

A TABÁN ÉS A VÁRKERT BAZÁR

A történelmi városmag hiányzó láncszemei

Szakdolgozat
Timár Benedek

Budapesti Corvinus Egyetem
Tájépítészeti Kar
Településépítészeti Tanszék
Településüzemeltető szakirány

Konzulens: Szövényi Anna

Tanszékvezető: Dr. Schneller István

Timár Benedek

2011

TARTALOMJEGYZÉK

| | |
|--|----|
| TARTALOMJEGYZÉK..... | 2 |
| KÉP- ÉS ÁBRAJEGYZÉK | 4 |
| BEVEZETÉS | 6 |
| 1. TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS | 7 |
| 1.1. Területlehatárolás | 7 |
| 1.2. A Tabán, mint dunai átkelőhely..... | 9 |
| 1.2.1. Középkori hajóhid és lengőkomp | 10 |
| 1.2.2. Hajóhidak a XVIII-XIX. században..... | 11 |
| 1.3. A Tabán..... | 13 |
| 1.3.1. A középkortól a XIX. századig | 13 |
| 1.3.3. A XX. században | 15 |
| 2. A VÁROSRENDEZÉS SODRÁBAN | 18 |
| 2.1. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa..... | 18 |
| 2.2. Az Ördög-árok..... | 19 |
| 2.3. A várkapuk | 20 |
| 2.4. A Várkert Bazár..... | 22 |
| 2.4.1. A Várkert Bazár megépülése | 22 |
| 2.4.2. A Várkert Bazár működése | 23 |
| 2.4.3. A Várkert rakparti villamos..... | 24 |
| 2.5. A Várkertek..... | 24 |
| 2.6. Az Erzsébet híd megépülése..... | 26 |
| 2.7. A Budai körút..... | 26 |
| 2.8. A Tabán rendezése | 27 |
| 2.8.1. I. szakasz: az I. Világháborúig | 27 |
| 2.8.2. II. szakasz: 1929 után..... | 29 |
| 3. A JELEN TÜKRÉBEN | 32 |
| 3.1. Környezet..... | 32 |
| 3.1.1. Domborzati adottságok..... | 32 |
| 3.1.2. Természeti környezet | 34 |
| 3.1.3. A tabáni park | 36 |
| 3.1.4. Zöldfelületek a Tabán térségében..... | 41 |
| 3.4. Épített környezet, településkarakter..... | 46 |
| 3.4.1. A városrész fejlődése..... | 46 |
| 3.4.2. A régi Tabán hagyatéka | 48 |
| 3.4.3. Területhasználat | 50 |

| | |
|--|----|
| 3.4.4. Város – Duna kapcsolat..... | 53 |
| 3.4.5. Épületállomány | 55 |
| 3.5. Közlekedés, kapcsolatok | 59 |
| 3.5.1. Úthálózat, autós közlekedés | 59 |
| 3.5.2. Parkolás | 61 |
| 3.5.3. Közösségi közlekedés | 63 |
| 3.5.4. Biciklivel..... | 65 |
| 3.5.5. Gyalogosan..... | 65 |
| 3.5.6. Térkapcsolatok | 68 |
| 3.6. Társadalom és szolgáltatások..... | 70 |
| 3.6.1. Demográfiai helyzet | 70 |
| 3.6.2. Szociális, oktatási és kulturális intézmények | 72 |
| 3.6.3. Szolgáltatások..... | 73 |
| 4. JÖVŐKÉPEK..... | 75 |
| 4.1. A Gellért-hegyi Sikló | 75 |
| 4.2. A Várkert Bazár rekonstrukciója | 76 |
| 4.2.1. Fejlesztési elképzelések..... | 76 |
| 4.2.2. Értékelés és javaslatok | 79 |
| 4.3. Libegő a Dunakorzó és a Palota között | 80 |
| 4.4. „Borpiknik a Tabánban” | 81 |
| 4.5. Gyaloghíd a Vígadó tér – Ybl Miklós tér között..... | 81 |
| 4.6. Új közlekedési rend | 84 |
| 4.7. Új beépítések | 86 |
| 4.8. Új terek, térkapcsolatok..... | 89 |
| 4.9. Zöldfelületek és az új tabáni park | 92 |
| ÖSSZEFOGLALÁS..... | 94 |
| IRODALOMJEGYZÉK..... | 96 |
| MELLÉKLETEK | 98 |

KÉP- ÉS ÁBRAJEGYZÉK

1. kép: Az első ábrázolás a török hajóhídról (1617); *forrás:*
<http://www.tankonyvtar.hu/historia-2003-056/historia-2003-056-081013-13>
2. kép: Carl Vasquez térképe a Nagyhíd pontos és hiteles elhelyezkedésével (1837);
forrás: *Budapesti Történeti Múzeum – Kiscelli Múzeum*
3. kép: Barabás Miklós: A pesti dunapart a Lánchíd épülő pillérével (akvarell, 1843);
forrás: <http://egykor.hu/budapest/hajohid-a-dunan/1439>
4. kép: A budai part a Lánchídtól délre, 1865 körül;
forrás: *Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár – Budapest Képtárház (→ FSZEK)*
5. kép: Warschág Jakab: A Ferdinánd kapu Budán koldussal, 1836;
forrás: *Závodszy Géza-Hermann Róbert: Nemzet születik. Új képes történelem, Magyar Könyvklub-Helikon Kiadó, Budapest, 1997. 54. oldal.*
6. kép: A Ferdinánd kapu napjainkban; *a többi színes képhez hasonlóan saját fotó*
7. kép: A Palota és a Várkert Bazár Pestről, 1890 előtt; *forrás:* *FSZEK*
8. kép: A Várkert Bazár és a sétány 1907 előtt; *forrás:* *FSZEK*
9. kép: Az alpinétum és díszlépcső a Várkertben; *forrás:* *FSZEK*
10. kép: A Tabán városrendezési terve, 1909; *forrás:* *Csonka Pál: Wurga László élete és munkássága. Építés-Építészettudomány, 1978. 366.old.*
11. kép: 1:25 000-es Budapest térkép (1938). Szelvényszámok: K 8-11;
forrás: *Budapesti Történeti Múzeum*
12. kép: A Tabán domborzatának térbeli modellje (2,5-szeres magassági torzítással);
forrás: *Lenkei Ákos (2008): A régi Tabán városmodelljének térképészeti alapjai. Geodézia és kartográfia, 60. évf. 11. szám, november*
13. kép: A Gellért-hegyi sikló nyomvonala
14. kép: A sikló fogadóépületének látványterve; *forrás:* http://meonlinehu.web-server.hu/wp-content/uploads/2010/02/4_racz-siklo.jpg
15. kép: A KÖZTI Várnegyed-rekonstrukciós terve; *forrás:* *Cseke Csilla, MTI,*
http://www.hirado.hu/Hirek/2011/11/10/09/Ilyen_volt_ilyen_lesz__igy_fog_ki_nezni.aspx
16. kép: A Zöld Bringahíd koncepció látványterve; *forrás:* <http://gyaloghid.hu>

1. melléklet: Értéktérkép: képek: FSZEK; Lenkei Ákos: *A Tabán Térképes Képtárháza*
3. melléklet: Látványkapcsolatok: 5-6. kép: Műhely Zrt., *A budapesti Duna-szakasz fővárosi szintű szabályozása, 2009.*
4. melléklet: Régi épületek: Rácz fürdő – <http://raczhotel.com>;
Rudas fürdő – http://farm4.staticflickr.com/3203/2954902471_21767bd12a_o.jpg
7. melléklet: Utcaképek: képek: FSZEK; Lenkei Ákos: *A Tabán Térképes Képtárháza*
8. melléklet: I. kerület – kerületrész adatok; forrás: *Budapest I. kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2009. 132. old.*

1. táblázat: Fővárosi jelentőségű zöldfelületi elemek állapota, rekreációs intenzitása;
forrás: Budapest Új Városfejlesztési Konceptiója, 1. munkaközi dokumentáció, 2011. augusztus; K. Hlatky Katalin: Budapesti zöldkalauz; Studio Metropolitana: Közterületek használata és megítélése Budapesten 2004.; Capital Research: A Margitsziget, a Városliget és a Népliget társadalmi megítélése és használata 2007. alapján. A fővárosi kezelt zöldterületek felszereltségére vonatkozóan a Fővárosi Önkormányzat Városüzemeltetési Főosztálya szolgáltatott adatokat.
2. táblázat: Beépítettség a vizsgált területen; adatok: alaptérkép alapján saját számítás
3. táblázat: Zöldfelületi kategóriák megoszlása; adatok: ~ 2. táblázat
4. táblázat: A Tabán beépítési viszonyai; adatok: ~ 2. táblázat

Ábrák és térképek: TB

Történeti térképek alaptérképe:

Lenkei Ákos: A Tabán Térképes Képtárháza; <http://atlasz.tabanmuzeum.hu/>

Vizsgálati térképek alaptérképe:

16/2000. (VIII.15.) Kt. Rendelet Budapest I. Kerületi Építési Szabályzat; 1:1000-es Telekalakítási tervlapok (2008). Készítette: Mű-hely Zrt. (az állami alapadatok felhasználásával). Szelvénytípusok: 25-89.

BEVEZETÉS

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

Szerb Antal: Budapesti kalauz marslakók számára, Tabán

A Tabán. Szerb Antalnak a fiatalságot jelentette. A budapesti köztudat egy parkkal azonosítja. Nem-budapestiek szóhasználatában külvárosi liget, vagy szegénynegyed. A századforduló városépítései szemében „gennyes kelés” a város arcán. Történetének ismerői számára keserédes ábránd egy romantikus, ódon vígalmi negyedről. „Marslakóknak” érdektelen közlekedési csomópont a Belváros szívében. Befektetőknek ingatlanfejlesztési terület. Számomra: szakdolgozat.

A Tabán valójában egy városrész, Budapest I. kerületében, a Duna jobb partján, a Budai Vár lábánál, a pesti Belvárossal átellenben. Ebben a szerepében ritkán gondolunk rá, mivel igazi városi alrendszerként nem működik: nincs karakteres városszövege, hiányoznak a belső és a környező városrészekkel való kapcsolatok. A Tabánhoz hasonlóan a Várkert Bazár szintén adottságaihoz képest méltatlan állapotban van.

Vajon hogyan lehetséges, hogy a történelmi városmag közepén, a Várhegy déli lejtőjéhez csatlakozó területek ennyire kiszakadnak a város életéből? Vajon a térség kudarca sorsszerű, vagy csak hibás városrendezés következménye? Hogyan lehet a helyzeti energiákat kihasználni, és a városrészt bevonni Budapest életébe?

A válaszokat a környék történelmében, és a Tabán átalakítására készült városrendezési tervekben keresem; melyek a jelenlegi állapot vizsgálatával támpontokat adnak a városrész jövőjét meghatározó elképzelések értékeléséhez, és az élıhetőséget elősegítı intézkedések meghatározásához.

1. TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

1.1. Területlehatárolás

→ 1. térkép: *Lehatárolás*

A kerületrész közigazgatásilag a *Clark Ádám tér – Budai alsó rakpart – Erzsébet híd – Hegyalja út – Czakó utca – Gellérthegy utca – Pásztor lépcső – Dózsa György tér – Attila út – Szarvas tér – Apród utca – Öntőház utca* által határolt terület.¹ Ez a lehatárolás eltér a történelmileg kialakult városrészétől.

A történeti Tabán két részből állt.² Az **Elit-Tabán** a Várhegy peremén a *Logodi utca* (a XX. század elejétől *Váralja utca*) mentén a *Sándor Móric lépcsőig*, innen a *Várkert- és a Szent Gellért rakpart mentén a Rudas fürdőig* húzódó, szabályosabb utcahálózatú és nagyobb tömbökből álló terület, melyhez északról csatlakozik a Várkert Bazár az Ybl Miklós térrel.

A **Bohém-Tabán** lazább szerkezetű, girbe-gurba utcákkal tagolt, jellemzően földszintes, vályogházás, zsúptetős házakból álló rész. Határa északon, a Horváth-kert melletti *Szent János tértől* indul, a *Szent János utcán és a Gellérthegyi utcán* felkúszik a Naphegyre, onnan a *Czakó utcán és a Sánc utcán* keresztül átér a Gellért-hegyre, ahol az *Orom utcán* elérve a sziklás hegyoldalt a *Rudas fürdőnél* eljut a Dunáig. A „két Tabán között” a Szent János tértől a Döbrentei térig futó *Ördög-árok* jelentette a határt. Az itt említett utcák napjainkban is megtalálhatók eredeti helyzetükben.

A szakdolgozatban a Tabán a *történeti lehatárolásában* kerül elemzésre, azonban a városi kapcsolatok megértése céljából észak felé kiegészül a *rakpart – Clark Ádám tér – Alagút – Alagút utca – Naphegy utca* által határolt területtel. A Lánchíd – Alagút utca tengely jól érzékelhetően elkülöníti a Várhegyet északról övező, sűrű, nagyvárosias városrészeket a szétagoltabb déli területektől, és egybeesik a Budai Vár polgárváros – palotanegyed határvonalával.

¹ Budapest I. kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2009. 93.old.

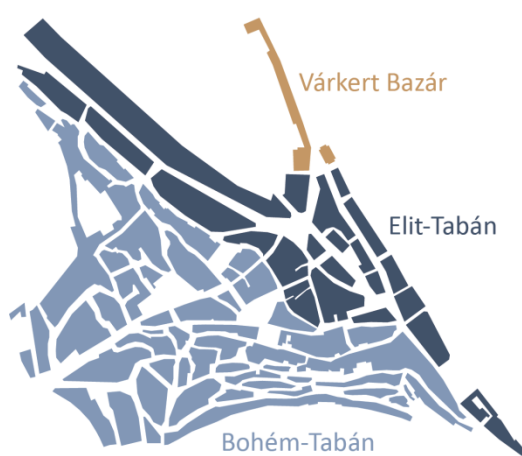
² Lenkei Ákos: A Tabán Térképes Képtárja

LEHATÁROLÁS



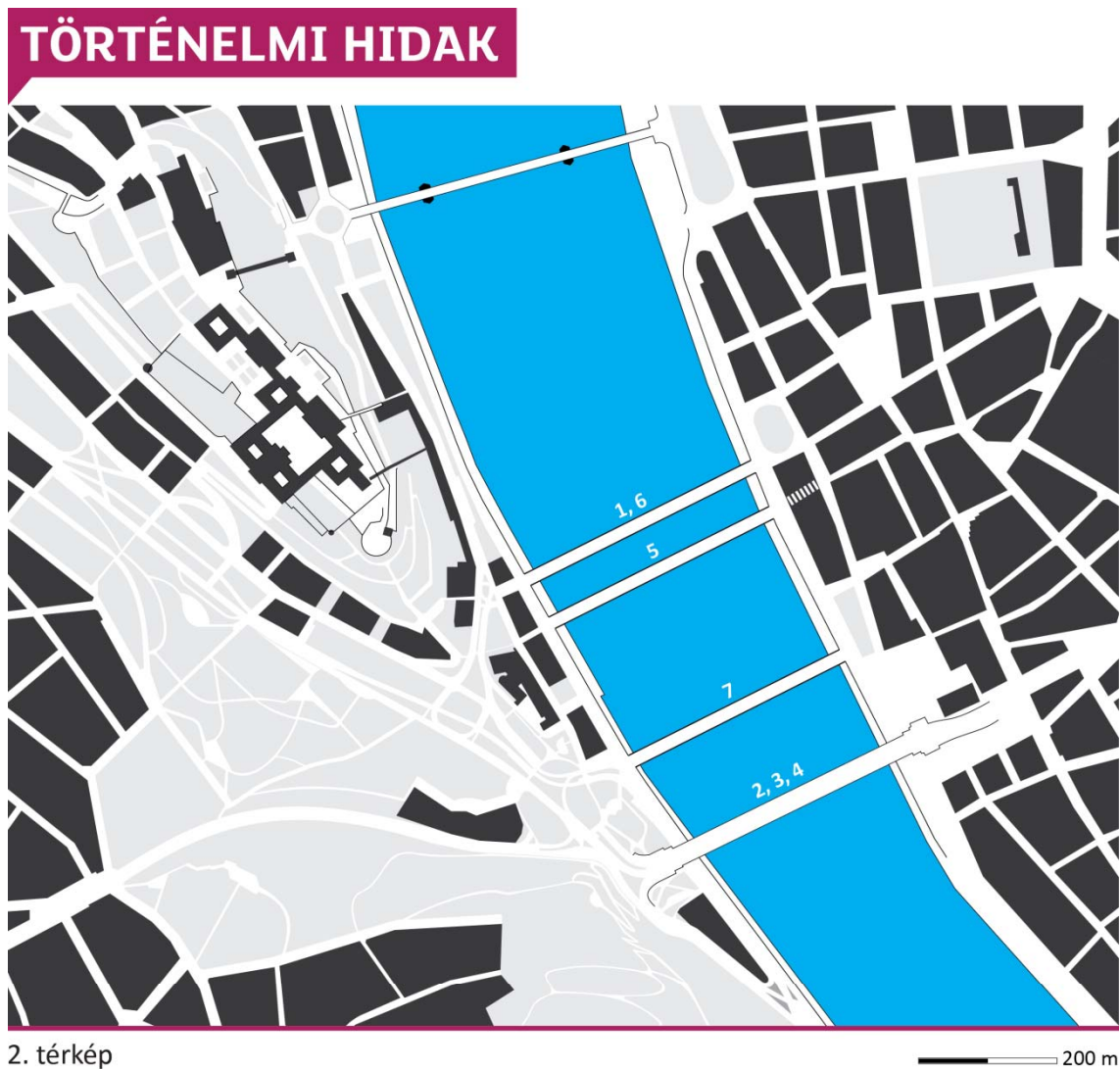
1. térkép

200 m



1.2. A Tabán, mint dunai átkelőhely

A Tabán és a mai Vígadó tér – Március 15. tér térsége a történelem során a legfontosabb dunai átkelőhely volt Pest és Buda között. Ennek oka kézenfekvő: az északabbra fekvő Buda és a délebbi Pest ezen a ponton került átfedésbe, így a kereskedelem itt indokolta a kapcsolat létrehozását (→ 2. térkép).



1. Török kori hajóhíd, ~1566-1686
2. Lengőkomp, 1688-tól
3. Lengőkomp, 1760-tól
4. Hajóhíd, 1767-től
5. Hajóhíd a Kishíd u. - ma: Türr István u. - vonalában
6. Hajóhíd a Nagyhíd u. - ma: Deák F. u. - vonalában, 1849-ig
7. Petőfi pontonhíd, 1945-49

1.2.1. Középkori hajóhíd és lengőkomp

Ideiglenes hajóhíd már a római korban is létesült a két part között, nem csak északon, *Aquincumnál*, hanem itt, *Contra Aquincum* (a mai Március 15. tér) és a budai oldal között.³ A rév védelmére a rómaiak a IV. században őrtornyot építettek *Contra Aquincummal* átellenben. Ezt követően szűk 1500 éven keresztül nem volt még ideiglenes hídkapcsolat sem, hiszen a két település csak laza kapcsolatban állt egymással. *Luxemburgi Zsigmond* 1408-ban a királyi udvart Budára helyezte, és elhatározta egy állandó kőhíd építését, ez azonban halála miatt végül nem valósult meg. Később *Mátyás király* (1458-1490) is tervezte egy állandó (márvány)híd építését, de ez a terv is csak elképzelés maradt.⁴

A XV. század elejétől kezdve – kisebb megszakítások mellett – Buda lett a magyar királyok székhelye, jelentősége 1541-es török kézre kerülése után tovább nőtt. Az ekkor épült hajóhíd első írásos említése 1566-ból, képi ábrázolása 1617-ből való (*1. kép*). A hajóhíd helyének pontos leírása *Evlija Cselebi* török utazótól származik az 1660-as évekből: az első, állandó jellegű (hajó)híd Ali pasa bástya, azaz a mai Ybl Miklós tér, és a mai Deák Ferenc utca között állt. A hidat 370 katona őrizte, ezért a híd valószínűleg katonai célt is szolgált. Az *1. képen* jól látszik a magas bástya és a falakkal övezett várba vezető út. Telente a 60-70 hajót a budai partra húzták, hogy megvédjék a jégtől. A török hajóhíd egészen 1686-ig állt, Buda Habsburg visszavételekor a menekülő török sereg felrobbantotta.

A következő évtizedekben csak lengőkomp, vagy más néven repülőhíd működött: a szerkezet lényege, hogy egy, a folyómederhez rögzített kötelet hajók tartanak fenn a vízben, a kötél végén pedig az átkelőket szállító hajó a folyó sodrását kihasználva ingázik a két part között. A lengőkomp hátránya, hogy nagyon lassú, csak szakaszosan tud szállítani, illetve kedvezőtlen szélviszonyok esetén nem is lehet használni. 1688-tól először a mai Erzsébet híd helyén, majd 1760-tól a török hajóhíd helyén működött.

³ Lánchidalunk – de mi volt előtte?, varoskepp.blog.hu

⁴ Miltényi Miklós: Átkelés a Dunán, tankonyvtar.hu, 2003.



1. kép: Az első ábrázolás a török hajóhídról (1617). A budai hídfőnél Ali pasa bátyja.

1.2.2. Hajóhidak a XVIII-XIX. században

A XVIII. században Pest-Buda gazdaságilag és társadalmilag is fejlődésnek indult.

1767-ben állandó hajóhíd épült, mely egészen a Lánchíd átadásáig, 1849-ig használatban volt. Ez a híd kezdetben a Rudas fürdőnél, majd a *Kishíd utca* (ma: Türr István utca / Hotel Marriott), később a török hajóhíd helyén, a *Nagyhíd utca* (ma: Deák F. u. – Ybl M. tér) vonalában állt. A Nagyhídról már egészen részletes és hiteles leírások, és számos ábrázolás készült (2. kép).



2. kép: Carl Vasquez⁵ térképe a Nagyhíd pontos elhelyezkedésével (1837)

⁵ Carl Graf Vasquez-Pinas von Löwenthal (1798-1861), osztrák térképész

A híd hosszúsága 422 méter, szélessége 8,85 méter volt: két szélén egyirányú gyalogosforgalommal, középen pedig két osztott szekérsávval.⁶ A hajótesteket egyenként horgonyozták le, a dunai hajóforgalmat a két parti szélén engedték át. Az 1800-as évektől kezdve éjszakánként közvilágítás is volt. Használatáért a hídfőknél épült vámházaknál hídvámot kellett fizetni. A hídfők a városi élet, a kereskedelem és a szórakozás fontos helyszínévé váltak. Amíg azonban a pesti hídfő környezete már nagyvárosias képet mutatott, többszintes bérpalotákkal és kiépített hídfőtérrel, addig a budai oldalon rendezetlen partszakaszt és faházakat láthattunk (3. kép).



3. kép: Barabás Miklós: A pesti dunapart a Lánchíd épülő pillérével (akvarell, 1843)

A hajóhíd nagyon sérülékeny volt: ki volt szolgáltatva a vízszint ingadozásainak, a gőzhajózás elterjedésével naponta többször fel kellett függeszteni a forgalmat. A legnagyobb probléma az volt, hogy november közepétől március közepéig nem lehetett használni. Mindezek szükségessé tették egy állandó híd építését: a Lánchidat kezdetben a hajóhíd helyre tervezték, de az építkezés alatti folyamatos forgalom fenntartása miatt, végül 500 m-rel északabbra, mai helyén épült fel.

Időközben kitört a forradalom, és az osztrák seregek 1849. április 24-én – az épülő Lánchíd pályaszerkezetéhez hasonlóan – a hajóhidat felgyújtották.

⁶ Miltényi Miklós: Átkelés a Dunán, tankönyvtar.hu, 2003.

Az egyesített főváros a XIX. század végén hatalmas változásokon ment át. A Margit-híd és a Ferencz József-híd után, 1906-ban készült el a negyedik budapesti híd, az Erzsébet-híd, a hajóhidak helyétől 400 méterre, délre (→ 2.7. *Az Erzsébet-híd megépülése*).

A II. világháborúban felrobbantott hidak ideiglenes pótlására 1945-ben több pontonhíd is épült, ezek közül az egyik, a *Petőfi pontonhíd* a régi hajóhidak közelében állt, ahol egészen 1949. november 20-ig, a Lánchíd újjáépítéséig üzemelt.

1.3. A Tabán

1.3.1. A középkortól a XIX. századig ⁷

1.3.1.1. Lakosság

A Tabán a régészeti feltárások alapján már a Kr.e. III-I. században is lakott terület volt, melynek alapjain a Kr. u. IV. században a révátkelőt védelmező őrtorony mellett apró római település alakult ki. Átkelőhelyi jelentőségét megtartva, a Honfoglalás után *Kis-Pest* néven jött itt létre egy falu, melyet később *Hosszú Külvárosnak*, az itt fakadó termálvizek miatt *Alhévíznek*, később *Szent Gellért falvának*, *Kelenföldnek*, majd az itt élő szerb lakosság után *Rácvárosnak* hívtak. (Az 1700-as évek végén a Tabán lakossága kb. 2800 fő volt, ennek 95%-a szerb nemzetiségű. ⁸) A tatárjárás után újjáépülő Buda mellett az itteni település is újjáéledt, de mivel a város az erődítmény védelmében leginkább a Várhegy északi oldalán fejlődött, a Tabán nem épült össze vele, és csak elővárosa lett. Mátyás király a palotát és a tabáni királyi fürdőt árkádos folyosóval kötötte össze.

A település életének meghatározó tényezője az Ördög-árok volt, melynek partjára cserzővargák, tímárok műhelyei épültek: a Tabán név is a török *Débágháne/Tabakhane* szóból ered, jelentése *tímár-telep*. A török korban a terület jelentősen átalakult: a lakosság elmenekült, a törökök fürdőket és dzsámikat építettek.

A XVII. század végén a Duna mentén németek, az 1690-es években a Naphegyre és az Ördög-árok mellé szerbek települtek, akik magukkal hozták a jellegzetes, organikus

⁷ wikipedia.hu

⁸ Nagy Áron: Városmegújítás a Tabánban, 2004. 1. old.

szerb-dalmát településstruktúrát is: elkezdett kialakulni a később megvetett, ódon településkép. A kanyargós, szűk utcák, sikátorok közötti aprótelkeken szegényes kialakítású, zsindelytetős, földszintes és egyszintes vályogházak álltak. 1821-ben 953 ház állt a Tabánban, lakossága 5400 fő volt.⁹

1.3.1.2. Ember és táj

→ 3. térkép: A Tabán 1875 előtt

A bohém-tabáni lakosság zöme szőlőműveléssel és állattartással foglalkozott a Sas-hegy, a Gellért-hegy és a Nap-hegy lejtőin. A Várhegy nyugati oldalában és a Gellért-hegyen a szőlővel gyümölcsösök, szántók, és legelők keveredtek. Parkosítva ekkor még csak a Várhegy dunai lejtői és a Citadellához vezető szerpentinút volt, a Gellért-hegy nyugati és déli lejtői kopárak voltak. A Kelenföld felé néző hegyoldalban villák épültek, melyek a század végére fokozatosan ellepték az északi oldalt is. Az Ördög-árok utolsó, befedetlen tabáni szakasza nyitott szennyvízcsatornaként működött, felette hidak vezettek át.

A pest-budai kereskedelem fő színterei Duna-partok voltak, így nem véletlen, hogy a Dunához közeli Elit-Tabánban éltek a jómódú iparosok és kereskedők. A sekély partokat kavics borította, a rakodópartok csak 1875 után épültek ki (4. kép). A kispolgári lakosság fogékonyabb volt a városrész fejlődésére, átalakulására, így ez a terület egyre inkább elvált a Bohém-Tabántól.

