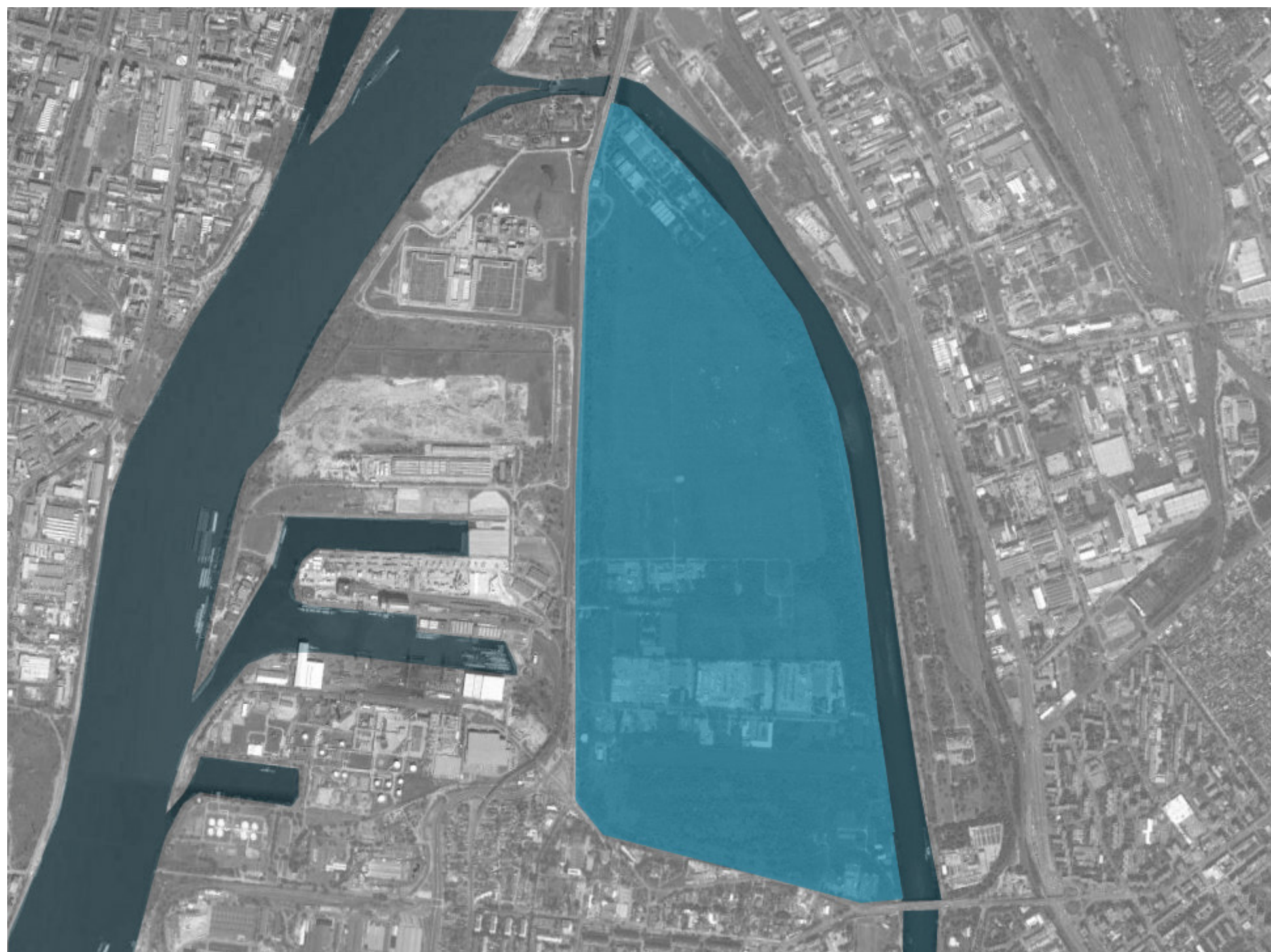


BIRI BALÁZS - GIAP THI MINH TRANG - ILYÉS-FEKETE ZSUZSA

VÁROS ÉS FOLYÓ - THÀNH PHỐ VÀ SÔNG

2014.12.03. DLA-TEMATIKUS ALKOTÁS - 2. BESZÁMOLÓ

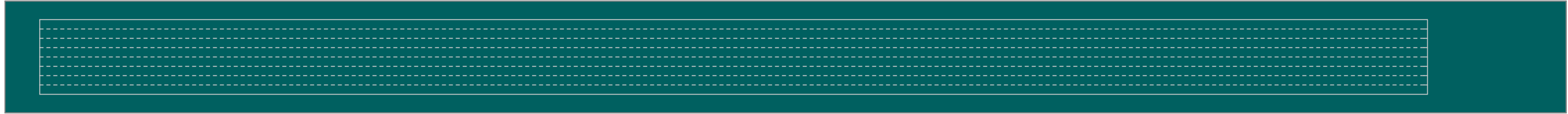
Balázs Mihály DLA - Karácsony Tamás DLA - Klobusovszki Péter DLA

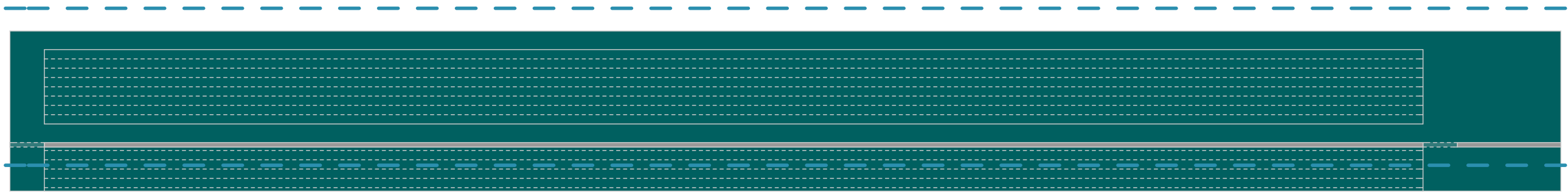


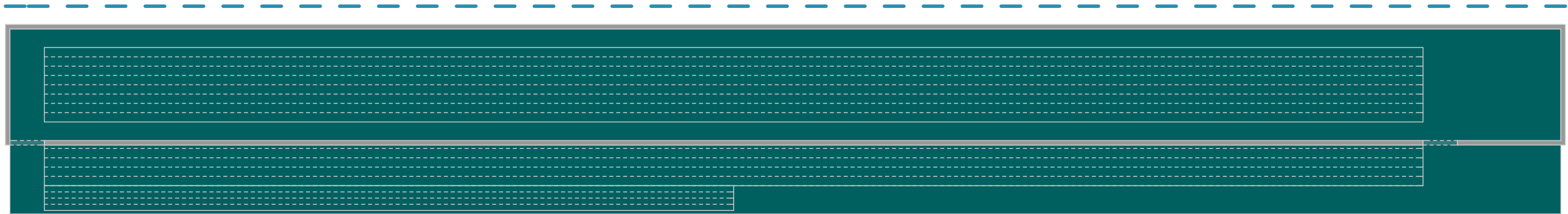
CSEPEL - ÉSZAKI SZIGETCSÚCS HASZNOSÍTÁSA - NEMZETKÖZI EVEZŐSPÁLYA

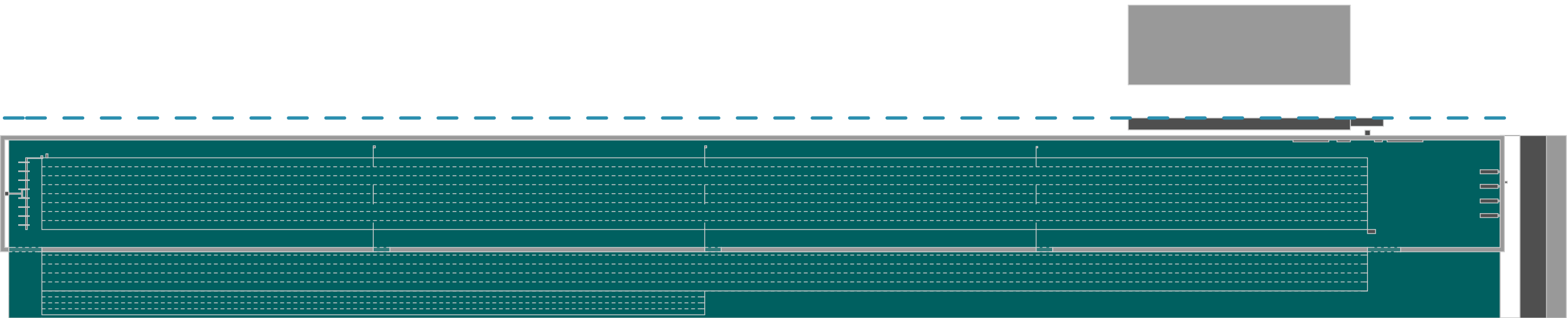
MIT JELENT AZ EVEZŐSPÁLYA?













