



Város és víz - kapcsolati lehetőségek, a víz használata

BME Építőművészeti Doktori Iskola
témavezető: Szabó Levente DLA
konzulens: Kerégyártó Béla
Biri Balázs, 2014/2015

Város és víz - kapcsolati lehetőségek, a víz használata

tartalom

- absztrakt
- 1. történeti áttekintés
- 2. bevezető gondolatok
- 3. lehetséges eszközkészlet
- 4. esettanulmányok az eszközkészlet alapján
- 5. összegzés, lehetőségek Budapesten
 - források
 - jegyzetek

absztrakt

A tanulmány a város vízzel való kapcsolódási lehetőségeit vizsgálja Budapest belvárosi területén, fókuszálva az alkalmazkodó, jelenlegi kialakítást elfogadó, rövidtávon megvalósítható fejlesztések fontosságára. A vizsgálatban kiemelt szerepet kapnak a hajó alternatív felhasználási módjai, a vízpart kiterjesztése a folyó irányába, a hajó kialakítása mint köztér. A Duna mint Budapest legnagyobb alulhasznosított közterületének bekapcsolása a város életébe és tudatába. Arra keresem a választ, hogy a mai Budapestnek milyen alternatívái lehetnek a rakpart teljes átalakításával szemben.

eszközkészlet

- rendszer
 - önálló helyi beavatkozások összefüggő rendszere, projektalapú fejlesztések, merőleges tengelyek csomópontjai, kisebb lépték
 - Kossuth tér, Bálna, Valyo part
- hajó, mint tér
 - a partsáv kibővítése közterületekkel a Duna irányába, vízre építés, helyhiány
 - vízre épült városok, metabolista várostervek, uszálystrandok, expo tervek, szaunapavilonok, Aldo Rossi - Teatro del Mundo, Archipelago mozi
- hajó mint hajó
 - versenyképes közösségi közlekedés, arculat, megálló, lejutási pontok, szállodahajók kérdése, kikötők
- víz a városban
 - vízzel való kapcsolat városi környezetben, víz a víz mellett
 - pantone projekt
- hidak
 - hidak alternatív használata; híd alatt, mellett, felett; hidak építése, két város összekötése; egy híd megjelenése milyen hatással van az ottani partszakasz használatára, teret generál, de elválaszt
 - gyalogoshíd tervek, Bojár Iván András, minusplus, Finta, expo pályázat
- esemény
 - programok a vízpart mentén
 - easa, valyo, pontonhíd, Dunai Regatta, ideiglenes lezárások
- jövő
 - nagyléptékű beavatkozások
 - Janesch Péter partraszállás, Finta Sándor pesti korzó, Riga, Lyon

történet

A Duna alakította a mellé települt várost, Budapest alakította a folyót. Ez a kölcsönhatás figyelhető meg a város egész történetében. A Duna szabályozása a nagy árvizek idején vált aktuális kérdéssé. Az 1775-ös árvíz után elkezdődött a védőművek kiépítése, azonban ezeket négy évvel később egy nagy árvíz elmosta. A 19. század elején sorban érték a várost nagy árvizek, így egyre égetőbb kérdéssé vált a folyamszabályozás. A nagy pesti árvízként emlegetett 1838-as árvíz oka a Csepel-sziget vonalában kiszélesedő Duna-meder, a lassuló víz okozta jégtorlaszok. A mai belváros első védőműve 1831-ben, Dankó József tervei alapján készült a Gellért hegy

lábánál. A szabályozás pontos kialakítására sokféle elképzelés született, köztük Reitter Ferenc csatorna terve, ami a mai Nagykörút helyén képzelt el hajózható csatornát (1865) vagy Vásárhelyi Pál elképzelése, a Duna meder kettéosztása egy folyámirányú töltéssel. A végleges terv 1844-re készült el meghatározva a partvonalat úgy, hogy a Duna állandó szélességgel szelje át a várost.

A ma látható rakpartok építése a Duna Gőzhajózási Társaság megbízásából épült, a Lánchíd két végénél lévő rakodó partokkal kezdődött. Az 1853-1859-ig tartó építkezés után a város folytatja a rakpartépítést. Érdekes részlete, lenyomata a folyamatnak, hogy az 1876-os árvíz hatására a rakpartok magasságát 852 cm-ről 925 cm-re emelik, majd 1892-ben 1000 cm-re, így kialakítva a mai csonka korlátok képét.

