

Város és víz - kapcsolati lehetőségek: a hajó, mint tér

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

absztrakt

A tanulmány a város, vízzel való kapcsolódási lehetőségeit vizsgálja Budapest belvárosi területén, felismerve az alkalmazkodó, jelenlegi kialakítást elfogadó, rövidtávon megvalósítható fejlesztések fontosságát. A vizsgálatban kiemelt szerepet kap a hajó alternatív felhasználási módja, a vízpart kiterjesztése a folyó irányába, a part mentén lehorgonyzott hajó köztérként való értelmezésével. A dolgozat arra keres választ, hogy a Duna, mint Budapest legnagyobb alulhasznosított közterületének bekapcsolása a város életébe és tudatába milyen módon lehetséges olyan eszközökkel, amelyek nem a rakpart teljes, rövid- és középtávon irreális átalakításával számolnak.



Mit jelenthet egy város életében a víz? A városok helyfoglalásában a víz nagy szerepet játszott mint ivóvíz forrás, hajózási útvonal, kereskedelmi lehetőség és mezőgazdasági alapelem. De nem csak a víz, hanem a vízpart is fontos. Használata változik, kezdetben meghódítatlan természetként volt jelen, majd a város a természeti erők ellen 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 (vö. kétszer nem léphetünk ugyanabba a folyóba¹). A folyó és az évszakok változása a használat idejét korlátozza, a rakpartok egy része csak ideiglenesen használható. Ideiglenes használatot célszerű tehát 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 valósíthatók csak meg, így az aktuális választási ciklusban gondolkodó politikai közegnek nem nyújtanak perspektívát. A Duna belvárosi szakasza, az Árpád hídtól a Rákóczi hídig tartó rész egy olyan egybefüggő terület, amelynek teljes átalakítása egyrészt nagyon hosszú, problémákkal teli folyamat lenne, másrészt nem is feltétlenül szükségzerű. A város kapcsolata a vízzel nem feltétlenül 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.Design² kézikönyvben taglalt és rendszerezett partvonal átalakítási módszerek 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. Budapest speciális helyzetben van a rakpartok miatt, az épített környezet, a pesti házsor, a mai többsávú utak (az egykori rakodóterületek) miatt olyan nagy távolságba került a vízparttól, hogy a meglévő épületek soha nem tudnának a partszakasz kiszolgáló-épületeivé válni. A másik probléma a nehezen bár, de használható vízparti zóna kis mérete. A partszakaszon jelenleg legtöbb helyen csak egy keskeny gyalogos sáv van. A vízpart használatára, a vízhez való visszatéréshez nem a vízhez való közvetlen lejutás, a víz megérintése a kulcs.



a Szabadság híd spontán használata

A jelenlegi helyzet okát az előzményekben kell keresni. 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 ismét sorban érték a várost nagy árvizek, így egyre égetőbb kérdéssé vált a folyamszabályozás. A nagy pesti árvízként emlegetett 1838-as árvíz legfőbb oka a Csepel-sziget vonalában kiszélesedő Duna-mederben a lassuló víz okozta jégtorlaszok voltak. A Belváros első védőműve 1831-ben, Dankó József tervei alapján készült a Gellért hegy lábánál. A szabályozás pontos

¹ Epheszoszi Hérakleitosz: folyó-hasonlat

² POROMINSKI, Martin - STOKMAN, Antje - ZELLER, Susanne - STIMBERG, Daniel - VOERMANEK, Hinnerk 2012: *River. Space. Design*. Birkhauser.

kialakítására sokféle elképzelés született, köztük legérdekesebb talán Reitter Ferenc csatorna terve, amely a mai Nagykörút helyén képzelt el hajózható csatornát, vagy Vásárhelyi Pál elképzelése, amely a Duna meder kettéosztását fogalmazta meg egy folyamirányú töltéssel. A végleges szabályozási 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, a Lánchíd két végénél lévő rakodó partokkal kezdődött, majd 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 és a különböző korok többféleképpen használták ki a jelenlétét. Az eredeti szerepük a hajóról történő kirakodás biztosítása volt, azonban a 30-as években, a Csepeli kikötő megépülte után a rakpartok ideiglenesen felszabadulnak, rövid időre a lakók vehették birtokba. A háború után az újjáépítés nagymennyiségű építőanyag-forgalmat generált, így újra eredeti használatukba kerültek a rakpartok. A 60-as években pedig a motorizáció felgyorsulásának köszönhetően az autók vették át a főszerepet, ami a mai napig jellemző a partra.³

Az 1960-as évektől intenzívvé váló autóforgalom a rakpartokon elvágta a városi embereket a Dunától. A vízzel való kapcsolat pusztán esetivé vált. 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.

