

II. Mestermunka dokumentáció

Bevezetés

A mestermunka célja, hogy az értekezésben lefektetett módszertani alapok alkalmazhatóságát bizonyítsa. A városi infrastruktúrák újrahasznosításáról szóló tervezési módszertan működését a szerző egy kiállítás keretein belül fogja igazolni; ez a kiállítás lesz az értekezéshez kapcsolódó mestermunka.

A kiállítás a szerzőnek a városi fizikai hálózatok rejtett tartalékaival és ezek átalakíthatóságával foglalkozó alkotói tevékenységét tekinti át; bemutatja, hogy az értekezésben leírt módszertan működésbe hozható és eredményesen használható. A kiállítás a szerző három saját esettanulmányával illusztrálja, hogy a város hálózataiban rejlő kihasználatlan tartalékok átértelmezhetők, és képesek új funkciót is ellátni az eredeti működés befolyásolása nélkül.

A mestermunka kiállítás jellegű formátumát az a cél indokolja, hogy a városi infrastruktúrák újrahasznosításának módszertana minél szélesebb körben, minél közérthetőbben és minél elérhetőbb módon legyen megosztva, hiszen a módszertant is az a szándék hívta életre, hogy segítse és tudatossá tegye az ilyen jellegű városi innovációk létrejöttét.

A jelen mestermunka-dokumentáció a kiállítás logikai és tartalmi felépítését rögzíti a szerzőnek a kutatáshoz fűződő alkotói tevékenysége tükrében. A kiállítás három lépésben, három különálló esettanulmányban mutatja be a városi infrastruktúrák tervezési módszertanának gyakorlati eszközeit és módjait. Az egyes eseteknél ismertetésre kerülnek az alkalmazott módszerek, az alkalmazás tanulságai és a tanulságokból levont következtetések, eredmények is.

25-28
Április
2017

VÁROSI RECYCLING

Workshop és konferencia

Nincs elég ülőhely a köztereken?
Szívesen átalakítanád a telefonfülkéket?
Csinálnál szabadtéri mozit egy óriásplakátból?

Az esemény sztárvendégei:

ALFREDO BRILLEMBOURG
H3T Architekti

Mentorok és előadók:

Hello Wood • Ivócsap Projekt
Téreltérítés Munkacsoport
Újirány • Bach Péter

Regisztráció:

www.hellowood.eu

Április
14-ig

Szervező:

**HELLO
WOOD**

Partnerek:

TECHNIKA



Az esemény plakátja, forrás: Az esemény szervezői

1. A városi infrastruktúrákban rejlő lehetőségek felfedezése Városi Recycling Workshop és Konferencia

Az első lépés tudatosítani a tervezőkben a városi infrastruktúrákban rejlő kihasználatlan tartalmakat, azaz a város rejtett erőforrásait. További cél annak felismertetése, hogy az emberek viselkedéséből és hátrahagyott nyomaikból következtethetünk rá, hogy a köztereken milyen igények kielégítésére van szükség.

A tervező feladata ez esetben olyan nyilvános eseményeket, például konferenciákat és workshopokat szervezni, olyan párbeszédet generálni, amelyek a városi infrastruktúrák hálózatoságáról, a városban rejlő kiaknázatlan lehetőségekről szólnak. A nyilvános események során arra kell törekedni, hogy a városlakók számára kézzelfoghatóvá váljanak mind a közterek kielégítetlen igényei, mind a város rejtett erőforrásai. Egy ilyen esemény segítségével köztéri megfigyeléseket és tapasztalatokat tudnak egymással megosztani a résztvevők. Ez a fajta tudásmegosztás nemcsak a városi infrastruktúra újrahasznosítások témakörének megismerésére és beágyazására jó módszer, hanem a köztéri alkotókultúrát és a városhoz való jog érvényesítését is erősíteni lehet vele.

Az első lépést illusztráló esettanulmány a Városi Recycling Konferencia, amely 2017. 04. 25-28 között Budapesten a Zichy-kastélyban került megrendezésre. A szerzőnek az esettanulmányhoz fűződő alkotói tevékenysége: a konferencia és workshop eseményének szervezése, tartalmának összeállítása, valamint az esemény lebonyolítása.

1 A Hello Wood egy építészeti és design alkotócsoporthoz, amely 2010 óta szervez nyári egyetemeket, kurzusokat és előadásokat építészeti témában Magyarországon. Emellett egész évben tervező stúdióként működik, ahol elsősorban ideiglenes, egyedi fainstallációk és építmények tervezésére és kivitelezésére összpontosítanak. Forrás: A Hello Wood saját weboldala. Letöltve 2018. április 18. <http://www.hellowood.eu/>.

A városi infrastruktúrák újrahaznosításával és a tervezési metodikába való átültethetőségével foglalkozó doktori kutatásom részeként – a Hello Wood¹ építészeti és design alkotócsoportjával közösen – szerveztem egy négynapos szakmai eseményt Városi Infrastruktúra Recycling címen. A konferencia és workshop 2017. április 25. és 28. között zajlott az óbudai Zichy-kastélyban. A workshop tervezési helyszíne, a Flórián tér is a közelben került kiválasztásra. A nyitó- és zárónapon a meghívott előadók, workshop-vezetők és diákok prezentálták a témába vágó elméleti és gyakorlati eredményeiket, a két konferencianap között pedig egy rövid műhelymunka keretein belül recycling jellegű infrastrukturális alkotások készültek. A kutatási téma feldolgozásában komoly előrelépést jelentett egy ilyen esemény szakmai felelősként való kitalálása, megszervezése és megvalósítása (természetesen a Hello Wood csapatával szoros együttműködésben, akik nélkülözhetetlen szakmai és szervezeti háttérrel adtak hozzá).

A Városi Recycling workshop és konferencia ötletének, tartalmának kidolgozását és az esemény megszervezését a Hello Woodot képviselő Janota Orsolyával, Karig Fruzsínával és Pozsár Péterrel közösen valósítottuk meg mintegy három hónap alatt. A program előkészítése során arra törekedtünk, hogy az előadásokon túl olyan aktuális munkákat is bemutassunk, amelyekkel érzékeltethető, hogy pontosan mit értünk a városi infrastruktúrák újrahaznosítása alatt. A szakmailag érintett előadók meghívása mellett ezért olyan workshop szervezése mellett döntöttünk, amely kis léptékben, kísérleti jelleggel modellezni tudja az infrastrukturális tervezés oktatási lehetőségeit.

A konferencia és workshop eredményei egy olyan kritériumrendszerrel lettek vizsgálva, amely oktatási, valamint tervezésmódszertani szempontok szerint elemzi az esemény előadásait és eredményeit.

A Városi Recycling Workshop és Konferencia felhívása

A Városi Recycling című konferencia és workshop célja, hogy a kortárs városfejlesztési, urbanisztikai szemléleteken belül egy elsősorban szokatlan, de alapvető funkciót betöltő városi rétegre fókuszáljon; az infrastruktúrára. A városi infrastruktúrák segítségével jut el hozzánk a vezetékes víz, de a tömegközlekedés, az elektromosság, a hulladék-szolgáltatás, sőt maga az információáramlás is ide sorolható, melyeknek mind vannak közterületen levő nyomai, elemei. Ahogyan a kortárs építészet és urbanisztika is igyekszik nyomon követni az emberek egyre gyorsabban változó igényeit, úgy az infrastruktúrákat is folyamatosan fejlesztik a városok.

A meglévő, de alulhasznált városi infrastruktúrák átalakítása, a város működéskébe való újrapcsolása sok esetben gazdaságosabb és gyorsabb megoldás, mint egy teljesen új infrastruktúra kiépítése. A városi infrastruktúrák avulása és újrahaznosítása egy természetes evolúciós folyamat, egyidős az első településekkel. A téma kortárs jelentősége a túlnépesedésen, a városok ötven évre előre látható mennyiségi és minőségi növekedésén, valamint a mai technológiai fejlődés növekvő igényein keresztül érzékelhető. Az ilyen jellegű alkalmazkodó és újrahaznosító urbanisztikai szemléletet járja körbe a konferencia tematikája, amely városfejlesztéssel foglalkozó szakembereknek, tervezőknek is éppen olyan releváns lehet mint bármely városlakónak, aki szeretné egy új, sokak számára láthatatlan rétegét felfedezni városának.

Urban Curiosity

A köztéri hacking- és recycling-jellegű innovációk jellemzően alulról szerveződnek, például egy-egy installáció-szerű, D.I.Y. köztéri alkotásként ütök fel a fejüket, vagy kis léptékben, akupunktúra-szerűen terjedhetnek a köztereken. A város kihasználatlan erőforrásai, illeszkedve a mai sharing economy és open source kultúrába, újabb és újabb funkciókat kapnak a felhasználóktól. A városi userek célja, hogy az adat- és infrastruktúra megosztás minél szélesebb körű és minél hatékonyabb legyen, online és offline platformokon is.

A nyitóelőadásokkal kezdődő háromnapos workshop, valamint a zárókonferencia is a városi recycling elméleti és gyakorlati megközelítésére is hangsúlyt fektetnek; tervezőként, városfejlesztéssel foglalkozó szakemberként és városi "felhasználóként" is becsatlakozhatnának a résztvevők a konferencia által kezdeményezett diskurzusba. Ennek a témakörnek a bemutatásával célunk, hogy a résztvevők szabadon merjék használni fantáziájukat és kreativitásukat a város legtöbbet használt felületein, a közterületeken is.

A program menete

A workshop keretein belül, 3-5 fős csoportokban, akiknek a munkáját témában jártas hazai építészek segítenék mentorálásukkal, lehetőséget nyújtunk designer szakirányú egyetemi hallgatóknak arra, hogy ezt az újfajta városi látásmódot elsajátítsák és alkalmazzák. A hallgatók csapatokban jelentkezhetnek egy nyílt, bő egy hónapos pályázati időszak keretében. A kétnapos műhelymunka keretében minden csoport egy-egy, előzetesen kiválasztott köztéri infrastruktúra elemet hasznosítana újra. A kiválasztott üresjáratban levő városi erőforrások átalakítása prototípus-szerűen fog megvalósulni, a workshop beélesztett alkotásai egy köztéri kiállításaként kerülnek a harmadik napon bemutatásra. Az elkészített infrastrukturális beavatkozások kihelyezése után a csoportok terepmunka-szerűen megfigyelnek és rögzítenek a gyalogosok reakcióit, véleményét, amelyeket a workshop lezárásaként kiértékelnek. A workshop projektjei a konferencián bemutatásra kerülnek, a csoportok és a meghívott előadók részvételével egy kerekasztal-beszélgetés során lenne lehetőség szélesebb körű szakmai értékelésre és a projektek utóéletének megfogalmazására.

A konferenciára több külföldi és hazai, a városi infrastruktúrák viselkedésével és átalakításával foglalkozó építész és urbanistát hívunk meg, akik egyrészt tervezési praxisukban, másrészt elméleti, egyetemi oktatói tevékenységük során foglalkoznak alternatív városfejlesztésekkel. Az esemény kiemelt vendége Alfredo Brillembourg a zürichi ETH építészeti és urbanisztikai tanszékének vezetője és az Urban Think Tank építész iroda alapítója.

1. NAP (ÁPRILIS 25, KEDD):

09:00 - 14:00 - Helyszín bejárások (Flórián tér)

16:00 - 19:00 - Nyitó előadások (Zichy kastély)

H3T Architekti, Bach Péter, Téreltérítés Munkacsoport,
Tihanyi Dominika (Újirány), Pozsár Péter (Hello Wood),
Zétényi Zsófia (Ivócsap Projekt)

2-3. NAP (ÁPRILIS 26-27. SZERDA-CSÜTÖRTÖK):

10:00 - 16:00 - Tervezés / kivitelezés workshop (Zichy kastély és Flórián tér)

3-5 fős diák csapatok megtervezik és megvalósítják akciójukat

16:00 - 18:00 - Konzultáció mentorokkal

Mentorok: Újirány Csoport, Bach Péter, Téreltérítés
Munkacsoport, Pozsár Péter (Hello Wood), Zétényi Zsófia

4. NAP (ÁPRILIS 28, PÉNTEK):

Záróesemény (Zichy kastély)

16:00 - 18:00 - Workshop csapatok záró prezentációi

18:00 - 19:00 - Alfredo Brillembourg előadása

19:00 - 20:00 - Kerekasztal beszélgetés, Moderátor: Muszbek Johanna

Szervezők:

Pozsár Péter (Hello Wood) az esemény vezető szervezője

Janota Orsolya (Hello Wood) az esemény projektmenedzsere

Karig Fruzszi (Hello Wood) az esemény projektmenedzsere

Zétényi Zsófia (Ivócsap Projekt) az esemény szakmai felelőse

Emma-Rose Crampton (MOME) az esemény grafikai felelőse

Mentorok:

Lakner Antal, Horváth Olivér, Szőke Zsófia (Téreltérítés Munkacsoport)

Szohr Gábor (Újirány Csoport)

Zétényi Zsófia (Ivócsap Projekt)

Pozsár Péter (Hello Wood)

Konferencia – az előadók tervezési módszereinek értékelése

A workshop és az egész esemény megnyitására az első napon egy magyar nyelvű előadássorozatot szerveztünk, amelyet elsősorban a diákcsoportoknak szántunk inspirálódásra, továbbá a mentorokkal való megismerkedésre. A záróesten összefoglalás gyanánt a workshop értékelése és egy kerekasztal beszélgetés mellett az esemény díszvendégének, Alfredo Brillembourgnak az előadása hangzott el.

Az előadók mind olyan hazai és külföldi építészek és képzőművészek voltak, akik projektjeikben a köztér szokványostól eltérő használatával foglalkoznak. Az itthoni meghívottak (Bach Péter, Újirány Csoport, Téreltérítés Munkacsoport) mellett előadást tartott a H3T Architekti, egy cseh építésziroda is. Az esemény zárónapján a fő előadást Alfredo Brillembourg, az ETH Zürich professzora és az Urban–Think Tank építésziroda alapítója tartotta az építészeti inspirációról, illetve a saját kisléptékű, de annál nagyobb hatású építészeti projektjeiről.

Annak érdekében, hogy feltérképezhessük a kutatási téma módszertani lehetőségeit, a felsorolt előadások, tervezői tevékenységek az alábbi kérdések segítségével kerültek elemzésre:

i. Azonosulás a témával

Mennyiben érthető, befogadható maga a témameghatározás azok számára, akik már rendelkeznek ilyen megvalósult projekttel? Mennyiben azonosulnak az előadók a témafelvetéssel?

ii. Tervezői motiváció

Az egyes előadóknak mi az egyéni motivációja, mi áll tervezőmunkájuk hátterében? Felfedezhető-e valamilyen közös vonás, tendencia a tervezők elgondolásaiban?

iii. Tervezési módszer

Van-e az előadóknak olyan tervezési módszere, amely túlmutat az egyes projektek tartalmán vagy az alkotók egyéni ars poétikáján, és mint olyan, továbbadható hasznos tudás, amit többek között oktatási keretekben is fel lehet használni?

A konferencia előadásainak összehasonlító vizsgálata - táblázat

Előadó/tervező	Tihanyi Dominika, Újirány Csoport	Horváth Olivér, Lakner Antal, Szőke Zsófia, Téréltérítés Munkacsoport
Bio	A Millenáris Park tervezése során alakult Újirány Tájépítész Csoport alapító tagja, vezető tervezője, a BME és a MOME oktatója, kutatási területe a kreatív stratégiák és a köztéri művészet szerepe a városrehabilitációban.	Alkotócsoporthoz, kulturális tér és oktatási program. Lakner Antal térélmélettel és téralakítással foglalkozó kurzusából kiindulva elsősorban szakemberek és a lokális térhasználók bevonásán alapuló, nyilvános helyszíneken megvalósított projekkel foglalkozik, melyek célja a városi és az intézményi terek ráébredő jellegű eltérítése, a köztérhasználati formák újraértelmezése.
Felsorolt projektek/ feldolgozott témakör	Teleki tér felújítása közösségi tervezéssel, Millenáris Park rehabilitációja, "Ön itt áll" ortofotó projekt, egyéb kisléptékű rehabilitációs célú művészeti projektek a Palotanegyedben	Fusicity konferencia és workshop, Szmogreduktor, Ernstmászás, Mátyás-szellőző, Sick Museum Syndrome stb.
Előadás címe	Rekonstruált városi szituációk	Bemutató előadás
Azonosulás a témával: Mennyiben érthető, befogadható maga a téma-meghatározás azoknak, akik a kutatás értelmében rendelkeznek ilyen megvalósult projekttel? Mennyiben azonosulnak az előadók a témafelvétellel?	A köztér önmaga kommunikációs infrastruktúráként jelenik meg, azt az adottságot felhasználva, hogy a városlakók találkozóhelye, társas kapcsolatainak platformja. Az újrahasznosítás, vagyis városi recycling a köztér művészeti eszközökkel történő átértelmezése során valósul meg, az általános használaton túl új olvasatokat ad, amelyek párbeszédet, új aktivitást, játékot ösztönöznek.	Az alternatív használat, az infrastruktúrák átalakítása a felhasználók szemszögéből indul ki. A projekteket mindig valamilyen hiány vagy akadály leküzdésére irányuló, hely-, illetve közösségspecifikus törekvés, vízió inspirálja, amelyre egy új narratíva készül, egy párhuzamos valóság infrastruktúrája. Ez az összes többi felmerülő alternatív használatra és olvasatra is bátorítólag hat.
Tervezői motiváció: Az egyes előadóknak mi az egyéni motivációja, mi áll a tervezésük hátterében? Felfedezhető-e valamilyen közös vonás, tendencia a tervezők munkájában, gondolataiban?	A városfejlesztés nagyobb léptékű rehabilitációjának meg támogatása játékos, alacsony költségvetésű, kisléptékű, művészeti tartalmú köztéri beavatkozásokkal. A projektelemek a helyszín és az időintervallum tekintetében is tematikusan, folyamatosan készülnek kommunikációra a helyi lakosságot; közösségépítésre ösztönöznek, ezáltal segítik az átfogó rehabilitációs projekt jobb beágyazódását, sikerességét.	Sok esetben egy létező problémára adnak abszurd, működést szimuláló választ, mely valójában a probléma természetére hívja fel a figyelmet, és önkéntelenül is bevonja az arra járó embereket. Az akaratlan vagy szándékos részvétel által elindul egy kommunikációs folyamat, amelynek a kifizetése kitart a lelepleződés után is (ha van ilyen). „Mi lett volna, ha ...?” „Mi is tudunk ilyen csinálni...!”
Tervezési módszer: Van-e az előadóknak olyan tervezési módszere, amely túlmutat az egyes projektek tartalmán vagy az alkotók egyéni ars poetikáján, és mint olyan továbbadható, hasznos tudás, amelyet többek között oktatási keretekben is fel lehet használni?	A köztéri művészeti beavatkozások a városrehabilitáció (társadalmi, szociális célú városfejlesztés) keretrendszerében kettős szerepet töltenek be: a helyhez kötődő problémák inspirálják őket, a megvalósulásukkal pedig a problémákról való közösségi párbeszédet kezdeményeznek, ami a lakosság identitásépítését és a rehabilitációs program helyi adottságokra való optimalizálását segíti elő.	Egy problémára, létező igényre nem mindig a racionális megoldások a legcélravezetőbbek, különös tekintettel arra, hogy sohasem lehet olyan igényeket találni, amelyeket mindenki a sajátjének érez. Ezzel szemben egy új városi narratíva, amely mindenkit megszólít, mert nem az igényt célozza, hanem a problémákat, még ha a fikció és a valóság határán egyensúlyoz is, pozitív kimenetelt ígér. Vagy a beavatodás rituáléjával zárul, vagy a realitás talajára lép, mint működő és bevált kísérlet.