A rakpartok építése több ütemben készült el, a különböző korok többféleképpen használták ki a jelenlétét. Az eredeti szerepük a hajóról történő kirakodás. Azonban a 30-as években, a Csepeli kikötő megépülte után a rakpartok ideiglenesen felszabadulnak, rövid időre a lakók veszik birtokba. A háború után az újjáépítés nagymennyiségű építőanyag forgalmat generál, így újra használatba kerülnek a rakpartok. A 60-as években pedig a motorizáció felgyorsulásának köszönhetően az autók veszik át a főszerepet, ami a mai napig jellemző a partra.

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

Sipos András, Peter Csendes: *Bécs - Budapest, Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században, Budapest Főváros Levéltára, Budapest-Bécs, 2005.*

Vadas Ferenc: *Duna-szabályozás és rakpartépítés Budapesten*

Budapest városépítésének története 1945-1990, Preisich Gábor, Műszaki Könyvkiadó, Budapest 1998.

<http://epiteszforum.hu/a-rakodopart-kovei>

Az 1960-as évektől jellemző autóforgalom a rakpartokon elvágja a városi embereket a Dunától. A vízzel való kapcsolat pusztán eseti. Budapest nem használja ki a folyó közelsége adta lehetőségeket. A folyó két oldalán elterülő városban a víz egy határ, egy gát, amin csak át akarunk jutni. Ugyanakkor a folyó két oldalának erős identitása van, a Duna olyan határt képez a két oldal között, ami nyomán az egykor különálló városok saját identitásukat meg tudják őrizni.

bevezetés

Mit jelenthet egy város életében a víz? A városok helyfoglalásában a víz nagy szerepet játszott mint ivóvíz forrás, hajózási útvonal, kereskedelmi lehetőség, mezőgazdasági alapelem. De nem csak a víz, hanem a vízpart is fontos. Használata változik, kezdetben meghódítatlan természetként volt jelen, majd a város védekezésre kényszerült, kikötők, rakodópartok épültek, amik később közlekedési, infrastrukturális elemmé váltak. Napjainkra ez a szerep megváltozott, a víz, illetve vízpart, a visszaszoruló zöldfelület okán inkább potenciális rekreációs terület, a városok újra felfedezik a vízpartokat. Budapest esetében is változott és változik ma is a folyó és a folyópart szerepe.

A folyó és város kapcsolata időben tehát változik, formálódik, ahogy maga a folyó is, kétszer nem léphetünk ugyanabba a folyóba¹. A folyó változása a használat idejét korlátozza, a rakpartok egy része csak ideiglenesen használható. Ideiglenes használatot kell vizsgálni egy időben rövid- és hosszútávon is változó folyóparton.

Budapest és a Duna kapcsolatának javítása állandó téma szakmabeli és laikus városlakók között egyaránt. A probléma megoldására azonban leginkább nagyléptékű javaslatok kerülnek napvilágra, amik számtalan egyéb problémát hoznak elő, illetve hosszútávon valósíthatóak csak meg, így az aktuális választási ciklusban gondolkodó politikai közegek nem nyújtanak perspektívát egy ilyen megoldás. A Duna belvárosi szakasza, az Árpád hídtól a Rákóczi hídig tartó rész egy olyan egybefüggő terület, amelynek teljes átalakítása nem csak hogy nagyon hosszú, problémákkal teli folyamat lenne, de nem is feltétlenül szükségszerű. A város kapcsolata a vízzel nem attól lesz jobb, hogy az egyes partmetszeteket megváltoztatjuk és ideálisan alakítjuk ki. A meredek partfal, a rakpart is lehet jó, csak a használat módját kell megváltoztatni.

Olyan városokat megvizsgálva, ahol a vízpartot intenzíven használják a városiak, ahol erős kapcsolat van a vízzel, láthatjuk, hogy ott sincs a teljes belvárosi partszakasz a River.Space.Design kézikönyve szerint kialakítva és mégis működik. A rakpartok nem fizikai megjelenésükben, korlátaikban hibásak. A lépcsős kialakítás ugyanúgy megtalálható Budapesten, mint a magas partfal. Ezek az alapesetek pusztán létezésükkel nem zárják el a folyót a várostól. A gond a meglévő terület elérése, ez az ami elválaszt minket a vízparttól, jelenleg többsávos utak határolják el a gyalogosforgalomtól a vizet. A másik probléma a használható vízparti zóna kis mérete. A partszakaszon jelenleg legtöbb helyen egy keskeny gyalogos sáv van. A vízpart használatára, a vízhez való visszatéréshez nem a vízhez való lejutás a kulcs. Budapest speciális helyzetben van a rakpartok miatt. Az épített környezet, a pesti házsor, a mai többsávos utak (az egykori rakodóterületek) miatt olyan nagy távolságba került a vízparttól, hogy a meglévő épületek soha nem tudnának a partszakasz kiszolgálóépületeivé válni.

