

## RAK-PART

# Fókuszban a belvárosi Duna

Somogyi Krisztina



fotó: Sebestyén László

A városok jellemzően víz és hegy közelségében, utak csomópontjainál alakultak ki. Budapest életében is meghatározó szerep jut a Dunának, amely tekintélyes folyamként volt határ és védelmi vonal, kereskedelmi útvonal és éltető-pusztító erő. Víz és város viszonya mindig is a városfejlesztési stratégiák egyik fő fókusza. A Duna és partja az Európa Kulturális Fővárosa vagy a Budapest Szíve pályázatok kulcseleme volt. Az EASA 2006-os, köz:hely című nyári programjának helyszínéül négyszáz hallgató bevonásával gondolkodtak a víznek hátat fordító város problémáján. *Janesch Péter* Partaszállás elképzelése, avagy a legújabb építészgeneráció VaLyó (Város és Folyó egyesület) beavatkozásai a kapcsolatterésés fontosságára hívják fel a figyelmet.

A Március 15. tér és a Parlament látogatóközpontjának kialakítása kapcsán is érzékelhető a nyitás a víz irányába, a víz VB fő helyszíne is a Duna-part lesz. 2015 végén lezajlott egy nyílt építészeti pályázat, amely a pesti belvárosi Duna-szakasz újragondolását tűzte ki céljának. A RAK-PART nyílt építészeti tervpályázat első üteméről *Dévényi Tamás* Ybl-díjas építész, zsűritagot kérdeztük.

**– Budapest és a folyó kapcsolata sokáig természetesen alakult. Mikortól érzékelhető a viszony megváltozása?**

– Ameddig a vízén valódi kereskedelmi élet folyt, amíg a pesti oldal valódi rakpart volt, szervesnek mondható a kapcsolat. Az hozott lényegi változást, amikor az ipart ki kellett vinni a belvárosból. Mi

legyen ott helyette? Az első jelentkező a gépkocsiforgalom volt, azonnal át is vette a terepet a harmincas évektől. Mára általánosan rögzült állapot, hogy az autó fontosabb, mint a gyalogos. A várost ma egy széles út választja el a folyótól.

**– A Reitter-féle rakpart tetején fut a pesti oldalon a 2-es villamos. Ez is probléma?**

– Bár a villamos látszólag tovább erősíti a távolodást, hiszen megjelent egy párhuzamos kötőpályás rendszer is, de a gyönyörű rakparti támfalrendszer ezt a kérdést pompásan megoldotta. A 2-es joggal került be a világ legszebb vonaljai közé. Fontos kérdés volt a RAK-PART pályázat előkészítése során a villamos útvonal átépítésének lehetősége. Az eredeti kiírás-



A nyertes pályamű a Korzó Tervezési Stúdió kft. munkája. Látvány: Éltető Zsófia

ban – a Tervtanács is vizsgálta – még a teljes rakpart, a világörökségi terület átépítése szerepelt, hogy Combinók végig tudjanak menni rajta. Építésként mi ezt nem támogattuk, kérésünkre *Szeneczey Balázs* főpolgármester-helyettes felkérte a BKK-t, hogy vizsgálják meg, valóban szükséges-e egy ekkora beavatkozás. Örömeinkre sikerült máshogy, kisebb magasságú villamosokkal megoldani a helyzetet. Nem lesz átépítés.

– *A középületek elhelyezéséből látható, hogy a Dunára sokáig mint főut-cára gondoltak. A hatvanas-hetvenes években a pesti oldalon a szállodák*

*telepítéséből az olvasható ki, hogy olyan exkluzív hely volt ez, ahonnan nézhetővé váltak a budai hegyek, a vár, a Citadella. Ma milyen szerepet szánunk a Duna-partoknak?*

– A városnak nincsen igazi gyakorlata a vízhasználatban. Voltak érdekes kísérletek, így homokos plázsok épültek, alkalmi eseményeket szerveztek (kiállítás, strand, szauna), amelyek megpróbálták felnyitni a szemeket arra, hogy itt van a lehetőség előttünk. A RAK-PART pályázat is azt erősíti meg bennem, hogy még mindig nincsen világos képünk arról, hogy a víz mire lenne alkalmas. Ma a rakpart autóterhelése hatalmas, közben a

A nyertes terv alkalmazkodik a város adottságaihoz



keresztirányú gyalogosforgalom is nőni akar. Korábban csak egy-két hajóállomás volt, de a víz sokak számára vált kívánatosá. Megjelentek a nagy üdülőhajók, amik pontoszerűen, de egyre nagyobb hosszon okoznak komoly és folyamatos gyalogos terhelést. A Dunára települt szórakozóhelyek száma nőtt, egyre több helyen kell keresztüljárni az úttesten.

