

TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁS

A BUDAPEST III. KERÜLET SZENTENDREI ÚT - BOGDÁNI ÚT -
HÉV VONAL ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETRE

VÉLEMÉNYEZÉSI DOKUMENTÁCIÓ EGYSZERŰSÍTETT ELJÁRÁSRA

módosított záró véleményezési dokumentáció

2025. december 1.

URBANSTÚDIÓ KFT.
1031. BUDAPEST, KADÓSA U. 19-21. TEL: +361 242 2057, +361 242 2257



**TSZT és FRSZ módosítás
módosított záró véleményezési dokumentáció**

**Budapest III. kerület Szentendrei út – Bogdáni út –
HÉV vonal által határolt területre**

Projektterület:



**III. kerület, Óbuda
Szentendrei út 35-37.**

19250/9

19250/10

19250/11

hrsz.-ú telkek

2025. december

a módosítás alátámasztó munkarészeinek szerzői

VÁROSRENDEZÉS		URBAN-LIS STÚDIÓ KFT.	
Liszkay Krisztina	vezető településtervező okleveles építészmérnök	TT/1 01 – 1455	
Szczuka Levente	okleveles településmérnök, okleveles tervező építészmérnök	TT 01 – 6111	
Vásárhelyi Kinga	okleveles építészmérnök városépítési-városgazdálkodási szakmérnök	TT 01 – 3723	
Fintha Mátyás	okleveles településmérnök		
Lőrinczi Regina	okleveles településmérnök		
Krébesz András	GIS		
ZÖLDFELÜLETEK, TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELEM, KÖRNYEZETVÉDELEM, KÖRNYEZETÁLLAPOT			
Tokai Gábor	okleveles tájépítészmérnök	TK 01 – 5623	
KÖZLEKEDÉS		KÖZLEKEDÉS KFT.	
Szegő János	okleveles építőmérnök	Tkö 01-3418	
Balogh Balázs	építőmérnök	MMK: 01-13503	
Vincze Andrea	okleveles építőmérnök	Tkö 01-8794	
KÖZMŰ		KÉSZ TERVEZŐ KFT.	
Hanczár Zsoltné	gépészmérnök városépítési- városgazdálkodási szakmérnök	TV-T-01-2418 TE-T-01-2418 TH-T-01-2418	
Csima-Takács Judit			
FŐVÁROSI ÖNKORMÁNYZAT FŐÉPÍTÉSZE		BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA	
Erő Zoltán		főépítész	

Szerzői jogi nyilatkozat

A jelen dokumentumban (továbbiakban: mű) található irodalmi, tudományos és művészeti alkotások (különösen: szakirodalmi, tudományos, publicisztikai leírások, rajzok, fotóművészeti alkotások, a térképművek és más térképészeti alkotások, az építészeti alkotások, az épületegyüttesek, a városépítészeti együttesek tervei, egyéb műszaki létesítmények tervei, továbbá a dokumentumban található gyűjteményes műnek minősülő adatbázisok) a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény alapján szerzői jogi védelem alá tartoznak.

A mű bármely része vagy egésze – a hivatalos eljárásokon túl – csak a szerzői jog jogosultjának külön engedélyével használható fel, hozható nyilvánosságra. A beépítési koncepció bemutatása a Hajnal Építészroda Kft. vázlattervei alapján történik, a BIGGEORGE Property megrendelésére.

A mű szerzői vagyoni jogainak jogosultja az Urban-Lis Stúdió Kft. vagy vele megállapodásban álló harmadik személy.

Tartalomjegyzék

SZERZŐK	2
TARTALOMJEGYZÉK	3
VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	5
<u>I. MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT</u>	
A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK BEMUTATÁSA	10
I. A TERÜLET MÚLTJA	10
II. A TERÜLET TÁGABB TÉRSÉGE	21
1. A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGE	21
III. BEÉPÍTÉSI ÉS FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐK	27
1. A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐI	27
IV. A PROJEKTTERÜLET BEMUTATÁSA	28
1. A PROJEKTTERÜLET FUNKCIONÁLIS ÉS BEÉPÍTÉSI JELLEMZŐI	28
2. HELYSZÍNI FOTÓK A MÁR ELBONTOTT ÉPÜLETEKRŐL – 2025 JANUÁR	31
HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ÉS – FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK	35
I. ORSZÁGOS SZINTŰ TERVEK	35
II. FŐVÁROSI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK	36
1. BUDAPEST HOSSZÚTÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA – BUDAPEST 2030	36
2. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA – OTTHON BUDAPESTEN	37
3. TOVÁBBI RELEVÁNS FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK	37
III. KERÜLETI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK	40
1. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA - ITS	40
2. VÁROSRENDEZÉSI PROGRAM	41
IV. FŐVÁROSI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK	42
1. BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE - TSZT	42
2. FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT - FRSZ	45
V. KERÜLETI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK	46
1. KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT - ÓBÉSZ	46
2. OTÉK VS. TÉKA ALKALMAZÁS	51
VI. TERVI ELŐZMÉNYEK	52
1. ECE BEVÁSÁRLÓKÖZPONT – ÁRKÁD 3	52
MŰSZAKI- ÉS HUMÁN INFRASTRUKTÚRA	53
I. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA	53
1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS JELENLEGI ÁLLAPOT	53
2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS	56
3. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS	58
4. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS	58
II. KÖZMŰ- ÉS HÍRKÖZLÉSI INFRASTRUKTÚRA	60
1. JELENLEGI KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTSÁG	60
III. HUMÁN INFRASTRUKTÚRA	65
1. JELENLEGI HUMÁN INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTSÁG	65
2. TERVEZETT HUMÁN INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉS	66

ZÖLDINFRASTRUKTÚRA, TERMÉSZET- ÉS TÁJVÉDELEM, KÖRNYEZETVÉDELEM	72
I. ZÖLDINFRASTRUKTÚRA	72
1. A VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ZÖLDFELÜLETEK A PROJEKTTERÜLET TÉRSÉGÉBEN	72
2. A PROJEKTTERÜLET JELENLEGI ZÖLDFELÜLETEI	75
II. TERMÉSZET- ÉS TÁJVÉDELEM	76
1. A PROJEKTTERÜLET KÖRNYEZETÉNEK TÁJI - ÉS TERMÉSZETI ADOTTSÁGAI	76
III. KÖRNYEZETVÉDELEM	77
1. A PROJEKTTERÜLETET ÉRINTŐ KÖRNYEZETVÉDELMI HATÁSOK	75
II. ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT	
FEJLESZTÉSI JAVASLAT	78
I. FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ	78
1. TERVEZÉSI ELŐZMÉNYEK, KÖRNYEZŐ FEJLESZTÉSEK HATÁSA A PROJEKTTERÜLETRE	78
II. BEÉPÍTÉSI KONCEPCIÓJAVASLAT	80
1. KORTÁRS EURÓPAI VÁROSÉPÍTÉSZET, KARAKTERES MEGJELENÉS	80
MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA	90
I. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA	90
1. A TERVEZETT TÁVLATI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSEK	90
2. A FEJLESZTÉSI TERÜLETHEZ KAPCSOLÓDÓ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSEK	90
3. NAGYKIVÁGATÚ KÖZLEKEDÉSI TERVLAPOK	100
II. KÖZMŰ- ÉS HÍRKÖZLÉSI INFRASTRUKTÚRA	103
1. TERVEZETT KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI IGÉNYEK	103
2. KÖZMŰVENKÉNTI FEJLESZTÉSI JAVASLATOK	105
3. NAGYKIVÁGATÚ KÖZMŰ TERVLAPOK	108
ZÖLDINFRASTRUKTÚRA, TERMÉSZET ÉS TÁJVÉDELEM, KÖRNYEZETVÉDELEM	115
I. ZÖLDFELÜLETEK	115
1. TERVEZETT ÁLLAPOT	115
II. KÖRNYEZETVÉDELEM	116
1. TERVEZETT ÁLLAPOT	116
2. A PROJEKTTERÜLET VÁLTOZÁSAINAK HATÁSAI	118
3. TERMÉSZETVÉDELEM, TÁJVÉDELEM	119
SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ	120
I. A TSZT ÉS FR SZ MÓDOSÍTÁS KONCEPCIÓJA	120
1. A RÉSZLETES SZABÁLYOZÁST MEGELŐZŐ TSZT ÉS FR SZ MÓDOSÍTÁS	120
2. A TSZT ÉS AZ FR SZ TERVLAPJAINAK MÓDOSÍTÁSA	122
II. A TSZT ÉS AZ FR SZ ESETI MÓDOSÍTÁSI JAVASLATAI	125
1. A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁSI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA	125
2. A TSZT 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA	126
3. TSZT-BEN ÉS AZ FR SZ-BEN IS RÖGZÍTETT MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTÁSA	127
4. AZ FR SZ 1. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSAI	128
III. TSZT/FR SZ JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK	
TSZT/FR SZ JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK	129
I. TSZT MÓDOSÍTÁS	129
1. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS	130
2. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA	131
3. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME	132
II. FR SZ RENDELET MÓDOSÍTÁSA	133
1. AZ FR SZ 1. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA	134
2. AZ FR SZ 3. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA	135
MELLÉKLET	136
I. LÁTVÁNYVIZSGÁLAT – VÁROSKÉPI ELEMZÉS	136

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A MÓDOSÍTÁSI DOKUMENTUM

jogszabályi háttér és megelőző döntések A jelen dokumentáció alapját a TSZT és FRSZ módosítására vonatkozó Telepítési tanulmányterv képezi, ami a III. KER. Szentendrei út – Bogdáni út – HÉV vonal által határolt területre terjed ki. A tanulmánytervet 2025. szeptember 24-ei ülésén fogadta el a Fővárosi Önkormányzat közgyűlése és döntött a módosítás megindításáról is. A telepítési tanulmányterv alapján a Fővárosi Önkormányzat, a III. Kerületi Önkormányzat és a Fejlesztő településrendezési szerződést kötött.

A jelen záró szakasz dokumentumának alapját a 419/2021. (VII.15) kr. 68. §-a szerinti egyszerűsített eljárás partnerségi egyeztetésre bocsátott dokumentuma képezi. A partnerségi egyeztetés keretében lakossági fórum megtartására is sor került 2025. október 6-án, emellett a beérkezett véleményekre adott válaszok elfogadásáról és ezzel a partnerségi egyeztetés lezárásáról a főváros Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottsága a 2025. október 27-ei ülésén döntött.

eljárás záró szakasza A kormányrendelet szerinti záró egyeztető tárgyalásra 2025.11.25-én került sor, melyen megállapításra került, hogy jogszabályon alapuló észrevétel nem maradt fenn, az egyeztetésen elfogadott javítások a jelen dokumentumban átvezetésre kerültek. **A TRSZ-szel kapcsolatban 2025. 11. 26-án hozott Fővárosi Közgyűlési döntés a TSZT és FRSZ módosítás lényegét nem érinti, mivel az a területfelhasználási egység átsorolásától független, az alátámasztó munkarész módosítása ezért nem volt indokolt.**

tartalom A dokumentum tartalmilag a 314/2012 (XI.8.) kr. szerint készül a 419/2021. (VII.15) kr. 78. § (1a) b) pontja alapján.

Az **I. Megalapozó vizsgálat** fejezet tartalmazza a terület jelenlegi helyzetét és a vonatkozó településfejlesztési dokumentumokat és településrendezési eszközöket.

A **II. Alátámasztó munkarész mutatja be módosítás alátámasztásaként a javasolt beépítési koncepciót és a szakági javaslatokat.**

A **III. fejezet a Módosítási javaslat**, ami bemutatja a jóváhagyandó munkarészeket, azaz azokat a térképi szelvényeket, melyeket a módosítás érint. A végleges, közgyűlési jóváhagyásra előkészített **Jóváhagyandó munkarészeket** – tekintettel azok méretére és a TSZT eseti módosításainak alakulását követő adatokra – a BFVT Kft. a záró szakasz lefolytatására elkészítette, mely a jelen dokumentummal együtt képezi a településrendezési eszköz módosítási dokumentációt. A Jóváhagyandó munkarész a megváltozott fővárosi területi mérleget, a módosuló térképszelvényeket és az FRSZ módosítását tartalmazza.

A környezeti értékelés szükségességéről szóló Fővárosi közgyűlési döntés alapján kidolgozásra került a 2/2005. (I.11.) kr. szerinti tartalommal a Környezeti értékelés, mely külön kötetként kerül dokumentálásra, mint a jelen módosító dokumentációt kiegészítő alátámasztó munkarész. A környezeti értékelésre vonatkozóan beérkezett vélemények szerinti kiegészítések megtörténtek.

A TSZT, FRSZ ÉS ÓBÉSZMÓDOSÍTÁST IGÉNYLŐ FEJLESZTÉS RÖVID BEMUTATÁSA

ELŐZMÉNYEK – A FŐVÁROSI ÉS KERÜLETI EGYEZTETÉSEK EREDMÉNYE

eredeti kérelem 2025. tavaszán a Budapest III. kerület Szentendrei út – Bogdáni út – HÉV által határolt területen belüli K-Ker besorolású területfelhasználási egységre, azaz a szabályozás módosítással érintett területre vonatkozóan a Fejlesztő (**Biggeorge 48. Ingatlanfejlesztő Ingatlanbefektetési Alap**) telepítési tanulmányterv benyújtásával kezdeményezte a Fővárosi Önkormányzatnál a TSZT és FRSZ módosítását. **A Projektterület a Szentendrei út 35-37. 19250/10 hrsz.-ú építési telek és a 19250/9 és 19250/11 hrsz.-ú magánutak területe. A kérelem ekkor még a beépítési sűrűség változatlan megtartásával Vt-H kiemelt jelentőségű helyi központ területi besorolást, és 65 méteres magasházak kijelöléséről szólt.**

az egyeztetések eredménye – jelentős nagyságrendi csökkentés A fővárosi és kerületi egyeztetések eredményeként az eredeti elképzeléstől jelentősen eltérő módosításra van csak lehetőség, így a hatályos K-Ker besorolás helyett Ln-2 nagyvárosias, jellemzően zártosú, keretes beépítésű lakóterület területfelhasználási egység kerülhet meghatározásra. A jelenleg az FRSZ alapján létesíthető 140.205 m² helyett 116.838 m² általános szintterületre (-17%), 70.103 m² helyett 46.735 m² parkolási szintterületre való csökkentéssel (-33%) kaphat támogatást az átsorolás.

A kerületi önkormányzati egyeztetések alapján csak olyan magasház létesíthető, ami **nem haladja meg a már meglévő lakótelepi magasházak legmagasabb pontját, így a kérelmezett 65 méteres magasság helyett csak 51,6 méteres magasház lesz elfogadható.** Ezt a fővárosi tervben való 65 méteres magasház kijelölésre való módosítás teszi lehetővé, melynek korlátozott értéke a **kerületi szabályozás szintjén, azaz az ÓBÉSZ-ben történik meg, alacsonyabb, 51,6 méteres ÉLP meghatározásával.** A TSZT és az FRSZ tematikája szerint csak kettő, azaz 45 vagy 65 méteres magasház kategória jelölheti ki, ezért szükséges a kategória módosítása.

**a telepítési
tanulmányterv
célja**

A módosított telepítési tanulmányterv a fenti előzetes megállapodások figyelembevételével került kidolgozásra. **Célja továbbra is a párhuzamosan kidolgozott TSZT és FRSZ fentiek szerinti módosítását követően a kerületi építési szabályzat, azaz az ÓBÉSZ módosításának előkészítése volt a területre vonatkozóan.**

A Fejlesztő és a két önkormányzat a Méptv. alapján településrendezési szerződés (TRSZ) keretében állapodtak meg a módosításhoz kapcsolódó közfejlesztések és a módosítási tervdokumentációk költségeinek Fejlesztő általi átvállalásáról. A telepítési tanulmányterv a TRSZ mellékletét képezi.

A FEJLESZTÉS RÖVID ISMERTETÉSE

Barnamezős térség



Óbudán a volt ipari területek lassú, de folyamatos átalakulása tapasztalható. Az egykori ipari területek helyét az elmúlt három évtized során dominánsan lakó (pl. Waterfront City I.), intézményi-irodai (pl. Graphisoft park), valamint kereskedelmi és szolgáltató funkciók (pl. volt házgyár helyén Auchan) vették át. Több jelentősebb volt iparterület ugyanakkor ez idáig nem tudott megújulni, megmaradtak továbbra is barnamezős, fejlesztésre váró területeként, így a volt harisnyagyár tömbje is. Míg a keleti tömbrészen a volt Harisnyagyár értékes ipari épületegyüttesében számos, főként kreatív szakmákhoz köthető, színvonalas vállalkozás működik, addig **a projektterület az elmaradt beruházást és a romos épületek elbontását követően elhagyott területként éktelenkedik a városrész kapujában.**

**Nagyszabású
városfejlesztés –
Budai Promenád**



A Waterfront City I. észak-Buda egyik legnagyobb szabású lakófunkciójú fejlesztése, melyhez számos közfejlesztés is kapcsolódik. A városfejlesztés folytatásaként a Bogdáni út túloldalán lévő volt Harisnyagyári területtel együtt kezelve nem csupán új lakóépületek megjelenéséről beszélhetünk, hanem egy komplex városnegyed létrejöttéről. A volt Szeszgyár és Harisnyagyár területe egy városszerkezeti egységként kezelendő, **a városrész értékörző megújításában is nagy hangsúlyt kap a történeti épületek integrálása, a zöld és gyalogos felületekkel való átszővöttség megteremtése.**

A két egykori iparterületet az Óbuda fő kulturális értékeit felfűző **Budai Promenád** (Kolosy tér – Római part) köti össze, mely mentén **az értékes korabeli és új épületek nívós, egyedi karakterű láncolatot alkotnak.** A Waterfront City I területén már félig megvalósult új lakónegyed méltó folytatásává, az új városrész központi helyszínévé válik a **Bogdáni út túloldalán létrejövő Waterfront City II..** A városfejlesztés második fejlesztési fázisa által a ma lepusztult hangulatot árasztó, elszigetelt Harisnyagyári tömb a városszövet integráns részévé válik. **A Bogdáni út ezáltal már nem az új városrész pereme lesz, hanem annak központi zónájává, Belső-Óbuda kapujává válik.**

**Funkciógazdag,
zölddel átszőtt új
nagyvárosias
lakóterület**

A Waterfront City II. fejlesztés során a valós piaci igényekhez és a környék funkcióihoz igazodóan a barnamezős területen **vegyes funkciókat is befogadó lakóépületek létesülnek, mintegy 1.300 – 1.400 lakással, valamint kb. 7.500 m² üzlettel, szolgáltatásokkal, vendéglátással és irodával.**

A Waterfront City I. területén már részben megvalósult Budai Promenád menti üzletek sorát a Waterfront City II. területén létesülő aktív földszinti kereskedelmi sáv teljesíti ki. A Promenád új szakaszára az egyik irányból majd az új épületek földszintjein létesülő üzletsor, a másik oldalról a Harisnyagyár védett ipari épületében működő vegyes kereskedelmi, szolgáltató funkciók néznek.

A Filatorigát HÉV megállótól így egy pezsgő sétálóutcán át lehet majd megközelíteni az új városias területeket és az Óbudai lakótelep északi részét. A Promenád mentén létesülő attraktív zöldfelületekhez szervesen kapcsolódnak a **parkosított új tömbbelső „zöld csápjai”,** rézsús terepkialakításukkal a publikus és félprivát használatú területrészek között finom átmenetet képezve.

**Változó
magasságok**

A kortárs európai városépítészet elveit követve a tömbön belül kompakt sűrűség megteremtése mellett szellős, magasházakkal tűzdelt beépítés jön létre. Az épületek racionális, helyenként mégis „megmozgatott” telepítése, a változatos magassági kialakítás és homlokzati architektúra egyedi karaktert kölcsönöz az óbudai zárt sorú keretes beépítést is megidéző lakóterületnek.

A tömb a Szentendrei út felé zárt sorú keretes jelleget ölt. A magasabb F+10-12 szintes épületrészeket F+3-F+6 szintes szárnyak kötik össze, az épületsor nagy méretű zajgátló üveg- és attraktív zöldhomlokzatot kap a zavaró hatásoktól való védelem érdekében. Az épületekben lévő lakások így a nyugodt, parkosított tömbbelső, a Harisnyagyár történeti épülete és a Duna felé néznek.

**A környezethez
illeszkedő
magasház**

A Budai Promenád új szakasza menti pontházak néhány szinttel magasabbak, jellemzően F+15 szintesek, vagyis megfelelnek a Bogdáni úttól délre eső négy pontszerű magasházak jellemzőinek. Az új városrész szívében, a HÉV megálló mellett kialakításra kerülő teresedéstől délre induló Promenád mentén – a TRSZ-ben meghatározott garázsszint feletti terepszinttől mért – legfeljebb **51,6 méter magas, F+15 szintes magasházak** mutatják a városrész megújulását és a helyszín városszerkezeti jelentőségét, hangsúlyozva a Budai Promenád továbbvezetésének irányát.

**Koncepcionális
tervi fázis**

A tervezés koncepcionális szintű fázisban van, ami a TSZT/FRSZ módosításhoz elegendő, a végleges telekosztás, az építészeti megformálás, az épületek pontos elhelyezése, a tömegek finomítása, a későbbi építészeti tervezés során alakul ki.

