

# A TABÁN ÉS A VÁRKERT BAZÁR A TÖRTÉNELMI VÁROSMAG HIÁNYZÓ LÁNCSZEMEI

**Timár Benedek**

Budapesti Corvinus Egyetem | Tájépítészeti Kar  
Tájrendező- és kertépítő mérnök BSc | 2011  
Településüzemeltető szakirány  
Konzulens: Szövényi Anna



Templom utca



Kereszt tér



Szarvas tér



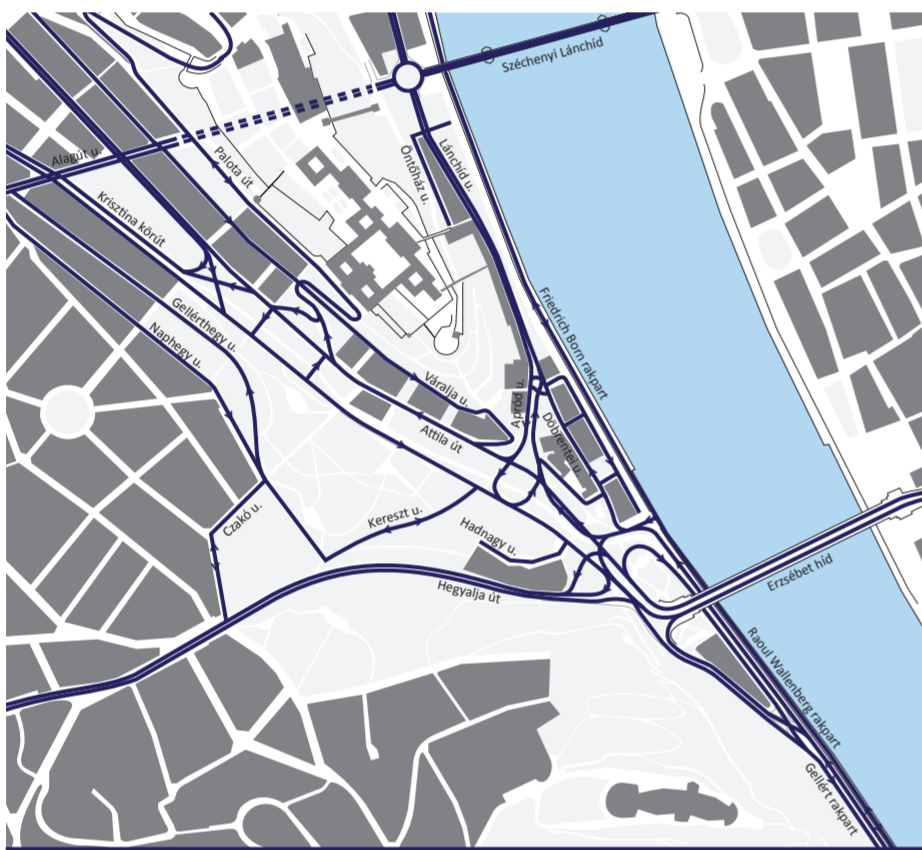
„Nem tudom, illik-e az idegenforgalmi illemdékok értelmében, megmutatni valamit, ami nincs. Mert Ön, teljes joggal, csak sáros réteket lát, amint úntottan csapkodják a Gellérthegy lábát. [...] Valamikor itt házak álltak, Uram, de milyen házak! és a házak közt utcák kanyarogtak, de milyen utcák! A házak földszintesek voltak és a közepükön a szederfa mellett mosóteknő állt. Leve hivatólág csorgott végig az utca közepén, mély csatornákat vájva a szabálytalan macskafejek közt...”

