

Marosi P., Koszorú B. (2025): Talált terek Budapesten. CITY.HU Várostudományi Szemle. 5(1), 139–165.

Talált terek Budapesten

Marosi Péter¹ – Koszorú Bálint²

Absztrakt

Budapestnek a II. világháború pusztításai, majd a motorizáció térhódítása révén valamelyest fellazult a belvárosi szövege. Ez a fellazulás valójában szembetűnő épületrombolással járt, mely egyben lehetőséget is kínált arra, hogy az elkövetkező évtizedekben belakhatóvá váljanak ezek a korábban nem volt terek. Ha a belváros szövetében rejlő lehetőségeket vizsgáljuk, akkor a tervezetten kialakított, kiszabályozott tereken felül, viszonylag kevés mozgástér adódna új terek létrehozására, ha ezek az említett hiátusok nem lennének. Egyes nem tervezett, de kényszerűen mégis létrejött tereket már korábban „megtaláltak”, ugyanakkor elhelyezkedésükből adódó szerepüket sokáig nem tölthették be, mert rögtön betagozódtak a gépjárműhasználat által dominált terek közé. Az elmúlt két évtizedben terjedt el az a szemlélet, melynek a belváros tereinek gépjárműhasználatról való felszabadítása, és élettel való megtöltése volt a fő célkitűzése. Ennek fontos eleme volt a forgalomcsillapítás mellett a gyalogos használatok, szabadtéri funkciók előnyben részesítése is. Ebbe a városfejlesztési szemléletbe illeszkedik a „talált terek” felfedezése és integrálása, mellyel a mára kiépült gyalogos hálózatok sokszor kis lépétkű, de annál fontosabb kibővítései történnek meg.

Kulcsszavak: talált terek, zöld szemlélet, megosztott térhasználat, forgalomcsillapítás, élhető belváros, gyalogos prioritás, fenntarthatóság

Abstract

The fabric of Budapest's inner city became partly loosened due to the devastation of World War II, and later by the rapid spread of motorization. This loosening was accompanied by conspicuous building demolition, which at the same time offered opportunities for these previously non-existent spaces to become activated in the following decades. Examining the potential inherent in the inner-city fabric, beyond the deliberately

¹ okleveles urbanista építésmérnök, Város-Teampannon Kft., marosipeter01@gmail.com

² okleveles településmérnök, Város-Teampannon Kft., balint.koszoru@gmail.com

designed and formally regulated squares, there would be little scope for creating new public spaces without the presence of these vacant sites. Some of these inevitably formed spaces had already been “found” earlier, however, they were unable to fulfil their potential role for an extended period, as they were immediately merged into areas dominated by motor vehicle use. Over the past two decades, an approach has gained ground whose primary objective has been to liberate inner-city spaces from car traffic and fill them with life. Alongside traffic calming, an important element of this approach has been to prioritise pedestrian uses and open-air functions. The rediscovery and integration of “found spaces” fits into this urban development mindset, resulting in mostly small-scale yet highly significant expansions of the established pedestrian networks.

Keywords: found spaces, green approach, shared spaces, traffic mitigation, livable city center, pedestrian priority, sustainability

Budapest Új Főutcája

Budapest belvárosa az elmúlt évtizedekben jelentős átalakuláson ment keresztül, a Budapest Szíve városfejlesztési program keretében. A program zászlóshajója a „Budapest Új Főutcája” elnevezésű projekt, melynek célja, hogy egy újragondolt, emberközpontú városi tengelyt hozzon létre, amely a Kálvin tértől a Szabadság téren át, egészen a Margit körútig húzódik. Az érintett utcák jellemzően átmenő autóforgalommal terhelt városi szakaszok voltak. A megújulás során ezek az utcák, terek új funkciókat kaptak, a sokszínű városi élet, az üzletek, teraszok, a gyalogosok és kerékpárosok, valamint a közösségi szerepek kerültek előtérbe.

Budapest Szíve nagy léptékű feladatának kidolgozása során feltárássra kerültek a belvárosi térendszer sajátosságai, ez elsősorban a szerkezeti rendszer változtathatóságának felismerését és elismertetését, valamint a jövőkép világos didaktikus értelmezését jelentette. A rendszer mintegy adta magát, csak ki kellett bontani az ottlévő történelmi szövetet, keresztutengelyeket, tereket, kapcsolódásokat, a több évszázados városban rejtőzködő adottságokat, melyek megújításával egy markáns nagyvárosi miliőt sikerült újrafogalmazni a 21. század kezdetén. Az utcák szerepeinek funkcionális és építészeti sokszínűségének helyreállítását nagyban segítette, a tengelyen végigfutó visszafogott kortárs arculat.

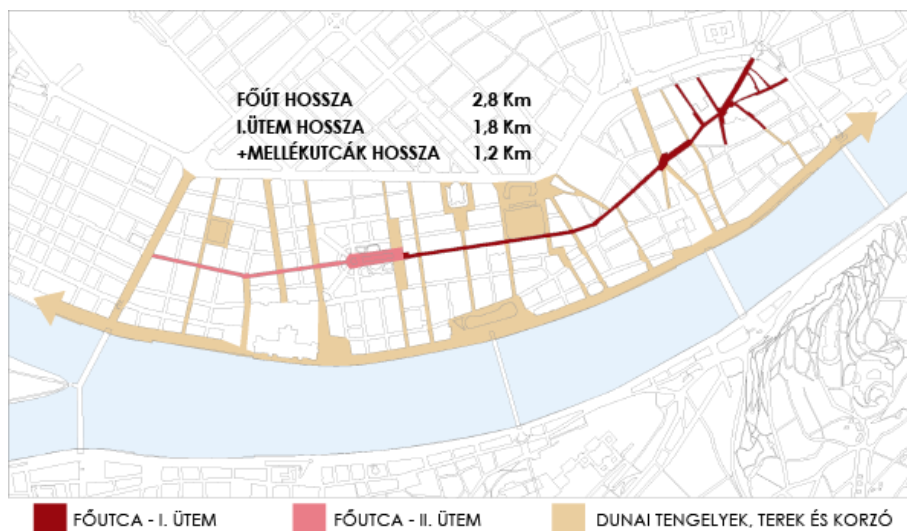
Sajátos kettősség: a lefojtott dinamikus adottságok kiszabadítása és az utcák, terek együttélésének új életre keltése, a megváltozott használat, a pezsgő városi élet jellemzői az immár több évtizedes folyamatot.

Az eltérő építészeti karakterű és változatos szerepű utcák összekötése, szerves, új tengellyé alakítása, magával hozta a felfűzött terek színes lehetőségeinek kibontakoztatását is. A terek egyediségének kiemelését, különleges karakterük érvényesülését, a rendszeren belüli eltérő arculat, és a forgalomcsillapítás során felszabaduló többlet terek révén életre kelt közcélú használatok fokozatos berendezkedése, lassan átbillentette a városi életet, a város működését egy új korszakba.

A projekt megvalósulása után többirányú fellendítő hatás érvényesült a történelmi városmagban. Számos környező közterület is megújult, új funkciókat kapott, miközben a forgalomcsillapítás eredményeként javult a környezetállapot, nőtt a gyalogos és kerékpáros jelenlét. A fejlesztések az ingatlanok felértékelődését és épületfelújításokat is ösztönöztek, a zöldítés révén pedig élhetőbb, klímabarát városi környezet alakult ki. A megújulás nem csupán fizikai értelemben volt érzékelhető, hanem a városi térhasználat szemléletében és gyakorlatában is minőségi elmozdulást eredményezett.

1. ábra

Főutca térrendszere



Forrás: Tervezői konzorcium.

A „Belváros Észak-Déli tengely” kialakításának gondolata régóta foglalkoztatja a várostervezőket, városban gondolkodókat. Podmaniczky Frigyes által felvetett Fő utca ötlete után a 20. század harmincas–negyvenes éveiben átfogó elképzelések láttak napvilágot az északi Belváros szerepének és működésének újragondolásáról (a nagyszabású

„Fórum” kialakítása az Andrássy út torkolatában, Városháza-pályázat stb.), felmerült a „Várostenhely” koncepciója is, amely elegáns városi főútként a Szabadság teret kötötte volna össze a Kálvin térral – hasonlóan jelen terv felvetéséhez. A „Várostenhely”, mint a Belváros Dunával párhuzamos feltárásának nagyvonalú eszköze utoljára 1959-ben bukkant fel Granasztói Pál és Polónyi Károly „Budapest holnap” című könyvében, hogy azután – engedve az egyre erőteljesebb motorizáció térnyerésének – átadja helyét az autó központú fejlesztéseknek. Ezt illusztrálja az új Erzsébet hídhoz csatlakozó nagyszabású gépjárműforgalomra koncentráló fejlesztés a városközponti aluljáró, a 6 sávós Kossuth Lajos utca, melyek évtizedekre szabályosan „kettévágták” a Belvárost.