A gond tehát a téltenség és a távolság. A gyalogos terület növelésére két alapvető lehetőség mutatkozik. A közutak lezárása, átalakítása, ezáltal a város felé terjeszkedés, ez azonban csak hosszútávú, átfogó, kellően előkészített folyamat eredménye lehet. A kézenfekvő rövidtávú megoldás a víz felé terjeszkedés. A hajózási útvonalakat tiszteletbentartva, a partvonal mellé települő építmények, hajók képesek lehetnek egy Budapesten

¹ Epheszoszi Hérakleitosz: folyó-hasonlat

eddig nem jelenlévő új minőségű városi köztér létrehozására, amely a kellő funkciókkal, persze mértéket tartva, tudná az embereket maradásra, a part használatára készíteni. Egy ilyen víz-tér helyzeténél fogva sokkal intenzívebb kapcsolatot hozhat létre a vízzel, mint bármilyen klasszikus városi köztér a folyó partján.

A Duna Budapesten áthaladó 250 m széles szakasza egy hatalmas alig használt terület. A főváros zöldfelületi és közterületi rendszerének kiterjesztése a Dunára, a rekreáció új színterét teremthetné meg. Természetesen nem azt mondom, hogy ezt a területet be kellene építenünk, de a partvonalon a többszintes vizuális kapcsolatot gátló szálló- és étteremhajók helyett szabadon bejárható különböző rendeltetésű uszályoknak kellene lenniük.

A városok terjeszkedése a vízre nem új dolog, rengeteg változatos példát találhatunk rá. Afrikai vízre települt falvak, hollandia terjeszkedése a tengerre, vagy akár a metabolista várostervek, amelyek helyhiány okán a vízre települést látták jövőképként.

Budapesten helyzeteket kell teremteni. A partvonal kialakításának rengeteg módja lehet. Külföldi példákon látott olyan megoldásokat kell alkalmazni, amik a jelen körülményekre tudnak reagálni. Helyzeteket kell teremteni, olyan szituációkat, amik jelenleg nincsenek vagy legalábbis nem kellő mértékben vannak jelen Budapesten. Egyes jól megválasztott pontok, pontszerű beavatkozások kellene. Ezek rövid távon végigvihetőek, tervezéstől a megvalósításig. Az előbb említett beavatkozások lehetnek alkalmazkodó jellegű építészeti megoldások, de ide tartozhatnak a rakpartok teljes átalakításával járó kialakítások is. A rendszerben gondolkodás eszméje nagyon fontos és szükséges. El kell kerülni az átgondolatlan fejlesztések kavalkádját, de a cselekvés, a friss lendület hiánya nélkül nem tud fejlődni a város. Ha lennének ilyen jellegű fejlesztések, azok elindíthatnának valamit. A lakosság és a turisták által használatba vett részek felhívhatják a figyelmet arra, hogy mennyire aktuális ez a probléma és mit profitálhatna belőle a város.

Ljubljana példáját nézve nyilvánvaló különbségeket láthatunk, de az egyes szituációkat elemezve tanulságokkal szolgálhat Budapest számára. Az alapvető különbség a lépték. A Duna jóval szélesebb, mint a Ljubljana, de úgy gondolom nem is ez a legfontosabb különbség, hanem - ez persze nem teljesen független egymástól - a folyó és az épített környezet közötti távolság. A folyó mérete csak a gyalogoshidak illetve a két part együttélése szempontjából releváns. Egy partvonal helyzete azonban önmagában nem függ a víztömeg nagyságától. Ahogy távolodnak a partvonalról az épületek, úgy egyre inkább ellehetetlenül az épületek alsó szintjeinek belakása vendéglátó funkciókkal és ezek kitelepülése a víz mellé, vagy bármilyen kapcsolat kialakítása a vízzel. Ennek a kapcsolatnak nem is kell közvetlennek lennie. Miért is kéne? A vízparti kapcsolat pusztán vizuális kapcsolat is lehet.

