

VÍZPARTI

*Self Assessment*

Velence, Amszterdam és Budapest idealizált vízparti  
képeinek összevetése a valós térhasználattal

Készítette: Takács Krisztina

Konzulens: Dr. Kádár Bálint

A dolgozat a Tudományos Diákköri Konferencia keretében készült

2019

### **Köszönetnyilvánítás**

Szeretnék köszönetet mondani konzulensemnek, ***Kádár Bálintnak***, aki szakértelmével és lelkesedésével segítséget nyújtott a dolgozat elkészítéséhez.



**M Ű E G Y E T E M 1 7 8 2**

## TARTALOMJEGYZÉK

1\_Absztrakt

2\_ A vízpartok megjelenése a városokban

3\_Turizmus régen és napjainkban

4\_Fotózás kialakulása és szerepe a modern társadalmi szerkezetben

5\_Velence vízpartjai és turizmusa

6\_Amszterdam vízpartjai és turizmusa

7\_Budapest vízpartjai és turizmusa

8\_Turisták valós térhasználatának összehasonlítása az idealizált vízparti képekkel a vizsgált városokban

9\_Irodalomjegyzék

## 1\_Absztrakt

Az utóbbi néhány évtizedben a modern turizmus az világ egyik legnagyobb iparágává vált. Mivel a légitársaságok Európán belül majdnem mindenhol olcsó jegyeket kínálnak, az utazás minden eddiginél egyszerűbb lett, ugyanakkor létrehozta a tömegturizmus egyre növekvő problémáját. Rengeteg cikk jelent meg a témában, és mind tiszta képet festettek arról, hogy milyen is ez a jelenség. Ezzel szemben a szociális médiában, főleg fényképmegosztó oldalakon egy merőben eltérő képet láthatunk a turizmusról; az oldalakat ellepték az idealizált fényképek az európai turistákról és az általuk látogatott városokról.

Idén volt lehetőségem meglátogatni két ilyen népszerű úticélt is, és személyesen megtapasztalni a valóságot. A dolgozatomban tanulmányoztam, majd összehasonlítottam Velence városát és a sokak által 'Észak Velencéjeként' emlegetett Amszterdamot.

Velencét a bonyolult kanális-rendszere teszi egyedi és különleges úticéllá. Annak ellenére, hogy rengeteg gyalogos utca található a városban, a csatornák és a vízpart közelsége az, ami vonzza az odalátogatókat. Az Amszterdamról alkotott általános képet a tulipánok és szélmalomok tengerén kívül a várost tagoló, mégis összefonó kanális-rendszer határozza meg. A két város első látásra hasonlónak tűnhet, de utóbbi felépítésében egy tagoltabb és szervezettebb rendszer. Előbbiekhez képest hazánkban, Budapesten más kontextusban jelenik meg a vízpart. A várost átszelő folyó különleges látványt nyújt, nem véletlen, hogy a turisták előszeretettel készítenek fényképeket a vízparton, hidakon annak ellenére, hogy a rakpartok valójában közösségi térként használhatatlanok. Ezek alapján felmerül a kérdés: milyen lenne az ideális vízparti köztér?

Az idealizált képek lényege a tökéletesség, egy szebb és jobb valóság ábrázolása. Jelen esetben ez a jobb valóság a vízparthoz kötődik, hiszen az egy sokaknak szokatlan, különleges hangulatot közvetít. A képek tökéletesek, de a valóság teljesen más. Az említett városok vízparti közterei vagy nem léteznek, vagy többnyire használhatatlan területek, szűk utcák, parkolók, amiket a turisták mégis megpróbálnak használni, hiszen ezt közvetíti feléjük a média, így ezt közvetítik majd tovább ők is. Tapasztalataim szerint az ott élő emberek élete más utakon mozog, orientálódik a víztől távolabb eső területek felé, hiszen amit az ember nem tud használni, azt előbb-utóbb elhagyja. A fentiek alapján mennyire lehet más a helyiek és a turisták köztér használata az említett városokban?

A kutatásomhoz készített statisztikához a népszerű fényképmegosztó oldalakat és a saját képeimet használtam. Összehasonlítottam a turisták és helyiek térhasználatát, a közlekedési mintákat, terek felhasználását és az emberek városon belüli tevékenységét a városok központi részére koncentrálva.

## 2\_A vízpartok szerepe a városokban

Természet, tisztaság, létszükséglet – ilyen és ezekhez hasonló fogalmak juthatnak először eszünkbe, ha a vízre gondolunk. Kis léptékben gondolkodunk, hiszen a saját életünkben keressük a választ; mit jelent számomra a víz? Gondolkodjunk egy kicsit másképp, és tegyük fel a kérdést nagyobb léptékre kivetítve: Mit jelenthet egy város életében a víz?

A folyó-és állóvizek történelmünk kezdete óta kiemelt szereplői a terek alakításának. Eleinte olyan racionális tényezők vonzották vizek közelébe az embereket, mint a helyfoglalás és az ivóvízforrás. Később a vízpart fontos mezőgazdasági elem lett, a földművelők az öntözés miatt telepedtek a folyópartokra. A legrégebb vízhez köthető tevékenység, a halászat egész népcsoportok kultúráját határozta meg. A városok kialakulásánál már városszerkezeti elemként, hajózási, kereskedelmi útvonalként is használták a vizeket, az idő múlásával azonban a hangsúly egyre terelődött a vízről a vízpartokra. A partok eleinte kihasználatlan területeket jelentettek, az emberiség fejlődésével viszont egyre fontosabb részeivé váltak a városok struktúrájának. Kikötők, rakpartok épültek, eleinte védelmi feladatok ellátására; később ezek kereskedelmi szerepük miatt nagy mértékben hozzájárultak a városok infrastrukturális fejlődéséhez. A kikötők voltak az első olyan csomópontok, ahol ténylegesen találkozott a vízi és a szárazföldi kereskedelem. A vízpartok védelmi és kereskedelmi szerepe évszázadokig meghatározó volt a városok életében, és bár ez a szerep mára már nagyrészt elveszítette relevanciáját, a vizsgált Velencében és Amszterdamban a mai napig fontosak a kikötők, és a vízi infrastruktúra.

A városok fejlődésével egyre jobban visszaszorultak a zöldterületek, és azok hiánya a városi környezetben mára már zavaró mértékig növekedett. Az embernek ösztönösen igénye van a szépre, és ez a szépség legalapvetőbben a természetben jelenik meg. Ha egy városi környezetre gondolunk, mi az az elem, amitől közelebb érezhetjük magunkhoz a természetet? A víz. A városokban a vízpartok szimbolizálják a természeti szépet, hiszen feltűnően erőteljes kontrasztban állnak az épített környezettel. Ez a kontraszt a mai ember életében erősebben van jelen, mint korábban, de érdekes, hogy már a turizmus kialakulásának kezdetén is a tenger-és tópartok voltak a legnépszerűbb utazási célpontok.

A városon belüli vizeken többnyire turista vagy közlekedési hajókat láthatunk, de bármennyire is úgy tűnhet, az ahhoz kapcsolódó vízpartjainkat igazán nem használjuk. Miért van ez? Több különböző vízparti területet megvizsgálva úgy gondolom a probléma nem a partok szerkezeti kialakításában keresendő. Általánosságban létezik a vízpart, és léteznek közterek, de a két tér helyileg nem fedi egymást. A vizsgált területeken a vízparti zónák mérete és beépítettsége nagyobb problémákat okoz, mint a partok szerkezeti kialakítása. A dolgozatomban többek

között azt is vizsgálom, hogy elhelyezkedésében és kialakításában milyen tényezők lennének szükségesek az ideális vízparti köztér létrehozásához.

A városok vízparti részei többnyire kihasználatlan, esetleg használhatatlan területek, hiszen annak idején nem azért épültek, hogy a közösségi élet terei legyenek. A vizek és a partok nem működnek egymással kölcsönhatásban; Amszterdamban például a közvetlen víz melletti sávokat parkolónak használják, Budapesten a rakpartok autósforgalmi területek. Ezzel szemben mégis egy idealizált kép alakult ki a víz városi szöveten belüli szerepéről, és ez a két dolog – elképzelés és realitás - a valóságban ütköznek egymással. A kérdés, hogy miért és hogyan alakult ki ez az eszme? Rengeteg olyan képet találunk a közösségi média fényképmegosztó oldalain, amiken turisták vízparton vagy annak közelében szerepelnek, ezzel azt az üzenetet közvetítve, hogy a vízpart egy élhető, jól működő terület a városon belül. Az ilyen és hasonló, turisták által készített fotók a városok szépségét belesűrítik egyetlen képbe, és ezt az idealizált gondolatot közvetítik minden felhasználó felé. Ezzel nemcsak azt sugallják, hogy a város értékei mind a vízpartokhoz kötődnek, de azt is, hogy csupán ezek azok a területek, ahol a turisták idejüket töltik. Valóban így lenne? A dolgozatomban térképek és statisztikák segítségével vizsgálom, három kiválasztott városban, hogy vajon a turisták térhasználata a valóságban is lekorlátozódik a vízparti területekre, vagy esetleg annál tágabb térben mozog?



turistacsoport szelfizik Velencében (instagram @fedesutera)

### 3\_Turizmus régen és napjainkban

A turizmus napjaink egyik vezető üzletága, egész városok működnek szinte csak az idegenforgalmi bevételeikből; de ez nem volt mindig így. Hol is kezdődött? A turizmus kialakulása történelmünk gyökeréig nyúlik vissza, kezdve az ősember zsákmányszerző útjaitól az ókori kereskedelmi és vallási célú utazásokon keresztül a Római Birodalom létrejöttéig. Míg az ókori népek többnyire színházakat, gyógyító-és jóshelyeket látogattak, a Római Birodalom fejlettsége, a közbiztonság javulása, és a kiépített úthálózatok mind elősegítették az akkori utazási feltételek javulását, és ezzel együtt a potenciálisan látogatható helyek infrastruktúrájának fejlődését is. A Római Birodalom bukásával az addigi szabad mozgás lehetősége is elveszett, a középkorra a háborúk és a rossz közbiztonság miatt a helyhez kötöttség volt jellemző. Az utazók száma minimálisra csökkent, főleg zarándoklatok mozgattak meg kisebb-nagyobb vallási csoportokat, és ezek az utazások is helyileg korlátozva voltak Róma és a Szentföld területére. A polgárosodás korában sikerült a középkor szigorú kötöttségeit háttérbe helyezni, ennek egy jó példája a „Grand Tour”, ami a 16. századi Angliához, majd a 19. századi Amerikához köthető. A több hónapig tartó utazás célja az volt, hogy a fiatal nemeseket jómodorra, az antik és reneszánsz kultúra megismerésére tanítsa; így a fő úticélok a klasszikus kultúra városai – főleg Róma és Velence - voltak.