A XVIII. századtól kezdve látványosan fejlődő Pest-Budán a Tabán mindvégig zárvány maradt a város közepén, ellenállt a klasszicista, és később a historikus városrendezésnek is. Tette mindezt úgy, hogy a XIX. században többször is olyan mértékű természeti csapás érte, melyben gyakorlatilag az összes ház elpusztult; így lehetőség nyílt az átépítésére. Az 1810-es tűzvész után némiképp módosult utcahálózat egészen a bontásig megmaradt. Az 1838-as és az 1876-os árvizek után az összedőlt házak rendre újjáépültek. A Tabánnál a rakpart 1875-ben készült el.

⁹ Varga Máté: Tabáni tűzvész, budapestcity.org



4. kép: A kiépítetlen budai part a Lánchídtól délre, 1865 körül. A házak helyére épült később a Várbazár. Előtérben egy, a pesti oldalra jellemző dunai fürdőhely bejárata.

A Tabán időközben elvesztette jelentőségét. A Lánchíd megépültével (1849) a hajóhid feleslegessé vált; a szőlőkultúrának az 1880-as évek filoxéra járványa vetett véget; a gépipar elterjedésével pedig az iparosok is kénytelenek voltak feladni mesterségüket.

1.3.3. A XX. században

Utolsó fellángolásában a századforduló kétes hírnevű művész- és mulatónegyedévé vált: szórakozóhelyekkel, borozókkal, bordélyházakkal, illegális szerencsejátékokkal és gyenge közbiztonsággal. Népszerű volt a fiatal polgárfiúk és az írók, költők, festők körében, akik közül többen a Tabánba vagy környékére költöztek. → *A híresebb vendéglőket az 1. melléklet: Értéktérkép mutatja be.* A tabáni kocsmák rendszeres vendége volt *Ady Endre, Ágay Adolf, Krúdy Gyula, és Tersánszky Józsi Jenő.*¹⁰

A tabáni közélet meghatározó alakja volt a *Mélypince* tulajdonosa, *Krausz Lipót*, „*Poldi bácsi*”, akinek vendégkönyvéből egyedülálló módon ismerhetjük meg a Tabán hangulatát – az egyszerű emberek és a legnagyobb költők tolmácsolásában.

¹⁰ Összegyűjtötte: Kaszás Ferenc, tabanpantheon.blogspot.hu

Gazdag képanyaggal rendelkezünk a századfordulós Budapest fényképészenek, *Klősz György*nek köszönhetően. A Tabán kedvelt témája volt a grafikus *Mátrai Vilmos*nak, aki galériát is üzemeltetett a Döbrentei utcában.

A Tabánt bontásra ítélték; egy új, modern városnegyed felépítésének érdekében, de a városrész kitartott: először a sorsáról kialakult vita, majd a pénzhiány, később a világháború kitörése mentette meg a pusztulástól. A háború után új lendületet vett városrendezési lázban, 1933-36 között végül a teljes területet lebontották. A bontás utáni új negyed építése a II. világháború kitörése miatt félbeszakadt; a háborúban és az azt követő – politikai ideológiától sem mentes – romeltakarításban a kevés megmaradt épület is elpusztult, a két fürdőt és néhány lakóházat leszámítva (→ 3.4.2. *A régi Tabán hagyatéka*).

Az épületek helyén a '30-as években a korstílusnak megfelelő parkot alakítottak ki, ideiglenes jelleggel.

A II. Világháború után a beépítés terve elhalt, a parkot beültették. A Horthy-korszakban épült díszes tereket, így a Rácz fürdő előtti reprezentatív teret és a Dózsa György téri szökőkutat, valamint a még felújítható állapotban lévő ortodox templomot és az Újkaput *Rákosi Mátyás* utasítására elbontották.¹¹ A Tabán ma is látható állapotát *Sávoly Pál* tervei szerint épült, 1964-ben átadott új Erzsébet híddal, és a hozzá kapcsolódó lehajtórendszerrel nyerte el.

¹¹ Virtuális séta a hajdanvolt budai Tabán utcáin, falanszter.hu

A TABÁN 1875 ELŐTT



3. térkép

200 m

- Beépített terület
- Sziklafal
- Park, erdő
- Szőlő
- Szántó, gyümölcsös

Szintköz: 10 m

2. A VÁROSRENDEZÉS SODRÁBAN

2.1. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa

A kiegyezés utáni gazdasági fellendülés és erősödő nemzeti öntudat egy modern főváros kiépítését tette lehetővé. Az 1870. évi X. törvénycikk a Pest-Budával kapcsolatos városrendezési, várostervezési feladatok ellátására elrendelte a Fővárosi Közmunkák Tanácsának (*továbbiakban: FKT, Közmunkatanács*) felállítását. Az FKT egészen 1918-ig kulcsszerepet játszott Budapest fejlesztésében, átépítésében.

A Közmunkatanács munkáit, a tervezés szempontjait és vitáit mutatja be *Siklóssy László: Hogyan épült Budapest? – A Fővárosi Közmunkák Tanács története 1870-1930* című könyve, mely alapját képezi e fejezetnek.

Az FKT kezdetben elsősorban a Duna szabályozásának levezénylésére alapult, de rövid időn belül feladata lett a Lánchíd megváltása, új hidak építése, a közlekedési hálózat tervezése és kivitelezése, valamint az ezekhez szükséges jogi, kisajátítási ügyek intézése és a beruházások finanszírozása.

A Tanács székháza a Döbrentei téren, a mai Attila úti lehajtó helyén állt (→ *1. melléklet, 8. kép*). A Közmunkatanács tevékenysége a Vár és a Tabán életében is máig ható változásokat eredményezett; érdemes tehát ezeket részletesen is bemutatni (→ *4. térkép*):

- Az Ördög-árok tabáni szakaszának lefedése → 2.2.
- A Vár erődjellegetének megszüntetése, és a várkapuk átalakítása → 2.3.
- A Várkert Bazár és a Duna-parti sétány megépítése → 2.4.
- A Várkertek átalakítása → 2.5.
- Az Erzsébet híd megépítése → 2.6.
- A budai belső körút kiépítése: a Krisztina körút és az Attila út → 2.7.
- A Tabán bontása és rendezési tervei → 2.8.

BEMUTATOTT HELYSZÍNEK



4. térkép

200 m

- 1 A várkapuk → 2.3.
- 2 A Várkert Bazár → 2.4.
- 3 A Várkertek → 2.5.
- 4 Az Erzsébet-híd megépülése → 2.6.
- 5 A Budai körút → 2.7.
- 6 A Tabán rendezése → 2.8.

2.2. Az Ördög-árok

Az Ördög-árok a Nagyszénás hegytől indul, és a Hűvösvölgy – Városmajor – Vérmező – Krisztinaváros – Tabán útvonalon keresztül éri el a Dunát a Döbrentei térnél. Vízügytő területe 9783 hektár, ¹² évszázadokon keresztül az érintett városrészek szennyvíz-

¹² Siklóssy László: Hogyan épült Budapest?, 2004. 483.old.

csatornája is volt. E funkciójában súlyos köztisztasági és járványügyi problémát jelentett, ami különösen nagyobb esők és a Duna áradásakor jelentkezett.

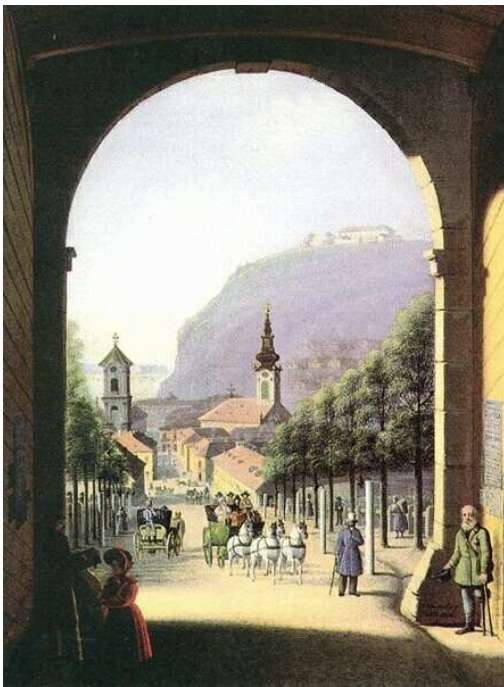
Vérmezőig tartó szakaszának befedése 1873-76 között zajlott. A csatorna 1875. júniusi áradásakor az árok menti épületek, lakóikkal együtt megsemmisültek. A zárt csatorna csak a Horváth-kert végéig tartott (→ 3. térkép), mivel a tabáni szakaszt nem építették ki. Ezt követően a Közmunkatanács megkezdte a csatorna kiszélesítését és befedését, ami 1878 májusára lett kész. Az Ördög-árok egészen az új budai főgyűjtőcsatorna átadásáig, 2009-ig szennyvízcsatornaként működött.

2.3. A várkapuk



A Budai Vár nagy kapui a négy égtáj felé nyíltak. Ezek közül az északi és a déli kapu volt a legfontosabb. Az északi **Bécsi kapu** volt a falakon belül és azokon kívül élő lakosság kapcsolati pontja, itt tartották a piacokat, vásárokat. A Várhegy északi lejtője fokozatosan összeépült a felsővárossal, és a XIX. században a Várból kiszorult jómódú polgárság lakóhelyévé vált (Víziváros).

A déli kaput, a **Ferdinánd kaput** (Vízi-kapu) Mária Terézia építtette. A többi várkapunál nagyobb jelentőséggel bírt, mivel ezen keresztül lehetett lejutni a Pestre vezető hajóhídhöz. A sétány jellegű utat a XIX. században fasorok szegélyezték (5. kép). A Palota átépítésekor, 1896-ban a Ferdinánd kapuhoz vezető utat a Váralja utcánál a Várkertek védelme céljából lezárták. A klasszicista kaput *Hauszmann Alajos* tervei alapján befalazták, és Aphrodité szoborrá alakították (→ 1. melléklet, 10. kép). Az **Újkapu** a II. Világháborúban ugyan megsérült, de felújítható lett volna, 1948-ban azonban lebontották.



5-6. kép: Warschág Jakab: *A Ferdinánd kapu Budán koldussal* (1836); és napjainkban.

A nyugati és a keleti kapu kisebb jelentőséggel bírt: a Szent György téren álló **Fehérvári kapunak** (Logodi kapu) a palota kiszolgálása miatt inkább reprezentatív szerepe volt; a **Ferencz József kapu** (Konstantinápolyi / Bizánci kapu) a Dísz térről a mai Clark Ádám térre vezetett, az itteni Duna-parton azonban fontosabb kikötő, átkelőhely nem volt.

2.4. A Várkert Bazár

2.4.1. A Várkert Bazár megépülése

A várkertek lezárása és a Várkert Bazár megépítésének célja az volt, hogy megállítsák a Várhegy lábánál épülő házak terjeszkedését, melyek Palotára néző ablakaikkal és szegényes megjelenésükkel veszélyeztették a várkert reprezentatív megjelenését, a Palota dunai kilátását (7. kép).

A „*díztelen házsor eltávolításának*” ötlete 1872-ben vetődött fel, és amikor 1873-ban egy háromemeletes házat kezdtek építeni a várkert elé, az FKT azonnal lépett. A budai szabályozási terv felülvizsgálatával a „*rozzant épületekből álló házsort*” elbontásra ítélték; és meghatározták, hogy „*azok helyébe boltsorozat lesz építendő, mindkét sarkon háromemeletes, díszes szárnyépületekkel.*”¹³

Az építkezés 1875- 1881 között zajlott, *Ybl Miklós* neoreneszánsz tervei alapján. *Ybl* eredeti elképzelése egy csarnokszerű építmény volt egy nemzeti panteont számára; ez a terv azonban túl drága volt, így végül *Reitter Ferenc*¹⁴ bazársor ötlete valósult meg. A hosszan elnyúló, árkádos épületben üzlethelységeket alakítottak ki. Középen díszes rámpa és kupolás építmény adta a Várkert bejáratát, összekötve a palotát a Dunával és az itteni hajóállomással. A vízholdó lépcső és a kortinafal szervesen kapcsolódott az új épületekhez. Az északi háromemeletes lakóház a testőrség épülete volt, a déli elegáns bérházként került hasznosításra.

A Bazárral szemben 1879-ben készült el a palota vízellátását szolgáló gépház, a Várkert Kioszk. A Duna vizét a Várkert alatt 4 m mélységben található ciszternarendszer szűrte meg és tárolta. A hatalmas, reneszánsz palotákat idéző, boltíves helységekből álló víztározót csak 2005-ben, a budai szennyvízgyűjtő csatorna építésekor találták meg.¹⁵ *Ybl Miklós* halála után 5 évvel, 1896-ban, a *Magyar Mérnök- és Építész Egylet* kezdeményezésére a Bazár előtti téren állították fel a mester szobrát.

¹³ Siklóssy László: *Hogyan épült Budapest?*, 1985. 362. old.

¹⁴ *Reitter Ferenc* (1813-1874) mérnök, az FKT szakosztályvezetője. Irányításával valósult meg a Duna budapesti szakaszának szabályozása, a rakpartok, az *Andrássy út* és a *Nagykörút* kiépítése.

¹⁵ *Kovács Olivér*: Véletlenül fedezték fel a budai vár ciszternáit, mult-kor.hu



7. kép: A Palota és a Várkert Bazár Pestről (1890 előtt). A kép jobb szélén a testőrség épülete.

2.4.2. A Várkert Bazár működése

Az üzlethelységek azonban túl drágák voltak a környékben élők és a tabáni szegények számára, ezért a bazársor üresen állt. Később Ybl eredeti ötlete alapján a *Történelmi Képcsarnokot* költöztették az épületbe, de az épületet ez sem tudta megtölteni élettel. Így végül egészen az 1930-as évekig festők és szobrászok műtermeinek adott otthont; a Kioszk pedig kávézóként üzemelt.

A Várkert Bazár legtovább tartó és legsikeresebb működése az *Ifiparkhoz* kötődik. 1961-től kezdve szabadtéri szórakozóhelyként működött, és rövid idő alatt a magyar könnyűzenei élet kultikus központjává vált.¹⁶ Kezdetben csak szolid tánczenekarok léptek fel, a '60-as évek végétől azonban a rockzene legnagyobbjai (*Illés, Omega, Metro; '77-től Mini, P.Mobil, Piramis*) adtak itt rendszeresen ezres tömegeket vonzó koncerteket. *Rajnák László*, az Ifipark karizmatikus igazgatója vasszigorral őrizte a rendet.

A karbantartások és felújítások elmaradásának következménye 1980. május 27-én, az EDDA koncertjén vált nyilvánvalóvá, amikor a bejárat kőkorlát rászakadt a közönségre. Az 1 évvel későbbi újrainyítás után már nem tudott olyan sikeres lenni, mint korábban. Folyamatosan romló állapota miatt '84 szeptemberében végleg bezárták, azóta üresen áll.

¹⁶ Bálint Csaba: Ifjúsági Park, budapestcity.org

2.4.3. A Várkert rakparti villamos

A Várkert Bazár előtt fasorokkal övezett elegáns sétányt alakítottak ki (8. kép). A sétányon 1907-ben indult meg a villamosközlekedés, az 1898-ban épült Attila úti vonal, és a Lánchídig tartó rakparti vonal összekötésével.¹⁷ A villamosok az Ybl Miklós térnél, az Apród utcán keresztül kanyarodtak az Attila útra. A Közmunkatanács terve a villamosokat a Lánchídtól a Döbrentei térig tartó alagútban vezette volna, annak érdekében, hogy a sétányt meghagyhassa a gyalogosoknak. Ezt azonban a főváros nem támogatta.¹⁸



8. kép: A Várkert Bazár és a sétány 1907 előtt, avagy az FKT által fenntartani kívánt állapot.

2.5. A Várkertek

A budai palota, más királyi székhelyekkel ellentétben soha nem rendelkezett hatalmas királyi kerttel, hiszen a Várhegy keskeny platóján egyszerűen nem volt hely egy park kialakítására. Így nem maradt más lehetőség, minthogy a várlejtők teraszolásával alakítsanak ki kisebb udvarokat. Ezek közül a legnagyobb kert, kedvező fekvése révén a Dunára néző, délkeleti lejtőn jött létre.

¹⁷ Varga Ákos Endre: Elvesztett sínek - a belbudai villamoskörút I., villamosok.hu

¹⁸ Siklóssy László: Hogyan épült Budapest?, 2004. 351.old.

A XVIII. század második felében *Mária Terézia* a Palotát barokk szárnyakkal bővítette, ekkor indult meg a várkertek szakszerű kiépítése is. A reformkorban *József nádor* megbízásából, a kornak megfelelően, tájképi stílusban alakították át.

A 30 000 m² területű várkert átépítése a kor neves főkertészei, *Ilseemann Keresztély* és *Pecz Ármin* tervei alapján valósult meg, romantikus stílusban; és magába foglalta a várfalak, a bástyák és a vízfordó lépcső átalakításait is.¹⁹

A Bazar tengelyében, állt a *Hauszmann Alajos* tervezte, orangerie (narancsház és télikert), melyet fedett folyosókon lehetett megközelíteni. Az Újkapuhoz vezető sétaút mentén pavilonok, szökőkutak, valamint *Róna József* és *Ligeti Miklós* szobrai sorakoztak. A kert híres épülete volt az 1898-ban, *Erzsébet királyné* megbízásából épült, magyaros stílusú parasztház. A kert nemzetközileg is híres volt egyedülálló orchidea és azálea gyűjteményéről. Az alpesi sziklakert (alpinétum) és grotta növényeit *Witzel Nándor* főkertész az Alpokból hozatta (9. kép).

A II. világháborúban a kert súlyos károkat szenvedett, a jelentős kerti építmények elpusztultak. A kommunista diktatúra szemében a várkert a királyi pompa szimbóluma volt, ezért a teljes területet letarolták, a növényeket kivágták, és a kert szintjét 4 méterrel lecsökkentették.



9. kép: Az alpinétum és díslépcső a Várkertben

¹⁹ Virtuális séta a hajdanvolt budai Tabán utcáin, falanszter.hu

2.6. Az Erzsébet híd megépülése

1885-ben törvénybe foglalták, hogy a Lánchíd, a Margit híd és az északi vasúti híd bevételeit egy negyedik híd építésére kell fordítani; de a híd helyéről évekig tartó vita kezdődött. Az egyik terv az *Eskü téri*, a később Erzsébet híd mellett foglalt állást. Itt azonban mindkét parton hiányoztak az összekötendő terek, városszerkezeti elemek. A Tabán kiszolgálása érdekében nem volt érdemes hidat építeni; Pesten pedig a partszakasz végig be volt építve.

Az másik terv a *Ferencz József*, ma Szabadság híd megépülését szorgalmazta, melyet a Kiskörút befejezése, és a gyors ütemben fejlődő Dél-Budai térséggel való kapcsolat kialakítása indokolt. 1893-ban döntés született, hogy mindkét hidat megépítik.

Az Erzsébet-híd pontos helyére több terv is született. A Közmunkatanács a *Kerepesi út* (ma: Rákóczi út) folytatásában, a Városháza és a Belvárosi Plébániatemplom bontásával megvalósuló változatot támogatta, a Közgyűlés azonban csak a templom megtartásának fejében engedélyezte az építkezést. A híd 1903-ban készült el; a budai hídfőnél ekkor bontották el a Gellért-hegy mentén húzódó házsort (*Kelenföldi sor*), és a *Sárosfürdőt*. A hídon 1914-ben vezették át a villamosvonalat.

2.7. A Budai körút

Az Erzsébet híd megépülésekor már súlyos problémát jelentett a Tabán zárvány jellege. Az Attila út a Margit hídtól az Erzsébet hídig vezető, ún. *budai belső körút* részeként a Szarvas térnél több ágra szakadt, nem érte el a hidat. A Hegyvidék felől érkező *Hadnagy utca* (ma: Hegyalja út) a *Czakó utcánál* szintén beszűkült. Meg kellett tehát oldani e főutak és a híd összekötését. Erre az 1880-as és 90-es években számos terv született, azonban a Tabán egységes kezelése híján egyik sem valósult meg.

1907-ben az Attila út kiszélesítésével a Budai körút teljessé vált. A Szarvas teret 2 m-rel lejjebb süllyesztették, a *Palota térnél* (ma: Dózsa György tér) az új körutat összekötötték a Palota úttal. A villamosok az Erzsébet hidat ekkor még a hídfőnél

keresztezték, majd az Attila úton haladtak tovább, és a Szent János térnél tértek át a Krisztina körútra.²⁰

Az Ördög-árok lefedése megadta a lehetőségét annak, hogy a *Krisztina körút – Szent János utca – Árok utca* kiszélesítésével ne kelljen a körút forgalmát a Horváth-kertnél az Attila útra vezetni. A Krisztina körút 30 m-re szélesítése és a Tabán átvágása azonban a megnövelt kapacitású Attila úttal párhuzamosan felesleges pénzkidobásnak tűnt, így csak a Tabán 1936-os bontásakor valósult meg.

2.8. A Tabán rendezése

2.8.1. I. szakasz: az I. Világháborúig

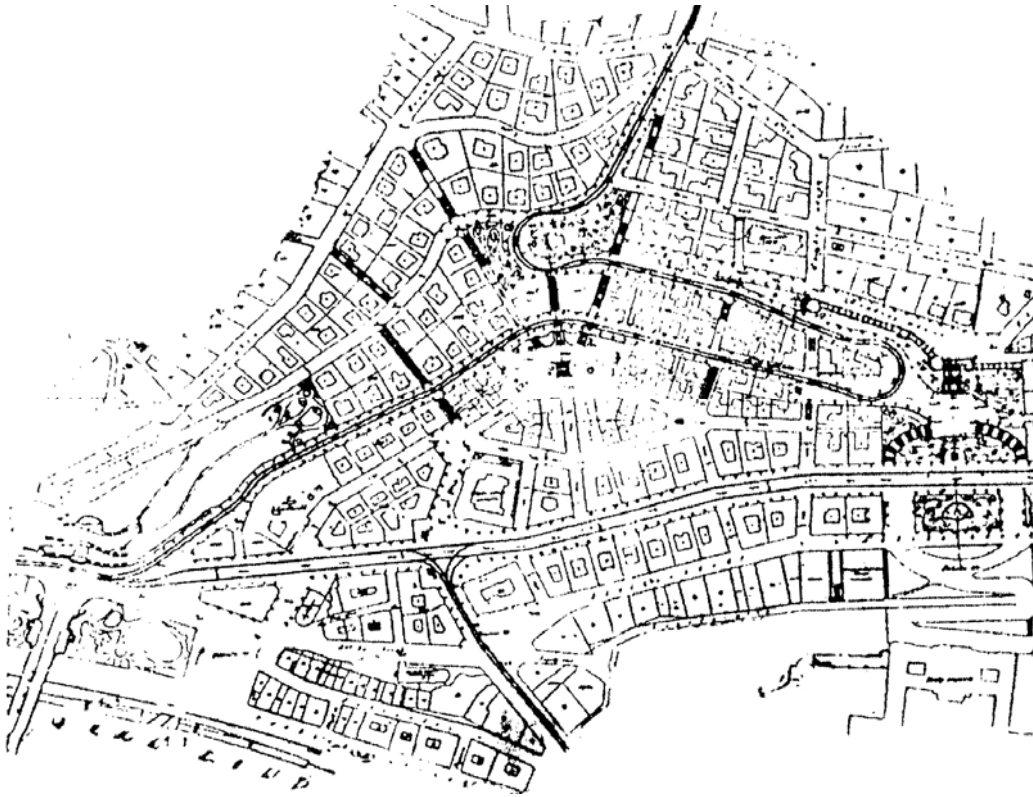
A főváros 1878-ban határozta el, hogy a Gellért-hegyi és tabáni telkek kisajátításával egy új, a kor elvárásainak megfelelő városrészt hoz létre. A Tabán rendezésére az első átfogó terv 1892-94 között (az Erzsébet-híd tervezése kapcsán) született, de ekkor még csak a *fecskéfészkek*, azaz a Gellért hegy oldalába vajt, földszintes viskók kisajátítása és bontása valósult meg. A rendezés ügye 1907-ben, az Attila körút kiszélesítése és az új palota megépülése kapcsán vett lendületet. 1908-ban törvény született, mely elrendelte, hogy a Vár Tabán felőli oldalán a palotához méltó, új városrész szülessen.

Az általános szabályozási terv (*10. kép*) elkészítésével *Devecis Ferencet*, a főváros műszaki osztályának vezetőjét és – az ekkor még csak 29 éves – *Warga Ferenc* székesfővárosi mérnököt bízták meg.

Az Árok utca kiszélesítésével és a Döbrentei térig hosszabbításával létrejött volna az **új Krisztina körút**, mely lehetőséget teremtett a budai körút vonalvezetésében törést okozó **Attila út kiváltására**. Ennek megfelelően a villamos is átkerült volna az új körútra. Az Erzsébet-hídtól a Budaörsi út felé, a Palota tér érintésével a Tabánt hosszában is feltáró **szerpentinút** vezetett. Ezen közlekedett a Belvárost a budai Hegyvidékkel (Naphegy, Németvölgy, Farkasrét) összekötő új villamos.

²⁰ Varga Ákos Endre: Elvesztett sínek - a belbudai villamoskörút I., villamosok.hu

A két körút között és a Krisztina körút mentén **zárt sorú** beépítést írtak elő. A lejtőkön **ikres társasházak** és kertes **villák** építését tervezték. A Szarvas tér – Döbrentei tér környezetében (az Elit-Tabánban) megtartották a korábban kialakult állapotot.²¹



10. kép: A Tabán városrendezési terve (1909)

E terv alapján készült a Tabán részletes városrendezési terve, melyet a főváros 1914-ben hagyott jóvá.²² A tervbe nem kerültek bele a függőben lévő kérdések, így a Döbrentei tér és a Szarvas tér beépítése, a Naphegy oldalába tervezett új **budai színház** elhelyezése, valamint a régi és az új Krisztina körút összekapcsolásának megoldása.

A terv elfogadása után egy hónappal kitört az I. Világháború, mely alatt még elkészült a közművesítési terv, befejeződtek az új körutak megépítéséhez szükséges kisajátítások, és a kitelepítések biztosításához szükséges ingatlanok megvásárlása.

²¹ Csonka Pál: Warga László élete és munkássága. Építés-Építészettudomány, 1978. 366.old.

²² Harrer Ferenc: A Fővárosi Közmunkák Tanácsa, 1930-1940, 1941. 112. old.

2.8.2. II. szakasz: 1929 után

A Tabán rendezésének ügye a háború után 10 évvel került újra napirendre. 1928-ban a fővárosi közgyűlés elrendelte 1000 lakás építését a kitelepítettek számára, a kitelepítés utáni azonnali bontást, valamint a korábbi tervek felülvizsgálatát.

A II. szakasz sikertelenségét alapvetően két dolog okozta. Egyrészt az állam, a székesfőváros és a Közmunkatanács nem tudtak megegyezni a kártalanítások és az építkezések költségein, ezért sokszor egymással ellentétes döntések születtek. Másrészt ezek az érdekellentétek kihatottak a tervezés folyamatára is: egységes álláspont hiányában folyamatosan újabb terveket kellett készíteni, ez pedig egyre tovább halogatta a megvalósítást.