A gond tehát 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 tiszteletben tartva, a partvonal mellé települő építmények, hajók képesek lehetnek egy Budapesten eddig nem jelenlévő új minőségű városi köztér létrehozására, amely a kellő funkciókkal 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 250-375 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 a területet beépítése a cél, de a partvonalon a többszintes vizuális kapcsolatot gátló szálló- és étteremhajók helyett szabadon bejárható különböző rendeltetésű uszályoknak kellene lenniük. A városok vízre való terjeszkedése 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.



Kenzo Tange, A Plan for Tokyo 1960-1961. Photo: Kawasumi Akio. Photo courtesy: TANGE ASSOCIATES.

A dolgozat két részből tevődik össze. A Budapesten alkalmazható eszközök bemutatása után, kiemelten foglalkozik a hajó, mint tér lehetőségével egy budapesti és egy külföldi esettanulmány, illetve a vizes Expohoz kapcsolódó elképzelések elemzésével.

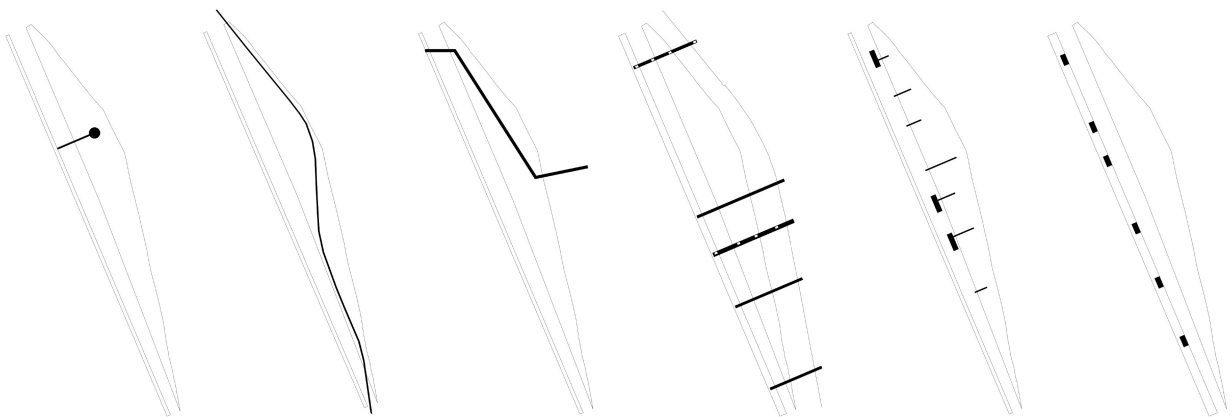
³ PREISICH Gábor 1998: *Budapest városépítésének története 1945-1990*. Műszaki Könyvkiadó.

alkotás

A tematikus csoportos alkotás feladatunk⁴ témája, a Csepel-sziget északi részére tervezett új evezőspálya megvalósulása esetén, a pálya és a Ráckevei (Soroksári) Duna-ág vízfelületei között létrejövő kis sziget lehetőségeinek vizsgálata volt. A terület közvetlen közelében, a Csepel-sziget nyugati oldalán, illetve keleten, a pesti oldalon is jelentős méretű fejlesztési területek vannak. A mesterséges tájalakítás nyomán létrejött földdarab a budapesti zöldfelületi rendszerbe, a megálmodott zöldgyűrűbe⁵ igazodó parkként tudna működni. A beruházási területek felértékelő, a valószínűsíthető iroda és lakófunkciókat kiszolgáló városi parkot alakítanánk ki tervünkben. A terv azt vizsgálja, hogy a megszokott városi parkokat, hogyan értelmezhetjük át ma. Mit jelent ma egy városi park, hogyan alakítható ki természetes környezet a város közepén.

A park egy nagyváros közepén, a városi környezetből, sűrűségből való kiszakadás helyszíne, természeti környezet, a város zajából kikapcsolódni vágyó embereknek. Az alapvetésünk, hogy minél kevesebb eszközzel alakítsunk ki használható parkot. A tisztén természeti környezet létrehozásán felül fontosnak éreztük, hogy kiszolgáló funkciók, szolgáltatások megjelenésével élő környezet alakuljon ki. Ezt a látszólagos ellentmondást vizsgálva kerestünk tervezési stratégiákat, amelyek mind a két vágnak meg tudnak felelni.

Az egyik, jelen szöveg szempontjából releváns stratégia minden funkció és épített elem száműzése a szigetről a vízbe. A vízpart és stég kapcsolatának átértelmezése, kifordítása. A vízfelület maga is természeti környezet, a sziget élővilága érintetlen marad, a stégen, illetve a hajókon érzékelhető környezetként viszont meg tud jelenni. A parkot az építés terhétől megszabadítva, hajókon elhelyezett kiszolgálófunkcióknak köszönhetően, olyan mobil elemekből álló kiszolgálórendszer tud létrejönni, ami követni tudja a változásokat, alkalmazkodni tud az aktuális igényekhez és nem hoz létre felesleges épített elemeket. A park természetes élővilága zavartalan marad. Az evezős versenyek okán létrehozott nagyfelületű, nagy részben kihasználatlan terület viszont funkciót kaphat.



tematikus alkotás - stratégiák a Csepel parkra

eszközkészlet

Budapesten helyzeteket kell teremteni. Külföldi példákon látott olyan megoldásokat lehetne alkalmazni, amik a jelen körülményekre, az adott szituációkra, meglévő helyzetekre tudnak reagálni. Ezeknek az egyes jól megválasztott önálló pontoknak, pontszerű beavatkozásoknak rendszerben kellene működniük. E módszerrel megvalósuló lokális beavatkozások rövid távon végigvihetőek, a 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.