1.190.000 m³ kitermelt föld

NEMZETKÖZI MEGOLDÁSOK, ELŐKÉPEK









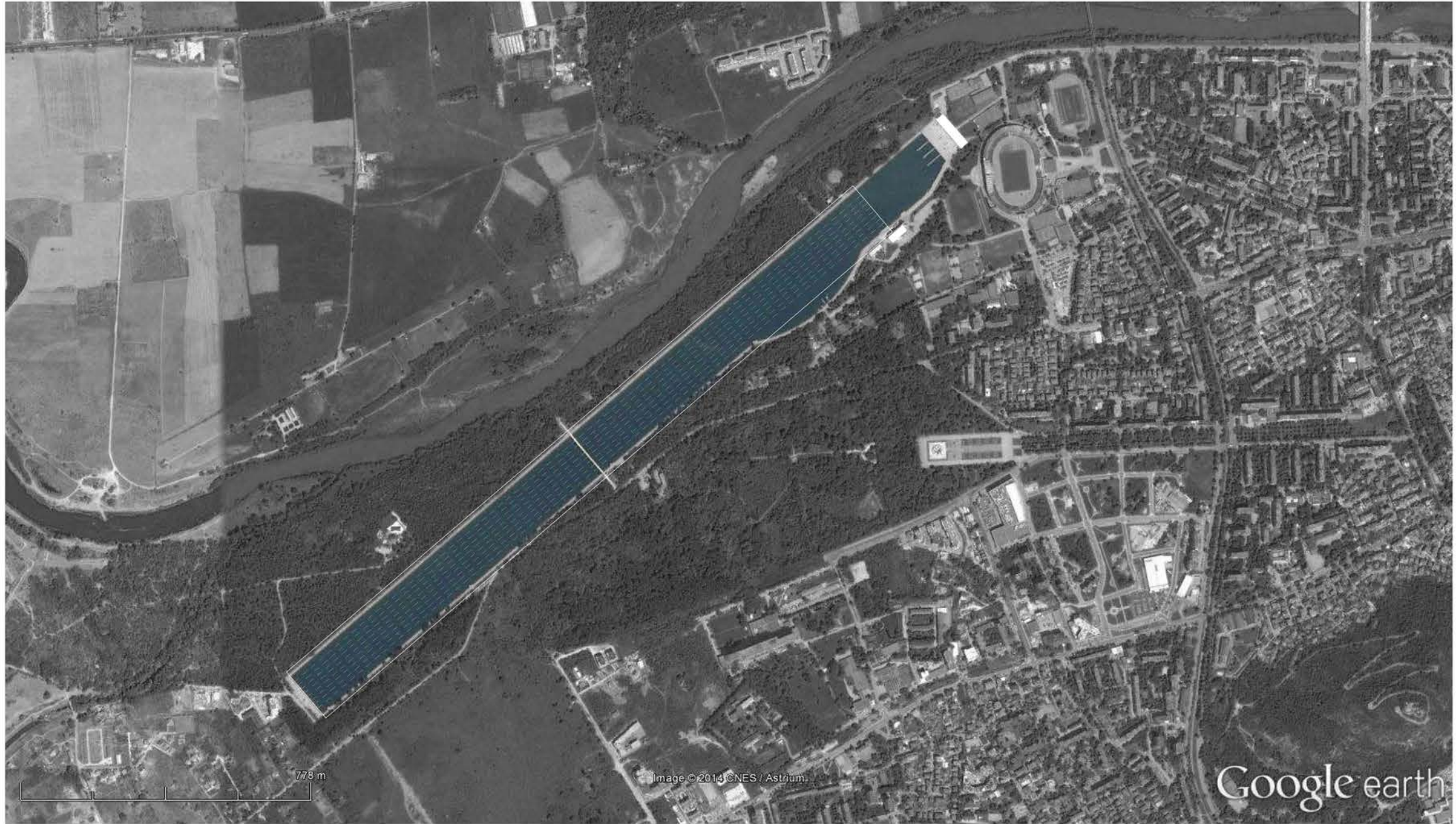




Amsterdam, Bosbaan, Hollandia









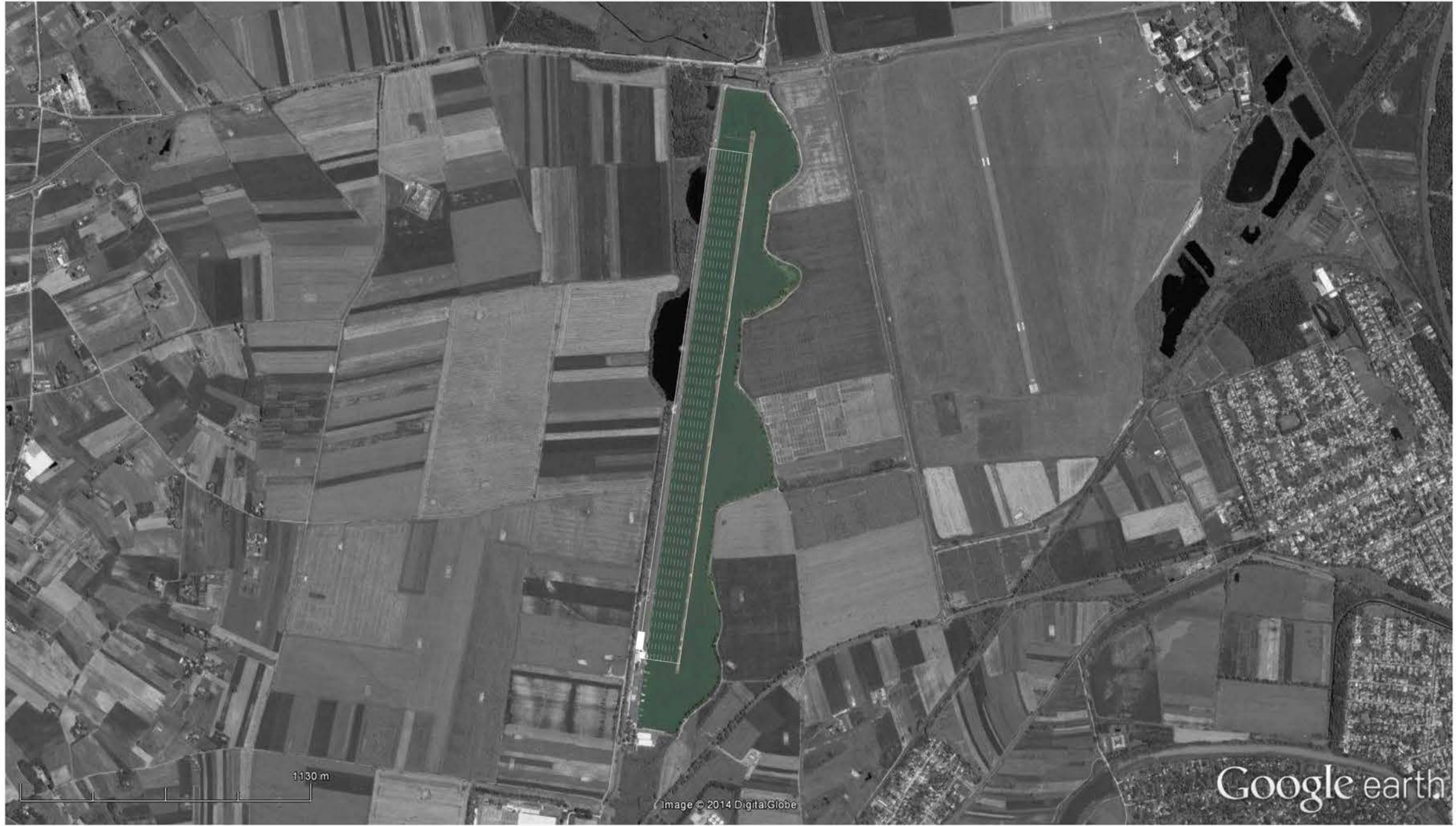




Poznan, Málta- tó, Lengyelország











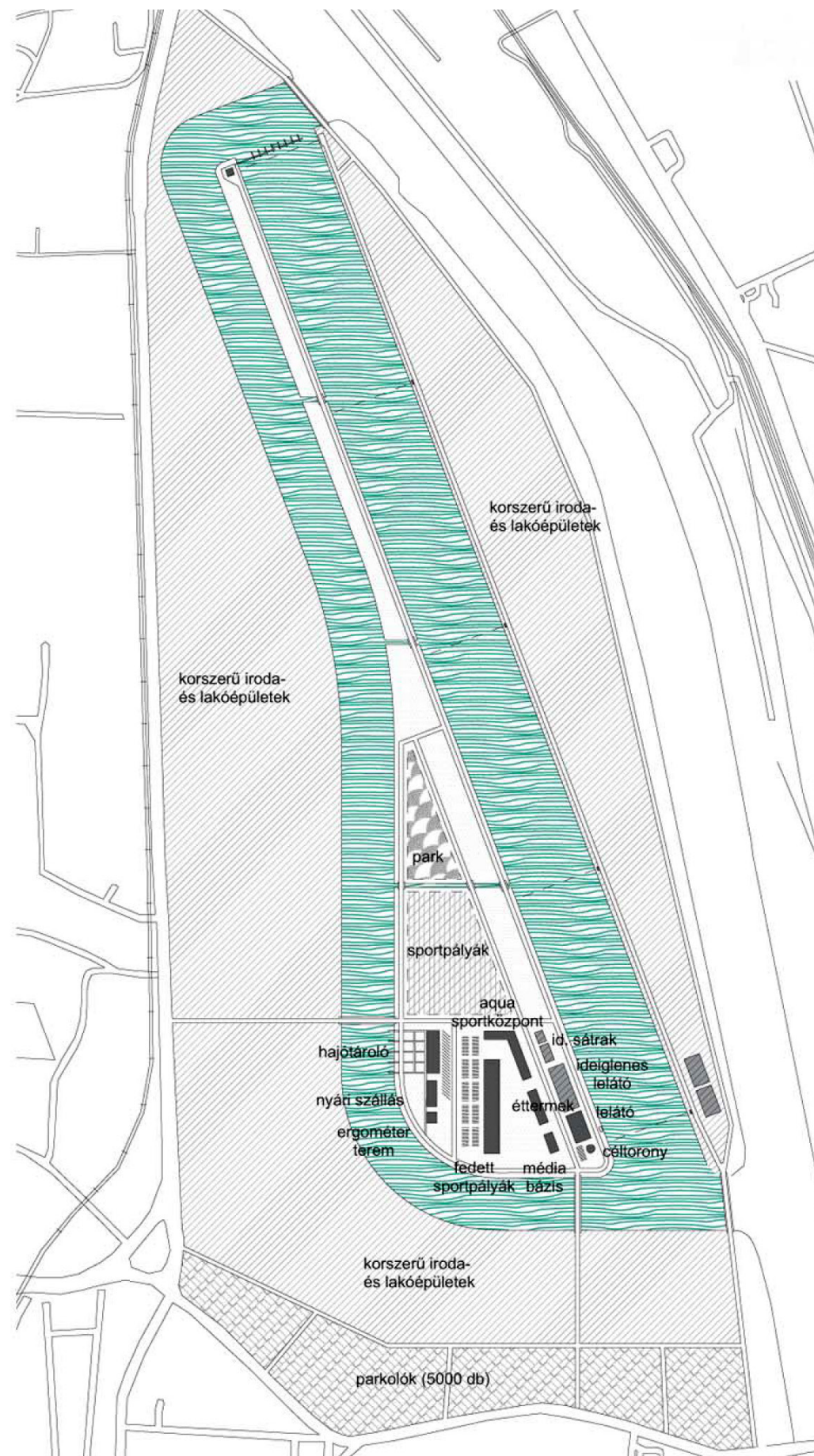
Rotterdam, Willem- Alexanderbaan, Hollandia

