carries a natural character (Fig. 5). East from it comes a promenade section with a built character, dominated by the view of the 3 m high flood protection dyke, the ports and the Elisabeth Bridge, and east from the bridge the railway and the railway buildings. In this section even the natural vegetation is missing (Fig. 6). The eastern riverbank is of a bit mixed character; here the railway embankment and the grove are present at the same time (Fig. 7). As compared to the sections connected to the fortresses, which are natural, aligned with trees and groves, the middle section shows a powerful contrast with its strong

built character. Research has shown that the Danube-bank section between the fortresses is currently underexploited which is mainly due to the isolating effect of the railway between downtown and the Danube. Still, the Danube embankment, with its valuable tree stand, characteristic shoreline and the proximity of the fortresses offers a huge potential that so far has remained partially unexploited. During the developments of the last years a new port and a reception area have been built in front of Fort Monostor, and plans have been made for the landscaping of the surroundings of Fort Csillag as well, since one of the most important collections of the Museum of Fine Arts is going to be relocated here. These developments justify the creation of a promenade between the two fortresses.

THE MASTER PLAN OF THE PROMENADE ALONGSIDE THE DANUBE EMBANKMENT

In accordance with the city development and tourism program I planned the creation of a green promenade that creates a connection between the city and the Danube and the Danube

⁷ Bardoly István-Haris Andrea, *Magyarország Műemlékjegyzéke, Komárom-Esztergom Megye*, 2006, p. 79.





partszakaszok természetes, fás, erdős, ligetes területeihez képest erős kontrasztot mutat az erősen épített karakterű középső partszakasz. A vizsgálatok rámutattak arra, hogy jelenleg az erődök közötti Duna-parti szakasz jellemzően alulhasznosított terület, ami elsősorban a belváros és a Duna között húzódó vasút elszigetelő hatásának következménye. Mindezek ellenére a Duna-part értékes faállományával, karakteres partszakaszaival és az erődök közeli elhelyezkedésével sok lehetőséget rejt magában, amelyek idáig részben kihasználatlanok maradtak. Az utóbbi évek fejlesztései során a Monostori erőd előtt egy új kikötő és fogadótér épült, illetve terv készült a Csillag erőd környezetrendezésére is, hiszen ide lesz áthelyezve a Szépművészeti Múzeum egyik legjelentősebb gyűjteménye. Ezek a fejlesztések aktuálissá és indokoltá teszik a két erőd közötti sétány megteremtését.

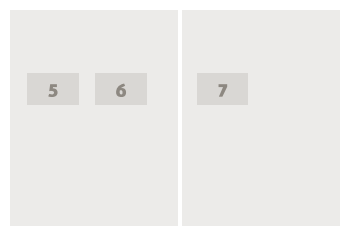
A DUNA-PARTI SÉTÁNY SZABADTÉRÉPÍTÉSZETI TERVE

A városfejlesztési, turisztikai programmal összhangban egy olyan parti sétány, zöldsétány kialakítását terveztem meg, amely kapcsolatot létesít a város és a

Duna, ill. a Duna-part között, illetve lehetőséget teremt Komárom legjelentősebb kulturális, történeti és turisztikai látványosságának méltó megközelítésére. Az átfogó koncepciót négy alapelvre támaszkodva dolgoztam ki: a közlekedési hierarchia kialakítása a parti sétányon, az erődök közötti áthaladás biztosítása, a város és a Duna kapcsolatának megteremtése, továbbá hangsúlyok kialakítása a sétányon. A part meglévő karakterelemeinek hangsúlyozásával, a funkciókkal teli, aktív és csendes partrészek elkülönítésével egy változatos, izgalmas, a táj hangulatához, karakteréhez jól igazodó sétány alakítható ki. A középső partrész városi kapcsolatainak, központi helyzetének, elosztó szerepének köszönhetően a legaktívabb terület, amelyet két oldalról két nyugodtabb, természeteshoz közeli szakasz fog közre (8. ábra). A jelenlegi kedvezőtlen, elhanyagolt állapot helyett egy olyan parti sétányt terveztem, ahol akadálymentesen, kellemes, vonzó környezetben lehet sétálni, pihenni, közlekedni.