Bach Péter	Karel Harazim, Tomáš Madro, H3T Architekti	Alfredo Brillembourg, Urban - Think Tank
A SZE (Győr) docense, korábban a BME Urbanisztika Tanszék, ezen belül az Urban Future Laboratory oktatója, a Fusion Architect építésziroda alapítója. Oktatási tevékenysége és doktori kutatása során is a városi rendszerek feltörésével, nyílt forráskódjának átprogramozásával foglalkozik.	A prágai építésziroda kisléptékű, ideiglenes projektekre specializálódott, amelyeket a tervezéstől a kivitelezésig saját kezűleg visznek végig. A projekteket leginkább különleges elhelyezésük okán lehet felismerni, ilyen módon ütköztetik a megszokott, elfogadott használatot a valós fizikai tér adta lehetőségekkel.	A zürichi ETH építészeti és urbanisztikai tanszékének vezetője; az Urban-Think Tank nemzetközileg elismert, szociális építészettel és kísérleti urbanisztikai beavatkozásokkal foglalkozó építésziroda alapítója és vezető tervezője. Az Urban-Think Tank iroda kiemelt témája a városok informális részeinek, rétegeinek átfogó, infrastrukturális vizsgálata, a fejlődő országok szegregált és fejlett városrészei közötti kapcsolat újraépítése.
#Hacking the City című doktori disszertációjában a város mint komplex hálózat kódjának feltörésével, átprogramozásával, ennek gyakorlati és elméleti alapjaival foglalkozik.	Híd-hinta, Teaház egy elhagyott daru tetején, Városi budik szép kilátással, Köztéri padátalakítás, Volavka gyalogshíd (mind prágai alkotások), Pavilonok, Köztéri szaunák stb.	Xaranca Pavilion, Metro Cable, Empower Shack, Mobile Agora, Swissnex Parklet, FAVA Iskola autista gyermekek részére, Vertikális tornacsarnok stb.
#Hacking the city #Urban recycling	Bemutató előadás	The Anxiety of Influence - Small Moves
A városnak az általános rendszerelmelet segítségével történő modellezése a jelenlegi kutatás egyik fő forrását képezi, és a konferencia témájával is összhangban van. Az ezt tárgyaló előadás a fentiekben túl a városi hálózatok recycling lehetőségeit, ezek megalapozottságát is vizsgálta.	Az alkotók olyan helyeket és helyzeteket céloznak meg közösségi funkciókkal és tesznek nyilvánossá, elérhetővé, amelyek eredetileg e célra nem vagy csak mérsékelt módon felelnek meg. A cél a szociális interakció terének létrehozása és felerősítése, azáltal, hogy egy meglévő téri helyzet egy odahelyezett épített elem kiegészítésével új köztéri funkciót kap.	Kisléptékű projektjeik az építészeti szerepének változását hangsúlyozzák. A jelenlegi és a jövőben várható globális változások miatt az építésznek egyre inkább a lehető legegyszerűbb és legkevesebb eszközzel kell gyors válaszokat adnia lokálisan felmerülő igényekre. Mindezt a helyi adottságok és erőforrások átalakításával, újraértelmezésével és a lakosság részvételével.
A nyílt forráskódú városstervezés, a hacking az újrahasznosítással szorosan összeköthető fogalom. A város komplex rendszerének informális részét, kihasználatlan hulladékként aposztrofálható, elavulásra ítélt tartalmait alakítja át. A keletkezett elemek új anyagok/ objektumok is lehetnek, de az innováció akár egy új, alternatív használatot is jelenthet.	Az alkotók motivációja a klasszikus, hétköznapi építészeti munka által okozott fásultság elkerülése, saját bevallásuk szerint egyfajta építészeti mentálhigiénés, de egyben szociális tevékenység, amelyet szabadidejükben végeznek. A projektek saját kezű kivitelezésének ez az egyik oka, a másik, hogy gyakran a legalitás kereteit felrúgva készítik és építik fel installációikat.	Fontos, hogy a tervező a helyi emberi tudást és praktikumot helyezze előtérbe az önmegvalósítás helyett. Az utánzástól való félelem (erre utal az előadás címe) így értelmét veszíti, (a mérnöki képzettség mellett) a helyi tudásból kell és szabad inspirációt szerezni. Ezzel a lakossággal, vagyis az épített is motiválható a kivitelezésben való részvételre.
A városi hacking lételeme a humor (leleményesség). Az innováció szokatlan forrásból fakadóan, amely a város komplex rendszerének informális tartalmait takarja, akaratlanul, sőt szükségszerűen is teljesül, emiatt taktikának tekinthető. A hacking az upcycling folyamatával is jellemezhető, amely újrahasznosítás által érték növekedést okoz, míg a másik eset, a downcycling, amortizációval jár.	A tervezési módszer egyszerű: közösségi időtöltésre alkalmas, de közvetlenül elérhetetlen vagy kihasználatlan helyzetet kell találni, amely vonzó az addigi elérhetetlensége miatt, és új funkció esetén hozza magával a használatot, a nyilvánosságot is. Az ideiglenesség ellenére (az engedély nélkül, gerillaakcióként megvalósuló projekteket gyakran lebontatja a hatóság) a médiában és a lakosokban fennmarad az emléke, és a város „meghódítására”, kreativitásra biztatja az embereket.	A tervezési módszer alapja a tervezést megelőző kutatás. A kutatásban a helyi épített és természeti környezetet is vizsgálni kell, annak hagyományaira, tanulságaira külön kitérve, de emellett a szociális és gazdasági viszonyok elemzése is fontos. Így teljes képet kaphat a tervező arról, hogy a felmerülő problémára mit, miből, kikkel és hogyan tud megtervezni és megépíteni. Az építész egyre inkább egy framework-(keret) tervezőjévé válik, amely kereteket aztán minden építendő a saját igénye szerint egészíti ki és alakítja ki magának.

A szerző nyitóelőadása a konferencia első napján, fotó: Gasztom Gergő



A konferencia zárónapja, fotó: Lakos Máté



A konferencia helyszíne a Zichy kastély oldalsó szárnyában, fotó:Lakos Máté



Az esemény díszvendégének, Alfredo Brillembourgnak a pénteki előadása, fotó: Lakos Máté



Tihanyi Dominika előadása, fotó: Gasztom Gergő



Az eseményt záró kerekasztalbeszélgetés, fotó: Lakos Máté



Workshop

A tervezési helyszínre köztéri beavatkozások formájában hirdettük meg a workshopot, ahol a hallgatók saját ötleteiket valósíthatták meg a szervezők és előadók mentorálásával. A Hello Wood „learning by doing” szemléletével összhangban azt tartottuk reálisnak, hogy egy 2-3 napos műhelymunka keretein belül 1:1 léptékű, háromdimenziós vázlatokat készítsünk diákcsapatokkal a Flórián téren. A workshop során faanyagot dolgoztunk, egyrészt a Hello Wood profiljából adódóan, másrészt az idő szűkössége miatt is, mivel a fa alkalmas leginkább a gyors megmunkálásra, továbbá könnyű súlyú, könnyen mozgatható nyersanyag. További szempont volt, hogy a kihelyezés során a járókelők számára is érzékelhető legyen vázlatossága, ideiglenessége; minél inkább jelzésszerű legyen.

Tervezési helyszínnek a Flórián teret választottuk, amely Budapest egyik legforgalmasabb és legtöbb rétegű közlekedési csomópontja, és bővelkedik a különféle (gyalogos, tömegközlekedési, gépjárműves) városi hálózatokban. A Flórián tér közvetlen környezete és kialakítása történeti metszetet ad a város rétegeiről és funkcióváltásairól. A többszintes átjárók és közlekedők találkozásánál egészen a római kori emlékekig tudunk visszanyúlni, így gazdag táptalaja lehet számos infrastrukturális átalakításnak, városi hackingnek. (A Flórián tér mellett szólt még, hogy az esemény székhelyéhez, a Zichy-kastélyhoz közel esett, ami a szervezés és építés szempontjából is előnyös volt.)

A workshop kiírása közérthetően igyekezett megfogalmazni a városi infrastruktúrák újrahasznosításának lényegét, oly módon, hogy minél könnyebben megvalósítható, koordinálható ötleteket inspiráljon. A kiírásban külön hangsúlyt kapott, hogy a diákoknak nem egy előre meghatározott tervezési feladatot kell megoldaniuk, hanem már magát a feladatot is ők határozzák meg. A kutatás előzetesen nem rendelkezett információval arról, hogy egy ilyen kiírásnál a feladatot alkotó igényt érdemes-e előre meghatározni, vagy pedig a helyi adottságokból érdemes egy kihasználatlan infrastrukturális elemet kiválasztani, és azzal foglalkozni; ezért ad hoc módon az igény meghatározás lett a beugró a workshopra való jelentkezéshez.

A Városi Recycling Workshop felhívása diákok részére

Nincs elég ülőhely a köztereken? Megosztanál infókat, de nem internettel? Hiányát érzed a köztéri mosdóknak és a biciklidet sem tudod hova lekötni? Szívesen átalakítanád a telefonfülkéket? Csinálnál szabadtéri mozit egy óriásplakátból?

Ha érdekelne hasonló kérdések felderítése, vagy van jobb ötleted, akkor gyere el az április 25.-28. között megrendezésre kerülő Városi Recycling Workshop és Konferenciára!

A négy napos rendezvény alatt lehetőség nyílik majd kreatív és innovatív ötletek gyors és praktikus kivitelezésére, amelyben a csapatmunka, a közös tervezés és a sajátkezű építés központi szerepet fognak betölteni. A kétrészes konferencia, amely egy keddi nyitót és pénteki záró estből áll, valamint a közte levő háromnapos workshop a városi recycling elméleti és gyakorlati megközelítésére is hangsúlyt fektet; tervezőként, városfejlesztéssel foglalkozó szakemberként és városi "felhasználóként" is becsatlakozhatnának a résztvevők a városi infrastruktúra recycling témával foglalkozó diskurzusba.

Az esemény keretein belül lehetőség nyílik majd találkozni és együtt dolgozni a Hello Wood, az Ivócsap Projekt, az Újirány Tájéépitész és a Téreltérítés Munkacsoport építészeivel, akik a témához kapcsolódó munkásságuk bemutatásán túl, a workshop alatt mentorként is közreműködnek majd. A keddi nyitőesten, amely nyilvános lesz, meghallgathatod a mentorok, illetve a H3T Architekti építészeinek a városi infrastruktúra recycling témájú előadásait, pénteken napközben megtekintheted a tervezési helyszínen kiállított csapatmunkákat. A pénteki napot a csapatok a workshopon készített alkotásaikat bemutató prezentációival kezdjük, majd a konferencia kiemelt vendégeinek, többek közt Alfredo Brillembourg, az ETH svájci egyetem tanszékvezetőjének, előadásai után egy nagyon érdekesnek ígérkező, a projektekre reflektáló kerekasztal beszélgetéssel zárjuk le az eseményt.

3-5 fős csapatok jelentkezését várjuk, a LETÖLTHETŐ ADATLAP kitöltésével. Az adatlapon fel kell tüntetni a csapat tagjait és egy pár mondatban összefoglalt ötletet, amit ki szeretnétek dolgozni a workshopon. Az ötlethez egy A4 oldalban, pdfben csatolható vizuális anyag is (fotó, rajz, skiccek).

Mi az a köztéri funkció, igény, ami hiányzik jelenleg a tervezési helyszínről? Milyen aktivitáshoz biztosítanál infrastruktúrát? Funkciójavaslatodat indokold, igazold, akár a helyszín jelenlegi adottságai, állapota alapján, akár példákkal is. Győzz meg minket, hogy az ötleted érdeklődést fog kiváltani a járókelőkből, hogy tényleg szükség van rá és használni fogják.

Az esemény tematikája alapján olyan funkciójavaslatokat várunk, amelyek nem egy új infrastruktúra kiépítését igénylik, hanem olyanokat, amelyeket a helyszínen meglévő hálózatok átalakításával lehet megvalósítani. Olyan funkciót tarts szem előtt, amelyet prototípusként pár nap alatt, kézi erővel és eszközökkel elő lehet állítani, valamint amely kis léptékben, egy, vagy néhány darab prototípussal is értelmezhető és használható köztéri beavatkozásként.

A Konferencia helyszíne a Zichy Kastély (Főtér 1. 1033). A városi recycling workshop helyszíne a harmadik kerületi Flórián tér. Ez a komplex közlekedési csomópont fizikai és infrastrukturális értelemben is gazdagon ellátott a különféle városi hálózatokban. A Flórián tér közvetlen környezete és kialakítása történeti metszetet ad a város rétegeiről és funkcióváltásairól, a többszintes átjárók és közlekedők találkozásánál egészen a római kori emlékekig tudunk visszanyúlni.

A rendezvényhez, valamint a tervek kivitelezéséhez a szervezők biztosítják a szerszámokat, a faanyagot, a helyszínt, az érdekes diskurzust szakmai közönség részvételével és a jó hangulatot, hogy Neked csak az ötleteid kivitelezésével kelljen foglalkoznod.

A Workshop eredményeinek értékelése

A diákok munkái esetében nem a tervezési módszereket vizsgáltam (mivel azokat a workshop valamelyest már meghatározta), hanem azt, hogy gyakorlati tervezési feladatként mennyire megvalósítható a workshop célkitűzése, mennyiben alkalmazható önállóan oktatási keretek között. Az igény és a kihasználatlan erőforrások meghatározása, összepárosítása is a vizsgálat tárgyát képezte. Ez a beavatkozás helyspecifikussága, léptéke és kialakítása tekintetében is különbségeket eredményezett, és a projekt utóéletének lehetőségeit is különböző irányokba terelte.

A diákok workshopon készült munkáit az alábbi kérdések alapján vizsgáltam:

i. Igény-kutatás

Hogyan határozzák meg maguk a diákok a tervezési feladatot? Hely-specifikus vagy általánosabb jellegű igényre akarnak választ adni?

ii. Párosítás a környezettel

Hogyan párosítják össze egy meglévő környezeti elemmel, hálózattal a vizsgált igényt? Funkcionális összefüggés alapján vagy pusztán másodlagos, kivitelezést könnyítő szerkezetként alkalmazzák a recycling elvét a meglévő hálózatok céltudatos átalakítására?

iii. Infrastrukturális tartalom

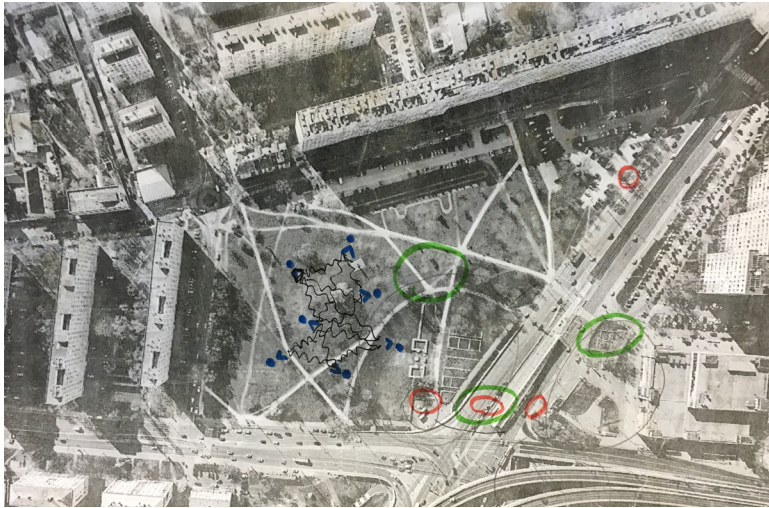
Az ötlet mennyiben képvisel önálló, új infrastruktúrát, mennyiben alkalmazható hálózatosan? Általánosan jellemző problémára ad megoldást, amit valamilyen módon ismételni lehet, vagy egy egyszeri, az adott helyre illeszkedő megoldás?

iv. Kifutás

A materializálódott ötletek kapcsán milyen kifutásra, folytatásra lehet számítani? Milyen üzenetet hordozhat a köztérre való kihelyezésük?

Csapatok	Györke Lilla, Meiszter Evelin, Csala Sára, Német Anita, Béres Réka, Vichnál Krisztina	Prazsák Sári, Heim Lehel, Horváth Fanni	Gúth Zsófia, Varga Boglárka, Jakab Rebeka, Koncz Eszter
Funkció	Köztéri hangszer , lényegében egy hangszer „archetípus”, egy nagyméretű tölcse, amely gramfonként alkalmas a köztéri hanghatások felerősítésére (akár hallgatózunk, akár keltjük a hangot), és amelyet bármilyen köztéri függőleges oszlopszerkezetre fel lehet erősíteni.	Lépcsőfokok , amelyek egy már kitaposott, földes rézsút tesznek járhatóbbá, a lejtő meredek szakaszán megkönnyítik a gyalogosok közlekedését.	Bicikliparkoló és köztéri pad (amely egy későbbi ütemben szereld-magad állomássá válhat), egy meglévő, rozsdás, funkció nélküli acélváz átalakításából. Az acélváz közvetlen környezetének „zsákutca” szituációját feloldja az új funkció.
Igény-kutatás: Hogyan határozzák meg maguk a diákok a tervezési feladatot? Hely-specifikus vagy általánosabb jellegű igényre akarnak választ adni?	Az igényt a Flórián térre jellemző nagy távolságok, kies területek és a forgalomból fakadó zajterhelés inspirálta. Eleinte egy új, stressz-levezetésre alkalmas eszközként, ún. siktítőgépként fogalmazódott meg, később általánosabb kommunikációs eszközként lett definiálva, hogy a nagy távolságok és a forgalom zaja ellenére a tér két távoli pontjából üzenhessenek egymásnak az emberek.	Az igény felmérésének első lépése a kitaposott ösvény felfedezése volt. Az alkotók kíváncsiak lettek az ösvény által kijelölt közlekedési irány okára. A helyszínen töltött hosszabb idő alatt megfigyelték, hogy az aluljáróból megérkező emberek a rézsú aljánál már észrevették, ha közeledik a busz a fenti buszmegállóhoz, és így egyből fel tudtak futni a buszhoz egy indokolatlanul nagy, burkolt rámpás kerülő nélkül.	A biciklitárolásra való igény a helyszíni bejárás során derült ki. A biciklik parkolása észrevehetően nem volt megoldott a Flórián tér környékén, többen a postaládához kötötték a biciklijüket, a Flórián Áruház közvetlen közelében is csak egy háromállásos parkoló volt. Az alkotók felfigyeltek az acélvázra a helyszínen, sőt megfigyelték, hogy az acélvázhoz is rögzítettek kerékpárt, de a váz eredeti állapotában csak egy-két bicikli tárolására volt alkalmas.
Párosítás a környezettel: Hogyan párosítják össze egy meglévő környezeti elemmel, hálózattal a vizsgált igényt? Funkcionális összefüggés alapján, vagy pusztán másodlagos, kivitelezést könnyítő szerkezetként alkalmazzák a recycling elvét a meglévő hálózatok céltudatos átalakítására?	A meglévő környezet újrahasznosítása a tölcseerek hordozószerkezetében jelenik meg - a tölcseerek megfelelő helyre és magasságba való rögzítését a különböző villanypóznák, korlátok, a fák törzsei vagy akár római kori oszlopfelek is el tudják látni, amely pillérek az eredeti infrastrukturális eszközök, jelzések hordozásán túl eddig csak házilagos hirdetőfelületekként lettek kihasználva.	A kitaposott ösvény igényként is és ezzel egyidejűleg létező de nem hivatalos hálózati elemként is felismerésre került, így adott volt a feladat, hogy a meglévő helyzetet tereprendezelem és egy lépcső kialakításával használhatóbbá, ugyanakor „hivatalosabbá” is kellene tenni. A recycling elve itt fordított módon teljesült: az igény fizikai leképzése lett újrahasznosítva.	Az újrahasznosítás teljes mértékben a helyi adottságokon alapult, az igény meghatározásától kezdve az acélváz kiválasztásáig. Az acélváz helyzetéből kikövetkeztethető, hogy eredetileg a hozzá tartozó támfal alatt elterülő római kori romok információs tábláját tarthatta. A tábla már régesrég eltűnt, a váz azóta is ott rozsdált, és így a zsákutca jellegű hozzá tartozó lehatárolt köztérre is kihasználatlan volt.
Infrastrukturális tartalom: Az ötlet mennyiben képvisel önálló, új infrastruktúrát, mennyiben alkalmazható hálózatosan? Általánosan jellemző problémára ad megoldást, amit valamilyen módon ismételni lehet, vagy egy egyszeri, az adott helyre illeszkedő megoldás?	A köztéri tölcse mobil, kezelhető méretű tárgy, amely sokoldalúan használható. Szélesebb körű hálózat kiépítésére is alkalmas lehet, amennyiben az igény igazolódik, és a további fejlesztéshez ad visszacsatolást.	A lépcsőfokok, ha önálló darabokból állnak, mint a megvalósult példa esetében is, és testre szabhatóak, alkalmasak lehetnek ehhez hasonló D.I.Y. tereprendezelemre.	A bicikli leparkolására való igény és az ezzel kapcsolatos átlagos városi leleményesség már önmagában is helyspecifikus térhasználatnak tekinthető, mindig az adott hely tulajdonságaiból fakad. Az ötlet ezt az alapvetést erősíti meg azáltal, hogy még több bicikli számára teszi elérhetővé az acélvázat. A szereld-magad jellegű biciklijavitó állomás ötlete funkciót ad a holt térnek, időöltésre biztat, újrahasznosítja a teret. Mindkét konkrét megoldás helyspecifikus, de a megfigyelt problémák, amelyekre reagálnak (bicikliparkolás, bicikliszerelő pontok), általánosan megfigyelhetőek.
Kifutás: A materializálódott ötletek kapcsán milyen kifutásra, folytatásra lehet számítani? Milyen üzenetet hordozhat a köztérre való kihelyezésük?	Akusztikailag felülvizsgálandó. Visszaidézi a gyerekek által készített, konzervdobozokat dróttal vagy madzaggal összekötő „házi telefont”, egyben utal a technológiától, mobiltelefonoktól mentes, hardveres kommunikációra is, ami egybecseng a globalizációs problémák megoldási lehetőségeivel.	Az újrahasznosítás elvét a lépcsőfokok anyagában, kialakításában is érdemes lenne továbbvinni, azaz megvizsgálni, hogy milyen, köztéri, helyben fellelhető, térburkolásra alkalmas hulladéknak számító nyersanyagok állnak rendelkezésre, amelyekkel a fa lépcsőfokoknál tartósabb módon lehet építkezni.	A bicikliparkolót és a hozzá tartozó padot az esemény után is a helyén hagytuk. Az utóélete az eddigi információk alapján sikeres, még mindig egészben van (2018. január eleji adat). A beavatkozás üzenete a D.I.Y.-re való biztatáson túl, hogy minimális eszközökkel, ugyanakkor alapos előkészítéssel is lehet elhagyott köztereket revitalizálni.

