

KÖZHASZNÁLATÚ TEREK A VÍZPARTON
LJUBLJANA TANULSÁGAI KOLOZSVÁR TÜKRÉBŐL

Ilyés- Fekete Zsuzsa

BME Építőművészeti Doktori Iskola 2014- 2015

konzulens: Dr. Kerégyártó Béla, témavezető: Sugár Péter DLA

2015. 06. 15.

ABSZTRAKT

A vízpartok újraértelmezése napjainkban nemzetközi szinten is tendencia. A városi vízpartok felértékelődése különböző tényezőkből fakad. A deindusztrializáció, a felmerülő környezeti problémák kezelésének szükségessége, a környezeti minőség javításának igénye, a városi élhetőség mint önálló szempont, az életminőség javítása mint a városba vonzás és ott- tartás eszköze új helyzeteket teremt.

Ilyen körülmények között a pillanatnyilag alulhasznált kolozsvári Kis-Szamos partja is új megvilágításba kerül. Az erdélyi város folyópartja ugyanis egy olyan kiaknázatlan terület („elveszett hely”), melynek mentén közhasználatú terek rendszere alakulhatna ki, mely anélkül elégíthetné ki a kolozsváriak közhasználatú tér iránti igényét, hogy a folyamatosan terjeszkedő várost tovább duzzasztaná, és mely a kolozsváriak életminőségét potenciálisan javíthatná.

Európában több helyen a kolozsvári léptékhez hasonló, jó példák találhatók, melyek a nemzetközi tendenciákat jól mutatják. A Kis-Szamosról való gondolkozásban a két város és folyóik hasonló vonásai miatt megalapozó szerepe lehet a szlovéniai Ljubljának is, hiszen nagyon sok hasonlóság van a két város és annak folyója között. Hasonló méretű városról (Kolozsvár lakossága 303.000 fő a Ljubljana 272.000 főhöz képest) és hasonló méretű folyóról beszélünk (a Kis- Szamos szélessége 30-40 méter, a Ljubljana szélessége a belvárosi részen 25-35 méter). A folyók mindkét esetben átszelik a várost (a belvárosi szakasz hossza mindkét esetben nagyjából 2 km hosszú). A két városban a kiinduló problémák is hasonlóak: kevés a közhasználatú tér és a szabad terület a folyóparton, az autós közlekedés és a támfalak nehezítik meg, hogy a város és a víz kapcsolatba kerüljön egymással. Ljubljában azonban egy 2 km hosszú partszakaszt át- illetve kiépítettek az 1930-as években, majd 2004 és 2008 között továbbgondolták és -fejlesztették ezt a területet. A belvárosban a folyópartot ma nagyon intenzíven használják. Jogosan merül fel tehát a kérdés: mik lehetnek a beavatkozás mozgatórugói, hogyan sikerült a folyópartra (és fölé) kiterjeszteni a közhasználatú terek rendszerét, hogyan sikerült életet lehelni a területbe, mi az, amit Kolozsvárra vonatkozóan a Ljubljana beavatkozásából tanulhatunk.

VÁROSI HELYEK A VÍZPARTON

A köz(használatú) tér eredetileg egy kollektív tér, mely nyitott különböző tevékenységek és értelmezések előtt. A közhasználatú terek kapcsolatai az egészhez sokkal fontosabbak, mint a saját identitásuk, inkább a mobilitás, együttélés és konfliktus reprezentatív színterei, mintsem gondosan "megoldott" tájak (SOLA-MORALES 2010). A köz(használatú) terek rendszerét utak, terek, sétányok, parkok, nyitott terek, folyópartok, tengerpartok alkotják (TIBBALDS 1992, 9-11). Szoros a kapcsolat az egyes terek jellege, minősége és az ott végbemenő szociális folyamatok között is (MADANIPOUR 1997, 16). A terek minősége befolyásolhatja azt, hogy mennyi ember használ egy adott teret, milyen hosszú időt töltenek ott, valamint hogy melyek azok az aktivitások, amelyek az adott helyen létrejönnek. Jan Gehl szerint minél jobbák a terek, annál több az opcionális aktivitások száma, vagyis annál többféle, szabadon megválasztható tevékenységre adnak lehetőséget, s ez kedvezően hat az emberek közötti kapcsolatokra. Tehát minél jobbák egy város terei, annál jobb lehet a kapcsolat a város lakói között (GEHL 1971, 144).

Francis Tibbalds szerint a városi helyek (urban places) (TIBBALDS 1992, 9-11) olyan köz(használatú) tereket jelölnek, melyek személyességük, közvetlenségük, emberi léptékük által válnak kitüntetetté. Ezek a területek tesznek egy várost szerethetővé, ezek által jöhet létre az emberek személyes kapcsolata a várossal.

Ezzel ellentétben az elveszett terek strukturálatlanok, rendezetlenek, kihasználatlanok, formátlanok. Antiteretek, melyek jellemzően megszakítják a város kontinuitását (TRANCIK 1986, 63-69). Ilyen elveszett, meghatározatlan terek például az elhagyatott vízpartok is. Az elveszett terek ugyanakkor nagyon sok lehetőséget kínálnak a városközpontok átalakítására. Visszaállíthatják a központok fontosságát, koherensen köthetik össze a város egyes pontjait, ily módon több embert vonzanak oda és mérsékelik a város terjeszkedését, a szuburbanizációt.

LJUBLJANA ÉS A LJUBLJANICA

A szlovén főváros lakossága 2008-as adatok szerint 276.000 fő. A Ljubljana körülbelül 2 km hosszú szakaszon halad át a belvároson, a folyó szélessége 25-35 m között változik. A folyó partjának jelenlegi kinézetét három korszak befolyásolta döntően: a XIX. századi csatornaépítések időszaka, Jože Plečnik munkássága a 30-as években, illetve egy kortárs kezdeményezés 2004 és 2012 között. Ezeknek az átalakításoknak köszönhetően válhatott a Ljubljana partja elveszett helyből városi helyek sorozatává.