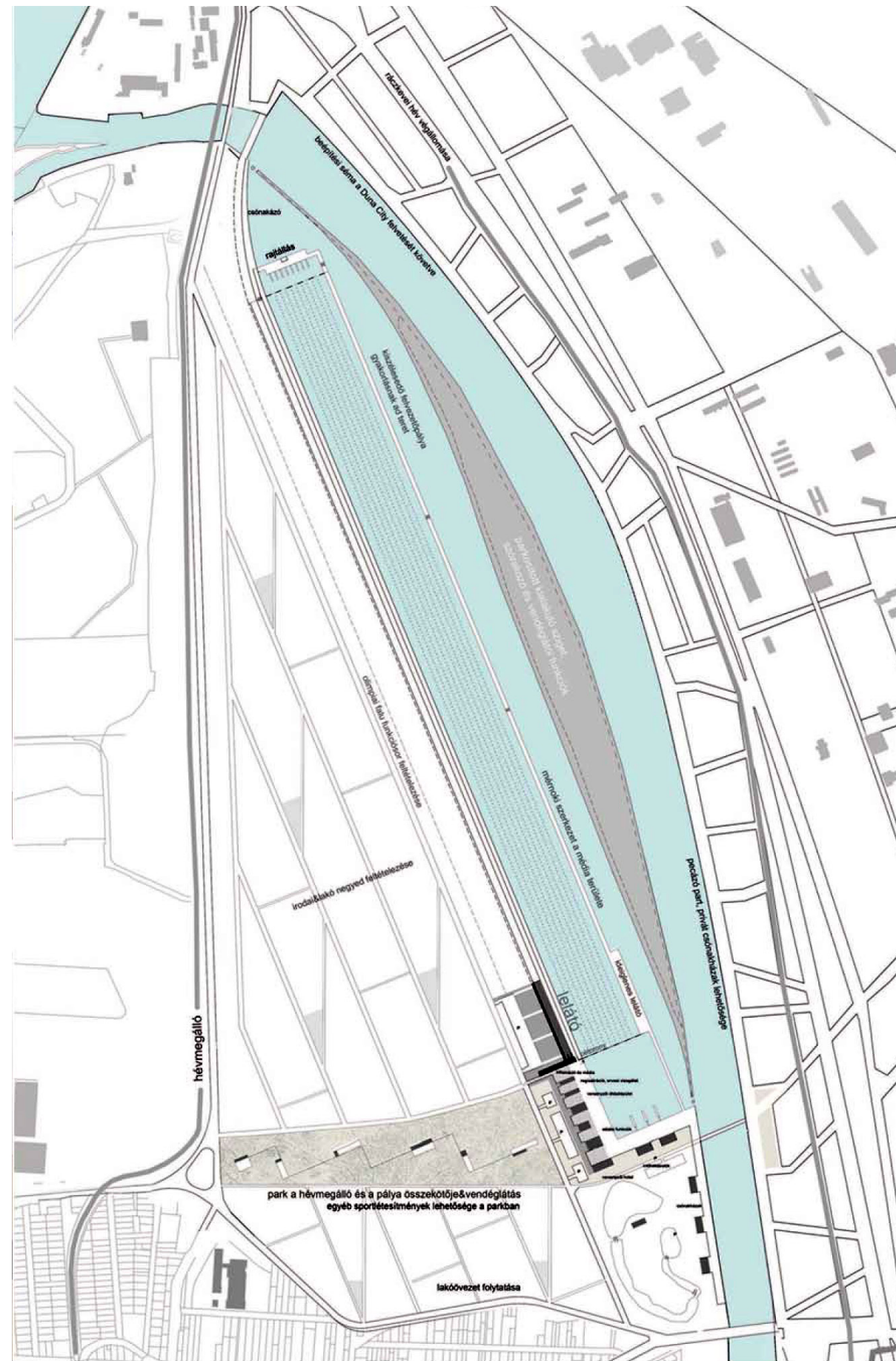


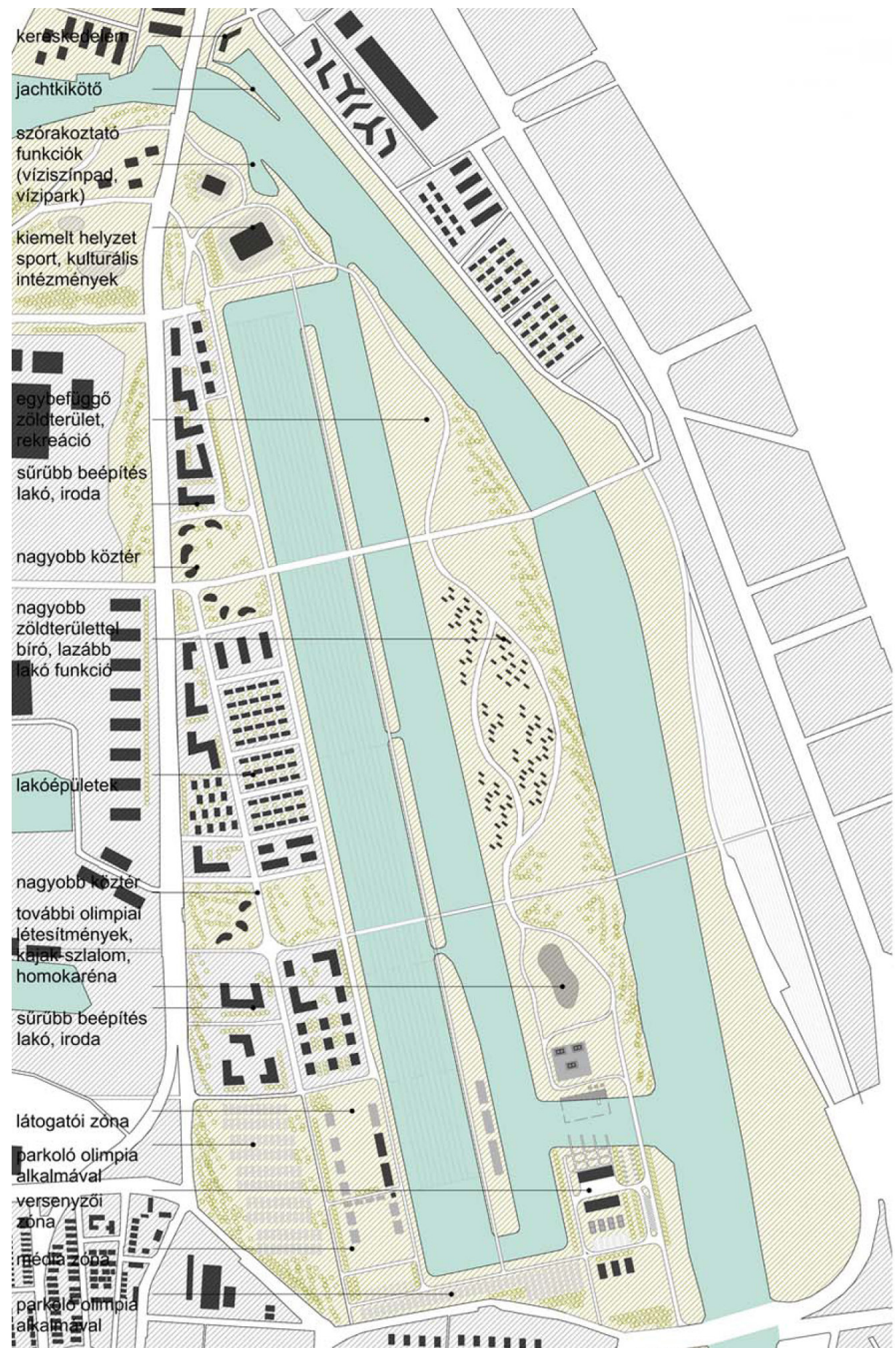


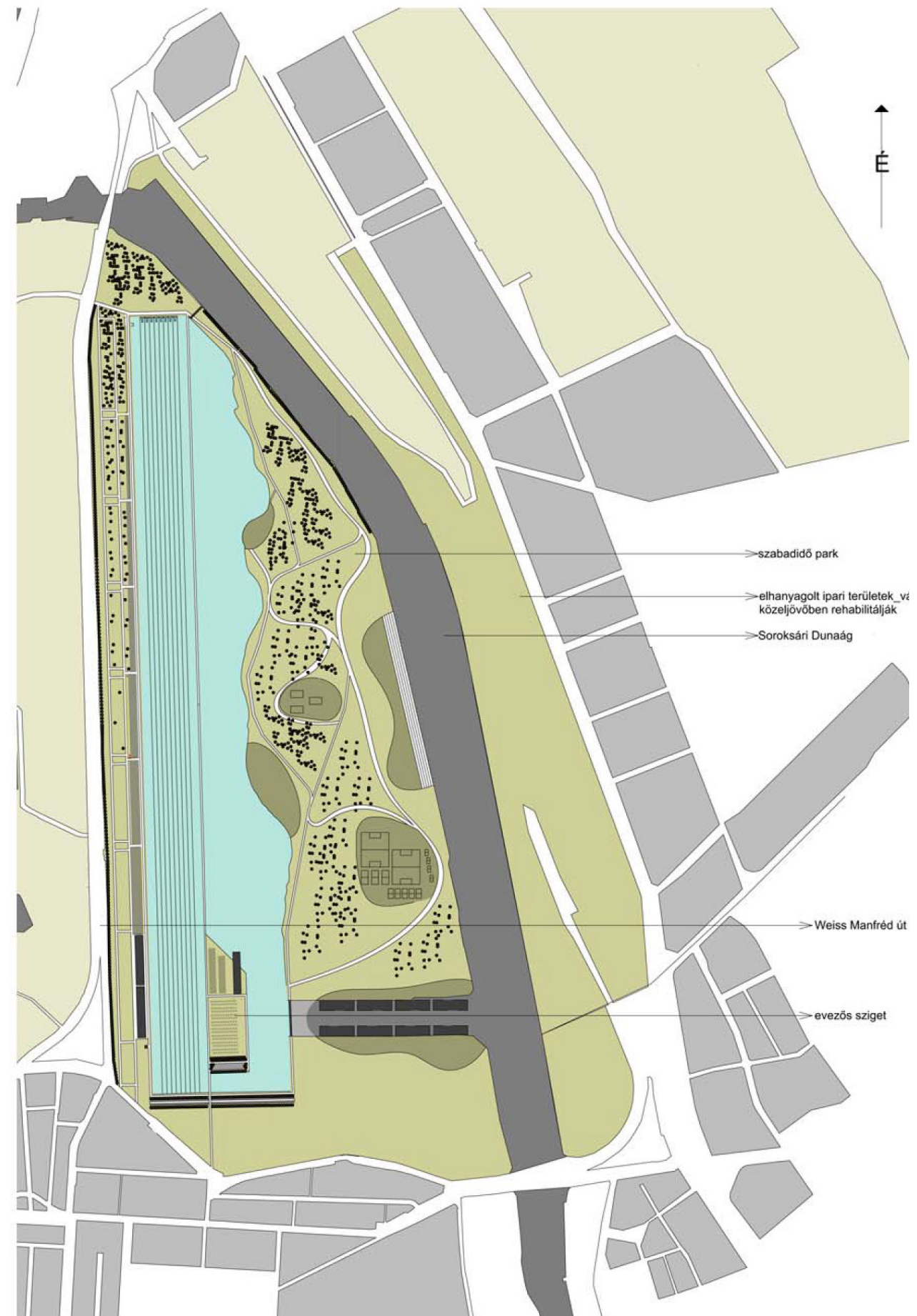


**LÉTEZŐ JAVASLATOK A TERÜLETRE
(KOMPLEX TERVEK)**









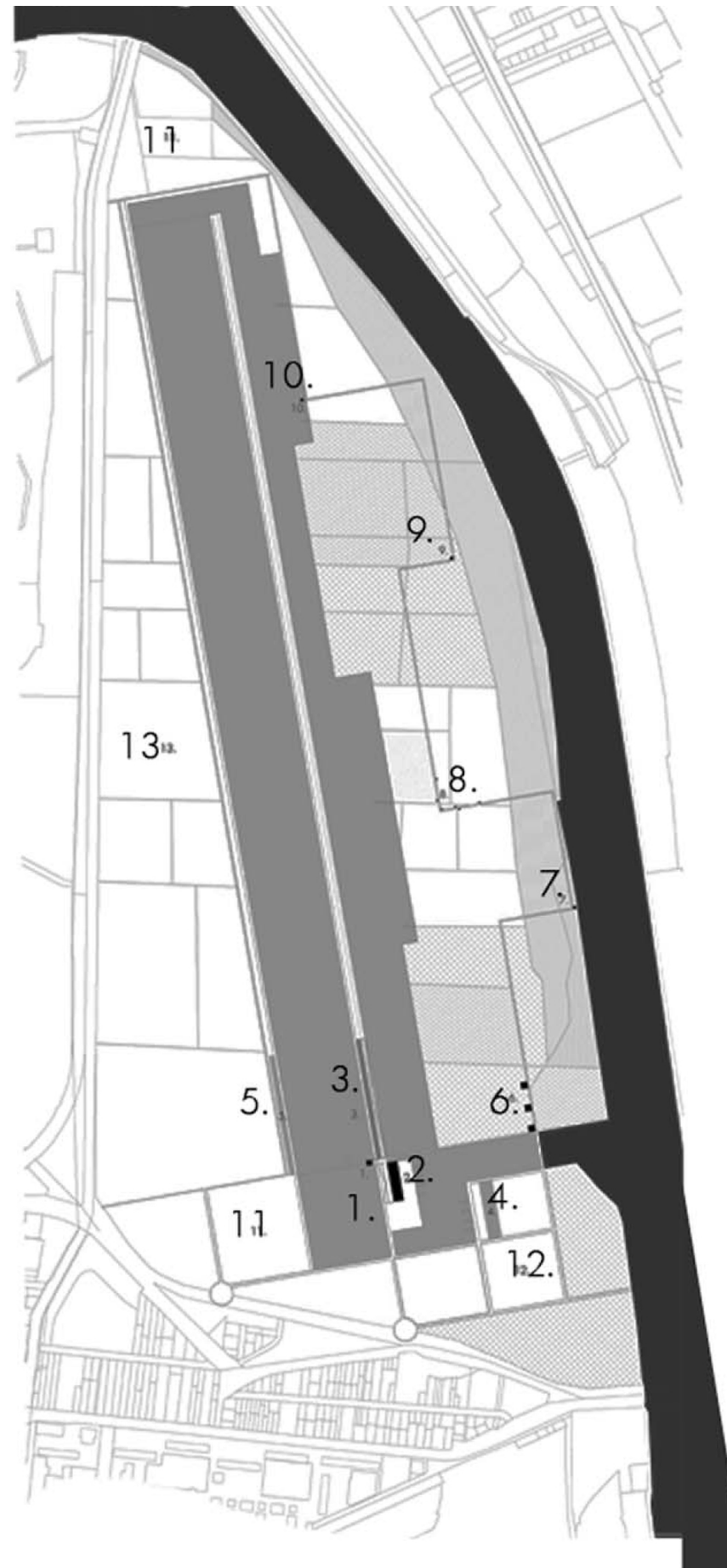
→ szabadidő park

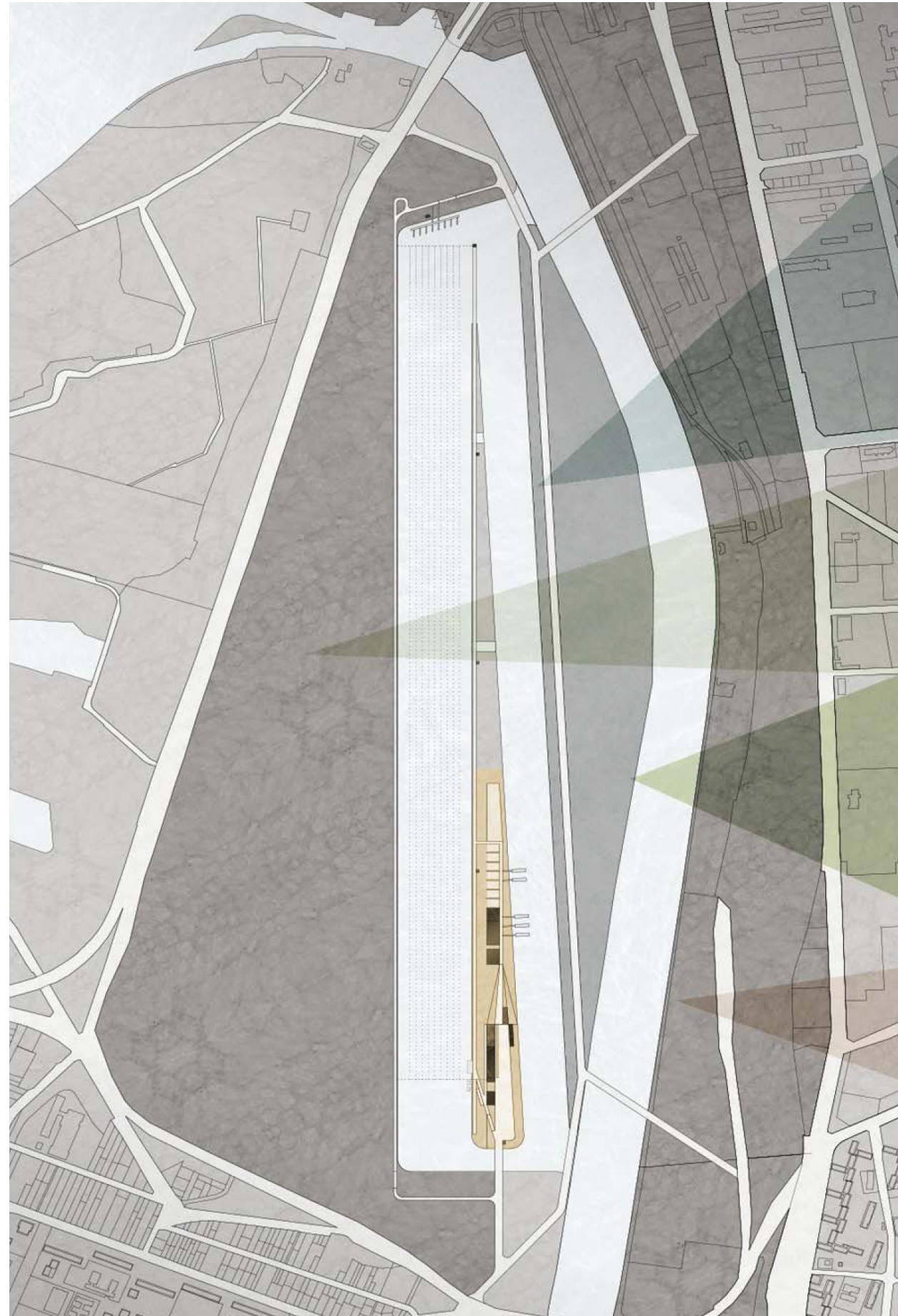
→ elhanyagott ipari területek, v. közeli jövőben rehabilitálják

