

SZAKDOLGOZAT

Tóth László Krisztián

2025



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

Tájrendező – és kertépítő mérnöki alapképzési szak

Városközpont és Periféria -

Használati változások az Üllői úton

Belső konzulens: Weiszer Ádám Zoltán
PhD

**Belső konzulens
intézete/tanszéke:** Kertművészeti és Kertépítészeti Tanszék, Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

Készítette: Tóth László Krisztián

**Budapest
2025**

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS	3
1.1. A téma ismertetése, aktualitása.....	3
1.2. Az út elhelyezkedése	4
2. ARCHIVÁLT ADATOK GYŰJTÉSE	5
3. FOGALOMMAGYARÁZATOK	6
3.1. Az arculat jelentése, személyes és szakmai definíciók alapján	6
3.2. Városközpont és periféria jelentése	7
3.3. Közterület, magánterület jelentése.....	7
3.4. Köz- és magánhasználat jelentése	8
3.5. Közterületi érték, és közterületi minőség jelentése	8
3.6. Közlekedő, várakozó, és tartózkodó tér jelentése.....	8
4. VÁROSKÖZPONT ÉS PERIFÉRIA HASZNÁLATA AZ ÜLLŐI ÚT KÜLÖNBÖZŐ KORSZAKAIBAN	10
4.1. Érzékelhető városkapuk kora (20.századtól – II. világháború végéig).....	11
4.2. A periféria és a városközpont közötti határ elmosódásának kezdete (II. világháború végétől – 20. század második harmadának végéig).....	16
4.3. Szocialista városfejlődés (20.század második harmadának végétől a rendszerváltásig)	22
4.4. Városi integráció kora (Szocializmus végétől – 2025-ig)	27
5. BERENDEZÉSI TÁRGYAK VIZSGÁLATA	32
5.1. Kedvező tényezők.....	33
5.2. Kedvezőtlen tényezők.....	33
6. AZ ÜLLŐI ÚT SZAKASZAINAK ÉS KIEMELT HELYSZÍNEINEK TÉRHASZNÁLATI BESOROLÁSA	35
6.1. Közlekedő tér.....	35
6.2. Várakozó tér.....	36
6.3. Tartózkodó tér.....	38
7. VÁROSKÖZPONT ÉS PERIFÉRIA VÁLTOZÁSÁNAK ÉRTÉKELÉSE AZ ÜLLŐI ÚTON	40
8. JAVASLATOK	43
8.1. Berendezési tárgyak avulása az évek alatt.....	43

8.2. Jövőbeni javaslat a használatra.....	45
9. ÖSSZEFOGLALÁS	50
10. MELLÉKLETEK.....	51
10.1. Felhasznált irodalmi források	51
10.2. Arculat és berendezési tárgyak változásait bemutató archív feltételek	54
10.3. Ábrajegyzék.....	65
10.4. A kutatás során vizsgált Google Street View szoftveren elérhető képek	71

1. BEVEZETÉS

1.1. A téma ismertetése, aktualitása

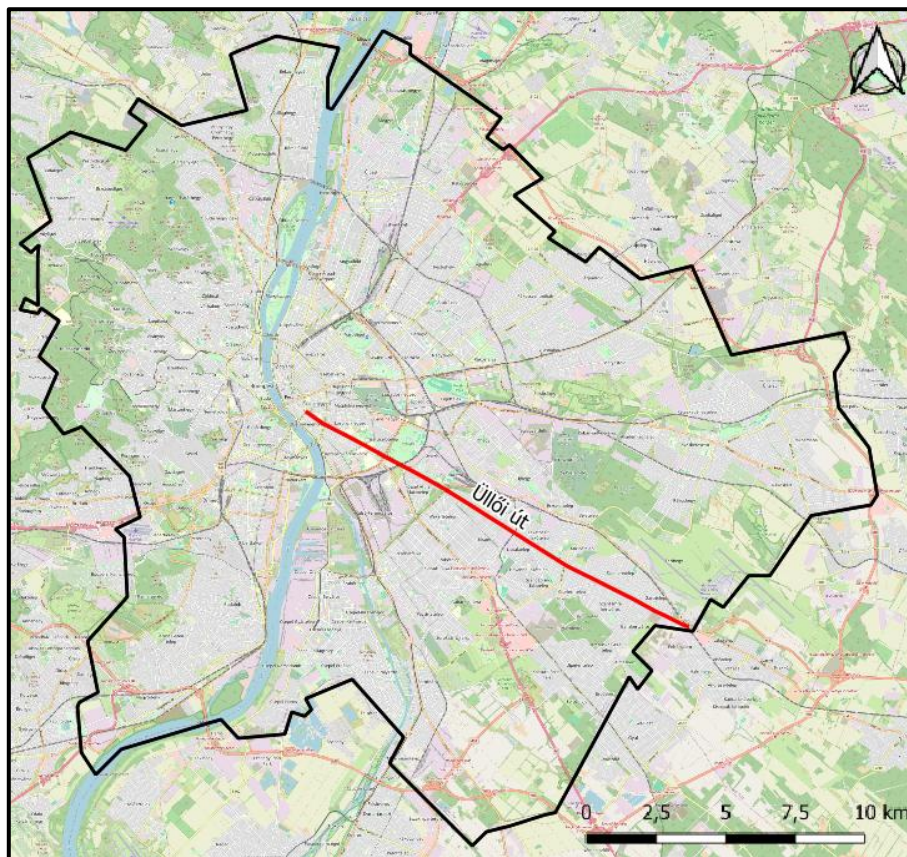
Szakedolgozatomban szeretném bemutatni a budapesti Üllői út mentén megfigyelhető arculati változásokat az 1900-as évektől kezdődően napjainkig. Téma választásomkor azt gondoltam, hogy elsősorban a közlekedési szerepe miatt bír nagy jelentőséggel. Az Üllői út az elhelyezkedése révén sok közlekedési és funkcionális kapcsolódási ponttal rendelkezik, amelyeknek következtében nem csak gépjármű, hanem számottevő gyalogos forgalmat bonyolít le a mindennapokban. Számomra az utóbbi évtizedekben jelentkező forgalmi túlterheltsége adja a téma aktualitását. Az elmúlt évszázad periféria és városközpont egymáshoz viszonyított elhelyezkedésének a változásait korábbi és jelenlegi kutatásokkal fogom bemutatni, melyek a végén segíthetnek megérteni az út jelen állapotának sokszínűségét. Az út teljesmértékű feltérképezése nemcsak arculati szempontból érdekes, hanem fontos alapot jelent a jövőbeli fejlesztések tervezéséhez. Kutatásom fő célja, hogy egy átfogó képet kapjak az út és annak közvetlen környezetének a múltjáról és annak jelenéről, valamint javaslatokat tudjak megfogalmazni a későbbi korszerűsítés lehetőségeire.

Választásom azért erre az útra esett, mert a közelében lakom, így van jó és rossz tapasztalásom is, mellesleg a mindennapjaim fontos útvonala, akár munkáról, vagy bármiféle más ügyről van szó. A vizsgálathoz személyes tapasztalataimat, archív fotókat, térképeket, szakirodalmat és helyszíni bejárásokat használok fel, hogy minél részletesebb és valósabb összeképet alkothassak. Fontos számomra, hogy az út különböző időszakaiban kialakult arculatok és használati módok mellett a berendezési tárgyak változásait is figyelembe vegyem az elemzésem során. Ennek megfelelően a konkrét elemzés érdekében számos következtetést vontam le múltban készült fotókról, melyek szerves részét képezik a dolgozatomnak.

Mindezek mellett fontosnak tartom, hogy az olvasó képet kapjon az örökölt arculati elemekről és a berendezési tárgyakra ható kedvező és kedvezőtlen tényezőket. Majd elemzem, és kategóriákba sorolom a jelenlegi állapot térhasználatait. Bízom benne, hogy munkám folyamán átfogó képet alkottam az Üllői út arculati változásairól, ismertetni tudtam a múltbéli örökségünket, hogy mi kedvez és mi nem kedvez a jelenlegi berendezési tárgyakkal, és egy összegző konklúziót tudtam levonni az út jövőjére nézve, amely segíthet egy fenntarthatóbb, élhetőbb városi környezet kialakításában.

1.2. Az út elhelyezkedése

Az Üllői út Budapest leghosszabb sugárútja, a belvárosban a Kálvin tértől egészen a város délkeleti határáig húzódik, Üllő irányába. Végpontja a főváros határa, ahol becsatlakozik a Fehérvári gyorsforgalmi útba. A 15,6 km hosszú út északnyugat-délkeleti irányba helyezkedik el. A város több kerületén halad át, többek közt a VIII., IX., X., XVIII., és a XIX. kerületen. Régen, a rendszerváltás előtti időszakban, a Vöröshadsereg útja nevet viselte egyes külkerületi szakaszain.



1. ábra – Üllői út elhelyezkedése

Forrás: Saját szerkesztés

(Felhasznált alaptérkép: OSM Standard)

2. ARCHIVÁLT ADATOK GYŰJTÉSE

A szükséges adatok összegyűjtése érdekében átfogó kutatási tervet találtam ki, melynek során különböző források és módszerek segítségével gyűjtöttem össze a témának megfelelő fontos információkat az Üllői út múltbéli változásairól és fejlesztéseiről. A gyűjtés során az volt a célom, hogy történeti áttekintéseket találjak Budapest területeinek és az út fejlődéséről, annak különböző szakaszainak a kialakításáról, a közöttük lezajlott arculatváltozásokról, valamint az építészet és a térérzet változásairól.

Az Üllői úton a múltban végbement fejlesztések, és a kialakulásáról már sok adatbázisban lelhető fel sok különböző adat és információ. Viszont az út és annak szakaszainak változásairól, időszakok közötti arculati különbségeiről nem találunk egy kidolgozott összegző dokumentumot. Minden adat, amely ennek a szakdolgozat megírásához kell, kép formátumban lelhető fel, több internetes képgyűjtemények, múzeumi és levéltári jegyzékekben. A kutatás során használtam különböző archívumokat is.

Első lépésként megvizsgáltam a könnyen elérhető levéltári adatbázisokat (először a Lechner Tudásközpontba tudtam elmenni kutatási céllal), amelyek tartalmazzák az Üllői úttal kapcsolatos korabeli fényképeket, hosszmetseteket, és várostörténeti feljegyzéseket.

Digitálisan elérhető adatbázisokat és honlapokat is használtam ezek mellett. Az Arcanum, és a Hungaricumnak az adatbázisa sok hasznos információval szolgált a múlt századi útszakaszok és környezetük változásairól. Képeslapok és fényképek elemzésével az épített környezet, és az akkori időbeli módosulásokat figyelhettem meg.

További kutatásokat folytattam, különös tekintettel az írott irodalmakra, azok tanulmányozásával és olvasásával. Több híres szerző által írt könyvet is átlapoztam, a pontosabb kép megkapásához. Kutatásomat néhány budapesti és online fellelhető levéltárban végeztem, eredeti térképek, tervrajzok, és fényképek betekintésével. A fenti forrásokban találtak alapján nemcsak a városfejlesztés kronológiájának újra alkotására adnak lehetőséget, hanem az Üllői út menti épületek térbeli elrendezéséről, utcaképi sajátosságairól, városfejlesztési projektjeiről is részletesebben tájékozódhatunk.

Mindezek mellett a helyszíni bejárások alatt szerzett tapasztalatokkal is bővíteni tudtam a tudásomat a jelenlegi állapotról. Heti rendszerességgel jártam az úton, és ezalatt a helyszínen készült fényképeim, írásokba rögzített állapotfelméréseim segítettek a már meglévő tudásomat a különböző levél-és múzeumi tárból szerzett történéseket összekapcsolni a helyszínnel. Viszont ami feltűnően más volt, mint amiket az adatbázisokban találtam, az a térérzet változása.

3. FOGALOMMAGYARÁZATOK

A kutatás során előkerült több olyan fogalom is, ahol nemcsak a köznyelv és a szakmai szóhasználat közötti eltérések, hanem az egyes tudományterületek, sőt akár egyazon szakterület szakemberei között is különböző értelmezések létezhetnek. Ezért elengedhetetlen, hogy a vizsgálat megkezdése előtt pontosan definiáljam, hogyan használom a vizsgált kifejezéseket és fogalmakat.

3.1. Az arculat jelentése, személyes és szakmai definíciók alapján

Ha egy út arculatáról beszélünk, akkor azt sokféle módon értelmezhetjük. Számomra egy út arculata azokat a dolgokat jelenti, amiket az agyunk a tudatalattiba küld, amikor egy adott dologról való megítélésünket akarjuk eldönteni, mint például, amikor egy festményt nézünk meg egy galériában, és elkell döntenünk, hogy tetszik az a festmény, vagy sem. Mind emellett, hogy milyen érzéseket és benyomást kelt mindazokban, akik rajta sétálnak vagy haladnak éppen, vagy azokon, akik a távolból szemlélik, és a távolból látnak rá az útra, és környezetére, mind befolyásolja az út arculatának megítélését. Ez magába foglalja az árnyék és világosság harmóniáját, tehát azt, ahogyan az emberek érzékelik a fényt, és azt, hogy hogyan hat az azokra az érzékeire. Tehát amikor arról kérdeznak, hogy mit jelent a számomra egy út arculata, akkor azt mondanám, hogy a térérzet, amit létrehoz, a stílus, amit képvisel, a megjelenése és a benyomása, amit kelt az emberben mind bele tartozik ebbe a definícióba.

Különböző írott irodalmak, és könyvek szerint az út arculata a vizuális és funkcionális karaktereket jelenti, amely meghatározza annak megjelenését, használhatóságát és társadalomban meglévő szerepét. Mellesleg az adott terület egyéniségének a kifejezését is értjük ezalatt. Ezek a jellemzők nem csak fizikai tulajdonságokban értetendők, például az útburkolatban, környező zöldfelületekben, vagy a közvilágításban nyilvánul meg, hanem az ott zajló életmódban, használati rétegekben, és az érintett közösségek mindennapi tevékenységeiben (Jenes, 2019) (Weiszer, 2022).

Meggyesi Tamás szerint egy hely arculatát elsősorban az épített környezet jellemzői határozzák meg, amely különbözik a hely szellemétől, ami objektív, és az ott élők identitástudatától, ami szubjektív. Az arculat konkrétan érzékelhető bárki számára, aki a helyre látogat, egyedi és összehasonlításban is értelmezhető, például falusias vagy városias jellegű. Emellett az arculatnak humán dimenziói is vannak, mint a barátságosság vagy érdekes jelleg. Az arculat folyamatosan változhat, és tudatosan alakítható, például rehabilitációs programok keretében, melyek a hely

presztízsét és vonz erejét növelik. Fontos tényező az idő hatása is, amely a napszakok, évszakok és az épületek fejlődése miatt formálja a város képét (Meggyesi, 2006).

Vámossy Ferenc szerint az épített környezet az emberi kultúrát tükröző mesterséges térbeli rendszer a föld felszínén. Ez a környezet természetes helyekhez kötött, átalakítja a környezetet, és szellemi, racionális eredetű. Saját törvényszerűségei vannak, mint például a téri formák, hálózatok rendszerezettsége, az architektonikus harmónia és esztétikai megjelenés, amely egy geometriai jelrendszeren keresztül különbözik a természet kozmikus rendjétől, jelezve az alkotó értelem létezését (Vámossy, 2016).

3.2. Városközpont és periféria jelentése

A városközpont és periféria közötti kapcsolat egy általánosnak mondható viszony, alá- és felé rendelt terület között. A városközpont nagy befolyással bír a periférián, amely előbbihez képest alárendelt, és kevésbé fejlett. Elhelyezkedésük változhat térben és időben egyaránt, attól függ mikor vizsgáljuk az adott területet. Ezek viszont idő elteltével eltolódhatnak, integrálódhatnak vagy átalakulhatnak. A két területrészt között fennálló viszonyt folyamatosan formálja a helyi társadalom és a gazdaság egyaránt. Az ilyen dinamikus kapcsolatok alapvető szerepet játszanak a térségek eltérő fejlődésében (Juhász, 2014).

3.3. Közterület, magánterület jelentése

A közterület, ahogy a nevében is benne van, a „köz” -nek a birtoka, területe. Ezek lehetnek állami, vagy önkormányzati kézben. Ilyenek például az utcák, parkok meg a terek. Nincsenek elkerítve, nyitva állnak mindenki előtt, így bárki bemehet, aki szeretne. A magánterület ezzel szemben más, mert ott a tulaj dönt, ki mehet be, és általában nem engedi be a nyilvánosságot. Ilyenről egy telek, vagy egy ház esetében beszélünk. Viszont van egy kettő közti kategória is, amit félig nyilvános tereknek hívunk. Például egy park, ami csak bizonyos időben van nyitva, vagy egy intézmény, amit többen is használhatnak, de szabályokhoz van kötve az ott tartózkodás. Szóval se teljesen nyitott, se teljesen zárt (Meggyesi, 2006).

Matthew Carmona szerint viszont a közterület nem csak fizikai tér. Ő úgy látja, hogy ez egy rendszer, amit sok minden alakít: például hogyan használják az emberek, milyen társadalmi vagy kulturális jelentése van, meg persze ki birtokolja, ki irányítja. A lényege, hogy hozzáférhető legyen, de közben mindig vannak szabályok és keretek, amik meghatározzák a használatot. Ezeket nem egyetlen ember találja ki, hanem a többség együtt. A túl sok szabály ugyanúgy

rossz lehet, mint ha semmi sem lenne. Szóval a rugalmasság fontos, és az is, hogy a közösség beleszólhasson a működésbe, legalább valahogy (Carmona, 2010).

3.4. Köz- és magánhasználat jelentése

A közterületet nem lehet egyszerűen egy darab földként vagy helyszínként kezelni. Több van mögötte: a szabadság, a tulajdon és az irányítás kérdései mindig összefonódnak. A köztereknek a használata bárkinek megengedett, oda bárki beléphet és használhatja őket. A magánhasználat általában viszont olyan helyen valósul meg, ahol a hozzáférést, a viselkedést, és a rendet a magántulajdonos szabja meg. Ilyenek a magánudvarok, vállalati területek, vagy magánbefektetők által megvásárolt területek (Leclercq, 2020). Ez a kettősség adja a város tereinek igazi mozgalmasságát, sokféleségét. A közterek fenntartásakor viszont nem elég az, hogy rendezettek legyenek. Legalább ilyen fontos, hogy szabadon elérhetők maradjanak, és a közösség is beleszólhasson abba, hogyan formálódnak. Ettől válnak élhetővé és befogadóvá a közterek (Carmona, 2010).

3.5. Közterületi érték, és közterületi minőség jelentése

A „hely” az egy társadalmi és fizikai konstrukció is, amelyben az egyéni és közösségi használat, valamint a tulajdonviszonyok együtt formálják a terület minőségét, és értékét (Carmona, 2019). A közterületnek az értékét az adja meg, hogy a rajta végbemenő közösségi élet milyen szerepet tölt be, milyen emberek közötti interakciókat, és kapcsolatokat hoz létre. Tehát az értéke nem csak fizikai értelemben értetendő, hanem a tér társadalmi szerepét is magába foglalja. Ezzel szemben a közterületnek a minősége a térnek a fizikai állapotát, a biztonságát, használhatóságát, komfort érzetét és a társadalmilag hozzáférhetőségét foglalja magába. Ez azért fontos, mert a térnek folyamatosan változatos tevékenységeket kell befogadnia nap mint nap. Azt is jelentheti, hogy mennyire van karbantartva az állapotához képest, és hogy milyen mértékben tudja kiszolgálni az ott élők igényeit. Összeségében egy jó minőségű közterület elősegíti a társadalmi interakciók létrejöttét, és növelik a városi élet élhetőségét (Carmona, 2010).

3.6. Közlekedő, várakozó, és tartózkodó tér jelentése

A városi szabadterek sokféle módon szolgálják a lakosság igényeit, ezért a tértípusok funkciói szerint átgondolt meghatározása mellett nem mehetünk el. Fontos szerepet játszanak a

minőségi városi infrastruktúrának a kialakításához és jövőképehez. Emellett ezek a típusok szoros kapcsolatban állnak egymással, összeolvadnak vagy ellenkező esetben teljesen elkülönülnek a városi szövetben.