I. ÁTFOGÓ KONCEPCIÓ

Az 1895-ös földrengés és a provinciális Ljubljana szlovén fővárossá alakulásának szükségessége az első világháború után új helyzetet teremtett. Jože Plečnik (1872- 1957) szerint Ljubljanának megfelelő infrastruktúrára, közhasználatú térrendszerre és adminisztrációs épületekre, központra volt szüksége, mely köré a város szerveződik ahhoz, hogy új pozíciójában is helyt állhasson.

Jože Plečnik (1872-1957)¹ az 1920-as évektől 1950-ig nagyon jelentős szerepet játszott Ljubljana átalakításában. Több városrendezési tervet is készített (1928-29, 1943-44). Meghatározó előképe volt mestere, a bécsi Otto Wagner munkássága, illetve sokat merített prágai tapasztalataiból. Alacsony költségvetésű megbízásait Matko Prelovsek mérnök és France Stele művészettörténész barátai révén kapta, akik aktív szerepet vállaltak az akkori politikai életben. Összefüggésekben, tengelyekben tervezett. Terei egymásra fűződnek fel, mintegy átfolynak egymásba. Az akkor kialakított rendszer adja a mostani város gerincét is.

Plečnik stratégiája nem csak a részeket, hanem az egészet tekintve is mindig ugyanaz: új elemek hozzáadásával értelmezi újra a létező szövetet anélkül, hogy annak szubsztanciáját megsértené. Néhány elem átalakításával képes átítatni egy régi teret a Ljubljanára vizionált elképzeléseivel. Amit lehetett, újrahasznosított, felerősített nem csak létező terek, térkapcsolatok, hanem építőanyagok terén is. Drága kőburkolatok helyett például homokot, kavicsot, betont használt.

Átfogó szemléletére és újrahasznosító attitűdjére jó példa a Gerber passzázs, mely akkoriban egy elhagyatott hely volt. Ezt az átalakítást követően kötötte volna össze a Fő teret (Mesni trg) a Halpiacon át (Ribji trg) a Csillagparkkal és a Tivoli parkkal. A lépcsőt azokból a kövekből rakatta ki, melyek a Suszterek hídjának kiszélesítése következtében a támfalból maradtak. Korlátként a Ferences híd régi elemeit használta. A terek tényleges összefűzése 2010-ben, az eredetileg Plečnik által tervezett Ribja Brv gyalogoshídnak köszönhetően jött létre.

A vízpart tekintetében Plečnik a megfelelő városi szintű infrastruktúra kialakítása után a folyópartra velencei hangulatot vizionált vízparti fákkal, közhasználatú térként működő hidakkal, közvetlen ember-víz kapcsolattal, érdekes téri viszonylatokkal, melyek váltakozása mozgalmas, meglepetésekkel teli.² Célja az volt, hogy fellazítsa a vízpartot, valamint hogy a folyót hajózhatóvá tegye. Az általa tervezett Poljanai zsilip 1939-ben készült el, mellyel megoldották a folyó vízszintjének szabályozását.

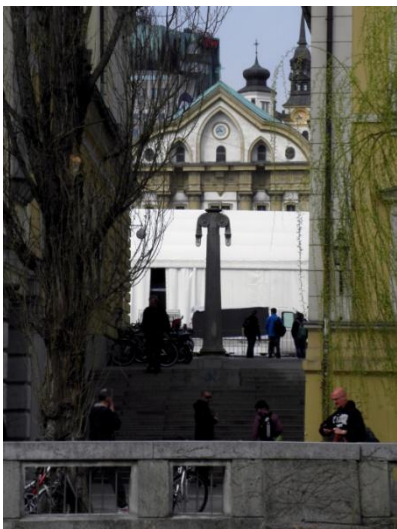
A 21. század elejére azonban a Ljubljanica partja elvesztette jelentőségét. A terület az autós forgalom, a parkolás helyévé vált. Ennek következtében 2004-ben Ljubljana elkezdte újrastrukturálni és visszaadni a közösségnek a Ljubljanica két partját. A cél az volt, hogy megújítsák, növeljék és restrukturálják és ismét összekapcsolják a város közhasználatú tereit, hogy visszaadják a belváros fontosságát, ezáltal mérsékelve a város folyamatos területbeli duzzadását. A folyópart revitalizációja

¹ Jože Plečnik (1872-1957) szlovén építész eredetileg asztalosnak tanult. Bécsi tanulmányait az ottani Képzőművészeti Akadémián végezte, tapasztalatot Otto Wagner műtermében szerzett. Végül 1911-ben Jan Kotera meghívására Prágába költözött. 1919-ben Plečnik, aki idő közben baráti viszonyba kerül Tomas G. Masaryk államelnökkel, megbízást kapott a prágai Hradsin felújítására. 1920-ban költözött vissza szülővárosába, Ljubljanába.

² A vízzel szorosan együtt élő város mediterrán hangulatát csorbította az első világháború előtt elkezdett vízparti szabályozás. A kanálisba kényszerített folyó támfalait Alfer Keller osztrák építész kezdte bécsi mintára "fellazítani", az 1915-ben befejezett "díszítés" azonban lényegi változást nem hozott- csak növelte a város és folyója között a szakadékot.

szempontjából olyan reális, elérhető tervek megvalósítását támogatták, melyek azonnali, erős változást idéznek elő a belváros, a folyópart életében. A partvonal újragondolásával párhuzamosan a város közlekedési rendszerét is újragondolták.

Az építettebb partrészt illetve a szabadabban kialakított területeket a 2004- 2012 közötti átalakítás saját karakterükben írta tovább, tiszteletben tartva a Plečnik által megálmodott humanista térrendszert. A kortárs beavatkozás érdekessége, hogy a nyolc építészirodából álló csapatot a közös iskola, a Plečnik munkája iránti alázat és a vízhez való közeledés igénye fogta össze. Habár anyaghasználatra, kialakításra vonatkozó más koncepció nem volt, a folyópart mégis egységes képet mutat. Az egyes terek képesek az egységbe szerveződésre olyannyira, hogy a 2 km hosszú partszakasz rendezése 2012-ben megkapta a Közhasználatú Terek Európai Díját (European Prize for Urban Public Space). A belvárosban kizárólag a gyalogos forgalom számára fenntartott folyópartot ma nagyon intenzíven használják.³



1. Gerber lépcsők, 2015, 2. Poljanai zsilip és hajóállomás, 2015

II. PONSZTERŰ MEGOLDÁSOK

Hogyha a Ljubljanában kialakított folyópartot vizsgáljuk, különböző visszatérő vízparti szituációkkal találkozhatunk. A belvárosban a közhasználatú terek növelését segítő hidakat, kiülőköt, vertikális fogyasztótereket, a támfalakat fellazító kisebb és nagyobb beavatkozásokat láthatunk. A belvárostól távolabb részsű kialakítások, a folyóparton végigvezető sétányok, újonnan tervezett állóhajók vezetnek, engednek közelebb a vízhez. A beavatkozások közös jellemzője, hogy a változatos térkapcsolatok kialakítását keresik a vízzel, keresve a folyó megérintésének, megfigyelésének különböző módozatait.