A fenti problémák gyakorlati példája a *Bethlen-udvar*. Az épület telke a kapkodó kisajátítások során az állam kezébe került, mely az 1914-ben elfogadott tervekkel összhangban az állami lakásépítési program keretében egy 164 lakásos épületet húzott fel 1925-ben. Időközben a főváros újabb terveket fogadott el, melyekben az épület az Attila körút új nyomvonalának útjába került, így e tervek megvalósítása esetén az épületet – átadása után 7 évvel – egyből le is bontották volna.

A rendezés II. szakaszát alapvetően az 1929-ben elfogadott *fürdőtörvény* határozta meg. A terv részeként a Gellért-hegy lábánál eredő hévforrásokra a hegy északi és déli oldalán új fürdőket, szállodákat és szanatóriumokat terveztek.

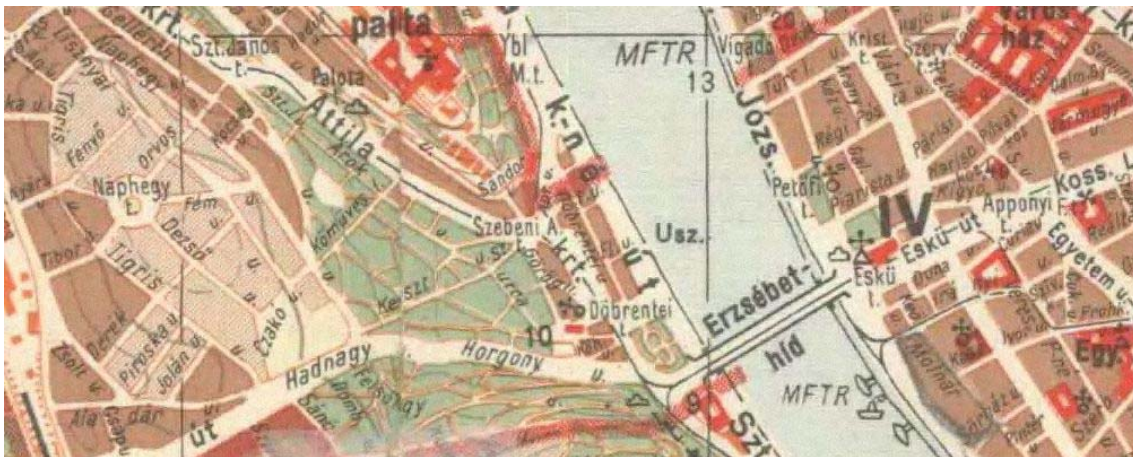
A koncepció megváltoztatta a Tabán hasznosítási célját: a lakónegyed helyett a Rácz (ekkor még *Szent Imre*) fürdőre alapozva egy hatalmas fürdőközpont helyét jelölte ki.

A '30-as évek elején a Tabán rendezési terve körül csaknem vígjátékba illő huzavona alakult ki, melyben az újabb és újabb koncepciók olykor félévente váltották egymást.

A rengeteg ötlet és az 1933-as tervpályázat alapján a '30-as évek közepén a főváros és a Közmunkatanács által is elfogadott közös álláspont részei az alábbiak voltak:

- A Tabán jelentős területe fürdőtelepként épüljön be, a telep határai: Attila út – Hegyalja út – Szt. János utca – Palota tér.

- A Szt. János utca – Hegyalja út között tervezett új főút ne vágja ketté a telepet, mert megzavarná annak nyugalmát, és mindenképp olyan nyomvonalon vezessen, ahonnan kilátás nyílik az új Tabánra és a Gellért-hegyre.
- Próbaúrások alapján készüljön egy részletes terv az új források megnyitásának lehetőségeiről, mivel ezek határozzák meg az új fürdőépületek helyét. (Az eddigi tervek ugyanis a hidrogeológiai adottságok, azaz a megvalósíthatóság ismerete nélkül készültek.)



11. kép: A parkosított Bohém-Tabán, egy 1938-as térképe. A térképen látható, hogy az Elit-Tabánt és a Rácz fürdő környékét nem érintette a bontás; illetve a Krisztina körút tabáni szakasza ekkor még nem épült ki.

A bontások befejezése után, 1935-37 között a területet ideiglenes jelleggel, angolkerti stílusban parkosították. Többnyire ekkor jöttek létre a park szerkezetét jelenleg is meghatározó sétányok (összesen 4,5 km hosszan), azonban jelentős fásítás – a beépítésben bízva – nem történt (11. kép). A rendezett terület nagysága 21.000 m² volt, ebből 2.800 m²-en cserjést, 18.300 m²-en pedig pázsitot alakítottak ki.²³

Az új park azonban olyan díszes és népszerű lett, hogy a közvélemény elutasította a beépítési terveket, és a park megtartását kívánta.

Az újabb – és egyben az utolsó – rendezési terv már egyértelműen a modern építészet elvárásai szerint készült, és a technokrata szellemben a nagyszabású elképzelések is tovább dagadtak:²⁴

²³ Dr. Halász Árpád: Budapest húsz éve, 1939. 248. old.

²⁴ Harrer Ferenc: A Fővárosi Közmunkák Tanácsa, 1930-1940, 1941. 120-122. old

- Az Apród utca szélesítése **30 m-re**.
- Az Attila út – Apród utca – Sándor Móric lépcső – Váralja utca tömb beépítési módja: háromemeletes épületnek megfelelő párkánymagasság, **lapostetővel**. A Várkertre való rálátást a házsort több helyen megszakító, széles rések biztosítják.
- A fürdőépületet a völgygel párhuzamosan, terepre illesztve, a tömeget szétben elosztva kell megépíteni.
- Az Attila utat főútvonallá nyilvánították, nyugati oldalán meghagyva a lehetőséget a Bethlen-udvar bontásával az út **60 m-re szélesítésére**.
- A Duna-partot **„gyorsforgalmi útvonalnak”** jelölték ki.
- A Döbrentei tér – rakpart – Fátyol utca – Döbrentei utca és a Döbrentei tér – Döbrentei utca – Apród utca – Attila út tömböket parknak jelölték ki, melyben *„a tabáni plébániatemplom véglegesen megmaradhat a telektömb épületeinek bontása után.”* [A 7 megmaradt régi tabáni ház közül négy e tömbben található.]
- Az Apród utca – Sándor Móric lépcső – Váralja utca tömb [melyben Semmelweis Ignác szülőháza is található] szintek parknak lett kijelölve.

Az új főútvonalak az Erzsébet-híd hídfőjénél futottak össze, az itt kialakuló – és azóta is jelen levő – jelentős forgalmi terhelés problémáját a tervezők – minden bizonnyal a nyilvánvaló megoldhatatlanság miatt – nem érezték feladatuknak: *„A forgalomnak e helyen várható erős növekedése különleges megoldást fog kívánni, amelyet azonban egyelőre a Tanács nem tart szükségesnek, mivel a jelenlegi állapot a forgalom mostani mértékének megfelel.”*

A II. Világháború kitörésével a további tervezés és a fürdőváros megépítése leállt, a háború után a beépítés szándéka lekerült a napirendről.

1941-ben, 63 év tervezés után, az 1878-ban született *„Tabán újjáépítés tervéből megvan a főforgalmi úthálózat az Erzsébet-hídi forgalmi gócpont megoldása nélkül, és a tabáni gyógyszálló helyének kijelölése és beépítési módjának megállapítása, minden más egyéb függőben van.”*

3. A JELEN TÜKRÉBEN

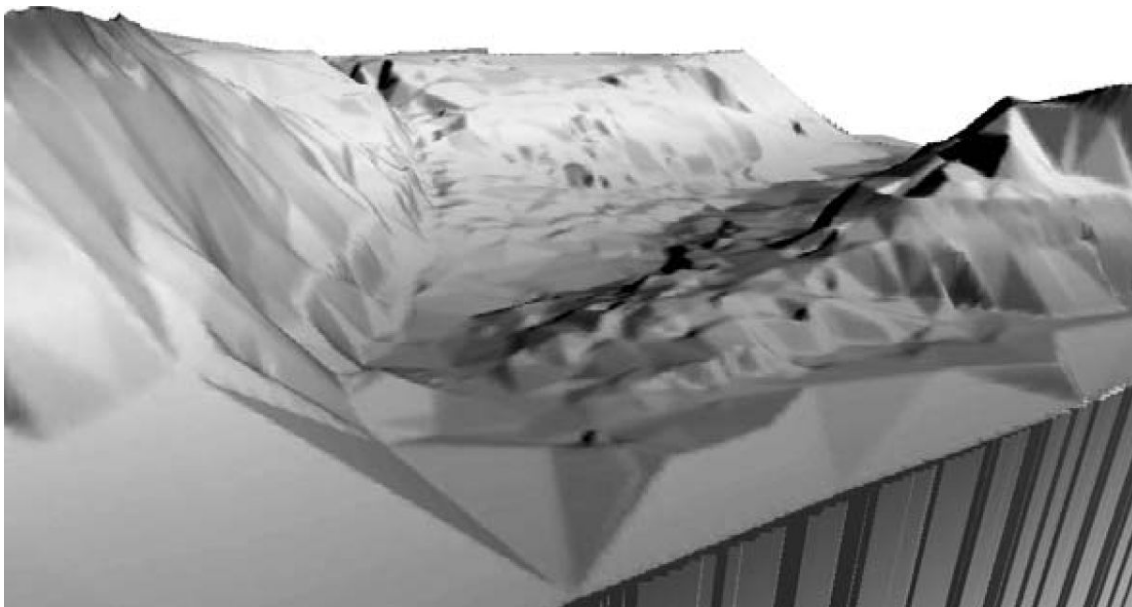
3.1. Környezet

3.1.1. Domborzati adottságok

→ 6. térkép: Domborzat

Domborzati viszonyait tekintve a Tabán egy völgyben fekszik: északról a Várhegy, nyugatról a Naphegy, délről pedig a Gellért-hegy övezi (12. kép). Területének nagyobb része a domboldalakon terül el, a legnagyobb szintkülönbség 30-50 m. A sík területet forgalmas főutak, és az Erzsébet híd lehajtói foglalják el. Ez a domborzati adottság a budapesti belvárosra jellemző, a XIX. században kialakított gyűrűs-sugaras városszerkezetbe nehezen illeszthető be: nincs lehetőség szabályos utcahálózat, sugárutak, körutak és általuk közrefogott terek, parkok kialakítására.

A terepre illesztés tekintetében itt a hegyvidéki beépítés a leginkább megvalósítható; azaz kis túlzással az eredeti Tabán kanyargós, meredek utcái, kisebb, de sűrű térkapcsolatai az ideális beépítési forma. Épp ezt nem ismerték fel, vagy fogadták el a XIX-XX. században, és éppen ezért volt ilyen hosszas, és eredménytelen a Tabán rendezése.



12. kép: A Tabán domborzatának térbeli modellje (2,5-szeres magassági torzítással)²⁵

²⁵ Lenkei Ákos (2008): A régi Tabán városmodelljének térképészeti alapjai. Geodézia és kartográfia, 60. évf. 11. szám, november

A városrendezés mindent megtett annak érdekében, hogy a kor vívmányait beleerőszakolja a Tabánba. Ezt egyedül a sík területeken: a körutak mentén és a Döbrentei tér környékén sikerült megvalósítani. Az így kialakuló – egymástól néhány tíz méterre fekvő – körutak, és a hídra vezető rámpák felszabdalják a területet, zárvány jellegű lakótömböket és zöldfelületeket kialakítva.

DOMBORZAT



6. térkép

Szintköz: 10 m

3.1.2. Természeti környezet

→ 7. térkép: Természeti környezet

A Tabán térsége jelentős ökológiai szerepet tölt be Budapest természeti területeinek rendszerében. A tabáni park és a Gellért-hegy az *Országos Területrendezési Tervben* (OTrT) kijelölt **ökológiai hálózat pufferterületei**. A *Gellért-hegy – Tabán – Várhegy – Vérmező – Városliget – Hűvösvölgy* „zöld tengely” kapcsolatot biztosít a Budai hegyvidék magterületeivel. A Duna teljes fővárosi szakasza szintén az ökológiai hálózat része.

A Hűvösvölgy – Tabán tengely egyben a budai oldal egyik legfontosabb **átszellőzési zónája**, mely a dunai átszellőzési zónában vezet.

A Gellért-hegy országos jelentőségű *Természetvédelmi Terület*, így a vele – természetvédelmi tekintetben – szoros kapcsolatban álló tabáni park a Gellért-hegy védőterületének számít.

A Várhegy, a Naphegy és a Gellért-hegy is – a *Településszerkezeti Terv* szerint – **karsztos területnek** számít. A Várhegy szinte teljes területén egy barlangrendszer húzódik. A Gellért-hegy lábánál, egy „*termális törésvonal*” mentén számtalan gyógyvizű hévforrás tör fel, éppen ezért a hegy környezete **kiemelt hidrogeológiai védőterület**.

Mindezek fontos tényezői lehetnek a tervezett építkezéseknek, mint például a *Várkert Bazár* térszint alatti bővítése, és a *Gellért-hegyi Sikló* földalatti szakasza és fogadóépülete (→ 4.1. fejezet).

A 2007. januárban, a Gellért-hegyen feltárt kristálybarlanghoz hasonló új barlangok előkerülésére – a barlangképződéshez szükséges adottságok hiányában – kevés az esély, azonban kisebb-nagyobb üregek előkerülhetnek. Az érzékeny karsztforrások és földalatti vízfolyások megzavarása különösen nagy kockázatot jelent.²⁶

²⁶ Interjú Leél-Őssy Szabolccsal, a barlangot feltáró csapat vezetőjével, index.hu

TERMÉSZETI KÖRNYEZET



7. térkép

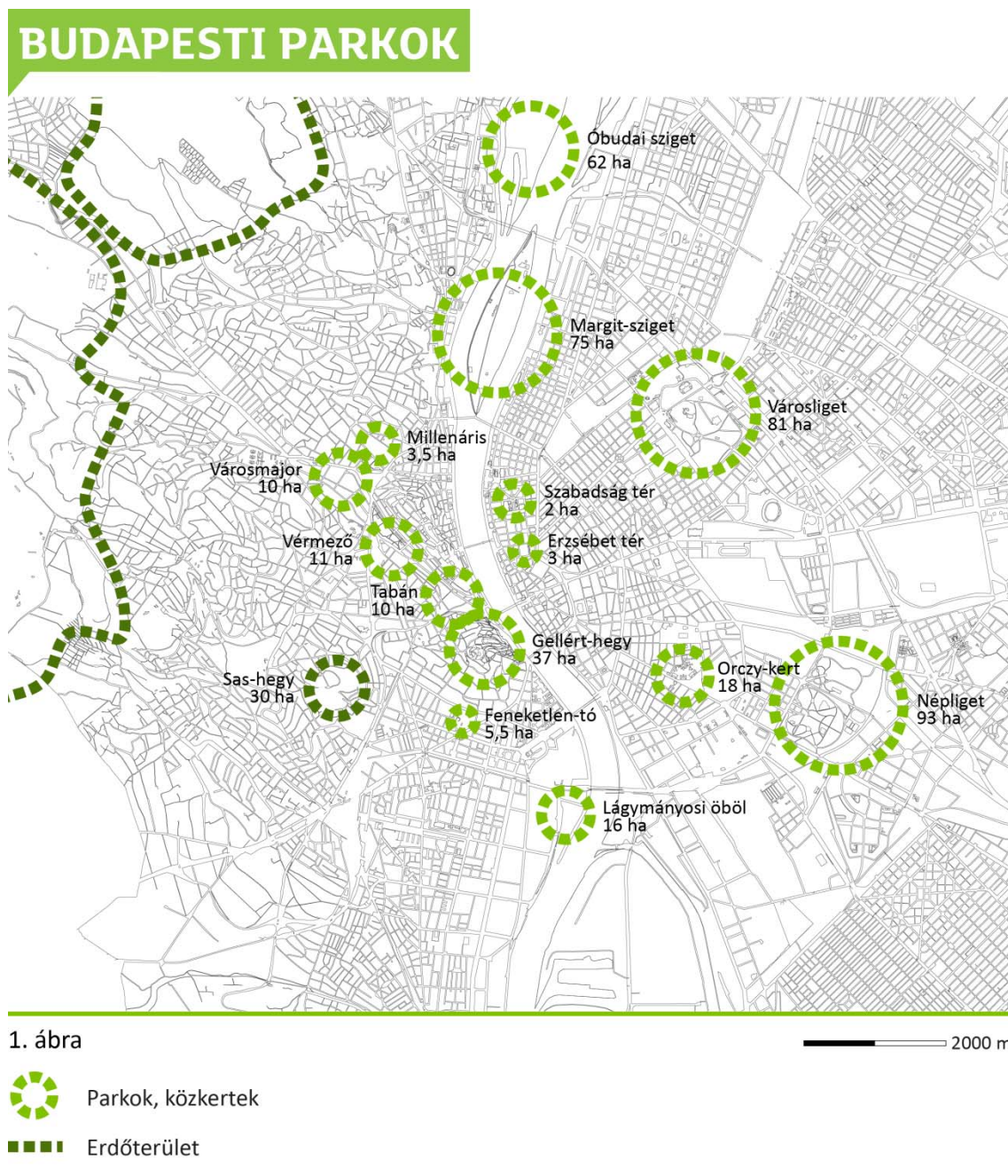
200 m

- Természetvédelmi Terület
- Védett fasor (BVKSZ)
- Átszellőzési zóna
- Karsztos terület
- Fokozottan védett barlang
- Hévízkút

3.1.3. A tabáni park

3.1.3.1. A park helyzete budapesti viszonylatban → 1. ábra

Budapest közparkjait vizsgálva alapvető eltérés mutatkozik a pesti és a budai parkok között. A sík területen fekvő, szabályos utcahálózatú Pesten a tömbszerű parkok jellemzők. A Belvárosban kisebb, 1-3 tömbnyi, 3-7 ha nagyságú közkerteket találunk, mint például az *Erzsébet tér* és a *Szent István park*. A nagyobb, 50 ha feletti területű parkok a Hungária körút mentén helyezkednek el, ezek egyben Budapest legnagyobb parkjai (*Városliget*, *Népliget*).



Budán a pestinél több, de közepes méretű (10-30 ha) park található. Ezek általában a beépítés nehézsége (Gellért-hegy) miatt jöttek létre, illetve spontán kialakulásúak voltak: felhagyott bányák (*Feneketlen-tó*), gyárak (*Millenáris*) helyén. A budai parkok sokszor szabálytalan alakúak, a szomszédos területek funkciója és a beépítés intenzitása eltérő. Mivel Buda zöldfelületi ellátottságát tekintve kedvezőbb helyzetben van, mint Pest, az itteni parkokat főként a környékeliek használják; míg a nagyobb pesti parkoknál a messzebről érkezők is jelentős számban vannak.

Az Új Városfejlesztési Konceptiót megalapozó kutatás a budapesti parkokat értékeli rekreációs jelentőségüket tekintve (1. táblázat).²⁷ A vizsgálat a zöldfelületek minden lényeges tényezőjére kiterjed, három kategóriában összefoglalva. A *zöldfelület állapota* a zöldfelületek, az épített elemek és a berendezési tárgyak (padok, szemégyűjtők stb.) állapotát összegzi. A *felszereltség* mutatja az adott parkban található, rekreációs elemek számát: játszótereket, sportpályákat, kutya futtatót; valamint ide sorolják a vízfelület, díszkert, illemhely, és rendezvények megtartására alkalmas helyszínek meglétét. A *rekreációs kihasználtság* a látogatottságot és a használat intenzitását fejezi ki. Az értékelés 1-5-ig terjedő skálán történt, ahol 1 – a leggyengébb, 5 – a legjobb érték.

A vizsgálat rámutat a mennyiség és a minőség különállóságára. Látható, hogy bár a méret tekintetében a Népliget áll az első helyen, az értékeléskor viszont a legkevesebb pontot kapta. Ezzel ellentétben a Margit-sziget kiegyensúlyozott helyzetű: harmadik legnagyobb parkként végzett az értékelés élén.

A Tabán viszonylag rossz eredményt ért el: sem a zöldfelületek állapota (gyenge), sem a rekreációs lehetőségek száma és kihasználtsága (közepes) tekintetében nem erős. A Tabánnal azonos területű Városmajorban például jóval több sportpályát/eszközt és játszótérrel/eszközt találhatunk.

²⁷ Budapest Új Városfejlesztési Konceptiója, 1. munkaközi dokumentáció, 2011. augusztus

1. táblázat: Fővárosi jelentőségű zöldfelületi elemek állapota, rekreációs intenzitása

| | Terület (ha) | Állapot | Felszereltség | Kihasznátság | Összpont | Játszóter (db/m ²) | Sporttér (db/m ²) | Játszóeszközök száma | Sporteszközök száma |
|-------------------------|--------------|---------|---------------|--------------|----------|--------------------------------|-------------------------------|----------------------|---------------------|
| Népliget | 93 | 1 | 3 | 1 | 5 | 2/12400 | 1/450 | 48 | 2 |
| Városliget | 81 | 3 | 5 | 5 | 13 | 4/12285 | 18/11774 | 70 | 44 |
| Margit-sziget | 75 | 4 | 5 | 5 | 14 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Óbudai sziget | 62 | 3 | 3 | 3 | 9 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Gellért-hegy | 37 | 2 | 3 | 3 | 8 | 2/1965 | 1/1265 | 7 | 4 |
| Orczy-kert | 18 | 2 | 3 | 2 | 7 | 2/1610 | nincs | 27 | nincs |
| Lágymányosi öböl | 16 | 5 | 3 | 4 | 12 | 2/8002 | 6/17400 | 18 | 3 |
| Vérmező | 11 | 2 | 3 | 2 | 7 | 6/5408 | nincs | 33 | nincs |
| Városmajor | 10 | 2 | 3 | 3 | 8 | 2/3300 | 9/2099 | 24 | 12 |
| Tabán | 10 | 2 | 3 | 3 | 8 | 2/1014 | 1/820 | 9 | 3 |
| Feneketlen-tó | 5,5 | 3 | 2 | 3 | 8 | 1/2890 | 1/205 | 19 | 2 |
| Millenáris | 3,5 | 5 | 2 | 4 | 11 | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Erzsébet tér | 3 | 3 | 2 | 5 | 10 | 1/3522 | 2/575 | 23 | 7 |
| Szabadság tér | 2 | 5 | 2 | 3 | 10 | 4/7313 | 1/1155 | 11 | 5 |

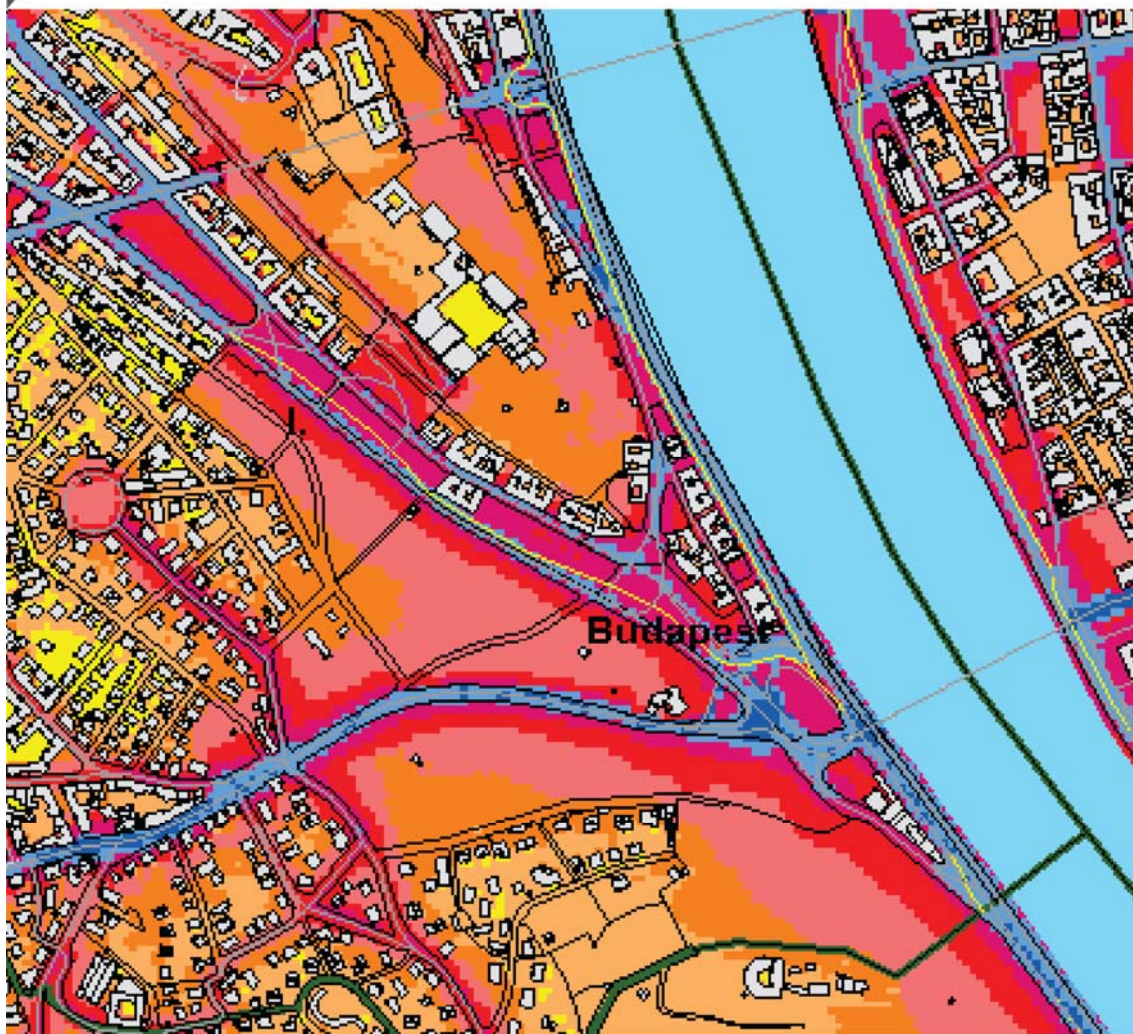
3.1.3.2. A park adottságai → 2. melléklet: *Tabán park*

A tabáni park is megfelel a budai parkok általános jellemzésének. 1936-ban jött létre, ideiglenes jelleggel, a régi Tabán bontásával. Az átmeneti állapot a II. Világháború után rögzült. Területe 10 ha, ezzel a közepes méretű parkok közé tartozik.

A Naphegy és a Gellért-hegy oldalában, ÉNy-DK irányban hosszan elnyúlva fekszik. A parkon belüli szintkülönbség összesen 30 m, a lejtők É-ÉK-i tájolásúak. A Várhegy irányába forduló lankákról szép kilátás nyílik a Palotára és a déli Belvárosra (→ 3. melléklet: *Látványkapcsolatok*).

A Hegyalja út, a Krisztina körút és az Attila út forgalma miatt a Tabán zajterhelése jelentős, állandóan 60-80 dB közötti (→ 8. térkép). A zaj nagyobb része nem is az autóktól, hanem az öreg buszoktól és villamosoktól ered. Ráadásul az enyhén íves, lejtős terep, és az Attila úti térfal egy ókori színházhoz hasonló helyzetet teremtve visszaveri és felerősíti a hangokat, a terhelés tehát tovább fokozódik.

ZAJTÉRKÉP NAPPAL



8. térkép (forrás: Budapest zajtérképe, 2007)

200 m



A Naphegy felől hegyvidéki, a Krisztinaváros felől sűrű, a Várhegy felől laza lakóterületek, délen a Gellért-hegyi víztározó zöldfelületei veszik körül. A kapcsolat a Gellért-heggyel a gyakorlatban nem létezik: a Hegyalja út elszakítja egymástól a két területet, az útpálya bevágása miatt 45-60°-os, 10 m magas, átjárhatatlan rézsűk keletkeztek.