Városfejlődési és szerkezeti szempontból a „Főutca” nem homogén, több szerkezeti és három fő funkcionális egységből áll. A hat utca, sajátos részei a harmonikus karakterelemek mellett a funkciók, az építészeti jelleg és az épületek közterületi kapcsolódása alapján alapvetően más–más megközelítésmódot igényelnek.

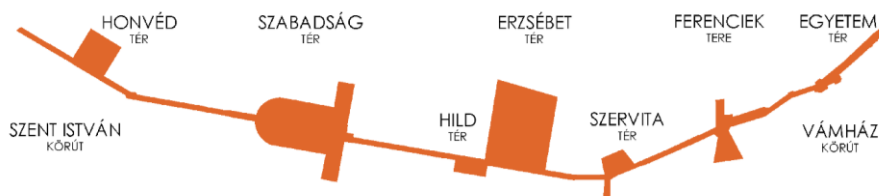
Az egykori városfalon belüli történelmi Belváros a Kálvin tértől a Deák Ferenc utcáig tart. A két eltérő karakterű utca – Kecskeméti és Petőfi Sándor utca – a közbeeső terekkel (Egyetem tér, Ferenciek tere, Szervita tér) együtt a legrégebbi szakasz.

A Főutca Erzsébet és Szabadság tér közötti Lipótvárost szervező szakasza, hálós utca-rendszerében a Bazilika tengelyében futó Zrínyi utca a meghatározó Dunához vezető korzó.

A Szabadság tér és a Szent István körút közötti szakaszt a jellegzetes funkciók tagolják, a kormányzati negyedre és egy sűrű lakóövezetre.

2. ábra

Főutca térrendszere

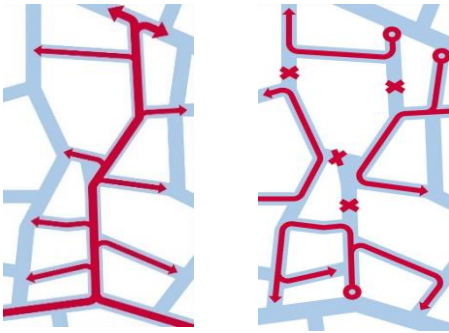


Forrás: Tervezői konzorcium.

Az egyik legfontosabb cél az volt, hogy az itt élők által használható biztonságos szabad terek aránya megváltozzon és ezáltal életminőségük is javuljon, melynek előfeltétele volt, hogy csökkenjen az autóforgalom és a parkolás által elfoglalt terület. A projekt során több utcát gyalogos prioritású övezetté alakítottak, a közlekedési rendet átszervezték és kiemelt figyelmet fordítottak arra, hogy megszűnjön az átmenő forgalom. A fejlesztés során hurokrendszerbe szervezett közlekedéssel sikerült a forgalom nagy részét kiszorítani, ugyanakkor a városrész működése, élıhetősége szempontjából létfontosságú kiszolgáló-, és célforgalom számára a megközelítési lehetőségek megmaradtak.

3. ábra

A hurokos forgalmi rend sémája



4. ábra

Modellváltás ábrája



Forrás: Tervezői konzorcium.

A projekt kiemelkedő eredménye a városhasználatban bekövetkezett szemléletváltás volt. A korábban erősen gépjárműközpontú utcák, terek felületének mintegy 80%-át a közlekedés uralta, a megújítás után kiegyensúlyozottabb, közel 50–50%-os megoszlás jött létre a közlekedési és közösségi, gyalogos, zöld funkciók között. A fejlesztés radikálisan csökkentette a dedikált és kizárólagos rendeltetésű felületeket, helyette olyan *integrált térhasználatot valósított meg*, amely harmonizálja a különböző városi szereplők – vendéglősök, gyalogosok és kerékpárosok, kereskedők és áruszállítók, taxisok, itt lakók és turisták – érdekeit, egy élıhetőbb, együttműködő, lassuló városmiliőt létrehozva.

Nehezen érvényesíthető cél volt a közterek megjelenésének megreformálása: a depimáló, szürke aszfalttenger helyett világos, derűs, új burkolatok, a parkoló autók helyén izgalmas teresedések, modern utcabútorok és berendezések, korszerű világítás és kényelmes pihenőhelyek jelentek meg a város szívében. A *vizuális káosz felszámolása* sok parciális érdeket, „így szottuk” üzemeltetői hozzáállást sértett. E célrendszer eszköze a karakteres, jól felismerhető, egyedi, könnyen beazonosítható, jól tervezett

elemekből felépített, harmonikus arculat, mely segítette feloldani a változással szembeni ellenállást. A közízlésről nem mennék bele hosszabb fejtegetésbe, de volna mit javítani rajta, miközben Pest legöregebb negyedében – a hagyományőrző modernizáció jegyében – egy új arculatú Főutca tette markánsabbá, a változatosan értékes történelmi épületeket.

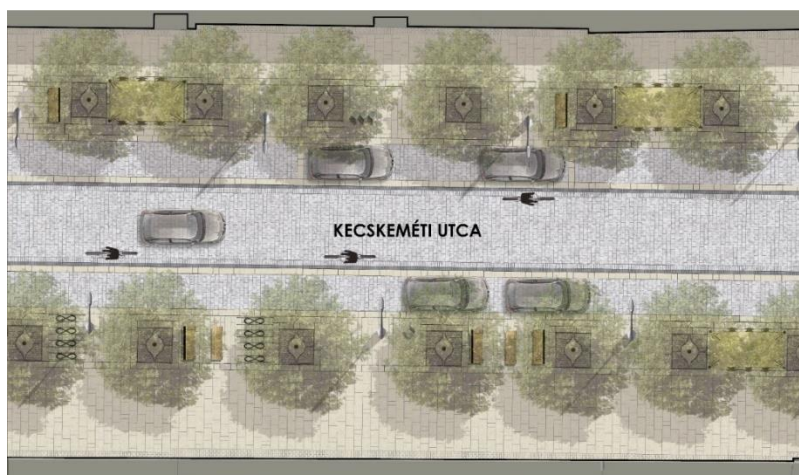
Kiemelt szerepet kapott a fenntarthatóság is: az átalakítás során sok új fát ültettek, szárazon fektetett vízáteresztő burkolatokat alkalmaztak, és modern esővíz-elvezető rendszereket is kiépítettek. A szárazon rakott burkolatok a vízgazdálkodási szerepükön túl, könnyen, szinte hulladékmentesen bonthatók és 100%-ban újra visszaépíthetők.

A tervezők a közterek infrastruktúrájának fejlesztésével arra is törekedtek, hogy a vonzó terek a közösségi és kulturális élet inspiratív színterei lehessenek. A megújult utcák, terek a nyugodtabb életvitelen túl ma már rendszeresen adnak helyet rendezvényeknek, vásároknak, fesztiváloknak, amelyek nemcsak az itt élőket, hanem a turistákat is vonzzák.

A későbbi programmá fejlődő Főutca beruházás több lépcsőben valósult meg, a Főváros és az V. kerület együttműködésén alapult. A kritikus közműveket fővárosi együttműködéssel felújították, utak és járdák alépítményeit, burkolatait kicserélték, a forgalmi rendet újratervezték, és jelentős szerepet kapott a gyalogos felületek és kerékpáros infrastruktúra bővítése is.

5. ábra

Az integrált tér példája a domináns használatok visszafogott jelölése mely teret ad a különböző funkciók térben időben megvalósuló átfedésének



Forrás: Tervezői konzorcium.

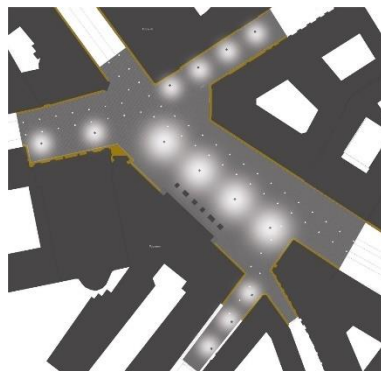
6. ábra

A hagyományörző modernizáció gondolatát kifejező példa, az eltérő stílusú, korú elemek harmóniája



7. ábra

Egyetem tér világítási koncepció

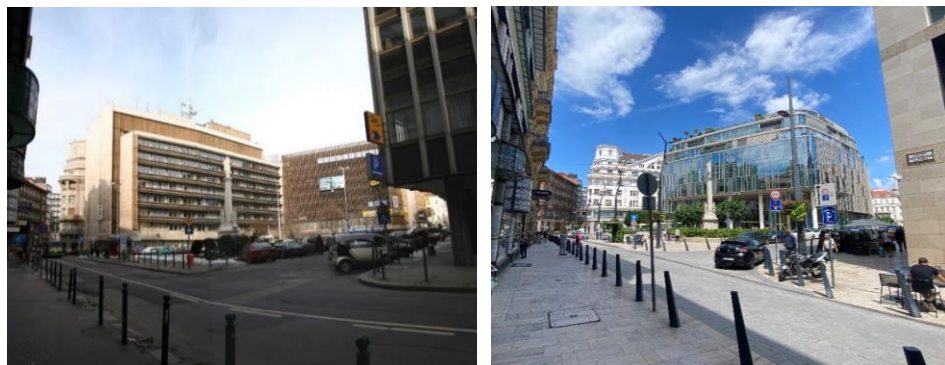


Forrás: Város-Teampannon Kft. saját fényképek (Szántó T.); Tervezői konzorcium.

