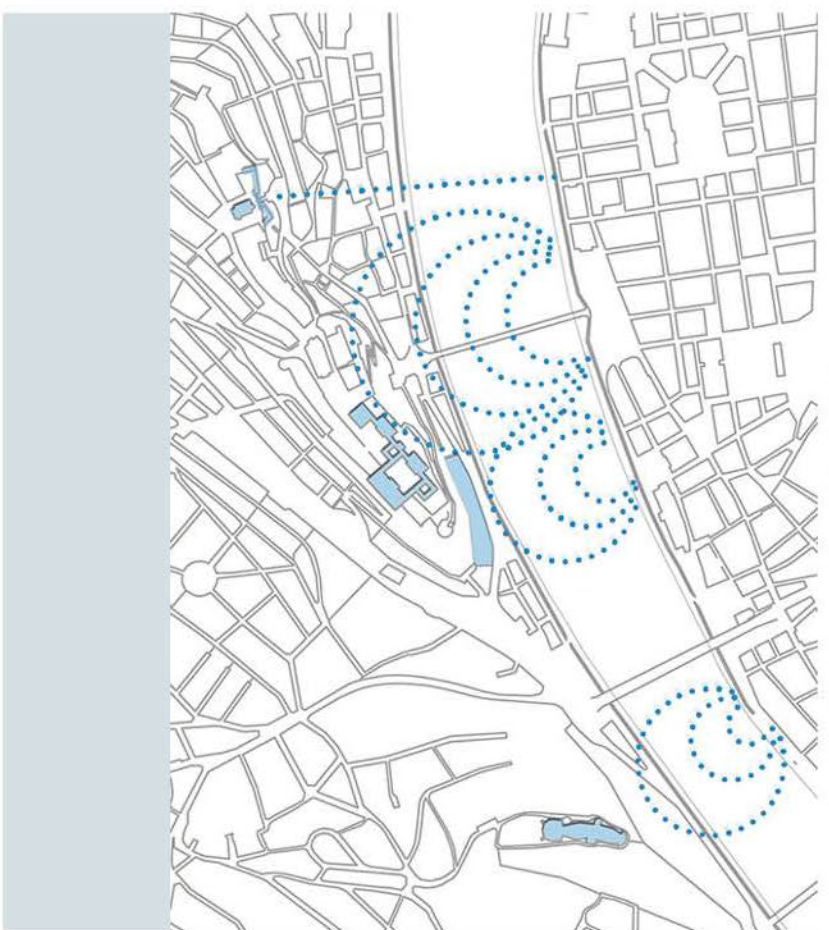




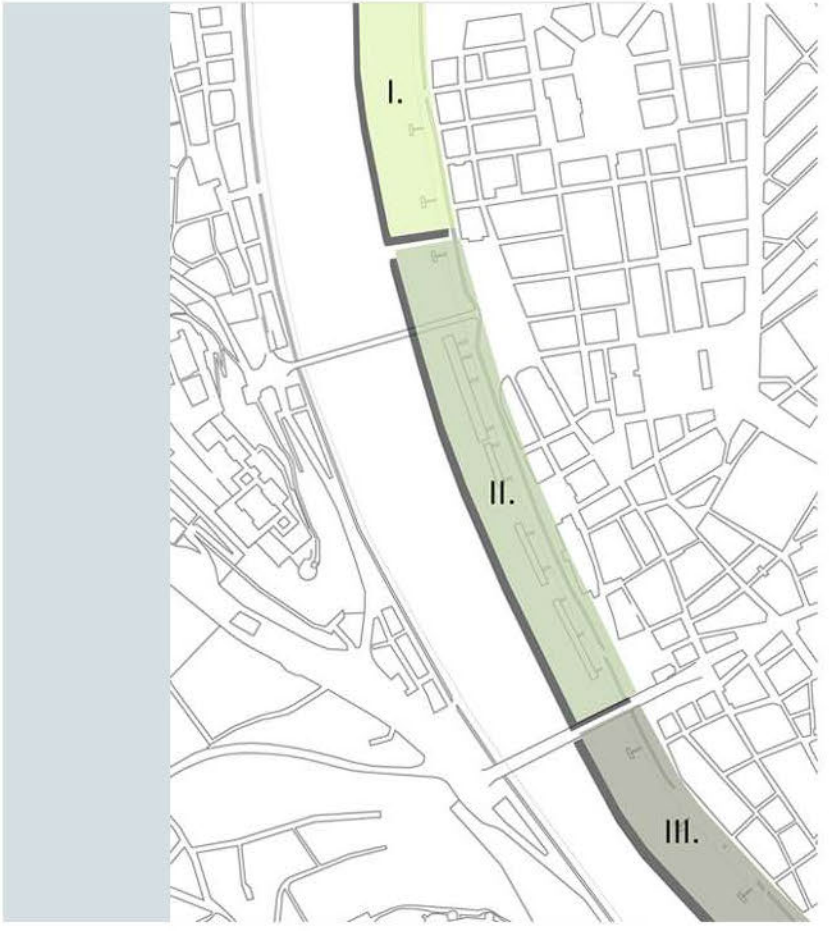
**Városi kapcsolatok**  
A partalaktás alapvető gócpontjai a pesti oldal belvárosából induló város-szerkezeti tengelyek. A Szabadság tér, Bazilika, Erzsébet tér, Vörösmarty tér, Ferenciek tere és a Belváros Főutcája folyó felé vezető irányú egyértelmű, könnyen megközelíthető új kapcsolatokat kapnak. Kialakítottuk a terekről és parkokból érkező gyalogos tengelyek levezetését, így az emberek könnyedén egészen vízközzeli pozícióba érhetnek.



**Zöldfelületek**  
A pesti alsó rakpart zöldfelületi ellátottsága és minősége igen alacsony. A rakparti fasorok kiegészítésre szorulnak, egységes fásítás megteremtése a cél, továbbá új egybefüggő zöldfelületeket szükséges kialakítani. A belvárosban már létrejötték a jó minőségű zöldfelületek, amelyek jól kapcsolódhatnak a folyóparthoz. A rakparthoz kapcsolódó Széchenyi tér rendezésével, a városépítészeti, város történeti és városképi adottságokhoz illeszkedő újrateremtése elengedhetetlen.



**Látványkapcsolatok**  
A pesti rakpart rendezése elengedhetetlen a kilátás és rálátás analízise nélkül. A pesti oldal legértékesebb része a Lánchíd környezete. A Lánchíd önmagában jelentős városképi és turisztikai célpont; nemzeti jelkép. Ugyanakkor a budai várra is erről a szakasról nyílik a legjobb kilátás, tehát látvány szempontjából ez a legnagyobb prioritással rendelkező lokáció. A Mátyás templomra és a Halászbástyára a Széchenyi utca irányából nyílik kiváló kilátás, így ezt az irányt szükséges hangsúlyozni. A Vigadó térsége szintén kétirányú látványkapcsolattal bír. A pesti oldalról a Budai Várba érve a leginkább, míg a budai oldalról nézve maga a Vigadó számít történelmi városképi elemnek. A Belgrád rakparttól a Gellért-hegy természeti környezete élvezhető, továbbá a szintén városi jelkép: a Szabadság-szobor.



**Szakaszok**  
A tervezési területet három különféle arculatú és funkciójú területre osztottuk.  
I. Az id. Antal József rakparton a jelenlegi adottságok alapján egy folyóparti park kerül kialakításra. A vízpart mellett alakul ki az átmenő sétány, amelyet egy széles zöldfelület határol le a közúttól.  
II. A Jane Haining rakpart urbanus parti sáv, akár a régi rakpart, burkolt dominanciával. Ezen a szakaszon kerülnek elhelyezésre az üszöművek, amelyek kiegészítő rekreációs és közlekedési sávként jelennek meg a rakpart mellett.  
III. A Belgrád rakparton elbontásra kerülnek a nemzetközi hajóállomás épületei és a lépcsős part kerül hangsúlyozásra. Ezen a szakaszon vízközzeli szolgáltatást alakítunk ki, ahol kávézó és éttermek elhelyezését biztosítjuk, ami mellett a szállodahajók kikötési lehetősége továbbra is megmarad.



**JANE HAINING RAKPART**  
Maga a rakpart ezen a szakaszon urbanus megjelenést ölt, az összefüggő burkolat felületeket csak helyenként lazítja egy-egy faszoport. A közút és a gyalogos felület azonos burkolattal, azonos szintben készül. A villamos viaduktja alatt a burkolat lesüllyesztésével helyreállítjuk a korábbi belmagasságot, így az átjáró kényelmesebbé válik. A Vigadó előtti téren a Vigadó utca és a Deák Ferenc utca tengelyében széles lépcsőt nyitunk a rakpart irányába, amelyen kényelmesen lehet lejutni az alsó rakpartra. A Kiszécsköllyű nyomvonalát meghosszabbítva fejezőállomást alakítunk ki a Vigadó téren, a gyalogos közlekedés ezáltal a rakpart szintjére történik, s így könnyedén kapcsolódik a BKK vízbizsuzaihoz. A földalatti 2-es villamoshoz lépcsőn biztosított a feljutás. A Jane Haining rakpart rugalmasan alakítható vízparti közterületté válik, amely a forgalom időszakos kizárásával kiválóan alkalmas rendezvények megtartására.



**ID. ANTAL JÓZSEF RAKPART**  
A szakasz zöldfelületi dominanciájú, vízparti park kerül itt kialakításra. A meglévő hársfa sor kiegészítésre kerül, a vízparti sétány és a közút közé széles zöldsávot alakítunk ki. A Kossuth tér és a Széchenyi tér között egy jelentősebb gyalogos lejáró készül, amelyet a Széchenyi utca tengelyében – mint fontos látványirány – helyezünk el. A vízpart közvetlen elérhetőségét a gyalogosok számára a közút felett átívelő híddal, míg akadálymentes megközelítést kétoldali rámpán adunk lehetőséget. A Széchenyi rakparton a Steidl Imre és az Arany János utca között új fasorral övezett gyalogos zónát alakítunk ki. Szintén a Széchenyi rakparton az Akadémia mellett közelíthető meg az épület előtti új építészeti mélygarázs. A folyó menti partfal szinte teljesen érintetlen marad, a Széchenyi utca és a Zrínyi utca tengelyében kerül kialakításra víz fölé kinyúló konzolos terasz. A szállodahajók kikötésére három kikötőhelyet biztosítunk.



**ÜSZÖMŰVEK**  
A Lánchíd és az Erzsébet híd közötti szakaszon helyezük el az üszöműveket, amelyek a rakpart mellett bővített funkciókat kínálnak. A Lánchídhöz legközelebbi, legnagyobb üszömű vízi közterületként működik, amely gazdagon tagolt zöldfelületekkel. Az üszömű északi végén üvegházat alakítunk ki, ahol télen elhelyezhetőek a mediterrán és trópusi növények. Az akadálymentes lejutást az üszöművön elhelyezett liftes épülettel oldjuk meg. A közterület üszöművöz kapcsolódik a BKK hajókikötője, amelyen elkerített peron és váró kerül elhelyezésre. A Vigadótól délre telepítjük a kirándulóhajók kikötőjét, amelyen váró, jegyváltó és üzemeltetői helyiséget alakítunk ki. A legdélebbi üszöműre helyezünk el az álló- és múzeumhajókat. Ez a másik vízi közterület a családok kedvelt helyévé válhat. Az üszömű part felőli oldalára az úszó vízimalmokat felidéző lápkerek és a Duna ökológiáját bemutató szigetecsoport kerül.



Az idősebb Antall József rakparton megszűnik a parkolósáv, helyét akadálymentes rámpák és a Széchenyi utca vonalában egy gyalogshíd foglalja el. Utóbbi a Szabadság teret köti össze közvetlenül a Dunával.

A Széchenyi rakparton a Steindl Imre utca és az Arany János utca között forgalomcsillapított zóna jön létre az útpálya járdaszintre emelkedésével.

A Jane Haning rakparton az útpálya járdaszintre emelkedik és díszburkolatot kap. Hétévgenként, kisebb rendezvények esetén ezt az exkluzív szakaszt süllyedő pollerekké lehet zární úgy, hogy az átmenő forgalom megtartható maradjon. Az érvényes forgalmi rendről változtatható jelzőképp táblák nyújtanak tájékoztatást.