Szereb Antal: Budapesti kalauz marsiakók számára, Tabán



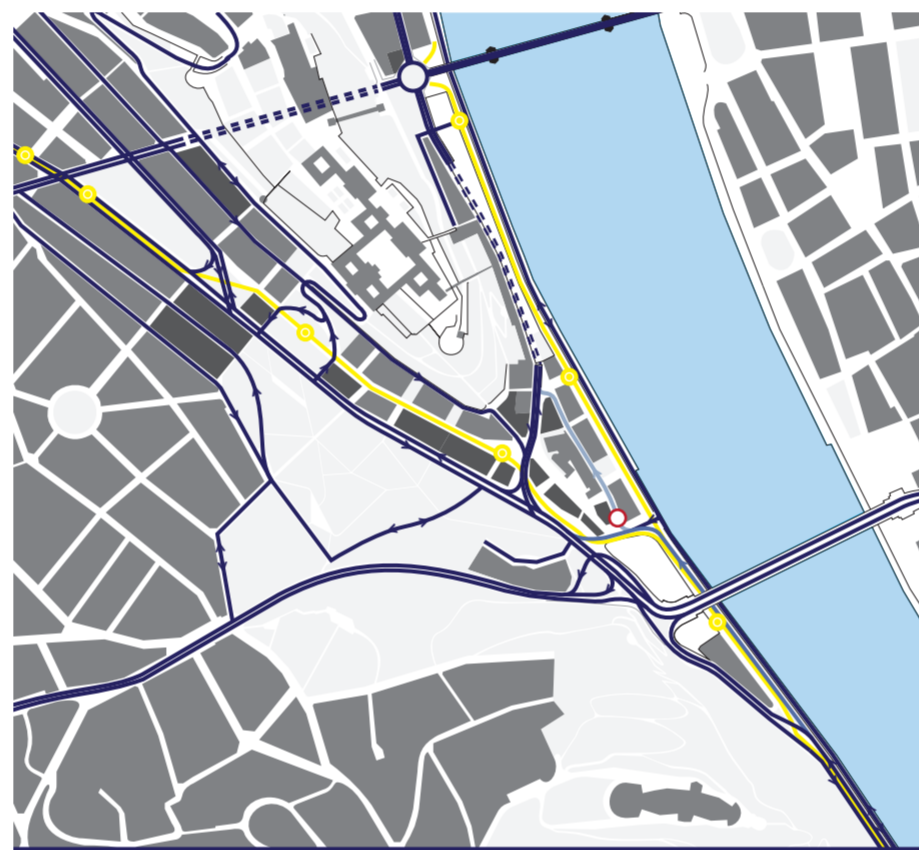
## A RÉGI TABÁN az 1900-as tömbstruktúra a mai állapotra vetítve

A régi Tabánra jellemző, földszintes vályogházakból és kanyargós utcákból álló, organikus településstruktúra a XVII. században betelepülő szerbek nyomán alakult ki. A lakosság szőlőműveléssel és állattenyésztéssel foglalkozott a közeli hegyeken. A XIX. században lendületesen fejlődő Pest-Budán a Tabán mindvégig zárvány maradt a város szívében. Fél évszázados eredménytelen tervezés után a városrészt 1933-36 között bontották el, jelenlegi arculatát az 1960-as évek közlekedésfejlesztése révén nyerte el.



