

# A BELVÁROS FELŐL BUDAPEST KÖZEPPONTJÁHOZ VEZETŐ ÚTVONAL

## KÖBÁNYAI ÚT: MEGÁLLAPÍTÁSOK ÉS STRATÉGIAI ELEMEK<sup>1</sup>

Fleischer Tamás

### MEGÁLLAPÍTÁSOK<sup>2</sup>

Kőbánya **mindig élen járó, "húzó" ágazatok felé** fejlődött, specializálódott, térben koncentrált az adott ágazatot. (*kőfejtés* az építési boom idején, *sertéshizlalók* a betelepülési boom idején, *nehézgépipar* az iparosítás időszakában és *nemzetközi kereskedelem* a globális piacgazdaságban.) Ugyanakkor ez az "élen járás" egyúttal mindig kellemetlen mellékhatásokat is koncentrált a térségbe, zajos, büdös, egészségtelen, veszélyes, illegális stb. tevékenységeket.

Hasonlóképpen általánosítható, hogy Kőbánya **migrációs zsilipként** fogadta be a különböző tevékenységeket elvégezni hajlandó bevándorlókat: falusi beköltözőket, nemzeti kisebbségeket, trianon utáni magyar beköltözőket, külföldieket, és a tevékenységeken keresztül integrálta őket a fővárosi társadalomba.

Maga a Kőbányai út lényegében **keresztezésmentes folyosóként**, zárt falak között kötötte össze Kőbányát a főváros belsejével. Bár műszakváltáskor ez az átmenő

---

<sup>1</sup> Folyamatosan készített anyagok a "*Kőbányai út és környéke területfejlesztési koncepció*" vizsgálat, stratégia és koncepció munkarészeihez. Felelős tervező Koszorú Lajos (Teampannon). Megbízó Budapest Főváros Önkormányzati Hivatala Főépítészeti Iroda.

<sup>2</sup> A megállapítások alapjául szolgáló forrásokat a dolgozat második felében ismertetjük. Lásd: "*Kőbányai út – források, események, idézetek*" a 17. oldaltól.

forgalom kiegészült az üzemek célforgalmával, ez utóbbi számára a kapu előtere már az üzem részeként funkcionált, más igényt az úttal kapcsolatban nem vetett fel.

A kágéesté, később kínai piac kialakulásával, majd különösen az útvonal túlsó oldalára való átömléssel a helyzet megváltozott. Ma a Kőbányai út egyfelől a piac része, mind az árufeltöltés, mind a vevők jelenléte folyamatos. Ez a funkció éles el- lentétbe kerül az útvonal hagyományos átmenő szerepével és mindkét tevékenység számára zavaró.

Jelenleg nem képzelhető el az elkülönítésnek olyan módja, hogy a Kőbányai út piaccá alakuljon az átmenő forgalom korlátozásával, mert Kelet-Pest és a Tápió- völgy megközelítéséből a Kőbányai út nem iktatható ki. Ugyanakkor az ellenkező irányú lépés, az átmenő csatorna tisztán történő megőrzése sem állítható vissza az út mentén folyó tevékenységek jellegéből adódóan.

Mára adottságnak tekinthető, hogy a Ganz-MÁVAG területén folyó ipari tevé- kenység visszafejlődik, a helyszínt és az irányítás logikáját a kereskedelem veszi át. Bár az iparban dolgozóktól nem várható, hogy ezt a tendenciát örvendetesnek tekint- sék, mégis szerencsésnek mondható az, hogy nem egyszerű lepusztulásról van szó, hanem arról, hogy egy újabb, nevezetesen szolgáltatási tevékenység lesben áll és át- veszi a visszahúzódó nagyipar területeit.

A még folyó nehézipari, gépipari tevékenység egyetlen reménye a privatizáció- ban van, ennek keretében jellemzően **Nyugat-Európából kiszoruló, leszálló ágban lévő nyugati vállalkozások rövid perspektívájú távlatra megveszik** és letermelik az itt még rendelkezésre álló kapacitásokat, eszközöket; az esetleges fejlesztések is csak ennek a távlatnak a kismértékű megnyújtására alkalmasak.

Nem szoktuk ebből a szemszögből elemezni, de érdemes tevékenységi szerkezet szempontjából áttekinteni a “kínai piac” itt tapasztalható jellemzőit. Először is szol- gáltatási tevékenységről van szó, ezen belül egymásra épülő kis- és nagykereskedel- mi, elosztó munkáról. Az elosztó kereskedelem kiterjed a fővároson belüli, máshol elhelyezkedő kiskereskedelmi egységek áruellátására, az országos terítésre és or- szághatáron túli elosztásra is. A tevékenység tökét csoportosít Magyarországra, kis- és középvállalatokat segít életképes munkához, az utcák szintjén hoz létre boltokat és szolgáltatásokat, ezáltal részben ellensúlyozza a bevásárlóközpontoknak az utca- menti kereskedelmet romboló hatását. Csupa olyan dolgot segít elő tehát, amelyek országos makrogazdasági elképzelésekben és a főváros álmaiban egyaránt szerepel- nek: **munkahelyteremtés a szolgáltatási szektorban, Budapest kereskedelmi központi, pénzügyi központi, regionális központi szerepének erősítése, meglévő logisztikai bázisokra való ráépülés, nem zöldmezős építkezés, hanem a barna zónában lévő leépülő tevékenységek helyének átvétele, az itteni épületállomány és infrastruktúra hasznosítása, megújítása, tőkebehozatal, vegyes funkciójú övezetek kialakítása, a helyi bolthálózat megtartása stb.**

Míg tehát az itt lévő ipari üzemek ugyancsak külföldi tőkére váró megmentése rövid távú, perspektívátlan és kizárólag a meglévő adottságok és szakismeret letermelésében érdekelt befektetők érdeklődését felkeltő, a vegetálás meghosszabbításánál többre alig alkalmas folyamat, ráadásul alig halad, addig ugyanitt kialakult az a tevékenység, amely makro-jellemzőiben szinte tökéletesen megfelel a jövőre vonatkozó pozitív forgatókönyveknek.

Mind a gazdasági kormányzat, mind a főváros mégis tétovázik, bizonytalan abban, melyik tevékenységet kellene elősegítenie: nyilvánvalóan ennek is megvannak az okai.

Az okok **az érkező emberek és az érkező tőkék származásával**, illetve az ezekhez fűződő vélekedésekkel kapcsolatosak.

A tőkékre vonatkozóan a tétovázásban keveredik egy arra vonatkozó előítélet, hogy az itt megjelenő tőke nem nyugati, hanem keleti és déli forrásból származik, és egy ezzel szorosan kapcsolódó tényleges aggodalom a tőke tevékenységi eredetere vonatkozóan. Bár a nyugati bankból érkező átutalás sem jelent biztosítékot a tőke eredetere vonatkozóan, ebben az esetben nem feladatunk a gyanakodás, sőt. ...

Ennél valószínűleg jelentősebb ellenállást okoz a piacon megjelenő emberekkel és azok jelenlegi tevékenységével kapcsolatos tartózkodás. Felületes szemlélődés alapján úgy tűnik, itt a hazai szűrő szerep és a tárgykörre vonatkozó előítéletek együtt igen erősen beteretelték a védekezést egy idegenrendészeti / hatósági csatornába, ahol az állandó szigorítások, változtatás és **kiszámíthatatlanság uralkodik és kifejezetten a kriminalizálódás irányába nyomja a kérdéskört**. Nevezetesen a szigorodó intézkedések alkalmasak a korrekt üzletfelek távoltartására, hiszen számukra nem feltétlen érdek, hogy minden áron itt megjelenjenek, ezzel szemben e módszerek éppen az illegális tevékenységek kiszűrésére nem megfelelőek, sőt, éppen, hogy felhívást jelentenek a korrump ügyintézés számára, olyanokat is a korrupció irányába mozdítanak, akik egy betartható szabályrendszer esetén erre nem éreznének késztetést. A szabálybetartó résztvevők kiszűrése kifejezetten egyre vadabb folyamatokat, kriminalizálódást eredményez, és éppen, hogy megakadályozza azt a lehetőséget, hogy a rend fenntartását minél nagyobb mértékben magukra a résztvevőkre lehessen bízni. Márpedig, úgy tűnik, a "kínai" kereskedelem szabályozására (és általában a közösség itteni életének a szabályozására) nincs más reális lehetőség, mint magára a közösségre bízni a rend fenntartását. Ez azonban csak akkor illeszthető be a hazai körülményekbe, ha a befogadók részéről alapvető néhány keretszabály viszont nagyon világosan és határozottan deklarálva van és elfogadtatásra kerül.

A Kőbányai út térségében éppen az kell, hogy a feladatunk legyen, hogy a fejlesztésben és a rendezésben koncentráljunk azokra az elengedhetetlennek tekintett peremfeltételekre, amelyek ahhoz szükségesek, hogy **a térség beilleszthető legyen a főváros tágabb környezetébe**.

