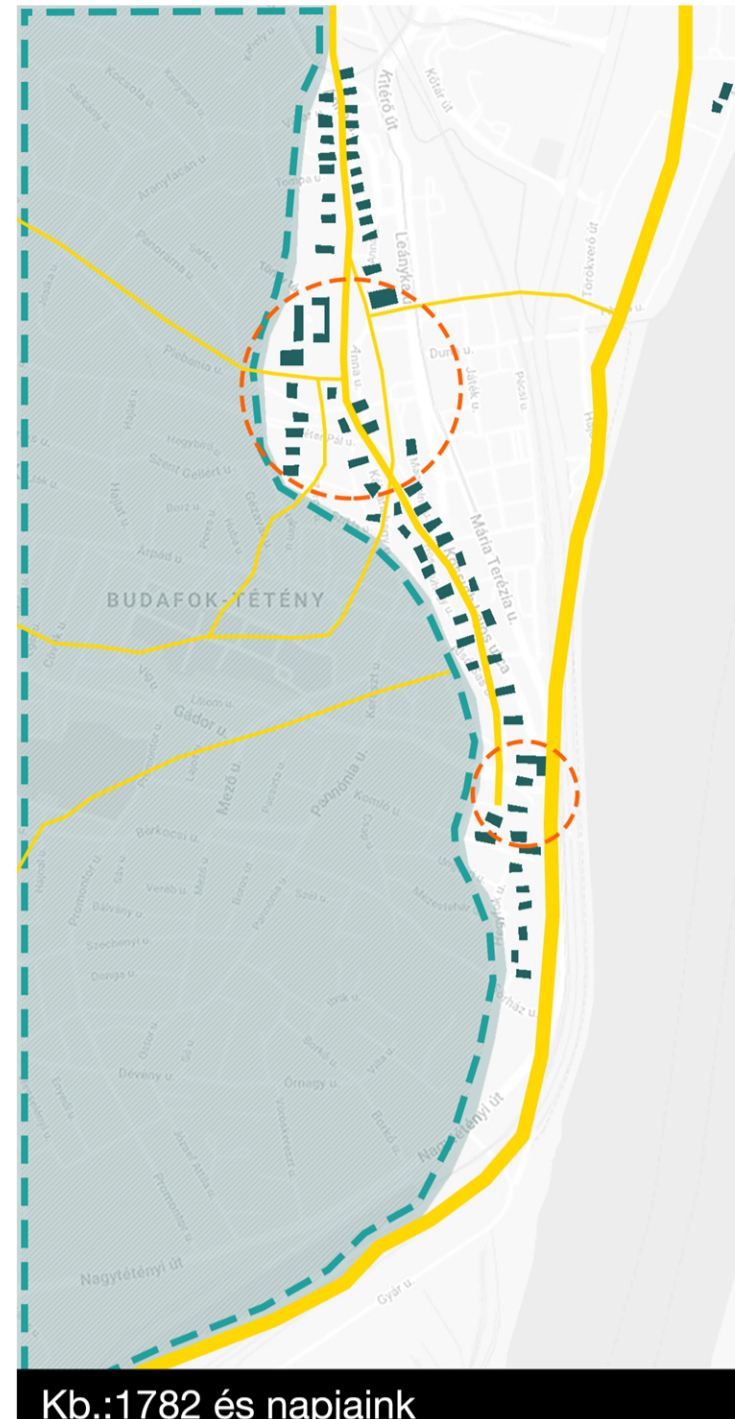