A közlekedő terek olyan városi terek, melyek elsődlegesen az áthaladást szolgálják, és ahol a mozgás a fő funkció. Például ilyenek az utcák, a különböző kis utak a parkokban, és a sétányok is. Feladata az, hogy különböző funkciókat kapcsoljon össze, biztosítva „A” és „B” között egy biztonságos, gyors utat.

A várakozó terek az átmeneti tartózkodást, rövidebb időtöltést biztosítják. Az emberek itt nem tartózkodnak itt huzamosabb ideig, hanem csak addig, ameddig valamilyen közlekedési lehetőség nem lesz elérhető. Ide tartoznak a különböző tömegközlekedési megállók, előterek vagy kisebb pihenők.

Tartózkodó térnek az számít, amikor az emberek már hosszabb ideig vannak jelen egy adott területen, több időt töltenek, vagy egyéb közösségi tevékenységet végeznek ott. Ezek jellemzően parkok, nagyobb terek, és zöldfelületek (Balogh, 2004).



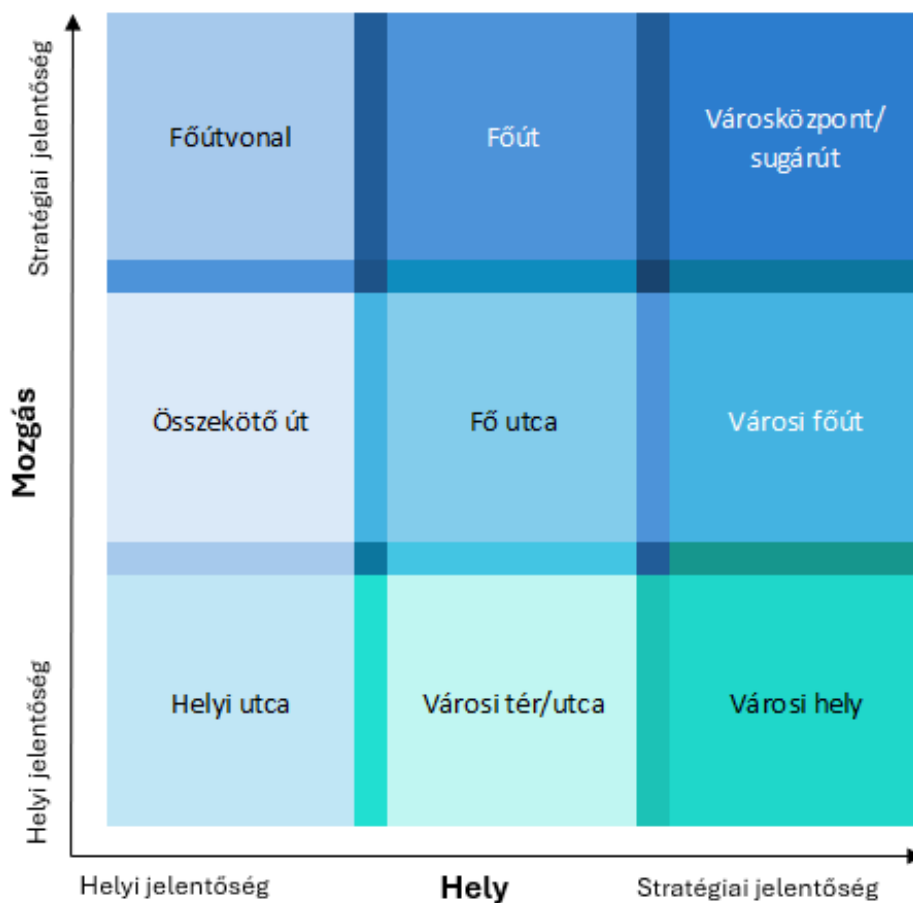
2. ábra – Közterek típusai

Forrás: Saját szerkesztés

4. VÁROSKÖZPONT ÉS PERIFÉRIA HASZNÁLATA AZ ÜLLŐI ÚT KÜLÖNBÖZŐ KORSZAKAIBAN

Vizsgálatomat az út szakaszainak használat alapú felosztásával végeztem. A használati besorolásához egy angol tanulmányt (Tfl, 2013) adaptáltam. Ez alapján az úton végbemenő mozgás és a hely települési rendeltetésének függvényében különböző kategóriájú közterülethasználati típusok különíthetők el.

Ezt a nagyvárosi léptékre készített beosztást a későbbiekben mintaként használom és a dolgozatban vizsgált területre értelmezve „kisebbre léptékeztve” alkalmazom.

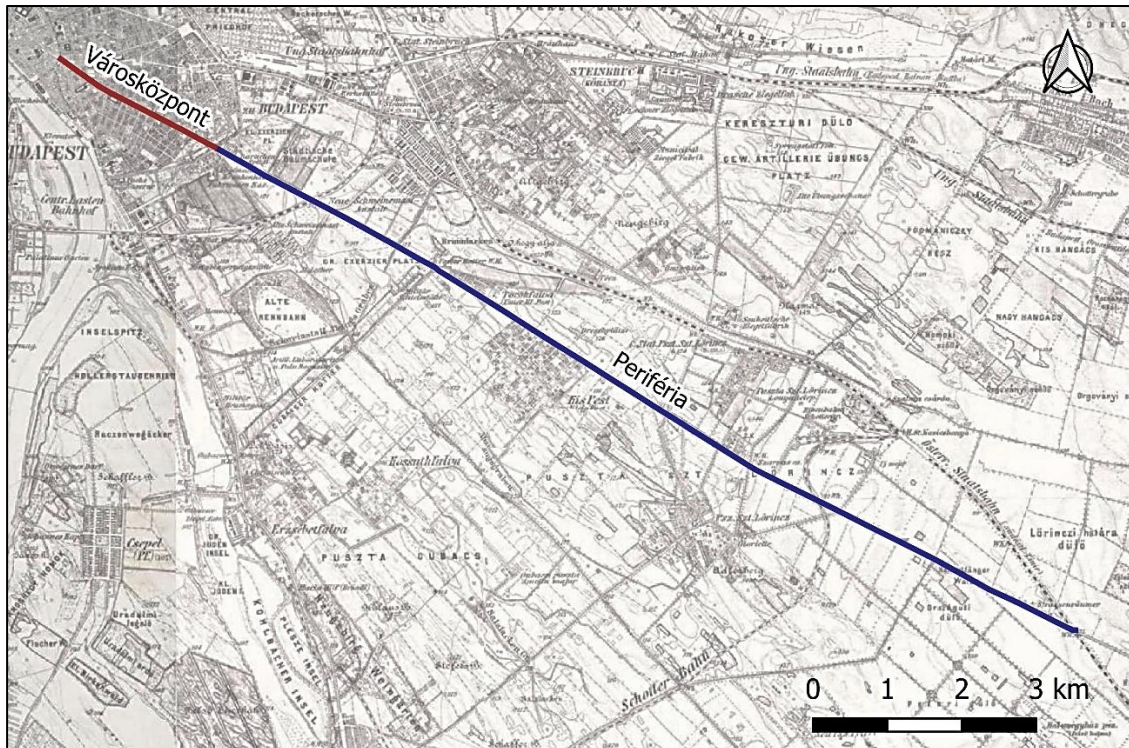


5. ábra – Út használati besorolása alapján létrejött hierarchia

Forrás: Saját szerkesztés, (Tfl, 2013)

4.1. Érzékelhető városkapuk kora (20.századtól – II. világháború végéig)

1900 és 1940 közötti időszak Budapest városfejlődési történelmében az egyik legdinamikusabban változó időszaka volt, amelyek a későbbi változásokat előidézték. Ugyan városkapuk a maguk valóságában ekkor már régen nem álltak, de a városközpont és periféria viszonya egyértelműen kirajzolódott a korábbi pozícióikban. Ebben a korszakban egy elég intenzív urbanizáció ment végig egész Budapest területén (Hedvig, 1998).



3. ábra – A városközpont-periféria tengely térképi ábrázolása (1900-1940)

Forrás: Saját szerkesztés,

(Felhasznált alaptérkép: Európa a XIX. században (maps.arcanum.com))

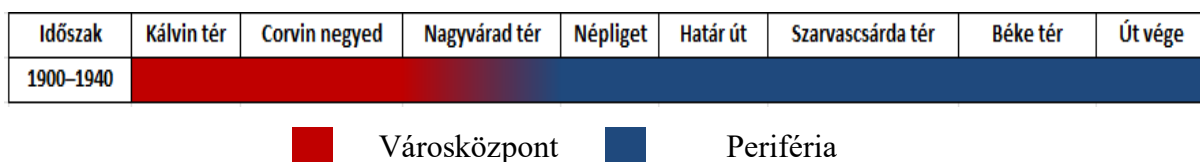
A századforduló körül Budapest gyorsan világvárosi szintre emelkedett, és az Üllői út belső szakaszai reprezentatív, világvárosi színtere lett. Ebben az időszakban a város a gazdaság legtöbb területén modernizációt hajtott végre (Molnár, 2025; Hedvig, 1998).

Az 1900-as évek elején egyre jobban előtérbe kerültek mindazon a nagyvárosi problémák, amelyek különösen fontosak voltak az Üllői út tengelyében is. Így például a lakhatási, közegészségügyi, és közlekedési problémák. Mivel ekkoriban ez volt a város egyik legfontosabb kijárata a peremterületek felé, ezért a két terület között szoros kapcsolat jött létre (Molnár, 2025). A Nagy-Budapest koncepciójának a gondolata már ekkor felmerült azért, hogy a fővárost és

peremterületeit összekapcsolják, így létrehozva egy egységes nagy közigazgatási egységet. (Molnár, 2025; Szekeres, 1996). Bárczy István polgármester az 1906-ban indult politikai programjává tette a környező területek csatolásának fontosságát, kihangsúlyozva a városfejlesztési szempontokat is (Szekeres, 1996).

Az I. világháború előtt a város környéki területek növekedésére került a nagyobb hangsúly. 1918-ig a peremterületek és szoros szomszédságukban lévő falvak ámbár egybeolvadtak, de gazdaságilag és kiépítésben maradt különbségek miatt nem lettek egy egység teljesen (Péter, 2011). A háború vége felé Budapest politikai szerepe egyre nőtt, aminek következtében a városmenti települések városi rangot kaptak. Többek közt ilyen rangot kapott Kispest, Pesterzsébet és Pestszentlőrinc is. Ezek a peremtelepülések az Üllői út tengelyén egyre szorosabb közlekedési és gazdasági kapcsolatot ápoltak a központtal (Molnár, 2025; Hedvig, 1998).

Az I. világháború végeztével a családi házas övezeteknek az építése került előtérbe (Péter, 2011). Új kerületek jöttek létre, aminek következtében a centrum és periféria között még nagyobb lett a funkciók közötti rés. A központi beépítés és a peremterületek családi házas övezetek közötti markáns különbség is jobban észlelhető volt (Molnár, 2025; Hedvig, 1998). A gazdaság és az ipari funkciók is egyre inkább a város peremére tolódott ki. Ezek végül a külső kerületekbe és elővárosokba települtek át. A mezőgazdaságok a belvárosi területekről fokozatosan kiszorultak. Ezek helyét kertészetek vették át, ami a fővárost friss élelmiszerrel látta el, jelezve a város centrumának és perifériájának funkcionális elkülönülését (Hedvig, 1998). Végül megghiúsult a Nagy-Budapest terv politikailag a dualista-konzervatív ellenállás miatt. Emiatt a főváros és peremterületeknek az integrációja csak a fokozatosan, közigazgatási változások árán valósult meg a későbbi időkben (Szekeres, 1996).



4. ábra – A városcsúcs-periféria elhelyezkedése a főbb terek mentén (1900-1940)

Forrás: Saját szerkesztés

Közterülethasználat jellege

A városszerkezet, a kerületek véglegesítése és a városcsúcs és a peremterületeknek az elkülönülése miatt az Üllői út diverz használati funkciókat mutatott ebben az időszakban. Az

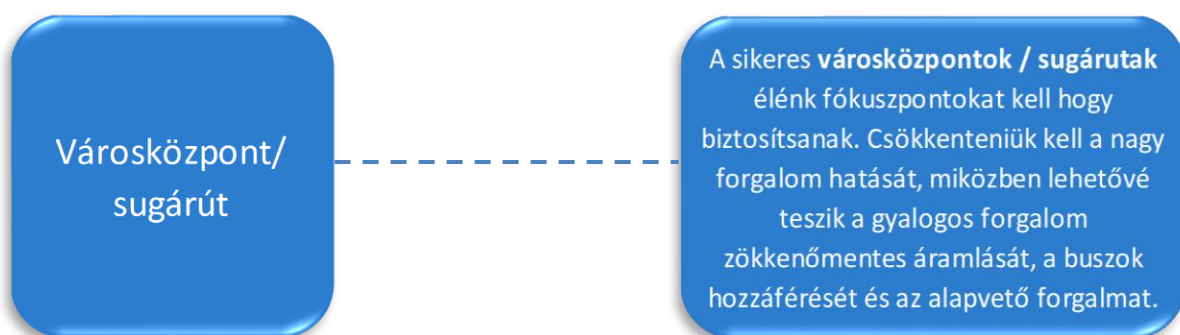
utat két szakaszra lehet bontatni, aminek eltérő használati módja és jelentősége nemcsak beépítési intenzitásban, hanem az ott zajló társadalmi, gazdasági és közlekedési aktivitásban is markánsan megmutatkozott. Külső szakaszain lassan elkezdett megjelenni az elővárosi jelleg, míg belső részén megőrizte a városias, sűrű használati normát (Fleischer, 2010, Balázs, 2007).

Kálvin tér – Nagyvárad tér: Városközpont/sugárút

Ezen a szakaszon a fővárosi nyüzsgés, a városközponti sugárút használati mód volt a jellemző. Sok minden megjelent, ami a századfordulós modernizációnak a következménye volt. A sűrű beépítés, nagypolgári bérházak, orvosi egyetem és a kórházi tömbök tömött városszerkezetet eredményeztek. Ami kicsit különlegesebbé tette a környéket, az a nagymennyiségű funkcióknak a megjelenése és keveredése volt. Lakóházak mellett boltok, kávézók, oktatási és egészségügyi intézmények váltották egymást, minden mondhatni közel volt egymáshoz (Péter, 2011).

Az 1900-as évek elején megjelentek az első villamosvonalak, amik a lóvasutakat váltották le. Ez volt az akkori igazi városi tengely, a bulvár, ahol a helyi élet minden jelentős eleme egyszerre volt jelen, a megnövekedett gyalogosforgalommal együtt, ami így mindig sokszínű és izgalmas utcaképet eredményezett. Emellett a buszjáratok keresztezése miatt, az egyik legjobban bejárható útszakasz volt akkoriban.

A terület nemcsak helyi, hanem országos jelentőséggel is bírt, Budapest fő ütőereként nemcsak a városi élet egyik csúcspontja, hanem egész Magyarország egyik leghangsúlyosabb városias közterülete volt ebben az időben. (hampage.hu/trams/ulloi; Szekeres, 1996)



6. ábra – Városközpont/bulvár jelentése

Forrás: Saját szerkesztés, (Tfl, 2013)

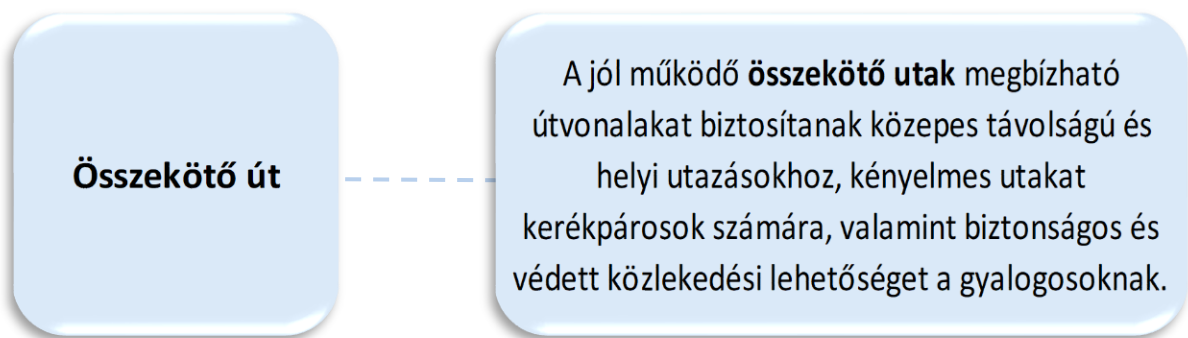
Nagyvárad tér – Út vége: Összekötő út

Ahogy kifelé haladunk a városközpontból, a kép jelentősen átalakul, és vele a használat is. Ezen a szakaszon az Üllői út inkább összekötő útként funkcionált. A Pestszentlőrinci vasútvonalak biztosították a főváros és az elővárosok közötti kapcsolatot, ilyen kapocs volt azt Üllői út is (Pál, 2002).

A beépítés lazább, helyenként már kertvárosias vagy ipari karakterű, sőt, az egykori szántóföldi parcellák is fellelhetők voltak még. Az 1930-as kerülethatárrendezések után megindult a nagyszámú betelepülés, ami fellendítette a peremterületek gazdasági szerepét. (Balázs, 2007).

A periférián az építészeti modernizmus lassabban terjedt, és más jelleget mutatott, mint Budapesten. Ez jól tükrözi, hogy hogyan fogy el fokozatosan a városiasodásnak a lendülete, és hogyan vált a városszövet egyre diszkrétebbé, kevésbé kiépítetté (Preisich, 1967).

A mozgás dominált, villamosvonal és buszjáratok miatt a tömegközlekedés, a távolsági áruszállítás, terherforgalom, és logisztikai funkciók is jellemezték a mindennapi használatot. Az Üllői út a várost a külvárosi központokkal összekötötte a közlekedés által (hampage.hu/trams/ulloi). Habár a gazdasági szerep már elkezdett növekedni ezen a szakaszon, az élő közösségi, helyi funkciók még mindig ritkábban helyezkedtek el, nem úgy, mint amilyenek a belvárosban. Összeségében ez az útszakasz inkább tranzitként, összekötő kapocsként működött (Szekeres, 1996).



7. ábra – Összekötő út jelentése

Forrás: Saját szerkesztés, (Tfl, 2013)

Jellemző berendezési tárgyak

Az 1900 és 1940 közötti Üllői út menti berendezési tárgyakat vizsgálva jól megfigyelhető a struktúra eltérése a városközponti és a perifériás szakaszok között, ami a korabeli városszerkezetet, valamint az ezekhez kapcsolódó funkciókat is tükrözte.