A tervezési terület egyik fő problémája, hogy a vasút elszigeteli egymástól a belvárost és a Dunát, a belvárosból induló tengelyek egy része lezártan marad, nincs kapcsolódási pont a Duna-parttal. A part kiépített sétány





5. ábra/fig.:

Nyugati partszakasz / The view of the Danube promenade at the west side of the planning area

(A SZERZŐ FELVÉTELE / PHOTO BY THE AUTHOR)

6. ábra/fig.:

A tervezési terület középső szakasza / The central shoreline

(A SZERZŐ FELVÉTELE / PHOTO BY THE AUTHOR)

7. ábra/fig.:

Keleti partszakasz / The view of the Danube promenade at the east side of the planning area

(A SZERZŐ FELVÉTELE / PHOTO BY THE AUTHOR)

embankment, but also creates a possibility for the proper approach of the most significant cultural, historical and touristic sight of Komárom. I elaborated the overall concept based on four principles: The creation of the traffic hierarchy on the riverbank promenade, the traverse between the fortresses, the connection of the city and the Danube, furthermore the creation of further accents on the promenade. By highlighting the existing character elements of the shoreline, by separating the active sections full of functions and the silent parts, a varied, exciting promenade can be created that adapts well to the atmosphere and the character of the landscape. Due to its the connections with the city, its central situation and dividing function, the middle shore section is the most active area that is embraced by two more quiet and natural portions from both sides (Fig. 8). Instead of the current, unfavorable and neglected status I have planned a riverbank promenade that is accessible, and where one can walk, rest and move around in an agreeable, attractive environment.

One of the most important problems of the planning area is that the railway isolates downtown from the Danube, and part of the axes coming from

downtown remains unclosed and there is no connection point with the Danube embankment. Without a built promenade the shoreline remains even more unexploited. There is a need therefore for the creation of more connections, the reinterpretation of the already existing ones, their extension and accessibility. The area underneath the Elisabeth Bridge has to be arranged as a clear welcoming point since this is the main dividing point of the long shoreline and also its point of access. Furthermore the access point where the gravel sand and the lawn area meet has to be expanded, developed and made accessible. From the two new access points, one is to be found in the axis of the railway overpass, the other in front of Fort Csillag. The use of the shoreline is currently completely homogeneous, as we don't even find benches for resting along the riverbank. The arranged space on front of Fort Monostor is an imposing, characteristic part that has no counterpoint, neither at the bridge nor in front of Fort Csillag. This is why there is a need to create focal points and stopping points in the plan, by which the shore offers a balanced, substantial and exciting view to the strollers and the characteristic architectural and touristic sights gain an appropriate emphasis.





hiányában még inkább kihasználatlan marad. Szükség van tehát több kapcsolat kialakítására, a meglévők újraértelmezésére, kibővítésére, akadálymentesítésére. Az Erzsébet-híd alatti területet egyértelmű hívogató pontként kell kialakítani, hiszen ez a hosszú partszakasz fő elosztópontja, megközelítési helye. Továbbá bővíteni, fejleszteni, akadálymentesíteni szükséges azt a lejutási pontot, ahol a kavicsfövenyes és a gyepes partszakasz találkozik egymással. A két új megközelítési hely közül az egyik a vasúti sínek felüljárójának tengelyében, a másik a Csillag erőd előtt található. Jelenleg a parthasználat teljesen homogén, hiszen még pihenésre alkalmas padokat sem találunk a part mentén. A Monostori erőd előtti rendezett tér egy olyan impozáns, karakteres rész, amelynek nincs ellenpontja, párja, sem a hídnál, sem a Csillag erőd előtt. A tervben ezért szükségesek a súlypontok, a megállópontok létrehozása, melyekkel a part a sétálók számára kiegyensúlyozott, tartalmas és izgalmas képet mutat, a karakteres építészeti és turisztikai látványosságok megfelelő hangsúlyt kapnak.