A diákok által készített helyszín-
elemző rajzok egyike a Flórián térről
és a hozzá tartozó parkról, fotó:
szerző



A köztéri beavatkozások építése a
Zichy kastélyban, fotó: Lakos Máté



A köztéri hangszer egyik lehetséges
fogadó szerkezetén, fotó: szerző



A bicikliparkoló és pad alkotóikkal,
fotó: szerző



A Flórián térre kihelyezett workshop
alkotások kísérőtáblái, fotó: Lakos
Máté



A kitaposított ösvényre készített
lépcső, fotó: Lakos Máté

Az esemény értékelése

A diákok munkái kapcsán megfigyelhető, hogy a terepen töltött idő alatt nemcsak kihasználatlan köztéri elemeket lehet találni, mint amilyen a régi rozsdás váz, amelyet át lehet alakítani bicikliparkolónak, vagy a különböző függőleges szerkezetek, oszlopok is, amelyekre még fel lehet aggatni valamit, például köztéri hallótölcséreket. Fel lehet fedezni a városi emberek igényeit is, ha elég ügyesen olvasunk a köztéri „nyomokból”. Ezeket a nyomokat a városlakók praktikumra és célszerűségekre törekvő viselkedése hagyja hátra, amely nem feltétlenül egyezik meg a tervezett, hivatalos és szabályt követő viselkedéssel. Erre példa a kitaposott, rövidítő ösvény, illetve a bicikliparkolók hiányában biciklilakolásra használt köztéri postaláda is. A fenti tapasztalatok alapján a városi infrastruktúra újrahaznosítás rövid, workshop jellegű feladatnak is alkalmas lehet, de hosszabb távú, részletesebben kidolgozandó tervezési tárgyként is elképzelhető. Az 1:1 léptékű, valós méretű makettezés szintén bevált, segít gondolkodni nemcsak magáról a köztéri beavatkozásról, hanem a kivitelezhetőségéről, szállíthatóságáról is. Ezek mind segítenek olyan mederben tartani a feladatot, amely az értekezésben tárgyalt megoszthatóságot is figyelembe veszi.

A konferenciát a záró kerekasztal-beszélgetés során elhangzottakkal lehet a legjobban összefoglalni. A beszélgetést, melyen a H3T Architekti kivételével az összes előadó részt vett, Muszbek Johanna, a Liverpooli Egyetem oktatója, egyben a Hello Wood vendégkurátora moderálta. A résztvevők egyetértettek abban, hogy az infrastruktúrák újrahaznosítása által új erőforrásokat lehet bevonni a városfejlesztés folyamatába, és ehhez minél szélesebb körben ismertetni, oktatni kell a városi hálózatok természetét. Másrészt egyfajta kommunikációs eszközként is használható a városi recycling mint tervezői tett, segíthet szakmai és lakossági párbeszéd elindításában, közösségek formálásában, és gyorsítja a döntéshozó szervezetek reakcióidejét. Továbbá a köztéri recycling mint üzenet tartalmától és helyétől függően a jelenlegi jogi és közigazgatási keretek rugalmasabbá tételét is ösztönzi.

A vizsgálatok az előadók tervezési metódusát tekintve igazolják a panel-beszélgetés során elhangzottakat. Valóban általánosnak tekinthető, hogy a kisléptékű köztéri beavatkozások, amelyek a városi infrastruktúrákat értelmezik újra, elsődlegesen kommunikációs feladatot látnak el, üzenetet hordoznak. Az üzenet sokrétű, egyrészt a városi helyzet újraértelmezése által használatra, részvételre invitál, közösségi aktivitást ösztönöz, másrészt párbeszédet generál a lakosok között.

Ennek az új narratívának az eszköztára változatos, az elérhetetlen helyeket elérhetővé, befogadhatóvá teszi, történeteket mond el, véleményalkotásra készítet, összefoglalva: egyfajta téri, városi humort, örömet idéz elő. A humor oka többek között a minimális eszköztár és a minél egyszerűbb megvalósítás, amely sok esetben befejezetlen, folytatásra, továbbépítésre készíti a felhasználókat, de a város eddig ismeretlen lehetőségeinek a kihasználásából is fakad, megváltoztatja a köztér elemek eredeti jelentését. Az eddig használhatatlanként kezelt és hátrahagyott köztéri környezetek minőségjavítása leleményességet igényel, önkéntelenül komikumot hordoz magában.



A konferencia második napja
a Salkaházi Klára rakpart és a
Közraktár utca kereszteződésében,
fotó: Zétényi András

2. Kutatás egy városi infrastruktúra rejtett tartalékaiban -Budapest Traffic Island pályázat és Járdasziget- konferencia

A második lépés egyrészt jelentheti azt, amikor egy konkrét igény kielégítésére keresünk olyan megfelelő fogadóhálózatot, amely rendelkezik kihasználatlan tartalékkal. Másrészt jelentheti azt is, amikor egy városi infrastruktúra kihasználatlan tartalékát vizsgáljuk meg abból a szempontból, hogy milyen igények kielégítésére alkalmas.

Mindkét esetben olyan művészeti kutatási módszereket kell bevetni, amelyek az adott szükséglet, illetve hálózat minél sokoldalúbb és minél mélyebb megismeréséhez vezetnek. A szerzett tapasztalatok és információk segítségével olyan szempontrendszer felállítására kell törekedni, amely az igény befogadására alkalmas városi hálózatra, illetve a hálózat kihasználatlan tartalékaihoz kapcsolható lehetséges igényekre vonatkozóan fogalmaz meg paramétereket.

Az esettanulmány mindkét részében a járdaszigetek úthálózatot támogató városi infrastruktúrájának kihasználatlan tartalékai voltak a vizsgálat tárgyai. Az első részben egy járdaszigetekkel foglalkozó tervpályázat, a második részben egy konferencia segítségével derült fény a szigetekben rejlő lehetőségekre. Az alkotói tevékenység részét képezte a tervpályázat során magának a pályázatnak a kiírása, a konferencia során pedig az esemény létrehozása és a hozzá kapcsolódó felhívás elkészítése, valamint mindkét projektrész szervezése, lebonyolítása és értékelése is.

Budapest Traffic Island pályázat

A tervpályázatot 2017 szeptemberében kezdtem el előkészíteni, a pályázati időszak 2017. 10.09. és 11.10. között zajlott. A tervpályázat célja az volt, hogy a tervek által többet tudhassunk meg a járdaszigetek kihasználatlan tartalmáinak tulajdonságairól és újrahajsznosítási lehetőségeiről, vagyis arról, hogy milyen igényeket, funkciókat tud ez a hálózat befogadni.

A pályázatot megadott óbudai járdaszigetekre írtam ki, amelyeket előzetesen részletesen felmértem és dokumentáltam. A pályázatra több, fiatal építészekből álló csapatot hívtam meg. A feladat az volt, hogy olyan köztéri beavatkozásokat tervezzenek a szigetekre, amelyek bárki által, olcsón és egyszerűen megvalósíthatók, és valamilyen odaillo funkciót vetítenek elő az adott szigetre. Természetesen az is kritérium volt, hogy a tervek nem sérthetik a járdaszigetek eredeti, közlekedést terelő szerepét. Ennek biztosítása érdekében folyamatosan egyeztettem Földes Dávid közlekedésmérnökkel, és a terveket a Budapest Közút Hatósággal is egyeztettem. A közlekedésbiztonság és a zavartalan forgalmi állapotok érdekében már a pályázat mellékletében szereplő helyszínrajzokon is bejelöltem a járdaszigetek azon területeit és a hozzájuk tartozó magassági korlátokat, amelyek hasznosíthatók anélkül, hogy zavarnák az őket körbevevő közutak tartalmát.

A Budapest Traffic Island tervpályázat felhívása

A Budapest Traffic Island tervpályázat célja, hogy a járdaszigetek jelenleg csupán forgalomelválasztó szereppel bíró városi hálózatának hajsznosítási, upcycling lehetőségeit vizsgálja. Fiatal építészek alkotta csapatok tesznek javaslatot az előzetesen tervezési helyszíneként kijelölt óbudai járdaszigetekre, hogy milyen igényeket tudnak az adott helyszínek az eredeti funkció mellett befogadni. A Budapest Traffic Island témafelvetését és műfaját a szervező, Zétényi Zsófia (Moholy Nagy Művészeti Egyetem, Doktori Iskola) kutatása alapozza meg, amely a városi infrastruktúrák újrahajsznosításával foglalkozik. Ez arra utal, hogy egy elavult vagy kihasználatlan városi hálózatot teljes egészében, rendszerként kezelve lehetséges és érdemes is újrahajsznosítani. Amennyiben egy városi hálózat alulhajsznosított, nem segít rajta, ha elérhetőbbé tesszük az eredeti funkciót új hozzáférési pontok kialakításával, hanem magát a hálózatot kell új funkciók befogadására alkalmassá tenni. A Budapest Traffic Island a fentiek igazolására született urbanisztikai kísérlet; a projekt eredményei nemcsak az infrastruktúrák újrahajsznosítására nézve hozhatnak tanulságokat, hanem általános esetben is új megoldásokhoz vezethetnek a járdaszigeteknek és általában a közlekedési hálózatok holt tereinek urbanisztikai kezelésében.

A tematika – a járdaszigetek hálózata

A Budapest Traffic Island projekt célja, hogy előrevetítse, hogy ez az alulhajsznosított infrastruktúra milyen igényeknek képes az eredeti funkció mellett eleget tenni. A járdaszigetek hálózata erre a célra azért alkalmas, mert bár a város komplexitásából fakadóan minden esetben más és más a szigetek a fizikai formája és kiterjedése, funkciójukat és fő paramétereiket tekintve azonosak maradnak.

A projekt tematikáját adó járdaszigetek funkciója, hogy a járművel közlekedőket padkával válassza el:

- a gyalogosoktól (gyalogátkelőhelyet érintő járdasziget),
- bizonyos tereptárgyaktól (pl. elektromos szekrényeket, jelzőtáblákat, villany- és szellőzőoszlopokat, fákat, stb. körbevevő járdaszigetek),
- egymástól (körforgalom, forgalomlassító sziget).

Ilyen közterületre a városban számtalan helyen láthatunk példát, közös jellemzőjük, hogy a terület elválasztásán, kiemelésén, továbbá esetleges gyalogos átmenő forgalmán túl nem rendelkeznek más funkcióval, ugyanakkor a város szövetében, az úthálózatok rendszerében és a közterületen is egy érzékelhetőn lehatárolt fizikai teret jelölnek ki.

A járdaszigetek sajátosságait alapvetően meghatározza az őket körbevevő járműforgalom, ezen belül is a forgalmi terhelés mértékének megfelelő zaj- és levegőszennyezés. Ezen felül a járdaszigetek elhelyeztetésén, eredeti funkcióval összhangban levő elemek (szellőzők, útjelző táblák, stb.) mind olyan módon vannak elhelyeztetve, hogy a járműközlekedést ne veszélyeztessék; nem takarják ki a kritikus átlátási pontokat és nem rendelkeznek olyan felületekkel, amelyek tükröződnek, feltűnő színűek, vagy világítanak. A járdaszigetek hálózatának rekonfigurációja mindezeket figyelembe kell, hogy vegye: nem a hálózat megváltoztatása a feladat, hanem a hálózat paramétereit betartva új narratívák keresése, amelyekkel a járdaszigetek holt tereit vissza tudják kapcsolni városszövetbe.

A tervezési feladat

A tervezési feladat kulcsfogalma a funkció-többlet. A Budapest Traffic Island a tervezők részéről olyan javaslatokat vár, amelyek produktív alkotások, új igényeket vesznek nagytól alá és új olvasatokat teremtenek az előzetesen kiválasztott helyszínekre. A műfaj meghatározás alapján elvárás, hogy az alkotások az öncélúságot, illetve kritikus, provokatív tartalmat hanyagolják, ehelyett valós igényeket elégítsenek ki és/vagy az igényekről való diskurzusra invitálják a helyi lakosságot. Így lokális kísérletként egy-egy alkotás arra is rávilágíthat, hogy a helyi lakosság milyen jellegű köztéri igényeket támaszt az adott helyszínen, amely hasznos adat lehet a kutatáson túl bármilyen további városfejlesztési projektben is. Az alkotások az új funkciók kereséséből fakadóan használatra, interakcióra kell, hogy ösztönözzék a helyi lakosságot, megjelenésükben nem az esztétikai üzenet az elsődleges, hanem a használat maga. Kialakításuk olyan kell, legyen, amelyen nyoma marad a felhasználók aktivitásának, véleményének. Az alkotások végső célja, hogy az eddig lakatlan szigeteknek új történeteket, és ez által a helyieknek új felfedeznivalót adjon.

A tervezés során az alábbi kritériumoknak kell eleget tenni:

- az alkotások kizárólag a felmérési rajzokon kijelölt beépíthető zónákon belülre helyeztetők el, a rajzokon szereplő alaprajzi és magassági korlátok betartása mellett
- az alkotásoknál feltétel az állékonyság, de a burkolatba való fúrás nem engedélyezett (kikötözés, lesúlyozás engedélyezett, egyéb alternatív rögzítési módok egyeztetendők)
- az alkotások nem rendelkezhetnek a járműforgalmat zavaró, fluoreszkáló, foszforeszkáló színekkel, világító, vagy tükröződő felületekkel; egyéb félreérthető elemekkel

- az alkotások 1-2 hétre, ideiglenes jelleggel lesznek az adott helyszínekre kihelyezve, ezért kialakításuk és léptékük tegye lehetővé az egyszerű szállítást, megépítést és elbontást
- a tervezés során figyelembe kell venni megépíthetőség és funkcióválasztás szintjén is, hogy a kihelyezés időszaka (várhatóan november) egyre rövidebb nappalokkal és egyre hidegebb hőmérséklettel jár
- a tervezőknek az alkotásokat, mind alapanyagukat, mind kivitelezésüket, szállításukat és bontásukat tekintve önerőből szükséges megoldaniuk, a fenti paramétereknek való megfelelésen túl egyéb formai, alapanyagbeli kikötés nincsen

Az önerőből való megvalósítás oka, hogy a kihelyezett alkotások emberközeli léptékűek maradjanak, és hogy azt az üzenetet hordozzák a járókelők számára, hogy bárki képes hasonló dolgok létrehozására. Az újrhasználított, maradék, illetve hulladék anyagokkal való dolgozás azt a benyomást is erősíti, hogy egy közterfejlesztésnél nem az építőanyagok minőségének meghatározása az elsődleges értékelendő és tervezendő paraméter, hanem az átgondolt és közérthető funkció.

Az alkotások tervezési szakaszában közlekedésmérnöki és tartószerkezet tervezői szakértők kerülnek bevonásra. A terveket a szervező a Budapest Közút Forgalmotechnikai Főosztályával, mint szakhatósággal fogja leegyeztetni, továbbá a járdaszigetek kezelőjével és tulajdonosával, a III. kerületi Önkormányzattal. A tervek az alábbi munkarészekből kell, hogy minimum álljanak: műszaki leírás, lépték helyes helyszínrajz (magassági adatokkal is ellátva), fotóba illesztett látványterv.

A tervpályázat eredményei, értékelése

A tervpályázatra összesen nyolc koncepció készült el. Ahogyan a tervpályázat kihirdetését, úgy a tervek kiértékelését is a csapatokkal közösen, prezentációk és beszélgetések formájában végeztem, a témavezetőim részvételével. A tervek kiértékelése két körben zajlott. Az első alkalommal magukat a koncepciókat értékeltük, a második alkalommal a kivitelezhetőségükről beszélgettünk. A tervek kapcsán már ekkor érezhető volt, hogy inkább installáció- és geszterűek, nem pedig konkrét, kész megoldások. Az alkotások elsősorban a járdaszigetek téri helyzetére és környezetére reagáltak, a lehetséges igényekre és funkciókra inkább csak utalásokat tettek.

A funkciók témakör szerűen merültek fel; javaslatok születtek a köztéri interaktivitásra és játékra, arra, hogy a járdaszigetek fizikai helyzetük miatt alkalmasak egyfajta kommunikációs és közösségi identitást építő szerep betöltésére, de a városhoz való jog, a köztereken kialakuló nyilvános és privátszférák határhelyzetei és a városi természetes élővilág gondozása is előkerült mint témakör.