Ezzel kapcsolatos további dilemmák:

A térségben ott maradtak lakható zárványok, ahol éppen az elzártság biztosított védettséget a térségnek. A Tisztviselőtelep és a Ganz-MÁVAG rész összenyitása előnyös lehet a barna zóna jövője, feldarabolása, strukturálása szempontjából, de **azzal a veszéllyel is járhat, hogy a "kínai piac" viszonyai ömlenek át a ma védett telepre.** Kérdés, hogy a Vajda Péter utca mennyire alakítható ki védősávként, esetleg nem indokolható-e, hogy a Vajda Péter utca keresztezései eltoltak, ne továbbmenő jellegűek legyenek?

A város szempontjából a Józsefvárosi pályaudvar mint személyforgalmi állomás különösebb probléma nélkül átkerülhet az Orczy térről a Keleti pu-hoz. A konténer-pályaudvar ebben az esetben nem ide, hanem a soroksári logisztikai központba települne át, ami a kamionforgalom kifelé szorítása szempontjából is előnyös. Nem világos viszont, vajon **a kínai piac milyen mértékben épült rá erre a pályaudvarra,** milyen mértékű és típusú teherforgalomnak kell a térségben maradnia?

*(2000. december 8.)*

#### ADALÉKOK A KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLATHOZ

#### **Fővárosi, kerületi és ágazati koncepciók feltérképezése (3.21)**

A térség vasúti vonalaival a MÁV a továbbiakban is számol, kivéve a Józsefvárosi pályaudvar területét. A konténer pályaudvar funkciója a BILK területére, Soroksárra fog átkerülni, míg az elővárosi személyforgalom megmaradt funkcióját a Keleti Pu (illetve a korábbi Hév végállomás, mai érkezési oldali parkoló térsége) veszi fel.

A vasútvonalak megmaradása ugyanakkor nem zárja ki, hogy a vasúti terület egy része a későbbiekben – a közlekedési szövetség keretében – a jelenleginél közvetlenebb módon is részt vegyen a városi közlekedés kiszolgálásában. Az erre vonatkozó elképzelések – pl. városi gyorsvillamos részben mai vasúti területen való közlekedtetése a Jászberényi út mentén – megjelentek a főváros közlekedésfejlesztési elképzeléseiben is.

Az országos közúti kapcsolatok fejlesztési elképzelései közül a térséget érintik a 31-es út jövőjére vonatkozó tervek. teljesen egyértelmű az a törekvés, hogy a korábbi alsóbbrendű utak vonalvezetését máig őrző 31-es útnak főúthoz méltó új, a településeket elkerülő vonalvezetést kell kapnia a Tápió völgyében. Ugyanakkor az OTT tervezési időszakában felmerült, majd a Pest megyére vonatkozó programok is átvették azt az elképzelést, hogy a Tápió-völgyben kellene megoldani az M4-es autópálya fő-

városi bevezetését. Ma szerencsére ez az elképzelés gyengült és semmilyen hivatalos tervben nem szerepel. Hangsúlyozni kell, hogy az M4 esetleges megépítése nem oldaná meg a Tápió-völgy feltárását, (nem is ez a feladata) és csak elodázná a 31-es út megfelelő kiépítését. (A Szolnok-Cegléd irányból érkező M4-nek ugyanakkor a főváros felé az M5 megfelelő kapcsolatot biztosít, az autópályát magát Dunaújváros és Székesfehérvár irányában indokolt folytatni.)

A tervezési területen számoltunk azzal, hogy a Jászberényi út irányából érkező, a jelenleginél korszerűbb, de nem autópálya jellegű 31-es út forgalmának el kell tudnia érni a Hungária körút térségét. A távlati tervek ennek a funkciónak a biztosítására a vasútvonal északi oldalán a Keresztúri út és az Albertirsai út vonalát, illetve a Salgótarjáni utat jelölték meg, eredetileg autópálya-bevezetés jelleggel.

Magának a Kőbányai útnak a korszerűsítése a jelenlegi elképzelések, illetve részben a megindult gyakorlat szerint kizárólag az útvonal múltbeli funkcióját veszi alapul és az Orczy tér és a Mázsa tér között egy nagykapacitású átmenő útvonal kialakítását tűzte ki célnak.

### **Konfliktusok és a térség közlekedési szerepének alakulása (3.22)**

A vizsgált térség városi kapcsolatait egyrészt a Kőbányai út - Hungária körút keresztező irányok biztosítják, másrészt mindkét fő irányban a térség szélein vezető párhuzamos útvonalak. A Kőbányai úttal párhuzamos tengelyek a Salgótarjáni út és a Vajda Péter utca; míg a gyűrűs irányokat egyfelől az Orczy út - Fiumei út képviseli, másfelől a Körösi Csoma út - Bihari út, de a Pongrác út vonala is.

A Kőbányai út Józsefváros és Kőbánya városközpont között eredetileg helyi kiszolgáló forgalom nélküli, döntően átmenő forgalmú útvonal volt. Ezt a vonalat tömegközlekedéssel a 9-es busz (a Belváros, ill. a Baross utca felől, Kőbánya városközpontig) és a 28-as villamos (a Népszínház utca felől a Kőbánya városközponton át a Rákoskeresztúri temetőig) szolgálja ki. (Hasonló kapcsolatot ad az óránként járó éjszakai busz is: befelé a Baross utcán a Kálvária térig, majd onnan a Blaha Lujza tér felé, kifelé Kőbánya központtól a Maglódi út helyett a párhuzamos Harmat és Mádi utcákon). A közúti sávokat illetően a Kőbányai út kétszer két sávja fokozatosan fogy el a városi jellegű Baross utcán a Kálvária tértől befelé, amint a Körösi Csoma út is teljesen eltérő, városi jellegű útvonal. A Kőbányai út közlekedési konfliktushelyzete úgy fogalmazható meg, hogy bár maga az út a burkolat javításával, sőt akár a sávok szélesítésével korszerűsíthető, a felnövekvő forgalomnak egyik irányban sem indokolt nagy kapacitással való továbbvitele. A Kőbányai út belső szakaszán ugyanakkor már megindult egy olyan funkcionális átrendeződés, ami az útvonal helyi célpontokkal való feltöltődését ígéri.

A Kőbányai úttal északon párhuzamos Salgótarjáni úton egyedül a – helyenként magas vezetésű – villamos halad végig, a közút rövidebb, zsák jellegű szakaszokon kiszolgáló szerepet játszik (az egyik ilyen zsák a Józsefvárosi konténer-pályaudvar kamionbejárója a Fiumei út felől). Magának a 37-es villamosnak a végállomásai megegyeznek a 28-as villamossal, de a Teleki tér és az Éles sarok között eltérő úton jár: így elkerüli Kőbánya városközpontját is.

A Kőbányai úttól délre a Vajda Péter utcán a 99-es busz jár. A Népligetet is átmetsző vonal Kőbánya déli része felé ad kapcsolatot.

A keresztező útvonalak közül az újonnan megépült Hungária körút jelentősége a legnagyobb, ugyanakkor ezzel arányos forgalom is terheli. Ugyancsak itt jár a térség legkorszerűbb villamosa is, az 1-es. E körüttől befelé az Fiumei út - Orczy út tulajdonképpen csak a Keleti pályaudvartól délre jelent fővárosi gyűrűt: ezt tükrözi a 24-es villamos kapcsolata is (Keleti - Soroksári út).

A Kőbányai út másik végén a 13-as villamos jár be hasonló ívet: egyrészt az Ecséri út felé, másrészt az Őrs vezér tér felé biztosítva a metrókapcsolatot a térségből. Előrehaladott tervek készültek az Őrs vezér tér átépítése kapcsán a vonalnak a Nagy Lajos király út irányában való közvetlen továbbvezetésére.

A tervezési terület külső városi kapcsolatai mellett döntően az ismertetett tengelyek biztosítják a területen belül kialakult zónák közvetlen szomszédjai felé való összekötést, továbbá az egymással való kapcsolatait is. Általában az mondható el, hogy erre a célra a kapcsolatok szegényesek, nem elégségesek: részletesebb funkcionális elemzés alapján a stratégiával összhangban lehet ennél többet mondani: az egymással szomszédos térségek funkciója dönti ugyanis el, hogy mikor előnyös a gyér kapcsolat (védettséget biztosít) és mikor indokolt a kapcsolatok belső összekötésekkel való bővítése.

*(2001 május 1.)*

## A VIZSGÁLATOK ÖSSZEFOGLALÁSA

### **Bevezetés**

A tervezők feladata az volt, hogy a főváros egyik lassan változó, konfliktusos és tipikusan átmeneti övezeti (rozsdá zónába eső) térségében a konkrét helyi körülmények mélyebb megismerése alapján bemutassák a várható jövőbeli folyamatokat és segítséget adjanak ahhoz, hogy a főváros és az érintett kerületek képesek legyenek

átgondolni a pozitív folyamatok elősegítése érdekében történő beavatkozás lehetőségeit.

Ez a munkarész a helyzetfelmérés és a helyzetértékelés összefoglalása.