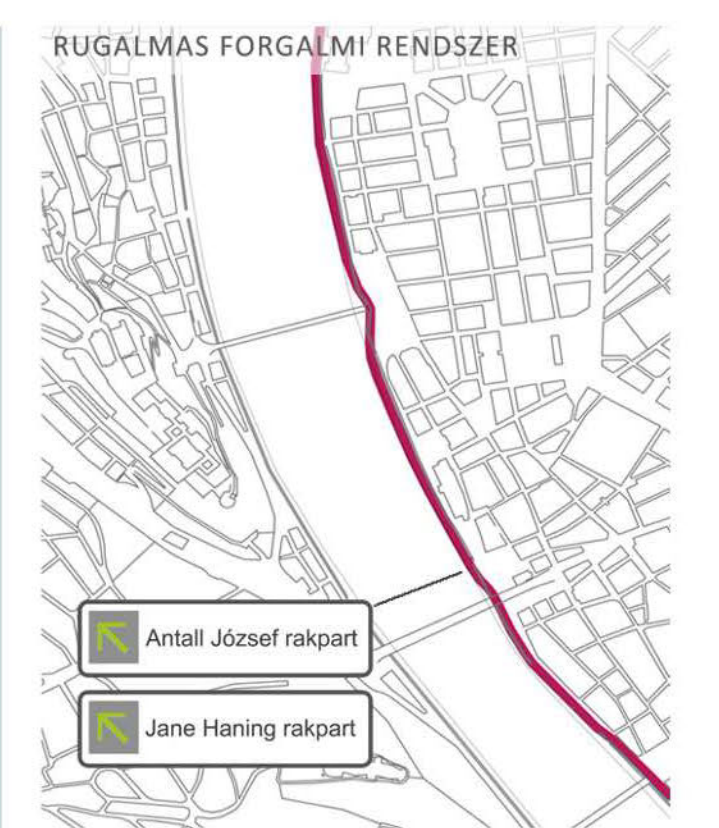
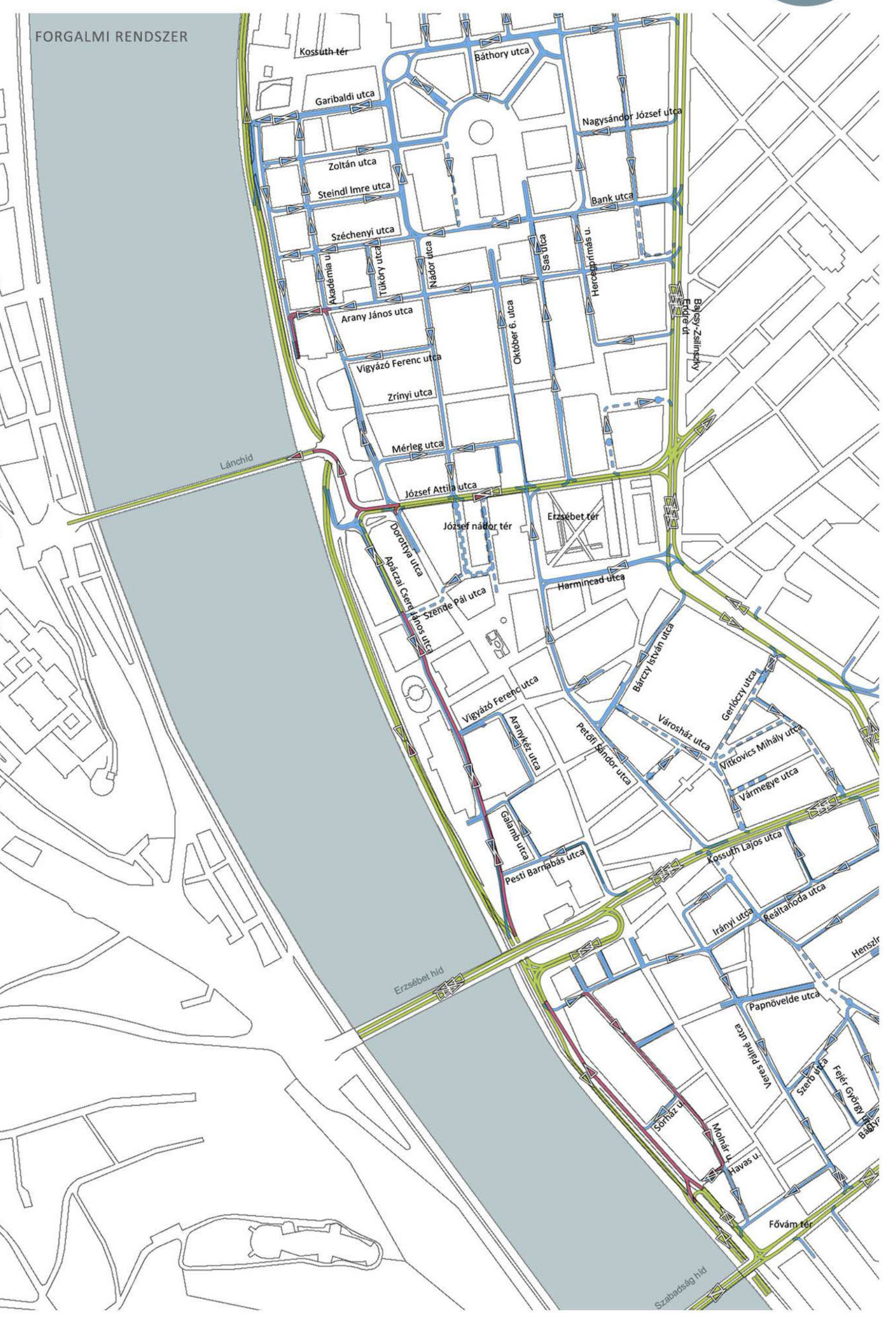
A Széchenyi tér átalakítása a Lánchíd jövőbéli szerepét mülk. Véleményünk szerint nagyon fontos lenne a hídon a kerékpáros infrastruktúra megvalósítása, kiépítése. Mivel a járda alkalmas erre a szerepre, ezért a Lánchíd „tömegközlekedési híd”-ként funkcionálhatna vagy egy teljesen új szemlélettel javasolva: legyen egyirányú a Lánchíd Buda felé, kétrányú kerékpársávval. Utóbbi azért egyszerű megoldás, mert a hídon nagyon ritkán közlekedik busz, így viszont a Belváros kiürítését szolgáló kapacitás megtartható. Az ellenirányt az utóbbi években csökkenő forgalmú Erzsébet híd képes átvenni. A Lánchíd átalakítása miatt a forgalmi kapcsolatok nagymértékben leegyszerűsödnek, a tér kitisztul. Az MTA parkolási igényeinek kielégítésére egy szintes, 63 férőhelyes teremgarázs épül, melynek megközelítése (be- és kijárat) a Széchenyi rakpart felől lehetséges.

Az Apáczai Csere János utca jelenleg elsősorban a Duna-parti szállodák kiszolgáló útként működik. Mivel az utcában lakóépület gyakorlatilag nincs, ezért az utca forgalomcsillapítása indokolatlan, zsákutcás kialakítása a turistabuszok miatt lehetetlen. Javaslatunk az utca kétrányúvá alakítását tartalmazza - ezzel három cél érhető el: a Lánchídról letiltott, Lipótvárosba irányuló célforgalmat tudja átvenni, ki tudja váltani a Jane Haning rakpart 3. sávjának szerepét, illetve kisebb hétfévi rendezvények esetén át tudja venni az alsó rakpart szerepét. Ez az utca alkalmas arra, hogy az észak-déli kerékpáros-forgalmat a gyalogosok legkisebb zavarása mellett elvezesse.

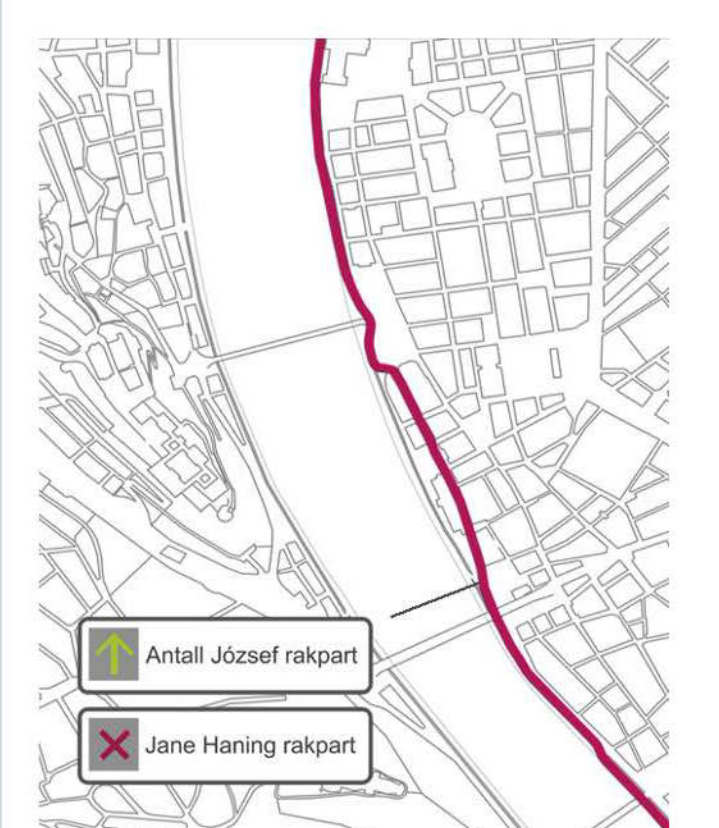
A Vigadó téren az Apáczai Csere János utca járdaszintre emelkedik és díszburkolatot kap. A Kisföldalatti meghosszabbításra kerül a rakpartig, közvetlen kapcsolattal a 2-es villamoshoz és a rakparthoz.

A Március 15. téren is tartottuk azt a tiszta és szigorú rendet, hogy a Duna-partra vezető utcákat nyílegyenesen a Duna-partig vezetjük. Ezért alakítottunk ki a Kigyó utca, illetve a Duna felől új gyalogos tengelyeket.

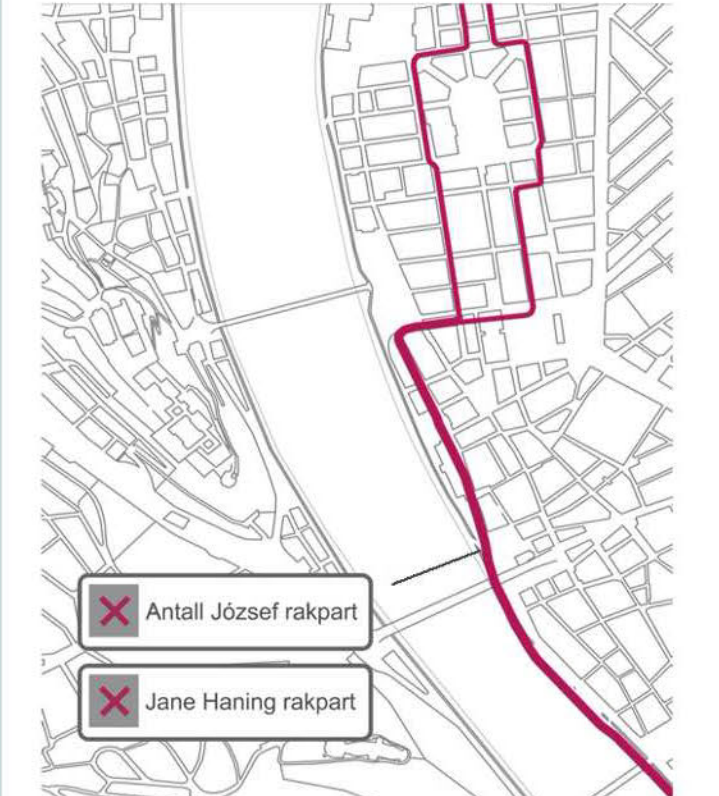
A Belgrád rakpart legjelentősebb változása, hogy az északi irányú forgalom átkerül a villamospálya túloldalára, megszüntetve ezzel a jelenlegi „szervizutat”. Ez a változás lehetőséget ad a járda kiszélesítésére, a villamospályát elválasztó közepszigetek (betontömbök) elbontására, irányhelyes kerékpársávok kialakítására. A villamospályát javasoljuk fűvesített pályaszerkezettel helyben átépíteni. A tömbkörüljárás megtartása miatt a Molnár utca iránya megfordul.



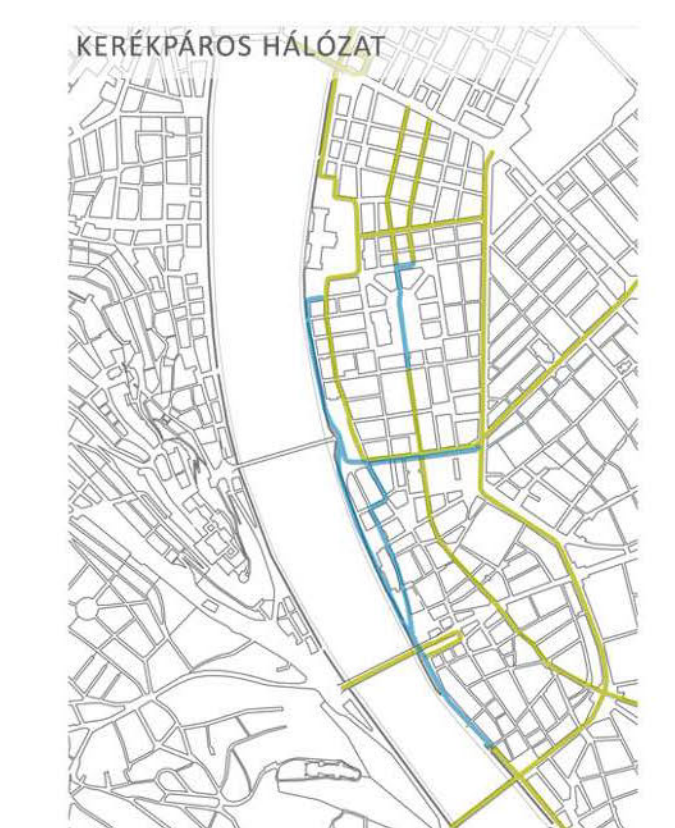
Normál üzemmódban az alsó rakparti forgalom a mai helyén halad, de 30 km/h-s sebességkorlátozással.