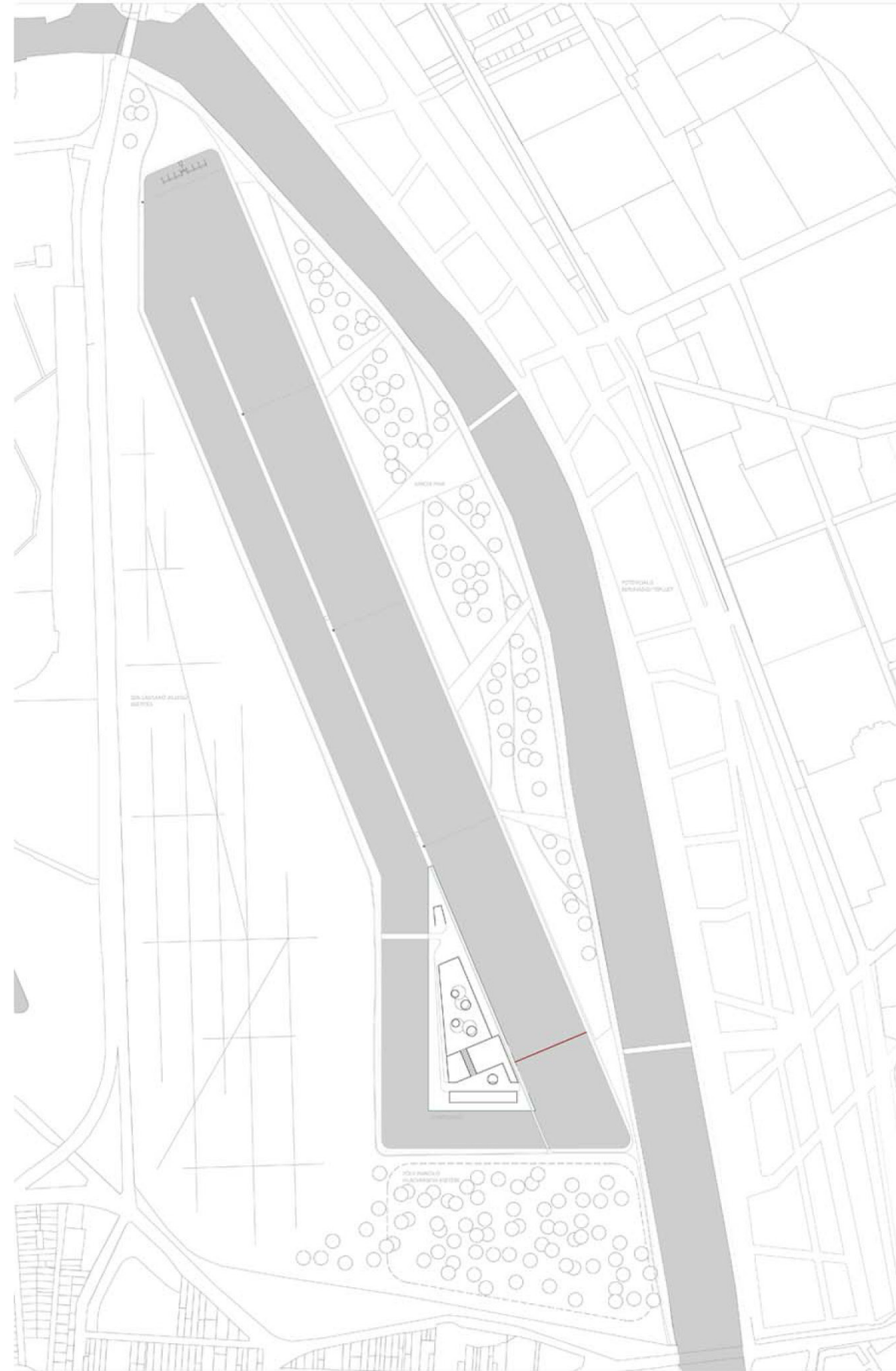
→ Soroksári Dunaág

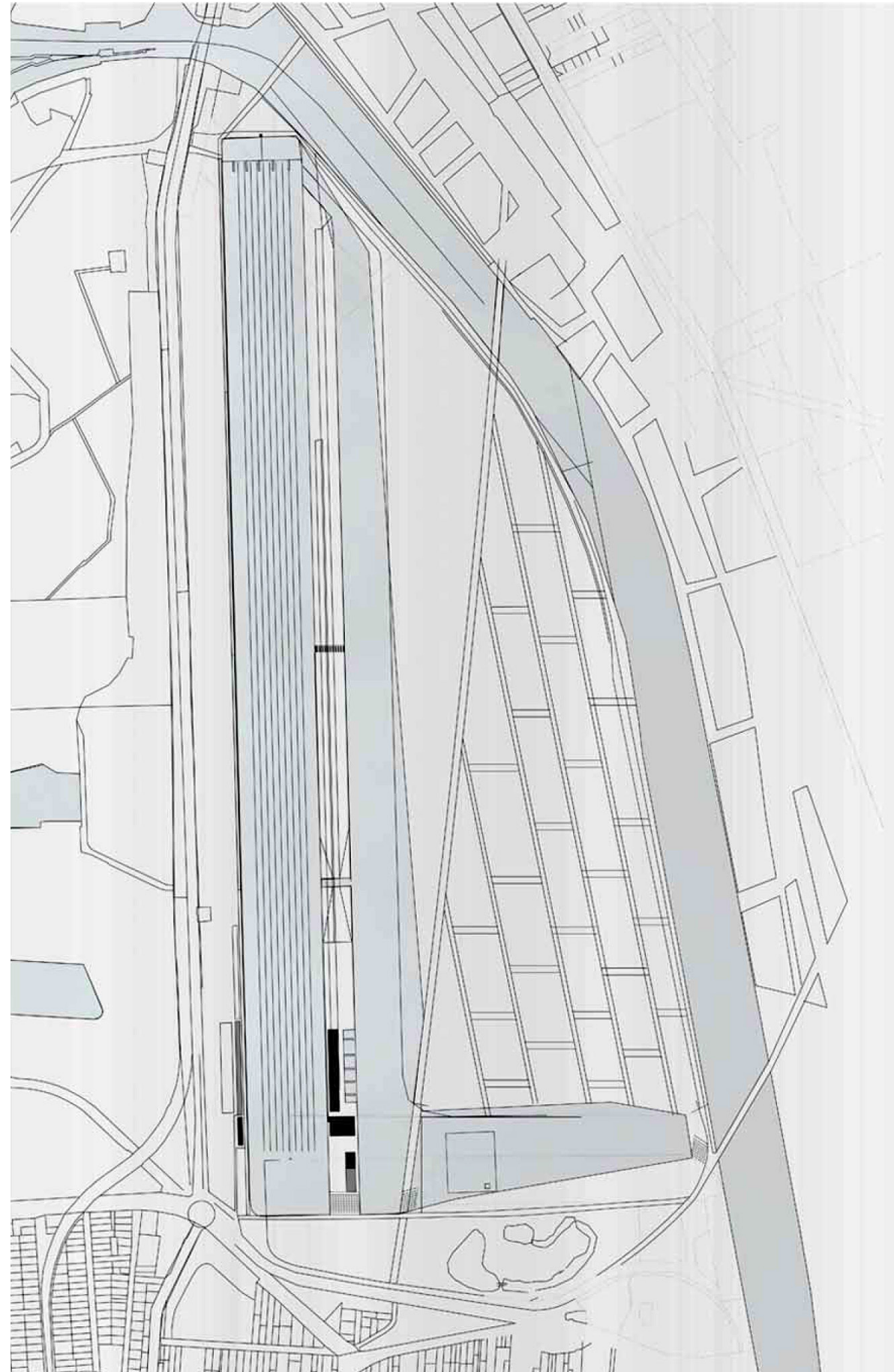
→ Weiss Manfréd út

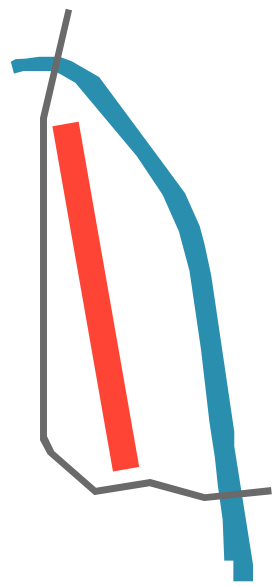
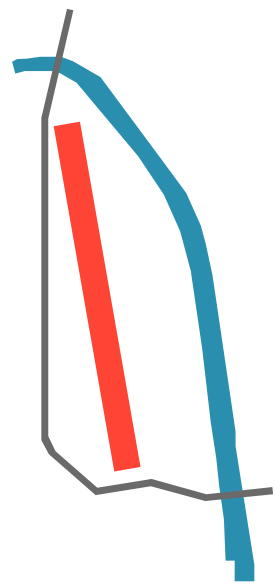
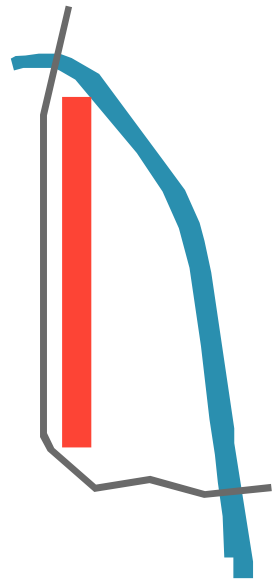
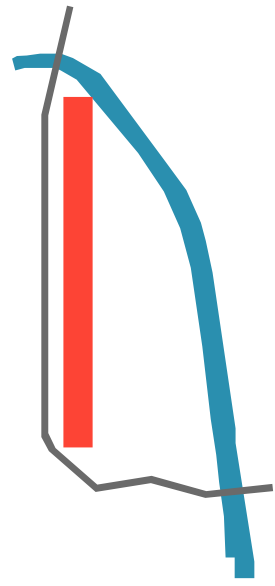
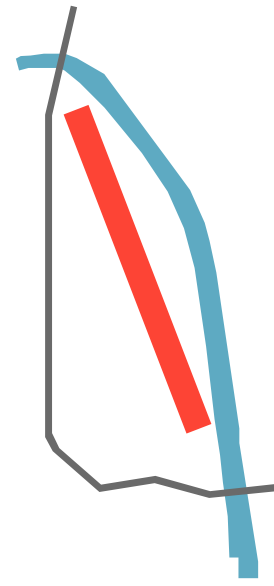
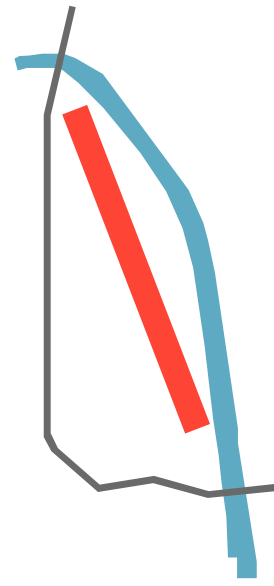
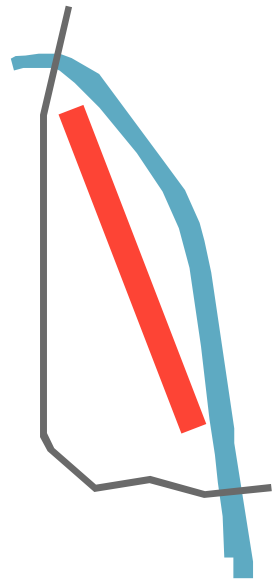
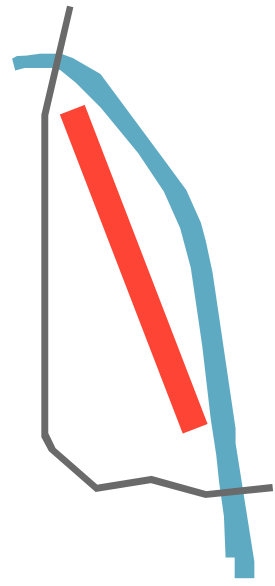
→ evezős sziget

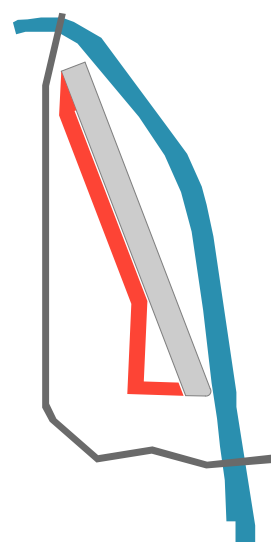
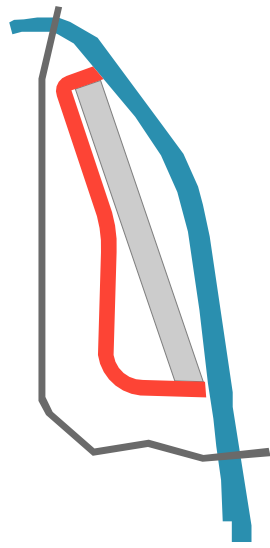
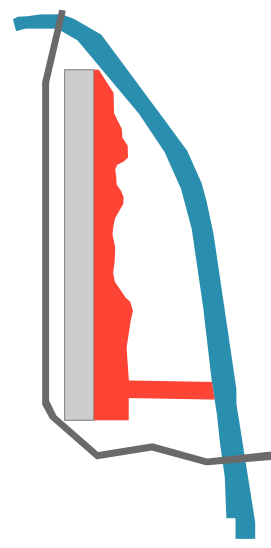
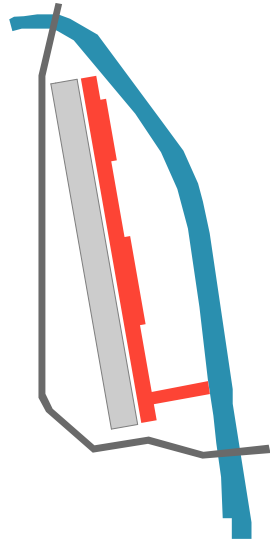
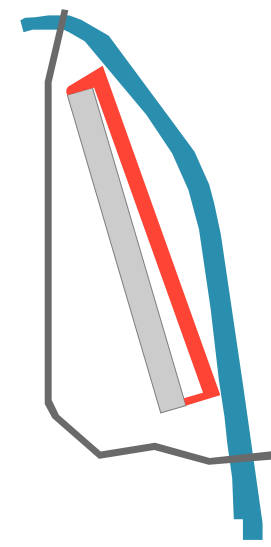
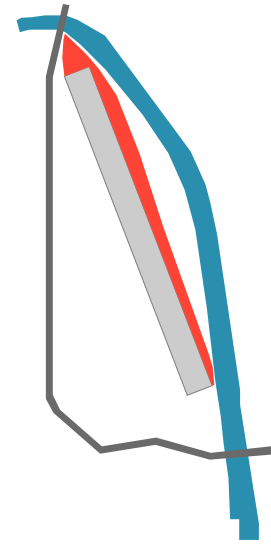
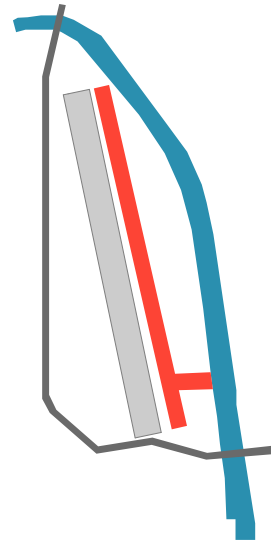
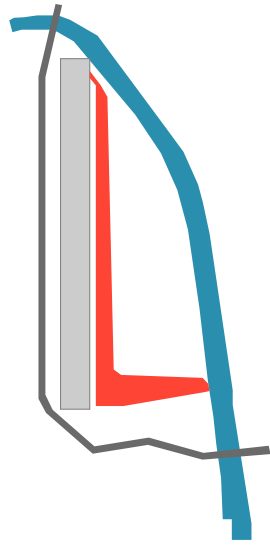


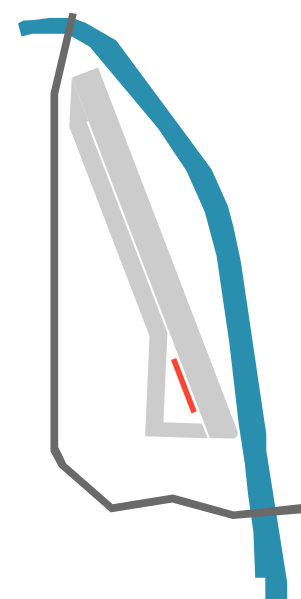
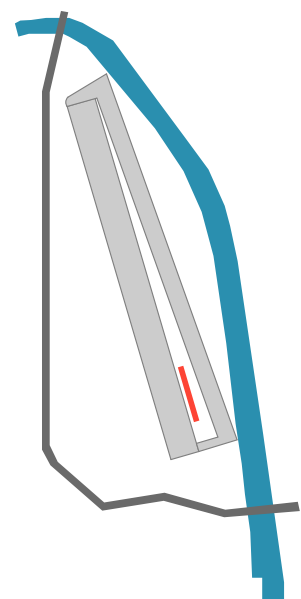
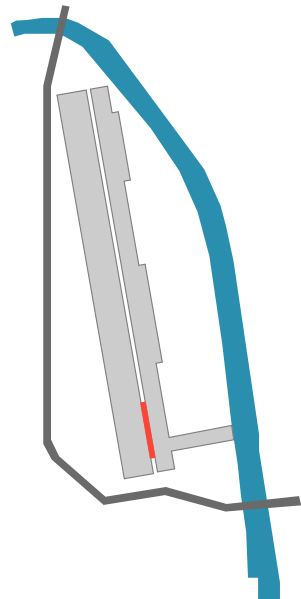
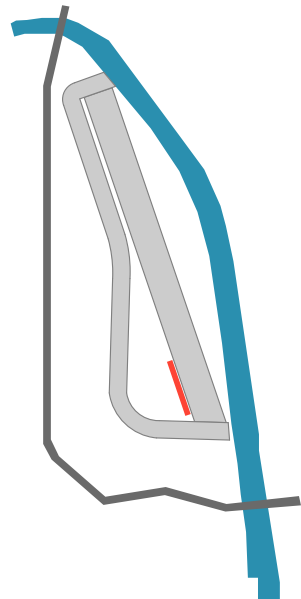
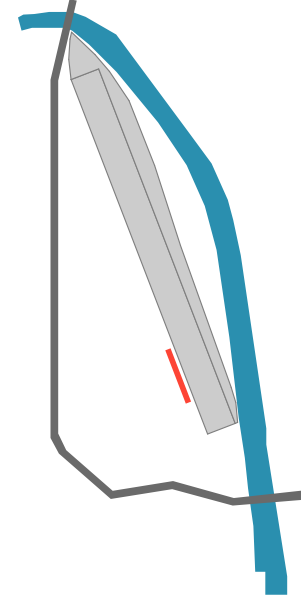
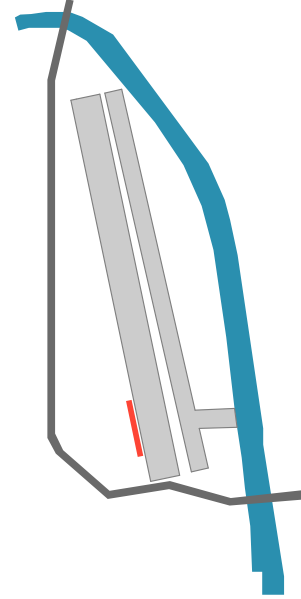
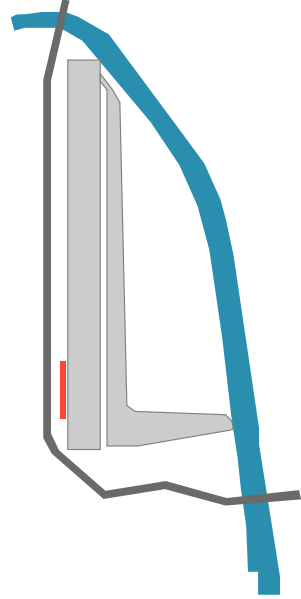
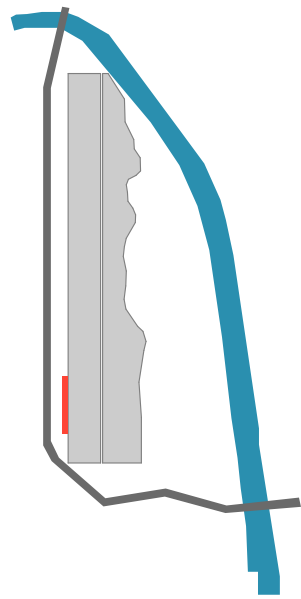