### *A térség egésze*

A mai Kőbányai út térsége hagyományosan Pest (Józsefváros) és a funkcióiban mindig szorosan a városhoz kötődő Kőbánya összekötő vonala volt: a térség funkciói ezért mindig az említett végpontok igényeit és egymásközi kapcsolatait tükrözték vissza. Dűlőút Pest kertjei és az Óhegy szőlői között; szállító útvonal az épülő Pest és a kőbányák között; a vasútvonalak mentén európai jelentőségűvé növekvő sertés-szállások területe a népesedő Pest mellett; majd a nehézipar fellegvára az iparosodó Budapesten. Ezek a funkciók egyfelől újak és nélkülözhetetlenek voltak a város fejlődésében, ugyanakkor kellemetlenek, zajosak, piszkosak, bűdösek, és kifejezetten előnyös volt, hogy monofunkcióként megtelepedhettek egy tulajdonképpen lakatlan, csak áthaladásra használt útszakasz mentén.

Mindezek társadalmi következményeként a térségbe beáramlottak azok az emberek is – vidékről vagy külföldről, – akik hajlandóak voltak elvégezni az itt felmerülő munkákat. A térség ezért egy befogadó, asszimiláló társadalmi zsilippé is vált, a város előszobájává.

Azért érdemes az eseményeket hosszabb történelmi perspektívában áttekinteni, mert rámutathatunk, hogy végeredményben ma is egy hasonló folyamatnak vagyunk a tanúi: Ma nem a mezőgazdaság, nem az ipar, hanem a szolgáltatási-kereskedelmi szektor talált itt helyet magának, a korábbi mintákhoz hasonló monofunkciós, durva és zavaró formában, ugyancsak bevándorlók által vezérelve, nemzetközi méretű elosztó és raktározó helyeket létrehozva. És, ahogy a korábbi esetekben, úgy ma is az a feladat, hogy a város ne ellenálljon a kialakuló tevékenységnek, hanem azokat a lehetőségeket próbálja megtalálni, melynek segítségével a folyamatok a város és lakói hasznára tudnak válni, és szabályozott kereteket tudnak kapni.

### **Konfliktusok, potenciálok**

A vizsgálatok egyik kulcsfogalmaként a *környezeti integráció* kérdését tanulmányoztuk. A környezeti integrációt átfogó fogalomnak tekintjük, ami magába foglalja a *funkcionális integrációt*, a *területi (térszerkezeti) integrációt* és a *társadalmi integrációt* is. A megfelelő integráció hiányában helyette konfliktusokat találunk, *funkcionális* konfliktusokat, *térszerkezeti* konfliktusokat és *társadalmi* konfliktusokat.

A *térség egészére* vonatkozóan funkcionális konfliktusnak tekintjük, hogy átmenő területből célterületté (felkeresendő területté) alakul át, a helyi célpontok sűrűsödésével, miközben a kiépítés egyelőre még ennek ellentmond. Az egyes térségek

szintjén a funkcionális konfliktust legmarkánsabban az ipari tevékenységek leépülése és a kereskedelmi-logisztikai funkciók térnyerése testesíti meg. Térszerkezeti konfliktust jelez, hogy míg korábban összhangban volt a zárványként elkülönülő belső területi egységek elzártsága és funkcionális elkülönülése, addig az átrendezendő szerepkörök egy újfajta térbeli összekapcsolódást tesznek indokoltá, ami spontán módon nem tud kialakulni. Végül társadalmi konfliktust hordoz az a tény, hogy az ipart a térségben felváltó tevékenységet a korábbtól nem csak személyében, de kultúrájában, jórészt etnikumában is eltérő közösség jeleníti meg.

Az *ingatlanpiaci folyamatok* áttekintése rámutat arra, hogy a fővárosban az utóbbi évtizedben egyre inkább a magánszektor által mozgatott források révén valósulnak meg a jelentősebb fejlesztések. Az általunk vizsgált térségben eltérő pályán mozgó, különböző lehetőségekkel rendelkező területek találhatók egymás mellett, ahol a jobb helyi értéket is lerontja a kedvezőtlenebb helyzeti érték. A magánberuházó nem képes egy ekkora térség egészének a perspektíváját befolyásolni, ezért óriási szerepe lenne egy átfogó rendezési elképzelésnek, ami távlatot ad az egyes befektetők számára. Ennek hiányában az egyes területeken belüli folyamatok súlya dominál, a leromló körzetekben megindult a *gettósodás*, a konfliktusok nem az oldódás, hanem a mélyülés irányába vezetnek.

Az önmagában kedvezőbb irányú folyamatok, például gazdaságilag aktív kínai rétegek betelepülése is a gettósodáshoz vezethet, ha a problémakezelés kizárólag rendészeti, számonkérési mederbe terelődik. Pedig a vonatkozó vizsgálatok arra mutatnak rá, hogy összetételéből adódóan az *ide települő kínaiak* gazdasága jóval nyitottabb, mint ahogy korábban Nyugat-Európában lehetett tapasztalni, és képes kihasználni a befogadó gazdaság által kínált lehetőségeket. A probléma ellenséges kezelése viszont konzerválja a kereskedés alacsony színvonalát, illetve annak féltételes, illegális formáját.

Az *ipari területek átalakulása* lényegében teljesen ellenőrizetlen folyamatokhoz vezetett, mozaikos, térben és funkcióban esetleges változások jellemzik az átmeneti zóna egészét. A vizsgálat során feladatunknak éreztük, hogy a nagyon is kaotikus folyamatok közül felismerjük azokat, amelyek a jövő csiráját képezik, és amelyek erősítése felgyorsíthatja a pozitív történéseket.

A térségből kitelepülő funkciók bizonyos *vasúti feladatok (teherpályaudvar)* amelyek kamionnal való megközelítése a város ennyire belső területén már nem indokolt. Egy másik kitelepíthető közlekedési funkció a *villamos remíz* az Orczy térről. A harmadik csoportot a különböző *ipari telephelyek* képezik. Itt a kitelepülés lehetősége igen változatos: beleesnek a teljesen leépült tevékenységek, illetve a prosperáló, máshol megújuló tevékenységek.

Beszorulnak viszont a megrendeléssel még rendelkező, de megújulásra már nem képes tevékenységek, amelyek igyekeznek helyben maradni. Amíg a terület értékte-



len, erre van lehetőség, sőt e tevékenységek maguk tartják alacsonyan a terület értékét. Funkciójával együtt helyben maradó tevékenységnek tekinthető a fővárosban kulcshelyzetű vasútvonalak a deltákkal továbbá Kőbánya alsó állomással, a fő szerkezeti utak, valamint a területen lévő lakások döntő része. Fizikai állományában megmaradóak az ipari csarnokok egy része, a Józsefvárosi pályaudvarhoz kapcsolódó értékesebb épületek, illetve a remíz csarnokai.

A térségben teret nyerő funkciók az Orczy tér új irodaépületei, a Hungária menti épületállomány, továbbá az iparcsarnokokba betelepülő kereskedelmi és raktározási funkciók.

### **A térség közlekedési szerepének alakulása**

Térszerkezeti vonatkozásban a három gyűrűs és három hosszanti tengellyel rendelkező térség külső kapcsolatai elvileg adottak. Ugyanez a rács szolgál döntően a térségen belüli zónák egymásközi kapcsolataként is. Ez esetenként szegényesnek minősíthető, hiszen a ezáltal a szomszédos zónák között gyakorlatilag nincs közvetlen kapcsolat.

A térség tengelyét jelentő Kőbányai út forgalma a városban gyökerezik és (Kőbánya) városközpontba érkezik. Hagyományos funkciója dominánsan átmenő forgalom, jelenlegi felújítása is ezt erősíti, miközben az út funkciója átalakul, egyre jelentősebb a helyi kiszolgáló szerepe. Az átépítéssel nem indokolt kizárólag a korábbi funkciót követni, helyes lenne inkább a jövőbeli szerepkörrel összhangban alakítani a jellemzőket.

Míg az egyes zónák kifelé zárványként viselkednek, belül egységesek. Közlekedési és közmű vonatkozásban éppen ez az egységességük teszi őket tagolatlanná és tagolhatatlanná .

*(2001 május 1.)*

## **STRATÉGIAI ELEMELK**

### **Zárványok és határaik**

Amint arra a helyzetfeltárás során rámutattunk, a térség egészének fejlődésére rányomta a bélyegét az a tény, hogy mindenkor két karakteres végpontot (*Pest* - később Józsefváros – illetve *Óhegy* - később Kőbánya) összekötő “külső” útszakaszról volt szó. Szélesebb városszerkezeti áttekintésben összekapcsolható ez a jelenség az-

zal ténnyel, hogy a *Városárok* vonala (a térségben a Fiumei út - Orczy út vonala) Pest XIX. századi fejlődésekor hosszú időre határt szabott a felparcellázott, és így sűrű utcahálózat mentén beépülő várostestnek, és az ettől kifelé eső terület lényegében egybefüggő mezőség volt abban az időszakban, amikor a vasútvonalak elkezdték a területet felszabdálni.

Részben ennek folyománya, hogy míg ma a Kőbányai út mindkét végén sűrű beépítésű városi zónában folytatódik, (Kőbánya városközpont illetve Józsefváros) addig az út mentén jellegzetesen monofunkciós, egymástól élesen elválasztott zárványterületek találhatók.