"Az önmagában értékes, ám egymástól független, gyakran fragmentált, és ezáltal korlátozott, lokális hatással bíró fejlesztések helyett összvárosi érdekeket képviselő stratégián alapuló intézkedéscsomag létrehozása szükséges." (Tematikus fejlesztési program 2014)

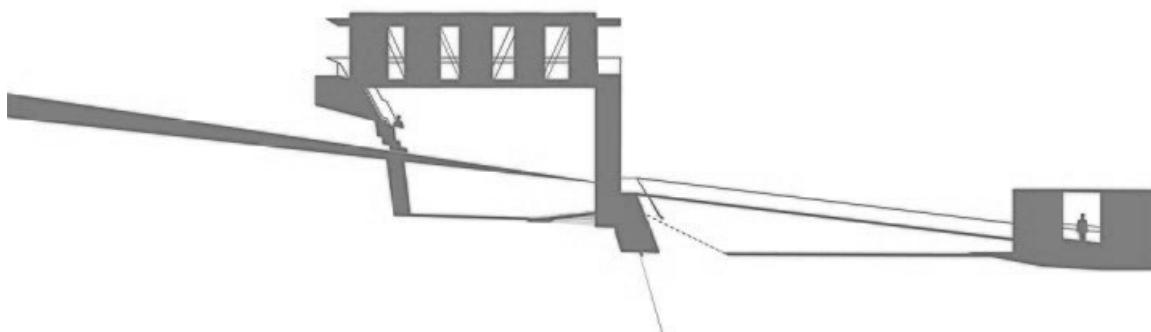
⁴ DLA iskola tematikus év, csoportos tervezési feladat. Tervezőtársak: Ilyés-Fekete Zsuzsa, Giap Thi Minh Trang

⁵ Budapest zöldgyűrű koncepció

A Kossuth tér megújítása időszerű beavatkozás volt a város életében. E dolgozat szempontjából nem a téripítészeti koncepció az érdekes, hanem a rakparti beavatkozás.⁶ A tér annak ellenére, hogy a Parlament mögött, az épület által védett pozícióban, a Dunától elvágyva helyezkedik el, kapcsolatot teremt a Duna felé. Az épület két oldalán a tér emelt szinten kifut a víz felé, ezzel olyan 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 holokausz emlékmű⁷, illetve az hogy egy turisztikai csomópontról beszélünk. A rakpart bejárható területe olyan kicsi, mint a belváros más területein és itt sem találunk semmi marasztaló kiszolgálófunkciót. 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, a cipőemlékművet megnézik, sétálnak a bejárható, kellemes szakaszon.

Ha a belvárosi szakaszon kellő távolságokban létrejőnének 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 léptékén túllépve, nagyobb összefüggésekben, urbanisztikai kapcsolatokban gondolkozva kell kialakítani a környezetét. A Művészetek Palotája és a Nemzeti Színház szinte tudomást sem vesz a folyóparttól, pedig a Kossuth téren alkalmazott szemléletmóddal egy olyan partszakasz jöhetett volna létre, ami bekapcsolódhatott volna a szomszédos lakó- és irodaövezet menti sétányba.

A Duna Európa jelentős hajózási útvonala, összeköt több nagyvárost, mind kereskedelmi, mind turisztikai szerepe fontos. Budapestről a Duna jut eszünkbe. Az adott lehetőség ellenére a folyót közlekedésre alig használjuk. A vízi közlekedési útvonalak fejlesztésével, versenyképes közösségi közlekedés kialakításával is hozzájárulhatunk, a Duna újrafelfedezéséhez. A közösségi közlekedés már 1820-ban megjelent Budapesten, egyre nagyobb utasszámmal, majd a 20. század végére szinte csak turistacélú hajózás maradt fenn. 2012-től a BKK ugyan újraindította a közösségi közlekedést a Dunán, de nem történt igazi fellendülés. A megállók nehezen megközelíthetőek. Janesch Péter korábban a dunai közösségi közlekedés rendszerének ötletét egy megálló elképzeléssel egészítette ki, mely szerint a lejutás a legfőbb megoldandó probléma. Erre válaszul egy híd-szerű építményt képzelt el, ami mind a felső, mind az alsó rakpartról biztosítja a közvetlen gyalogos megközelítést a megállóknak, ami a jelenlegi körülmények között elég nehéz.