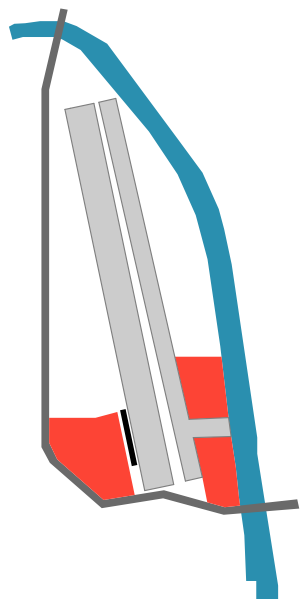
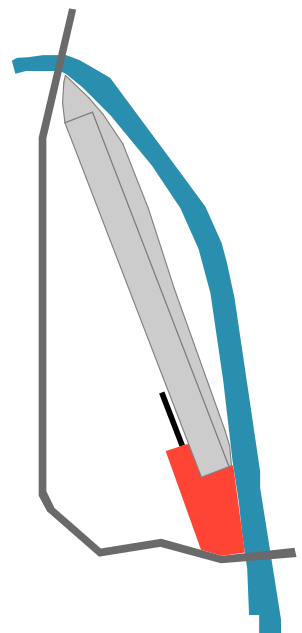
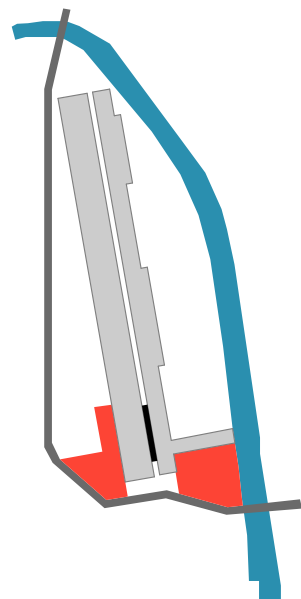
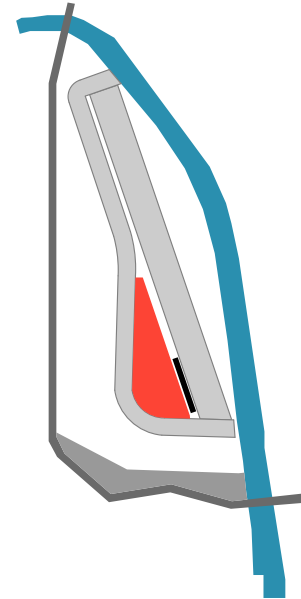
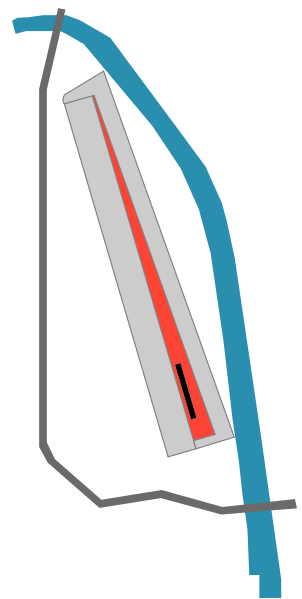
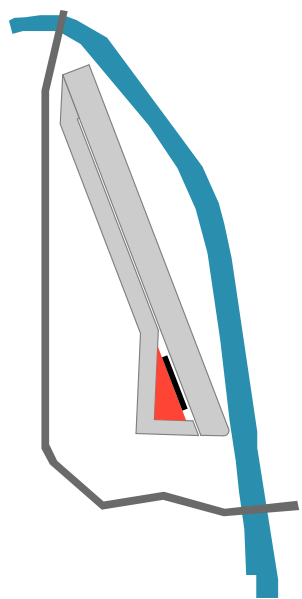
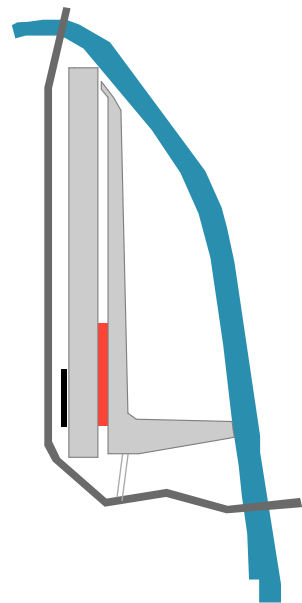
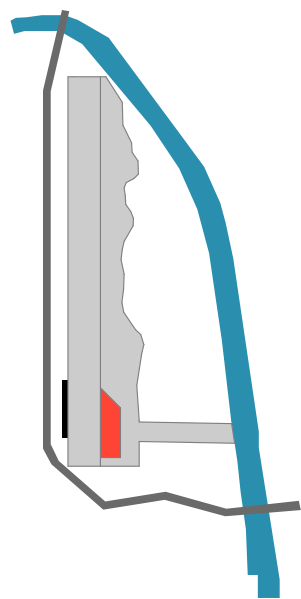


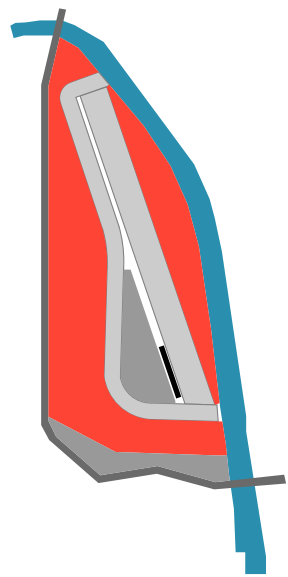
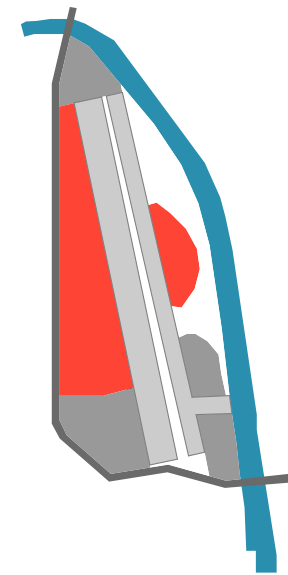
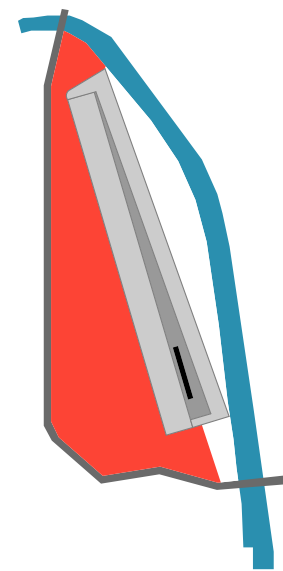
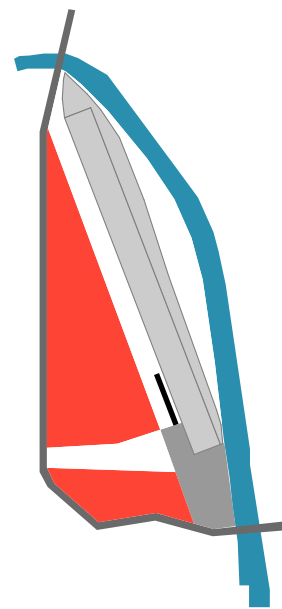
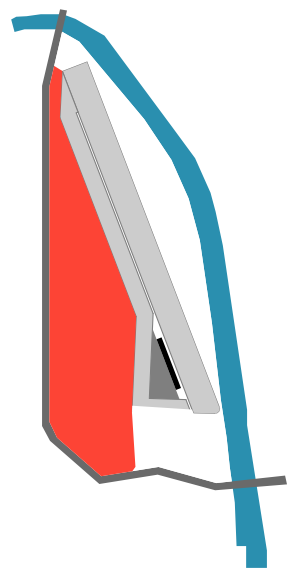
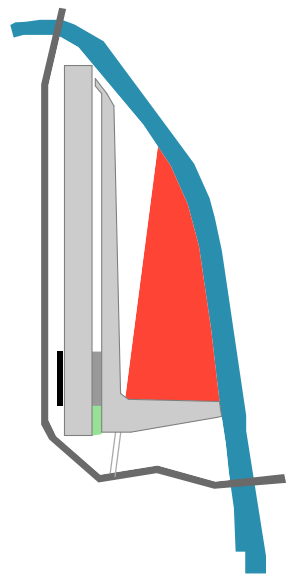
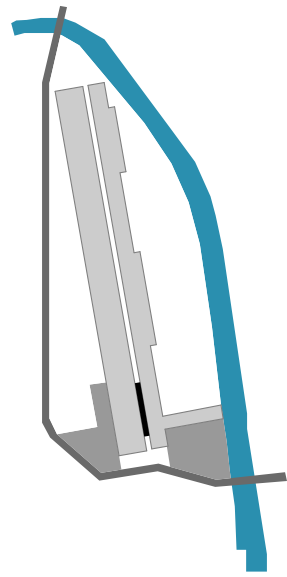
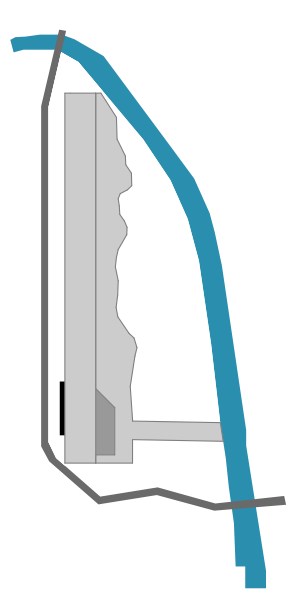












PROGRAM

Rajt- terület:

- indítótorony	36 m2
- beállító házikó	9 m2
- automata indítórendszer	
- hajójavító stég	18 m2
- önkénteseknek fenntartott sátor	18 m2
- tévéseknek fenntartott sátor	18 m2
- köztes időmérő házikók	

Célterület:

- céltorony	50-60m2/ szint, 3 szint
- versenyszervezők irodái	
- a helyszínt menedzselők irodái	
- lelátók + kiszolgáló egységek	
- VIP	
- média	130 asztallal, 50 asztal nélkül
- nézők	14000-20000 fő (5000 fő/ 6000 m2)
- versenyzőcsoportok ülőhelye	300- 500 hely
- FISA family	500- 1000 hely
- médiaközpont	600 m2
- vegyes tér	
- VIP és vendéglátó helyek	
- eredménykijelző	
- televízió - közvetítő rész	
- elsősegély- és életmentés	
- stégek:	
díjátadó	3x18 m
gyorsinterjú	3x54 m
döntőbíró	3x6-12 m
mentés	
fotósok	6x12 m
- parkolóhely nézők számára	kb. 5000 autó

Hajótároló területe:

- általános tároló	120 m2
- hajótárolás - kül- és beltéri	500 hajó
- evezőlapát- tároló	1600 db.
- vízre szállás stégjei	4 x 6x20-30 m
- pihenő stégek	
- kikötő és benzinkút a motorcsónakok számára (döntőbíró, TV, kommentátor, elsősegély, szervezők)	14-18 hajó
- ellenőrző bizottság	10-12 m2
- atléták súlyának megmérése	min. 70
- hajók súlyának megmérése	4x18
- besorolási terület (elbírálás, adminisztráció, várakozás)	40+40+25 m2
- hajójavító és hajómosó, nyitott tér	80 m2
- doppingellenőrző és orvosi rendelő	kb. 70+100 m2
- csapatok terei (öltöző, vizesblokk) - öltöző - állandó	1m2/fő
- csapatok felszereléseinek és csomagjainak tárolása	
- masszázs -	60 m2
- általános edzőlehetőségek helyei	
- tárgyalók (csapatmegbeszélés/ csapatkapitányok/zsűritagok/ orvosi szeminárium/ edzők/ döntőbírók/ atléták/ FISA- bizottság)	150 és 50 fős, asztallal
- pihenők + szolgáltatások - inkább állandó	
- étkező	
- információs pont	40-60 m2
- adminisztráció és menedzsment - irodák	
- csapat megérkezésére szolgáló tér és buszparkolók	
- utánfutóparkoló	
- biciklikölcsönző edzők számára	60-100 bicikli







TEMATIKUS KUTATÁS 2014 - kapcsolatkeresés a folyóval

2014.12.03. - Biri Balázs

Budapest és a Duna kapcsolódási lehetőségeinek vizsgálata

- problémák kialakulásának megismerése, történeti áttekintés
- jelenlegi helyzet feltérképezése
- összehasonlítás hasonló helyzetű városokkal
- budapesti javaslatok, eltérő léptékű, megvalósult és terv



Budapest és a Duna kapcsolódási lehetőségeinek vizsgálata

- problémák kialakulásának megismerése, történeti áttekintés
- jelenlegi helyzet feltérképezése
- összehasonlítás hasonló helyzetű városokkal
- budapesti javaslatok, eltérő léptékű, megvalósult és terv

rendszerzés

- akcióépítészet és különböző civil szervezetek programjai
- köztes megoldások
- partvonal átalakítása, nagyléptékű beavatkozások



Budapest és a Duna kapcsolódási lehetőségeinek vizsgálata

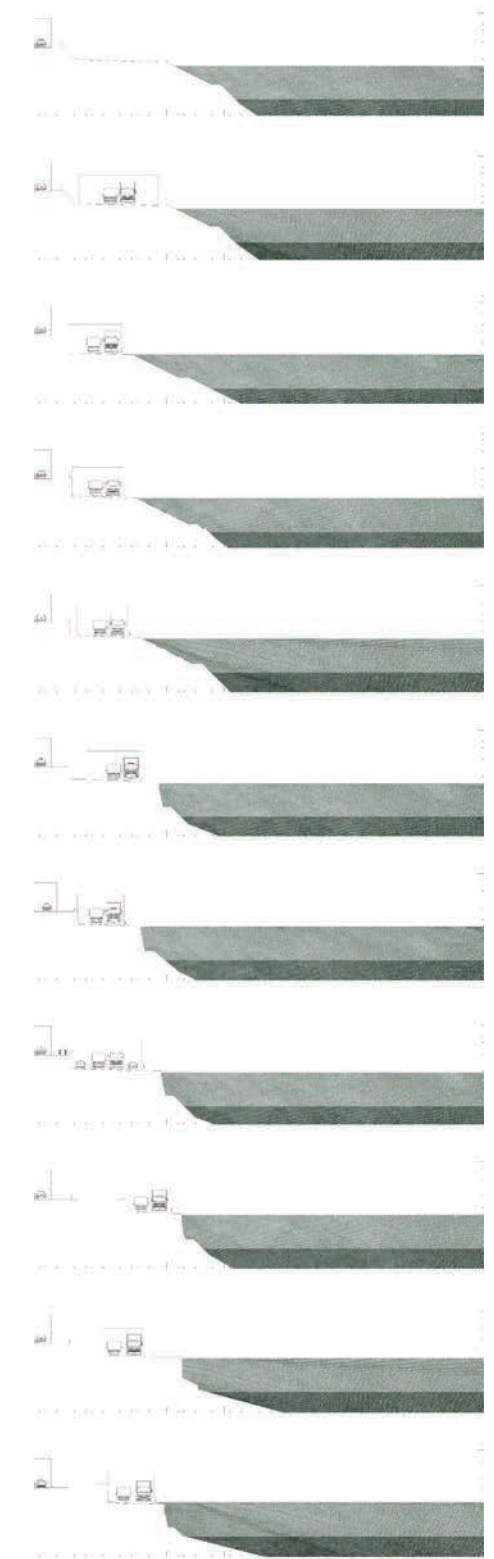
- problémák kialakulásának megismerése, történeti áttekintés
- jelenlegi helyzet feltérképezése
- összehasonlítás hasonló helyzetű városokkal
- budapesti javaslatok, eltérő léptékű, megvalósult és terv

rendszerzés

- akcióépítészet és különböző civil szervezetek programjai
- köztes megoldások
- partvonal átalakítása, nagyléptékű beavatkozások

csoportos alkotás

- közel 2,5 km hosszú nemzetközi evezőspálya kialakítása
- szabályozott, így lehetőség nyílik intenzívebb kapcsolatra
- konkrét tervezési feladatnak jó elméleti alapja lehet



Budapest és a Duna kapcsolódási lehetőségeinek vizsgálata

- problémák kialakulásának megismerése, történeti áttekintés
- jelenlegi helyzet feltérképezése
- összehasonlítás hasonló helyzetű városokkal
- budapesti javaslatok, eltérő léptékű, megvalósult és terv

rendszerzés

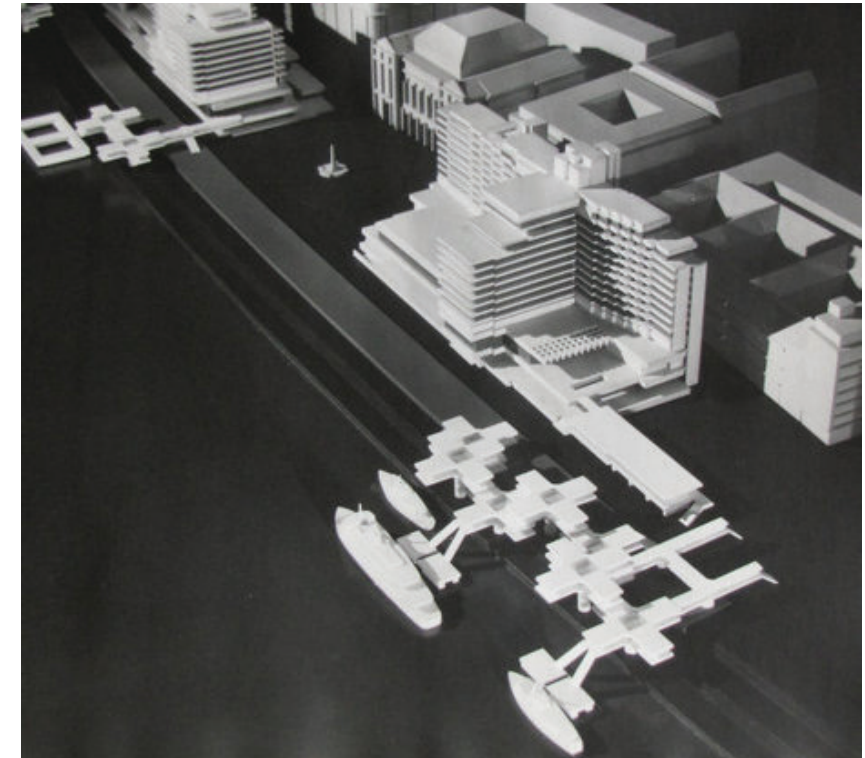
- akcióépítészet és különböző civil szervezetek programjai
- köztes megoldások
- partvonal átalakítása, nagyléptékű beavatkozások

csoportos alkotás

- közel 2,5 km hosszú nemzetközi evezőspálya kialakítása
- szabályozott, így lehetőség nyílik intenzívebb kapcsolatra
- konkrét tervezési feladatnak jó elméleti alapja lehet