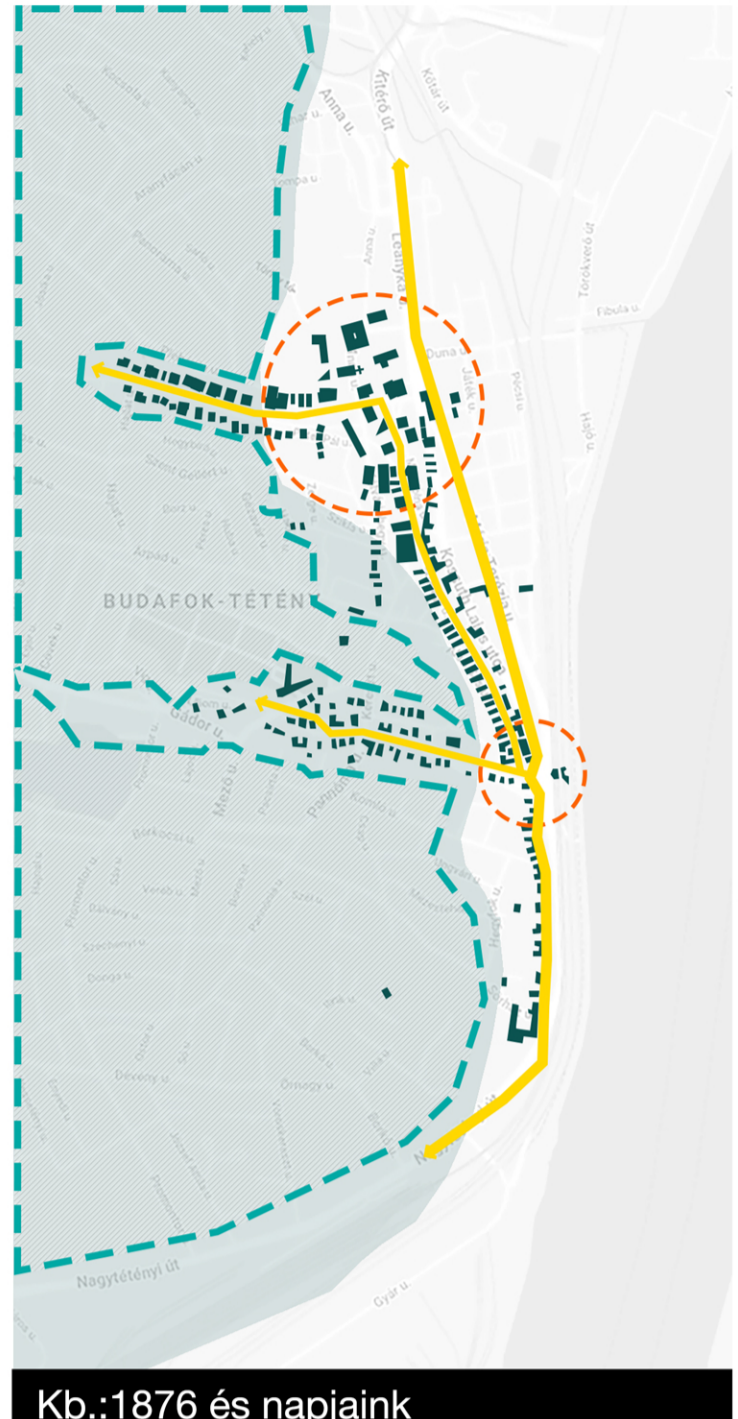