Janesch Péter, Partraszállás, az állomásokon - rakparti forgalmon átvető - ideiglenes gyalogos-híd

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, amely egy evezős verseny külföldi egyetemek részvételével és a hozzá kapcsolódó kísérőprogramokkal, melynek idejére a budai alsó rakpartot lezárják. A Valyo ennek apropóján tud kitelepülni, kacsaködobó versenyt szervezni, és ideális alkalom a beton workshop keretein belül készült egyszerű rakparti elemek felavatására. Egy végtelenül egyszerű ék alakú betontömb. 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. Az ideiglenes lezárások, akár programokkal összekapcsolva változásokat generálhatnak. Erre jó példa a párizsi Plage, ami 2002 óta van jelen a

⁶ SZABÓ Levenete 2014: Továbbírt köztér, átírt emlékezet. A fővárosi Kossuth tér megújításáról. *Metszet*, 3, 48-53.

⁷ Can Togay - Pauer Gyula: Cipők a Duna parton, 2005. április 16.

város életében. A nyári időszakban a vízpart egy részét homokos stranddá alakítva, négy héten keresztül teljesen megváltozik Párizs folyópartja.⁸

Az ideiglenes lezárások hídtól-hídig tartanak, de a hidak nem csak hátárok, tájékozódási pontok. Kiemelt szerepű elemek a kérdésben, kapcsolatot biztosítanak a két part között. A jelenlegi kialakítás mellett azonban lehetőségeket is rejtenek magukban. A meglévő mérnöki szerkezetek kiegészítése javíthat a mostani leginkább autós forgalmat preferáló kialakításon. Látva a folyóparti városok nyüzsgő belvárosát, az egymás után sorakozó gyalogos hidakkal, Budapesten újra és újra felmerül a két part összekötése. Ahogy Janáky István megfogalmazta:

"A folyó túl széles: 375 méter a két partvonal között mért távolság. A valóságban ez a híd a parton továbbfutó darabokkal együtt 400-450 méter, ami túlságosan nagy méret ahhoz, hogy egy gyalogoshíd itt működni tudjon." (Janáky István 1993, 26)

A sok különböző helyszínre készült terv helyett, az alternatív megoldásokra szeretném felhívni a figyelmet. A meglévő hidak alatt, mellett vagy felett is van lehetőség építésre. Londonban a Tower Bridge látogatóközpontja az 1980-as évektől fogadja az odaérkezőket, a nemrégiben átadott üveg padlójú gyalogos híd a meglévő híd tetején új élményt ad, 42 méterrel a Temze fölött sétálhatunk végig. Budapest ikonikus hídja, a Lánchíd felújítás előtt áll, ami a tervek szerint 2016-ra elkészülhet. A híd keresztmetszete szűk, a biciklis forgalom átvezetése nem megoldott, a tervezett szélesítés megoldása viszont még kérdés.

A vízzel közvetlen kapcsolatba nehezen kerülhetünk a meglévő rakpart kialakítás mellett, pedig e közelség a városi környezethez fontos többletet nyújtana. A mesterséges vízfelület megjelenése a természetes víz mellett különleges helyzetet teremthet. A Bordeaux-i Le miroir d'eau, a Garonne folyó partján létrehozott víztükör felület, az amúgy magas partfallal elválasztott víz érzését hozza közel az emberekhez. A 2700 m²-es téren mintha csak a folyóban sétálnánk. A vizet máshogy is behozhatjuk a városba. Erre jó példa a budapesti pantone projekt, ami a belváros különböző szórakozóhelyein jelenítette meg a Duna egy-egy színét.

hajó, mint tér

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. Képzeljük 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 kandeláberek sora, egy-egy szobor az a víznél eltérően jelentkezik. A hidakat tekinthetjük ilyen elemeknek, amik tájékozódási 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 potenciált.

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

Ljubljana példája a nyilvánvaló különbségek ellenére konkrét helyszíneket tekintve tanulságokkal szolgálhat Budapest számára is. 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

⁸ http://www.kulturpart.hu/lavor/35494/strandolj_a_szajnaparton (utolsó letöltés: 2015.05.30.)

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 vízelményük. 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." (Janesch Péter)

A másik alapvető különbség az autók jelenléte. Ljubljanában 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 vendéglátóhelyekre vagy egyéb vonzó tényezőkre, ami az embereket ott tudja tartani a parton. Erre viszont nincs hely jelenleg Budapesten. Egy elképzelhető rövidtávon 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 fogyasztóterek, gyalogos zónák szintén kiterjeszthetők a víz irányába, ahogy erre rengeteg példát láthatunk.

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 létezett⁹. 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.¹⁰ Napjainkban ezek a problémák már megoldhatóak. A sok nemzetközi példa¹¹ közül 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 1930-ban a dunai uszodákkal, forrás: fortepan.hu

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

⁹ BUZA Péter 2006: *Fürdőző Budapest*. Holnap Kiadó Kft.