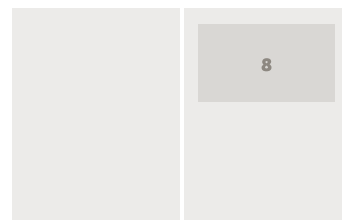
A terv sétányszakaszokból és csomópontokból épül fel. A sétányt karaktere és funkciói szerint három részre osztottam. Az első a nyugati terület (So1), amely a Monostori erődtől a kavicsföveny végéig tart. A sétány funkciója a nyugodt szemlélődés és pihenés, a terv ennek megteremtését, erősítését, illetve az akadálymentes áthaladást szolgálja. Ez a szakasz olyan természeti értékekkel bír, hogy a funkciókkal való túlzott terhelés szükségtelen, hiszen a természet, a látvány gazdag élményt kínál. A második sétányszakasz a meglévő lejutási pont (So2), illetve az árvízvédelmi töltéstől a teherkikötő végéig tart. Ez a legnyüzsgőbb, leginkább használt, aktív sétányrész, ahol a közlekedés, áthaladás biztosításán túl egyéb funkciók elhelyezése is lehetőség van. Végül a harmadik partszakasz (So3) a Csillag erőd

magasságában ér véget, szélessége és a vasút közelsége miatt elsősorban az áthaladást, közlekedést szolgálja.

Nyugatról kelet felé haladva az első csomópont (CSo1) a nyugati és a középső sétány találkozásánál található. Ez egy meglévő kapcsolat, ahol a kilátópont szerepét is erősíteni, illetve a területet akadálymentesíteni kell. A második csomópont (CSo2) egy új kapcsolódási pont, amely a vasút bejáratának magasságában helyezkedik el. Legfontosabb funkciója a vasúti átkelővel és a Dunával való kapcsolat megteremtése, valamint egy kilátóhely kialakítása a töltésen, amely a látogatót szemlélődésre készíti. Nem csak a Duna-parttal, hanem a Dunával való közeli kapcsolat megteremtése is cél, így egy vízre nyúló építmény is helyet kap a parton.

A harmadik az Erzsébet-híd alatti csomópont (CSo3), amely fontos elosztó szerepet tölt be (9., 10. ábra). Itt egy fogadótér kialakítása szükséges, ami megállítja, szemlélődésre hívja az erre haladót. Erre egy nagyvonalúan kialakított pihenőtér, illetve a Dunával kapcsolatot teremtő, víz fölé nyúló kilátó ad lehetőséget ad. A mintegy három kilométer hosszú partszakaszon jelenleg egyetlen vendéglátóhely sincs. Kávézó, vendéglő kialakítására leginkább ez a Duna-parti központi, épített karakterű csomópont alkalmas. A hídfő, illetve a vasúti épületek környezete ugyanis érdekes helyszínt teremt egy olyan installáció elhelyezésére is, amely a terület múltjára, történetére tesz utalást.

Végül az utolsó, a Csillag erőd magasságában, a vasút és a Duna között elhelyezkedő csomópont (CSo4) zárja a tervezési területet. Fő funkciója a Csillag erőddel való kapcsolat megteremtése, az átjárás, a feltárás biztosítása (14. ábra). Az átjáró koncepcionális eleme a tervnek, mert, bár a vasúti terület, a sínek nem tartoznak a tervezési területhez, de funkcionális kapcsolatok szintjén meg kell oldani az átjutást. A sétány teresedése pihenőhelyet hoz létre, és



8. ábra/fig.:

A tervezett sétány szerkezete, funkcióvázlata / The framework of the plan (SAJÁT ÁBRA)