A tervpályázat kiírásakor az volt az elképzelés, hogy az Óbudai Önkormányzat engedélyezi a megépülését a tervezett szigetekre. Az Önkormányzat lelkes volt a pályázati felhívás láttán, azonban amikor prezentáltam nekik az elkészült munkákat, már nem járultak hozzá, hogy megvalósulhassanak. Döntésüket azzal indokolták, hogy a járdasziget-koncepciók installációnak túlságosan konkrétak és túlságosan funkcionálisak, az igazi közterfejlesztésekhez képest pedig túlságosan ideiglenesek és túlságosan elvont jelentésűek.

Az Önkormányzat visszajelzése és a résztvevőkkel folytatott újabb megbeszélés kapcsán megfogalmazódott bennem, hogy ezek a tervek leginkább arra alkalmasak, hogy bárki számára érzékletessé tegyék a

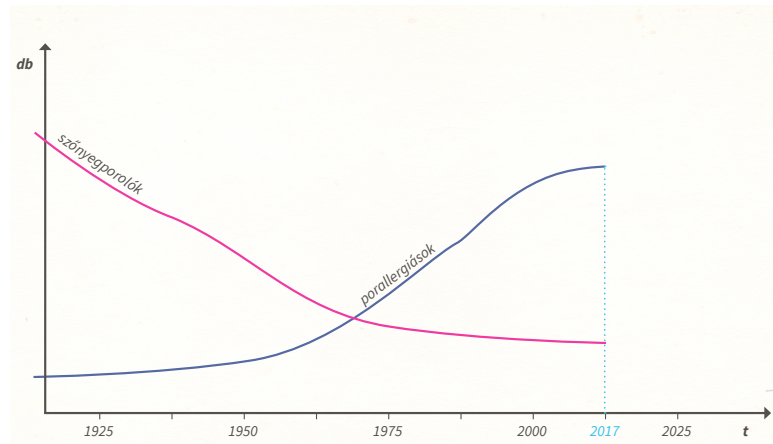
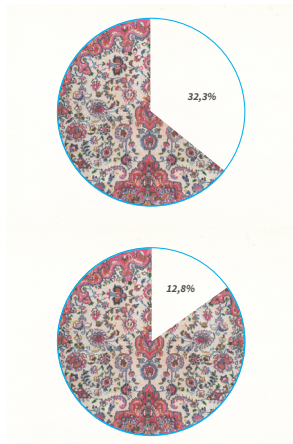
járdaszigetek tulajdonságait, és felhívják a figyelmet arra a lehetőségre, amit a járdaszigetek kihasználatlan tartalékai jelentenek. Mindezekből az következett, hogy ahhoz hogy további párbeszédet generáljanak, nem szükséges megépíteni őket, kommunikációs segédeszközként történő alkalmazásukat más formában is meg lehet oldani.

A terveket így papírmakettek formájában készítettem el, mert a tervek addigi műszaki rajzi és látványtervi állapotai nem voltak elég érzékletesek a járdaszigetek és a rájuk tervezett alkotások közötti viszony bemutatásához. A maketteket az úgynevezett fotomo² montázstechnika segítségével valósítottam meg. Ez a Kimio Itozaki japán fotográfus által kifejlesztett technika lehetővé tette, hogy a járdaszigeteket a helyszíni fotóink alapján térben és valósághűen tudjam megjeleníteni a rajtuk található összes tereptárggyal és elemmel együtt, a tervezett objektumokkal kiegészítve.

A fotomo technika alkalmazásának az a fő indoka, hogy könnyebben és érthetőbben tud utólag köztéri elemeket és viszonyokat kiemelni, mint a valóság közvetlen képi rögzítése, vagyis egy helyszíni fotó. Egy fotomo makett önmagában teljes egészé, összefüggő viszonyrendszerek ábrázolóeszközzé válik, míg a papírlapon levő szabásminták egy analitikusabb „infografikát” adnak ki eredményül. Ez a kettős jellegű ábrázolástechnika a járdaszigetek és a rájuk kerülő tervezett beavatkozások bemutatása során is hasznosnak bizonyult, hiszen így a járdaszigetekhez tartozó terepszint-váltások és a járdaszigetek jellemezően előforduló köztéri elemek is kétféle módon, rendszerezett és egymással téri összefüggésbe hozott módon is bemutatathatóvá váltak. Ez a módszer tette lehetővé, hogy valóban hasznosak legyenek kommunikációs segédeszközként a járdaszigetekkel foglalkozó művészeti kutatás során, hiszen így jóval többet mondtak el a járdaszigetek kihasználatlan tartalékairól, mintha csak látványtervek formájában használtam volna fel ezeket a terveket.

A tervpályázat fő felismerése azonban az volt, hogy további véleményekre és benyomásokra van szükség annak érdekében, hogy a járdaszigetek újrhasználásával kapcsolatban eredmények szülessenek, és kialakuljon az a szempontrendszer, amely a második lépés céljának megfelelően segít meghatározni, hogy milyen igényeket érdemes a járdaszigetekhez párosítani. A tervek és a tervekből született makettek jelentősége tehát abban áll, hogy segédeszközzül szolgáltak ehhez a párbeszédhez, annak érdekében, hogy az eddig összegyűlt információk és tanulságok minél hatékonyabban és érthetőbben átadhatóak legyenek. A járdaszigetekkel foglalkozó művészeti kutatás újabb lépéseként pedig megszületett a járdasziget-konferencia ötlete. A konferenciát járdaszigetekre szerveztem annak érdekében, hogy a beszélgetést az addig összegyűlt tapasztalatok és témakörök megvitatásán túl az ott töltött idő, a résztvevők helyszíni benyomása is befolyásolni tudják.

2 Coche, „Fotomo, The Art of Kimio Itozaki – Coscomomo,” Coscomomo, 2014. május 20. Letöltve 2018. április 18. <http://coscomomo.com/fotomo-the-art-of-kimio-itozaki/>.

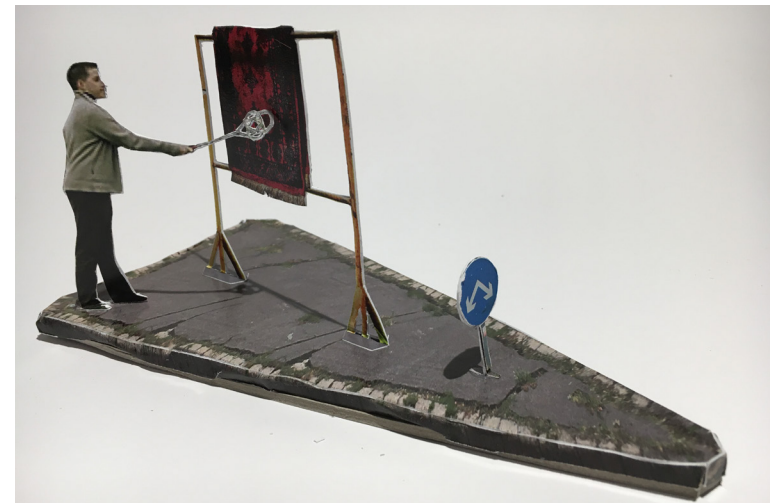


Bal oldali kördiagrammok: por residuum 1 m³, 5 mm vastag gépi szővésű perzsaszőnyeg 0,25 h porszívózás (fenti ábra) illetve kézi porolás (lenti ábra) után (500W), jobb oldali felső ábra: diagramm a szőnyegporolók és a porallergiások számának összefüggéseiről, alsó ábra: látványterv a Reziduum tervéről, forrás: a tervezők

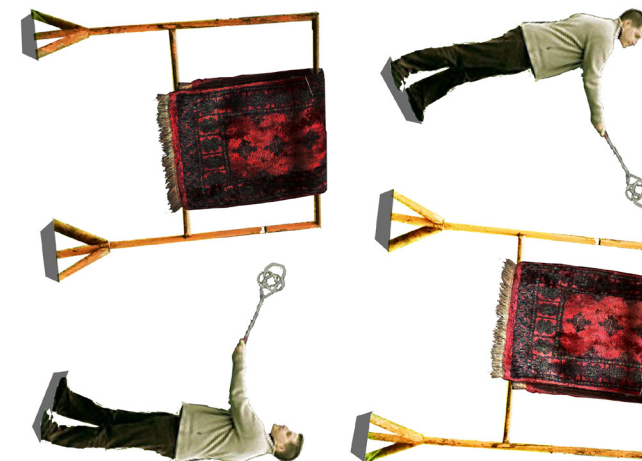


1. Gubahátori (Besenyei Balázs, Guba Sándor, Hámori Péter): Reziduum *maradék, III. kerület, Laktanya utca.

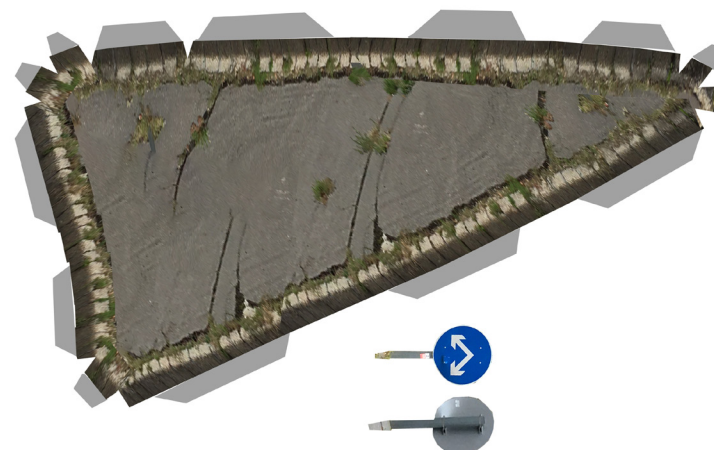
A terv a köztéri szőnyegporolókat mint avulásnak indult köztéri elemeket javasolja a járdaszigetekre helyezni; így a két kihasználatlan infrastruktúra egymásra helyezése által a járdaszigetek és a szőnyegporolók felértékelésére is javaslatot tesz. A szőnyegporolás jelentőségét azzal emeli ki, hogy összefüggést lát a porallergiában szenvedő betegek egyre növekvő száma és a porszívózás elterjedése között, és következtetésként azt javasolja, hogy az emberek kezdjék el ismét használni a szőnyegporoló állványzatokat. Azzal indokolja az állványzatoknak a járdaszigetekre való elhelyezését, mert a szigetekeken amúgy is nagy a zaj- és légszennyezés, így a szőnyegporolással járó porzás és hanghatás összeolvad a járdaszigetet érő forgalom okozta terheléssel.



A Reziduum tervéhez készített makett, forrás: szerző



A Reziduum tervének szabásmintái, forrás: szerző



A PRTZN Piknik tervéhez készített látvány, forrás: tervezők



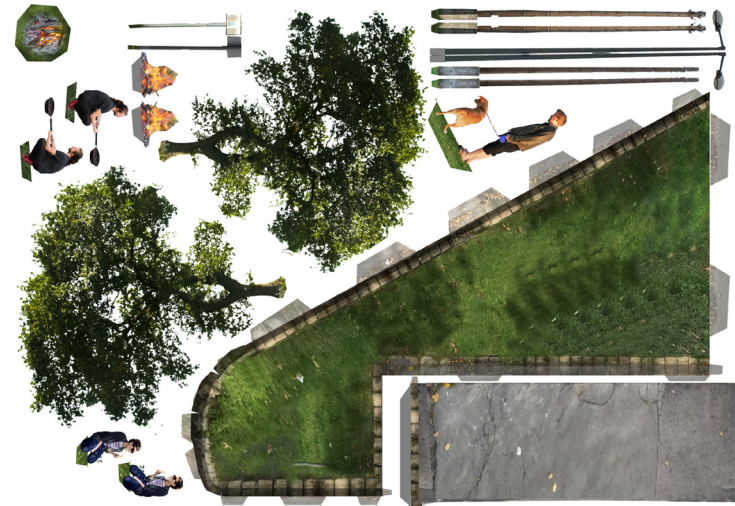
A PRTZN Piknik tervéhez készített makett, forrás: szerző



2. PRTZN (Hory Gergő, Major Zoltán, Müllner Péter): Piknik - nomád közösségi térhasználat kihasználatlan városi infrastruktúrákon – közösségi szalonnasütő hely, III. kerület, Kunigunda utca – Raktár utca kereszteződése.

A terv a Kunigunda-Raktár-Hunor utcák által határolt járdaszigetre készül. A talajra helyezett kisméretű kődarabokból építünk egy 50 cm átmérőjű kör alakú ideiglenes tűzrakóhelyet, mely köré elhelyezünk 3db nagyobb méretű, kb 30 cm átmérőjű kődarabot, melyek ülőhelyekként szolgálnak. Az egyszerű installáció lehetőséget ad kültéri ételkészítésre, így a jelenleg használaton kívüli járdaszigetet aktív közösségi térré alakítja egy szalonnasütés idejére. (Tervezői leírás)

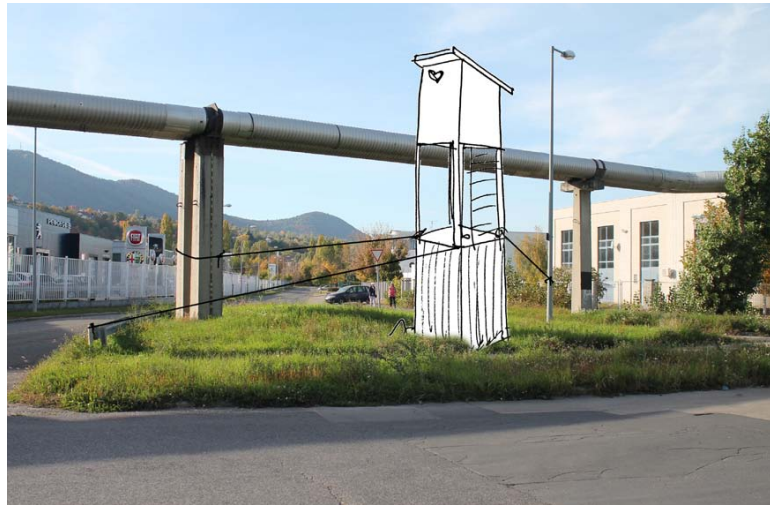
A terv lényege, hogy a tűzrakóhely és szalonnasütés által helyzetbe hozza a helyi lakosokat a közvetlen környezetükbe eső, jelentős méretű, zömében zöldfelülettel borított járdaszigettel kapcsolatban. A járdasziget valójában már tér méretű, huzamosabb tartózkodásra is elég helyvel rendelkezik, jelenleg azonban még neve sincs, és egy parkolóöblön túl csak átközlekedésre használják az arra járók. A tűzrakóhely a városhoz való jogot és a köz- és magánhasználat határait feszegeti, ezzel a rendkívül kis léptékű beavatkozással tesz kísérletet arra, hogy elindítson egy folyamatot, melynek során a helyi lakóközösség reakciójából további következtetéseket lehetne levonni a járdasziget jövőbeli felhasználásával kapcsolatban.



A PRTZN Piknik tervének szabásmintái, forrás: szerző



A Buditorony első vázlata, forrás: tervezők



A Buditorony tervéhez készített makett, forrás: szerző



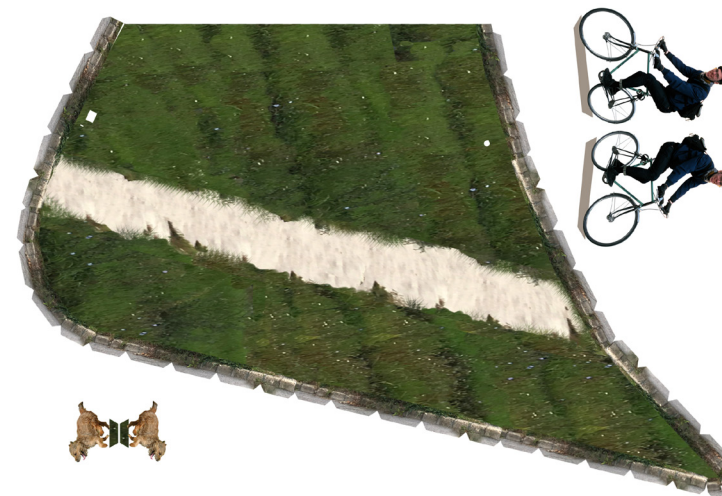
3. Hello Wood (Karig Fruzszi, Kate McAleer, Nagy Máté): Buditorony, III. kerület, Szőlőkert utca – Kunigunda útja kereszteződés.

A Buditorony a járdaszigetet kommunikációs felületként használja fel. Olyan köztéri platform kialakítására tesz kísérletet, amelyen a városlakók a város köztereinek igényeiről, problémáiról és megoldásairól indíthatnak párbeszédet. Ilyen felületként a járdaszigetek többsége használható.

A Buditorony a köztéri illemhelyek hiányát kommunikálja egy lábakon álló budiszerű objektum formájában. Ez magasságánál fogva nem takarja ki a járdaszigetet körülvevő autós forgalmat, ugyanakkor az autósok számára is érzékelhető, gyors és nyilvánvaló üzenetet hordoz.

A szerkezet magas súlypontjából adódóan spaniferekkel van a járdasziget elemeihez rögzítve. A fülke padló szintje 2,5 méternél kezdődik, így a vezetést nem veszélyezteti vizuális takarással.

A Buditorony tervének szabásmintái, forrás: szerző



A Foglaljon helyet! című terv látványai, forrás: tervezők



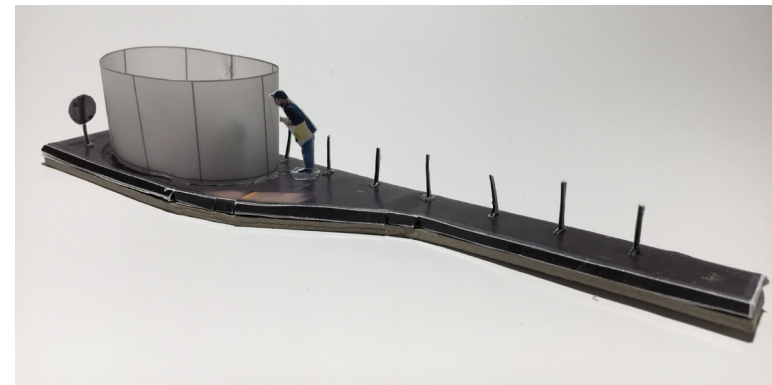
5. BIVAK Stúdió (Máté Tamás, Vass-Eysen Áron) Foglaljon helyet! III. kerület, Nagyszombat utca.

A Foglaljon helyet! című installáció a járdaszigetek fenomenológiai "nemhely" jellegére hívja fel a figyelmet, azáltal, hogy leválaszt egy belső világot a forgalmas városi köztérből. Az installáció által behatárolt új tér egy bútorokkal otthonossá tett "burok" amely a város forgatagától védi a betérő gyalogosokat, a burok egy hajlított acélvázra feszített mezőgazdasági áttetsző fóliából függönyözött kis térleválasztás. Bárki, aki egy kis pihenésre vágyik, betérhet, nem kell semmit sem csinálnia, nincsen semmire sem rákényszerítve. Az installáció látogatói, ha helyet foglalnak, elbeszélgethetnek arról, hogy ennek a buroknak mit jelent, milyen köztéri hatásokat szűr ki és milyen kényszerektől óv meg.