¹⁰ Catherine Patterson

¹¹ Bécs-BadeSchiff, Berlin-BadeSchiff, Koppenhága-Havnebade, Párizs, Zürich, New York-Floating Pool Lady

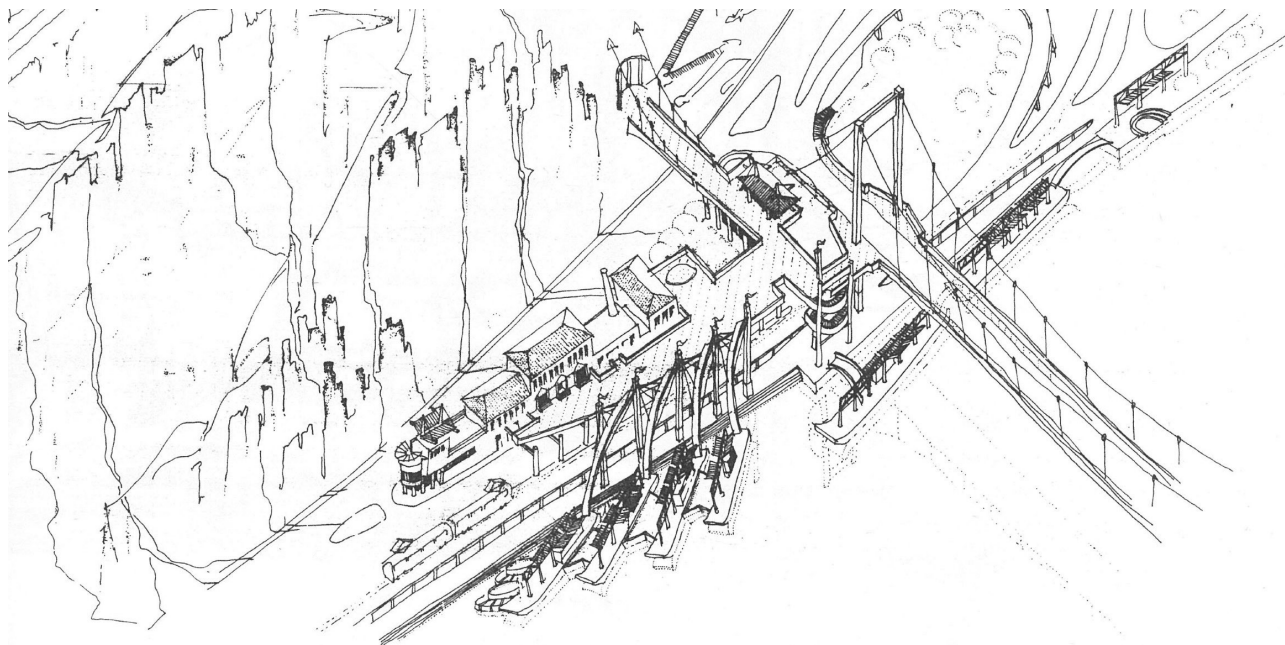
Empire-Fulton Ferry State Parkból közelíthető majd meg egy finom vonalvezetésű, keskeny gyalogoshídon keresztül. A park a Brooklyn Bridge Park elnevezésű összefüggő fejlesztési terv részeként az egykori ipari terület átalakításával létrejött zöldfelület a folyó mentén. Több részből álló terület, ami 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 jelennek meg halmozottan vendéglátófunkciók. 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.

Az 1990 július 2-14 között Budapesten rendezett nemzetközi hallgatói workshop¹² az 1995-ös Bécs-Budapest Expo apropóján foglalkozott a Dunával. A 22 országból érkező 80 diák azt vizsgálta, hogyan lehetne a világkiállítás helyszíne a Duna illetve a Dunára telepített úszóművek, hiszen a Duna Budapest legnagyobb attrakciója érdemes használni. A vizsgálódások közösnek tekinthető konszenzusa, hogy a lakók vizuálisan és fizikailag is el vannak választva a víztől, a Duna egy határként érzékelhető a városon belül és ez ellen tenni kell.

A tervek egy része a Buda és Pest közötti kapcsolat erősítését tűzte ki célul, aminek kritikus pontjának a hídfőket látta a Denise Ferris, Don Knerr, Martin Kuhn és Stahl Tibor alkotta csapat. A terv a Lánchídra és az Erzsébet hídra koncentrált. Felismerve az - akkori nevén - Roosevelttér jelenlegi problémáit és elzártságát, úgy alakították át a teret, hogy a pesti korzó folytatásaként elérhessük a hidat, illetve a rakpartokat. Hasonló megoldásban gondolkoztak a Március 15. téren is. A hídfők mindig egy csomópontot jelentenek, egy hely ahol a határ átléphető, mind a közlekedés, mind a folyókapcsolat szempontjából fontos pont. A hidak jelenlegi kialakítása, köszönhetően az autóforgalom térnyerésének, amellet, hogy egy határ átlépésében segít, önmaga létrehoz egy határt a folyamatos partmenti sétányokon.

