



# DUNA-PARTI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

V. ÜTEM ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER TERÜLETÉRE  
I. SZAKASZ  
MÓDOSÍTÁSA

A HAJÓGYÁRI-SZIGETRE (ÓBUDAI-SZIGET) ÁTÍVELŐ ÚJ GYALOGOSHÍD  
LÉTESÍTÉSE ÉRDEKÉBEN

## II. KÖTET ALÁTÁMASZTÓ ÉS JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK


Véleményezési dokumentáció

2025. szeptember



**MEGBÍZÓ: BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA**

**Erő Zoltán**  
Budapest főépítésze



**TERVEZŐ: BUDAPEST FŐVÁROS VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ KFT.**

**TELEPÜLÉSRENDEZÉS:**

**Balla Mariann**  
okl. építésmérnök, urbanista  
TT/É 01-4620



**Hugauf Marcell**  
okl. településmérnök



**INFRASTRUKTÚRA:**

**Pető Zoltán**  
okl. építésmérnök,  
közlekedéstervező  
Tkö 01-2321



**Becsák Péter**  
okl. építésmérnök  
Tkö 01-10856



**Szabó Krisztián**  
okl. építésmérnök  
TV-01-16166



**Orosz István**  
okl. villamosmérnök,  
mérnök-közgazdász  
TE, TH 01-67717



**TERMÉSZETI KÖRNYEZET:**

**Tatai Zsombor**  
okl. tájépítésmérnök  
TK 11-0386

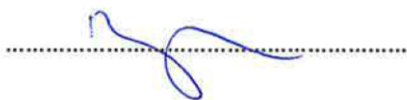


**Balogh Ábris**  
okl. tájépítésmérnök



**TÉRINFORMATIKA:**

**Pizág Csaba**  
építésmérnök, térinformatikai  
szakmérnök



**ÜGYVEZETŐ:**

**Albrecht Ute**



2025. szeptember





## Tartalomjegyzék

1. Bevezetés .....	5
ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ.....	7
2. Környezetalakítási javaslat .....	8
3. TÁJRENDEZÉSI, TERMÉSZETVÉDELMI és ZÖLDFELÜLETI JAVASLAT .....	10
3.1. Táj- és természetvédelmi javaslatok .....	10
3.2. Tájképvédelmi javaslatok .....	10
3.3. Zöldfelületi rendszer fejlesztése.....	10
4. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK .....	12
4.1. Hálózati kapcsolatok (közúti, vasúti, kerékpáros, hajózás) .....	12
4.2. Közúti közlekedés .....	12
4.3. Partoldali közösségi közlekedés .....	12
4.4. Víz oldali közösségi közlekedés, hajózás .....	12
4.5. Kerékpáros közlekedés .....	13
4.6. Gyalogos közlekedés .....	13
4.7. Gépjármű elhelyezés, parkolás.....	13
5. KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK .....	14
5.1. Vízellátás.....	14
5.2. Csatornázás .....	14
5.3. Villamosenergia-ellátás .....	15
5.4. Gázellátás .....	15
5.5. Távhőellátás.....	15
5.6. Elektronikus hírközlés.....	16
6. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK.....	17
6.1. Talaj és a felszín alatti vizek védelme .....	17
6.2. Levegőtisztaság-védelem .....	17
6.3. Zaj elleni védelem.....	18
6.4. Hulladékgazdálkodás .....	18
7. KATASZTRÓFAVÉDELMI JAVASLATOK .....	19
7.1. árvízvédelem .....	19
8. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ .....	20
9. A HATÁLYOS FŐVÁROSI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVVEL ÉS FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZATTAL VALÓ ÖSSZHANG BEMUTATÁSA .....	23
9.1. TSZT (A FOLYAMATBAN lévő módosítás szerint).....	23
9.2. BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG ÉS zöldfelületi átlagérték .....	23

9.3. FRSZ.....	24
JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ.....	29
Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének.....	31
.../2025.(.... ....) önkormányzati rendelete .....	31
Budapest Főváros III. kerület, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 34/2018. (X. 30.) önkormányzati rendelet módosításáról .....	31
IRATANYAG .....	35
Tervezési feladat:.....	39
Tervezési terület lehatárolása:.....	40
A 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet 7.§ (7) bekezdés szerinti feljegyzés a részletes tartalomról: .....	40

## 1. BEVEZETÉS

Jelen Alátámasztó dokumentum alapját a Fővárosi Közgyűlés a 322/2025. (III. 26.) számú határozatával elfogadott Budapest III. kerületi Hajógyári szigetre átívelő új gyalogoshíd telepítési tanulmányterve képezte.

A nevezett tanulmánytervet az Urban-Lis Stúdió Kft. készítette, kivonatolva a következőkben kerül bemutatásra, a teljes dokumentációja pedig a véleményezési anyag mellékletét képezi. A DÉSZ módosításba beépülő, az alapját képező az önkormányzat által elfogadott telepítési tanulmánytervet településtervezési jogosultsággal rendelkező településtervezők és szakági tervezők készítették.

*„A tanulmányterv a Budapest III. kerületében található Waterfront City ingatlanfejlesztés és az Óbudai-sziget (Hajógyári-sziget) közötti gyalogos híd létesítéséhez kapcsolódóan feltárta és elemezte a megvalósítást befolyásoló tényezőket, különösen az egyes hatályos településrendezési tervek módosítási igényét, továbbá javaslatot tett azok módosítására.*

*A telepítési tanulmányterv a Biggeorge Property Zrt. megbízásából a SpeciálTerv Kft. gondozásában 2023 októberében készített Waterfront City ingatlanfejlesztés és Óbudai-sziget (Hajógyári-sziget) közötti közvetlen, direkt kapcsolatot biztosító gyalogos híd létesítése, a kerethíd változat előzetes vizsgálata és közelítő statikai számítással alátámasztott költségbecslésének elkészítése c. tanulmányterv tartalmának felhasználásával készült. A tervezett gyalogoshíd indulási és érkezési helyszíneinek bemutatása a Hajnal Építész Iroda Kft. tervei alapján történt.” (Forrás: Melléklet szerinti Telepítési tanulmányterv – III. Kötet)*

A jelen alátámasztó munkarész bemutatja, hogy a telepítési tanulmányterv szerinti módosítási javaslatok alapján milyen változások szerepelnek a tervben, illetve milyen módon változik a szabályozási tervlap.

Az Óbudai-sziget fejlesztésének egyik legfontosabb alapelve az értékalapú, karakterőrző fejlesztés. A sziget szolgáltatásainak, rekreációs kínálatának fejlesztése csak az itt található egyedülálló természeti és épített örökség védelmének

biztosítása mellett lehetséges. Az Óbudai-sziget városszerkezeti kapcsolatát jelenleg a sziget középső részénél elhelyezkedő, keskeny járdákkal és egyetlen közúti sávja következtében váltakozó irányú gépjárműforgalommal rendelkező, ún. K-híd biztosítja. A sziget déli részénél lévő H-híd ugyanis portaszolgálattal védett, csak korlátozottan igénybe vehető a közforgalom számára.

A Duna és az Óbudai-sziget gyalogos és kerékpáros megközelítése jelenleg problémás, a Waterfront City lakófejlesztés területéről és a mögötte elhelyezkedő lakótelepi területekről a sziget csak nagy kerülőút által érhető el, a légvonalban 500-500 méterre elhelyezkedő északi K-hídról vagy a délen található H-hídról. A tervezett gyalogos és kerékpáros híd a szomszédos Óbudai lakótelep és az újonnan épülő lakóterületek súlypontjában kerül kialakításra, így több ezer óbudai lakosnak biztosít közvetlen kapcsolatot a sziget rekreációs és zöldterületeihez, illetve a Duna-parthoz.

Ahhoz, hogy a sziget valódi városi parkként működhessen, az akadálytalan, közforgalmú megközelítés biztosítása fontos szempont. A sziget elérhetőségét biztosító kapcsolatok minőségét, számát növelni kell a gyalogos és a kerékpáros kapcsolatok terén, a hajózás és a közúti megközelítés esetében pedig javítani célszerű.

A tervezett híd a városi park kapcsolatait jelentősen javítaná, amennyiben mind a budai oldalon, mind a sziget területén közhasználatú területről indul. A híd megvalósulása érdekében szükséges a megfelelő jogi környezet megteremtése. A tervezett híd kialakításához a hatályos TSZT és az FRSZ, valamint a DÉSZ, a DKÉSZ és az ÓBÉSZ módosítása szükséges.

### Jogszabályi háttér

A Fővárosi Közgyűlés a 324/2025. (III. 26.) Főv. Kgy. határozatával megindította a III. kerületi Hajógyári szigetre átívelő új gyalogoshíd megépítéséhez szükséges Településszerkezeti Terv (TSZT), Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ), III. kerületi Duna -parti Építési Szabályzat (DÉSZ) eseti módosítására vonatkozó terveztetését a Budapest III. kerület Óbuda-

Békásmegyer Önkormányzatával és a Biggeorge 4. Ingatlanfejlesztő Ingatlanbefektetési Alappal a Fővárosi Közgyűlés határozata alapján megkötött megállapodás szerint.

**Az hatályon kívül helyezett OTÉK-hoz hasonlóan az azt felváltó 280/2024. (IX.30.) kormányrendelet, a TÉKA tisztázza, hogy a módosítások az OTÉK-ra alapozottan kell, hogy történjenek a korábban OTÉK alapján elfogadott építési szabályzatok esetében.**

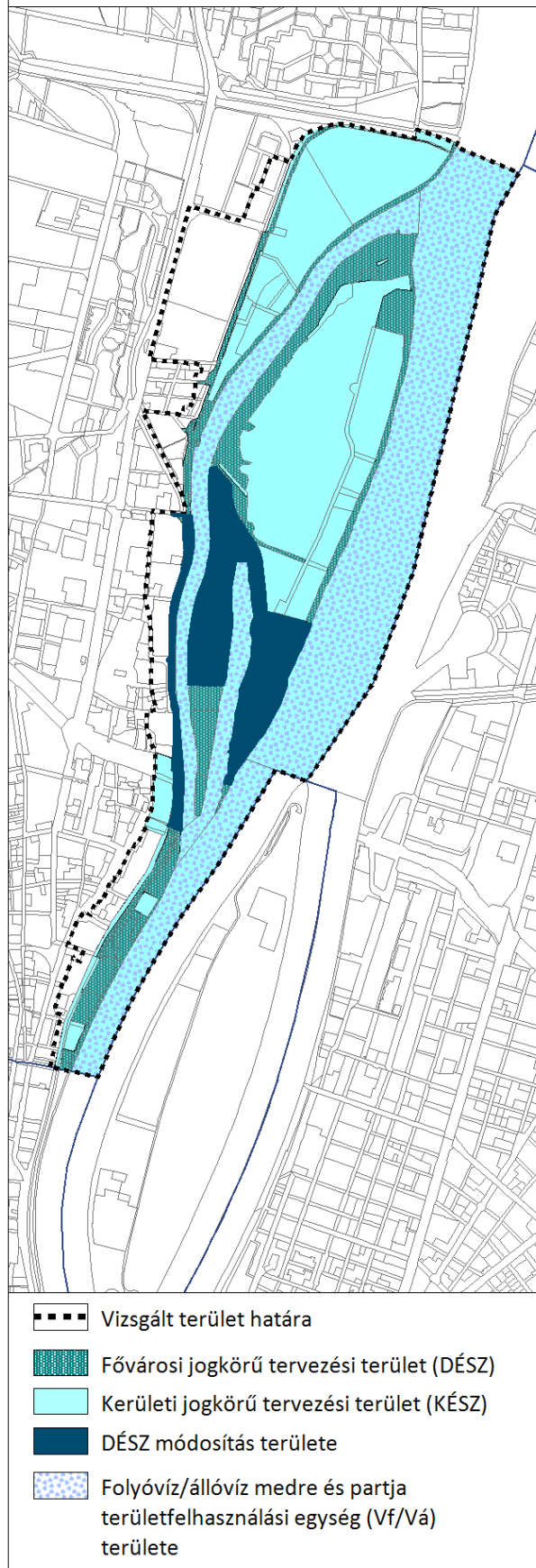
A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló **419/2021. (VII.15.) kormányrendelet** tartalmi előírásait még nem kell ezekben az esetekben alkalmazni, a módosítás még a **314/2021. (XI.8.) kormányrendelet tartalmi követelményei alapján történik.** A 419/2021. (VII.15.) kormányrendelet jelen terv tekintetében kizárólag az eljárásra vonatkozik, melyet az E-TÉR digitális felületén kerül lefolytatásra.

A DÉSZ módosítását meghatározzák az országos és a főváros jogszabályi keretek. Ezek közül az országos településrendezést érintő **Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkező részét, térképi részeit a módosítások nem érintik.**

A korábban hatályos 1997 évi. LXXVIII. törvény (Étv.) hatályát veszítette, helyébe a magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény lépett, a településrendezés vonatkozásában 2024. október 1-jei hatállyal. A törvény hatálybalépésével együtt az OTÉK helyébe a TÉKA (280/2024. (IX.30.) kormányrendelet lépett, jelen módosítás során csak a 2025. június 30-át követően a helyi építési szabályzat hatálybalépésének időpontjától függetlenül alkalmazandó (TÉKA 136. § (2) e) pont szerinti) előírásait figyelembe venni, de a módosítás még az OTÉK alapján történik.

A TSZT/FRSZ és a DÉSZ módosításának készítése és egyeztetési eljárása párhuzamosan történik, de a TSZT/FRSZ módosításáról szóló döntés meg kell, hogy előzze a DÉSZ módosításának elfogadását.

**Hatályos DÉSZ és a tervezési terület**



## ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ



## 2. KÖRNYEZETALAKÍTÁSI JAVASLAT



**A tervezett gyalogos híd**

(Forrás: Telepítési tanulmányterv)

A tervezett gyalogos híd a Waterfront City komplex ingatlanfejlesztés területén a védett, volt szeszgyári főépület déli oldalán létesülő közhasználatú központi térről indul, a HÉV, a rakparti út és a Duna mellékága felett átívelve éri el az Óbudai-szigetet.

A híd az Óbudai-sziget egykori hajógyári területén az ún. „Kis-sziget” részén érkezik meg a korábban állami, jelenleg a Petőfi Kulturális Ügynökséghez tartozó 18386/4 hrsz.-ú telkek

északi részén. A sziget e részén kulturális-rekreációs negyed létesítése tervezett, melynek pontos részletei még nem ismertek, nem nyilvánosak.

A Duna és a sziget megközelítése jelenleg nehézkes, a lakótelepi területekről csak kieső helyszínen, nagy kerülőút által lehetséges. A tervezett gyalogos híd a lakótelep súlypontjában elsődlegesen az óbudai lakosságot kívánja szolgálni.

Legfőbb szerepe, hogy lehetőséget biztosítson az Óbudai lakótelepen élő, több tízezer főnyi, a Dunától elszakított lakosság számára a sziget rekreációs és zöldterületeinek mindennapos használatára, távlatban a kulturális-rekreációs negyed megközelítésére.

### A tervezett gyalogoshíd meglévő városszövetbe való illeszkedése

Óbuda központi területe és az Óbudai lakótelep a HÉV és a rakparti út által jelenleg teljes mértékben el van vágva a Dunától és a szigettől. A tervezett gyalogoshíd lehetőséget biztosít a Dunával való kapcsolat megteremtésére azáltal, hogy direkt gyalogos összeköttetést hoz létre az Óbudai-szigettel, egyúttal közvetve a Duna mellékágának vízfelületével is. A Waterfront City a korábbi BUSZESZ szesz-, majd ecetgyár területén ütemezetten épül, ma már szemmel látható környezeti javulást eredményez a beállt lakótelepen. A híd a mindenki számára átjárható Waterfront City fejlesztés részeként jelenik meg, közvetlen átjárást biztosít a vegyes használatú területek között, elősegítve a “kis távolságok városa” elv megvalósítását, egyben valószínűsíthető multiplikátor hatást gyakorolva a környező barnamezős területek megújítására is (Hajógyári terület, Harisnyagyár).