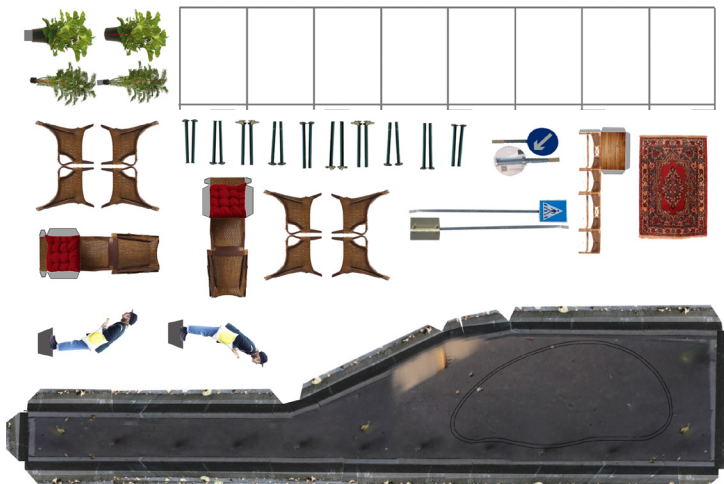
Az installáció berendezése kültéri használatra alkalmas anyagokból fog készülni, a projektismertető szöveg a burkon belül a dohányzóasztalon lesz elhelyezve (hogy a burkon való átlépés pillanatában sem legyen semmilyen egyéb behatás, csak a két világ közötti különbségek észlelésére lehessen koncentrálni), egy vendégkönyvvel együtt, amelyben az ott időzők a beszélgetéseiket, gondolataikat rögzíthetik. (Tervezői leírás)



A terv előképeként szolgáló, „5 akadály” című film egy jelenete.

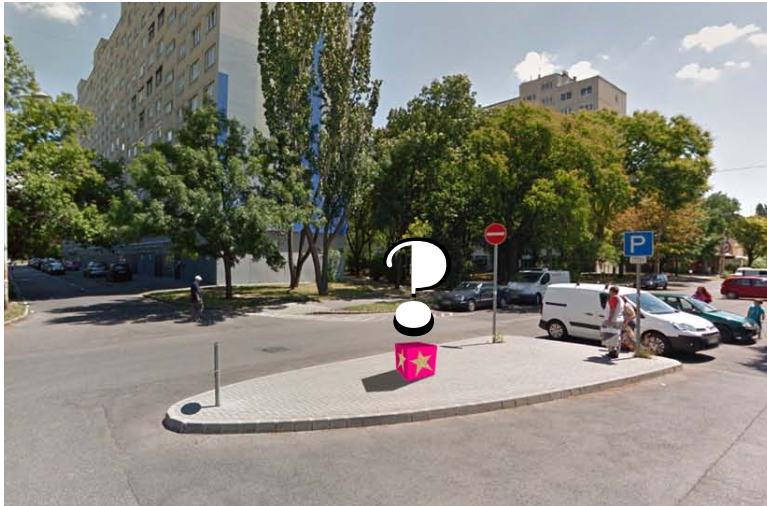


A Foglaljon helyet! című tervhez készített makett, forrás: szerző



A Foglaljon helyet! című terv szabásmintái, forrás: szerző

A Lokál pokál látványtervei, forrás:
tervezők



6. Studio Nomad (Fonó Ábel, Pásztor Bence, Pongor Soma, Tarcali Dávid):
Lokál pokál – a környék büszkesége, III. kerület Vihar utca.

lokális * viszonylag kis területre kiterjedő, helyi jelenség
pokal * serleg (német)

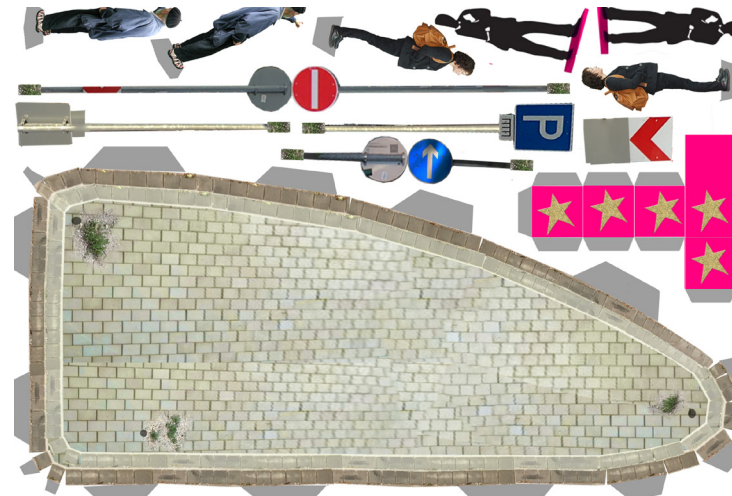
„Elismerés a közegtől
megismerés a tömegből”
Anonym epigramma, Boston, 2009.



A lakóköznyezet hőseinek piederasztálra emelése a járdaszigeten történik meg. Az üres téren a közösség által kiválasztott népszerű személyek szobra jelképes formában, egy erre a célra felállított posztamensen emelkedik fel időszakos jelleggel. A projekt célja a környék kimagasló karaktereinek megünneplése és a közösség életébe való bekapcsolódás lehetőségének elősegítése. A POKÁL odaítéléséről a lakosság a posztamensben elhelyezett urnán keresztül valamint online szavaz. A posztamens egy fa szerkezetű 60*60*60 cm nagyságú emelvény, melyet egy belső nehezék súlyoz le. (Tervezői leírás)

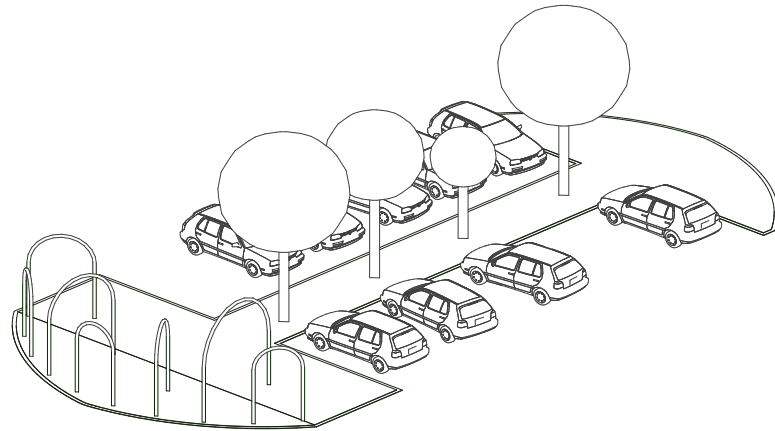


A Lokál pokál tervéhez készített makett, forrás: szerző



A Lokál pokál tervének szabásmintái,
forrás: szerző

Az EZO Sziget látványterve, forrás: tervezők



Az EZO Sziget tervéhez készített makett, forrás: szerző



7. Petrányi Luca, Táncos Anna: EZO Sziget – babona a mindennapokban, III. kerület, Vöröskereszt utca.

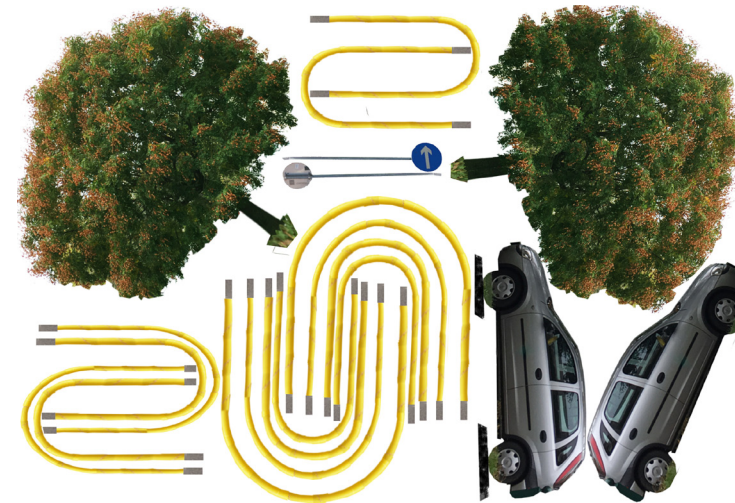
A jóslatok, sorsunk rendeltetése mindannyiunk számára fontos kérdés, sokszor mindennapjaink apró részleteivel kapcsolatban, útközben keresünk válaszokat. A Vöröskereszt utcai járdasziget a dilemmák csomópontja: az iskolába, az öregotthonba, a kórházba, a patikába vagy lottózóba járók és a terület összes lakójának különböző gondolataival terhelt tranzitóna ez a járdasziget. Miért ne jósolhatna magának az ember? Mennyivel előrébb lehetnének, ha ezekre útközben válaszokat, irányokat, kezdőléketeket kapnánk.

Az EZO Sziget téri misztikum, kapuk erdője, melyben az arra járó dönthet közelgő sorsáról és ki-ki a sajátját keresve találhatja meg a számára illő választ, kis szünetet tartva a rohanó mindennapokban, és legalább pár percre foglalkozva a saját belső világával. Melyik kaput lépjük át?

A térben a meglévő oszlopokat és építkezési tereleőszlopokat használva alakítjuk ki a kapukat. A kapu formáját sárga dréncsővel oldjuk meg, amely emlékeztet majd az építkezésekben szereplő anyagokra, így az ideiglenesség érzését keltve illeszkedik bele a városi térbe. A jóslatokat az aszfaltra matricázva rejtjük el, szimbolizálva azt a bizonyos „küszöböt”, melyet hol érdemes, hol nem érdemes átlépni. Szeretnénk, ha az arra járók az áthaladásukor egy picit lassítanának és elgondolkoznának, csupán csak egy kapu választás erejéig, hogy éppen mi foglalkoztatja őket és mihez szeretnének kapni egy babonás ötletet. (Tervezői leírás)



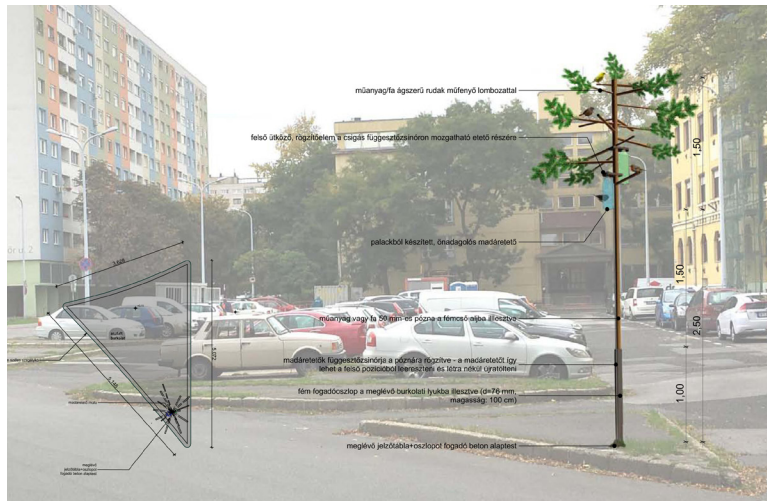
Az EZO Sziget tervének szabásmintái, forrás: szerző



Egy, a madáretető műfa előképeként szolgáló, fának álcázott mobiltelefon adó-vevő torony, fotó: Jim Anderson, Star Tribune



A madáretető műfa látványterve, forrás: tervező



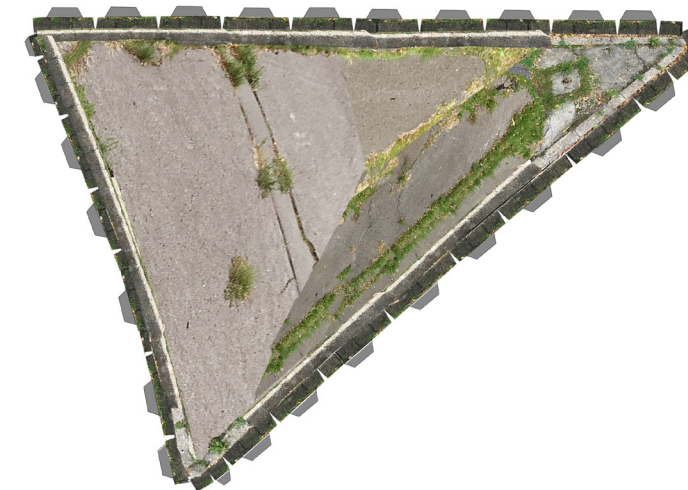
8. Soóki-Tóth Gábor: Madáretető műfa, III. kerület, Laktanya utca.

A madáretető műfa előképei a mesterséges fának álcázott mobiltelefon toronyok. A madáretető műfa felvetése, hogy a fákat is érdemes infrastruktúráként újradefiniálni, ahhoz hasonlóan, ahogyan a rádiótornyokat, épített vertikális infrastrukturelemeket mesterséges lombozattal álcázzák. A műfa egyrészt a fákat értelmezi újra egy új helyzetben, a járdaszigeten, ahova megfelelő ültetőközeg híján igazi faállomány nehezen ültethető. Másrészt a fák infrastrukturális szerepét emeli ki a városi védendő énekesmadár állomány szempontjából, különös tekintettel a madarak téli szezonban való etetésére és nyári szezonban az esetleges fürdési lehetőségre.

A helyszín adottságai és forgalomtechnikai előírásai lehetővé teszik, hogy a járdaszigeten egy póznaszerű szerkezet kerüljön elhelyezésre, mivel a sziget jelenlegi állapotában található egy beton alaptest egy hajdani közlekedési pózna fogadására. A műfa ebbe a meglévő alaptestbe kerülne rögzítésre, a fán palackokból kialakított önadagolós etetőket helyeznénk el, egy későbbi rendszerelvűbb madáretető és -fürdető első prototípusaként. A madáretető palackok kialakítása lehetővé teszi, hogy csak a védendő énekesmadarak férjenek hozzá az eleséghez, a műfa lombzata az étkezést és a ragadozó madarak elől való elrejtőzést is elősegíti. A madáretető palackokat létra, állványzat nélkül a járdaszigeten állva lehet újratölteni egy függesztőzsinóros szerkezettel; a palackok leereszthetők és utána újra felhúzhatóak. A madáretető műfa első prototípusában is az open source városi állatbarát járdasziget-felhasználás hírnöke. (Tervezői leírás)



A madáretető műfa tervéhez készített makett, forrás: szerző



A madáretető műfa tervének szabásmintái, forrás: szerző



Járdasziget konferencia

A járdasziget tervpályázat tanulságaira építve, miszerint további beszélgetésekre és véleményekre van szükség a járdaszigetek kihasználatlan tartalékainak hasznosítására vonatkozóan, 2018 március 21. és 23. között megrendeztem a Járdasziget-konferenciát. Három alkalommal, három különböző járdaszigeten beszélgettünk meghívott moderátorokkal és szakmai résztvevőkkel a járdaszigetek kihasználatlan tartalékairól és arról, hogy milyen igényt tudnának kielégíteni. A konferenciák során a makettekől, a helyszíni és korábbi egyéni tapasztalatokból is merítettek ötleteket a résztvevők, és meglátásaikkal lehetővé tették, hogy leírhassem azt a szempontrendszert, amely alapján igényeket lehet párosítani a járdaszigetek kihasználatlan tartalékaihoz.

A konferencia meghívó szövege:

A városi közterületek egy jelentős hányadát egy olyan városi hálózat alkotja, amelynek funkciója másodlagos és közvetett, csupán a gépjárműforgalom sávjait választja el egymástól, a gyalogosoktól, valamint különböző tereptárgyaktól (útjelzőtáblák, elektromos szekrények, szellőzők, villanyoszlopok stb.), ez a hálózat a járdaszigetek hálózata. A járdaszigetek a városi úthálózatok infrastruktúrájának újrahásznosításra váró, rejtett tartalékai, feltételezhető, hogy jelenlegi céljuk mellett alkalmasak új, közvetlenebb funkciók betöltésére is. A háromnapos villámkonferencián 30 perces moderált kerekasztal-beszélgetések során derítjük fel a járdaszigetekben rejlő kiaknázatlan lehetőségeket és a hálózat adta kereteket, amelyek új innovatív megoldások felé vezethetnek.

1. nap - Időpont: március 21. szerda, 16:45

Helyszín: Kosztolányi Dezső tér

(koordináták: 47.475290, 19.041014)

Moderátor: Kukucska Gergely építész, a Valyo Egyesület tagja, az akció jellegű köztéri aktivitások szakértője.

2. nap - Időpont: március 22. csütörtök, 16:45

Helyszín: a Corvinus ill. Bálna előtt

(koordináták: 47.484791, 19.059985)

Moderátor: Nánay Fanni, a köztéri és helyszínspecifikus művészeti projektekkel foglalkozó PLACCC Fesztivál művészeti vezetője.

3. nap - Időpont: március 23. péntek, 16:45

Helyszín: BAH-csomópont a Hegyalja út és Alkotás út kereszteződésében

(koordináták: 47.488041, 19.025055)

Moderátor: Marián Balázs építész, a MOME Építészeti Intézet adjunktusa, a Gereben Marián Építészeti vezető tervezője.

Szervező: Zétényi Zsófia / MOME Doktori Iskola

A konferencia célja:

A járdasziget konferencia célja egy intenzív, rövid, kb. 30-45 perces moderált beszélgetés során:

1. megismertetni a résztvevőkkel a járdaszigetek kihasználatlan városi hálózatának jellegzetességeit, tulajdonságait, mostani, másodlagos szerepét. Tehát megismertetni azt a tervezési keretet, amelyen belül lehet gondolkodni.

2. A résztvevők segítségével, brainstorming jelleggel beszélgetni a szigetekről az alábbi három témakörre fókuszálva:

a) felsorolni azokat a benyomásokat, érzeteket, amelyeket a résztvevők a járdaszigeten töltött idő alatt tapasztalnak (Mekkora a zaj? Milyen a levegő? Mennyi időt lehet itt tölteni? stb.);

b) a tapasztalt érzetek alapján arra asszociálni, hogy van-e olyan köztéri/közhasznú igény, amelynek jelenleg nincs helye, lehetősége kielégülni, de esetleg a járdaszigetek be tudnák fogadni; amely valamilyen kényszer hatására sürgetővé vált, de hivatalos válaszok, formális fejlesztések nincsenek rá?

c) a tapasztalt érzetek (a) és felmerülő igények (b) alapján mérlegelni, hogy milyen funkciótipusok képzelhetőek el a szigetekre, anélkül, hogy az eredeti funkció sérülne.

A járdaszigetek a közutak infrastruktúrájának részei, jelenleg csupán másodlagos szerepük van. A szigeteknek az a funkciója, hogy tereljék és elválasszák az autóval közlekedőket

- egymástól (körforgalom, forgalomlassító sziget)
- a gyalogosoktól (gyalogos zebrás járdasziget)
- bizonyos tereptárgyaktól (elektromos szekrényeket, útjelző táblákat, villany- és szellőzőoszlopokat, fákat stb. körbevevő járdaszigetek).

Ezeknek a járdaszigeteknek a komplex városi hálózat sajátosságaiból fakadóan minden esetben más és más a fizikai formájuk és kiterjedésük, de kialakulásuk és fő paramétereik azonosak. Két jellemző csoportba sorolhatóak a szigetek. Az egyik a lassú forgalom által érintett szigetek csoportja, itt jellemzően parkoló öblök, parkolóhelyek is találhatóak a szigetekhez kapcsolódva, a másik pedig a gyorsforgalmi utakhoz kapcsolódó szigetek csoportja, ezek jellemzően a keresztezésekben, csomópontokban találhatóak.

A konferencia dramaturgiája:

A szigetek ismertetése a gyakorlatban úgy történt, hogy amikor minden résztvevő megérkezett a helyszínre, röviden bemutattam a moderátort és elmondtam a konferencia célját. Ezután megkértem a résztvevőket, hogy egyenletesen oszoljanak szét a sziget szélei mentén, kb. 1,5 méter távolságra a szegélykövektől a sziget belseje felé. A résztvevők által képzett kontúrt közúti bójákkal és jelzőszalaggal jelöltük ki, így tettük magunknak is érzékelhetővé azt, hogy hogyan határozhatók meg a járdaszigetek belüli kihasználatlan, tartalék területek. (A járdákon ezen kívül a másfél méter távolságtartáson kívül esetenként voltak speciális tereptárgyak, amelyeknek még helyet, illetve átlátást kellett biztosítani. Ezek is a járdaszigetek tipológiáját segítették feltérképezni.) Ezután megkértem a társaságot, hogy segítsenek felállítani a „használható” zónán belül az asztalt és a két padot, amelyet a helyszínt biztosító munkatársakkal előzetesen már odavittünk.