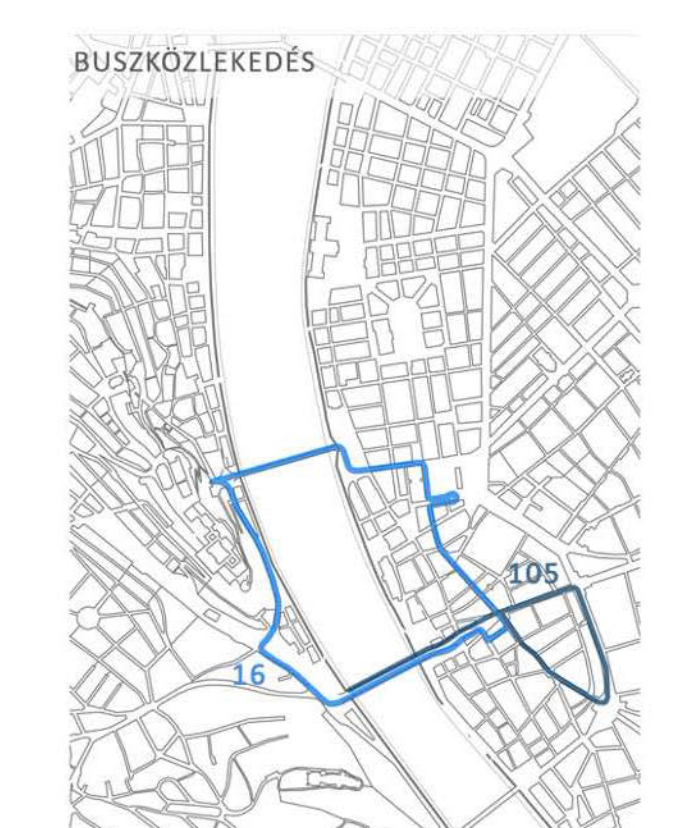
Kisrendezvények esetén lehetőség van süllyedő pollerekké és változtatható jelzőképp táblák segítségével a Jane Haning rakpart lezárására, az észak-déli forgalom megtartásával.



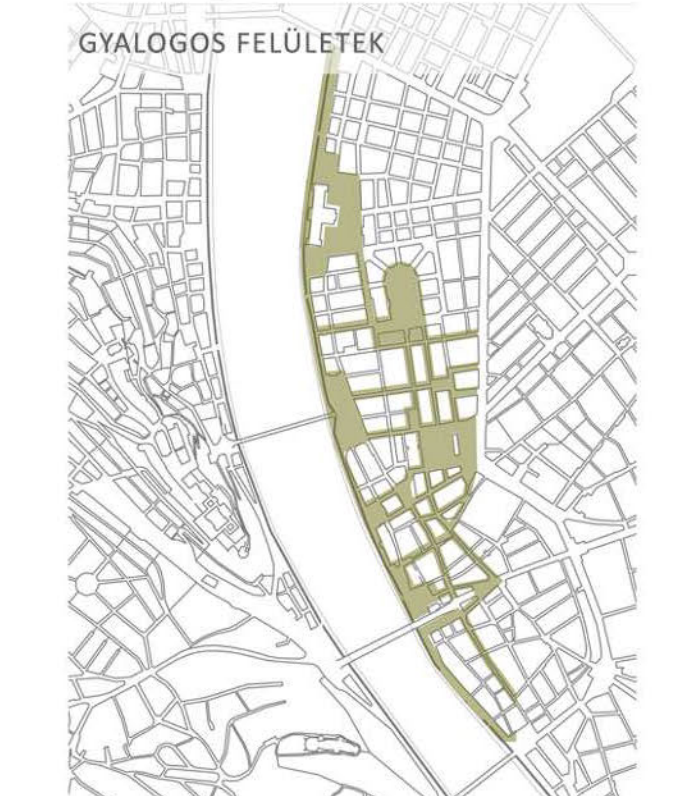
Nagyrendezvények vagy árvíz esetén a teljes alsó rakpart lezárásra kerül, de ez a mai forgalmi renddel szemben nem jelenti a teljes dél-észak forgalom ellehetetlenülését.



A javasolt fejlesztésekkel a létrejön egy magas színvonalú, „szakadásmentes” kerékpáros tengely a felső rakparton, illetve a Lánchíd-József Attila útvonalon.



A Lánchíd egyirányúsítása két buszjáratot érint. A 16-os új nyomvonalán érinti a Várkert bazárt, a 105-ös a Kálvín teret (utóbbi kiszélesítéssel párhuzamos szakaszának megtartása nem indokolt).



A tervezett fejlesztésekkel a gyalogos prioritású területek kiterjednek a világörökségi rakparti-szakaszra, izgalmas hálózatot alkotva a teljes V. kerületben.



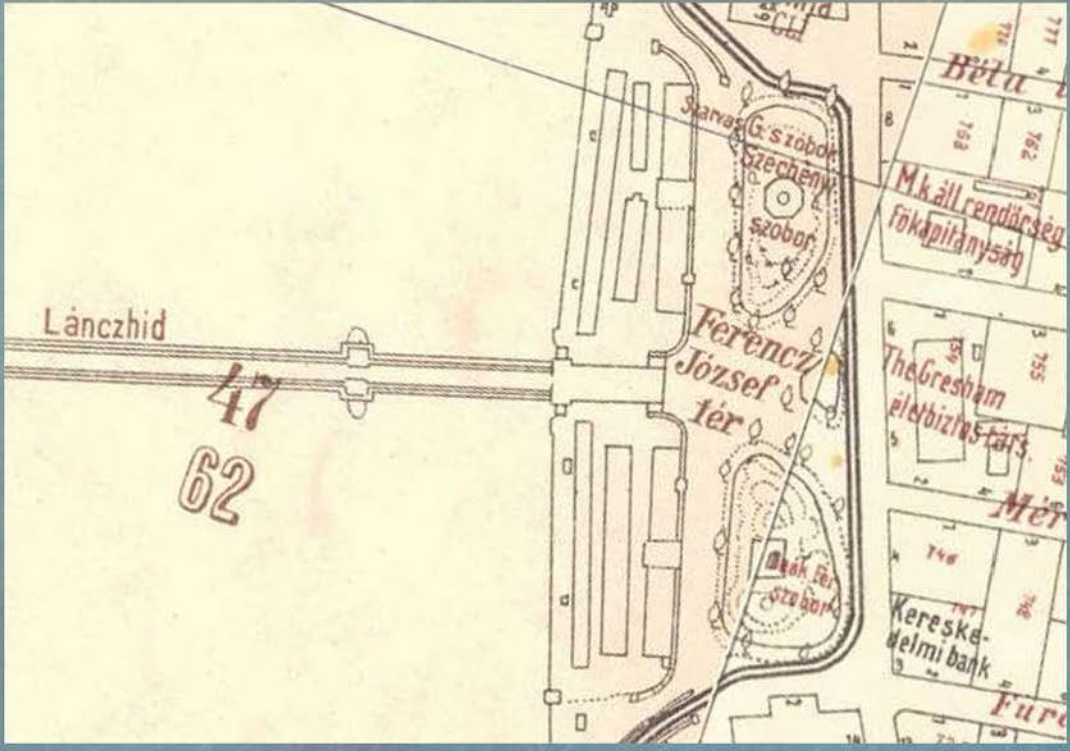
SZÁLLODAHAJÓ KIKÖTŐ

ÚSZÓMŰ

SZÁLLODAHAJÓ KIKÖTŐ

# RAK-PARK

## Környezetalkítási terv - Széchenyi tér

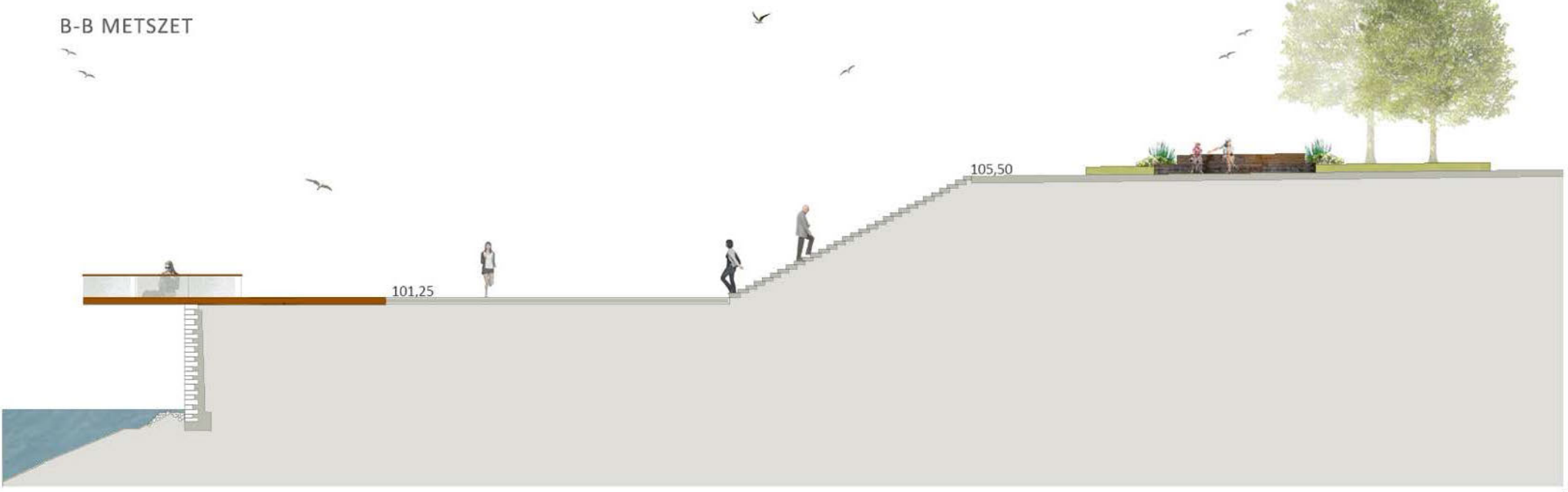
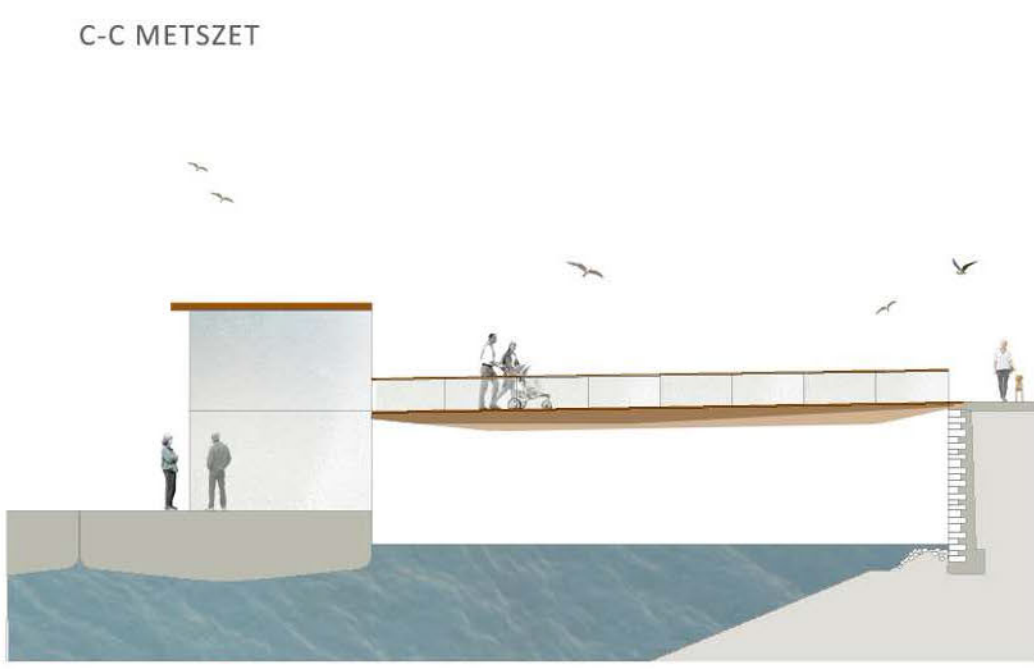
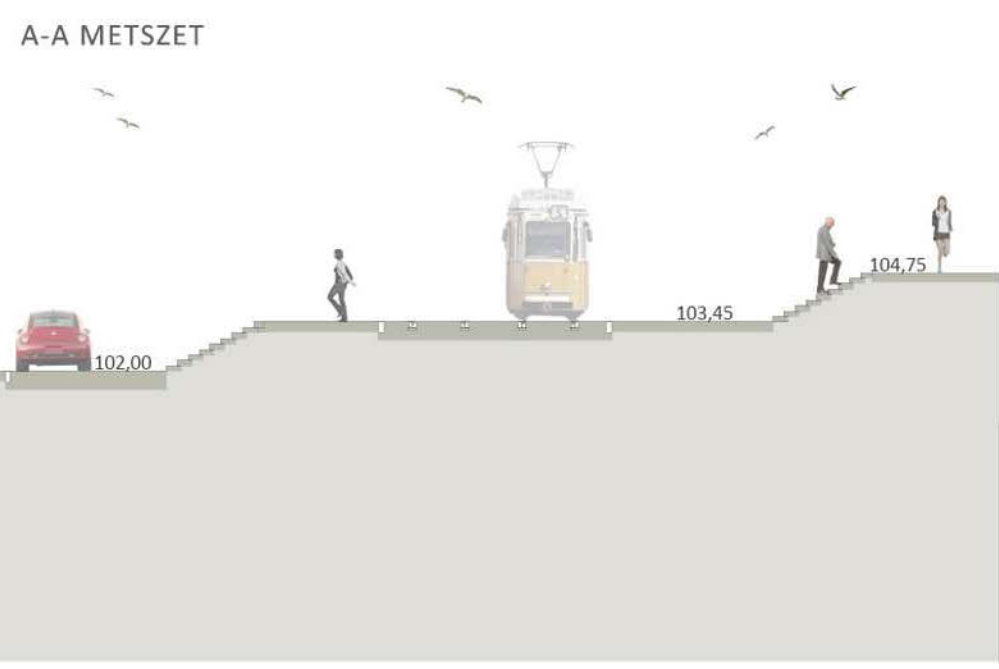


A tér közlekedési rendszerét alapvetően meghatározza, hogy a Lánchídon egyirányú forgalom lesz. Az Akadémia előtt mélygarázs készül. A tér átforgalomszerűsítése a történelmi térképek alapján készül, a korábbi három zöldfelületi folt került újra megjelenítésre Zrínyi utca és a Mérleg utca tengelye pedig átvezetésre kerül a térre. A tér kialakítása a határoló öt jelentős épületomb ritmusát tükrözi, ennek megfelelően az Akadémia előtt jelentős burkolt terület alakul ki, a Spenótház, a Gresham palota és a Belügyminisztérium előtt egy-egy zöldfelület jön létre, míg a Sofitel szálloda előtt szintén burkolt terület válik meghatározóvá. A Lánchíd előtt burkolt terület alakul ki, amely hosszú ülőfelülettel zárul. A tér aszimmetriáját egy vízjátékkal ellenpontoszzuk. A Lánchíd északi oldalán a Zrínyi utca tengelyét átvezetjük a közút felett. A hídfőhöz északi és déli oldalon a közúton átívelő gyepek felület csatlakoznak.