Az Erzsébet híd budai oldalának rendkívül összetett problémájára adott javaslat egy új emelt szint, amely lehetővé teszi a hídra való feljutást, bekapcsolja a vízpart életébe a gyógyfürdőt, összeköttetést hoz létre a Gellért hegygel és platformot biztosít vendéglátó hajóknak, uszálystrandoknak.



Denise Ferris, Don Knerr, Martin Kuhn, Stahl Tibor - linkages

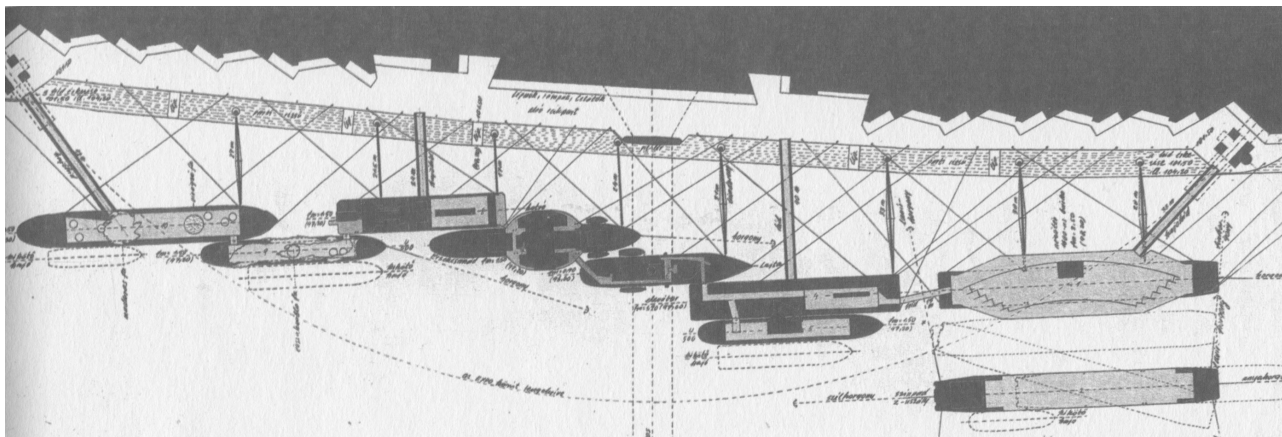
¹² POLÓNYI C. K. 1991: *International workshop '90 for students of Architecture, Budapest on the blue Danube organized by Budapest Technical University and the Hungarian Section of U.I.A.* Akadémia Kiadó.

Szintén szerepel a 3 elemből építkező csapat tervében a fürdők bővítése, uszályok segítségével. A Deborah Grauer, Kiss Péter, Ashton Richards, Taner Sekercioglu, Shin Sheong-Yoon, Marny Stewart alkotta csoport tervének címe minimális beavatkozás. A fürdő bővítésére nem csak egy uszályt, hanem egy ahhoz kapcsolódó uszályon elhelyezett kert is terveztek. A másik érdekes eleme a tervnek a Corvinus egyetem előtti tér kezelése. Minimális építészeti gesztusokkal kívánták környezetet adni a parti életnek. Az egykor nyüzsgő part újbóli kialakulásának ideális helye lehetne a tér, az egykori boltíves átjárók megnyitásával kialakuló összetett téri világban.

A változatos tervek mind azt a lehetőséget vizsgálták, hogyan kerülhetünk közelebb a Dunához, olyan gyorsan megvalósítható megoldásokkal, amik eszköze legtöbb esetben a hajó: híd alatti összekötés a vízén, Batthyány tér kibővítése egykori piactér sémájára, kávézók, az egyes vízre telepített elemek összekapcsolása egy partvonallal párhuzamos vízre telepített gyalogos sétánnyal. Vagy épp a Teatro del Mundo¹³-t megidéző vízre telepített színház, ami több tervben is megjelenik vagy egy hajókölcsönző, ami például Prága belvárosában intenzív használatnak örvend. De megjelenik olyan megoldás is, ami a rakparti forgalom lefedésével szélesítené a gyalogos zónát.

Polónyi Károly így foglalja össze a közös alkotás eredményeit: *"Minthogy Budapesten nehéz olyan közlekedési koncepciót elképzelni, amely nem az alsó rakpartokat tartja az észak-dél irányú gépkocsiforgalom legfőbb csatornáinak, Pesten és Budán is meg kell oldani, hogy a gyalogosok a gépkocsiforgalom szintbeli keresztezése nélkül kijuthassanak a Duna-partra. A Dunán - melynek ezen a szakaszán majdnem jelentéktelen a hajóforgalom - úszóművekre helyezett szállodák, éttermek, szórakozási helyek, kiállítási csarnokok, a partokon sorakozó gyógyfürdők bővítéseként termálvízzel üzemeltethető szabadtéri fürdők élénkíthetnék a városképet."* (Polónyi 1991, 156)