Sok pihenni vágyót szív el a Tabánból és a víztározó feletti parkból a Gellért-hegy jóval kedvezőbb adottságú, de nem túl távoli, ápoltabb és csendesebb déli oldala. A hegyet ebből az irányból ráadásul az intenzívebb beépítésű Bartók Béla úti lakóterületek, valamint a BME kampusza övezi. Ezek révén jelentős igény és közönség keletkezik.

A park közúti megközelítését segíti a területén átmenő Kereszt utca és Gellérthegyi utca, melyek mentén a parkolás is lehetséges. Az utcák autósforgalma nem okoz számottevő zajt és elválasztó hatást, ellentétben a Hegyalja utat a Kereszt utcán át elkerülő zajos és bűdös turistabuszokkal.

3.1.3.3. A növényzet állapota és rekreációs szolgáltatások

A park növényállománya értékes és változatos. Jellemző fái a hársak, juharfélék, kőrisek és tölgyek, ezek közül sok szép, idős példány is található. A '70-es években egy botanikai tanösvényt alakítottak ki, mely a magyarországi erdőtársulásokat mutatja be. A rendezettség érzetét elősegíti, hogy cserjések csak kisebb területen vannak.

A szabad, játékra, piknikre alkalmas területek aránya kicsi. Erre egyedül az obeliszka alatti lejtő megfelelő, mely leginkább télen használható szánkózásra és snowboardozásra. A lebontott tabáni színpad környezete elhanyagolt.

A sportolási lehetőségek száma kevés. A teniszcentrum értékes sík területet vesz el, miközben elsősorban nem a parkot szolgálja, mivel a pályabérlés drága. Az egyetlen közcélú sporthelyszín egy aszfaltozott focipálya a Krisztina körút mellett.

A parkban két játszótér található, a játszóeszközök színvonala azonban alacsony: az egyik helyen négy hinta, a másikon néhány mászóka található.

A parkot főként a környékeliek használják kutyasétáltatásra, valamint a Naphegyen és a Krisztinavárosban található iskolák révén a fiatalok délutáni találkozóhelye.

Feltűnően kevés a közösségi életre alkalmas teresedések és a padok száma; kávézó vagy más télen-nyáron használható találkozópon, illetve illemhely nem található, ennek az is oka, hogy a park nincs közművesítve.

A Kereszt utcát, valamint a Kőműves- és a Pásztor lépcsőt kivéve nincs közvilágítás se, ez nehezíti az esti használatot és gyengíti a közbiztonságot.

A tabáni park erősségei:

- kilátás a palotára és Pestre
- központi fekvés – jó megközelíthetőség
- értékes, őshonos növényállomány, sok szép öreg fa, kevés bozót

Problémák:

- ápolatlan
- használhatatlan, meredek részűk
- jelentős zajterhelés
- kevés sportolási lehetőség, szegényes játszóterek
- kevés szabad terület, közösségi tér
- tenispályák értékes területet foglalnak el
- nincs kapcsolat a Gellért-heggyel
- nincs közvilágítás

3.1.4. Zöldfelületek a Tabán térségében

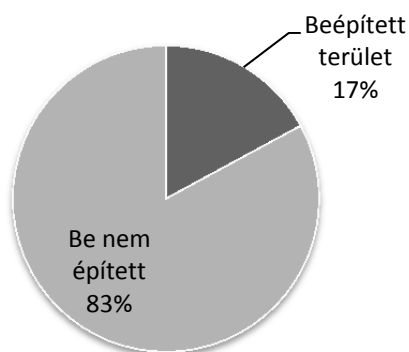
→ 9. térkép: Zöldfelületek

3.1.4.1 A zöldfelületek állapota

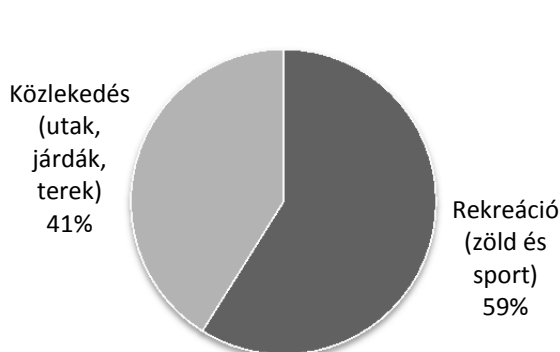
A vizsgált területen a beépített területek aránya nagyon alacsony (17%), így elméletileg nagy területek állnak a közterek és zöldfelületek rendelkezésére (→ 2. táblázat). A valóságban azonban a szabad területek közel felét a közlekedés emészti fel, a zöldfelületeket kisebb, szigetszerűen elkülönülő darabokra bontva.

| 2. táblázat: Beépítettség a vizsgált területen | m ² | % |
|---|----------------|-----|
| Teljes vizsgált terület | 563 303 | 100 |
| Beépített terület | 96 326 | 17 |
| Be nem épített | 466 977 | 83 |
| > rekreáció | 275 132 | 59 |
| > közlekedés, tér | 191 845 | 41 |

Vizsgált terület beépítettsége



Vizsgált terület be nem épített területei



Funkciójuk és fenntartási intenzitásuk szerint a zöldfelületeket három nagyobb csoportra bontottam. A 3. táblázat az egyes csoportok területét és arányát mutatja, a teljes vizsgált területen és a Tabán városrészben.

A *közparkok* nagyobb, egybefüggő, elsősorban pihenésre, sportolásra alkalmas területek, azaz a tabáni park és a Várhegy lejtői.

A *közkertek* kisebb, rendezett kialakítású, jól ápolt zöldfelületek, egy-egy szobor vagy találkozóhely környezetében, mint például a Döbrentei tér és az Attila úti házak közti kertek. E kategóriákba tartozik a tabáni park, a Gellért-hegy, a Déli Várlejtők (Simmelweis rézsű, Apród u.), a Lánchíd u. – Ybl Miklós tér, és a Döbrentei tér, melyek *kiemelt közcélú zöldfelületnek*²⁸ számítanak.

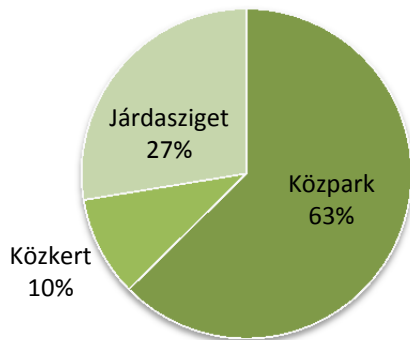
A harmadik kategória tartalmazza az összes olyan, kisebb-nagyobb méretű zöld (*járda*)szigetet, melyek emberi használatra nem alkalmasak. Ezek közül a *fásított járdaszigetek* általában közepes állapotban vannak, azonban a spontán fateleptés miatt rendezetlen képet mutatnak. A *fűvesített járdaszigetek*eken fák nincsenek, a fű nincs öntözve, ezért nyáron kiég; a talaj rossz minőségű, levegőtlen. A *parlag járdaszigetek* betonnal vagy kavicsal burkolt felületek, illetve olyan területek, melyeken a silt és a betömörödött talaj miatt már csak néhány gyom tud megélni.

²⁸ 14/1993.(IV.30.) Főv. Kgy. rendelet alapján

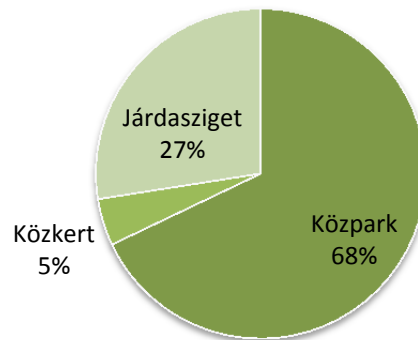
3. táblázat: Zöldfelületi kategóriák megoszlása

| | m2 | % | | m2 | % |
|--------------|--------|-----|--------------------------------|---------|-----|
| <i>Tabán</i> | 135487 | 100 | <i>Teljes vizsgált terület</i> | 217 657 | 100 |
| Közpark | 92 025 | 68 | | 136 311 | 63 |
| Közkert | 6 232 | 5 | | 21 364 | 10 |
| Járdasziget | 37 230 | 27 | | 59 982 | 28 |

Zöldfelületek a vizsgált területen



Tabáni zöldfelületek



A zöldfelületek minősége messze elmarad mennyiségük mögött. A közlekedés okozta folyamatos zaj- és légszennyezés miatt sem a közkertek, sem a zöld járdaszigetek nem alkalmasak sétálásra, kikapcsolódásra. Rendeztlenségük és ápolatlanságuk révén nem járulnak hozzá a közterek jobb hangulatához, fokozzák a területre jellemző zaklatott légkört.

Az Attila út, Krisztina körút Horváth-kert menti és Dózsa György téri szakaszai, valamint a Palota út és a rakpart a *Budapesti Városrendezési Keretszabályzat* (BVKSZ) által védett fasorral szegélyezettek, ezek a fasorok azonban sok helyen hiányosak, nem igazán karakteresek.

3.1.4.2. Rekreatív lehetőségek

A Várhegy lejtőin elterülő park a térség parkjai közül a legkisebb forgalmú, pedig a többinél jobb adottságokkal rendelkezik. Legnagyobb előnye, hogy az Attila út – Váralja utca közti beépítés miatt a körutak zaja alig hallatszik fel. A Hegyalja úttól és a hídfő csomópontjától is kellő távolságban van. A domboldalról szép kilátás nyílik a Gellért-hegyre és a Várkert Bazár felett a Dunára és Pestre.

A tabáni parkhoz képest a várlejtők kevésbé jól ápoltak. A növényzet főként cserjékből és bokorfákból áll, melyek kusza bozótosokat képeznek. A Várkert Bazár környékét gyomfák lepik el.

A déli kortinafal és a vízfordó lépcső elvágja az északi területektől, ezáltal nincsenek megfelelő kapcsolódási és elérési pontok.

A Fehérvári-kapu melletti lejtőket 500 millió forintból 2010-ben szőlő telepítették be, a régi tabáni/budai szőlőtermő vidék hangulatának megidézésére. Ez ötletes megoldás a meredek domboldal hasznosítására. A szakszerűtlen telepítés, a védelem hiánya és a gondozatlanság következtében azonban a tőkék kipusztultak.

A környéken élőknek a legtöbb sportolási lehetőséget a focipályával és futópályával felszerelt *Czakó utcai sporttelep* biztosítja. A pályák mellé, félig a föld alá süllyesztve épült 2010-ben az *Oxygen wellness központ*, mely elsősorban a tehetősebbek számára megfizethető. Az épület tetején telente korcsolyapálya üzemel.

A Váralja utca – Palota út sarkán, a várfalak tövében elkerített, aszfaltozott focipálya található, mely a helyi fiatalok körében igen népszerű.

A tabáni játszótereknél jóval színvonalasabb játszótér található a Naphegy téren és a Horváth-kertben. Kisebb méretű és forgalmú a Döbrentei utca – Fátyol utca sarkán lévő játszótér.

A környezet erősségei:

- fővárosi jelentőségű zöldfelületek
- Gellért-hegy Természetvédelmi Terület
- Duna-parti fekvés
- hévízforrások
- Várlejtő: csendes, egyedülálló panoráma
- Czakó utcai sportpálya, Palota úti focipálya
- fasorok, allék kialakításának lehetősége a körutak mentén

Környezeti konfliktusok:

- sík területek jelentős részét a közlekedés foglalja el
- szigetszerű zöldfelületek
- hiányos, ápolatlan fasorok
- zaj- és légszennyezés miatt élhetetlen
- Várlejtő: elvágott kapcsolatok
- zaj nehezen csökkenthető
- termálvizek bolygatása veszélyforrás

ZÖLDFELÜLETEK



9. térkép

200 m

..... Fasor

■ Közkert, növénykiültetés

■ Közpark, intenzíven fenntartott zöldfelület

■ Fásított zöld (járda)sziget

■ Fűvesített zöld (járda)sziget

■ Parlag (járda)sziget

■ Sportpálya

■ Játszótér

▪ Szobor, emlékmű

Szobrok, emlékművek:

1 Erzsébet királyné szobra

2 L.L. Zamenhof mellszobra

3 Szerb Kereszt

4 1956-os emlékmű

5 Döbrentei Gábor mellszobra

6 Vuk Karadzic mellszobra

7 1950-53 között kitelepítettek emlékműve

8 Antall József mellszobra

9 Ybl Miklós szobra

10 Dózsa György szobra

11 Szent Kristóf oszlop

12 Déryné szobra

13 0-s kilométerkő

3.4. Épített környezet, településkarakter

3.4.1. A városrész fejlődése

→ 2. ábra: *Településfejlődés*

A Tabán beépített területeinek vizsgálata Lenkei Ákos térképei alapján, három jelentős korban történt: 1875, a Közmunkatanács ténykedése előtt; 1900-1935 között, a házak bontásáig; valamint a jelenkori állapotában.

1875 előtt a terület egy falu képét mutatta. A rendezetlen partokon hajók kötöttek ki, a hajóhíd hídfőjénél kereskedők üzemeltek és vásárokat tartottak. A sűrű települést körülvevő hegyoldalakon földműveléssel és állattenyésztéssel foglalkoztak, a házakhoz közvetlenül nem kapcsolódott kert.

A Tabán már a XIX. század elején elérte határait, és azokat semmilyen tekintetben nem lépte túl, hiszen e falusias szerkezet sorsa kétségkívül kudarcra volt ítélve egy főváros centrumában. Éppen ezért a környék beépülése nem a Tabánból indult ki, hanem a környező városrészek nőttek körbe; legintenzívebben a Krisztinaváros és a Naphegy felől. A Gellért-hegyen a szőlők és legelők helyét a déli lejtők felől fokozatosan villák foglalták el. A Tabánra harmadik szomszédja, a Vár is egyre inkább ránőtt: először a Várkert Bazár megépítésével vágta el a vízivárosi lakóterületektől, majd a palota bővítése a Várhegy nyugati oldalának átépítésével járt.

A nagyváros terjeszkedése a tabáni lakosok mindennapjait is megváltoztatta: a szőlők és legelők eltűnésével az itt élőknek új megélhetést kellett keresniük. Munkalehetőséget a mulatók, az illegális szerencsejátékok szervezése, és a prostitúció biztosított. Az elszegényedés természetes módon együtt járt a közbiztonság és a köztisztaság romlásával.

A jelenkor térképét az 1875 előtti állapottal összehasonlítva jól látható, hogy a beépített területek és a zöldfelületek egyszerűen megcserélődtek. A Bohém-Tabánt mintha a föld nyelte volna el. Funkcióját csak a várossal együtt fejlődő Elit-Tabán tudta megőrizni, mely így a városszövettől elszakadó zárvánnyá alakult.

1875



1930



2011



2. ábra

3.4.2. A régi Tabán hagyatéka

A '30-as évek bontása az Elit-Tabánt megkímélte. Ennek köszönhetően az itteni bérházak közé ékelődő, kisvárosi lakóházak megmaradhattak (11. kép), igaz, a későbbi tervek szerint ezeket a tömböket is bontásra/átépítésre ítélték.

Az Elit-Tabán utcái megőrizték eredeti helyüket és nevüket (→ 10. térkép): *Döbrentei tér, Döbrentei utca, Fátyol utca, Fogas utca, Hegedűs köz, Ybl Miklós tér, Sándor Móric lépcső, Apród utca, Váralja utca*. Ezekhez hasonlóan a Tabánt határoló, és a parkot átszelő utcák is változatlanok maradtak: *Czakó utca, Orom utca, Sánc utca, Gellérthegyi utca, Szent János tér, Kereszt utca*. A *Pásztor lépcső* szintén eredeti helyén található, a *Kőműves lépcső* azonban a parkosításkor néhány méterrel délebbre, a Sánc utca vonalába került áthelyezésre.



10. térkép

200 m

A régi Tabánból összesen 7 lakóház, 3 intézmény és egy szobor maradt meg (→ 4. melléklet), ezek általában megtartották eredeti funkciójukat, többükben értékőrző intézmény működik. Az épületek többségét az elmúlt években felújították.²⁹

- az egykori Kereszt téren álló **Szerb kereszt**: 1865-ben állították a tabáni görögkeleti hívek. A II. Világháborúban megsérült, 1980-ban eredeti helyén állították vissza.
- a **Szent Katalin római katolikus templom**: Helyén már a kora-középkorban is templom állt, 1046-ban itt helyezték el Szent Gellért holttestét. A templomot a tatárok 1242-ben felgyújtották, a régi templomból egyedül egy Krisztus-szobor maradt meg, mely ma a templom falában van elhelyezve. A tatárjárás után újjáépült templomot a törökök 1526-ban lebontották. A ma is álló templom 1728-39 között épült, barokk stílusban.
- a **Ráczfürdő** török csarnokai és a barokk fogadóépület: A nyolcszögletű török fürdőcsarnok a XVI. században épült. 1770 körül barokk stílusban átalakították, majd 1864-65-ben Ybl Miklós tervei alapján felújították, női fürdővel, fogadóépülettel, két új medencével és zuhanycsarnokkal bővítették. 1890-ben az Ördög-árok lefedése miatt 2 m-rel megemelték a talajszintet, így a felső szint elbontásával kétszintessé alakult.
- a **Rudas fürdő**: A török fürdőcsarnok szintén a XVI. századból való. Ybl Miklós tervei alapján 1876-1895 között új gőzfürdővel, medencékkel, és szállodával bővült. 1916-ban a szomszédos épületben az itt feltörő Hungária-forrás palackozóüzemét alakították ki. 1944-ben kisebb átalakításokat és az üzem bővítését hajtották végre, ekkor nyerte el ma is látható formáját.
- Apród u. 1-3: Semmelweis Ignác szülőháza. 1810 körül épült copf lakóház; napjainkban Orvostörténeti Múzeum.
- Döbrentei u. 9. – Apród u. 10: 1811-ben épült klasszicista lakóház; és 1750 körül épült barokk lakóház. Napjainkban itt működik a Tabán Múzeum, és a Tabáni Terasz étterem. Érdekessége az útpálya szintje alatt található kapu, mely őrzi a korabeli utca magasságát.
- Döbrentei u. 15: Barokk házból 1815-ben átépítve, klasszicista homlokzattal.

²⁹ leírások: muemlekem.hu

- Döbrentei u. 17: 1811 körül épült copf lakóház. Szarvas tér 1. „Arany Szarvas ház”: Copf sarokház, régen szerb irodalmi központ volt, napjainkban az Arany Szarvas vendéglő működik itt.
- Attila út 15. – Váralja u. 45: Klasszicista lakóház; 1845-46 között, Hild József tervei alapján épült.
- Czakó u. 15: Földszintes lakóépület, eredetileg vincellérház volt.

3.4.3. Területhasználat

→ 11. térkép: Területfelhasználás

A Tabán funkcionális helyzetét a *Fővárosi Szabályozási Keretterv* (FSZKT) alapján vizsgáltam. A vizsgálat célja nem a telek szintű területfelhasználási lehetőségek ábrázolása volt, hanem a különböző intenzitású, beépítésű lakóterületek, illetve a zöldfelületek viszonyának bemutatása.

A homogén összetételű, nagyvárosias, zárt sorú beépítésű pesti belvárossal szemben a budai oldal jóval vegyesebb szerkezetű. A városközponti területek csak a nagyobb csomópontok környezetében alakultak ki. Ezeket sűrű, nagyvárosias lakóterületek veszik körül. A hegyeken szabadonálló társas- és családiházak területeket találunk, melyek ujj-szerűen benyomulnak a környező intenzívebb lakóterületekbe.

Pesten közkert méretű, tömbszerű zöldfelületek találhatóak, míg Budán a nagyobb közparkok jellemzők, melyek környezetükhöz változatos vonalak mentén kapcsolódnak. Budán jóval több, nagy kiterjedésű intézményi terület található, ezek általában sportközpontok, vagy egyetemi kampuszok.

A vizsgált területen újból a zöldfelületek döntő többségű jelenlétével szembesülünk. Az Attila út és a Lánchíd utca menti, zárt sorú beépítés vékony szálon teremt kapcsolatot a Várhegy tövében fekvő lakóterületekkel.







A Tabán beépítési viszonyait, és a be nem épített területek funkcióinak arányát a 4. táblázat mutatja. A beépített területek teljes egészében lakóterületek.

TERÜLETFELHASZNÁLÁS



11. térkép (FSZKT alapján)

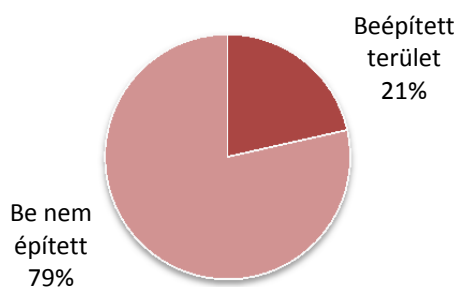
500 m

-  Városközponti, zárt sorú lakóterület (VK)
-  Zárt sorú, nagyvárosias lakóterület (L1, L2)
-  Szabadonálló, kisvárosias lakóterület (L3)
-  Kertvárosias, hegyvidéki lakóterület (L6)
-  Zöldfelület
-  Inzéményi terület (I, IZ)

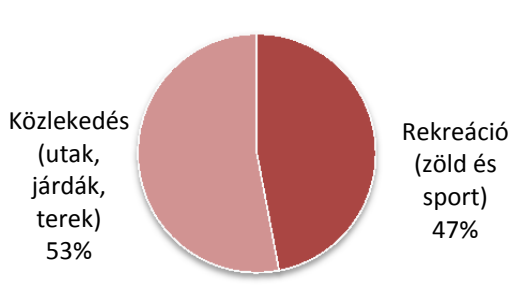
4. táblázat: A Tabán beépítési viszonyai

| 2011 | m2 | % | 1935 | m2 | % |
|--------------------|---------|----|--------------------|----|---|
| Beépített terület | 44 701 | 13 | | | |
| Be nem épített | 305 209 | 87 | | | |
| <i>Elit Tabán</i> | | | <i>Elit Tabán</i> | | |
| Beépített terület | 36 621 | 21 | 104 850 | 62 | |
| Be nem épített | 133 833 | 79 | 65 604 | 38 | |
| > rekreáció | 62 919 | 47 | | | |
| > közlekedés, tér | 70 914 | 53 | | | |
| <i>Bohém Tabán</i> | | | <i>Bohém Tabán</i> | | |
| Beépített terület | 8 080 | 3 | 175 961 | 62 | |
| Be nem épített | 276 304 | 97 | 108 423 | 38 | |
| > rekreáció | 105 019 | 38 | | | |
| > közlekedés, tér | 171 285 | 62 | | | |

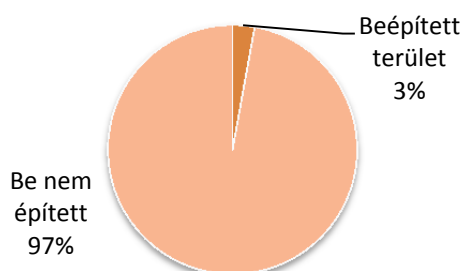
Elit Tabán beépítettség 2011



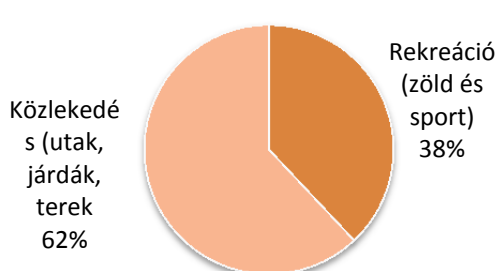
Elit Tabán be nem épített területei



Bohém Tabán beépítettség 2011



Bohém Tabán be nem épített területei



A régi Tabánban a falusias és a városias terület beépítettsége megegyezett, és viszonylag kedvező arányban volt a be nem épített területekkel, melyek jellemzően kisebb utcák és terek voltak. Ezzel szemben a mai állapot éles különbségeket mutat: egyrészt a két Tabán-rész beépítettsége közti hatalmas eltérés miatt; másrészt a bontást jobban elkerülő Elit-Tabánban az arányok felcserélődtek.

3.4.4. Város – Duna kapcsolat

A területfelhasználás másik síkja a Duna-partok mentén található funkciók vizsgálata (→ *5. melléklet: Partfunkciók*). Az elemzés három fő jellemzőt vizsgál: elsőként magát a parthasználatot; másodsorban a parthoz legközelebb eső területek funkcióját, illetve a folyó látványához szervesen kapcsolódó intézményeket; harmadrészt pedig a lakóterületek és a Duna kapcsolatát.

A Duna mentén közvetlenül szinte végig forgalmas autóutak haladnak. Ez alól kivételt jelent az Újpesti Duna-part, valamint a HÉV által elfoglalt rövid szakasz Óbudán és a Millenniumi Városközpont mentén. A Belvárosban teljes egészében közösségi tér csak a Szabadság-híd – Petőfi-híd között található, de turisztikai vonzereje miatt domináns szerepe van a Dunakorzónak is, annak ellenére, hogy a folyótól a rakpart és a villamos is elvágja. Ebből a szempontból a budai oldalon a Várkert rakpart kedvezőbb helyzetben van, hiszen itt a villamos a parttól távolabb közlekedik.

Érdeemes megfigyelni a Duna által felfűzött funkciók tematikus lebontását is (*3. ábra*). Nagyobb zöldfelületeket elsősorban a budai parton találunk; mint a Belváros szívében a Gellért-hegyet és a Tabánt.

A budai oldal egyedi karaktere a fürdők és uszodák láncolata. Míg Pesten csupán a Dagály-fürdő, addig Budán négy gyógyfürdő (közülük kettő a Tabánban), és egy uszoda fekszik a part mentén. A Margit-szigeti uszodák is a sziget budai partján találhatóak.