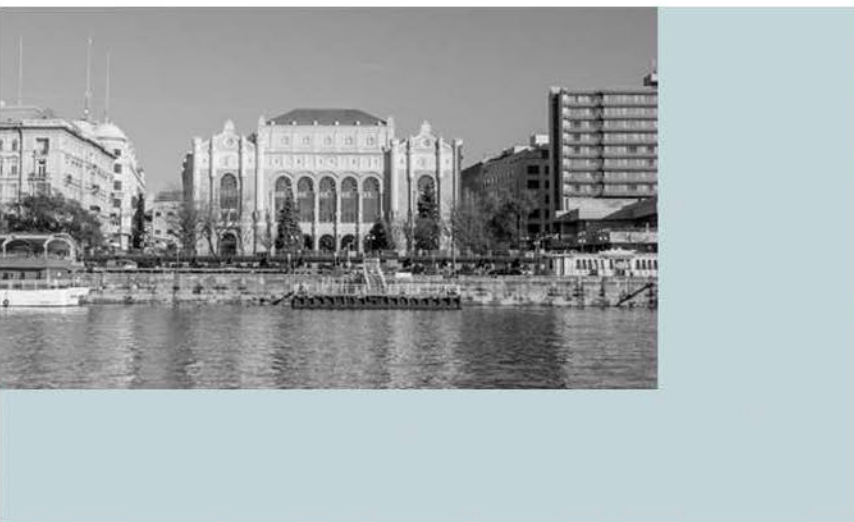
m=1:500

### METSZETEK

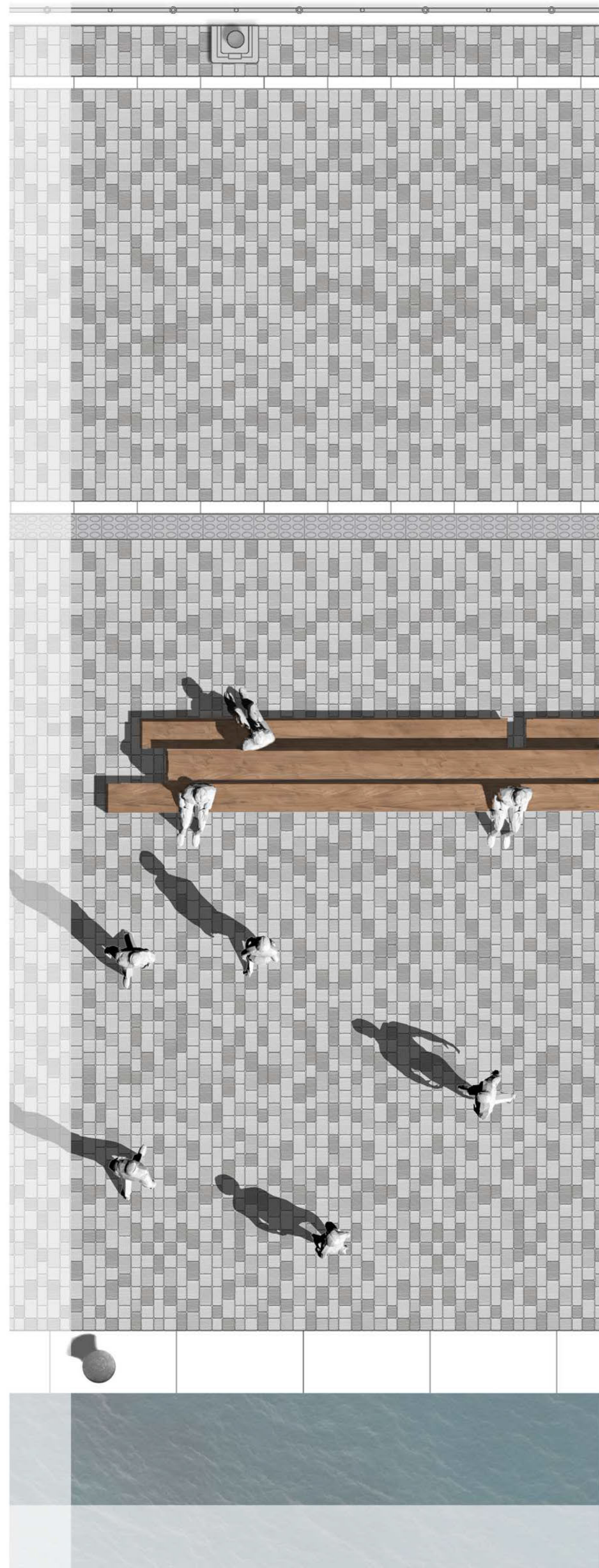




A Vigadó előtti partszakaszon tudatosan nem helyezünk el úszóművet, mivel itt megtartjuk a Vigadóra irányuló eredeti városképet, látványt, hiszen ez a Jane Haining rakpart legjelentősebb műemléki épülete. A Vigadó térről két széles lépcsőt vezetünk az alsó rakpart irányába, hogy a tér és a folyó közötti gyalogos kapcsolat kialakulhasson. A Duna korzó és a Vigadó tér szerkezetét alapvetően megtartjuk, a méltatlan térköz burkolat azonban idővel mindenképpen cseréje szorul.



### BURKOLATFEKTETÉSI MINTA



villamos viadukt

kétirányú úttest, időszakos lezárási lehetőséggel

2 cm-es terméskő szegély terméskő zónahatárkö

álló gyalogos zóna utcabútorokkal facsoportokkal

mellvéd fal záróköve

Duna

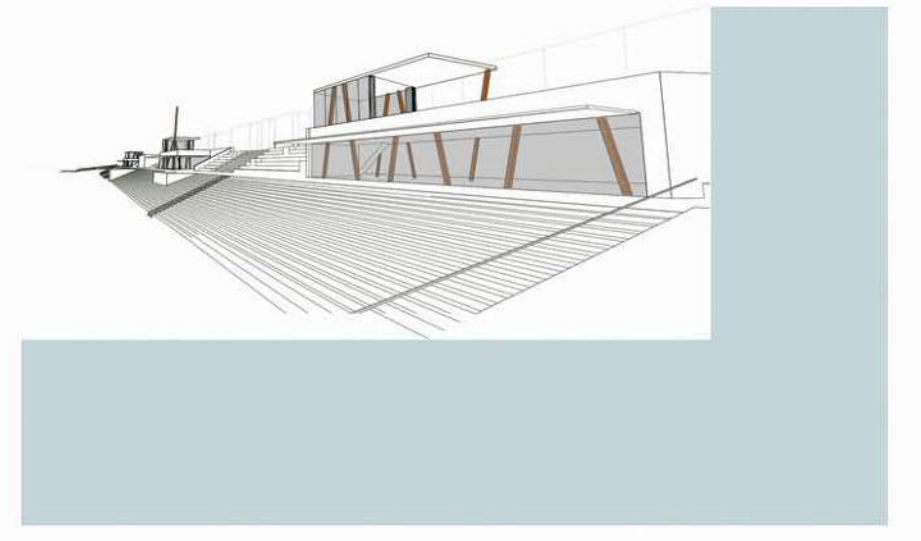
m=1:500

### METSZETEK

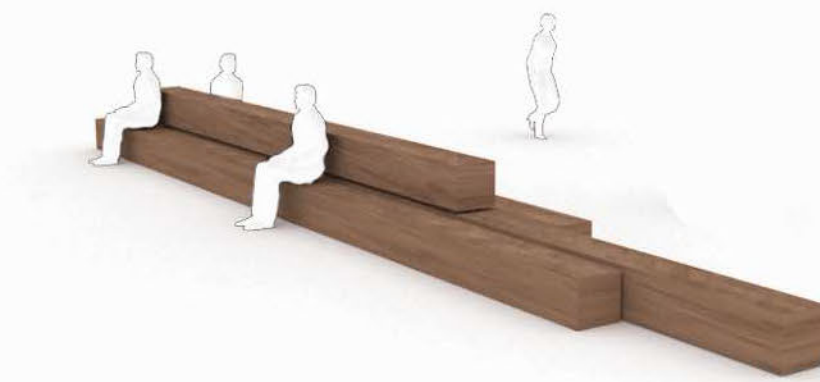




Az Erzsébet hid hídfőjének környezetében a felső és alsó rakpart közötti támfal elé zóldsáv kerül egységes fasorral, a régi közúti rámpák melletti támfalak elbontásra kerülnek, helyükre a víz irányába nyíló „elfogyó” lépcsők elhelyezésével a Duna felé széles gyalogos sáv alakul ki. A régi hajóállomás épületeinek elbontásával egy átlátható, a Duna felé szintén, nyitott felület alakul ki. A szállodahajók továbbra is kiköthetnek ezen a szakaszon, ugyanakkor a parti funkcióra a gasztronómia túlsúlya lesz jellemző. Éttermek, kávézók létesülnek, amelyek a ma elszigetelt folyószakaszt „élőbbé”, dinamikusabbá teszik.



UTCABÚTOROK



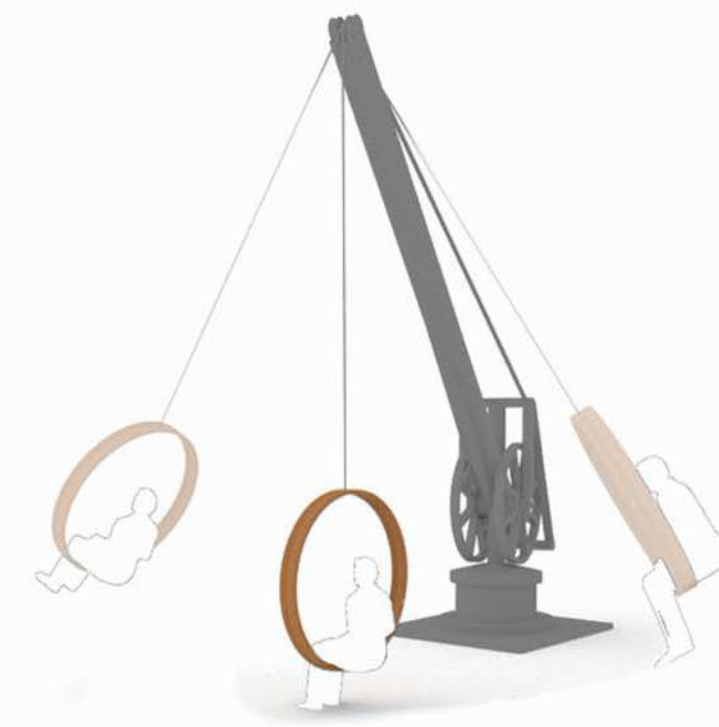
Az utcabútorok esetében a rakpart korábbi funkcióját és megjelenését vettük alapul, az ülőbútorok éppen hajókról lerakodott gerendákként jelennek meg.



Az autóforgalom zajának csökkentése érdekében strandkosárhoz hasonló beülőket helyezünk el, amelyek a Duna irányába néznek, tavasszal és ősszel is védelmet nyújtanak a széles idő ellen.



Az időszakos útlezárás alkalmával kibővül a gyalogosok által használható felület, és kültéri szolgáltatások jelenhetnek meg. A szolgáltatások kellékei a viadukt alatti rak-tárakban tárolhatóak, az árusító és szolgáltatóhely egységes kialakítással készülnek.



A rakpart kereskedelmi fénykorában több daru is működött a pesti rakparton. Mementóként újra felállítunk néhány új darut, amely az eredeti használatra és kialakításra utalnak, egyben némelyik játékos kikapcsolódásra is átalakítható.

