

- Karinthy Frigyes út
- Ménesi út
- Mohai út
- Műegyetem rakpart
- Orlay utca
- Pettzval József utca
- Somlói út Fehérvári út
- Villányi út
- Vincellér utca
- Zámori utca

2.3.1.3. Kerületi jelentőségű védett természeti értékek

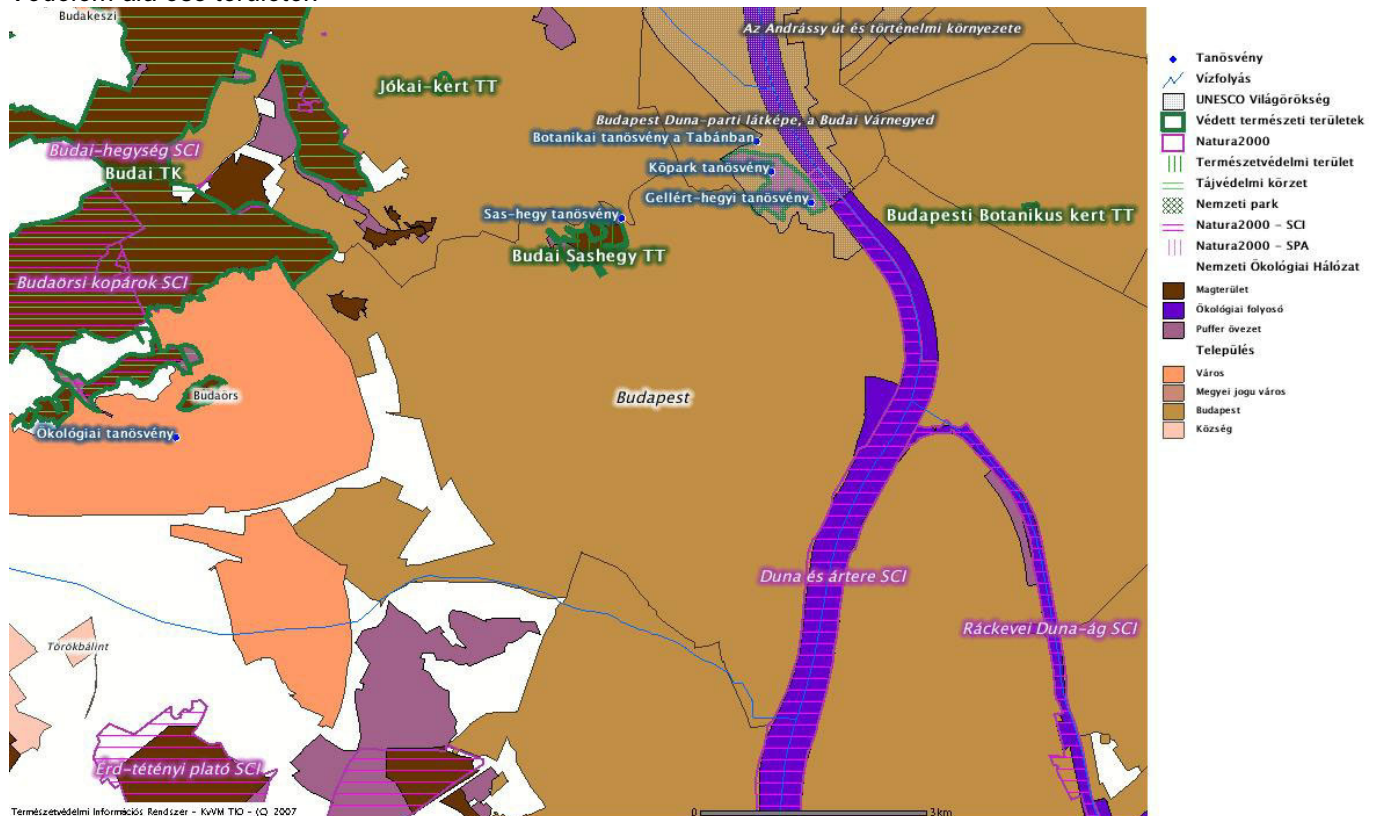
Parkok, terek, kertek, zöldfelületek:

- Szt. Imre Kórház kertje (Tétényi út 12-16.)
- Fehérvári út – Október 23. utca – Szerémi sor – Hamzsabégi út által határolt terület zöldfelületei
- Villányi úti Pethő Intézet kertje
- Budaörsi úti katonai temető

Fasorok:

- Kovászna u.
- Bártfai u.
- Diószegi u.
- Lecke u.