A turizmus csak a modern korban kezdett időben és térben elkülönülni a hétköznapi élettől. A 18. század végétől kibontakozott ipari forradalmak olyan, eddig még sosem látott gazdasági, társadalmi és ezáltal kulturális változásokhoz vezettek, amik megteremtették a modern turizmus alapjait. Ehhez a változáshoz két dologra volt szükség: a kereslet megteremtésére és a kínálat optimalizálására. A városiasodás által csökkent a vidéki lakosság száma, a gazdaság rohamos fejlődésével az embereknek egyre nőttek a béreik, mígnem már volt annyi többletjövedelmük, hogy kikapcsolódásra és szórakozásra fordíthassák. Funkcionálisan különváltak egymástól a szabadidős és a munkaidős tevékenységek. James Watt 1778-ban feltalálta a gőzgépet, amivel olyan technológiai újítást hozott létre, aminek segítségével a kínálatot már nem korlátozták a földrajzi határok.

A városiasodásból fakadt később a természetbe való visszavágyódás, kikapcsolódás, pihenés igénye. A kínálati oldalon a közlekedési lehetőségek és szervezett utazások (Thomas Cook, 1887) megjelenése mellett rengeteg szolgáltatás jött létre az emberek szabadidős tevékenységeire alapozva. Hoteleket, vendéglátó egységeket, látványosságokat építettek, és különböző eseményeket szerveztek kizárólag a turisták szórakoztatására. Gyorsan népszerűvé váltak az egyéni és családi nyaralások, amelyeknél megfigyelhető, hogy főleg vízközelbe: tengerek, tavak partjára összpontosultak. A tengerparti üdülőhelyek a különleges környezet mellett a szórakozásra is különféle lehetőségeket biztosítottak.



olasz tengerpart (1948, David Seymour/Magnum)

A 20. század turizmusának meghatározó pillanata az utasszállító repülőgépek feltalálása volt. A nem pályához kötött járművek (gépjárművel, repülőgépek) használatba vételével megszűnt a vasút monopóliuma, újfajta szálláshelyek: motelek, kempingek épültek, utóbbiak sokszor vízpartok mentén. A modern turizmus nem jelentette a klasszikus úticélok látogatottságának hanyatlását, de megváltoztatta az utazások formáját. A gépjárművek elterjedésével az embereknek lehetőségük adódott a szállás és szórakozás helye közötti közvetlen közlekedésre; emellett a városnéző buszok, városi-és vidámparkok, később az áruházak megjelenése is még inkább háttérbe szorította a klasszikus városi felfedezési élményt.

*„Milyen sok a turista! – hallottam egy korábbi utazásom alkalmával. Igen – hangzott a válasz – és te is az vagy.”*

Ahhoz, hogy megértsük a turizmus szerepét és a turisták jelenlétét a mindennapi életünkben, először szükségünk van a fogalom definiálására, ám jelen esetben annak komplexitása miatt - több is létezik. A megfogalmazások eltérők, mert különböző tényezőket helyeznek előtérbe. Az 1989-ben elfogadott Hágai Nyilatkozat alapján:

*„A turizmus magában foglalja a személyek lakó- és munkahelyen kívüli minden szabad helyváltoztatását, valamint az azokból eredő szükségletek kielégítésére létrehozott szolgáltatásokat.”*

A definíció szerint a turizmus központi szereplője az ember, akinek megadatott a helyváltoztatás lehetőségének szabadsága. Érte és általa működnek a saját szórakozásáért felelős létesítmények és szolgáltatások. Fontos, hogy a kettő nem működhet egymás nélkül, és együtt nem működhetnek a társadalomra ható következmények nélkül.



A tömegturizmus a turizmus egyik fajtája, ami a környezetre gyakorolt negatív hatásai miatt mindig kritika tárgyát képezte. Azt a fajta utazást jelenti, amikor emberek százai látogatnak el ugyanarra a helyre, ugyanabban az időszakban szabadidős tevékenységeik eltöltése céljából. Ezek kezdetben olyan szervezett, pénztárcabarát utazások voltak, amik gyakran vízpartokhoz közeli területeket érintettek.



kép a központi pályaudvarra érkező utcából  
(Amsterdam, Damrak street, 2018)

A tömegturizmus kialakulása Thomas Cook nevéig vezethető vissza, aki 1887-ben elindította az első szervezett vonatutat Leicester és Loughborough között. Az úton 500 ember vett részt, és a közlekedési-technikai fejlődéssel párhuzamosan ez a szám egyre csak növekedett. A városok infrastruktúrájának alkalmazkodnia kellett a tömegek igényeinek kielégítéséhez. Vitatható, hogy a tengerparti üdülőhelyek megjelenése idézte-e elő a tömegturizmus kialakulását, vagy fordítva, hiszen az emberek már akkor is látogattak fürdővárosokat, bár nem szórakozási, inkább egészségügyi okok miatt. Amint az emberek szabadidős tevékenységnek kezdték használni a vízpartokat, több területen is változások következtek. A fürdők használata csak a jómódú emberek kiváltsága volt, de ahogy kialakultak az egyszerre fürdő-és tengerparti városszerkezetek és az elkülönítés nem volt megoldható; az emberek közötti társadalmi különbségek feloldódni látszottak. A tengerparti városok népessége jelentősen megnövekedett. A kereslet miatt vízhez kötődő tevékenységek és rekreációs programok szerveződtek, amik elősegítették a bevételek növekedését, és ezáltal az üdülőhelyek állapotának fejlődését is. Ez a növekedés és a tömegturizmus egymás kölcsönös mozgatórugói voltak.

A 21. században egy teljesen új technológiai korszak alakult ki. Az internet és általa a szociális média alapjaiban változtatta meg a turizmus jelenségét, kezdve az utazásszervezés és az ember kapcsolatával. A szociális média átalakította a cégek és egyének közötti kommunikáció és marketing módját. Az egyéni utazásszervezés került előtérbe, hiszen külön weboldalak (TripAdvisor, Expedia, Yelp) épültek arra, hogy úticélokról és programokról valós idejű

visszajelzéseket szolgáltatassanak. Ennek ellenére még ma is az utazási irodák felelnek a legtöbb utazásszervezésért. Igyekeznek szélesíteni a szolgáltatási körüket és megtartani a meglévő ügyfeleiket, amihez hűségprogramokat használnak, ami támogatja a tömegturizmus további növekedését.



a TripAdvisor kezdőlapja is gyakran vízparti képpel hirdet ([www.tripadvisor.co.hu](http://www.tripadvisor.co.hu))

Az embere életstílusának mindig szerves része volt a gyűjtögetés, modernebb verzióban ez lassan, de biztosan a felesleges tárgyak felhalmozódásába fulladt. Az emberek elfordultak a materializmus rendszerétől, ugyanis rájöttek, hogy az anyagi javak nem feltétlenül hoznak boldogságot. Szárnyra kapott a minimalizmus és ezzel párhuzamosan kialakult egy élményközpontú társadalom: az emberek - főleg fiatalok - szívesebben költenek új élményekre és tapasztalatokat nyújtó szolgáltatásokra, mint tárgyi dolgokra. Ez a változás biztos korlátot emelt a turizmus esetleges hanyatlásának bekövetkezése ellen.