– *Melyek voltak a RAK-PART pályázat kötöttségei? Mi volt a feladat?*

– Kötöttség és konkrétum sok volt, mert a főváros egy megvalósítható tervet szeretett volna. Határozottan és gyorsan akar lépni a pesti rakpart ügyében, ami egyfelől kiváló, másfelől persze okoz nehézséget is. A kiírás jól behatárolt helyre, a Kossuth tér–Fővám tér közötti partszakaszra szolt. Az előkészítés során megpróbáltuk tágítani ezt, hogy a teljes hosszal és mindkét oldallal együtt lehessen foglalkozni. Egy ötletpályázat a munka indításként örömteli lett volna, kinyitotta volna a gondolkodást. Pénz a teljes partszakasz megoldására azonban nem állt rendelkezésre. Ugyanakkor ez a belvárosi szakaszra vonatkozó építészeti tervpályázat az első üteme volt a több ütemben elgondolt átépítésnek.

A főváros megfogalmazta igényét egy vízi platformra, ami meghatározta, hogy mekkorák legyenek itt a létesítmények. Úszóműveknek hívjuk őket, betonból, alumíniumból vagy más anyagból is készülhetnek. Egy részük zöldfelület, más részük burkolt, harmadik részük pedig pavilon-szerű. Ezek az elemek szövetet alkotnak.

– *A pályaműveket látva többnyire hosszasan összefüggő úszóműveket terveztek, egy második part látszik a rajzokon. Volt-e olyan elképzelés, amely egészen máshogy gondolkodott?*

– A kiírásból kiolvasható, hogy a főváros minél nagyobb, összefüggő pontonrendszer kialakulását preferálta. Én ezt úgy értelmeztem, hogy ha a város a rakpartot nem tudja visszaszerezni az autótól, akkor létrehozna a vízben egy pszeudo-rakpartot. Ezzel a zsűriben többen nem értettünk egyet, szerintünk nem lehet cél, hogy kialakuljon egy csatorna a part és az étellel telt platform között. Volt egy terv, amely egészen másképpen értelt. Nem zártuk ki a zsűrizésből, bár több ponton sem felelt meg a kiírásnak. A felvetés szerint a gyalogos-autóközlekedést nem a térben, hanem az idő-

ben kell szétválasztani. Megvizsgálva a mozgásokat a városban, a tervezők azt javasolták, hogy napszakonként, illetve alkalmanként kell meghatározni a rakpart forgalmát. Egy üzemeltetési mátrix mellett érveltek: a reggeli és késő délutáni csúcsban a rakpart az autósoké, de a köztes időkből a gyalogosoké. Ha kellő gondossággal van megtervezve ez a zóna, akkor olyan felületek jönnek létre, hogy nincs szükség túl sok platformra. Szerintem ez az okos gondolkodás. Egy olyan modell, ami a világban sok helyen már működik. Az értékelésben azonban elvárás volt a vízi platformok telepítése, így ez az értékes felvetés nem nyerhetett.

**– Megváltozik a rakparton a forgalom?**

– A gépkocsiforgalom csillapított lesz, 2x1 sáv egész nap. Az autók ugyanígy továbbra is elvágják a várost a parttól, de a kisebb sebesség miatt szelidebben. Ez a helyzet azzal a következménnyel jár, hogy a városi élet kellékeit ki kell rakni a platformokra, ahol létrejön egy olyan független, a Dunával párhuzamos világ, ami maga a jó élet, ahol sétálni lehet, növények vannak, és közel a víz. Városi tér lesz, a kiírás értelmében tizenöt százalékban jelenhet meg rajta valamilyen üzlet, étterem. Szerintem ez nem vízpart. Furcsa helyzet: nem is hajó, nem is part, nem is sziget. Az értelmezés okoz nehézséget. A pályázat alatt eszembe jutott egy érdekes előzmény: *Janáky István* EXPO-konceptiójában (1993) hajókat kötött volna össze, abból akart létrehozni egy nagyon hosszú, ideiglenes valamit. Benne volt ebben a RAK-PART kiírás ösztönzője, de azért volt számomra szimpatikusabb, mert ideiglenesnek gondolta, és meglévő anyagból épült, aminek a viselkedését, tehát az összekapcsolt hajókat, ismerjük. A hatalmas platformok rendszere azonban újdonság, a Duna természete miatt ezek mérnökiileg problematikusak, nem tudjuk, hogyan viselkedik egy több száz méter hosszú, több híd alatt is átfutó felület. A zsűriben nem is támogattuk, hogy a vízművek a hidak alatt is átmenjenek pedig nagyon sokan ezt javasolták.