Janáky István expo pályázatra készített tervei a Polónyi Károly által megálmodott dunai világkiállítás ötletére emlékeztető megoldások. Janáky István és Major György 1993-as közös pályázata elutasítja a kiírásban szereplő gyalogshíd tervezését és a két part közötti közlekedést komppal oldja meg. Az 1994-es pályázat a vízi létesítményekre már az expo különböző programjainak helyét keresi uszályokon és különböző hajókon. A fekete hajóegyüttes tartalmaz vízszínházat, vendéglővé alakított elevátorhajót, étteremmé alakított kotróhajót, különböző közterületeket tartalmazó uszályokat, amelyek összekapcsolva egy átjárható izgalmas rendszert hoznak létre. Sajnos ezek a tervek nem valósultak meg, de a kultúra vízre vitelére már láthattunk példát. A 2013-ban kezdődő RIVE¹⁴ projekt, 7 ország részvételével valósult meg. 2014-ben közel 2000 km-es utat megtéve hajóztak. A megállóban egyfajta művészeti hajóként működő rendezvényhelyszín különféle programoknak adott otthont. A programsorozat egy jó kezdeményezés, mely bizonyítja, hogy a Duna összeköti a partján fekvő országokat.



Janáky István: a budapesti expo vízi létesítményeinek pályázata, 1994

A Főváros fejlesztési programjában szerepel egy az Expo pályázatot megidéző úszó zöld sziget a Műegyetem rakpart előtt, melynek célja az új zöldterület létrehozása és a vízi kapcsolatok erősítése. Az újrahasznosított uszályokat használó terv egy olyan új köztéri minőséget tudna létrehozni Budapesten, ami karaktert adhat a városnak. A partsáv kibővítése közterületekkel a Duna irányába, használt uszályokra építve olyan gazdaságos és unikális megoldás lehetne, amely átmeneti megoldást nyújtana a rakpart problémáira.

Már Budapesten is találhatunk több példát arra, hogy egy-egy funkció hogyan tud élni a vízén, egy hajón. Rendezvényhajók, éttermek, kávézók vagy éppen a Carl Lutz rakparton horgonyzó Kláris Ökohajó, ami 2003 óta

¹³ Aldo Rossi 1979-es Velencei Biennáléra készült, a 18. századi úszó színházakat megidéző Teatro del Mundo

¹⁴ Rivers of Europe kulturális projekt

működik irodahajóként. Több nemzetközi példa is található erre, egy városi funkció átvitele egy hajóra, azonban ezek megmaradnak pusztán ennél, nem létesítenek igazi kapcsolatot. Kiemelkedő példa Budapesten az A38, ami valóban világepítészeti a fővárosi Dunán.¹⁵ Zenei rendezvényei és kiállításai szintén vízre viszik a művészeteket, ahogyan a már említett Teatro del Mundo is. Az Archipelago mozi egy messzi, de érdekes példája ennek. A Thaiföld területén található úszó mozi csak hajóval közelíthető meg. Nem több mint egy közösségi esemény vízre helyezése.

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 álmolta meg az EXPO-t, uszályokat elhelyezve. Érdekes 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 vízben vagyunk. A bővítés lehetőséget biztosít hozzá kapcsolódóan kikötésre is.

Az A38 az olyan egykori Duna parton állomásozó teraszok hangulatát idézi, mint az 500 fő befogadóképességű Kék Duna terasz úszó étterem.



Kék Duna terasz a Lánchíd pesti hídfője mellett, forrás: fortepan.hu

összegzés

A helyzetet felmérve és megvizsgálva láthatjuk, hogy a középtávú megoldásoknak van relevanciája. A gyorsan megvalósítható projektek lendületet adhatnak a városnak, a fejlesztések új fejlesztéseket generálhatnak. Budapest történelmében mindig fontos elem volt a Duna, a folyó és a folyópart használatnak hagyománya van. A városnak, a város lakóinak szüksége van a Duna partra. Visszafoglalása a vizsgált eszközökkel elkezdődhet.

¹⁵ VARGHA Mihály 2003: A38 - világepítészeti a fővárosi Dunán. Magyar Hírlap, 2003. december 27.