#### 4\_Fotózás kialakulása és szerepe a modern társadalmi szerkezetben

A különleges helyek és pillanatok megörökítése időben régebbre nyúlik vissza, mint a fényképezőgép feltalálása. Az utazók már a Grand Tour idején készítettek rajzokat és festményeket, amikkel bizonyították, hogy valóban átélték a hely nyújtotta élményeket és lehetőségeket. Helyi művészeknek lehetősége nyílt arra, hogy tehetősebb turistáknak adják el műveiket. Ennek egyik leghíresebb képviselője Giovanni Battista Piranesi volt, aki létrehozta a „Views of Rome” című sorozatot, amiben idealizálta a szerinte látogatásra érdemes látványosságokat. A camera obscura és a Claude glasses segítségével minden pillanat megörökíthetővé vált, és ezzel párhuzamosan a városnézés került az utazások középpontjába. Az első fényképezőgép használata időben megegyezik a modern turizmus kialakulásával. (1840, Párizs, London) Eleinte csak professzionális felhasználók számára volt elérhető; idilli úticélok hirdetésére használtak fel valós felvételeket. Az igazi áttörés 1888-ban érkezett a Kodak kamera feltalálásával, ami által a hozzá nem értő emberek számára is elérhetővé vált a pillanat megörökítésének lehetősége. A fényképezőgép reklámjának egyik korai szlogenje így hangzott: „Egy Kodak nélküli nyaralás elvesztegetett nyaralás.” A cég rengeteg hirdetést

helyezett ki amerikai autópályák mentén a következő felirattal: „Picture ahead”, amivel igyekezett szokássá változtatni a fényképezés cselekvését. Ezek a reklámok népszerűsítették a hordozható gépeket, és tulajdonképpen megalapozták azt a ma is élő kultúrát, amiben a turisztikai látványosságokat termékeként kezeljük. Már ebben az időben is milliányi kép készült, és ez a trend átalakította az utazások szerkezetét, de a képek többnyire személyes használatra, egyfajta szuvenírként készültek. Nem kellett sokat várni arra, hogy ez nagy mértékben megváltozzon.



egy útmenti Kodak hirdetés (1920)

A digitalizáció drasztikus változásokat hozott a fényképezésben, és ezáltal a turizmusból is. A digitális fényképezőgépek feltalálásával (Steven Sasson, 1973) hatékonyabbá vált a fotózás, hiszen a készíthető felvételek számának korlátozása megszűnt. A digitális kamerák hirtelen sikerére való tekintettel a Kodak 2004-ben megszüntette a hagyományos gépek árusítását. 2007-ben piacra került az első iPhone, és bár nem ez volt az első olyan készülék, amiben beépített kamera kapott helyet (Kyocera Visual Phone VP-210, 1999, Japán) ez volt a legnépszerűbb. Azóta minden okostelefonban van a digitális képképzést segítő technológia, gyakran olyan más szolgáltatásokkal is összekötve, mint a helymeghatározás vagy megosztási platformok.

A kommunikációs technológiák forradalmasítása által a mobilkészülékek lehetővé teszik a használói számára a korlátlan információ készítést, küldést és fogadást. A rendszer segítségével az egyének kommunikálnak, befolyásolják egymást, és információk után kutathatnak a virtuális térben és időben. Rengeteg olyan platform létezik, ahol a felhasználók tájékozódhatnak és kapcsolatba léphetnek egymással. (Wikipedia, YouTube, Flickr, Facebook, Instagram) Az internet és a szociális média megjelenésével egy új turisztikai korszak vette kezdetét. A szociális média a legmeghatározóbb közösségi hálózati eszköz, ami már teljesen integrálódott a mindennapi életünkbe. Definíció szerint a szociális média „olyan weboldalak

és alkalmazások összessége, amik lehetővé teszik, hogy a használók készítsenek, illetve megosszanak különböző tartalmakat, vagy közösségi oldalakon keresztül kommunikáljanak egymással”. Valójában ez nem csupán egy kommunikációs eszköz, hanem egy egész virtuális környezet, ami az emberek szokásaira és interakcióira épül. Ahogy életünknek egyre több aspektusa a digitális felé halad, szociális média segítségével rengeteg információt tudhatunk meg a turisták utazási szokásairól és térhasználatáról. Az Instagram alkalmazás alapjaiban változtatta meg a turizmus lényegét. A földrajzi helymeghatározás segítségével egyszerűen beazonosíthatóvá váltak a feltöltött képek, a hashtag rendszerrel bármire könnyedén rá lehet keresni, ezáltal a tömegmozgások és irányultságok lekövethetők lettek. Az élmények megosztása által nemcsak online közösségek jöttek létre, de az embereknek lehetősége adódott arra, hogy márkát teremtsenek saját magukból, és az élményeiket marketing célokra használják fel. Ennek a rendszernek hátulütője akkor jelentkezett, amikor egy-egy tartalom túl nagy közönség figyelmét keltette fel. A tömegturizmus és ezáltal a környezet rombolása mellett a saját életünk veszélyeztetése is felkerült a problémák listájára; a jó marketingfotók elkészítése miatt sokan ignorálják a veszélyekre figyelmeztető táblákat. Az Instagramra feltöltött képek mind egy idealizált valóságot közvetítenek a felhasználók felé, ám ezek sokszor olyan negatív következményeket hordoznak magukban, amikkel az átlagos turista csak a helyszínen szembesül.

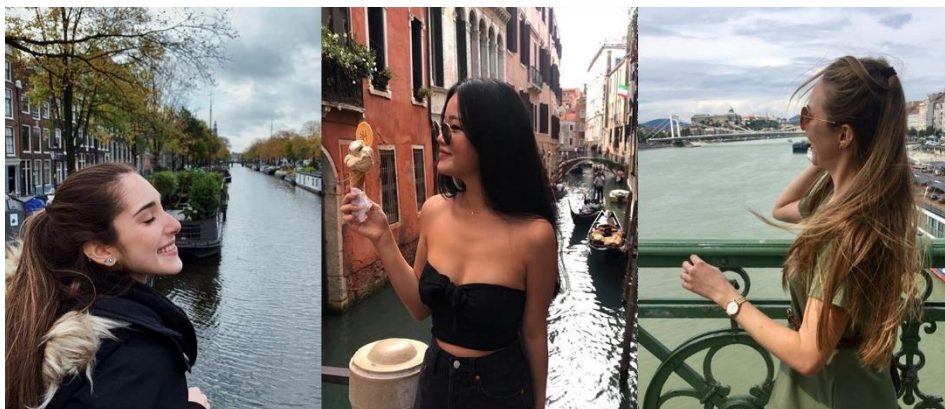


emberek szelfiznek egy helyi lakos mellett a Sóhajók hídjánál, Velencében  
(instagram @fedesutera)

*“Sokat gondolkodom a szociális média turisztikai szerepéről. Manapság már majdnem képes vagy megalkotni egy teljes élményt az online felületeken látható képekre alapozva, de ez az utazásnak egy természetellenes megközelítése. Elgondolkodtat, hogy vajon mi történt a felfedezés élményével.”* – Chris Burkard fotográfus

Az emberek mindig is szerették megosztani utazási tapasztalataikat és élményeiket másokkal, a szociális média csak megkönnyítette ezt a folyamatot. A probléma nem a rendszer szerkezeti kialakításából adódik, hanem az emberi hozzáállásból és egyéni használati mintákból. Tulajdonképpen nem a tapasztalatainkat osztjuk meg, hanem egy vágyott, ideális világképet. Megosztásaink és a hirdetőfelületek együttműködése által ez a tevékenység hamis hirdetéssé válik. A szociális média platformokon megjelenő reklámok és márkák határozzák meg a mai utazási trendeket, helyszíneket, élményeket. A felhasználók és a reklámok egymást támogatva kölcsönösen tudnak növekedni. Az „instagrammable moments”, a „travel to show” létező szakkifejezések, és jól összefoglalják a mai utazási trendek lényegét. Az élményt keresését felváltotta a talált élmény kölcsönzése.

*“A lot of people are still very ego-driven. They want to portray that they are leading some kind of perfect life, which is quite silly really,” - Trey Ratcliff (instagram: @treyratcliff)*



idealizált vízpart képek (Amsterdam @annalouche, Velence @aggiebaek, Budapest @elisabeth\_andrews\_)

A szociális médiaoldalakra feltöltött képek alkotások és irányelvek lettek. Meghatározták a látogatásra érdemes úticélokot és kialakították ezeknek a helyeknek a marketingjét is. Mind a helyekről, mind a turisták életéről, tér-és helyhasználatáról egy idealizált kép alakult ki a média által, ami ma már általános elfogadottságnak örvend. A dolgozatomban azt vizsgálom, hogy három kiválasztott városban; amiknek arculata a város és a víz kapcsolatára épül, hogyan alakulnak ezek a képek, illetve, hogy lehet-e összefüggéseket kimutatni a városok valódi arca és a turisták térhasználata között.

*„Az utazó látja, amit lát, a turista azt látja, amit látni jött.” – Gilbert K. Chesterton*

## 5\_Velence vízpartjai és turizmusa



Velence szigete a San Giorgio Maggiore templom tornyából (saját, 2018)

A Velencei lagúna egyedi strukturális felépítése és építésze miatt évszázadok óta csodálat tárgyát képezi, 1987 óta az UNESCO világörökség része. A lagúna szívében elhelyezkedő Velence - „a lebegő város” vagy „az Adria királynője” - a középkorban és a korai modern időkben jelentős hatalom, földrajzi helyzetéből adódóan meghatározó közlekedési csomópont volt Nyugat-Európa és a világ többi része között. Itt található a világ legnagyobb, autós közlekedéstől teljesen mértékben mentes, összefüggő gyalogos hálózata, itt rendezik a világ egyik leghíresebb karneválját és híres művészeti fesztiválját is, a Velencei Biennálét. A leghíresebb turisztikai látványosságok egy területen helyezkednek el; a Szent Márk téren találjuk az ugyanezen a néven ismert székesegyházat, a harangtornyot, a Dózse palotát és nem messze a Sójahajók hídját is. A fő szigeten található még rengeteg templom, szűk utca, kanális, és a lépten-nyomon megfigyelhető velencei gótikus építészet ránk maradt értékei is vonzzák a kíváncsi embereket. Olyannyira nevezetesek az említett látványosságok, hogy a sziget már évek óta küzd a tömegturizmus problémájával. Bár nem vezették még be a turista-adót, ezért a #RespectVenice nevű mozgalommal igyekeznek korlátozni az emberek térhasználatát; például tilos a városban belül lépcsőkre, partokra leülve ételt-italt fogyasztani.