1. szakasz - köztes megoldások

- átmeneti, a körülményeket elfogadó megoldásokkal mit lehet elérni?
- milyen hatással van egy-egy kis léptékű, ideiglenes megoldás, generálhatnak-e változást?
- eszköz: hajó, mint élettér
- nemzetközi példák és az eddig született budapesti megoldások elemzése, rendszerzése
- szűkítés: Margit híd és a Petőfi híd közötti rakpartok



Budapest és a Duna kapcsolódási lehetőségeinek vizsgálata

- problémák kialakulásának megismerése, történeti áttekintés
- jelenlegi helyzet feltérképezése
- összehasonlítás hasonló helyzetű városokkal
- budapesti javaslatok, eltérő léptékű, megvalósult és terv

rendszerzés

- akcióépítészet és különböző civil szervezetek programjai
- köztes megoldások
- partvonal átalakítása, nagyléptékű beavatkozások

csoportos alkotás

- közel 2,5 km hosszú nemzetközi evezőspálya kialakítása
- szabályozott, így lehetőség nyílik intenzívebb kapcsolatra
- konkrét tervezési feladatnak jó elméleti alapja lehet

1. szakasz - köztes megoldások

- átmeneti, a körülményeket elfogadó megoldásokkal mit lehet elérni?
- milyen hatással van egy-egy kis léptékű, ideiglenes megoldás, generálhatnak-e változást?
- eszköz: hajó, mint élettér
- nemzetközi példák és az eddig született budapesti megoldások elemzése, rendszerzése
- szűkítés: Margit híd és a Petőfi híd közötti rakpartok

2. szakasz - partvonal átalakítás

- rakpart alakítás előzményei
- nemzetközi példák és az eddig született budapesti elképzelések elemzése, rendszerzése



Budapest és a Duna kapcsolódási lehetőségeinek vizsgálata

- problémák kialakulásának megismerése, történeti áttekintés
- jelenlegi helyzet feltérképezése
- összehasonlítás hasonló helyzetű városokkal
- budapesti javaslatok, eltérő léptékű, megvalósult és terv

rendszerzés

- akcióépítészet és különböző civil szervezetek programjai
- köztes megoldások
- partvonal átalakítása, nagyléptékű beavatkozások

csoportos alkotás

- közel 2,5 km hosszú nemzetközi evezőspálya kialakítása
- szabályozott, így lehetőség nyílik intenzívebb kapcsolatra
- konkrét tervezési feladatnak jó elméleti alapja lehet

1. szakasz - köztes megoldások

- átmeneti, a körülményeket elfogadó megoldásokkal mit lehet elérni?
- milyen hatással van egy-egy kis léptékű, ideiglenes megoldás, generálhatnak-e változást?
- eszköz: hajó, mint élettér
- nemzetközi példák és az eddig született budapesti megoldások elemzése, rendszerezése
- szűkítés: Margit híd és a Petőfi híd közötti rakpartok

2. szakasz - partvonal átalakítás

- rakpart alakítás előzményei
- nemzetközi példák és az eddig született budapesti elképzelések elemzése, rendszerezése

cél

- Budapesten alkalmazható megoldások
- rendszerezett, tipologizált esettanulmányok



TEMATIKUS KUTATÁS
DLA 2014.11.12. BESZÁMOLÓ
konz.: Major György DLA
giap thi minh trang



Vietnam

Vietnam Dél-kelet-ázsia, Indokína félsziget keleti oldalán terül el. Három szomszéda van (Laosz, Kambodzsa, Kína), keleten Dél-ázsia-tenger határolja le 3440km hosszú tengerpart mentén. Területe 331.698 km², és körülbelül 93,4 millió népeséggel rendelkezik (Magyarországnál kb. háromszor nagyobb és lakosságának tízszerese). Az országot $\frac{3}{4}$ részét hegyek és fennsíkok borítják ezért főleg a két nagy folyó - a Vörös folyó és Mekong folyó - menti termékeny alföld területén telepedtek le, illetve a tengerpart mentén öszpontosulnak jelentősebb települések. A magason fekvő, sűrű növényzettel borított hegyekben és erdőkben főleg különböző népcsoportok (54 népcsoport) találhatóak szorványosan kisebb egységekben.



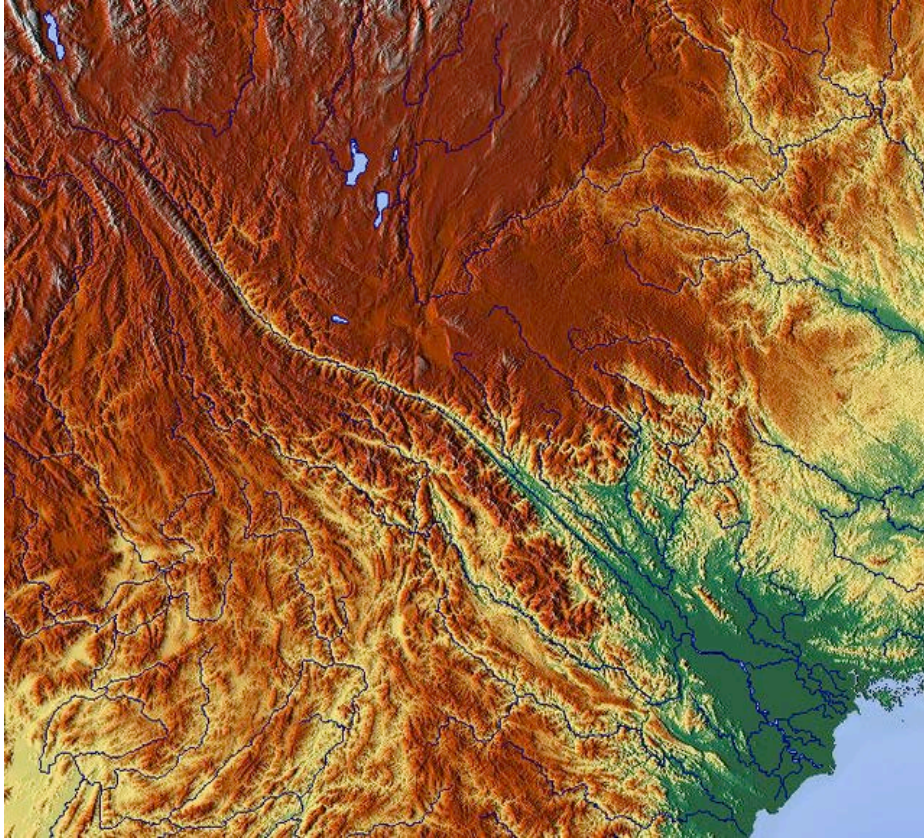


Hanoi

Hanoi az ország északi részén fekszik, a Vörös folyó mentén. 2008-ban a városhoz csatolták a környező településeket, így jelenleg az összterülete 3325 km² és lakossága 6,9 millió főre tehető, a 2012-s népszámlálás szerint a belvárosban 2,9 millió főt számláltak. Jelenleg Hanoi és Ho Chi Minh város az ország két legnagyobb gazdasági és kulturális központja. Mind két városban az utóbbi években nagy változásokon ment keresztül. Új lakó negyedek, új és modern iroda negyedek, magas építés

űveg tornyok lepték el városokat. Hanoi város fejlesztésére 2020- és 2050-ig terjedő városfejlesztési tervek születtek. A tervek legfontosabb része az új útszer hálózatok kiépítése, és a város tovább terjeszkedés lehetőségét is feltárja. Az építkezések nagy lendülettel kezdődtek még 2000-s évek elején, és jelentősen megváltoztatta Hanoi arculatát és a lakók életét. Szinte az egész város egy építkezési területé változott. A gazdasági válság Távol-kelet-áziát sem kímélte, így nem csak Hanoi-ban de az egész országban lelassultak az építkezések.





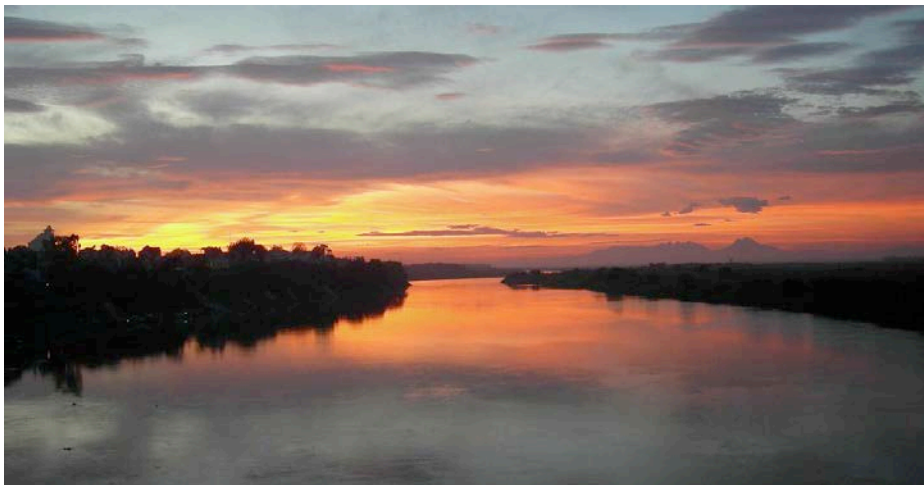
Vörös folyó

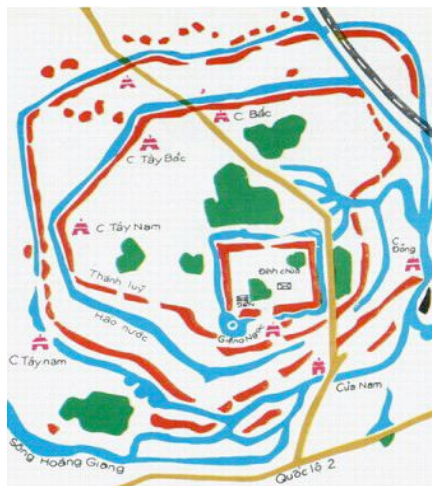
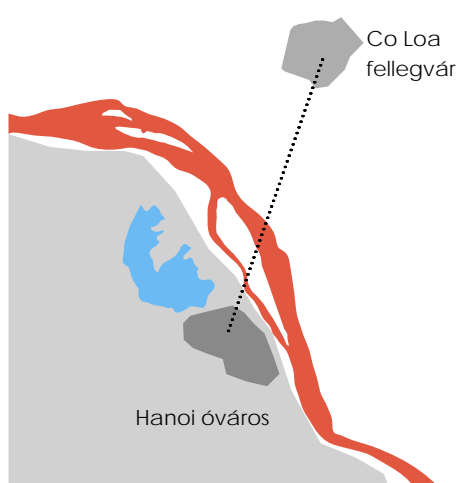
„A Vörös Folyó enyhén rózsaszínű hullámokat vetett. A vízben millió és millió vörös agyagszemcse lebeg, az festi meg ilyen tündöklő hajnalszínűre. A folyó fölött feszülő acélhídtól néztük a pihenő halászbárkákat, a pillangót formázó vitorlás dzsunkákat, a parton kifeszített, száradó hálókat és a gyerekek vidám hancurozását a sekélyebb helyeken.”

Dél országa, 1958, Gyáros Erzsébet

A Vörös folyó Kinából, a Yunnan tartományban található erdőből ered majd Vietnámon keresztül haladva a Dél-kínai tengerbe ömlik. A folyó 1149km hosszú ebből a kínai rész-vietnami része 556km. Sok elnevezése van a folyónak, melyek hasonló jelentőségűek és jól tükrözik a folyó jelegzeteségeit, ezek például Hong Ha, Nhi Ha, Nguyen Giang, Song Thao, Song Cai, Song Hong. Egyik jelentése „főfolyó”, mely kifejezi a folyó fontosságát a területen a folyó mentén élők számára. Az áradások után megmaradt gazdag megújuló hordaléka életfontosságú a mezőgazdaság szempontból, és egyben a folyó maga paradicsom a halászok számára. A mai ismert nevét a vöröses színű földi hordalékairól kapta, mely beszínezte a folyó vizét jelegzetes „vörös” színűvé.

A folyó mentén a Kinához tartozó részen kevesebb település található a magas hegyek miatt. Vietnámban viszont több fontosabb város is a folyó mellett helyezkedik el, kihasználva a folyó előnyeit. Amellett, hogy az országnak ez az egyik legjobban megművelhető területe a folyó gazdag hordalékai által, a folyón való vízi szállítást is fontos stratégiai szempont volt a letelepedésre már ősidők óta is.

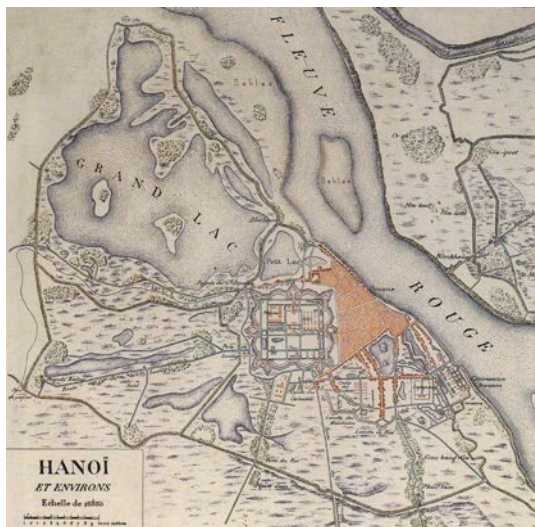




Co Loa fellegvár rekonstrukció rajza



Hanoi térkép 19.század elején,
Eredeti példány: 170 x 110cm
Párizsi Nemzeti Térkép tár



Hanoi térkép 1885
Eredeti példány: 90 x 63cm
Aix-en-Provence archivum

Óváros(ok) és Vörös folyó múltja

Még ie. 3 században An Duong Vuong király egy hosszú útja sorrán fedezte fel a Co Loa vár akkor még pusztán álló területét, és a kedvező fekvése miatt úgy döntött itt építi fel az új palotáját. A vár ma Hanoi központjától észak-kelet irányában 15 km-re található.

Ezen az alföldi síkságon akkoriban három nagy folyó találkozott össze, stratégiaillag kitűnő lehetőségnek bizonyult egy fellegvár felépítésére. A három folyó három irányban tárta fel egész észak Vietnamot, így nemcsak a vízi kereskedelem központjává válhatott de az egész térséget könnyen a felügyeletünk alatt tudták tartani. A legendák szerint a vár falakat csak sokadig neki futásból sikerült felhúzni mert építkezés közben újra és újra összeomlott. Ebből arra lehet következtetni, hogy a folyók közelsége miatt a területen a talaj minősége valószínűleg gyengébb, építkezésre kevésbé alkalmas. Idővel a folyók vissza húzódtak, ma már csak a Vörös folyó folyama jelentősebb.

