

Budapestre — mint a többi európai fővárosra is — jellemző, hogy folyó mentén alakult ki, és a kis városmagból alig egy évszázad leforgása alatt nőtt fővárossá, világvárossá. A 18. században vasút még nem volt, a költséges útépités miatt a közlekedést, a szállítást a folyók biztosították. Az egy km²-nél is kisebb területű, városfalak övezte pesti városmag — a régi Belváros — a Duna bal partján jött létre, míg a jobb parti Buda önálló város volt, ahol a városmagot a védelmi célokat is szolgáló Várnegyed jelentette.

Fővárosunk fejlődésének — már Pest, Buda és Óbuda 1873-as egyesülése előtt is — a budai oldalon nyugati irányban határt szabott a hegyvidék, északon a Szentendrei, délre pedig a Budafoki és a Fehérvári út jelentette a terjeszkedés irányát. A pesti oldal a három főkapun — a vácin, hatvanin és kecskemétin, továbbá az 1870—75 között feltöltött Soroksári úton — keresztül sugaras-körgyűrűs (Kiskörút, Nagykörút, Hungária körút) alakban fejlődött. A budai oldalon a teljes körgyűrű a pesti Nagykörút folytatásaképpen az 1933—37 között épült Boráros téri, a mai Petőfi-híd megnyitásával jött létre. A gyárak zömükben a fővárosból sugarasan kivezető utak külső szakaszán és a Hungária körút mentén települtek. A régi „váci” út, a Budafoki út, a 19. század második negyedétől kezdve pedig a Fehérvári út is védővonalat jelentett a Duna áradásaival szemben.

A régi pesti városfalat a 18. század küszöbén még kertek, szántóföldek és majorságok övezték. Az itteni zsellérlakosság közé a 18. század első harmadában a már szűknek bizonyuló Belvárosból kitelepülni kényszerült kisiparosok és kereskedők költöztek. A területészaki részét Felső-külvárosnak (1777 óta Terézváros), déli részét Alsó-külvárosnak (1792 óta Ferencváros) nevezték, a középső rész a Pacsirta-mező (1777 óta Józsefváros) volt. A Terézváros 1882-ben kivált déli része az Erzsébetváros nevet kapta. A Terézváros fejlődésében jelentős szerepet játszott a Sugárút (ma Népköztársaság útja), a Nyugati pályaudvar és a Nagykörút építése, majd a kontinens első földalatti vasútjának átadása 1896-ban. Ebben az időben a főváros lakosságának közel egyharmada a Terézvárosban lakott.

A többi belső kerület fejlődését elsősorban az iparfejlesztés szabta meg, amellyel együtt járt a lakosság szám növekedése és a lakásépítés is. Az Erzsébetvárosba a múlt század második felében csaknem ötven, ipari tevékenységet folytató üzem és gyár települt. A mai VII. kerület 45 ezres népsűrűségével nemcsak fővárosunk, hanem Európa egyik legsűrűbben lakott része. Budapest népességének súlypontja is itt van. (Az a pont amelytől északra és délre, továbbá keletre és nyugatra a népesség egyformán oszlik meg.) A főváros átmenő utasforgalmának 70%-a a Blaha Lujza téren bonyolódik le. A Józsefvárosban a gyárak mellett az egészségügyi és tudományos intézmények egész sorát találjuk. A lakosság társadalmi összetétele a felszabadulás előtt igencsak heterogén volt. A „palotanegyed”-től és a századforduló táján épült körfo-

DR. BERTI BÉLA

Városrészköz



A budafoki kerületi központ

lyosós, túlnyomórészt három-négy emeletes bérházakból — amelyek a VI., a VII. és a IX. kerületre is jellemzők —, a földszintes, mélyen benyúló udvarokkal rendelkező, avult lakóépületekig, sőt a pincelakásokig mindent megtalálhatunk. Folyamatban van az avult városrész rekonstrukciója. A József Attila-lakótelep 7200 lakásának átadása után kedvezőbbekké váltak a lakásviszonyok a Ferencvárosban. Az a kerület, ahol a múlt század 70-es éveiben már öt malom működött, a marhavágóhíd, a közraktárak, a központi vásárcsarnok, később a sertésvágóhíd és a hűtőház felépítésével a 19. század végétől Budapest közéleti mezési bázisa lett.