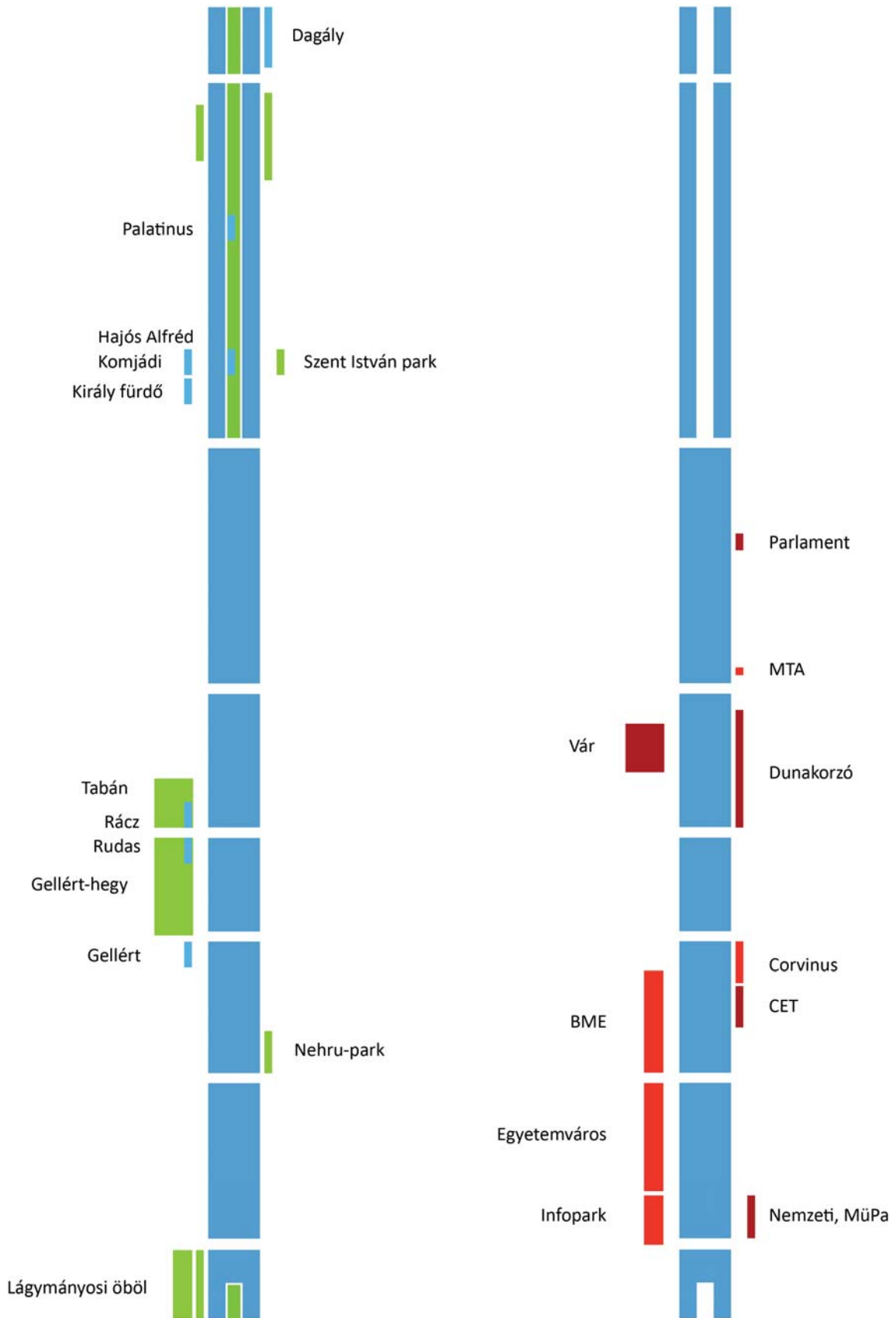
A pesti oldal látványát híres kulturális- és közintézmények határozzák meg: a Parlament, az MTA, a belvárosi templomok, a Fővámház, a Közraktárak, valamint a Nemzeti Színház és a MüPa.

Budán két nagyobb, karakteres városrészt is találunk: a kulturális attrakciónak számító Várnegyedet, illetve a lágymányosi egyetemi kampuszok – Infopark területét.

A pesti oldalon végig, Budán a Lánchídig tartó szakaszon a lakóterületek egészen a partig tartanak, a Lánchídtól délre azonban jóval a parttól távol véget érnek. Így ezek a területek és partszakaszok a városszövettől jobban elszakadnak, a partra merőleges irányú rétegződések kevésbé kifinomultak. Ezáltal e területek kihasználtsága egyenetlenebb és kisebb, inkább időszakos jellegű (pl. a parkot főleg nyáron és jó időben, egyetemeket és irodákat kizárólag hétköznapi használják stb.).

PARTFUNKCIÓK

3. ábra



3.4.5. Épületállomány

A városrész épületei stílusukat tekintve a budai belső zónának megfelelő, heterogén képet mutatnak (→ 12. térkép). A legidősebb épületrészek a fürdők török kori csarnokai, illetve a szintén török kori várfal-maradványok. A Döbrentei utca környékén (az Elit-Tabánban) találjuk a városrész legegységesebb magját, melyet barokk alapokra épült klasszicista és copf lakóházak, és a templom jelent. Ezek mellé eklektikus bérházak épültek, melyek közül meghatározó a Várkert Bazár épületegyüttese. A terület foghíjtelkeire a '60-as évek után épült társasházak, szálloda és irodaház ékelődik be. Kortárs épületből kettőt találunk a Tabánban, szerencsére mindkettő magas építészeti színvonalat képvisel, és illeszkedik környezetéhez. A Lánchíd u. 19. foghíjtelken 2007-ben épült³⁰ hotel, a Rácz fürdő bővítése³¹ pedig idén fejeződött be.

Az Attila út mentén az egységes utcakép fellazul, az eklektikus bérházak a két világháború között, és 1945 után épült társasházakkal keverednek. A legváltozatosabb terület a Gellérthegy utca és a Naphegy utca környéke, illetve a naphegyi villák, ezek a beépítések főként 1918 után valósultak meg. Itt találjuk a legtöbb, 1960 után épült házat is.

A fent leírtak alapján értelemszerűen a palota, a várfalak a bástyákkal, a történelmi fürdőépületek, a Várkert Bazár épületegyüttese, a Szent Katalin templom és a tabáni házak országos műemléki védettség alatt állnak (→ 13. térkép).

További műemlék a Döbrentei u. 10, *Hauszmann Alajos lakóháza*; az Attila út 21. pincéjében található, 1826-ban készült márványhordó, az ún. *Mayerffy-hordó*; valamint a rakpartok építményei.

³⁰ Pro Architektúra Díj (2008), The European Hotel Design Awards (2008)

³¹ ICOMOS-díj (2011) a mértéktartó kortárs építészeti környezet mellett a műemléki értékek szakszerű és szemléletes bemutatásáért

ÉPÜLETEK KORA



12. térkép (kerületi IVS alapján)

200 m

- 1873 előtt
- 1873-1914
- 1915-1945
- 1946-1959
- 1960-1990
- 1990 után

Az Attila út – Kereszt utca – Sánc utca vonalon fut a *világörökségi magterület* határa: a Várkert Bazár és az Elit-Tabán épületei a dunai látkép fontos szereplői.

A területen több védett régészeti lelőhely is található, az Apród utca, a Döbrentei utca és a Rácz fürdő környékén. A Várkert Bazár környezetében a régészeti feltárások megtörténtek, a Várhegy lejtőin azonban csak részben.³² A Sándor Móric lépcső vonalában például török temető fekszik.

Az épületek, a területre jellemző módon, döntő többségben lakóházak.

A pesti Duna-parti zónával ellentétben itt csak három, kisebb szálloda működik. A földszinti kereskedelmi tevékenység a házak nagyjából felében található, ezek főként a helyiek igényeit kielégítő boltok. Irodai funkció csak elszórtan van jelen a területen.

→ *A területen megtalálható funkciókat részletesen a 3.6.3. Szolgáltatások fejezet, és a 19. térkép mutatja be.*

Az épületállomány erősségei:

- Elit Tabánban: harmonikus építészeti stílusok, utcakép, régi tabáni házak itt maradtak meg
- műemlékek jelentős számban, világörökség magterülete
- felújított épületek
- a gazdag dokumentáció révén a házak nagy része rekonstruálható

Funkcionális és vizuális konfliktusok:

- beépített – be nem épített területek kedvezőtlen aránya
- néhány 1960 után épült társasház zavaró látványa
- fürdőknek nincs szerves kapcsolatuk környezetükkel
- hiányzó térfalak, teresedések




³² KÖZTI: A Budai Vár Fejlesztési Konceptiója, 1988.

MŰEMLÉKEK



13. térkép

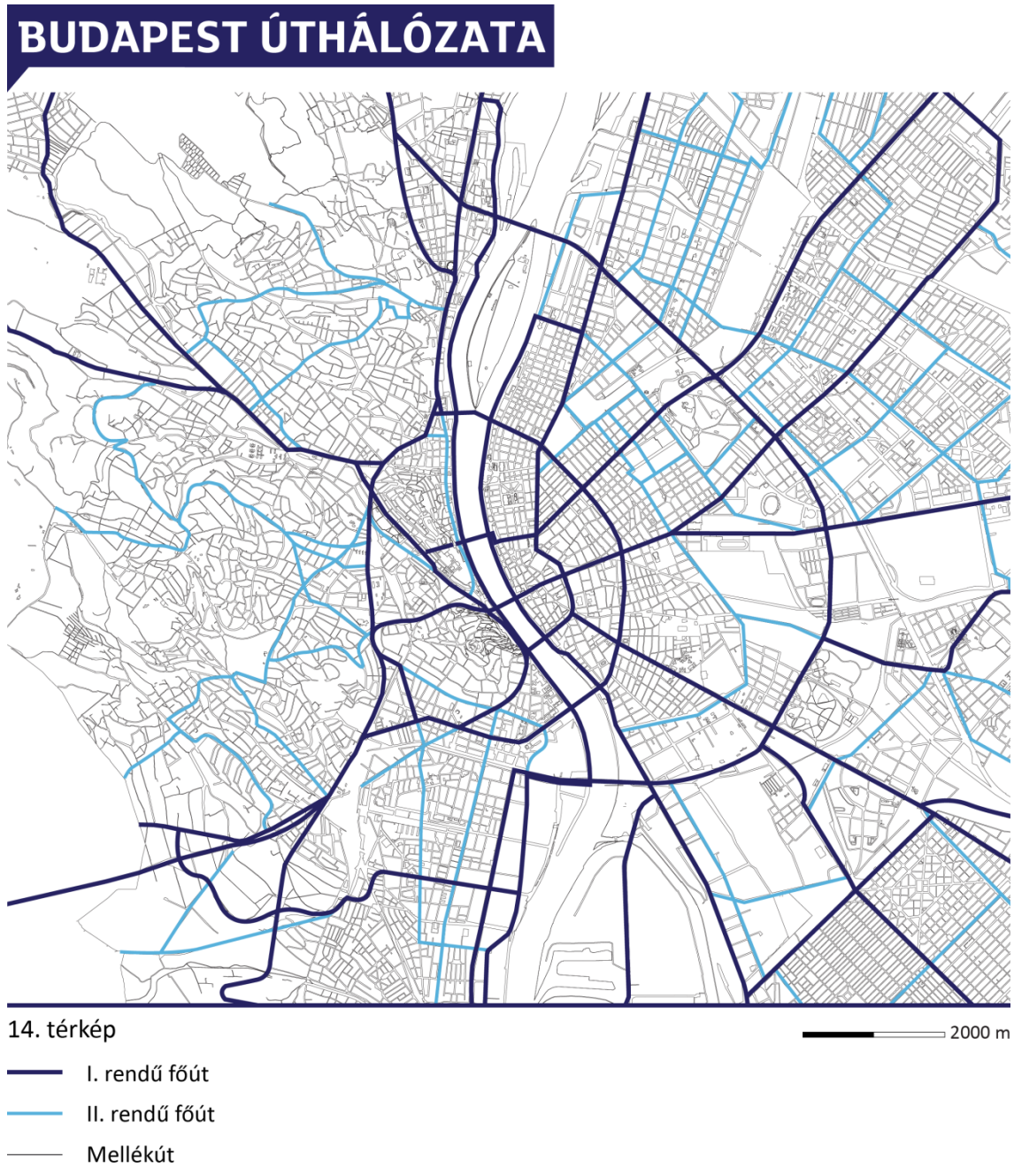
200 m

-  Műemléki védettség
-  Fővárosi védettség
-  Világörökségi terület határa / Műemléki jelentőségű terület

3.5. Közlekedés, kapcsolatok

3.5.1. Úthálózat, autós közlekedés

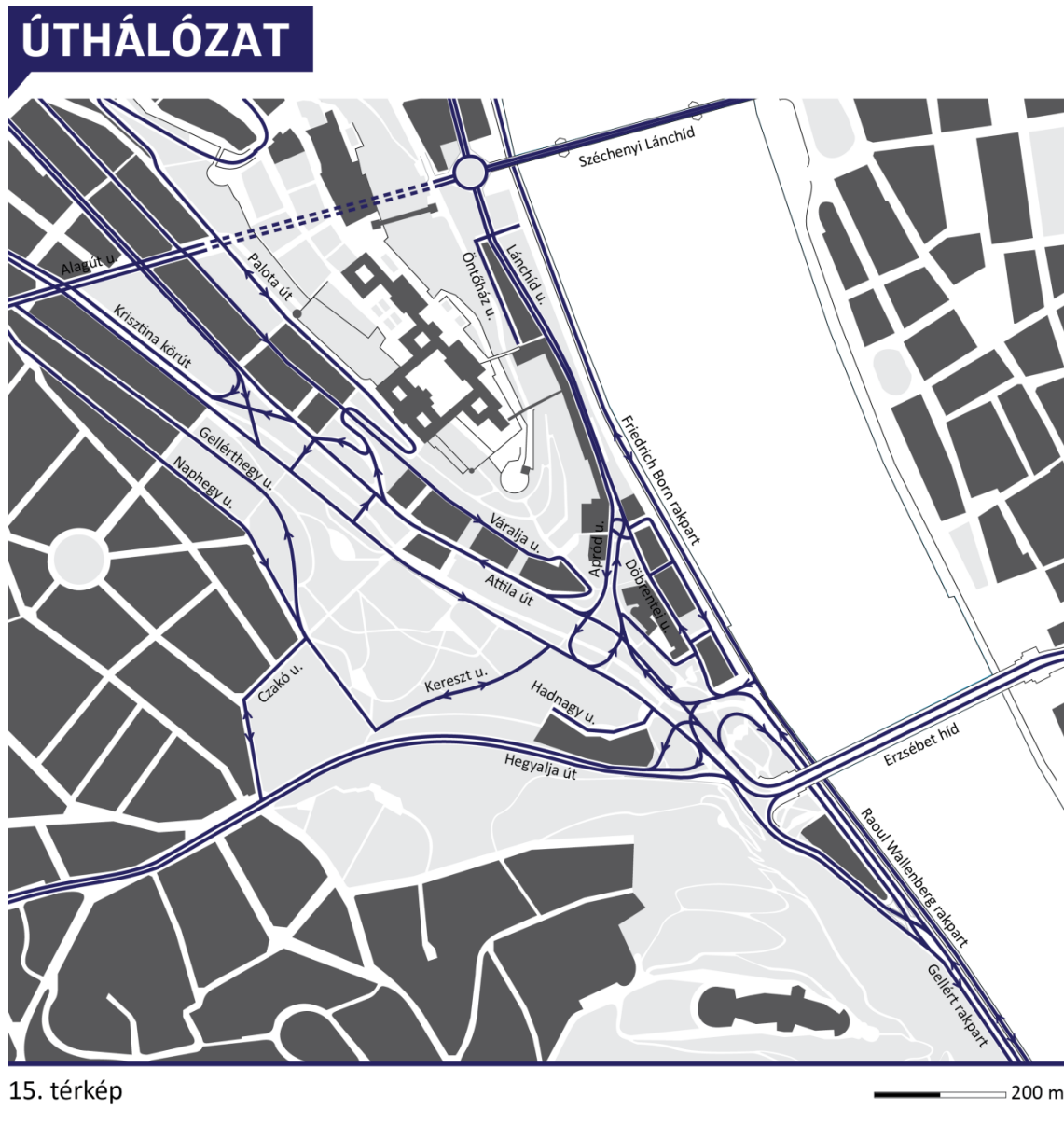
A Tabán a közúti közlekedés szempontjából kedvező helyzetben van: a Belváros budai szívében, az észak-déli forgalmat bonyolító rakpart, és a kelet-nyugat irányú Hegyalja út – Rákóczi út metszéspontjánál, a budai belső körút végpontjában (→ 14. térkép).



Egyetlen másik budapesti hídfőnél sem találkozik annyi főút, mint az Erzsébet híd budai hídfőjénél. A budapesti hidak közül a *Lánchíd – Erzsébet híd – Szabadság híd* között a

legkisebb a távolság, és a Duna Gellért-hegy menti beszűkülése miatt egyben ezek a legkisebb fesztávú hidak.

Megfigyelhető, hogy a hegylábi fekvés miatt a gyűjtő- és mellékutak hálózata a Tabán – Krisztinaváros – Víziváros környékén az egyik legsűrűbb Budapesten.



A fővárosi jelentőségű főutak, és a Tabán alacsony beépítettsége miatt a forgalom döntően átmenő jellegű (→ 15. térkép).

A budai oldalon – a Nagykörúttal ellentétben – a domborzati adottságok miatt a pesti Kiskörúthoz csatlakozó városszerkezeti elem nem tud megjelenni. Szerepét a néhol „budai belső körútnak” nevezett Attila út – Krisztina körút páros tölti be. A két,

egymással párhuzamosan futó főút a Déli pályaudvarnál ágazik le a budai-nagykörútból (Margit körút – Alkotás utca); a Szent János téri átfűzésnél mindkettő egyirányúvá vált.

Az Erzsébet híd csomópontjának megoldatlan helyzetét a '60-as években rendezték: a lehajtórendszer alkalmas a forgalom többszintű, folyamatos biztosítására. A hídfőtértség a gépkocsi uralmának megfelelően épült ki; ezzel elvágva a gyalogos kapcsolatokat, és használhatatlan darabokra törve szét a Döbrentei teret. A lehajtók a Duna-part látványát elcsúfítják.

A Főutca – Lánchíd u. – Apród u. főútvonal tulajdonképpen a felső rakpart része, mely a Szarvas tér – Rudas fürdő között szintén befűződik a csomópontba. Az alsó rakpartok forgalma a Döbrentei tér északi oldalán kapcsolódik be a tabáni úthálózatba. A Döbrentei utca észak felé egyirányú, ez a Friedrich Born rakpartról érkezőknek megteremti a lehetőséget, hogy a Lánchíd irányába levágják az utat.

3.5.2. Parkolás

A vizsgált területen főként az útszéli párhuzamos és halszállás parkolás lehetséges (→ *16. térkép*). Nagyobb parkolók találhatóak a Lánchíd utcában, a Clark Ádám térnél, a Rudas és a Rácz fürdőnél; valamint az Oxygen wellness központban.

Mivel nagyobb intézmény nem található a területen, a parkolókat elsősorban a helyi lakosság használja. A parkolóhelyek száma (a mélygarázsok nélkül) körülbelül 1425-1510 db, a parkolók túlszűfoltak. A kerületre jellemző a parkolóhely-hiány, azaz feltételezhetően a tabáni parkolókat „import” autók is használják.³³

A parkolók férőhelyszámának bővítése a felszínen nem lehetséges. A Tabánban tervezett új turisztikai- és közintézmények, mint például a Gellérthegyi Sikló és a Várkert Bazár felújítása, jelentős célforgalmat generál, ezek parkoltatásának megoldása a beruházások fontos részét kell képezze.

A parkolók több helyen balesetveszélyesek. A Szent János téri kereszteződés járdaszigetei mentén beszűkítik az útpályát, a parkolóhelyekre se járda, se zebra nem

³³ A kerületi IVS számítása szerint a kerület személygépkocsi állományának közel 60%-a nem tud parkolni a kerületben.

vezet. A Rudas fürdő melletti szűk területen a buszok és a villamosok nehezen férnek el egymás mellett, a gyalogos útvonalakban is autók parkolnak.

Az Attila úton, a Dózsa György téren és a Döbrentei utcában több szakaszon az autók a járda teljes szélességét elfoglalják, megakadályozva annak rendeltetéseszerű használatát.



16. térkép

200 m

P Intézményhez kapcsolt parkoló, mélygarázs

Parkolósáv

Parkolóhelyek száma: 1469 +-5%

| | | | |
|--------------------------------|-----|------------------------------|-----|
| Attila út | 271 | Váralja utca | 77 |
| Krisztina körút | 136 | Gellérthegy utca | 124 |
| Palota út | 78 | Naphegy utca | 129 |
| Döbrentei utca és Apród utca | 103 | Czakó utca | 57 |
| Várkert rakpart és mellékutcái | 64 | Intézményekhez kapcsolt | 213 |
| Gellért rakpart | 45 | Lánchíd utca és Öntőház utca | 172 |

3.5.3. Közösségi közlekedés

A Tabán tömegközlekedési ellátottsága nagyon jó: 3 villamos, 10 autóbuszbusz és 5 éjszakai viszonylat érinti (→ 17. térkép). Átszállási pontok a Krisztina tér, a Clark Ádám tér és kisebb jelentőséggel a Dózsa György tér. A Szarvas tér – Döbrentei tér – Rudas fürdő térségében az átszállás a megállók közti nagy távolság, és a főútvonalak keresztezése miatt nehézkes.

A villamosok kizárólag észak-déli kapcsolatokat biztosítanak Bel-Buda (Széll Kálmán tér, Batthyány tér) és Újbuda – Budafok között. Az ún. *budai fonódó villamos* kiépülése után a Tabánt érintő villamosok egészen Óbudáig és Hűvösvölgyig fognak közlekedni.³⁴

Távlati terv egy, a 2-es villamoshoz hasonló, budai Duna-menti vonal építése a *Műegyetem rakpart – Pázmány Péter sétány – Dombóvári út* útvonalon Lágymányosig.

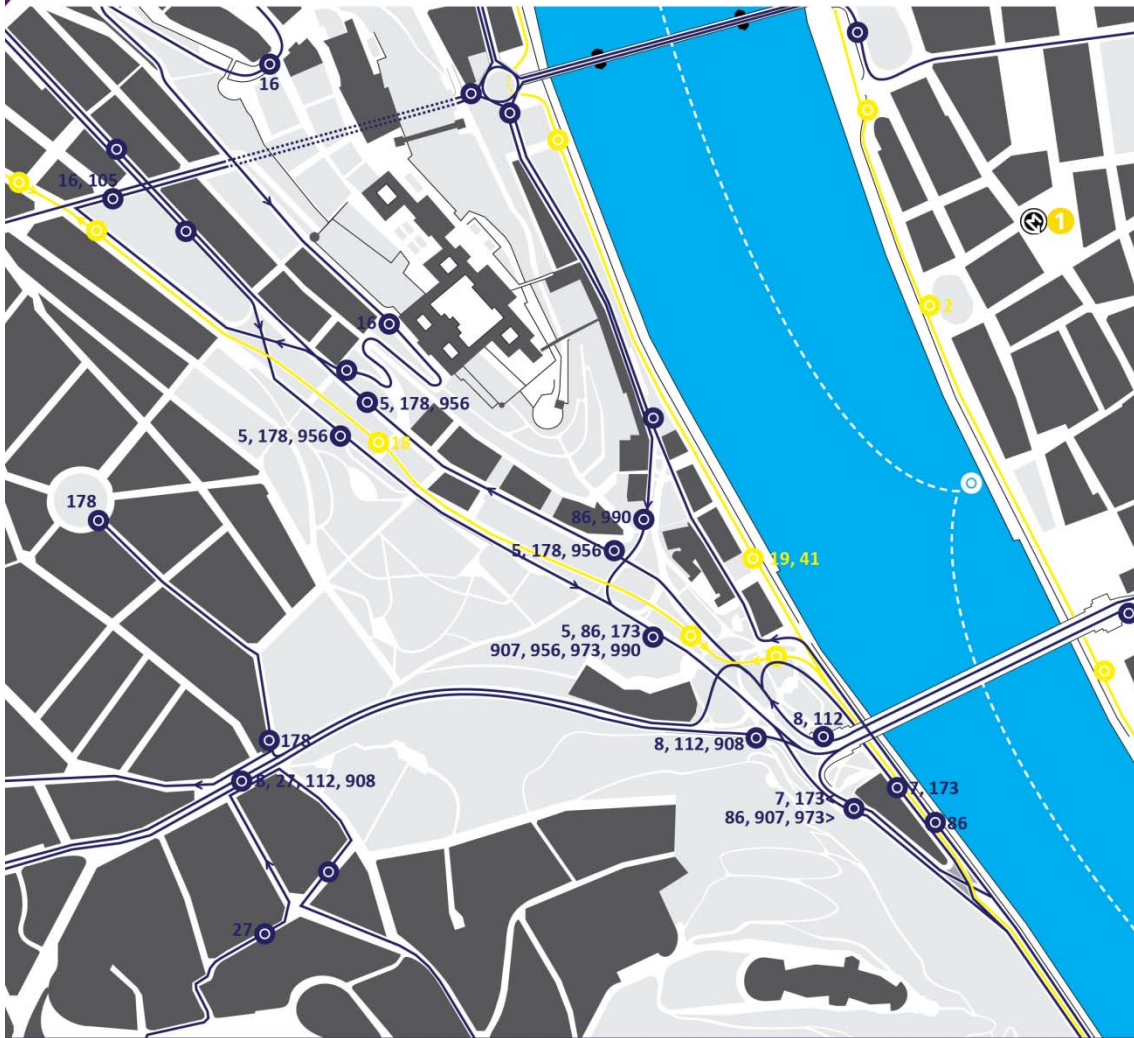
A Tabánon áthaladó autóbuszok jellemzően távoli városrészeket kötnek össze, mint például Budapest legforgalmasabb buszvonala, a 7-es buszcsalád, valamint az 5-ös, 8-as és 112-es járatok. A Tabán éjszakai közlekedése is nagyon jó.

A hálózat sűrűségéből adódóan a buszok nagyon sűrűn követik egymást, így az öreg járművek jelentősen hozzájárulnak a környék zaj- és légszennyezéséhez.

A BKV hajójáratai a Tabánt nem érintik. A közösségi közlekedés számára fenntartott kikötőhelyek a hídfők közelében lettek kijelölve. A parton főként séta- és rendezvényhajók kötnek ki, hosszabb-rövidebb időre; a pesti belvárosi parttól eltérően állóhajók ezen a szakaszon nincsenek. A forgalmas alsó rakpart miatt a kikötők megközelítése nehéz és balesetveszélyes.



³⁴ A projekt tartalma a rakparti villamosvonal meghosszabbítása a Batthyány tértől a Margit hídig, illetve a Margit híd budai hídfőjénél található vonalak összekapcsolása. Az új rendszer várhatóan 2014-ben kerül átadásra. Ezt követően a 19-es és 41-es villamosok végállomása a Vörösvári út, a 18-as villamosé Hűvösvölgy lesz. *forrás: hegyvidekujsag.hu*

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS



17. térkép

200 m

-  Buszmegálló
-  Villamosmegálló

Buszvonalak:

- 5: Rákospalota - Pasarét
- 7: Bosnyák tér - Albertfalva vá.
- 8: Uránia - Gazdagréti lakótelep
- 16: Deák F. tér - Széll K. tér
- 27: Gellért hegyi körjárat (Móricz Zs. körtér)
- 86: Óbuda, Bográni út - Újbuda, Függetlenségi park
- 105: Gyöngyösi utca - Apor Vilmos tér
- 112: Uránia - Szendrő utca
- 173: Újpalota - Albertfalva
- 178: Keleti pu. - Naphegy tér

Villamosvonalak:

- 18: Széll K. tér - Savoya park
- 19: Kelenföldi pu. - Batthyány tér
- 41: Kamaraerdő - Batthyány tér

Éjszakai:

- 907: Örs vezér tere - Kelenföldi pu.
- 908: Móricz Zs. körtér - Cinkota
- 956: Hűvösvölgy - Pécel
- 973: Újpalota - Nagytétény
- 990: Rákoskeresztúr - Normafa

3.5.4. Biciklivel

A Várkert rakparti kerékpárút Budapest legszebb és egyik legforgalmasabb ³⁵ biciklis útvonala, az észak-déli budai biciklis tengely része; elsősorban a munkába és a délbudai egyetemekre tartók használják (→ 18. térkép). Az útvonal turisztikai szempontból is fontos, az európai kerékpárút-hálózat része, Szentendrén keresztül egészen a Dunakanyarig vezet. A kerékpárút a keskeny sétányon, felfestéssel van kijelölve, ez komoly balesetveszélyt jelent a gyalogosokkal, akik figyelmét a panoráma köti le.

A Krisztina körút mentén szintén a járdán kijelölt kerékpárút található, melyen a rakpartinhoz hasonlóan az átmenő forgalom jellemző.

Biciklivel a Tabánból 5 percen belül elérhető a pesti Belváros, illetve a Déli pályaudvar, a Batthyány tér, a Szabadság híd és a Bartók Béla út (→ 4. ábra: Elérhetőség).