Az akkoriban készült felvételek alapján a berendezési tárgyaknál ezek lehettek fontosak:

- a városközpontban → reprezentáció, esztétikai kidolgozottság, városi presztízs
- a periférián → minimális, funkcionális, olcsó megoldások

Berendezési tárgyak	Városközpont	Periféria
Kandelláberek, utcai lámpák	Díszes öntöttvas oszlopok, gyakran csavart, egy vagy többágú (2–3 karú) lámpatestek	Egyszerű, fából készült, talpazat betonból, egykarú lámpák, díszítés nélkül
Padok	Fából készült ülőfelület öntöttvas lábakkal, szecessziós stílus, gyakori a közintézmények, parkok környékén	Egyszerű fából készült padok, lábaik vasból, főleg megállóknál vagy egykét park területén
Szemetesek	Gyakran villanyoszlopra helyezett fém szemetes, díszítés nélkül, gyakori elhelyezéssel	Oszlopra helyezett kisméretű fém szemetes, díszítés nélkül
Hirdetőoszlopok	Magas, henger alakú oszlopok, csúcsos tetővel, alján talpdíszítéssel, propagandaszer ¹	Alacsony, henger alakú oszlopok, egyszerű, funkcionális megoldások
Közlekedési táblák, jelzések	Egyszerű, vas oszlopra szerelt tábla és jelzések, lényegretörő, van amelyik táblára jelentés is ráírva	Egyszerű, vas oszlopra szerelt tábla és jelzések, lényegretörő, van amelyik táblára jelentés is ráírva
Egyéb elemek	Ültett fa alatt lévő öntött vasrács, hasonló kivitelezéssel mint napjainkban	Ültett fa alatt lévő öntött vasrács, hasonló kivitelezéssel mint napjainkban

8. ábra – Berendezési tárgyak összehasonlítása 1900 és 1940 között a városközpont és a periféria jellegzetességei szerint

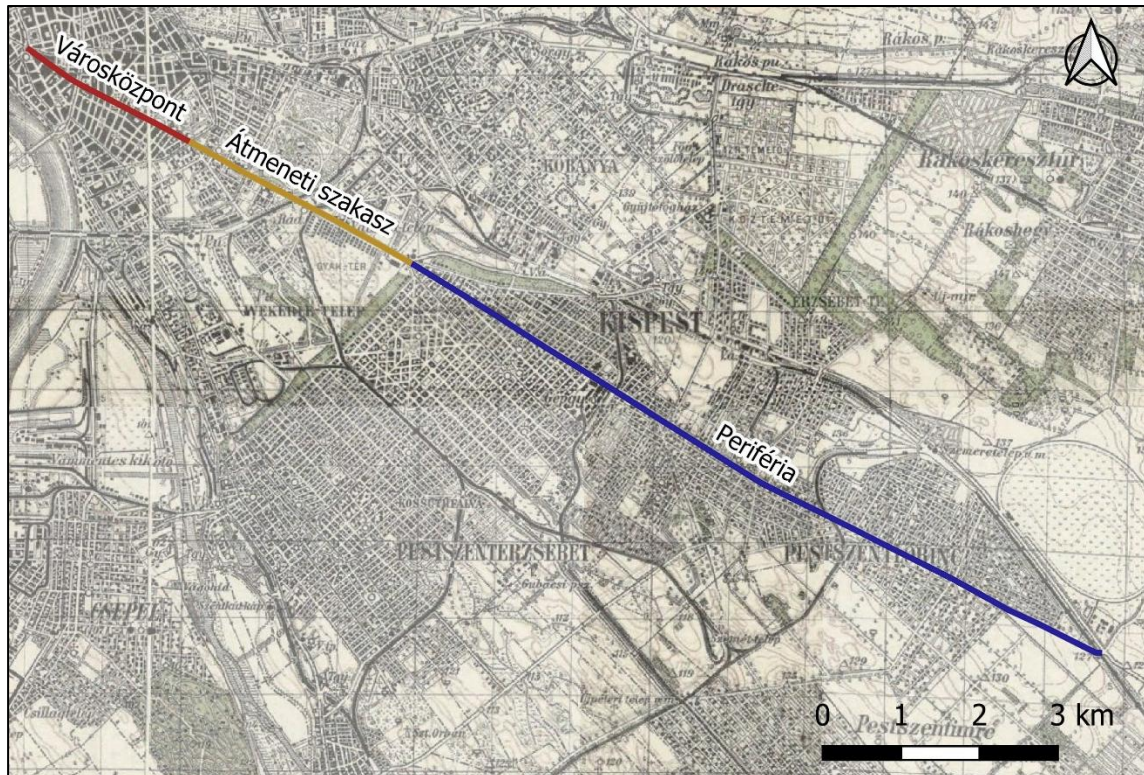
Forrás: Saját szerkesztés és kutatási megfigyelések alapján

A felhasznált archív felvételek című pontnál a 43. és 44. ábrán jól láthatóak a korabeli berendezési tárgyak.

¹ Az 1900-as évek első felében a hirdetőoszlopok és plakátok utcafényképi szerepe fontossá vált, mivel az I. világháború idején ezek propaganda eszközeivé váltak, hirdelve a lakosságnak toborzását fontosságát, és a bevonulását a harcba. (Csaba, 2017)

4.2. A periféria és a városközpont közötti határ elmosódásának kezdete (II. világháború végétől – 20. század második harmadának végéig)

Az 1941 és 1960 közötti időszakban Budapest városszerkezete nagymértékű átrendeződésen ment keresztül. A háború utáni helyreállítások, majd a területi bővülés együtt járt azzal, hogy az út mentén radikális változások történtek mind a városközpont, mind a periférián egyaránt (Szekeres, 1996).



9. ábra – A városközpont-periféria tengely térképi ábrázolása (1941-60)

Forrás: Saját szerkesztés,

(Felhasznált alaptérkép: Magyarország Katonai Felmérése (1941) (maps.arcanum.com))

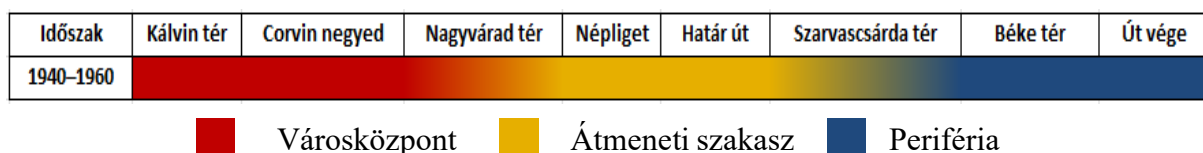
Az Üllői út és környéke ezen időszakban a városiasodás és az ipari fejlődésnek a kiemelt helyszíne volt, ahol lakásépítési programoknak és közlekedési fejlesztéseknek a hatására gyorsan nőtt a városi karakter (Beáta, 2002).

Nagy-Budapest keretein belül 1940 és 1960 között a periférikus területeknek a beolvasztása volt a célkitűzésük, amely során az ötéves népgazdasági terv alatt 16500 lakást építettek az átmeneti és a periférikus zónákban. Céljuk az volt, hogy ennek eredményeképpen egy egységes víz- és csatornarendszert alakítsanak ki (Sipos, 2005). A városrészek beépítése főként a főútvonalak mentén, így az Üllői út környékén valósult meg. Az 1953-as főként munkás lakta

városrészekben indult meg ez a lakásépítési program, ami elindította a későbbi nagyarányú arculatváltozást (Beáta, 2002). A beépítésnek az alapelve az 1940-es évek elején az volt, hogy a fejlődés olyan területeken induljon el, ahol már van meglévő közlekedési- és közműhálózat is (Sipos, 2005). A területeknek a közigazgatási egyesítése után az volt a cél, hogy a települések önállóak legyenek, a helyi intézmények és közösségi életet úgy szervezzék meg, hogy a lakosság helyben találja meg (Sipos, 2009). IX. kerület átmeneti jellegét az adta, hogy egyszerre volt jelen a városi központ és az ipari övezet is. A külső Ferencvárosi területek ilyenkor még beépítetlen ipari részek voltak, amik csak a II. világháború utáni években kezdtek beépülni lakótelepekkel (Hedvig, 1998) Az 1950-es években a külkerületek a mezőgazdasági és az ipari tevékenységek mivoltából tudtak kapcsolódni a városi gazdaságba, jelentős szerepet kapva a kertgazdálkodás és az iparcikkek gyártásában egyaránt (Boross, 1956).

Az 1956-os forradalmat követően szovjet mintaként a központnak alárendelve működtek az önkormányzatok, teljes önállóság nélkül. Ennek következtében a közigazgatási határok jobban kirajzolódtak, és a területi egyenlőtlenség is jobban láthatóvá vált. Az ipari tevékenységek a perifériára települtek, de a közlekedési kapcsolatok miatt ez nem okozott gondot a centrumnak (Molnár, 2025; Berényi, 1993).

A perem területeken lévő olcsóbb telkek és alacsonyabb lakbérek miatt vidékről megindult a népesség áramlás, elősegítve az perifériás területeknek a fejlődését. A kertvárosi és családi házas övezetek ezen területen a zöldmezős beruházások nyomán tudott végül tovább terjeszkedni (Szekeres, 1996).



10.ábra – A városközpont-periféria elhelyezkedése a főbb terek mentén (1941-60)

Forrás: Saját szerkesztés

Közterülethasználat jellege

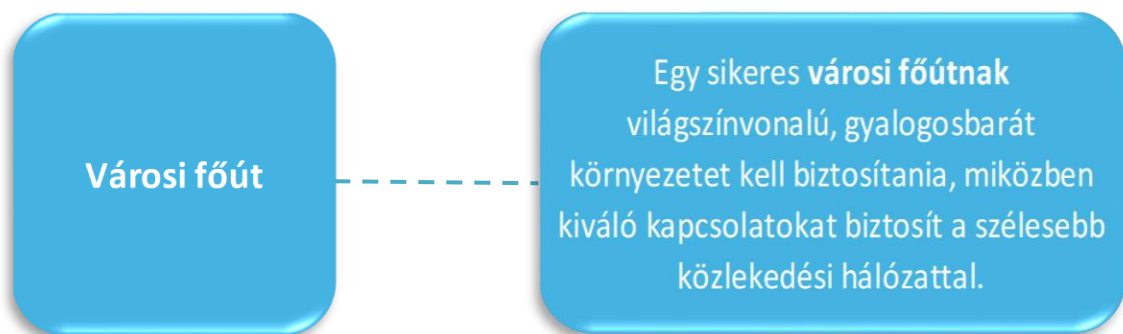
Az Üllői út második világháború alatt, és után látványos arculatváltáson ment keresztül, melynek legjobban érzékelhető eredményei a használati funkciók szerint jól elkülöníthető szakaszai voltak. Ha végig nézzük az út teljes hosszát, tisztán láthatóvá válik, hogy az egyes városi,

és periférikus zónák mennyire eltérően kezdtek fejlődni a II. világháború alatt, és az utána lévő időben.

Kálvin tér – Nagyvárad tér: Városi főút

Ezen az útszakaszon a városközponti státusz maradt fenn, még a háború súlyos pusztításai ellenére is. Városiasan, zárt soros beépítés mellett sokrétű funkciók voltak itt, mint például kereskedelmi, szolgáltatások és intézményi is. A szovjet tanácsrendszer bevezetésével ez a központi érzés tovább erősödött (Hedvig, 1998). A közterületek és az infrastruktúra a fővárosias funkciókat szolgálták, kiváló közlekedési kapcsolatokkal, amit az akkoriban készült archív felvételeken is jól látható Kálvin tértől induló kétsávos villamosvonal is elsősegített nagymértékben (hampage.hu/trams/ulloi).

Emellett jelentős gépjármű és mai szemmel is nagymértékű gyalogosforgalom is meghatározó volt ezen a szakaszon. A széles úttest, a villamosvonalak, és a járdák is ezt a funkciót szolgálták. Jól érzékelhetően vált ez a szakasz a fővárosnak az egyik legfontosabb városi főútjává, ahol a sétálás, a mindennapi élet teendői, és a hétköznapi élet egésze egymás mellett keveredve volt jelen (Molnár, 2025).



11.ábra – Városi utca jelentése

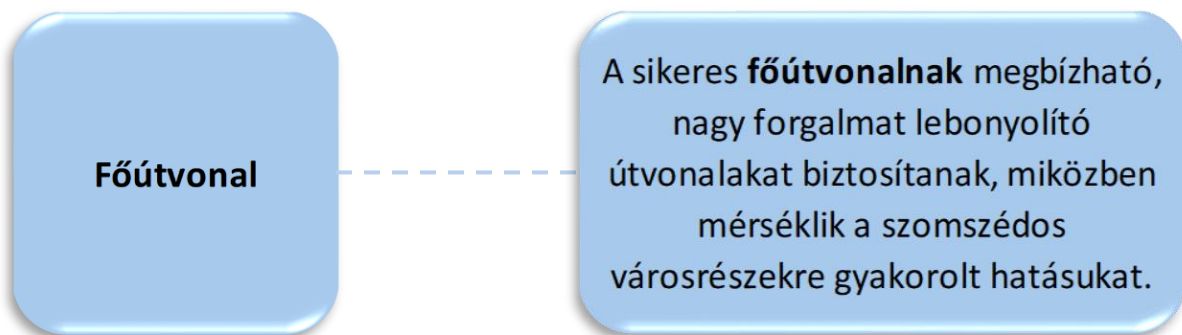
Forrás: Saját szerkesztés, (Tfl, 2013)

Nagyvárad tér – Határ út: Főútvonal

A városközponti szakasz után, a Nagyvárad tértől a Határ útig húzódó szakaszon már egy átmeneti zóna alakult ki, főútvonal jelleggel. Funkcionálisan, szerkezetileg, és használatban is a városközpont és periféria között képezett egy átmenetet. Az első nagyobb volumenű

lakótelepi építkezések az 1950-es évek elején itt indultak el, párhuzamosan több ipari beruházással együtt. Emiatt a lakóövezeti, kereskedelmi és ipari funkciók egymás mellé kerültek. Itt épült meg a későbbiekben híres Üllői úti József Attila lakótelep is (Beáta, 2002). A terület még nem volt teljesen hely orientált, de már jóval több volt, mint egy korábbi perifériás szakasz. Itt már a helyi célpontok, az üzletek, közintézmények és szociális szolgáltatások is megjelentek, tehát egyre inkább nőtt a mindennapi élet fókuszja ezen a területen (Szekeres, 1996).

Mindezzel együtt viszont a városias, tömör közösségi élet érzetét még nem érezhette maradéktalanul az ember. Továbbra is érzékelhető maradt a kicsit szétterült, laza településszerkezet, ahol a gyors közlekedés, a funkciók változtatása és a folyamatos építkezések mind a modernizáció és az átalakulás képét erősítették (Molnár, 2025).



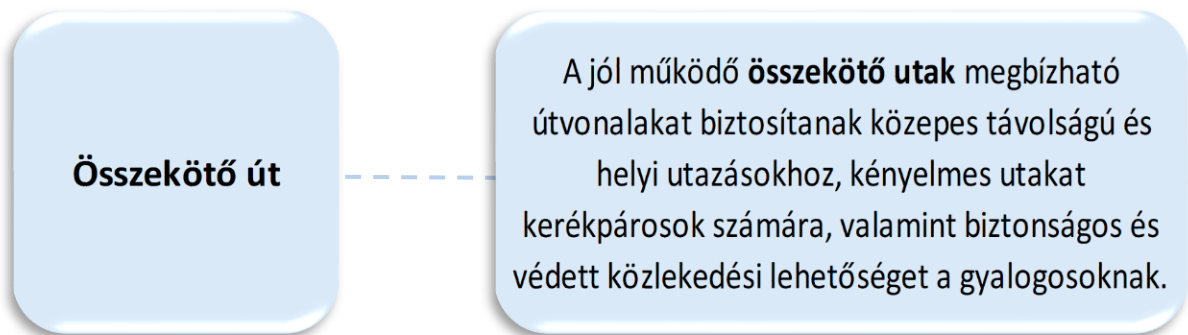
12. ábra – Főútvonal jelentése

Forrás: Saját szerkesztés, (Tfl, 2013)

Határ út – Béke tér: Összekötő út

A Határ úttól a városból nézve kifelé lévő szakasz még továbbra is periférikus, összekötő út jellegű maradt ebben az időszakban. Az itt lévő úthasználat elsősorban a közlekedést szolgálja, lehetővé téve a városközpont és külső kerületek közötti áramlást. Jellemzően a beépítés intenzitása itt alacsony volt, domináltak az 1 szintes épületek, és az alap ellátást ellátó boltok (Szekeres, 1996; Szegő, 2010). Még jelen voltak a mezőgazdasági és ipari tevékenységek is, amik érezhetően elkülönültek a városi használati szokásoktól (Boross, 1956). A helyi 2 sávós villamos, ami a Határ úttól kifelé járt ezen a szakaszon, és a széles járdák is hozzájárultak a helyi használatnak a meggyorsításában. Voltak olyan tervek a láthatárban, amik csökkentették volna a városmag és külkerületek közötti infrastruktúra, funkcionális és társadalmi

különbségeket, így növelve a helyeiknek a könnyebb és gyorsabb utazást a két terület között. Ezek a későbbiekben meg is valósultak (Szekeres, 1996; hampage.hu/trams/ulloi).



7. ábra – Összekötő út jelentése

Forrás: Saját szerkesztés, (Tfl, 2013)

Jellemző berendezési tárgyak

Ebben a korszakban a városközpont és perifériának a jellemző berendezési tárgyaira nagy hatással volt a második világháború, és az azt követő újjáépítések. Emiatt egy-két kategóriánál jelentős eltéréseket lehetett megfigyelni.

Az akkoriban készült archív felvételek alapján a berendezési tárgyaknál ezek voltak a fontosak az adott terület szerint:

- a városközpontban → díszes, egységes, modern, funkcionális, karbantartott
- a periférián → egyszerű, minimális, praktikus, díszítés nélküli, olcsó megoldások

Berendezési tárgyak	Városközpont	Periféria
Kandelláberek, utcai lámpák	Öntött vas, kis mintázattal ellátott íves egykarú lámpák	Egyszerű, fából készült, talpazat betonból, egykarú lámpák, díszítés nélkül
Padok	Fából készült ülőfelület öntöttvas lábakkal, szecessziós stílus, gyakori a közintézmények, parkok környékén	Egyszerű fából készült padok, lábaik vasból, főleg megállóknál vagy egykét park területén
Szemetesek	Gyakran villanyoszlopra helyezett fém szemetes, díszítés nélkül, gyakori elhelyezéssel	Oszlopra helyezett kisméretű fém szemetes, díszítés nélkül
Hirdetőoszlopok	Magas, henger, vagy szögletes alakú oszlop tetővel, alján kis méretű talpazat	Alacsony, henger alakú oszlopok, egyszerű, funkcionális megoldások
Közlekedési táblák, jelzések	Egyszerű, vas oszlopra szerelt tábla és jelzések, lámpák kétszínűre festve, van amelyik táblára jelentés is ráírva	Egyszerű, vas oszlopra szerelt tábla és jelzések, lényegretörő, van amelyik táblára jelentés is ráírva
Egyéb elemek	Ültett fa alatt lévő öntött vasrács, hasonló kivitelezéssel mint napjainkban	Ültett fa alatt lévő öntött vasrács, hasonló kivitelezéssel mint napjainkban

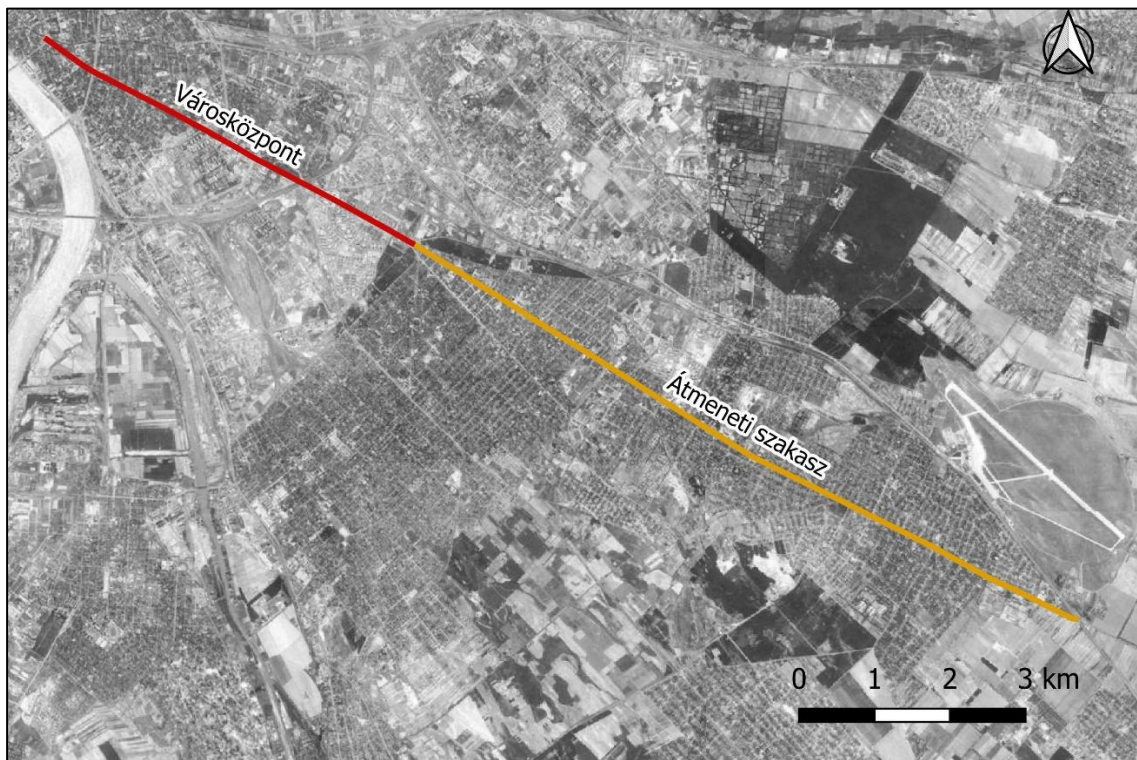
13. ábra – Berendezési tárgyak összehasonlítása 1941 és 1960 között a városközpont és a periféria jellegzetességei szerint

Forrás: Saját szerkesztés és kutatási megfigyelések alapján

A felhasznált archív felvételek című pontnál a 45., 46., 47. és 48. ábrán jól láthatóak a korabeli berendezési tárgyak.