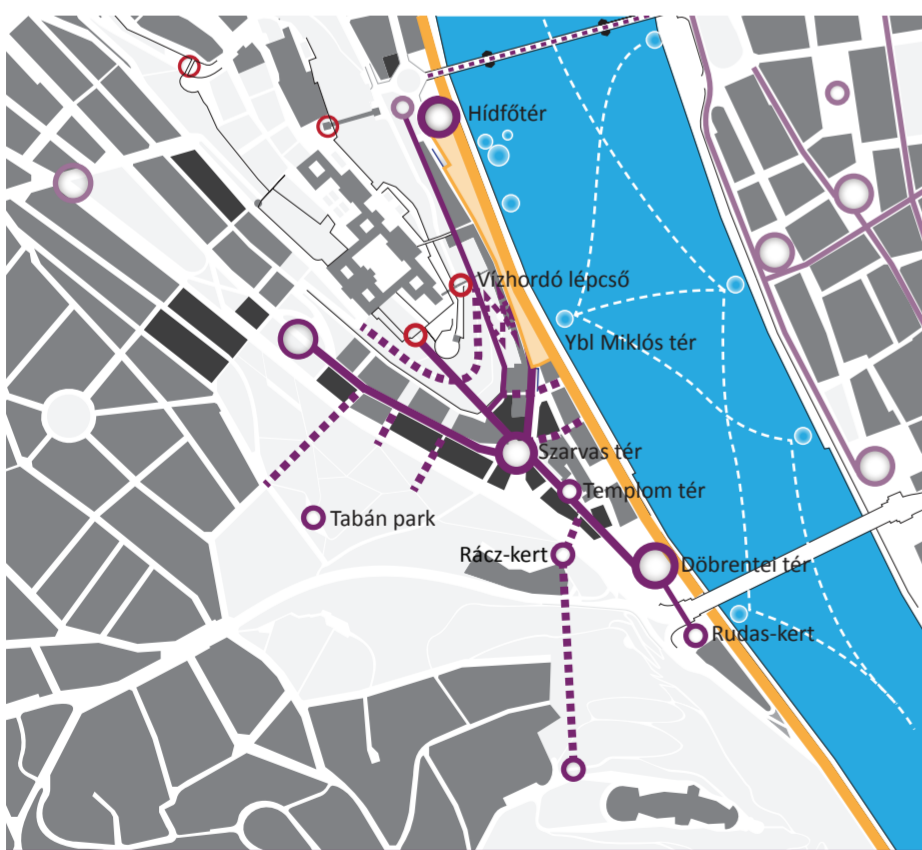
## ÚTHÁLÓZAT

A Tabán rengeteg problémáját a közúti közlekedés jelenti: az észak-déli és a kelet-nyugati irányú forgalmat bonyolító főutak metszéspontjainál, a budai belső körtű végpontjában fekszik; a forgalom így döntően átmenő jellegű, és jelentős (60-80 dB) zajhatással jár. Az utak élehetetlen szigetekre bontják a zöldfelületeket és a lakótömböket, az Erzsébet-híd lehatároltsága berondít a Duna-part látképebe és használhatatlanná teszi a hídfőteret.



## ÚJ KÖZLEKEDÉSI REND

A Tabán élehetővé tételének kulcsa a forgalom átszervezése. Ennek célja a fragmentáló hatás megszüntetése, a szigetek összeolvastatása, és új területek felszabadítása. A rámpák kiváltásával és a Krisztina körút kiszélesítésével felszabadul a Döbrentei tér; az Attila út és a Döbrentei utca környéke csillapított forgalmú területté válik. Az útpálya lesüllyesztésével a Várkert Bazár előtt egy páratlan adottságú Duna-parti köztér jön létre.



## ÚJ KAPCSOLATOK

A közlekedés átszervezésével és az eredeti beépítések rekonstrukciójával a terekben rejlő helyzeti energiák kibonthatók. A kialakuló térkapcsolatok hálózata felértékeli a városrészt, mely így önmagában is vonzó célponttá, a városi pezsgés részévé válhat. Javul a Palota elérése és körbejárhatósága, a zöldfelületek kapcsolatai, a Duna mentén a pesti terek ritmusát követő térlánc és sétány alakul ki, melyhez közösségi használatú stégek, és vízitaxi kapcsolódik.



## BELVÁROSI KAPCSOLATOK

Az európai városokra jellemző a történelmi városmag felszabadítása a közösségi élet számára. A térhálózatot sétálóutak kötik össze, melyeket a városszerkezetet meghatározó útvonalak, intenzív gyalogosforgalmú 'erőterek' egészítenek ki. A budai Duna-parti terek és a Tabán kisvárosias szövetének visszadásával, valamint a Várkert Bazár hasznosításával újra létrejön a történelmi városrészek, illetve a Belváros és a Palota közti szerves kapcsolat.

## AKCIÓTERV

1. Veszélyeztetettségéből adódóan a Várkert Bazár rekonstrukciója és a Várlejtő zöldfelületeinek fejlesztése, a Palota hosszútávú hasznosítási koncepciójához illeszkedve. Közúti alagút építésével az Ybl Miklós tér felszabadítása.

2. Rövid távon, kisebb összeggel is megvalósítható a Duna-parti sétány és a hídfőterek rendezése, útsorfásítása, pihenő és közösségi funkciókkal való bővítése, a Duna bevonása a város mindennapjaiba.

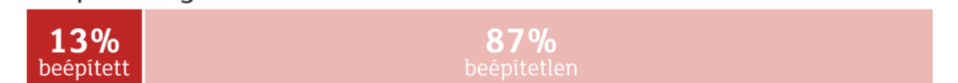
3. A tabáni park fejlesztése közhasználatú sportpályák építésével, a Rácz fürdő környezetének rendezésével, valamint a századeleji Tabán életének interaktív emlékpontokkal való megidézésével.

4. Hosszú távú, nagy költségigényű fejlesztés a közlekedés átszervezésével (rámpák megszüntetése, Krisztina körút bővítése, Attila út forgalomcsillapítása, villamos át-helyezése), valamint a foghíjak beépítésével, új funkciók elhelyezésével.

## Beépítettség 1900



## Beépítettség 2011



## Beépítetlen területek funkciói



## Zöldfelületek



A Tabán alulhasznosítottágának egyik fő oka a bontás után jelentősen lecsökkent beépítettség, mely révén a városrészt elvesztette karakterét, sűrűsége pedig messze elmarad a környező belvárosi szövetétől. A beépítetlen területek nagy részét a közlekedés foglalja el. Miközben a köztudat a Tabánt egy parkkal azonosítja, a zöldfelületek harmada leromlott ökológiai és esztétikai állapotú, funkció nélküli zöld járdasziget.