**– Miért gondoltátok ezt a lehetőséget tévedésnek?**

– A hidaknak is van aurája. Nem szerencsés, ha egy másik minőség ebbe belóg, nem hagyja kellően érvényesülni. Általában fontos szempont volt a bírálóknak az új, tervezett elemek és a meg-



A Vigadó előtti tér nyitott maradt a nyertes pályaműben

lévő város viszonya. Nem értékeltük jónak azokat az elképzeléseket, amelyek teljesen átalakították volna a Vigadó teret, vagy valaki például a Széchenyi téren hatalmas fedett lépcsősort vezetett volna le a Dunához, vagy a hídról közvetlenül egy kanyarral vitte volna le a forgalmat a partra, mert bezavart volna a meglévő tér tengelyes szerkesztésébe. A problémák azonosításával jutottunk el a nyertes tervig, amely bár építészeti értelemben nem a legizgalmasabb, mégis okos, kellőképpen érti és tiszteli a meglévő épített környezetet.

**– Kik nyerték a pályázatot? Mi volt a meggyőző a munkájukban?**

– A pályázat titkos volt, így mi is a borítékbontáskor tudtuk meg, hogy a nyertes a Korzó Tervezési Stúdió, egy fiatal tájépítész csapat (vezető tervezők: *Grabner Balázs, Terhes Dénes, Noll Márton, Nyéki Anikó, Ercsényi Balázs*), akik nem ismeretlenek a főváros számára, mert a fonódó villamos kapcsán ők csinálták a közterület-rendezéseket. A nyertes terv a város meglévő világát értékének megfelelően kezeli. Nincsenek irritáló beavatkozások, az alkotók jól érzékelik a hangsúlyokat. A vízi létesítményeik mértéktartóak, mennyiségben is, minőségben is. A parti sávot szépen és okosan szakaszolják. Várost építő struktúrát hoztak létre. Szép, kiegyensúlyozott munka, és – ami nagyon fontos volt a fő-

város szempontjából – megvalósítható, azaz nem tartalmaz problémás fejlesztéseket. A pályázat elkészítéséhez nagyon sokféle tudást kellett integrálni. A nyertes tervben a szakágak együttműködése kiegyensúlyozott, megnyugtató.

**– Második lett az Erik van Egeraat iroda terve. A neves holland építész már sokszor dolgozott Budapesten, az ING számára tervezett irodaházai a Paulay Ede utcában, majd a Dózsa György úton is figyelmet keltettek. A harmadik a Finta és Társai Építész Stúdió a Garten Stúdióval közös terve lett. Az építésziroda vezetője, Finta József a Duna-part több szállodáját is tervezte így az első, 1969-es Intercontinentalt is. Milyennek látod ezek tartalmát?**

– Építészeti értelemben izgalmasabbak voltak, mint a nyertes terv, mindketten jeleket próbáltak létrehozni. Van azonban egy nagyon fontos kérdés, amit nem lehet megkerülni. Nevezhetjük-e ingerszegénynek a Duna-partokat? Szüksége van-e ott nagy látványelemre? Az én véleményem szerint nincs. Ahhoz, hogy a hidak, a maguk hatalmas, férfias egójukkal érvényesülni tudjanak, nem szerencsés, ha alatta egy másik ego vonul keresztül. A visszafogottabb fogalmazást tartottuk értékesebbnek. Mind a két építészeti terv nagy platformokat tervezett: Fintáék egy egyszerű kifliformát, Egeraaték egy egzaltált kortárs alkotást. Maguk



Tervezők: Grabner Balázs, Terhes Dénes, Noll Márton, Nyéki Anikó  
Munkatársak: Major Imola, Tézli-Szabó Franciska, Varga Viktória

az objektumok önmagukban értékesek voltak, de kissé narcisztikusak, erre nincs ott szükség a városban. Mindketten a Lánchíd alatt és az Erzsébet híd alatt is végigvontatták művüket. Ez a döntés csatornásítja a Dunát a pesti nézet szempontjából, elépíti az átlátási pontokat, így a Vigadó előtt szertünk nem szabad építeni.

**– Mondtad, hogy a két parttal nem foglalkozhatott a pályázat. Ugyanakkor, a pesti rakpart fő nézete Budáról adódik. Tehát nem csak pesti rakpartról nézzük a vizet és Budát, hanem a túlparttól majd az új építményt. Szempont volt ez a nézet?**

– A kiírás deklaráltan nem foglalkozott a túloldali nézettel, de természetesen a zsűritagokat foglalkoztatta. Az egybefüggő platform ellen megfogalmazott véleményünket az is indokolja, hogy megépülésével Budáról nem látszana az eredeti part. A pszeudo-rakpart válna a túlsó oldalról a pesti oldal valódi határává.