Velence eredetileg elemi városi egységek klasztere volt. Minden egységben fokozatosan kialakultak az együttéléshez szükséges létesítmények és területek, mint a templomok és a campo-k, amik a közösségi élet színterei voltak. Ezek az önálló részek csak később váltak közös egésszé. Ezt bizonyítja a városban található templomok száma (120), valamint az, hogy a két legrégebbi templom a mai modern város keleti és nyugati széléin állnak. Míg a legtöbb szárazföldi, középkori városban a központ a főút és a főtér találkozásánál alakult ki - és így

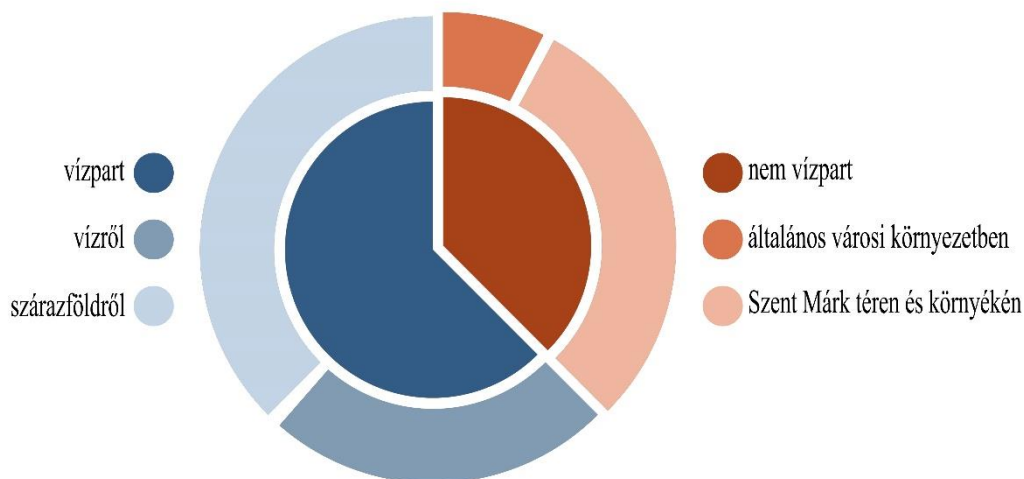
adott volt a kifelé terjeszkedés lehetősége – ilyen értelmezésben Velencének több önálló központja is van. Ezek közül a legnagyobb, és legmeghatározóbb persze a Szent Márk tér; a Piazzale Roma mellett az egyetlen terület, ami a tér, és nem a campo elnevezést viseli. A város viszonylag rövid idő alatt épült fel, az említett szerkezeti felépítés miatt mégsem tudott kialakulni a víz által egységes közlekedési hálózat, a rendszer organikus maradt.

A város meghatározó térszervező eleme és legfontosabb turisztikai látványossága mégis a víz. Nem véletlen az elnevezés „lebegő város”, hiszen Velence 118 kis szigetből áll, amik között hidak és kanálisok teremtik meg az összeköttetést és az egységet. Az épületek nem közvetlenül a szigetekre épültek, hanem mélyen a földbe ásott fa cölöpökre fektetett állványokon állnak. A város és a víz kapcsolatában erősen jelen van a kettősség. Egyrészt Velence képét a kanálisok és a vízpartok határozzák meg, másrészt viszont a víz romboló ereje a város infrastruktúrájának legnagyobb ellensége. Az *acqua alta*, vagyis magas vízállás általában ősz és tavasz között jelentkezik, ilyenkor a város mélyebben fekvő részeit elönti a víz, ami ellen való védekezés megoldása ma is egy aktuális probléma (The Mose project). A másik vízhez köthető probléma az *alta bassa*, vagyis amikor annyira alacsony a vízállás, hogy a gondolák nem tudnak a kanálisokban közlekedni. Mindkét jelenség súlyos probléma egy olyan város rendszerében, ami teljes egészében a gyalogos és hajós közlekedésen alapszik.



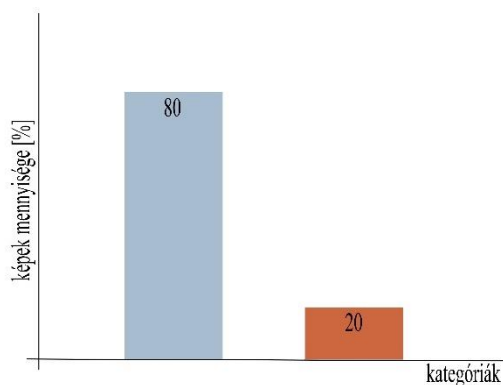
a Velencébe látogatók által készített fotók megoszlása a város központi területén

A Flickr. az egyik legjobb online fényképkezelő és megosztó oldal, ami lehetővé teszi a feltöltött képek pontos hely szerinti csoportosítását. Bár ma az Instagram alkalmazás sokkal nagyobb népszerűségnek örvend, nem lehet rajta keresztül ilyen pontos adatokat gyűjteni, így azt csak a képek téma szerinti, mennyiségi elemzésére használtam. A fenti térkép 400 fotó pontos földrajzi helyének felhasználásával készült, és célja, hogy szemléltesse az emberek megoszlását Velence központi részén. Egyértelműen kirajzolódik két fókuszpont, ezek a Rialto híd és a Szent Márk tér, de jól látszik az is, hogy a Canal Grande mentén jelentősen több kép készül, mint más városon belüli területen.



a bemutatott térképen szereplő képek arányok szerinti megoszlása

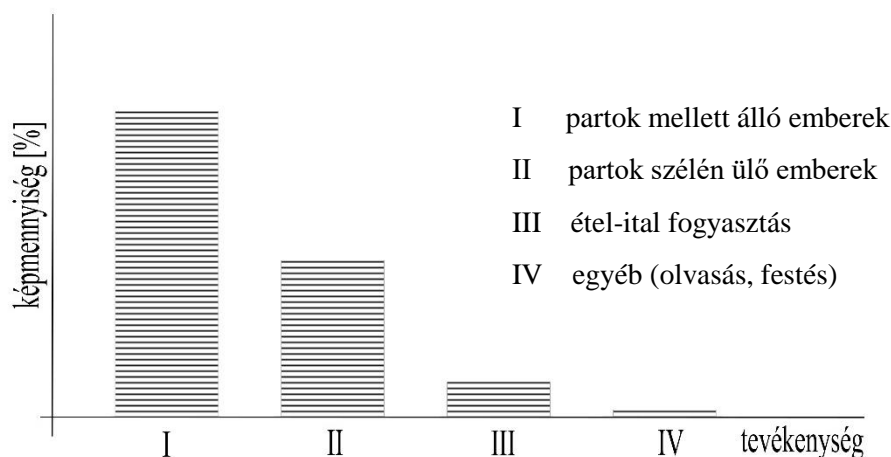
A diagram a fenti térkép leképezése. Jól látszik, hogy a fotók nagyobb része, 70% valamilyen vízparti területhez köthető. A dolgozatban kizárólag a tényleges vízpartok használatát vizsgálom, ezért szükség volt pontosabb kategorizálásra. A két fő csoporton belül elválasztottam különböző funkciójú városi köztereket. Külön csoportba vettem minden tényleges vízpartot (csatorna-és tengerpartok), minden víz borította terület (csatornák, tenger), illetve elválasztottam a főteret, és az olyan általános városi területeket, ahol nincs víz. Ezzel azt az információt igyekeztem kinyerni, hogy miként alakul a tényleges vízpartok-nem vízpartok (kivéve főtér) között a látogatók száma. A vizsgált területen a 400 képből körülbelül 170 tartozik ide, és ezek eloszlása a következő:





Kirajzolódik, hogy az általános városi közterületeken belül négyszer több olyan kép kerül megosztásra, ami valamilyen vízparthoz kapcsolódik, ezáltal megállapítható, hogy a partokat sokkal többen használják, mint az azokkal nem érintkező területeket. Ez az információ megadja az emberek városon belüli eloszlását, de nem konkretizálja azokat térhasználati szempontból.

Az Instagram alkalmazás keresőmotorja segítségével megvizsgáltam, és tevékenységek szerint csoportosítottam 500 olyan vízhez kapcsolódó, embereket ábrázoló képet, ami Velencében készült. (*Venice, Italy* helymegjelölés vagy *venice* hashtag)



Instagram képek (@travstylewithjessica, @ann.ma.370, @dianayarkovska, @lenosophie, @sebicrainic, @nastya2951803, @fedesutera, @polzoe @travelthough, @aggiebaek)

A vizsgált képek 85%-án az ember egyfajta térelemként szerepel. A fotók a vízpartokat csak díszletnek használják, ami aktív szereplő nélkül tulajdonképpen központi elemmé válik. A képeknek nincs tényleges tartalma azon felül, hogy a helyszínt, esetleg a rajtuk szereplő egyén sajátosságait reklámozzák. A fennmaradó 14%-ból összesen 3db olyan képet találtam, ahol valamilyen valós cselekvés van ábrázolva - olvasás és festés – ám ezek mind egyéni. A csoportos tevékenységek halmaza teljes egészében hiányzik, a kapott adatok alapján megállapítható, hogy a vízparti területek és a kollektív elfoglaltságok nem összeegyeztethetők. A velencei vízpartok nem teszik lehetővé azok közösségi térként való használatát. Az átlagos csatornák melletti járdák túlságosan keskenyek, csak a gyalogosforgalom kiszolgálására alkalmasak. Szélesebb partok a Canal Grande mentén, illetve a Szent Márk térhez kapcsolódóan alakultak ki, ám mivel a térképen is látható módon ezeken a területeken tömörülnek össze az emberek, így a túlszűfoeltság miatt azok közösségi térként való használata ellehetlenedik.

