

~

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



kapcsolatkeresés - Budapest és a Duna kapcsolódási lehetőségei a belváros területén

1. problémafelvetés
2. absztrakt
3. idő
4. történet
5. jelenlegi kapcsolatok, probléma meghatározása
6. eltérő megoldási javaslatok céljai, jelentősége
 - 6.a. jó, de nincs semmi
 - 6.b. rossz kapcsolat, átjutás - megszüntetés - elfogadás
 - 6.c. járulékos, hozzáadott jó
 - 6.d. víz a városban
 - 6.e. parttól független
 - 6.f. hidak
 - 6.g. akcióépítészet
7. kitekintés
8. hajó
9. további bibliográfia

~

"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."¹

1 ~ problémafelvetés

A víz, a folyó minden korban és kultúrában központi szerepet tölt be, a mai Budapest nem használja ki a Duna adta lehetőségeket, pedig egy ilyen adottságot nem lehet figyelmen kívül hagyni. A jelenlegi kialakítás mellett a Duna inkább határként működik Budapest belvárosában, a partokat nem használjuk, megközelítésük nehézkes. Debrecenben, az Alföldön nőttek fel, ahol minden egyes vízfelület életet generál maga körül, ezzel szemben mindig értetlenül álltam az előtt, hogy a Duna-partot miért nem használják a lakók. Ebben a kutatásban erre szeretnék választ találni, és egyben felvázolni a lehetséges utakat, elsősorban a hajó, mint élettér segítségével. A kutatás arra fókuszál, hogy átmeneti, a körülményeket elfogadó megoldásokkal mit lehet elérni. Milyen hatással van egy kis léptékű, ideiglenes megoldás, egy akció szerű esemény, ezek generálhatnak-e változást?

A rossz kapcsolat nem kérdés, a problémát viszont több léptékben és módon lehet megközelíteni. A rendszerben való gondolkodás és a nagyléptékű megoldás egyik legutóbbi példája Janesch Péter Partraszállás² nevű projektje, ami a rakpartok megszüntetésének módját keresi, de ilyen elképzeléseket már a gépjárműforgalom növekedésének kezdetétől találhatunk³. Az akcióépítészet és különböző civil szervezetek programjai a másik szélsőség. Kutatásom elején a köztes megoldásokra szeretnék koncentrálni. A partvonal jelenlegi helyzetét és kialakítását elfogadva is lehet olyan eszközöket keresni, amivel a vízhez közelebb kerülhetnek az emberek. A legtöbb város keresi a vízzel az ilyen kapcsolódási lehetőséget (uszálystrandok, partok revitalizálása, átmeneti funkciók), Budapesten is több kísérlet volt már, kisebb-nagyobb sikerrel. Céлом olyan javaslatok gyűjtése, ami életképes tud lenni. A kapcsolatteremtés eszköze ebben az esetben lehet a vízre építés, a hajók felhasználása, mind hagyományos, mind alternatív módon. A víztől való elfordulás Budapesten a Margit híd és a Petőfi híd között, a rakpartoknál a legszembetűnőbb. Itt a legerősebb az elzárkózás, éppen ezért itt a legfontosabb a változtatás. A vizet már csak nézni is élmény, a vízen egy hajó, mint élménytér erősítheti, formálhatja Budapest identitását, amihez hozzá tartozik a Duna, a víz.

2 ~ absztrakt

Budapest múltjának és jelenének is meghatározó eleme a Duna. Napjainkban egy ilyen nagyvárosban, különösképpen a belvárosi területeken a természetes környezet igénye egyre inkább előtérbe kerül. A városi lakóknak a Dunapart jelenthetne zöld, természethez közeli közteret a városban. A folyamszabályozás és árvízvédelem okán létrejött mérnöki alkotás, a rakpart geometriai szabályozása - amely meghatározó elemévé vált a fővárosnak - alapesetben is megnehezíti a kapcsolódást. Azonban az idők folyamán megváltozott parthasználat mégjobban elválasztja a városi embereket a folyótól. A "partraszállás" több léptékben, helyen és módon is elképzelhető. Az eltérő metszetek eltérő megoldási lehetőségeket kínálnak. A nagyléptékű megoldások előtt fontos áttekinteni azokat a beavatkozásokat, amik akupunktúrás pontokként fejleszthetik a partot, felhívhatják a figyelmet a változtatás szükségességére, változást indukálva élhetőbb várost hozhatnak létre és bekapcsolhatják a Dunát, mint elérhető városi teret.