A várhatóan 2013-tól működő BuBi (kölcsonkerékpár-rendszer) egy-egy állomása a Clark Ádám téren és a Döbrentei téren, a Rudas fürdő mellett lesz. A Clark Ádám tér a Vár egyik fontos kapuja, ezért az állomás 15 férőhelye alultervezettnek tűnik.

3.5.5. Gyalogosan

A területen található gyalogos zónákat két részre tudjuk bontani (→ 18. térkép). Az gyalogos területek nagyobbik része a Vár környékén és a rakparton található. A Clark Ádám térről a várfalak mentén a Palotához vezet a Kemel Atatürk sétány. Az Öntőház utca, és a Váralja utcából kiágazó ösvények azonban a falakba ütköznek. A déli várlejtő zöldfelületi útvonalainak vonalvezetése érthetetlen: a Szarvas tér – Ferdinánd kapu tengely megtörik, a Várbazár feletti utak önmagukba futnak vissza. A Sándor Móric lépcső, a Hegedűs köz és az Öntőház lépcső hangulatos kis „sikátorok”, melyek megkönnyítik a hosszan elnyúló tömbökön való átjutást, és izgalmas átlátásokat nyitnak.

A rakparti sétányon állandó a konfliktus a biciklisekkel. A sétány fontos turisztikai célpont, ennek ellenére kialakítása szegényes: egyszerű aszfalt burkolatú, szemetesek

³⁵ budapestcycletrack.appspot.com alapján

nincsenek, padból csak kevés van. Az Ybl Miklós térnél hiányzik egy kisebb teresedés, találkozópon. A Várkert rakpart idős vadgesztenyefákból, és nagyobb részt fiatal – 2010-ben telepített – kislevelű hársfákból álló fasora jelenlegi állapotában kiemelkedő esztétikai és ökológiai értéket sajnos nem jelent. A Gellért rakparti szakasz még ennél is rosszabb állapotban van: az útburkolat tönkrement, a kőrisfák a gondozás híján kiszáradtak. A felső rakpart forgalma miatt itt sétálni kifejezetten kellemetlen.

A Döbrentei tér nem tud igazi hídfőtérként működni: az utak és lehajtók elvágják a gyalogos kapcsolatokat.

A másik gyalogos zóna a *tabáni park*, melyet az előbbtől a körutak választanak el.

A parkban vezetett sétautak többsége a fontosabb pontokat köti össze, a parkon való gyors átjutást a Kőműves-, a Pásztor- és az Orvos lépcső biztosítja. A tenispályák melletti és a Hegyalja úti rézsű aljában futó ösvények kihasználatlanok. A Szerb Keresztől a Rácz fürdőhöz vezető, nagyobb forgalmú sétautat a felismerhetetlenségig benőtte a gyom és a fű. A Rácz fürdő környezetében hiányzik egy, az épület rangjához illő díszkert.

A közlekedési adottságok erősségei:

- Budapest belső zónájában, a budai oldal centrumában fekszik
- főútvonalak csomópontjánál
- viszonylag rövid hídközök
- közösségi közlekedési kapcsolatok Budapest sok pontjával, éjszaka is
- kötöttpályás közlekedés nagy aránya
- az egyik legfontosabb kerékpárút
- rakparti gyalogos sétány
- lehetőség lenne Attila út – Krisztina körút kettősségének megszüntetésére
- fontos a vízi közlekedésbe kapcsolás

Funkcionális és vizuális konfliktusok:

- folyamatos és nagy forgalmi terhelés
- utak felaprózzák a városrészt, sok a hulladékterület
- gyalogos kapcsolatok elvágva
- lehajtórendszer
- rakparti főutak elvágják a Dunától
- balesetveszélyes parkolók, parkolóhelyhiány
- forgalmához képest rosszul vezetett rakparti kerékpárút
- Vár körüljárhatósága akadályozott
- Vár feljutási pontok kevesek
- gyalog pestre nagyon rossz átmenni

GYALOGUTAK BICIKLIUTAK



18. térkép

200 m

-  Találkozópont
-  Kiépített sétány
-  Gyalogos tengely
-  Gyalogút, gyalogtengely parkban
-  BuBi állomás és férőhelyszám (2013-tól)
-  Bicyklitároló
-  Elkülönített bicikliút
-  Bicikliút (járdán, felfestve)
-  Ajánlott biciklis útvonal

3.5.6. Térkapcsolatok

Az elérhetőség (4. ábra) megmutatja, hogy a nagyjából a Tabán közepén fekvő Szarvas tértől egy adott időn belül a különböző irányokba indulva meddig jutunk el. A domborzati adottságok miatt ez a terület szabálytalan formák mentén alakul.

Bár „légvonalban” lehetséges lenne, a hiányzó kapcsolatok miatt mégsem érhető el gyalog 5 percen belül a pesti oldal és a Palota. A nagyobb parkok (tabáni, várlejtők, Gellért-hegy) és a terek (Ybl Miklós tér, Szarvas tér, Döbrentei tér, Dózsa György tér) között azonban átérhetünk ennyi idő alatt.

10 perc sétával már elérjük a Krisztinavárost és a Palotát, Pestre azonban még csak éppen hogy átérünk, és a Citadelláig sem tudunk ennyi idő alatt felkapaszkodni.



4. ábra

500 m

A vizsgálat rávilágít a Tabán elszigeteltségére, hiányzó városszerkezeti kapcsolataira. A városi terek karakterük és funkciójuk alapján két alaptípusba sorolhatók (5. ábra). A nagyobb utak találkozásánál olyan alközpontok jönnek létre, melyek elsősorban átszállási pontok és találkozóhelyek, azaz a közlekedésnek van meghatározó szerepe. Ezeket a *csomópontokat* – értelemszerűen – a városszerkezetet meghatározó körutak és sugárutak kötik össze, így létrejöttük helye is kiszámítható. A Belvárosban az utakat övező üzletek, éttermek miatt a gyalogos forgalom is meghatározó. Megfigyelhető, hogy az alközpontok közelében általában bevásárlóközpontok is épülnek (például a Nyugati tér, a Boráros tér, a Móricz Zsigmond körtér vagy a Széll Kálmán tér).

A központban található terek közlekedési csomóponti szerepe kevésbé jelentős, ezek a „*városi teresedések*” nem csak találkozópontok, hanem életterek, a kikapcsolódás helyszínei is. Jellemzőik, hogy karakteres térfallal rendelkeznek, sokszor valamilyen középület köré szerveződnek (pl. Szent István tér: Bazilika, Szabadság tér: Tőzsdepalota), és a szabadtér-építészetnek is nagyobb szerepe van. E terekhez néhol kisebb-nagyobb zöldfelületek is csatlakoznak. A városi terek kialakulásának nem a közlekedés, hanem a hagyományok, vagy a funkcióváltás a mozgatórugója (pl. a Vörösmarty tér az egykori városkapu előtti tér továbbélése; a Szabadság tér az elbontott tömb utáni parkosítással jött létre). A mai felfogás szerint ezeken a helyeken a lehetséges legtöbb gyalogos területet kell kialakítani.

A városi terek sétálóutcák és csillapított forgalmú utcák révén hálózatot alkotnak. 5-10 perc sétával az egyik térről kényelmesen elérhető egy másik, sokszor több irányban is.

Budán főként közlekedési csomópontok találhatóak, egymástól nagyobb távolságban. A Várnegyedben sűrű a városi terek hálózata, azonban magának a Várnak a megközelítése csak kevés ponton lehetséges. A budai oldal erőssége, hogy a Duna-parti sétány teljes hosszában felfűzi a központi városrészeket.





A Tabánban is elsősorban a rakpart mentén találjuk a városi terek csíráit: a Döbrentei téren, mint hídfőtér; illetve az Ybl Miklós téren, melynek a Várkert Bazár ad egyedi karaktert. A forgalom átalakításával és a térfalak pótlásával a Szarvas tér fontos alközpontja lehet a Tabánnak. A parti sétány és a kisebb utcák révén a terek közti kapcsolatok erősítésére is van lehetőség (→ 4.8. *Új terek, térkapcsolatok; 11. ábra*).

TÉRKAPCSOLATOK



5. ábra

500 m

-  Városi tér
-  Csomópont
-  Gyalogos kapcsolat (sétálóutca, csillapított forgalmú utca)
-  Gyalogos "erőtér" a városszerkezeti tengelyek mentén

3.6. Társadalom és szolgáltatások

3.6.1. Demográfiai helyzet³⁶

A Tabánra vonatkozó részletes demográfiai adatok sajnos csak a 2001-es népszámlálásból vannak, azonban az I. kerületben betöltött helyzetét ezek is jól

³⁶ Budapest I. kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2009. felhasználásával

szemléltetik. A naprakészebb I. kerületi tendenciák a Tabánra is vonatkoztathatók.³⁷ A lakosság életkor szerinti összetétele, iskolai végzettsége, a népesség-változás tendenciái az V. kerülettel mutatnak nagy hasonlóságot.

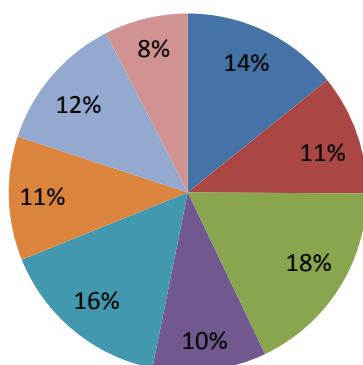
Az I. kerületi demográfiai helyzetet bemutató táblázat a → 8. mellékletben található.

A Tabán területe 0,47 km², az I. kerület 14%-a. A kerületi lakosságának 3%-a él itt, ezzel a többi városrész lakosságarányától (11-23%) messze elmarad. A beépítetlen területek nagy száma miatt a Tabán a kerületi átlagnál négyszer gyérebben lakott.

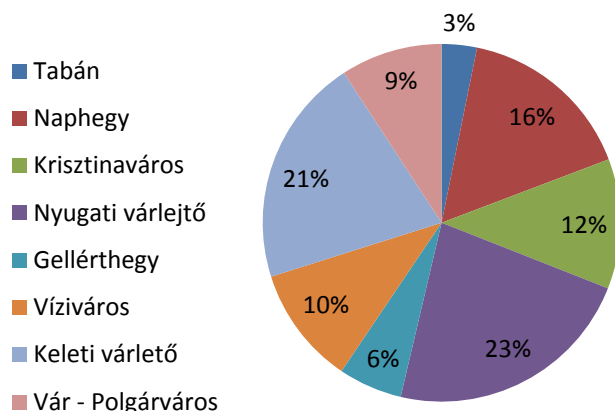
2001-2007 között a kerület lakossága a budapesti tendenciának megfelelően, kismértékben csökkent (-0,05%).

Az I. kerületi „lakónépesség kor szerinti összetételére jellemző, hogy míg az 59 éven aluliak aránya nem éri el a budapesti átlag értéket, addig a 60 évet betöltöttek arányát jóval meghaladja, sőt ez az érték fővárosi viszonylatban az I. kerületben a legmagasabb.”³⁸ A kerülethez mérten a Tabánban az 'olló tovább nyílik', azaz a fiatalok és középkorúak aránya kisebb, míg az időseké jóval nagyobb: a lakosság 37%-a 60 év feletti.

Kerületszámok terület-aránya



Kerületszámok lakónépesség megoszlása



A kerület – a II. és XII. kerülethez hasonlóan – kifejezetten műveltnek számít: a 25 évnél idősebb, felsőfokú végzettségűek száma a budapesti átlag kétszerese (42,6%),

³⁷ A statisztikák a Tabánra, mint városrészre készültek, tehát az eddigi vizsgálati területnél szűkebb értelmezésűek. Eltérés → 1.1. Területlehatárolás

³⁸ Budapest I. kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2009. 32. old.

miközben az iskolázottság nélküliek száma (0,64%) jóval kisebb a fővárosi (13,9%) értéknél. A Tabáni lakosság a felsőfokú végzettség tekintetében (38,7%) jócskán elmarad a kerületi átlagtól, de így is a budapesti felett van.

Valószínűleg ebből is következik, hogy a kerületben élők jövedelmi helyzete jóval kedvezőbb a budapesti lakosságénál (25%-kal magasabb a havi kereset).

A lakásállomány (a fővárosi 4,9%-os növekedéshez képest is) csak csekély mértékben (0,5%-kal) nőtt; ez arra utal, hogy a műemlékileg védett, a világörökség részét képező területen a lakásállomány „beállt”.³⁹

3.6.2. Szociális, oktatási és kulturális intézmények

→ 19. térkép: *Intézmények*

A Naphegyen található szociális és oktatási intézmények révén a Tabánnal sok gyerek és fiatal kerül napi kapcsolatba.⁴⁰ A *Tigris utcai bölcsődében* 120 csecsemővel foglalkoznak. A *naphegyi óvodák* férőhelyszáma 186 gyerek. A park szomszédságában két általános iskola is található, az ide járó gyerekek a környék játszótereinek és a tabáni parknak legfőbb használói. A *Szent Gellért Ált. Iskola és Gimnázium* ráadásul saját iskolaudvarral nem rendelkezik, így a zöldfelületek és a sportpályák közelsége különösen fontos. A két általános iskolában a férőhelyek száma összesen 560-570 fő, a *Szent Gellért Gimnáziumban* és az *Attila úti Petőfi Gimnáziumban* 620-650 diák tanul.

A kulturális lehetőségek kiegyensúlyozatlan, a művészeti ágak tekintetében szegényes képet mutatnak: a környéken szinte kizárólag csak múzeumok találhatóak, ezeken kívül a Krisztina körúton működik a *Tabán művészmozi* és a *Szabó Ervin Könyvtár* kirendeltsége. A múzeumokon belül szintén éles az eltérés: a Palotában nemzeti és idegenforgalmi szempontból is jelentős, nagy múzeumok működnek (a *Nemzeti Galéria*, a *Budapesti Történeti Múzeum*, illetve az *Országos Széchenyi Könyvtár*). A Tabánban két kisebb, helyi jelentőségű múzeum található (az *Orvostörténeti Múzeum* és egy *helytörténeti múzeum*).

A fiatalok szolgálatában egyedül a néhány éve a Rudas fürdő teraszán működő *Romkert* szórakozóhely áll.

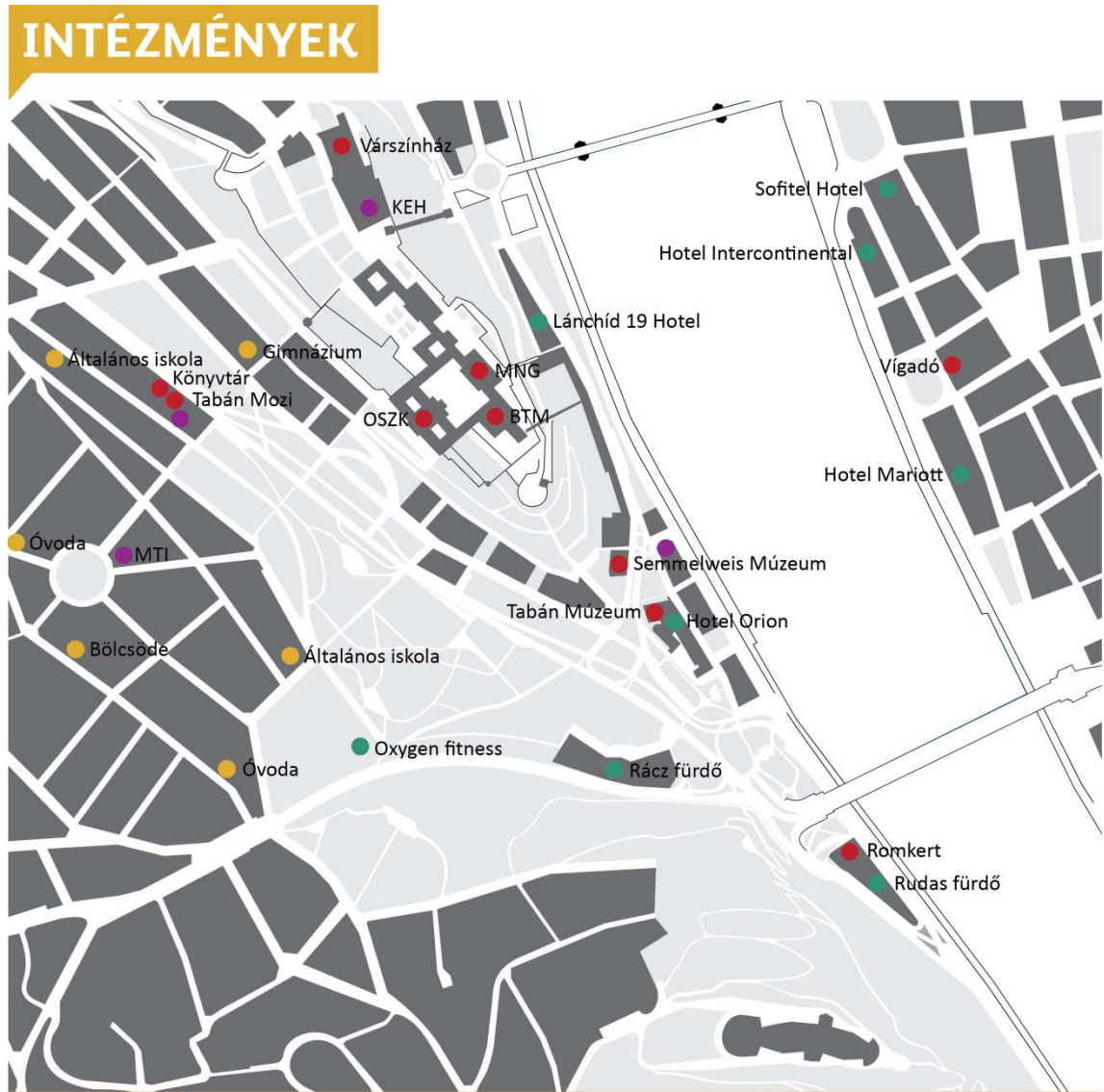
³⁹ Budapest I. kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2009. 90. old.

⁴⁰ adatok: Budapest I. kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2009. 59-63. old.

3.6.3. Szolgáltatások

A Tabánban és Krisztinavárosban elsősorban a helyi lakosság igényeit kiszolgáló kiskereskedelem a jellemző: élelmiszerüzletek, zöldségesek, fodrászat, pékség stb.

A Tabánban egyetlen irodaház található, a Várkert Kioszk mellett; illetve az Attila út lakóházaiban működnek még kisebb irodák.



19. térkép

200 m

- Szolgáltatás: szálloda, fürdő
- Kulturális
- Oktatási és szociális
- Irodaház

Az I. kerületben meghatározó az idegenforgalommal kapcsolatos szolgáltatások köre, mely folyamatos növekedési tendenciát mutat csaknem minden ágazatában.

Ebből a szempontból a Tabánra a perifériás állapot jellemző: közepesen drága éttermeket, apróbb múzeumokat találunk itt.

A Döbrentei utcában működő hotel sokáig a környék egyetlen szálláshelye volt. A Lánchíd utca 19 Hotel és a hamarosan megnyíló Rudas ötcsillagos szállodája bővülést jelent, de a városrész szálláshelyeinek száma így is elmarad a Belvárosra és a Várnegyedre jellemzőktől. A tendencia a kisebb, de felsőkategóriás szállodák megjelenését mutatja.

A terület jelenleg legnagyobb turisztikai vonzerejét a fürdők adják. A Rudas fürdő a nagyközönség számára is átlagos középáron elérhető; a Rácz fürdő magas árai azonban elsősorban a szálloda vendégei és külföldiek számára lesz megfizethető.

Társadalmi erősségek:

- magas iskolázottság
- magas jövedelmek
- óvodák, iskolák révén sok fiatal jár ide
- termálfürdők
- szállodák számára kedvező helyzet
- a Várbazárral lehetséges a kulturális sokszínűség növelése

Társadalmi konfliktusok:

- alacsony lakósűrűség
- 60+ lakosok nagy aránya, kevés helyi fiatal
- szegényes kulturális kínálat
- őrzött zárkózottság

4. JÖVŐKÉPEK

Ha a terület jövőjébe tekintünk – akár a fejlesztők, akár a realitás, akár a szakdolgozat javaslatainak részéről – minden esetben a Tabán karakterét és életét nagymértékben megváltoztató ötleteket találunk. Figyelembe kell vennünk azonban, hogy bármennyire is sajnálkozunk a kapcsolatok hiánya, és a környék méltatlan megítélése miatt; a helyiek a mostani, turistáktól és más városlakóktól viszonylag mentes állapot fenntartásában érdekeltek. Számukra a változás csak addig fogadható el, amíg az az Ő érdeküket szolgálja, tehát például a parkolási gondok megoldása vagy a zöldfelületek fejlesztése. Minden, ezeken túlmutató terveket eddig is heves ellenállás fogadta.

Egy világváros központjában fekvő, hagyományokban és lehetőségekben gazdag területen a lakosság egyéni érdekein túl számos gazdasági, turisztikai, városrendezési és közösségi elvárásnak is érvényesülnie kell. A tabániak erről való meggyőzése, az egyensúly beállítása a városvezetők, a tervezők és vendégek fontos feladata.

•

A fejezet első felében az elmúlt években felmerült, elsősorban turisztikai attrakciónak szánt terveket, ötleteket mutatom be. Az alfejezetek a mai állapot szerinti megvalósulás realitása alapján követik egymást (elsőként az esélyesebbek, később a víziók).

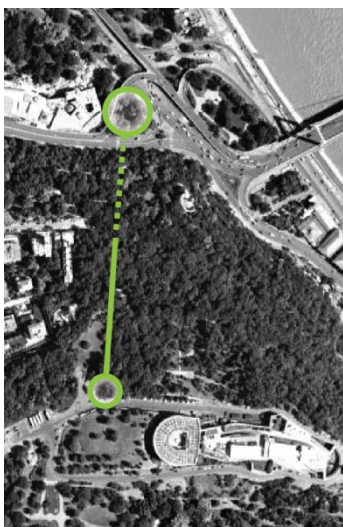
4.1. A Gellért-hegyi Sikló

A Citadellát a Tabánnal összekötő sikló elképzelése már a XIX. században megszületett; a Citadella helyére és a hegyoldalba tervezett vígalmi negyed, más koncepció szerint nemzeti emlékhely megközelítése céljából.

A sikló terve a 2000-es évek elején, a Rácz fürdő felújítási tervei kapcsán merült fel újra. Feladata a Gellért-hegy tehermentesítése: a sok problémát okozó turistabuszokat kitiltanák a hegyről, helyette a Rácz fürdőnél szállnának le az utasok, és a siklóval juthatnának fel a Citadellához. A forgalom azonban így a Tabánban fog megjelenni, ennek elhelyezése csak mélygarázsban képzelhető el.

A sikló nyomvonala (13. kép) a Hegyalja út keresztezése miatt nagyjából félútig a felszín alatt halad, végpontja a Citadella parkolója melletti kilátópont. A kerületi szabályozási terv az alsó fogadóépületet a Rácz fürdő bal oldalán, a Hegyalja útra kanyarodó rámpa helyén/alatt jelöli ki. A sikló elvileg engedélyezett tervekkel rendelkezik, megépítése azonban évek óta csúszik, jelenleg hivatalos céldátum nincs.

Mivel a sikló kifejezetten a turistákat szolgálja, a sokszor emlegetett, idegenforgalmi célú építészeti „gagereknek” inkább ilyen esetben van jogosultsága, például formatervezett kabin formájában. A tervekben feltűnő fogadóépület jelenleg egy közcéce vagy trafóház színvonalával egyenlő (14. kép).



13-14. kép: A Gellért-hegyi sikló nyomvonala, és a felső fogadóépület látványterve.

4.2. A Várkert Bazár rekonstrukciója

4.2.1. Fejlesztési elképzelések

A Várkert Bazárt legutóbb 1957-61 között újították fel, ekkor a középkori várfalak helyreállítása érdekében több épületrészt, például a lépcsőkhöz felvezető pavilonokat elbontották, a díszkertet feltöltötték. A karbantartás elmaradása miatt az épület a '80-as évekre életveszélyessé vált, és azóta is folyamatosan pusztul.

A Duna-partokkal 1987 óta a Világörökség része. Ennek ellenére – mivel hasznosítása nagy gondot jelent – felújítása több évtizede elmaradt. 1996-ban a világ 100

legveszélyeztetettebb műemléke közé választották.⁴¹ 2009-ben az ICOMOS Nemzeti Bizottsága Citrom-díjban részesítette az épületet.⁴²

A több mint 10 éve halogatott felújításra számos terv született, melyek között látványos eltérés nem található. A különbségek főként a bazársor üzleteinek típusában, és az udvarok, illetve a kert hasznosításának és helyreállításának mértéke között vannak. A felújítás elmaradásának legfőbb oka, hogy a viszonylag kevés hasznosítható terület miatt a rekonstrukció gazdaságilag nem térülne meg. Éppen ezért a legtöbb terv az udvarok lefedésével illetve a Várhegybe rejtett bővítéssel igyekszik növelni a teret. A bővítés azonban egyik esetben sem jelenti új, zavaró építészeti elem megjelenését.

A legtöbb tervváltozatot az elmúlt években a *Bánáti és Hartvig Építésziroda* készítette. Legutóbbi, idén augusztusban a Várgondnokság Kht. megbízásából készült, elvi építési engedélyezési tervükben⁴³ a korábbinál kisebb bővítéssel számolnak. A belső terek kialakítása a funkciótól függően lehetővé tenné konferenciaterem, kiállítótér, turisztikai központ létrehozását. A „Nemzeti Szalon” elképzelés egyfajta múzeum és galéria keveréke, ahol művészek és műkedvelők találkozhatnak. A kapcsolódó lakóépületek irodaházakká, múzeumokká alakulnának.

A Vízhordó lépcsőre tervezett mozgólépcső helyett a déli kortinafalon futó siklóval oldanák meg a turisták Palotába vezetését. Az általános elvárásoknak megfelelően a Várkerteket is eredeti formájukban állítanák vissza.

2010-ben a Nemzeti Vagyonkezelő Budai Vár fejlesztési koncepciójának pályázatára készült a KÖZTI terve, *Potzner Ferenc* irányításával (15. kép).⁴⁴ A föld alatt bővített épület itt is kulturális céllal hasznosul; koncerttermekkel, a Vármúzeum ide áthelyezett kőtárával. Az északi bazársorban exkluzív üzletek, a déliben „gasztro-negyed”

⁴¹ A World Monuments Watch New York-i civil világszervezet, minden évben összeállítja a 100 legveszélyeztetettebb műemlék listáját

⁴² A Citrom-díjat az ICOMOS magyar tagozata 2005-ben alapította. A Bizottság több kategóriát hirdet meg, melyekkel a veszélyeztetett műemlékek és rossz helyreállítások problémájára hívja fel a figyelmet. A Citrom-díjat nem az alkotók, hanem az alkotás kapja. Az veheti át, aki először tiltakozik az odaítélés ellen. (icomos.hu)

⁴³ Alternatívák a Várkert Bazár hasznosításához, hg.hu

⁴⁴ Koncepcióvázlat a Budai Várnegyed jövőjéről, epiteszforum.hu

elgondolásnak megfelelően éttermek kerülnének kialakításra. A lakóépületek butikhotelekként születnének újjá.

A Palota-kapcsolat a lépcsőtornyok visszaépítésével valósulna meg. A Várkert korhű rekonstrukciója ebben a tervben kiegészül a Váralja utcai támfal és a Hauszmann-féle Újkapu visszaépítésével is. A Várlejtők lezárásának oka a funkciók sűrítése, illetve a Várkert Bazár, mint déli feljutási pont megkerülhetetlenné tétele.