Miután felállítottuk a kerekasztal bútorait, és mindenki helyet foglalt, röviden beszéltem a járdaszigetek jellegzetességeiről, és elővettem a makettek, amelyek szintén járdaszigeteket ábrázoltak. Ezek a makettek a projekt egy korábbi szakaszában nyolc tervező csapat által készített járdasziget-átalakítási javaslatokat ábrázolják. A makettek használatával fókuszáltabbá vált a beszélgetés, lehetett rajtuk mutogatni, magyarázni nemcsak a szigetekre vonatkozó jellegzetességeket, hanem olyan funkcionális témaköröket is, amelyek már korábban is felmerültek a konferencia tematikájával, a járdaszigetekkel kapcsolatban.

Mindegyik makettet egy mondatban ismertettem és körbeadtam nézegetni, és átadtam a szót a moderátornak. A moderátoroktól alapvetően azt kértem, hogy a járdasziget konferencia előzetesen leírt céljaira figyelve vezessék a beszélgetést. Kiemeltem nekik is, hogy az esemény célja, hogy minél többfajta megfigyelés, szempont, vélemény hangozzon el a résztvevők szájából. A kerekasztal-beszélgetés elkezdését és azt, hogy a konferencia témakörei hogyan kerülnek elő és mennyire kapnak hangsúlyt, minden esetben a moderátorra bízam.

A hely jelzőszalaggal és bójákkal való kijelölése kettős szereppel bírt. Nemcsak arra volt jó, hogy megismerjük a járdaszigetek használható részét és meghatározzuk a kerekasztal-beszélgetés pontos helyét, hanem arra is, hogy kifelé hivatalos, komoly megjelenést sugározzunk. A helyszínt „biztosító”, valamint a fotós munkatársak is kettős szerepet láttak el. Egyrészt segítettek a kellékek szállításában, kihelyezésében és az események dokumentálásában, másrészt a legális tartózkodásunkra szolgáltattak ürügyet. A járdaszigetekeken ugyanis azzal az ürüggyel tartottuk a konferenciát, hogy egy forgatás zajlik. A Főváros közterülethasználatra vonatkozó rendeletében³ található egy olyan pont, amely lehetővé teszi, hogy előzetes engedély nélkül közterületet lehessen foglalni forgatási céllal 30 percre, amennyiben csak kézi hordozású eszközöket használunk hozzá, így mi is ezzel a hivatalos céllal tartózkodtunk a szigetekeken. A konferenciák félórás időtartama is ennek alapján lett meghatározva. (Bár készültünk rá, egyik napon sem kérték számon rajtunk, hogy kik vagyunk, és mit csinálunk a szigetekeken.) A helyszínt biztosító munkatársakat kértem meg arra is, hogy ha a beszélgetés alatt odajönnek hozzánk járókelők, érdeklődők, akkor ők mondják el nekik, hogy mi zajlik itt, hogy mi zavartalanul folytathassuk a kerekasztal-beszélgetést a szűkös időkorlátok között. A konferencia során végül ugyanúgy elkerültek minket a járókelők, mint a hivatalos szervek, tehát semmilyen külső szereplő nem akasztotta meg az esemény menetét.

Utólagosan ezt annak tudom be, hogy a bóják, jelzőszalagok a hivatalos megjelenésen túl egyfajta védelmi szereppel is bírtak, legalábbis kívülről nézve.

A forgatási ürügyet a résztvevőkkel is ismertettem, mivel fontosnak tartottam, hogy a teljes folyamatot ismerjék, és tudjanak arról a jogszabályi kitételről is, amely lehetővé teszi, hogy a helyszínen tartózkodhassunk. A konferencia elején és végén is hangsúlyoztam, hogy nem konkrét megoldásokat keresünk, hanem benyomásokról, témakörökről kell, hogy szót ejtsünk, hatékony, de szabad asszociációkra lenne szükség, melyekből egy járdasziget-újrahasznosítási szempontrendszer fog készülni.

1. nap, március 21. szerda, 16:45, Kosztolányi Dezső tér

Moderátor: Kukucska Gergely építész, a Valyo Egyesület tagja, az akció jellegű köztéri aktivitások szakértője.
Résztevők: Bach Péter, Bach Gréta, Bokányi Imre, Horváth Gáspár, Karig Fruzszi, Kate McAleer, Szodorai Tímea
Fotó: Eke Dániel, Hüttl Sarolta
Helyszínbiztosítás: Beke András, Bene Tamás

Miután elhangzott a bevezető, és kijelöltük a járdasziget kihasználatlan területét, valamint az asztalt és padokat felállítottuk, Kukucska Gergő vette át a szót. Szerinte a város formális közlekedési szerkezete, amelybe a járdaszigetek is beletartoznak, egy közmegegyezésen alapuló, szabályok által alakított rendszer, ahol a szabályokból fakadóan korlátok és fizikai akadályok vesznek minket körbe. Ezek a határok többek között a testi épségünket is szolgálják, a járdaszigeten való tartózkodás miatt Gergőben félelmet kelt. (A kisgyerekekkel való gyalogos közlekedés, a gyerekek közlekedésre való nevelése friss élmény a számára.) Utalt a zajra is, amelynek a nagy autósforgalom volt az oka, kifejezetten hangosan kellett beszélni, hogy halljuk egymást. Az általánosan jellemző, zaj és levegőszennyezés okozta kellemetlen érzetek kapcsán felmerült, hogy van olyan köztéri funkció, amely maga is kellemetlen szagokkal és piszokkal jár, például a kutya-futtató és kutya-wc, azonban többen jelezték, hogy az emberek a házi kedvenceiket sem szívesen tennék ki olyan helyzeteknek, amelyekben ők sem érzik jól magukat.

A résztvevőkben nemcsak az autók sebessége és zaja okozott kellemetlenség érzetet, hanem az is, hogy a járdaszigetek eredetileg nem emberi időtöltésre lettek szánva, hanem csak a forgalom terelésére és gyalogos átközlekedésre. A helyszínen töltött idő alatt azt tapasztaltuk, hogy a járdaszigeten és annak közvetlen közelében rajtunk kívül mindenki más az eredeti rendeltetésnek megfelelően viselkedett. Az elvi elszigeteltség, amelyet az eredeti funkciótól való eltérő, konferenciális használat okozott, ellentmondásosan bár, de párosult a kitérttség érzésével is, amint ezt Szodorai Tímea kiemelte. Szerinte ezt a térfalak, vagyis az elrejtőzésre, „nekidőlésre” alkalmas téri elemek hiánya okozta. Több résztvevő is helyeselt, mondván, hogy valóban olyan érzése van, mintha színpadon állna.

Kukucska Gergő szerint az olyan fizikai határok által létrehozott, kihasználatlan köztér kifizordítása, mint amilyen a járdasziget is, érdekes kísérlet lehet arra, hogy hogyan tudunk városi tereket demokratikusan használni. Szerinte a járdaszigetek akár arra is alkalmasak lehetnek, hogy egy városi probléma, igény felmérésére, egy közös ügy kommunikációjára használják

3 3/2013. (III. 8.) Főv. Kgy. rendelet a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában álló közterületek használatáról, Letöltve: 2018. április 19. [http://budapest.hu/Documents/kozterulet_hasznalat/3%202013%20%20\(III%20%208%20\)%20F%20C5%91v%20%20Kgy%20%20rendelet.pdf](http://budapest.hu/Documents/kozterulet_hasznalat/3%202013%20%20(III%20%208%20)%20F%20C5%91v%20%20Kgy%20%20rendelet.pdf).

őket. Itt utalt a Hello Wood járdaszigettervére, amely egy lábakon álló budival hívta fel a figyelmet a budapesti köztéri wc hiányára. Gergő szerint akár egy komplett köztéri wc tervpályázatot is le lehetne bonyolítani a járdaszigetek mint városi kommunikációs platformon. A résztvevők egyetértően reagáltak. Horváth Gáspár kiemelte, hogy a helyszínen töltött idő alatt is azt tapasztalja, hogy nagyon sokan látják, érintik a szigetet, gépjárművel és gyalogosan egyaránt. Szerinte a járdaszigetek esetében az átközlekedés az egyetlen fajta direkt funkció, amelyet a gyalogosoktól is el lehet várni, hiszen a zaj és a bűz mást nem tesz lehetővé, ezért a szigetek kihasználatlan tartalékát demonstrációs helyként tudja leginkább azonosítani. Utalt még a szigeten levő forgó köztéri órára is mint kommunikációs felületre; az óra is ezt a kitett, frekvenciát helyzetet használja ki. Szerinte a járdaszigetek kihasználatlan területeit olyan demonstrációs célokra lehetne hasznosítani, amelyek nem egyoldalú, reklámcélú üzenetet hordoznak, hanem közhasznúak tudnak lenni.

A demonstráció, ezen belül a többoldalú kommunikáció létjogosultsága más résztvevők szerint vitatható, mivel a facebook és más social media felületek tökéletesen és hatékonyan ellátják ezt a feladatot a virtuális térben, míg a járdaszigetek határai sokkal korlátozottabbak téri és szabályozási értelemben is. (Utólagos megjegyzésem, hogy a social media felületek tartalmaira most már sokféle korlátozás érvényes, a járdaszigetek esetében azonban egyelőre csak formai és téri korlátozásokról beszélhetünk. A járdaszigeteket közhasznú tartalom megosztására még nem alkalmazzák széleskörűen, ezért tartalmi megkötései nincsenek, így az is egy lehetséges felhasználási szempont, hogy a járdaszigetek olyan információkat is lehet közölni, amely máshol korlátokba ütközik.)

Karig Fruzsi kiemelte, hogy a járdaszigetek kialakulásának története segíthet megérteni, hogy hogyan viszonyulhatunk hozzájuk. Felelevenítette, hogy amíg csak lovaskocsik voltak, nem volt padka, így járdasziget sem, ezek a közúti elemek csak az autósforgalom bevezetésékor jelentek meg a városokban. Érdekes megfigyelni, hogy a járdaszigetek az utóbbi időben Budapesten is elkezdtek (vissza)zöldíteni, a körforgalmakat is gyakran ültetett, díszkertszerű növényzettel díszítik. A természet visszacsempészése kapcsán felmerült a résztvevőkben, hogy értéknövekedést okoz-e, ha egy kis járdaszigetet, amely csupán a forgalom terelésére szolgál és esetleg még átmenő forgalom sincsen rajta, érdemes-e bezöldíteni. Bokányi Imre szerint nem kell feltétlenül emberi jelenlét ahhoz, hogy értéknövekedés jöjjön létre, az is értéknövelő hatású, ha bármilyen kis területen is, de nő a zöldfelületek mennyisége.

A résztvevők között felmerült az is, hogy ha a járdaszigetek nem is alkalmasak emberi időtöltésre, sokan látják őket, és sok szabad hely áll rendelkezésre rajtuk, ezért egyfajta állandó közösségi raktárként is működhethetnének. Karig Fruzsi szerint a legtöbb lakásban kevés a tárolóhely, és jó alternatíva lenne a közösségi megosztásra, ha a járdaszigeteket állandó lomtalanításra, csere alapú bolhapiacra használnák az emberek. Szodorai Tímea említette, hogy ez akár már az emberi használathoz is visszavezethet, hiszen lomtalanításkor bútorokat is ki szoktak helyezni. (Utólagos megjegyzésem, hogy lomtalanításkor megfigyelhető az a jelenség, hogy a lomizók a legkevésbé alkalmas közterületi helyzetekben is kiselejtezzék ülőbútorokon ülve öröködnék a többi lomtalanított holmi fölött.)

Bokányi Imre tiltakozott, szerinte éppen az a jó a jelenlegi járdaszigetekben is, hogy üresek, hogy van egy kis hely, ahol éppen nem történik semmi sem, és „fellelegezhet” a város. Szerinte azon kívül, hogy rendezetlen, kaotikus látvány lenne, ha raktárként használnánk a járdaszigeteket, a közlekedést is megzavarhatná, hiszen az emberek a lomokat nézegetnék az út helyett. Gergő ennek cáfolatául megemlítette, hogy ázsiai nagyvárosokban sok helyen nincs is járdasziget, a közúti közlekedés és a gyalogosok viszonya is teljesen más és sokkal kaotikusabb mint például itthon, de mégis működik. Azt is említette, hogy egy amerikai nagyvárosban dokumentálták, ahogyan egy nagyobb hóesés után az autósok és a gyalogosok is utat kellett, hogy vágjanak maguknak a köztereken mindenféle jelölések nélkül. Ilyen helyzetekben minél kevesebb a jelzés, annál jobban kell figyelnie a közlekedésben résztvevőknek egymásra. Ezért nem feltétlenül baj, ha a járdaszigetek valamilyen új, látványos aktivitás történik, sőt, ez akár a közlekedésbiztonságot is növelheti.

A résztvevők a beszélgetést azzal zárták, hogy a járdaszigetek valóban egy téri helyzetet, lehetőséget jelentenek, amelynek a létezéséről érdemes tudni, és amelyet sokféle célra lehet hasznosítani, ha éppen arra van szükség, ám jellemzően nem emberei tartózkodásra. Konkrét funkciók helyett inkább azt emelték ki, hogy annak is nagy a jelentősége, hogy maga a járdasziget-konferencia létrejött; felhívja rá a figyelmet, hogy a várost nem feltétlenül csak arra lehet használni, amire a formális infrastruktúrák és keretrendszerek szánják őket.

2. nap, március 22. csütörtök, 16:45, a Corvinus, illetve Bálna előtt

Moderátor: Nánay Fanni, a köztéri és helyszínspecifikus művészeti projektekkel foglalkozó PLACCC Fesztivál művészeti vezetője
Résztevők: Guba Sándor, Hámori Péter
Fotó: Zétényi András
Helyszínbiztosítás: Máté Tamás, Vass-Eysen Áron

A bevezető és a helyfoglalás után Nánay Fanni, a moderátor azzal a kérdéssel indította a kerekasztal-beszélgetést, hogy vajon észre vesszük-e egyáltalán a járdaszigeteket a városban. Fanni szerint a konferencia témafelvetése már önmagában is gondolatébresztő, egyrészt tudatosítja bennünk a járdaszigetek eredeti funkcióját is, „pozitív dolog, hogy nem ütik el az embert az autók”, másrészt kiemeli azt is, hogy mennyire kevés semleges terület van a városban, és hogy a szigetek is ilyen besorolásúak. Dupla furcsaság rejlik abban, hogy a járdaszigeten kerekasztal-megbeszélést tartunk, mert térileg kiszolgáltatott helyzetben vagyunk, mindenki szemé előtt, mégsem figyel ránk a járókelők közül szinte senki sem. Valóban, a résztvevők szerint csak az autósok nézegettek minket.

A járdaszigetek kihasználatlan tartalékával kapcsolatban az merült fel a résztvevőkben, hogy a járműforgalom központi szerepe még mindig sok helyen érzékelhető a városban, és a gyalogosforgalom, az emberközpontság sok esetben háttérbe szorul. Éppen ezért jó, hogy a járdasziget-konferencia is közterületen zajlik, „terepen” lehet gondolkodni a városról. Fontos megmutatni és megosztani másokkal, hogy vannak még kiaknázatlan lehetőségeink – ahhoz, hogy tudjunk élni a jogainkkal, meg kell ismernünk őket.

A járdaszigeten töltött idő alatt itt is jelentős volt a forgalom. A zaj és légszennyezés kapcsán Guba Sándor kiemelte, hogy a járdaszigetek területének jelentősége és hozzáférhetősége (például több zebra) is biztosan meg fog változni, mihelyt a benzinnel futó autókat teljesen felváltják az elektromos autók, amelyek csöndesek és nem befolyásolják a levegő minőségét.

A járdaszigetek zöldfelületté alakításával kapcsolatban a „fűre lépni tilos” elve merült fel, vagyis az, hogy a zöldfelületek létfogósultsága fennáll-e abban az esetben is, ha az emberek számára nem elérhetők. A városi élővilág, például a madarak és a rovarok képesek elérni és belakni azokat a zöldfelületeket is, amelyekhez az emberek nem férnek hozzá. Nánay Fanni kiemelte, hogy a városi méhészkedés egyre nagyobb teret nyer és egyre fontosabbá kezd válni, ugyanis a méheknek olyan öntisztuló szervezetük van, amely lehetővé teszi, hogy a város szennyezett levegőjén is jól érezzék magukat. Utólagos megjegyzés, hogy a Belatschew Architekter svéd építésziroda 2014-es kutatásában és tervében önfenntartó tücsökfarmok telepítését javasolja Stockholm körforgalmaiba. Ezek a farmok fedezni tudják majd a város fehérjeigényének jelentős részét, és egyben kaptárként is tudnak majd szolgálni a mezőgazdaság fenntartásához szükséges méhállomány számára.⁴

Ebben a kerekasztal beszélgetésben is előkerült a körforgalom mint jellegzetesen bezöldített, dísznövényekkel és kertészeti eszközökkel kiképzett járdasziget-típus. Hámori Péter említette, hogy egy spanyolországi túra során a baráti társaságának több tagja is egy körforgalmon éjszakázott, mert nem találtak időben szállást, és egy olyan közterületet kerestek, ahol ők sem zavarnak senkit, de mások sem veszik észre őket reggelig. A beszélgetés során kiderült, hogy ugyanez a történet egy másik ismerősünkkel is megtörtént Spanyolországban, és kiderült, hogy mindkét esetben nagy, fákkal és bokrokkal benőtt körforgalom volt az éjszakázás helyszíne.

Fanni kiemelte, hogy a járdaszigetek kitétségek kapcsán különösen alkalmasak arra, hogy köztéri színpadként, piederstálként funkcionáljanak, hiszen sokan látják őket. Fanni a PLACC fesztivál kapcsán is hozott rá példákat, hogy a járdaszigeteket is lehet művészeti hozzáállással gazdagítani. A járdaszigetek olyan mikro-közterek, amelyek részben vagy teljesen szeparáltak, és a művészek ezt a határokkal körbevett városi helyzetet előszeretettel használják ki. Egyszer egy művész kifejezetten olyan járdaszigetet keresett alkotásának kiállítására, amelyet nem, vagy alig lehetett gyalogosan megközelíteni, annak érdekében, hogy az emberek ne tudjanak hozzáérni, közeledni az objektumhoz, csak messziről nézhessék. Egy másik esetben egy művészeti csoport a Gutenberg téren, egy két négyzetméteres járdaszigetre egy matracot helyezett le, ezzel a helyfoglalással feszegette a járdasziget valós és vélt határait.

A járdaszigetek kapcsán felmerült a kérdés, hogy mi a különbség egy zöld járdasziget és egy olyan köztéri funkcióra alkalmas park között, amely körbe van véve autópályákkal. A beszélgetés során arra jutottunk, hogy míg a járdaszigetek a közúti közlekedés létrehozásának következményeként, azt támogatva jöttek létre, és nem rendelkeznek önálló, elsődleges funkcióval, addig a közterek, közparkok, amelyek formailag akár járdaszigeteknek is számíthatnak, önálló szereppel bírnak, nincsenek alárendelve az autópályáknak. Természetesen nem lehet éles vonalat húzni a kétfajta közterületi minőség között; folyamatosan látunk példát arra, hogy parkolóként használt közterületekről kitiltják az autókat (pl. a Nemzeti Múzeum és a Magyar Rádió épülete

közötti tér vagy a Madách tér), és meghagyják őket sétálóövezetnek. A beszélgetés során felmerült az is, hogy az üres terek is fontos köztéri funkciót látnak el, hiszen ilyen tereken lehet csak nagyobb tömegeket mozgatni vagy több teret igénylő eseményeket létrehozni. Példaként merült fel az Újirány Csoport Városi Szalon című projektje,⁵ amely nem valószínű, hogy valaha megvalósult volna egy nagy üres köztéri felület megléte nélkül.