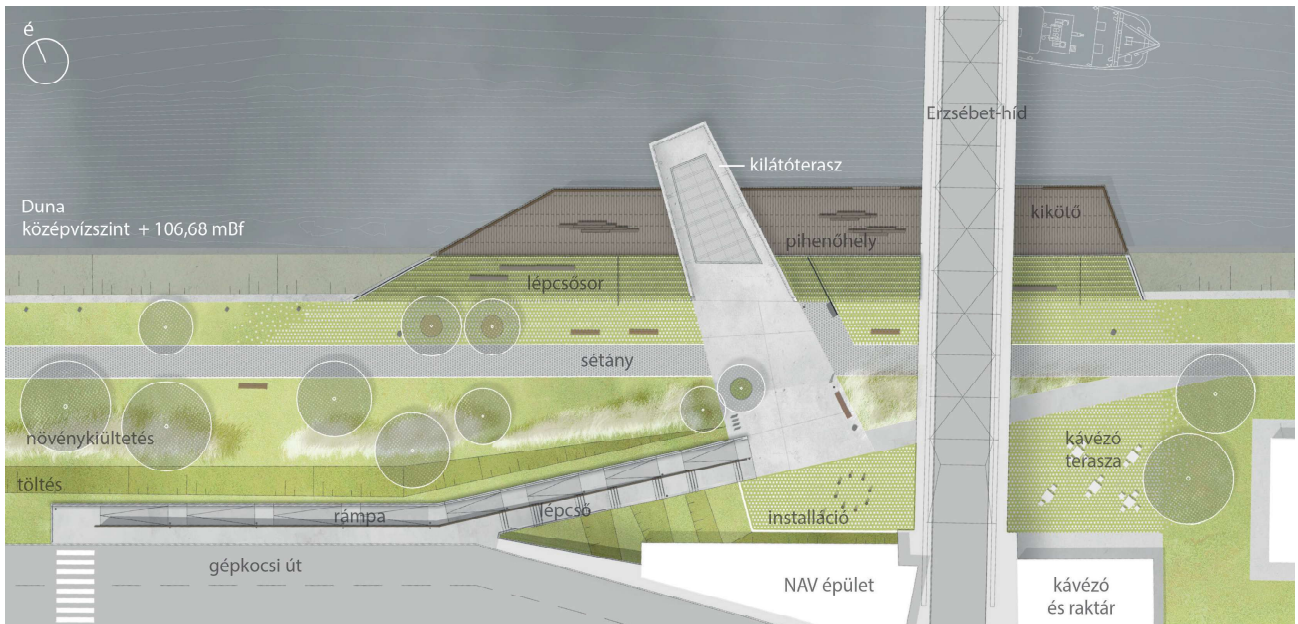
The plan is composed of promenade sections and focal points. I have divided the promenade in three parts based on its character and functions. The first is the area on the west (So1) which goes until the end of the gravel sand area from Fort Monostor. The function of the promenade is the relaxed contemplation and rest, the plan serves the creation, strengthening of this function and the accessible crossing. This part is endowed with natural values that make its overloading with functions unnecessary as nature and the view offer a rich experience. The second promenade section is the existing access point (So2) which goes from the flood protection dyke to the end of the cargo port. This is the busiest, most used active promenade section where, beyond assuring the traversing we have the possibility to locate other functions as well. Finally, the third shore section (So3) ends by Fort Csillag and because of its width and the proximity of the railway it mostly serves the traversing and transport.

Coming from the west to the east, the first focal point (CS01) is to be found at the junction of the western and central promenades. This is an existing connection where the role of the viewpoint has to be strengthened

and the area needs to be made accessible. The second focal point (CS02) is a new connection point that is situated by the railway entrance. Its most important function is to create a connection with the railway crossing and the Danube, as well as a lookout on the dyke that invites the visitor to look at the view. But the aim is not only the creation of a close connection with the Danube embankment but also with the Danube itself, and this way we make room for an experience on the shoreline that stretches over the water.

The third is the focal point underneath Elisabeth Bridge (CS03) that carries an important dividing role (Fig. 9., 10.). Here we need to create a welcome area that stops the passers-by and invites them to look around. For this, the generously formed resting area and the lookout point reaching over the water and establishing a connection with the Danube offer a possibility. Along the about three km long shoreline there are currently no restaurants. This focal point, centrally located on the Danube-shoreline, with its built character, is the most suitable for the establishment of a café or a restaurant. The bridgehead and the environment of the railway buildings create an interesting venue



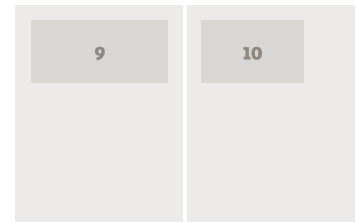


felhívja a figyelmet az erődre, a kulturális, turisztikai célpontra, és információkat is ad róla. Ezen a helyen fontos rálátás és vizuális kapcsolat nyílik a Duna túloldalán elhelyezkedő komáromi várra, és a híd körüli csomópont-hoz hasonlóan itt is le lehet jutni a vízhez. A sétány a tervezési területen kívül elkeskenyedik és kissé extenzív jelleggel folytatódik Komárom külterületi részén.