*"Furcsa, hogy éppen egy nagy folyóra épült városban nincs az embereknek vízélményük. Ahogy közelítesz a folyóhoz, úgy lesz a helyzet egyre rosszabb, pedig a Dunának már csak a humán vonatkozása is rendkívül fontos. A vizet nézni egy nagyon finom trip, rettentően megnyugtató."*²

A másik alapvető különbség az autók jelenléte. Ljubljana-ban is találunk olyan partszakaszt, ahol autóforgalom van. Ez alapvetően nem kizáró tényező, ha a vízzel való kapcsolatteremtésről beszélünk. Maguk a parkoló autók rontanak a helyzeten a leginkább. A vizuális kapcsolat hiánya, az hőmpölygő autósorok látványa a leginkább taszító elem. A minimum szükséglet egy olyan parti sáv kialakítása, ami önmagában használható és bejárható, illetve megfelelő helyeken elegendő átkötést biztosít a várossal. Ezeknek a sávoknak azonban szüksége van indikátor pontokra. Olyan vendéglátó helyekre vagy egyéb vonzó tényezőkre, ami az embereket ott tudja tartani a parton. Erre viszont nincs hely jelenleg Budapesten. Egy elképzelhető rövid távon megvalósítható megoldás a klasszikus felállás kifordítása. Hozzunk létre ilyen indikátor pontokat a partvonalról a víz felé, és használjuk a meglévő - nyilván átalakításra, rendezésre szoruló - partsávokat. A pufferterek és az indikátorpontok így tudnak egy olyan rendszert alkotni, ami működőképes lehet. A pufferterek, azaz fogyasztótterek, gyalogos zónák szintén kiterjeszthetőek a víz irányába, ahogy erre rengeteg példát láthatunk.

Az ember vízhez való kapcsolata többféle lehet. A víz látványa is egy olyan élmény, ami hozzátartozik a kultúrához, építi azt. Budapest belvárosát vizsgálva meghatározható az a terület, ahonnan a Duna érzékelhetővé válik és az a terület, ahonnan ez az érzékelés közvetlenné válik. Egy város sokszínűsége összetettsége okán a városban a víz érzékelésnek több módja van jelen. A víz által létrehozott tér a sűrű városi tömegben érzékelhető hiányt hoz létre. A környező utcákból, a partra vezető merőleges utakból a városban ilyen módon megjelenő fellélegzés megtapasztalható. A városban ilyen lyukak a parkoknál, városi tereknél, és legnagyobb mértékben a folyónál vannak. Ezek a lyukak a megmaradt természetes közeg. Képzeld el a Duna partját Budapest épületei nélkül. A sík pesti oldal, a budai hegyek és a köztük tekeredő Duna kompozíciójából, a lyukakként említett terek azok, amik őrzik az eredeti természetes állapotot, gondolva itt a tér- és tömegarányokra. Ami a parkokban a fa, a tereknél a kandelláberek sora, egy-egy szobor az a víznél eltérően jelentkezik. A hidakat tekinthetjük ilyen elemeknek, amik tájékozási pontként szolgálnak a mentális térképen, de nagyrészt egy hatalmas homogén felületről beszélhetünk.

De mit is jelent az, ha érzékeljük a vizet egy városban? A tér magához húzza az embert. Egy olyan sűrű szövetben mint a pesti Belváros, az ember természetes módon vágyik a kiszabadulásra. Egy ilyen partra merőleges gyalogos tengely kivezet, vagy a téren állva pont ellenkezőleg, bevezet minket. A vízpart átalakításánál vagy egy-egy akupunktúrás pontként létrehozott fejlesztésnél ezen tengelyek végpontjai jelentenek pontenciált.

Az érzett tér, lyuk felé vezető út végén most csalódás ér minket. Autóút és hirtelen végetérő gyalogos tengely, ami még nagyrészt a vízre sem jut el. A vízre építés erre az elkerülhetetlen végpontra adhat olyan választ, ami egyben fejlesztheti a vízhez való viszonyunkat. Ezekben a végpontokon létrehozott köztér kibővíti a város meglévő