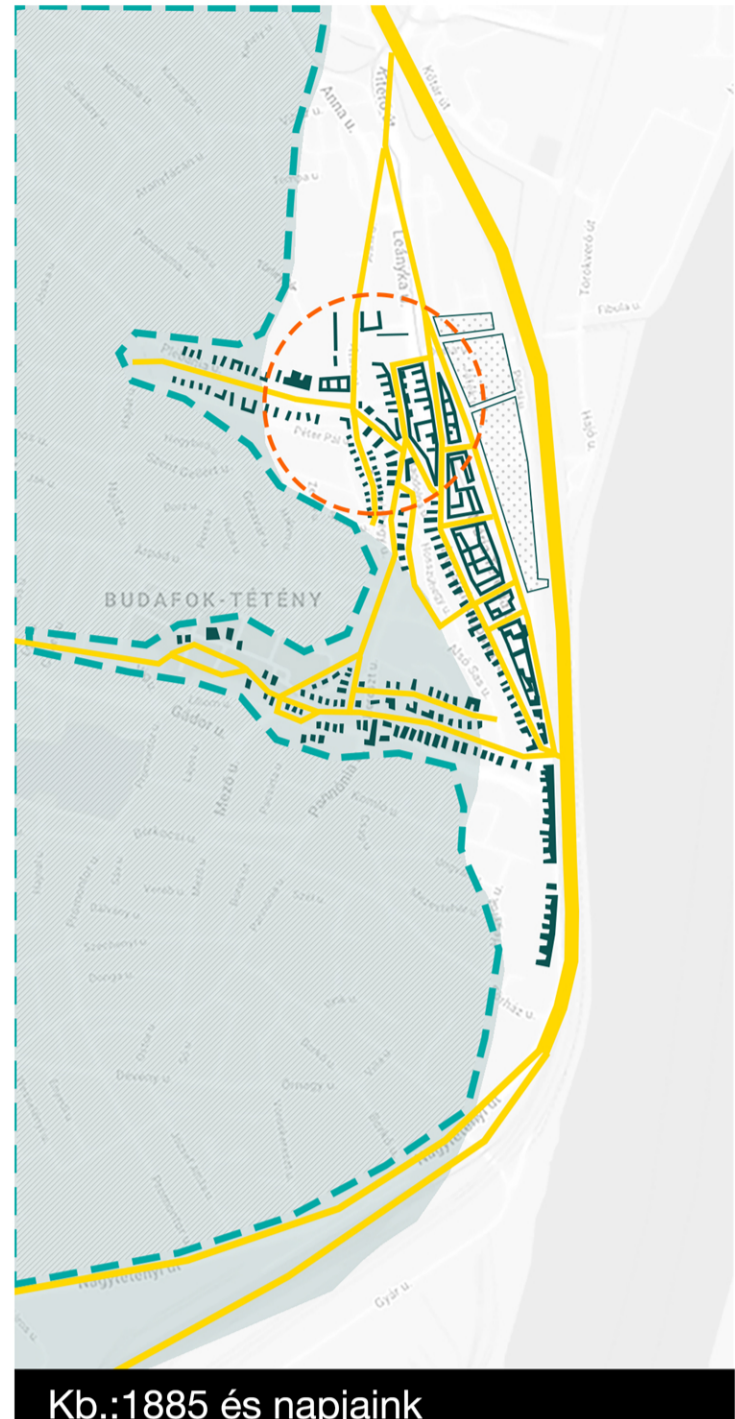
BÖNDE Tamás, GYÖNGYÖSI Tamás, KOTYMÁN Barbara, RÉVAI Márton, SZABÓ Karina, VELINSKY Dóra, VISLÓCZKI Gábor