³ Bár a belváros újraélesztése sikeresnek mondható, a városlakók szempontjából új problémák jelentkeztek. Ilyen az állandó zajszennyezés, az, hogy a város nem képes megbirkózni a folyamatosan odaáramló látogatókkal, folyamatosan tele vannak az utcák, a bicikli utak, a szolgáltatások nem voltak képesek még felőni az igényekhez stb.

II.1. A TÁMFAL FELLAZÍTÁSA (MEGKETTŐZÖTT KÖZHASZNÁLATÚ TÉR, LÉPCSŐK, KILÁTÓ)

Az egyik jellemző eszköz, mellyel Plečnik élt, a megkettőzött közhasználatú terek kiépítése volt. Ezek olyan támfalas részek átalakítása következtében jöttek létre, ahol nem volt elég tér az utca szintjén a gyalogosok számára. Bár a támfal fellazítására Ljubljánában az 1900-as évek elején már Alfred Keller is kísérletet tett, annak tényleges átértelmezését Jože Plečnik kezdte el az 1930-as években. 2004 és 2012 között az elkezdett átalakítást kortárs eszközökkel írták tovább.

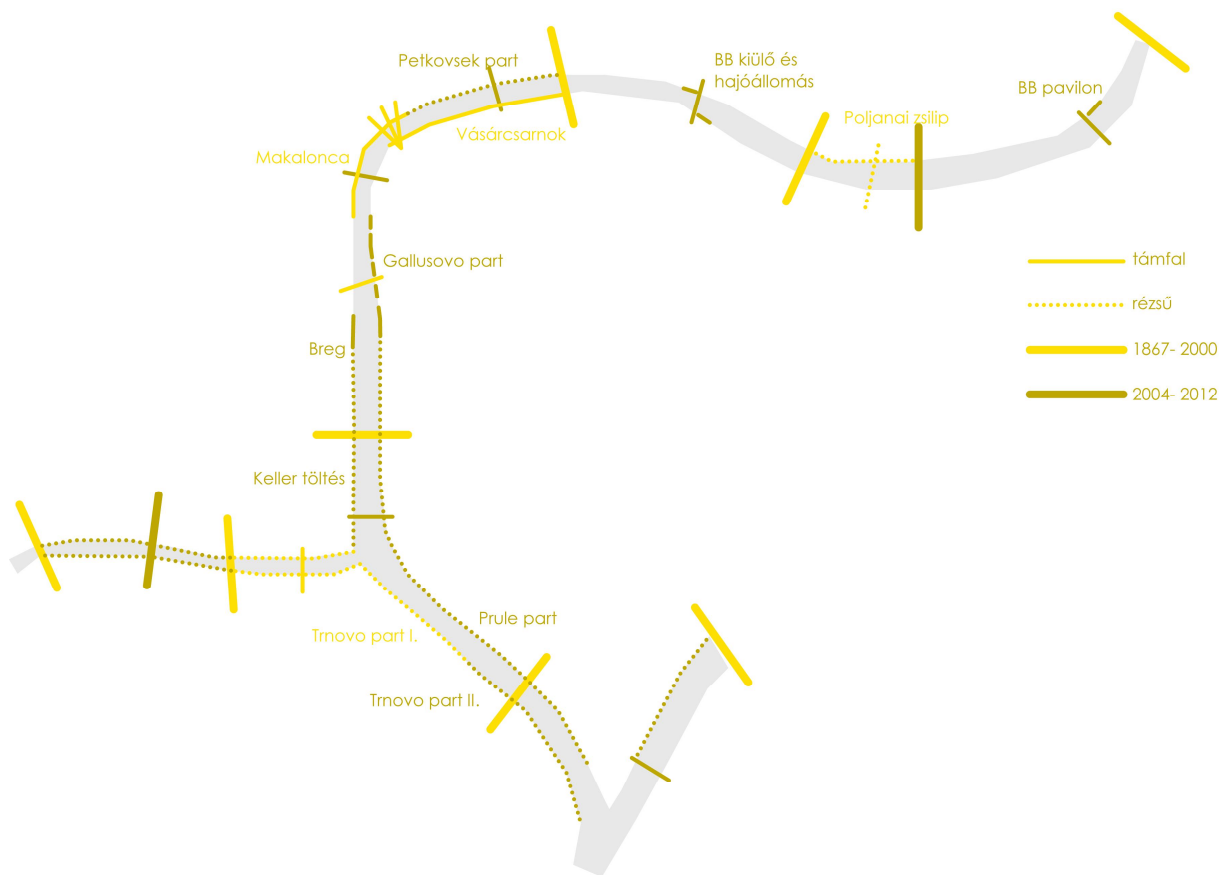
Az 1939-41 között Plečnik tervei alapján készült ljubljánai Vásárcsarnok felső szintje árkádsorral kapcsolódik a piactérhez. A velencei hangulatot megidéző építmény alsó szintjének fedett nyitott fogyasztótere szervesen illeszkedik az épület architektúrájába, ráadásul a ma is fogyasztótérként használt terület erősen kapcsolódik a hídhöz is (az alsó szint innen közelíthető meg). Hogyha a plečniki vásárcsarnok egy szinttel fennebbi részét, azaz az utcai járószintjének tereit vizsgáljuk, láthatjuk, hogy az árkádsor ritmusát érdekesen szakítják meg az ivókúttal ellátott, ma fogyasztótérként használt kiülő részek is, melyek szünetet képeznek a piac forgatagában, teret, ahol az ember vízhez juthat, intimebb kapcsolatot létesítve a folyóval.