A sétány kialakítása a koncepcióban megfogalmazott hierarchia szerint történt. A középső partrész a központi, legaktívabb terület, amelyet fokozatosan vált fel keleti és nyugati irányban egy kevésbé frekvenciált partrészre. A fokozatosság a pihenőhelyek és csomópontok ritkulása, illetve a növényzet változása által érzékelhető a központi résztől a szélső területek felé haladva. Ez a fokozatos átmenet teremt meg az egységes képet, míg a 3,2 kilométer hosszú szakaszon vannak olyan keresztmetszetbeli és karakterbeli változások, amelyeket az eltérő méretezés és anyaghasználat definiál.

Az egész tervezési területre jellemző, hogy a funkciók adott csomópontok köré csoportosulnak. A középső szakasz (So2) esetében a fókuszpontoktól távol eső területeken a burkolt gyalogos sétányon és a növénykiültetésen

kívül csak néhány padot helyeztem el. A sétány elsősorban gyalogosok számára készül, és nem kerékpárútként, hiszen nem része az EuroVelo-nak, ugyanakkor az akadálymentesség révén kerékpárral is jól járható. Kialakításánál az ipari környezetből és az ártéri adottságokból indultam ki. Mindkettő funkcionalitást, egyszerűséget követel meg, formavilágukban és anyaghasználatukban rusztikus, időtálló, szikár, szikár jellemző. Ez a karakter a sétány egészét fémjelzi. A középső szakasz nyomvonalára a part szélétől 5,5 méterre húzódik, végig a part egyenes vonala mentén, 3,5 méter szélességben és végig a terepszinten. Burkolata vágott bazalt kockakő, amely jól illeszkedik az ipari területek anyaghasználatához. Fontos szempont az is, hogy itt a part valóban kellemes tartózkodási lehetőséget nyújtson. A természetes növényzet a középső sétányon hiányzik, ezért ligetes faállomány telepítését javaslom a kellemes, árnyékos és változatos szabadtér kialakulásához. A tervezett fátelépítés a sétánytöltés és Duna felőli oldalára is kiterjed, ezáltal a sétáló számára változatossá válik a Duna túlsópartjáról feltároló kép. A laza, ligetes faállománynak köszönhetően kapcsolat jön létre az eltérő karakterű partrészek között (13. ábra).



9. ábra/fig.:

Az Erzsébet-híd alatti csomópont / The main focal point with the Elisabeth bridge

10. ábra/fig.:

Az Erzsébet-híd alatti csomópont látványterve / Visualisation of the main resting area



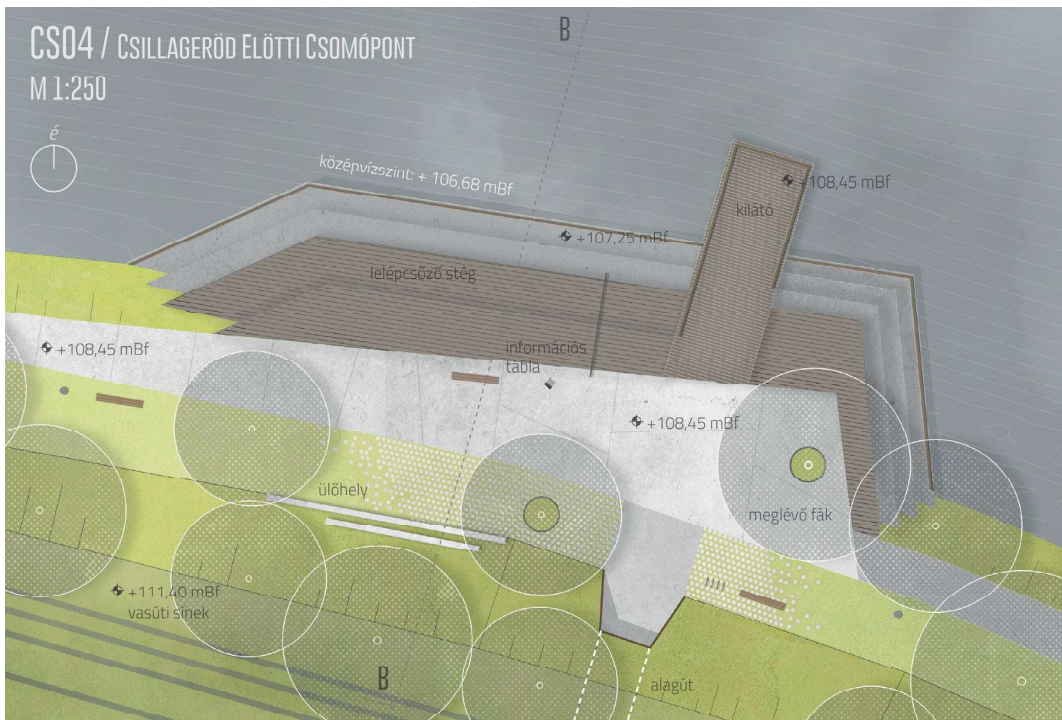
for an installation that makes reference to the past and the history of the area.