METSZETEK

G-G METSZET



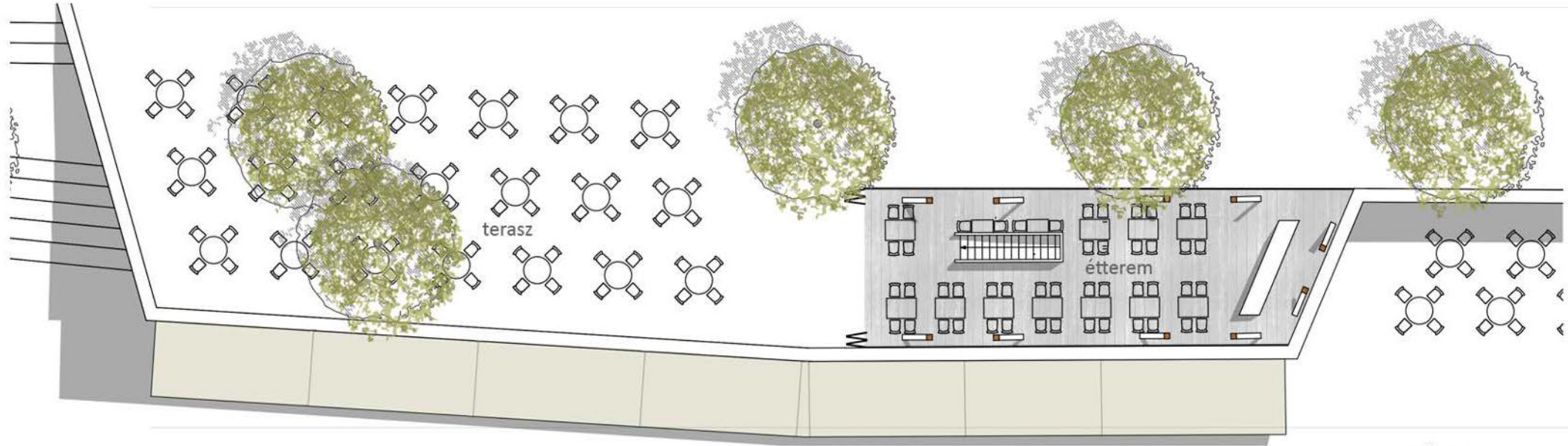
H-H METSZET



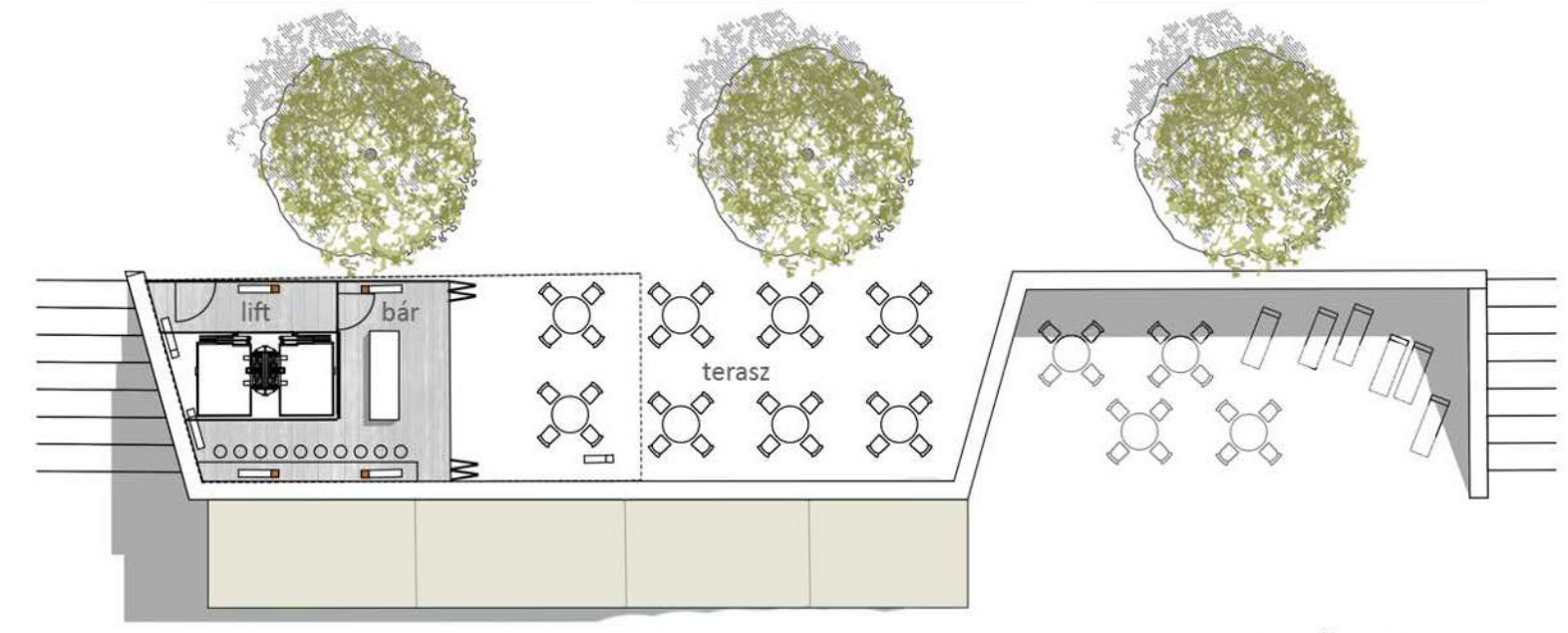
I-I METSZET



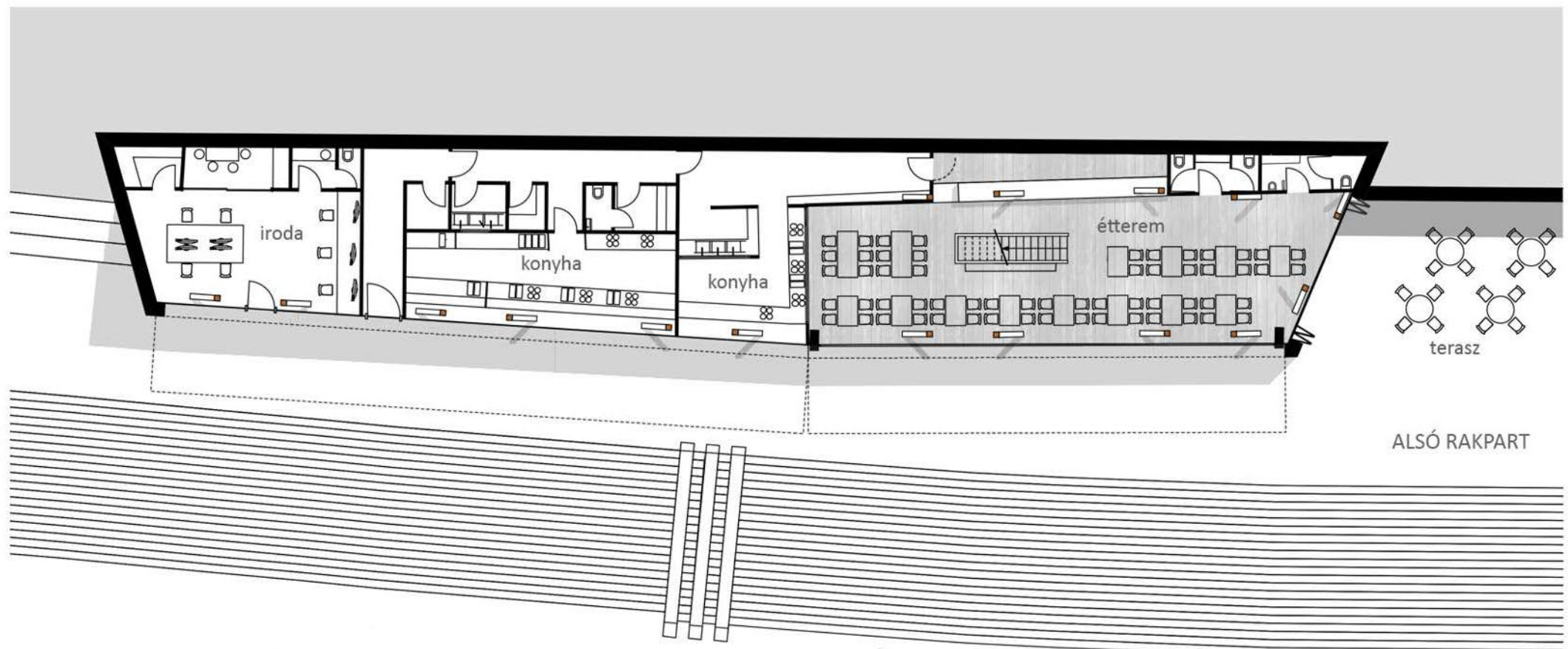
BELGÁRD RAKPART m=1:200



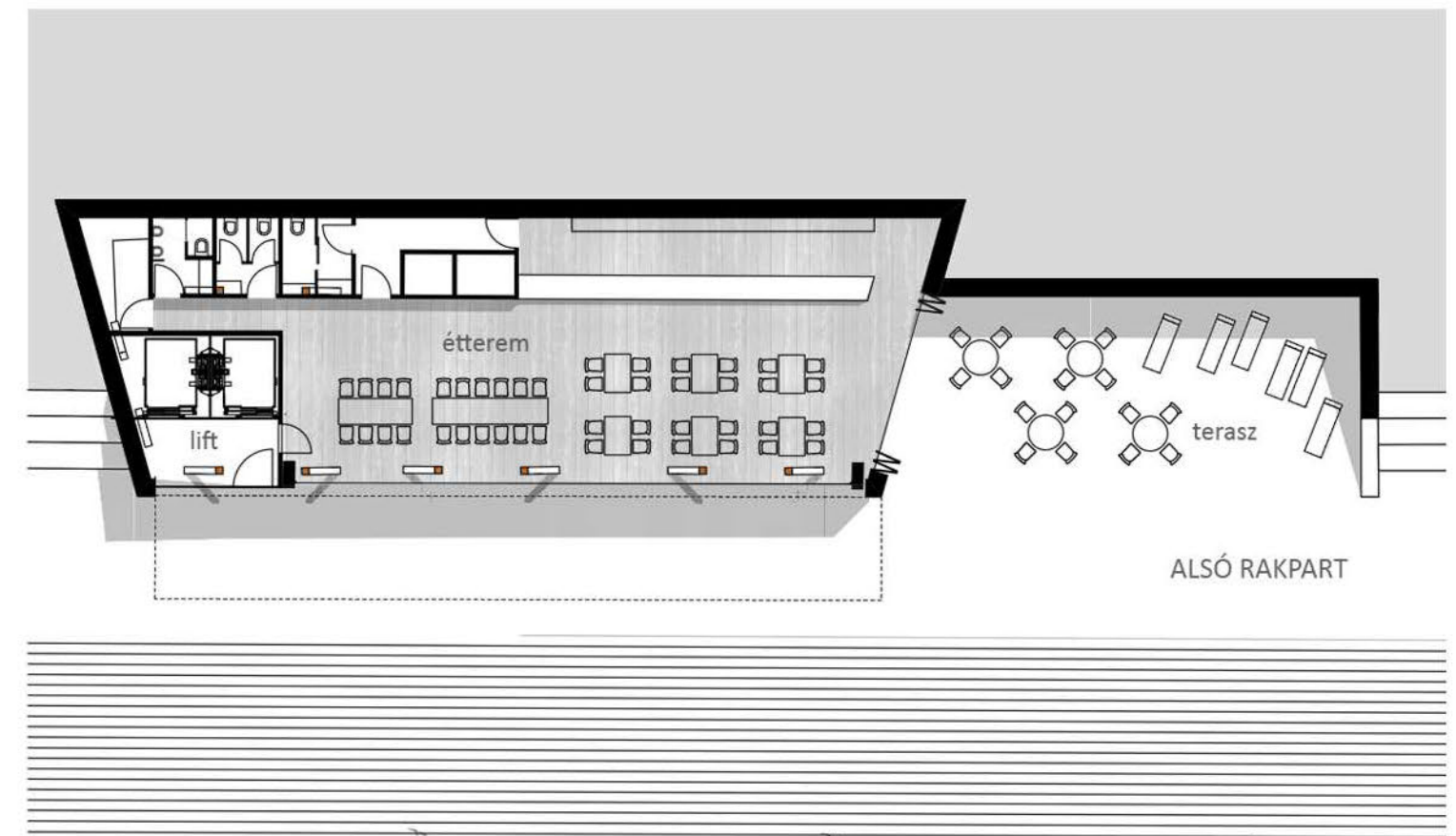
FELSŐ RAKPART



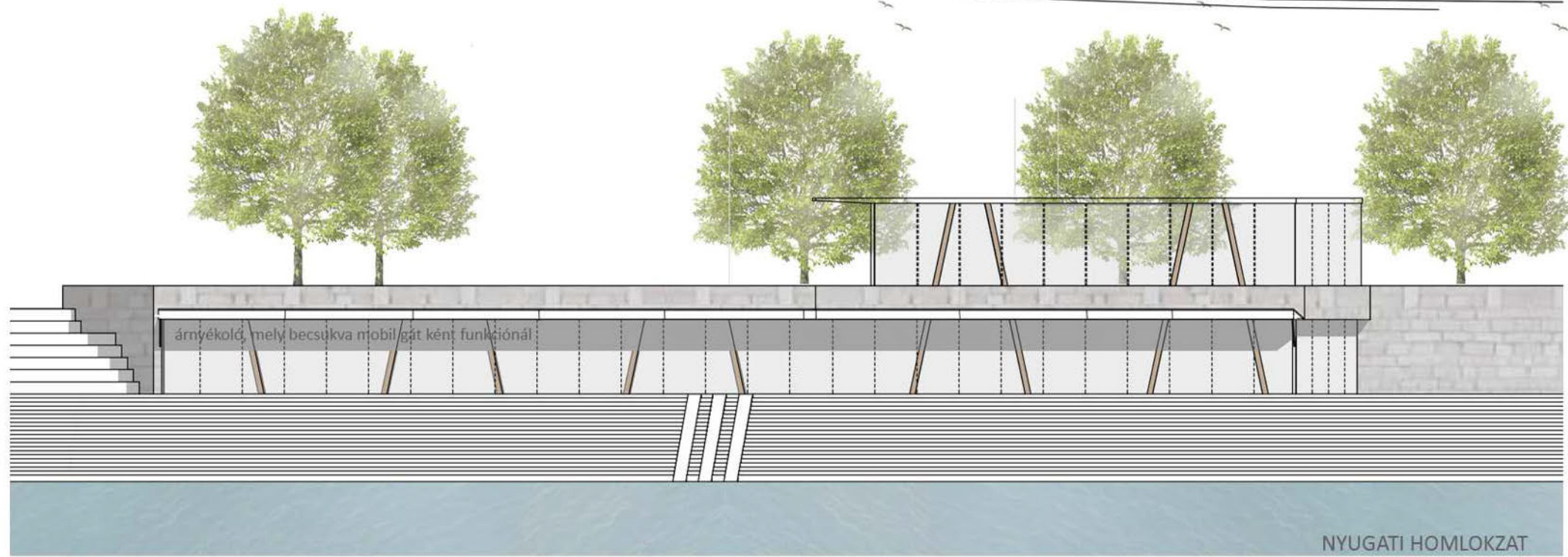
FELSŐ RAKPART



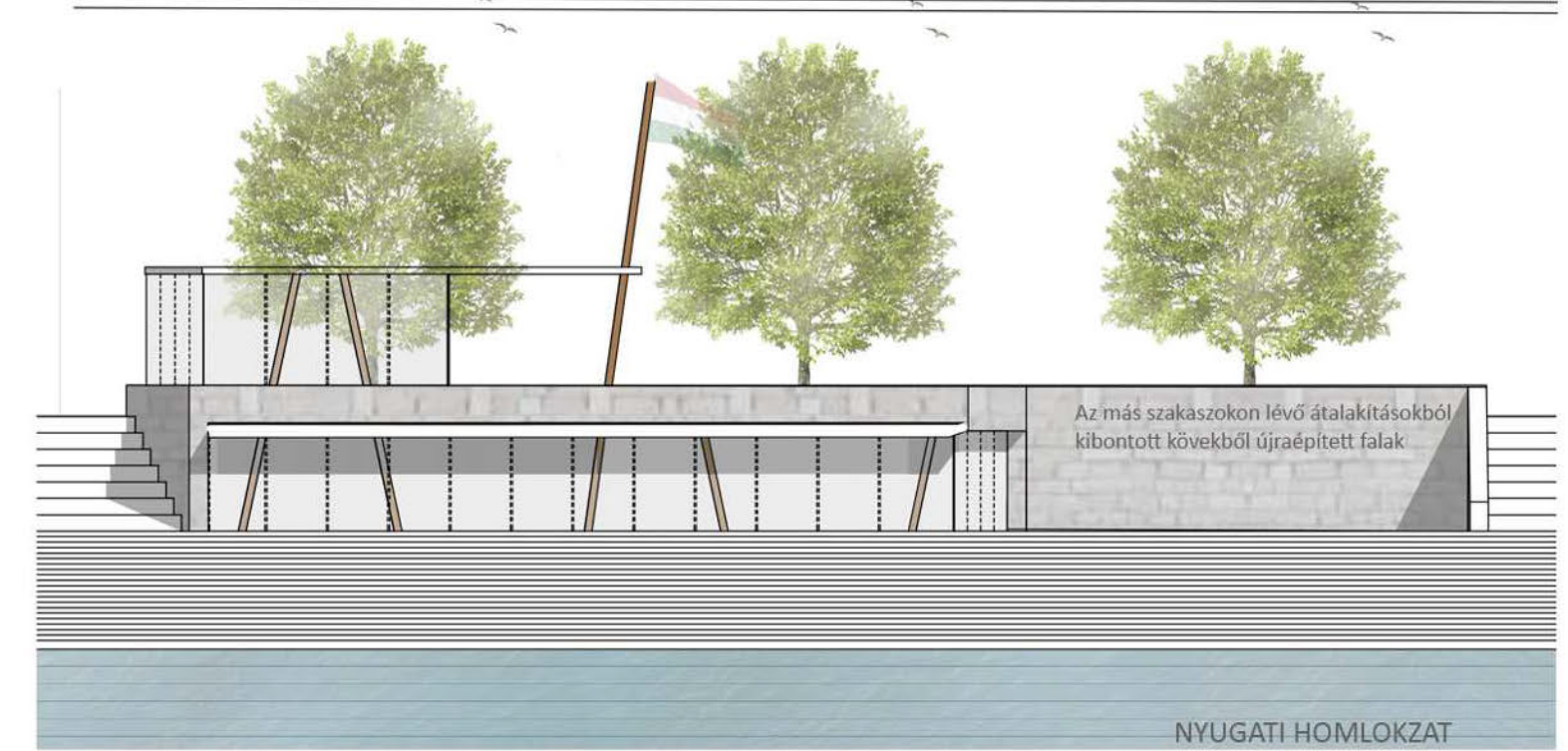
ALSÓ RAKPART



ALSÓ RAKPART

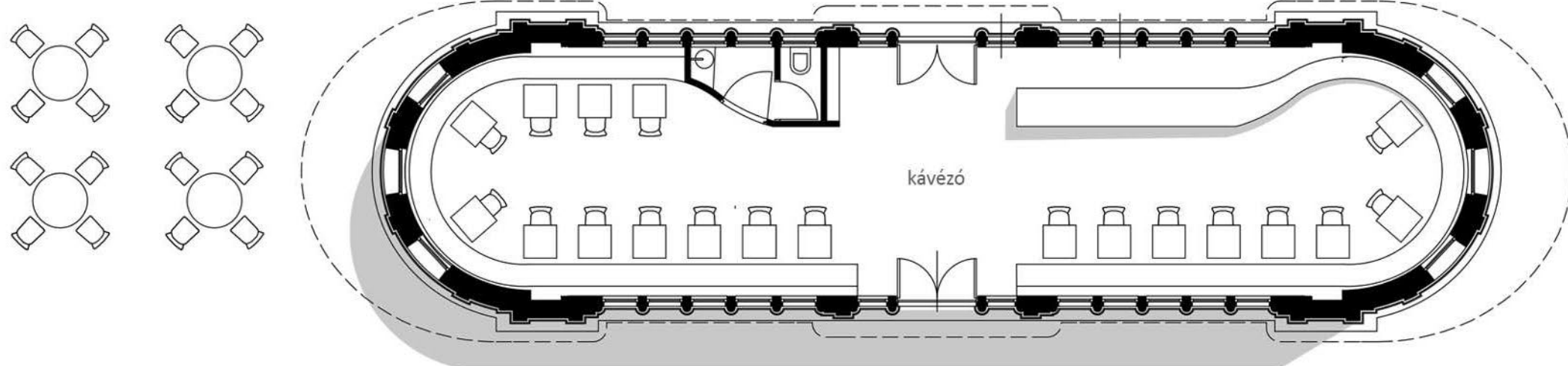
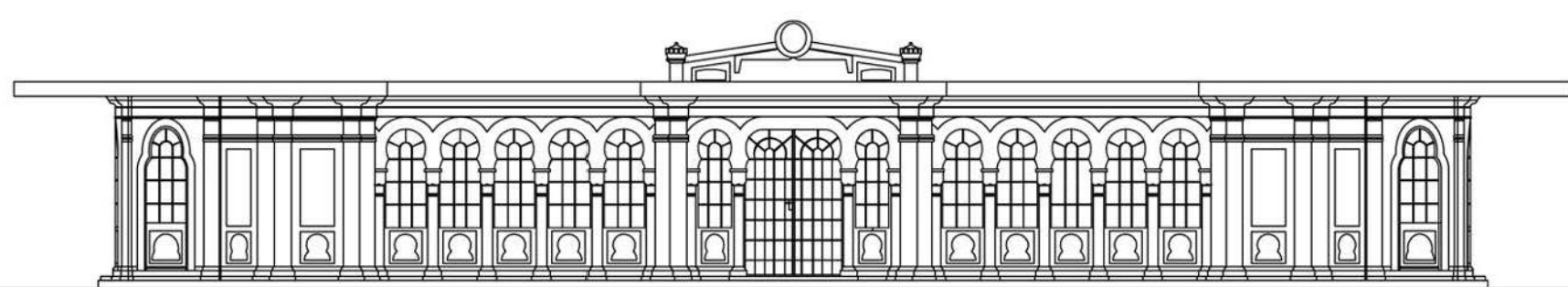


NYUGATI HOMLOKZAT



NYUGATI HOMLOKZAT

HAJÓÁLLOMÁS m=1:100



HAJÓÁLLOMÁS ALAPRAJZ

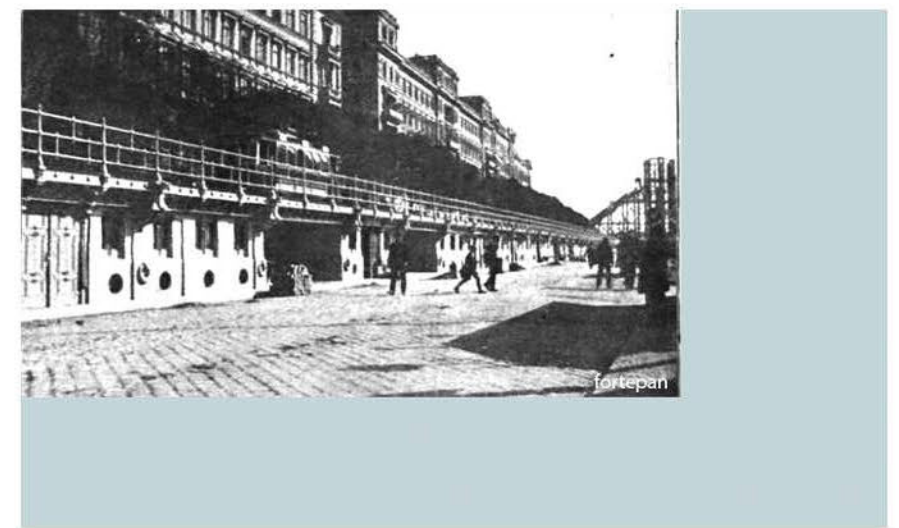
A tervek kialakítása során alapvetően a környezet és az épített örökség iránti érzékenységet és tiszteletet, valamint a magas fokú környezettudatosságot tartjuk szem előtt. Így csak ott avatkozunk be az épített környezetbe, ahol azt feltétlenül szükségesnek érezzük. Az épületek elhelyezésénél fontos szempont - lehetőség szerint - a rakpart jelenlegi látványának megőrzése. Ezért a legtöbb helyen megpróbáljuk a jelenlegi épületeket és falszakaszokat maximálisan hasznosítani. Az új épületek kialakításánál arra törekszünk, hogy a budai panorámát minél jobban megőrizzük, ezért azokat próbáljuk a fokozottan transzparensre kialakítani. Fontosnak érezzük, hogy a formailag különböző építményeket egy közös szál mentén fűzzük össze, amit az építmények közös anyaghasználatával és a markánsan megjelenő fa tartószerkezettel szándékozunk megvalósítani. A három részre szakaszolt rakpart építészeti kialakítása a következőképpen alakul:

**Id. Antall József rakpart**

Ezen a szakaszon a Parlament erős kisugárzása miatt csak olyan beavatkozást érzünk fontosnak, amely azt látványban nem zavarja. A partszakasz teljes rendezése mellett egy gyalogos híd helyezünk el, mivel ez a partszakasz van a legjobban elvágva a villamos és autók által. A gyalogos híd a jelenlegi átkelő között félúton, a Széchenyi utca folytatásaként helyezkedik el, közvetlen összeköttetést biztosítva a Duna parttal. Szélessége az utca szélességével megegyező, így nemcsak a partra való lejutást biztosítja, hanem pihenő alkalmatosságként és - mint ennek a partszakasznak a legmagasabb pontja - egyszerre kilátóként is funkcionál. A híd fa és acél szerkezetek ötvözetéből készül.

**Jane Haining rakpart**

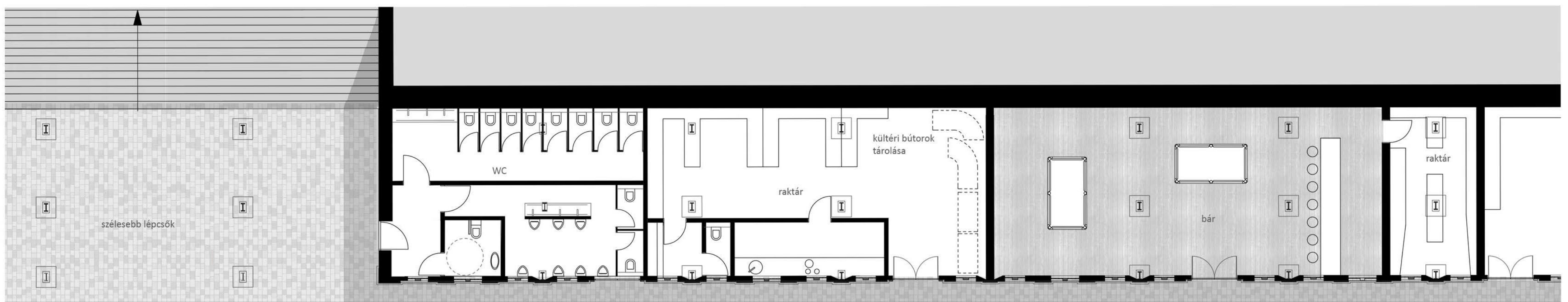
A Lánchíd és az Erzsébet híd közötti szakasz kialakításakor a szabadterei kapcsolódás különböző lehetőségeit tartjuk szem előtt. A rakpart ezen szakaszáról a forgalmat akár teljesen ki lehet zárni. Pillanatnyilag a hajóállomás épülete található itt, melynek jelenlegi állapotát minél jobban megőrizve egy kávézót alakítunk ki. A partszakasz többi részére nem tervezünk új, fix épületet, hogy az funkcióiban a különböző szabadterei programoknak, futóversenyeknek, koncerteknek jobban meg tudjon felelni. A kiszolgáló funkciókat, nagyobb forgalom ellátására képes mellékhelyiségeket, raktárakat, kisebb sörözőket a kettes villamos alatti jelenleg kihasználatlan térben helyezük el. A Jane Haining rakpart a század elején fontos kirakodó pont volt. Az utcabútorok esetében a rakpart funkcióját és megjelenését vesszük alapul; az ülőbútorok éppen a hajókról lerakodott gerendákként jelennek meg. Ehhez hasonló elemekből épül fel a napozó kosár és bárpuh is. Szerkezetük acél merevítéses fából készül.