**a véleményezést
követő tervi
változások**

A fővárosi közgyűlési döntés figyelembevételével a telepítési tanulmánytervi elképzeléshez képest a közösségi közlekedési kapcsolat a HÉV melletti út helyett a Szentendrei úton létesülő, belvárosi kapcsolatot jelentő 9-es autóbusz számára kialakított megállóval teljesül, így a HÉV és belváros közötti közösségi közlekedési kapcsolat kedvezőbbé válik. Ennek és a partneri észrevételek eredményeként a jelen dokumentáció a HÉV melletti útnak a Bogdáni út és a Promenád végpontja közötti, a volt Harisnyagyár melletti szakasza nem kerül kiszolgáló útként kialakításra, így az ott lévő fasor és a street-art első legális graffiti fala megtartásra kerül, ezzel egyben az átmenő forgalomtól is mentesül a terület azon a szakaszon, ami a Promenád gyalogos HÉV kapcsolatát is kedvezőbb környezeti kialakításhoz segíti. Más koncepcionális szintű változást nem tartalmaz a jelen záró és elfogadási szakaszra bocsátható dokumentum a korábbihoz képest.

A busz nyomvonalának változtatására vonatkozó 2025. novemberi 26-ai Fővárosi Közgyűlési TRSZ módosítás a nyomvonal kismértékű módosításával a megállót a HÉV megállónál javasolja, ami nem befolyásolja a K-Ker területfelhasználási egység Ln-2 kategóriába való sorolását, és kerületi szinten sincs szabályozási vonzata, a szükséges keresztmetszetek rendelkezésre állnak. Ezek a változások a TSZT és FRSZ módosítás vonatkozásában indifferensek.

A TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁSI JAVASLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

**fejlesztésre
alkalmatlan K-Ker
besorolás**

A Budapest III. kerület Bogdáni út menti, Szentendrei út és Harisnyagyár közötti szabályozás módosítással érintett terület jelenleg K-Ker területfelhasználási kategóriában van a hatályos TSZT-ben, ennek megfelelően az ÓBÉSZ K-Ker/Sz-1 építési övezetbe sorolja a területet. **A területen a hatályos fővárosi besorolás szerint jelenleg kizárólag bevásárlóközpont lenne megvalósítható.** A 19250/10 hrsz.-ú projekttelken a korábban tervezett ECE bevásárlóközpont beruházás nem épülhet meg, ezért tulajdonosváltás okán **olyan kategóriába indokolt sorolni**, ami – szervesen kapcsolódva a szomszédos déli lakóterületekhez – **megfelelő lehetőséget teremt a használaton kívüli barnamezős terület felélesztésére és a városi struktúrába való illesztésre.**

K-Ker >>> Ln-2

Ennek érdekében a szabályozás módosítással érintett K-Ker területen **javasolt az Ln-2 nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület területfelhasználási egység besorolás meghatározása**, ami alkalmas mind lakófunkció elhelyezésére, mind pedig ahhoz is kapcsolódó egyéb városi funkciók megteremtésére. A kiváló közösségi közlekedési ellátottság, így a területhez közeli Filatorigát HÉV megálló és a Bogdáni úti autóbusz végállomás jelenléte is **indokolja a nagyvárosias jellemzőkkel rendelkező kialakítást, ezzel életet lehelve a „lakótelepszéli” területbe.**

**csökkentett
beépítési sűrűség**

Kiemelt cél, hogy az előzetes **fővárosi és kerületi egyeztetések eredményeként a beépítési sűrűség értéke a javaslat szerint csökken, ezzel csökken a területen létesíthető szintterületi nagyságrend.**

**magasházak terület
45 >> 65**

**(51,6 méteres
kerületi
korlátozással)**

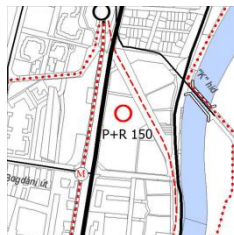
Az átsorolással párhuzamosan **javasolt a TSZT/FRSZ magasházak kijelölésének a projektterületre eső keleti részén a 45 méter helyett 65 méteres magasság meghatározása az egyeztetések alapján megállapított 51,6 méteres magasság biztosítása érdekében**, hogy a kerület ezen fontos érkezési pontján építészeti hangsúlyképző elemek is megjelenhessenek, nem meghaladva a már meglévő lakótelepi „magasházak” magasságát. **A 65 méteres lehatároláson belül az ÓBÉSZ feladata az épület legmagasabb pontjának meghatározása a meglévő pontházaknak megfelelő ÉLP: 51,6 méteres értékben.** A magasházak építészeti hangsúlyként a Promenád mentén helyezkednek el, kiemelve annak szerkezeti szerepét.

P+R a TSZT közlekedési tervlapján és az FRSZ térképén és a **P+R parkoló elhelyezési kötelmet meg kell szüntetni**, annak a bevásárlóközponttal együtt volt értelme, az Ln-2 területen és a védett volt Harisnyagyár területén indokolatlan.

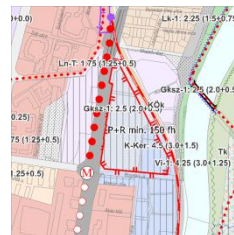
hatályos



TSZT



FRSZ

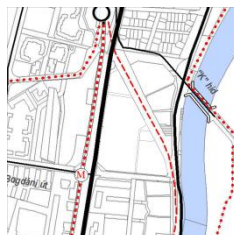


TSZT/FRSZ

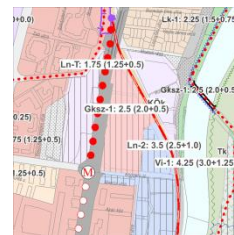
módosítási javaslat



TSZT



FRSZ



TSZT/FRSZ

A TSZT és FRSZ módosítási javaslat összefoglalóan a szabályozás módosítással érintett területre:

1. A K-Ker területfelhasználási egység területének átsorolása Ln-2 nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület kategóriába, az általános beépítési sűrűség 17%-kal, a parkolási 33%-kal csökken:
K-Ker bs: 4.5(3.0+1.5) értékről >>> Ln-2: 3.5 (2.5+1.0) értékre.
2. A TSZT és az FRSZ térképén az átsorolt terület keleti részén a magasházak kijelölés 45 méter helyett 65 méter, ami a kerületi szabályozásban kerül csökkentésre 51,6 méteres értékre.
3. Az FRSZ térképén a P+R jelölés okafogyottsága miatt megszüntetésre kerül, egyben azt a TSZT közlekedési infrastruktúra tervlapján is törölni szükséges.

INDOKOLÁS

A megváltozott helyzet a szomszédos nagyvárosias – lakótelepi – területfelhasználás mellett a Ln-2 nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület besorolással tudja legjobban szolgálni a terület átalakulását, és a bontás utáni jelenlegi hiátussal rendelkező, a városképet rontó terület helyzetét kedvező irányba fordítani.

A városszéli jelleget Belső-Óbuda kapuzataként gyalogospreferenciájú városias terület váltja fel.

A TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁST KÖVETŐ ÓBÉSZ MÓDOSÍTÁSI JAVASLAT RÖVID ÖSSZEFOGLALÁSA

az ÓBÉSZ feladat



a szabályozás módosítással érintett terület és a projektterület

A területen jelenleg az Óbuda-Békásmegyer Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelet (ÓBÉSZ) van hatályban. A TSZT és FRSZ Ln-2 területfelhasználási egységbe sorolását és a magasházak kijelölés módosítását követően az ÓBÉSZ módosítás feladata a területre vonatkozó részletszabályok olyan meghatározása, ami lehetővé teszi a terület megújulását.

A kerületi szabályozás során a hatályos paraméterekhez képest:

- a létesíthető általános szintterületi mutató a projektterület egészére vonatkozóan **3,75 értékről 3,35 m²/m²-re** csökken, a közhasználatú terület esetére vonatkozó kedvezményrel együtt, azaz a létesíthető általános szintterület nagyságrendileg **124.000 m²-ről a TRSZ-ben rögzített maximált értékre, azaz 107.500 m²-re** csökken, ami **13 %-os csökkentést** jelent,
- a parkolási szintterületi mutató **1,875 m²/m²-ről 1,34 m²/m²-re** csökken, azaz nagyságrendileg **62.000 m²-ről 43.500 m²-re** csökken, ami **30 %-os csökkentést** jelent;
- az épület legmagasabb pontja – a TRSZ-ben meghatározott garázsszint feletti terepszinttől mért – **51,6 méterben** kerül meghatározásra a TSZT-ben módosításra kerülő 65 méterhez képest, így hasonulnak a Szentendrei út menti pontházak magasságához.

HÁROMOLDALÚ TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZERZŐDÉS

A Fejlesztő háromoldalú – azaz a fővárosi és a kerületi önkormányzattal – településrendezési szerződést köt, mely többek között a Budai Promenádnak továbbépítéséről, az infrastrukturális fejlesztések Fejlesztő általi megvalósításáról, a Fővárosi Önkormányzattal a megépítésre kerülő lakások meghatározott arányának 10 év határozott időre történő bérbeadásáról, továbbá a Kerületi Önkormányzat számára humán infrastruktúra fejlesztésre, panel felújításra, illetve bérlakások építésére fordítható pénzeszköz átadásáról szól, mindösszesen 4 405 000 000 Ft értékben, az alábbiakban részletezettek szerint.

FŐVÁROS + KERÜLET		Az infrastrukturális közcélú feladatok átvállalása keretében a következő közlekedésfejlesztési feladatok megvalósítása	
Megvalósítás		<ul style="list-style-type: none">Szentendrei úton új gyalogátkelő létesítése;Bogdáni úton balra kanyarodó sáv, felfestéssel kerékpár sáv, továbbá parkolók kialakítása;HÉV melletti utca Harisnyagyár északi parkoló bejárata és a Bogdáni út közötti szakaszán elválasztott gyalog- és kerékpárút kialakítása, a fasor és a graffiti fal megtartásával;HÉV melletti utca és a felüljáró közötti szakasz kétirányú, forgalomcsillapított kialakítása;HÉV megállónál 30 db B+R és BUBI gyűjtőállomás létesítése;A 1950/9 hrsz. fejlesztői magánúton az új Ladik utca kiépítése, déli oldali széles járdával és épületek alatti gyalogos átközlekedés lehetőségével, 3 parkolóval, gyalogos átkelőhely létesítésével;Szentendrei út és Bogdáni út sarkán BUBI gyűjtőállomás kialakítása;¹Szentendrei út keleti oldalán szervízút kialakítása, felfestéssel kerékpárút kijelölése, továbbvezetve a felüljáró mellett, a szervízút két oldalán parkolók kialakítása, részben a fejlesztési terület közhasználatra átadott területének felhasználásával, fák ültetésével, ha azt a közművek lehetővé teszik;¹Közösségi közlekedési átszállási kapcsolatok fejlesztése, megfelelő kialakítása, valamint a HÉV melletti utca rendezése a Harisnyagyár északi bejárata és Szentendrei úti felüljáró nyomvonala között, és autóbusz számára alkalmas megálló peron kialakítása a Filatorigát Hév-állomás mellett;¹a BMW szalon és a plébánia közötti (19261/2 hrsz.) utca fejlesztése, továbbá a Szentendrei úti járdaszívet felújítása, azon kerékpár nyomvonal felfestése;a felüljáró alatt felszíni parkolók kialakítása és az esetleg megszűnő parkolók pótlásán felül + 30 db közterületi felszíni parkoló létesítése;Hajógyári szigetre vezető gyalogoshíd megvalósítása;Na 1200-es víznyomócső kiváltása (a költségtétel nem tartalmazza).	2 005 000 000 Ft
Tervezési költség	átvállalás	Pacsirtamező utcai villamos tervezésének finanszírozása	350 000 000 Ft
FŐVÁROS		Fővárosi lakásbérbeadás: <ul style="list-style-type: none">a megépítésre kerülő lakások 10%-nak (de legfeljebb 130 lakás) 10 év határozott időre történő bérbeadása, a piaci bérleti díj 20%-kal csökkentett bérleti díjon	500 000 000 Ft
KERÜLETI ÖNKORMÁNYZAT		a Budai Promenádnak és 200 m ² fásított tér megvalósítása és közhasználatra átadása	350 000 000 Ft
		pénzeszköz átadása a kerületi önkormányzat számára, további (humán) infrastrukturális beruházások megvalósításához	1 200 000 000 Ft
		TRSZ VÁLLALÁS TELJES ÖSSZEGE	4 405 000 000 Ft
egyéb		<ul style="list-style-type: none">TRSZ-ben meghatározott területtel közhasználat céljára történő átadás: a belső park területén, a Promenádnak kapcsolódó, valamint a Szentendrei út, Bogdáni út menti teleksávbán200 db közparkolásra alkalmas, nyilvános parkolóhely kialakítás, fenntartás	

¹ TRSZ-szel kapcsolatban 2025. 11. 26-án hozott Fővárosi Közgyűlési döntés alapján módosítva

I. MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK BEMUTATÁSA

I. A TERÜLET MÚLTJA

RÓMAI KOR



Aquincum rekonstruált térképe
(forrás: www.aquincum.hu)

A vizsgált terület Óbuda barnamezöst területeihez kapcsolódva a korábbi ipari területek egyik utolsó elemét képezi. Ajelen dokumentáció alapvetően ennek a barnamezöst terület elmúlt évszázadaira fókuszál, de nem lehet megfedkezni a terület ókori múltjáról, hiszen a Budapest első városi megjelenésének Aquincum volt a helyszíne. Óbuda, mint Duna menti település területén mélyebb rétegek megkutatása az őskor számára is szolgálhat régészeti eredménnyel a területen, egyes kutatók a szórványos szarmata illetve avar kerámia alapján feltételezik, hogy itt népvándorlás kori emlékekkel is lehet számolni.

Aquincum körzetét a Kr. u. I. században szállták meg a római csapatok. A Duna-part jelentőségét a római korban az adja, hogy a Római Birodalom határa, a *limes* (pontosabban a folyami határ, a *ripa*) itt húzódik. A mai Óbuda területén épült ki a táborokból, őrtornyokból álló katonai, védelmi vonal. A parti létesítményeken kívül a Duna szigeteinek csúcsain is őrtornyok (*burgi*) álltak. A Kr. u. 89-ben megépült óbudai légiós tábor és az azt körülvevő katonaváros (*canabae*) képezték a magját Aquincumnak, a későbbi provincia székhelynek (106 k.). A három egymástól jól elkülönülő települési egység: az Óbudai légiós tábor (*castra*), a katonaváros (*canabae*) és a mintegy 2 kilométerre, északra fekvő polgárváros a mintegy 400 évig tartó római uralom végéig fennmaradt.

Ezeket kívül kisebb, falusias településeket (*vici*) ismerünk az újabb régészeti feltárásokból Újlakerületéről. A településeket összekötő utak mentén és a városrészek peremén helyezkedtek el a temetők és ipartelepek, a hegyvidék lábán villa övezet alakult ki. Az Árpád-híd közelében (az elkerített Fürdő-szigeten) római híd pilléreinak maradványait mérték fel a XIX. század végén. A híd a légiós tábor keleti előterét kötötte össze a pesti oldalon álló Transaquincum erődjével.

Traianus császár uralkodása idején kezdődött meg az Óbudai szigeten lévő helytartói palota, és a Duna menti sávban a közigazgatási negyed pompás épületeinek kialakítása. A virágkornak a III. század '60-as éveiben bekövetkezett barbár támadások vetettek véget, melyet a IV. század első harmadában a város utolsó felvirágzása követett.

Ekkor létesítették az óbudai Duna parton a késő római erődöt, s ez a város agglomerációs övezetében működő villák egyik fénykora is. A IV. század második felétől a város lassan elnéptelenedik, a polgárvárost lakói elhagyták, s beköltöztek a késő római erőd védelmébe.

(részletek a III. kerület KÉSZ 2015. Örökségvédelmi fejezetéből
forrás: Gyuricza Anna 2015.)

ELŐZETES RÉGÉSZETIN DOKUMENTÁCIÓ (ERD)

lelőhely	nyilvántartási szám	érintettség
Óbuda – Filatorigát	31057, KVL*	Nem érinti
Ladik u. 9	34294 KVL	Érinti
Ladik utca és környéke	45886 KVL	Érinti
Aquincum katonaváros	45907 KVL	Érinti
Filatorigát, Szentendrei út kibővítése	46921 KVL	Nem érinti
Filatorigát, Ladik utca	46943 KVL	Érinti
Szentendrei út 63-67.	55298 KVL	Nem érinti
Szentendrei út - Akác köz sarok	55787	Nem érinti
Óbudai rakpart 39-55. előtt	55987	Nem érinti
Bogdáni út	56634	Nem érinti
Óbuda és Békásmegyer	72911 KVL	Érinti
„Hercules” villa északi elő- tere	76441	Nem érinti

*KVL – Kiemelt védett lelőhely

A terület környezetében több jelentős római emlék került elő. 2016-ban a Forster Központ készített egyszerűsített előzetes régészeti dokumentációt (ERD), mely a 2025 novemberben induló előzetes kutatóárkos régészeti munkálatok alapját képezi, a feltárásszerződés megkötése folyamatban van az örökségvédelmi jogszabályoknak megfelelően. A feltárások a fejlesztési ütemek szerint előzik meg az építési munkálatokat.

A rendelkezésre álló ERD szerint a tervezési területen (részletesen a korábbi telkekre Hrsz.: 19250/4, 19250/5, 19250/6 (csak mintegy 9000 m² területe), 19250/7, 19254/1, 19254/2, 19254/3, 19254/4, 19254/5, 19254/8, 19255/1, 19257/1, 19283/1) kapcsán teljes felületű megelőző régészeti feltárás készült a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ által 2016-ban.

A feltárás eredményeiről beszámoló dokumentációban az alábbi megállapításokat tették:

- „A legkorábbi, valószínűleg az I. századból származó I. számú Castellum (valószínűleg auxiliáris tábor) a beruházási területtől délkeletre, alig 200 méterre található.
- A Duna partján, a területtől 150 méterre keletre egy torony alapfalai kerültek elő, amelynek alapozását cölöpkötegekkel biztosították. A kétperiódusú torony építésére feltehetően Hadrianus korában került sor.
- A katonavárost és a polgárvárost összekötő limesút körülbelül a mai Szentendrei út alatt haladt, ennek előkerülésére a beruházás során számítani lehet.
- A római korban a temetők jellemzően a települések közelében, a kivezető utak mellett alakultak ki. A beruházás tervezett területe pont ilyen; éppen a katonavároson kívül, az innen a polgárvárosba vezető út mentén feküdt. A korábbi feltárások során több esetben is sikerült római kori temetkezéseket feltárni a terület közvetlen közelében. A közhiteles lelőhely-nyilvántartás, a múzeumi adattári, szakirodalmi, térképészeti kutatások során, a tervezett beruházás által érintett területen és 100 méter széles övezetében 12 ismert (nyilvántartott) régészeti lelőhelyhez kapcsolódó adatot gyűjtöttek.”

(forrás: ERD 2016 Forster)

KÖZÉPKOR

A középkort illetően a terület kívül esik a középkori Óbuda városi beépítettségének határán. A legközelebbi ismert középkori maradványok a Kórház utcából ismeretesek. A Miklós utcai újkori házak bontása során csak másodlagosan felhasznált középkori köveket bontottak ki a pincék falából. Eredeti épületmaradványokat eddig nem regisztráltak. Az írott források történeti adataiból is arra lehet következtetni, hogy a szabályozás alá vont terület, mint az óbudai határ része a gazdálkodás színtere volt a középkorban. Ennél fogva itt nemigen várhatjuk jelentős középkori emlékek előkerülését.

A középkor után sokáig lakatlan terület volt, és Óbuda fejlődésében is kiesett a korai városfejlődés időszakából. A környezetben voltak a temetők, ez volt a város széle. Alapvető táji átalakulás az i. de telepített szeszyár megépítésekor indult el, melyet a XX. század lakótelepi beépülése fejezett be.

történeti áttekintés korabeli térképekkel

1700-AS ÉVEK

A XVIII. század második felében az Óbudai városi mag megjelenésén kívül kevés lakott terület volt. A Bogdáni út környékében már megfigyelhető a Harisnyagyár elődjének épülete – a *Selyemfonó*. Az Első Katonai Felmérésen ez *‘Cotton Fabric’* néven emlegetett.

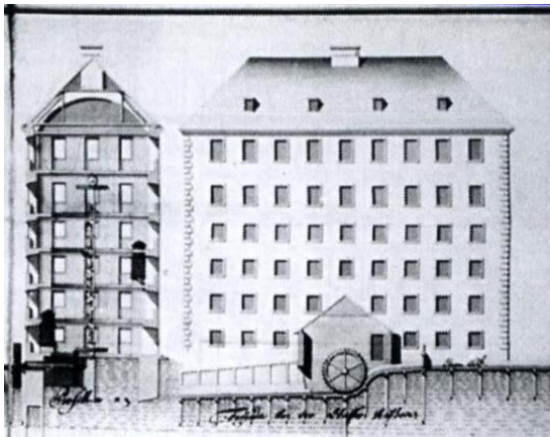
A 18. században a Habsburg-birodalom a **selyemgyártást** is igyekezett a határokon belülre szervezni, melyet elősegített a kedvező éghajlati adottság Ausztriával szemben.

A kereskedelmi utak mentén, Óbudán **1776-ban jelentek meg az első selyemszövők**, ahol **selyemfonó, vagyis filatorium épült**, elsősorban a Szlavóniában termelt selyem feldolgozására.