² Janesch Péter, <http://index.hu/belfold/budapest/partraszalla/>

köztérrendszerét. Jelenleg a Dunára merőleges gyalogos tengelyeknél erősebben vannak jelen a város életében, forgalmasabbak, jobban élnek a Dunával párhuzamos utak. Ez jól érzékelhető a városban sétálva és könnyen magyarázható is. Ezek a merőleges utak céltalanok, olyan zsákutcák, amiknek legkevesebbé sem kéne annak lenniük. Végpontot adva, célt adhatunk ezeknek az utaknak, ezzel fellendíthetjük életüket, aktivitás jelenhet meg. A Duna mentén ezek a végpontok hálózatot alkotva elkezdhetik a város életébe bekapcsolni a Dunát.

esettanulmányok

1. +Pool (New York)

A vízre telepített uszodák a 19. század végétől jelen vannak Európa és Amerika városaiban. A hagyományait az elmúlt években kezdték feleleveníteni többek között Budapesten is. A 2009-ben megnyílt uszálystrand rövid életű volt, pedig itt is elterjedt ez a fürdőzési forma, már az 1810-es években is létezett³. Akkor még a Duna vizében lehetett fürödni, ez mára ellehetetlenült, de uszályok segítségével kiépíthetőek lennének ilyen helyek. A New York-i példa erőssége, hogy ikonikus elképzelést tudtak létrehozni és a közösségi finanszírozás által már az elkészülte előtt bevonni az embereket, felhívni a figyelmet. New Yorkban a 19. század végén törvényben rendelték el, hogy az 50 000 lakos feletti városoknak kötelező fürdőházakat létesíteni, ekkor még elsősorban egészségügyi okok miatt. A folyószennyezés és a rövid szezonális működés miatt az uszálystrandok nem voltak hosszú életűek.⁴ Napjainkban ezek a problémák már megoldhatóak. A berlini Badeschiff már téli időszakban is tud működni. A példák egy része ingyenesen vagy kedvező feltételek mellett vehető igénybe, a 2009-es budapesti Uszálystrand magas belépőkkel és funkcióját túlhaladó, ellenszenvet-szülő programjai miatt nem tudott sokáig fennmaradni. (Budapest-Uszálystrand, Bécs-BadeSchiff, Berlin-BadeSchiff, Koppenhága-Havnebade, Párizs, Zürich, New York-Floating Pool Lady)

<http://menis.es/spree-river-swimming-pool/>

<http://www.2pmarchitectures.com/baignade-autorisee-2/>

<http://www.floatingpool.org/index1.html>

<http://epiteszforum.hu/uszalystrand-a-dunan>

http://kozter.blog.hu/2009/05/11/uszoda_a_dunan

<http://hg.hu/cikkek/varos/7126-igy-keszult-a-budapesti-uszalystrand>

<http://cspv.hu/09/08/maganstrand/>

http://varoskepp.blog.hu/2009/07/06/budapest_dunaban_furdo_varos

<http://superwien.com/?p=9>

Ma tehát a természetes vízre helyezett uszodák, uszálystrandok reneszánszukat élik. A sok példa közül a legizgalmasabb talán New York 2010-ben indított +Pool projektje, amely a nyíltvízi uszoda hagyományainak felelevenítését tűzte ki céljául. A Family és a The Office of Playlab irodák vezetésével, közösségi finanszírozásban hoznának létre egy kereszt alakú medencét. A finanszírozás alapja a névre szóló csempe, amit bárki megvehet, ezzel támogatva a medence létrejöttét. 2014-ben felállítottak egy tesztmedencét, és ha minden a tervek szerint alakul, 2016-ban készül el az uszoda. Az aprólékos előkészítésre azért is van szükség, mert a Hudson folyó megtisztított vizét használná a körülbelül 60x60 méteres létesítmény. Az ikonikus megjelenésű uszoda befogadóképessége 481 fő és a tervek szerint június végétől szeptember végéig tud üzemelni, naponta reggel 7-től este 7-ig. A medence Manhattan központjában, a Brooklyn híd lábánál található, egészen kicsi, de közkedvelt Empire-Fulton Ferry State Parkból közelíthető majd meg egy finom vonalvezetésű, keskeny gyalogoshídon keresztül. A park a Brooklyn Bridge Park elnevezésű összefüggő fejlesztési terv részeként az egykori ipari terület átalakításával létrejött zöldfelület a folyó mentén. Több részből álló terület, ami az egyes épített földnyelvek mint egykori kikötődarabok újradefiniálásával létrejött közterületi rendszereként működik. Az egyes mólók külön karaktert kaptak, a vízparti használat különböző formái jelennek meg. Az mólók és a köztük lévő terület hol homokos strandként, fedett-nyitott sportpályákat tartalmazó rekreációs térként vagy éppen zöld közparkként vannak kialakítva. Ez az összefüggő rendszer annak köszönhetően jött létre, hogy az ipari tevékenységet kiszorították a központi területekről, így a környező lakóterület méltó módon tud a vízparthoz kapcsolódni. De mit is értünk kapcsolat alatt? Az említett területek után egy négyszintes közlekedési rendszer, azaz szinte áthatolhatatlan gát található. Viszont a park önmagában egy olyan terület, amelyen belül mozoghatunk és rengeteg dolgot csinálhatunk, annak ellenére, hogy nem jellennek meg halmozottan vendéglátó funkciók. A kapcsolat itt nem a közvetlen gyalogos lejutást jelenti a vízpartra. A kapcsolat a víz partján létrejövő aktivitás, illetve az aktivitás terének léte. A New York-i példa erősségét bizonyítja, hogy Londonban a Temze vizét használva létesülne szintén közösségi finanszírozásból egy medence. A 2013-as ötlet 2015-re jutott el az adománygyűjtésig, ami napjainkban is tart. A terv 3 medencét tartalmaz, egy gyerek-, egy úszó- és egy merülőmedencét. Természetesen itt sem előzmény nélküli a dolog, már az 1870-es években legalább három ilyen medence működött Londonban.