¹ Janesch Péter, <http://index.hu/belfold/budapest/partraszalla/>

² Janesch Péter vezetésével felvázolt Partraszállás-program, melynek célja egy nemzetközi nyílt kétfordulós mérnöki és építész tervpályázat előkészítése volt, a budai és pesti Dunapart rendezésére

³ Heim Ernő: A pesti Duna-korzó, Budapest, VI. évfolyam, 3. szám, 1968. március

~

3 ~ idő

Változás. A folyó és város kapcsolata időben változik, formálódik, ahogy maga a folyó is, kétszer nem léphetünk ugyanabba a folyóba⁴. A folyó változása a használat idejét korlátozza, a rakpartok egy része csak ideiglenesen használható. Ideiglenes használat vizsgálata egy időben rövid- és hosszútávon is változó folyóparton.

4 ~ történet

Mit jelent a folyó egy városnak?

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 elmosa. A 19. század elején sorban érték a várost nagy árvizek, így egyre égetőbb kérdéssé vált a folyamszabályozás. A nagy pesti árvízként emlegetett 1838-as árvíz oka a Csepel-sziget vonalában kiszélesedő Duna-meder, a lassuló víz okozta jégtorlaszok. A mai belváros első védőműve 1831-ben, Dankó József tervei alapján készült a Gellért hegy lábánál. A szabályozás pontos kialakítására sokféle elképzelés született, köztük Reitter Ferenc csatorna terve, ami a mai Nagykörút helyén képzelt el hajózható csatornát (1865) vagy Vásárhelyi Pál elképzelése, a Duna meder kettéosztása egy folyamirányú töltéssel. A végleges terv 1844-re készült el meghatározva a partvonalat úgy, hogy a Duna állandó szélességgel szelje át a várost.

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

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

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

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

Vadas Ferenc: Duna-szabályozás és rakpartépítés Budapesten

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

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

⁴ Epheszoszi Hérakleitosz: folyó-hasonlat

~

5 ~ jelenlegi kapcsolatok, probléma meghatározása

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

A rakpartok jelenlegi kialakítása nem teszi lehetővé a vízpartok kihasználását. A probléma hosszú ideje foglalkoztatja az építészeket, több eltérő léptékű és hozzáállású terv és elképzelés készült, hogyan lehetne bekapcsolva a város vérkeringésébe a partvonalakat.

6 ~ eltérő megoldási javaslatok céljai, jelentősége

Többféle, kategorizálható megoldás ismert a vízpartok városi életbe kapcsolására. A River.Space.Design⁵ által felállított rendszer egyik fő csoportja a rakpartok, ezen belül hat típust határoz meg.

Budapest a nemzetközi példákkal összehasonlítva annyiban eltrő, hogy nem csak az a kérdés, hogy milyen megoldással teremthetünk személyes kapcsolatot a vízzel, hanem hogyan tudjuk leküzdeni azt a gátat, amit a XX. században kialakult gépjármű forgalom jelent.

A Dunapart - még a kutatásban lehatárolt része is - több karakteresen, metszetében eltrő részre tagolódik. Nem lehet a Duna belvárosi szakaszát egységesen kezelni. A változó szelvény és a vízparton található funkcionális sáv, használati mód eltérő megoldásokat kíván. Több eltérő alapeset van. Az egyes alapesetekre eltérő válaszok adhatóak és eltérő referenciák vizsgálhatóak. Merész gondolat a Duna part teljes hosszában történő változtatási lehetőségeken gondolkozni, elegendő lehet bizonyos indikátor pontok kijelölése.

6a ~ jó, de nincs semmi

Több kisebb olyan terület van, ahol nem a gépkocsiforgalom jelenti a gondot. Ezekben a helyeken lehet elkezdni a Duna bekapcsolását a köztudatba, a város életébe. Legnagyobb ilyen terület, a Nehru part esetében a geometriai problémákat kell leküzdeni építészeti eszközökkel. Ezekben a területeken a rakpart elérése nem okoz gondot. A kérdés a vízzel való kapcsolat megteremtésének módja. Ennek eszköze lehet a hajó vagy valamilyen vízre épített objektum, a parton lévő funkcióhoz kapcsolódva vagy önálló formában.

6b ~ rossz kapcsolat, átjutás - megszüntetés - elfogadás

A Műegyetem rakpart esetében az eszköz kevésbé fontos, az igazi probléma a megközelítés. A megközelítés alternatívájára ad javaslatot több hallgatói terv, amik az 1990-es Budapest, a Duna királynője építészhallgatóknak szervezett nemzetközi alkotótábor keretein belül készültek. Vagy akár Janesch Péter Partraszállás projektjén belül kidolgozott közösségi közlekedési hajóállomások terve, ami hidat épít a gyalogos zóna és a part között.