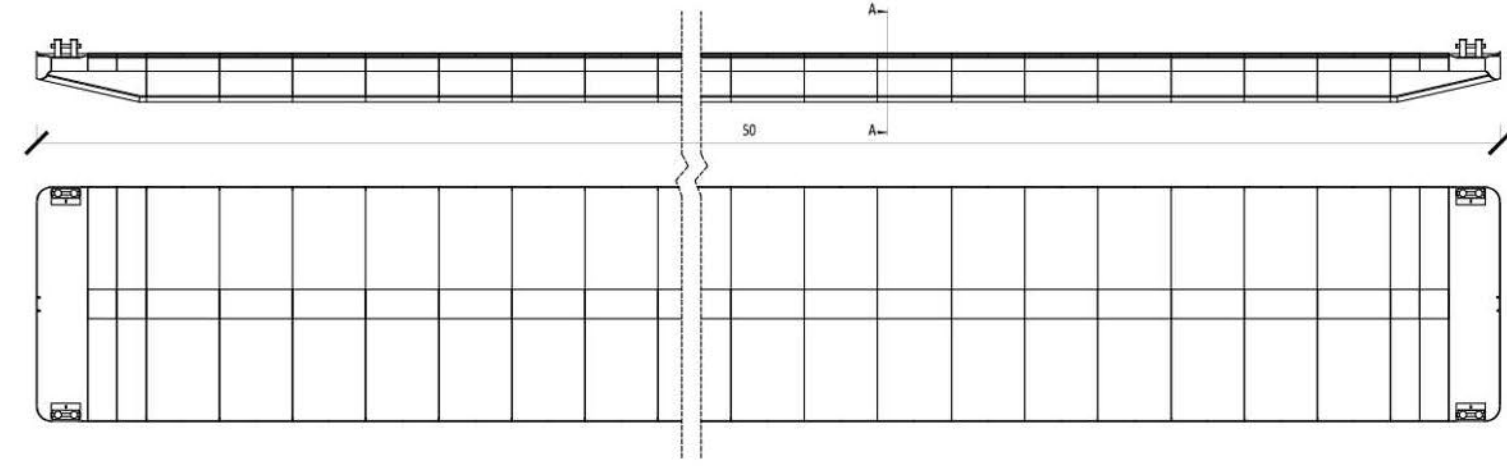
**Belgrád rakpart**

A felső rakpart épületei elbontásra kerülnek, átalakításukat nem tartjuk célszerűnek. Az új épületek a Duna-parti környezetbe ágyazva a vízparthoz illő könnyed hangulatot árasztanak. A nagy üveg felületek egyszerre nyújtanak panorámát a Gellért-heggyre, és közben hívogatóan hatnak a vendégekre. Az épületekben vendéglátó egységeket, a szállóhajók részére nagyzemelt konyhát, irodát, hulladékátrolót és raktárt alakítunk ki. Az alsó szint árnyékolói, zárt állapotban mobilgáttként funkcionálnak árnyékolóként. A falaknál és a lépcsőknél a terv más részén bontásra kerülő köveit használjuk fel, így azok egységesen kapcsolódnak a rakpart többi szakaszához, míg az felső rakpart épületeit könnyűszerkezetes kialakítással hozzuk létre.

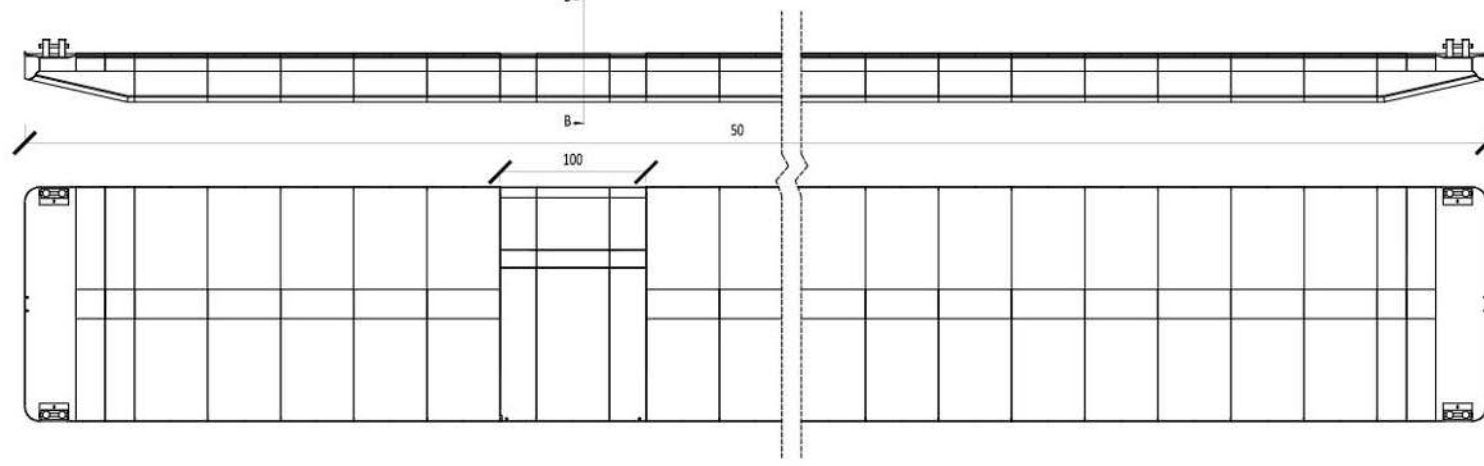
VILLAMOS VIADUKT m=1:200



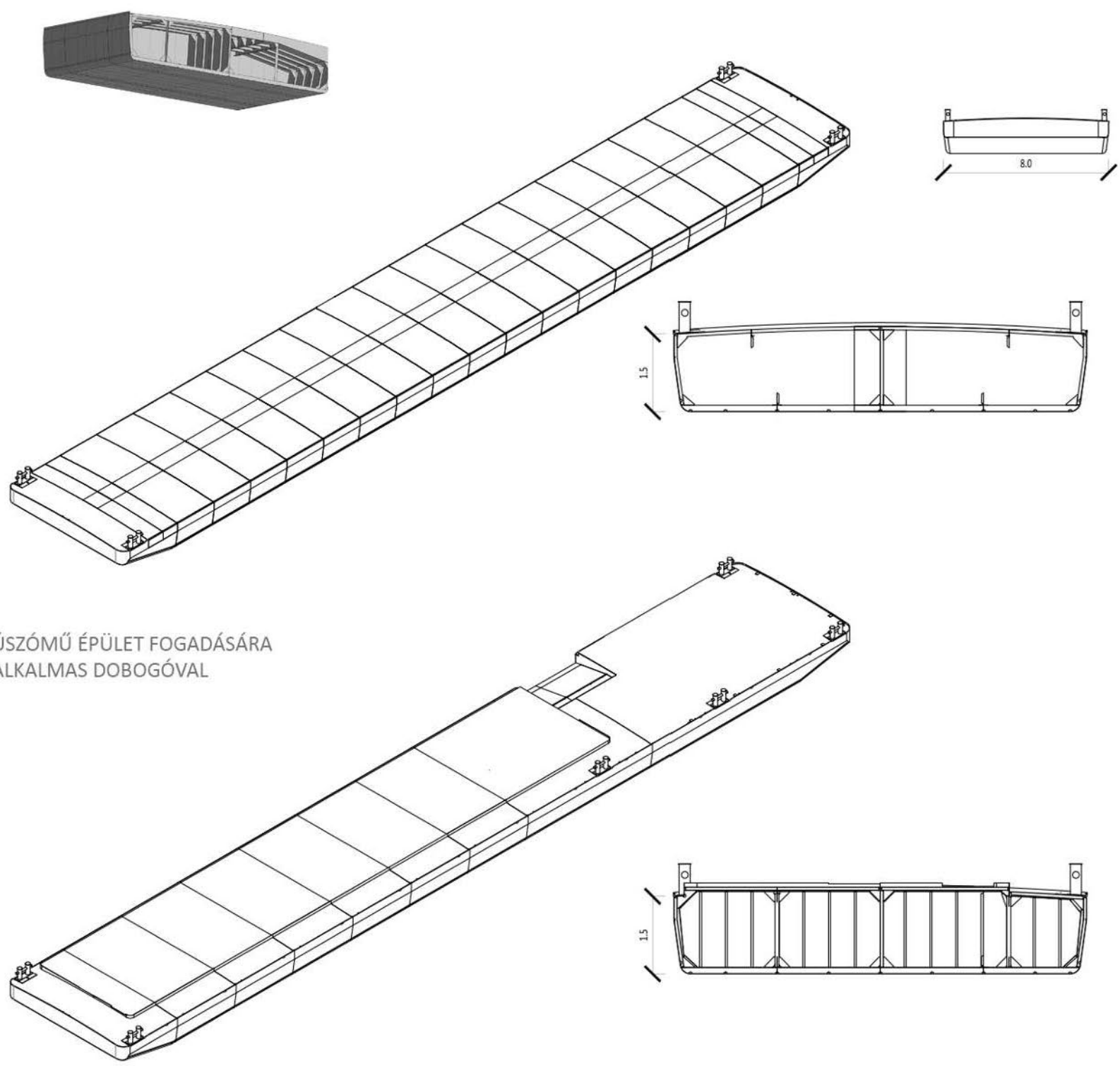
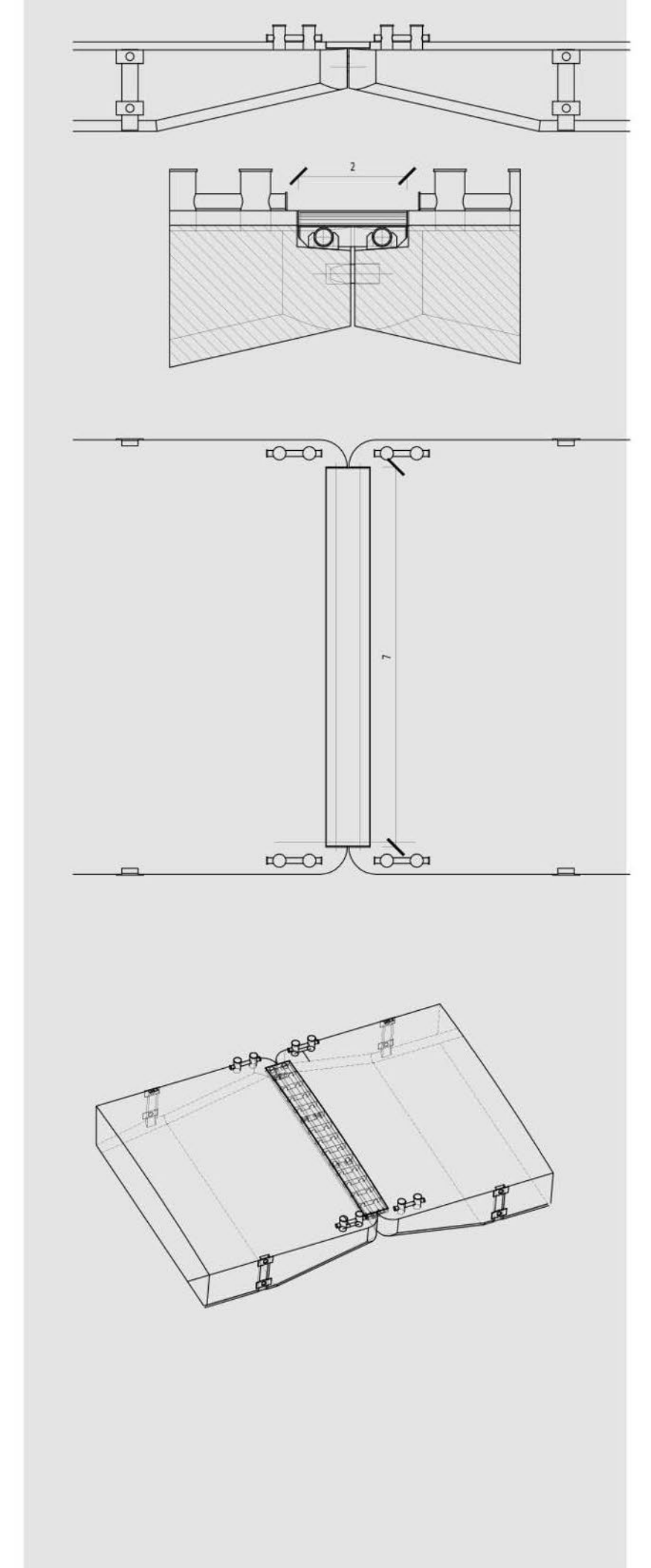
ÚSZÓMŰ TIPUSTERVE