Az I.-X-ig számozott zónákat és szomszédságukat most (jelenlegi területfelhasználásuk leírásán túlmenően<sup>3</sup>) abból a szempontból is érdemes áttekinteni, vajon a zárványhatárok hatása hol kívánatos és megőrzendő, illetve hol lenne inkább előnyös e határok felszámolása.

A határvonal elvben háromféle szerepet tölthet be.

- (1) Elszigetel a város többi részétől egy kedvezőtlen tulajdonságokkal rendelkező zónát (iparszerkezeti, környezeti vagy szociális szempontból negatív megítélésű területek) ebben az esetben a város többi része számára előnyös a terület elszigeteltsége. Jelenleg ilyen térségnek tekinthető a II., III., VII., VIII. IX. jelű térség
- (2) Elszigetel a kedvezőtlen környezetétől egy védendő és jobb sorsra érdemes területet, azaz az elszigeteltség éppen az adott terület érdekeit szolgálja. Ilyennek tekinthető a VI., V., IV. zóna, illetve a szomszédos területek közül a Tisztviselőtelep, a Népliget vagy a Kerepesi temető területe.
- (3) Elszigetelhet egymástól olyan térségeket, ahol az elválasztást funkcionálisan semmi nem indokolja, azaz a kialakult határoló elem együttműködési akadályt képez. Ilyennek tekinthető a VI. és a X. zóna Pongrácz úti oldala.

A zónahatároknak a jelenlegi helyzetet tükröző statikus értékelése mellett indokolt a továbbiakban egy jövőbeli dinamikus fejlődés (illetve ezek ma elképzelhető forgatókönyvei) elemzése kapcsán is átgondolni a határoló elemek szerepét. Itt arról van szó, hogy a térség jövőbeli rendezése során elvben mód van arra, hogy javaslatot tegyünk egyes, ma élesen elválasztó határvonalak áttörésére (pl. vasúti átjárók építése utcák folytatásában). Ilyen esetekben módszeresen végig kell gondolni, vajon van-e esély arra, hogy az összekötés során valóban a kívánatosnak tekinthető folyamatok terjednek-e át a másik zónára és nem egy fordított folyamatnak nyitunk-e utat.

---

<sup>3</sup> Ezt az anyag más helyen már ismertette.

Először a teljes térséget figyelembe véve a Kőbányai út *két végpontján elhelyezkedő (I. és X.) zónák* szerepét érdemes átgondolni. Kőbánya felől a Városcsövek teljes mértékben a vasút alatti átjáróra kénytelen szerveződni, hiszen a térségben ez az egyetlen átjutási lehetőség mind a gépkocsi-forgalom, mind a tömegközlekedés, de a gyalogos forgalom számára is. Így egyfelől az átjáró forgalmi gyűjtőponttá válik (ez nyilván nem lesz kiküszöbölhető) másrészt viszont a központhoz igen közel eső területek is a vasút mentén mindkét oldalon forgalmi árnyékhelyzetben vannak. Bár a Városcsövek szerkezetének vizsgálata nem volt dolgunk, a Mázsa tér zónája kapcsán felvetjük, hogy a terület felértékelődését az segítené legjobban elő, ha a Kőbányai út – Kőrösi Csoma út fő átjárási lehetőség mellett belső, lakótelepi forgalom számára gyalogos-kerékpáros átjárók lennének nyithatók a vasút alatt és ezzel a városcsövek térsége integrálni tudná a vasút túloldalán lévő területet. Egy aktív ilyen irányú beruházás esetén a változások közvetlenül érintenék a *VI. és IX. zónákat* is. A VI. zóna esetében a cél inkább a nyugalmas, nem-városcsövek jelleg megőrzése lehet (ezt azonban nem zavarja meg a kellően elszigetelt Horog u. - Kolozsvári u. esetleges gépjárműforgalmi összenyitása, mivel az nem hozna átmenő forgalmat a terület belső részére). Ezzel szemben a IX. zóna (és esetleg a Bihari u túloldala nem vizsgált térsége) számára kifejezetten új perspektívát nyitna, ha a zárvány jellegű Kőbányai központ felé nyíló kapcsolat oldhatná. Meg kell azt is említeni, hogy csatlakozó fejlesztések nélkül önmagában a vasút alatti gyalogátjárók megnyitása kétes kimenetelű lenne, hiszen egy elhagyott környéken kifejezetten veszélyes és rossz hírű helyé válhat egy sötét aluljáró.

A Kőbányai út másik vége, az *I. zóna* (Orczy tér) térsége egészen más megfontolásokat kíván. Itt a tér környéke (Józsefvárosi pu. Baross remíz, Orczy center) maga áll átalakulás előtt, és éppen ennek az átalakuló zónának lenne az egyik feladata, hogy egyfelől átsugározza hatását a Külső-Józsefváros szomszédos Baross utca menti területére, másfelől összhangot alakítson ki a II. és III. zóna megújuló funkcióival. Az I. zóna szinte az egyetlen nem zárvány jellegű egység a tervezési területen; csomópont jellegén túl, akár esetleges szimbolikus központként is elképzelhető, de hogy mit szimbolizálhat, az alapvetően a II. és III. zónák jövőbeli sorsától függ.

A tervezési terület kulcsproblémája a *II. és a III. zónák* átalakulása. Emlékeztünk arra, hogy jelenleg az egyes zónák külső elhatárolódásának jövőbeli szerepe szempontjából pásztázzuk végig a zónákat, tehát csak utalunk a várható jövőbeli térségi funkciókra, azok bővebb kifejtésére másutt kerül sor.

A *II. zóna (Ganz)* jövőjét úgy fogalmazzuk meg, hogy a korábbi nehézipar fellegvárában az ipari tevékenység visszaszorulását és a nemzetközi kereskedelmi-raktározási elosztó funkció térhódítását a tervezők nem tragédiaként élik meg, hanem olyan folyamatként, ami összhangban van korunk fő tendenciájával az ipari tevékenységből a tercier ágak felé történő elmozdulással. Ez akkor is igaz, ha e tercier birtokbavételhez nem hazai tőke jelenik meg, hanem döntően (Nyugat-Európában keletkezett) kínai tőke. Mindenképpen előnyösnek ítéltük azt a tény, hogy aktív ke-

reslet van a területre, azaz nem kell kivárni, amíg az ipar egyes létesítményei teljesen tönkremennek, az épületek lepusztulnak, majd eltakaríthatóvá válnak, hanem fokozatosan cserélnék tulajdonost. Kétségtelen tény, hogy ebben az esetben a térség jövőbeli felértékelődéséből származó hasznot is az új tulajdonosok fogják lefoglalni. Amennyiben a felértékelés költségeit is döntően a tulajdonosok viselik, akkor ez nem jelent igazságtalanságot, azt viszont el kell kerülni, hogy döntően fővárosi / kerületi / állami beruházások nyomán fellépő értéknövekedés magántulajdonosok ölébe pottyanjon. Mindenképpen megfontolást igényel tehát, hogy milyen finanszírozási konstrukcióban és milyen ütemezésben kell olyan beruházásokat megindíttatni, mint a terület környezeti megtisztítása, vagy a közlekedési és egyéb infrastruktúra rendbetétele.

Mindezen megfontolásokon most túllépve, visszatérünk ahhoz a kiinduláshoz, hogy a "kinai piac" és nagykereskedelmi terjeszkedés II. zónára való áttérjedését és térhódítását kedvező jelenségnek tartjuk, ha az ellenőrzött keretek között folyik. Ezzel együtt fontos, hogy mind a Népliget irányában, azaz a Könyves Kálmán körútnál, mind pedig a Tisztviselőtelep irányában fennmaradjon a térség éles lehatárolása, ugyanis mindkét utóbb említett szomszéd térséget megóvándónak tartjuk a "nyüzsgéssel" járó hatásoktól. A Könyves Kálmán körút ezt az elválasztást képes biztosítani, a Tisztviselőtelep felé viszont egyrészt kívánatos a többé-kevésbé kialakult intézményi tampon zóna megmaradása, másrészt javasolandó, hogy a II. zóna egyébként kívánatos belső tagolására ne a korábban létezett Delej, Bláthy Ottó és Villám utcák teljes megnyitásával kerüljön sor, hanem a Golgota és Vajda Péter utcák felé ettől eltérő helyeken biztosítva a kijárást, tehát ott, ahol a Tisztviselő telep felé nincs keresztutca. Megjegyzendő, hogy a Tisztviselő telep felől a védelem biztosítására már ma is el van zárva a Vajda Péter utcai ki- és bejárás a keresztutca egy részén.