4.3. Szocialista városfejlődés (20.század második harmadának végétől a rendszerváltásig)

Az 1960 és 1989 között az út városszerkezetben betöltött szerepe és használati jellege is változásokon ment keresztül a szocialista rendszernek, és az M3-as metrónak köszönhetően. Az eddigi átmeneti szakasz már teljesen beintegrálódott a városközpontba, amely így már egészen a Határ úti metróállomásig tolódott ki. Ezt a területet paneles lakótelepek és új intézmények jellemezték, miközben a közlekedés fejlődése miatt helyenként teljesen átalakított utcaképet mutatott az integrált szakasz. Viszont az előző korszakban még perifériaként vett területek elindultak egy lassú fejlődési irányba, amely így átmeneti szakasszá változtatta az eddig periférikus területet (Molnár, 2025; Hedvig, 1998).



14.ábra – A városközpont-periféria tengely térképi ábrázolása (1961-89)

Forrás: Saját szerkesztés,

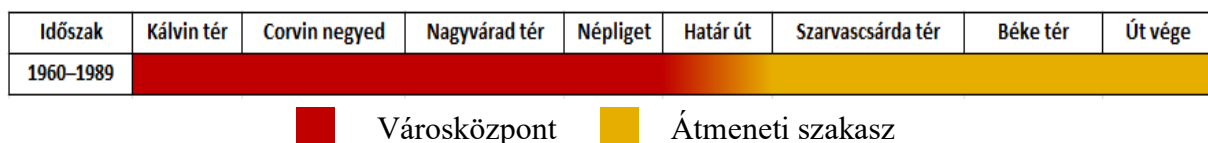
(Felhasznált alaptérkép: Magyarország az 1960-as években (maps.arcanum.com))

A városközponti zóna sűrű beépítésű, nagy lakósűrűségű terület, ahol századfordulóban épített és lakótelepi épület határozta meg az arculatát. Az 1960-as években elindult betelepelési korlátozások miatt egyre többen telepedtek le a külső területeken, ami az peremterületeknek a népesség növekedését eredményezte. A munkahelyek nagyrésze viszont ekkoriban a centrum-ban volt, ami megindította a két terület közötti ingázást (Hedvig, 1998; Molnár, 2025).

Az 1970-es évek elejére a belső zóna rangja fokozatosan csökkent, az épületeknek az állapota nagyrészen leromlott, és a 80-as évekre az Üllői út mellékutcai is elhanyagolttá váltak. Ennek következtében még 1980ban megkezdődhetett a teljes rekonstrukció, a foghíjak beépültek, a mellékutcák állapotát feljavították, és renoválták az épületeket is (Hedvig, 1998; Molnár, 2025).

A '80-as évek végétől az agglomerációs és városi térség újra gyarapodni kezdett, részben a gazdaságnak a szerkezetváltása, és a termelési hálózatoknak a térnyerése miatt (Sipos, 2009). A város átmeneti zónája gyűrűszerűen fogta körül a belső városmagot. Az infrastruktúra fejlettsége már magasabb szintben volt, mint az akkori peremterületeké. Ezt segítette elő az iparszerű, tömeges lakásépítés, amely a korábbi falusias arculatból egy nagyvárosi, családi házas övezetet hozott létre (Berényi, 1993). Ez a gyorsütemű zöldmezős beruházás hatékonynak bizonyosult, de városszerkezetileg viszont problémákat szült.

A fővárosi beruházásoknak a nagyrésze amiért az átmeneti zónákban lévő lakótelepek és családi épületekre fordították, addig a belváros lakásállománya tovább romlott, mivel a társadalom túlnyomó többsége kiöregedett, és a fiatalabb generációk kitelepültek. Mindezek olyan társadalmi feszültségekhez vezettek, mint például a megépült épületek alvóvárosa és a városközpontban meglévő munkahelyek közötti konfliktus. Ez tovább erősítette a két terület közötti forgalmat, amit a tömegközlekedési hálózat viszont ekkoriban még nem tudott teljes mértékben elbírnivaló (Berényi, 1993).



15.ábra – A városközpont-periféria elhelyezkedése a főbb terek mentén (1961-89)

Forrás: Saját szerkesztés

Közterülethasználat jellege

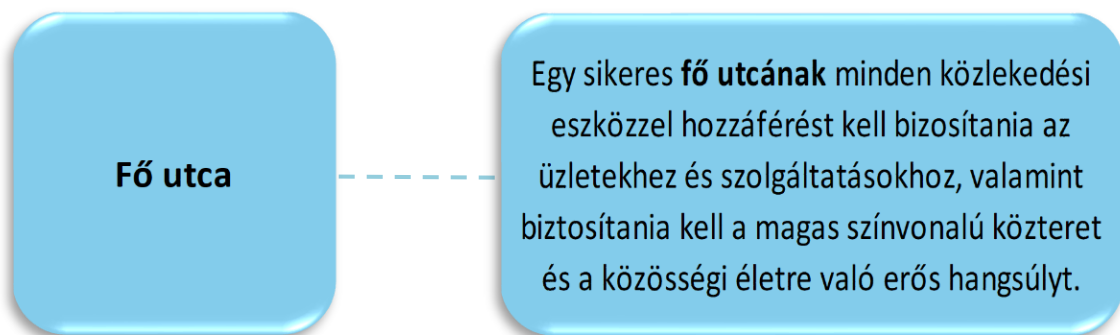
Az Üllői út városközponti és átmeneti szakasza a 60-as és 80-as évek között eltérően működtek és különböző szerepet tölthettek be a szocialista város életében.

Kálvin tér – Határ út: Fő utca

A Kálvin tér és a Határ út közötti szakasz volt az út legtöbbször használt része. A kétsávos villamos még jelen volt, de az 1970-es években megkezdett és 1990-ben befejezett 3-as metró

építése miatt lendült fel még jobban a tömegközlekedés. A metróhálózatnak a fejlesztése is része volt a város közlekedési koncepciójának. Ez a közösség életének az egyik legfontosabb helyváltoztatási eszköze volt. Ahogy említettem a gépjárműforgalom is jelen volt ebben az időszakban, de a személygépkocsik alacsony száma még nem érte el a későbbi évek szintjét. Ugyanakkor már érezhető volt a forgalomnak a növekedése, amely később tervezési kihívásokat vetett fel (metro4.hu, 2003; hampage.hu/trams/ulloi).

Az itteni főutca jelleg biztonságos utat kínált a gyalogosok számára is. A megnövekedett népesség szám miatt a tömeg közlekedni vágyók száma is nagymértékben nőtt. A tömegközlekedésben a villamos és metró mellett az autóbuszok is fontos szerepet töltek be. Több kisebb szakaszban helyi járatok könnyítették az utazást, például a lakótelepekben is (Molnár, 2025).

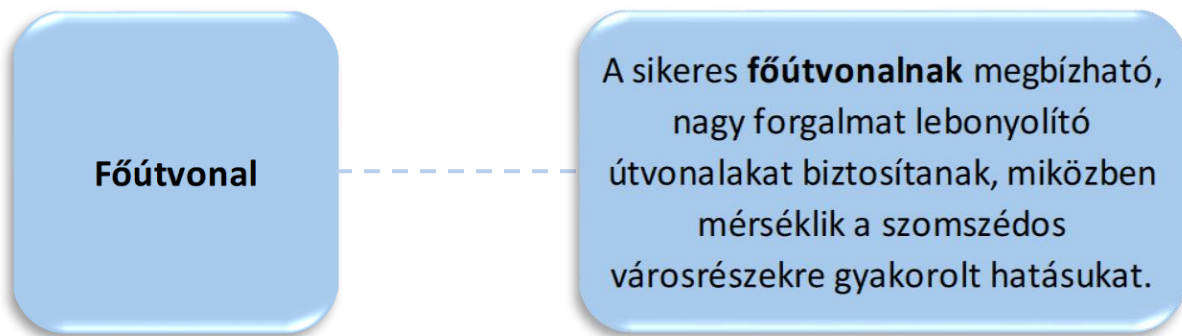


16.ábra – Fő utca jelentése

Forrás: Saját szerkesztés, (Tfl, 2013)

Határ út – Béke tér: Főútvonal

Ez a szakasz főútvonal jelleggel bírt, ami elsősorban a városközpont és a külső lakótelepek, valamint a külvárosi területek közötti fő közlekedési útvonalat biztosította. A közúti forgalom már erősebb volt, több személygépjármű kezdte használni ezt az utat, bár a forgalomszervezés és az infrastruktúra fejletlensége miatt még nem tartott ott, mint a városközponti szakasz (metro4.hu, 2003). A tömegközlekedés fő eleme továbbra is a villamos volt, amely a Határ úttól egészen a Béke térig végig szállította az utasokat. Emellett az autóbushálózat is egyre jobban kiépült, így lefedve a környező kisebb központoknak az utazási igényeit. A gyalogos forgalom is jelentős volt, ami a széles járdák, és a sűrűn elhelyezett gyalogos átkelőknek köszönhetően biztonságosak voltak (Molnár, 2025; hampage.hu/trams/ulloi).

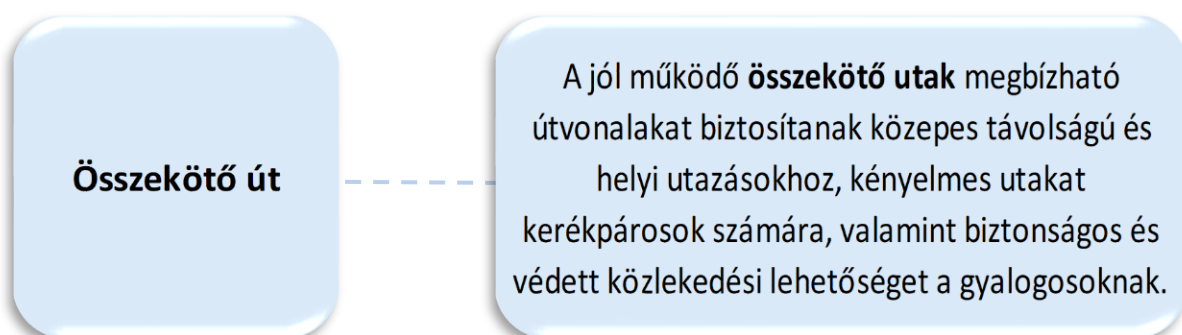


12. ábra – Főútvonal jelentése

Forrás: Saját szerkesztés, (Tfl, 2013)

Béke tér – Út vége: Összekötő út

Béke tértől kifelé eső szakasz ebben az időszakban összekötő útként funkcionált. Ez a szakasz nem rendelkezett egységes arculattal, mivel a lakóövezet, és az ipari, szolgáltató és mezőgazdasági területek keveredtek itt, ami jól rámutatott a terület átmeneti és kevésbé fejlett jellegére. A Béke térhez közeli részen volt a családi háza lakóövezet, itt kiépített járda és zöldsáv is megtalálható volt. Viszont az út másik részén voltak a szolgáltató és ipari létesítmények elhelyezkedve, itt járda se épült ki, ami nagy részben a politika, és az ekkor még álló szovjet laktanya miatt nem valósult meg. A Stromfeld Aurél laktanya volt a lakóövezetnek a „záróvonala” utána már nem épült semmilyen hasonló funkciójú épület sem. Közlekedés sem volt intenzív, inkább funkcionális folyosóként volt jelen (kameraaltal.blog.hu, 2014; Hedvig, 1998; Molnár, 2025).



7. ábra – Összekötő út jelentése

Forrás: Saját szerkesztés, (Tfl, 2013)

Jellemző berendezési tárgyak

Az 1961 és 1989 közötti Üllői út menti berendezési tárgyakon megfigyelhető a városközponti és átmeneti szakasz közötti kis eltérés, és a hasonlóságok növekedése is. A berendezési tárgyak meghatározták az utcaképet, és hozzájárultak ahhoz, hogy a városi élet működőképes legyen. Ezek a tárgyak mind a mindennapokhoz, mind a városi közlekedéshez hozzátartoztak, legyen szó lakótelepekről, forgalmasabb belvárosi útszakaszról, vagy kevésbé forgalmas külkerületekről.

Az akkoriban készült felvételek alapján a berendezési tárgyknál ezek voltak a fontosak:

- a városközpontban → egyszerű, esztétikus, klasszikus, rendezett, harmonikus
- az átmeneti szakaszon → egyszerű, minimalista, letisztult, funkcionális, célszerű

Berendezési tárgyak	Városközpont	Átmeneti szakasz
Kandelláberek, utcai lámpák	Egyszerű, fém oszlop behajló stílusú lámpával, oldalán általában földhöz közel két oldalt kisebb lámpa gyalogosoknak	Egyszerű, fából készült, talpazat betonból, egykarú lámpák, díszítés nélkül + kisebb méretű fém oszlopos köztéri lámpák
Padok	Fából készült ülőfelület öntöttvas lábakkal, szecessziós stílus, gyakori a közintézmények, parkok környékén	Egyszerű fából készült padok, lábaik vasból, főleg megállóknál vagy egykét park területén
Szemetesek	Fém tartóra szerelt, vagy villanyoszlopra helyezett fém szemetes, díszítés nélkül	Oszlopra helyezett kisméretű fém szemetes, díszítés nélkül
Hirdetőoszlopok	Magas, henger alakú oszlop, egyszerű tetővel, kisebb talpazattal	Alacsony, henger alakú oszlopok, egyszerű, funkcionális megoldások
Közlekedési táblák, jelzések	Egyszerű, vas oszlopra szerelt tábla és jelzések, lámpák és tartó oszlopok kétszínűre festve	Egyszerű, vas oszlopra szerelt tábla és jelzések, lámpák és tartó oszlopok kétszínűre festve
Egyéb elemek	Ültett fa alatt lévő öntött vasrács, hasonló kivitelezéssel mint napjainkban	Ültett fa alatt lévő öntött vasrács, hasonló kivitelezéssel mint napjainkban, betonból előregyártott ültetőládák

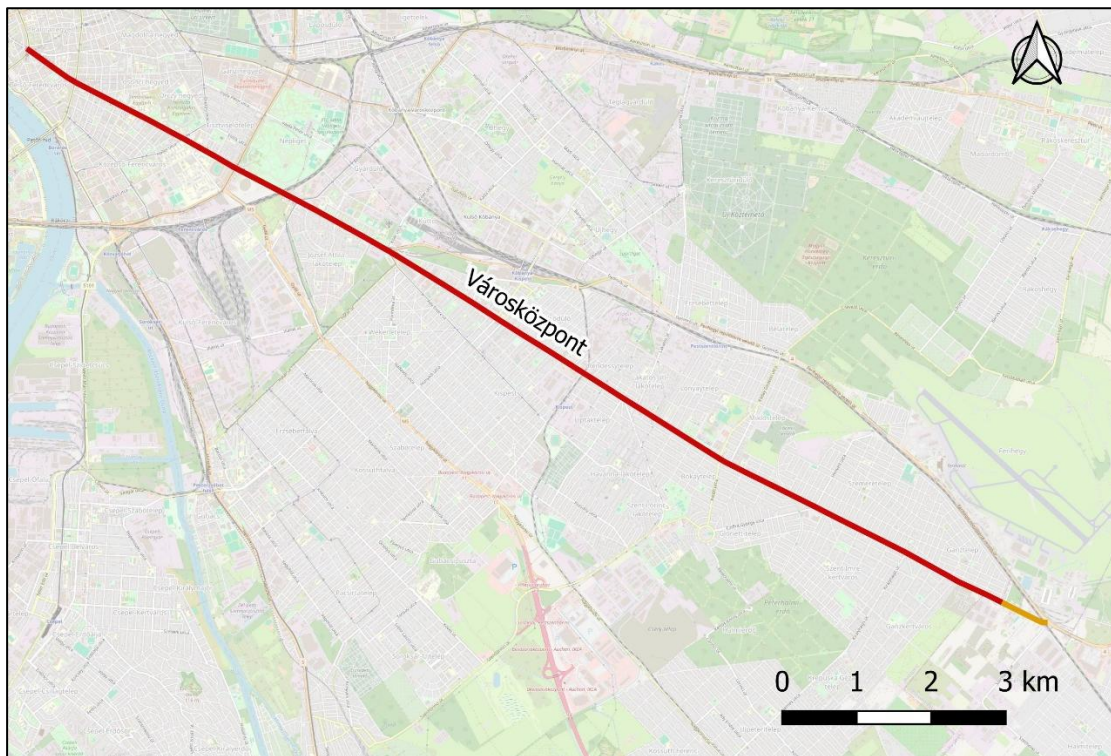
17. ábra – Berendezési tárgyak összehasonlítása 1961 és 1989 között a városközpont és az átmeneti szakasz jellegzetességei szerint

Forrás: Saját szerkesztés és kutatási megfigyelések alapján

A felhasznált archív felvételek című pontnál a 49., 50., 51. és 52. ábrán jól láthatóak a korabeli berendezési tárgyak.

4.4. Városi integráció kora (Szocializmus végétől – 2025-ig)

A szocializmus végétől a napjainkig az Üllői út nagymértékű változásokon ment keresztül, köszönhetően a népesség növekedésnek, a technológia fejlődésének és az infrastruktúra kiépítésének. Ezek a posztszocialista átalakulások azt eredményezték, hogy a városközponti szakasz kitolódott a korábban funkcionálisan is elkülönült XVIII. kerületi Béke térig, az utána lévő maradék útszakasz az infrastruktúrabeli különbségek miatt csak átmeneti zónaként van jelen napjainkban is.



18.ábra – A városközpont-periféria tengely térképi ábrázolása (1990-2025)

Forrás: Saját szerkesztés,
(Felhasznált alaptérkép: OSM Standard)

A szocialista politika utáni városfejlődésre jellemző volt, hogy az eddigi átmeneti szakasz majdnem teljes egésze betudott integrálódni a városközpontba. Magyarország 1990 után piacgazdaságra áttért, a lakáspiacnak a nagyobb többsége privatizálódott, a magánszektor megerősödött, és a városi funkcionalitás is megváltozott. A korábbi szocialista időkben nem integrált szakaszokon megjelentek az újonnan kialakuló városi központok, a töredezett zónákból egységes sokfunkciós szakaszt létrehozva. (Tamás, 2001).

A nagyipar lépuilt, aminek hatására a város peremén ideiglenes marginalizáció² következett be, ahol az ipari területek funkcióvesztése miatt helyenként térvésztes, és funkcióváltozás következett be. Közben a városközpont szerepe stabil maradt, mivel itt koncentráltan voltak jelen a szolgáltatások és a közlekedési csomópontok. Az átmeneti szakasz fejlődését és városközpontba való integrálódását végül az segítette elő, hogy az infrastruktúrális kapcsolatok kiépültek, a városi funkciók megjelentek, és a vegyes funkciójú területek is megjelentek, így a szocialista idők alatt átmeneti szakasz fokozatosan, de végül teljesen városi szakaszként kezdett működni (Enyedi, 2004).

A külkerületek területi szerkezete gyűrűs és sugaras elemekből tevődik össze, ami nehezítette a kapcsolódásnak a folyamatát. Több elképzelés is született a fővárosi rendszer átalakítására, de ezek még nem váltak egységessé, így nem készültek el (Molnár, 2025). 2013-ban került sor a térségnek a fejlesztésére az integrált településfejlesztési stratégiák és területrendezési programok keretében. Ezek a stratégiák segítik Budapest és külső kerületeinek az összehangolt fejlődését, amely az Üllői út menti területek egységes városi karakterének a fenntartását is célozza (archiv.budapest.hu).