A projekt az *értékörző modernizáció* elvének érvényesülését messzemenően forszírozta. A fejlesztések úgy valósultak meg, hogy közben tiszteletben tartották a történelmi városszövet karakterét és építészeti örökségét. Az új elemek illeszkednek a meglévő környezetbe, miközben korszerű, a mai használói igényekre reagáló megoldásokat kínálnak. Ez a megközelítés biztosította, hogy a városrész megőrizze egyedi hangulatát, ugyanakkor funkcióiban és esztétikájában is megújuljon.

8. ábra

Szervita tér anno és ma



Forrás: Tervezői konzorcium.

A gyalogos közlekedést is kényelmesebbé, biztonságosabbá tette az, hogy a hagyományos kiemelt szegélyek helyett, ahol feltétlenül szükséges volt, ott alacsony, 2,5 cm járdaszegélyeket alakítottak ki, és a néhány kijelölt gyalogos-átkelőhelyet megtartották. Az egysávos, egyirányú közlekedési rend és a Tempó 30 lehetővé tette *a szereplők együttműködésén alapuló forgalomszabályozást*, így rengeteg lámpa, zebra, tábla vált fölöslegessé és nőtt a közlekedésbiztonság. E sajátos modell evolúciója folyamatos: szemkontaktus, kéz- és fejmozdulatok, grimaszok és mosolyok koordinálják a bizalmon alapuló személyreszabottan biztonságos közlekedést: buszok, városi terepjárások, robogós futárok, szembe kerékpározók, taxik, rendetlenül parkolók, össze-vissza rollezők és a keresztbe-kasul szambázó gyalogosok megférnek egy viszonylag szűk térben.

9. ábra

Az új modell



Forrás: Tervezői konzorcium.

Támogatja ezt a helyszínrajzi rend és a térbeli átláthatóság is, melyet a *10. ábra* jól kifejez. Az egy síkba emelt felületek figyelemfelhívó szerepűek, ki-hogyan-meddig helyezkedhet. Ennek felismerését segítik a burkolatok anyag, szín és méretváltásai is. Ezek nem merev, kizárólagos használatokat jelölő határvonalak – ilyenre nincs elég hely egy középkori utcahálózatban –, sokkal inkább minimalista berendezések, inspiratív designelemek. Az együttműködés és az egymásra figyelés kultúrájának kikövezését is jelenthetik e részletek.

A Fő utca közterületeinek általános felépítése

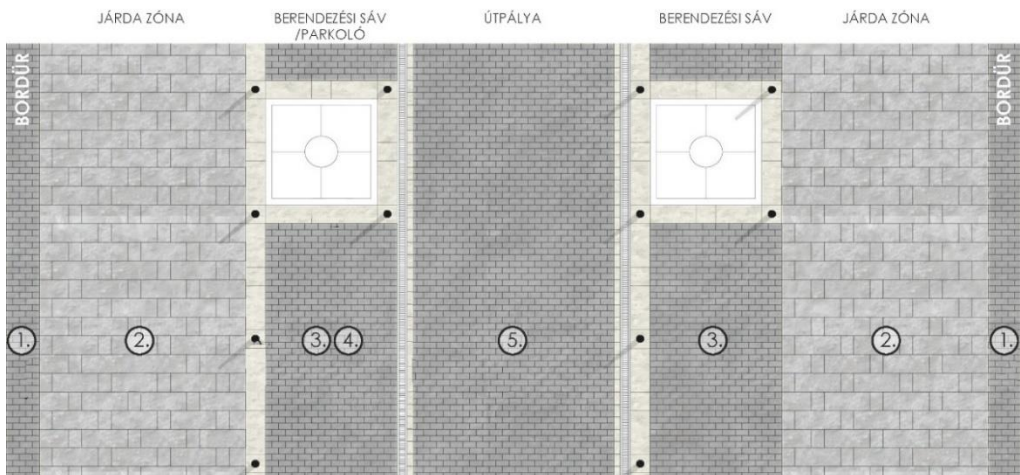
Az egymással átfedően használt térrészek tagolódása:

1. bordúr/épületszegély (a homlokzat és a közterület kapcsolatát biztosító 20–60 cm-es sáv, fő rendeltetése: a tagolt épületrészleteket összehangolja a környezettel)
2. járda (az épületek előtti gyalogos zóna, a közterületi kapcsolatot biztosító, nagy igénybevételű sáv)

3. berendezési sáv – (fasor, teraszok kitelepülése, utcabútorok, reklám- és hirdetőoszlop, telefonfülke, kerékpártárolás, taxipontok, különféle információs rendszerek, zöldkazetták, fák, vízarchitektúra elhelyezésére szolgáló sáv)
4. parkoló- és rakodósáv (lakossági parkolás, kiszolgáló forgalom, kerékpártárolás, taxipontok, rövid idejű parkolás)
5. útpálya (kiszolgáló közösségi és kerékpáros közlekedés).

10. ábra

Általános utcakeresztmetszet



Forrás: Tervezői konzorcium.

A rendszer kiegészítő elemei: raszterek/lapméretek – megtámasztó/elválasztó szerepű szegélyek – információs és közvilágítási rendszer – akadálymentesség eszközei – zöldkazetták – arculati és design elemek (indító kövek, Duna kő, térplasztikák, csobogók, pollerek, kerékpártámaszok, faveremrácsok, padok stb.).

A projekt hatásai

A városrész átalakulása kézzelfogható eredményeket hozott. A belvárosi miliő egyedisége révén is élhetőbbé, szerethetőbbé vált, a városhasználók szívesen töltik idejüket, élnek napi életüket ezekben a terekben. A megújult utcák hangulata, a zöldfelületek és a pihenőhelyek hozzájárultak a közterületek gyors belakásához, ami pozitív hatással van

az üzletek forgalmára is. A környezetminőség ugrásszerű javulásával együtt a letisztult, átlátható kialakításnak köszönhetően a közérzet és a közbiztonság is jelentősen javult.

Az átfogó megújulás érdekében az V. kerület számottevő pályázati forrásokat biztosít a társasházak felújítására, így nemcsak a közterületek, a csatlakozó társasházak is felújításokon estek át. Az érintett területen és környezetében, az átlagos ingatlanár növekedésén felül is jelentős értéknövekedés figyelhető meg, ez is azt támasztja alá, hogy a piac, a befektetők, a lakók, az üzletek által validálva lett a program.

A gazdasági élénkülésen túl turisztikai szempontból is jelentős előrelépés történt. A megújult terek, utcák és paloták látványosak, megközelíthetők, és kisugárzásuk különleges városi miliót hozott létre a modern és történelmi hangulat ötvözésével.

Hosszabb távon a projekt fenntarthatósági példát is mutat: a városi közlekedés és térhasználat emberközpontú átalakítása segít csökkenteni a károsanyag-kibocsátást, a zajszennyezést, és ösztönzi a környezettudatos életmódot. Emellett más fővárosi vagy vidéki városrészek számára is követendő mintát nyújt a „sétáló utca” múlt századi gondolatán túli városmegújítás lehetőségeire.

11. ábra

Integrált tervezés sémája



Forrás: Tervezői konzorcium.

Összegezve Budapest Új Főutcája projekt túlmutat egy egyszerű felújításon: egy olyan komplex városfejlesztési beavatkozás valósult meg, amely a közlekedés, a környezet, a gazdaság és a közösségi élet szempontjait egyaránt figyelembe vette. A megújult belvárosi tengely nemcsak szebb és élhetőbb lett, hanem olyan városi térséggé alakult, amely vonzó városi élettér, sokszínű élmények, összekapcsolódások helyszíne, minden elemével támogatja a városi életet, erősíti a helyi közösségeket.