### Örökségvédelem

A vizsgált területen számos régészeti, műemléki továbbá helyi védett ipartörténeti emlék található, melyek megővésére, méltó bemutatathatóságára a továbbtervezés során kiemelt figyelmet kell fordítani. A gyalogos híd kulturális vonatkozása e tekintetben igen jelentős. Az ütemezett kialakítás alatt lévő,



Waterfront City területén is áthaladó Budai Promenádhhoz csatlakozva a hídon át felfűzhetővé válnak a környező régészeti, kultúr-, és ipartörténeti emlékek (pl. korábbi hajógyári épületek, az egykori Hadrianus palota maradványai, a volt Szeszgyár főépülete vagy a volt Harisnyagyár épületegyüttese stb.), kiváló kapcsolat alakítható ki Óbuda központi területe és a sziget között, mely mindkét (kiindulási és érkezési) helyszín javát szolgálja.

### Hatályos fejlesztési dokumentumok

Mind a fővárosi, mind a kerületi fejlesztési tervek, koncepciók, illetve stratégiák számolnak a térségben történő barnamezős területek fejlesztésével, felhívják a figyelmet a gyalogos kapcsolatok szükséges fejlesztésére, a szigetek, köztük az Óbudai-sziget megközelíthetőségének javítására. Számos dokumentum konkrétan nevesíti és számol a Waterfront City és az Óbudai-sziget között létesítendő kapcsolattal.



Olyan potenciális gyalogos-kerékpáros kapcsolat, amely valamilyen tervi előzménnyel rendelkezik

**Óbudai-sziget stratégiai tervében jelzett, a Waterfront City és az Óbudai-sziget közti híd**

(Forrás: Óbudai-sziget Stratégiai Terv)

rekreációs célú és karakterőrző fejlesztését, ezen belül az olyan értékalapú fejlesztések megvalósítását melyek a természeti értékek védelme mellett biztosítják a lakossági igényeknek megfelelő rekreációs funkciókat.

Az RDT mentén készült el 2022-ben az Óbudai-sziget Stratégiai Terve, mely nevesítetten is számol a „Waterfront City fejlesztéshez kapcsolódó gyalogos híd” létesítésével, a vonatkozó településrendezési tervek módosításával.

A kerületi ITS a Waterfront City beruházás területének egészét az ún. „Budai Promenádh – Belső-Óbuda – Újlak” akcióterületében rögzíti, a tervezett fejlesztési projektek között szerepel a Waterfront City és az Óbudai-sziget között „gyalogoshíd létesítése”. A kerületi városrendezési program átfogó tervlapján az Óbudai-sziget irányába több hídkapcsolat kialakítása is megjelenik. A program már 2018-ban is számolt az Óbudai-sziget és a Waterfront City között tervezett híddal.”

(Forrás: Melléklet szerinti Telepítési tanulmányterv – III. Kötet)

Kiemelendő a Radó Dezső Terv (RDT), mely külön akcióterületként nevesíti az Óbudai-sziget

### 3. TÁJRENDEZÉSI, TERMÉSZETVÉDELMI ÉS ZÖLDFELÜLETI JAVASLAT

#### 3.1. TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELMI JAVASLATOK

A Duna medre és Duna-part, valamint az Óbudai-sziget táji, természetvédelmi és rekreációs szempontból is kiemelkedő szerepet tölt be. A Duna medre a töltésig az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó területébe tartozik. Az ökológiai folyosó elsődleges szerepe a magterületek és pufferterületek közötti ökológiai kapcsolat biztosítása. Területén a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhetők ki és helyezhetők el.

A szigetet körbeölelő ártéri ligeterdő növényállománya jelentős természeti érték. Az értékes és védett növény- és állatállománnyal rendelkező területek helyi (fővárosi) jelentőségű védettséggel rendelkeznek. A védelem elsődleges célja a természetes, illetve természetközeli állapotok megtartása vagy visszaállítása a galériaerdőben. A puhafás ligetes facsoportok kiváló hangulatot teremtenek, ezáltal közvetett módon játszanak szerepet a rekreációban.

A tervezett híd környezetében található part menti szakasz is értékes faállománnyal rendelkezik, melyeknek szerepe van a helyi klíma, ökológia és tájkép szempontjából, ezért az állomány védelme és megőrzése javasolt. Lehetőség szerint a terület faállományának védelmét biztosítani kell, a tervezett beavatkozásokat a területre készített dendrológiai vizsgálat alapján azonosított értékes fák védelmével kell megvalósítani oly módon, hogy a beépítés ne érintse a megőrzésre érdemes faállományt.

A fejlesztés során bekövetkező zöldfelületi veszteség pótlására, valamint a fás szárú növények telepítésére, fenntartására és védelmére vonatkozó általános szabályokat a *települési zöldinfrastruktúráról, a zöldfelületi tanúsítványról és a zöld védjegyről* szóló

282/2024. (IX.30.) Korm. rendelet tartalmazza. Emellett az építési területeken a fák védelmét a vonatkozó MSZ 12042:2023 szabvány szerint, valamint a közművezetékek elrendezésére vonatkozó új MSZ 7487:2021 szabvány szerint kell biztosítani.

A tervezett szabályozási elemek biztosítják a kiemelten értékes faegyedek és a természeti környezet védelmét. A szabályozási terven jelölt megtartandó értékes facsoport, faállomány és megtartandó értékes faegyed esetén fakivágás csak különösen indokolt esetben történhet, továbbá új műtárgy, burkolat és közmű létesítése vagy átalakítása során a fa életterének megfelelő mértékű biztosítása szükséges.

#### 3.2. TÁJKÉPVÉDELMI JAVASLATOK

A terület a tájképvédelmi terület övezetének része. Az övezetbe a természeti adottságok, rendszerek, valamint az emberi tevékenység kölcsönhatása, változása következtében kialakult olyan területek tartoznak, amelyek a táj látványa szempontjából sajátos és megkülönböztetett fontosságú, megőrzésre érdemes esztétikai jellemzőkkel bírnak.

A tájképvédelmi övezetbe tartozó területeken, ezáltal a tervezett híd kialakításánál kiemelt cél a zöld karakterű Duna-part megőrzése, az épületek és építmények tájbaillesztése. Az övezetben a közlekedési, elektronikus hírközlési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, továbbá az erőműveket a tájképi egység megőrzését és a hagyományos tájhasználat fennmaradását nem veszélyeztető műszaki megoldások alkalmazásával kell megvalósítani. (9/2019. (VI.14.) MvM rendelet 4.§ (4)). A tervezett szabályozás e szempontok érvényesülését és a rendezett (alacsony beépítési intenzitású és magas zöldfelületi borítottságú) rekreációs környezet megvalósulását szolgálja.

#### 3.3. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER FEJLESZTÉSE

A Duna menti területek és az Óbudai-sziget területe kiemelt potenciállal rendelkeznek, ezért a városszerkezetben elfoglalt helyi értékük miatt fejlesztésük komplex cél. A Duna szerepének

újrarendelése, a folyó és a partok nyújtotta sokszínű, rekreációs, turisztikai és közlekedési városi szolgáltatások színvonalának és kihasználtságának növelése, valamint a Duna menti városkép védelme és értékteremtő fejlesztése kiemelt feladat.

Fontos a Duna-part és az Óbudai-sziget térszerkezeti kapcsolatainak megerősítése, a meglévő hálózat fejlesztése a Duna-parti közterek szerepkörének növelésével és a háttérterületekkel való kapcsolat kialakításával. Észak-déli irányban a Duna mentén biztosítani kell a vízhez való közvetlen lejutás lehetőségét és a part menti sétány kialakítását.

A város egyelőre még nem használja ki az Óbudai-szigetben rejlő lehetőségeket, ezért olyan értékalapú fejlesztéseket kell megvalósítani a szigeten, amelyek a természeti értékek védelme mellett bővítik a rekreációs és kulturális funkciókat. Az Óbudai-sziget fejlesztésének alapja a Margitsziget – Római-part és az óbudai Fő tér – Óbudai-sziget ökológiai és városszerkezeti tengelyek erősítése és kiegészítése, a főváros és Óbuda zöldterületi, kulturális és rekreációs helyszíneinek gazdagítása. A part menti területek és a sziget közötti szinergia által a kialakuló funkciómix egyedi kínálatú városi térséget hoz létre a Duna menti zóna és az átmeneti zóna metszetében.

Az Óbudai-sziget fejlesztése során kiemelt szempont a látogatók számára minőségi zöld környezet és a pihenéshez szükséges komfortberendezések biztosítása, a jelenleg közhasználat elől elzárt területeken a pihenőpark bővítése, valamint színvonalas kulturális szolgáltatások és programok nyújtása a meglévő természeti és zöldfelületi értékek és az épített örökség védelmével összhangban.

Az ártéri ligeterdő területén elsődleges a természeti értékek védelme. A sziget pihenő

parki részén cél a jelenlegi természetközeli környezetben való időtöltés biztosítása és a kialakult parkhasználat megőrzése; a parki berendezések, megérkezési pontok állapotának javítása. Az ipari és a jelenleg láthatatlan régészeti örökség a sziget közhasználat elől elzárt déli részén helyezkednek el, itt cél a múlthoz illeszkedő, az értékeket tisztelő tartó közcélú hasznosítás, megnyitás, amely összhangban van a sziget többi részével és biztosítja az értékek bemutatását, illetve a terület bejárhatóságát az érdeklődők számára.

A hasznosítási koncepció egyik legfontosabb alapelve az értékalapú fejlesztés. A sziget rekreációs, kulturális fejlesztése csak az itt található egyedülálló természeti és épített örökség védelmének biztosítása mellett javasolt.

A sziget minőségi fejlesztése érdekében elengedhetetlen feladat a gyalogos és kerékpáros megközelíthetőség javítása és a fel nem tárt szerkezeti kapcsolatok feltárása.

A tervezett híd erősíti a Duna-part és az Óbudai-sziget közötti kapcsolatot, ezáltal javítja a gyalogos és kerékpáros megközelíthetőséget, valamint lehetőséget teremt arra, hogy a látogatók könnyebben elérjék a sziget rekreációs célú területeit. A híd érkezési pontjainál a meglévő zöldfelületi elemek védelmével összhangban rendezett, minőségi közterület kialakítása biztosíthatja a pihenéshez és kikapcsolódáshoz szükséges környezeti feltételeket.

## 4. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK

### 4.1. HÁLÓZATI KAPCSOLATOK (KÖZÚTI, VASÚTI, KERÉKPÁROS, HAJÓZÁS)

A tervezési terület tágabb térségét több, szerkezeti jelentőségű hálózati kapcsolatot biztosító közlekedési elem is érinti.

A közúti kapcsolatok terén az Árpád híd a Hungária gyűrű részeként Budapest egyik meghatározó, városi körirányú közlekedési eleme marad.

A Duna-parton lévő Slachta Margit – gróf Eszterházy János rakpartok és a meghosszabbításukat jelentő Ángel Sanz Briz út távlatban is az Észak-Buda és Dél-Buda közötti egyik meghatározó közúti kapcsolat.

A kötöttpályás közlekedésben a III. kerületi Duna-part felszínen vezetett HÉV vonalát váltja majd ki a tervek szerint a lényegesen nagyobb hálózati kapcsolatrendszer eredményező Szentendrei – Csepeli – Ráckevei HÉV vonalak összekötésével és a pesti belváros alatt metró jellegű átvezetéssel tervezett Észak-déli regionális gyorsvasút. A fejlesztéssel egy időben a jelenlegi HÉV pálya a közúti vasúti (villamos) hálózat részévé válhat.

A Duna menti EuroVelo kerékpárút hálózati jelentősége a főváros területén történő teljes átvezetés következtetés végrehajtásával a jövőben növekedni fog. Az Óbudai-sziget térségében a hajózás fejlesztésére vonatkozó elképzelések a Duna főágát érintik. A fejlesztések következtében a közszolgáltatási személyhajózás elérheti az agglomerációs településeket északon és délen egyaránt. A hajózás kiterjesztésével a Duna hálózati szintű kapcsolatot jelentő – de kis forgalmú – közlekedési elemmé válik.

### 4.2. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A közlekedési rendszer városi jelentőségű hálózati kapcsolatai közül a közúthálózat esetében a Slachta Margit rakpart – gróf Eszterházy János rakpart – Ángel Sanz Briz út, mint II. rendű főút biztosítja a tervezési terület megközelítésének lehetőségét.

A nyomvonal a közúthálózatban betöltött szerepét távlatban is megtartja, jelentős fejlesztése nem tervezett.

A közúti közlekedés fejlesztése a tervezett híd tekintetében nem releváns.

### 4.3. PARTOLDALI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A tervezési terület térségének közforgalmú közlekedési kapcsolatrendszerét a H5 (szentendrei) HÉV, a Hungária gyűrűn közlekedő villamosok, valamint az autóbusszközlekedés együttesen alkotja.

A Batthyány tér és Szentendre között közlekedő H5 HÉV-vonal Szentlélek téri megállóhelye a H-hídtól mindössze 200 m-es gyaloglási távolságon belül található, de az Árpád hídon közlekedő 1-es villamos esetében sem haladja meg az 500 métert. A Szentlélek tér számos BKK autóbussz végállomása vagy megállóhelye, ezen kívül több elővárosi, helyközi autóbussz-viszonylat is érinti a megállóhelyet.

Távlatban, a településszerkezeti terv szerinti Észak-déli regionális gyorsvasút (ÉDR) megvalósulása után a Budapest-Szentendre HÉV vonal jelenlegi helyén villamos fog közlekedni. A HÉV üzemmód megszűnése következtében a kötöttpályás vonal átjárhatósága lényegesen megnő, ezáltal a Duna part elzártsága csökken. Villamos közlekedés esetén – a jelenlegi HÉV megállókhoz képest – sűrűbb megálló kiosztás valósulhat meg.

A gyorsvasúti fejlesztés távlati megvalósításáig a tárgyi tervben továbbra is a mai HÉV üzemmód (és védőtávolság) került figyelembevételre.

A partoldali közösségi közlekedés fejlesztése a tervezett híd tekintetében nem releváns.

### 4.4. VÍZ OLDALI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS, HAJÓZÁS

A kikötő létesítés partoldali feltételrendszerére egyrészt a településszerkezeti terv 6. Védelmi és korlátozási tervlapja, másrészt a III. kerület, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatáról szóló 34/2018. (X.30.) Főv. Kgy. rendelet 6. melléklete vonatkozik.

A TSZT-ben tájékoztató jelleggel lehatárolt – hidak, öböl bejáratok, vízfolyás torkolatok, és egyéb feltételek szerinti szakaszok – ún. hajóbiztonsági szempontból tiltott területek,

ahol a kapcsolódó partszakaszokon a kikötői parthasználat nem megengedett.

A városi és elővárosi személyszállító hajók és kiszolgáló létesítmények fejlesztése megvalósíthatósági tanulmány a partszakaszon új kikötő létesítésével nem számol.

A tervezett új híd térségében is kijelölésre kerül a műtárgy szélétől északi és déli irányba mért 10-10 méteres távolságon belüli terület, amelyen belül a parthasználat tiltásra kerül. Az új híd elhelyezése a főváros – jelenleg ideiglenesen nem üzemelő - közszolgáltatási személyhajó-közlekedését nem érinti.