Finally, the planning area is closed by the last focal point (CS04) by Fort Csillag between the railway and the Danube. Its main function is to create a connection to Fort Csillag and to assure the traversing and the openness of the area (Fig. 14). The traverse is a conceptual part of the plan because, though the railway area and the tracks are not part of the planning area, the traversing has to be made possible on the level of functional connections. The expanse of the promenade creates a resting area and directs the attention to the fortress, the cultural and touristic target, while also giving information about it. At this point an important view and visual connection is established to the Komárno castle on the other side of the Danube and just like in the case of the focal point around the bridge, there is an access to the water here as well. The promenade narrows outside the planning area and continues with a slightly extensive character on the outskirts of Komárom.

The promenade has been created based on the hierarchy defined in the concept. The middle shore section is the central, most active area that is gradually superseded by a less frequented

shoreline section to the east and the west. The gradual character can be sensed as resting areas and focal points become rarer and also as the vegetation changes, going from the central part towards the outer areas. This gradual transition creates the unified picture while along the 3,2 km long segment there are changes in the cross-section and character that are defined by the difference in sizing and material use.

It is characteristic for the entire planning area that the functions are concentrated around given focal points. In the case of the central segment (So2), on the areas further away from the focal points, beyond the paved walking promenade and the planted area I have only placed a few benches. The promenade is primarily intended to serve the strollers and not as a bike path, as it is not part of EuroVelo, but due to its accessibility it can be well used with a bicycle as well. When creating it I departed from the industrial environment and the endowments as a flood plain area. Both require functionality and simplicity, and in their forms and material usage they are mostly rustic, durable and lean. This character hallmarks the entire promenade. The track of the central segment lies at 5,5 m from



A nyugati (So1) és a keleti (So3) part-részen húzódó sétány 2,5 méter széles, és terepszinten fut. A nyugati rész esetében a keskenyebb sétány azért előnyösebb, mert így a fákat kerülgető út jobban tud alkalmazkodni a meglévő ártéri erdőhöz, másrészt kevésbé válik karakteres elemmé. A keleti partrész esetében igen kevés hely van a sétány kialakítására, vannak olyan részek, ahol a 4 métert sem éri el a használható sáv szélessége. Ezekre a szakaszokra az út nyersbeton burkolatú, seprűzött felületű. A kavicsfövényes part indokolja a homogén felületű burkolat használatát, ami harmonikusan tud kapcsolódni a Monostori erőd előtti látszóbeton burkolathoz. A keleti partrészen is a beton használata indokolt, hiszen ez egy kevésbé frekvenciált partrész, ahol elsősorban nem a pihenés, hanem az erdőhöz való eljutás a cél. Ugyanakkor az anyaghasználat karakteres ritmusa, hierarchiája a szakaszok tagolását és szoros kapcsolatát erősíti. A burkolatváltások révén egy keretező szerkezet alakul ki a középső szakasz körül, amely a látogató számára áttekinthetővé, egységessé teszi a partképet. Ülőhelyeket csak a nyugati szakaszon terveztem, itt a beton ülőkék adott irányok felé elhelyezve a túlpartra irányítják a tekintet.