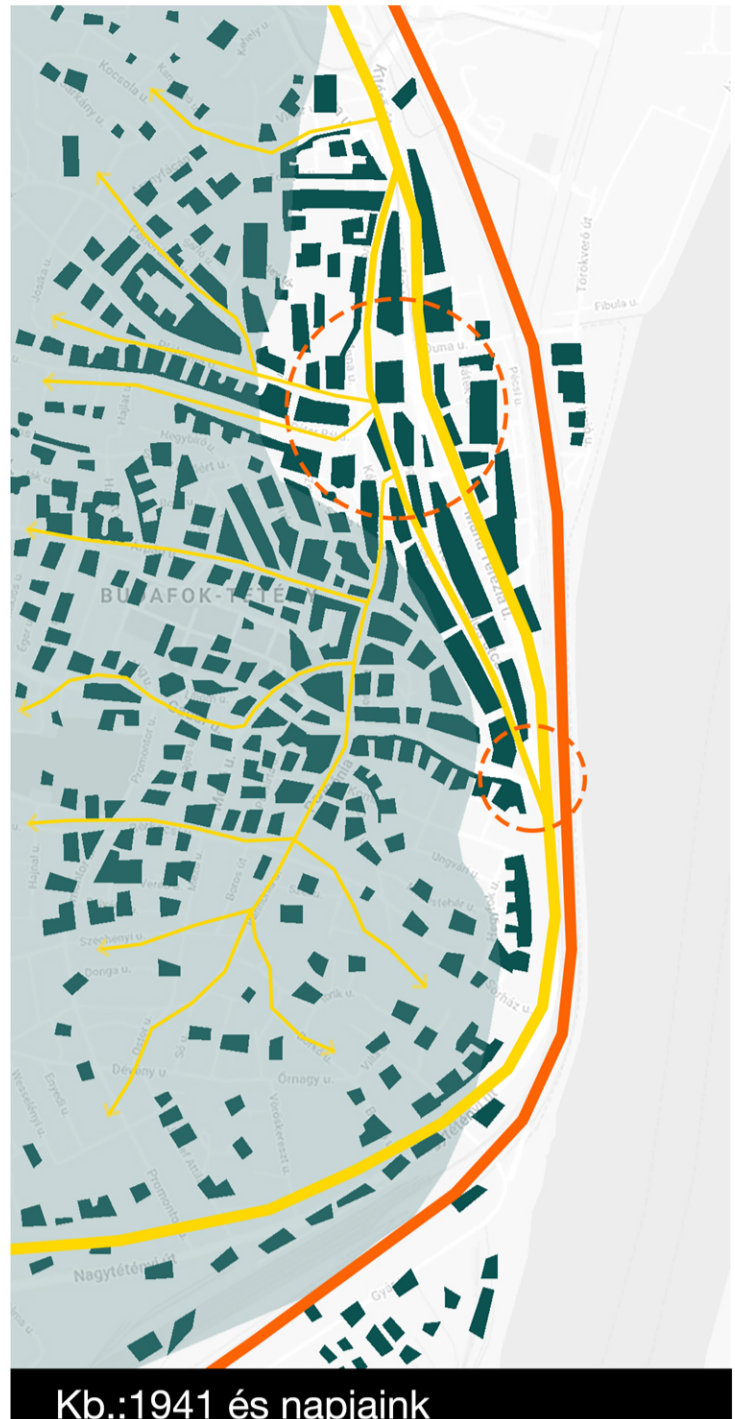
Kb.:1782 és napjaink



Kb.:1876 és napjaink



Kb.:1885 és napjaink



Kb.:1941 és napjaink

Az újkőkortól kezdve már folyamatosan lakott vidék volt. A szőlőtermelés nagy múltra tekint vissza, ugyanis már a III. század második felében elkezdődik a hivatalos szőlőtermelés. A XVIII. század elején a Rajna vidékéről sváb-német telepések érkeznek a területre, és 1739-ben létrejön általuk a Promontor nevű község. A térképen látható XVIII. századi telepések által kialakított településszerkezetben észrevehető, hogy a domborzati adottságok alakították, mivel a domb alsó vonulatánál kezd kiszélesedni a településszerkezet. A mai Anna és Leányka utca kereszteződésénél központi csoportosulást mutatnak meg, amely ma is jelen van.

1850-ben volt a legnagyobb kiterjedése a szőlőföldeknek. 1861-ben épült meg a déli vasút, mely egyik alapja a későbbi évek egyre gyorsuló fejlődésének. A mai Anna és Leányka utca kereszteződésénél továbbra is erős központi csoportosulás tapasztalható, és a mai Hunyadi János út egyre nagyobb szerepet kap, melyet erősít az ezen a területen a vele párhuzamosan kialakított vasút. A településszerkezet a domb irányába egy-egy út mentén kezd bővülni, melynek következtében a Kossuth Lajos és Mária Terézia utca déli találkozásánál egy kisebb csomópont kezd kialakulni. A domb szinte termőföld, illetve szőlőültetvények találhatók ekkor.