Két történelmi városrésznk — a Belváros és a Várnegyed — már 1870-ben is közel állt a telítettséghez, ami napjainkban is fennáll. Az I. kerület népsűrűségét négy belső kerületé (az V., a VI., a VII. és a VIII. kerület) az V. kerületét kettő (a VI. és VII. kerület) felülmúlja ugyan, azonban ezek a legsűrűbben, soklakásos magasházakkal beépített kerületek.

Az 1950. évi közigazgatási rendezés során hét várost és tizenhat — többségében falusias jellegű — községet a fővároshoz csatoltak. Ezzel a főváros területe két és félszeresére, népessége pedig másfélszeresére, majdnem egymillió-hatszázazerre nőtt. A Belváros mint főkörzet egyrészt a nagyarányú népességtömörülés, másrészt a közlekedésben lezajlott óriási változás következtében túlszűfoltta vált, szabad

területe és közlekedési felülete ma már igen csekély. Ezért szükségessé vált egyrészt az átépítés, a korszerűsítés (sétáló- vásárlóutcák kijelölése, kialakítása, aluljárók és passzáz-sorozat építése), másrészt Budapest településsúlypontjain a teljes értékű városrészközpontok (alközpontok) kialakítása.

A népességszám állandóan emelkedett, elérte, sőt meghaladta a kétmilliót, tehát kétszerese lett annak, amelyet még egy városközpont a mai szinten ki tud elégíteni. A tervezett és kialakulóban lévő új városrészközpontoknak tehát önálló feladatokat betöltésére is alkalmasakká kell válniuk: kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, egészségügyi és kulturális intézményeknek nemcsak a lakónegyed, hanem a vonzáskörzet lakosságát (180—240—300 ezer főt) is ki kell majd szolgálniuk. A sűrűn beépült belső mag körülbelül hétszáz ezer lakosa külön városrészközpontot nem igényel, ezt a szerepet a budapesti főkörzet tölti be. Budapest általános városrendezési terve szerint hat városrészközpont létesül, három a pesti, három a budai oldalon, és valamennyi metró- vagy felszíni gyorsvasúti összeköttetéssel rendelkezik majd.

Ismerkedjünk meg a tervezett városrészközpontok helyszíneivel. Sétánkat kezdjük el Óbudán. Ez az öskortól kezdve lakott település, majd virágzó római város már akkor és még sokáig a távolsági közlekedés fontos állomása volt. Újakkal együtt, majd

Békásmegyert idecsatolásával a főváros III. kerületének egy része. A középkor végén szőlőtermelő mezőváros, a szőlőket azonban a filoxerajárvány az 1870—80-as években kipusztította. Ezt követően még inkább fellendült a kereskedelem és kézműipar, s vele párhuzamosan elkezdődött a gyárak települése; a textil- és téglagyáraké, a hajó-, dohány-, szesz- és gázgyáré. A HÉV üzeme helyezése után — főként a Szentendrei út mentén — meggyorsult és kialakult a főváros észak-budai iparterülete. Óbuda avult és egészségtelen, háromnegyedében egyszobás, zsúfoltan lakott, nedves lakásai melegegyai voltak a tüdőbajnak, izületi betegségeknek. A központi rész lakóépületeinek közel 75%-a földszintes volt, sok esetben két utcát is összekötő udvarral és benne egyetlen vízcspallal.