#### 4.5. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

Az Óbudai-sziget gyalogos és kerékpáros elérhetőségét szolgáló közlekedési kapcsolatok hiányosak, fejlesztésre szorulnak. Jelenleg a szigetre való eljutás gyalog és kerékpárral a két közúti forgalmat is lebonyolító hídon (a K-hídon, illetve a H-hídon) lehetséges. A megközelíthetősége a hidak mellett vízi úton is lehetséges, azonban a BKK a közszolgáltatás részét képező, korábban a járványhelyzet miatt leállított menetrend szerinti hajójáratát átmenetileg nem közlekedteteti.

A tervezési terület térségét érinti az EuroVelo 6 nemzetközi kerékpáros útvonal Duna jobb partján tervezett nyomvonala, amely a K-híd és a H-híd között az Óbudai-sziget területén vezet, majd visszatér a parti oldalra, és a budai rakparton vezet tovább déli irányba. Az „EuroVelo 6 kerékpáros útvonal fővárosi átvezetésének tanulmányterve és megvalósíthatósági tanulmánya” c. terv alapján a kerékpáros infrastruktúrát – amennyiben az önállóan, új nyomvonalon halad - lehetőség szerint 3,50 méteres pályaszélességgel kívánatos kialakítani. A kerékpáros közlekedés fejlesztése a tervezett híd tekintetében nem releváns.

#### 4.6. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

A tervezett híd új, közvetlen gyalogos kapcsolati lehetőséget teremt az egymástól eddig a HÉV-pálya, a rakpart, valamint a Kis-Duna-ág által elválasztott lakóterületek és az Óbudai-sziget déli része között.

Az Óbudai-sziget megközelítése a lakóterületek irányából igen korlátozott, jelenleg csak jelentős kerülővel lehetséges. A tervezett gyalogos híd a

lakótelep súlypontjában helyezkedik el, az új híd a K-híd és a H-híd közötti távolság közel felénél, a K-hídtól mintegy 500 méterre délre, illetve a H-hídtól közel 600 méterre északra fogja keresztezni a Kis-Duna-ágot. A híd a mindenki számára átjárható Waterfront City fejlesztés részeként közvetlen átjárást biztosít a lakóterületek és a sziget között, elősegítve a “kis távolságok városa” elv megvalósítását is.

A tervezett híd abban az esetben válhat a gyalogos-közlekedés hálózatának szerves részévé, ha az a közforgalom számára korlátozás nélküli átjárási lehetőséget biztosít a Waterfront City területén keresztül az óbudai lakótelep és a sziget között. Ehhez biztosítani kell, hogy a megérkezési pontok mindkét helyen közterületek, vagy közhasználat céljára átadott területek legyenek, valamint szükséges, hogy a híd megközelítését biztosító gyalogosforgalmi létesítmények a Szentendrei úthoz, valamint a sziget gyalogos hálózatához egyaránt kapcsolódjanak. Ehhez az Óbudai-sziget északi részének gyalogos hálózatának fejlesztései is el kell érjék a sziget déli részének térségét.

#### 4.7. GÉPJÁRMŰ ELHELYEZÉS, PARKOLÁS

A tervezett új műtárgy elhelyezése a településszerkezeti tervben, illetve az FRSZ-ben jelölt P+R rendszerű parkolási létesítmény területét nem érinti.

Az egyes létesítmények rendeltetésszerű használatához elhelyezendő személygépkocsi-várakozóhelyek tekintetében a DÉSZ jelenlegi előírásaihoz képest nincsen jelentős változtatási szándék az érintett terület vonatkozásában.

Az új gyalogos kapcsolat kialakítása – amennyiben a sziget fejlesztése eléri a déli szigetcsúcs térségét is – a parti oldali hídfő térségében várhatóan meg fogja növelni a sziget látogatóforgalmát. Tekintettel azonban arra, hogy a parti oldali hídfő térsége mind közösségi közlekedéssel, mind gyalogosan és kerékpárral jól megközelíthető, a megnövekedő látogatóforgalom kiszolgálására új parkolóhelyek létesítése nem javasolt.

A parkolásra kijelölt területek fejlesztése a tervezett híd tekintetében nem releváns.



## 5. KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK

A tervezési területen a teljes közművesítettség biztosított, részben közszolgáltatás, részben magánhálózatok által. A módosítás hatására többlet közműigény nem keletkezik. Új közműlétesítmény építése, meglévő átépítése, kiváltása és megszüntetése csak az adott közműszolgáltató hozzájárulása után történhet.

### 5.1. VÍZELLÁTÁS

A terület vízellátása kiépített. A vezetékek épülettől való legkisebb védőtávolságát, amit az MSZ 7487/2-80 szabvány tartalmaz, az építkezések során be kell tartani. A távolságok a vezeték átmérőjének függvényében változnak:

Vezeték belső átmérője (mm)	Távolság védőszerkezet, illetve fokozott védelem	
	nélkül	alkalmazásával
< 300	3,00	nincs megkötés
301-700	5,00	
701-1200	7,00	
1201 -	8,00	

A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 4. számú melléklete alapján kijelölt vízminőség-védelmi terület övezete a tervezési terület szinte egészét érinti. A rendelet értelmében a vízminőség-védelmi terület övezetében keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről, illetve a szennyvíz övezeten belüli kezelésének feltételeiről a megye területrendezési tervében rendelkezni kell. Továbbá a vízminőség-védelmi terület övezetébe tartozó települések településrendezési eszközeinek készítése során ki kell jelölni a vízvédelemmel érintett területeket. A kijelölt vízvédelemmel érintett területekre vonatkozó egyedi szabályokat a helyi építési szabályzatban kell megállapítani.

A tervezett fejlesztés során többlet ivóvízigény nem keletkezik, azonban a tervezett híd érinthet magán ivóvízvezeték, amelynek a pontos helye jelenleg nem ismert. Ezért a kivitelezés előtt, illetve a kivitelezés során ezt figyelembe kell venni, adott esetben azt ki kell váltani.

A tervezett híd helye érinti a Budaújlaki vízbázis hidrogeológiai B védőövezetét, valamint a

Margitsziget, északi termálkutak (B-18 kataszteri számú és B-47 kataszteri számú) hidrogeológiai B védőidomát. A védőövezettel, védőidommal kapcsolatos korlátozásokat a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellétesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet tartalmazza, azonban a tervezett fejlesztés megvalósítását nem akadályozza meg, de a tervezés, a beruházás folyamán, az arra vonatkozó előírásokat figyelembe kell venni.

### 5.2. CSATORNÁZÁS

A tervezési területen a csatornahálózat kiépült. A területen törekedni kell az elválasztott rendszerű csatornahálózat kialakítására, kiépítésére.

A települési vízzáró felületek arányának növekedése és ez által a felületi érdesség csökkenése a lefolyási tényező és a kialakuló vízhozam-csúcs növekedését okozzák. A térszíni változásokon túl, a klímaváltozás is kedvezőtlen hatással van a csapadékvíz elvezetésére, így a jövőben egyre nagyobb hangsúlyt kell fektetni a települési csapadékvíz-gazdálkodás témakörére.

A Duna nyugati oldalán a tervezett gyalogoshíd pillérének elhelyezése során figyelembe kell venni, hogy az építési munkálatok érintik a Waterfront City ingatlanprojekt területéről érkező csapadékvíz csatorna kivezetésének dunai kitorkollását, amely műtárgyának esetleges átépítéséhez vízjogi létesítési engedély szükséges.

Bár az előzetes tanulmányterv a tervezett híd üzemeltetése érdekében a híd csapadékvíz elvezetését nem tartja szükségesnek, azonban a megvalósítás során azonban ennek igénye felmerülhet. A csapadékvíz befogadására a Duna közvetlen rendelkezésre áll, így a híd felszín lejtési viszonya alapján a csapadékvíz Dunába vezetése megfelelő ejtőcsövek segítségével megoldható.

Csapadékvizek csak előtisztítást követően (mechanikai tisztítás legalább durva és finom uszadék szűrőből és homokfogóból kell, hogy álljon, valamint amennyiben szükséges, akkor ezt ki kell egészíteni zsír- és olajfogóval) vezethetők a csatornába, illetve a befogadóba.



### 5.3. VILLAMOSENERGIA-ELLÁTÁS

A térség középvezetési ellátását az ELMŰ 10 kV-os kábelhálózat biztosítja, amelynek táppontjai a Kaszásdűlő, a Békásmegyer és az Angyalföld állomások.

A 120 kV-os elosztóhálózat földkábelei keresztezik a tervezési területet, a nagyfeszültségű főelosztóhálózati nyomvonal a Fő téren keresztül létesült.

A középvezetési hálózatot tekintve az elosztóhálózati állomásokból kiinduló 10 kV-os kábelek a tervezési terület 10/0,4 kV transzformátorainak energiaigényét kielégítik.

2001. szeptember 1-jétől a főváros köz- és díszvilágítását a BDK Budapesti Dísz- és Közvilágítási Kft. üzemelteti a Fővárosi Önkormányzattal kötött szerződés alapján.

A nátrium lámpás világításra történő áttérés 2004-ben fejeződött be – a korábban alkalmazott higanylámpák cseréjével –, mellyel jelentős energia megtakarítás volt realizálható. A főváros közvilágítási rendszere az anyagi lehetőségekhez képest követi a korszerű technológiákat, először 2005-ben, majd évről-évre újabb helyszíneken is megjelentek a LED fényforrások a közvilágítási szolgáltatásban, melyek nem csak jelentős energia-megtakarítást tesznek lehetővé, hanem várható élettartamuk is többszöröse a hagyományos lámpákénak.

Bár az előzetes tanulmányterv a tervezett híd üzemeltetése érdekében a megvilágítását nem tartja szükségesnek, azonban a megvalósítás során azonban ennek igénye felmerülhet. A közvilágítás vélhetően a Waterfront City területe felől, annak a kiépítésre kerülő közvilágítási hálózati rendszeréhez csatlakozással valósítható meg, amelyhez a világítást nyújtó lámpatesteket a látványtervekbe illesztéssel együtt kell kiválasztani. Fel kell hívni a figyelmet azonban arra, hogy bár a tervezett gyaloghíd a rakparti út és a HÉV pályájának úrszelvényén várhatóan kívül halad, attól a híd közvilágítását úgy kell megoldani, hogy az elvakítást sem a HÉV, sem pedig az elhaladó autós közlekedés számára ne okozzon.

Továbbá a Duna keleti oldalán tervezett feljárónál tervezett építési munkálatok érintik az ELMŰ és a magántulajdonú 10 kV-os villamosenergia földkábel nyomvonalát, valamint a szintén magántulajdonú kisméretű villamosenergia földkábel nyomvonalát és térvilágítást tartó tornyot, ezért esetleg számolni szükséges a kábelek kiváltásával, áthelyezésével.

### 5.4. GÁZELLÁTÁS

Budapest gázhálózata az FGSZ üzemeltetésű gázátadó állomásokon keresztül csatlakozik az országos földgázhálózathoz, a vizsgálati területen a gázigényeket az MVM Főgáz Földgázhálózati Kft. (FŐGÁZ) nagyközépnomású hálózata biztosítja.

A térség gázellátását a Szentendrei úton üzemelő DN 400 HA nagyközépnomású földgáz elosztóvezeték biztosítja, az erről táplált hálózati nagyközép/kisnyomású gáznyomásszabályzókon keresztül. A kisnyomású (30 mbar) földgáz elosztóhálózat a tervezési területen kiépült, jellemzően DN 200 HA, illetve DN 150 HA mérettel.

A gázvezetékek biztonsági övezetére vonatkozó előírások magasabb rendű jogszabályban rögzítettek. A földgáz elosztóvezetékek és azok környezetének zavartalan üzemeltetése, ellenőrzése, karbantartása, javítása és az üzemzavar-elhárítás biztosítása érdekében biztonsági övezetet kell megállapítani, melyet a bányakapitányság határozatban rögzít.

A nagy-középnomású hálózat biztonsági övezetének terjedelme annak létesítésének idejétől is függ, általánosságban elmondható, hogy Budapesten a 6 bar nyomású vezetékszakaszok biztonsági övezete 5–5 méter, kivéve az 1970–2002 között létesített vezetékszakaszokat, amelyeké 7–7 méter.

A tervezett fejlesztés során többlet gázigény nem keletkezik.

### 5.5. TÁVHŐELLÁTÁS

A tervezési területen jelen van a Fővárosi Távhőszolgáltató Észak-Budai távhőrendszere. A távhőközvetítő hőbázisa az Észak-Budai Fűtőmű, amely rendelkezik szabad kapacitásokkal nagyobb hőigények kielégítés esetén is. A tervezési területen halad át a távhőhálózat Fv 2

DN 300 méretű térszín alatti vezetékpárja, amelyről a hőigények kielégítése biztosított.

A fővárosi távhőhálózat független távhőközleteinek összekapcsolása céljából kooperációs gerinchálózat kialakítása tervezett DN 600–800 átmérővel, amelynek elemei ütemezetten, különböző prioritással épülhetnek meg.

A távhőellátáshoz hasonlóan a hűtési igények is kielégíthetők központosítottan a fogyasztók sokaságánál, távhűtő hálózatok létesítésével, amelyek még nem kellőképpen elterjedtek.

A tervezett híd a távhőellátásra hatást nem gyakorol.

## 5.6. ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

A vezetékes táv- és hírközlés hálózatok kiépítettsége megfelel a távlati igényeknek.

### *Vezetékes elektronikus hírközlés*

A térség a Magyar Telekom Nyrt. (volt MATÁV Rt.) ellátási területéhez tartozik. A térségben lévő intézmények és lakóházak távközlési ellátását a Budapest, III. Kiscelli utcában lévő Óbuda nevű, EWSD típusú távbeszélőközpont biztosítja.

A kiépült hálózat jellemzően földalatti kivitelű, alépítményben, helyenként közvetlenül földbefektetett kábeles rendszerű, és valamennyi ingatlan önálló csatlakozással rendelkezik. A hagyományos rézkábelrel kiépült hálózat mellett számos optikai kábeles fejlesztés és kiépítés is történt. A Telekom a kerületben KTV (kábel TV) hálózatot is üzemeltet.

A fejlesztések eredményeként a digitális KTV hálózat ma már az összes távközlési szolgáltatás nyújtására képes, beleértve a hang- és az adatátvitel csomagkapcsolt átvitelt is, köszönhetően a hálózat kétirányúságának és a hibrid optikai-koaxiális hálózatok elterjedésének. A nagyobb KTV szolgáltatók saját optikai gerinchálózattal rendelkeznek, így a forgalom egy részét saját hálózatukon belül igyekeznek tartani és csak egy felsőbb koncentrált ponton létesítenek kapcsolást más szolgáltatók hálózatával.

A szolgáltatók ma több technológia között is választhatnak a szélessávú hírközlési hálózatuk fejlesztéséhez, ma a szakma az IP alapú, végpontok között optikai hálózati technológiát preferálja (FTTH), ez biztosíthatja a jövőben az egyre növekvő sáv szélesség-igények hosszú távú kielégítését.

A tervezési területet a Magyar Telekom távközlési hálózatán túl érinti:

- az ELMŰ Hálózati Kft. hírközlési alépítménye, saját célú infokommunikációs hálózata,
- az MVM Net Zrt. hírközlési alépítménye,
- az NSNT Kft. oszlopsoron vezetett hírközlési léghálózata,
- az NSNT Kft. alépítményben elhelyezett optikai hírközlési hálózata.

### *Vezeték nélküli elektronikus hírközlés*

A vezetékes ellátáson kívül a térségben a mikrohullámú rendszerek mellett a mobil telefonszolgáltatók is létesítettek bázisállomásokot. A tervezési területen mindhárom mobil szolgáltató hálózata a jelenlegi igényeknek megfelelően kiépült.

Mind a vezetékes, mind a vezeték nélküli elektronikus hírközlési szolgáltatások tekintetében a szolgáltatók hálózataik fejlesztését új igények megfejezésével és új szolgáltatások nyújtásának céljából saját beruházásban végzik.