Régészeti leletek szerint a mai Hanoi térségében már ie. 20 éve éltek itt emberek, de csak ie. 4-5000-ben állandóan lakta terület. ie. 3. sz-ban Co Loa várban található feljegyzések szerint abban az időben a mai Hanoi területén már városias élet volt, és írások bizonyítják a város kereskedelmi és politikai fontosságát a térségben.

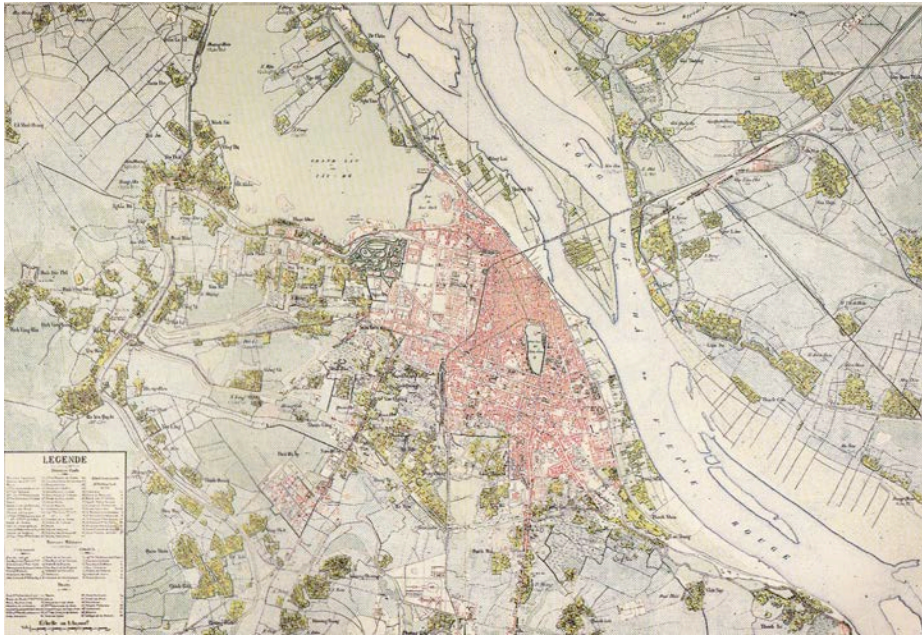
1010-ben Ly Thai To király — a legendák szerint — egy felszálló sárkányt látott e területről felszállni és elnevezte a várost Thang Long-nak (A felszálló sárkányt) és Co Loa-ból ide helyezte át a fellegvárat. A várat ekkor szintén három folyó határolta melyben található a király palota és a közigazgatáshoz tartozó építmények. A nép a váron kívül telepedhetek le.

Óváros(ok) és Vörös folyó múltja

Az országot folyamatosan értek támadások Kinából, Mongoliából. Mind ez idők alatt a város nevét többször is megváltoztatták, attól függően kinek a kezében volt a hatalom. 1802-ban a székhelyet Hue-be költöztette Nguyen Hue király.

Időközben a Franciák lassan ellepték egész Indokínát és 1902-ban kikiáltották Hanoi-t a Francia-Indokína gyarmat (Laosz, Kambodzsza, Vietnam) központjává. 1945-ben Ho Chi Minh kikiáltotta az ország függetlenségét, Hanoi lett a főváros.

Az Amerikával folytatott háborúban Hanoi-t többször érte szinte földig romboló bombázások sem renditette meg az embereket, hogy feladják a harcot. Azonban volt egy másik nagy "ellenség" is. A Vörös folyó. Hanoi csak 6 m-rel van magasabban a tengervízszintjénél, azonban akkoriban a Vörös folyó legmagasabb vízszintje áradás idején elérhette a 13-14m-t. A város vezetősége attól félt, hogy ha az ellenséges csapat lebombázza a várost védő gátat teljes Hanoi a Vörös folyó vize alá kerülhet. Más felől a Vörös folyó menti területek igen értékes mezőgazdasági szempontból, a város csak a termő föld rovására terjeszkedhet tovább. Ennek tükrében 1968-69-ben a vezetőség úgy döntött, hogy a fővárost átköltöztették Xuan Hoa hegyes dombos vidékére Hanoitól mintegy 40km-re. Hanoiban tervszerint megtartották volna az óvárost, 1,2 milliós lakósággal. Az építkezések megkezdődtek, és néhány közigazgatási hivatalt elhelyeztek a területen, de túl nagyszabású tervnek bizonyult, így néhány év buzgó munkálatok után abba maradt az áthelyezés. Hanoi maradt a helyén. A történekhez tartozó fennmaradt és használatban lévő, ma is a város egyik legfontosabb építménye a Thang Long híd (1972-85).



Hanoi térkép 1925. Eredeti példány: 92 x 130cm



Hang Mam Road, Hanoi. 1902 körül

Vörös folyó és Hanoi ma

Hanoi (Hà: folyó, Nội: valamin belül) szó eredeti jelentése 'a folyón belül', ami arra utal, hogy a folyó ivesen körbe öleli a várost, természetesen itt a Vörös folyóról van szó. A elmúlt évtizedekben rohamosan megnőtt a város lakossága, emiatt szükséges volt a városnak további terjeszkedésre.

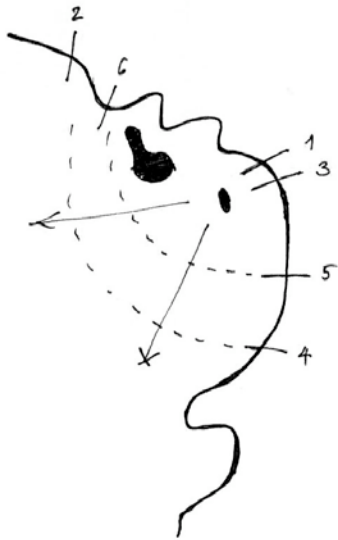
Sem a város és a város vezetősége nem volt felkészülve a hirtelen megnövekedet lakosság befogadására. A vidékről bevándorlók az elején teljesen illegálisan és tervezetlenül telepedtek a város külterületeire.

A város központja (óváros) a Vörös folyó mellett terül el, a folyó akadály elemként lép fel így a város kénytelen volt nyugadt és dél felé terjeszkedni.

Hanoi fejlődése továbbra sem állt meg, lakossága - az állam szülési korlátozásának ellenére - folyamatosan nő. Ha továbbra is ilyen irányban folytatódik a város terjeszkedése az új területek túl távol kerülnének a város központjától. Így megfontolandóvá vált a folyó másik oldalára való áttelepülése. A város egyre többet fektett be a folyó másik oldal fejlesztésére, az infrastruktúra, közintézmények, lakónegyedek épültek kiépítésére.

Az utóbbi 10 évben a folyónak Hanoi részén 3 híd épült meg a mely össze kötötte a város két oldalát, előlsgítve az átjását a város lakó,. Ezzel a Vörös folyó jelenlegi kieső helyzetéből központi szerepet kap a város éleleében.

Az azonban folyó mind két partja jelenleg igen elhanyagolt és használatlan (használhatatlan) állapotban van. Több belföldi és külföldi tervező csoport foglalkozott már a folyó menti part fejlesztésével, de túl nagy léptékűeknek tűnnek, így eddig egyik sem kerül megvalósítására. De a mostani állapotda sem maradhat tovább.



Vörös folyó hídjai Hanoi részén:

- | | |
|-----------------|--------------|
| 1. Long Bien | 1898 -1902, |
| 2. Thang Long | 1972-82/1985 |
| 3. Chuong Duong | 1983-86 |
| 4. Thanh Tri | 2002-07 |
| 5. Vinh Tuy | 2005-10 |
| 6. Nhat Tan | 2014 |





Élet a városban

“Hanoiban az emberek az utcán élnek”

Az üzletek, az éttermek, a kávézokmind az utcára nyílnak, az illegálisan működő élelmiszer piacok, fodrászok, a különböző utcai árusok mind az utcán a járdákon tevékenykednek és minden szabadon álló kisterületen letelepednek.

Mint a egész országban, Hanoi fő közlekedési eszköze a robogó. 2011-es felmérés szerint 4,3 millió közlekedési eszköz van a városban, ebből körülbelül 4 millió robogó és motorbicikli. Kiépített parkolók hiányában a motorosok is a járdákon parkolnak nem kisharcot folytatva a szabad helyekért az utcai árusokkal.

Hanoiban a nyári napokat a 40 fok feletti hőmérséklettel 90%-s feletti páratartalommal, sokkal nehezebben kibíráható mint a 40 fokos kánikula Budapesten. Nappal az emberek a légkondicionált belső terekbe huzódik, de korán reggel és délután özönlenek ki a szabadtérre egy kis friss levegőért és szabad mozgásért.

A falusi mezőgazdaságban dolgozók számára egy fárasztó megterhelés után az emberek passzív pihenésre vágnak. Ezzel szemben a modern korral járó, városias élet formában a legtöbb embert az asztal mögött ülve tölti a napot minimális fizikai megerőltetéssel. Ezért ezt az aktív mozgás tudják kiegyensúlyozni. Hanoiban a sportolási lehetőségek csekélyek, nincsenek mindenki számára elérhető sport létesítmények. Ezért jobb híján az emberek az utcákon, a parkokban a folyók vagy tavak partja mentén próbálják kiélni a mozgási igényüket, egyesek magányosan zenével a fülükben, mások a szomszédal egy jó kis pletyka mellett, de vannak csoportos 'edzések is.

A városban található parkok, zöld területek, járdák túl terheltek a túl sok szereplő miatt akik igény tartanak ezekre a területekre, nem kevés konfliktust kreálva a város lakói számára.