Felépült az új Óbuda, amelyet természeti és táji adottságai — az enyhén homorú Duna-part és a mögöttes hegyvonulat — a főváros egyik leg-egészségesebb és városképileg is egyik legszebb alakított lakóterületévé tettek. Ugyanezekkel az adottságokkal rendelkezik a most épülő Békásmegyert és a majd beépítésre kerülő Aranyhegy környéke. A ma is önálló városrészt jelentő III. kerület lakóinak száma 125 ezer, ez azonban 200 ezerre növekszik. A Flórián téri központban találkozunk a várostól északra fekvő településcsoportok közlekedési vonalait. Ez egyúttal a Duna menti üdülő- és kirándulóterületek kiinduló- és elosztópontja is.

ontok



Csigó László felvétele

vonzást fog gyakorolni. Ez utóbbi terület összeköttetését az észak-déli gyorsvasútnak a lakónegyedig való meghosszabbítása biztosítja majd. A IV. és XV. kerület együttes lakónépessége, amely ma 200 ezer, a káposztásmegyeri lakónegyed felépítése után meghaladja majd a 300 ezret is.

A felszabadulás előtt még peremkerületnek számító Zugló külső része, az egykori Rákos-mező, a Rákospatak mente, kertés városrész volt. A kertészetek és majorok számának csökkenésével a századfordulóra már gyárak is települtek ide. Itt épült fel nemcsak a főváros, hanem az ország első nagy lakótelepe: a Kerepesi—Nagy Lajos király úti, majd a régi lóversenytér helyén a Népstadion.

Azóta a zuglói városkép — több lakótelepnek, (Lumumba utcai, Kacsóh Pongrác úti) továbbá a zuglói lakónegyednek három ütemben történő építésével és lakóépületeinek fokozatos átadásával — lényegesen megváltozott. A Zuglótól keletre fekvő családi házas XVI. kerületi településeket is teljes lemaradás jellemezte a közművesítés terén. A HÉV 1889-ben történt átadása adott lendületet a fejlődésnek. (Rákosszentmihályon 1893-tól lóvasút, 1912-től a HÉV közlekedet.) Az egyik legszebb Pest környéki nyaralótelepre, Mátyásföldre, 1915-ben repülőgépgyár települt, Új-Mátyásföld szélén pedig 1943-ban megkezdődött a ma nagymértékben exportra dolgozó Ikarus-gyár építése.

A XIV. és a XVI. kerület központja most van kialakulóban az Örs vezér téren, a kelet—nyugati metróvonal végállomásánál és a gödöllői HÉV csatlakozási pontjánál. A két kerület együttes lakosság száma — 250 ezer — már most meghaladja a tervezettet. Még ebben az évben itt nyílik meg az ország legnagyobb bevásárlóközpontja. Szükség is van rá, mert a városrészközpont vonzása kiterjed a Kerepesi út menti Kőbányára, továbbá a XVII. kerületre és az ezt övező Pest környéki településekre.

Az 1869-es népszámlálás idején Kispeszt még lakatlan terület volt, a vele szomszédos, mai XVIII. kerületnek megfelelő részen is csak 575-en laktak. Az első települők fődíszint, családi házaikat az 1885-ben megnyílt kispeszt-szentlőrinci vasútállomás közelében építették fel. A fővárossal összekötő villamosvasút csak 1900-ban épült meg. A közlekedés javulásával kialakult a kispesti gyárpar, s környékén megkezdődött a lakóházépítés. A Wekerle állami munkástelep építését 1908-ban kezdték meg. A felszabadulás után kisebb lakótelepek és új gyárak is létesültek (pl. a Vörös Október Ruhagyár). A XVIII. kerület ipari létesítményei a 19. század két utolsó évtizedében alakultak: a Cséri-féle személtelep, kavicsbánya, kocsilámpagyár, téglagyárak, textilgyárak. A Szemere-telep építése 1910-ben, a Ganz-telep és a kertvárosé 1934-ben kezdődött el. 1968-ra készült el a Lakatos utcai lakótelep. A kispesti városrészközpont az észak—déli gyorsvasút déli ágának vonalában, a Vörös Hadsereg útja mentén épül, a Kossuth tértől délny-

ugatra, egészen a Határ útig és az Ady Endre útig. Megépült már az a felüljáró is, amely a Kossuth teret a kőbányai Sibirik Miklós úttal és az újhegyi lakóteleppel köti össze. Az észak—déli metró vonalának ezt a Kőbánya-Kispeszt MÁV-állomásig terjedő szakaszát már üzembe helyezték. Kispesten és a XVIII. kerületen kívül, a XX. kerületet is a városrészhez véve — beleértve a József Attila-lakónegyed vonzását is — a mai 280 ezres lakosság számmal szemben a távlatban 320 ezerrel kell számolnunk.