⁵ Martin Prominski, Antje Stokman, Susanne Zeller, Daniel Stimberg, Hinnerk Voermanek: River. Space. Design. Birkhauser, Switzerland, 2012

~

A probléma kézenfekvő megoldása, a rakpartok tehermentesítése, a forgalom megszüntetése nem reális megoldás Budapest közeljövőjében. Azonban ennek kisebb léptékű - egy-egy szakaszt érintő - formái elképzelhetők. (Riga, Partraszállás)

Az elfogadás abban az esetben lehet jó, ha a vízre vagy partra kerülő elem kellően vonzó, önmagában is. Ebben az esetben a rossz megközelíthetőség nem válik jelentős tényezővé. A víz közelsége bizonyos esetekben pedig inkább csak hozzáadott érték. Ennek egy megoldási csoportja lehet egy olyan minimális beavatkozás, ami a meglévő lépcsőzetes kialakítású partot használhatóvá teszi, valamelyest javítja minőségét.

6c ~ járulékos, hozzáadott jó

A partvonalat érintő beruházásokat kihasználva új kapcsolatokat hozhatunk létre. A Parlament látogatóközpontja egy jó példa erre. Ide tartozhatnak a parton található közterek is, ahol a megújítás apropóján új kapcsolódási lehetőségeket hozhatunk létre. Ezek az elemek tudnak igazán jól működni, amik nagyobb léptékű fejlesztéshez, köztérhez kapcsolódnak.

A csoportos alkotás témánk Csepel-sziget északkeleti területén egy közel 2,5 km hosszú nemzetközi evezőspálya kialakítása. A ráckevei Duna-ág, a Kvassay zsilipnek köszönhetően szabályozott, így lehetőség nyílik a partok olyan kialakítására, ami intenzívebb kapcsolatot tud létesíteni. A nagyléptékű beavatkozásnak köszönhetően három rendezésre váró hosszú partvonal és hozzájuk kapcsolódó területek új komplex beépítése lehetőséget teremt a város és víz viszonyának, a Budapesten megszokottól eltérő kialakítására.

6d ~ víz a városban

A víz köztudatba hozásának, újrafelfedezésének egyik lehetséges módja lehet a víz városba hozatala. Egy nagyobb léptékű, rövid távon biztosan nem jövedelmező beruházás elősegítésének fontos lépése, a köztudatba hozása egy témának. Ezt segítheti elő egy-egy kisléptékű, figyelemfelhívó projekt. Reitter Ferenc terve, a körút vonalában húzódó csatorna ma már elképzelhetetlen. De a városban vannak kisebb vízfelületek, amelyek kihasználatlanok. Ezek használata példát szolgáltat a Duna fejlesztéséhez is.

6e ~ parttól független

Pusztán a víz jelenlétét kihasználó megoldások a partvonal kialakításától függetlenül elképzelhetők. Ezek ugyan kisebb mértékben, de bekapcsolhatják a város életébe a folyót. Ide tartoznak a közösségi szaunák vagy akár a közösségi közlekedés is. Szigetszerű megoldások vagy a folyó hosszirányú, kapcsolatteremtő képességét kihasználó megoldások.

Közösségi szaunák (Turku, Budapest – Valyo busz, Joensuu – Saunalautta, Délegyháza). Xxs építészeti, hogyan lehet a folyóban? Mozgó hajók. (RIVE, BKK)

6f ~ hidak

A hidak azon felül, hogy kapcsolatot jelentenek a két part között, maguk is tekinthetők egyfajta partvonalnak. A budapesti Szabadság híd spontán módon kialakult esti pihenőhellyé nőtte ki magát. Ez bizonyítja, hogy a vízparti élmény igénye megvan, csak a keretei hiányoznak. Ezen keretek apró építészeti eszközökkel alakíthatóak. A pesti belváros gyalogos hálózati rendszere a Dunával párhuzamosan alakult ki, hiszen a merőleges utak a vérkeringésből kieső partvonalra vezetnek,

~

zsákutcaként viselkednek. A rakpart gyalogosbaráttá tétele mellett alternatíva lehet gyalogshíd egy belvárosi tengely folytatásában, ezzel összekapcsolva a két oldal frekventált gyalogos csomópontjait. Ennek kialakítása, élményszerűsége hozzáadódhat az urbanisztikai hatásához. A nemrégiben átadott londoni Tower bridge fölél készült üveg födémű gyalogshíd⁶ látványos, turistacsalogató megoldás.

(Duna park - minusplus)

6g ~ akcióépítészet

Olyan ideiglenes építmények, események, kisléptékű beavatkozások, amelyek célja a felhívás, figyelemfelkeltés. Ezek a civil kezdeményezések általában viszonylag gyorsan megvalósíthatóak, de kevés embert érnek el. Ebbe a kategóriába tartozik a 2003 és 2004 nyarán működő, 2005-ben betiltott Budapest Plázs, mely keretén belül a pesti part, Margit híd és Dráva utca közti szakasza működött a párizsi Plage mintájára. A Valyo 2010 óta működő civil kezdeményezés számos programmal próbálja visszakapcsolni a Dunapartot a lakók mindennapjaiba.