A közhasználatú tér megkettőzésével játszik a 30-as években kialakított Makalonca nevű partszakasz is, melyet szintén Plečnik tervezett. A fenti rész azonban itt hídfőt jelent, az alatta található kiszolgáló tér pedig ebben az esetben mindkét oldalon támfal-menti illetve egy úszó fogyasztótérhez is kapcsolódik.

A Breg partnál a 2010-ben a Plečnik által már átalakított támfal helyett lépcsős kialakítás készült. Az Atelje Vozlič iroda új, a víz felé lépcsősen ereszkedő teret alakított ki. A térhez kapcsolódó, kontrollált városi tér sok ember befogadására képes úgy, hogy közben közelebb enged a vízhez. Az átlátható acél korlát erősebb kapcsolatot tesz lehetővé a vízzel.

Egyes részekben a támfal részleges elbontása következtében kilátók alakultak ki. Az utca szintjén kialakított egy-kétszemélyes teresedések mintegy kiemelnek az utca teréből, egy nyugodtabb, vízközeli állapotba emelnek át. Ezek a kortárs beavatkozások rátett elemekként kapcsolódnak a már meglévő rendszerhez. Fémkorlát, pad, fák könyöklő... A padon üldögélve a korlát osztásai között szemlélődhetsz. Vagy kikönyökölhetsz, csodálni a vizet.

// TÁMFAL ÉS RÉZSÚ



TÁMFAL

Vásárcsarnok (Joze Plecnik, 1939-41)

Makalonca (Joze Plecnik, 1930 körül)

Gallusovo part (kilátók, 2010 körül)

Breg (Atelje Vozlic, 2010)

RÉZSÚ

BB pavilon (Breda Bizjak, 2007)

Poljanai zsillip és hajóállomás (Joze Plecnik, 1939)

BB kiülő és hajóállomás (Breda Bizjak, 2010)

Petkovsek part (Atelier Arhitekti, 2010 körül)

Keller töltés (Atelje Vozlic (?), 2010 körül)

Trnovo part I. (Joze Plecnik, 1935)

Trnovo part II. (Trije Arhitekti, 2009)

Prule part (Trije Arhitekti, 2011)



1. Vásárcsarnok megkettőzött közhasználatú tere, 2015, 2. Makalonca és Ribja Brv gyalogshíd, 2015 (fotók: Biri Balázs)



3. Breg lépcsős kialakítása, 2015, 4. "Kilátók" a támfalon, 2015.

II.2. RÉZSÚ (TERASZOS KIALAKÍTÁS, SÉTÁNY A VÍZ MENTÉN, PONTSZERŰ PIHENŐK, AZ UTCA KITERJESZTÉSE)

Az alapvetően füvesített, rézsús partvonalakat is a lehető legváltozatosabban használják. Ezek közül az egyik legépítettebb típus Plečnik lépcsős kialakítása a Gradascica és a Ljubljana torkolatánál kezdődő partszakaszon. Az utas forgalomtól fákkal elválasztott terület közvetlenebb kapcsolatot hoz létre a vízzel, a széles lépcsők lehetővé teszik a lakosok vízhez való fizikai közeledését.

A rézsús területek újrahasznosításával ez utóbbit leszámítva főként a kortárs beavatkozások foglalkoztak. A Breg és Keller parttal megegyező illetve azokkal ellentétes oldalon út vezet végig a vízparton, melyeknek vonalvezetése ritmikusan hullámzik a hídfőknek köszönhetően. A korlát acélrudas kialakítása szintén segíti a kapcsolat létrejöttét ember és víz között. Ehhez hasonló a Ljubljana északi részén Plečnik poljanai zsillip melletti partrendezése is, itt azonban a leeresztett tér nem promenádként, hanem beszálló szintként szolgált a hajósok számára. A terület déli részén, a Spica közelében 2004 és 2012 között kialakított területek töltenek be ma hasonló funkciót.

Ezen felül különböző méretű pontszerű elemek keresnek kapcsolatot a vízzel a rézsús talajon. A belvárostól távolabb, a Materinski híd mellett egy rejtőzködő, pavilonszerű építményt láthatunk. Az eredetileg 2007-ben a Vásárcsarnok ellentétes oldalára elhelyezett lépcsőzetes kialakítású, zöldtetős elem az első olyan építmény volt, mely a 30-as évektől ember és víz közelebb hozását megkísérelte. A Petkovsek parton (ez az egyedüli megmaradt zöld rézsú a városközpontban) elhelyezett ideiglenes építmény szerepe az volt, hogy előfutárként hozzon életet a vízpartra, illetve hogy a városlakók figyelmét a partvonal fontosságára felhívja.

Az előzőhöz hasonlóan szintén Breda Bizjak tervei alapján készült el 2010-ben a Gabona híd két hídfőjére a lépcsős-konzolos kiülő, illetve a hajóállomás. A konzolos kiülő az utca szintjétől lennebb, a víz fölött generál érdekes találkozási helyet. A híd ellentétes pontján vízi megálló kapott helyet. A vasbeton, rézsús váróból egy állóhajóra lehet lejutni, ahonnan aztán a beszállás megtörténik. A híd másik oldalán még a magasba emelt platform itt a víz szintjére ereszkedik. A pavilonszerű kialakításokon túl városi bútorok is kapcsolatot keresnek a vízzel. Ilyenek a Hrdecky híd déli hídfőjénél kialakított kis kör alakú kiülők is.

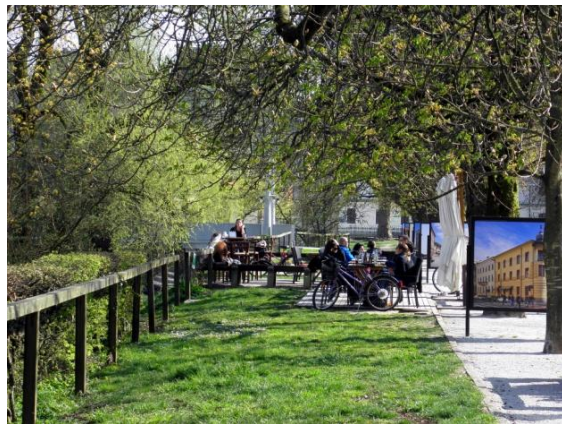
Ott, ahol az utca szintjén nincsen megfelelő méretű terület a szükséges szolgáltatások befogadására, a közhasználatú tér egyes elemei több esetben rányúlnak a rézsús részre azért, hogy az utca terét növeljék. A Petkovsek partnál például az utca szintjén kialakított lépcsők, illetve konzolos kiülők növelik a közhasználatú terek rendszerét. A Krakovo hídtól délre is hasonló gesztust figyelhetünk meg. A víz és a sétány közé telepített gesztenyefák miatt a víz itt csak néha látható. A Trije Arhitekti által tervezett platformok segítségével azonban közelebb lehet kerülni a vízhez.