A megvalósult projekt példát mutat arra, hogy milyen szemlélettel, együttműködésekkel lehet egy európai nagyváros központját a 21. század kihívásainak megfelelően újragondolni. Az *integrált városépítészeti, mérnöki, tájépítészeti és arculati beavatkozások a tervezés interdiszciplináris folyamatában a koordináció magasabb szintjét igénylik* („orchestration”). A sikeres helyek létrehozása egyrészt a minőségi tervezésen („good design”), másrészt a fenntarthatóság szem előtt tartásán, és e kettő kölcsönös egymásra utaltságán múlik.

12. ábra

Berendezési sáv és
a járda zóna átfedése



13. ábra

Indítókő, modern közvilágítás



14. ábra

Történelmi szövet, modern
berendezések és utcabútorok



Forrás: Tervezői konzorcium.

A kiterjesztett főtér – a megújult Vörösmarty tér

A Vörösmarty tér Budapest öt, de megkockáztatható, hogy a három legismertebb terének listáján is kapna helyet, hiszen ennek a térnek az 1980-as évek közepén megvalósult átalakulása, úttörő volt a sétálható belvárosok kialakításában. Ez a mozzanat alapozta meg mai hírnevét mind a fővárosiak, mind a turisták körében, holott a tér már Lipótváros kiépülése idején elnyerte mai geometriáját. A 19. század első felében, néhány évtizedig a tér dél-nyugati oldalán állt a Pesti Városi Német Színház, mely egy tűzvész áldozata lett 1847-ben. A tér kialakítása idején a kulturális élet egyik központja volt Pesten, egy ideig Theater Platz-nak is hívták. A tér neve végül 1874-ben kapta meg a Gizella nevet

Ferenc József lánygyermekének neve után. Vörösmarty Mihály nevét csak az 1920-as évek óta viseli, bár a téren álló márvány szoborcsoport, melynek központi alakja maga a költő, már 1908-ra elkészült.

Ha a talált terek fogalmát szigorúan vesszük, akkor a Vörösmarty tér nem egy talált tér, hiszen nem egy korábbi beépítés helyén jött létre, vagy egy teljesen más funkciójú szabadter alakult át közhasználatúvá. A tér a város tervezett növekedése során, a Hild János féle szerkezetében már térként volt szabályozva. Bár a tér ma ismert geometriája a 19. század első felében még kialakulóban volt, a század közepe óta lezajlott átépítések, beavatkozások, a térarányokon már nem változtattak. A legtöbb változás-átépítés pont azt a tömböt érintette, melyen a német színház tragikus pusztulása végbement. A színház Duna felőli oldalán 1833-ra felépült a Redoute, a korabeli pesti elit kulturális eseményeinek helyszínéül. Az épületet a német színház leégése után két évvel, a Budát elfoglaló Habsburgok szétlótték. Mivel a tömb minkét épülete elpusztult, a színházat pedig nem az eredeti helyén építették újjá, a telek Duna felőli oldalára felépült a ma is látható Pesti Vigadó 1865-re, a tér felé eső telket pedig értékesítették. A színház romjainak elbontása után végül 1873-ra épült fel az elsődlegesen üzletházként működő Haas-palota, melynek felsőbb szintjein bérlakásokat is kialakítottak. Mindkét épület súlyos károkat szenvedett a II. világháború során, és a Haas-palota romjait több év után végül lebontották. A Vigadó épülete viszont megmenekült: műemlékké nyilvánítottak és felújították. A Haas-palota helyén 1971-re épült fel a tízemeletes, szalagablakos, szocialista modern stílusú Országos Rendező Iroda (ORI) székháza. A tér épületeitől méretében és stílusában teljesen különböző, „elízelt palotának” csúfolt modern házat végül 2005-ben bontották el. 2007 óta áll a helyén az üzleteket, irodákat és lakásokat is tartalmazó, üveg-homlokzatú kortárs épület. A tér kezdeti kulturális identitása a Váci utca bevásárló utcává válásával kezdett el átalakulni, és ezzel ráerősítve a tér egyébként is hangsúlyos kereskedelmi-bevásárló funkciójára, az ORI helyére felépült üzlet- és irodaházzal pedig az intézményi funkció is kikerült a térről. Mára a nemzetközi minták hatására a Váci utcával együtt – az Andrássy út mellett – a város első bevásárló tere lett a Vörösmarty tér a Deák Ferenc utcával kiegészítve (15. ábra).

15. ábra

Négy ház ugyanaz a telek: a Pesti Városi Német Színház, a Haas-palota, az Országos Rendező Iroda székháza és a ma is látható üzlet-, iroda- és lakóház



Forrás: <https://dka.oszk.hu/html/kepoldal/index.phtml?id=059699> (Letöltés dátuma: 2025.07.08.)
<https://fortepan.hu/hu/photos/?id=82084> (Letöltés dátuma: 2025.07.08.) <https://fortepan.hu/hu/photos/?id=215341> (Letöltés dátuma: 2025.07.08.) <https://epiteszforum.hu/atoltozo-cserelodo-es-megorzott-orokseg--budapest-modern-epuletei-uj-korukban-es-ma> (Letöltés dátuma: 2025.07.08.)

A délnyugati tömb folyamatos átépítései mellett, történtek még jelentős beavatkozások a tér életében. A tér történetének fontos mozzanata, hogy az 1896-os millennium alkalmából megépült a kisföldalatti vasút, melynek egyik végállomása a Vörösmarty tér lett. Az addigra egyébként is a legfényűzőbb terek egyikévé váló parkosított sétatér nívója ezzel tovább emelkedett. Ebben az időszakban a tér a bérkocsisok állomása volt, a konflisok és a fiákeresek itt várakoztak, hogy fuvarra szólítsák őket. Ennek a történeti kontinuitásnak is köszönhető, hogy a motorizáció megjelenésével – kezdetben szabadon, majd szabályozott módon – gépjárműparkoló lett a tér egy része, mindamellett, hogy buszmegálló és taxiállomás is létesült. Az 1980-as évek elejére annyira tarthatatlanná vált a helyzet, hogy akkoriban példátlan módon megszüntették a gépjárművek behajtását és parkolását a Vörösmarty téren, és díszburkolattal ellátott sétatérre alakították. Ekkor készült az Oroszlános szökőkút is, melynek a hajdani téren álló öntöttvas kandeláber lett a központi eleme. Az intenzív gyalogosforgalom és a rendszeressé váló rendezvények miatt a tér burkolata a 2010-es évekre erősen leromlott, megújítása időszzerűvé vált. A csillag szerkezetű térről, annak 2019-ben lezajlott megújításáig, a befutó utcák közül négy irányba folytatódott a gyalogos térrendszer. Ezek közül a Váci és Vigadó utcák, valamint a Deák Ferenc utca Bécsi utcáig tartó szakasza, már az 1980-as évek közepe óta része volt a gyalogos hálózatnak, a Dorottya és Deák Ferenc utca (Bécsi utca – Deák tér közötti szakasza) pedig a megújításuk után csatlakozott hozzá a 2000-es évek végére (16. ábra).

16. ábra

A bérkocsisok tereként az 1890-es években, a személyautók tereként az 1960-as években és a gyalogosok tereként az 1980-as években



Forrás: https://old-time-budapest.blogspot.com/2013/01/vorosmarty-square-1890_30.html (Letöltés dátuma: 2025.07.08.) http://www.oroshaza.egyor.hu/sites/default/files/styles/wide/public/images/2010/budapest-vorosmarty-ter-60-as_3.jpg?itok=vrrvUFck (Letöltés dátuma: 2025.07.08.) <https://fortepan.hu/hu/photos/?id=76081> (Letöltés dátuma: 2025.07.08.)

Ami az ekkori megújításokból kimaradt, az a tér újragondolásának részeként készült el tíz évvel utána, a hálózatoság erősítése és a téri jelleg kiterjesztése érdekében. Az egyik a Deák Ferenc utca folytatásának kifuttatása a Duna irányába, csatlakozva a Vigadó térhez, a másik pedig a Harmincad utcának a térhez való hozzákapcsolása, mely addig parkolóként működött. A Vörösmarty térrel párhuzamosan a József nádor tér megújítása is lezajlott, így a Harmincad utca a korábbi periférikus helyzetéből rövid idő alatt egy fontos átmeneti térré vált, mely a térrendszer újragondolásának részeként egy hangsúlyos elemmel is kiegészült. A Harmincad utca melléktérre válása volt az egyik meghatározó mozzanata az egész terület megújításnak. A Harmincad utca és a Deák Ferenc utca hiányzó szakaszának integrációja mellett, a Vigadó utca és a Deák Ferenc utca Bécsi utcáig tartó, térhez kapcsolt gyalogos terei is új arculatot kaptak, hogy a megújult térrel és a Deák Ferenc utca Fashion Street részével egyaránt létrejöjjön, a térfolytonosság és a városképi összhang.