A délre messze elnyúló, önálló városrésznek tekinthető, kiszélesedő dél-budai völgy a XI. és a XXII. kerületet foglalja magában. A honfoglaló magyarok Kelenföldön keltek át a Dunán. A települést „Kispeszt”-nek nevezték, ahol a török hódoltság után főként kereskedő rákok telepedtek le, de azért a sasadi és gellérthegyi nagy kiterjedésű szőlők is híresek maradtak. A városrész fejlődésének útját a Duna szabályozása, rakpartjainak kiépítése, továbbá a vasút megépítése, a Déli összekötő vasúti híd és a Ferenc József (a mai Szabadság-) híd megnyitása, valamint a Műegyetem építkezései nyitottak meg. A Sáros fürdő helyén felépült a mai Gellért fürdő és -szálló; zömmel három-öt emeletes bérházak épültek, a Budafoki- és a Fehérvári út külső részére pedig a gyárak fűződtek fel. A felszabadulás után egymás után épültek a lakónegyedek: a lágymányosi, az örmezői, a vidéki város nagyságú kelenföldi és tízszintes lakóépületek a Fehérvári úton, a régi Albertfalván, a budafoki Leányka utcában.

A dél-budai városrészközpont Budapestnek a főközponton kívül egyetlen, ma is nagyvárosias részén alakul ki: a Móricz Zsigmond körtér, a Bartók Béla út, a Bocskai és a Fehérvári út által határolt háromszögben, illetve ahhoz tapadva. A két kerület — a XI. és a XXII. — együttes lakosság száma napjainkban 240 ezer, távlatban a negyedmilliót is jóval meghaladja majd. Az egyik leggyorsabban fejlődő városrészünk további fejlesztését nehezíti, hogy gyorsvasút, illetve metróvonal kiépítésére csak később kerül sor.

A budai hegyvidék lakóterülete morfológiai alkatának a Duna felé húzó völgyvonalatok a jellemzői. A völgyek között kapcsolat alig van, így a közép-budai városrészközpont — amely az ide közel eső főközpont budai nyúlványának tekinthető — a budai körútnak a Széna tér—Moszkva tér—Déli vasút közötti szakasza körül alakul ki.

A városrészközpont — amelyhez a kelet—nyugati metróvonal két állomással is biztosítja a kapcsolatot — legközvetlenebb vonzási körébe tartozó két kerület (a II. és a XII.) közül a II. kerület az, amely a főváros legváltozatosabb része (hegy, víz, sík terület, villanegyed, falusias és magasházak, két minisztérium, több gyár, kutatóintézet és közhivatal, két szálloda, török kori fürdők, a hárshegyi kemping stb.). A történelmi városmag — a Víziváros — helyén modern új nagy házak épültek, a kiszélesített Csalogány

utca pedig a városrészközpont felé vezet. A Batthyány tér olyan forgalmi csomópont, mint például a pesti oldalon az Örs vezér tér (gyorsvasúti-, autóbusz- és villamos-végállomás, metróállomás). A Mártírok útján — régen Országút volt a neve — már nyoma sincs azoknak a falusias jellegű házaknak, amelyeket a német, horvát és magyar halászok és szőlőművelők, kereskedők és iparosok építettek. A XII. kerület két fő részre tagolódik: beépült és beépítetlen (kiránduló és turista) részre.

A II. és a XII. kerület lakosság száma már ma is eléri a 195 ezret, és akkor még nem számoltunk az agglomerációnak a főváros közigazgatási területén kívül fekvő, budai hegyvidéki településeivel.