2023-ban az Üllői út egy részét, a Szarvas Csárda és Béke tér közötti szakaszt teljesen felújították, kapott új kopóréteget, a padkákat is kicserélték, és az útmenti faállományt is leellenőrizték. A fejlesztések révén szélesítették a peronokat, és az új gyalogátkelőhelyek által egy sokkal élhetőbb összefüggő városi szakasz alakult ki (enbudapestem.hu/2023/10/26/). Mindezen folyamatokat a nagymértékben befolyásolta az ország EU-tagsága, és a határok megnyitása, melyek közvetlen hatással voltak az infrastruktúra fejlesztésére és a regionális bővülésre (Zoltán, 2001).

Időszak	Kálvin tér	Corvin negyed	Nagyvárad tér	Népliget	Határ út	Szarvascsárda tér	Béke tér	Út vége
1990–2025								

■ Városközpont ■ Átmeneti szakasz

19.ábra – A városközpont-periféria elhelyezkedése a főbb terek mentén (1990-2025)

Forrás: Saját szerkesztés

² Itt olyan társadalmi folyamatot jelent, amely során csoportok társadalmilag kirekesztődnek, és hátrányos helyzetbe kerülnek.

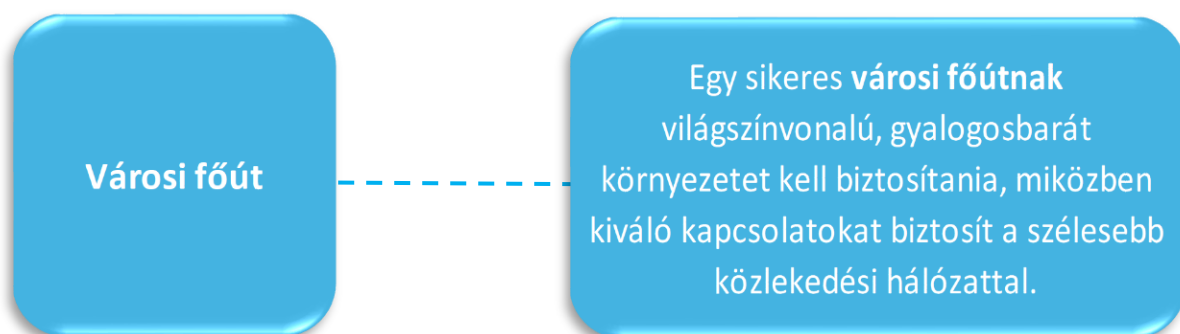
Közterülethasználat jellege

A rendszerváltás után az Üllői út egységes közlekedési felületté vált. Személygépkocsik, tömegközlekedési járatok és kerékpáros sávok és gyalogosok számára járdák is egyaránt jelen vannak. A fejlesztések során nagy figyelem összpontosult a tömegközlekedési járatok összehangolásában, hogy zavartalanul tudjon a külkerületekből az utazó a belvárosba eljutni.

Kálvin tér – Béke tér: Városi fő út

Az Üllői út Kálvin tér és Béke tér közötti szakasza jól tükrözi, hogy mennyire kiegyensúlyozott városi funkciók működnek az úton, és annak közvetlen környezetében. A rendszerváltás után megszűnt a tervutasításos gazdálkodás, amelynek következtében az ipari nagyfoglalkoztatók nagyrésze megszűnt, így a munkahelyek térbeli egyensúlya felborult, és megindult az ingázás a területek között, amihez viszont kellett egy jól kiépített városi fő út. Az Üllői út pont tökéletes volt erre a feladatra mert a közlekedési infrastruktúrája elég fejlett volt ahhoz, hogy a napjainkban is kiszolgálja az embereket (Zoltán, 2015). Akár személygépkocsival, akár tömegközlekedve, és itt választhatnak a villamos, a busz és a metró között is, és akár akkor is, ha gyalog szeretnének közlekedni az úton akkor ezeket mind választhatják. Emellett a kerékpárosoknak egy szakaszon kialakított kerékpársáv biztosítja a biztonságos közlekedést.

A városközponti funkciók mellett a Határ út és Béke tér közötti szakaszon még mai nap is megtalálható a helyi villamos. Ez az 50-es villamos rendhagyó az út szerkezetében, mivel még az 1900-as években kiépített teljes szakaszon volt villamosvonal, így napjainkban csak ezen szakaszon lelhető fel (hampage.hu/trams/ulloi).

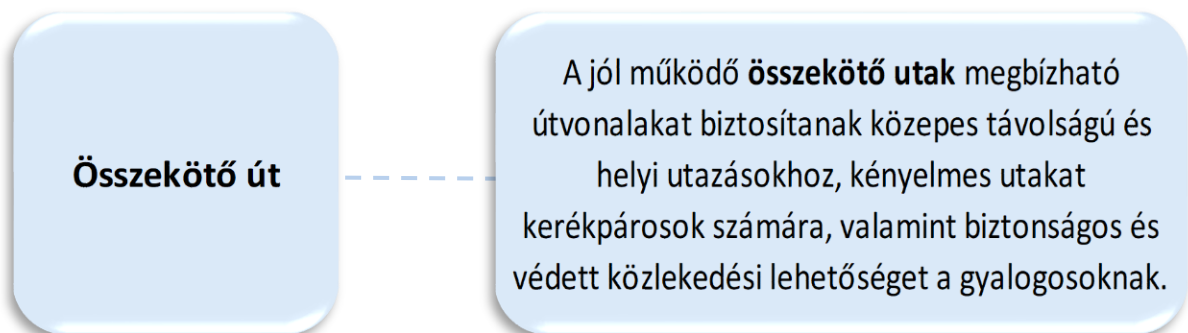


20.ábra – Városi fő út jelentése

Forrás: Saját szerkesztés, (Tfl, 2013)

Béke tér – Üllői út vége: Összekötő út

A szakasz használatban egyszerre mutat átmeneti, és városba beépülő jellegzetességeket is. Azért összekötő út jellegű, mert egyre jobban beépült lakóépületekkel, de az út vége fél még mindig a mai napig működő szolgáltató és ipari területek markáns vonalat képez a két kategória között fizikálisan, így nem mondható el egy egységes beintegrált területnek. Tömeg közlekedni vágyók a buszjáratok közül tudnak választani, amik 15-30 percenként járnak. A szolgáltató területek előtt még nincs kiépített járda, így a gyalogos közlekedés ezen a szakaszon nehezen, vagy egyáltalán nem oldható meg. Az út mentén végighúzódik az egykori Stromfeld Aurél lak-tanyáig egy zöldsáv, ami vizuálisan feldobja a környezetet, és ökológiailag is jól tesz az ipari területek környezetszennyezése ellen.



7. ábra – Összekötő út jelentése

Forrás: Saját szerkesztés, (Tfl, 2013)

Jellemző berendezési tárgyak

Az 1990-től napjainkig a berendezési tárgyak a városi főút, és összekötő út jellegének megfelelően fejlődtek tovább, egyre inkább tükrözve a sokszínű városi funkciók együttélését. Az utcaképet meghatározó tárgyak egyszerre könnyítették a napi közlekedést, és segítették a városi szolgáltatások gördülékenységét.

Az akkoriban készült felvételek, és saját mindennapi megfigyelések alapján a berendezési tárgyakkal ezek voltak a fontosak:

- a városközpontban → egyszerű, klasszikus, egységes, kompakt, színes
- az átmeneti szakaszon → egyszerű, minimalista, funkcionális, célszerű

Berendezési tárgyak	Városközpont	Átmeneti szakasz
Kandelláberek, utcai lámpák	Fém oszlopra szerelt magas kandelláberek, +beton	Beton oszlopra szerelt egyszerű kandelláberek
Padok	Fából készült ülőfelület vas lábakkal, közintézmények, parkok környékén	Nem találhatóak meg padok a területen
Szemeteselek	Kisméretű fém oszlopra szerelt műanyag szemetes, zöld vagy narancssárga színre lefestve	Kisméretű fém oszlopra szerelt műanyag szemetes, zöld vagy narancssárga színre lefestve
Hirdetőoszlopok	Kékre festett, magas henger alakú oszlop, tetővel	Nincsenek hirdetőoszlopok a területen
Közlekedési táblák, jelzések	Egyszerű, vas oszlopra szerelt táblák és jelzések	Egyszerű, vas oszlopra szerelt táblák és jelzések
Egyéb elemek	Ültetett fa alatt lévő öntött vasrács	Ültetett fa alatt lévő öntött vasrács

21. ábra – Berendezési tárgyak összehasonlítása 1990 és 2025 között a városközpont és az átmeneti szakasz jellegzetességei szerint

Forrás: Saját szerkesztés és kutatási megfigyelések alapján

A felhasznált archív felvételek című pontnál a 53.ábrán jól láthatóak a jellemző berendezési tárgyak.

5. BERENDEZÉSI TÁRGYAK VIZSGÁLATA

Az Üllői út mentén olyan városépítészeti örökségeket hordozunk, amely hűen tükrözi a századokon átívelő budapesti fejlődésnek lenyomatait, rétegzettségét és változékonyságát. A régi történelmi épületállományok még ma is fellelhetőek. Egyes szakaszokon ott állnak a 20.századi paneles lakótelepek, amelyek a szocialista korszak tömeges lakásépítési programját idézi fel. A több korszak együtt adja meg azt a különleges rétegződő városképet, amit ma is ismerünk.

Az út arculatát, amit örököltünk nem csak az épületek formálják, hanem a funkcionális elemek is. Ilyen például a beton lámpaoszlopok, amik a 20.században már ismert volt egyes szakaszok, és még mindig fellelhető néhány darab az út mentén. Emellett sok helyen megmaradtak a hirdetőoszlopok elhelyezései és külalaki sajátosságai is, amelyek mind használati, esztétikai, és arculati karakterben is a múltszázadot idézik. A berendezési tárgyak elhelyezése viszonylag konstans maradt hosszú időn keresztül.

Az úttest szélessége helyenként eltérő a múltbéli szélességtől, de több szakaszon megmaradt a régi közlekedési igényekhez igazodott méret, ami a jelen használatot is kiszolgálja. Maradtak tágabb szakaszok, ahol a villamos és autósforgalom miatt fontos volt a megfelelő távolság, meg a szűkebb, az egykori kisebb forgalomhoz igazodott úttest.

A villamoskábelek és az őket tartó hézagos oszlopok is több korszakot ölelnek át. Egyes szakaszokon még láthatóak az '50-es, '60-as évek technikai stílusának örökségei. Ezek nemcsak azért fontosak, mert városi infrastruktúrát hordoznak magukkal, hanem arculatformáló közterületi elemmé váltak.

Használat szempontjából az Üllői út tere félig meddig megőrizte az egykori belvárosi, városközponti használati funkcióit. Az ott zajló élet, a közlekedés, a kereskedelem és az utca mindennapi forgalma sokban hasonlít az 1900-as évek első felében tapasztalt mintákhoz. A gyalogos és közösségi terek megmaradtak, funkcionálisan, és arculatilag is egyaránt. Egyes berendezési tárgyak megőrződése is ezt az állandóságot erősíti. Az elmúlt 50 év karaktere kevésbé változott, így párhuzamot vonva a múlt és jelen között.

Jelen kor berendezési tárgyainak vizsgálata során fontos szempont a különböző tényezőknek az azonosítása, és elemzése. Ilyen tényezők lehetnek kedvezőek, vagy kedvezőtlenek, attól függően, hogy a berendezési tárgyra mi milyen hatást gyakorol, akár használatára, akár

kialakítására egyaránt. Elsődleges szempontból a társadalomnak a használati szerep a legfontosabb egy berendezési tárgynál, így ennek a megfelelő kialakítása a funkció teljeskörű kihasználásához fontos, ha nem a legfontosabb. Az esztétikai, és a kialakítás viszont arculati szempontból lényeges. Ezek összességében mutatják meg, hogy egy berendezési tárgynál mi a kedvező, és mi a nem kedvező tényező.

5.1. Kedvező tényezők

A mai berendezési tárgyak általában korszerűek, használatuk az emberekhez igazodva lett kifejlesztve, és városképbe illőek is. Egységes megjelenés került az előtérbe, így az új padok, szemetesek, lámpatestek hasonló kialakítással készültek, és harmonizálnak egymással és környezetükkel. A korszerű dizájn nemcsak esztétikai értéket képvisel, hanem hozzájárul a város rendezett, igényes megjelenéséhez.

Pozitívum, hogy a jelen berendezési tárgyai jobb kialakításúak, mint elődjeik, hiszen tervezésük során figyelembe kellett venni mind azon új jogszabályokat is, amely már érvényben van, és védi mind a gyerekek, mind a felnőttek épségét. Ilyen például a lekerekített formák, és az éles csúcsok kerülése a balesetmentes használat érdekében. Az új típusú padok kényelmesebbek, a lámpák hosszantartóan nyújtják azonos erősségű fényüket, a szemetesek higiénikusabban és egyszerűbben kezelhetők, és mind ezek időjárás bevonatot is kapnak a tartósság érdekében.

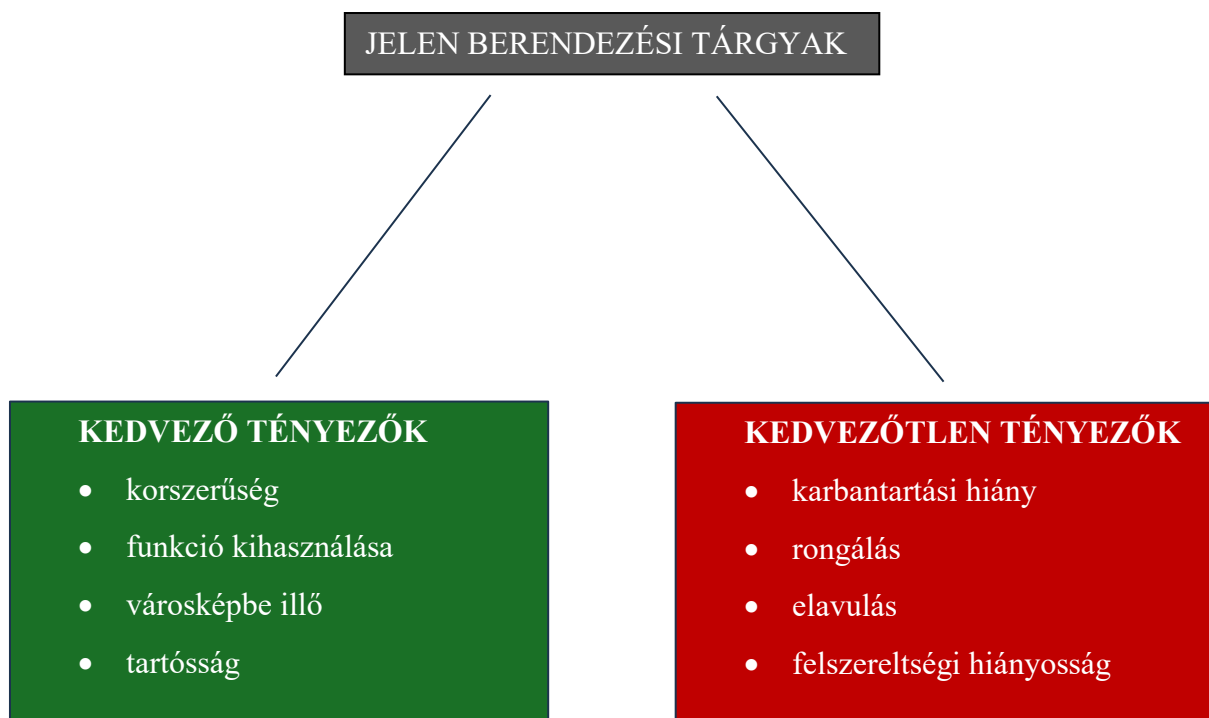
A tartós anyagok használata is előtérbe került, egyrészt költséghatékonyabb, másrészt kevesebbet kell karbantartani. Az acél, alumínium és hőkezelt fa hosszabb élettartamot biztosít, csökkentve a környezeti terhelést az esetleges új legyártása során. Ezzel együtt a modern technológiák lehetővé teszik, hogy a berendezési tárgyakat az emberek teljes mértékben kitudják használni, minden funkciójukat. Ide sorolva a LED-világítást, vagy a szelektív hulladékgyűjtést is. Mindezen fejlesztések egy élhetőbb, fenntarthatóbb, és emberközelibb városi környezet kialakítását segítették elő.

5.2. Kedvezőtlen tényezők

Sok helyen még mindig fellelhetőek a régi, elavult berendezési tárgyak, amelyek nem illeszkednek bele a jelen összhangban lévő egységes képbe. Gyakran ezek funkcionálisan sem megfelelőek a használathoz, így még jobban erősítve a tárgy negatív oldalát a társadalommal szembe. Ezek az elemek rontják a városképet vizuálisan, valamint a közterületnek a használati

minőségét és értékét egyaránt. Viszont egyes berendezési tárgyak, amik néhány éve korszerűnek számítottak a gyors technológiai fejlődés miatt rövid időn belül cserére szorulhatnak.

Problémát jelent továbbá a felszereltségi egyenlőtlenség. Sajnos egyes külvárosi területeken hiányos berendezési tárgyakat vélhetünk felfedezni, ezzel szemben a belvárosi területeken gyakran megújulnak, és hamar korszerűsítik. Ez a városi komfort és vizuális minőség területi különbségeit növeli tovább. A karbantartási gondok és rongálások szintén jelentős problémát okoznak. A rendszeres javítás, és pótlás hiánya miatt gyorsan romlik állapotuk. Az elhanyagolt és megrongált tárgyak nemcsak használatban okoznak gondot így a társadalomnak, de esztétikai, és pszichológiai szempontból is rontják a városnak a közbiztonság érzetét.



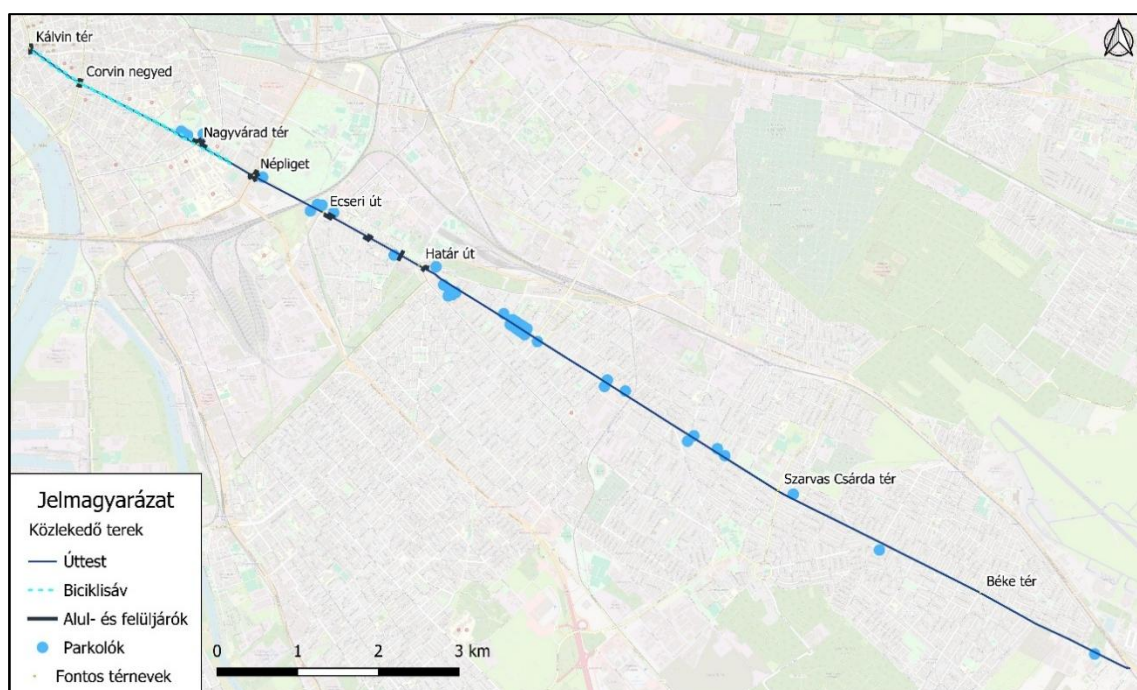
22.ábra – Jelen berendezési tárgyak tényezői

Forrás: Saját szerkesztés

6. AZ ÜLLŐI ÚT SZAKASZAINAK ÉS KIEMELT HELYSZÍNEINEK TÉRHASZNÁLATI BESOROLÁSA

6.1. Közlekedő tér

Általánosságba kijelenthető, hogy ez a legtöbb helyen előforduló tértípus a vizsgált területen, hiszen az üllői út teljes úttest hossza ide sorolható.