³ Buza Péter: Fürdőző Budapest, 2006, Holnap Kiadó Kft., Budapest

⁴ Catherine Patterson

<http://hg.hu/cikkek/design/12200-osszeadjak-kozossegi-megmozdulas-a-new-york-i-medencehajojert>
<https://www.kickstarter.com/projects/694835844/pool-tile-by-tile>
<http://www.pluspool.org/>
<http://octopi.co.uk/#!/public/thames+baths+cic>

2. Kossuth tér, Parlament

A tér megújítása időszerű beavatkozás volt a város életében. Magáról a térépítészeti koncepcióról, illetve megoldásokról nem tisztem értékítéletet mondani, azonban a rakpart szempontjából egy érdekes beavatkozás történt. A tér annak ellenére, hogy a Parlament mögött, az épület által védett pozícióban, a Dunától elvágvá helyezkedik el, kapcsolatot teremt a Duna felé. Az épület két oldalán a tér emelt szinten kifut a víz felé, ezzel olyan kellemes szituációkat hoz létre, ahol pihenésre ad teret a Duna közelében. Az északi oldalon egy egyszerű gesztussal levezet a rakpartra a föld alá süllyesztett fogadóépület bejárata. Nem történik drasztikus beavatkozás, nem nyit intenzíven a rakpartra, de az által, hogy egy ponton kapcsolatot teremt, felértékelődik ez a partszakasz. Természetesen hozzájárul a pozitív képhez az itt lévő cipőemlékmű, illetve hogy egy turisztikai csomópontról beszélünk. A rakpart bejárható területe olyan kicsi mint a belváros más területein és itt sem találunk semmi marasztaló kiszolgálófunkciót.

Ha a belvárosi szakaszon kellő távolságokban létrejönne kapcsolódási pontok, akkor az egyes szakaszok összefűződve már egy nagyléptékű használható partszakaszt eredményeznének. A Duna-parti fejlesztések kapcsán fontos, hogy a folyóval való viszonyt kezelni kell, az épület kontúrjából kilépve, nagyobb összefüggésekben, urbanisztikai kapcsolatokban gondolkozva kell kialakítani a környezetét. A Művészetek Palotája és a Nemzeti Színház szinte tudomást sem vesz a folyópartról, pedig a Kossuth téren alkalmazott szemléletmóddal egy olyan partszakasz jöhetett volna létre, ami bekapcsolódhatna a szomszédos lakó- és irodaövezet menti sétányba.

A Parlament felújítása kapcsán létrehozott új lejutási pontok, egyszerű, finom gesztusok, melyek kellő kapcsolatot létesítenek a partvonal és a gyalogos zónák között. A lépcsőkre kiülnek az emberek, az cipőemlékművet megnézik, sétálnak a bejárható, kellemes szakaszon.

3. Expo Budapest

Janáky tervei, pályázatok. Nemzetközi hallgatói workshop - Polónyi Károly. Híd kérdése. Archipelago mozi. Teatro del Mundo.