A megfelelő minőségű mobil szolgáltatás biztosítására elsősorban épületek homlokzatára, tetőszerkezetére helyezik el az antennákat. A mobil ellátás piaci alapokon és saját szolgáltatói előírásokon létesül, amelynek a törvényi háttere biztosított.

Elméleti magassági korlátozásként van jelen a vizsgálati területen a Magyar Telekom Nyrt. Gödöllő 9 – János-hegy 1 pont-pont összeköttetése, amelynek mértéke 100 m-es építési korlátozás, 50 m széles sávban.

A tervezett híd a vezetékes és vezeték nélküli hírközlésre hatást nem gyakorol.

## 6. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK

### 6.1. TALAJ ÉS A FELSZÍN ALATTI VIZEK VÉDELME

A talaj védelme érdekében a területen a talaj pusztulását előidéző tevékenység nem végezhető. A vízbázisvédelmi területen vezetett sétány kiépítése, valamint a zöldfelületek megújítása és funkcióbővítése csak az ivóvízbázis veszélyeztetettsége nélkül lehetséges.

A felszín alatti víz és a földtani közeg minőségi védelméhez szükséges határértékeket a 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet határozza meg.

A tervezési területet érinti az audaújlaki vízbázis kijelölt belső, külső, valamint hidrogeológiai A és „B” védőövezetei, Budapest XIII., Margitszigeti Vízműtelep külső és hidrogeológiai A védőövezete, a Margitsziget, északi termálkutak külső, hidrogeológiai A és hidrogeológiai B védőidoma, valamint a Lukács-fürdő, Margitsziget II. (Magda) kút előzetesen kijelölt hidrogeológiai B védőidoma. A védőövezetekkel, védőidomokkal kapcsolatos korlátozásokat a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási intézmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet tartalmazza.

A vízbázisok jelenléte miatt a felszín alatti vizek állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról szóló 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet értelmében a terület a felszín alatti víz szempontjából az „érzékeny”, valamint a kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi kategóriába tartozik.

A tervezett létesítmény nem bocsát ki káros anyagokat, és működéséből adódóan sem a talajra, sem a felszín alatti vizekre nem gyakorol hatást.

A tervezett hídszerkezet mindkét végpontja potenciálisan talajszennyezett terület, amely azonban a híd építése során kitermelt talaj ártalmatlanításával és cseréjével mérsékelhetővé válhat. Emellett a Waterfront City projekt területén ütemezetten kármentesítési tevékenység zajlik. Ennek eredményeként a vizsgált területen a talajállapot szempontjából javulás realizálható. A

fejlesztések következtében talajszennyezéssel járó tevékenység nem folytatható a területen.

A tervezett fejlesztés megvalósítását a védőövezettel, védőidommal kapcsolatos korlátozásokat a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási intézmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. nem akadályozza meg, de a tervezés, a beruházás folyamán, az arra vonatkozó előírásokat figyelembe kell venni. A sérülékeny ivóvízbázisok miatt kiemelten fontos mindennemű talajszennyezéssel járó tevékenység elkerülése.

### 6.2. LEVEGŐTISZTASÁG-VÉDELEM

A tervezési területen a városi háttérszennyezettség mellett meghatározó légszennyezettségi kibocsátási forrás a rakparti út, valamint az Árpád-híd gépjármű forgalma. A területen nem található számottevő légszennyező pontforrás. A Duna kedvező átszellőző, valamint a jelentős ártéri növényzet levegőtisztító képessége érvényesül a területen.

Általános levegőminőség javító intézkedések között szükséges megemlíteni a „3. Zöldfelület-, tájrendezési, természetvédelmi javaslat” fejezetben tárgyalt zöldfelület-szabályozási eszközöket, amelyek nagyban hozzájárulhatnak a helyi klíma és levegőminőség javulásához. A sűrű növényállomány a mikroklima javításán túl különösen a szálló por megkötésében fejt ki jótékony hatását. A kiporzás csökkentése érdekében a telephelyeket szilárd burkolattal, illetve zöldfelülettel kell ellátni.

A levegőminőség javításához járul hozzá továbbá a környezetbarát, emisszió-mentes közlekedési módok térnyerésének elősegítése, a közlekedési kapcsolatok fejlesztése, amelyhez a tervezett létesítmény pozitívan járul hozzá.

A tervezett gyalogoshíd hosszú távon akár kedvezően is befolyásolhatja a levegőminőséget helyi szinten, mivel közvetlen gyalogos kapcsolatot teremt a Folyamőr utca és a Szentendrei úti lakótelep háttérterületei között, elősegítve ezzel a fenntarthatóbb városi közlekedési módok elterjedését.

### 6.3. ZAJ ELLENI VÉDELEM

A vizsgált terület egyik legmeghatározóbb környezeti konfliktusa, a Gr. Esterházy János rakpart, az Árpád-híd, a Szentendrei út, valamint a rávezető utak és a HÉV forgalmának zajterhelése.

A közúti közlekedésből fakadó zajszennyezések mérséklése érdekében cél a gyalogos és kerékpáros kapcsolatok javítása és a környezetbarát közlekedési módok térnyerésének elősegítése.

A tervezett létesítmény zaj- és rezgésterhelése elenyésző mértékű, várhatóan nem okoz lokális zajszennyezést, a jövőben inkább a terhelések csökkenését idézheti elő.

### 6.4. HULLADÉKGAZDÁLKODÁS

A vizsgált területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott. A kommunális hulladékok gyűjtését a MOHU BUDAPEST Zrt. végzi.

A legjelentősebb hulladékkezelési/köztisztasági probléma, az illegális hulladékelhelyezés a környezeti kultúra hiányosságaiból fakad. Felelős hiányában ennek felszámolása az érintett önkormányzatokat terheli.

A tervezett híd a helyi hulladékkezelésre szinte hatástalan.

## 7. KATASZTRÓFAVÉDELMI JAVASLATOK

A települések katasztrófavédelmi besorolásáról szóló 44/2021. (XII. 16.) BM rendelet 1. melléklete alapján a III. kerület az I. katasztrófavédelmi osztályba került besorolásra.

A tervezett hidat érintő veszélyeztető hatások – melyek a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 2. melléklete alapján pl. árvíz, rendkívüli időjárási esemény, földtani veszélyforrás vagy létfenntartáshoz szükséges infrastruktúrákkal kapcsolatos kockázatok is lehetnek – esetén a katasztrófavédelmi osztályra vonatkozó elégséges védelmi szint követelményeit a 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 2. melléklet c) pontja tartalmazza.

### 7.1. ÁRVÍZVÉDELEM

Az elsőrendű árvízvédelmi védmű a tervezési terület teljes hosszában kiépült. Árvízvédelmi szempontból Buda-Közép árvízvédelmi szakasz része, és a 8. számú, Óbudai rakpart, HÉV pálya megnevezésű védvonalszakasz érinti.

A védvonal kialakítása az érintett területen árvízvédelmi töltés.

A magasságihiányos töltésszakaszokat a 74/2014 (XII.23) BM rendelet alapján mértékadónak tekintett árvízszint (MÁSZ) 1,3 méterrel növelt szintjéhez képest értelmezzük. Ez alapján elmondható, hogy a tervezési területet érintő árvízvédelmi töltés a MÁSZ és a MÁSZ + 1,3 méteres szint között található.

A tervezési terület egy része hullámtérben található, illetve érinti a nagyvízi meder területe.

A nagyvízi mederben történő beavatkozásokat a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet szabályozza. A tervezett beavatkozással kapcsolatban egyeztetés szükséges a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatósággal (KDVVIZIG).

A tervezett gyalogoshíd Duna feletti átívelési lehetőségét, annak nyomvonal vezetését a Dunán levonuló árhullámok befolyásolják, a híd folyamatos járhatóságának biztosítása érdekében a közlekedési felület kialakításához a MÁSZ + 1,3 méter biztonsági magasztás figyelembevétele szükséges. A javasolt Duna feletti átívelés helyén a mértékadó árvízszint 104,98 mBf. (Biztonsági magasztási igény +1,3 méter, amely a folyón levonuló hordalék által okozott torlaszok kialakulásának elkerülését szolgálja.)

A vízügyi adatok szerint, a tervezett átívelés kb. a Duna-folyam 1653 fkm szelvény helyén, árvízi esemény előfordulásán kívül, átlagosan évi egy napon előforduló maximális vízállás, 103,32 mBf és a középvízállás 98,25 mBf.

A tervezett híd tartópilléreinek a mértékadó árvízszint feletti kiemelkedése +20 cm. A tervezett gyalogosfelület a mértékadó árvízszint felett 4,7 – 6,45 méter felett halad, biztosítva a folyamatos járhatóságot. A Duna feletti átívelő szakaszokat tartó két pillér a Duna meder területén belül kerül a tervek szerint megépítésre, ezekre csak a meder kezelőjével történő egyeztetések alapján kerülhet sor. Mivel a tervezett beruházás a nagyvízi medert is érinti ezért ugyancsak egyeztetés szükséges a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatósággal. Az igazgatóság által előírtakat be kell tartani.

Továbbá a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó műszaki szabályokról szóló 30/2008. (XII. 31.) KvVM rendelet 23. §-a alapján az árvízvédelmi földmű és fal mentén a hullámtéren a vízdali töltésláb vonalától mért 60 méteren, a mentett oldalon pedig 110 méteren belül anyaggödört, munkagödört nyitni, szabadkifolyású kutat létesíteni, tavat kialakítani, illetve a fedőréteg tartós eltávolításával járó tevékenységet folytatni csak a vízügyi igazgatóság (a továbbiakban: igazgatóság) hozzájárulásával, szükség esetén részletes talajfeltárás, állékonysági és szivárgási vizsgálat alapján lehet, így ezen szempontból is szükséges a hozzájárulás megkérése, megszerzése a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóságtól.



## 8. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

A DÉSZ hatályterülete a Dunával határos parti sávra korlátozódik, ezért a csatlakozó DKÉSZ szabályozási elemei is kihatnak a területre. Ez jelen terv esetében a Dunán feltüntetett új híd indulási/érkezési pontjai.

A Dunán feltüntetett új híd indulási/érkezési pontjánál az az Óbudai-szigeten közterület kiszabályozása nem javasolt, mivel a hatályos DÉSZ (30.§ (2)) alapján közhasználat elől elzárt területet kialakítani nem lehet az érintett területen, illetve a területek nem keríthetők el, így a tervezett híd akadálytalan közhasználatúsága biztosított.

A hatályos TSZT alapján, az Óbudai-sziget területén a gyalogoshíd tervezett érkezési helyszíne három területfelhasználási egységbe is tartozik, melyet értelemszerűen a DÉSZ is lekötött az övezetek/építési övezet tekintetében. A tervezett gyalogoshíd érkezési pontja három övezetbe esne (Tk, Kb-Rég, K-Rek/3), mely három külön telek kialakítását is jelentené egyben. Mindez jelentős akadályozó tényezőként jelentkezne az Óbudai-sziget érkezési pontjának kialakításánál jelen módosítási javaslat elfogadása nélkül.

A hatályos DÉSZ továbbá indirekt módon kizárja a híd műtárgyának létesítését a Tk övezetben, ezért is szükséges a jelenleg Tk övezetbe sorolt terület határának módosítása a tervezett hídfő figyelembevételével. A DÉSZ az árvízvédelem tekintetében tájékoztató elemként megjelöli a javasolt fővédvonalat, melyet a vizsgált területtől délre határoz meg, az a Hadrianus palota maradványainak és a volt hajógyári terület védelmét szolgálja. A DÉSZ a TSZT-ben és FRSZ-ben is jelzett „Duna-parti városias jellegű sétányt” és „tervezett kerékpárutat” jelöl az érintett területen, közterületi szabályozással a belső kiszolgálóút tekintetében nem él.

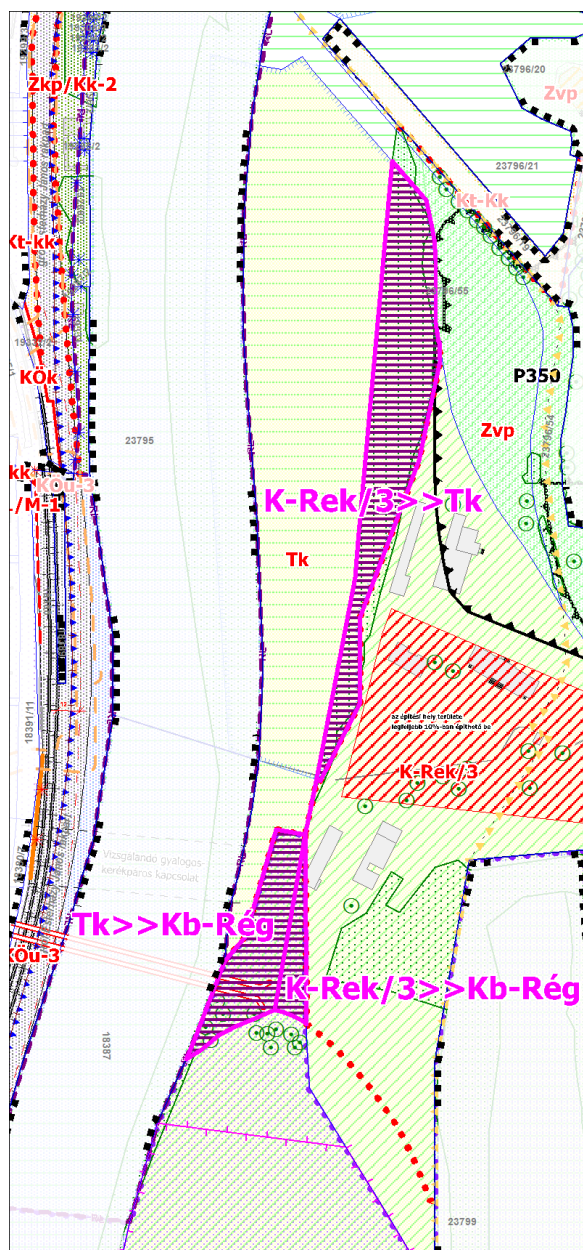
### TSZT és FRSZ alkalmazása

Az építési övezetek és övezetek rendszere a folyamatban lévő TSZT módosítás területfelhasználási rendszerével összhangban került kialakításra. A TSZT -ben meghatározott közlekedési infrastruktúra (híd) helybiztosításáról és a területfelhasználási egységek határa szerinti építési övezet és övezetek kijelöléséről gondoskodik a terv.

A TSZT-vel és az FRSZ-szel való összhang igazolását részletesen a 9. fejezet mutatja be.

A tervezett híd Óbudán a Waterfront City komplex ingatlanfejlesztés területéről a védett, volt szeszgyári főépület déli oldalán létesülő közhasználatú központi térről indul, a HÉV, a rakparti út és a Duna mellékága felett átvélve éri el az Óbudai-szigetet.