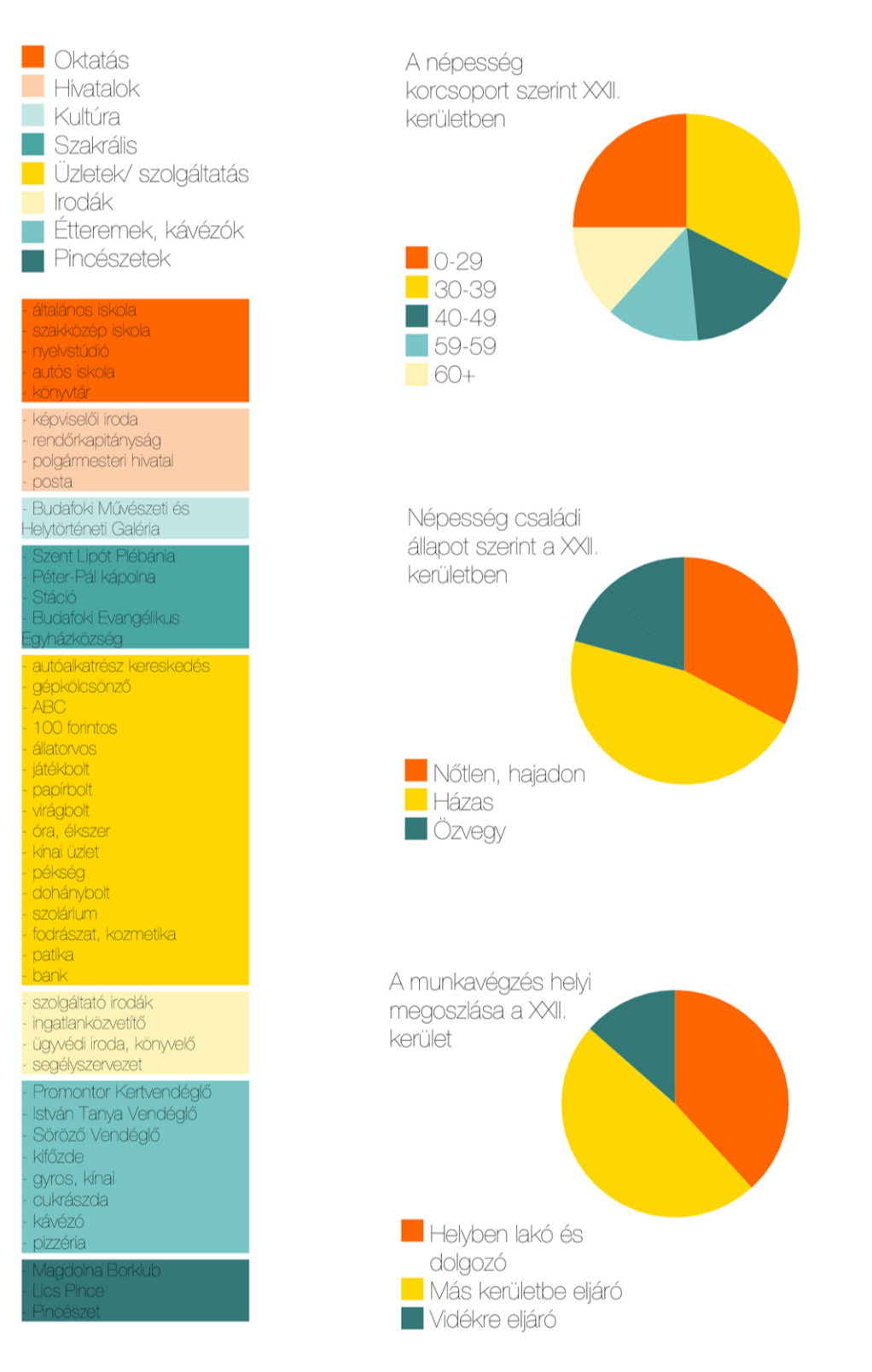
1882-ben tovább fejlődik a vasút pécs irányába, melynek köszönhetően egyre gyorsabb ütemben kezd el fejlődni a terület, 1886-tól hívják Budafoknak. 1880-as években alapítják ezen a területen a Törley pezsgőgyárat, Czuba-Durozier konyakgyárat, és a Francois pezsgőgyárat. 1880-as évek közepén flixoxéra járvány kiterjedt a szőlők 90-95 %-át, ami után a Tétényi fennsíkban található mészki kitermelés adott munkát a helyieknek. Az épületek a domb tövében kezdenek besűrűsödni, többök alakulnak ki, lazább beépítés, sok szabad zöld terület, a domb irányába pedig egyre jobban kezd benyúlni a település, egyre több laza, elszórtan elhelyezkedő pontház épül.

A XX. század első évtizedeiben egyre nagyobb ütemben, robbanásszerűen növekszik a település. A borvidék eltűnése miatt a domboldalon elkezdődött a kertvárosias beépítés terjedése, egyre jobban beljebb kúszik a domb irányába a településszerkezet. A mai Anna és Leányka utca városközpontnak nevezett Városháza tér, illetve Szent István tér területe is egyre nagyobb ütemben fejlődik. Egyre hangsúlyosabbá válik, lazább beépítéssel, és sok zöld területtel. A történelmi részén sűrű, zárt sorú beépítés jellemző és az egyre nagyobb ütemben növekvő település szintje már összekapcsolódik Budapesttel, 1950-ben csatlakozik is hozzá közigazgatásilag.



Probléma tékép

BUDAFOK



Budafok belvárosi részének – ha egyáltalán nevezhetjük igazi belvárosnak – talán a legnagyobb hátránya, hogy kialakulása rendkívül rendszertelen volt. A jelenleg központi rész a Városháza tér busz- és villamos állomás körül kialakult csomópont, beleértve a Polgármesteri Hivatalt és a Rendőrkapitányság által közre szorított teret, valamint a Promontor üzlet udvart is.