1. Trnovo part, 2015, 2. Hullámzó sétányok a Keller parttal ellentétes oldalon, 2015 (fotó: Biri Balázs)



3. Breda Bizjak pavilon, 2015, 4. Breda Bizjak hajóállomás, 2015



5. Petkovsek part, 2015 (fotó: Biri Balázs), 6. Kiülők a Krakovo hídtól délre, 2015

II.3. HÁZ A FOLYÓPARTON (ELTARTOTT ELEM, A TÁMFAL TOVÁBBÍRÁSA)

A folyóparton különböző építmények keresik a kapcsolatot a vízzel. Vannak, amelyek a látványnak köszönhetően kerülnek kapcsolatba vele. A víztől távolságot tartó házak előtt található újabb, a vízhez szorosabban kapcsolódó tér is. Ljubljánában egy olyan rész is található, ahol a ház a támfal meghosszabbításaként alakul ki, közvetlenül a vízpartra szerveződve. A Plečnik által tervezett Vásárcsarnok egyik része ugyanis megkettőzött közhasználatú térként működik, a másik része azonban kétszintes építményként funkcionál. Az építmény alagsori része lényegében a támfal részévé válik. A tömör felületen kis, ritmikusan kiosztott nyílásokon át jut be a fény.

II.4. HÍD

A ljubljánai hidak közül vannak autós forgalom számára fenntartottak illetve gyalogos hidak is, közvetlenül a belvárosban viszont csak gyalogos hidakkal találkozhatunk. A hidak átértelmezésében Plečnik hozott jelentős változást. Velencei és firenzei mintára a Ljubljánica széles hidakkal való átkötését javasolta a közhasználatú terek bővítése és a város- víz kapcsolatának megerősítése érdekében. E gesztus révén az amúgy beszűkült közhasználatú tér a víz fölé is terjeszkedhetett.

A híd közhasználatú térként való értelmezésére jó példa az 1930-32 között megvalósult Hármashíd plečniki bővítése, mely a meglévő Ferences kőhidat írta tovább.⁴ A híd bővítése egyrészt keretet adott a Szűzmaria térnek (Presernov trg), másrészt a gyalogosok terét kiterjesztette a víz fölé is, velencei karaktert kölcsönözve a területnek. A híd középső szárnyát eredetileg autók használták, csak a két oldalsó sáv volt a gyalogosoké. Az autók kitiltása a belvárosi folyópartról azonban azt is eredményezte, hogy a Hármashíd középső szárnyát is birtokba vehették a gyalogosok.

A mediterrán világot irták tovább, egészítették ki a 2004-2010 közötti kortárs beavatkozás hidjai is, tiszteletben tartva, és - ahol lehet - továbbírva a plečniki híd-definíciót.

Az eredetileg Plečnik által tervezett, a Vásárcsarnokból kinyúló, ma Hentesek hídjának nevezett építmény 2010-ben készült el. Az Atelier Arhitekti által tervezett, közhasználatú térként működő gyalogos híd két oldalt üvegezett padlót kapott. Az üvegezett padlónak és az acélsodronyból kialakított korlátnak köszönhetően az amúgy széles híd keskenyebbnek hat, szervezettebb képes kapcsolódni a vízhez. Habár formavilágában a plečniki elképzelésnek mintegy ellentettje, méreteit és a tér jellegét tekintve, (a híd szélessége 17,3 méter a 33 méteres hosszúságához képest) valamint a híd közhasználatú térként való kialakítása által, mégiscsak tiszteletben tartja és továbbírja a plečniki gondolatot.

Hasonló alázatról tanúskodik az Arhitektura d.o.o. által 2010-ben tervezett Ribja Brv gyalogoshíd is, mely a Gerber lépcsőt köti össze a Halpiaccal, és amelyet szintén Plečnik rajzolt le először. A híd szélességét a partrendezés által Plečnik meghatározta már, a híd hosszát a folyó szélessége adja (3,4/34 méter). A Plečnik-tervezte híd kinézetéről azonban nem voltak adatok. Építéshallgatók kezdeményezésére a híd helyére 1991-ben egy ideiglenes fahidat tettek le. A szerkezetet sokan használták, így beigazolódott annak szükségessége, ideiglenes jellegének köszönhetően pedig nem bántotta a Plečnik-féle örökséget. Hasonló tiszteletadás volt a célja az új építménynek is. Mivel

⁴ A már említett megkettőzött közhasználatú teret, mely a tervezetthez képest csak egy részen készült el, a két oldalon kialakított lépcsők segítségével lehet elérni. A XIX. századi építménynek elsősorban a korlátja változott, annak meglévő elemeit ugyanis elbontották. Helyébe a két oldalsó szárnyal egységes, hengeres balusztrádok kerültek.

Plečnik jelenléte nagyon erősen érezhető ezen a részen (a Makalonca építmény pont a híd alatt található), a válasz egy átlátszó, elegáns gyalogoshíd volt, minimalista designnal, mely nem zavarja az átláthatóságot, mégis összeköt. A híd a maga rejtett alapozásával, üvegkorlátjával és széles fa fogódzójával végül olyanná vált, mint egy repülő szőnyeg, melyen egy fogódzó nyugszik. A híd kellemes kilátóhelyet biztosít a városra, a "könyöklőnek" köszönhetően pedig érdekes találkozási helyet generál.⁵

Az autós forgalom számára fenntartott hidak szempontjából érdekes a gyalogos és autós közlekedés szétválasztásának módja. Az 1931-ben Plečnik által a Ljubljana egy mellékágára, a Gradascicára tervezett Trnovo híd a gyalogosokat szegélykövel valamint fával védi az autós forgalomtól. Az Atelier Arhitekti 2012-es Fabianijev hídja az autós és gyalogos forgalmat különböző szintekre választja szét.