A TSZT-vel és az FRSZ-szel összhangban a tervezett híd megvalósíthatósága érdekében az Óbudai sziget övezeti rendszerében az alábbi módosítás javasolt:

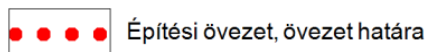




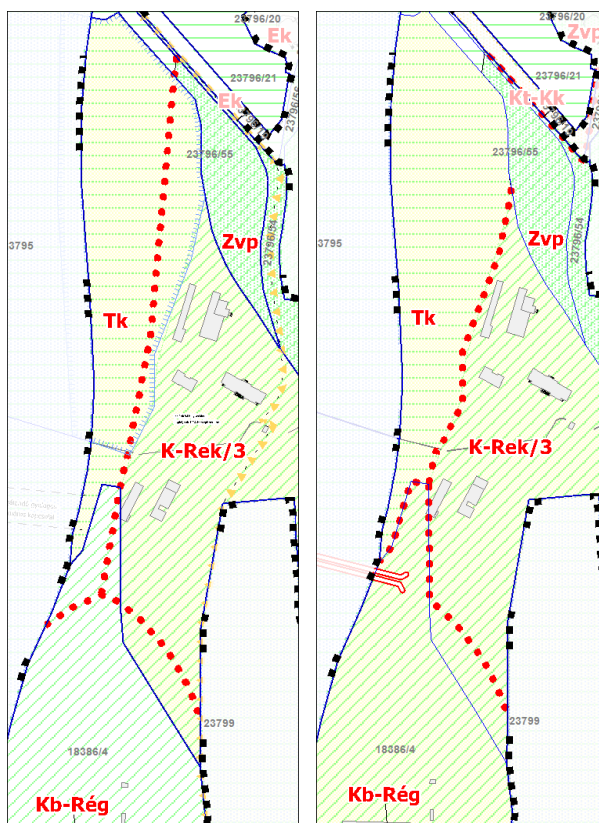
A tervezett híd létesítéséhez a hatályos DÉSZ **módosításra tervezett** elemei az alábbiak:

### DÉSZ 1. melléklet Szabályozási tervlap

#### A szabályozás alapelemei



Az övezethatárok módosítása tervezett a TSZT módosításának megfelelően az alábbiak szerint:



Hatályos DÉSZ 1. melléklet kivonat

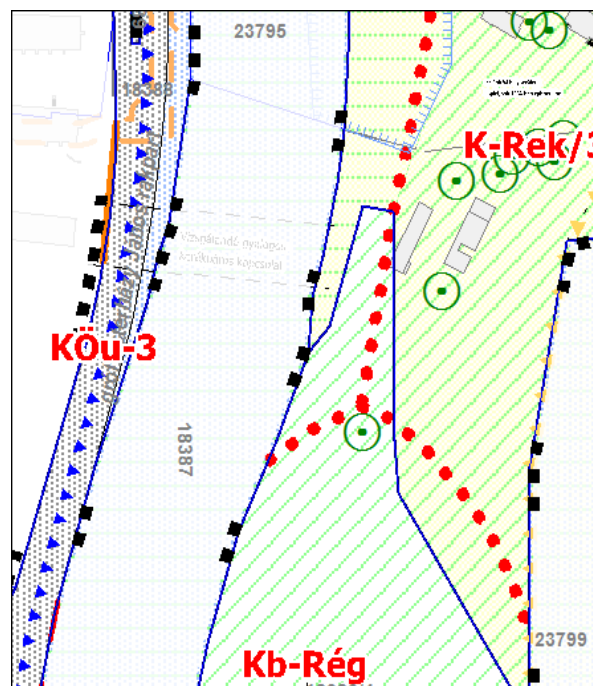
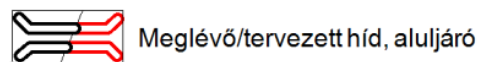
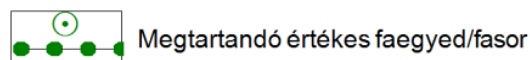
Javasolt DÉSZ 1. melléklet kivonat

#### A szabályozás másodlagos elemei – Egyéb szabályozási elemek

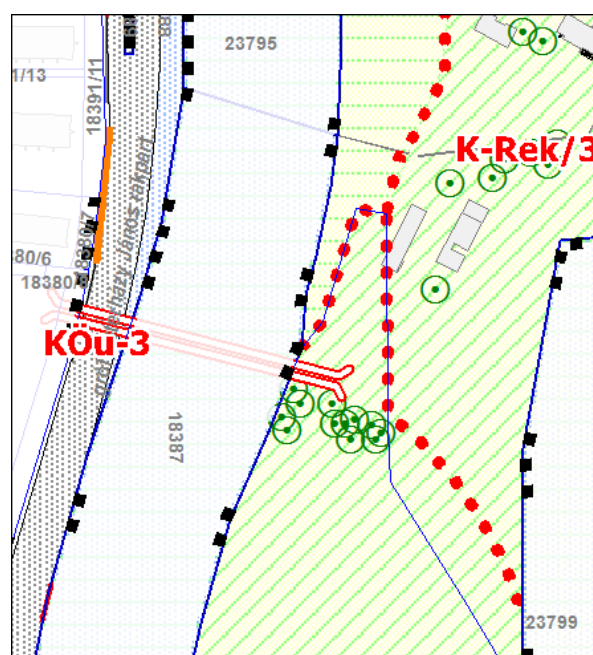
A TSZT-vel és az FRSZ-szel összhangban feltüntetésre kerül a szárazföldi közlekedési infrastruktúra elemeiként a Dunán átívelő tervezett **híd műtárgy**.

A tervezett híd megvalósíthatósága, illetve a területen található fák védelme érdekében a **megtartandó értékes faegyed/fasor** szabályozási elem felülvizsgálatra és módosításra kerül: Az Óbudai-szigeten a tervezett hídfő környezetében a területre készült dendrológiai vizsgálat alapján azonosított középkorú és idősebb, valamint az idős és matuzsálemi korú,

nem invazív, nagy törzsátmérőjű és lombkoronájú fák megtartandó értékes faegyed/fasor szabályozási elemként kerülnek jelölésre.



Hatályos DÉSZ 1. melléklet kivonat



Javasolt DÉSZ 1. melléklet kivonat

### Védelem, korlátozás

A szabályozási tervlap védelmi, korlátozási elemeinek módosítása nem tervezett.

### Tájékoztató elemek

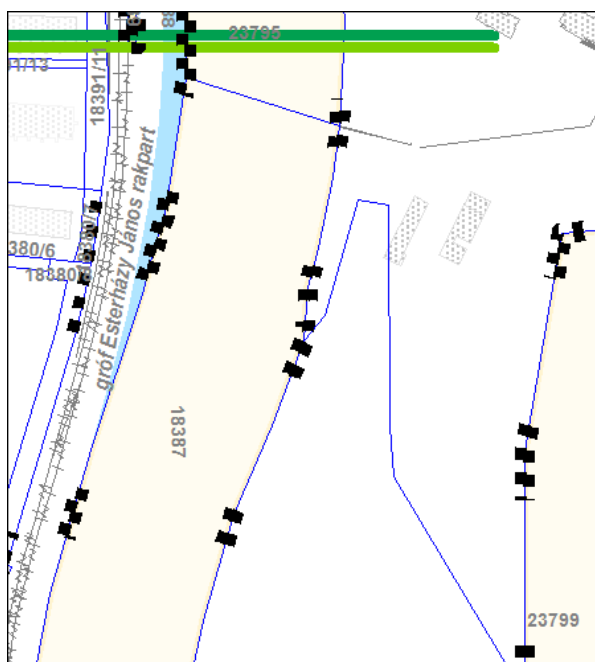
A szabályozási tervlap tájékoztató elemeinek módosítása nem tervezett.

### DÉSZ 5. melléklet Parthasználati tervlap

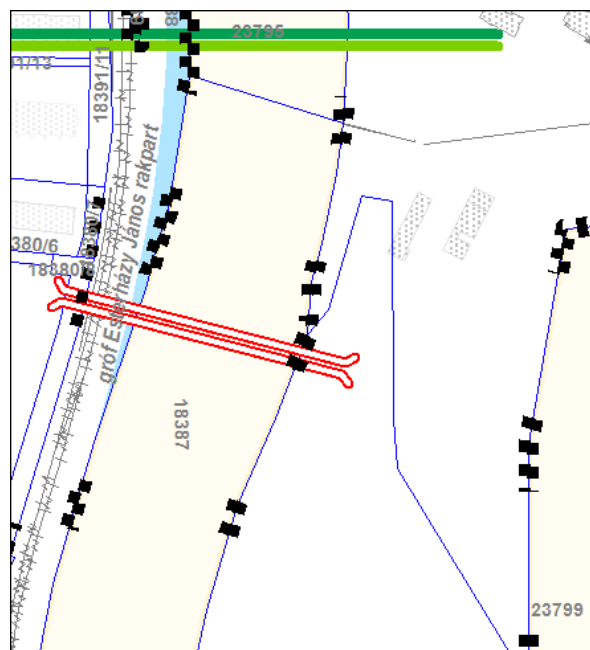
A TSZT-vel és az FRSZ-szel összhangban feltüntetésre kerül a szárazföldi közlekedési infrastruktúra elemeiként a Dunán átívelő tervezett híd műtárgy.



Meglévő/tervezett híd műtárgy



Hatályos DÉSZ 5. melléklet kivonat



Javasolt DÉSZ 5. melléklet kivonat

### Rendelkezők

Az Óbudai-sziget ártéri erdei területe a Budapesti helyi jelentőségű védett természeti területeiről szóló 25/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendelet értelmében helyi jelentőségű védettség alá került, ezért a védelemre érdemes természeti területre vonatkozó hatályos DÉSZ 7. § (2) bekezdés előírása törlésre kerül.

## 9. A HATÁLYOS FŐVÁROSI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVELL ÉS FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZATTAL VALÓ ÖSSZHANG BEMUTATÁSA

A Fővárosi Közgyűlés a TSZT-vel és az FRSZ-szel összhangban megalkotta a III. kerület, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatot (**DÉSZ**).

Az új gyalogos és kerékpáros híd megvalósítása érdekében folyamatban van a **TSZT** és az **FRSZ** eseti módosítása. A TSZT és az FRSZ módosítását követően, azokkal összhangban kerül módosításra a DÉSZ.

### 9.1. TSZT (A FOLYAMATBAN LÉVŐ MÓDOSÍTÁS SZERINT)

Az Óbudai-szigetre átívelő új gyalogoshíd megépítése érdekében a Fővárosi Közgyűlés 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott Budapest főváros településszerkezeti terve és az 5/2015. (II.16.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott Fővárosi rendezési szabályzata módosul.

A fentiek alapján Budapest főváros településszerkezeti tervében (TSZT) módosítani szükséges az alábbi tervlapokat:

**1. Területfelhasználás tervlapon a 65-231 szelvényen** feltűntetésre kerül az új Óbudai Duna-híd nyomvonala. Emellett a 18386/4 helyrajzi számú ingatlant érintően, a tervezett híd megvalósítása érdekében a Tk és K-Rek területfelhasználási egységek érintett részei Kb-Rég területfelhasználási egységbe kerülnek átsorolásra. Annak érdekében, hogy a természetközeli területek nagysága a TSZT-ben ne csökkenjen, a 23796/18 helyrajzi számú ingatlan K-Rek területfelhasználási egységbe sorolt területének egy része Tk területfelhasználási egységbe kerül átsorolásra.

**2. Közlekedési infrastruktúra tervlapon a 65-231 szelvényen** feltűntetésre kerül az új Óbudai Duna-híd nyomvonala.

**3.b) Az épített környezete értékeinek védelme tervlapon a 65-231 szelvényen** feltűntetésre kerül az új Óbudai Duna-híd nyomvonala.

Hibajavításként az Óbudai sziget 18386/4 hrsz.-ú, Kb-Rég területfelhasználási egységbe sorolt telkéről törlésre kerül a szigetek magassági korlátozással érintett beépítésre szánt területei jelölés, mivel a Kb-Rég területfelhasználási egység beépítésre nem szánt terület, így nem indokolt a magassági korlátozás szerepeltetése a területén.

**4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem tervlapon a 65-231 és 65-233 szelvényen a 25/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendelettel** összhangban az alábbi változtatások szükségesek:

- A helyi jelentőségű védett természeti terület jelölésre kerül az Óbudai-szigeten.
- Az Óbudai-szigeten jelölt védelemre érdemes természeti terület törlésre kerül.

**6. Védelmi, korlátozási területek tervlapon a 65-231 szelvényen** új, kikötői parthasználatot tiltó terület kerül kijelölése a tervezett híd vetületi területén.

### 9.2. BEÉPÍTÉSI SÚRÚSÉG ÉS ZÖLDFELÜLETI ÁTLAGÉRTÉK

#### *Beépítési sűrűség ellenőrzése*

A DÉSZ módosítással érintett területen beépítésre szánt terület beépítési paramétereiben változás nem javasolt, tehát a hatályos terv szerinti beépítési sűrűség megfelelősége továbbra is fennáll.

#### *Zöldfelületi átlagérték ellenőrzése*

A módosítással érintett területen nem található olyan területfelhasználási egység, amelyre a TSZT zöldfelületi átlagértéket határoz meg.

### 9.3. FRSZ

#### A beépítési sűrűségre vonatkozó előírások

„4. § (1) Az 1. melléklet a TSZT szerinti területfelhasználási egységekre vonatkozóan területi meghatározással rögzíti a beépítési sűrűséget, amelyet a kerületi építési szabályzatban (a továbbiakban: KÉSZ-ben) megállapításra kerülő építési övezetek beépítési paramétereinek meghatározásánál oly módon kell figyelembe venni, hogy a területfelhasználási egységen belül meghatározott összes építési övezet megengedett szintterülete együttesen nem haladhatja meg a beépítési sűrűség alapján számított szintterületet.”

→ Az előírás a tervezési területen teljesül, mivel a hatályos DÉSZ beépítési paramétereinek módosítása nem tervezett.

„4. § (2) A beépítési sűrűség (a továbbiakban: bs) 1. mellékletben jelölt értéke

a) a területfelhasználási egység szerint elhelyezhető funkciókra vonatkozó általános sűrűségi értékből (a továbbiakban: bsá), és

b) a parkolás épületen belüli támogatása céljából kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkolók számára – a kiszolgáló közlekedési területeikkel együtt – igénybe vehető parkolási sűrűségi értékből (a továbbiakban: bsp) tevődik össze.”

→ A hatályos DÉSZ előírásai megfelelnek az FRSZ előírásainak, módosításuk nem tervezett.

„4. § (3) Egy adott területfelhasználási egységen belül az 1. mellékletben meghatározott beépítési sűrűség alapján az építési övezetek előírásait és beépítési paramétereit a KÉSZ-ben differenciáltnak, de jelentős jellemzőbeli különbségek nélkül lehet meghatározni.”

→ A területet nem érinti.

„4. § (4) Azokban az esetekben, ahol az 1. mellékletben jelölt többszintes területfelhasználás esetén a „Közlekedéshoz kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl)” a helybiztosítás szempontjából a meghatározó területfelhasználás, a kiegészítő használatra csak a 2,0 bs érték feletti rész vehető igénybe.”

→ A területet nem érinti.

„4. § (5) Azokban az esetekben, ahol az 1. mellékletben jelölt többszintes területfelhasználás esetén beépítésre nem szánt Közúti közlekedési terület (a továbbiakban: KÖu) vagy Kötőpályás közlekedési terület (a továbbiakban: KÖk) területfelhasználási egység a helybiztosítás szempontjából a meghatározó területfelhasználás, a kiegészítő használatra csak a 1,0 bs érték feletti rész vehető igénybe.”

→ A területet nem érinti.

„4. § (6) Azokban az esetekben, ahol az 1. mellékletben átmeneti hasznosítás lehetősége biztosított beépítésre szánt területfelhasználási egység céljára, a bs értéke nem lehet magasabb a tervezett területfelhasználás értékénél, de legfeljebb 2,0 lehet.”

→ A területet nem érinti.

„4. § (6a) A Vi-2 jelű területekre meghatározott bsp érték az 1. mellékletben területileg meghatározott, „infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett”, valamint a „jelentős változással érintett” területek esetén legfeljebb 0,5 értékkel növelhető, de az 1,25 értéket nem haladja meg.”

→ A területet nem érinti.

„4. § (7) Az 1. mellékleten „Kertvárosias környezetben intézményi területek irányadó meghatározása” jelöléssel ellátott területeken a kerületi településrendezési eszközben lehatárolt területre vonatkozóan a bs értéke legfeljebb 1,6 (bsá 1,2+ bsp 0,4).”