ÖSSZEGRZÉS

A terv egy olyan Duna-parti sétányt hoz létre, amely megőrzi a terület természeti adottságait, és az egyes partrészek alapvető karakteréből indul ki. A szélső területek ártéri ligeterdejében visszafogott beavatkozásokat alkalmaz, a kevesebb természeti értékkel rendelkező, épített karakterű területrészek esetében a környezethez illeszkedő, nagyvonalú, funkcionális téralakítás jellemző. A három kilométer hosszú új sétány és a csomópontok révén a látogató kapcsolatba léphetnek a hely történeti, kultúrtörténeti, építészeti értékeivel és a Dunával, a természet élményét kínáló Duna-parttal. Komárom városa a két, történeti jelentőségű erőd fejlesztésével jelentős turisztikai célponttá válik, s önmagában már ez a tény is a Duna sétány felújítását, kiépítését igényli. A városlakók számára pedig egy élményekkel teli sétány jöhet létre, mely a mindennapok sétatereként, az ünnep és „vásárnapok” programtereként is funkcionálhat, s végre méltó formát és tartalmat kap a Duna menti város Duna menti zöldfolyosója, szabadtere. ●



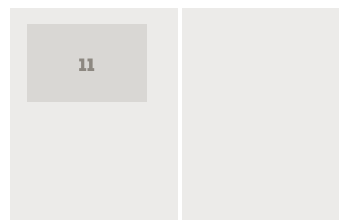
the shore edge, all along the straight line of the riverbank, in 3,5 m width and all along the terrain level. It is paved with cut basalt cobblestones that match well the material usage of the industrial areas. An important aspect is also that the riverbank here should really offer an agreeable place to stay. The natural vegetation is missing on the central promenade therefore I suggest the planting of grove-like trees in order to create an agreeable, shady and varied open space. The planned planting of trees expands also on the dyke- and Danube side of the promenade by which the picture of the other side of the Danube becomes more varied to the stroller. Due to the loose, grove-like tree stand a connection is established between the shoreline segments of different characters (Fig. 13).

The promenades on the west (S01) and the east (S03) shoreline are 2,5 m wide and run at terrain level. In the case of the west part the narrower promenade is better because that way the road going around the trees can adapt better to the existing forest in the flood zone, plus it doesn't become such a characteristic element. The east shoreline has only a small space available for creating a promenade; there are parts where the width of the zone that can be used doesn't even reach 4 m. In these segments the road is paved with raw concrete with a ragged texture. The gravel sand shoreline justifies the use of a pavement of homogeneous surface that can be harmonically connected to the exposed concrete pavement in front of Fort Monostor. It seems reasonable to use concrete also on the east shoreline as this is a less frequented segment where the primary objective is not resting but the access to the fortress. At the same time the characteristic rhythm and hierarchy of material usage strengthens the articulation of the segments and their strong interconnectivity. Due to the changes in pavement a framing structure is created around the central segment that

makes the view of the shoreline more perspicuous and unified to the visitor. I have only planned sitting places for the west segment; here the concrete seats direct the gaze to the other riverside by their positioning in a given direction.

SUMMARY

The plan creates a promenade along the Danube embankment that conserves the natural endowments of the area and departs from the fundamental character of the respective shoreline segments. It uses restrained interventions in the outer areas' flood zone groves and in the case of the area segments with less natural values and built character, the space arrangement is adapted to the environment, it's generous and functional. Thanks to the new promenade of three kilometers and the focal points, the visitor can connect with the historical, civilizational and architectural values of the place and with the Danube and its embankment offering the experience of nature. The city of Komárom becomes a remarkable touristic destination with the development of the two fortresses of historical significance and this fact on its own already calls for the renewal of the Danube-promenade and its extension. As for the inhabitants of the city, a promenade full of attractions can be created that can function as the place for everyday strolls but also for programs for holidays and fare days and where the riverside green corridor and open space of the city on the Danube can finally receive its worthy form and content. ●



11. ábra/fig.:
Csillagerőd előtti
csomópont terve /
*The plan of area
connected to the
fortress Csillag*