Védelem alá eső területek



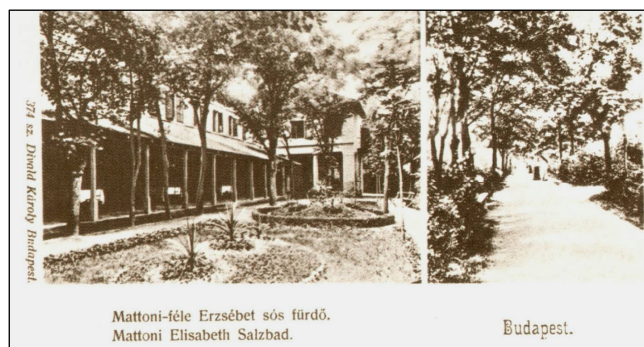
2.3.2. Települési környezet kialakulása, épített értékei

2.3.2.1. A kerület kialakulásának története, az egyes korszakok fejlesztő erői

A kerület területén már az ókorban – sőt a gellérthegyi barlangokban már az őskorban – is voltak lakott helyek. Ezek maradványainak régészeti jelentősége van.

A kerület sokáig mezőgazdasági terület volt, a Gellérthegy déli lejtőin a XIX. század második feléig szőlőtermelés folyt. Beépítettségéről nem, vagy legfeljebb a későbbi Szt. Gellért tér közelében, a mai belső

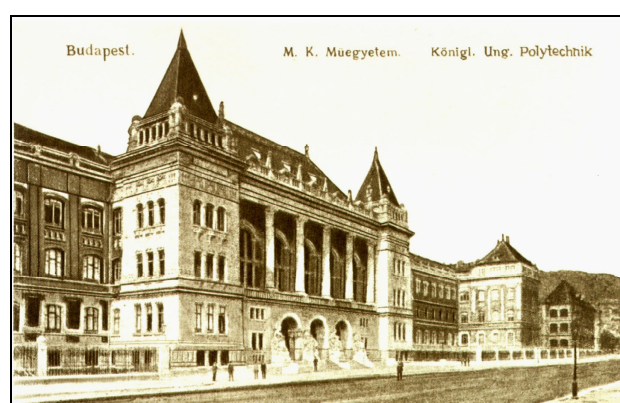
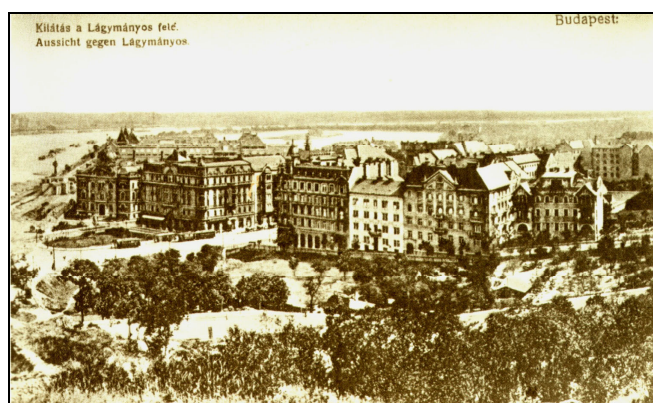
Bartók Béla út és Budafoki út É-i végénél lehet beszélni. Egyes külsőbb helyeken a gazdasággal összefüggő épületek, kisebb épületcsoportok, majorságok alakultak ki. De már ismerték a mai Szt. Imre kórház területén a gyógyforrásokat, ezt a térkép „Gesundbrunnen” felirata egyértelműen tanúsítja.