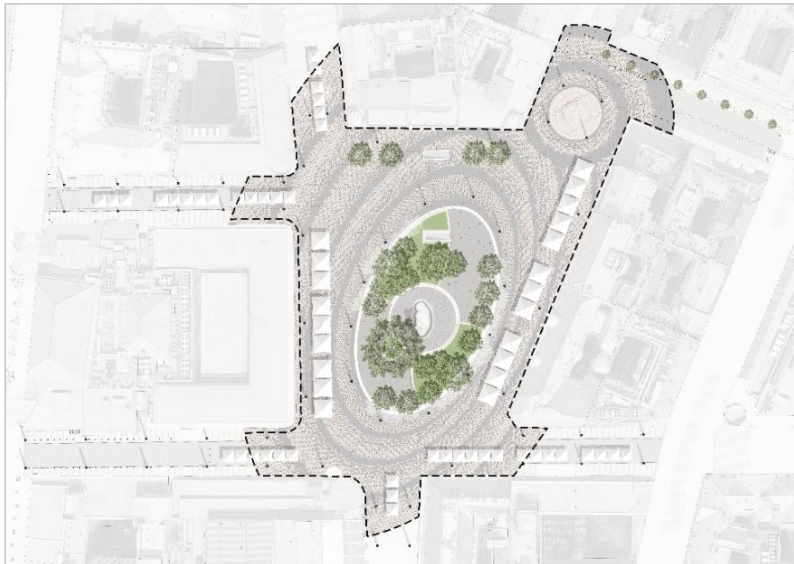
A megújításig a tér a belvárosi gyalogos tengely lezáró pontjaként funkcionált. Ahogy a Dunával párhuzamosan futó Váci utca déli szakaszának déli végpontja a Nagyvásárcsarnok, úgy volt az északi szakasz északi végpontjaként definiálva a Vörösmarty tér. A térre összesen hat utca és a József nádor tér déli sarka csatlakozik be, melyek mindegyike sétálóutcává, vagy gyalogos elsőbbségű térré változott a felújítás végére.

Az új arculatot és szerepeket kapott közterületek révén a tér végállomás szerepe is megváltozott. A terminusból tranzit térré változó Vörösmarty tér, a gyalogos forgalmat már nemcsak begyűjti, hanem tovább is tudja vezetni a Harmincad utcai térrészen keresztül a József nádor tér, illetve az Erzsébet tér irányába, továbbá a már sétálóutcaként működő Dorottya utcával való integráció még hangsúlyosabbá vált. Ehhez az új átmenő funkcióhoz illeszkedő, de a rendezvénytér funkcióját is megőrző téképítészeti beavatkozásra volt szükség.

A tér központi eleme a Vörösmarty Mihály-emlékmű, mely a tér koncepciójának egyik kiinduló pontjaként szolgált. A tér főlé magasodó carrarai márvány alkotás a tér központi látványeleme, mely a térszervezés origója is egyben. A tér kompozíciója a szoborra szervezeten két, egymástól markánsan eltérő részből áll: az ellipszis alakú belső térmagból a szoborral, és az azt körülölelő sokfunkciós sáv mintázatú térrészből, mely az épületek lábazatáig tart. A *térmag* a megállást, nézelődést, pihenést, tér- és városélményt biztosítja, a *gyűrű* az átmeneti funkciók helye, mint a találkozások és az üldögélés, a tágas *oldalterek* pedig a sétalókat, átközlekedőket fogadják, valamint a rendezett kitelepülések és rendezvények helyszíne is egyben (17. ábra).

17. ábra

A Vörösmarty tér megújításának koncepció helyszínrajza



Forrás: Város-Teampannon Kft. saját szerkesztés (Koszorú L., Tornai M., Marosi P.)

A térmag ellipszis *gyűrűjének* megformálásával, egy integrált „térépítészeti-tárgy-együttes” jött létre, mely eltérő használatok egyidejű működését biztosítja mindamellett, hogy azon belül növekedett a zöldfelület és gyarapodott a talajkapcsolatos fák száma is. A hangsúlyos fehér mészkő ellipszis vonala egy vizuális határ, ami egyszerre folyóka, ülőfelület, támfal és a növénykazetta szegélye is. Erre szerveződik továbbá a klimatizáló párasítás, a tér megvilágítása, valamint a csapadékvizek elvezetését biztosító lejtésrendszer is. A *térmag* két része a kiemelt ültőtámfallal határolt átmeneti tér, mely a belső térmag bejáratí irányait is meghatározza, illetve a szobor közvetlen környezetének kör alakú tere. Az ellipszisen belüli térrészekben egyedi, ötszög alakú andezit lapburkolat épült hálós rakásmintában, a kör középpontjában az emlékművel. A tér magjának megnyitása a főirányokban szabad átjárást tesz lehetővé, miközben a zöldfelületeket a korábbinál nagyobb összefüggő foltba szervezi. Az átmeneti térrészekbe ültetett fák egyedi tervezésű, bronzbevonatú faveremrácsokat kaptak. Egyes burkolati elemek oldalain lévő bronz betétek a faveremrácsok és a párasító berendezés fedeleinek anyaghasználatát követik (18. ábra).

18. ábra

A térmag madártávlati fényképe az átadást követően

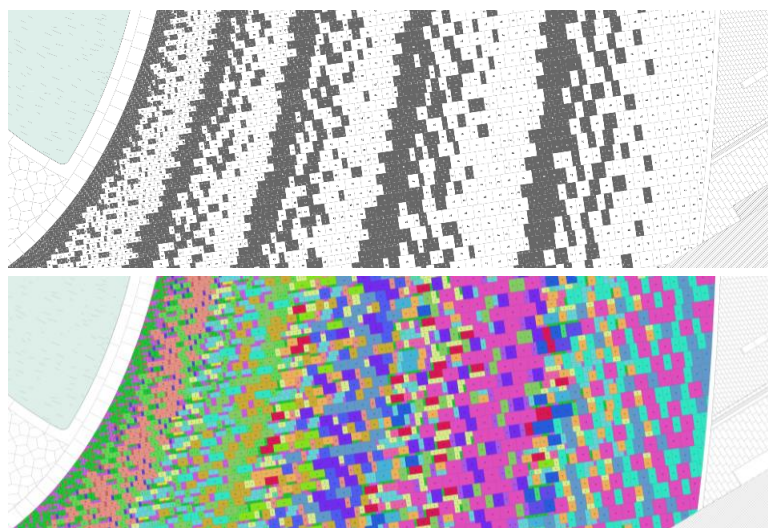


Forrás: Város-Teampannon Kft. saját fényképek (Mártonffy G.)

A térmag adottságainak figyelembevételével született meg a külső sávos térrész burkolati rendszere, mely egyszerre képvisel egy oldott, mozgalmas megjelenést úgy, hogy részleteiben továbbra is szabályos, ortogonális felépítés jellemzi. Az *oldalterek* burkolatrendszerének fókuszában a belső oázis áll, melyre szerveződve épül fel a burkolat öt sötét és öt világos ellipszisgyűrűből álló struktúrája. Az ellipszispárok belülről kifelé haladva növekednek, és minden keskenyebb sötét mezőt egy szélesebb világos mező követ, melyen a sötét mező pixelesen „széthullik”. Minden ellipszismezőnek egyedi, ismétlődő rakásmódja van, tehát összesen tíz különböző féle rakásminta jelenik meg a gyűrűkben. A legbelső, sötét ellipszismezőtől kezdve a legkülső, ötödik, világos mezőig folyamatosan növekednek a kövek méretei. Az ellipszisek kialakításához 16 különböző méretű köre volt szükség, melyekből összesen több, mint 56 ezer darab épült be. A Vörösmarty szobor körüli ellipszisekhez hasonlóan épült fel az Oroszlános kút körüli burkolati rendszer is, ahol az ellipszisekkel összemetsződő három sötét és két világos kör alakú mező jött létre (19. ábra).

19. ábra

Az ellipszisgyűrűk struktúrájának részlete (burkolatminta felül, konszignáció alul)



Forrás: Város-Teampannon Kft. saját szerkesztés (Koszorú L., Tokai G., Marosi P.)