Magyarország - Első Katonai Felmérés (1783)

forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/>



A filatorium épülete (1781.)

forrás: <https://egykor.hu>

A területen leghamarabb a **selyemgombolyító és selyemfonó (filatórium)** (1785-1830) épületei jelennek meg. Az **építkezés 1781-ben** el is **indult**, ám a rendszeres termelés csak 1785-ben kezdődhetett el.

A selyemgyártás első fázisa a selyemgombolyítás. A selyemgombolyítóban (deglomératórium) a selyemhernyók gubóit áztatták, majd letekerték róluk a vékony, de akár száz méter hosszúságot is elérő selyemszálakat, így alakul ki a még sodratlan alapanyag, a nyersselyem. Második lépésként a selyemfonóban, selyemcérnázóban (filatórium) ezt dolgozták fel: a finom selyemszál összesodrásával, vastagabbá fonásával alakult ki a szőhető selyemcérna.

Az ötemeletes, 22 méter magas, egytraktusos tömbje a maga korában a legmagasabb épület volt a városban. Minden emelete egybefüggő belső teret adott. Egy környékbeli patak vizét akarták a hatalmas gépezet meghajtásához használni, ám a víz ereje nem bizonyult teljesen elegendőnek a zökkenőmentes működéshez.

A **filatorium vállalkozás** végül – az azt megelőző anyagi és bérezési nehézségek után - **1789-ben csődbe jutott**, a környéket később németül "*Filatori Felden*" néven emlegették, ami a mai "Filatorigát" elnevezés alapja. Egy darabig a hadsereg próbálta hasznosítani, ám a hatalmas gyárat nem lehetett másképp használni. Így a **19. század közepére elbontották**, téglái beépülhettek a régi Óbuda kis házaiba.

1800-AS ÉVEK

A **XIX. század elején** a terület még üres, a mai Filatorigát HÉV állomás területe mentén húzódó út tengelyében még az Aranyhegyi-patak természetes (szabályozás előtti) nyomvonala, és annak dunai torkolata figyelhető meg.

A terület környezetében új beépítés csak a mai Szentendrei út mentén figyelhető meg a Duna felőli, páratlan oldalon, napjaink plébániai hivatalai területén. Óbuda dominánsan beépített területeinek kiterjedése ekkor még a mai Raktár utca magasságáig ért, attól északra vizenyős, természeti illetve művelés alatt álló területek húzódtak.



Pest-Buda és környékének katonai célú várostérképe (1810- 1820)

forrás: <https://maps.arcnum.com/hu/map/budapest1810/>

Az **1870-es évet** követően – időben Pest, Buda és Óbuda egyesítése környékén – már a mai Miklós tér északi oldala is beépítésre került, beleértve a mai Waterfront City területét is.

A térség **jellemző útvonala a mai Bécsi út** hajdani nyomvonala volt.

Az akkortájt ott létesült Szeszgyár, az óbudai kis szeszégetők utódjának otthonaként működött.

Óbuda beépítésbeli kiterjedése a mai Bogdáni út tengelyében húzódó töltésig kúszott.

A terület ekkoriban mocsaras, homokos jellegű, beépítetlen terület volt, miután a filatoriumot korábban elbontották.



Magyar Királyság - Második katonai felmérés (1861)

forrás: <https://maps.arcnum.com/hu/map/secondsurvey-hungary/>

A XIX. század második felében a folyamszabályozás és az ipar előretörésének eredményeként az addig rendezetlen, természetközeli hatású területből rendezett utcastruktúra és parcellázott telkek jöttek létre.

Habár Óbuda beépített területeinek terjeszkedése részben nyomon követhető (pl. a mai Óbudai Rendelőintézet területének és környezetének beépülése), a jelenlegi Waterfront City területe ekkor még mindig beépítetlen maradt.

A térségben csak a **Szentendrei út korabeli kialakítása** jelenik meg, mint meghatározó, épített infrastrukturális elem, valamint megfigyelhető a mai **Bogdáni út nyomvonala**, mint töltéssel rendelkező földút, ettől délre a szeszgyárhoz tartozó munkás **szükséglakások** épültek.



Budapest topográfiai térképsorozata (1882)

forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1882>

A Harmadik Katonai Felmérésen (1882) látható, hogy a terület ismét üresen áll, a filatorium épülete elbontásra került, miután a gyártás leállt.

A térségben lévő árkok és az árvízvédelmi védekezés miatt a térség területe jelentősen felszabdaldódott, homokos jelleget öltött.

A területet több patak, köztük az Aranyhegyi-, a Bründl-, a Rádl- és a Filatori-árok szelte át, amelyek **gyakori áradásokat** okoztak. Az árvízvédelem érdekében 1881–1882 telén gátat építettek a Bogdáni út és a Hévízi út mentén, amelyet 1884-re meghosszabbítottak a Duna jobb partján déli irányban a Császárfürdőig.



Habsburg Birodalom - Harmadik Katonai Felmérés (1882)

forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/thirdsurvey25000/>

1900-AS ÉVEK

A XX. század elején már nem csak a Duna-parton, a Bogdáni úton is megfigyelhető – az Újlaki Téglagyárat, illetve a Honvédség élelmezési raktárát (ma Jazz Loft) is felfűző – **iparvágány**, mely később Óbuda közösségi közlekedését is szolgálta (5. sz. villamos viszonylat).

Az **iparvágányokat** a **Filatori „indóház”** (=pályaudvar) kötötte össze az akkoriban 'Szent Endrei'/Szentendrei helyi érdekű vasút nyomvonalán a belső területekkel a rakpart felől, mely itt tért át a Duna menti oldalra a Bogdáni úton.

A korábbi **Ladik utca** a tömbszabályozás által került kijelölésre, de csak később nevesítik közterületként.



Budapest közigazgatási térképsorozata (1908)

forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1908/>



Budapest belterületének és a külterület egy részének várostérképe (1903)

forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1903>



Budapest és közvetlen környékének várostérképe (1909)

forrás: Kogutowicz Manó (Magyar Földrajzi Intézet Rt.)
BFL XV.16.e.251/41b

A mai Bogdáni út és a korábbi Ladik utca közötti területen 100 évvel ezelőtt – 1923-ban – kezdték el felépíteni több ütemben a Budapesti Harisnyagyár elődjét, amely megalapításakor még a **Filatorigati Textilművek** nevet viselte, mely **1923 és 1951 között működött**.

Miután megindult a terület kiszabályozása, tömbosztások kijelölése, a terület jelentősen felértékelődött. Az üres terület ugyanis a Dunapart mentén, **vasúti közelségben jelentős potenciállal rendelkezett**.

A projektterületen a Filatorigát mentén először jelenik meg a **textiltermelésen kívül eltérő funkció**, mely **fűrésztelepként** mutatkozik meg.

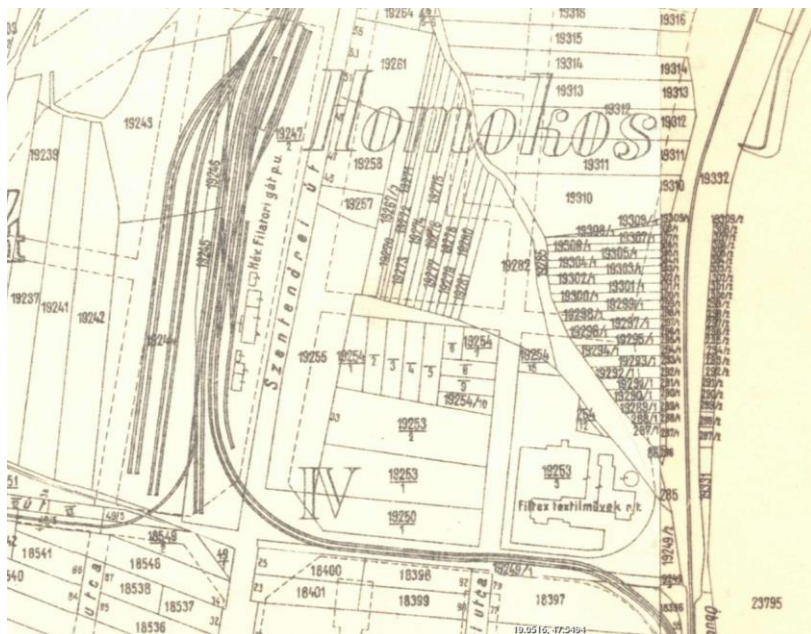
A **korábbi Ladik utca 1918 óta** jelenik meg közterületként.

A projektterület térségében egyre jelentősebb szerepkört töltött be a **HÉV Filatorigati pályaudvara**, mely akkortájt teherpályaudvarként működött. Az iparvágányok az akkori állomáshoz, illetve a Gázgyár területére biztosítottak eljutási lehetőséget. Ekkoriban a gázművek telepét szénrel is a Déli pályaudvar felől látták el. A tehermenetek gyorsítására a BHÉV 1947-ben a szeszyári elágazástól ide vezető 400 méteres vasúti pályát, valamint az ipartelep négy vágányát 1350 méter hosszban villamosította. A Margit körútról villamos mozdonyokkal továbbított szén szállító tehermenetek mozdonycseré nélkül a gyártelepig haladhattak.



Budapest kataszteri térképsorozata az 1918 és 1946 közötti időszakból

forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1918-46>

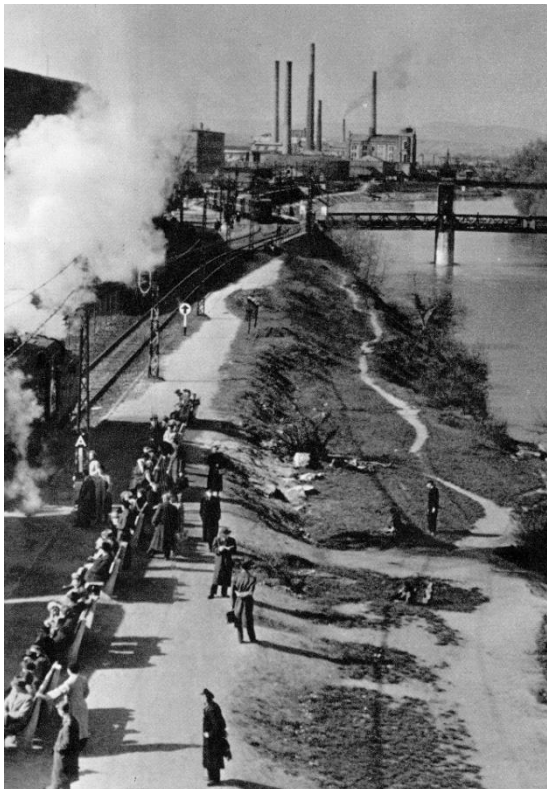


Budapest közigazgatási térképsorozata az épületek szintszámával és az újabb utcanevekkel (1937)

forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1937>



Az ideiglenes RUB felüljáró a Harisnyagyár előtt
forrás: Antal István Fortepan



Személyvonat a hajógyár mellett,
háttérben a Szeszgyárral és Harisnyagyárral
forrás: <https://villamosok.hu>

A pályaudvar átalakítására a 70-es években került sor, amikor a Szentendrei hév vonal gyorsvasúttá fejlesztésén dolgoztak. Ennek keretében a pályát új nyomvonalra helyezték a Szeszgyár és a Köles utca (Kaszásdűlő) között, amely elkerülte Filatorigát teherpályaudvart és a Bogdáni úti kissugarú íveket. Az építési munkák miatt megszűnt a Gázgyári elágazás és ezáltal a jobb parti körvasút innen a gázgyár mellett Óbudára vezető összeköttetése, valamint a harisnyagyári iparvágányok.

A Harisnyagyár előtt korábban egy kisebb felüljárót építettek a Rhein-Union-Brücke (RUB) rendszerű, ideiglenes felüljárót 1968-ig keresztelték a HÉV vágányai.

1978 decemberében elkészült az új nyomvonal, és létrehozták a mai Filatorigát megállóhelyet.



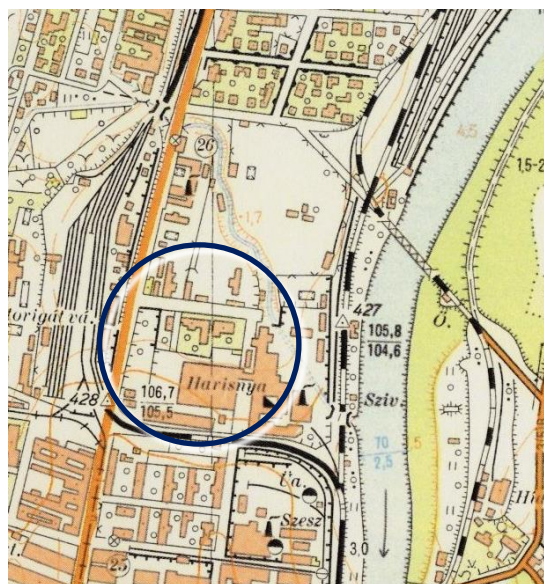
Az elágazás még a nyomvonal-áthelyezés előtt, háttérben a Harisnyagyárral
forrás: <https://villamosok.hu>

A legtöbb épületet az 1920-as évek végére felhúzták, de még az 1950-es években is emeltek itt néhány tömböt. Később az ipari létesítmény egyesült a pestszentlőrinci fonodával, és az így létrehozott FILTEX nevű vállalat nyomóüzeme lett. Ezután a Viktória Kötő- és Szövőgyár egyik telephelyévé vált, majd a telephelyek egyesítésével, **1951-től már Budapesti Harisnyagyár néven folytatta működését egészen 1994-ig.**

A finom termékeket a gyár első emeletén készítették, a durva harisnyagyártás pedig a főépület második szintjén folyt. Az előbb említett részlegen 50, az utóbbin pedig 10-20 munkagépen dolgoztak a kötőnők. Az 1950-es években a főépület padlásán tanműhely működött, de erre a tevékenységre ma már csak néhány színes, szétszórta fonaltokercs és hajdani fonaltartó berendezés emlékeztet, amelyek még ma is láthatóak az üres termekben.



1944-es légifelvétel a térségről
forrás: fentrol.hu



Az üzem területén elviselhetetlen volt a páratartalom és a hőség, mivel a benedvesített harisnyákat, zoknikat gőz- és villanyfűtésű, 90–120 °C-os formázógépekre húzták fel, majd szedték le. Így a műhelyekben nyáron akár az 50 °C-ot is elérhette a hőmérséklet.

„Itt készül az új mánia, a masnis harisnya is – számolt be illő lelkesedéssel az 'Ez a divat' magazin 1987-ben.

A gyár aranykora az 1970-es években volt, amikor – három műszakban – körülbelül 800-900 embernek adott munkát a létesítmény. Az üzem ekkor **körülbelül 80 millió pár harisnyát termelt évente.**

1989-ben a Budapesti Harisnyagyár üzemait önállóították. A rendszerváltás utolsó éveiben már *'Viking Harisnyagyár'* néven haladt ütemesen a végállapot felé.

A rendszerváltás után a gyár termelése csökkent, végül **1994-ben a gyár felszámolása mellett döntöttek.**

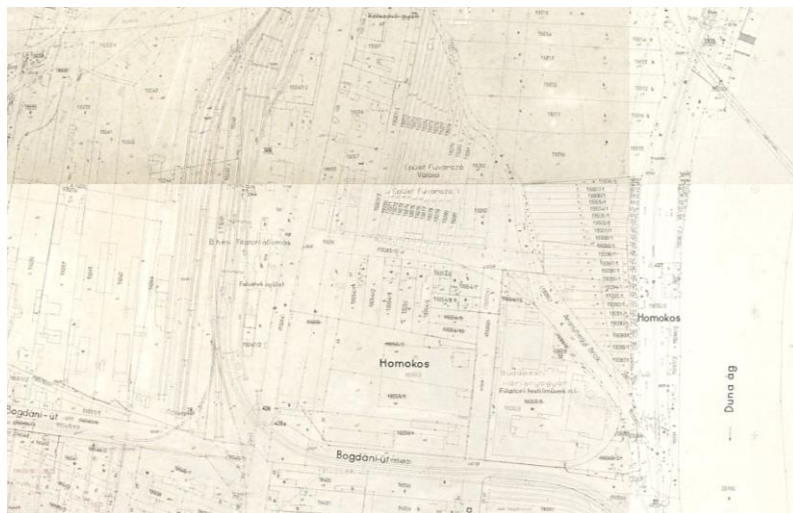
◀ A környék egy 1961 körüli térképrészleten (1961.)

forrás: <https://villamosok.hu>

A korábbi 1937-es kerületi térképen egy *mázaslőház* is felfedezhető a projektterületen a Szentendrei út felé. A területen az **1950-es kerületi térkép** szerint **épületelemgyár** és **épületfuvarozó vállalat** is működött, mely a '60-as évektől vált keresetté.

A lakótelepi építések idején az egyes földemelek próbagyártása és kísérletezése a minél olcsóbb s takarékosabb kivitelezésre is itt zajlott. Az Esti Hírlap 1960-ban így nyilatkozik: „Az 1-es számú *Épütelelemgyár* főmérnökének újítása, az úgynevezett *„feszített dobozpanel”* elnevezésű *födém*, amelyet a telep 81 lakásába építenek be (..) Óbudán.”

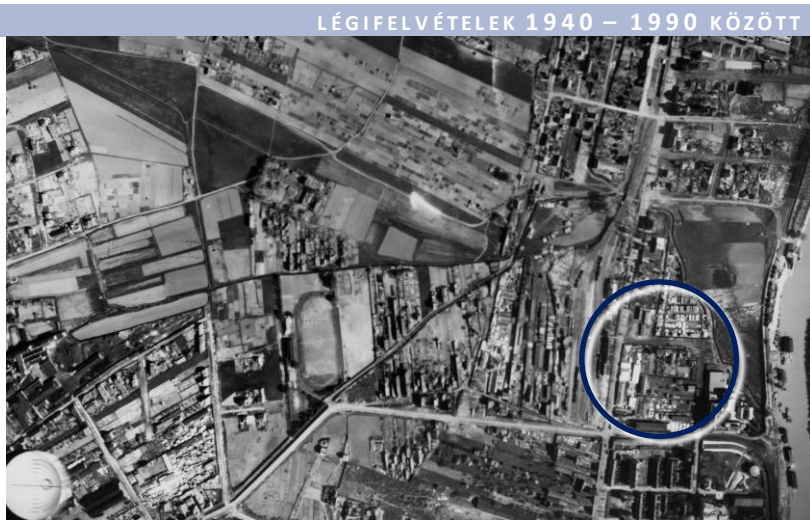
forrás: Esti Hírlap, 1960. február (5. évfolyam, 27-50. szám)
1960-02-05 / 30. szám



Budapest nagyméretarányú kerületi térképsorozata (1944-1986)
forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1950>

1944-es légifelvétel

A légifotóról jól kivehetőek a gyárterületek épületei, valamint az Aranyhegyi ároktól északra fekvő beépítetlen terület közti különbség. A mai Kaszásdűlő területén jelentős mezőgazdasági terület is megtalálható, melyek később kerülnek beépítésre. Mindemellett jelentősen elkülönül a Bogdáni út és a Szentendrei út nyomvonala, illetve a Filatorigáti pályaudvar területe. Középen a Hévízi úti sporttelep, ettől jobbra a Bogdáni út felett a Filatorigát vasútállomás látszik. A légifotó felvétel 1944. április 14-én készült.



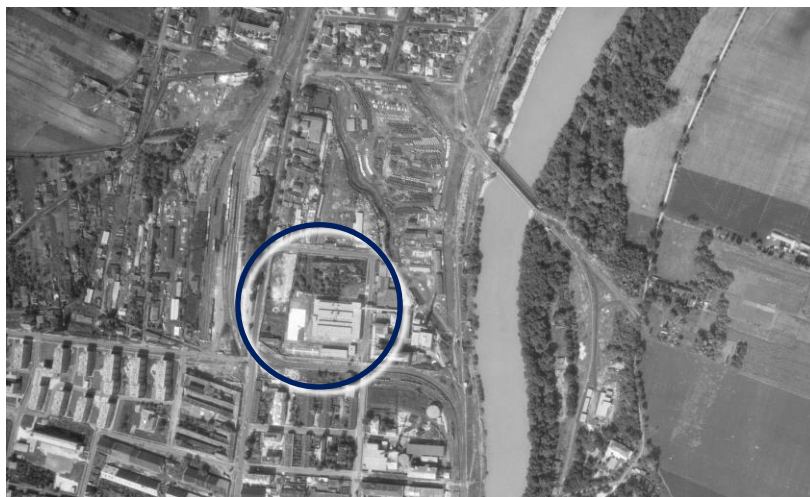
forrás: Fortepan / Magyar Királyi Honvéd Légierő

1963-as légifelvétel

A **Harisnyagyár épületét** 1955-56-ban restaurálták, ekkor állították vissza az eredeti homlokzatot is.

1961-ben beleolvasztották az Óbudai Harisnyagyárat, amely az államosítás előtt még *Guttmann és Fekete Budapest Harisnyagyár* néven működött a Vihar és Raktár utcák találkozásánál. **Az 1963-as légifelvételen már látható, hogy a projektterületen nagy méretű ipari épület létesült.**

1975-ben az épület a közművelődés, többek között a táncházmozgalom egyik népszerű színterévé vált.



1996-os légifelvétel

1994-ben a gyár **felszámolása** mellett döntöttek. A megszűnés után egyes részlegei önállóvá váltak, és folytatták tevékenységüket, a géppark egy része pedig átkerült ezekhez az új kisvállalkozásokhoz.