források

1. BATÁR Attila 2010: A víz szerepe az építészetben. Bakucz András interjúja a Csicsei (Vas megye) Kulturális Napok alkalmával Batár Attilával 2007 augusztusában. In: *Az emberi tér. Válogatott tanulmányok*. Terc.
2. BATÁR Attila 2010: Vízi városok - városi vizek. In: *Az emberi tér. Válogatott tanulmányok*. Terc.
3. DÜLL Andrea - PÁLFY Sándor 2014: On Public Issues and Public Spaces - a Design Course Focusing on the Danube Bank in Budapest. *Periodica Polytechnica*. 45(2). pp. 47-51.
4. ESTERHÁZY Péter 2005: *Hahn-Hahn grófnő pillantása*. Magvető Kft.
5. HOLZER, Christoph - HUNDT, Tobias - LUKE, Carolin 2008: *Riverscapes: Designing Urban Embankments*. Birkhauser.
6. JANÁKY István 1999: *A hely*. Műszaki Könyvkiadó.
7. JANÁKY István 1993: Díjostás után, Szegő György beszélgetése Janáky Istvánnal az expo pályázatról 1993. július 7. *Magyar Építőművészet*, 5, 26-28
8. JÓZSEF Attila 1936: *A Dunánál*
9. MAGRIS, Claudio 2011: *Duna*. Európa Könyvkiadó.
10. de MAUPASSANT, Guy 1881: *Vízen*. fordította: RÓNAY György
11. METZ, Tracy - van den HEUVEL, Maartje 2012: *Sweet & Salt: Water and the Dutch*. Rotterdam.
12. OLTHUIS, Koen - KEUNING, David 2010: *Float! Building on Water to Combat Urban Congestion and Climate Change*. Frame Publishers.
13. POLÓNYI C.K. 1991: *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.
14. POLÓNYI Károly 2000: *Építész-településtervező a perifériákon Polónyi Károly retrospektív naplója*. Műszaki Könyvkiadó.
15. POROMINSKI, Martin - STOKMAN, Antje - ZELLER, Susanne - STIMBERG, Daniel - VOERMANEK, Hinnerk 2012: *River. Space. Design*. Birkhauser.
16. SHANNON, Kelly - de MEULDER, Bruno - D'AURIA, Viviana - GOSSEYE, Janina 2008: *Water urbanisms*. Martien de Vletter, SUN.
17. SIPOS András - CSENDES, Peter 2005: *Bécs - Budapest, Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században*. Budapest Főváros Levéltára.
18. VADAS Ferenc 1998: Duna-szabályozás és rakpartépítés Budapesten. In: PREISICH Gábor (szerk.): *Budapest városépítésének története 1945-1990*. Műszaki Könyvkiadó.
19. 2012: *Topos 81 Water landscapes*. München.

internetes források

1. BENKŐ Melinda: Duna-party - Duna-parti kilátások Budapesten. <http://epiteszforum.hu/duna-party-duna-parti-kilatasok-budapesten> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
2. Budapest Duna-menti területeinek fejlesztési tanulmányterve, 2012. <http://www.bkk.hu/2013/04/jelentoseleorelepes-a-duna-partok-fejleszteseben/> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
3. Budapest Duna-menti területeinek hasznosítási koncepciója, 2013. <http://www.bkk.hu/2013/04/jelentoseleorelepes-a-duna-partok-fejleszteseben/> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
4. Duna menti területek összehangolt fejlesztése - tematikus fejlesztési program. <http://budapest.hu/Documents/TFP/Duna%20menti%20ter%C3%BCletek%20%C3%B6sszehangolt%20fejleszt%C3%A9se%20Tematikus%20Fejleszt%C3%A9si%20Program.pdf> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
5. VARGA Máté: Duna-szabályozás és rakpartok, 1870. <http://budapestcity.org/02-tortenet/1870-a-duna-szabalyozasa/dunaszabalyozas-es-rakpartok-hu.htm> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
6. KOLUNDZSIJA Gábor: A Rakodópart kövei. <http://epiteszforum.hu/a-rakodopart-kovei> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
7. <http://epiteszforum.hu/uszalystrand-a-dunan> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
8. ZSÁMBOKI Miklós: Így készült a budapesti uszálystrand. <http://hg.hu/cikkek/varos/7126-igy-keszult-a-budapesti-uszalystrand> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
9. KOVÁCS Dániel: Összeadják: közösségi megmozdulás a New York-i medencehajóért. <http://hg.hu/cikkek/design/12200-osszeadjak-kozossegi-megmozdulas-a-new-york-i-medencehajoert> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
10. <https://www.kickstarter.com/projects/694835844/pool-tile-by-tile> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
11. <http://www.pluspool.org/> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
12. <http://octopi.co.uk/#!/public/thames+baths+cic> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
13. <http://www.octogon.hu/tervek-1/ujabb+latvanytervek+az+a38+hajo+boviteserol++2.html> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
14. <http://www.a38.hu/hu/a-hajorol/az-a38-tortenete> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
15. VARGHA Mihály: A38 - Világépítész a Dunán. <http://epiteszforum.hu/a38-vilagepiteszet-a-dunan> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
16. http://index.hu/belfold/budapest/2015/03/20/korzo_lehet_a_belvarosi_also_rakpartbol/ (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
17. FLEISCHER Tamás: Budai rakpart - nagyívű irányváltás. <http://www.budapestfolyoirat.hu/archivum/2004/2/110-budai-rakpart-nagyivu-iranyvaltas> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)
18. KOVÁCS Dániel: Oké, jöhet a gyalogoshíd, de hova? <http://hg.hu/cikkek/varos/8325-oke-johet-a-gyalogoshid-de-hova> (utolsó letöltés: 2015.05.30.)