Az térmagot és az Oroszlános kút egyedi tervezésű, ledes közvilágítási oszlop világítja meg, melyek kiosztása illeszkedik az elliptikus, valamint a gyűrűs burkolati rendszerhez. A tér vízelvezetését egyedi tervezésű, mészkő fedköves folyókarendszer oldja meg, mely a sávos burkolatrendszer kezdővonalát adja. A rendszer lényege az

ellipszis alakú térmagot körülvevő folyóka, melyhez a lejtés úgy lett megtervezve, hogy a tér felületének legnagyobb részéről össze tudja gyűjteni a lehullott csapadékot. Az Oroszlános kút emelvénye körül hasonló elv szerint, de kisebb kapacitású körbefutó folyóka épült. A mikroklíma javítása érdekében a csapadékvíz elvezető rendszer mentén, felszín alá süllyesztett párasító fűvóka hálózat épült. Az ellipszis ívén futó, szakaszos kialakítás észrevétlenül foglalja magába a fűvókákat, melyek a nyári melegben ködfelhőbe borítják a térmag környezetét (20. ábra).

20. ábra

Átadás utáni fénykép az áramló burkolati struktúráról, illetve a térmag határát adó mészkő fedköves folyókarendszerről



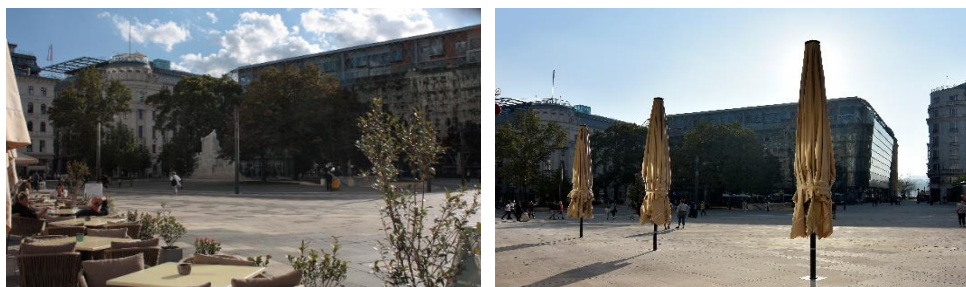
Forrás: Város-Teampannon Kft. saját fényképek (Szántó T., Marosi P.)

A téren koncentrálódó gyalogos forgalom, illetve a gyakori rendezvények, vásárok miatt a megújítás során kiemelt helyen szerepelt a teraszos kitelepülésekkel kapcsolatos feladatok megoldása. Ide tartozik, hogy a teraszok csak a szabályozás által meghatározott területre települjenek ki, a megújult tér arculatához és presztízséhez illeszkedő berendezéseket, napernyőket használjanak, illetve, hogy az árnyékoló berendezések biztonságosan, akadálymentes módon legyenek rögzíthetők. A megoldás egy olyan egyedi tervezésű, burkolat alá bekészített csatlakozó-rögzítő szerkezet lett, mely állandó jelleggel telepített, a különböző erőhatásokra szerkezetileg méretezett és elektromos ellátást is biztosít. A szerkezetek tervezett elhelyezése meghatározza a kitelepülés elhelyezhetőségét, és lehetőséget teremt a napernyők harmonikus, rendezett megjelenésére, a zavaró vezetékek elhagyására. A burkolat alatti beton alapozásra támaszkodó szerkezetek egy sorba kerültek beépítésre, végig a tér keleti és dél-nyugati térfala mentén, valamint a Vigadó és Deák Ferenc utca megújult részein. A rögzítő szerkezetek a téren egymástól 6 méterenként lettek telepítve, ami legfeljebb 6x6 m-es napernyők fogadását teszi lehetővé. Az utcákban a rögzítők telepítési távolsága 4 méterben lett meghatározva, ide

legfeljebb 4x4 m-es napernyők helyezhetők el. A szerkezetek használaton kívüli időszakban, vagy rendezvények idején egy csúszásmentes felületű, rozsdamentes takarólemezzel kerülnek lefedésre, melyek a burkolat szintjében rögzíthetők (21. ábra).

21. ábra

Teraszos kitelepülés a tér oldalában, illetve összezsukott napernyők a rögzítőkbe illesztve



Forrás: Város-Teampannon Kft. saját fényképek (Szántó T.)

Ezzel a megújítás léptékéhez képest apró, de annál fontosabb megoldással a kitelepülések elhelyezésre, rendezettsége, szabályozottá és biztosítottá vált a tér környezetében. A szerkezet elsőként a Vörösmarty téren épült be, de azóta – a hely adottságaihoz igazítva – a Podmaniczky téren, a Duna utcában és a W Hotel előterében is adaptálásra került ez a megoldás.

A tér megújítása során a – korábban észak felé zárt – közterületet új pozícióba emelve, kibontásra kerültek az addig feltáratlan szerepei. Az alapsík mintázata nemcsak tágitotta és átláthatóvá tette a teret, de egy rendszerbe is szervezte a betorkolló utcákkal. A Vörösmarty emlékmű környezetének kibővítésével egy új gyalogos tengely is megnyílt a József nádor tér felé, így a változatos belvárosi térszövet folyamatossága már új dimenziókban érvényesül. Az elmozdított Oroszlános kút a Vörösmarty emlékmű ellenpontja lett azzal, hogy kikerült a tér hangsúlytalan pozíciójából, ugyanakkor egy összekapcsoló szerepet is kapott azáltal, hogy a József nádor tér és az Erzsébet tér felé átvető irányt kijelölte. A funkcionális elrendezés megújítása egyszerre szolgálja a pihenés-rekreáció, a sétálás-nézelődés és a vendéglátó teraszok miatt érkezőket, mindamellett az évente megrendezésre kerülő 3–4 nagyobb rendezvény számára is elegendő szabadtér áll rendelkezésre, mialatt az állandó funkciók, mint a kisföldalatti, vagy az épületek megközelítése elegánsan biztosított marad.

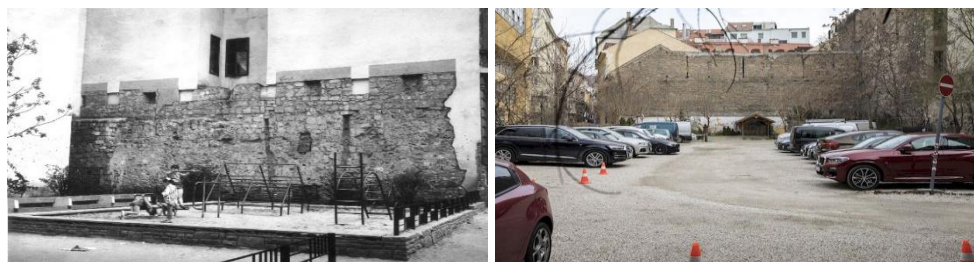
Egy régóta várt tér – a Bástya park

A háború vagy egy félbemaradt ingatlanfejlesztés lenyomatai a városokon a *foghíjtelkek*, melyek beépítéséért egy prosperáló gazdasági helyzetben – egy nem túl szigorú szabályozás mellett – versenyszituáció is létrejöhet. Ezek a már kialakult városi szövetben helyezkednek el, ezáltal az oda épült új ház, egyszerre biztosítja a beköltözők számára a közlekedés és szolgáltatások szempontjából egyaránt kedvező lokációt, az új építés és új technológiák miatt pedig a korszerű, gazdaságos, fenntartható, kényelmes környezetet. Ezekkel a jellemzőkkel építeni és értékesíteni szándékozó fejlesztőkkel versenyezve kell a közösségi érdeket érvényesítve új zöld, szabadtereket létrehozni a még üresen álló telkeken. Fontos itt megjegyezni, hogy nem minden foghíjtelek alkalmas arra, hogy egy terület térhálózatahoz szervesen csatlakozzon, hiszen ezek a foghíjak a városszövet megbolygatása révén jöttek létre, fekvésük, a telek geometriája, a környező beépítés intenzitása mind–mind adottságként kezelendő. A három oldalról tűzfalakkal körülvett foghíjtelkek, például ritkábban tudnak szervesen kapcsolódni a közterületekhez. A városszövetbe könnyebben integrálható egy olyan foghíjtelek, ami sarki pozícióban van, ráadásul nem is egy, de több, egymás mellett álló üres telek alkotja. A Bástya utca és Veres Pálné utca sarkán létesült közpark, pont egy ilyen helyzetű foghíjtelken valósult meg, mely a viszonylag kevés zöldfelülettel rendelkező V. kerület számára egyértelmű sikertörténetnek tekinthető.