A III. zóna (*Józsefvárosi pu. és MÁV terület*) annyiban különbözik a Ganz területétől, hogy a pályaudvar megszüntetése esetén a teljes terület egyetlen aktussal szabaddá (megtisztítandóvá) válik. Itt mindenképpen felmerül az a lehetőség, hogy (a felszámolás költségeit természetesen elvállalva) a térség felértékelődéséből várható hasznon a MÁV, a kerület és a főváros osztozzon. Amennyiben ezek a potenciális tulajdonosok nem látják ígéretesnek az itt nyerhető hasznot, akkor a terület a II. zóna sorsára jut: akik fantáziát látnak benne, azok fogják megvenni. A III. zónának a Salgótarjáni út (Kerepesi temető) irányába eső oldala mindenképpen zárt marad az Asztalos Sándor út vonaláig, itt városi nagyszerkezeti megfontolások alapján esetleg felmerülhet a Kerepesi út (Dózsa György út) felé történő nyitás. Ettől függetlenül is érdemes tekintetbe venni a IV. zóna (MÁV lakótelep) Hungária körúttal levágott részével való kapcsolat lehetőségét.

Fontos kérdés a III. zóna másik hosszanti oldalának, vagyis a Kőbányai út felé való nyitottságnak a jövője. A hosszú terület számára logikusan adódik a keresz irányú tagolás, a Kőbányai útra kivezető utcákkal. Tervezői beszélgetések so-

rán ugyanakkor felvetődött az a szempont is, hogy a terület ma meglévő zártsága is fenntartható, hiszen a Kerepesi temető mindenképpen elvágja a túloldali továbbvezetés lehetőségét. Felmerült, hogy esetleg éppen ezzel tehető vonzóvá a befektetők előtt: egy terület, amely közel van a város központjához, ugyanakkor mégis zárt tematikus parkként építhető be.

A VII. zóna (*MÁV Járműjavító*) funkciójának és tevékenységének fennmaradásával számoltunk, így a zóna zártsága sem jelent problémát. Megjegyzendő, hogy közlekedési szempontból távlati megoldásként felmerülhet a Hungária körúttól a forgalomnak a IV. V. ill. VII. zóna határán történő átvezetése a Kolozsvári utcába, ezzel a Jászberényi útra tartó forgalommal Kőbánya városközpont elkerülése, átmenő forgalomtól való tehermentesítése. Később majd látjuk, hogy ezt a funkciót a Közlekedésfejlesztési terv a vasút túloldalán, a Salgótarjáni út vonalában javasolja megadni.

A IV. és V. zóna (*MÁV- és Pongrác úti lakótelepek*) esetében a Salgótarjáni út felől a viszonylagos zártság fennmaradásával számoltunk.

A VIII. zóna esetében a funkciók változásával számolva is a terjeszkedés lehetősége ki van zárva, így a zárvány jelleg megmarad, de a Népliget felé fordulva a presztízse jelentősen emelkedhet.

## **Közlekedésfejlesztési követelmények**

### *Integráció a városi szövetbe*

A helyzetértékelés során rámutattunk arra, hogy a tervezési terület gerincét képező Kőbányai út lényegében a várost Kőbányával összekötő külső útszakaszként jött létre, szabad térségen vezetett keresztül. Ezt a térséget a XIX. század második felében épülő vasútvonalak szabdalták föl, majd e vasút mentén települtek előbb a sertéstelepek, majd a nehézipar létesítményei, fokozatosan betöltve a teljes területet. Ennek ellenére a Kőbányai út döntően átmenő jellegű út maradt, lényegében zárt gyárkerítések között, műszakváltásokra koncentrálódó helyi forgalommal, döntően egyébként a Belváros és Kőbánya (illetve a temető) közötti átmenő forgalom hozdozójaként.

Ennek az átmenő forgalomnak a jellegzetessége, hogy a Józsefváros felől a keskeny Baross utcán (a villamos a Népszínház utca felől) érkezik, a Fiumei út illetve a Hungária körút tovább tölti, majd Kőbánya városközpontjába érkezik, amelyet mai szemléletünk alapján egyáltalán nem az átmenő forgalom továbbvezetésével kellene terhelnünk.

A kettő között a nyolcvanas évekig a lényegében egyenes, zavarmentes, kétszer két sávós (de kockakő burkolatú) Kőbányai úton haladt a forgalom. A Józsefvárosi pályaudvarra települt "kínai piac" kialakulásával a zavarmentesség, illetve a helyi

célpont mentesség megszűnt, majd az utóbbi években az út másik oldalát is a kereskedelmi tevékenység tölti be.

A Hungária körút kiépítésével a fő keresztező irányban rendezett, három-három sávossal forgalom metszi a Kőbányai utat, ez is növelte a nyomást a forgalmi körülmények további rendbetétele irányában. Ez egyfelől természetesen indokolt, ugyanakkor egy komoly csapdát is magába rejt. Szoroson vett forgalmi szempontból akár a Baross utca irányába, akár Kőbánya városközpont felé a korszerűbb kiépítés, a nagyobb átbocsátó kapacitás megnöveli azt a járműmennyiséget, amit a Kőbányai út egyidejűleg a végpontokra képes zúdítani. Egyáltalán nem indokolt azonban a városközpontokat egyre nagyobb forgalom fogadására felkészíteni. Maga a Kőbányai út ugyanakkor jellegében teljes változásban van, hiszen az átmenő jelleg mellett egyre nagyobb forgalmi teret követel a helyi kereskedelmi célpontok ellátásának a feladata. Jelenleg ezt a két forgalmi funkciót az egymást akadályozó rendezetlenség jellemzi. **Mégis csapdának neveztük azt a kínálkozó fejlesztést, amely kizárólag a ma felmerülő közlekedési funkciók ellátása szempontjából mérlegelve kívánja magának a Kőbányai útnak a keresztmetszetét hosszú távra rendezni.**

A mostani út egyik jellegzetes tulajdonsága, hogy az Orczy tértől a Hungáriáig keresztezésmentes, ezért úgy tűnik, mindenfajta helyi mozgás "indokolatlanul" feltartja a forgalom szabad áramlását. Abban a pillanatban, hogy a Ganz, majd a pályaudvar oldalán is három-három keresztutca (és nem kapubeajtó) nyílik meg, a Kőbányai út jellege alapvetően megváltozik, még akkor is, ha e mellékutcák kisebb forgalmúak és alárendeltek maradnak. Másfelől ezeknek az utcáknak a megnyitásával egyidejűleg a ma a Kőbányai út szélén parkoló autók egy része is felszívódik a zónák belsejébe, és a főút mentén a rövid idejű parkolás, a vásárlók forgalma fog dominálni. A keresztutcák jelentőségét és a Kőbányai út jellegének változtatását kifejezetten hangsúlyozni javasoljuk azzal, hogy a Józsefvárosi pályaudvar oldalán jövőben megnyitandó utcákat javasoljuk pontosan a Ganz oldalán megnyíló keresztutcákkal szemben megtervezni abban az esetben, ha a Józsefvárosi pályaudvarnak és a Ganz területének egymással együttműködő funkciót kívánunk biztosítani.

*A kapcsolatok kiszolgálása. Lehetőségek.*

Az egyes forgalmi eszközök szerepének átgondolásakor legalább a vizsgált zóna egészét, a Salgótarjáni úttól a Vajda Péter utcáig terjedő sávot kell egyidejűleg figyelembe venni.

A megjelölt sugár irányok közül a Kőbányai úton a 9-es busz, a Vajda Péter utcában a 99-es busz halad végig.

Kötött pályáson a Belváros – Kőbánya(–köztemető) kapcsolatot jelenleg két, zömében azonos útvonalon közlekedő villamos viszonylat látja el, melyek éppen a tervezési területen egymással párhuzamos utakon haladnak. A Salgótarjáni úton

közlekedő 37-es vonalát a köztemető megnyitásakor, 120 éve, a temető kiszolgálására gőzüzemű vasútként építették meg, elkerülve Kőbánya központját. A Salgótarjáni úti és Kolozsvári utcai (majd a Maglódi úti) pályán ma is a zárt jelleg érvényíthető, ugyanakkor viszonylag kisebb az érintett térség kiszolgált forgalma. Ezzel szemben a Kőbányai úton járó 28-as a Maglódi útig még végighalad Kőbánya városközpontján, ezt jól ki fogja egészíteni az, ha a Kőbányai út belső szakaszán is tovább nő a közvetlen kiszolgáló forgalma, illetve ha már a Mázsa tér térségében a városközponti jellegű zónába érkezik. Megjegyzendő, hogy az elfogadás előtt lévő *Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve*<sup>4</sup> fentiekől eltérően jelöli ki a közúti gyorsvasút pályáját: amennyiben a 28-as vonalát építené át gyorsvasúti pályára az Éles sarokig, inntól viszont nem a Maglódi úton, hanem a Jászberényi út mentén halad tovább a Madár hegyig. Ennek tudatában is felvetjük a saját változatunkat, megfontolandó lehetőségként. (Megjegyezzük, hogy az idézett terv nem számolt a Józsefvárosi pályaudvar megszüntetésével és az ebből adódó funkcióváltásokkal)

Tulajdonképpen egy hasonló munkamegosztást lenne kedvező a közúti forgalom esetén is kialakítani, nevezetesen egy városi kiszolgáló jellegű helyi célú lassúbb forgalmat engedni rá Kőbánya városközpontjára a Kőbányai út felől, míg más útra terelni az átmenő, Jászberényi út irányába tartó forgalmat. Erre a célra a Kolozsvári utca vonalvezetése lenne megfelelő, igénybevétele azonban mindenképpen áldozatokkal jár: amit további áldozatok kísérnek, attól függően, hogy a Horog utca igénybevételel csak a közvetlen városközpont kikerülése a cél, vagy pedig a MÁV terület határán egy nagyvonalúbb megoldással a Hungária körútig bevezetendő az útvonal folytatása. Mint már említettük, a nagyvonalú megoldás másik lehetőségét a Közlekedésfejlesztési terv adja meg, amikor a 31-es út bevezetését a Keresztúti út - Albertirsai út - Salgótarjáni út útvonalon adja meg. Ez a megoldás eredetileg egy "4-es autópálya" bevezetését szolgálta volna, amit más, országos összefüggések miatt lekerülhet a napirendről, és egy korszerűsített 31-es út bevezetéséről kell beszélni. A Salgótarjáni úti bevezetés esetében határozott intézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy a Salgótarjáni út Hungárián belüli szakasza ne szolgáljon a forgalmi áramlat továbbvezetésére.