Az említett hat városrészközponton kívül szó van egy hetedik kialakításáról is, mégpedig Csepelen. A régi Csepel a Nagy-Duna mellett (a mai Szabadkikötő területén) helyezkedett el. A mai Csepel életében is döntő jelentőségű Weiss Manfréd 1892-ben történt gyáralapítása. A kerületnek olyan vállalatai vannak még, mint a növényolajipari, a posztó-, a papírgyár, a mélyhűtő vállalat, a Szabadkikötő, a MERKUR, az ÁFOR. A központ a Tanácsház tér környékén van kialakulóban. További fejlődése szempontjából nagy jelentőségű, hogy a csepeli gyorsvasút végállomását a Kálvin térré vették.

A kisebb kerületi központok arra hivatottak, hogy a hozzájuk legközelebb álló városrészközpontok kereskedelmi és szolgáltató létesítményeinek zsúfoltságát enyhítsék. Így a rákospalotai (a Czabán Samu téren) és az angyalföldi (az Árpád-híd pesti hídfőjénél) az újpestit, a zuglói (a Bosnyák tér körül) és a kőbányai (a Zalka Máté tér és Pataky István tér között) az Örs vezér tért, a kispesztit pedig a pestlőrinci és pesterzsébeti kerületi központok tehermentesítik, míg a dél-budait a budafoki. Az említett kerületek mindegyikében szép számmal található ipari üzemek, és lakásfejlesztési tevékenységük — a lakótelepek építése — is számottevő.

A XVII. kerületi központ kialakítását Rákoskeresztúron a Ferihegyi út és Pesti út keresztezésében a legközelebbi városrészközponttól való távolsága indokolja. A kerületi központokon túlmenően indokoltá válik a helyi központok életre hívása olyan új lakónegyedekben, ahol a lakások száma 10—12 ezer körüli, vagy még ennél több, és így a lakónépesség a félszázezret is megközelíti, vagy meghaladja. Így van ez Békásmegyeren és — valószínű — így lesz Káposztásmegyeren.

A fővárosba vezető utakon rohamosan növekvő járműforgalomnak ma már 15%-a az átmenő, a tranzitforgalom része. Ez teszi szükségessé annak a 90 kilométer hosszúra tervezett „M-O”-val jelzett körgyűrűnek a megépítését, amely Budapest közigazgatási határa közelében húsz, sugaras irányú út keresztezésével a főváros tranzitforgalmának csökkentésére és ezzel a belső városrészek zsúfoltságának enyhítésére hivatott.

A kétezer éves Óbudával szemben az észak-pesti kaput jelentő Újpest csupán 150 esztendő múltra tekinthet vissza. Károlyi István 1830-ban káposztásmegyeri pusztájából szőlőültetés céljaira adott át területet a főleg Budafokról jött telepeseknek, akik „Újmegyer” néven hegyközséget alapítottak, majd később iparosok és kereskedők is települtek ide. A szőlők itt is elpusztultak; a kikötő, a lóvasútjárat, később a BUR-vasút létesítése és a vasúti összeköttetés megteremtése, a vízmű építése, a vízigényes bőripar, a Dunát igénybe vevő fa-, elsősorban a bútóipar kialakulása révén Újpest 1907-ben várossá lett, azóta is ipari településként szerepelt a köztudatban. Gyárai közül a nagyhírű Egyesült Izzó és a Chinoin termékeinek 70%-a kivitelre kerül. Az ipari fejlődéssel és a velejáró lakosság szám növekedésével a lakásfejlesztési tevékenység nem tartott lépést sem Újpesten, sem a szomszédos XV. kerületben, amelynek hagyományos mezőgazdasága és bolgárkertészetei révén jelentős szerepe volt a főváros ellátásában. Az újpesti rekonstrukciót, illetve a városrészközpont kialakítását megelőzte az újjalotai és a régi újpesti temető helyén épült lakónegyedek átadása.

Az Árpád út és az István tér között bontakozik ki az Óbudát Csepellel összekötő, negyedik pesti gyűrűvel találkozó újpesti központ. Ez a XV. kerülettel együtt Angyalföldre és Káposztásmegyer 212 hektárnyi lakásépítésre kijelölt területére egyaránt