A terület már a középkor óta a várostest részét képezte, mely a terület mentén létesült erődítés következtében a védett oldalra került. A középkori városfal építését a 15. század második felére, Hunyadi Mátyás uralkodásának idejére teszik, viszont annak pontos, korabeli megjelenése nem ismert. A fal a török hódoltság után elveszítette védelmi funkcióját, de a város mérete csak a 18. század végére érte el azt a szintet, hogy a fal már akadályt jelentett a növekedésben. Ekkor utcákat nyitottak a falon keresztül, valamint elbontásra kerültek a kaputornyok és körbástyák is. Azok a falszakaszok viszont, melyeket „körbenőtt” a város, a mai napig megtalálhatók az épületek falazatában. 1973-ig csak a Bástya utca 1. számú telek volt üres, a Bástya utca 3., 5., 9. és 11. számú telken álló házakat ugyanis ebben az évben bontották el, s csak a Bástya utca 7. számú ház maradt meg, melynek elbontása 2002-re történt meg. A foghíjtelekre kerületi sport és szabadidőközpontot, szállodát és rendezett felszínű mélygarázst is terveztek, de egyik sem épült fel. Amíg magántulajdonban volt, addig ideiglenes játszótér volt rajta, később murvás parkolóként funkcionált. A terület végül annak köszönhetően menekült meg a beépítéstől, hogy Belváros-Lipótváros Önkormányzata közérdekű célra kisajátította 2019-ben (22. ábra).

22. ábra

A tér két korábbi arca: játszótér az 1970-es években és murvás parkoló a 2010-es években



Forrás: <https://fortepan.hu/hu/photos/?id=141220> (Letöltés dátuma: 2025.07.08.) <https://magyarnarancs.hu/belpol/bastyia-utcai-abszurd-foghijtelekre-zsufoltak-a-gyerekek-mialatt-a-jordan-szallodakiraly-es-a-belvaros-szotpereli-egymast-118466> (Letöltés dátuma: 2025.07.08.)

A terület kisajátításával – elejét véve a telekre irányuló ingatlanfejlesztői szándéknak – megnyílt az út egy olyan közpark létrehozására, mely szervesen tud integrálódni a következőt megújuló belvárosi térhálózatba. A park kialakítása, melynél előírás volt a minimum 50%-os zöldfelületi arány, végül egy komplex városfejlesztési projektté vált, melyben nemcsak a Bástya utcai foghíj, de a határoló tűzfal, a Bástya utcai sétány, a Veres Pálné utca kapcsolódó – korábbi felújításból kimaradt – szakasza, valamint a Veres Pálné utca 44. számú épület földszinti és pincésinti terei is megújultak. A terület mellett, hogy a budapesti UNESCO világörökségi terület védőövezetének része, teljes kiterjedésében kiemelt régészeti lelőhelyként van nyilvántartva. A park tervezését megelőzően részletes régészeti feltárás zajlott az összevont Bástya utca 1–11. számú foghíjtelek még meg nem kutatott részein, mely alapjául szolgált a tervezett szabadtéri funkciók térben való elhelyezésének. A hely múltja miatt a park egyik alappillére a történelmi és régészeti értékek bemutatása, mely a tájépítészeti mellett építészeti-kiállítási elemek szintjén is megjelenik. A tér díszlete lett a környék meghatározó várostörténeti és kulturális értéke, a középkori pesti városfal leghosszabb egybefüggően látható szakasza, mely a Várház körút 8–10–12. számú házak hátsó tűzfalába beépülve emelkedik a park elemei fölé.

A Bástya utca 1–11. telek és Bástya sétány együttese lett a Bástya park, melyben az épített elemek harmonikus egységet alkotnak a hagyományos és kísérletező zöldfelületi elemekkel, illetve a kékinfrastruktúra felszíni és felszín alatti berendezéseivel. A parki elemek közül a terepszint alatti városfal történeti galéria, a szabadtéri városfal bemutató tér, a városfalsétány, a zöldfalként hasznosuló tűzfal, a korabeli használatot megidéző

gyilokjáró, illetve a kilátópont és kapuépítmény mind a középkori városfalra szervezett elemek (23. ábra).

23. ábra

A Bástya park tájépítészeti helyszínrajza a főbb parki elemek megnevezésével



Forrás: Város-Teampannon Kft. saját szerkesztés (Koszorú L., Ulbert Dzs.).

A főbejárat hangsúlyozása és a *kilátóterasz* megvalósítása érdekében a *gyilokjáróra* vezető egyik lépcsővel összevontan készült el a *kapuépítmény*. A kerítéssel körbekerített, éjszakára zárható parknak összesen három bejárta van. A főbejáraton belépve indul park fő tengelyét adó, elemes mészkő burkolatú *átlós sétány* a pihenőtér irányába, illetve a szórt burkolatú *városfal sétány* a mellette elhelyezett finombeton hullámpadokkal. A sétányon haladva *városfal bemutató tér* érhető el, mely a szabadterek rendszerében a legmélyebben fekvő (-2,1 m) terület. Innen a középkori Pest utcáinak járószintjéről is megtekinthető a teljes hosszában restaurált városfal, illetve a *történeti galéria és komfortpont* bejárata is innen nyílik, ahol éjjel-nappali portaszolgálat is működik. A le-süllyesztett térben térképes információs tábla segíti a tájékozódást, a park szintjére pedig a gumiburkolatú, lépcsős játékos tér vezet vissza. A játékos teret és a pihenőteret egy szintén gumiburkolatú, enyhén lejtő *szerpentin sétány* köti össze, melynek töréspontjaiba beton ülőbútorok kerültek.

A park saját, évszakonként változó nyitvatartással rendelkezik, de a Bástya utca folytatásában lévő, újrafelhasznált mészkő burkolatú sétány, éjjel-nappal használható gyalogos átközelkedésre, mely mentén zöldfelületek, különböző ülőfelületek és kerékpártárolási lehetőség is biztosított (24. ábra).

24. ábra

A park sétányai az átlós sétány, a szerpentin sétány, a városfal sétány, valamint a Bástya sétány



Forrás: Város-Teampannon Kft. saját fényképek (Gulyás A.)

A park sarokhelyzetébe épült fel az a többszintes területhasználatot lehetővé tevő építmény, melynek félig földbe süllyesztett pinceszintjén mosdó, pelenkázó és biztonsági helyiséggel ellátott interaktív *kiállító- és bemutatótér* kapott helyet, földszintjén egy újrashasznosított gumiburkolatú fedett-nyitott, napvitorlával árnyékolt *játszótér* épült, melyhez az emeleten egy labdajátékokra szolgáló „*ketrecpálya*” kapcsolódik. A háromszintes építmény szerkezetét helyben öntött vasbeton falak és pillérek alkotják, homlokzata előregyártott, finombeton panelekből épült. Bejárata mellett két oldalon üvegfal épült, mely nemcsak a természetes fény bejutását segíti, de bentről a városfal feltárulásában is szerepet játszik. A történeti galéria és komfortpont tereinek fűtése levegőhőszivattyúval történik, akadálymentes megközelítését lift biztosítja, melynek felszíni bejárata a játszótér felől érhető el. A sportpálya lépcsője adja a gyilokjáró másik megközelítési irányát, mely egyben a csúszdás játszóeszköz feljárója is. Bár régészeti rekonstrukciók utalnak a lehetséges kialakítás változataira, a források nem adnak teljes bizonyosságot a gyilokjáró szerkezetéről, megjelenéséről, ezért a megvalósult rekonstrukció konzolos szerkezettel, a korabelitől megkülönböztethető kortárs anyaghasználattal, de arányaiban a középkori jelleget megidéző módon készült el. A gyilokjáró konzolaira horganyozott acél járórács került, a mellvéd üvegtábláit egy rozsdamentes acél kapaszkodó merevíti, melynek alsó sávjába vonalmenti világítás épült. A gyilokjáró konzol

hosszanti acélgerendájába szintén világítótestek épültek, melyek a városfal sétány megvilágítását biztosítják. A park megvilágítása az átlós sétány mentén telepített kandaláberekkel biztosított, de a bejárati kapuépítménynek, az esőkert beton támfalának, a lépcsős tér korlátjainak és a pergolának is saját, rejtett világítása van (25. ábra).

25. ábra

A többszintes területhasználatot lehetővé tevő építmény és a hozzá csatlakozó gyilokjáró

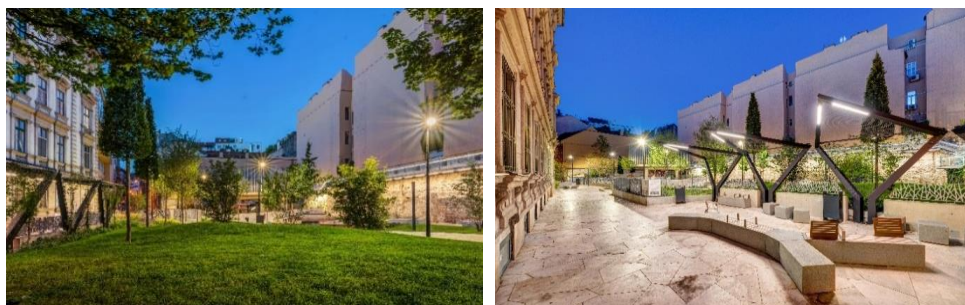


Forrás: Város-Teampannon Kft. saját fényképek (Gulyás A.)