Ellenpéldaként a zsidóvárosok bódéit említettük, amelyek most már állandó jelleggel veszik el a helyet a lakosság elől kereskedelmi céllal a Vörösmarty téren és több másik belvárosi zónában. A zsidóvárosok is azt jelzik, hogy napjaink várospolitikája előnyben részesíti a rövidtávú biztos hasznosítást a hosszabb távú pozitív hatásokkal szemben, míg bizalmatlan az új városi ötletekkel kapcsolatban. Fanni ehhez megemlítette az Én, Te, Ő, Mi, Ti, Ők festést, amelyet a Nyugati téri felüljáróra készítettek az egyik PLACC fesztivál ideje alatt. Az illetékes önkormányzat csak úgy egyezett bele a városképészeti beavatkozásba, hogy a PLACC ígéretet tett rá, hogy a fesztivál lezajlása után visszaállítja a felüljáró lábainak eredeti állapotát, és lefesti a feliratokat. Az önkormányzat végül nem kérte a helyreállítást, mert a vártnál több pozitív visszajelzést kaptak. Azóta elkezdett terjedni a felüljárók lábainak lefestése, jelenleg már a BAH csomópont felüljárója is le van festve, tehát vannak pozitív kimenetelű kísérleti projektek is, van esély újító jellegű városi projektek megvalósítására.

3. nap, március 23. péntek, 16:45, BAH csomópont

Moderátor: Marián Balázs építész, a MOME Építészeti Intézet adjunktusa, a Gereben Marián Építészek vezető tervezője.

Részvevők: Gyárfás Eszter, Horváth Olivér, Hory Gergely, Lakner Antal, Soóki-Tóth Gábor, Szilágyi Kata
Fotó: Tancos Anna

Helyszínbiztosítás: Beke András, Bene Tamás

Marián Balázs azzal indította a beszélgetést, hogy amikor felhívta, hogy felkérjem a moderátori szerepre, éppen Szentbékállán volt egy útkereszteződésben, és éppen egy járdaszigetet nézett, amelyen egy Krisztusszobor foglalt helyet.

A beszélgetésben megfogalmazódott, hogy minden járdaszigetnek saját helyzeti értéke, mikro-forgalma van, de a járdaszigetek mint városi elemek, helyzetek tipológizálhatóak. A járdaszigeten való hosszabb távú emberi tartózkodást többek egészségkárosítóknak vélték az autóforgalom levegőszennyezése miatt. Soóki-Tóth Gábor elmondta, hogy a szigeteken olyan funkciót tudna elképzelni, amely a termelt szénmonoxidot tudja újrahasznosítani, esetleg a levegőt tisztítani. Ennek kapcsán felidéződött Lakner Antalék Szmogreduktor című alkotása, amely balatoni algákkal tisztította egy rövid akció keretein belül a Blaha Lujza téren 2009-ben a levegőt.⁶ Felmerült az is (ami már az első konferencianapon is említésre került érintőlegesen), hogy egy lábakon álló, magasztalt szerkezet a tapasztalt kirakatérzést is feloldaná. Előkerült a vadles analógiája és a városi vadászat mint fikció.

A városi élővilág szigetszerű, zöldfelületekkel összefüggő sűrűsödése is így került szóba, és röviden itt is kitértünk a körforgalmakra. A körforgalmak esetében nemcsak a zöldfelület-képzésről és tájrendezésről beszéltünk, hanem a jelképzésről is. Többet is említették

5 Újirány Csoport, „Városi Szalon a PLACC Fesztiválon,” Újirány Csoport, 2010, Letöltve: 2018. április 19. <http://www.ujirany.com/hu/projekt/palotanegyed-varosi-szalon>.

4 Belatchew Arkitekter, „BuzzBuilding,” Belatchew Arkitekter, 2014, Letöltve: 2018. április 19. <https://belatchew.com/en/projekt/buzzbuilding/>.

6 Térleltetés Munkacsoport, „Szmogreduktor - Algafiltrációs Biokatalizátor, Kísérleti Modul, Blaha Lujza tér” Térleltetés Munkacsoport, 2009, Letöltve: 2018. április 19. <http://www.telertertes.org/>

helikoptereket, nagyméretű szentkorona szobrokat, kopjafákat és óriás körzőket, melyek körforgalom-középként fellelhetők Magyarországon. Marián Balázs említette, hogy a körforgalmak közepére helyezett vizuális akadályok az autósokat óvatosabb ki- és behajtásra ösztönzik, ezért az átlátás hatását a járdaszigetek esetében is vizsgálni lehetne.

Eszter szerint az adott járdasziget szeparáltsága miatt meditativitásra ösztönöz, alkalmas rá, hogy az ember magába forduljon. A rendszeres ritmusú forgalmi zaj (lámpák, egyéb forgalom-irányítás) tulajdonképpen az előnyére válik ennek a meditatív hangulatnak, mivel mantraszerűen tompítja a hirtelen váratlan hanghatásokat. Természetesen ez a nyugodtság azzal párosul, hogy mindenki lát és nincs hova elbújni. Antal, aki éppen fobia-designnal foglalkozik (ezt sajnos nem fejtette ki), erre reagálva azt mondta, hogy ahhoz, hogy pontosabb képet kapjon az adott járdaszigetről, először is eltöltene, túlélne egy napot ezen a helyen.

A beszélgetés a vadász és a vadak mentén folytatódott. A résztvevők egyetértettek abban, hogy a természet ki van szorítva a városból, és érdekes kísérlet lenne intenzív sűrűségben, akár többszintes növényzettel visszacsempészni a járdaszigetek mikro-környezeteibe. A járdaszigetek jelenleg az intenzív, sűrű és kicsi találkozások színterei. Kérdés, hogy ezen a helyen szükséges-e buja fészekszerű növényzettel enyhíteni, vagy az teljesen újfajta működést eredményezne, ami az eredeti használatot is megváltoztatná. Az is kérdés, hogy az adott útszerkezet lehetővé teszi-e, hogy a járdasziget feltörésével elégséges mennyiségű ültetőközeg jöjjön létre.

A járdaszigetek szeparáltsága és a zaj kapcsán Szilágyi Kata felhozta, hogy dühöngésre, esetleg stressz-levezetésre (járdaszigetre való kirohanás, kiabálás) is alkalmas lehet egy járdasziget. Marián Balázs szerint az egykor működő Zöld Pardon és RIO vendéglátóegységek, melyek a Petőfi-híd két oldalán levő nagyméretű járdaszigetekre helyezkedtek el, működésük alatt a dühöngő funkciót is betöltötték, tehát létezik erre bejáratott példa. A járdaszigetek használatának elemzését egy létező példával zártuk. Az Alkotás út és Márvány utca kereszteződésében található fás járdasziget nyáron árnyékot ad a helyi hajléktalanoknak, akik zöld lámpáknál a fák alatt üldögélnek, piros lámpáknál felállnak és az autók közé mennek kéregetni. A város használói képesek kreatív, alternatív térhasználatra.

Összegzés

A konferencia eredményeként létrejött az a szempontrendszer, amely alapján igényeket lehet rendelni a járdaszigetek kihasználatlan tartalékaihoz. A járdaszigetek olyan igények befogadására alkalmasak, amelyek megfelelnek az alábbi szempontoknak:

A járdaszigetek kihasználatlan területeinek kommunikációs, demonstrációs potenciálja van, az úthálózatához való kapcsolódásuk miatt a közlekedés legtöbb szereplőjének látóterébe kerülnek. Az egyes budapesti járdaszigetekre előforduló forgó reklámórák⁷ is megfigyelést támasztják alá. A forgó reklámórák azt is jól mutatják, hogy mekkora méretben lehet vizuális ábrákat és információt közölni a környéken mozgó gyalogosokkal és az elhaladó, illetve piros lámpánál álló járművezetőkkel.

A járdaszigetek láthatóságával együtt jár a téri kitettségük is. Ez az egyik fő oka annak, hogy a járdaszigetek területe nem alkalmas huzamosabb idejű emberi tartózkodásra, de természetesen az elhaladó autók okozta veszélyérzet és a benzinnel működő autóforgalom okozta zaj- és légszennyezés is hozzájárul ehhez.

A fenti tényezők miatt a járdaszigetek alkalmasak arra, hogy olyan funkciókat fogadjanak be, amelyeknek előnyére válik, ha az emberek nem érintik őket. A járdaszigetek, mivel közutakkal vannak elválasztva tőlünk, mentesek lehetnek a közvetlen emberi beavatkozásoktól, hiszen az autósforgalom és a szigetek kitettsége miatt ember nem, vagy csak rövid időre és csak az áthaladás erejéig tartózkodik rajtuk. Ugyanakkor a járdaszigetek a terepszint alatt és a forgalom felett összeköttetésben maradhatnak a város többi, épített és természetes részével; folyamatos és közvetlen viszonyt is tudnak ápolni vele.

A kutatás értelmében olyan igényeket lehet párosítani a járdaszigetekhez, amelyeket nem zavar a pizok, zaj, és jó, ha az emberek nem érintik, elkerülik. Olyan igényt kell keresni, amely nem a közutak szintjén, azaz nem a járósíntelen teljesül; a város többi részéhez nem a terep szintjén, hanem alatta, vagy felette kapcsolódik. (Ebben az értelemben a madáretető-műfa is helytálló megoldás a járdaszigetek újrahatszolgáltatására, de a járdaszigetek zöldfelülettel alakítása is az, amennyiben eléggé indokolt az az igény, amelyet ki tudna elégíteni. De fent vázolt szempontrendszer alapján a járdaszigetek a városi rovar-gazdálkodás, ezen felül az egyre nagyobb jelentőséggel bíró városi méhészkedés befogadására is alkalmasak lehetnek.⁸)

⁷ City Dekor Kft. - Média Kínálat - Reklámfelületek Forgó órákon, Letöltve: 2018. április 19. http://www.citydekor.hu/forgo_orakon.html.

⁸ Id. 4.

A tartalékterület definiálása, kijelölése, a padok és asztal felállítása a Kosztolányi Dezső téren, fotó: Eke Dániel



A konferencia résztvevői háttérben a helyszínt biztosító munkatárssal a Kosztolányi Dezső téren, fotó: Eke Dániel



A konferencia első napja a Kosztolányi Dezső téren, fotó: Eke Dániel



Kipakolás a járdaszigetre a konferencia második napján a Salkaházi Klára rakpart és a Közraktár utca kereszteződésében, fotó: Zétényi András



A konferencia második napja a Salkaházi Klára rakpart és a Közraktár utca kereszteződésében, fotó: Zétényi András



A konferencia résztvevői az esemény második napján, fotó: Zétényi András

A konferencia harmadik napja a BAH csomóponton, fotó: Táncos Anna



Az asztalon levő dobozban a járdasziget tervpályázat makettjei találhatóak, fotó: Táncos Anna



A piros lámpánál várakozó busz utasai nézik a járdasziget konferenciát, fotó: Táncos Anna





A budapesti IV. kerületi tűzoltóság előtt tűzoltók ellenőrzik, hogy az Ivócsap akadályozza-e a tűzoltást.
Fotó: Ivócsap Projekt, 2014

3. Az igény és az infrastruktúra megfeleltetése - Ivócsap Projekt

A második lépés eredményeként létrejött szempontrendszerbe már sokféle igény, illetve kihasználatlan infrastrukturális tartalék beilleszthető; elérhető, hogy az infrastruktúra és a funkció egymásra találjon. A tervező feladata mérlegelni, hogy melyik fogadóhálózat a legmegfelelőbb az előzetesen megvizsgált igény csatlakoztatására, illetve hogy milyen igazolható igény van, amely teljesülni tud az előzetesen elemzett kihasználatlan városi erőforráson. A cél először is megtalálni ezt a megfeleltetést, majd – harmadik lépésként – megvalósítani és működésbe helyezni az így kialakult városi infrastruktúra újrahaznosítási ötletet.

A megvalósítás nem az infrastruktúra újrahaznosítási projekt befejezését jelenti; ellenkezőleg, a megvalósítással egy alkotói folyamat veszi kezdetét. Az újrahaznosítás tárgya az első prototípustól kezdve interdiszciplináris fejlesztést, ezen belül mérnöki, művészeti és menedzseri munkát igényel. A létrejött beavatkozás, lévén sokszereplős köztérfejlesztés, több oldalról kap visszajelzéseket, melyeket a terjeszthetőség, adaptálhatóság és értéknövelő hatás érdekében folyamatosan be kell építeni az adott innovációba.

Az infrastruktúra újrahaznosítás esetében minden érintett szereplővel aktív kommunikációs viszont kell fenntartani. Ennek a személyes interjúk és kérdőívek éppúgy eszközei, mint a különböző fórumokon való köztéri akciók és a médiában való megjelenések. A felsorolt eszközök célja egyrészt, hogy láthatóvá tegyék az infrastruktúra újrahaznosítást, másrészt, hogy véleményeket és észrevételeket gyűjtsenek az adott innovációval kapcsolatban.

A harmadik lépéshez kapcsolódó esettanulmány az Ivócsap Projekt, melynek ötlete 2009-ben született meg, és amely 2013 óta alakítja át a tűzcsaphálózat kútjait ivókutakká. A tűzcsap-újrahaznosítással kapcsolatos alkotói tevékenység igen szerteágazó, része a terméktervezés és termékfejlesztés, de a gyártásszervezés, műszaki menedzsment, projektmenedzsment és marketing- menedzsment is ide sorolható. Az ilyen jellegű munkákat össze kell hangolni, és folyamatosan, párhuzamosan kell végezni az újrahaznosítás elveinek figyelembevételével.

Az Ivócsap projekt ötlete – avagy az igény és az újra-hasznosítható infrastruktúra egymásra találása

Az Ivócsap Projekt általános ismertetése az értekezésben található a 89. oldalon. A jelen mestermunka-dokumentációban a projekt a bemutatott módszertan megvalósításaként kerül elemzésre, mivel ötlete e módszertan és ezen belül a második lépésben leírt szempontrendszer szerint jött létre, és a projekt megvalósításának folyamata is ennek megfelelően kezdődött el és tart jelenleg is.

Az Ivócsap Projekt eredeti koncepciója előzetes kutatás eredményeképpen született. Egy egyetemi tudományos diákköri konferencia keretein belül három tervezőtársammal, Hüttl Saroltával, Soltész Judittal és Zoletnik Zsófiával a budapesti ivókutak hiányával kezdtünk el foglalkozni. Azt a problémát jártuk körbe, hogy Budapesten miért nem lehet ivóvízhez jutni a köztereken, holott híresen jó minőségű a főváros csapvíze. Egy város élhetőségén jelentősen ront az ivókutak hiánya, de az új ivókutak kivitelezése és karbantartása is számottevő költségekkel járna. A kutakat általában a helyi önkormányzatok vagy szolgáltató vállalatok építtetik és gondozzák, de egyik szervnek sem ez az elsődleges feladata. Az országos ivókútállomány utóbbi évtizedekben történő drasztikus csökkenésének a háttérben az illegális vízvétel áll, melynek költségeit az önkormányzatok nem kívánják kifizetni. Az is hozzájárult az ivókutak számának csökkenéséhez, hogy sokszor feleslegesen bonyolult a kialakításuk, ami nehezíti a karbantartást, továbbá egész évben ki vannak téve az időjárásnak és a rongálásnak, és így az újonnan telepített kutak is ritkán érnek meg két szezont.

Csapatunk ugyanakkor azt is felismerte, hogy az ivókutakra, a köztéri vízvívási lehetőségre a fenti problémák ellenére egyre növekszik az igény, hiszen a nyári hónapok érzékelhetően egyre melegebbek. Évente többször is kihirdetik az országos hőségriadót, és zacskós és palackozott vizet osztanak a vízszolgáltató cégek az embereknek. Mindenki csomagolt vizet vásárol az üzletekben, amikor lehetne csapvízből is inni, műanyag hulladék nélkül. A palackozott vízre luxus pénzt költeni ott, ahol kiépített vízvezeték és jó minőségű víz áll rendelkezésre, különösen, hogy egy liter palackozott víz előállításához három liter víz szükséges.

A fentebb emleített problémák miatt az ivókutak budapesti közterekre való visszatelepítéséhez nem jött szóba a hagyományos megoldás. Új struktúrára volt szükség, egy olyan ivókút-hálózatra, amely szezonális, mobil, melynek minimális költséggel jár a telepítése, és az üzemeltetése és karbantartása is egy kézben van. Ezek alapján egyenesen adódott a következtetés, hogy egy meglévő hálózathoz kell csatlakozni.

Olyan fogadóhálózatot kellett találni a köztéri vízvívási igényének megoldására, amely az ivóvíz-hálózat része, és az útburkolat fölé ér a közterületeken, amelynek egy gazdája van, és amelyre rá lehet csatlakozni anélkül, hogy a hálózat működtetése sérülne. Az is világossá vált, hogy egy olyan eszközre lesz szükség, amellyel rá tudunk csatlakozni az adott hálózatra, de le is tudjuk szerelni róla, hogy a szezonális és mobil használat és a telepítési szempontok is teljesülhessenek.

Ez volt tehát az a szempontrendszer, amelynek eredményeképpen rátaláltunk a piros színű föld feletti tűzcsaphálózatra mint olyan kihasználatlan városi infrastruktúrára, amelyről vizet lehetne fakasztani. A tűzcsapok hálózatának egységesen a vízszolgáltató (Budapesten a Fővárosi Vízművek Zrt.) az üzemeltetője, tulajdonosa és karbantartója is. Az ivóvízzel teli tűzcsapok körülbelül 150 méterenként mindenhol megtalálhatók lakott területen belül a város utcáin és terein, ezért kézenfekvő a kihasználásuk azokban az időszakokban, amikor nem az eredeti funkciójuknak kell megfelelniük.

Azt is megvizsgáltuk, hogy alkalmasak-e a tűzcsapok arra, hogy köztéri ivókúttá alakítsák őket. A tűzcsapokat élettartamuk során nagyon ritkán használják tűzoltásra, de amikor sor kerül erre, elengedhetetlen, hogy működőképeseek legyenek, ezért átlagosan félévente ellenőrzik mindegyiket. A csapokra nagyon szigorú szabályozások vonatkoznak; a rongálásuk, a róluk való illegális vízvétel jogi következményekkel járhat, hiszen életmentő biztonságtechnikai infrastruktúráról van szó. A tűzcsapokat az eredeti funkció mellett vízvételre is használják, többek között kertek, városi zöldfelületek öntözésére, illetve építkezések során is, de ez a hálózat kihasználtságán nem sokat javít. A tűzcsapok között többféle típus található, van föld alatti és föld feletti típus is. A hálózat vizsgálata alapján a föld feletti tűzcsapok tűntek alkalmasnak arra, hogy ivócsapot csatlakoztassunk rájuk. Így jött létre az Ivócsap első koncepciója, egy kék hengeres tárgy, amely egy csapot tartalmaz, és a föld feletti tűzcsapok csonkjára csatlakozva ivókúttá változtatja azokat.

Az ivócsapok fejlesztési folyamata

9 „Inni Tűzcsapból – Az Ivócsap,” Mandiner Blog, 2010. szeptember 25. Letöltve: 2018. április 19. http://mandiner.blog.hu/2010/09/25/inni_tuzcsapbol.