## 6\_Amszterdam vízpartjai és turizmusa



Amszterdam, Bloemgracht csatorna (saját, 2019)

A gyakran „észak Velencéje” névvel illetett Amszterdam, Hollandia leghíresebb és legnépesebb városa. Rengeteg jelzöt használhatnánk még, hiszen a történelmi csatornarendszerétől kezdve a múzeumjain keresztül a nagy tömegeket vonzó fesztiváljaiig híres. Amszterdam a 12. században még csak egy kis halászfalu volt, ami a 17. századi holland aranykorban egy történelmileg meghatározó jelentőségű kikötővé, később kereskedelmi és pénzügyi központtá fejlődött. A 20. században a város nagy mértékben terjeszkedett, új külvárosi területek épültek. Amszterdam csatornáit és a kiépített védelmi vonala az UNESCO világörökség része. A város Hollandia kulturális központja is, több holland cégnek és vezető technológiai vállalatnak van itt a székhelye. A turisztikai látványosságok közé tartoznak a csatornákon és kulturális építményeken kívül a város éjszakai élet és fesztiváltevékenységei is, amik turisták nagy tömegeit vonzzák minden évben. Ahogyan Velence, úgy Amszterdam is küzd a tömezturizmus problémájával. 2018-ban elindítottak egy új kampányt, ami az „Enjoy and Respect” nevet viseli, ezzel igyekeznek felhívni a turisták figyelmét arra, hogy a város elsősorban a helyi lakosok otthona, és csak utána turistalátványosság.

Amszterdam kanálisrendszerének nagy része tudatos várostervezés eredménye. Az új csatornák a meglévő történelmi belváros köré épültek, így derékszög helyett egy oválisabb formát alkotnak. A 17. századi holland aranykor idején tervezett és épült, helyileg "Grachtengordel" néven ismert csatornahálózat három koncentrikus félkörből áll, amik főként a lakhatási feltételek javítása céljából épültek. Ugyanezen a tengelyen helyezkedik el, előbbieken kívül a „Singelgracht” nevű csatorna, ami akkoriban a város külső határa volt, és védelmi célokból készült. Az építkezések megkezdésekor a város központjában már létezett egy, a középkorból fennmaradt „Singel” nevű csatorna, amit megtartottak, de átépítettek. A

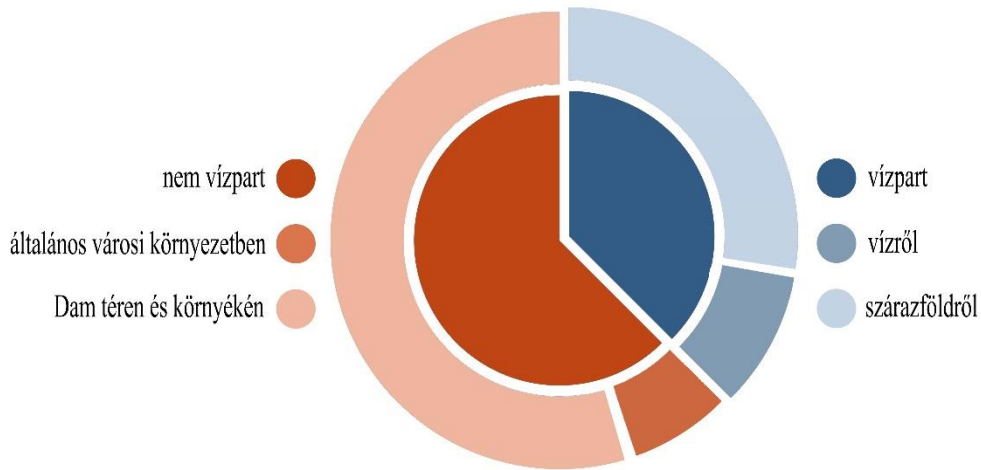
négy (öt) fő csatornát keskenyebb, azokra merőleges kanálisokkal kötötték össze, így csaknem 90 szigetet létrehozva. A szigetek közötti szárazföldi közlekedés biztosítása érdekében több, mint ezer hidat építettek az évek során, így a központon belül mindenhova el lehet jutni vízi közlekedési eszköz használata nélkül. Ami eredetileg tisztán gyakorlati jellegű dolog volt és a város terjeszkedését tette lehetővé; később a terület karakterisztikus jellemzőjévé vált a tengeri kereskedelem virágzása és gazdasági növekedése révén. A város centrális kialakítású. Középen helyezkedik el a történelmi városmag, körülötte nagy területet foglal el a „Centrum”, ami a Singelgracht-ig tart. Itt található a vasútállomás, néhány múzeum, például az Ann Frank ház, vagy a NEMO Tudományi Múzeum, valamint a Piros Lámpás Negyed is. A múzeumnegyed és a Vondelpark éppen, hogy ezen a körön kívül épült ki, tehát elmondható, hogy a legnagyobb turistalátványosságok egy 1500 méteres körön belül helyezkednek el.

Amszterdamot gyakran az „Észak Velencéje” néven illetik. Érthető az összehasonlítás, hiszen ahogyan Velencében, itt is szigetekre és csatornákra tagolódik a városi szövet, azonban az épületek vízhez való viszonya máshogy alakul. Általánosságban megállapítható, hogy a város épületei nem kapcsolódnak közvetlenül a vízpartokhoz. A kanálisok mentén legtöbbször térkövezett parkolósávok vannak, mellettük egy sávos autóutak, amellet az 1-1,5 méter széles járda – ami gyakran biciklis parkolóként funkcionál– és a házak bejárata csak a járda mellett, fel- vagy lemenő lépcsővel kapcsolódik az utcához. A vízhez legszabadabb módon a hidak kapcsolódnak, hiszen azok mentén a járda kerül a legközelebb a korláthoz, de ez sem egy valós kapcsolat; a hidak éppen azért épültek, hogy az embert elválasszák a víztől.



az Amszterdamba látogatók által készített fotók megszlása a város központi területén

A térkép elemzése az előbbihez hasonló metódus szerint készült, azonos mennyiségű információ felhasználásával. Amszterdam történelmi központja a Singel csatornán belüli zónát jelenti, ezért ezt helyeztem a kutatás fókuszába. A kiválasztott metszeten szerepel a Dam tér és környezete, de jól látszanak a fő csatornák is, ami megfelelő alapot biztosít az elemzések elkészítéséhez.



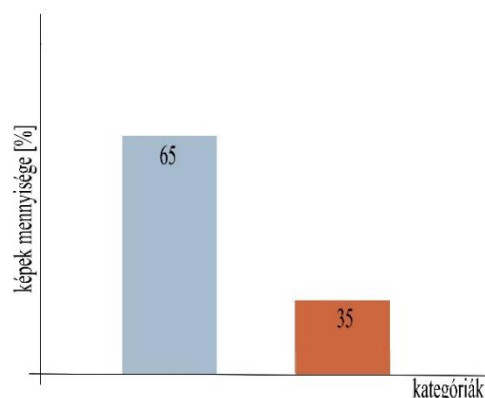
a bemutatott térképen szereplő képek arányok szerinti megoszlása

A térképen egyértelműen kirajzolódik, hogy a fókuszpont a főterre került. A diagramon látható, hogy a vízparton-nem vízparton készített képek megoszlása itt megfordult, ebből azonban hiba lenne arra következtetni, hogy a nem-vízparti területek népszerűbbek lennének, ugyanis az is leolvasható, hogy a vizekhez nem kapcsolódó képek 85%-a a Dam téren készült. Amszterdam városszerkezete egy centrális rendszer. Az öt fő csatorna körülöleli a történelmi városmagot, így indokoltnak láttam egy nagyobb léptékű térkép vizsgálatát is. Ezen a térképen bejelöltem még 200 képet, hogy bizonyítsam az elméletet, ami szerint, ha egyre távolodunk a városmagtól, úgy egyre több vízparti, és egyre kevesebb ahhoz nem kapcsolódó képet találunk.