A térséget keresztirányban három gyűrűs villamosvonal érinti: bentről kifelé haladva az Orczy úti 24-es, a Hungária körúti 1-es és a Liget térnél a Mázsa térre átjövő 13-as. Ezek mindegyike a 2-es illetve a 3-as metro megállóhoz ad csatlakozást, illetve összességében felfűzik a közép- és délpesti kerületeket.

Az Orczy tér kapcsán meg lehet említeni, hogy a gyűrűs irányú közúti kapcsolatok tulajdonképpen geometriailag megszakadnak a Kerepesi temető és a Keleti pu. túlsó oldalával, hiszen a Dózsa György úttal csak egy igen hosszú alagút lenne képes

---

<sup>4</sup> Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. Közgyűlési előterjesztés. Háttérdokumentáció. Egyeztetési anyag. Tervezet. Budapest 1999 június hó.

az Orczy teret összekapcsolni. A helyettesítő kapcsolat a Belváros irányába elnyomódva a Rottenbiller utcába torkollik. A tervezés során felmerült a Kerepesi temető külső irányú elkerülésének lehetősége az Asztalos Sándor utca felhasználásával, ezzel egyben a III. zóna északi irányú kapcsolatának megnyitását is buztosítva. A költséges megoldás kialakítása akkor kerülhet szóba, ha reális esély van arra, hogy a III. zóna kialakítása keretében megtermelődik a beruházás összege.

*Közlekedési megoldások összekapcsolása egyes fejlesztési forgatókönyvekkel*

*Business as usual*, azaz semmi érdemleges elhatározás nem történik. Remíz, pályaudvar marad, a Kőbányai út 2x2 sáv + villamos, parkolóval aszfaltburkolatot kap. A főváros szempontjából a kiadás közepes, bevétel semmi. A forgalmi problémák átnyomódnak az Orczy tér és a Liget tér térségébe, ahol további sürgős beavatkozásokra lesz szükség. A Kőbányai úti beruházás valamelyest felértékeli a MÁV, a Ganz és a többi tulajdonos tulajdonát, de ebből se a főváros se a kerület nem részesül. A fizikai rendezés ellenére a kulturáltsági, morális, üzleti, legalitási stb állapotok nem javulnak.

*Ganz ügyében eredményes tárgyalások*, Főváros - kerület - Ganz tulajdonosok - befektetők körben. Az egyenkénti csarnok-eladások helyett átfogó tervezet kialakítása, finanszírozási háttér átgondolása. A főváros részvétele a Kőbányai út forgalmi kialakítása, de most már megfelelő átfogó megállapodás keretében. A kiadás ugyanaz, mint az előző esetben, de a tárgyalásoktól függően ezért vagy anyagi ellentétel, vagy a folyamatok alakításában való aktív résztvevő szerep harcolható ki. Az átépítés fizikai formája nem a helyi érdekeltek ellenére vagy tudomása nélkül, hanem részvételükkel alakul ki.

*Ganz mellett a MÁV pályaudvar és/vagy a BKV remíz ügyében is eredményes tárgyalások* A főváros és a kerület él az elővételi jogával, és tulajdonosként tervezi a jövőbeli hasznosítást. A remíz esetében közösségi létesítményt hoz létre, itt tehát nem anyagi előnyszerzésre törekszik. Ugyanakkor a beruházás felgyorsítja az Orczy tér átalakulását, a beruházói mozgásokat. Ennek eredménye a pályaudvar területén érvényesíthető, ahol több befektető is érdeklődik. A fővárosnak lehetősége van választania, bevételhez akar jutni a beruházáson, vagy inkább a városszerkezeti szempontból fontosnak talált beruházások elvégzését köti ki feltételként.

*A MÁV pályaudvar és/vagy a BKV remíz ügyében eredménytelen tárgyalások.* A főváros élni akart az elővételi jogával, de végül visszalép. Az események befolyásolására a kerület által előírt szabályozási keretek betartatása ill. az engedélyezési eljárások maradnak.

*(2001.április.16.)*

*Budapest, 2001. május 1.*



**FÜGGELÉK:****A BELVÁROS FELŐL BUDAPEST  
KÖZEPPONTJÁHOZ VEZETŐ ÚTVONAL****KŐBÁNYAI ÚT – FORRÁSOK, ESEMÉNYEK, IDÉZETEK**

Fleischer Tamás

**A HELYSZÍN**

Amint azt az *1. ábra* is jól érzékelteti, Pest városából markáns külső kapcsolatok indultak a városfal ismert, vagy feltételezett kapuitól (váci, kerepesi, üllői, soroksári országutak). Ezek között a tengelyek között két markáns további sugarat tüntet még fel *Rupp Jakab* térképe: a városerdőbe vezető utat, a későbbi Király utcát, illetve a Kőér (Kőbánya) felé vezető utat, jelenlegi tanulmányunk tárgyát.

Arról az útról lesz tehát az alábbiakban szó, amelyik Pestről az Alföld felé tartó két jelentős országos út, a Hatvani kaputól induló a *Kerepesi út*, és a Kecskeméti kaputól induló *Üllői út* között helyezkedik el, és a középkor óta folyamatosan említésre kerül, mint egy Pesthez szorosan tartozó térségbe, tulajdonképpen Pest külső kertjeihez vezető irány.

*Kewer (Kőér) helység nevét már IV. Béla adományleveleiben megtaláljuk. A névből következtetve akkor is ismerték bányáit, amelyeknek későbbi fejlődését köszönheti.*

*Budapest útikönyv. Panoráma 1961*

*"A mult század hatvanas éveiben a város keleti részének fejlődésére a losonci pályaudvar volt nagy hatással. A nagy vásárteret kihelyezték az Orczy-kert mögé, a nagy temetőt pedig a Váci útról a Kerepesi út mellé. A losonci pályaudvar és a temető, melyhez később még a keleti pályaud-*

*var, népliget és lóversenytér is járult, hatalmas telektömbjeikkel megakadályozták az utcahálózat további fejlődését. E területen idővel a város legsajátságosabb részeinek egyike keletkezett, mely nem egyéb, mint az ellentétek halmazata. Temető pályaudvarokkal, liget óriási gyártelepekkel, állatvásártér családi villatelepekkel és kálvária kaszárnyákkal változik olyan elrendezéssel, melyet valóban csak megerőltetett képzelőhetség szülhet. [...] ...az egész terület a város közvagyonra volt. A városi földosztogatás eredménye volt e településföldrajzi szörnyűség."*

*Prinz Gyula Dr. Budapest földrajza. Városföldrajzi tanulmány. Magyar Földrajzi Intézet Rt. Budapest é.n. (kb.1910)*

## A KŐ

*Kőbánya: A középkorban e területet Kőérnek hívták... ...Az újabb Kőbánya megjelölés a török hódoltság óta az 1890-es évekig itt folytatott kőbányászattal kapcsolatos. A kőbányai mészkő kitűnő épületkő volt, amelyet nem csak faragni, hanem fűrészelni is lehetett. Fejtése aknaszerűen folyt, nem pedig nyílt üregben.*

*Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára. Akadémiai, Budapest, 1978.*

*"... azon török világban a pesti Kőbányát a pestiek bírták, a követ a pesti rácok által vágatván mint Pestre, mint Budára, úgy más helyekre is a követ hordották"*

*Szalinovics Péter görögkeleti pap tanuvallomásából idézi Beniczky János in: 100 év a pesti határ életéből. 1663-1756. Ld. in: Szalai 1970)*

*A kőbányai kőfejtés [... ...] már a török hódoltság utolsó évtizedeiben is általánosan ismert volt. Így kőbányai követet használtak fel az 1678-as tűzvészben leégett kecskeméti református templom újjáépítéséhez is. Később Pesten Kőbányáról és Sós-kútról vitték a követ a fontos építkezésekhez; kőbányai és sós-kúti kövekből készült az Akadémia palotája, az Egyetemi Könyvtár, a Bazilika, a Lánchíd oszlopainak felső része, a Lánchídon elhelyezett négy oroszlán, az Alagút homlokzata és az Andrássy út számos palotája.*

1836-ban a kőbányai Ó-hegyen négy kőbánya és egy téglaegető működött. 1866-ban már kilenc kőbánya termelt. Ebben az évben a kőbányai köerekből összesen tízezer kocsirakomány követ fejtettek ki. A vastagabb erek ettől kezdve fokozatosan kimerültek, ezenkívül a főváros biztonsági okokból elrendelte a bányák aládúcolását,

ami viszont a kő bányászását tetemesen megrágitotta. A kőfejtés rohamos hanyatlásnak indult és a kilencvenes években teljesen megszűnt.