2013-ig, az első prototípus megvalósulásáig határozatlanok voltunk, hogy az ötletet ennyiben hagyjuk, vagy kipróbáljuk a valóságban is. 2010-ben többen is megkerestek minket egy blogbejegyzés⁹ kapcsán, amelyet Balogh Ákos Gergely írt az ötletéről. Voltak, akik nagyon jó ötletnek tartották az ivócsapot, de voltak, akik szerint túl merész volt az elképzelés, és jelentős vízminőségi és tűzoltási kockázatot láttak a megvalósításban. Ezeknek a véleményeknek a hatására úgy döntöttünk, hogy utánajárunk a kockázatoknak, és elkészítettük az első prototípust. Ez az első ivócsap egy egyszerű, kezeletlen acél esztergált henger volt, amelybe beleterveztünk egy nyomógombos szelepet, a másik végére pedig a tűzcsap csomójának megfelelő csatlakozást. A gépészmérnöki tervek Ferenczy Tamás készítette. A műszaki megoldásnak több elvárásnak is meg kellett felelnie, például ki kellett bírnia a tűzcsapokban uralkodó nagy víznyomást. Az is szempont volt, hogy takarékos legyen a vízhasználata, ezért egy késleltetett záródású szelepet alkalmaztunk a csapban. Az első ábráink ellenére még nem merült fel, hogy kezeljük a csapok felületét, mivel még a formájában sem voltunk biztosak. Az első prototípus célja mindössze az volt, hogy kiderítsük, egyáltalán hajlandóak-e vizet inni az emberek a tűzcsapokból, és hogy van-e bármilyen reális alapja az ötletünknek.

A 2013-as Bánki-tó és Ördögkatlan fesztiválokön debütált az első ivócsapunk. Annak érdekében, hogy visszajelzéseket kapjunk róla, mindkét eseményen táblákat függesztettünk ki a csap mellé, amelyeken egyrészt ismertettük a projektet, másrészt kérdéseket tettünk fel a csappal kapcsolatban. A csapat előzetesen a helyi tűzoltóság és a helyi vízműszolgáltató jelenlétében teszteltük, majd a segítségével be is üzemeltük. A fesztiválokön tett megfigyeléseink, a használókkal történő beszélgetéseink és a táblákon összegyűlt vélemények alapján arra jutottunk, hogy érdemes továbbfejleszteni az ivócsapot, mivel sokan ittak belőle, és szimpatikusnak találták a megoldást.

10 Hosszúlépés. Járunk? saját weboldala, Letöltve: 2018. április 19. <https://hosszulepes.org/hu>.

A következő lépés 2014-ben történt, amikor a Hosszúlépés. Járunk? városi sétaszervező csoporttal¹⁰ közösen elindultunk az ivócsap ötletével a Design Terminál által szervezett Smart City Lab Pályázaton.¹¹ A pályázatot több kategóriában is meghirdették. Mi a víz kategóriában lettünk első helyezettek, és a pénznyereménnyel és a zsűriben résztvevő Fővárosi Vízművek segítségével megvalósítottuk az első ivócsap-szériát, amelyet a 2014-es Design Hét keretén belül fel is szereltek Budapesten.

11 Budapest Design Week 2014 / Smart City Lab Budapest, Letöltve: 2018. április 20. <http://designhet.hu/2014/en/smart-city-lab-budapest.html>.

A pályázatunkban vállaltuk, hogy a nyereményből a prototípust szériában gyártható, köztéren is alkalmazható terméké fejlesztjük, továbbá a projekt megjelenését, köztudatba való kerülését is elősegítjük. Ebben pályázótársunk, a Hosszúlépés sétacsoport segített, akikkel arculatot és plakátokat is terveztünk az ötletünknek, valamint egy köztéri sétát is létrehoztunk, amely Budapest vízzel kapcsolatos érdekességeit és helyszíneit járta be, miközben az Ivócsap Projektet is ismertette, és több telepített ivócsapot is érintett az útvonalával. A vezetett séták mellett minden ivócsapra használatot magyarázó matricákat helyeztünk ki és a csapok környezetébe kiraktunk ismertető plakátokat is, hogy ezzel is felhívjuk az emberek figyelmét a csapokra, és biztassuk őket a használatukra.

A prototípus tanulságaiból arra jutottunk, hogy a hengeres, funkcionális forma megfelelő, de a csupasz szelepgomb használata kényelmetlen; egy nagyobb nyomógombra van szükség. Ezen kívül ezúttal már a csap

felületkezelésével is foglalkoztunk; az eredeti ötletnek megfelelően kékre festettük, és egy pohár víz jelével is elláttuk annak érdekében, hogy még egyértelműbben utaljon a vízivás lehetőségére. Az esztergálás helyett olcsóbb gyártási technológia után néztünk, és az öntvénykészítés mellett döntöttünk. A műszaki tervezésben ennél a típusnál is Ferenczy Tamás gépészmérnök működött közre. Ez a széria a kisvárdai Vulkan Öntödében készült egyszerű grafitos vasból, amelyet utána lehorganyoztak, hogy ne rozsdálljon. Ez az új típus az első darabhoz képest a le- és felszerelés tekintetében is jobban működött; a szabványos tűzoltószerszámmal illeszkedő felületet kapott, hiszen ezzel a tűzoltószerszámmal használják magukat a tűzcsapokat is. A csapoknál a lopás elleni védelemre és a balesetvédelemre is gondolni kellett, ezért az ivócsapon egy olyan furatot is el kellett helyezni, amelynek segítségével ki lehetett kötni lánccal vagy huzallal a tűzcsaphoz, hasonlóan a tűzcsapok kézzel is levehető csomókupájának rögzítéséhez.

Az ivócsapok pontos helyét, vagyis azokat a tűzcsapokat, amelyek az ivócsapokat fogadták, a Fővárosi Vízművek munkatársainak segítségével választottuk ki. A csapok egész októberben, az első fagyokig kint voltak a tűzcsapokon, és ezalatt a projekt sok médiamegjelenést és pozitív visszajelzést kapott.

A következő évben, 2015-ben megállapodtunk a Fővárosi Önkormányattal és a Fővárosi Vízművekkel, hogy együttműködő partnerekként folytatjuk a projektet, és amennyiben mi továbbvisszük a termékfejlesztést és céget alapítunk az ivócsapok árusítására, úgy ők megveszik az első ivócsapokat Budapest részére.

Az ivócsapokat a 2014. októberi leszerelésük után visszakaptuk. Néhány már az egyhónapos használat alatt meghibásodott. Amikor javítás céljából szét akartuk szerelni őket, kiderült, hogy annyira vandálbiztosan lettek összeállítva, hogy szinte egyiket sem lehetett szétszedni. További megfigyeléseink voltak a 2014-es széria esetében, hogy az öntvény jellegű gyártástechnológia nem előnyös, a várható alacsony rendelési darabszám miatt nem fog megtérülni, és az öntés miatti korrózióvédelem sem tartós. Az is kiderült, hogy amíg az ivócsapok felszerelése egyszerű és gyorsan végezhető, a leszereléseknél előfordul, hogy az ivócsap csatlakozása fennmarad a tűzcsap csomóján, és utána vízpumpafogóval lehet csak leszedni róla. Mindezek fényében újabb termékfejlesztésre volt szükség – ezt a fejlesztést már Ilkei Tamás és Bodnár Gábor gépészmérnökök segítségével végeztük.

Az újabb, 2015-ös típusnál elsősorban a hibamentes és egyszerűen végezhető fel- és leszerelésre fókuszáltunk, valamint arra, hogy maguk a csapok is javíthatóak, karbantarthatóak legyenek. Ahogyan a 2014-es öntvényeket, a 2015-ös típus is tűzoltóságokon teszteltük, egyrészt, mert minden tűzoltóságnak van saját, magánterületen levő tűzcsapja, másrészt mert így a tűzoltók véleményét is kikérhettük, és így meggyőződhattunk róla, hogy az ivócsap biztosan nem akadályozza őket a tűzoltásban. Az új típus esetében visszatértünk az esztergálásra mint gyártástechnológiára, csak ezúttal rozsdamentes acél anyagból készültek a csapok, hogy a korrózióvédelem is megfelelő legyen. Ez a technológia és anyag tűnt a legalkalmasabbnak arra célra, hogy kis példányszámban, céges formában elkezdjük árusítani az ivócsapokat.

2015 nyarán kezdtük gyártani az újabb ivócsap-típust, amelyet mostanáig is forgalmaz a cégünk. A fel- és leszerelést egyszerűen és hibamentesen sikerült kialakítanunk. Az ivócsap formai megjelenésén, ergonómiai kialakításán azóta sem változtattunk, csak apróbb termodosításokra volt szükség a csapok minél egyszerűbb szerelhetőségéhez.

Az első 43 ivócsap Budapestre történő eladásával párhuzamosan más városok és települések és Budapest kerületei is elkezdtek érdeklődni a csapok iránt. Így akarva-akaratlanul abban a helyzetben találtuk magunkat, hogy ahhoz, hogy az ivócsapok minél jobban használhatóak legyenek, és minél szélesebb körben elterjedhessenek, vezetnünk kell egy vállalkozást, annak minden anyagi és jogi felelősségével együtt. Az ivócsapok gyártására és eladására szakosodott vállalkozás beindítása során az ivócsap arculatával, honlapjával és médiamegjelenéseivel is tudatosabban kezdtünk foglalkozni. Ezzel párhuzamosan az ivócsapok gyártása mellett a csomagolásra, szállításra is megoldást kellett találnunk, továbbá bemu-
tatózó anyagot, az ivócsapok helyének kiválasztását és üzemeltetését segítő használati útmutatót és garancialeveket kellett készítenünk.

Az ivócsapok budapesti állományán keresztül 2015-től kezdve folyamatosan figyelni tudtuk, hogy milyen fejlesztésekre van szükség, nemcsak magával az ivócsap termékkel, hanem az ivócsapokkal mint új önálló városi infrastruktúrával kapcsolatban is. Az ivócsapok felismerhetősége a mai napig olyan kérdés, amelyben nehezen tudunk objektív adatokhoz és információkhoz jutni. 2015-ben néhány alkalommal kék színű lufikat kötöttünk az ivócsappal rendelkező tűzcsapokra, de ezeket nagyon hamar elvitték a járókelők. Ugyanebben az évben arra is kísérletet tettünk, hogy megjelöljük az aszfaltot az ivócsapok körül, hátha ez segít az ivócsapok észrevételében. (A XII. kerület 2017 nyarán hasonló módon jelölte meg a járdákat a saját ivócsapjainál, és a visszajelzések alapján ez a módszer bevált, többen vették észre az aszfaltfestéses csapokat, mint a festés nélkülieket.)

Annak érdekében, hogy minél többen használják az ivócsapokat, a projekt honlapján¹² minden évben frissítjük egy térképen, hogy pontosan hol található az új ivópontok. Mindezek ellenére azt tapasztaljuk, hogy a legtöbb ember még mindig „tűzcsapvátságban” szenved, és mivel a tűzcsapot sem veszi észre, az ivócsap adta lehetőségről is lemarad. Évek óta tapasztaljuk, hogy az a leghatásosabb figyelemfelhívó, ha egy működő ivócsapból iszik valaki. Ezt a többi járókelő is észreveszi, és utána odamegy kipróbálni a csapot, vagyis az a legérthetőbb, ha valós időben és térben tapasztalják az emberek az ivócsap működését. Az ivócsap dizájnján is változtattunk; az eredeti pohár jelet leváltottuk egy feliratra, amely a vízfuratot veszi közre. Jelenleg az ivócsap név szerepel rajta magyarul és angolul (ReHydrant), abból a megfontolásból, hogy az emberek így még jobban össze tudják kapcsolni a tűzcsapot és azt lehetőséget, hogy az ivócsap segítségével vízhez lehet jutni belőle.

A különböző online és social media felületeken is sok emberhez jut el, hogy hol vannak ivócsapok, és hogy hogyan kell használni őket. Ezt támasztja alá az a kérdőív is, amelyet 2017-ben készítettünk az ivócsap használói és vásárlói számára. A kérdőív egyik fő tanulsága az volt, hogy a 15 és 50 év közötti korosztályt legjobban ezeken a felületeken keresztül lehet elérni.

A vásárlóink, vagyis az önkormányzatok és a vízműszolgáltatók részére készült kérdőív azt a célt szolgálta, hogy a személyes visszajelzéseken túl anonim módon is véleményezhessék az ivócsap megoldását. A vásárlók nagy többsége szerint hiánypótló a megoldás; olcsó, szerethető és praktikus városfejlesztésnek tartják. A kérdőív és a személyes üzemeltetői visszajelzések alapján azonban nyáron gyakori probléma, hogy a tűzcsap testében levő víz hamar felmelegszik. A vízműszolgáltatók, annak érdekében, hogy ne alakuljon ki pangó víz, rendszeres időközönként átöblítik a tűzcsapokat, de ez a felmelegedést nem oldja meg. Ezt a problémát, amely nemcsak az üzemeltetés szempontjából gond, hanem a felhasználói „élményt” is rontja, három módon lehet kiküszöbölni. Elsősorban azzal, ha minél többen használják az adott ivócsapot. Ezt az ivócsapok hírének további terjesztésével és az ivópontok helyének térképes jelölésével is elő lehet segíteni, de legjobb, ha olyan tűzcsapokra helyezik ki őket, amelyek mellett jelentős a gyalogosforgalom, és így sokan látják. További megoldás, hogy okosítjuk az ivócsapokat, vagyis számlálóval és gps eszközzel látjuk el őket, amelyek segítségével eljut az üzemeltetőhöz, hogy mikor és hányan használták az adott csapot. Ezekből az adatokból már konkrétan beazonosítható, hogy melyik csapot mikor szükséges átöblíteni. A harmadik megoldás egy önkiosztó szelep beépítése az ivócsapba, amely bizonyos időközönként magától kiereszt némi vizet a tűzcsapból, és így állandóan frissen és hidegen tartja a tűzcsapban levő vizet.

Az utóbbi két fejlesztésen dolgozunk több hónapja gépészmérnök kollégáink és Soltész Péter villamosmérnök segítségével. Ezekon a fejlesztéseken túl egy teljesen új ivócsap-típust is készülünk tesztelni, amely olcsóbban és nagyobb mennyiségben lesz gyártható, és a mostani típusnál rugalmasabban fog tudni igazodni a különböző külföldi tűzcsapok csatlakozásaihoz. A lassan de biztosan növekvő számú magyar ivócsap-vásárlók mellett külföldről is egyre többen érdeklődnek a megoldásunk iránt, különféle igények kielégítésére. Vannak olyan városok, ahol az ivócsapok segítségével lehetne a szegény városnegyedek lakói számára biztosítani a vizet, mert a jelenlegi vízadagoló automatáik nem elég vandál-biztosak, de olyan városok is jelentkeztek, amelyeknek a közterei is műemlékvédelem alatt állnak, és évekig tartana egy hagyományos ivókutat engedélyeztetniük és kiépíteniük. Ebben az esetben is jó megoldás lehet az ivócsap, hiszen műemléki környezet ide vagy oda, tűzcsap mindenhova kell. A sok megkeresés közül 2017 telén a Los Angeles-i vízművektől érkezett a legkomolyabb ajánlat; jelenleg is van náluk egy olyan prototípus, amelyet még az esztergált szériából alakítottunk át az Egyesült Államok tűzcsapjaira. Tervünk, hogy az új ivócsap-típussal külföldön is piacra léphessünk, és egy minél olcsóbb és adaptálhatóbb ivócsap-típussal biztosíthassuk a köztéri vízhez jutás lehetőségét.

12 <https://ivocsap.hu/>

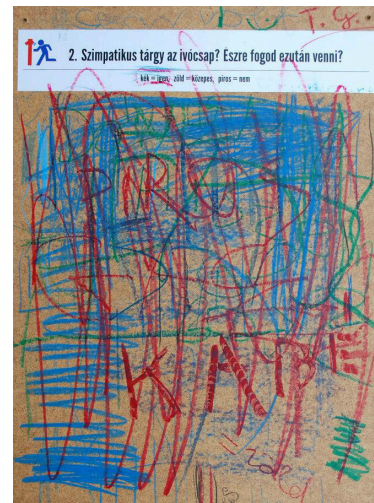
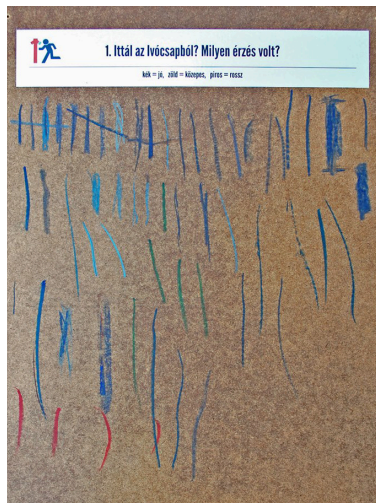
Az első prototípus tesztelése a Bánkító fesztiválon 2013-ban, fotó: Ivócsap Projekt



Az első prototípus tesztelése az Ördögkatlan fesztiválon 2013-ban, fotó: Szász Barna



A prototípus teszteléséhez használt véleményrögzítő táblák. Balra a Bánkító fesztivál egyik táblája (A feltett kérdés: Ittál az Ivócsapból? Milyen érzés volt? kék=jó, zöld=közepes, piros=rossz), jobbra az Ördögkatlan egyik táblája (A feltett kérdés: Szimpatikus tárgy az Ivócsap? Észre fogod ezután venni? kék=igen, zöld=közepes, piros=nem), fotók: Ivócsap Projekt



Az első Ivócsap széria felszerelése a Fővárosi Vízművek munkatársaival, 2014. szeptember, Budapest, fotó: Ivócsap Projekt



A 2014-es öntvény ivócsap a használatot magyarázó matricával Budapest, fotó: Ivócsap Projekt



A 2014-es egy hónapos ivócsapüzem alatt a lufikat is kötöttünk az ivócsapokra, hogy jobban észrevegyék őket az emberek, fotó: Ivócsap Projekt

Budapest első 43 ivócsapjának ünnepélyes átadása 2015. szeptemberében a Fővárosi Vízművek vezérigazgatójával, Haranghy Csabával és a főpolgármester-helyettessel, Szalay-Bobrovniczky Alexandrával, fotó: mno.hu



Ivócsap a Károlyi utcában, fotó: Picalia, 2015. szeptember, forrás: Google Streetview

A 2017-es kérdőívek eredményének összefoglaló infografikája, felül a vásárlók, alul a lakosság véleményével, forrás: Ivócsap Projekt



A Hosszúlépés.Járunk? által szervezett egyik Vízfakasztó című séta, amelyen Budapest vízzel kapcsolatos érdekességeit, többek között az Ivócsapot meg lehet ismerni. Fotó: Hosszúlépés.Járunk?



A 2015-ös ivócsaptípus a régi pohárjel utáni, új, felirattal és logóval ellátott jelöléssel 2016 őszén Budapesten. Fotó: Ivócsap Projekt

Összegzés

Az infrastruktúra újrahaznosítás gyakorlati módszereit bemutató három esettanulmány és az általuk szemléltetett tervezési lépések a legegyszerűbben úgy foglalhatóak össze, hogy a tervező feladata egyrészt folyamatos visszajelzéseket generálni a fejlesztésben érintett összes szereplő részéről, másrészt kiértékelni a visszajelzéseket. Állandó mediátori szerepre van szükség, ahol a kreativitás és az alkotói tevékenység nemcsak magában a megoldás megtervezésében nyilvánul meg, hanem a résztvevők egyéni tapasztalatainak és tudásának megismerésében és a tervezésbe való beépítésében is. Visszautalva az értekezésben leírt tervezési módszertanra, így érhető el, hogy a létrejövő megoldás ne csak tervként, hanem megvalósult állapotában is minél több ember számára előnyös legyen, és hiteles és valós városfejlesztéssé váljon.