Vietnam

Hanoi

Vörös folyó

Múlt

Jelen: helyzet - probléma

Meglévő tervek elemzése



Vietnam

Hanoi

Vörös folyó

Múlt

Jelen: helyzet - probléma

Meglévő tervek elemzése

Hanoi-i folyó partok, tavak használata



Vietnam

Hanoi

Vörös folyó

Múlt

Jelen: helyzet - probléma

Meglévő tervek elemzése

Hanoi-i folyó partok, tavak használata

Nemzetközi példák tanulmányozása



Can Tho, Dél Vietnam

Vietnam

Hanoi

Vörös folyó

Múlt

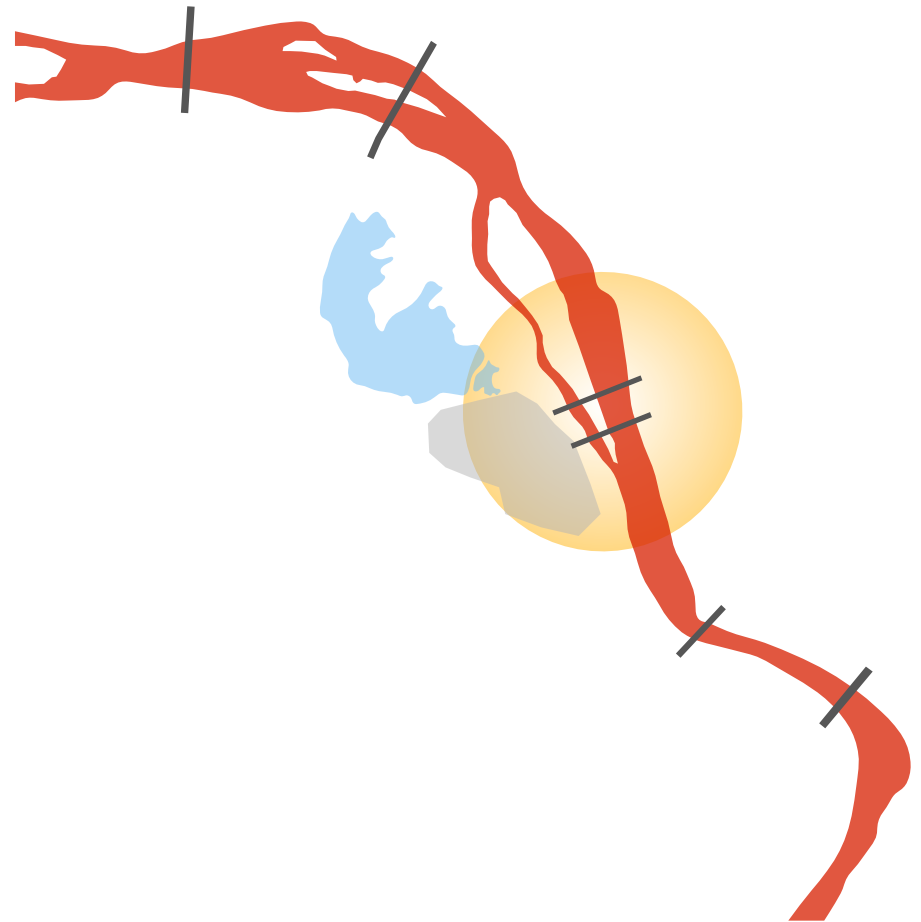
Jelen: helyzet - probléma

Meglévő tervek elemzése

Hanoi-i folyó partok, tavak használata

Nemzetközi példák tanulmányozása

? Vörös folyó egy szakaszára keres
megoldást



Vietnam

Hanoi

Vörös folyó

Múlt

Jelen: helyzet - probléma

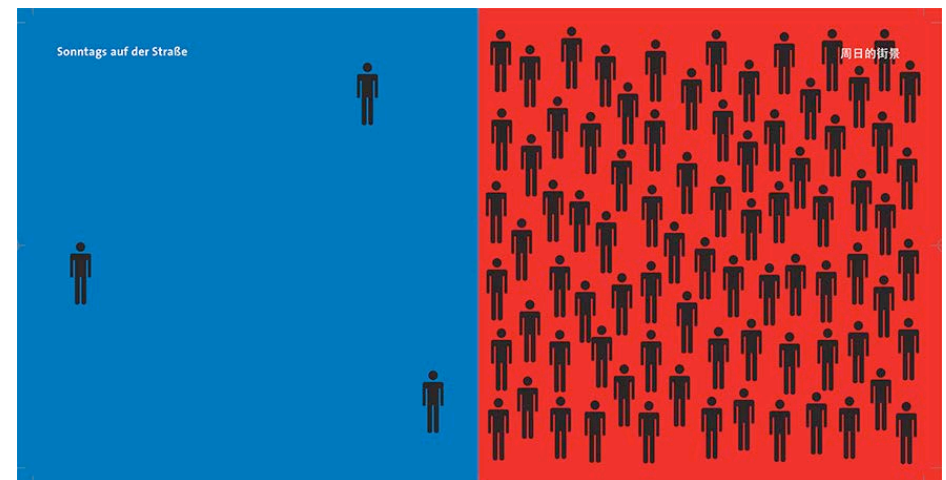
Meglévő tervek elemzése

Hanoi-i folyó partok, tavak használata

Nemzetközi példák tanulmányozása

? Vörös folyó egy szakaszára keres
megoldást

? folyó menti terek használatának
összehasonlítása a példák kapcsán



Sundays on the street_East meets West infografic by Yang Lui

VÁROS ÉS FOLYÓ LEHETSÉGES KAPCSOLÓDÁSI PONTJAI

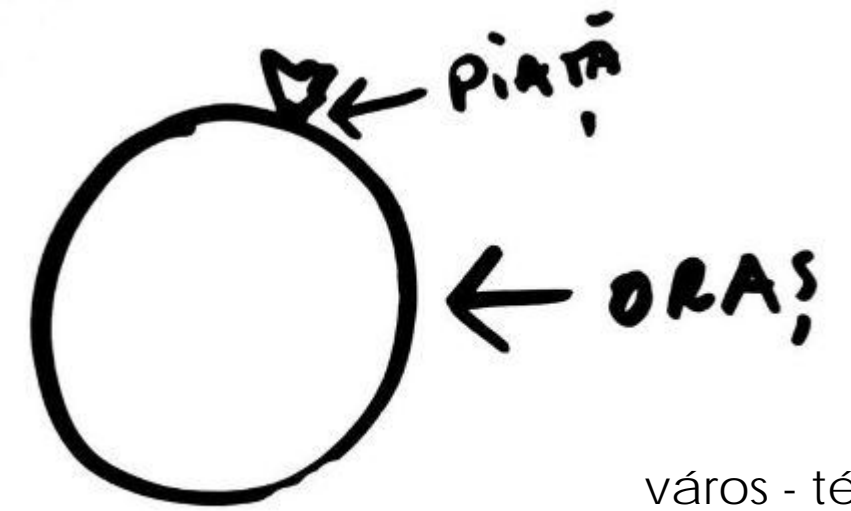
ESETTANULMÁNY: KOLOZSVÁR

2014.12.03. DLA - TEMATIKUS KUTATÁS - 2. BESZÁMOLÓ

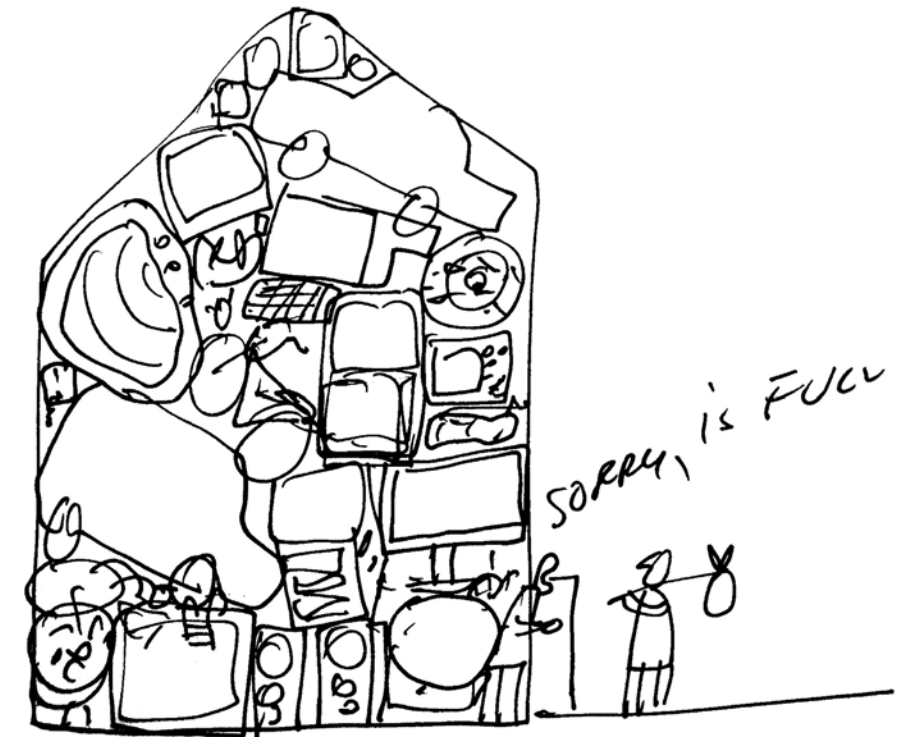
ILYÉS-FEKETE ZSUZSA
KONZULENS: DR. KERÉKGYÁRTÓ BÉLA
TÉMAVEZETŐ: SUGÁR PÉTER DLA

1. VIZSGÁLT PONTOK

- közterek helyzete Romániában



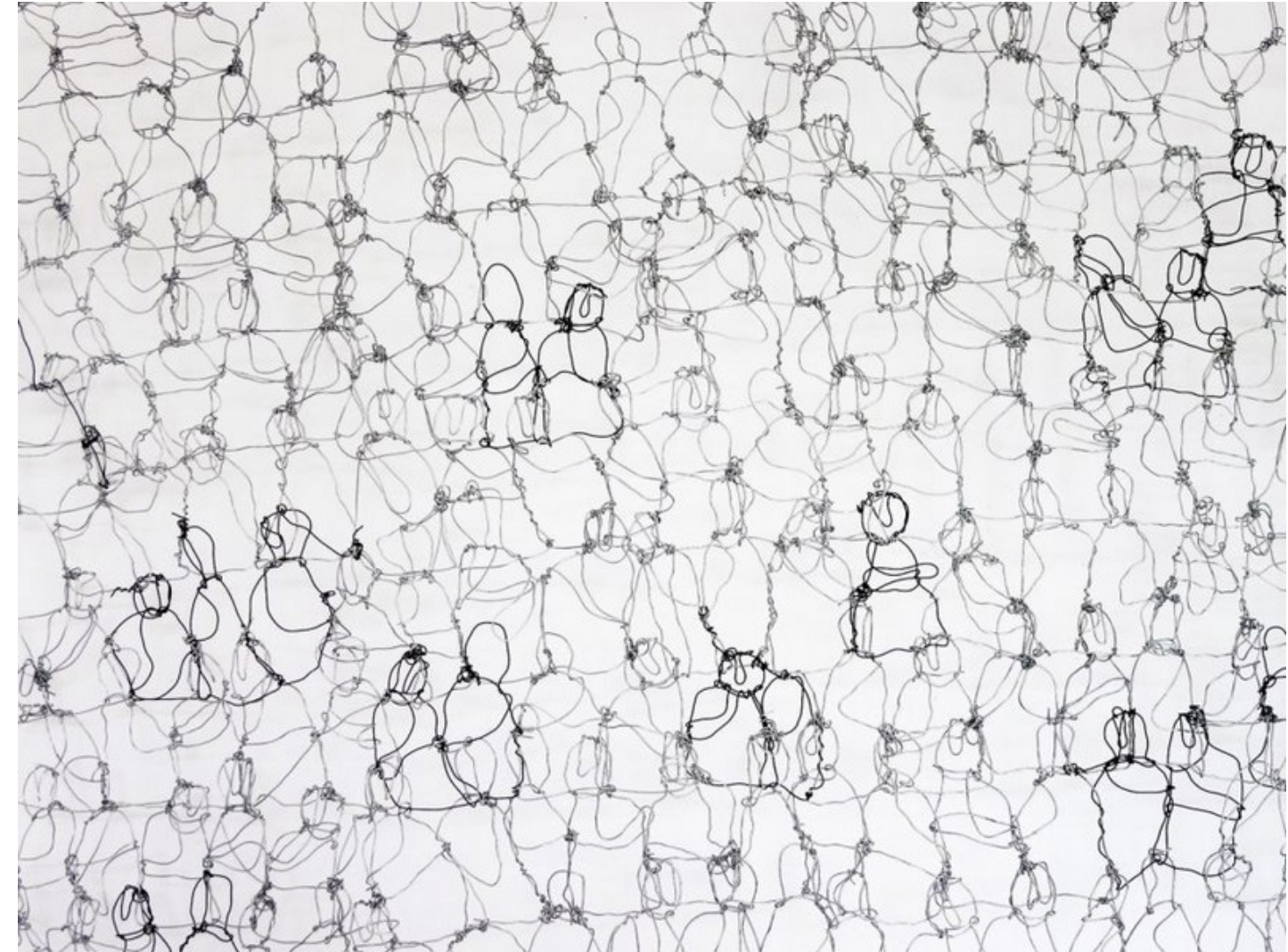
város - tér



1. VIZSGÁLT PONTOK

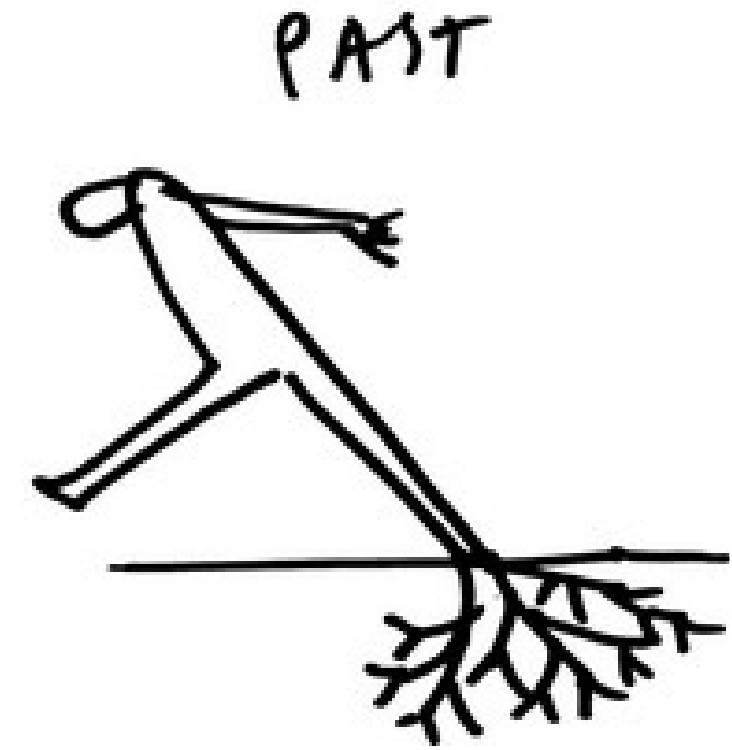
- közterek helyzete Romániában

- vízpart mint a közösség tere (egyén - egyén)
- vízpart mint a közvetlenség tere (egyén - víz)
- a folyó identitásképző ereje (egyén - város)



1. VIZSGÁLT PONTOK

- közterek helyzete Romániában
- vízpart mint a közösség tere (egyén - egyén)
- vízpart mint a közvetlenség tere (egyén - víz)
- a folyó identitásképző ereje (egyén - város)
- Kis- Szamos partvonalának történeti fejlődése
- folyópart jelenlegi helyzete
- létező víziók, tervek

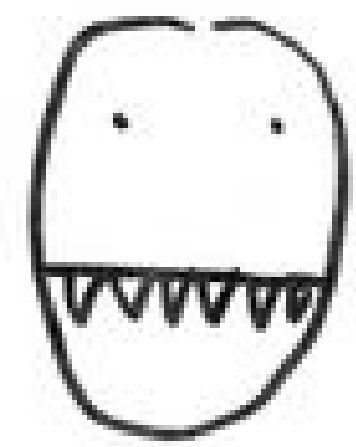


1. VIZSGÁLT PONTOK

- közterek helyzete Romániában
- vízpart mint a közösség tere (egyén - egyén)
- vízpart mint a közvetlenség tere (egyén - víz)
- a folyó identitásképző ereje (egyén - város)
- Kis- Szamos partvonalának történeti fejlődése
- folyópart jelenlegi helyzete
- létező víziók, tervek
- helyi és nemzetközi példák gyűjtése
 - ideiglenes
 - ponszerű beavatkozás
 - a teljes folyópartot átfogó



LOCAL



GLOBAL

1. VIZSGÁLT PONTOK

- közterek helyzete Romániában
- vízpart mint a közösség tere (egyén - egyén)
- vízpart mint a közvetlenség tere (egyén - víz)
- a folyó identitásképző ereje (egyén - város)
- Kis- Szamos partvonalának történeti fejlődése
- folyópart jelenlegi helyzete
- létező víziók, tervek
- helyi és nemzetközi példák gyűjtése
 - ideiglenes
 - ponszerű beavatkozás
 - a teljes folyópartot átfogó

2. FÉLÉVES BESZÁMOLÓ: RENDSZEREZÉS

- problémavázlat, helyzetkép felvázolása



1. VIZSGÁLT PONTOK

- közterek helyzete Romániában
- vízpart mint a közösség tere (egyén - egyén)
- vízpart mint a közvetlenség tere (egyén - víz)
- a folyó identitásképző ereje (egyén - város)
- Kis- Szamos partvonalának történeti fejlődése
- folyópart jelenlegi helyzete
- létező víziók, tervek
- helyi és nemzetközi példák gyűjtése
 - ideiglenes
 - ponszerű beavatkozás
 - a teljes folyópartot átfogó

2. FÉLÉVES BESZÁMOLÓ: RENDSZEREZÉS

- problémavázlat, helyzetkép felvázolása
- már összegyűjtött példák feldolgozása



1. VIZSGÁLT PONTOK

- közterek helyzete Romániában
- vízpart mint a közösség tere (egyén - egyén)
- vízpart mint a közvetlenség tere (egyén - víz)
- a folyó identitásképző ereje (egyén - város)
- Kis- Szamos partvonalának történeti fejlődése
- folyópart jelenlegi helyzete
- létező víziók, tervek
- helyi és nemzetközi példák gyűjtése
 - ideiglenes
 - ponszerű beavatkozás
 - a teljes folyópartot átfogó

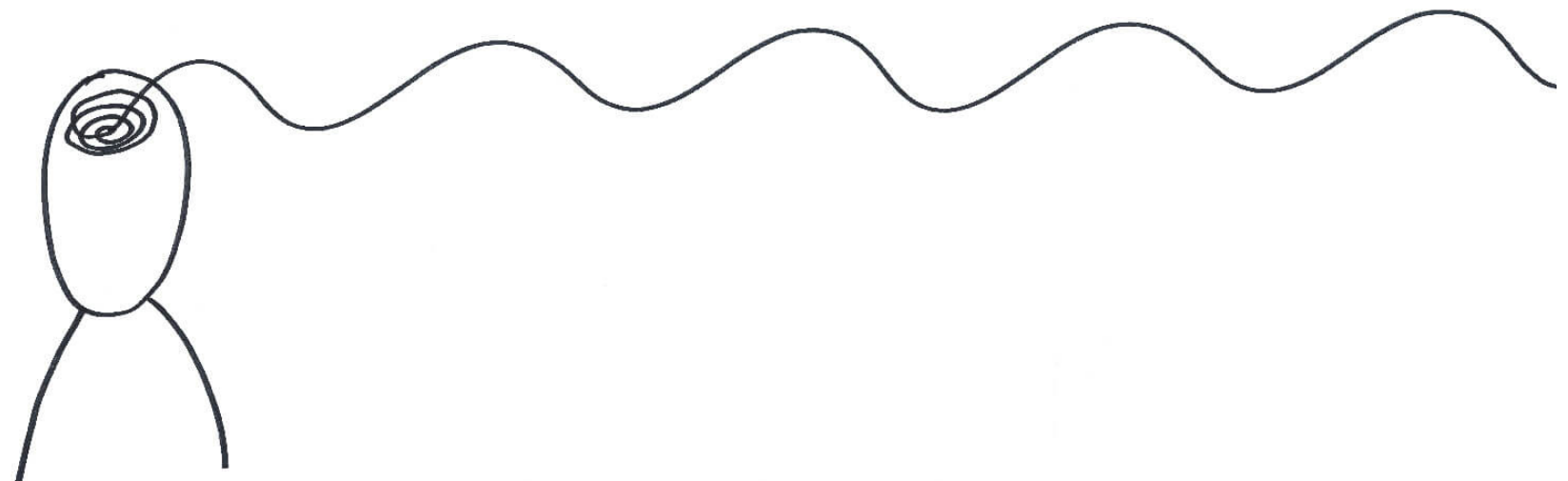
2. FÉLÉVES BESZÁMOLÓ: RENDSZEREZÉS

- problémavázlat, helyzetkép felvázolása
- már összegyűjtött példák feldolgozása

3. ÉVES DOLGOZAT

- konkrét akcióterület(ek) kiválasztása
- összegyűjtött példák értékelése
- Kolozsváron alkalmazható megoldások

MAKING WAVES



KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!



Dan Perjovschi