A terület ipari jellege az évtizedek során megszűnt, és ma már inkább kereskedelmi és szolgáltató létesítmények találhatók itt.

Az egykori gyárépületek egy része megmaradt, és új funkciókat kapott.

A tömb keleti oldalán a Harisnyagyár egykori gyárépületeiben ma számos vállalkozás működik, többek között: *bútorszaküzlet, edzőterem, film- és fotóstúdió, műterem, próbaterem, ruhabolt, tánciskola* részére bérelnék itt helyiségeket.

Az utóbbi években hazánkban is népszerűvé vált a „loft” vagy „indusztriális” irodák kialakítása többnyire a peremkerületek egykori ipari létesítményeiben, kihasználva azok adottságait (például hatalmas terek és belmagasságok).



légifelvételek forrása:
<https://fentrol.hu>

2000-ES ÉVEK LÉGIFELVÉTELEI

A 2000-es évek elején megfigyelhető a térségben az egykori **Filatorigát pályaudvar elbontásának** helyszíne mely ekkoriban még alulhasznosított, üres területként maradt meg.

A Bogdáni úttól délre még a meglévő BUSZESZ területe látható ipari épületeivel, illetve a lakótelep panelházaival.

2000.06. hó légifotó

forrás: Google Earth légifelvételek



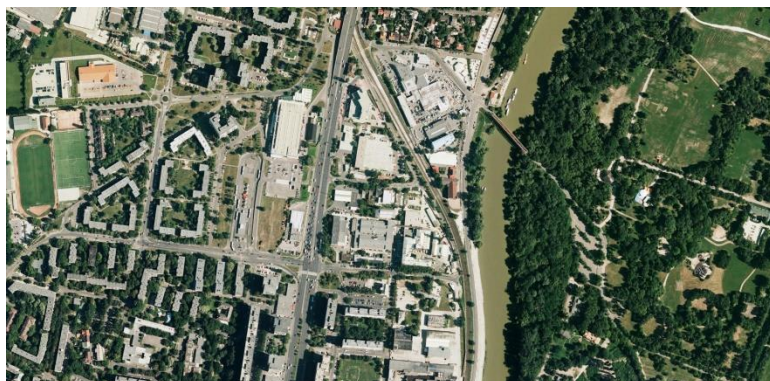
A Mozaik utcánál lévő gazdasági területen kis mértékű átalakulás látható, a HÉV nyomvonalától keletre lévő háromszög telken. Szemközt megépült a mai Mömax épülete, eredetileg bauMax építőanyag áruházként.

A szomszédos korábbi Ladik utcai területen megjelenik a mai BMV szalon beépítése.

A projektterületen néhány épület elbontásra kerül, helyette felszíni parkoló kerül kialakításra.

2009.07. hó légifotó

forrás: Google Earth légifelvételek



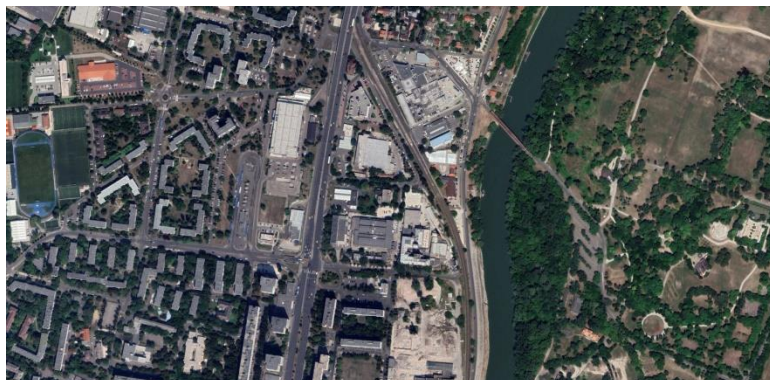
2017-re a Szentendrei út túloldalán lévő kereskedelmi-szolgáltató terület tovább bővül egy gyorsétterem kitelepülésével (KFC üzletlánc).

A **projektterületen** belül az egyik kis raktárépület szintén elbontásra került, helyette felszíni parkoló létesült.

A szomszédos **BUSZESZ** területen megindult a régi iparépületek elbontása, és a terület előkészítése a Waterfront City ingatlanfejlesztéshez.

2017.07. hó légifotó

forrás: Google Earth légifelvételek



NAPJAINKBAN

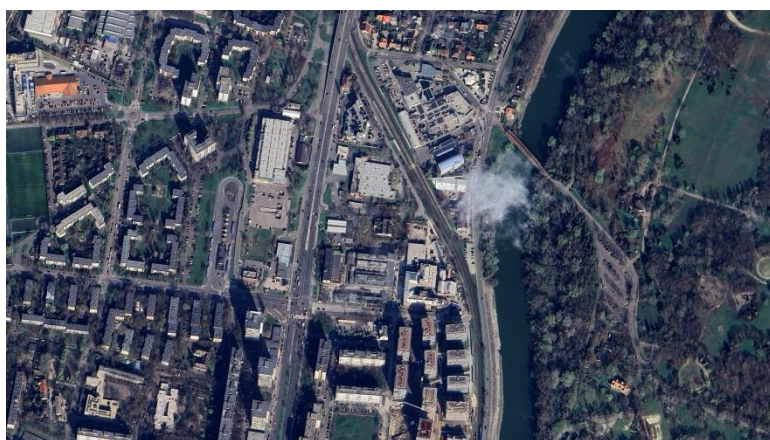
A Waterfront City fejlesztés első ütemei elkészültek, ennek épületei már láthatóak a 2024. márciusi légifelvételen. A közelben lévő Kaszap István park szintén felújításra kerül, mely jelentősen növeli a terület esztétikai értékét.

A korábbi Ladik utcai kis raktárépület újabb átalakításon esik keresztül.

A fentiekén túl a térségben – főképp a projektterületen - jelentősebb változás nem történt. A projektterület sok éve használaton kívüli terület.

2024.03. hó légifotó

forrás: Google Earth légifelvételek



ARCHÍV KÉPEK

1944

*légifotó részlet,
Alul a Bogdáni út, felette a Filatorigát vasútállomás.
Jobboldalon a Harisnyagyár épülete és mellette a
projektterület.*

forrás: Fortepan / Magyar Királyi Honvéd Légierő

képszám: 109066



1963

*Háttérben a Rókahegyi-kőfejtő, és a budai hegyek.
Előtérben az óbudai Duna-ág, a hajógyár és iparterületek,
köztük Harisnyagyár és a Szeszgyár kontúrja akkor még
számos kéménnyel.*

forrás: Fortepan / Horváth Miklós dr

képszám: 129526



1975

Szentendrei út, jobbra a Mozaik utca torkolata.

forrás: Fortepan / FŐMTERV

képszám: 253615



1979

*A HÉV Filatorigát megállóhelye, dél felé nézve.
Jobboldalon a Harisnyagyár épülete és kéménye, balra a
Duna látképe.*

forrás: Fortepan / FŐMTERV

képszám: 253851



Építőipari Örzéskor.

A korszerű építőanyagokról. 1. sz. épületelemgyár. Naponta ezerszáma sorozatban gyártják a több méretű épületelemeket. A gyár az ország legrégibbi és jelenleg is legnagyobb gyára. Az összes épületelemek kb. 40-át itt gyártják. Naponta 60-80 vagón épületelem hagyja el a gyárat az egész ország területén lévő építkezések kiszolgálására és 80 teherautó hordja Bpestre és környékére az épületelemeket. Kavicsból, cementből és acélból készült elemek ezek, óriási tömeg feldolgozandó anyagot. A Dunaparti kavicskotró óránkénti 100 köbméteres tempóban rakja ki a kavicsot, ami majdnem ugyanilyen gyorsan tűnik el a keverőgépekben. A 15 éves lakásépítkezési programban a gyárnak nagy szerepe van. Eddig 10 év alatt kb. 20 millió négyzetméter fűdémpanel gyártottak, ami 40 60 négyzetméteres lakásból kb. 20000 lakást tesz ki. Persze nemcsak lakások számára voltak ezek a fűdémgerendák, a térszek részére is gyárították szikszagos fűdémek is vannak ezek között. A 15 éves lakásépítkezési program-

19927

Hung. Monitoring, 24.2.60.-d

ban nagy feladat hárul az 1.sz. épületelemgyár kollektívájára. Ezt a jelenlegi berendezéssel nem tudják végrehajtani, ezért a gyár részére kb. 80 millió Ft beruházást irányoztak elő az 5 éves tervben, mely új gépeket és a vállalat rekonstrukció átalakítását fogja szolgálni. A szakisták igen nagy a feladatuk, hogy olcsóbbá tegyék az építkezést. Bán Dező főmérnöknek nagy jelentőségű feladata van, mely nagy beton-acél megtakarítást jelent, a olcsóbbá teszi a gyártást üzemben belül és kint az építkezésenél. Új gerendagépsort állítanak be. Az automata gép olcsóbbá teszi a termelést, de nagyobb műszaki ismereteket kíván adni a munkásoktól. -

Rövid leírás a fővárosi 1. sz.-ú épületelemgyár működéséről 1960-ban

forrás: Hungarian Monitoring, 1960 (11/02 - 20/03) 1960-02-24; 602. oldal



◀ Egy képeslap a gyárról a XX. század elejéről „ Filatorigati Textilművek r. t. „ felirattal

forrás: <https://pestbuda.hu>



◀ Filatorigati teherpályaudvar 1979

forrás: Fortepan 253852

BIBLIOGRÁFIA

történelmi visszatekintés hivatkozásai:

<https://pestbuda.hu>
<https://welovebudapest.com>
<https://adt.arcanum.com/hu>
<https://egykor.hu>
<https://epiteszforum.hu>
<https://obudaianizksz.hu/100-eves-lenne-ha-lenne/>

archív légifelvétel és fotók forrásai:

<https://fortepan.hu/hu/>
<https://www.fentrol.hu/hu/>
Google Earth Pro alkalmazás

II. A TERÜLET TÁGABB TÉRSÉGE

1. A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGE

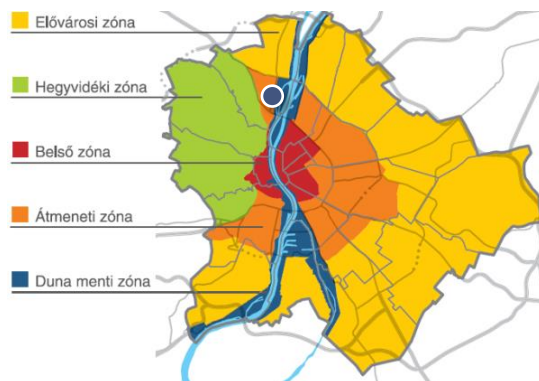
1.1. VÁROSSZERKEZETI ELHELYEZKEDÉS

településszerkezet



A vizsgált terület budapesti elhelyezkedése

forrás: Budapest 2030



A főváros szerkezetét meghatározó zónarendszer

forrás: Budapest 2030



Óbuda belső városrészének központjai

forrás: saját ábra

A vizsgált terület a Budapest III. kerület központi kerületszében található a Főtértől és a Flórián tértől északra, a Szentendrei út és Bogdáni út találkozásánál, az egykori Harisnyagyár tömbjében.

Budapest zónarendszerében a terület az **átmeneti és Duna menti zóna határán** található, tőle keletre a Duna mellékága jelent markáns határképző elemet. A tervezési terület a belső városmag és a külső lakóövezetek közötti zónában helyezkedik el, amely fontos elosztó és tehermentesítő szerepet tölt be. Fő funkciója, hogy munkalehetőségekkel, intézményekkel és szolgáltatásokkal csökkentse a belső városrész terhelését, miközben vonzó alternatívát nyújt a városlakóknak. A Hungária körgyűrű és távlatban az Körvasúti körút – 10-es út két gyűrűje között elhelyezkedő térség önálló makroszerkezeti egységet képez, amely nagyvárosias központokat és több kerületet ellátó funkciókat koncentrálnak. A Hungária körút és a Körvasúti körút által határolt terület különböző karakterű városrészeket foglal magában, amelyek eltérő szerepeket tölthetnek be.

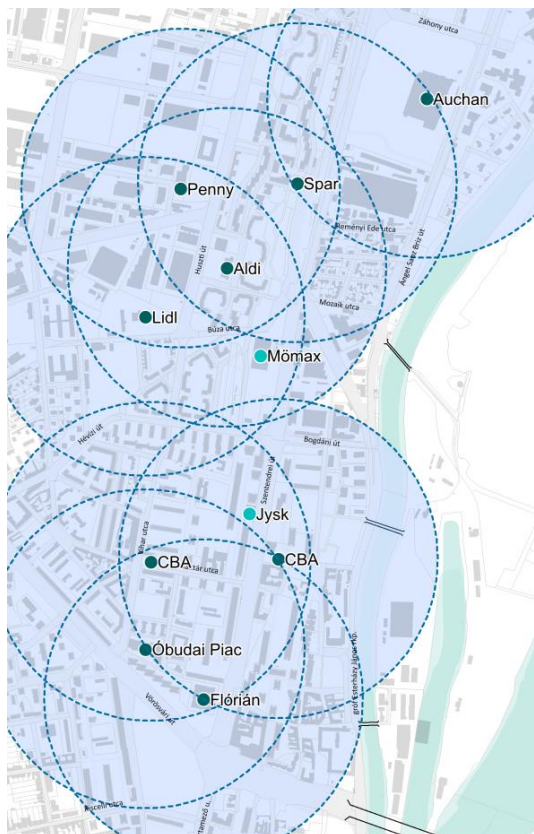
A projektterület mellett halad el Buda észak-dél irányú főközlekedési hálózatának **Szentendrei úti** szakasza – melynek folytatása a belváros felé csatlakozik a Hungária körgyűrűbe –, mely itt az Árpád-híd révén kapcsolódik a pesti oldal főközlekedési hálózatához. A terület megközelítése az Csillaghegy, Békásmegyér és az észak-budai agglomeráció irányából a Szentendrei úton, a **11-es számú főúton**, Solymár felől a **10-es számú főúton** keresztül lehetséges. A Pesti oldalról legkönnyebben a Hungária körút, majd az Árpád-híd által válik elérhetővé. A Batthyány tér felől, valamint a Csillaghegy irányából **tömegközlekedéssel a leggyorsabb kapcsolatot** a Budapest – (Békásmegyér) – Szentendre **H5 HÉV vonal biztosítja**. További tömegközlekedési kapcsolatot tesznek lehetővé az Óbudáról induló buszjáratok is.

A térség az Árpád híd – Újpesti vasúti híd és távlatban az Aquincumi híd – Körvasúti körút közötti szakaszon jellemzően **lakóterület**, mely vegyesen hagyományos beépítésű, lakótelepi, vagy újjépítésűek. Ebbe a heterogén környezetbe ékelődnek be a ma már **alulhasznosított egykori gyárterületek**.

A volt Harisnyagyár tömbjében tervezett **Waterfront Lofts** fejlesztés tágabb térsége **Belső-Óbuda** funkciógazdag, kerületközpontjától, cca. 800 méterre található. A közeli Flórián tér – Szentlélek tér – Mókus utca környékén elsősorban **alapellátó intézmények** vannak **kereskedelmi, vendéglátó, szolgáltató funkcióval** vegyesen, de hangsúlyos közlekedési csomópont is egyben.

A Szentendrei út mentén az Óbudai lakótelep lakó dominanciája a legmeghatározóbb, mely szinte egybefüggő városi szövetet alkot a kerület ezen részén, **további lakófejlesztéseket** indukálva az átalakulás előtt álló barnamezős területek esetében. A markáns jellegzetességekkel bíró szomszédos területek (egykori Hajógyár, korábbi Gázgyár területe, szomszédos Harisnyagyár, BUSZESZ területe, Óbudai lakótelep, Kaszásdűlő ipari területei) karakterükben különböző, mégis funkcionálisan együttműködő egységet alkotnak. Óbuda központjában és az ehhez csatlakozó területeken **vegyes városi funkciók** vannak jelen. **A HÉV menti, egykor összefüggő barnamezős sávot fokozatos átalakulás jellemzi.**

1.2. A TERÜLET TÁGABB KÖRNYEZETE



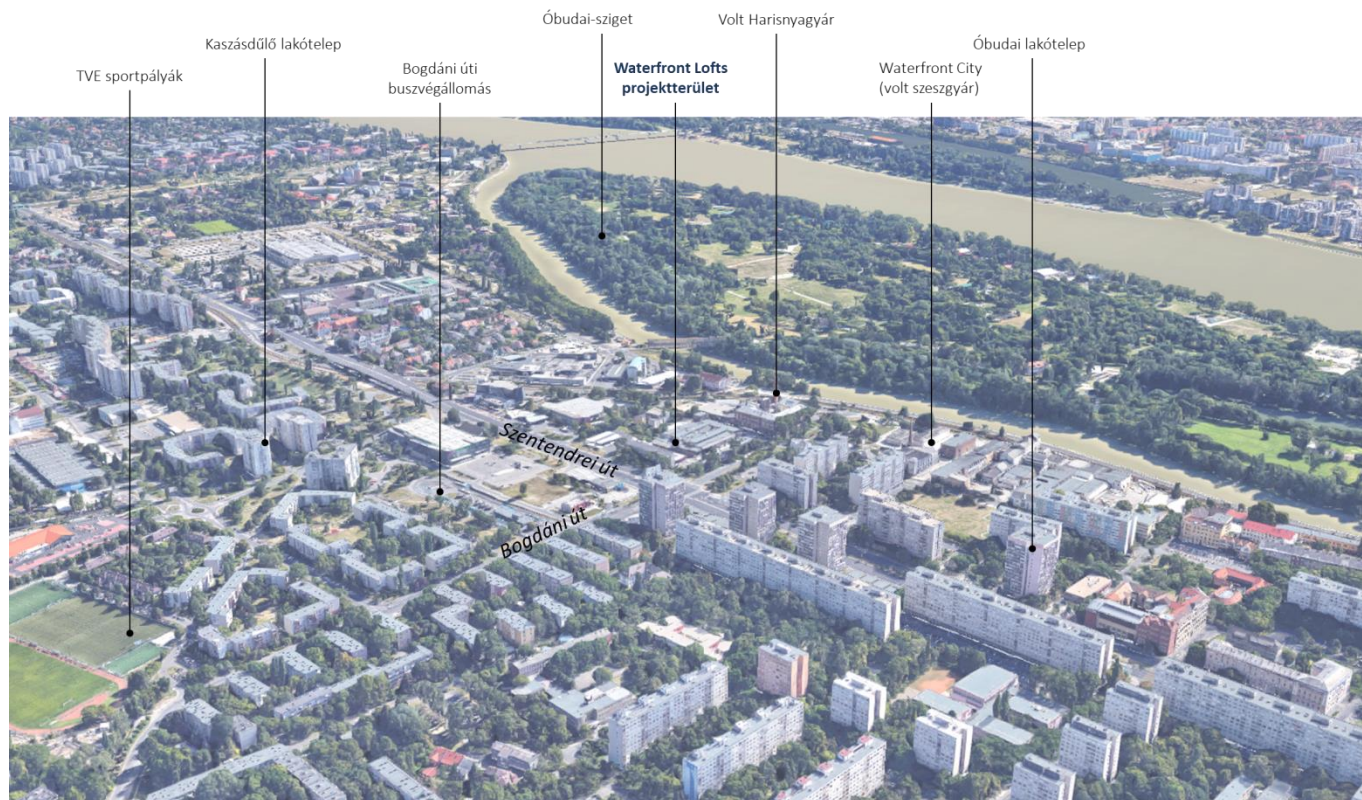
Főbb kereskedelmi létesítmények a terület környezetében
forrás: saját ábra

A vizsgált terület városszerkezeti és funkcionális szempontból vegyes képet alkot, ahol lakó-, egykori ipari, kereskedelmi és közlekedési funkciók keverednek, jelentős fejlesztési potenciált kínálva.

A városszerkezeti kapcsolatok szempontjából a Szentendrei út az egyik legfontosabb közlekedési tengely, amely összeköti Óbudát a belvárossal és az északi agglomerációval. A közösségi közlekedést a HÉV-vonal biztosítja, amely a Duna-part mentén fut, és a Filatorigát megállónál érhető el. Emellett a térség fontos csomóponti szereppel bír, hiszen több helyi buszjárat is kiszolgálja az itt élőket és dolgozókat.