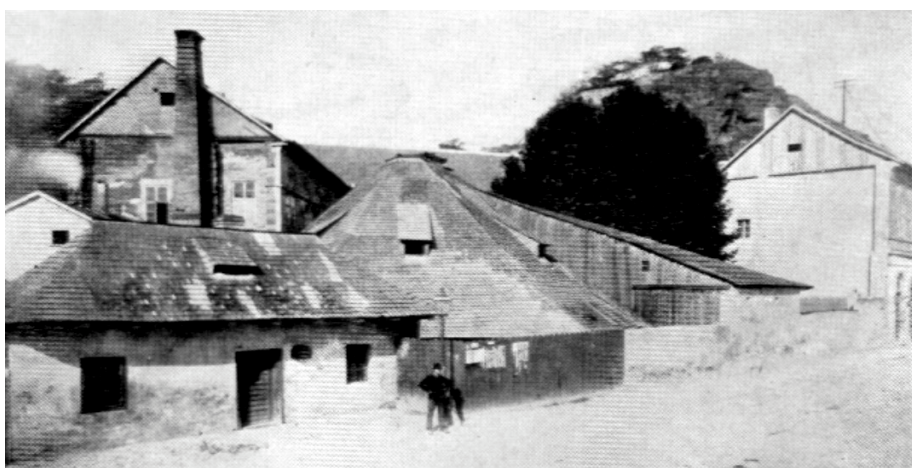


Kialakult viszont a kerület úthálózatának egy része: a mai Bartók Béla út belső szakasza a mai körtérig, a Budafoki út, a körtértől kifelé a Fehérvári út, megtalálható már a Bocskai, a Karolina és a Tétényi út vonala is, a Gellérthegy utcahálózat majdnem mai formájában kialakult már: felismerhető a Villányi út, Ménesi út, Somlói út, Kelenhegyi út nyomvonala, látható a Lágymányosi és a Zenta utca kezdeménye.

A XIX. századi térképen már látható az 1861-ben kiépült (déli) vasútvonal és az 1877-ben átadott Déli vasúti összekötő híd, de a Kelenföld-Kőbánya közötti vasútvonal déli oldalán még kertek találhatók, a vasút területfejlesztő hatása még nem tapasztalható.

Újbuda területe XIX. századi térképen





Lágymányos XX. század eleji, a Gellért tér irányából készült fotóin még látszik a Műgyetem mögötti feltöltetlen ingovány, vízfelület. A Gellért Szálló helyén 1908-ban még halászcserda állott, a Gellért fürdő elődjének, a Sáros fürdőnek képe az 1890-es évekből való. Az 1918 körül készült légifotókon azonban már a mai beépítés látható: elkészült a Gellért Szálló, kialakult a Gellért tér, a Bartók Béla út és a Budafoki út, kiépült a Műgyetem előtti rakpart, a Gárdonyi szobor körüli tér a környező épületekkel, áll már a Hadik Kávéház is. A Mórícz Zsigmond körtér fele beépített, a Fehérvári út – Bartók Béla út közötti tömb azonban még üres.

A mai Újbuda területe intenzívebben csak a XX. század elejétől épült be, a mai Szt. Gellért tér irányából fokozatosan - a hidak megépültével - déli irányba haladva (l. 1923-as térkép). A kerület belső része a jelenlegi – ma is magas építészeti színvonalat tükröző - városias beépítéssel megépült a Bartók Béla út és Budafoki út mentén a Móricz Zsigmond körtér ill. a Karinthy Frigyes út vonaláig. A Műegyetemnek azonban csak a Bertalan Lajos utcától É-ra eső területei vannak kész, attól délre még lápvidék terül el. Hézagos a beépítés a Bartók Béla út körtér és Kosztolányi Dezső tér közötti szakaszán és a Fehérvári út belső szakaszán, de a vasúttól D-re kertvárosias beépítés jelent meg a Fehérvári út Ny-i oldalán. A Téli úti kórház helyén már megtalálható az Erzsébet sósfürdő, a Karolina út mentén pedig jelentős beépítés jött létre, kialakult a Dorottya udvar és környéke (ipari épületekkel), valamint a Gellérthegyben egyre több épület jelenik meg kertes beépítéssel. Az iparterületek közül – az Andor utcai iparvágány megjelenésével – már kialakult a Kábelgyár, a Budafoki út és Duna közötti ipari telephelyek megépültek majdnem a Hauszman Alajos utca vonalától a Galváni útig. Albertfalva és Kelenvölgy még önálló települések. A vasút Ny-i oldalán a Budaörsi út mentén már áll a laktanya. De nincs még Petőfi híd, nem épült meg Lágymányos, a hegyvidéki területek még zömmel gyümölcsösök, épületek csak a Sas-hegy É-i lejtőin a Fürj utca, Lejtő utca, Vas Gereben utca, Németvölgyi út mentén láthatók.



Újbuda 1923-as térképen

A kerület fejlődésének egyik leggyorsabb szakasza a két világháború közötti periódus, a húszas-harmincas években minden évtizedben kb. másfélszeresére nőtt a kerületi lélekszám. A fejlődésnek

nagy lökést adott a Petőfi híd 1937-es átadása és a hozzá kapcsolódó lágymányosi lakóterületek megépülése is. Ez a terület a középosztály lakhelyévé vált.

1950-ben Nagy-Budapest kialakításakor a kerület lakosság száma még nem érte el a 90 000 főt. Sashegy és Sasad beépítettsége a mainak töredéke volt, a kelenföldi lakótelep helyén többnyire családi házas beépítés volt jellemző. Az ötvenes évtizedben megépült néhány – a későbbiekhez képest kis területű és lakásszámú – szocreál lakótelep, melyek közül mára több építészeti értéket képviselő épület védettséget élvez (pl. Kisköre u. térsége).