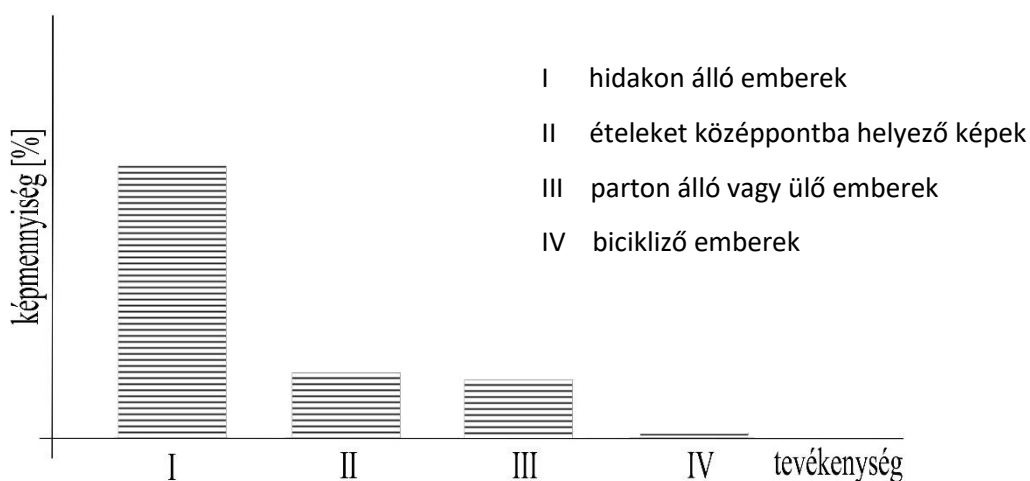
az Amszterdamba látogatók által készített fotók megoszlása a városban

Az általános városi közterek (minden, olyan terület, ami nem kapcsolódik sem a vízhez, sem a főtérhez) és a vízparti közterek látogatottsága a következőképpen alakul:



Ez a kimutatás az első, kisebb léptékű térkép adatait tartalmazza, de a felvezetett logika alapján, ha nagyobb területet vizsgálunk, akkor a kontraszt csak erősödik.

A vízparti tevékenységek kategorizálásához az 'Amsterdam' helymegjelölést, és az *amsterdam* hashtaget használtam az Instagram keresőfelületén, és összegyűjtöttem az első 500 olyan, vízhez kapcsolódó képet, amin bármilyen formában megjelenik az ember. Jelen esetben ez a kiterjesztés a 'bármilyen' jelzővel azért volt fontos, mert külön kategóriába soroltam a gasztronómiával kapcsolatos fotókat, de ezeken többnyire csak az ember keze és a reklámozott desszert szerepel.



Instagram képek (@ttiarks, @skyscannerbrasil, @mirandaharpin, @anit.love, @faten.mechlaoui, @earthtravelerguide, @dchirilov, @coldustys, @amitrevivo, @ashleytownsen)

Túlnyomó többségben olyan képeket találtam, amiken az ember egy hídon állva, esetleg annak korlátján ülve jelenik meg, de az ilyen típusú fotókon ő a díszlet részét képezi, nem cselekvő alany. Hiába szélesek az amszterdami hidak, funkciójuk is kettős; gyalogos-autós közlekedést szolgálnak ki, emellett még a bicikliutak is elvesznek a járdák területéből. Bár a hidak vannak a legközelebbi kapcsolatban a vízpartokkal, kialakításuk alkalmatlan bármilyen városi tevékenységre a közlekedésen kívül. Az említett gasztrófotók is hidakról készülnek, a csatornákat használva háttérként, ezek a képek azonban meg sem próbálják aktív szereplőként feltüntetni az embert, hiszen elég egy kéz megjelenése, hogy tudjuk, a feltöltője járt a helyszínen. Közvetlenül a kanálistpartokat előtérbe helyező képekből már jóval kevesebb találatot regisztráltam, ennek oka pedig azok kialakításában keresendő. Hiába vannak széles utcák, Amszterdam legtöbb csatornája mentén közvetlenül nem járda, hanem autóparkoló sáv helyezkedik el, ezzel éles választóvonalat húzva a víz és a köztér közé.

## 7\_Budapest vízpartjai és turizmusa

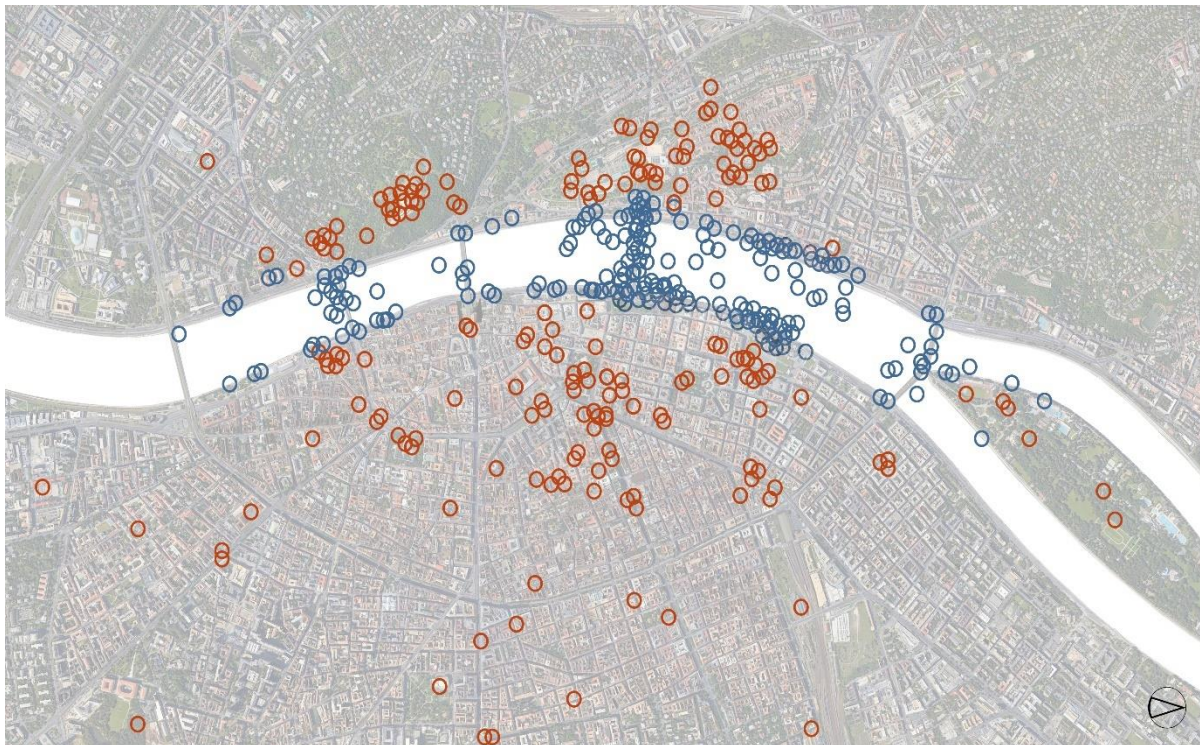


Budapest madártávlatból (Facebook @budapesti oldal)

Budapest, a fények és a fürdők városa. Az utóbbi években egyre kedveltebb turisztikai célpont lett, főleg a fiatalabb generációk körében, akik a virágzó éjszakai élet miatt előszeretettel látogatnak a városba; ám valójában Budapest ennél sokkal többet tud nyújtani. Története a keltáig nyúlik vissza, de a honfoglaló magyarok csak a 9. században érkeztek a területre. A város százötven évnyi török hódoltság után tudott csak elindulni a fejlődés útján, amikor a 18-19. században Bécs mellett az Osztrák-Magyar Monarchia fővárosa lett. A ma ismert város 1873-ban Buda, Pest és Óbuda egyesítésével jött létre. Budapest az 1990-es években vált

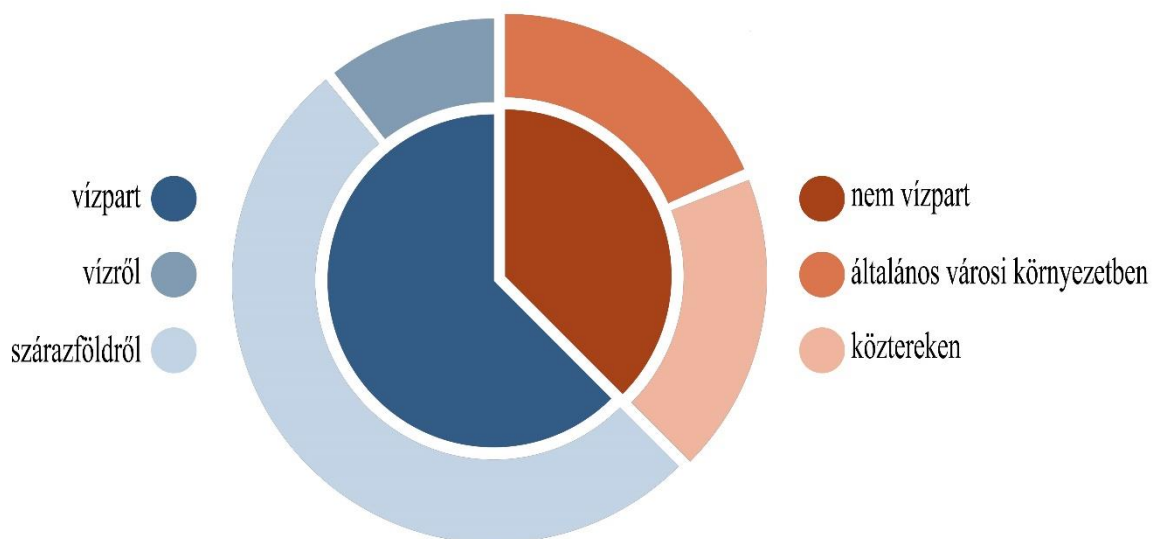
Közép-Európa egyik leghíresebb úticéljává. Meghatározó turisztikai látványosságai közé tartozik az Országház épülete, a Magyar Nemzeti Galéria, a Mátyás templom és a Városliget is, de vannak olyan látványosságok, amik az UNESCO világörökség részét képezik. Ezek közé tartoznak többek között a Gellért hegytől a Margit hídig tartó Dunaparti területek is. Egy 2017-es statisztika szerint Budapest lett Európa ötödik, a tömegturizmussal leginkább küzdő városa. Ez a probléma főleg a központi kerületeket érinti, ahol a bulizni vágyó fiatalok miatt jelentősen nőtt a zaj-és környezetszennyezés.