A kis léptékű beavatkozás, mint lehetséges indikátor. (Kacsafutam, Kacsakő, Stég, Öleld meg a Dunát)

7 ~ kitekintés

„Én úgy vagyok, hogy már száz ezer éve nézem, amit meglátok hirtelen.” /József Attila - A Dunánál/

Guy de Maupassant: Vízen, 1881, fordította: Rónay György, elbeszélés

Esterházy Péter: Hahn-Hahn grófnő pillantása, 2005, Magvető Kft. Budapest

József Attila: A Dunánál, 1936. június

Claudio Magris: Duna, Európa Könyvkiadó, 2011, Budapest

8 ~ hajó

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

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

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

~ A38 - világépítészet a fővárosi Dunán⁷

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

⁶ <http://www.towerbridge.org.uk/tower-bridge-glass-floor/>

⁷ Vargha Mihály, Magyar Hírlap, 2003. december 27.

~

amúgy nem szívesen menne. Az A38 nem változtatja meg a partot, nem egészíti ki építményekkel, a hajótest által létrejövő új minőségű teret használhatják az emberek.

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

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

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

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

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

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

~ +Pool (New York)

New York 2010-ben indított projektje a nyilvános uszoda hagyományainak felelevenítését tűzte ki céljául. A Family és a The Office of Playlab irodák vezetésével, közösségi finanszírozásban hozták létre a 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 van szükség, mert a folyó megtisztított vizét használná a létesítmény.

<http://hg.hu/cikkek/design/12200-osszeadjak-kozossegi-megmozdulas-a-new-york-i-medencehajort>

<https://www.kickstarter.com/projects/694835844/pool-tile-by-tile>

<http://www.pluspool.org/>

A vízre telepített uszodák hagyományait az elmúlt években kezdték feleleveníteni több európai városban, köztük Budapesten is. A 2009-ben megnyílt uszálystrand rövid életű volt, pedig a fővárosban korábban ez a fürdőzés forma elterjedt volt, már az 1810-es években is létezett⁸. Akkor még a Duna vizében lehetett fürödni, ez mára ellehetetlenült, de uszályok segítségével kiépíthetők 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. 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 programjaival nem tudott sokáig fennmaradni.

(Budapest-Uszálystrand, Bécs-BadeSchiff, Berlin-BadeSchiff, Koppenhága-Havnebade, Párizs, Zürich, New York-Floating Pool Lady)

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

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

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

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

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

⁸ Buza Péter: Fürdőző Budapest, 2006, Holnap Kiadó Kft., Budapest

~

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

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

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

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

~ Ljubljana (Szlovénia)

A szlovén főváros 2011-ben végrehajtott folyóparti fejlesztése összehangolt nagyléptékű beavatkozáshalmaz. Pár pontszerű folyómentén létrehozott plussz tér, befüggesztett elem vagy úszó plató, amik új közteret hoznak létre. Olyan közteret, amik intenzív kapcsolatban vannak a vízzel.

Rendezvényhajók (EASA 2006, Expo 96, Archipelago mozi, Teatro del Mondo). Pozíció szerepe, kapcsolódó funkciók, sikeresség okai?

Különböző építmények a rakparton, a lejutás segítése, a rakpart vonzóvá tétele, a kapcsolódási pontok keresése.

~

9 ~ további bibliográfia

Christoph Holzer, Tobias Hundt, Carolin Luke: Riverscapes: Designing Urban Embankments, Birkhauser Basel, 2008

Tracy Metz and Maartje van den Heuvel: Sweet & Salt: Water and the Dutch, Rotterdam, 2012

Koen Olthuis & David Keuning: Float! Building on Water to Combat Urban Congestion and Climate Change, Frame Publishers, Amsterdam, 2010

Kelly Shannon, Bruno de Meulder, Viviana d'Auria, Janina Gosseye: Water urbanisms, Martien de Vletter, SUN, Amsterdam, 2008

Budapest Duna-menti területeinek fejlesztési tanulmányterve, 2012, BKK, <http://www.bkk.hu/2013/04/jelentos-elorelepes-a-duna-partok-fejleszteseben/>

Budapest Duna-menti területeinek hasznosítási koncepciója, 2013, BKK, <http://www.bkk.hu/2013/04/jelentos-elorelepes-a-duna-partok-fejleszteseben/>

Duna menti területek összehangolt fejlesztése - tematikus fejlesztési program

<http://epiteszforum.hu/lyon-avagy-hogyan-szepitsunk-rakpartokat>

A dunai hajózás kézikönyve, RSOE, 2013, <http://dhk.rsoe.hu/download/dhk.pdf>

Topos 81, Water landscapes, München, 2012