15. kép: A KÖZTI Várnegyed-rekonstrukciós terve.

Narancssárga színnel a jelenlegitől eltérő (eredeti vagy új) épületrészek.

A Kormány elhatározott célja a Budai Vár átfogó megújítása és átalakítása. A több mint 10 évre szóló koncepció kidolgozása – a szakmai és civil nyilvánosság mellőzésével – jelenleg is zajlik, Zumbok Ferenc miniszteri biztos felügyeletével. Ezzel összefüggésben a KÖZTI, a pályázat másik résztvevőjével, Zoboki Gáborral közösen továbbra is dolgozik a terveken. *Nyilvánvaló, hogy a Várkert Bazár funkciójának meghatározása csak az egész Vár kontextusában, az új koncepció ismeretében lehetséges.*

2011. november 8-án döntés kormánydöntés született ⁴⁵ a Várkert Bazár és a Várkertek 2014. március 30-ig elvégzendő felújításáról, és egy 25 évre szóló

⁴⁵ 1375/2011. (XI. 8.) Korm. határozat

hasznosítási koncepció elkészítéséről. Az építkezés leghamarabb jövő ősszel kezdődhet meg, költsége nagyjából 6,5 milliárd Ft, melyet európai uniós forrásból fedeznek. A beruházás a műemléki felújításon kívül, a korábbi terveknél kisebb mértékű bővítést tartalmaz: a 6000 m² helyett csak 1600 m² méretű rendezvényterem, és 300 helyett 130 férőhelyes mélygarázs épül. Az üzletsorba kávézók és éttermek, „*az Ifipark helyére a bakancsos turistákat kiszolgáló sörsátrak kerülnek.*” A 2000 m²-es testőrségi palotában az *Iparművészeti Múzeum* török-oszmán szőnyeggyűjteménye, Esterházy-kincsei, és fűúri porcelánjai költöznek.⁴⁶

Kérdéses, hogy a jelentősen csökkentett bővítési méretekkel, és megnövelt múzeumi funkcióval önfenntartó és sikeres lesz-e a megújult Várbazár...

4.2.2. Értékelés és javaslatok

Az Várkert Bazár adottságai és szerepe alapján egyértelmű, hogy valamilyen kulturális intézményt érdemes itt létrehozni. Az épület az Ifipark korában volt a legsikeresebb, és egy erre alapozó terv ma is az egyik legjobb megoldás lenne, gyakorlatilag a Gödör és az Erzsébet tér budai megfelelőjeként. Az elgondolás sikere a szabad tér- és parkhasználatban, a kapcsolódó termek sokszínű funkciójában van. A Gödör intenzív használatát látva óriási igény van Budapesten az ehhez hasonló kulturális-szabadidős helyszínekre; és a múzeumi hasznosítással ellentétben jelentősen hozzájárul a környék kulturális kínálatának bővítéséhez.

Vannak elképzelések arra is, hogy az épület a Palota kapujaként a Vár látogatóközpontja legyen. Véleményem szerint ez csak egy részfeladata kéne legyen, mivel egyrészt ehhez indokolatlanul nagy, másrészt a pusztán turisztikai célú hasznosítás kizárja a városlakókat a használók köréből, ugyanakkor a turistáknak is csak egy rétegét szolgálja ki. Ehhez hasonlóan a „gasztro-negyed” ötlet szintén a sokszínűség elvesztését jelentené, és üzleti alapon is kétes életképességű.

Olyan funkciót kell találni, mely elsősorban a budapestieknek szól, ezáltal a környék valóban képes élettel telivé válni, és bekapcsolódni a város mindennapjaiba; és így a turisztikai vonzereje is növekszik.

⁴⁶ Ilyen volt, ilyen lesz - így fog kinézni a Várkert bazár, hirado.hu

A fenti okok miatt a kortinafalra tervezett, pusztán turisztikai attrakciónak számító siklót, szintén rossz ötletnek tartom. A Palotát nem csak a turisták, hanem a városlakók számára kell elérhetővé tenni, de egy újabb „fizetős” kapuval ez nem oldható meg.

A most bejelentett felújításnak valószínűleg amúgy is a Vízhordó-lépcső rekonstrukciója lesz az egyik első lépése, mivel az ide tervezett mozgólépcső már érvényes építési engedéllyel rendelkezik. Ennek költsége nagyjából 800 millió Ft.⁴⁷

A Várkert eredeti állapotának visszaállítását csak a közvetlenül a Bazárhoz csatlakozó szabad tereken, elsősorban a gloriette mögötti rámpák és grotta esetében tartom indokoltnak. A Várlejtő többi részén a sűrű, ívesen vezetett utak csak feleslegesen felaprózzák a területet; a – részletesen bemutatott – díszes park színvonalának megőrzéséhez folyamatos, intenzív fenntartási munkák szükségesek. *Egy közcélú, városi parkban nyilván egészen más szempontoknak kell érvényesülniük, mint egy kastélyparkban; márpedig az eredeti állapot tulajdonképpen az volt, és nem tömegek kiszolgálására épült.*

Az Öntőház utcai kapu megnyitásával meg kell teremteni a körbejárhatóságot, e mellett a lehető legkevesebb utat, és a legtöbb, a panorámát kihasználó, napozásra, játékra alkalmas, szabad zöld felületet kell kialakítani. A jelenlegi bozótosokat ki kell vágni, a növényzetet tájképi stílusban, elsősorban fákkal érdemes biztosítani.

A park határainak kijelölése a régi támfallal jó megoldás, azonban az Újkapu visszaépítése a Szarvas tér – Ferdinánd kapu kapcsolat elvágása miatt nem szerencsés. Az érthetetlen okból a Váralja utcánál megtört vonalú gyalogút kiegyenesítésével létrejönne egy olyan gyalogos és vizuális tengely, mely a Ferdinánd kaput összeköti a Szarvas téren át a Döbrentei térrel. Az utat fasorok szegélyeznék, illetve a kapu felé fokozatosan egyre keskenyebb lenne, így optikai csalódást keltve közelebbinek tűnne lentről nézve.

4.3. Libegő a Dunakorzó és a Palota között

A *Várkabin* fantázianeveű, lanovka-szerű turisztikai attrakció a Dunakorzó Vígadó tér – Széchenyi tér közti szakaszáról indulna, és a Várkert Bazár felett, a várfalakon keresztül

⁴⁷ 150 milliárdból álmodik új Budapestet a kormány, index.hu

jutna be a Palotába. A libegő egyszerre 30 főt tudna szállítani, az 500 méteres távot 5 perc alatt teljesítené, fejenként 5 euró körüli összegért. Később akár egy Palota – Citadella viszonylattal is bővítenék. A beruházás költsége 6-8 milliárd Ft.⁴⁸

A tervezők állításával ellentétben a kábelek és a kabin jelentősen elcsúfítja a városképet, egy vidámpark szintjére kicsinyítve le a Belvárost. Az ötlet kizárólag üzleti alapú, a turistákat szolgálja; a két part közti kapcsolatot nem erősíti, a budapestieknek közvetlen haszna nem származik belőle. A terv megvalósulására nem sok esély van.

4.4. „Borpiknik a Tabánban”

A *Szeretem Budapestet mozgalom* elképzelése szerint, a budai és tabáni szőlőművelés hagyományának felelevenítéseként 7 helyszínen 22, egyenként 100 m²-es borospince épülne a tabáni parkban, melyek a 22 magyar borvidéket, és azok borait mutatnák be. Az ötletgazdák a bécsi *Grinzing* hangulatos borozóit, karakterét tekintik példának.

A régi tabáni kocsmák megidézése valóban szép gesztus, azonban ehhez nincs szükség egyből 22 borzóra, elég lenne 1-2 is. *A terv legnagyobb tévedése, hogy ennyi pince, a kiszolgáló infrastruktúrával együtt egyszerűen nem fér el azon a területen, ahová tervezik.* Olyan mértékben válna túlszűfoltta a park, hogy az magát a borozó-negyedet tenné élehetlenné. Az ötlet ismét kizárólag csak a turistákat szolgálná, miközben ebben az esetben a helyi és a fővárosi érdekek jelentősen sérülnének.

A Grinzing-párhuzam több szempontból is hibás: a Grinzingben ma is környéken termelt bort szolgáltatják fel, illetve a városrész épületeinek és borozóinak történelmi folytonossága van.⁴⁹ A terv minden bizonnyal nem fog megvalósulni.

4.5. Gyaloghíd a Vigadó tér – Ybl Miklós tér között

Budapesten az elmúlt 20 évben többször, több helyszínen felmerült gyalogoshíd építésének terve: a Margit-sziget megközelítésének humanizálása érdekében a Dráva

⁴⁸ Várkabin libeg majd a Duna felett?, index.hu

⁴⁹ Király Dávid: Vigalmi negyed épülne a Tabánban?, hvg.hu

utca vonalában; a Kossuth tér – Batthyány tér között, ahol jól érzékelhetően megszakad a belvárosi hidak ritmusa; a Vígadó tér – Ybl Miklós tér között, az egykori hajóhidak helyén; illetve az Expo kapcsán Ferencváros – Lágymányos között. A leginkább életképesnek a Margit-szigeti híd terve tűnik, a legnagyobb esély annak idején az Expo-híd megvalósulására volt.

A belvárosi gyaloghíd ötletét 1994-ben, *Bojár Iván András* vetette fel, és azóta is Ő a híd megépülésének legfőbb előmozdítója. A terv 2005-ben, Budapest Európa Kulturális Fővárosa pályázat kapcsán merült fel újra, és van jelen intenzívebben a köztudatban. A legfrissebb koncepciót idén tavasszal mutatták be, mely nem sokat változott a 17 év alatt. A híd nem csak gyalogos és biciklis átkelő, hanem „közösségi tér”, víz feletti „függőkert” is lenne, a hídon elhelyezett, a budai hegyekre utaló mesterséges dombok, kávéházak, turisztikai információs iroda és házasságkötő-terem révén (16. kép). A gyaloghidak átlagos szélessége 5-10 m, ezzel szemben a tervezett „Zöld Bringahíd” az egyéb funkciók biztosítása miatt 20 m.

Bár valóban léteznek olyan hidak, melyek a közlekedésen kívül egyéb üzleti- és lakófunkciót is tartalmaznak (Velence: Rialto, Firenze: Ponte Vecchio), erre jelen esetben semmi szükség nincsen. Egyrészt, mivel ez jelentősen növeli a híd méreteit, így túlzó mértékben válik a városkép uralkodó elemévé; másrészt mivel célja deklaráltan a turisták, és nem a budapestiek szolgálata.



16. kép: A Zöld Bringahíd koncepció látványterve

A szerkezet legnagyobb kihívást jelentő pontjai a hídfők kialakítása, mivel a nagy fesztáv, illetve a parti közlekedési, a hajózási és árvízvédelmi követelmények miatt a híd nehezen tud a felső part szintjéhez közvetlenül csatlakozni. Megépülése esetén a híd a Világ leghosszabb gyalogos célú folyami hídja lenne. Több külföldi, nagyobb folyón átívelő gyaloghídat elemezve láthatjuk, hogy a híd hossza a folyó szélességét akár 30%-kal is meghaladja (→ 6. melléklet: *Gyaloghíd-körkép*). A Duna a híd vonalában 377 m széles, az említett adottságok miatt azonban a híd teljes hossza akár 500 m is lehet, ez csak a feljutást biztosító rámpák megtörésével oldható meg.

Jelenleg vannak a gyaloghíd megvalósulására utaló jelek. A kormányzati szándéknak megfelelően a Budapesti Közlekedési Központ a tervek előkészítésén dolgozik. Az V. kerületi Szabályozási Terv a Vígadó tér északi oldalán teremti meg a hídfő kialakításának lehetőségét.

A gyaloghíd létjogosultsága történelmi és városszerkezeti szempontból igazolható.

A híd szerves kapcsolatot hozna létre/állítana helyre a történelmi városmag között. A Belváros gyalogos jellegének erősödése szintén indokolja a kapcsolatok erősítését a budai Duna-parttal; és közvetlen elérést biztosítana a pestiek számára a Várhegy zöldfelületeihez és a tabáni parkhoz. A történelmi városképbe illeszkedő híd megvalósíthatóságának szép példája a Canal Grande 2009-ben átadott új hídja, mely egyszerű formája, anyaghasználata és színei révén a velencei hidak hangulatát adja vissza, kortárs eszközökkel.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy közel 500 éven keresztül – hosszabb-rövidebb megszakításokkal – itt volt az egyetlen átkelőhely Pest és Buda között. Több térkép és elbeszélés is igazolja, hogy a XIX. században is voltak tervek egy itteni híd megépítésére. Sőt, a Lánchíd tervezésekor is felmerült, hogy az a hajóhíd helyén épüljön, és elsősorban a teleklobbi hatására került a híd a mai helyére.

4.6. Új közlekedési rend

→ 20. térkép: Új közlekedés

A fejezet második részében a Tabán problémáinak megoldását, a városrész megújításának lehetőségeit mutatom be. A felsorolt javaslatok közül több nem csak egy vízió része, hanem rövidtávon is megvalósítható, ezáltal hozzájárulhat a városrész élhetőbbé tételéhez. Ezeket a → 9. melléklet foglalja össze.

A terület közlekedésének legfőbb problémája, hogy az utak sok kis darabra szabdalják a zöldfelületeket és a lakótömböket. Az Erzsébet-híd lehajtói belerondítanak a part látványába, és élhetetlenné teszik a hídfőt. A felső és az alsó rakpartok megakadályozzák az ember-víz kapcsolat közvetlen létrejöttét.

A közlekedés átszervezésénél a forgalom csökkentésével nem számoltam, mivel erre egyelőre nincs reális esély. A térség forgalmi terhelése csak egész Budát érintő beavatkozásokkal csökkenthető.

Az Erzsébet-híd rámpái egy nagy körforgalommal elvileg megszüntethetők, erre vannak hosszú távú tervek is. A körforgalom nélkül a hídról a Hegyalja útra kanyarodó felüljáró kiváltására nincs lehetőség. Szerencsére ez a felüljáró a leghumánusabb, mivel nincs elválasztó hatása, és a Rácz fürdő melletti magas fák a látványát is eltakarják.

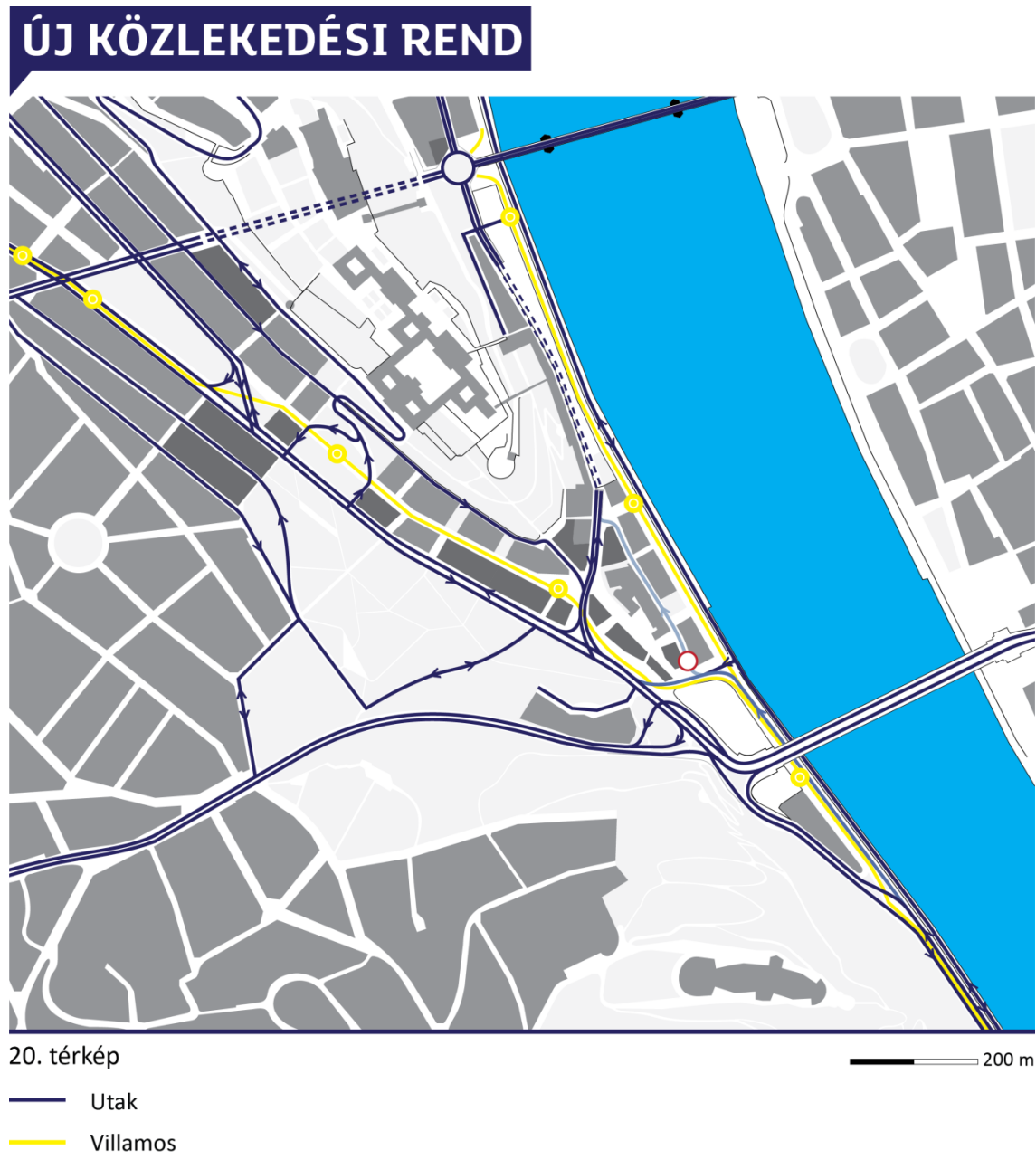
A Gellért rakpartra vezető rámpa forgalma – egy kis kerülőt téve – az Attila útra vezethető, ahol a Szarvas tér előtt áttérhet a Krisztina körútra, és a vízesés előtt elhaladva éri el a rakpartot. Ezáltal a Döbrentei tér területe bővül, és javul az átjárhatóság a Duna illetve a Döbrentei utca felé.

A Krisztina körút jelenleg is felhajtó nélkül vezet a csomóponthoz, azaz a lejtésviszonyok lehetővé teszik, hogy a hosszan elnyújtott Attila úti lehajtó megszűnjön, és az út a Krisztina körúthoz simulva haladjon.

Különös, hogy a Tabán 1936-os rendezéskor miért nem valósult meg a Krisztina körút – Attila út kettősségének, korábban már tervezett megszüntetése: a Krisztina körút mellett egészen a Horváth kertig rendelkezésre áll annyi szabad, sík terület, hogy a körút kétirányú legyen. A Szent János téren a jelenlegi kereszteződés „tükrözésével” a

forgalom át tud térni az Attila útra. A Krisztina körúton önálló kerékpársáv épülne, az utat a zaj és a por csökkentése érdekében a park felé kettős fasor szegélyezné.

Az Attila út a Szarvas tér – Dózsa György tér között csillapított forgalmú úttá alakul, és a '36 előtti állapothoz hasonlóan visszakerül rá a villamosforgalom, mely a Szent János térnél tér át a Krisztina körútra. A jelenleg a periférián futó villamos így közvetlenül a lakóterületen vezet át, és az Attila út karakteres, csendes korszóvá válhat.



A Döbrentei utca átmenő forgalma kitiltható, az alsó rakpart forgalma az Apród utcán keresztül is el tudja érni a Lánchíd utcát.

A Várkert Bazárra készült tervek közül egyik sem foglalkozik az épület előtti szabad terekkel, az Ybl Miklós térrel és a parti sétánnyal, pedig ezek is az együttes fontos elemei. A Várbazárhoz tervezett mélygarázs le- és felhajtói a Lánchíd utcából nyílnak. Kézenfekvő tehát az a megoldás, hogy – az Allée mélygarázsának Bercsényi utcai bejáratához hasonlóan – a Lánchíd utca forgalma a Várbazár előtt, kb. 400 m hosszan egy alagútba kerüljön, és a mélygarázs ehhez kapcsolódjon. Így az Ybl Miklós tér igazi városi térré alakulhat. (Elméletileg lehetséges lenne a Lánchíd utca lezárása, és a forgalom Krisztina körút – Alagút – Clark Ádám tér vezetése, ez azonban hatalmas torlódásokat eredményezne.) A környék parkolási problémái az új beépítések kapcsán épülő mélygarázsokkal javíthatók.

A megváltozó beépítés és új térrendszer miatt a villamosmegállók elhelyezése módosul. A 18-as és a 19-41-es villamosok Döbrentei téri megállója egyesül, és a Rudas fürdő kiszolgálása valamint az átszállás egyszerűsítése miatt a Rudas fürdő – Erzsébet híd közé kerül. A rakparti vonalon a Várkert Bazár kiszolgálása érdekében az Ybl Miklós téren új megálló létesül. A rakparti villamosok így a pesti 2-es villamoshoz hasonló, a jelenleginél ésszerűbb, és egyenletesebb ritmusú megállóhely-kiosztást kapnak, melyre a Várbazár felújítása kapcsán mindenképp szükséges lesz majd.

A 18-as villamosnak a Szarvas téren létesül új megállója.

4.7. Új beépítések

A jelenlegi beépítés egy félbe maradt rendezés során alakult ki, mellyel érezhetően egy rosszul működő rendszer jött létre. A minőségi zöldfelületek a lakóterületektől nehezen megközelíthetőek; az ápolatlan zöld zárványok területe túl sok. Nem jön létre igazi városi szövet, a lakótömbök és járdaszigetek csak véletlenszerűen hevernek egymás mellett. Nincsenek terek és térkapcsolatok.

A Tabán olyan, mint egy félig összegyúrt tészta, mely az összetevők rossz arányai miatt nem áll össze. A beépítettség növelésével a zöldfelületek felértékelődnek, működőképes városszövet jön létre, a szabad területek – beépített területek egészséges arányával, melyben a funkciók jól lehatárolhatók. A térfalak tereket és átlátásokat hoznak létre.

Az új beépítések alapvetően a régi, vagy a régen tervezett beépítés mentén helyezkednek el. A tervezéskor három szempontot vizsgáltam: egyrészt, hogy hiányzik-e térfal az adott helyen. Másrészt, hogy a jelenlegi funkció megtartása mindenképp indokolt-e, vagy egy új funkció nagyobb értéket jelentene. A harmadik szempont érzelmi jellegű: a beépítés a régi épület helyreállításával, vagy kortárs módon történjen. A régi állapot értékeléséhez az egykori és a mai utcaképek összehasonlítása ad támpontot, a korabeli képek jól érzékeltetik a terek és utcák hangulatát (→ 7. melléklet: *Utcaképek egykor és ma*).

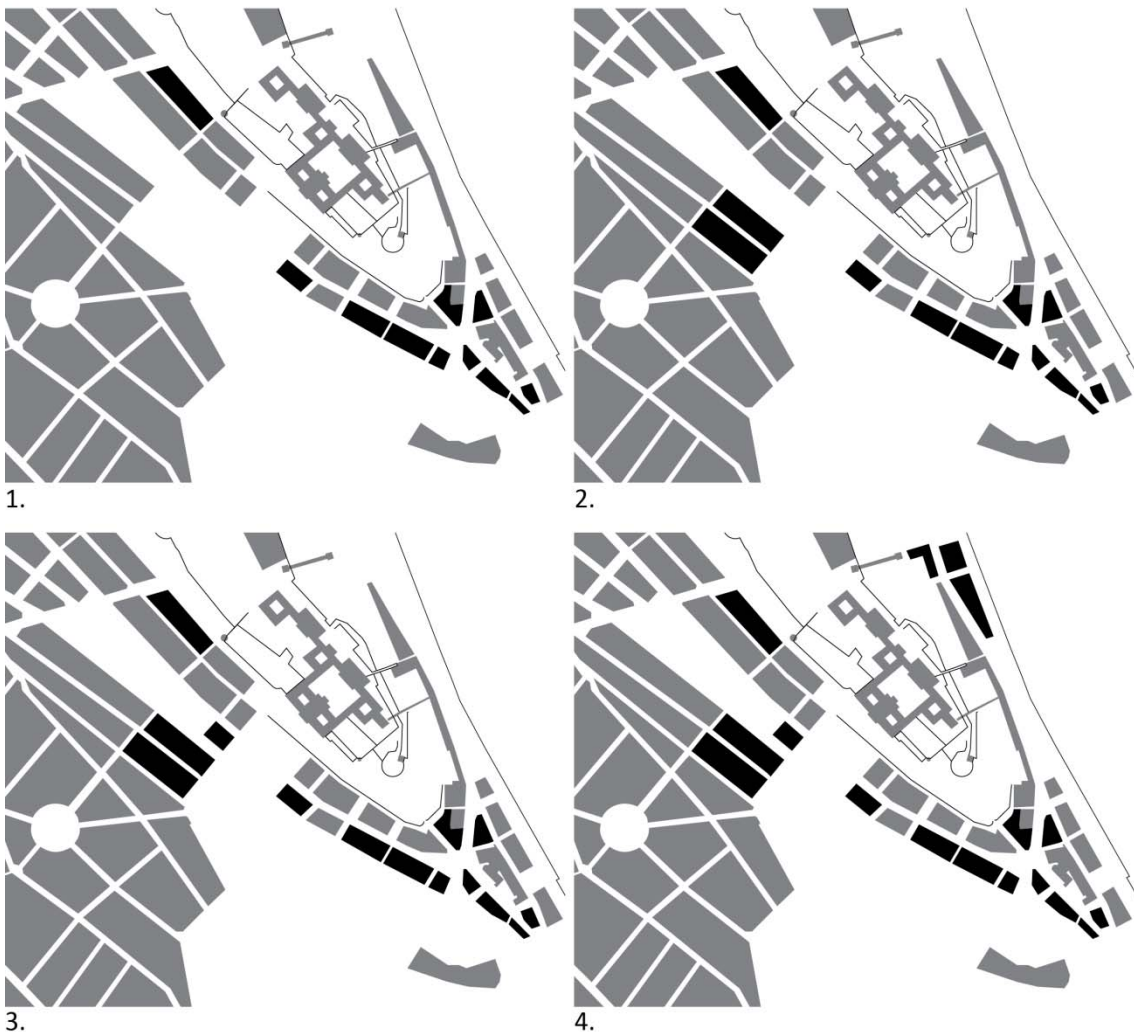
Az új beépítésekre négy változatot készítettem (6. ábra). Az Apród utca két foghíjtelkét mindenképp érdemes beépíteni az utca térfalainak visszaállítása érdekében. Az Attila úti lehajtó elbontásával a templommal szemközti házsor is visszaépülhet. Ezek a beépítések a világörökségi területen belül fekszenek. A gazdag fotódokumentáció révén itt lehetőség van az eredeti, 2-3 szintes házak rekonstrukciójára, melyek kiegészítenék az Elit-Tabánt, visszaadva annak régi képét.

Az Attila út – Krisztina körút közötti sáv beépítése a térfalak létrehozása, a körúti zaj levédése, és a lakófunkció révén a Krisztinavárossal való intenzívebb kapcsolatok megteremtése miatt indokolt. A kortárs építészetű, 3-4 emeletes, zártos beépítést az Attila út – Váralja utca tömb meglévő ritmusához igazodó megszakítások tagolják. A beépítés a Krisztina körút és az Attila út Krisztinavárosi szakaszaival azonos helyzetű és keresztmetszetű, így a szélcsatornában nem képez akadályt.