Budapestet szerkezeti felépítését nagy mértékben meghatározza a várost átívelő egyetlen folyó, a Duna. Földrajzi elhelyezkedése miatt a terület már az őskortól lakott volt. Az átkelési helyek által mindkét parton kialakultak települések, de a Duna-part csak a 19. században épült ki. Bár a város fejlődésének meghatározó tényezője volt a víz, egyúttal nagy fenyegetést is jelentett rá. A rakpartok története elválaszthatatlan az árvízvédelemtől, a folyó-és építési szabályozásoktól és az ezekhez szükséges infrastrukturális fejlesztésektől. Bár korábban is voltak rá tervek, a rakpart tényleges kiépítése csak a 19. század közepén kezdődött meg. A Duna Gőzhajózási Társaság épített kőpartot a Lánchíd pesti hídfőjének két oldalán, amit a város aztán hosszú idő elteltével ugyan, de mindkét irányban tovább szerkesztett. A rakpartok elsődleges funkciója az árvízvédelem volt, de fontos szerepük lett a közlekedés-és kereskedelem lebonyolításában is. A hosszú partok meghatározták a város képét és az emberek vízhez való viszonyát is; a korábbi természetes folyópart térfalszerű képződménnyé vált. Emiatt a kialakítás miatt az emberek elhatárolódtak a vízparti területektől, leginkább azért, mert azok nem voltak időtöltésre alkalmasak. Bár elődjünk megoldották az árvízvédelmet, azzal együtt elvettek a területtől egy természetes adottságot; ez azonban nem akadályozta meg a várost abban, hogy arculata a vízpartokra épüljön fel; csupán más irányú megközelítésre volt szükség. Buda és Pest között hét közúti híd épült ki. Ezek mind különböző kialakítású szerkezetek, közülük legrégebb a Széchenyi-lánchíd, a főváros egyik jelképe. A Duna-hidakról bár nagyszerű kilátás nyílik a városra, szimplán közlekedési célok kiszolgálására épültek. Budapesten nem található olyan híd, ami kialakításában alkalmas lenne közösségi tér létrehozására, ennek ellenére az emberek próbálkoznak erre irányuló események szervezésével. (Szabihíd) Léteznek azonban a városon belül olyan, a folyóhoz kapcsolódó területek, amik teljesen alkalmasak kikapcsolódásra. Ilyenek például a Margit sziget, vagy a Kopaszi-gát, amik partjai zöldövezeti környezetben, közvetlenül kapcsolódnak a vízhez. Azzal, hogy a Gellért-hegy Budapesten áll, és szabadon látogatható, egy hatalmas olyan köztér alakult ki, ami ugyan messze van a parttól, a kilátás miatt mégsem záródik el a víztől.



a Budapestre látogatók által készített fotók megoszlása a város központi területén

Az ismert módszert használva Budapesten is megvizsgáltam a Flickr-re feltöltött képek eloszlását. A térkép léptéke nagyobb, mint a korábbiaknál, mivel a városnak egyetlen meghatározó jelentőségű vízpartja van, a Duna, és ez erősebb térszervező elem, mint bármelyik nagyobb városi köztér. Így látható, hogy a feldolgozott képek fókuszpontja jelen esetben vízparti területre, pontosabban a Széchenyi lánchídra és környékére került.

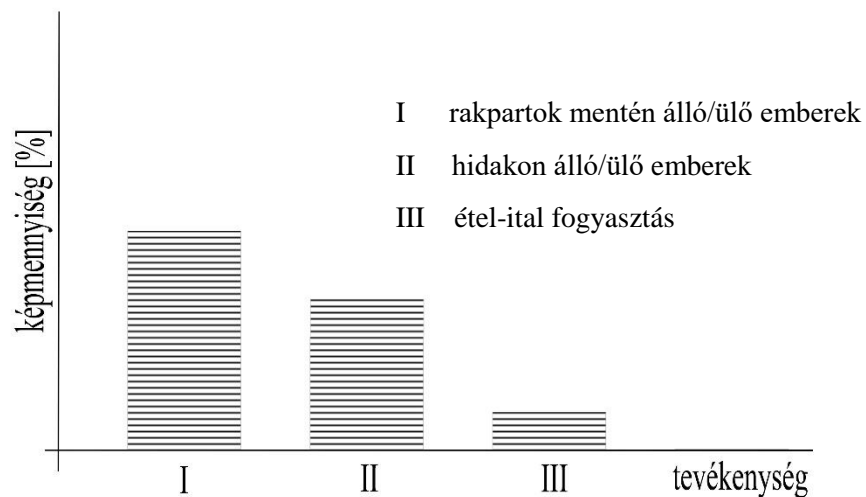


a bemutatott térképen szereplő képek arányok szerinti megoszlása

Az adatok érdekesen alakították a térképet. Kezdetben egy nagyobb területet vizsgáltam, de a képek alapján gyorsan kirajzolódott, hogy a turisták számára Budapest a Petőfi hídtól



körülbelül a Margit híd vonaláig tart. Bár a városban tömegközlekedésre és városnézésre használatos vízi közlekedés is működik, jól látható, hogy a vízhez kapcsolódó képeknek csupán 12 százaléka készült hajóról. Ezáltal kimutatható, hogy a vizsgált anyag fele tényleges vízpartokhoz kötődik. Budapesten különleges a vízparti és a nem-vízparti fórumok kapcsolata, és aránya. A városnak nincs olyan kitüntetett köztere, aminek látogatottsága elvonná a figyelmet a Dunaparttól, így nem szükséges a térképen pirossal jelölt területek további szétbontása. A városnak több fontos köztere is létezik, ami bár a térképen nem mindenhol különül el egyértelműen, kimutatható. A legtöbb kép a Kossuth-téren készült, ahol az Országház található, a második legsűrűbb pedig a Gellért-hegy és a Citadella területe. Mindkettő távolabb esik a Dunaparttól, a képek között mégis alig találni olyat, amin ne szerepelne háttérelmként a víz. Különböző belvárosi területek körül is kisebb fókuszpontok alakultak ki, ilyen a Deák tér (Szent István bazilika), a Fővám tér (Bálna), és a Szentháromság tér (Budai várnegyed) is. A tevékenységek eloszlása a következőképpen alakul:



Instagram képek (@saratirimacco\_, @lalakarmela, @alexclermont30, @vangelis\_lz, @ste\_amato\_, @martina.tavoloni, @stephanachung, @balnaterasz, @anfisaa\_, @sonyanekrasova)

A képek többsége az Erzsébet-és a Margit-híd közötti rakpartok területén készült, amiből kikövetkeztethető, hogy a legtöbbször egy dunai háttér előtt álló, vagy ülő ember szerepel. Különválasztottam a hidakon, illetve a partokon készült képeket, mert a területeknek más-más viszonya van a vízzel. A budapesti rakpartok meredek, lépcsős vagy rézsűs kialakítású területek, a vízzel csak léteznek egymás mellett, hiányzik a kölcsönhatás. A hidak bár átívelnek

a Duna felett, mégis jobb képet kaphatunk róluk a városról. Így sem találjuk magunkat közelebb a vízhez, de a felette való, szinte lebegés miatt ez egy közvetlenebb kapcsolat érzetét kelti. Térhasználat szempontjából hasonlóan használhatatlan terület mindkettő. A „Duna menti köztereket” legalább egy meredek, épített partfal és egy egysávos autóút választja el a vízparttól, de néhol a járda szintekkel a partok felett helyezkedik el. A hidak rendeltetésük szerint a gyalogos, autós, esetleg villamos vagy vasúti közlekedési tevékenységeinek lebonyolítására valók, feladatuk, hogy összekössék a két városrészt. A Szabadság híd egy kezdetleges ellenpéldája a hidak korlátolt használatának. Az utóbbi időben már több kulturális programot is szerveztek a híd használatának megújítására. Megfigyelhető, hogy általában a híd szerkezetét a fiatalabb generációk előszeretettel használják közterületként pihenésre, evés-reivásra, akár szórakozásra (utcazene) is, a baj csak az, hogy ez egy relatíve kis területet jelent a városban, de még a hídon belül is.

## 8\_ Turisták valós térhasználatának összehasonlítása az idealizált vízparti képekkel a vizsgált városokban

Az elemzett városokban a víz városi szövetben belüli helyzete alapjaiban különbözik. Míg Budapesten egyetlen folyó szimbolizálja a vízpartot, a másik két város jelentős méretű, kiépített kanálisrendszerrel rendelkezik. Így alakul, hogy Budapest vízpartjaira egy vonal menti szerkesztés, míg Amszterdamba a centrális, Velencére pedig az organikus városszerkezet jellemző.