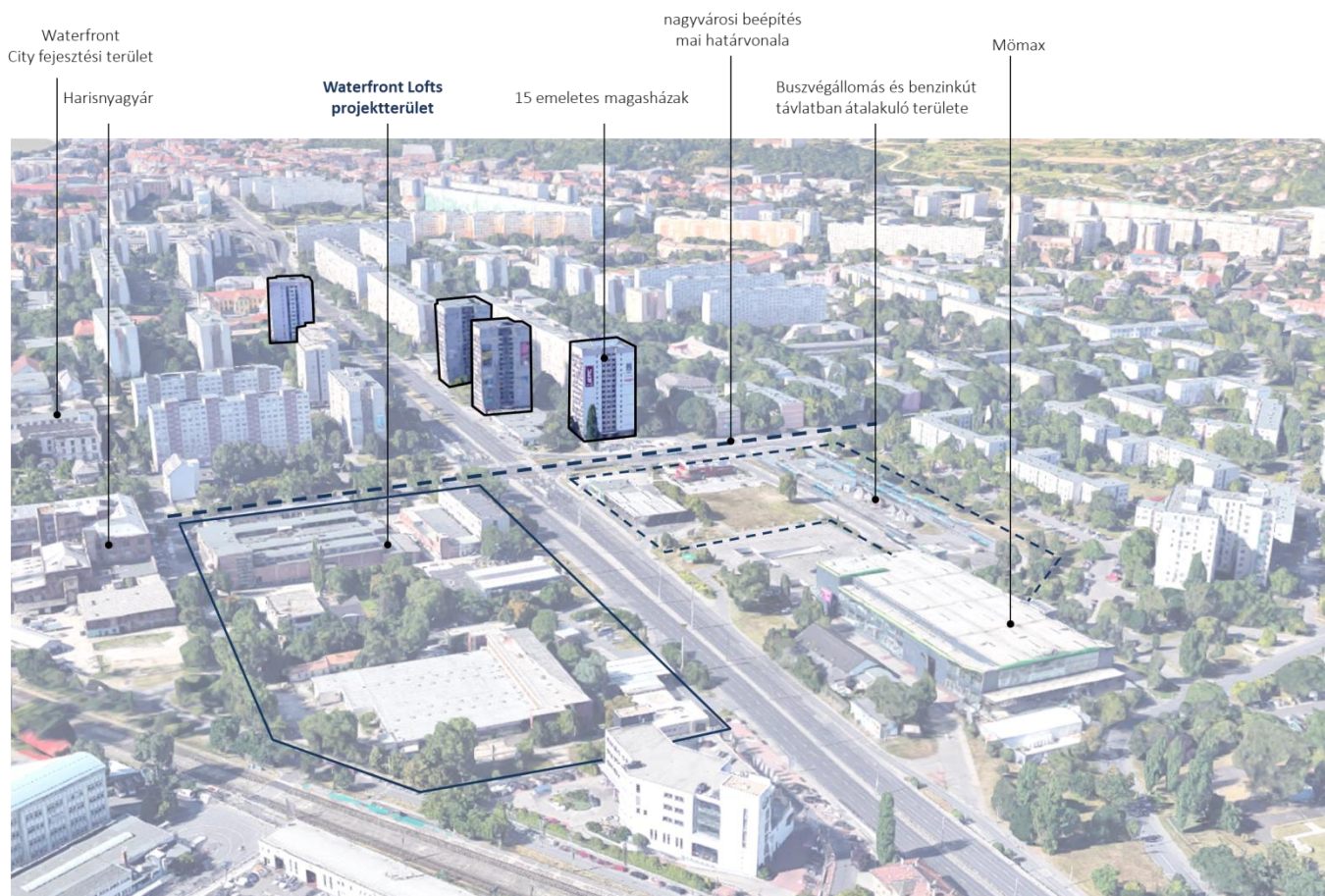
A térség meghatározó elemei az Óbudai és a Kaszásdűlői lakótelep, melyek a szocialista városfejlesztés eredményei, többszintes panelépületekkel, nagyobb zöldterületekkel, kiterjedt felszíni parkolókkal. A lakótelep viszonylag sűrű beépítésű, de a közparkok és szabadidős terek azt tagolttá, élhetővé teszik.

Az itt élő lakosság számára a Bogdáni út térsége ma is meghatározó közlekedési, kereskedelmi, szolgáltatási központként funkcionál. A közlekedési potenciálból adódó lehetőséget a '90-es években az olajcégek fedezték fel, a Szentendrei út – Bogdáni út csomópontjában három üzemanyagtöltő állomás is létesült, ezekből ma már csak kettő üzemel. A volt Filatorigát vasútállomás helyén felszabadult területen először építőanyag áruház (bauMax-x) telepedett meg, majd ezt a külvárosi hangulatot mutató funkciót idővel lakberendezési áruház (MomoX) váltotta fel. A közelben telepedett meg a JYSK, KFC, valamint több kisebb kereskedelmi, vendéglátó létesítmény is a lakótelepi szolgáltatóépületekben és a lakóházak aljában. A terület környezetében számos kereskedelmi lánc nyújt kedvező vásárlási feltételeket a mindennapokban a terület tágabb környezetében (Auchan, Spar, Aldi, Lidl, CBA, piac, stb.).



A terület szűkebb térsége

forrás: Google Maps- 2025 január – saját szerkesztés



Városkaput formáló Szentendrei út menti 48 méteres magasházak – 2025 január

forrás: Google Maps, saját szerkesztés



Bogdáni úti magasházak feltárulása a felüljáróról

forrás: Google streetview



Bogdáni úti magasház a projektterület felől

forrás: saját fotó

A Bogdáni út térsége ma is meghatározó városkapu szerepet tölt be, hiszen a 11-es út irányából érkezők itt érnek be Óbuda nagyvárosias beépítésű területére, a Szentendrei út szerepe is itt vált át igazán belső városi főúttá, levetkőzve külvárosias jellegét.

A lakótelep építéskor erre a városkapu hatásra tudatosan rá is erősítettek. A kerület más kapuhelyzetben lévő területéhez hasonlóan (Békásmegyér, Bécsi út - Vörösvári út) itt is 15 emeletes, kb. 48 méter magas épületek hívják fel a figyelmet a kiemelt lokációra.

A Bogdáni úttól északra lévő tömbök korábban valóban külvárosi szerepet töltöttek be, a Harisnyagyár és maga a projektterület is ipari funkciónak adott helyet. A szemközti területen, ahol ma a Mömax áll, a Filatorigát vasútállomás alapvetően teherpályaudvarként üzemelt. Ezeket a HÉV markánsan elválasztotta a belső városrésztől, hiszen akkor még a Bogdáni út vonalában kanyarodott ki a pályaudvarra, majd a 11-es út mentén haladt Szentendre irányába. A felüljáró megépítésével, majd a pályaudvar megszűnésével ez a szerep megváltozott, már csak egy utca választotta el az ipari területeket a belső városrésztől és az akkor még új, korszerű lakóteleptől.

A városkapu szerep a tervezett fejlesztés Waterfront Lofts által mind városképileg, mind funkcionálisan tovább fog erősödni. Távlatban a szemközti terület felértékelődésével lehet számolni, a ma is igencsak külvárosi jellegű sugárzó buszpályaudvar, benzinkút térsége várhatóan Óbuda városkapujának szintén meghatározó, funkciógazdag területévé fogja kinőni magát.

1.3. A TÉRSÉG VOLT IPARTERÜLETEINEK ÁTALAKULÁSA

a korábbi ipari, üzemi, gazdasági, illetve raktározási területek

Óbuda üzemi, gazdasági, illetve raktározási területeinek kiterjedése is jelentős volt a XX. században. A rendszerváltás és az azt követő időszak jelentős változást hozott Óbuda gazdasági szerkezetében, melynek térbeli lenyomata jól lekövethető. Az egykori ipari területek javarészt elveszítették eredeti funkciójukat, a barnamezős területek átalakulása mind térben, mind időben egyfajta folyamatosságot mutat, mely napjainkban is kitart, megmutatkozik.

Az idő előrehaladtával tapasztalható, folyamatosan fejlődő technológiai, ipari adottságok, valamint a főváros lakott területeinek terjeszkedésével e szóban forgó területek használatbeli átalakulása már a XX. században megkezdődött.

egyéb intézményi, munkahelyi funkciójú átalakulás

Egyes ipari, gyári területek átalakulása dominánsan intézményi-irodai funkciók megtelepedését segítette (pl. a korábbi Dohánygyár Flórián udvara vagy a régi Gázgyár területén létrejött Graphisoft Park), míg másutt a kereskedelmi és szolgáltató funkciók térnyerése vált lehetővé (pl. volt Goldberger-gyár, Textilfestőgyár vagy a Selyemkikészítő gyár). Ezek esetében általában folyamatos átalakulás tapasztalható.

A volt hajógyári területek hasznosítására korábban intenzív beépítésű szórakoztató negyed (Álomsziget), később ennél kevésbé intenzív kulturális, sport, rekreációs negyed (Forster központ terve) majd evezős központ létesítésére vonatkozó tervek is születtek (Kovács Katalin Nemzeti Kajak-kenu központ), ám ezek a tervek nem valósultak meg. Az Óbudai-sziget déli részén, a korábban állami tulajdonban lévő, jelenleg a Petőfi Kulturális Ügynökséghez tartozó volt hajógyári területen jelenleg kulturális-rekreációs negyed létesítése van tervben, melynek pontos részletei még nem ismertek, nem nyilvánosak.

funkcionális átalakulás állapota

- megtörtént
- folyamatos
- folyamatban van
- távlatban várható

a még várható funkcionális átalakulás jellege, használati iránya

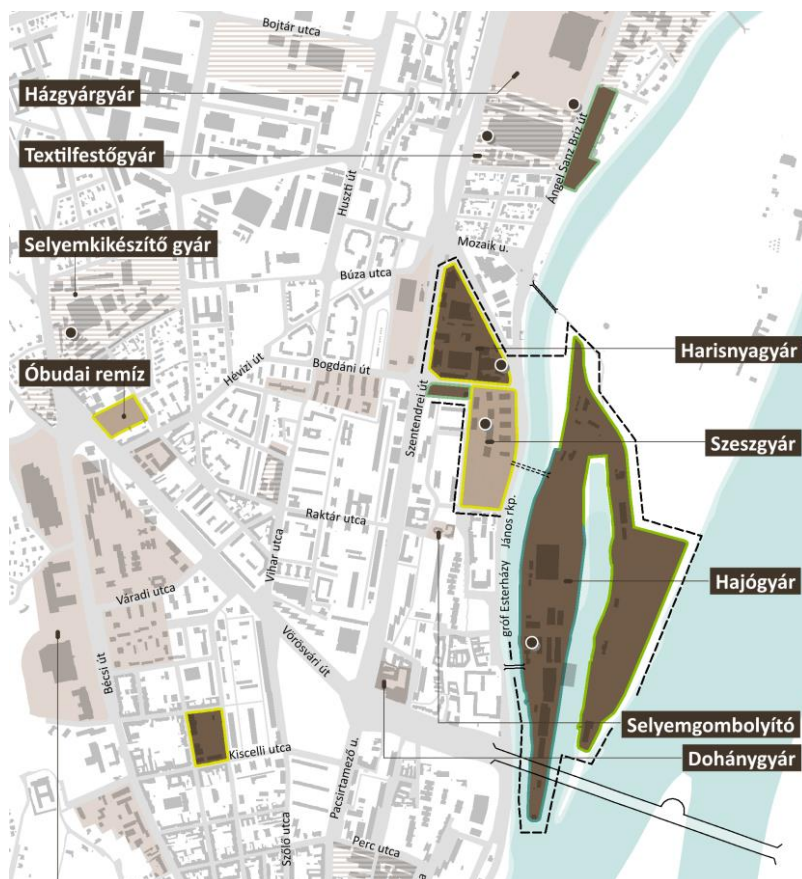
- lakó
- sport és rekreáció
- vegyes
- kulturális

alaptérképi elemek

- meglévő / tervezett beépítés
- közterületi úthálózat / egyéb terület
- Duna medre és partja
- ipartörténeti jelentőségű, megőrzött kémény
- térségileg összetartozó barnamezős területek határa
- meglévő / tervezett hidkapcsolat
- távlatban tervezett hidkapcsolat (TSZT-2021 alapján)

A feliratok a korábbi gyárakat mutatják be

► A korábbi ipari, üzemi, gazdasági, illetve raktározási területek átalakulása a tervezett hidkapcsolat térségében
forrás: saját ábra



1.4. A WATERFRONT CITY ÉS A BUDAI PROMENÁD



A Projektterület szomszédságában található egykori ipari területek átalakulóban vannak, és egyre inkább a modern városfejlesztési trendek irányába mozdulnak el. Kiemelkedő projekt a Waterfront City, amely az egykori BUSZESZ szeszgyár helyén létesülő lakódomináns, de szolgáltatásokkal tarkított városrész lesz. A fejlesztés illeszkedik Budapest városszerkezeti átalakulásának folyamatába, amely a barnamezős területek átépülését, funkcióváltását célozza.

A Waterfront City területén 10 db 45 méter magasságú és 7 db középmagas, korszerű, magas minőségű lakóépület létesül ütemezetten. Az első két ütemben négy épület került átadásra, amit a harmadik ütemben további három követett. Jelenleg a IV. és V. ütemek kivitelezése van folyamatban, a VI-VII. ütemek azokat követően realizálható.

A barnamezős városfejlesztésként megvalósuló Waterfront City városnegyed területén összességében megközelítőleg 1 500 db új lakás létesül, nagyságrendileg mintegy 150 000 m² szintterületen.

kapcsolat a környezettel

A projekt fontos hozadéka, hogy a terület korábbi, sok évtizedes zárvány jellege megszűnik. Már a beépítés tervezésének kezdetekor kiemelt szempontként jelentkezett, hogy az új városnegyed a környezetével, így különösen a szomszédos lakóteleppel ténylegesen kapcsolatot képezzen, a fejlesztés ne zárt világgént, hanem átjárható, mindenki által használható területként illeszkedjen a meglévő, helyi városszövetbe.



Beépítési terv (az elkészült I-III. és folyamatban lévő IV. ütemek jelölésével) és a tervezett hídkapcsolat
forrás: Hajnal Építész Iroda

ipartörténeti értékkörzés

Az egykori Leipziger Szeszgyár legmeghatározóbb épülete a terület közepén elhelyezkedő, a korábbi beépítésből mind magasságban, mind építészeti minőségében kiemelkedő kb. 150 éves szeszgyári központi épület - főépület. A felújítása után központképző kereskedelmi, vendéglátó és irodafunkciót kap majd. Az új lakónegyed másik központi elemét az egykori szeszgyár gyárkéménye képezi, mely III. kerület korábbi, több mint 60 db ipari kéményének egyik, hat fennmaradó társával napjainkra

Budai Promenádn és új gyalogos híd



Az egykori központi épület feltáruló látványa
a tervezett gyalogos hídról
forrás: Hajnal Építész Iroda



unikálissá váló ipartörténeti emléke, egyúttal a kerületen belüli tájékozódási pont, hasonlóan, mint a Harisnyagyár területén álló kémény.

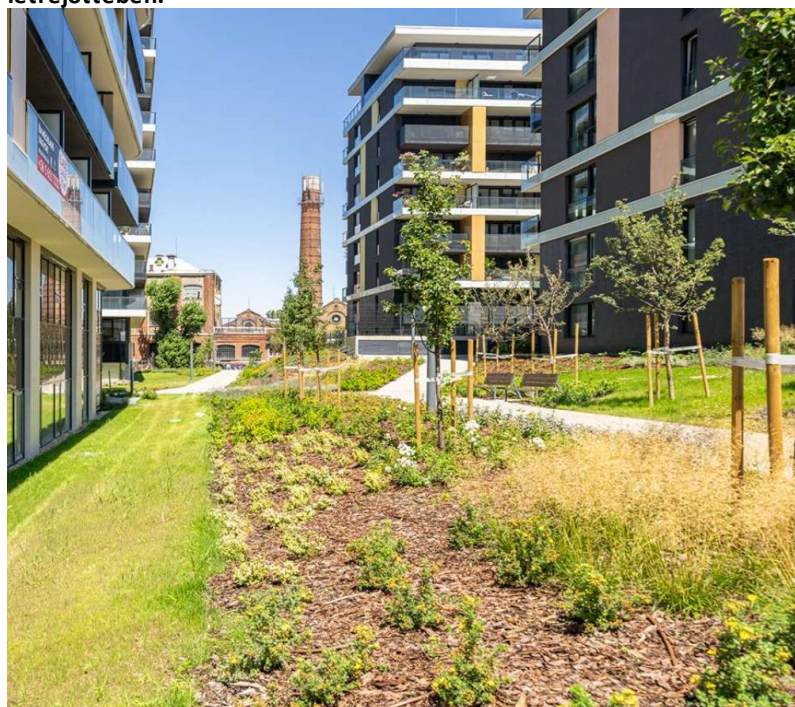
A megtartásra és felújításra kerülő – helyi fővárosi védelem alatt álló – korábbi szeszgyár főépületét a Budai Promenádn hangsúlyos közösségi funkciójú központi teresedése öleli körbe. Innen egy **új gyalogos híd fog átvezetni az Óbudai-szigetre**, szervesen bekapcsolva azt az új városnegyed és a háttér lakótelep vérkeringésébe.

A fenti ipartörténeti értékeket a belső-Óbuda felé és az északra tovább haladó Budai promenád fűzi fel. A Waterfront City a környező lakótelephez kapcsolódva az épületek között teljes mértékben átjárható lesz. A középmagas épületek és magasházak létesítése által szellős, széles, közhasználatra átadott területek jönnek létre attraktív, nagy kiterjedésű, háromszintes növényállománnyal rendelkező zöldfelületek létesülnek mind a promenád mentén, mind az épületek között. Az így kialakuló, a közhasználat céljára átadott sétány szervesen kapcsolódik Buda II. és III. kerületének ún. Budai Promenádjához, annak részét képezi.

A Budai promenád Óbuda egyik legfontosabb – részben már kialakított, részben még kialakításra váró – gyalogos prioritású folyosója, mely a déli városrészből – a Kolosytéről – indul, több kulturális emléket érintve eléri a Fő teret, és onnan halad tovább a Rómaiipart irányába, érintve a Harisnya- és Gázgyárak épületegyütteseit is.

A Promenádn átvezetése a projektterületet is érinti, a Harisnyagyár épületegyüttese és a projektterület között létesülő széles sétányon keresztül vezet majd a Filatorigát hémvállaló felé, mely így kiemelt gyalogos tengellyé fog válni a környékbeli lakosság számára.

A Budai Promenádn összesen kb. 600 méter hosszon valósul meg gyalogos sétányként a Waterfront City és a Waterfront Lofts területén a fejlesztések részeként, a beruházás finanszírozásában. A promenád kiépítése által új összeköttetés létesül a Filatorigát és a Főtér térsége között, felfűzi az itt található ipartörténeti emlékeket, így e két ingatlanfejlesztés kulcsfontosságú szerepet tölt be az új kulturális - gyalogos tengely létrejöttében.



A Budai Promenádn eddig elkészült szakasza és a hozzá kapcsolódó sétányok a Waterfront City területén

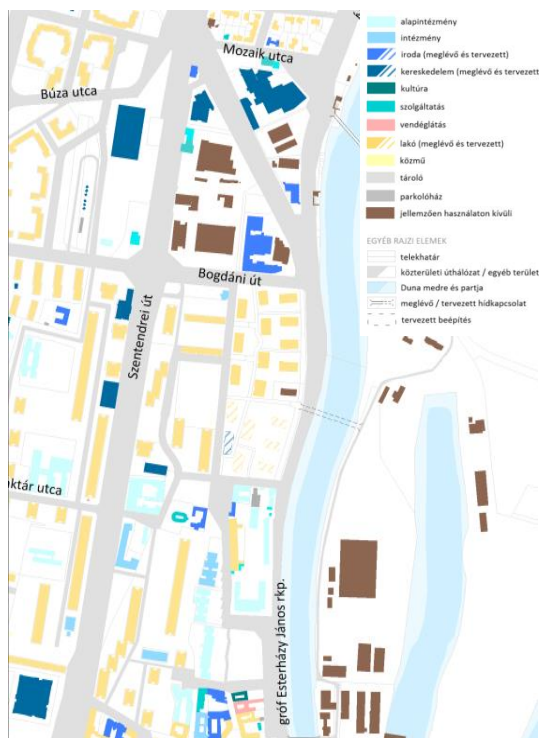
forrás: saját fotók

III. BEÉPÍTÉSI ÉS FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐK

1. A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐI

1.1. FUNKCIONÁLIS SZERKEZET

épületfunkciók



Épületfunkció vizsgálat – 2025 - januári állapot
forrás: saját ábra

A III. kerület történeti belvárosában és annak térségében vegyes funkcionális használat jellemző. A Bogdáni út térségében lévő egykori ipari területeken ma már **kereskedelmi, szolgáltató** funkciók vannak jelen, felváltva az egykori ipari funkciókat. Ebből jelentősen kilóg a projektterület használaton kívüli területe.

Nagy jelentőséggel bírnak még a közeli **lakófunkciót** biztosító paneles technológiával épített lakótelepek, melyek Óbuda itteni karakterét nagyrészt meghatározzák. A szomszédos Waterfront City területe is ütemezetten alakul át, az egykori ipari funkció helyén lakóépületek létesülnek. A projektterülethez szervesen kapcsolódó Waterfront City részben már megépült, nagyrészt **lakófunkciót** foglal magába, valamint az egykori meghagyott ipari csarnoképülete a földszinten **vendéglátás, míg az emeleteken iroda funkciókkal** egészül ki.

A Raktár utca környezetében működik az Alternatív Közgazdasági Gimnázium, CBA, a Szentendrei út túloldalán a Kerék utcai általános iskola és Gimnázium, valamint számos kiskereskedelmi egység, így ez a környék igen aktív funkcionális szempontból.

A lakófunkció mellett a Főtér közelében megjelenik a nevelési, oktatási szociális és az igazgatási funkció, illetve szolgáltatás, vendéglátás, kereskedelem (kerékpár kölcsönző, Trófea Grill Étterem, élelmiszerüzlet) és egyéb igazgatási egységek. A Főtéren található a Polgármesteri Hivatal, de számos önkormányzati egység a környező épületekben működik.

A Fő tér és a Flórián tér környezetében **iroda** funkció (volt dohánygyár épületében lévő Flórián irodaház), valamint jelentősebb **oktatási** (Óbudai Gimnázium) és **kulturális** épületek is (pl. Zichy-kastély: Kobuci Kert, Vasarely Múzeum) – így együttesen elmondható, hogy a fenti területeken **jellemzően az intézményi és alapintézményi funkciók vegyülnek**.