→ A területet nem érinti.

„4. § (8) A kerület közigazgatási határa egyúttal területfelhasználási egység határa is.”

→ Figyelembevételre került.

#### Egyes területek beépítési magasságának korlátozásával kapcsolatos előírások

„5. § (1) A 5.-12. § rendelkezéseit új épület létesítése, vagy meglévő épület beépítési magasságát növelő bővítése során kell alkalmazni.”

→ A hatályos DÉSZ előírásai megfelelnek az FRSZ előírásainak, módosításuk nem tervezett.

„5. § (2) A KÉSZ-ben a beépítési jellemzőknek legjobban megfelelő, a beépítési magasság gyűjtőfogalma alá tartozó épületmagasság, homlokzatmagasság és párkánymagasság vegyesen is alkalmazható az ÉHAT/112/1/2014. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján.”

→ A hatályos DÉSZ-ben épületmagasság fogalma került alkalmazásra, módosítása nem tervezett.

„5. § (3) A Budai Vár 3. mellékletben lehatárolt területén a jellegzetes karakter megőrzését szolgáló egyedi magassági szabályozás határozható meg.”

→ A területet nem érinti.

„5. § (4) A 3. melléklet szerint magassági korlátozással érintett védett területeken a beépítési magasság nem lehet nagyobb a kialakult beépítésre jellemző magassági értéknél.”

→ A területet nem érinti.

„5. § (5) Az 6.-8. §-ban foglalt rendelkezések a megengedett legnagyobb párkánymagasság meghatározására szolgálnak, amelyek szabályozásával érintett területeket a 3. melléklet tünteti fel az alábbiak szerint:

a) kiemelten védendő karakterű terület – megengedett legnagyobb párkánymagasság I. kategória (a továbbiakban: I. párkánymagassági kategória),

b) karakterőrző terület – megengedett legnagyobb párkánymagasság II. kategória (a továbbiakban: II. párkánymagassági kategória),

c) egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület – megengedett legnagyobb párkánymagasság III. kategória (a továbbiakban: III. párkánymagassági kategória).”

→ A területen nem releváns.

Az I.-II. párkánymagassági kategória területei 6. §



→ A területen nem releváns.

A III. párkánymagassági kategória területei 7. §

→ A területen nem releváns.

Az I., II. és III. párkánymagassági kategória területeinek kiegészítő rendelkezései 8. §

→ A területen nem releváns.

4. Egyes kisvárosias és kertvárosias területekre vonatkozó beépítési magasságok 9. §

→ A területet nem érinti.

5. Egyes dunai szigetekre vonatkozó magassági rendelkezések 10. §

→ A hatályos DÉSZ előírásai megfelelnek az FRSZ előírásainak, módosításuk nem tervezett.

6. Magasépítmények beépítési magasságának korlátozásával kapcsolatos előírások 11. §

→ A területen nem releváns.

7. Beépítésre nem szánt területekre vonatkozó magassági szabályozás

„12. § (1) A beépítésre nem szánt területek legnagyobb beépítési magassága

a) a különleges területfelhasználási kategóriába sorolt területeken 9,0 méter;

b) mezőgazdasági területfelhasználási kategóriába sorolt

ba) Má általános mezőgazdasági művelésre szánt területen 9,0 méter,

bb) M<sub>k</sub> kertes mezőgazdasági területen 4,5 méter;

c) zöldterület területfelhasználási kategóriába sorolt

ca) 5 hektárnál kisebb Z<sub>kp</sub> közkert, közpark területen 4,5 méter,

cb) a Duna-parti építési szabályzatban meghatározható eltérések figyelembevétele mellett Z<sub>vp</sub> városi park területen 9,0 méter az ÉHAT/112/1/2014. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján.

(2) A beépítésre nem szánt területek (1) bekezdésben felsorolt területein az épületnek nem minősülő építmény bármely részének az építmény terepcsatlakozásától mért legmagasabb pontja 25,0 méter lehet.”

→ A területen Z<sub>kp</sub> területen 7,5 méter, Z<sub>vp</sub> területen ÉHAT/112/1/2014. számú OTÉK-tól való eltérési engedélye alapján 9,0 méter beépítési magasság került meghatározásra a hatályos DÉSZ-ben, módosítása nem javasolt.

## A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó rendelkezések

8. Közúti közlekedési terület (KÖu)

„13. § (1) Az 1. melléklet szerint KÖu területfelhasználási egységbe sorolt közúti elemek hálózati szerepe

a) gyorsforgalmi közutak (KÖu-1),

b) I. rendű főutak (KÖu-2),

c) II. rendű főutak (KÖu-3),

d) településszerkezeti jelentőségű gyűjtő utak (KÖu-4).”

→ A területen KÖu-3 II. rendű főút övezete került kijelölésre.

„13. § (2) Tervezett I. rendű főúthálózati elem megvalósítása során

a) legalább 2x2 forgalmi sávós keresztmetszetet kell kialakítani,

b) felszíni szakaszon kerékpáros infrastruktúra csak önállóan (kerékpárút vagy kétoldali irányhelyes kerékpársáv) létesíthető,

c) közterületi parkoló csak szervizútról megközelíthetően, vagy önálló parkolási létesítményként valósítható meg.”

→ A területet nem érinti.

„13. § (3) Tervezett II. rendű főúthálózati elem megvalósítása során

a) felszíni szakaszon kerékpáros infrastruktúra csak önállóan (kerékpárút vagy kétoldali irányhelyes kerékpársáv) létesíthető,

b) szervizút nélküli közterületi parkoló csak úttengellyel párhuzamosan alakítható ki.”

→ A területet nem érinti.

„13. § (4) Az I. és II. rendű főutak területén – az eseti forgalomkorlátozási beavatkozások kivételével – nem szüntethető meg a közúti gépjárműforgalom.”

→ Az előírás a KÖu-2 övezet előírásaiba beépítésre került.

9. Kiemelt jelentőségű gyalogos felületek

„14. § (1) A világörökségi helyszínek és védőövezetük közterületeinek színvonalas kialakítása érdekében a közterület kialakítása vagy átalakítása csak közterület-alakítási terv alapján történhet.”

→ A területet nem érinti.

„14. § (2) Az 1. mellékletben tervezettként jelölt, „szerkezeti jelentőségű korzó” megnevezésű útvonalakat gyalogosútként, vagy gyalogos- és kerékpárútként kell kialakítani és fenntartani. A korzó kialakításakor legalább 6,0 m széles gyalogosfelületet kell biztosítani, amely kizárólag az egyéb közlekedési elemek és közmű létesítmények helyigénye miatt csökkenthető. A korzó kialakítása során meg kell teremteni a Duna-parttal való kapcsolatot, kivéve ott, ahol annak fizikai akadálya van.”

→ A területet nem érinti.

„14. § (3) Az 1. mellékletben tervezettként jelölt, „szerkezeti jelentőségű városias sétány” megnevezésű útvonalakon a gyalogos és kerékpáros forgalom számára is helyet biztosító, a különböző közlekedési módokat megfelelően elválasztó, legalább 4,0 m széles burkolt felületet kell kialakítani és fenntartani, amely kizárólag az egyéb közlekedési elemek és közmű létesítmények helyigénye miatt csökkenthető. A sétány mentén legalább egyoldali fasort kell telepíteni, illetve fenntartani.”

→ Az FRSZ-nek megfelelő előírás szerepel a hatályos szabályzatban.

„14. § (4) Az 1. mellékletben tervezettként jelölt, „szerkezeti jelentőségű természetközeli sétány” megnevezésű útvonalon a természetközeli állapot megőrzése érdekében a sétány nyomvonalát, szélességét és anyaghasználatát az igénybevételtől függően úgy kell megválasztani, hogy a természeti környezet értékeinek megtartása biztosított legyen.”

→ Az FRSZ-nek megfelelő előírás szerepel a hatályos szabályzatban.

10. Változással érintett területek belső közlekedésével kapcsolatos előírások 15. §

„(1) Az 1. mellékletben területileg meghatározott, „infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett”, valamint a „jelentős változással érintett területek” tervezésekor biztosítani kell a következőket:

a) a közösségi közlekedés által állandó jelleggel igénybe vett tervezett közutak legalább gyűjtőút hálózati szerepkörrel rendelkezzenek,

b) a kertvárosias és kisvárosias lakóterületek lakó-pihenő övezetként tervezett területei és a 10%-nál nagyobb keresztirányú terepesést meghaladó útszakaszok kivételével, a közúton és a közforgalom számára megnyitott magánúton a kétoldali fasor telepítésének megvalósításához szükséges kétoldali zöldsáv helyigényét, legalább 2,0–2,0 méter szélességben,

c) a kertvárosias és kisvárosias lakóterületek lakó-pihenő övezetként tervezett útjain, továbbá – a gazdasági területek kivételével – az egyéb mellékutakon (gyűjtő-, kiszolgáló- és lakóutak), valamint a közforgalom számára megnyitott magánúton a gyalogos infrastruktúra helyigényét legalább 2,0 méter szélességben, az építési övezettel határos oldalon,

d) a főút vagy gyűjtőút hálózati szerepkörrel tervezett közterületeken önálló kerékpáros infrastruktúra (kerékpárút vagy kétoldali irányhelyes kerékpársáv) helyigényét.

→ Az érintett területeken belül közösségi közlekedés által állandó jelleggel igénybe vett közút nem tervezett.

„(2) Az 1. mellékletben területileg meghatározott, „infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett” lakó- és vegyes területfelhasználási egységbe sorolt területek tervezésekor biztosítani kell a következőket:

a) a terület minden egyes építési telkétől 300,0 méteres sugarú körön belül a közösségi közlekedési hálózat legalább egy megállóhellyel rendelkezzen,

b) a telektömb hosszának mérete ne haladja meg a 250,0 métert, a közforgalom számára megnyitott magánutat is figyelembe véve,

c) a KÖu területfelhasználási egységbe tartozó tervezett közúton, annak az építési övezetbe sorolt oldalán a gyalogos infrastruktúra helyigényét. Ennek legkisebb szélessége legalább 2,0 bsá értékkel rendelkező területfelhasználási egység esetén méterben azonos a határos területfelhasználási kategória szerinti bsá számértékét meghaladó egész szám kétszeresével.

→ A területet nem érinti.

11. A P+R infrastruktúrára vonatkozó előírások

„16. § (1) A kijelölt P+R rendszerű parkolási létesítmények elhelyezésére alkalmas területen legalább az előírt személygépjármű befogadóképesség 20%-ának megfelelő kerékpár B+R rendszerű tárolását is biztosítani kell.”

→ A területet nem érinti.

„16. § (2) P+R rendszerű parkolási létesítmény és B+R tároló a kijelölt helyszínek mellett más, funkcionálisan megfelelő átszállási kapcsolattal rendelkező helyszínen is létesíthető. Funkcionálisan megfelelő a belső zóna területén kívül eső

a) metró-, HÉV- és regionális gyorsvasúti vonalak megállóinak kijárataitól 300,0 méteres gyaloglási távolságon belül eső terület, vagy

b) vasútvonalak és közúti vasút (villamos) vonalak megállóinak végétől mért 200,0 méteres gyaloglási távolságon belül eső terület.”

→ További P+R és B+R tároló a területen nem került kijelölésre.

12. Közlekedési infrastruktúra (közúti vagy vasúti) számára irányadó területbiztosítás

„17. § (1) Az 1. mellékletben közúti vagy vasúti fejlesztés számára irányadó területbiztosítással jelölt helyeken a jogszabályban meghatározott szélességet növelni vagy csökkenteni egyaránt lehet, de legalább az 5. melléklet szerint minimálisan megvalósítandó infrastruktúra elemek elhelyezését a folyópálya szakaszokon biztosítani kell.

(2) A közúti vagy vasúti fejlesztés számára irányadó területbiztosítással jelölt helyeken az

5. melléklet szerinti műszaki infrastruktúra elemek méreteit a vonatkozó szabványoknak, előírásoknak megfelelően kell figyelembe venni.”

→ A területet nem érinti.

13. Egyéb előírások

„18. § (1) A KÖu területfelhasználási egységbe sorolt közterületen a gyalogos forgalom számára kijelölt, vagy kiépített szélességet a biztonságos gyalogosfelület számára kell fenntartani az alábbiak szerint:

a) a pesti Nagykörúton és az azon belül elhelyezkedő pesti belvárosi területen a gyalogosfelület szélessége közterület egyéb célú használata során

aa) legalább 3,0 méter és

ab) nem kisebb, mint a – berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett – meglévő szélesség 50%-a vendéglátó terasz, 75%-a közterületi pavilon elhelyezése esetén,

b) a pesti Nagykörúton kívüli és a budai oldali területeken a gyalogosfelület szélessége közterület egyéb célú használata során

ba) legalább 2,0 méter,

bb) nem kisebb, mint a – berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett – meglévő szélesség 50%-a vendéglátó terasz, 75%-a közterületi pavilon elhelyezése esetén.”

→ Az előírással összhangban lévő szabály került a szabályzatban rögzítésre.

„18. § (2) Ingatlan közhasználat céljára átadott területén a közlekedési funkciók közül csak gyalogos és kerékpáros felület, az ingatlanok kiszolgálását biztosító kapcsolat, valamint közcélú parkoló létesíthető.”

→ A területet nem érinti.

„18. § (3) Gyorsvasúti vonal (metró, regionális gyorsvasút, HÉV) felszíni szakasza mellett a szélső vágány tengelyétől mért 12,0 – 12,0 méter széles sávon belül új épület a közösségi közlekedést kezelő szervezet hozzájárulásával létesíthető.”

→ A hatályos DÉSZ előírásai megfelelnek az FRSZ előírásainak, módosításuk nem tervezett.

„18. § (4) Rendszeres forgalom számára helikopter leszállóhely csak a K-Rept, KÖI, K-Eü és K-Hon területen,



valamint egyéb katonai, rendőrségi, katasztrófavédelmi, egészségügyi, államigazgatási funkciók kiszolgálása számára létesíthető.”

→ A hatályos DÉSZ előírásai megfelelnek az FRSZ előírásainak, módosításuk nem tervezett.

„18. § (5) Beépítésre szánt területek megközelítését, kiszolgálását biztosító magánút – a kertvárosias lakóterületek zsákutcai, valamint a K-Log, K-Rept, K-Kik területfelhasználási egységek kivételével – csak közforgalom számára megnyitott magánútként alakítható ki. Közforgalom számára megnyitott magánút csak kiszolgálóút, kerékpárút vagy gyalogút hálózati szerepet tölthet be.”

→ A területet nem érinti.

„18. § (6) Beépítésre szánt területeket kiszolgáló gépjárműforgalom számára is szolgáló, 30,0 méternél hosszabb új zsákutca akkor létesíthető, ha a végén a tehergépjárművek számára (hulladékszállítás, katasztrófavédelmi feladatok ellátása) a megfelelő forduló kialakításra kerül. A zsákutcaként kialakítható útszakasz legnagyobb hossza 250,0 méter lehet.”

→ A területet nem érinti.

#### A közmű infrastruktúrára vonatkozó rendelkezések

„19. § (1) Minden beépítésre szánt területfelhasználási egység területén a kerületi terveszközkben ki kell jelölni az 1 ha-nál kisebb telekigényű meglévő közműterületeket, továbbá kijelölhetők a tervezett

- a) vízműgépházak, vízmedencék, víztornyok,
- b) önálló épületként elektromos alállomások,
- c) gázátadó állomások,
- d) 50 MW névleges teljesítőképességet el nem érő erőművek, valamint
- e) telephelyenként az 50 MW összes hőteljesítményt el nem érő távhőtermelő berendezések elhelyezésére szolgáló területek is.”

→ A területet nem érinti.