23.ábra – Közlekedő terek helyei az Üllői úton

Forrás: Saját szerkesztés,
(Felhasznált alaptérkép: OSM Standard)

Ebbe a típusba sorolható az úttest, biciklisáv, alul- és felüljárók, és a parkolók azon része, ahol közlekedni szokás. Így összesen 42 db különböző méretű közlekedő tér lelhető fel az Üllői út teljes szakaszán.

Közlekedő terek				
-	Úttest	Biciklisáv	Alul- és felüljárók	Parkoló
Db szám	1	2	15	24

24.ábra – Közlekedő terek db. száma az Üllői úton

Forrás: Saját szerkesztés

Megtalálható berendezési tárgyak: kandelláberek, közlekedési táblák, fényjelző lámpák, hirdetőoszlopok, és szemetesek.

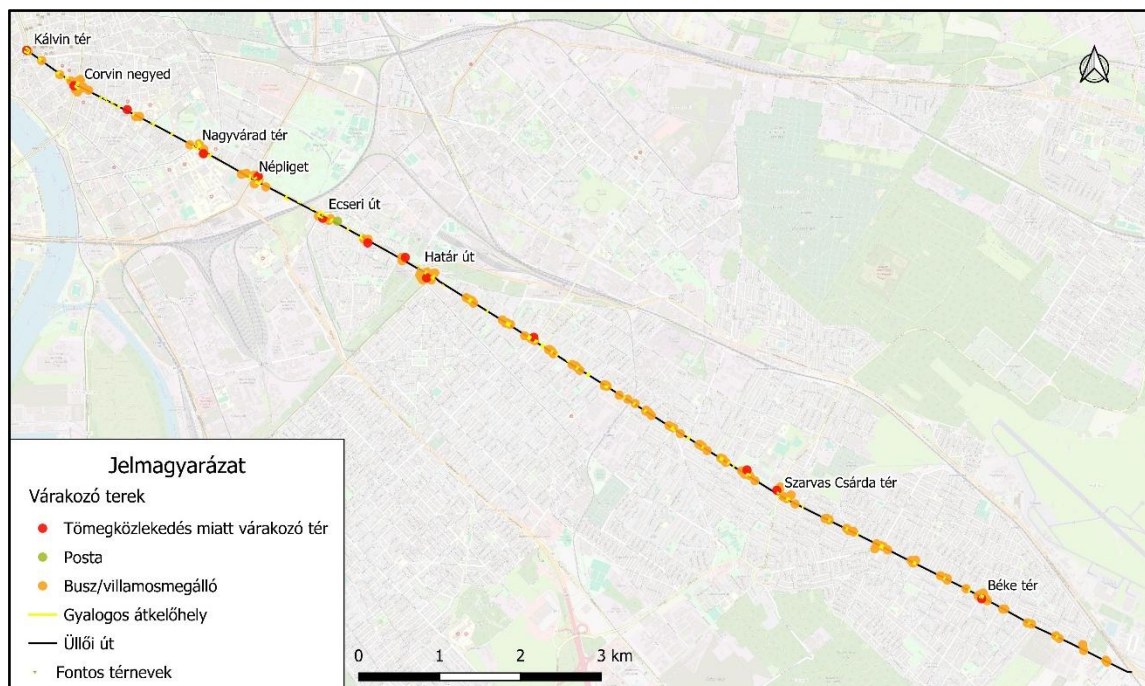


25.ábra – Általános berendezési tárgyak a közlekedő tereken

Forrás: Saját fotó, szerkesztés

6.2. Várakozó tér

Átmeneti tértípusnak mondható, mivel a közlekedés és a tartózkodás közötti folyamatot jelenti a várakozás.



26.ábra – Várakozó terek helyei az Üllői úton

Forrás: Saját szerkesztés,

(Felhasznált alaptérkép: OSM Standard)

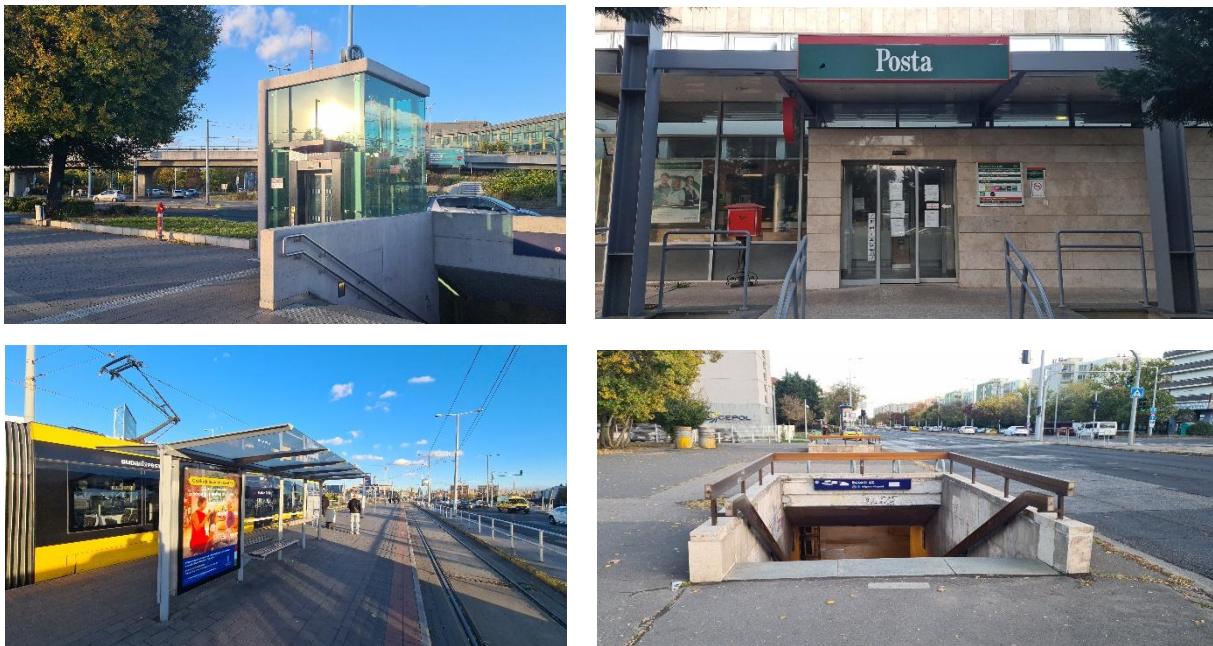
Várakozó térhez tartozik a busz- és villamosmegálló, a gyalogos átkelőhelyek, a posták előtti tér, és a tömegközlekedés miatt egyéb várakozó terek. Nagyjából 268 db. várakozó tér található az Üllői út teljes hosszán.

Várakozó terek					
-	Posta	Tömegközlekedés miatt várakozó tér	Villamosmegálló	Buszmezgálló	Átkelőhely
Db szám	1	13	48	~83	~123

27.ábra – Várakozó terek db. száma az Üllői úton

Forrás: Saját szerkesztés

Megtalálható berendezési tárgyak: padok, esőbeálló, kültéri lift, információs táblák, kandalláberek, szemetesek.

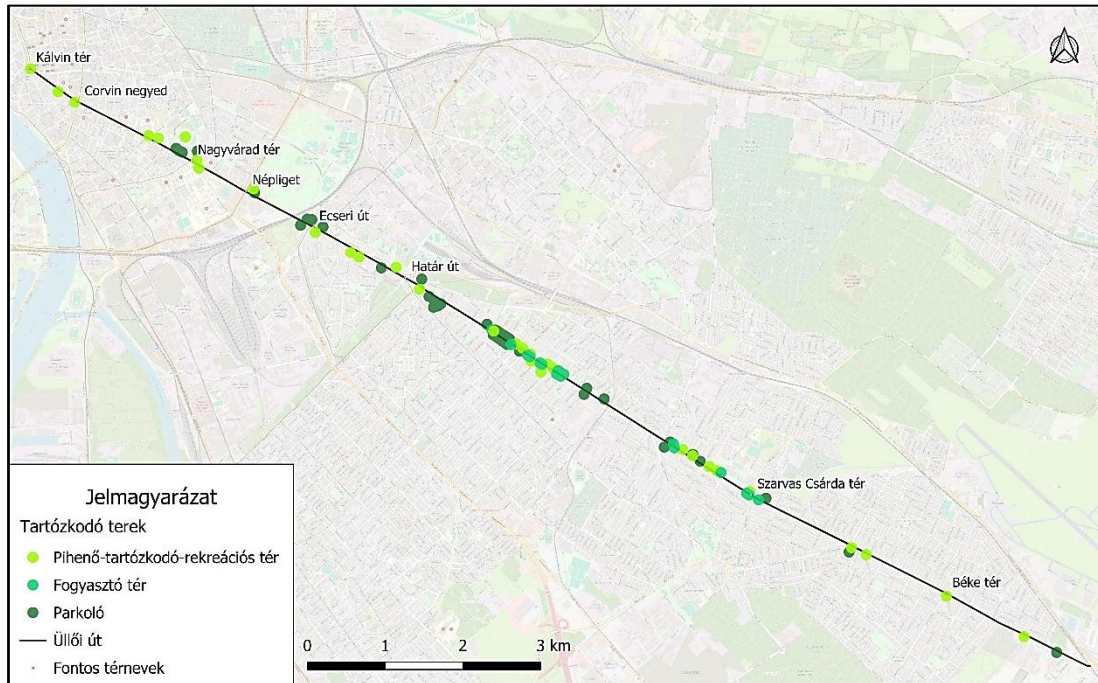


28.ábra – Általános berendezési tárgyak a várakozó tereken

Forrás: Saját fotó, szerkesztés

6.3. Tartózkodó tér

Ez a legnagyobb területfoglaló a 3 tértípus közül. Olyan nagyméretű közterületeket foglal magába mint: Kálvin tér, Corvin negyed, Nagyvárad tér, Népliget, Ecseri út, Határ út, Kossuth tér, Kossuth Lajos tér, Szarvas Csárda tér, és Béke tér.



29.ábra – Tartózkodó terek helyei az Üllői úton

Forrás: Saját szerkesztés,
(Felhasznált alaptérkép: OSM Standard)

Ide tartoznak a pihenő- és rekreációs terek, a parkolók amiért hosszas tartózkodásra alkalmasak, és a fogyasztó terek is egyaránt. Ahogy az 30.ábrán látható az Üllői úton összesen 71 db. tartózkodó tér van.

Tartózkodó terek			
-	Fogyasztó tér	Parkoló	Pihenő-tartózkodó-rekreációs tér
Db szám	16	24	31

30.ábra – Tartózkodó terek db. száma az Üllői úton

Forrás: Saját szerkesztés

Megtalálható berendezési tárgyak: Padok, asztalok, szemetesek, biciklitárolók, kandeláber, árnyékolók, + boltok kültéri egységei (kültéri bútorok)



31.ábra – Általános berendezési tárgyak a tartózkodó tereken

Forrás: Saját fotó, szerkesztés

³ Tartózkodó terek berendezési tárgyaihoz tartoznak a boltok kültéri ülő egységei is. Erről a területi kategóriáról a fogalommagyarázat 3.3-as részénél már beszéltem, amikor a magán-és közterület között álló félig nyilvános terekről írtam. Fontos, hogy ezek a bútorok mobilisek legyenek, nem szabad, hogy fix egész napos helyet foglaljanak el. Használata onnantól megengedett, miután a vásárló vett valamilyen árut az üzletben, így a tulajdonos megengedi a kültéri egységük használatát.

7. VÁROSKÖZPONT ÉS PERIFÉRIA VÁLTOZÁSÁNAK ÉRTÉKELÉSE AZ ÜLLŐI ÚTON

A városközpont és periféria közterületi minőségének a változásai között markáns különbségek figyelhetők meg az évek során, amelyek elsősorban funkciók, használati szokások, városi infrastruktúra kiépítettsége, valamint a társadalmi adottságok mentén váltak el egymástól.

Jelmagyarázat

■ Városközpont ■ Átmeneti szakasz ■ Periféria

Időszak	Kálvin tér	Corvin negyed	Nagyvárad tér	Népliget	Határ út	Szarvascsárda tér	Béke tér	Út vége
1900–1940								
1941–1960								
1961–1989								
1990–2025								

32.ábra – Városközpont periféria elhelyezkedése az Üllői úton

Forrás: Saját szerkesztés

A városközpont közterületei általában jóval többértékű használatot biztosítanak. Ezek a terek történetileg kialakult, fejlett közlekedési kapcsolatokkal, és magas szintű infrastruktúrával bírnak. Gyalogos forgalom jellemzően dominál, valamint sokféle kereskedelmi és kulturális lehetőség biztosított, a történeti városkarakteren felül.

Ezzel szemben a periférián a ritkább beépítettség, és a gyakori zöldterületekkel tagolt rendszer miatt kertvárosias jellegű, így a köztereket inkább a helyi lakosság használja, és az ők igényeihez igazodik. A kapcsolódó infrastruktúra fejlett, és összekapcsolt a belvárosi területekkel, de kevésbé fejlett, kevesebb a választható opció a közlekedés során. A közösségi élet is zártabb, családiasabb hangulattal bír, mint a belváros.

A két övezet azért különböző, mert elsősorban a történeti városfejlődés, a beépítési módok, és a funkcionális okokból a városi gazdaság eltérő szerkezetéből fakadnak, ezért még fellelhetőek különbségek a két terület között. A városközpont évszázadok óta centrumként működik, míg a periféria eredetileg falusias kertvárosi lakóövezetként került bele a városi szövetbe.

Változások pozitív és negatív hatásai

Pozitívum, hogy a perifériák fejlődése során a közterületeik infrastruktúrája hozzájárulhat a város kiegyensúlyozottabb szerkezetéhez, így csökkentve a városközpont zsúfoltságát. Egy élhetőbb városi környezetet eredményez a külső kerületeken, ami ösztönözheti a közösségek fejlődését, népességének gyarapodását, és a teljesmértékű integrálódását.

Negatívum ugyanakkor, ha a fejlődés aránytalan, és így a városközpontból kiáramló funkciók értelmüket veszítik, és elértéktelenednek, vagy a perifériák túlzott urbanizációja miatt a hagyományos közterületi karakterek elhalványulnak, és identitásukat veszítik. Emellett a széttagolódás miatt a közösségi infrastruktúra kiépítettsége nem egyforma, egyes területek leszakadhatnak, és teljesen elidegenedhetnek a nagy területtől.

A változás elsősorban külkerületekben élőknek kedvezett, hiszen az egybekötött közlekedési hálózat, a városszintű berendezési tárgyak és az emberközpontú terek mind élhetőbbé tették a területeket, viszont még megmaradt a kertvárosias környezet. Nem kedvez viszont a régi belvárosi szakaszon élőknek, mert az út használatának a megnövekedésével, több torlódás, kevesebb hely, és egy zsúfolt közlekedés jött létre. Emellett a még nem teljesen integrálódott területnek az elmaradt infrastruktúra fejlesztések, a társadalmi és gazdasági különbségek miatt nehéz lesz felzárkózni a későbbiekben.

Közterülethasználat jellege

Az Üllői út és az út menti szakaszok használatának jellege, funkciója és közterületi minősége az elmúlt 125 évben többször is átalakult. Időbeli változása jól tükrözi, hogy a városközpont, az átmeneti övezetek és a perifériák mind sajátos fejlődési pályára léptek, alkalmazkodva a főváros fejlődési ciklusaihoz és kihívásaihoz.

Időszak	Kálvin tér	Corvin negyed	Nagyvárad tér	Népliget	Határ út	Szarvascsárda tér	Béke tér	Út vége
1900–1940	Városközpont/sugárút			Összekötő út				
1941–1960	Városi főút			Főútvonal		Összekötő út		
1961–1989	Fő utca					Főútvonal		Összekötő út
1990–2025	Városi fő út							Összekötő út

33.ábra – Üllői út használatban betöltött szerepét összesítő ábra

Forrás: Saját szerkesztés

Az 1900-1940 közötti időszakban a Kálvin tér – Corvin negyed – Nagyvárad tér környéke a városközpont bulvárijának tekinthető, ahol intenzív gyalogosforgalom, és kereskedelmi járatok jellemezték a területet. A Nagyváradtól kifelé, egészen az út végéig ekkor egy összekötő útként szolgált az Üllői út, amely a városmag és a peremterületek közötti közlekedést szolgálta.

1941 és 1960 között a városiasodás ment végbe, a városi főutak hálózata bővült. Ebben az időszakban a központi részeken már városi főút és a városközpontba integrált szakasz főútvonalaként állt helyet az Üllői úton, míg a peremi területeken a Határ úttól kifelé még összekötő út volt a funkciója.

1961-1989 között fő utcaként szolgált nagyrésze az útnak, az eddigi perifériás szakasz főútvonal lett, míg a legkijjebb eső szakasz, ami a Béke tértől az út végéig van még maradt összekötő útként, mivel itt nem alakult ki az a fejlődés, mint a többi szakaszon. Ez a folyamat az erős urbanizációt és a külsőzónák városi funkciókkal való megtöltését eredményezte.

1990 után a városi főút karaktere dominál, de ebben az időszakban a városi funkciók átrendeződése volt megfigyelhető, miközben az összekötő út továbbra is megmaradt az út Dél-Keleti végén. A korábbi fokozatos beépülés és városias használat mellett megfigyelhető egyfajta területkonszolidáció³, ami végül majdnem az egész út teljes hosszát egybekapcsolja.

Városközpont/ sugárút	A sikeres városközpontok / sugárutak élénk fókuszpontokat kell hogy biztosítsanak. Csökkenteniük kell a nagy forgalom hatását, miközben lehetővé teszik a gyalogos forgalom zökkenőmentes áramlását, a buszok hozzáférését és az alapvető forgalmat.
Városi főút	Egy sikeres városi főútnak világszínvonalú, gyalogosbarát környezetet kell biztosítania, miközben kiváló kapcsolatokat biztosít a szélesebb közlekedési hálózattal.
Fő utca	Egy sikeres fő utcának minden közlekedési eszközzel hozzáférést kell biztosítania az üzletekhez és szolgáltatásokhoz, valamint biztosítania kell a magas színvonalú közteret és a közösségi életre való erős hangsúlyt.
Főútvonal	A sikeres főútvonalnak megbízható, nagy forgalmat lebonyolító útvonalakat biztosítanak, miközben mérséklék a szomszédos városrészekre gyakorolt hatásukat.
Összekötő út	A jól működő összekötő utak megbízható útvonalakat biztosítanak közepes távolságú és helyi utazásokhoz, kényelmes utakat kerékpárosok számára, valamint biztonságos és védett közlekedési lehetőséget a gyalogosoknak.

34.ábra – Használati jelentések összesített ábra

Forrás: Saját szerkesztés

³ Komplex területstratégiai lépés, amikor különböző területek egyesítési folyamatát hajtják végbe.

8. JAVASLATOK

Az Üllői út fejlődésének témám szerinti vizsgálata és az elemzések eredményei alapján egy átfogó jövőképet gondoltam el, amely a használat jellege és a hely szerepe alapján négy „utcaképpel”, közterületi karakterrel mutatható be. A használati javaslatok között fontos állításnak tartom, hogy az út keresztmetszetében a használatnak megfelelő egyensúlyt kell teremteni a gépjárműforgalom, a tömegközlekedés, a kerékpáros- és gyalogos közlekedés között. Az épített elemek közül a történeti épületállomány megőrzését tartom fontosnak. Munkám azonban a használatra és a berendezési tárgyakra fókuszál, amelyek közül a képi identitást jelző elemeket tartanám meg.