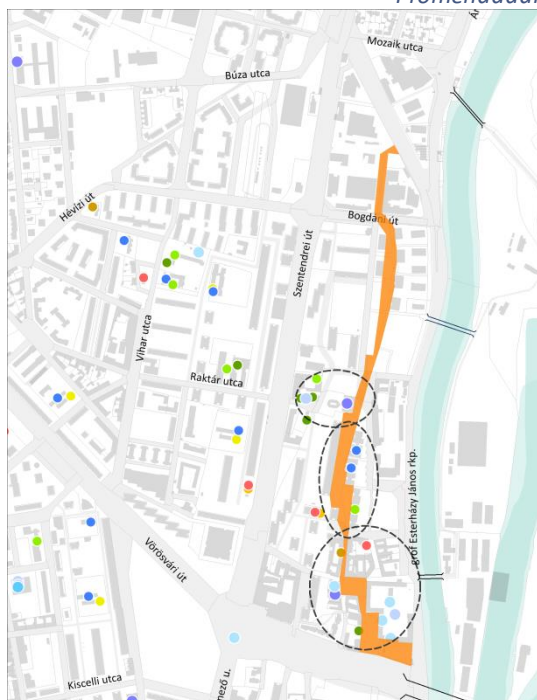
Óbuda, azon belül az Óbudai lakótelep intézmények tekintetében az egyik legjobban ellátott területe Budapestnek.

A lakóterületek mindennapi működéséhez tartozó nevelési, oktatási alapintézmények (bölcsőde, óvoda, általános iskola) a Waterfront Lofts közvetlen 500 méteres környezetében megtalálhatók.

A Szentendrei út és a Duna közti sávban az alapellátó intézmények javarészt a Főtér és a Harrer Pál utca környékén összpontosulnak. A lakótelepet hosszanti irányba feltáró Harrer Pál utca tengelyének folytatásaként alakul ki a Budai Promenádd a Waterfront City és a Waterfront Lofts területén, mely így kedvező gyalogos kapcsolatot kínál az itt lakók számára is a nevelési, oktatási intézmények gyalogos elérésére.

ld. bővebben Humán infrastruktúra fejezet

alapellátó intézmények a tervezett Budai Promenáddal



IV. A PROJEKTTERÜLET BEMUTATÁSA

1. A PROJEKTTERÜLET FUNKCIONÁLIS ÉS BEÉPÍTÉSI JELLEMZŐI

1.1. A PROJEKTTERÜLETEN MŰKÖDŐ EGYKORI FUNKCIÓK

alulhasznosított projektterület



A projektterület telekbelső része – 2025. január
forrás: saját fotó

A projektterület és közvetlen környezete az átalakulás küszöbén áll. A tágabb térségben a projektterület tömbje tekinthető a legnagyobb kiterjedéssel rendelkező használaton kívüli területnek. A tömb keleti oldalán lévő volt Harisnyagyár értékes épületegyüttesében az egykori ipari tevékenységet felváltó *kereskedelmi-szolgáltató funkciók* költöztek.

A projektterület a **Bogdáni úti egykori Harisnyagyár** tömbjének része. A tömbön belül egyelőre a Harisnyagyár épületének átmeneti hasznosítása indult meg, de a **környezetében zajló nagyobb fejlesztések** húzóerőként hatnak az egész tömb fejlesztésére – mint például a szomszédos tömbben lévő Waterfront City.

A projektterületen belül több korábban itt működő cég is megismerhető a még a fennmaradt cégtáblákból, mint például a CELER, AIRLUCK, a mai is működő OMV és a használaton kívüli egykori Agip benzinkút, a DELTA irodaház és a VIKING Harisnyagyár Rt. telephelye.

1.2. A PROJEKTTERÜLET JELENLEGI FUNKCIÓJA

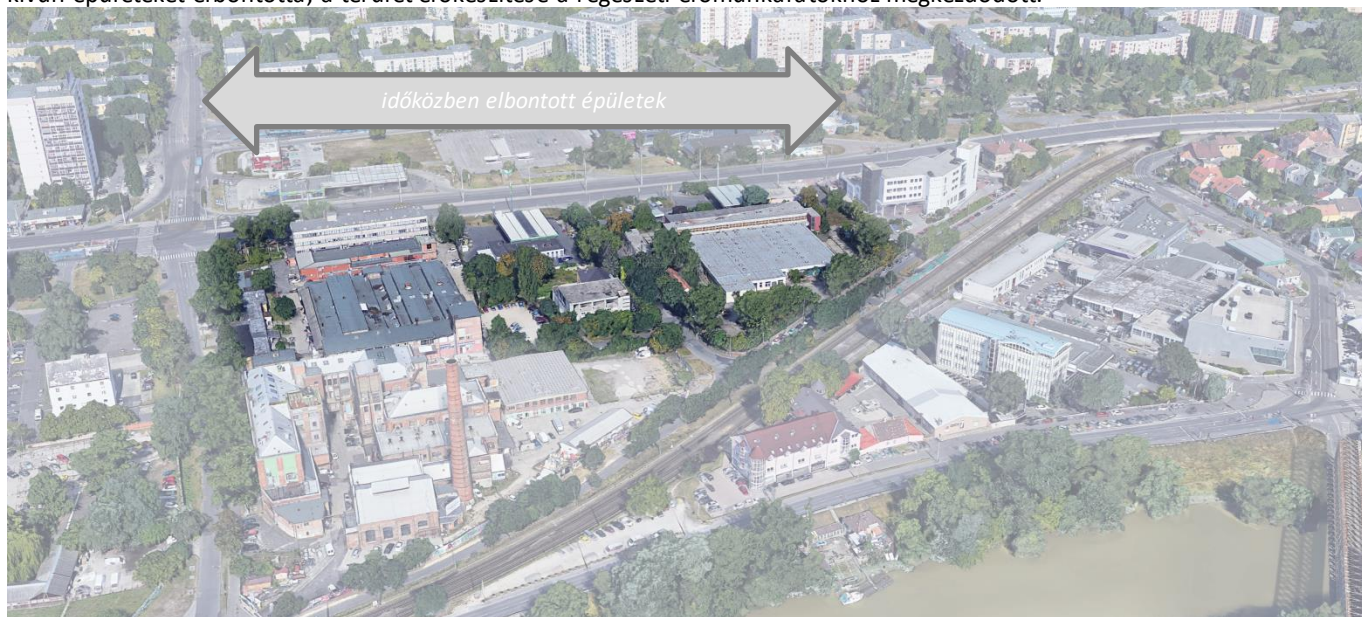


Felhagyott benzinkút – 2025. január
forrás: saját fotó

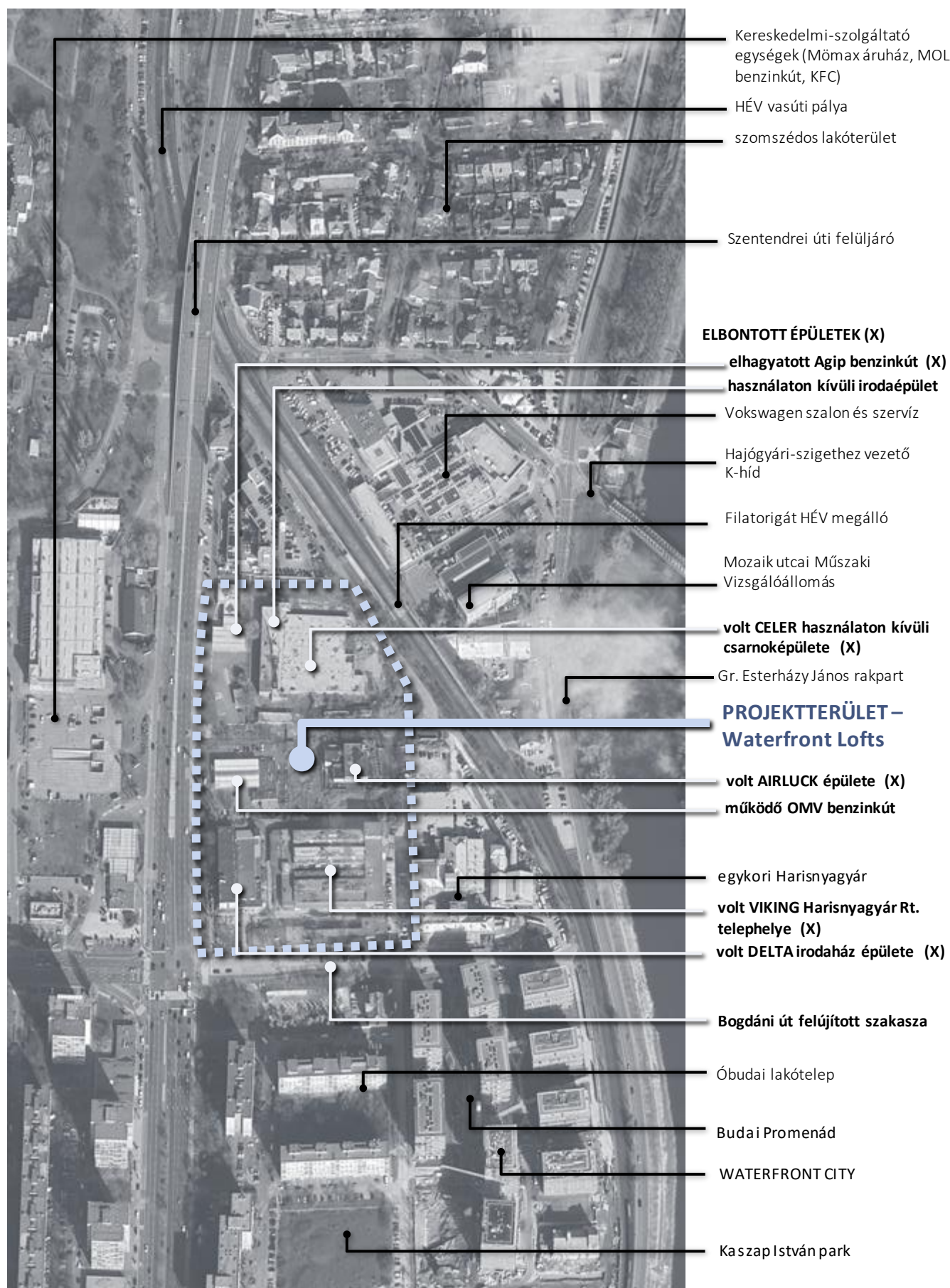
A projektterület **alulhasznosított, használaton kívüli, lepusztult** területe a megújuló környezetben igen kontrasztos képet mutat. A korábbi cégek a területről évekkel ezelőtt kivonultak, a **terület épületei régóta üresen állnak**. Az épületek bontási munkálatai ugyan korábban megkezdődtek, de az ECE beruházás megtorpanásával a bontások abbamaradtak, így romos, életveszélyes állapotok uralkodnak a területen. A Szentendrei út felé néző volt Delta irodaház és a sok éve felhagyatott volt AGIP benzinkút látványa is igen kontrasztos képet mutat a megújuló Waterfront City városnegyed mellett.

A tömböt korábban kettévágó Ladik utca jelenleg nem átjárható, részben magánterület. A kelet nyugati tengelyű egykori utca két vége zsákutcaként kapcsolódik a környező közterületekhez, elhagyatott jellege közbiztonsági problémákkal jár.

A terület fejlesztője 2025. februárjában – tulajdonba kerülése után – a még működő benzinkút kivételével az üres használaton kívüli épületeket elbontotta, a terület előkészítése a régészeti előmunkálatokhoz megkezdődött.



A projektterület bemutatása – 2025. január – az épületek azóta elbontásra kerültek
forrás: saját ábra, Google Earth felhasználásával

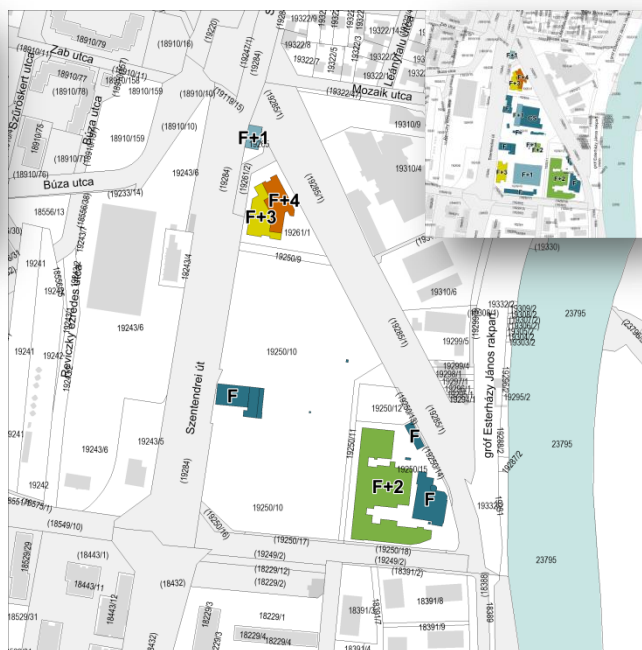


A projekterület és szűk környezete 2025 januárjában
forrás: 2024. márciusi légifelvétel alapján készített saját ábra Google Earth Pro felvétel felhasználásával

1.3. BEÉPÍTÉSI JELLEMZŐK



beépítési mérték – jelenleg és korábban (2025.01.)



szintszám – jelenleg és korábban (2025.01.)



becsült szintterületi mutató – jelenleg és korábban (2025.01.)

A projektterület tömbje alapvetően magas beépítettséggel rendelkezik. A volt Harisnyagyár épületegyüttese a telek 56%-át fedi le, épületállománya jellemzően magasföldszint+2-3 szintes, valamint földszintes épületrészekből tevődik össze, kb. 1,83 szintterületi mutatójú.

A tőle északra lévő 19250/12 hrsz-ú telek beépítetlen. A tömb északi részén a 2000-es években épült F+3-F+4 szintes BMW szalon és szerviz 42%-os beépítettséggel, közel 2 értékű szintterületi mutatóval rendelkezik, míg a tömb sarkában lévő F+1 szintes téglalapépület, 55%-os beépítettségű, 1,6 szintterületi mutatóval rendelkezik.

A projektterület közel fele beépített volt, néhány kisebb épület, épületrész már korábban elbontásra került, így beépítettsége 2025 év elején 38%-os volt. 2025 márciusában a projektterületen megkezdődött az épületek bontása. A projektterület nem beépített területe jellemzően burkolt, zöldfelületek csak kisebb maradványterületeken fedezhetők fel. Összterületük is csupán kb. 2500 m²-t tett ki a telken belül, így nagyjából 7%-os zöldfelületi mérték tapasztalható a projektterületen.



a projektterület

2. HELYSZÍNI FOTÓK A MÁR ELBONTOTT ÉPÜLETEKRŐL – 2025 JANUÁR



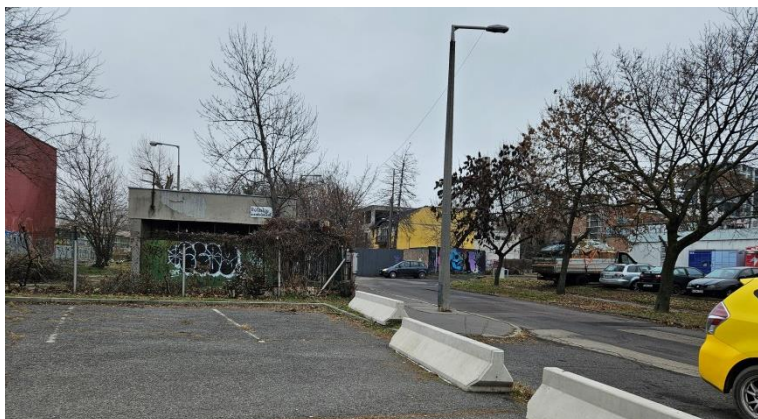
Felhagyott benzinkúti terület a Szentendrei út 59/a. szám alatt.



korábbi Ladik utca lezáratlant része- még utcabláival



Bogdáni út menti felhagyott benzinkút



korábbi Ladik utca Szentendrei út felőli szakasza



korábbi Ladik utcai nézet dél felé – előtérben a Harisnyagyár épületei, mögötte az épülő Waterfront City



Az OMV benzinkúttól délre lévő egykori Tüzép telephely; a Bramac Solar épületei



Az OMV benzinkút keleti oldalán lévő szervizútról feltáruuló látvány a szomszédos alulhasznosított területre.



Háttérben a Waterfront City



A korábbi Delta irodaház épülete, elhanyagolt környezetben



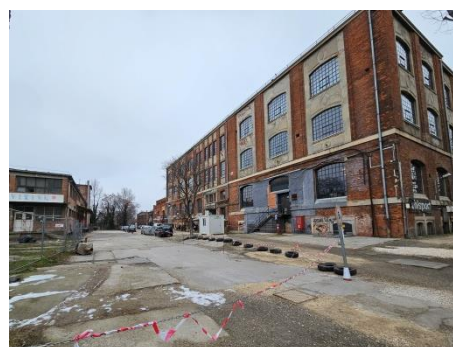
A Bogdáni út felé néző egykori kereskedelmi üzletek épülete (balra: telekbelső látványa, jobbra; 'harisnya, zokni' cégérű tábla)



A kiépített Bogdáni út



Korábbi cégér tábla 'Realmax Áruház' néven



19250/11 hrsz.-ú magánút

forrás: saját fotó

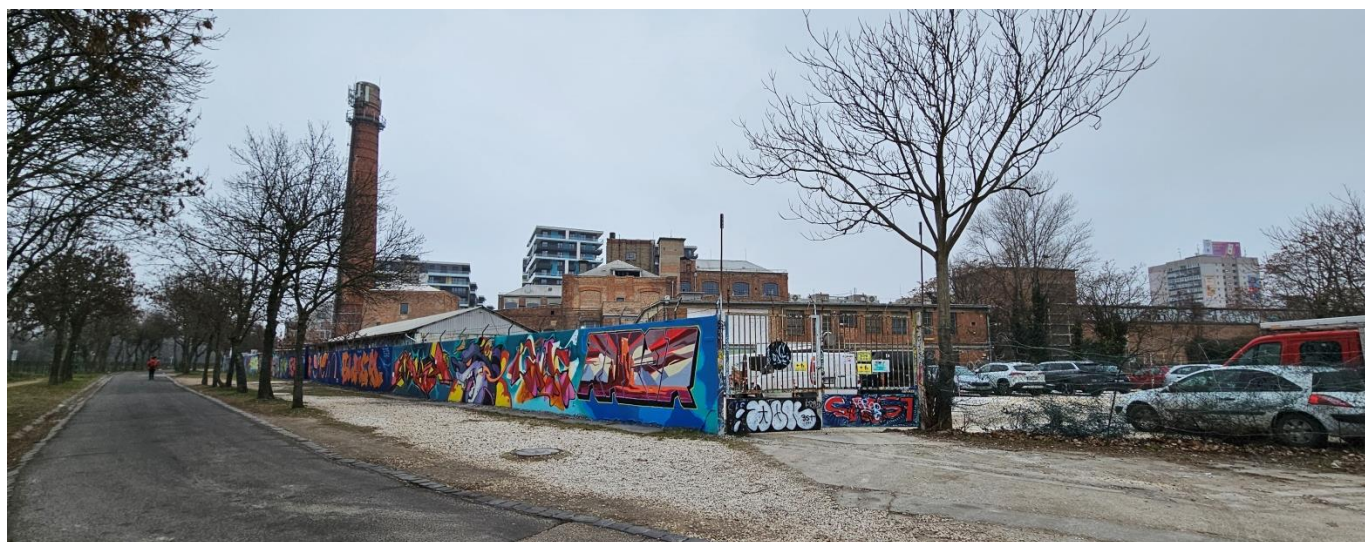
a projektterület tömbje



*Az egykor Harisnyagyár HÉV felőli oldala,
a sétány és a HÉV pálya mentén*



A Filatorigát HÉV állomás, dél felé tekintve, háttérben a Waterfront City



*A Harisnyagyár épületei, a kémény, az átmenetileg felszíni parkolóként használt belső udvara a HÉV melletti út felől és a Harisnyagyár
legális graffiti-fala*



A felüljáró tövében lévő épület (a BMW mellett)



*A HÉV Duna felőli oldala, előtérben a HÉV sínekkel
forrás: saját fotó*

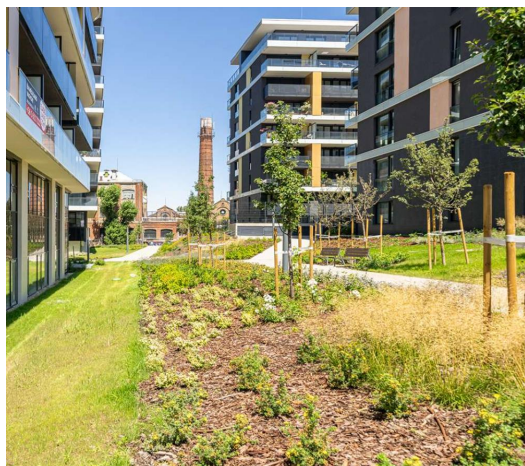
a projektterület környezete



A felújított Bogdáni úttól délre eső lakótelep



A Budai Promenádnak eddig elkészült szakasza és a hozzá kapcsolódó sétányok a Waterfront City területén



a BUSZESZ egykori területe



A Waterfront City a Bogdáni út felől



A WFC területén lévő kémény a promenád mentén



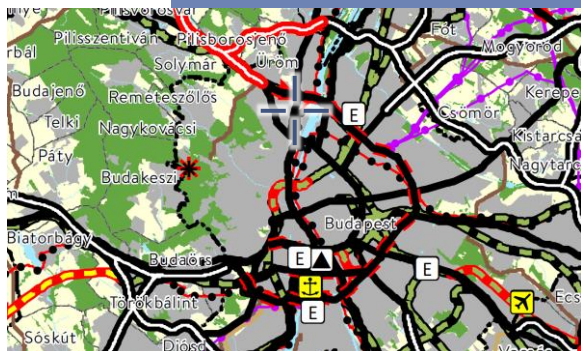
A WFC beruházás keretében felújított Kaszap István park, háttérben a Waterfront City épületeivel
forrás: saját fotó

HATÁLYOS TERÜLET-, TELEPÜLÉSRENDEZÉSI- ÉS FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

I. ORSZÁGOS SZINTŰ TERVEK

OTRT

Az országos településrendezést érintő Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkező része a szerkezeti struktúra alapját határozza meg országos szinten.