*Dr Szalai György: Kőbánya története. Budapest Főváros X. Kerületi Tanács Végrehajtó Bizottsága. Budapest, 1970*



Forrás: Rupp Jakob: Buda-Pest és környékének helyrajzi története 1868

**1. ábra. Magyarország fővárosának kültelki térképe a XIII–XVIII. századig (részlet)**

*"Ásvány, a fent érintett Kőbányát kivéve Pest város határában nem található"*

*ifj Palugyai Imre: Buda-Pest szabad királyi városok leírása. Pest. 1852 p.336. (idézi Szalai)*

*Az 1838-as árvíz utáni építési konjunktúra hívja életre a Kőbányai Téglagyárat.*

*Budapest gazdaságának 125 éve (1873–1998). Budapest 1998 Szerk.: Kardos József – nyomán*

*A kő és téglá elszállításának gondja hozta létre 1827-ben Kőbányán a világ első (mindössze egy évig működő) lebegő lóvasútját, amely a mai Baross tér közelében lévő Vámháztól indult. Személyszállításra kisebb mértékben használták.*

*Budapest Lexikon Akadémiai Kiadó Budapest, 1973*

#### AZ ÚT

*Alig, hogy Buda és Pest felszabadult a török uralom alól, a városban máris pusztító járványok ütötték fel a fejüket. ... "S megindultak a pestis elleni könyörgő menetek, hangzanak a fogadalmak és elindul a Kecskeméti kapun át a mezőkön, vizeken hídon át Kőbányára is a búcsújárás az Óhegyi Szent Szűzhez."*

*1840-ben a búcsújáró helyre Konti Antal és neje egy barokk kápolnát épített az Ó-hegyen, ami különböző toldalékaitól megszabadítva ma is ott áll a Kápolna téren, egy hatalmas sziklatömbön.*

*Dr Valkony Ferenc: Kőbánya, Pest első búcsújáró helye. Fővárosi Napló, 1938. (idézi: Szalai 1970)*

*"Egy óra távolság nap keletnek szembe tűnik egy dombsor mely az ott lévő kőbányákról Kőbányának nevezetik: ezen dombok egy többszáz lépésnyi szélességű völgy által két részre oszthatnak, bal felől fekszik az ún. Ó-hegy, jobb felől pedig az ún. Új-hegy. Ezen több, mint 960 hold nagyságú földek nagyrésze szőlőtőkékkel vagyon beültetve, és noha ezen dombon általában véve 20-30 000 akó jó asztali bor terem, mind azon által ezen szőlőket némelyik borkereskedőkön és kapásokon kívül igen kevesen munkáltatják haszonnal, hanem azokat mulatság okáért tartják."*

*Patacsich József: Beschreibung der königlichen Pesth. 1833.  
(idézi Szalai 1970)*

*A Kőbányai út mai nevét 1874-ben kapta.*

*Budapest Lexikon Akadémiai Kiadó Budapest, 1973*

## A SZŐLŐK

*Kőbánya, szőlőhegye Pestnek, melly igen becses fejér bort terem.*

*Fényes Elek: Magyarország Geographiai Szótára, mellyben minden város, falu és puszta, betűrendben körülményesen leíratik. Nyomatott Kozma Vazulnál Pesten 1851. (p 257)*

*Az un. pusztaszőlőket Kőbányán 1698-ban a pesti rácok kezdték művelni. 1700-ban a szőlőbirtokosok között a rácokon kívül már magyarok és németek is szerepeltek az összírásban.*

*1844-ben épült a kőbányai csőztorony.*

*A szőlőket a nyolcvanas években kipusztítja a filoxéra*

*Dr Szalai György: Kőbánya története. Budapest Főváros X. Kerületi Tanács Végrehajtó Bizottsága. Budapest, 1970*

## A SÖR

*Schmiedt Péter a híres Gabriel Sedlmayer nevű "serjártó" mestertől szerezte ismereteit. ...Sedlmayer figyelmét a hűvös, a föld melege által nem befolyásolt pincékre fordította. Ezen időkben ugyanis a jeget még ártalmasnak tartották a sör hűtésére. ...Schmiedt Péter 1844-ben kőbe vágott pincékbe rendezett be "sertáros-házat". Kőbányán a kőbányászat, amely a kővágatok rései fölött agyagot, növényzetet hagyott, jól biztosította a pincéknek a külső hőmérséklettől való függetlenítését.*

*Dr Szalai György: Kőbánya története. Budapest Főváros X. Kerületi Tanács Végrehajtó Bizottsága. Budapest, 1970*

1873 Budapest: (a malomipar után második helyen) a söripar. A **felhagyott kőfejtők** hatalmas, egyenletes hőmérsékletű pincéi miatt a söripar Kőbányára települ. (1909-től Dréher Rt.)

*Budapest gazdaságának 125 éve (1873–1998). Budapest 1998*  
Szerk.: Kardos József – nyomán

#### A SERTÉSSZÁLLÁSOK

*Sertéskereskedelmünk, mely Kőbányán van összpontosítva, hol a középeurópai sertéskereskedés bonyolítottatik le, világhírű. A kőbányai piacra évenként felhajtott és ott hizlalt sertések értéke 32–46 millió forint. Mintaszerűen berendezett hizlalótelepek, állandó és mintaszerű egészségügyi berendezések, célszerű vasúti összeköttetések, felügyelet alatt álló sertésvásár, s az újabban szervezett tőzsde: mindez a kőbányai sertéspiaczot oly mintaintézménnyé teszi, hogy ha hasonló berendezések tervezetnek külföldön, első sorban a kőbányainak tanulmányozására küldetnek ki megbízottak. A kőbányai sertésvásárok valóságos nemzetközi vásároknak mondhatók. Ott láthatjuk a magyar birtokos mellett a jó módú magyar parasztgazdát, a szerbeket, románokat, kik – műnyelven szólva – a félig kész árút hajtották föl, s azután németeket, cseheket, morvákat, olaszokat, kik vásárolni jöttek... ...A Budapesten összpontosuló nagy gabonakészlet lehetővé teszi a szükséges gabonának olcsó beszerzését, s ha az eladás ideje elérkezett, a hizástól járnai már alig képes sertések egyenesen e hizlalókból rakatnak a vasúti kocsikba, hogy, gyakran egész külön vonatokban, a rendeltetési helyekre szállíttassanak.*

*Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képben. Magyarország III. kötete. Budapest, 1893. A Magyar Királyi Állam nyomda kiadása.*

*Az állattenyésztés legjelentékenyebb ága a sertéshizlalás volt, amely Kőbányán 1847–49. keletkezett, de nagy arányait az első magyar sertéshizlaló részvénytársaság megalakulása óta (1869) nyerte; nagy szállásaiban állandóan 100-180 000 sertés volt elhelyezve s az évi felhajtás 6-700 000 darabra rúgott (1892: 848 072); Kőbánya a sertéskereskedelem tekintetében Európa legjelentékenyebb nemzetközi piaca volt, mely mintaszerűen berendezett hizlalótelepei és egészségügyi berendezései, célszerű vasúti összeköttetése s az újabban szervezett tőzsde folytán világhírnek örvendett. Az 1895. évi sertésvész azonban tönkretette a kőbányai sertéshizlalást, mely azóta jelentőségét teljesen elvesztette.*

*Jelentékeny a baromfitenyésztés, melynek céljaira Kőbányán mintaszerűen berendezett baromfitenyésztés és hizlaló állítatot fel.*

*Révai Nagy Lexikona IV. Kötet (Brutus–Csát) Budapest Révai Testvérek Irodalmi Intézet Rt. 1912*

**Sertéshizlalás:** a legbelterjesebb és legjövődélmezőbb ágazat volt. 1869: Első Magyar Sertéshizlaló Rt. - konjunktúra az 1895-ös sertésvészig. 1894: 909 ezer állat cserél gazdát egy év alatt Kőbányán. 95 után lehanyatlak, a telepek megosztva vidékre kerülnek, (1914: Nagytétény állami hizlalda)

*Budapest gazdaságának 125 éve (1873–1998). Budapest 1998  
Szerk.:Kardos József – nyomán*

## A VASÚT

**Vasút:** a helyben termelt élelmiszer jelentősége csökken. Beszállítás távolabbi nagybirtokokról, ahol a munka olcsóbb. (Még megmarad a zöldség, gyümölcs helyi fontossága)

*Budapest gazdaságának 125 éve (1873–1998). Budapest 1998  
Szerk.:Kardos József – nyomán*