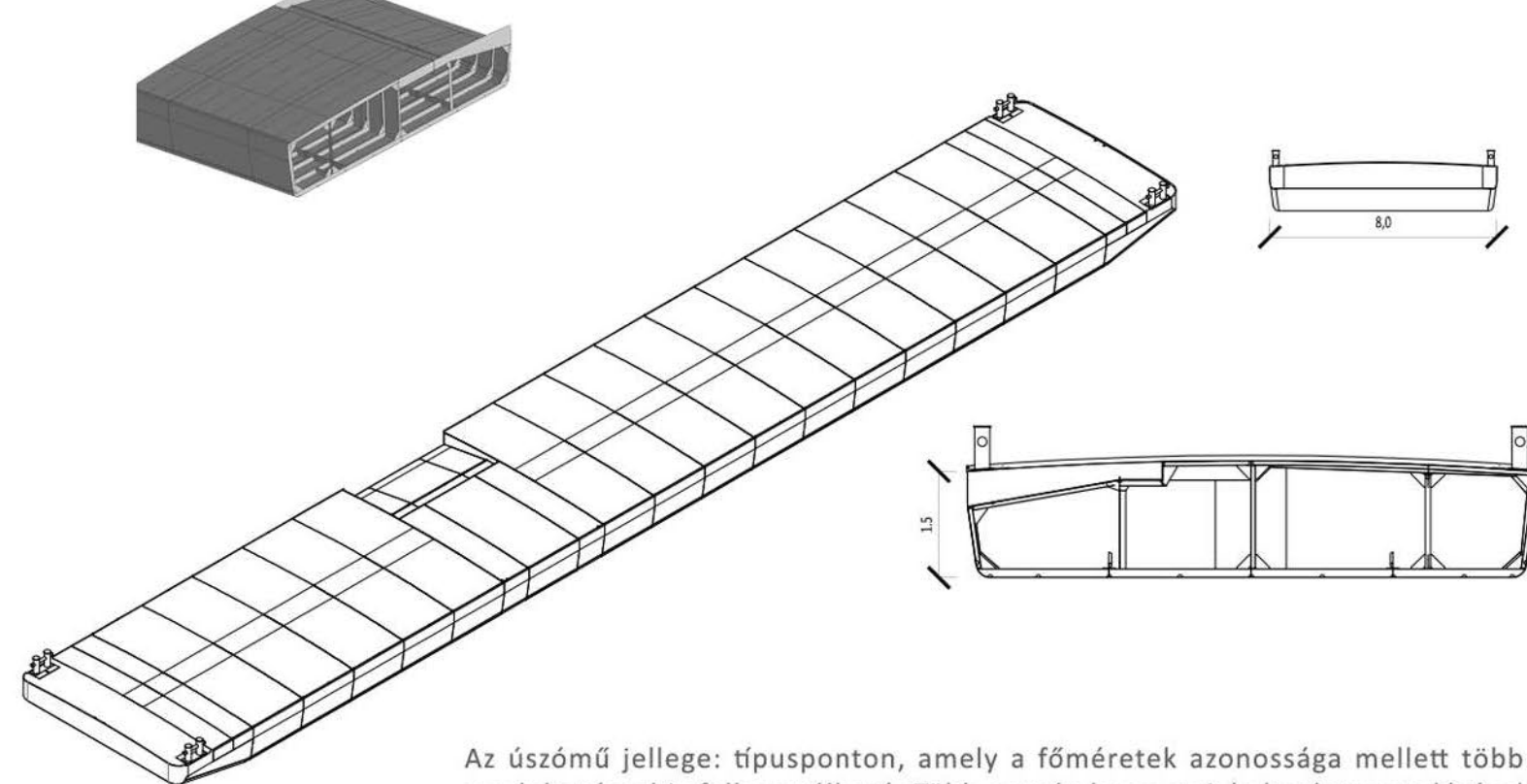
ÚSZÓMŰ TIPUSTERVE HÍDFOGADÓVAL



ÚSZÓTESTEK HARÁNT IRÁNYÚ CSATOLÁSA



ÚSZÓMŰ ÉPÜLET FOGADÁSÁRA ALKALMAS DOBOGÓVAL



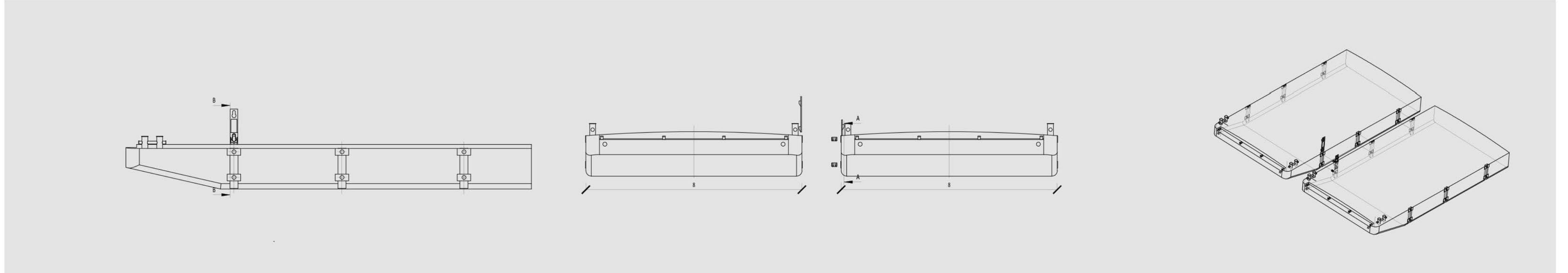
Az úszómű jellege: típuspont, amely a főméretek azonossága mellett több rendeltetéssel is felhasználható. Több egység hosszanti és haránt csatolásával kikötő kötéllékké alakítható, de ugyanúgy létesíthető belőlük úszó sziget, rajta kialakított sétánnyal és ligettel.

A típuspont kialakítása lehetővé teszi, hogy a Duna jegesedése esetén a kötélek könnyen bonthatók legyenek és a pontonokat viszonylag könnyen védett kikötőbe lehessen menekíteni. Az egyes pontonok belső terei általában üresen maradnak, de alkalmasak az üzemeltetési céloknak megfelelő felszerelések tárolására és gépészet elhelyezésére is.

Az 50 m hosszú és 8 m széles úszótest fedélzete csúszásmentes lemezelésű és a fedélzetről semmilyen botlásveszélyes szerkezet nem áll ki. Az úszómű végén, kétoldalt kettős kikötőbakok találhatók, amelyek a kikötéshez és a csatoláshoz szükségesek.

A cölöpsoros rögzítés a Duna jegesedése esetén különösen hátrányos, mivel a pontonok „menekítése” védett kikötőbe megoldható, de a cölöpök a jég megfogását, jégtorlasz kialakulását segítik elő. A jégtorlasz leszabadításakor viszont a hídlábak kerülnének veszélybe.

ÚSZÓTESTEK HOSSZIRÁNYÚ CSATOLÁSA



ÚSZÓMŰ METSZETE



Az úszóműrendszer rugalmasan alakítható és könnyen megvalósítható, egyszerű szerkezetű testekből épül fel. A 8x50 méteres egységek kihelyezése ütemezhetően is megoldható, illetve téli jégzállás esetén könnyen „menekíthető” biztonságos kikötőbe. A Lánchídhöz legközelebbi, legnagyobb úszómű vízi közterületként működik, amely gazdagon tagolt zöldfelületekkel. A Duna felé lépcsőzetes teraszokat alakítunk ki, így még közelebről érezkelhető a víz. Ehhez az úszóműhöz kizárólag reprezentációs céllal köthetnek ki luxushajók, azok is korlátozott időtartamra. Időszakosan lehetőség nyílik nyáron strand-, télen uszodahajó kikötésére. Az úszómű északi végén üvegházat alakítunk ki, ahol télen elhelyezhetőek a mediterrán és trópusi növények, illetve télen is kellemes kávézó alakítható ki benne. Különleges rendezvény esetén lehetőség van a három különálló úszómű összekapcsolására és egységes vízi sétány kialakítására.

ÚSZÓMŰ CSATOLÁSI LEHETŐSÉGEK

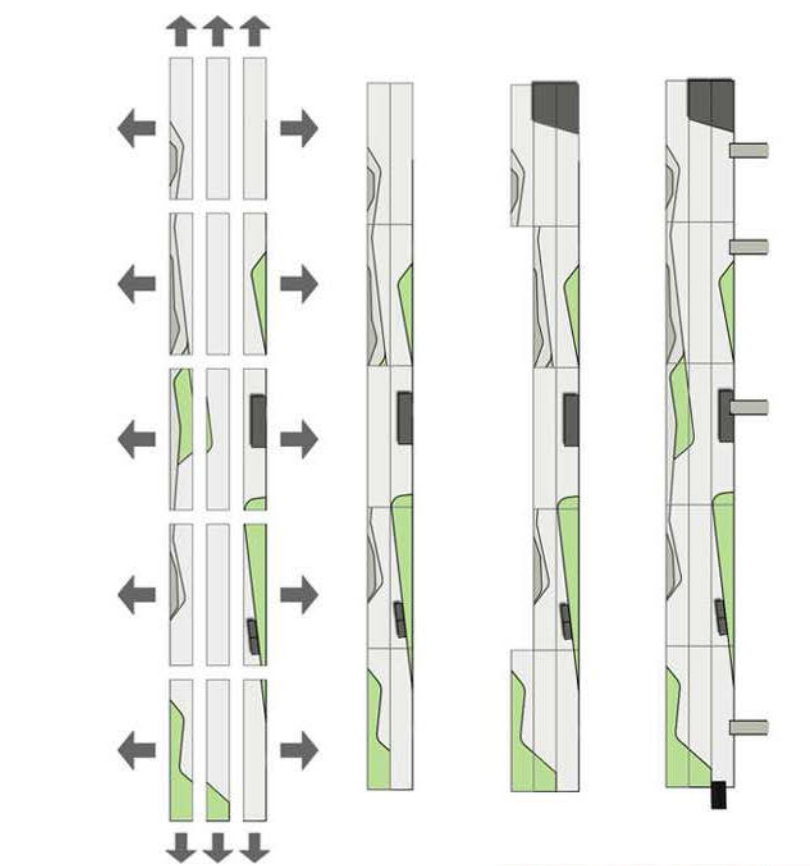


SZÁLLODA

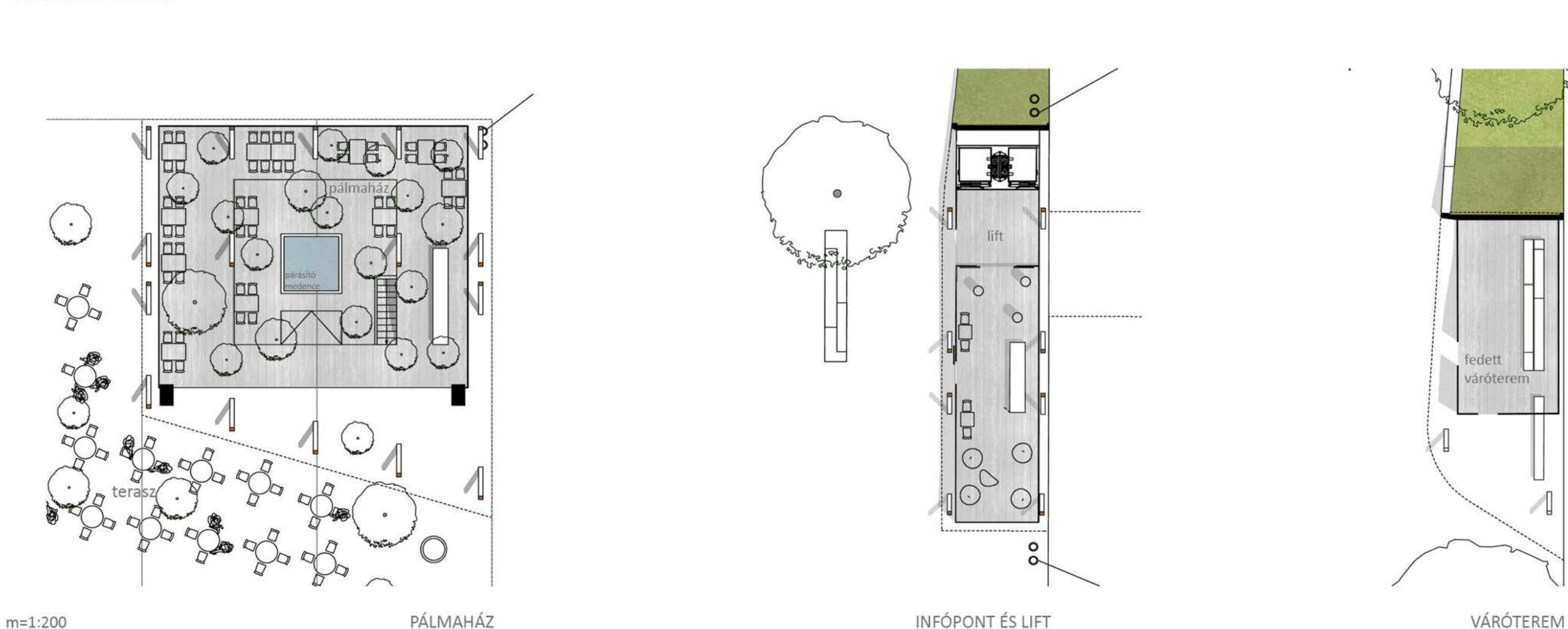
STRAND

USZODA

ÚSZÓMŰ ÜTEMEZHETŐ KIALAKÍTÁSA



ÚSZÓMŰ ÉPÍTMÉNYEI



m=1:200

PÁLMAHÁZ

INFÓPONT ÉS LIFT

VÁRÓTEREM

Az úszóművek épületeinek tervezésénél meghatározó szempont, hogy azok legyenek minél légiesebbek, ezáltal minél kevésbé takarják ki a Duna part látványát. Ezért nagy felületen üveggel borítottuk be az épületeket. Ez bentről is jó hangulatot eredményez, hiszen ezen a szakaszon a legszebb a panoráma. A könnyűszerkezetes házakhoz fát és acélt használunk. Három épületípust alakítottunk ki: a Lánchídhöz közel egy pálmaházat, egy mozgáskorlátozottak számára kialakított épületet, és harmadikként a kikötőknél fedett - félig zárt, félig nyitott - várótermet. A pálmaház olyan páratlan pontja a városnak, mely nyáron a növények és a víz, míg télen a nagy belmagasságnak és a télire bevitt vegetációnak hála egy apró oázisa a városnak. A harmadik épület alsó szintje magába foglal egy liftet és egy információs központot, felső szintje teraszként van kialakítva.

ÚSZÓMŰVEK SÉTÁNYJA ALAKÍTÁSA



BŐVÍTMÉNY

BŐVÍTMÉNY