II.5. (RÁTETT, FÜGGŐLEGES KAPCSOLATOKAT BIZTOSÍTÓ) HÍDFŐ

A hidak nem csupán önmagukban, hanem környezetükhöz való illeszkedésük miatt is érdekesek. Vannak olyan hídfő-kialakítások, melyeknek célja a rátett elemszerűség hangsúlyozása. Ilyen a Ribja Brv gyalogos híd hídfője, melynek kialakításánál azonban szempont volt sértetlenül hagyni Plečnik Makalonca- kialakítását. Több esetben azonban a hídfő nem csak vízszintes, hanem függőleges összekötő elemmé is válik.

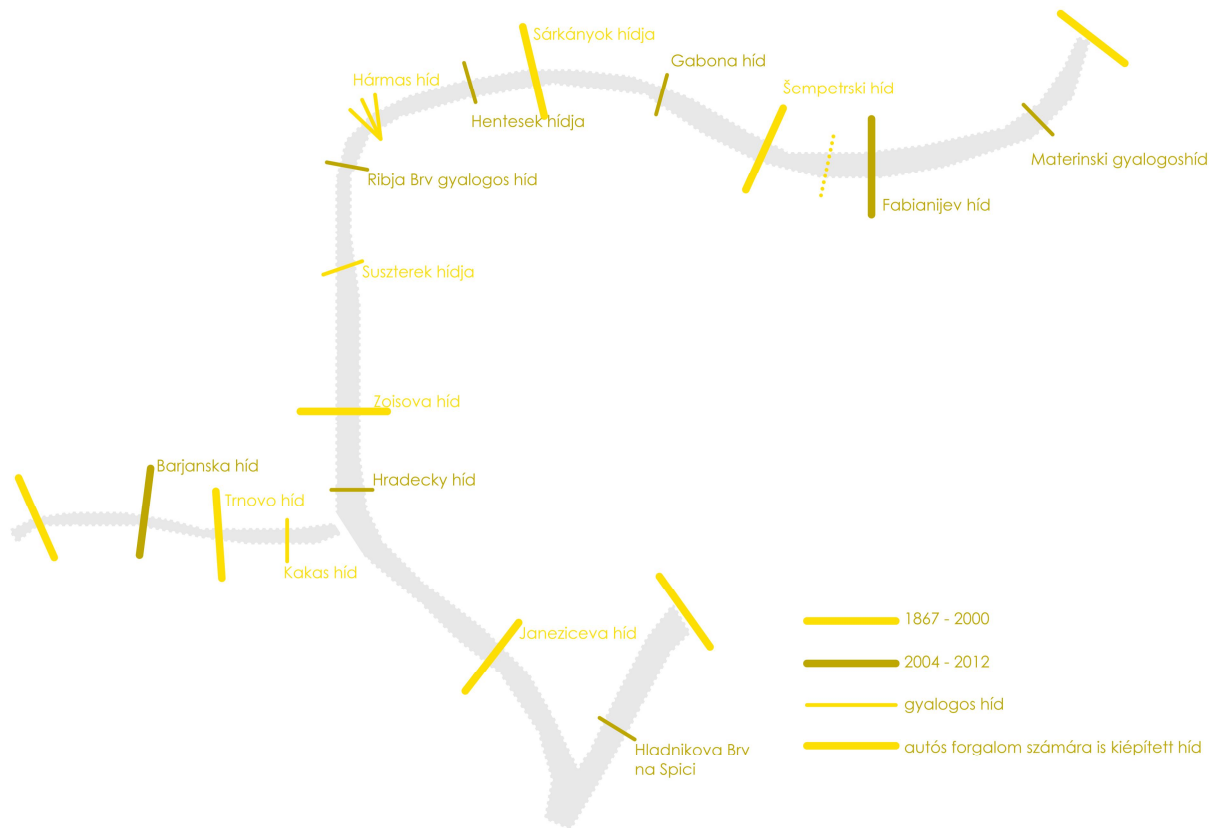
Az 1930-32 között kialakított Hármaskő híd két oldalán például lépcső vezet le a vízparti közhasználatú tér alsó szintjeire. A 2010-ben befejezett Hentesek hídjának Vársárcsarnok felőli hídfőjénél ugyanerre a térre tudunk lejutni.

A Gabona híd lábánál találunk olyan beavatkozást, mely – ha pontszerűen is, de – elősegíti ember és víz kapcsolódását. A híd egyik oldala találkozásra, nézelődésre, a víz más szintű megismerésére készített, másik oldala funkciójából adódóan a hajós közlekedés rendszerébe kapcsolja be a területet.

A Keller parttal átellenben elhelyezett hidak hídfői közlekedési csomópontokká váltak. A hídfőhöz kapcsolódó, ritmikusan hullámzó partmenti sétányok ugyanis a hídfőknél minduntalan felemelkednek, több embert szippantva be a folyópart világába.

⁵ Az északi részen, a Sárkányok hídjától keletre elhelyezkedő Gabona híd (Zitni most) is illeszkedik a plečniki hídertelmezések sorába. Ezen felül saját környezetét is továbbírja. A folyó két oldalán található utca tengelyére szerkesztett híd egy eltolt szerkezetet eredményezett. A megtört híd csuklópontjában leülők alakultak ki. Az építmény méreteit tekintve nem hasonlítható a belvárosi hidakhoz; a saját környezetére léptékhelyes választ adó építmény azonban itt is közhasználatú tereket generál.