4. Dunai Regatta

Civil szervezetek, események, programok, Valyo, Pantone.

Olyan hétfvégén, amikor a tavasz beköszönt és több program is van, a város kiszabadul a rakpartra. A Dunai regatta 2015-ben második alkalommal került megrendezésre. Evezős verseny külföldi egyetemek részvételével és hozzá kapcsolódó kísérőprogramok és ami a legfontosabb, lezárt budai alsó rakpart. A Valyo ennek apropóján tud kitelepülni, kacsaködő verseny szervezni, és ideális alkalom a beton workshop keretein belül készült egyszerű rakparti elemek felavatására. Egy végtelenül egyszerű ék alakú beton tömb, ami a lejtőn egy ülőhelyet hoz létre. Több nem is kell a parton. Egy hely, ahol leülhetünk és valami, amit ihatunk vagy ehetünk. Ezek a programok egyre népszerűbbek, egyre több embert mozgatnak meg, vitathatatlan, hogy a rakpartok, a folyó közelsége fontos kérdés a mai Budapesten. A programoknak egységes keretet, formát lehetne adni, illetve hagyománnyá kell tenni, hogy fenn tudjanak maradni és még inkább bekerüljön a budapestiek tudatába. De persze ezeknek az eseményeknek állandósult megjelenési formái is kellenek a belvárosban, a közhajók megjelenése a part mentén, a pontszerű beavatkozások egy-egy gócpontként erősíthetik az eseményeket.

5. A38

Kék Duna terasz. rendezvényhajók.

Már Budapesten is találhatunk több példát arra, hogy egy-egy funkció hogyan tud élni a vizen, egy hajón. Rendezvényhajók, éttermek, kávézók vagy éppen a Carl Lutz rakparton horgonyzó Kláris Ökohajó, ami 2003 óta működik irodahajóként. Több nemzetközi példa is található erre, egy városi funkció átvitele egy hajóra, azonban ezek megmaradnak pusztán ennél, nem létesítenek igazi kapcsolatot.

<http://www.okohajo.hu/>
<http://www.dock8a.hu/dock8abar.html>

A38 - viláépítészet a fővárosi Dunán⁵

A város legismertebb kulturális szórakozóhelye, az A38 hajó a budai rakpart, Rákóczi híd és Petőfi híd közé eső szakaszán található. Polónyi Károly erre a szakaszra álmodta meg az EXPO-t, uszályokat elhelyezve. Érdekes

⁵ Vargha Mihály, Magyar Hírlap, 2003. december 27.

átírata ennek az Artemovszk 38 típusú ukrán kőszállító hajó, ami 2003 óta működik rendezvényhajóként. A rossz megközelíthetősége, a partvonal használhatatlansága ellenére sikeresen működik. Egy ilyen ellehetetlenített helyzetben a megoldás a megfelelő funkció és minőség biztosítása, ami önmagában képes lehet vonzó hatást kifejteni és olyan helyre csábítani a városi embert, ahova amúgy nem szívesen menne. Az A38 nem változtatja meg a partot, nem egészíti ki építményekkel, a hajótest által létrejövő új minőségű teret használhatják az emberek.

Az A38 tereinek egy részén nincs konkrét élményünk a vízzel, de annak tudata, hogy egy hajón vagyunk mégis többletet ad. A teraszoknak köszönhetően közvetlen kapcsolatot is létesíthetünk a Dunával. A dereglye hajó mellé 2010-ben került bővítés már nem egy meglévő elemből épülő funkcióváltással létrejött kuriózum, hanem egy tervezett elem. Részleteiben túllép a szokványos hajó tipológián, olyan tereket alakít ki, amik tudatosan erősítik az élményt, hogy vízen vagyunk. A bővítés lehetőséget biztosít hozzá kapcsolódóan kikötésre is.