Budapest



Amszterdam



Velence

Budapest, Amszterdam és Velence központjainak sematikus ábrái

A térképek és diagramok segítségével mindegyik városra kirajzolódott, hogy a turisták hol tömörülnek csomópontokba. Általánosan megállapítható, hogy a legsűrűbb zónák a városok leghíresebb nevezetességei körül alakulnak ki. Velencében ez elsősorban a Szent Márk tér, aminek nagy része nem vízparti terület, de a Rialto híd környékén is hasonló sűrűség rajzolódott ki. A képek elemzésekor kiderült, hogy Velence vízparti területei kialakításuk és a keresztülmenő nagy gyalogosforgalom miatt közösségi térként nem használhatók, csupán fotózásra és közlekedésre alkalmasak. A statisztikák szerint 2018-ban több, mint 8 millió éjszakát töltöttek Velencében. Mivel a város egyelőre nem tudja számon tartani az érkező turistákat, így nem tudni azt sem, hogy a 8 millióból mennyi a külföldi, de a velencei turizmusra általánosan jellemző, hogy a várost csak egy-egy napra látogatják. Ha nem a vízpartokon, akkor hol töltik idejüket ezek a látogatók? Tulajdonképpen a tömegek többnyire csak bókálnak a városban. Az ott töltött rövid periódus alatt igyekeznek minden látványosságot megnézni, ha mégsem, akkor viszont kávézókból vagy bárókban pihennek, hiszen az új szabályozások (#RespectVenice) miatt ezt a vízpartokon ülve már nem tehetik meg. Úgy tűnhet, hogy a velencei élet ezzel korlátok közé van szorítva, de ez nem igaz. Vannak a városnak olyan – vízhez nem kapcsolódó – terei és utcái, ahol a mindennapi, pezsgő élet zajlik. Ilyen a Campo Santa Margherita, ami nappal a piacnak ad helyet, később, ahogy megnyitnak a bárók az éjszakai élet középpontjává válik. A Via Giuseppe Garibaldi a város legszelesebb utcája a helyieknek biztosít megfelelő életteret.



kisgyerek játszik a Campo Santa Margheritán  
(instagram: @michaeljohnsonstudio)

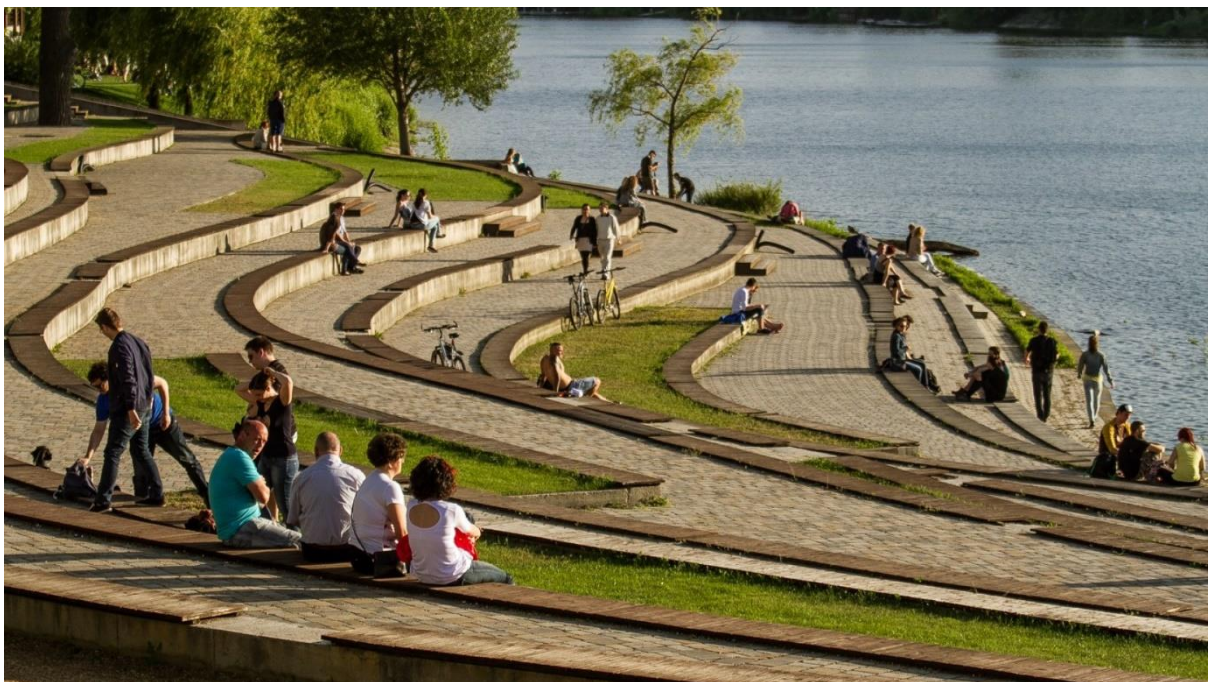
Nagyrészt Amszterdam csatornapartjai is csak fotózásra használhatók, de itt nem a terület méretével van a gond, sokkal inkább a kialakításával. Ahogyan egy amszterdami utca fel van építve az nem teszi lehetővé a vízpartok köztérszerű használatát. 2018-ban, a városban a Velencénél is figyelembe vett statisztika szerint 16 millió éjszakát töltöttek, amiből 8,5 millió érkezőt regisztráltak, ami azt jelenti, hogy a turisták átlagosan két éjszakát töltenek a városban. Amszterdamban két napot sietősen el lehet tölteni csupán csak városnézéssel, de ha pihenésre vágyunk, a múzeumnegyed és a Vondelpark, bár kívül esnek a csatornák rendszerén, városi köztérként jól működnek.



napfényes délután a Vondelparkban,  
Amszterdamban

Budapest előbbiekhöz képest különleges helyzetben van, hiszen itt nem kell feltétlenül a vízparton lennünk ahhoz, hogy vizet lássunk. Igaz, hogy a rakpartok jelenlegi állapota nem alkalmas közösségi használatra, vannak a városon belül olyan területek, ahol tudunk egyszerre kényelmes városi köztéren lenni úgy, hogy rálátásunk van a partokra. Ez tulajdonképpen nem jelent valódi használatot, de nem is emel olyan erős határokat a különböző városi területek közé, mint amit Amszterdamban és Velencében megfigyelhattünk. A Budapestre érkező turisták száma 2018-ban 4,5 millió fő volt, akik összesen 10 millió éjszakát töltöttek a városban, így ennek a városnak a látogatottságára is a két éjszaka/fő a jellemző, ami tényleges pihenésre nem hagy túl sok lehetőséget.

Hogy milyen tényezők lennének szükségesek egy jól működő vízparti köztér kialakításához? Közvetlen víz-part kapcsolat és megfelelő nagyságú vízparti zóna. Velence példáján láthattuk, hogy nem elég, ha a partok közvetlenül kapcsolódnak a vízhez, Amszterdam és Budapest pedig megmutatta, hogy hiába a kellően nagy vízparti terület, ha az nem közvetlenül csatlakozik a vizekhez. Jelenleg ugyanolyan rosszul működnek a budapesti rézsús kialakítású, meredek partszakaszok, mint a velencei alacsony parti területek, vagy az amszterdami sík csatornapartok. A három város együttes vizsgálatával bizonyítható, hogy korábbi feltevés valós; a probléma nem a szerkezeti kialakításban keresendő. Bár igaz, hogy többféleképpen vagyunk képesek érzékelni a városok vizeit, és már a távoli látvány szépséget közvetíthet, sokkal nagyobb élményt nyújthatna egy közvetlenebb kapcsolat kialakítása.



a Kopaszi-gát vízpartjának kialakítása, Budapest

## 9\_Irodalomjegyzék

Batár Attila, (2000) Vízi városok-városi vizek, Holmi folyóirat online archívuma

Adriana Ionescu, (2014) The origins of mass tourism

Adrian Lo, Dory E. Reeves, Manfredo Manfredini, (2018) Give Us Space! Augmented public space geographies in the changing public/private relationships, 2206-9658

Daniel Savoy, (2012), Venice from the water: architecture and myth in an early modern city

Eric G. E. Zuelow, (2015) A History of Modern Tourism

Kádár Bálint, (2014), Pedestrian space usage of tourist historic cities Comparing the tourist space systems of Vienna and Prague to Budapest (PhD dolgozat)

M. Martens, (2006), Adaptive cities in Europe: interrelationships between urban structure, mobility and regional planning strategies (PhD dolgozat)

Martin Prominski, Antje Stokman, Daniel Stimberg, Hinnerk Voemanek, Susanne Zeller, (2012), River.Space.Design. Planning Strategies, Methods and Projects for Urban River, 978 3 0346 1173 2

Radmila Zivkovic, Jelena Gajic, Ivana Brdar (2014), The impact of social media on tourism 10.15308

Ueli Gyr, (2010) The history of Tourism: Structures on the Path to Modernity

UNWTO, (2019) International Tourism Highlights, 2019 edition, 978-92-844-2114-5

Raymond Williams, (1976), Keywords, A vocabulary of culture and society, 192-197.

Sindhu. R. Babu (2016), Tourism Management in Internet of Things Era

Szabó Elemér, Pomázi István, Urban Metabolism: The Case of Budapest

(2011) „Budapest városfejlesztési koncepciója Helyzetelemzés”

[http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési\\_koncepcio\\_2011dec/07\\_Varosszerkezet.pdf](http://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_koncepcio_2011dec/07_Varosszerkezet.pdf)

Felix Schlagwein, (2019) „How Amsterdam is fighting mass tourism”

<https://www.dw.com/en/how-amsterdam-is-fighting-mass-tourism/a-47806959>

Paula Hardy, (2019), „Sinking city: how Venice is managing Europe’s worst tourism crisis”

<https://www.theguardian.com/cities/2019/apr/30/sinking-city-how-venice-is-managing-europes-worst-tourism-crisis>