// HIDAK



Materinski gyalogoshíd (2010, nem ez volt az eredeti pozíciója - 2014- től itt)

Fabianijev híd (Jurij Kobe (Atelier Arhitekti), 2012)

Šempetrski híd (Alfred Keller, 1918)

Gabona híd (Zitni most, Boris Podrecca, 2010)

Sárkányok hídja (Zmajski most, Pittel+ Brausewetter, 1901)

Hentesek hídja (Mesarski most, Atelier Arhitekti, 2010)

Hármás híd (Tromostovje, Joze Plecnik , 1930-32)

Ribja Brv gyalogoshíd (Arhitektura d.o.o., 2010)

Suszterek hídja (Cevjalrski most, Joze Plecnik, 1931)

Zoisova híd (Alfred Keller, 1915)

Hradecky híd (Johann Hermann, 1867, nem ez volt az első pozíciója)

Janeziceva híd (Peter Gabrijelcic, 1993)

Hladnikova brv (DANS Arhitekti, 2010)

Kakas híd (Peletinji most, Joze Plecnik, 1931)

Trnovo híd (Joze Plecnik, 1931)

Barjanska híd (Barjanski most)



1. Hármas híd, 2015, 2. Hentesek hídjá, 2015.



3. Trnovo híd, 2015, 4. Fabianijev híd, 2015.

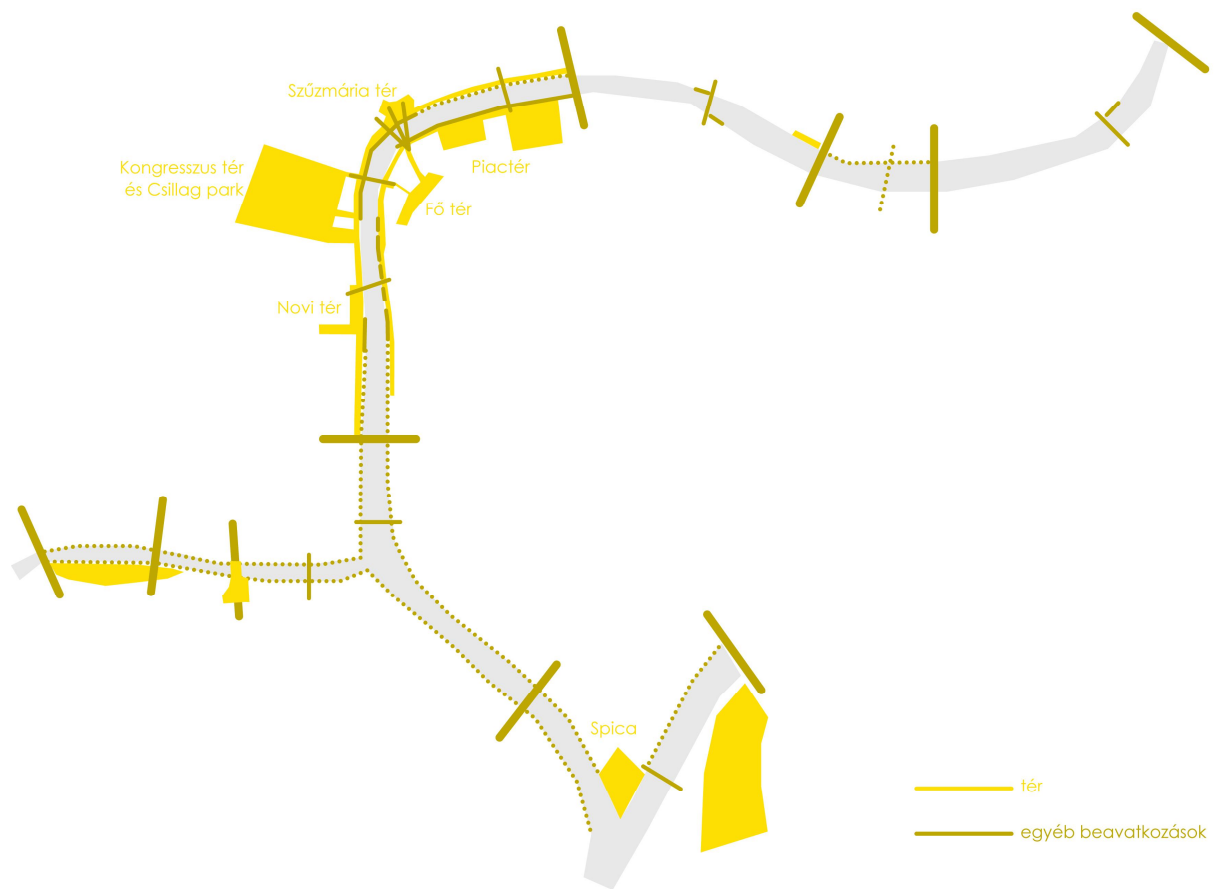
II.6. TÉR AZ UTCA SZINTJÉN

Az utca szintjén kialakított vízparti terek nagyon különbözőek. Vannak teljesen burkolt városi terek, mint a Szűzmária tér (Presernov trg), vagy a Spica, mely a városközponttól távolabb található. Ez utóbbit Ljubljana volt strandjának területén alakították ki, lágyan lépcsőző teret hozva létre. Átmenetet képez a füves és a burkolt tér között. A Breg partnál található Novi tér például a támfal fellazításának következtében lelépcsőzik a vízhez, a Szűzmária tér hídban folytatódik, akárcsak a piactér, melynek folytatásába a Hentesek hídjá került. A terek (gyalogos sétányok, terek, stb.) különböző módokon kapcsolódnak a vízhez attól függően, hogy éppen milyen partvonal határolja őket.

II.7. ÚSZÓ ELEMEEK

Az eredetileg Plečnik által kezdeményezett hajózás a Ljubljanicán - habár nem hódított még teljesen teret magának - egyre elterjedtebb. Bár egyelőre sem az úszó elemek, sem a hajók használata nem túl meghatározó, több kortárs kezdeményezés is megjelent ennek promoválása érdekében (a 2000-es évek elején összesen húsz új hajóállomást alakítottak ki a vízparton). A partvonal déli részén, a Spica-hoz közel rendezték be a hajókikötőt, van továbbá néhány kortárs állóhajó is. Ezek között vannak olyanok, melyeket hajóállomás céljából alakítottak ki, ilyen például a kikötő ellentétes oldalán elhelyezett ponton, mely a váró és a beszálló funkcióját egyben ellátja. Ehhez képest a Gabona hídhöz kapcsolódó állomás váró része a rézsűre, a tényleges beszállója pedig a vízre, az állóhajóra települt. A Plečnik által tervezett Makaloncához kapcsolódó pontont a vendéglátóhely használja, kiszolgáló tér működik rajta.