„19. § (2) Beépítésre nem szánt területfelhasználási egység területén a kerületi terveszközkben ki kell jelölni az 1 ha-nál kisebb telekigényű meglévő közműterületeket, továbbá kijelölhetők a tervezett

- f) vízműgépházak, vízmedencék, víztornyok,
- g) elektromos alállomások,
- h) gázátadó állomások elhelyezésére szolgáló területek is.”

→ A területet nem érinti.

„19. § (3) A beépítésre szánt területfelhasználási egységek mindegyikén – a (4) bekezdés figyelembevételével – teljes közművesítettséget kell biztosítani.”

→ Az előírás a rendeletbe beépült.

„19. § (4) Egyedi szennyvízkezelő berendezés csak akkor létesíthető, ha nincs a szennyvizet befogadására alkalmas közcatorna.”

→ Egyedi szennyvízkezelő berendezés létesítését a szabályzat tiltja.

„19. § (5) A belső zóna kivételével az 1. mellékletben meghatározott

a) jelentős változással érintett területeken új beépítés esetén többlet csapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre,

b) infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett területeken új beépítés esetén a csapadékvizeket helyben kell tartani.”

→ Az előírás a rendeletbe beépült.

#### A TSZT és az FRSZ alkalmazása a kerületi településrendezési eszközökben

„20. § (1) A nagyvárosias teleszerű területfelhasználási egységen belül a kialakult, eltérő jellegű lakóterületi zárványok számára karakterüknek megfelelő kisvárosias vagy kertvárosias területfelhasználási egységnek megfelelő építési övezet is meghatározható.”

→ A területet nem érinti.

„20. § (2) A kertvárosias lakóterület területfelhasználási kategóriába sorolt, és 3. melléklet szerint kertvárosias magassággal beépült kisvárosias területeken belül, kizárólag közhasználatú építmények elhelyezésére kijelölt építési övezetben 7,5 méternél nagyobb, de legfeljebb 12,5 méteres beépítési magasság alkalmazható az ÉHAT/112/1/2014. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján a

- a) közigazgatási,
- b) oktatási,
- c) hitéleti,
- d) egészségvédelmi,
- e) szociális,
- f) kulturális,
- g) művelődési és
- h) sport

rendeltetés számára. A kertvárosias lakóterület területfelhasználási kategóriába sorolt területeken ettől magasabb érték, és más rendeltetésekre vonatkozó alkalmazása az FRSZ módosítása nélkül, a vonatkozó jogszabályok alapján lehetséges.”

→ A területet nem érinti.

„20. § (2a) A 3. melléklet szerint Hegyvidéki zónában elhelyezkedő kisvárosias lakóterületeken belül kizárólag közhasználatú építmények elhelyezésére kijelölt építési övezetben 9,0 méternél nagyobb, de legfeljebb 12,5 méteres beépítési magasság alkalmazható

- a) közigazgatási,
- b) oktatási,
- c) hitéleti,
- d) egészségvédelmi,
- e) szociális,
- f) kulturális,
- g) művelődési és
- h) sport

rendeltetés számára.

→ A területet nem érinti.

„20. § (2b) Magasépületek helye a kerületi településrendezési eszközben csak olyan látványvizsgálat alapján jelölhető ki, amely igazolja, hogy a tervezett épület látványa – forgalmas látványközpontokból (legalább a Gellért-hegy és a Budai Várhegy kilátópontjairól, a Duna-

partokról és a hidakról) feltároló nézetekből – nem veszélyezteti Budapest városképének harmóniáját, különösen a világörökség védett látványát, valamint nem eredményez zavaró együttlétszódást a kiemelt magassági hangsúlyokkal (legalább Parlament, Szent István Bazilika, Gellért-hegy, Budai Várhegy).

→ A területet nem érinti.

„20. § (3) Az 1. mellékletben a kertvárosias lakóterületek területfelhasználási egységen belül „Kertvárosias környezetben intézményi területek irányadó meghatározása” jelöléssel ellátott területeken a környező beépítéshez illeszkedő intézményi területfelhasználási egységnek megfelelő építési övezet lehatárolható és megállapítható.”

→ A területet nem érinti.

„20. § (4) A többszintes területfelhasználás esetén az eltérő használatokhoz tartozó paramétereket e rendelet 4. § (4) bekezdés figyelembevételével kell meghatározni.”

→ A területet nem érinti.

„20. § (5) A 19. § (2) bekezdés szerinti közműlétesítmények számára – amennyiben azt a műszaki kialakítás indokolja – a beépítés paramétereit a KÉSZ-ben a beépítésre szánt területekre vonatkozó paramétereknek megfelelően is meg lehet határozni az ÉHAT/112/1/2014. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján.”

→ A területet nem érinti.

„21. § (1) A TSZT-vel összhangban az 1. mellékletben meghatározott elemekre vonatkozóan a kerületi településrendezési eszköz készítése során

a) növelhető a KÖu területfelhasználási egység szélessége  
aa) meglévő csomópont átépítése és bővítése, vagy új csomópont létesítése,  
ab) meglévő közút gyalogos vagy kerékpáros infrastruktúrájának szélesítése, utólagos létesítése,  
ac) a közlekedésbiztonságot növelő nyomvonal korrekció megvalósítása,

ad) környezetvédelmi berendezés telepítése, vagy átépítése  
esetén;

b) növelhető a KÖu területfelhasználási egység szélessége beépítésre szánt terület rovására a közlekedési infrastruktúra bővítésének, átépítésének az a) ponttól eltérő esetben is;

c) növelhető a KÖk területfelhasználási egység szélessége  
ca) új, átépülő vagy áthelyezésre kerülő állomás, megállóhely építése,

cb) vasutak külön szintű keresztezésének építése,

cc) környezetvédelmi berendezés telepítése, vagy átépítése  
esetén;

d) közút és vasút külön szintű keresztezésében felüljáró helyett aluljáró létesítése esetén műtárgyépítés miatt a közlekedési területek határa a szükséges mértékig módosítható;

e) Dunát keresztező, kizárólag kerékpáros és gyalogos forgalom számára szolgáló híd helye a mellékúthálózat figyelembevételével 100 m-rel módosítható;

f) a közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítással jelölt elem esetében a nyomvonal hosszától annak 50%-ában el lehet térni;

g) a beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területfelhasználási egység között lévő, a közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítással jelölt közlekedési elem nyomvonala pontosítható oly módon is, hogy ne érintse a beépítésre szánt területfelhasználási egység területét;

amennyiben a módosítás erdőterület vagy mezőgazdasági térségbe tartozó mezőgazdasági terület csökkenését nem eredményezi.

(2) A TSZT-vel összhangban az 1. mellékletben meghatározott elemekre vonatkozóan a kerületi településrendezési eszköz készítése során

a) csökkenthető a KÖu területfelhasználási egység területe meglévő útvonal és a beépítésre szánt terület határának rendezése esetén legfeljebb a tömb hosszának 50%-ában, az útvonal szakaszra jellemző szélesség megtartásával;

b) módosítható a KÖu és KÖk területfelhasználási egységek közötti határ;

c) helyi autóbusz-pályaudvar létesíthető vagy megszüntethető

ca) autóbusz-, trolibusz hálózat átszervezése,

cb) kötöttpályás közlekedés párhuzamos fejlesztése  
esetén;

d) közúti vasúti (villamos) vonalak hálózata módosítható, ha da) meglévő vagy tervezett szakasz felszíni kialakítása helyett felszín alatti kialakítás épül,

db) kis forgalmú (4000 utas/nap/irányt meg nem haladó) vonal kerül felszámolásra;

e) a településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala módosítható, ha a hálózati kapcsolatok változatlanok maradnak.

→ A nem került alkalmazásra a területen.

„21. § (2) Tervezett gyorsvasút a jelölt elem megvalósulásáig közúti vasútként (villamusként) is kiépíthető.”

→ A területet nem érinti.

## JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ



**BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA KÖZGYŰLÉSÉNEK  
..../2025.(.... ....) ÖNKORMÁNYZATI RENDELETE  
BUDAPEST FŐVÁROS III. KERÜLET, ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER I. SZAKASZ DUNA-PARTI  
TERÜLETÉRE VONATKOZÓ DUNA-PARTI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATRÓL SZÓLÓ  
34/2018. (X. 30.) ÖNKORMÁNYZATI RENDELET MÓDOSÍTÁSÁRÓL**

Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlése

a magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény 225. § (10) bekezdés 1. pontjában kapott felhatalmazás alapján, és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (1) bekezdésében, valamint a magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény 82. § (1) bekezdésben meghatározott feladatkörében eljárva;

a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 62. § (1) bekezdés a) pontja alapján a 11. melléklete szerint érintett véleményezésre jogosult szervek, továbbá a Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének a partnerségi egyeztetés szabályairól szóló 16/2019. (IV. 24.) önkormányzati rendelete alapján az abban szereplő érintettek véleményének kikérésével a következőket rendeli el:

**1. § (1)** Budapest Főváros III. kerület, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 34/2018. (X. 30.) önkormányzati rendelet 1. melléklete 2. szelvénytípusú tervlapja helyébe jelen rendelet 1. melléklete lép.

(2) Budapest Főváros III. kerület, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 34/2018. (X. 30.) önkormányzati rendelet 5. melléklete 2. szelvénytípusú tervlapja helyébe jelen rendelet 2. melléklete lép.

**2. § A** Budapest Főváros III. kerület, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 34/2018. (X. 30.) önkormányzati rendelet 7. § (9) pontja törlésre kerül.

## Záró rendelkezések

### 16. Hatálybalépés

**3. §** Ez a rendelet 2025. ... lép hatályba.

dr. Számadó Tamás  
főjegyző

Karácsony Gergely  
főpolgármester



*1. melléklet az .../2025. (... ...) önkormányzati rendelethez*

A III. kerület, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 34/2018. (X. 30.) önkormányzati rendelet 1. melléklet „*Duna-parti Építési Szabályzat V. ütem Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Szabályozási Terv*” című, M=1:2.000 méretarányú 2. szelvényszámú tervlap helyébe a következő „*Duna-parti Építési Szabályzat V. ütem Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Szabályozási Terv*” 2. szelvényszámú tervlapja lép:







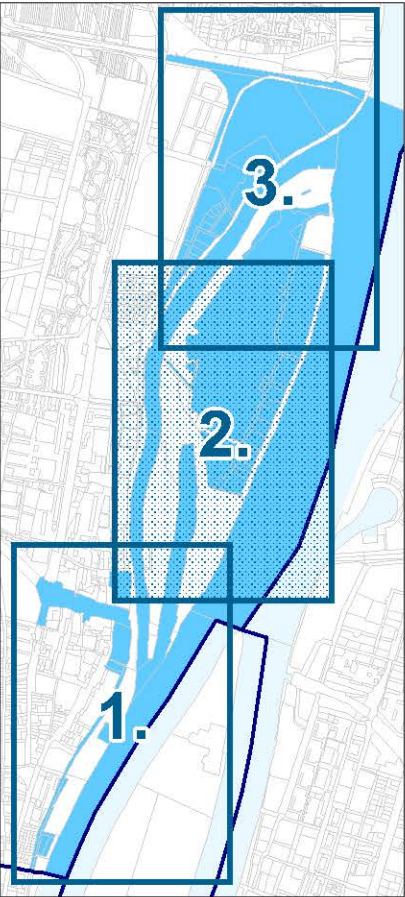
*2. melléklet az .../2025. (... ..) önkormányzati rendelethez*

A III. kerület, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 34/2018. (X. 30.) önkormányzati rendelet kiegészül a következő 6. melléklet „*Duna-parti Építési Szabályzat V. ütem Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Parthasználat szabályozása*” című, M=1:4.000 méretarányú 2. szelvénytípusú tervlap helyébe a következő „*Duna-parti Építési Szabályzat V. ütem Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Parthasználat szabályozása*” 2. szelvénytípusú tervlapja lép:



2. melléklet  
Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének  
../2025. (.. ..) önkormányzati rendelethez  
34/2018. (X.30.) Főv. Kgy. rendelet  
6. melléklet  
DUNA-PARTI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

V. ÜTEM  
ÓBUDA - BÉKÁSMEGYER  
I. SZAKASZ  
PARTHASZNÁLAT  
SZABÁLYOZÁSA  
2. tervlap  
M = 1:4000



JELMAGYARÁZAT:  
Szabályozási terv területi hatálya

- MEGEGEDETT PARTHASZNÁLAT
- Közösségi közlekedési személyhajó kikötői osztály
  - Közforgalmú személyhajó kikötői osztály
  - Motoros kishajó kikötői osztály
  - Vízitaxi kikötői osztály
  - Rendezvényhajó kotói osztály
  - Csónak kikötői osztály
  - Karbantartó kikötői osztály
  - Kulturális és művelődési célú létesítmény kotói osztály
  - Közhasználatú rekreációs létesítmény kotói osztály
  - Tároló kikötői osztály

- KORLÁTOZÁSOK
- Kikötői osztály számára szárazföldi parthasználati kapcsolat nem biztosítható (57/2011. (XI.22.) NFM rendelet a víziközeledés rendjéről)
  - Kikötői osztály számára természetvédelmi okokból tiltott parthasználat

- ALAPTÉRKÉPI ELEMEEK
- Telekhatár
  - Helyrajzi szám
  - Ingatlan-nyilvántartási térképen szereplő / reambulált épület
  - Kikötő raszter és sorszáma
  - Vízfelület
  - Meglévő/tervezett híd műtárgy

 <b>BFT Kft.</b> BUDAPEST FŐVÁROS VÁROSEPÍTÉSI TERVEZŐ KFT	MUNKÁK MEGNEVEZÉSE:	Duna-parti kerületi építési szabályzat V. ütem Óbuda - Békásmegyer	TERVEZŐ:	DÉSZ
	RAJZ MEGNEVEZÉSE:	PARTHASZNÁLAT SZABÁLYOZÁSA		
	ÜGYVEZŐ:	Albrecht Ute		
	TELJESKÖRÜLÉSEK:	Balla Mariann TT/É 01-4620		
	KÖZLEKEDÉS:	Becskák Péter T/01-161666		TERVEZÉSI KSZ-58-V/2025
	KÖZMŰVEK:	Szabó Krisztián TV 01-161666	Orosz István TE, TH 01-66717	MÉRTELÁNY: M=1:4000 SÜLYM: 2025. szeptember
KERT-ÉPÍTÉSI TERVEZÉSE:		Tatár Zsombor K-13-4430		







## IRATANYAG

## Hiteles kiadvány

a Fővárosi Közgyűlés 2025. március 26-i ülésén hozott határozatairól

**25. napirend: Javaslat a Településszerkezeti Terv (TSZT), Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ), III. kerületi Duna-parti Építési Szabályzat (DÉSZ) és Duna-parti Kerületi Építési Szabályzat (DKÉSZ) eseti módosításáról együttműködéssel lefolytatott tervezésre vonatkozó megállapodás megkötésére a Hajógyári-szigetre átívelő új gyalogos híd megépítése érdekében, valamint döntés a módosítások tervezésének megindításáról**

*322/2025. (III. 26.) Főv. Kgy. határozat*

A Fővárosi Közgyűlés elfogadja a Budapest III. kerület Hajógyári szigetre átívelő új gyalogos híd telepítési tanulmánytervét a főépítési feljegyzéssel az előterjesztés 2. melléklete szerinti tartalommal.