Az Országos Területrendezési Terv (OTRT) esetében a projektterület kis léptéke miatt nem került kiemelésre meghatározó, országos jelentőségű szerkezeti elemként.

A környezetben nagy területarányú a *települési térségek* területe, a területtől távol esik a budai oldalon jelentős mennyiségben jelölt *erdőgazdálkodási térség*.

◀ Szerkezeti elemek

forrás: 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet

a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról

BATrT

A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Tervét, egyúttal az országos és a térségi műszaki infrastruktúra-hálózatok térbeli rendjét és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek elhelyezkedését a 2018. évi CXXXIX. törvény 7. melléklete tartalmazza.



▲ Szerkezeti elemek

forrás: 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról

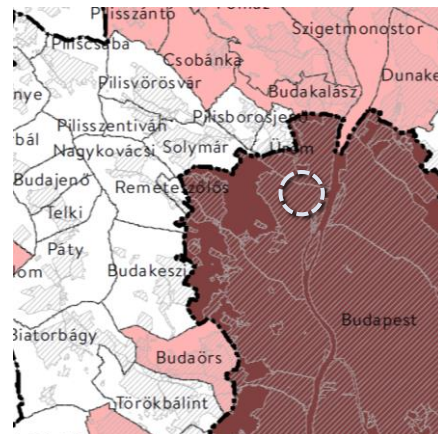
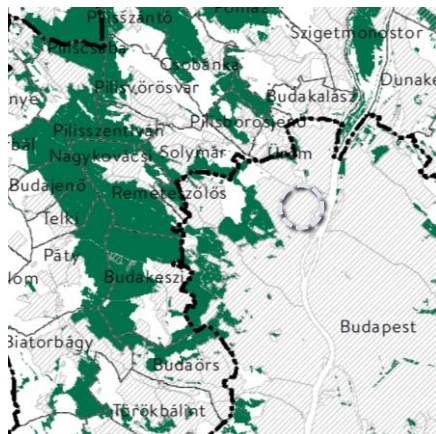
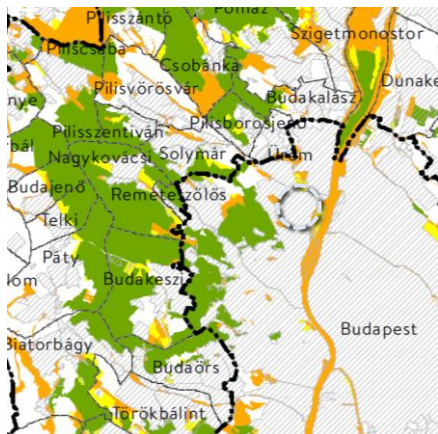
A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATrT) az OTRT-nél nagyobb részletezettségű, a **projektterület esetében települési térséget jelöl**. A távoli környezetében lévő erdőgazdálkodási térségnek a Rókahegy, Mocsárosdűlő valamint az Aranyhegyi-Ürömi erdő került kijelölésre.

Az észak-déli irányú 11-es út meglévő főútként jelölt, fontos összekötő útvonal a térség számára, melyet a BATrT tervlapja is jelöl. A környezetben jelölt, a Szentendrei úton futó HÉV-vonal jelölés közösségi közlekedés szempontjából fontos térségi szinten.

A 3/1. és 3/3. mellékletek tervlapjain látható, hogy a projektterület környezete országos ökológia hálózat részét nem képezi, erdők övezetbe nem tartozik.

A BATrT is jelöli a térségi szinten is jelentős Körvasúti körút és Aquincumi híd nyomvonalát.

A világörökségi és világörökségi várományos területek által érintett települések fővárosi lehatárolása érinti a projektterület.



3/.... sz. mellékletek

OÖH magterület és ökológiai folyosó övezete / Erdők övezete / Világörökségi és világörökségi várományos területek övezet
forrás: Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 3/1, 3/3, 3/4. melléklete

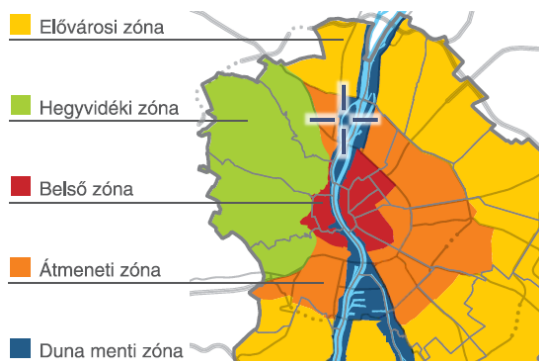
II. FŐVÁROSI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

A fővárosbankétszintű szabályozási rendszer érvényesül, ennek megfelelően a fejlesztési tervek egymásra épülése (tervhierarchia és az időtávok különbözősége) miatt több fővárosi és kerületi településfejlesztési dokumentum is érvényben van a területen, melyek bemutatása külön történik.

1. BUDAPEST HOSSZÚ TÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA – BUDAPEST 2030

BUDAPEST 2030

Hosszú távú Városfejlesztési Koncepció



A főváros szerkezetét meghatározó zónarendszer

forrás: Budapest 2030



Barnamezős területek hasznosítása

forrás: Budapest 2030



A főváros jövőképét, átfogó és hosszú távú fejlesztési céljait rögzítő Budapest 2030 – Hosszú távú Városfejlesztési Konceptiót a Fővárosi Közgyűlés a 767/2013. (IV.24.) határozatával fogadta el.

A koncepció négy átfogó célban rögzíti Budapest várhatóan (gazdasági, klímaváltozási és társadalmi) kihívásokban gazdag jövőjének fejlesztési pilléreit, az élıhetőség, a fenntarthatóság és az esélyegyenlıség elveit – mint horizontális célokat – szem elıtt tartva:

Budapest az európai városhálózat erős tagja,

- érték és tudásalapú, fenntartható gazdaság,
- harmonikus, sokszínű városi környezet,
- javuló életminőség, harmonikus együttélés.

A koncepcióban definiált öt, eltérő adottságokkal rendelkező zóna közül a projektterület az átmeneti zóna és a Duna menti zóna határán helyezkedik el. A projektterülettel délre található Óbuda központi része, mely kiváló elérhetősége és kiemelt funkciói révén a város egyik leglátogatottabb pontja. A gyorsvasúti és egyéb kötőtpályás már megvalósult és jövőben tervezett fejlesztései, illetve az átmeneti zónában végbemenő életminőséget növelő törekvések értéknövelő és környezetjavító hatással bírnak a területre.

A projekthelyszín az elsődleges, jellemzően barnamezős fejlesztési céltérsegen belül helyezkedik el, melyet meglévő/tervezett gyorsvasúti kiszolgálás érint.

Óbuda központi térségében lévő Flórián tér intermodális csomópontként jelölt, mely a főváros egyik fő vasúti és nagykapacitású villamos kiszolgálásával rendelkezhet.



Kiemelt célok térbelisége

forrás: Budapest 2030

2. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA - OTTHON BUDAPESTEN

OTTHON BUDAPESTEN – BP ITS 2027

Integrált Településfejlesztési Stratégia

ÁTFOGÓ CEL	ÉLHETŐ BUDAPESTET MINDENKINE!
STRATÉGIAI TÁRSADALMI CÉLOK	ESÉLYTEREMTŐ BUDAPEST Elérhető lakhatás, a budapestiek egészségének és életkörülményeinek javítása. ESÉLYTEREMTŐ BUDAPEST Elérhető és egészséges, értéktörző és értéktörző, klimatikus város ZÖLD BUDAPEST Elérhető és egészséges, értéktörző és értéktörző, klimatikus város NYITOTT BUDAPEST Kezdeményező városkormányzás, ahol kulcsszerepet kap az együttműködés és az innováció.
OPERATÍV CÉLOK	I.A Megfizethető és jó minőségű lakhatás feltételeinek bővítése I.B Az egészségmegőrzés feltételeinek javítása I.C Minőségi szociális szolgáltatások biztosítása I.D A szegénység és a társadalmi egyenlőtlenségek csökkentése I.E A közterek és szolgáltatások akadálymentes és biztonságos használata I.F Befogadás és együttműködő budapesti közösség építése II.A Kis távolságok városa II.B Fenntartható közlekedés fejlesztése II.C Egészséges utcák és városi terek II.D Természeti értékek megőrzése, zöldfelületek fejlesztése II.E Energiahatékonyság növelése, klímavédelem II.F Fenntartható városüzemeltetés III.A Együttműködésen alapuló városfejlesztés III.B Kommunikáció és városmarketing megújítása III.C Ögryfőközpontú városi szolgáltatásfejlesztés III.D Korszerű adatgazdálkodás és digitális átállás gyorsítása III.E Innováció és szervesfejlesztés a fővárosi szolgáltatásokban III.F Fenntartható turizmus, megújuló kulturális és rekreációs szolgáltatások
ALAPÉLVEK	SZOLGÁLTATÁS-FÓKUSZÚ ÉS EMBERLÉPTÉKŰ FEJLESZTÉSEK! EGYMÁST ERŐSÍTŐ, AZ ITT ÉLŐ SZÁMÁRA HASZNOS FEJLESZTÉSEK! RUGALMAS, A TANULÁSOK KIÉRTÉKESÉRE ALAPOZÓ FEJLESZTÉSEK!

Célrendszer

forrás: Budapest Főváros ITS 2027



A főváros 2027-ig szóló, Otthon Budapest – Integrált Településfejlesztési Stratégia c. dokumentumát Budapest Főváros Önkormányzatának Közgyűlése a 884/2021. (IV.28.) számú határozatával fogadta el.

Az Önkormányzat három stratégiai fő célon át kívánja érvényesíteni átfogó célját, melyek az esélyteremtés, az egészséges, élhető (zöld) környezet biztosítása és a nyitott, kezdeményező, együttműködő kormányzás. A terület az *Otthon Budapest – ITS 2027* városfejlesztés a gyári területek megléte miatt a **Városfejlesztés a barnamezős területeken beavatkozások** érvényesülnek leginkább.

A beavatkozások közül a sematikus jelölt **városfejlesztés a barnamezős területeken** foglalja magába a projekterület érintettségét.

A **barnamezős** akcióterület beavatkozásának **céljai** között szerepel:

- Az **értékes épületek védelme**, az identitás megőrzése és erősítése;
- város szempontjából előnyös **vegyes használat** kialakítása;
- barnamezős területek **funkcióváltása**;
- barnamezős területek **zöldfelületi-rekreációs célú hasznosítása**, a zöldfelület-hiányos területek ellátottságának javítása; illetve a
- jelentős mértékű talajszennyezéssel rendelkező területek **szennyezésének megszüntetése**.

✦ A megvalósítást szolgáló beavatkozások

forrás: Budapest Főváros ITS 2027

A tervezett állapot **megvalósítását** szolgáló, **kapcsolódó beavatkozások** az egyes akcióterületeken az alábbiak:

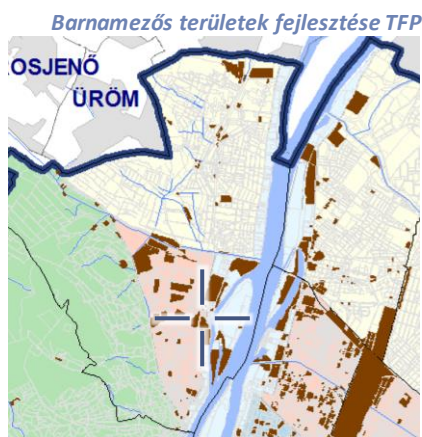
- megfizethető és jó minőségű lakhatás feltételeinek bővítése,
- kis távolságok városa,
- fenntartható közlekedés fejlesztése,
- egészséges utcák és városi terek,
- energiahatékonyság növelése, klímavédelem,
- fenntartható városüzemeltetés.

A projekterület jól láthatóan azon – a barnamezős térségeket magába foglaló sematikus ábrázolt – lehatárolást érinti.

✦ **Városfejlesztés a barnamezős területeken akcióterületek lehatárolása**

forrás: Budapest Főváros ITS 2027

3. TOVÁBBI RELEVÁNS FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK



A Fővárosi Önkormányzat 2014-2015 folyamán közös tervezési folyamatot koordinált a kerületi önkormányzatok, a kormányzati, illetve gazdasági és civil szereplők részvételével, annak érdekében, hogy az Európai Unió 2014-2020 közötti fejlesztési időszakának budapesti fejlesztései összehangolt módon valósuljanak meg. A munka 4 témakört ölelt fel, melyből egy releváns jelen terület vonatkozásában. **A Barnamezős területek fejlesztése TFP** összhangban van a Budapest 2030-al, mely az összehangolt fejlesztések, kezdeményező és koordináló barnamezős területek átalakulását tűzi ki hosszú távú célként. A TFP középtávú célként meghatározza, hogy a barnamezős területek minél nagyobb részén munkahelyek számának növelését és a gazdasági növekedést eredményező változások jöjjenek létre, mindezt a területek meglévő erőforrásainak, infrastrukturális adottságainak minél teljesebb kihasználásával.

✦ **Barnamezős területek Budapest**

forrás: Barnamezős területek fejlesztése Tematikus Fejlesztési Program

Középtávú célok:

- funkcióhiányok megszüntetése;
- fenntartható gazdasági növekedést támogató fejlesztés;
- megújulást akadályozó tényezők minimalizálása;
- átmeneti hasznosítás támogatása.

Az átmeneti zónában gyakran szlömösödésre érzékeny alulhasznosított, vagy használaton kívüli területek fekszenek. A dokumentumban az érintett teleknek és környezetének zöldfelület intenzitási vizsgálata során kapott értéke nagyon alacsony, 0-10% közé esik. Általánosságban elmondható, hogy a barnamezős területek zöldfelület-hiányosak, de jelentős fejlesztési lehetőségeket hordoznak magukban.

Barnamezős területek katasztere — Buda munkarész



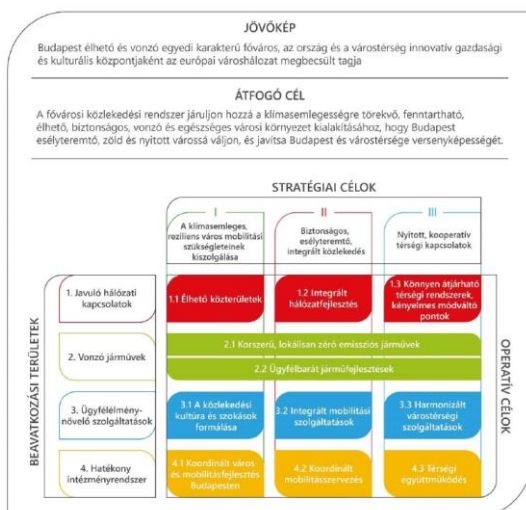
Az évről évre frissítésre kerülő „Barnamezős területek katasztere” a III. kerület esetében sok barnamezős érintettségű területet jelöl, melyek jelentős része a **Filatorigát és Kaszásdűlő**, valamint a **Duna menti tengelyen** helyezkedik el.

A projektterület telke az „ÉTV. szerinti klasszikus barnamezős területként” a kataszter elemei között található, mint **Filatorigát menti gazdasági területek**. A Barnamezős területek katasztere a térségben emellett tartalmazza a Hajógyár és a Gázgyár területeit, mint „ÉTV. szerinti klasszikus barnamezős terület”.



◀ A terület barnamezős érintettsége
forrás: Barnamezős területek katasztere a Buda c. munkarész

Budapesti Mobilitási Terv



BMT célrendszere és jövőképe
forrás: BMT-2030

A Budapesti Mobilitási Terv (BMT-2030) aktuális felülvizsgálata 2023 októberében került jóváhagyásra. A felülvizsgálat célja a klímaváltozás, szuburbanizáció, gazdasági válságok és covid-járvány okozta változó körülményekhez való alkalmazkodás a célkitűzések elérhetősége érdekében.

Három fő stratégiai célja ezeket az elveket követve:

- I. **A klímasemleges, reziliens város mobilitási szükségleteinek kiszolgálása** – a közlekedési igények és a közlekedésmód-választás befolyásolása, célirányos, klímabarát fejlesztések
- II. **Biztonságos, esélyteremtő, integrált, közlekedés** – a mindenki számára hozzáférhető közlekedési módok együttműködésének elősegítése, hatékony szervezés, stabil finanszírozás, az esélyegyenlőség erősítése
- III. **Nyitott, kooperatív térségi kapcsolatok** – a főváros térségi integrációjának megvalósítása a funkcionális várostest egészen, a várostérségi együttműködést, illetve a társadalmi-gazdasági versenyképességet erősítő közlekedési rendszer kialakítása

A dokumentumban megfogalmazott célok:

- az élhető városi környezet feltételeinek megteremtése,
- az átmeneti zónában a fejlesztések célja az úthálózat ésszerű és területileg egyenletesebb terhelése, a lakó-kiszolgáló úthálózat

indokolatlan terhelésének kiváltása, az átmeneti zóna fejlesztési lehetőségeinek megteremtése, illetve a zsúfolt belvároson és városrészközpontokon átvezető főutak tehermentesítése,

városszerkezeti jelentőségű gyalogoskapcsolatok kialakítása, a **gyalogos- és kerékpárbarát közterek** egységes hálózatba, élhető városi szövetbe való rendezése,



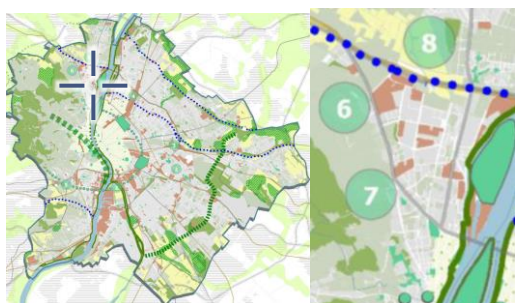
BMT Közlekedésmód-választási arányok változása
Budapesten (utazásszám alapon)

forrás: BMT-2030

- az országos turisztikai kerékpár törzshálózat budapesti kerékpár teljes körű kiépítése, a meglévő szakaszok szükségszerűen megújítása, racionalizálása és/vagy kiegészítése,
- a sugár és haránt irányú kötöttpályás közlekedési háló szakadottságának csökkentése,
- a belső zónán átmenő személygépkocsi forgalom csökkentési feltételeinek megteremtése,
- a területi egyenlenségeket megszüntető, centrális jelleget oldó, arányos és kiegyensúlyozott hálózat megteremtése a közúthálózat integrális fejlesztésével, illetve a hálózat hiányzó elemeinek kiépítése,
- a célforgalmi (közterületi) parkolókapacitás csökkentése,
- a forgalmi koncentrátság oldása, az átmenő gépkocsi forgalom folyamatos kivonása, az úthálózat forgalmi terheltségének csökkentése és új kapcsolatok, átkelések biztosítása,
- a kombinált utazási módok ösztönzése, egyéni és közösségi közlekedés összekapcsolása.

Az átmeneti zóna közlekedésfejlesztési dominanciája a városfejlesztési koncepció erre a terület egységre fókuszáló fejlesztési elképzeléseivel jól harmonizál.

Budapest Zöldinfrastruktúra Koncepciója Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterv

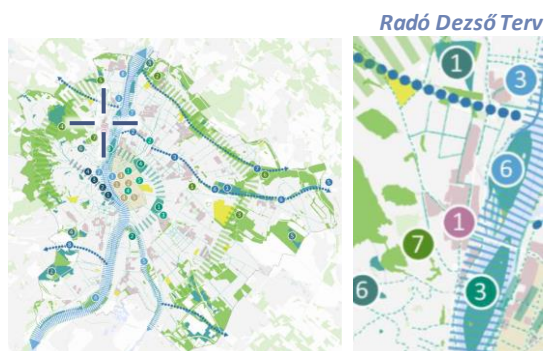


- Erdőterület
- Magas zöldfelületi arányú terület
- Kisvízfolyások revitalizációja és zöldszétány kialakítása
- Duna menti zöldszétány/korzó kialakítása
- Barnamezős területek zöldfelületi fejlesztése
- Potenciális városi park

Budapest Zöldinfrastruktúra Koncepciójáról 2017-ben döntött a Fővárosi Közgyűlés. A koncepció átfogó vizsgálatokon alapul, céljaiban szervesen kapcsolódik a Budapest 2030-ban megfogalmazottakhoz kiemeli a „barnamezős területek zöldfelületi fejlesztését”.