8.1. Berendezési tárgyak avulása az évek alatt

A közterületi elemek funkcionális, vagy esztétikai avulása a vizsgálatomban szereplő archív felvételek alapján általánosan 10-15 év. Ennyi idő után vagy lecserélték, vagy felújították az adott tárgyat. Ennek indoka, hogy változott a technológia, az anyaghasználati és használati igények mellett. A mostani fenntarthatósági elvárások még gyakoribb cserét igényelnek, amely során a használati funkciók a legnagyobb mértékben kivannak használva.

A faanyagból készült berendezési elemek, például a padok ülőfelületei, és egyes köztéri lámpaoszlopok, gyorsabban avulnak, és idővel könnyebben törnek, ami balesetveszélyes az emberekre nézve. A fa még kellő előmunkálatok után is eltud kezdeni korhadni, elszíneződni, még akkor is, ha közben rendszeresen kezelik és karbantartják. 5 év után kevésbé lesz tartós, ezért emiatt ezek hamarabb cserére szorulnak, ami nagyobb anyagi ráfordítást igényelhet a fenntartás során.

A berendezési tárgyakra tervezett, a használati intenzitást értékelő cserélési tervet javaslok. Érdemes olyan termékcsaládot választani, ahol azonos formavilággal, anyaghasználattal, „strapabíró” és finom kidolgozású objektumok is szerepelnek. Amennyiben ez nem megoldható (pl.: a peremkerületekben, ahol a közösség leginkább a környéken lakókból áll, és kisebb terhelési

intenzitással veszi használatba a berendezési tárgyakat) olyan elemeket érdemes kihelyezni, amelyek könnyen és kis költségráfordítással cserélhetőek.

Az okos technológiai elemek bevezetése is segíthet ezek állapotának a felmérését. Akár egy megfigyelő kamera, egy beépített napelem, amely adatokat küld a kivitelezőnek, vagy egy QR kóddal ellátott berendezési tárgynak a társadalom által beszkenelt és jelentett adatai is segíthetik a korszerű, és naprakész használatot.



1954
46.ábra 4.kép



1962
49.ábra 8.kép



2011
659 Üllői út.



2025
Saját fénykép

35.ábra – Hirdetőoszlopok az évek folyamán

Forrás: Ábrán látható



1935
44.ábra 2.kép



1961
49.ábra 3.kép



2011
138 Üllői út



2025
Saját fénykép

36.ábra – Kandelláberek az évek alatt

Forrás: Ábrán látható



1948
45.ábra 3.kép



1964
50.ábra 5.kép



2011
558 Üllői út.



2025
Saját fénykép

37.ábra – Forgalmi lámpák az évek alatt

Forrás: Ábrán látható

8.2. Jövőbeni javaslat a használatra

A fejlesztési irányok között első helyen kell, hogy szerepeljen a kereszteződések és gyalogátkelőhelyek át- és újra gondolt kialakítása. A jelenlegi útszélességi adottságokat úgy kell kezelni, hogy alkalmas legyen esetlegesen hosszútávon kerékpáros, és buszsávok kialakítására. Fontos a zöldfelületek növelése, régi fák cseréje, új fák telepítése, sövényáv telepítése az úttest közepén fellelhető padkás részre, és a virágágyások bővítése mind hozzátenne a hétköznapi élet komfortérzetéhez, és a levegő minőségéhez is. A forgalom megváltozásával nem csak az ember helyhez és használati igényhez való viszonya változott meg, hanem a képi elemek is.

A funkciójukat már nem betöltő berendezési tárgyakat cserélni kell. Ezeket célszerű egyszerre több számba, kicserélni új, tartós anyagból készült darabokra.

Az út üzleti életét is serkenteni kell. A külső területeken a földszinti üzletek, éttermek, kávézók és bisztrók révén nyitottabb és változatosabb közterületek alakulhatnak ki, ezzel javítva a térhasználatnak a minőségét.

Kálvin tér	Corvin negyed	Nagyvárad tér	Népliget	Határ út	Szarvascsárda tér	Béke tér	Út vége
"A"		"B"		"C"		"D"	

38.ábra – Jövőbeni javaslat a használatra - összesített ábra

Forrás: Saját szerkesztés

Az Üllői úton javasolt a használat multifunkcionálissá tétele, miszerint újra kellene gondolni a városi és peremi funkcióknak az egyensúlyát úgy, hogy a közlekedés legyen hatékony. Ugyanakkor a gyalogos és kerékpáros hálózat meg biztonságos és komfortos legyen.

A gépjárművek várakozásának az út belső szakaszán helyet kell biztosítani. Ezt közvetlen az útvonal mellett a gyalogos járdáknak a kibővítésével lehetne elérni, vagy a környező mellékutcákban kialakítani erre a célra fenntartott területet (39.ábra). Fontos figyelembe venni, hogy ezek a várakozó vagy parkoló autók nem akadályozhatják a gyalogos, vagy kerékpáros forgalmat, tehát kialakításuk a lehető legkisebb térfoglalással szolgálja ki a járműhasználók ilyen igényeit.

A jelenlegi autósávok számát a Nagyváradi tér és a Határ út közötti szakaszon visszakell szorítani, és buszsávvá alakítani (40.ábra). Így ezen a területen a forgalom a jövőben nem fog átbillenni egy városi autópálya használat felé. Az így kialakított buszsávokban a kerékpáros használatot is lehetővé kell tenni, ezzel növelve a biciklisek forgalmi helyét, és biztonságát. Ha lehetőség van rá akkor kisméretű útjelző bójával lehetne elválasztani a biciklisek közlekedési helyét. Emellett az egyes szakaszokon fellelhető középső sávelválasztó padkát elkellene távolítani, és helyére zöldsávot kialakítani, kisebb méretű fák, vagy cserjék segítségével. Ez javítaná a helyi klímát, a közérzetet, és esztétikailag is feldobná az egyhangú aszfaltot. A zöldsáv kialakítása során figyelembe kell venni, hogy megfelelő mennyiségű kandelláber is elhelyezésre kerüljön.

Az Üllői út XVIII. kerületi szakaszán a Béke térig (41.ábra) célszerű lenne egy keskeny kerékpársáv kialakítása. A jelen pillanatban is megtalálható útburkolati felfestések két széles autósávot biztosítanak a gépjárműforgalomnak, így ezek szélességének a csökkentése nem okozna gondot sem közlekedésükben, sem térhasználatukban. Ezek mellett az út villamos felőli oldalán is érdemes lenne kandellábereket telepíteni, mert a jelenlegi helyzetben ez csak az egyik oldalról van kivitelezve.

Következő évtizedekben nagyobb mértékű fejlesztések az út XVIII. kerületi végénél keltenek (42.ábra), mivel ott nincs végig kiépített járda, nem gyalogos barát a környezet, és az út burkolata is rossz állapotban van nagyon. Az ott jelen lévő funkciók több forgalmat terelnek ezen szakaszra, mint a kerületben máshol, így a kopóréteg cseréje elsődleges feladatok között kell, hogy szerepeljen. A berendezési tárgyak belvárosi minőségűre cseréjével jobb közlekedési morált szolgálna az út.

Az alapvető szolgáltatások elérésének az idejét az út teljes hosszán csökkenteni kell 20 percre, vagy az alá. Ennek az a lényege, hogy minden, ami olyan szolgáltatás, ami lényeges a mindennapokban, az 20 percen belül elérhető távolságban legyen bármiféle közlekedési eszközzel is utazik az ember. Mindezek mellett még fontos kiemelni, hogy a jövőbeni tervezések során a lakosságot be kell vonni, az igényeiket meghallgatni és fontolóra venni azokat. A helybeliek sok tapasztalatával, és a mindennapi konfliktusaik ismertetésével egy működő városi főutat lehetne kialakítani.

Külföldi példákat tekintve, hasonló városi fő utak használatának a fejlesztése több módon kivitelezhető. Bécsben például törekednek arra, hogy a nagy forgalmú fő útjaiknak a forgalmát csökkentsék, és minden alapvető szolgáltatást ellehessen érni tömegközlekedést használva, vagy autóval közlekedve 15 percen belül (maikurir.hu).



39.ábra – Jövőbeni javaslat a használatra „A”

Forrás: Saját szerkesztés, 34 Üllői út



40.ábra – Jövőbeni javaslat a használatra „B”

Forrás: Saját szerkesztés, 118 Üllői út



41.ábra – Jövőbeni javaslat a használatra „C”

Forrás: Saját szerkesztés, 664 Üllői út



42.ábra – Jövőbeni javaslat a használatra „D”

Forrás: Saját szerkesztés, 756 Üllői út

9. ÖSSZEFOGLALÁS

Egy élehető és jó, a városi rendeltetését, valamint a helyi használathoz igazodó karakterét betöltő városi főútnak (Út használati besorolása alapján létrejött hierarchia – 5.ábra) a kialakításához összetett folyamatokra és sok időre van szükség. Elengedhetetlen, hogy a város társadalmi fejlettsége megfeleljen a növekedés mértékével, és hogy a városi funkcióknak a külterületek felé való tolódásához jól kiépített közlekedési hálózatokra van szükség.

A városközpont és periféria között jelentős eltérések vannak minden időszakban, akár infrastruktúráról, közlekedésről vagy berendezési tárgyairól van szó. Az átmeneti szakasz, ami a kettő közötti kapcsolódásnak az elindulását mutatja különösen fontos, mert a városközpont terjeszkedésével ezen a területen fejlettség alakul ki. Emellett a fejlettséget befolyásolja minden helyzetben a politika, a társadalmi, és gazdasági helyzet. A használati módokat pedig az emberek forgalma alakította ki, illetve erősítették egyes szolgáltatásokat is.

A javaslatok között szerepel az eddigi örökségként megőrzött elemek megtartása, és állagmegóvása. Továbbá részletezve van a berendezési tárgyak avulásának vizsgálata, és ezek időszerű szükséges cseréjének az időpontjai. Ezek mellett javaslatot tettem az Üllői út jövőbeni hasznosítására, és hogy milyen változtatásokat lenne célszerű bevezetni, hogy az út funkcionálisan és fejlettségben is előre haladjon.

Világossá vált a kutatásom alatt, hogy az elemzéseket a személyes mindennapi tapasztalataim nélkül nehezen tudtam volna elvégezni, és fontos volt, hogy a közlekedési struktúrákat belülről is tudjam. Remélem, a jövőbeni döntéshozók az út sorsával kapcsolatban figyelembe fogják venni az én általam összegyűjtött szakmai anyagot, információt, és így fognak megalapozott döntéseket hozni.

Bízom abban, hogy sikerült átfogó leírást adnom mindarról, hogy miként alakul és formálódik egy út arculata az évtizedek során, és hogy milyen okok és tényezők befolyásolják a változások mértékét.

10. MELLÉKLETEK

10.1. Felhasznált irodalmi források

ÍROTT FORRÁSOK:

Balázs, K. J. (2007): Városfejlesztés és városfejlődés Budapesten.

Balogh, P. I. (2004): *A szabadterek szerepváltozása a nagy európai városmegújításokban, Budapest*

Beáta, F. (2002): A külső kerületek Nagy-Budapest városépítési elképzeléseiben. In. *Tanulmányok Budapest múltjából*, 30, 153-176.

Berényi, I. (1993): Budapest városszerkezetének átalakulási tendenciái. *Földrajzi Értesítő* XLIII. évf. 1994. 3-4.füzet, pp. 221-233

Boross, M. (1956). *A nagybudapesti és pestkörnyéki paradicsomkultúra gazdasági és néprajzi vizsgálata*. Akadémiai Kiadó.

Carmona, M. (2010): *Contemporary Public Space: Critique and Classification, Part One: Critique. Journal of Urban Design*, 15(1), 123–148.

Carmona, M. (2010): *Contemporary Public Space, Part Two: Classification. Journal of Urban Design*, 15(2), 157–173.

Carmona, M. (2019): Place value: Place quality and its impact on health, social, economic and environmental outcomes. *Journal of urban design*, 24(1), 1-48.

Elekes, T., & Nagy, E. (2025). Sikos T. Tamás–Molnár Dóra (szerk.): *Budapest, ahol a múlt a jövővel találkozik*. Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek, 22(01), 140-141

Enyedi, Gy. (2004). Regionális folyamatok a poszt szocialista Magyarországon. *Magyar Tudomány*, 9, 935-941.

Fleischer, T. (2010): *A közlekedés szerepe Budapest nemzetközi funkcióinak alakításában napjainkban*.

Hedvig, N. P. (1998). *Budapest városfejlődése az egyesüléstől napjainkig*. Statisztikai szemle, 9.

Jenes, B. (2019): *Az országimázs alakításának lehetőségei*. *Marketing & Menedzsment*, 39(2), 18–29.

Juhász, K.; Bakler, C. I. (2014): *Centrum-periféria relációk világméretű értelmezése a működőtőke-befektetésekben*. *Köztes-Európa*, 6(1), 107–113.

Leclercq, E., Pojani, D., & Van Bueren, E. (2020): *Is public space privatization always bad for the public? Mixed evidence from the United Kingdom*. *Cities*, 100, 102649.

- Meggyesi, T. (2006): *Városépítészet*. Egyetemi jegyzet - Kézirat, Budapest
- Pál, B. (2002): Az elővárosok útja Nagy-Budapesthez. *Tanulmányok Budapest Múltjából*, 30, 121-152.
- Péter, B., & Imre, F. (2011): *Budapest Területének Fejlődése 1945-től napjainkig*. Budapest
- Preisich, G., & Benkhard, Á. (1967). Budapest építésze a két világháború között. *Építés-és Közlekedéstudományi Közlemények*, 11(3-4), 461-524.
- Sipos, A. (2005): Budapest városfejlesztési programja, 1930–1948. *Múltunk*, 1, 148-209.
- Sipos, A. (2009): Nagy-Budapest létrehozásától Nagy-Budapest revíziójáig (1949–1956). *Múltunk-Politikatörténeti Folyóirat*, 54(3), 4-31.
- Szekeres, J. (1996): *Nagy-Budapest kialakulásának előzményei*. Tanulmányok Budapest múltjából, 25, 269-314.
- Tamás, E. (2001): A társadalmi kirekesztés és a lakótelepek. *Tér és Társadalom*, 15(1), 91-110.
- Transport for London (TfL). (2013): *London's Street Family: Theory and Case Studies*. Roads Task Force report. London
- Vámosy, F. (2016): *A 20. század magyar építésze, 1902–2002. 1. kötet, Örökségünk értékei: válságos évtizedek, 1902-1956*. Tarsoly kiadó, Budapest
- Weiszer, Á. Z. (2022): *Városi szabadterek Arculati Tervezésének Módszertana*, Budapest
- Zoltán, K., Zsolt, S., & Zoltán, D. (2001). A gazdasági átalakulás földrajzi jellemzői a budapesti agglomerációban. *Földrajzi Értesítő*, 50(1-4), 191-217.
- Zoltán, K., Tamás, E., & Balázs, S. (2015). Az ingázás területi jellemzőinek változása Magyarországon a rendszerváltozás után. *Területi Statisztika*, 55(3).

INTERNETES FORRÁSOK:

Benedek Levente fotó és utazó blog – *Stromfeld Aurél és Beloianisz laktanya*. [online]
Elérhetőség: https://kameraaltal.blog.hu/2014/03/31/stromfeld_aurel_es_beloianisz_laktanya
[2025.06.20]

Budapest elveszett sínei – *Az Üllői úti villamosközlekedés/ Megszűnt villamosvonalak nyomában* [online]. Elérhetőség: <https://hampage.hu/trams/ulloi/> [2025.06.15]

Budapest Főváros Önkormányzata (2013-2015): *Integrált Településfejlesztési Stratégia* (ITS). [online] Elérhetőség: <https://archiv.budapest.hu/Documents/ITS%20Integralt%20Varosfejlesztesi%20Strategia/BP ITS Strategia Megalapozo.pdf> [2025.06.22]

Csaba Krisztina Zsófia (2017) *A tízes évek és a plakátok A magyar plakátművészet kezdetei* [online]. Elérhetőség: https://budapest100.hu/wp-content/uploads/2017/02/07_kcs_plakatmuveszet_anno1914.pdf [2025.05.11]

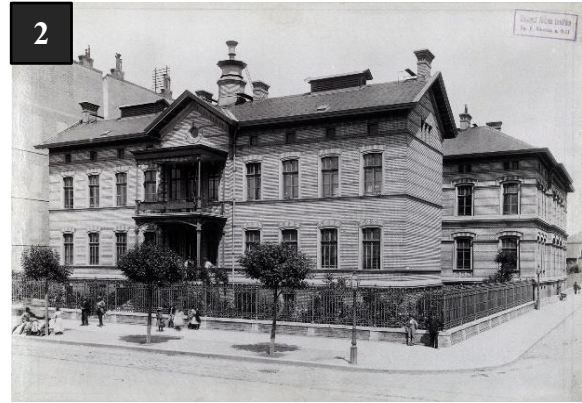
Metro4 - *A budapesti tömegközlekedés története* [online] Elérhetőség: https://www.metro4.hu/getfile.php?dir=db%2Fcikkek%2Ffiles&file=20060628uBwZur_29_a_budapesti_tomegkozl_tortenete.pdf [2025.05.11]

Szegő Iván Miklós (2010): *Memento 1950: létrejön Nagy-Budapest.* [online] Elérhetőség: https://hvg.hu/tudomany/20100101_nagy_budapest_kadar_janos_buda_obuda_pest [2025.06.20]

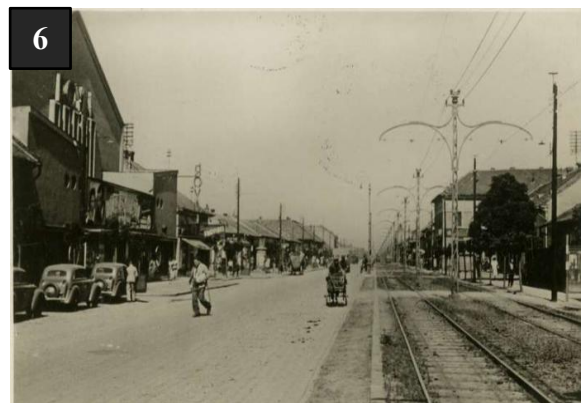
énbudapestem - *Megújult az Üllői út a Béke és a Szarvas Csárda tér között* [online] Elérhetőség: <https://enbudapestem.hu/2023/10/26/megujult-az-ulloi-ut-a-beke-es-a-szarvas-csarda-ter-kozott> [2025.06.22]

maikurir - *Bécs: Zöld Innovációk és Közösségi Bevonás a Jövővárosért* [online] Elérhetőség: <https://maikurir.hu/becs-zold-innovaciok-es-kozossegi-bevonzas-a-jovovarosert/> [2025.07.10]

10.2. Arculat és berendezési tárgyak változásait bemutató archív feltételek



43.ábra – 1900 és 1940 közötti Úllői út felvételek „1”



44.ábra – 1900 és 1940 közötti Üllői út felvételek „2”



45.ábra – 1941 és 1960 közötti Üllői út felvételek „1”



46.ábra – 1941 és 1960 közötti Üllői út felvételek „2”



47.ábra – 1941 és 1960 közötti Üllői út felvételek „3”



48.ábra – 1941 és 1960 közötti Üllői út felvételek „4”



49.ábra – 1961 és 1989 közötti Üllői út felvételek „1”



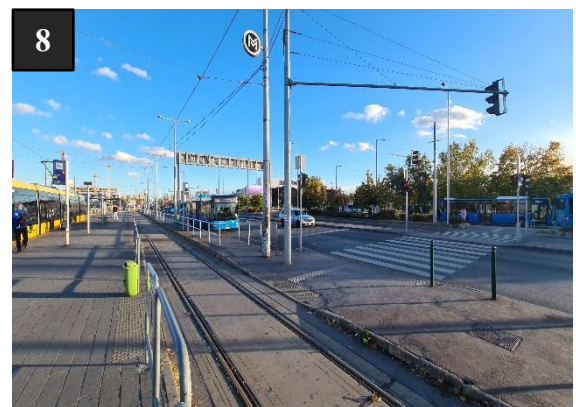
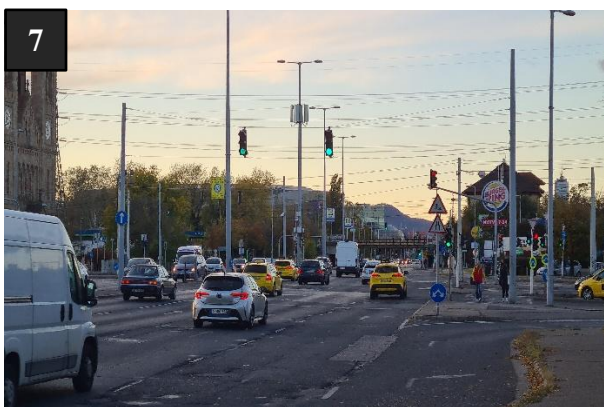
50.ábra – 1961 és 1989 közötti Üllői út felvételek „2”