*323/2025. (III. 26.) Főv. Kgy. határozat*

A Fővárosi Közgyűlés jóváhagyja az előterjesztés 1. mellékletében foglalt, a Budapest Főváros III. Kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzatával és a Biggeorge 4. Ingatlanfejlesztő Ingatlanbefektetési Alappal kötendő megállapodás megkötését és felkéri a főpolgármestert, hogy azt Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: 30 nap

felelős: Karácsony Gergely

*324/2025. (III. 26.) Főv. Kgy. határozat*

A Fővárosi Közgyűlés jóváhagyja a Hajógyári szigetre átívelő új gyalogos híd megépítéséhez szükséges Településszerkezeti Terv (TSZT), Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ), III. kerületi Duna-parti Építési Szabályzat (DÉSZ) eseti módosítására vonatkozó megalapozó vizsgálat és az alátámasztó javaslat tartalmát magában foglaló feljegyzést az előterjesztés 3. melléklete szerinti tartalommal és felkéri a főpolgármestert, hogy gondoskodjon az egyeztetési eljárásban való alkalmazásáról.

határidő: az egyeztetési eljárásban folyamatos

felelős: Karácsony Gergely

*325/2025. (II: 26.) Főv. Kgy. határozat*

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy megindítja a III. kerületi a Hajógyári szigetre átívelő új gyalogos híd megépítéséhez szükséges Településszerkezeti Terv (TSZT), Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ), III. kerületi Duna -parti Építési Szabályzat (DÉSZ) eseti módosítására vonatkozó terveztetését a Budapest III. kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzatával és a Biggeorge 4. Ingatlanfejlesztő Ingatlanbefektetési Alappal a Fővárosi Közgyűlés határozata alapján megkötött megállapodás szerint.

határidő: azonnal

felelős: Karácsony Gergely

*Kelt a minősített elektronikus aláírásba foglalt időbélyegző szerinti időpontban.*

a főjegyző hatáskörében eljárva:



dr. Milánkovich András  
főosztályvezető  
Koordinációs Főosztály

Elektronikusan aláírta:

Dr. Szekeres Beáta



### Hiteles kiadmány

a Fővárosi Közgyűlés Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság  
2025. június 23. napi nyílt ülésén hozott határozatáról

### 227/2025. (VI. 23.) KKVB HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 4. § alapján a Budapest III. kerület, Hajógyári-szigetre átívelő új gyalogos híd megépítése érdekében az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Budapest főváros településszerkezeti terve, a Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelete és a III. kerület, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 34/2018. (X. 30.) önkormányzati rendelete módosításának tervezéséhez szükségesnek tartja környezeti vizsgálat készítését, valamint elfogadja annak tematikáját az 1. melléklet szerinti tartalommal.

határidő: -  
felelős: Főpolgármester

Kelt: Budapesten, a minősített elektronikus aláírásban foglalt időbélyegzőben szereplő időpontban.

A főjegyző hatáskörében eljárva:

dr. Szekeres Beáta  
osztályvezető  
Koordinációs Főosztály  
Testületi Működést Támogató Osztály

## Főépítési feljegyzés tervezés indításához

**Budapest főváros településszerkezeti terve (TSZT) és Budapest főváros rendezési szabályzatának (FRSZ) eseti módosítása a „Budapest III. kerületi Waterfront City Ingatlanfejlesztés és a Hajógyári-sziget közötti közvetlen gyalogos hídkapcsolat biztosítása” vonatkozásában**

A tervezett gyalogos híd a Waterfront City komplex ingatlanfejlesztés területén a védett, volt szeszgyári főépület déli oldalán létesülő központi térről indul, a HÉV, a rakparti út és a Duna mellékága felett átívelve éri el az Óbudai-szigetet. A híd az Óbudai-sziget egykori hajógyári területén az ún. „Kis-sziget” részén érkezik meg a korábban állami, jelenleg a Petőfi Kulturális Ügynökséghez tartozó 18386/4 hrsz-ú telkek északi részén. A sziget e részén kulturális-rekreációs negyed létesítése van tervben, melynek pontos részletei még nem ismertek, nem nyilvánosak.

A Duna és a sziget megközelítése jelenleg igen problémás, a lakótelepi területekről csak külpontos helyszínen, nagy kerülőút által lehetséges. A tervezett gyalogos híd a lakótelep súlypontjában elsődlegesen az óbudai lakosságot kívánja szolgálni. Legfőbb szerepe, hogy végre lehetőséget biztosítson az Óbudai lakótelepen élő, megközelítőleg 35 000 főnyi, a Dunától elszakított lakosság számára a sziget rekreációs és zöldterületeinek mindennapos használatára, távlatban a kulturálisrekreációs negyed megközelítésére.

A tervezés célja a Budapest III. kerületében található Waterfront City ingatlanfejlesztés és az Óbudai-sziget (Hajógyári-sziget) közötti gyalogos híd létesítéséhez kapcsolódóan az **az 50/2015. (1. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Budapest főváros településszerkezeti terve (TSZT) és a Fővárosi rendezési szabályzatról (FRSZ) szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet** módosítása.

## Tervezési feladat:

A TSZT-ben az Óbudai-sziget területén a tervezett híd érkezési helyszíne három területfelhasználási kategóriába is tartozik, ezeket értelemszerűen a DÉSZ is leköveti az építési övezetek és övezetek tekintetében. A tervezett gyalogos híd érkezési pontja így három övezetbe esne (Tk, Kb-Rég, K-Rek/3), ami három külön telek kialakítását is jelentené egyben. Mindez jelentős akadályozó tényezőként jelentkezik az Óbudai-sziget érkezési pontjának kialakításánál.

Az Óbudai-sziget területén a TSZT-ben, FRSZ-ben a területfelhasználási egységek határának, ezzel megegyezően a DÉSZ-ben az övezetek határának módosítása szükséges. A javasolt módosítás három területfelhasználást/övezetet érint. 18386/4 hrsz.-ú telek egésze Kb-Rég területfelhasználásba kerül, a Tk és a K-Rek/3 területfelhasználás csökken. A területfelhasználás/övezet módosítása nem jár beépítésre szánt terület növeléssel.

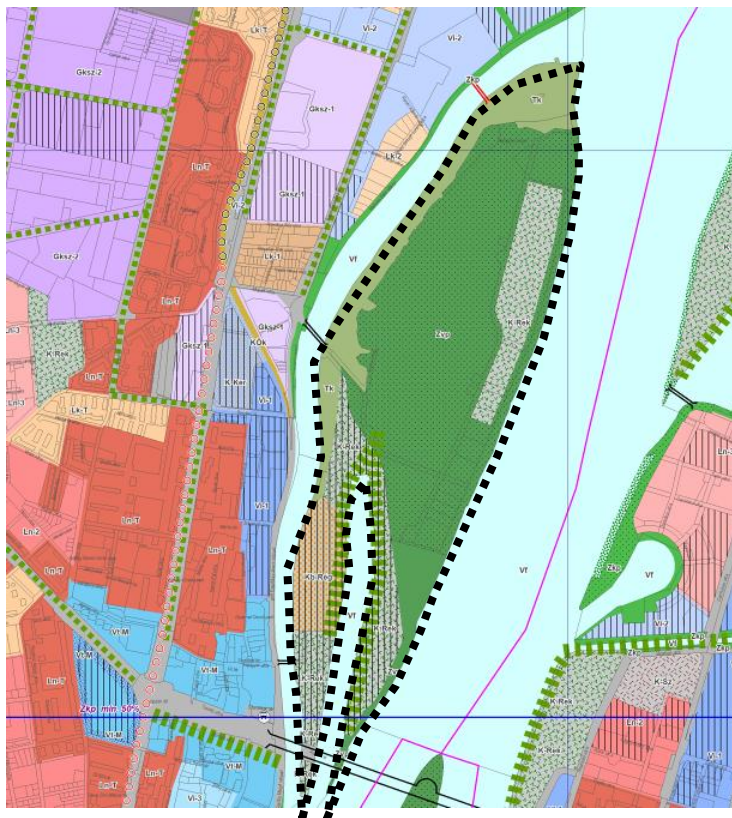


A tervezett gyalogos híd megvalósítása érdekében továbbá a híd tervezett elemként való feltüntetése szükséges, ami mindkét tervet is érint. A TSZT és FRSZ egyes tervlapjain „tervezett Duna-híd” jelölés szerepeltetése szükséges.

A településrendezési eszközök módosítása, a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet alapján **általános eljárásban** folytatható le.

## Tervezési terület lehatárolása:

*A 65-231 sorszámú TSZT és FRSZ szelvények módosítása*



TSZT Szerkezeti tervlap 1. Területfelhasználás - kivonat

**A 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet 7.§ (7) bekezdés szerinti feljegyzés a részletes tartalomról:**

*Megalapozó vizsgálat tartalmi követelménye:*

Munkarész	szükséges
<b>1. HELYZETELEMZÉS</b>	
a) Településhálózati összefüggések, térségi és települési kapcsolatok	nem
b) Területfejlesztési dokumentumokkal való összefüggések	nem

c) Területrendezési követelmények	igen
d) Tervi előzmények, érvényes településfejlesztési döntések és azok érvényesülése	igen
e) A település demográfiai helyzete	nem
f) A település humán infrastruktúrája, közszolgáltatások	nem
g) A település gazdasága	nem
h) Az önkormányzat gazdálkodása, településüzemeltetés	nem
i) Településrendezési, településszerkezeti vizsgálat	igen
j) Az épített környezet és az építészeti örökség vizsgálata	igen
k) Környezetiállapot-jellemzők	igen
l) A táji és természeti adottságok és örökség, jellemző tájkarakter, zöldinfrastruktúra-hálózat	igen
m) Közlekedés	nem
n) Közművesítés, elektronikus hírközlés, csapadékvíz-gazdálkodás	nem
o) Katasztrófavédelem, a területek használatát, építési tevékenységet befolyásoló vagy korlátozó tényezők	igen
p) Légiközlekedéssel érintett település esetén a repülőtér akadálykorlátozási területének vizsgálata a repülőtér üzemben tartójának bevonásával	nem
Aláíró lap, az önkormányzati főépítész, a felelős tervező és a szakági tervezők aláírásával	igen
<b>2. HELYZETÉRTÉKELO MUNKARÉSZ</b>	
A rendezést befolyásoló értéket, problémát, védelmet, illetve korlátozást meghatározó elemek térképi lehatárolása (probléma- és értéktérkép)	igen

**Alátámasztó javaslat tartalmi követelménye:**

<b>Munkarész</b>	<b>szükséges</b>
a) A rendezési javaslat összefoglalója; a rendezést érintő módosítások bemutatása, összefüggéseik feltárása, szakági javaslatok összefoglalása)	igen
b) Településrendezési javaslat	igen
c) Javaslat az épített környezet fejlesztésére és az építészeti örökség megőrzésére	igen
d) Tájrendezési és zöldinfrastruktúra-fejlesztési javaslat, csapadékvíz-gazdálkodás	igen
e) Közművesítés, elektronikus hírközlési javaslat	nem
f) Védelmi és korlátozóelemek (veszélyeztetett, illetve veszélyeztető tényezőjű területek; védőterületek, védősávok; a táj, a természeti és az épített környezet, a környezeti elemek védelmével kapcsolatos korlátozások területei)	igen
g) A módosítással érintett területek bemutatása	igen
h) A területrendezési követelményekkel való összhang igazolása	igen

i) A módosítással érintett területekre a biológiai aktivitásérték számítása és eredménye	igen
k) Települési környezeti értékelés – amennyiben a várható környezeti hatások jelentőségének eldöntésére irányuló (2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 4. §-a szerinti) eljárás során a környezet védelméért felelős szervek úgy nyilatkoznak, hogy szükséges környezeti értékelést készíteni.	döntés szerint
Aláíró lap, az önkormányzati főépítész, a felelős tervező és a szakági tervezők aláírásával	igen

Erő Zoltán  
várostervezési főosztályvezető, főépítész

## **Főépítési nyilatkozat**

**Tárgy:** Budapest III. kerületi Waterfront City ingatlanfejlesztés és a Hajógyári-sziget közötti közvetlen gyalogos hídkapcsolat biztosítására telepítési tanulmányterv – TSZT, FRSZ, DÉSZ, és DKÉSZ módosítás kezdeményezéséhez

### **III. kerület**

A telepítési tanulmányterv a Budapest III. kerületében található Waterfront City ingatlanfejlesztés és az Óbudai-sziget (Hajógyári-sziget) közötti gyalogos híd létesítéséhez kapcsolódóan feltárta és elemezte a megvalósítást befolyásoló tényezőket, különösen az egyes hatályos településrendezési tervek módosítási igényét, továbbá javaslatot is tesz azok módosítására.

### **Észrevételek**

A Duna és környezetének felértékelődése következtében a 2015 évben jóváhagyott TSZT a szigetek elérését biztosító gyalogos-kerékpáros hidakat is megjeleníti. Az Óbudai-sziget esetében a déli rész meglévő H hídja és a középső részen elhelyezkedő, szintén meglévő K híd mellett az északi részen egy tervezett, harmadik hidat jelöl a TSZT a fővárosi összefüggérendszerben és léptékben.

A telepítési tanulmányterv 5. oldalán megállapítja a WFC terület belső részén tervezett (negyedik) gyalogos hídról, hogy az valójában az Óbudai lakótelep mintegy 35.000 lakója számára fontos közlekedési elem. Ennek érdekében szükséges megteremteni a Folyamőr utca és a tervezett hídfő közötti gyalogos eljutás jogi és fizikai lehetőségét a WFC területen keresztül. A telepítési tanulmányterv a tervezett WFC híd kapcsán a közhasználat számára átadandó területen történő elhelyezést javasolja, amely egy önkormányzati tulajdonba kerülő műtárgy esetén bár elfogadható, de nem ideális helyzet.

A két meglévő híd között megjelenő WFC híd szerepét erősíti, hogy a sziget északi oldalán tervezett híd várhatóan kikerül a fővárosi tervekből, természetvédelmi okok miatt.

A tervezett híd építési jogának megteremtéséhez szükséges településrendezési eszköz módosítási igény meghatározása pontos.

A tanulmányterv kellő alaposággal és részletezettséggel tárja fel a terület természeti és környezeti állapotát, amely biztos alapot nyújt az Óbudai-szigeten tervezett hídfő elhelyezéséhez szükséges természetközeli terület területfelhasználási egység módosításához. A tanulmányterv átfogóan és körültekintően vizsgálta a hatályos településrendezési és -fejlesztési dokumentumokat is. Így a mindezen vizsgálatok alapján javasolt TSZT / FRSZ módosítás megfelelő jogi háttérrel biztosít a szigetre érkező híd hídfőjének megvalósításához, biztosítva a javasolt módosítás végrehajtásával, hogy egy ingatlanra épüljön a hídfő.

Megjegyezzük azonban, hogy a hídfő kialakításához javasolt szabályozás mellett, a TSZT módosítása során a természetközeli terület pótlása szükséges a 2018. évi CXXXIX. törvény 39. § (1) bekezdése alapján, de ennek biztosítására több lehetőség is kínálkozik a kerületben, így ez nem jelent akadályt a tervezett módosításhoz. A pótlási területet azonban szerepeltetni szükséges a dokumentációban.

### **Összegzés:**

A természetközeli terület pótlásának biztosítása mellett a javasolt településrendezési eszközök módosítása a hatályos jogi környezetben megvalósítható.

A területpótlás tervezete:



A Hajógyári sziget ezen területén kerülhet pótlásra a Tk (K-Rek >> Tk) természetközeli terület.

Ez a szomszédos telek, amely többféle területfelhasználási egységre van osztva (Tk, K-Rek, Kb-Rég, Zvp), ennek a K-Rek besorolású része, állami terület, helyi jelentőségű természetvédelmi terület, jelentős faállománnyal.

Területe 6 420 m<sup>2</sup>. (A Tk-ból átsorolt terület az 2 645 m<sup>2</sup>.)

Méretét indokolja, hogy a helyi jelentőségű természetvédelmi terület határvonalát követi, így a burkolt felületig tartó jelentős fás terület egésze Tk lenne.

Erő Zoltán

várostervezési főosztályvezető, főépítész