// TEREK



1. Szűzmária tér, 2015. (forrás: <http://www.visitljubljana.com/en/activities/sightseeing/20850/poidetail.html>),
2. Spica, 2015

ÖSSZEFOGLALÓ

Bár a ljubljanoi beavatkozás bizonyos tipizálható szituációk mentén szerveződött, az egyes elemek nem csupán önmagukban, hanem elsősorban az egymás között létrejövő kapcsolatuk miatt érdekesek.⁶ Észrevétlenül siklik át a tér parkba, a kikövezett városi folyópart kisvárosi, természeti vízpart idilljébe. Ljubljana állandóan változó, meglepetést tartogató vízpartja a járókelők gyönyörűségét szolgálja anélkül, hogy konfliktusba keverednének a modern motorizált közlekedéssel, amely az említett területeket megkerüli. Ljubljana folyópartja úgy fejlődött, hogy belterülete közben megőrizte kisvárosias jellegét.

A ljubljanoi tapasztalatokat Kolozsvár, illetve a Kis-Szamos partjának elemzésében szeretném továbbgondolni és hasznosítani. A Ljubljana mentén felvázolt folyóparti szituációk ugyanis (támfal, rézsű, ház a vízparton, híd, hídfő, tér az utca szintjén) megmutathatóak a kolozsvári Kis-Szamos esetében is még akkor is, hogyha ott az ezekből fakadó konfliktusok még nem kerültek feloldásra (a rézsűs részeket például pillanatnyilag egyáltalán nem használják, úszó elemek pedig nincsenek). A szlovén főváros előkép lehet nem csupán egyes szituációk pontszerű megoldásaira, hanem a teljes kolozsvári partvonal alakítása tekintetében is.

⁶ A Plečnik által kialakított Kongresszus teret és a mellette található Csillag parkot például a lépcsősen kialakított Dvorni tér, illetve a Gerber lépcső fűzi össze vizuálisan és fizikailag is a folyóparttal. Plečnik tervei között szerepelt a Kongresszus tér összekapcsolása a folyó másik oldalán található Mestni térrel is, ez azonban (akárcsak a Dvorni tér lépcsős kialakítása) csak 2010-ben, az üvegkorlátos híd megépítése következtében valósult meg.

BIBLIOGRÁFIA

- ARHITEKTURA D.O.O. 2014: Arhitektura d.o.o. designs minimalist Ribja Brv Footbridge in the centre of Ljubljana. <http://www.dezeen.com/2014/10/05/arhitektura-d-o-o-ribja-brv-footbridge-ljubljana-minimalist/> (Utolsó letöltés: 2015. 04. 20.)
- ARHITEKTURA D.O.O. 2012: Footbridge in Ljubljana Proposal / Arhitektura d.o.o. <http://www.archdaily.com/284608/footbridge-in-ljubljana-arhitektura-d-o-o/> (Utolsó letöltés: 2015. 05. 31.)
- BIZJAK, Breda 2012: European Prize for Urban Public Space 2012. <http://www.bba.si/ponudba/european-prize-for-urban-public-space-2012.html> (Utolsó letöltés: 2015. 05. 31.)
- BIZJAK, Breda 2007: Pavilion on Ljubljana - C. <http://www.bba.si/ponudba/pavilion-on-ljubljana-c-ljubljana-slovenia.html> (Utolsó letöltés: 2015. 01. 10.)
- BIZJAK, Breda 2014: Pavilion on the riverbank of Ljubljana river. <http://divisare.com/projects/274067-BB-ARHITEKTI-Pavilion-on-the-riverbank-of-Ljubljana-river> (Utolsó letöltés: 2015. 06. 02.)
- BRAVO BORDAS, David 2011: Preureditve nabrežij in mostovi na Ljubljani. <http://www.publicspace.org/en/works/g072-preureditve-nabrezij-in-mostovi-na-ljubljani> (Utolsó letöltés: 2014. 11. 20.)
- GEHL, Jan 1971: Three Types of Outdoor Activities; Outdoor Activities and Quality of Outdoor Space. In: CARMONA, Matthew – TIESDELL, Steve (szerk.): *Urban Design Reader*. Architectural Press.
- KLEIN Rudolf 1992: *Joze Plecnik*. Akadémia Kiadó.
- KUCAN, Ana – Zapusek Cerne, Andreja 2012: Re- Invention of Public Space. *Topos*, 81, 70-76.
- MADANIPOUR, Ali 1997: Ambiguities of Urban Design. In: CARMONA, Matthew – TIESDELL, Steve (szerk.): *Urban Design Reader*. Architectural Press.
- PODRECCA, Boris 2010: Grain Bridge 2010. <http://www.podrecca.at/index.php?inc=projectSelection&id=125:2339> (Utolsó letöltés: 2015. 05. 31.)
- PRELOVSEK, Damian 1997: *Joze Plecnik 1872- 1957 (Architectura Perennis)*. Yale University Press.
- SOLÀ- MORALES, Manuel 2010: The Impossible Project of Public Space. <http://www.publicspace.org/en/text-library/eng/c006-l-impossible-project-de-l-espai-public> (Utolsó letöltés: 2015. 05. 31.)
- TIBBALDS, Francis 1992: 'Places' Matter Most. In: CARMONA, Matthew – TIESDELL, Steve (szerk.): *Urban Design Reader*. Architectural Press.
- TRANCIK, Roger 1986: What is Lost Space? CARMONA, Matthew – TIESDELL, Steve (szerk.): *Urban Design Reader*. Architectural Press.
- VOZLIČ Matej – VOZLIČ KOŠIR Vesna: Atelje Vozlic – Redesign of Breg Embankment. <http://www.arhitext.com/english/2013/06/atelje-vozlic-redesign-of-breg-embankment/> (Utolsó letöltés: 2015. 05. 31.)
- 2015: Seznam mostov na Ljubljani in Griberjevem kanalu. http://sl.wikipedia.org/wiki/Seznam_mostov_na_Ljubljani_in_Griberjevem_kanal (Utolsó letöltés: 2015. 05. 31.)
- 2015: Butchers' Bridge. http://en.wikipedia.org/wiki/Butchers'_Bridge (Utolsó letöltés: 2015. 05. 31.)