A nagymértékű iparosítás eredményeképpen a Fehérvári út és Duna közötti területsáv jelentős része beépült üzemekkel, kialakult a kerület legfőbb munkahelyi területe. Az üzemek többsége nagyüzem volt és a jelentős foglalkoztatotti létszámon túl gazdasági kapcsolatai és termékszínvonala következtében is országszerte (Európa szerte) ismert volt: pl. Gamma, Kábelgyár, BHG, április 4 Gépgyár. Az iparosított lakásépítési igény következtében létrejött a Beton- és Vasbetonipari Művek is.

A felsőoktatási intézmények, elsősorban a Műegyetem fejlesztése és legtöbb új épületének létrehozása is az ötvenes-hatvanas évekre tehető, ezt időben később követte a Villányi úti felsőoktatási intézmények (Kertészeti Egyetem és Államigazgatási Főiskola) fejlesztése.

Az iparosított, paneles lakótelepek építése a hatvanas évtized közepén indult meg a kerületben a kelenföldi lakóteleppel és Gazdagrét megépítésével zárult a nyolcvanas évek elején. Ezek nagy népességgel koncentrációt eredményeztek, melyek az ellátás és a közlekedés szempontjából is jelentős fejlesztéseket, módosításokat igényeltek. A lakótelep építésből a kerület jelentős mértékben részesült, ennek eredménye, hogy a jelenlegi lakásállomány közel egyharmada panelos, ami a mai ill. közeljövőben jelentkező felújítási, lakótelep-rehabilitációs problémák mennyiségére és nagyságára is utal.

A háború után a legnagyobb arányú és abszolút értékben is a legnagyobb lakosszám többletet eredményező népességnövekedés a hatvanas években zajlott le: egy évtized alatt több mint 52 ezerrel nőtt a kerület népességszáma.

A hatvanas évektől megindult, a hetvenes években felgyorsult a hegyoldalak társasházak beépítése és ezáltal a lakossági súlypont eltolódása is. A magánérős lakóterületeken az intézményellátás biztosítása nem volt olyan „automatikus”, mint a lakótelepeken, ezért meglehetősen nagy lakóterületek alakultak ki hiányos ellátottsággal, melynek pótlása nem csekély kerületi feladatot jelentett.

Az M1 és M7 autópályák közös bevezető szakasza a nyolcvanas évek elejétől egyre nagyobb környezeti és szerkezeti problémát okozott a kerületnek a megnövekvő forgalommal és az infrastruktúra vonal (párhuzamosan futó vasút és autópálya) átjárhatatlansága miatt területi szétvágó/elválasztó hatásával. A probléma a szuburbanizációs folyamatok erősödésével, az egyre növekvő agglomerációs hivatásforgalommal és a rendszerváltás utáni külső bevásárlóközpontok megépítésével csak fokozódott. Ezen közlekedéshálózati fejlesztésekkel (Egér út) igyekeztek enyhíteni, de további fejlesztések (metró kivitele a virágpiacig, közúthálózati fejlesztések és új Duna hidak) szükségesek az eredményesebb megoldás, a forgalom megosztás és csillapítás eléréséhez.

A rendszerváltás után megindult a dunaparti területek teljes átalakulása: a még beépítetlen lágymányosi Dunaparton az új egyetemi (ELTE és BMGE) és tudásipari (Info Park) központok kialakítása, valamint az iparterületek gazdasági funkcióváltása és a barnamezős rehabilitáció általánossá válása a Szerémi út – Budafoki út – Duna közötti sávban. Elkezdődött, de még nem fejeződött be Albertfalva városrészközpont kiépítése is. Az utóbbi években jelentős mértékben fellendült a kerületben a vállalkozói lakásépítés a kerület déli peremén (Péterhegy, Tópark lakópark) és a hegyoldalakon (Rupp-hegy, Madárhegy). Ez az 1980 óta tartó, de a rendszerváltás után felgyorsult népesség csökkenési tendenciát megállítani – optimális esetben kissé megfordítani – látszik és a gyors ütemű előrecedési folyamatot is fékezi.