Az általunk vizsgált terület alapvetően nincs szerencsés helyzetben. A tölcser szerűen besűrűsödő terület be van szorítva az egykor szőlőbirtokoknak kiválóan helyt adó domborzat és a Duna mellett végigfutó forgalmas autót és vonat sínek közé. A vonat és autót út egyrészt kényelmesnek tekinthető közlekedés szempontjából, viszont az egyik legnagyobb Budapesti kincstől választja el a sűrűn beépített városrészt, a Dunaparttól. A területen igencsak vegyes funkciójú épületeket találhatunk. A domb tövében zárt sorúan beépítve délen elsősorban a borászathoz köthető ipari létesítmények a mérvadók. Ahogy egyre északabbra haladunk, a lakhatási, közösségi- szórakoztató létesítmények is elő-elő kerülnek. A Mária Terézia út és a Duna között egyébként lazább, parkosabban kialakított területek találhatók, elsősorban középületekkel lettek elhelyezve. Az egyik legellentmondásosabb pont a déli panellömbök. Bár ezek a pontházak egészen ritkán épültek be és a tövükben némi parkok kialakítására lenne lehetőség, magasságuk miatt igencsak kellemetlen helyzetbe hozzák a mögöttük elhelyezkedő épületeket és meglehetősen erős léptékváltást jelentenek a környezetükhöz képest.

Az egész helyszínt jellemző az eldöntetlen helyzetű városfejlesztési szempontból. Érződik, hogy a hagyományoktól eltérően a borászat és a vidékes város jelleg kevésbé van előtérben, ugyanis a főváros terebélyesedése úgy érte utol Budafokot, hogy erre szerkezettel talán nem volt készen. ugyanakkor az egyik legnagyobb előnye is ebből fakad, hiszen a villamosnak és a sűrű buszjáratoknak köszönhetően gyorsan bárki beérhet a központba, így igencsak vonzó helyszín az olcsóbb lakhatást vagy fővárosi érdeklődésű, de családi környezetet keresők számára. Így ennek a keresletnek a kiszolgálása érdekében épülhetnek a panelek, és emiatt sűrűsödött be ennire a terület, melyet már nem igazán lehet, vagy érdemes tovább fokozni. Az esetleges megoldások csak a régi épületek elbontása, a Duna felé megmaradt zöld, viszont az autót és a vonat miatt zajosabb területek felhasználása, vagy a dombra felmászás.

Régen Budafokon a borászat és a hozzájuk tartozó pincészetekről volt híres. Mára ezek a pincék és az ezeket kiszolgáló épületek szinte teljesen eltűntek egy két borászatot kivéve. Ezeken kívül található még itt egy borászati szakiskola amelyet a közeljövőben be fognak zárnak. A területen a kereskedelem a fő ágazat, számos bolti helyiség található itt, ezzel ellentétben az irodák száma igen csekély. Budafok központi részén több vendéglátóhely is van, azonban ezek állapota egy két éttermen kívül nem megfelelő. Ez nem csak az éttermekről, az üzletekről is elmondható.

Budafok belvárosában az épületek és telkek 4 kategóriába oszthatók.

Első kategória, melyet jelen helyzetben nem jelöltünk a térképen: Rendben lévő épület, megfelelő funkcióval. Második kategória: Beépítetlen belvárosi telkek. (zöld szín) Harmadik kategória: Rendben lévő épület ide nem illő funkcióval. (narancssárga szín) Negyedik kategória: Ide illő funkcióval rendelkező épület mely állagmegóvást, felújítást igényel. Ezeket a területeket sárga színnel jelöltük.

Budafokról elmondható, hogy a központja, a villamoshálózatnak köszönhetően, szorosan kapcsolódik Budapest belvárosához, de ahogy eltávolodunk a Dunától és a hegyen található családiházas környéket nézzük, azt figyelhetjük meg, hogy kevés járat érinti ezeket a részeket és azok is ritkán járnak, az észak felé közlekedés pedig egyáltalán nincs megoldva. A parkok eloszlása szorosan kapcsolódik a tömegközlekedési gócpontokhoz. A főtér közelében tudatosan alakítottak ki nagyobb parkolókat, míg a családiházak részen az útmenti parkolás a leginkább jellemző.

A különböző vastagságú vonalakkal megjelenített utcák, a forgalom általános mértékét mutatják, míg a színek az út haladási irányát. Az úthálózat könnyebb megértése érdekében, a fő útvonalak, úgynevezett gyűjtőterületeket kaptak. A térkép jól kiadja a belváros és a környező lakóterületek hálóját. Két fő útvonal jellemző: Az első, a belvárostól jóval délebbi terület felé, a part menti 6-os úton halad át, míg a belváros-hoz szorosabban kapcsolódó övezetek, nagyrészt a dombon található családi házak forgalma, a belvároson áthaladó 2 egyirányú utcát terheli.