51.ábra – 1961 és 1989 közötti Üllői út felvételek „3”



52.ábra – 1961 és 1989 közötti Üllői út felvételek „4”



53.ábra – 1990 és 2025 közötti Üllői út felvételek

10.3. Ábrajegyzék

1. ÁBRA: Üllői út elhelyezkedése	4
2. ÁBRA: Közterek típusai	9
3. ÁBRA: A városközpont-periféria térképi ábrázolása (1900-40).....	10
4. ÁBRA: A városközpont-periféria elhelyezkedése a főbb terek mentén (1900-40).....	11
5. ÁBRA: Út használati besorolása alapján létrejött hierarchia.....	12
6. ÁBRA: Városközpont/bulvár jelentése.....	13
7. ÁBRA: Összekötő út jelentése	14
8. ÁBRA: Berendezési tárgyak összehasonlítása 1900 és 1940 között a városközpont és a periféria jellegzetességei szerint.....	15
9. ÁBRA: A városközpont-periféria térképi ábrázolása (1941-60).....	16
10. ÁBRA: A városközpont-periféria elhelyezkedése a főbb terek mentén (1941-60).....	17
11. ÁBRA: Városi utca jelentése.....	18
12. ÁBRA: Főútvonal jelentése.....	19
13. ÁBRA: Berendezési tárgyak összehasonlítása 1941 és 1960 között a városközpont és a periféria jellegzetességei szerint.....	21
14. ÁBRA: A városközpont-periféria térképi ábrázolása (1961-89).....	22
15. ÁBRA: A városközpont-periféria elhelyezkedése a főbb terek mentén (1961-89).....	23
16. ÁBRA: Fő utca jelentése.....	24
17. ÁBRA: Berendezési tárgyak összehasonlítása 1965 és 1989 között a városközpont és a periféria jellegzetességei szerint.....	26
18. ÁBRA: A városközpont-periféria térképi ábrázolása (1990-2025).....	27
19. ÁBRA: A városközpont-periféria elhelyezkedése a főbb terek mentén (1990-2025).....	28
20. ÁBRA: Városi fő út jelentése.....	29
21. ÁBRA: Berendezési tárgyak összehasonlítása 1990 és 2025 között a városközpont és a periféria jellegzetességei szerint.....	31
22. ÁBRA: Jelen berendezési tárgyak tényezői.....	34
23. ÁBRA: Közlekedő terek helyei az Üllői úton	35
24. ÁBRA: Közlekedő terek db. száma az Üllői úton.....	35
25. ÁBRA: Általános berendezési tárgyak a közlekedő tereken.....	36
26. ÁBRA: Várakozó terek helyei az Üllői úton.....	36
27. ÁBRA: Várakozó terek db. száma az Üllői úton.....	37

28. ÁBRA: Általános berendezési tárgyak a várakozó tereken.....	37
29. ÁBRA: Tartózkodó terek helyei az Üllői úton	38
30. ÁBRA: Tartózkodó terek db. száma az Üllői úton.....	38
31. ÁBRA: Általános berendezési tárgyak a tartózkodó tereken.....	39
32. ÁBRA: Városközpont periféria elhelyezkedése 1900-2025 között.....	40
33. ÁBRA: Üllői út használatban betöltött szerepét összesítő ábra.....	41
34. ÁBRA: Használati jelentések összesített ábra.....	42
35. ÁBRA: Hirdetőoszlopok az évek folyamán.....	44
36. ÁBRA: Kandelláberek az évek folyamán.....	44
37. ÁBRA: Forgalmi lámpák az évek folyamán.....	45
38. ÁBRA: Jövőbeni javaslat a használatra - összesített ábra.....	45
39. ÁBRA: Jövőbeni javaslat a használatra „A”.....	47
40. ÁBRA: Jövőbeni javaslat a használatra „B”.....	48
41. ÁBRA: Jövőbeni javaslat a használatra „C”.....	48
42. ÁBRA: Jövőbeni javaslat a használatra „D”.....	49
43. ÁBRA: 1900 és 1940 közötti Üllői út felvételek „1”.....	54
1.kép: Kálvin tér Üllői út találkozásánál. Forrás: https://hampage.hu/trams/ulloi/ [2025.04.22]	
2.kép: Üllői út 76. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 82447	
3.kép: Üllői út - Bókay János (Gólya) utcasarok. Forrás: https://gallery.hungaricana.hu/hu/BudapestGyujtemeny/1045036/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgX-HUwMGZhdCJ9 [2025.04.22]	
4.kép: Üllői út, balra a Sobieski János utca torkolata. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 266505	
5.kép: Üllői út, szemben a Hőgyes Endre utca. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 277685	
6.kép: Budapest VIII., Üllői út, Zárt soros beépítésben. Forrás: https://gallery.hungaricana.hu/hu/BFLPhoto/1441102/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgX-HUwMGZhdCJ9 [2025.04.22]	
7.kép: Üllői út 78/b. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 74484	
8.kép: Üllői úti bérház. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: FOT00001630	
44. ÁBRA: 1900 és 1940 közötti Üllői út felvételek „2”.....	55
1.kép: Üllői út Kispestnél. Forrás: https://gallery.hungaricana.hu/hu/BudapestGyujtemeny/1054919/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgXHUwMGZhdCJ9 [2025.04.22]	
2.kép: Nagykörútnál. Forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, kép sorszáma: FOT00002473	

3.kép: Üllői út 34. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 92219

4.kép: Vasúti felüljáró az Üllői út felett. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 231566

5.kép: Nagyvárad tér felé. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/BudapestGyujtemeny/1050778/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgXHUwMGZhdCJ9>
[2025.04.22]

6.kép: Üllői út Kispestnél. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/BudapestGyujtemeny/1054916/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgXHUwMGZhdCJ9>
[2025.04.22]

7.kép: Sebészeti Klinika. Forrás: Budapest-Képtár, kép azonosító: 010723

8.kép: Szülészeti Klinika. Forrás: Budapest-Képtár, kép azonosító: 010725

45. ÁBRA: 1941 és 1960 közötti Üllői út felvételek „1” 56

1.kép: Ludovika tér az Üllői útról nézve. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1070304/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgXHUwMGZhdCJ9>
[2025.04.23]

2.kép: Üllői út, balra a Szentkirályi utca torkolata. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 74570

3.kép: Üllői út a József körútról kifelé nézve. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1065641/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgXHUwMGZhdCJ9>
[2025.04.23]

4.kép: Üllői út 303. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 288642

5.kép: Üllői út 303. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 288622

6.kép: A Klinikák épületcsoportja az Üllői úton. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-3e7bd8672bbd4848b89e5acd7bc551df> [2025.04.23]

7.kép: Kálvin tér, az Üllői út torkolata. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 16570

8.kép: Nagykörút - Üllői út sarok. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 16801

46. ÁBRA: 1941 és 1960 közötti Üllői út felvételek „2” 57

1.kép: Kálvin tér és az Üllői út torkolata. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/BFLPhoto/1441093/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgXHUwMGZhdCJ9> [2025.04.22]

2.kép: Nagyvárad tér irányába. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 170495

3.kép: Üllői köz és a Zágrábi köz között. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 256945

4.kép: Üllői út 80. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 170494

5.kép: Üllői út, balra a Mária utca torkolata. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 272726

- 6.kép: Üllői út a Nagyvárad tér irányába nézve. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 128738
 7.kép: Üllői út, jobbra a 78/b. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 272721
 8.kép: Üllői út és a Nagykörút sarka. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-edb75ae8bcc2435184c80bbd253e9ea3> [2025.04.23]

47. ÁBRA: 1941 és 1960 közötti Üllői út felvételek „3”58

- 1.kép: Szarvas csárda tér. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 118211
 2.kép: Üllői út, háttérben a Somfa köz sarka. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 276094
 3.kép: Üllői út a Pöttyös utcánál. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1071322/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgXHUwMGZhdCJ9> [2025.04.23]
 4.kép: Új építésű társasház az Üllői út és Futó utca sarkán. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-4c386d51184146078cc74b2f5dbf939c> [2025.04.23]
 5.kép: Üllői út, jobbra az I sz, Sebészeti Klinika. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 102530
 6.kép: Üllői út a Nagyvárad tér felé nézve. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 80109
 7.kép: Kossuth tér felé nézve. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1108408/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgXHUwMGZhdCJ9> [2025.04.23]
 8.kép: Nagy Burma-vasút (Iparvasút) átjárója. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 80090

48. ÁBRA: 1941 és 1960 közötti Üllői út felvételek „4”59

- 1.kép: Budapest-Lajosmizse vasútvonal átjárója. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 80081
 2.kép: Üllői út a Kossuth térnél. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 175179
 3.kép: Nagykörút és az Üllői út kereszteződése. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-62101df334c2433cbdd4d9aaee0b1f2> [2025.04.23]
 4.kép: Népliget felől az Ecseri út felé nézve. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1108403/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgXHUwMGZhdCJ9> [2025.04.23]
 5.kép: Somfa köz - Száva utca közötti terület. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 276321
 6.kép: Üllői út, háttérben a Száva utcai kocsiszín. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-1068af4c00ff4334a10eb3a98303fd7e> [2025.04.23]
 7.kép: Üllői út, balra a 76. szám, a 34. számú ház. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 143465

8.kép: Üllői út a Budapest-Szolnok vasútvonalnál. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1108415/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxlMDElMWkgXHUwMGZhdCJ9> [2025.04.23]

49. ÁBRA: 1961 és 1989 közötti Üllői út felvételek „1” 60

1.kép: Nagykörút és az Üllői út kereszteződése. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 5063

2.kép: Üllői út, balra a Ludovika. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1125227/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxlMDElMWkgXHUwMGZhdCJ9> [2025.04.23]

3.kép: Üllői út - Ferenc körút kereszteződése. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 219253

4.kép: Útfelújítási munkák, Nagykörút-Üllői út. Forrás: Magyar Nemzeti Múzeum <https://gyujtemenyek.mnm.hu/record/-/record/display/manifestation/MNMMUSEUM1977467/ab02afc1-ab5a-46d7-a29e-cb105ff1b291/solr/216/24/3/227/dateOrder/ASC> [2025.04.23]

5.kép: Üllői út 24. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 102494

6.kép: Üllői út az Ecséri út felől a Pöttyös utca felé. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 9264

7.kép: Üllői út, Nagykörút találkozásánál. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-a8af434fe73b4ce49328b0090fcc7813> [2025.04.23]

8.kép: Ferenc körút az Üllői út felé nézve. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 94495

50. ÁBRA: 1961 és 1989 közötti Üllői út felvételek „2” 61

1.kép: Üllői út, balra a Ceglédi út. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1117366/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxlMDElMWkgXHUwMGZhdCJ9> [2025.04.23]

2.kép: Üllői út és Ecséri út találkozása. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1061567/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxlMDElMWkgXHUwMGZhdCJ9> [2025.04.23]

3.kép: Üllői út a Hőgyes Endre utca torkolatánál. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 285806

4.kép: Forgalom az Üllői úton. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-e3f64ab548874e43affe6fbff21db208> [2025.04.24]

5.kép: Ferenc körút felől jövő gépkocsik Üllői út irányába. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-289b91a2f34e462b9b56468d083621ca> [2025.04.24]

6.kép: Forgalom a Nagyvárad téren. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-91b1bad94b6047d8a44dcdb47e2045df> [2025.04.23]

7.kép: Üllői út a Hőgyes Endre utca torkolatánál. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 290153

8.kép: Üllői út a József körút felől nézve. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 209007

51. ÁBRA: 1961 és 1989 közötti Üllői út felvételek „3” 62

1.kép: Üllői út 114-116. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 97366

2.kép: Üllői út 366-376. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 279520

3.kép: Flóra Mozgó épülete az Eötvös utca sarkán. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 208063

4.kép: 149. számú házból a Határ út felé. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 252542

5.kép: Üllői út – Nagykörút kereszteződés. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 253114

6.kép: Jobbra a Széchenyi István utca torkolata. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 65838

7.kép: Üllői út a Népligetnél. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 214924

8.kép: Lakatos úti lakótelep, Üllői út 376. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1948650/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgXHUwMGZhdCJ9>
[2025.04.24]

52. ÁBRA: 1961 és 1989 közötti Üllői út felvételek „4” 63

1.kép: Üllői út, szemben a 343. Forrás: <https://gallery.hungaricana.hu/hu/Fortepan/1949143/?list=eyJxdWVyeSI6ICJcdTAwZGNsbFxmDE1MWkgXHUwMGZhdCJ9>
[2025.04.24]

2.kép: Üllői út - Nagykörút kereszteződése. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 22530

3.kép: Épül az Üllői úti felüljáró. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 253816

4.kép: Ferihegyi Repülőtérre vezető út. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 253898

5.kép: Üllői - Ecséri út torkolata. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 253933

6.kép: Ferihegyi Repülőtérre vezető út. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 253937

7.kép: Üllői út 283. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 213009

8.kép: Az Üllői út a Nagyváradi térenél. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-22d24996ec4844a3af9c4d7a358bcd90> [2025.04.24]

53. ÁBRA: 1990 és 2025 közötti Üllői út felvételek 64

1.kép: Üllői út - Nagykörút kereszteződés 1990. Forrás: Fortepan, kép sorszáma: 76418

2.kép: Az Üllői út felújított lakóépületei. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-5cc55de447e64cc9b312dfe7274a77e3> [2025.04.24]

3.kép: A Corvin Sétány szomszédságában lévő Üllői úti épületek. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-4dc7c26cefe94cd59477cd4072a300bf> [2025.04.24]

4.kép: Üllői út és a Bókay János utca sarka. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-5d55560c329544efbb585d1e4a9fd4b4> [2025.04.24]

5.kép: Az Üllői út forgalma a Határ úti csomópont közelében. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-6957328e835e40a388652026f788ef57> [2025.04.24]

6.kép: VIII. kerületében, az Üllői úton. Forrás: <https://nemzetiarchivum.hu/photobank/item/FOTO-7f57a969eae84b09a16dfd7004488628> [2025.04.24]

7.kép: Népliget felé. Forrás: Saját fénykép

8.kép: Határ út. Forrás: Saját fénykép

10.4. A kutatás során vizsgált Google Street View szoftveren elérhető képek

Üllői út

34 Üllői út - <https://maps.app.goo.gl/osYycncTTtmwxjiC6>

118 Üllői út - <https://maps.app.goo.gl/Tm9JeeecBVFxJVkX8>

138 Üllői út - <https://maps.app.goo.gl/wubsELyML5dy3fMG6>

558 Üllői út - <https://maps.app.goo.gl/LMnHjfk7HGC4wnKY6>

659 Üllői út - <https://maps.app.goo.gl/VWuGmARadnowh9QY9>

664 Üllői út - <https://maps.app.goo.gl/PNzJZeiHFRkYkDv8>

756 Üllői út - <https://maps.app.goo.gl/q1Vmmd2p7fcBkCqt9>

NYILATKOZAT

a szakdolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: Tóth László Krisztián

A Hallgató Neptun kódja: QZFB07

A dolgozat címe: Városközpont és Periféria –
Használati változások az Üllői úton

A megjelenés éve: 2025.11.03

A konzulens intézetének neve: Tájépítészeti, Településtervezési és Diszkertészeti Intézet

A konzulens tanszékének a neve: Kertművészeti és Kertépítészeti Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott szakdolgozat egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem. Továbbá kijelentem, hogy a dolgozat elkészítése során alkalmazott mesterséges intelligencia-eszközök (pl. szöveggenerálás, nyelvi javítás, fordítás, adatelemzés) használata nem helyettesítette a saját kutatási és alkotói munkámat, azok alkalmazását a források között vagy a módszertani részben feltüntettem, és a szakmai-etikai elvárásoknak megfelelően jártam el.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkori szellemitulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtári repozitori rendszerébe. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: 2025 év 11 hó 03 nap



Hallgató aláírása

NYILATKOZAT

Tóth László Krisztián (hallgató Neptun azonosítója: **QZFB07**) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót¹ áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót a záróvizsgán történő védésre javaslom / nem javaslom².

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem^{*3}

Kelt: Budapest, 2025 év október hó 31. nap



belső konzulens

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő aláhúzendó.

³ A megfelelő aláhúzendó.

Hallgatók, doktoranduszok nyilatkozata mesterséges intelligencia (MI) alkalmazásáról

1. Általános adatok

Hallgató neve:	Tóth László Krisztián
Neptun-kódja:	QZFB07
Képzési szint (a megfelelőt jelölje X-szel):	<input checked="" type="checkbox"/> BSc/BA <input type="checkbox"/> MSc/MA <input type="checkbox"/> Doktori (PhD) <input type="checkbox"/> Egyéb:
Tantárgy neve/kódja*:	Szakdolgozat készítés „A”
A munka címe:	Városközpont és Periféria – Használati változások az Üllői úton

2. Nyilatkozat az MI használatáról

Alulírott, etikai felelősségem teljes tudatában az alábbi nyilatkozatot teszem:

(Kérjük, válasszon egyet az alábbi lehetőségek közül!)

A) Nem alkalmaztam mesterséges intelligencia rendszert vagy szolgáltatást.

(Amennyiben ezt jelölte, a további táblázatok kitöltése nem szükséges.)

B) Alkalmaztam mesterséges intelligencia rendszert vagy szolgáltatást.

(Kérjük, töltsse ki a vonatkozó táblázatokat!)

3. A mesterséges intelligencia használatának részletezése

I. TÁBLÁZAT: Asszisztensi vagy kisebb mértékű felhasználás (pl. fordítás, nyelvi korrektúra, ötletelés stb.)

(Ezen felhasználások esetében a konkrét promptok és válaszok csatolása nem szükséges.)

A felhasználás célja	Alkalmazott MI-eszköz neve és verziója	Érintett rész (ha nem a szöveg egészére vonatkozik)
Fordítás, forráskeresés	Perplexity 10.03.25	

II. TÁBLÁZAT: Jelentős tartalmi hozzájárulás (pl. egy teljes ábra vagy egy hosszabb szövegrész generálása)

(Ezekben az esetekben a felhasznált kulcsfontosságú promptok és az MI által adott nyers válaszok dokumentálása és a munka mellékletében való csatolása szükséges.)

A felhasználás célja	Alkalmazott eszköz neve, verziója,	MI-neve,	Az érintett fejezet / ábra / táblázat pontos sorszáma	A prompt-naplót tartalmazó melléklet

	elérhetősége		bejegyzésének sorszáma

3/A. Oktató által előírt kiegészítő szabályok (ha vannak)

Amennyiben az adott tantárgy oktatója vagy témavezetője az MI-eszközök használatára vonatkozóan külön szabályokat vagy elvárásokat határozott meg, kérjük, az alábbi mezőben foglalja össze ezeket:

Pl. az MI használatának tilalma bizonyos feladattípusokra; csak konkrét eszköz használata engedélyezett; eltérő hivatkozási elvárások; dokumentációs forma stb.

Oktató vagy témavezető által előírt szabályok:

4. Minden hallgatóra vonatkozó nyilatkozat:

Kijelentem, hogy az MI által esetlegesen generált tartalmakat minden esetben kritikailag felülvizsgáltam, szerkesztettem és a munkába illesztettem. A leadott munka minden eleméért, annak eredetiségéért és tudományos helytállóságáért teljes körű felelősséget vállalok. Tudomásul veszem, hogy a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem a benyújtott munkát mesterséges intelligencia detektorral ellenőrizheti, és eljárást kezdeményezhet, amennyiben a nyilatkozatom valótlan vagy hiányos.

Kelt:Budapest....., 2025.11..... hó ...03.... nap

Hallgató aláírása

Konzulens/Témavezető aláírása