A fenti koncepció a legegyszerűbb változat. A 2. változatban a tabáni park Krisztina körút – Naphegy utca – Pásztor lépcső közötti, kihasználatlan, meredek része is beépülne; a környék lakófunkciójának sűrítése, a Krisztina körúti térfal létrehozása, valamint a Tabán és a Krisztinaváros átfedésbe hozása érdekében.

A Dózsa György tér kitüntetett szerepbe kerül: a Tabán – Krisztinaváros és a Várhegy – tabáni park keresztmetszetében, minden irányba kapcsolatot biztosító csomópont. A városrészek közti határ érzékeltetése, illetve a Horváth kert és a tér lezárása céljából a 3. verzió a tér északi oldalát – a déli Bethlen udvarhoz hasonlóan – lezárja.

BEÉPÍTÉS-VÁLTOZATOK 6. ábra



A 4. változat a KÖZTI által szorgalmazott Lánchíd utcai rekonstrukciót is tartalmazza. Ez illeszkedik a Duna-part beépítési rendszeréhez, illetve visszaállítja a Clark Ádám tér és a Lánchíd utca – valóban hiányzó – térfalait. Ez a háromszög alakú terület azonban lehetőséget teremt egy páratlan panorámájú hídfőtér kialakítására, mely a Lánchíd és a Sikló jelentős gyalogos- és turistaforgalma miatt sokkal fontosabb szempont.

Mindent összevetve, a városépítészeti szempontok, a funkcionális és a közérdekek aránya a 3. változatban a legideálisabb. A Krisztina körút – Naphegy utca, és az Attila út – Krisztina körút között lakóházak épülnének, utóbbinál esetleg irodai funkcióval keverve. A Várkert Bazár lakóházai hotelekké alakulhatnak. A templommal szemközti új házsorban a környék szállodáit kiszolgáló rendezvénytermek, rövidebb időre bérelhető irodák, apartmanok alakíthatók ki.

4.8. Új terek, térkapcsolatok

A közlekedés átszervezésével és az új beépítésekkel a terekben rejlő helyzeti energiák kibonthatók. A kialakuló terek és térkapcsolatok hálózata felértékeli a városrészt, mely így önmagában is vonzó célponttá, a városi pezsgés részévé válhat (7. ábra).

Az Attila út menti beépítéssel a Szarvas tér újra igazi kisvárosi térré, a környék fontos alközpontjává válik. A templom előtt egy kis tér alakul ki, mely a templomba érkezők kedvelt, csendes találkozóhelye, hétfőként piacok helyszíne lehet.

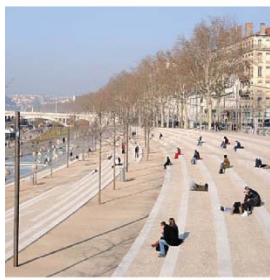
A Ferdinánd kapuhoz vezető út kiegyenesítésével, a Semmelweis-foghíj és a templom melletti ház sor visszaépítésével hangsúlyos helyzetbe kerül a Döbrentei tér – Ferdinánd-kapu tengely, összekapcsolva a partot, a Tabánt és a Palotát.

A Dózsa György tér zöld jellegét megtartva a Krisztinaváros, a Palota és a tabáni park kapujának szerepét töltheti be.

A part mentén a szemközti pesti terek karakterét követő teresedések alakíthatók ki (8. ábra). A Lánchíd hídfője mellett, a parkolók és a lepukkant kis „park” helyén egy, a rakpartok hangulatát idéző, teraszolt tér jönne létre: a lépcsők a Duna látványa felé fordulnak, alkalmasak üdögélésre, gördeszkázásra. A hely a Lánchíd és a Sikló tövében, a sétány és a villamosmegálló mellett egyben fontos találkozópontra is.

A Lánchíd utca forgalmának lesüllyesztése révén a sétány a Várkert Bazár előtt kiszélesedik. A tér karakterében a Várbazárnak meghatározó szerepe van – ahogy a szemközti Vígadó téren a Vígadónak. A bazársor kávézó, éttermei nyáron kitelepülhetnek az épület elé. A tér rendezvények, vásárok, szabadtéri kiállítások helyszíne lehet.

A Döbrentei tér a Március 15. tér elrendezését követi: a parton egy forgalmi sáv és a villamos megmarad, és az Erzsébet-híd zaja is közeli; a sok zöldfelület, a Lánchídra, a kanyarodó Dunára, és a Dunakorzóra nyíló látvány azonban emberi arcú hídfővé teheti. A tér az alagúton és a villamos mellett átnyúlik az Erzsébet híd alatt, ahol a Rudas fürdő melletti parkoló helyén folytatódik. Ennek köszönhetően a Rudas fürdő nem csak méltó környezetet kap, hanem a szabadtér-építészeti elemek a Tabánhoz való kötődését is hangsúlyozzák.



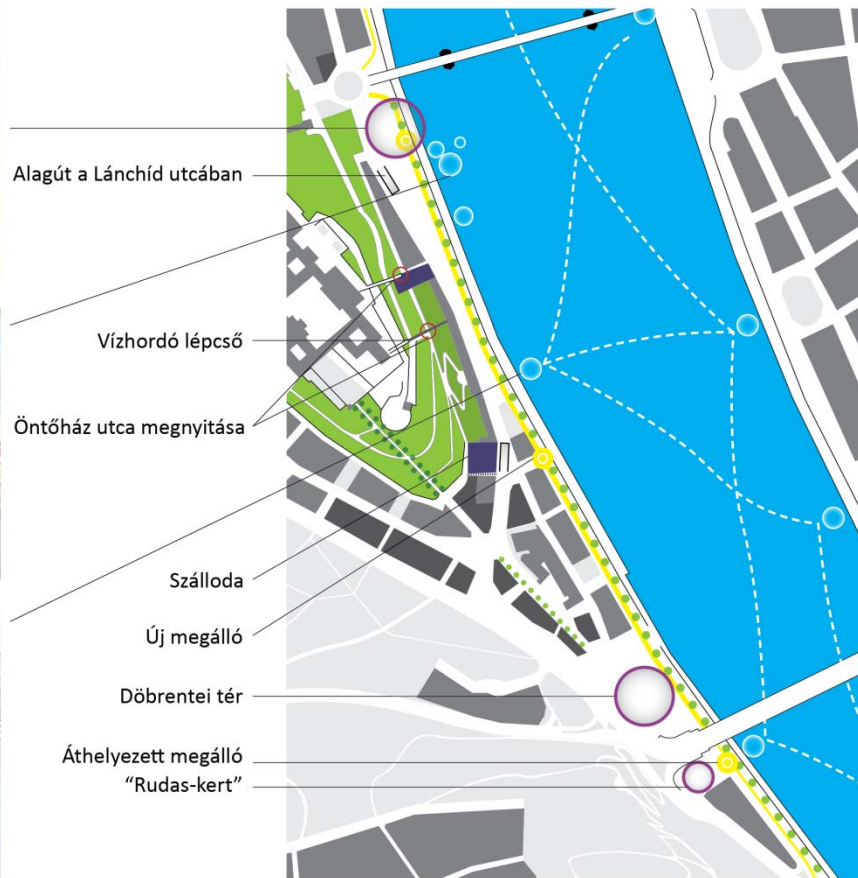
Lánchíd, budai hídfő



Stégek



Vizitaxi



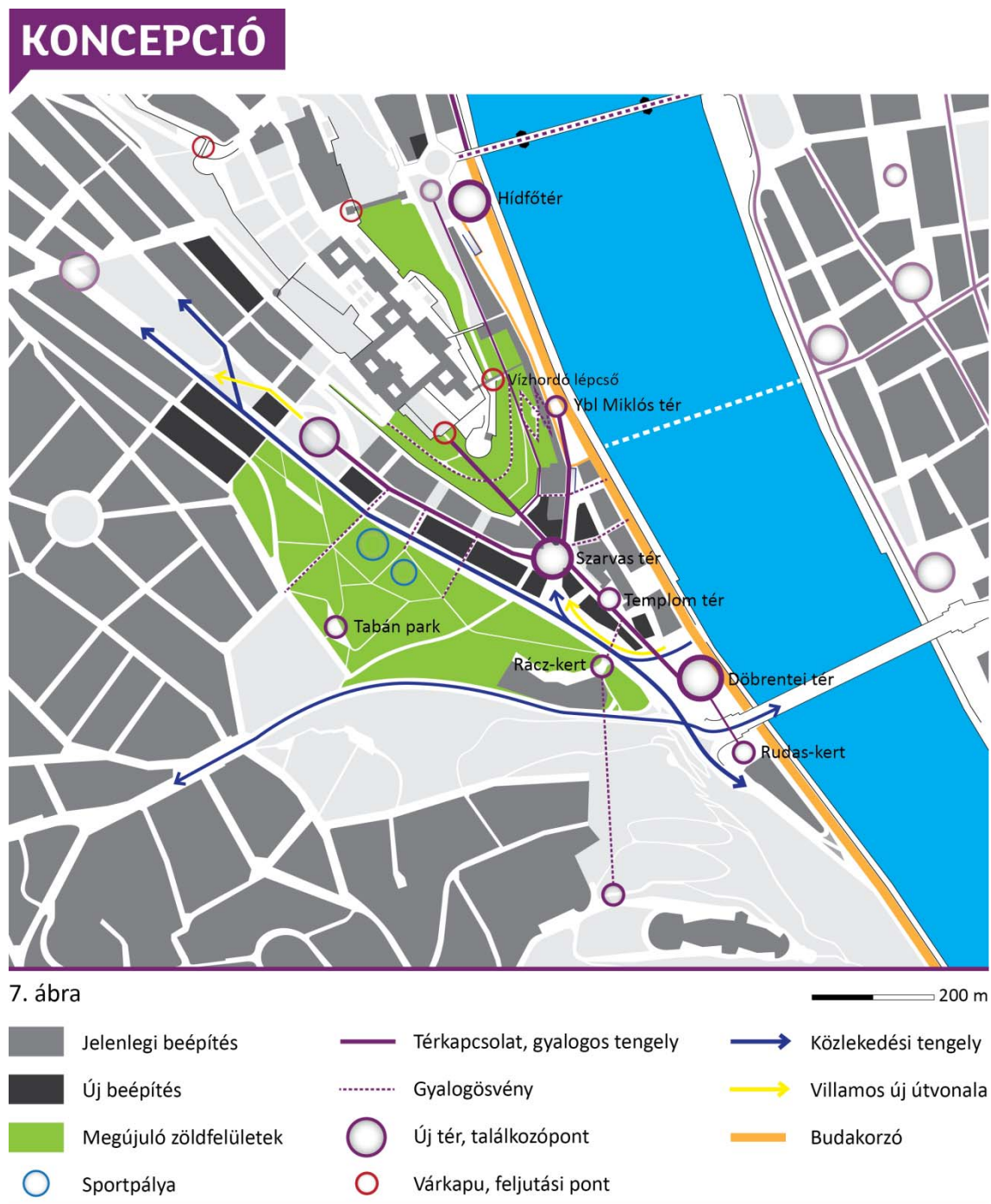
A rakparti sétány problémái kisebb változtatásokkal most is javíthatók. A jövőbeli városkép érdekében a fasort azonos fajtájú és korú fákkal kell beültetni. A gyalogos-biciklis konfliktus a bicikliút áthelyezésével oldható meg: erre a villamosínek túoldalán, a sínek mellett haladó járdán, illetve a nagyon kis forgalmú Várkert rakpart útpályáján adottak a lehetőségek. A gyalogossétányt díszburkolattal kell ellátni, és végig padokat kell kihelyezni.

Az alsó rakpart „eltűntetésére” a legrealisabb tervek azok voltak, melyek a felső rakpart alatti alagútba vezették a forgalmat. Erre sajnos ma már nincs esély, mivel a budai főgyűjtő-csatorna e helyére lett megépítve.

A Dunával való kapcsolat erősítése a rakparthoz csatlakozó „stégek” révén lehetséges. Ahogyan a hajó kikötők, úgy ezek a pontonok is a folyóhasználat részei, így megfelelő kialakítás esetén a part látványát sem zavarják. A stégek lehetnek egyszerűen kiülő- és horgász helyek, vagy akár füvesítettek; illetve kiállítóhelyek és kávézók is.

A Vígadó tér – Ybl Miklós tér közti gyaloghíd az egész városrészt és térrendszert Pestről is könnyen és gyorsan elérhetővé tenné, illetve a hozzájárulna az egyre inkább gyalogosbarát belső városmag bejárhatóságához. A belvárosi zöldfelület-hiányt a Várhegy és a tabáni park jelentősen enyhítené.

A gyaloghíd alternatívájaként szolgáló komp esetén – az előbb említett okok miatt – fontos, hogy a járat ne csak a turistákat szolgálja, hanem a budapestieket is, például azáltal, hogy BKV jeggyel vagy bérlettel is igénybe vehető. A dunai közforgalmú hajózás fejlesztése a távoli városrészekkel is kapcsolatba hozhatná.



4.9. Zöldfelületek és az új tabáni park

Az új beépítések miatt a zöldfelületek abszolút mennyisége csökken. Az eltűnő zöldfelületek azonban nagyrészt használhatatlan és ápolatlan járdaszigetek. Az új zöldfelületi rendszerben elsősorban a korábban közparkként és közkertként definiált elemek maradnak meg, illetve a főutak és tengelyek mentén új fasorok létesülnek; azaz a mennyiségről a minőségre helyeződik a hangsúly.

A tabáni park területe 0,6 hektárral csökken. A beépített területek elvesztését a közcélok nem szolgáló, de értékes sík területeket elfoglaló tenispályák felszámolása ellensúlyozza. A beépítések a park egy olyan részén jönnek létre, mely jelenleg teljesen kihasználatlan; így a beépítés valójában közvetlenebb elérést, és a park határainak markáns megjelenítését biztosítják.

A zajterhelés enyhítésére sajnos nem sok lehetőség van. Az egyik eszköz a Krisztina körút mentén egy sűrű fasor telepítése. A zajt és a légszennyezést nagymértékben csökkentené, ha jobb buszok közlekednének a városban. A villamos Attila útra helyezése szintén hozzájárul a park zajcsökkentéséhez.

Az alsó sík területen az aszfaltos foci pályá helyett műfüves foci pályá, és új közcélú sportpályák kerülnek: kosárlabdapályá, gördeszkapályá, stb. A Kőműves lépcső – Pásztor lépcső közti, délies lejtőkön a fák ritkításával napozórét jön létre. A szánkózó domb jelenleg is a park legintenzívebben használt része: a kutyások találkozóhelye, télen szánkózás és snowboardozás színhelye.

A Kereszt utca alatti, sík magaslati pontról a legszebb a kilátás, ezért ide kis közösségi tér és kávézó kerül, mellettük található egy új, jól felszerelt játszótér is. A Dózsa György tér magasságában és a Gellérthegyi siklóhoz kapcsolódva kisebb találkozópontra, pihenőhely kerül kialakításra. A Rácz fürdő előtt, az eszperantó emlékmű helyén a fürdőhöz méltó díszpark, fogadótér létesül. (9. ábra)

A Szerb Kereszt mellett a Bohém-Tabán megidézése új részletekkel bővül. A Kereszt tér a régi Tabán legfontosabb tere volt, eredeti térfalait alacsony, oszlopos termetű fasor jeleníti meg. A kompozícióba az '56-os emlékmű idegen elem, ezért az obeliszket érdemes a jelenlegi környezetéhez nagyon hasonló, Gellért-hegyi Jubileumi parkba

áthelyezni. Ezt az is indokolja, hogy a Tabánban semmilyen jelentős forradalmi esemény nem történt, ellentétben a Gellért-hegy Citadella alatti déli lejtőivel.

A századforduló nagyobb költői a Tabán rendszeres vendégei voltak. Az ő elbeszéléseikre, történeteikre alapozva, az egykori tabáni borozók helyén interaktív, környezetbe simuló emlékpontok jönnek létre, ahol az érzékelés különböző formáival, képekkel és versekkel megelevenedik a Tabán hangulata.

ÚJ TABÁN PARK

9. ábra



ÖSSZEFOGLALÁS

A Tabán Budapest egyik leginkább ellentmondásos városrésze.

Történelmének és organikus településszerkezetének erejét mutatja, hogy hiába pusztult el többször is csaták, tűzvészek és árvizek által, a Tabán mindig eredeti karakterét megőrizve született újjá. Az elmúlt száz évben a városrendezésnek sehogyan sem sikerült egy olyan koherens, működőképes városrészt létrehozni, mint amilyen a bontás előtt, természetes fejlődés révén alakult ki.

A Tabán egyedül átkelőhely szerepében volt a város szerves része, a hajóhíd megszüntetése után kiszakadt a város életéből.

A régi Tabán lebontásának legnagyobb hibája nem az épületek és értékek pusztítása volt, hanem az, hogy a rendezési tervek a felmerült problémákra nem tudtak, vagy sokszor nem is akartak választ adni. A város működése, szerkezete szempontjából a Tabán rendezetlen maradt, a rendetlenség viszont csak további rendetlenséget eredményezett. A XX. század második felében a közlekedés szabdalta élhetetlen zárványokra; az elmúlt években ingatlanfejlesztők próbálnak kihalászni maguknak valamit a zavaros vizeken, mely által féltő, hogy a térség a gazdagok és a turisták kirakatnegyedévé válhat.

A Várhegy déli lejtőire felfűződő városrészeket elsősorban a budapestiek szolgálatába kell állítani. Ezt indokolja két, Budapesten napjainkban zajló tendencia is: a belvárosi területek forgalomcsillapítása, és a Duna aktívabb bevonása a város mindennapjaiba.

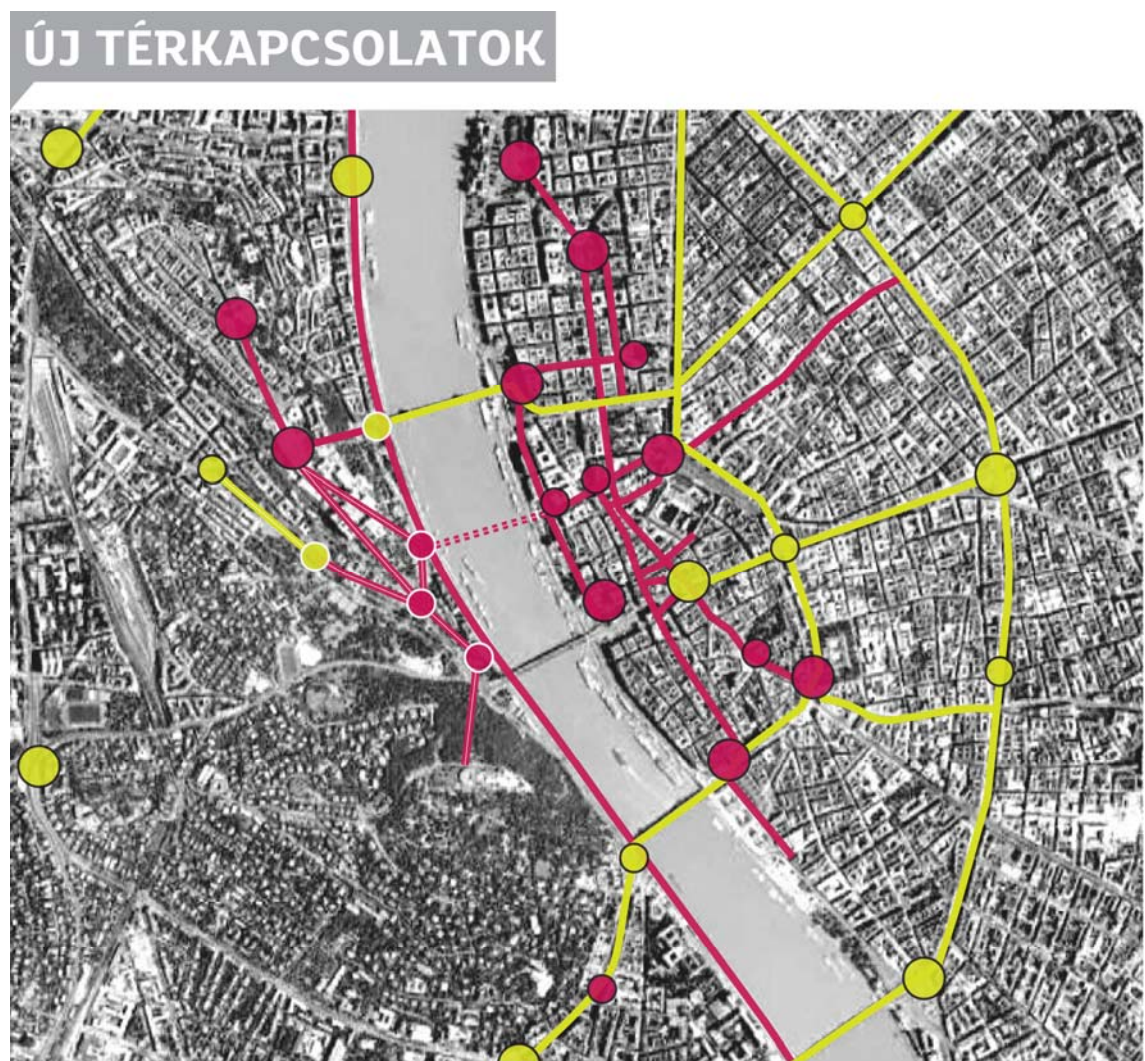
A területen található *lokális* problémák, mint például a park kihasználatlansága, és a Duna-parti sétány konfliktusai, kisebb beavatkozásokkal jelenleg is látványosan javíthatók. *Ezeket a beavatkozásokat a 9. melléklet foglalja össze.*

A Tabán, mint *városrész* revitalizációja csak nagyobb léptékben, a jelenleg egymást kioltó helyzeti energiák rendbe terelésével lehetséges. A szakdolgozatban felvázolt koncepció legfontosabb célja egy, a történelmi hagyományokra és a környék adottságaira épülő, új funkciókkal bővülő, önmagában is működőképes városi rendszer

megteremtése. Ennek eszközei a lakó- és munkahelyek arányának növelése, a közösségi terek használatának elősegítése, a városrész karakterének, identitásának visszaadása.

A csatlakozási pontok hangsúlyozásával erősödnek a történelmi városrészek közti kapcsolatok, a belső zóna átjárhatósága, így a Tabán Budapest életének meghatározó, és ezúttal megbecsült részévé válhat (10. ábra).

Mindez azonban csak egy újabb elképzelés az idillikus városrendezési tervek hosszú sorában...



10. ábra

- Városi tér
- Csomópont
- Gyalogos kapcsolat (sétálóutca, csillapított forgalmú utca)
- Gyalogos "erőtér" a városszerkezeti tengelyek mentén

IRODALOMJEGYZÉK

- A Budai Vár Fejlesztési Konceptiója (1988). Készítette: KÖZTI
- Bálint Csaba: Ifjúsági Park (1961-84)
<http://budapestcity.org/03-muemlekek/01/Varkert-Bazar/index-hu.htm> 2011. június 14.
- Budapest I. Kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2009). Készítette: Budapest Főváros Várostervező Kft.
<http://budapestcycletrack.appspot.com> 2011. október 2.
- Csonka Pál (1978): Warga László élete és munkássága, Építés-Építészettudomány, Budapest
- <http://epiteszforum.hu/node/11101> 2011. november 6.
- http://falanszter.blog.hu/2011/05/27/virtualis_seta_a_hajdanvolt_budai_taban_utcain
2011. június 12.
- Földes András, Tenczer Gábor: 150 milliárdból álmodik új Budapestet a kormány
<http://index.hu/belfold/2011/11/07/nagyberuhazasok/> 2011. november 7.
- http://fovarosi.blog.hu/2010/03/01/vegre_megnyilhat_a_racz_furdo 2010. december 20.
- Halász Árpád (1939): Budapest húsz éve 1920-1939 – fejlődéstörténeti tanulmány, Wolff Károly Emlékbizottság, Budapest
- Harrer Ferenc (1941): A Fővárosi Közmunkák Tanácsa, 1930-1940, Athenaeum Nyomda és Kiadó, Budapest
- <http://www.hegyvidekujsg.eu/archivum/archivum-2011-februar-15/osszefonodnak-budai>
2011. november 6.
- http://www.hirado.hu/Hirek/2011/11/10/09/Ilyen_volt_ilyen_lesz_igy_fog_kinezni.aspx
2011. november 11.
- <http://hu.wikipedia.org/wiki/Tab%C3%A1n>
- http://index.hu/belfold/budapest/2011/06/08/varkabin_libeg_majd_a_duna_felett/ 2011. június 8.
- <http://index.hu/tudomany/ujbarl0214/> 2011. november 1.
- Király Dávid: Vigalmi negyed épülne a Tabánban?
http://m.hvg.hu/itthon/20110503_borpiknik_taban_szebu 2011. november 10.
- Konceptióvázlat a Budai Várnegyed jövőjéről
<http://epiteszforum.hu/node/18624> 2011. május 6.
- Kovács Dániel: Alternatívák a Várkert Bazárra
<http://hg.hu/cikk/epiteszet/13217-alternativak-a-varkert-bazarra> 2011. november 9.

- Kovács Olivér: Véletlenül fedezték fel a budai vár ciszternáit
http://mult-kor.hu/20090429_veletlenül_fedeztek_fel_a_budai_var_ciszternait 2011. június 14.
- http://portal.ksh.hu/portal/page?_pageid=37,598773&_dad=portal&_schema=PORTAL 2011. október 30.
- Lenkei Ákos (2008): A régi Tabán városmodelljének térképészeti alapjai. Geodézia és kartográfia, 60. évf. 11. szám, november
- Lenkei Ákos: A Tabán Térképes Képtárház
<http://atlasz.tabanmuzeum.hu/> 2011. szeptember 5.
- <http://meonline.hu/archivum/20095/a-budapesti-racz-siklo-terve/> 2011. május 30.
- Miltényi Miklós: Átkelés a Dunán
<http://www.tankonyvtar.hu/historia-2003-056/historia-2003-056-081013-13> 2011. június 14.
- <http://muemlekem.hu> 2011. november 4.
- Nagy Áron: Városmegújítás a Tabánban
<http://www.vki.hu/~tfleisch/~humanokologia/dolgozatok/nagya-taban.pdf> 2011. november 1.
- Siklóssy László (2004): Hogyan épült Budapest? – A Fővárosi Közmunkák Tanácsa története 1870-1930, Építésügyi Tájékoztatói Központ, Budapest
- Szerb Antal: Budapesti kalauz marslakók számára, Tabán. Nyugat, 1935. 2. szám
- <http://tabanpantheon.blogspot.com/2011/02/pantheon020.html> 2011. október 18.
- http://varoskepp.blog.hu/2009/11/12/lanchidalunk_de_mi_volt_elotte 2011. június 14.
- Varga Ákos Endre: Elvesztett sínek - a belbudai villamoskörút I.
<http://www.hampage.hu/kozlekedes/belbudaikorut.html> 2011. október 18.
- Varga Máté: Tabáni tűzvész, 1810
<http://budapestcity.org/02-tortenet/1810-tabani-tutvesz/index-hu.htm> 2011. október 30.

MELLÉKLETEK

1. melléklet: Értéktérkép
2. melléklet: Tabán park
3. melléklet: Látványkapcsolatok
4. melléklet: Régi tabáni épületek
5. melléklet: Partfunkciók
6. melléklet: Gyaloghíd-körkép
7. melléklet: Utcaképek egykor és ma
8. melléklet: I. kerület demográfiai adatok kerületrészenként
9. melléklet: Javaslatok ütemezése