**1867-ben Józsefvárosból Hatvan irányában indult ki a MÁV legelső állami vasútvonala. Erre települt az első pesti nagyipari bázis, a későbbi Ganz-MÁVAG alapüzemei és a MÁV Északi Járműjavító.**

*Budapest Lexikon Akadémiai Kiadó Budapest, 1973*

Körvasút felemelése töltésre: 1939. (Kieépülése 1877 Józsefváros-Kelenföld, 1884 Keleti-Kőbánya-felső)

*Budapest gazdaságának 125 éve (1873–1998). Budapest 1998  
Szerk.:Kardos József – nyomán*

## A KÖZIGAZGATÁS

*Az egyes városrészek ily legyező-alakban való sorakozásából kilép a X.ik kerület: Kőbánya, a legújabb és legkisebb városrész, melyhez számítódik a már említett tisztviselő-telep is, e kis új város csupa családi házból épülve, s mely más felől egészen alája kerül a Józsefvárosnak, a mennyiben immár a Kerepesi-út végéig ér. A kőfejtőről, mely e városrésznek a nevét adta, rég nem olyan híres már Kőbánya, mint más három dologról, ú. m. a jóféle kőbányai borról, a kitűnő kőbányai serről és a rengeteg sertésszállásokról. Ez a magyarországi sertéskereskedés fő piacza. Milliőkat érő árú van itt, és számára berendezett szállások és hizlalók, serfőző, téglavető s egyéb gyárai valóságos gyári várossá teszik Kőbányát, mely összeköttetését a fővárossal rendes, viczinális és lóvonatú vasút segítségével tartja fönn.*

*Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képből. Magyarország III. kötete. Budapest, 1893. A Magyar Királyi Állam nyomda kiadása.*

*A főváros egyesítésekor csupán kilenc kerület létesítését tervezték, de Kőbánya lakosainak kérelmére 1873. Nov. 27-én Óhegy dűlő a közigazgatásilag önálló X. kerületként a Kőbánya nevet kapta. A X. kerülethez tartozott korábban Zugló és a Tisztviselőtelep. Utóbbi 1950 jan. 1-től a VIII. kerülethez tartozik, Rákosfalva 1935-től a XIV. kerület része.*

*Budapest Lexikon Akadémiai Kiadó Budapest, 1973*

#### A NEHÉZIPAR

*1867 után Ganz és Társa: Ganz Ábrahám (1814 Unter-Enbrach, Svájc – 1867 Pest) és Mechwart András (sz. Bajorországban)*

*Budapest Lexikon Akadémiai Kiadó Budapest, 1973*

A fővárosi ipar múlt századi fejlődésének fő bázisai a Duna, a nógrádi és a dorogi szénmedencék közelsége, a vasút kiépülése, a külföldi tőke (a hitel-életlen és a város pénzügyi szerepén keresztül).

*Budapest gazdaságának 125 éve (1873–1998). Budapest 1998  
Szerk.: Kardos József – nyomán*

*Az első világháború idejére Kőbánya a főváros egyik legnagyobb iparvidékévé fejlődött. Elsősorban mint vas- és gépipari település vált kiemelkedő jelentőségűvé, de ezzel szinte egyenrangú jelentősége volt a kerületben a sör-, téglagyártásnak és a vegyiparnak. Ilyen módon Kőbánya iparfejlődése nem volt egyoldalú....*

*Dr Szalai György: Kőbánya története. Budapest Főváros X. Kerületi Tanács Végrehajtó Bizottsága. Budapest, 1970*

#### AZ OLVASZTÓTÉGELY

Az 1870-es népszámlálási adatok szerint, míg a helyben születettek aránya a pesti kerületek átlagában 36,6% (Józsefvárosban 43,8%) Kőbányán ez az arány 20,4%. Kőbánya lakosságának ekkor például, 26,6%-a született Ausztriában, és a Monarchián kívülről jött 4,2% (A fővárosi átlag 2,2% volt).



*Dr Szalai György: Kőbánya története. Budapest Főváros X. Kerületi Tanács Végrehajtó Bizottsága. Budapest, 1970*

Magyarország 1990 után vált **kibocsátó országból befogadó országgá**. Ezen belül is 1990-ben még a betelepülni szándékozók 85%-a magyar volt, 1995-re ez az arány 60%-ra csökken.

Az indokok is fokozatosan tolódnak el a kezdeti politikai meneküléstől a gazdasági ok felé. A gazdasági okból letelepedni szándékozó nem-magyarok két fő típusa egyfelől a nyugatról érkező multi alkalmazott, illetve a keletről jövő kínai kereskedő.

A **jogi szabályozás** elmarad a valóságos viszonyoktól: “a beilleszkedés alapkövetelménye a magyar nyelvtudás” Az itt tartózkodó (hacsak nem születik gyereke, vagy nem köt házasságot) gyakorlatilag nem találkozik a hivatalos kerületi nyilván tartással. A tartózkodási vagy letelepedési engedéllyel rendelkező külföldi a jogszabályok szerint nem alkot etnikai vagy nemzeti kisebbséget. Nem tisztázott, mi a kerület, és mi a főváros tennivalója.

**Kínaiak:** 1989-től. Előtte 1988 vízumkényszer eltörlése (1992-ben visszaállítva) hazai rendszerváltás, Kínában Tienanmen téri események.

A tipikus Ny.E-ba vagy US-ba érkező kínai bevándorló: együtt betelepülő nagycsaládok, alulról épülő közösségek, jellegzetes a *vendéglátóiparba* való behatolás és tipikusan a dél-kínaiak vannak többségben.

Magyarországon egyes személyek jönnek, a család később érkezik, inkább É és ÉK Kínából és a *kiskereskedelembe* jönnek, jobban iskolázottak a Ny.E-i betelepülőknél. Néha NyE-ből érkeznek ide kínaiak, nem egyszer európai állampolgárként.

1992 óta Magyarországi Kínaiak Egyesülete és más szervezetek, lapok, – kínai állami háttérszervezetek is. Magyarország elosztó és re-export bázissá épült ki, az ide érkező árunak 1994-ben kb 28%-a talál csak magyarországi vevőre.

Hatósági fellépés, nehézkes tartózkodási ügyintézés, havi re-adminisztrációs kényszer (tart eng havi megújíttatása) a kriminalizálás felé nyomja az itt tartózkodókat. Az oktatás felkészületlen, a szabályozás lemaradt (nincs speciális fejkvóta, mint a cigány tanulók esetén) VIII.ker. Német utcai iskola indult csak el abba az irányba, hogy foglalkozik a problémával.

1997 Józsefváros 7-800 árusítóhelyen kb 2000 kínai, Bp összes 6-8000; Mo még további 2-3000 (Szeged, Balaton)

*Keresztély Krisztina: A kínai közösség Budapesten. In: Budapest nemzetközi város. Szerk. Bartha Györgyi. Budapest 1998. – nyomán.*

**POZÍCIÓ**

*Az 525,5 km<sup>2</sup>-es fővárosunk mértani középpontja a Martinovics tér délnyugati sarkában a Bolgár és Gergely utcák találkozásához, tehát kerületünk területére esik.*

*Dr Szalai György: Kőbánya története. Budapest Főváros X. Kerületi Tanács Végrehajtó Bizottsága. Budapest, 1970*

**FORRÁSOK CSOPORTOSÍTÁSA**

A HELYSZÍN

A KŐ

AZ ÚT

A SZŐLŐK

A SÖR

A SERTÉSSZÁLLÁSOK

A VASÚT

A KÖZIGAZGATÁS

A NEHÉZIPAR

AZ OLVASZTÓTÉGELY

POZÍCIÓ

FORRÁSOK CSOPORTOSÍTÁSA

*(2001 január 8.)*

*Budapest, 2001. május 1.*



## A BELVÁROS FELŐL BUDAPEST KÖZEPPONTJÁHOZ VEZETŐ ÚTVONAL

### KŐBÁNYAI ÚT: MEGÁLLAPÍTÁSOK ÉS STRATÉGIAI ELEMEK

Fleischer Tamás

MEGÁLLAPÍTÁSOK .....	1
ADALÉKOK A KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLATHOZ.....	4
Fővárosi, kerületi és ágazati koncepciók feltérképezése (3.21)	4
Konfliktusok és a térség közlekedési szerepének alakulása (3.22)	5
A VIZSGÁLATOK ÖSSZEFOGLALÁSA.....	6
Bevezetés	6
<i>A térség egésze</i>	7
Konfliktusok, potenciálok	7
A térség közlekedési szerepének alakulása	9
STRATÉGIAI ELEMEK.....	9
Zárványok és határaik	9
Közlekedésfejlesztési követelmények	13
<i>Integráció a városi szövetbe</i>	13
<i>A kapcsolatok kiszolgálása. Lehetőségek.</i>	14
<i>Közlekedési megoldások összekapcsolása egyes fejlesztési forгатókönyvekkel</i>	16
FÜGGELÉK: FORRÁSOK, ESEMÉNYEK, IDÉZETEK.....	17
A források csoportosítása (a második rész tartalomjegyzéke)	26

*Budapest, 2001. május 1.*