<http://www.octogon.hu/tervek-1/ujabb-latvanytervek+az+a38+hajo+boviteserol++2.html>

<http://www.a38.hu/hu/a-hajorol/az-a38-tortenete>

<http://epiteszforum.hu/a38-vilagepiteszet-a-dunan>

http://hvg.hu/kultura/20101116_uj_a38_kibovult/

<http://www.vanczamuvek.hu/>

források

1. **Batár Attila**, *Vízi városok - városi vizek* In Az emberi tér. Válogatott tanulmányok. Terc. Budapest. pp. 200-214. 2010.
2. **Batár Attila**, *A víz szerepe az építészetben. Bakucz András interjúja a Cicellei (Vas megye) Kulturális Napok alkalmával Batár Attilával 2007 augusztusában* In Az emberi tér. Válogatott tanulmányok. Terc. Budapest. pp. 214-221. 2010.
3. **C.K. Polónyi**, *International workshop '90 for students of Architecture, Budapest on the blue Danube organized by Budapest Technical University and the Hungarian Section of U.I.A.* Akadémia Kiadó. Budapest. 1991.
4. **Düll Andrea, Pálffy Sándor**, *On Public Issues and Public Spaces - a Design Course Focusing on the Danube Bank in Budapest.* In Periodica Polytechnica. 45(2). pp. 47-51. 2014.
5. **Sipos András, Peter Csendes**: Bécs - Budapest, Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században, Budapest Főváros Levéltára, Budapest-Bécs, 2005.
6. **Vadas Ferenc**: Duna-szabályozás és rakpartépítés Budapesten In. Budapest városépítésének története 1945-1990, Preisich Gábor, Műszaki Könyvkiadó, Budapest 1998.
7. **Guy de Maupassant**: Vizen, 1881, fordította: Rónay György, elbeszélés
8. **Esterházy Péter**: Hahn-Hahn grófnő pillantása, 2005, Magvető Kft. Budapest
9. **József Attila**: A Dunánál, 1936. június
10. **Claudio Magris**: Duna, Európa Könyvkiadó, 2011, Budapest
11. **Christoph Holzer, Tobias Hundt, Carolin Luke**: Riverscapes: Designing Urban Embankments, Birkhauser Basel, 2008
12. **Tracy Metz and Maartje van den Heuvel**: Sweet & Salt: Water and the Dutch, Rotterdam, 2012
13. **Koen Olthuis & David Keuning**: Float! Building on Water to Combat Urban Congestion and Climate Change, Frame Publishers, Amsterdam, 2010
14. **Kelly Shannon, Bruno de Meulder, Viviana d'Auria, Janina Gosseye**: Water urbanisms, Martien de Vletter, SUN, Amsterdam, 2008
15. Budapest Duna-menti területeinek fejlesztési tanulmányterve, 2012, BKK, <http://www.bkk.hu/2013/04/jelentos-elorelepes-a-duna-partok-fejleszteseben/>
16. Budapest Duna-menti területeinek hasznosítási koncepciója, 2013, BKK, <http://www.bkk.hu/2013/04/jelentos-elorelepes-a-duna-partok-fejleszteseben/>
17. Duna menti területek összehangolt fejlesztése - tematikus fejlesztési program
18. A dunai hajózás kézikönyve, RSOE, 2013, <http://dhk.rsoe.hu/download/dhk.pdf>
19. Topos 81, Water landscapes, München, 2012
20. **Benkő Melinda**: Duna-party - Duna-parti kilátások Budapesten, <http://epiteszforum.hu/duna-party-duna-parti-kilatasok-budapesten>

International workshop '90 for students of Architecture, Budapest on the blue Danube organized by Budapest Technical University and the Hungarian Section of U.I.A., edited by C. K. Polónyi, Akadémia Kiadó, Budapest 1991

1990 július 2 és 14 között Budapesten rendezett hallgatói workshop. Liverpool, London, Dortmund, Marseille, Helsinki, White Plains, Budapest részvétele. Corvinus előtt öreg hajókon laktak a hallgatók.

A cél az 1996-os Bécs-Budapest expo előkészítése. A Duna Budapest legnagyobb attrakciója. A lakók vizuálisan és fizikailag is el vannak választva a víztől. Maga a Duna is egy határként érzékelhető Buda és Pest között. Városok között kapcsolat, városon belül határ.

Park+Boat

"created space for the people on the water with floating structures or reclaimed land"

korzó és híd kapcsolata. A korzó folytathatósága a hídon, összefűzheti a két partot.

Híd alatti összekötés a vízén.

Meglévő termálfürdő bővítése a vízre (Rudas)

Batthyányi tér kibővítése egykori piactér sémájára. Kávézók stb.

Duna Tematikus Fejlesztési Program

Budapest 2030

"Az önmagában értékes, ám egymástól független, gyakran fragmentált, és ezáltal korlátozott, lokális hatással bíró fejlesztések helyett összvárosi érdekeket képviselő stratégián alapuló intézkedéscsomag létrehozása szükséges."

XI-01: Gyalog a Dunán