A kerület jövőbeni fejlődését ill. a fejlesztési lehetőségek alakulását több fővárosi elhatározás alapvetően befolyásolni fogja. Ezek közül – a folyamatban levő – 4-es metró építése nagy kihatással lesz, mivel a kerületben öt megállója lesz a metrónak, ezzel közlekedési és területfelértékelő hatásai is jelentősek lesznek, különösen akkor, ha megvalósul a metróvonal virágpiacig való kivezetése és ezzel további – az autópályákon túli hegyoldalakat is érintő - állomások megépítése, valamint az agglomerációs közlekedési kapcsolatok átalakítása is. Ugyancsak a budapesti városszerkezet alapvető elemei – de a kerületre is meghatározó jelentőségűek – a tervezett új Dunahidak: az Albertfalvi és a Galváni úti híd, amelyek a kerület főúthálózatát, a térség Pesttel ill. Csepellel való kapcsolatát alapjaikban változtatják meg.

A kerület nagy fejlesztési potenciállal rendelkezik: rengeteg beépítetlen területe van, melyek egy része távlati fejlesztési terület lehet. Kiemelt figyelmet szükséges azonban fordítani a természeti értékek és az érzékeny területek védelmére, ezért a ma még beépítetlen kerületrészek jelentős része továbbra is zöld-

területként őrzendő meg. Fontos az is, hogy újabb beépítésre szánt terület csak az igények jelentkezésének idején – és a barnamezős rehabilitáció területeinek átépítése – hasznosítása után kerüljön akcióba vonásra, nehogy a területi túlkínálat miatt félbemaradó fejlesztések alakuljanak ki.

2.3.2.2. Régészeti érdekű területek

Védett régészeti terület:

- a kerület D-i részében a tervezett Albertfalvi híd hídfőjének térségében a volt római tábor és környéke régészeti lelőhely,
- a Gellérthegyen a kelta oppidum lelőhely és
- a Szt. Gellért tér területe.

2.3.2.3. Műemlékek, világörökség és helyi értékvédelem, építészeti értékek

Világörökségi terület:

- a Petőfi hídtól É-ra fekvő Dunapart (a Stoczek-Bertalan Lajos-Budafoki útig) és a Gellérthegy É-i kerülethatár és a Kelenhegyi út – Orlay u. – Csíky u. közötti területe.

Országos műemléki védelem alatt a kerületben 33 objektum áll, ezek zömmel a Gellérthegyen ill. Lágymányos városrész belső területein helyezkednek el. Néhány műemlék Kelenföld, Albertfalva és Kamaraerdő területén is található, az autópályán túli kerületrészben azonban mindössze három országosan védett objektum van. A műemlékek többsége épület, de ipari létesítmények (kábelalagút), szobrok és régészeti emlékek (római tábor maradványai) is vannak köztük.

A fővárosi rendelettel védett épületek, objektumok is nagyrészt Gellérthegy és Lágymányos városrészekben ill. Kelenföldön találhatók, csupán egy-egy Sasad, Sas-hegy, Örsöd és Kamaraerdő területén. A kerületben a főváros által védett épületek száma 50.

A kerület szabályozási terve (KVSZ RM-2. számú melléklete) „Védelmi és korlátozási területek tervlapja mind a műemléki, mind a kerületi védelem alatt álló objektumokat jelöli.

Fővárosi rendelettel védett épületegyüttesek:

- Bartók Béla út mindkét oldalának épületei a Szt. Gellért tér és Móricz Zsigmond tér között
- Az Orlay utcai épületek
- A Balogh Tihamér utcai házak
- Budafoki út mindkét oldali épületek a Szt. Gellért tér és Karinthy Frigyes út között
- A volt dohánygyári terület épületei a Budafoki út Ny-i oldalán
- A Fadrusz u. – Bartók Béla út – Bocskai út – Fehérvári út – Móricz Zsigmond körtér által határolt területen levő épületek
- A Fadrusz u. – Kanizsai u. – Fehérvári út – Hamzsabégi út által határolt terület épületei
- Albertfalván a Fegyvernek u. – Építész u. – Karcag u. – Vegyész u. által határolt terület épületei.

2.3.2.4. Területi-, városszerkezeti és utcakép-védelem

Fővárosi városképvédelem szempontjából kiemelt területek és útvonalak Újbudán:

- Bartók Béla út (Szt. Gellért tértől a Hamzsabégi útig)
- Karolina út
- Nagyszőlős utca
- M1-M7 autópályák bevezető szakasza
- Budaörsi út
- Balatoni út
- Villányi út
- Karinthy Frigyes út
- Kosztolányi Dezső tér
- Fehérvári út
- Budafoki út (a vasúttól D-re)
- Irinyi József u. – Október 23. u. – Kosztolányi Dezső tér – Bocskai u. – Nagyszőlős u. – Budaörsi út – Alkotás u.
- Szerémi sor- Szerémi út – Hunyadi János út