A sokszínű zöldfelületet hullámzó gyepfelületek, évelők, talajtakaró cserjék, valamint lombos fák együttese alkotják, melyek jobb élettere érdekében a régészeti feltárást követően, teljes talajcserére is szükség volt. A lehető legnagyobb mértékű zöldfelület-növelés és a tér átszellőzésének biztosítása érdekében 23 db árnyékot nyújtó, de laza ágrendszerű fa és bokorfa lett telepítve a Bástya parkba (ebből 3 db nagyméretű 20–30 éves). További 7 db sorfa került a Veres Pálné utcába, melyek azonos fajúak az utcában lévő fasort alkotó egyedekkel. A Bástya sétányra 4 db planténeres bokorfa is kihelyezésre került, a kiemelt növénykazettákban virágos évelők kaptak helyet. A kísérletező zöldfelületi megoldások mindegyike egy-egy épített, vagy szerkezeti elemhez kapcsolódik, hogy a zöldfelületi borítottság minél több felületre terjedhessen ki. Az egyedi tervezésű, konzolos szerkezetű *pergola* tövébe kúszó- és futónövények kerültek, melyek a szerkezetre felkapaszkodva árnyékot biztosítanak, az alatta lévő pihenőhelyen tartózkodók számára. A pergola konzolaiba épített lámpatestek a közvilágítás részét képezik, mely a projekt során kapott hitelesítéssel bárhol felhasználható terméké vált. Intenzív *zöldtető* létesült az építmény földbe süllyesztett szintjének födémjén, a park kukatároló építményének tetejére pedig egy extenzív zöldtető került (26. ábra).

26. ábra

A park hullámzó zöldfelületei változatos faállománnyal,
valamint a pergola szürkületkor



Forrás: Város-Teampannon Kft. saját fényképek (Gulyás A.)

A Gellért-hegy irányába kilátópontként is működő kapuépítmény külső felületeit acélhálóra futtatott növények adják, melyek közül az emeleten lévők növényládába kerültek elültetésre. A parkot övező, hőszigetelt tűzfalakon lévő, feszített acélhuzal szerkezetű *zöldfalak növényállománya* a légudvarok aljába telepített növényládákból fut fel, melyekkel 600 m² zöldfelület többlet érhető el. A kilátópont mögötti lépcsős rácsfelület az úgynevezett *járható kert*, amely kísérlet egy olyan „lebegő” burkolati rendszer kialakítására, mely alá árnyéktűrő növényállomány ültethető. A párolgó felületek, illetve a biodiverzitás növelését egyaránt szolgálja a tágtűrűsű fajták alkotta *esőkert*, amely a csapadékvizek helyben tartását, párologtatását, lassú elszivárogtatását segíti a szivacsváros elvét alkalmazva. A kék szemlélet jegyében a kedvező mikroklímához a különböző zöldfelületek mellett több párasító oszlop, valamint egy csobogó is hozzájárul. A kékinfrastruktúra elemek a terület mikroklimatikus viszonyaira is kedvező hatással vannak, mely az egyre melegebb és szárazabb nyarak miatt kiemelt figyelmet érdemel. A park területére lehulló összes csapadékvíz helyben marad azáltal, hogy a térburkolatok és rétegrendjeik vízáteresztőek, valamint mindegyik a zöldfelületek irányába lejt. Ha szükséges, akkor a területen létesített fűrt talajvíz kútból biztosítható az öntözővíz pótlása (27. ábra).

27. ábra

Évelő kiültetés a kerítés mellett, valamint az egyik páraoszlop a szerpentin sétánynál



Forrás: Város-Teampannon Kft. saját fényképek (Gulyás A.)

A déli Belváros térhálózatába szervesen illeszkedő, a Veres Pálné utca megjelenésére is reflektáló, de a korábban már létrehozott Bástyai sétány arculatát szintén megőrző és továbbörökítő módon került beillesztésre a Bástyai park a történelmi városszövetbe. A mindössze 1728 m²-es közpark egy multifunkciós városi térré alakult kiegészülve a Bástyai sétány 575 m²-es szakaszával, illetve a Veres Pálné utca Szarka utca – Vármű körút közötti 1140 m²-es szakaszával. A három részből létrejött téregyüttes megalkotása – vagy nevezzük megtalálása – a terület megújításának utolsó kirakós-eleme volt, mellyel az addig a pontig már megújult Só utca, Veres Pálné utca és Bástyai utca térépítészeti összekapcsolása is létrejött. A terület átfogó felújítása azonnal olyan hatást kelt a használók körében, mintha mindig is így nézett volna ki. Egyből a környezetének integráns részévé vált, amit a környékre beköltöző új földszinti funkciók is megerősítenek. Könnyen meg lehet feledkezni a repedezett aszfalt burkolatú járdákról, a kátyús útfelületekről, a töredezett, kiemelt szegélyekről, vagy az egymást érő parkoló autók soráról. Kijelenthető, hogy az évszázados múlttal rendelkező területből a mai kor ökológikus és fenntarthatósági szemléleteit adaptálva egy olyan multifunkcionális közpark jött létre, mely minden korosztályt meg tud szólítani valamely elemével. A tájépítészeti megoldás a tervezési program sokszínűségét követi mind funkcionálisan, mind formailag egy gazdag, sokszínű világot teremtve, melyben eggyé válik a múlt és a jelen, a játék és a tudásszerzés lehetősége, a pihenés és az aktív kapcsolódás.

Irodalom

Város-Teampannon Kft. Városepítészeti tanulmányterv és térépítészeti kiviteli tervdokumentáció. Kézirat.

Ráday M. (2013): Budapesti utcanevek A–Z. Corvina.

Internetes források

Budapestcity.org. *Eltűnt épületek – Harmincadhivatal*. Letöltés ideje: 2025. július 8. <https://budapestcity.org/egyeb/eltunt-epuletek/Harmincadhivatal/index.html>

Egykor.hu. *Budapest V. kerület – Haas-palota*. Letöltés ideje: 2025. július 8. <https://egykor.hu/budapest-v--kerulet/haas-palota/487>

Egykor.hu. *Budapest V. kerület – Redoute*. Letöltés ideje: 2025. július 8. <https://egykor.hu/budapest-v-kerulet/redoute/1361>

Építészforum. *Budapest ki nem mondott főtere – A Vörösmarty tér története*. Letöltés ideje: 2025. július 8. <https://epiteszforum.hu/budapest-ki-nem-mondott-fotere-a-vorosmarty-ter-tortenete>

Építészforum. *Pesti gömböc a Vigadó hátán*. Letöltés ideje: 2025. július 8. <https://epiteszforum.hu/pesti-gomboc-a-vigado-hatan>

PestBuda. (2017. szeptember 22.): *Pest városfalai – Az eltűnt kövek nyomában*. Letöltés ideje: 2025. július 8. https://pestbuda.hu/cikk/20170922_pest_varosfalai_az_eltunt_kovek_nyomaban

PestBuda. (2018. május 25.): *Márványba rejtett Máriás – 110 éves a Vörösmarty-szobor*. Letöltés ideje: 2025. július 8. https://pestbuda.hu/cikk/20180525_marvanyba_rejtett_marias_110_eves_a_vorosmarty_szobor

PestBuda. (2018. augusztus 6.): *A Német Színháztól a luxusáruházig – A Vörösmarty tér története*. Letöltés ideje: 2025. július 8. https://pestbuda.hu/cikk/20180806_a_nemet_szinhasztol_a_luxus_aruhazig_a_vorosmarty_ter-tortenete

PestBuda. (2023. január 17.): *Az eltűnt Redoute nyomában – Pest első Vigadója csupán 16 évig létezett*. Letöltés ideje: 2025. július 8. https://pestbuda.hu/cikk/20230117_az_eltunt_redoute_nyomaban_pest_elso_vigadoja_csupan_16_evig_letezett

PestBuda. *Redoute – Cikkek és írások*. Letöltés ideje: 2025. július 8. <https://pestbuda.hu/tag/redoute>

Varlexikon. *Pest városfalak*. Letöltés ideje: 2025. július 8. <https://varlexikon.hu/pest-varosfalak>

A projektekben résztvevő partnerek listája: 2FY Kft, Bánáti + Hartvig Építész Iroda Kft, CAN Architects, Főmterv Zrt, Hofeka Kft, Jasima Kft, Kenese Mérnöki Iroda Kft, KÉSZ Tervező Kft, Közlekedés Kft, M-Teampannon Kft, Objekt Kft, Orlai és Társa Bt, Pagony Kft, Palatium Stúdió Kft, s73 Kft, Stokplan Kft, Technoconsult Kft, Üveges Péter, ZDA-Zoboki Építésziroda Kft.