**– Volt érdekes, új, meglepő eleme a pályázatoknak?**

– Néhányan felvetették, hogy a kisérdőalatti ki lehetne hozni a Vigadó térre, ott összekapcsolni a 2-es villamossal. Gyönyörűséges dolgot jelentettek meg, a kisérdőalatti az alsó rakpart szintjére érkezhethetne. (Az elképzelés a BKK egy korábbi tanulmányában már felvillan.) Milyen

fantasztikus lenne kinyitni az egészet, kijönni egy alagútból, kiszállni a vízparton. A zsűri sajnos elvetette, mert egyes megvalósíthatósági tanulmányok nagy kockázatot láttak benne, esetlegesen az egész metró elöntené a Duna. Ezt tényleg nem lehet vállalni, bár nehéz elhinni, hogy ne lenne rá műszaki megoldás. És persze a megépítés mérhetetlenül drága volna. De egy ilyen elem nagyon különös világot hozott volna a rakpartra, ikonikus lett volna és mégsem építészeti formafogvatásról lett volna szó.

**– A Duna tekintélyes méretű folyam Budapestnél. Ez a nagyság fontos látvány, adottság. Nem ront-e ezen az élményen, ha a rakpartot beljebb toljuk, azaz végeredményben leszűkítjük a vízfelület látványát?**

– Sajnos egyet kell értek veled. Ismét egy érv az egybefüggő platformok ellen, a nyertes terv mellett. Az volt a szándék, hogy ne egy nagy vízi tárgyként jelenjen meg, amit építünk. A Margit hídtól északra három-négy hajó is van egymás mellett, picit zsúfoltan, de ez a víznek természetes velejárója. Jó ha él a víz, jönnek-mennek a hajók, állandó a változás. Az állandó vízi építmény könnyen szigetté válhat, egy nagy sziget jelentősen megváltoztatná a Duna-képet. Szerintem is fontos lenne látnia mindenkinek, hogy Budapest attól fantasztikus, hogy nagy a folyója.

**– A víz látványához hozzátartozik a színe. Az elmúlt évtizedben megépült szennyvíztisztítóknak köszönhetően látványos a változás. Vonzza a tekintetet. A Duna élővilága is megváltozott. A kialakítandó zöld felület tovább fokozza majd a biodiverzitást.**

– Fantasztikus tény, hogy megtisztult a Duna. Erre vigyázni is kell. Az új platformnál a karbantartás, a tisztítás nagyon fontos feladat lesz, különben a part és a vízművek között fog összegyűlni a sok uszadék. A növényvilág ezen a felületen biztosan megjelenik, ez pályázati követelmény volt, de itt is az a kérdés, hogy miként jelenik majd meg ez, hogy ne vigye el a sziget-jelentés irányába a rakpartot. Jó lenne megfogalmazni ezt a harmadik karaktert. Attól válhatna ez az egész egy budapesti csodává, ha se nem sziget lenne, se nem hajó. Éppen a zöld lehet alkalmas arra, hogy ez a hatás kialakuljon. Nyilvánvaló, hogy a márdarvilág számára ez egy zseniális hely lesz az összes következménnyel együtt. A karbantartás nagyon fontos azonban, ezt nem győzőm hangsúlyozni.

**– Úgy tudom, hogy a főváros megkezdte a tárgyalást a nyertes pályázóval, feltehetően elindul az építés, ami komoly pozitívum. Ugyanakkor a veled való beszélgetésből is kiderül, hogy számos kérdésben még nincsen egyetértés, több helyzet is tovább mérlegelendő, mondjuk úgy: a víz még megfejtésre vár. Egyetértesz azzal, hogy maradt még min gondolkodni város és víz kapcsolatáról?**

– Szó nincs arról, hogy abba kéne hagyni a gondolkodást, és mindig lehet bízni abban, hogy még lesznek apróbb változások. A Duna, mint általában a folyók, tényleg egy rejtélyes valami. Élőlény. Amit most látsz, a következő pillanatban már nem látod. Állandóan változik. Ez csodálatos. De nem emberszerű. Talán emiatt alakult úgy, hogy a víz praktikusán kezelt dolog a város életében. A halász számára közeg, egy hajós számára út. Miközben ezerszer több annál. Tényleg kiismerhetetlen. Misztikus oldalával nehéz mit kezdeni. A város már több évtizede elvesztette szerves kapcsolatát a folyóval, ezt most megpróbálja újra definiálni. Tanulóévek következnek. A mostani távolságtartó helyzethez képest egy lépést teszünk a Duna felé. Hatalmas dolog valósul meg, esélyt teremtünk, hogy egy másfajta viszony alakuljon ki a folyónkkal. ●