A koncepcióban a projektterület jellegéből adódó alacsony zöldfelületi intenzitás kisléptékű, alternatív zöldfelület fejlesztési módszerekkel növelhető. A fenti koncepción alapul a Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlésének 664/2021. (III.31.) Főv. Kgy. határozatával elfogadott Radó Dezső Terv, ami felülvizsgálatra és elfogadásra került a 601/2025. (V. 28.) Főv. Kgy. határozattal – **Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterv.**

A projektterület ugyan külön nem szerepel a koncepció tervlapján, mint „barnamezős területek zöldfelületi fejlesztése”, de a koncepció céljai érvényesíthetők a területen is.



Radó Dezső Terv

A Radó Dezső Tervben szereplő tervlap alapján a Szentendrei út mentén „fasorok, zöldsávok és zöldszétányok” akcióterület szerepel, illetve a szomszédságban megfigyelhető a szomszédos tömbökben a lakótelepek közelsége. A terv ezen felül a projektterületre külön nem terjed ki zöldfelületfejlesztési szempontokból.

III. KERÜLETI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

1. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA - ITS

ITS – Óbuda-Békásmegyer Integrált Településfejlesztési Stratégiája

A kerület Integrált Településfejlesztési Stratégiáját Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat Képviselő-testületének **813/2021. (IX.30.) számú határozatával fogadta** el. A dokumentum a Településfejlesztési Konceptió jövőképét figyelembe véve középtávon – 2027-ig bezárólag – jelöli ki az elérendő fejlesztési célokat, valamint az azok integrált megvalósítását szolgáló beavatkozások körét és a megvalósítás eszközeit, projekt, ill. projektcsomag szintig konkretizálva azokat, legfőbb célja, hogy stratégiai megalapozást nyújtson **Óbuda-Békásmegyer 2030-ig** tervezett nagyobb léptékű fejlesztési elképzeléseinek.

célrendszer



Az ITS-ben a terület az Aquincum akcióterületen belül szerepel. Az ITS kiemeli, hogy „a Harisnyagyár szlömös, vegyes hasznosítású ingatlanának rehabilitációja szükséges.”

Konkrét beavatkozásként említi a „Szentendrei út- Bogdáni út Harisnyagyár rehabilitáció vegyes funkcióval, közvilágítás fejlesztése” fejlesztést.

kapcsolódó stratégiai célkitűzések

A terület szempontjából releváns stratégiai célkitűzések közé sorolható:

„ **S22**: A barnamezők hasznosításához elengedhetetlen, hogy az egyes szereplők között fennálljon a megfelelő kommunikáció. Annak érdekében (...), hogy az érdekek egy irányba mutassanak és elkezdődhessen a barnamezős területek fejlesztése.”

- Barnamezős területek felfedése [S22]

„ **S41**: Barnamezős fejlesztések komplex csapatban, gördülékenyebb érdekegyeztetés (tulajdonosok, fejlesztők, városvezetés)”

- Kiemelt területek konzisztens, harmonikus fejlesztése [S41]

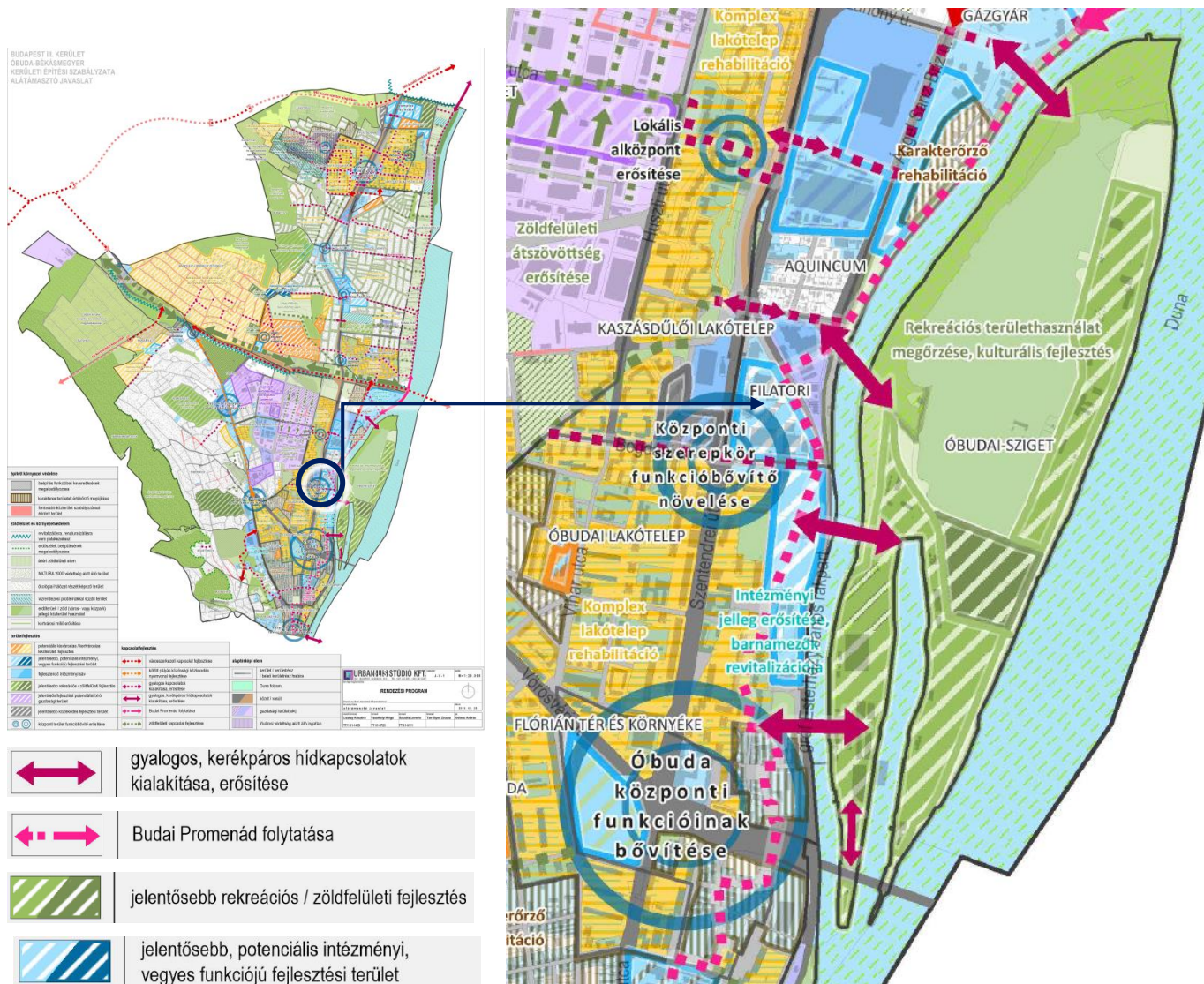
„ **S52**: Budai alsó rakpart meghosszabbítása új nyomvonalon (Angel Sanz Briz út északi irányú meghosszabbítása)”

- Intermodális közlekedési hálózatok fejlesztése [S52];
 - a kötöttpályás közösségi közlekedési eszközök megállóinak fejlesztése az intermodalitásra való tekintettel;
 - a megfelelő számú és szolgáltatási minőségű P+R és B+R parkolók létrehozása;
 - az átszállási távolságok minimalizálása, a meglévő megálló elhelyezés, tárolók helyének optimalizálása által.

2. VÁROSRENDEZÉSI PROGRAM

városrendezési program összefoglaló tervlapja

A Kerületi Építési Szabályzat megalapozásaként 2015-ben Városrendezési Program készült, mely részletesen rámutatott a kerület főbb fejlesztési irányaira.



Városrendezési program összefoglaló tervlap

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft.

A Waterfront City területén keresztül vezetve jelöli a térkép a *Budai Promenádot*, mely így közvetlen **kapcsolatba kerül** a tervezett fejlesztés területével — **a Waterfront Lofts-al** —, melynek keleti oldalán halad tovább.

A városrendezési program összefoglaló tervlapján szerepel a Waterfront City és az Óbudai-sziget közti új gyalogos híd is, mely a háttér lakóterület számára, így a Waterfront Loft számára is kiemelt kapcsolatot fog biztosítani a szigetre.

A projekterület mint jelentősebb, potenciálisan intézményi, vegyes funkciójú fejlesztési területként jelenik meg a tervlapon. A Bogdáni út és Szentendrei út metszését „központi terület funkcióbővítő erősítése” jelölés szerepel. **A térséget tehát már a 2015-ben készült Városrendezési Program is központi, vegyes funkciójú területként nevesítette a már épülő WFC I. fejlesztéssel azonosan.**

IV. FŐVÁROSI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK

1. BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE - TSZT

funkcionális szerkezet

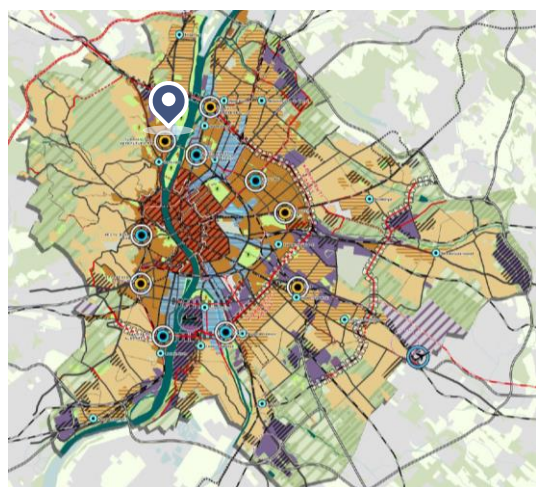
„A vegyes használatú, magas intenzitású / intenzív városias területek Budapest magas beépítési sűrűségű történeti városrészei, ahol a lakófunkció a meghatározó, de a területek nagy arányban intézményeket is magukba foglalnak, ugyanakkor a megkülönböztetett szerepkör miatt a hasonló jellemzőkkel rendelkező, országos intézményekben bővelkedő városközponti terület külön kiemelését érdemel a központrendszer meghatározó részeként.”

forrás: TSZT-2021

A TSZT funkcionális szerkezeti tervlapja szerint az érintett terület:

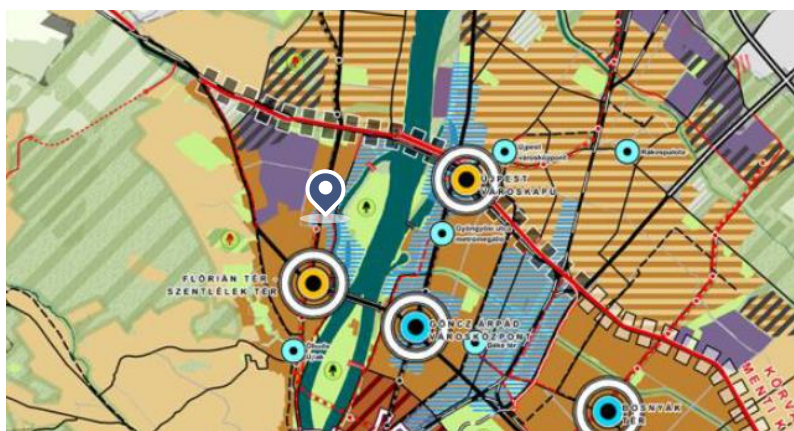
- a nyugati oldalon **vegyes használatú, intenzív városias területbe** tartozik, míg
- a keleti oldalon **szerkezetalkító fejlesztési céltérség** jelenik meg vegyes használattal – melybe javarészt a terület is tartozik.

A területhez legközelebb – annak kényelmes 15 perces rágyaloglási távolságában található a fővárosi központrendszer **Flórián tér – Szentlélek tér** megnevezésű intermodális mellékközpontja. Közlekedési megközelíthetősége a meglévő közúti (Szentendrei úti) kapcsolat és kötőpályás elérhetőség okán jelenleg is optimálisnak mondható, annak kiegészítése hosszú távon fesztáv alatt vezetett gyorsvasúti infrastruktúra formájában tervezett.



SZERKEZETALKOTÓ TERÜLETI ELEMÉK

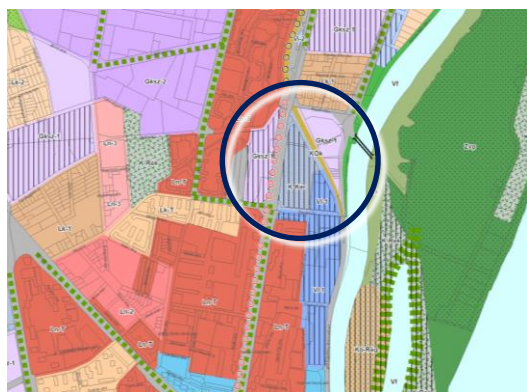
- Vegyes használatú, magas intenzitású / intenzív városias terület
- Jelentős közösségi rekreációs célú terület, jelentős zöldterület
- Kiemelten védendő karakterű, jelentős kiterjedésű terület
- Szerkezetalkító fejlesztési céltérség - vegyes használattal
- Jelentős fejlesztési potenciállal rendelkező egyéb területek
- Városi park (meglévő / tervezett)



KÖZPONTRENDSZER

- Közúti, vasúti, gyorsvasúti infrastruktúra (meglévő / tervezett)
- Gyorsvasúti megálló (meglévő / tervezett)
- Városközpont - főközpont határa
- Mellékközpont
- Intermodális mellékközpont
- Kiemelt jelentőségű helyi központ

Budapest Főváros Településszerkezeti Terve Funkcionális szerkezet tervlap
forrás: TSZT-2021

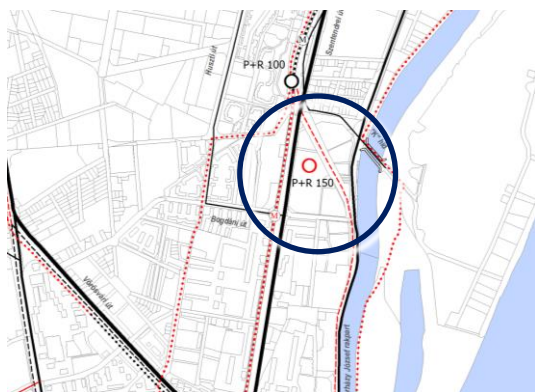


1. szerkezeti tervlap – Területfelhasználás
forrás: TSZT-2022. július

Az 50/2015.(I.28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott, a 364/2021.(II.24.) Főv. Kgy. határozattal **módosított Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (TSZT)** rögzíti a területfelhasználási kategóriákat, a közlekedési infrastruktúra elemeket (meglévő/tervezett), az épített környezet védelmét biztosító elemeket, a zöldfelület-, táj- és természetvédelmi elemeket, a veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területeket és az egyéb védelmi, korlátozási területeket.

A **szabályozás módosítással érintett terület**, azon belül a **projektterület is K-Ker különleges beépítésre szánt, bevásárlóközpont területe területfelhasználásba tartozik**. A területfelhasználási egység határait a Szentendrei út – Bogdáni út – 19250/11 hrsz. magánút – Mozaik utca határozza meg. Közeliében számos területhasználati kategória megjelenik. Északon a területfelhasználási egységet KÖK területfelhasználású vasúti terület határolja, valamint a tömb nagy részén **jelentős változással érintett terület** található, **maga a projektterület is**. Délről és keletről intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület (Vi-1). **A lakótelep nagyvárosias lakóterületbe sorolt**. A Szentendrei út nyugati oldalán Gksz-1, jellemzően

kereskedelmi, szolgáltató területbe sorolt gazdasági terület, szintén jelentős változással érintett jelzéssel.

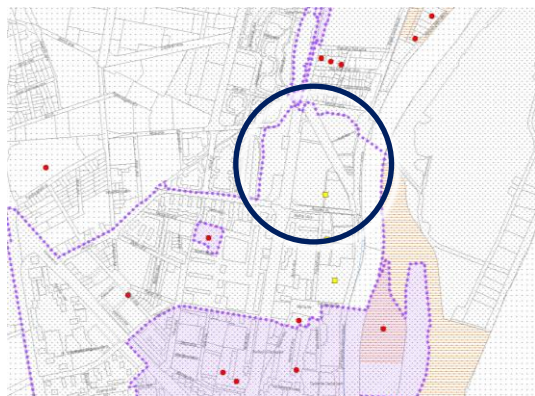
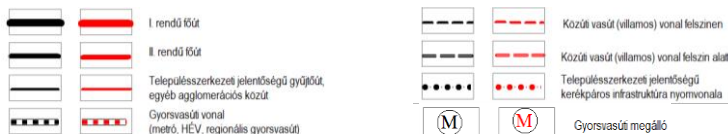


A közlekedési infrastruktúra tervlap (TSZT 2. szerkezeti tervlap) **leghangsúlyosabb eleme a Szentendrei út és a Vörösvári út, mint elsőrendű főútvonalak.** A szabályozás módosítással érintett terület szomszédságában a Mozaik utca és az Ángel Sanz Briz útfolytatásában **másodrendű főútvonal** jelölt. **Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonal** jelölt a Búza utca és a Huszti út mentén, valamint **felszíni közúti vasút (villamos) vonal** jelölése látható a Ladik HÉV vonal helyén.

A meglévő HÉV nyomvonalán a villamos jelölésének oka, hogy távlatban a HÉV nyomvonalát kiváltja majd az észak-déli gyorsvasút (5-ös metró), mely a területtől nyugatra, a Szentendrei út nyomvonalában tervezett. **A távlati 5-ös metró megállója a Bogdáni út – Szentendrei út kereszteződésében, a projektterület sarkánál tervezett.**

A projektterületen a tervlap P+R parkolót jelöl 150 férőhely biztosítására, mely szorosan kapcsolódott a korábban ide tervezett bevásárlóközpont létesítéséhez, és a K-Ker kijelöléshez.

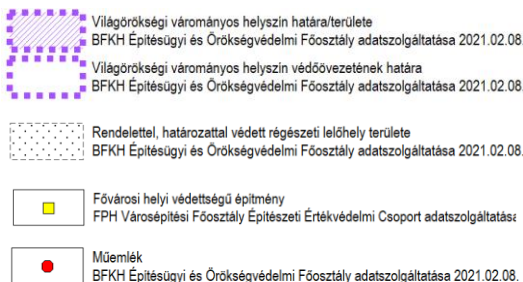
2. szerkezeti tervlap – Közlekedési infrastruktúra
forrás: TSZT-2022. július



3a. szerkezeti tervlap –
Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelem
forrás: TSZT-2021

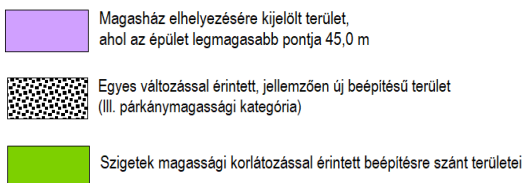
A szabályozás módosítással érintett terület esetében a TSZT 3a. tervlapja értékvédelemmel, örökségvédelemmel kapcsolatos **korlátozást mutat**, mint **világörökségi várományos helyszín védőövezetének határa/területe.** A telekre (valamint a térségre) vonatkozó jelölés a **nyilvántartott régészeti lelőhely területe** feltüntetése.

Az Óbudai-sziget **műemléki környezet területe.** Emellett a térségben számos **műemlék** előfordul.

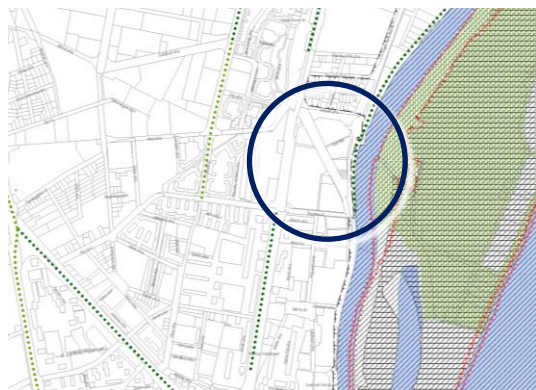


A TSZT az épített környezet védelmével kapcsolatos **magassági** korlátozások területi lehatárolása alapján (TSZT 3.b szerkezeti tervlap) az érintett területen **magasház elhelyezését** teszi lehetővé a Szentendrei út menti területeken, ahol az elhelyezhető épület legmagasabb pontja **legfeljebb 45 méter lehet.**

A fenti területen ezen felül a 3.b melléklet szerint **egyres változással érintett, jellemzően új beépítésű területbe** sorolt, mely a **III. párkánymagassági kategóriának** felel meg. **A projektterület ilyen érintettséggel nem rendelkezik,** csak a Bogdáni út déli oldalán lévő tömbök.



3b. szerkezeti tervlap – Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása
forrás: TSZT-2021



4. szerkezeti tervlap – Zöldfelület, táj- és természetvédelem
forrás: TSZT-2021

A TSZT zöldfelület, táj- és természetvédelemmel kapcsolatos tervlapján (TSZT 4. szerkezeti tervlap) a vizsgált terület érintettségével nem jelölt.

A környező közterületek esetében Duna partján feltüntetett *településképvédelmi jelentőségű meglévő fasor* jelölése jelentős szerkezeti elem. Hasonló módon jelennek meg egyes főutak mentén *fasorok* – a Szentendrei út egyes szakaszai, a Vörösvári út, illetve Bécsi út esetében, **de az érintett szakaszon ilyen jelölés nincs.**

A közelben lévő Duna folyam medre és környezete *tájképvédelmi övezet területe*. A Duna medre az *ökológiai hálózat folyosójának területét* képezi.



Településképvédelmi jelentőségű meglévő fasor /
Településképvédelmi jelentőségű tervezett fasor



Tájképvédelmi terület övezete
(Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása alapján pontosítva)



Ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete
(Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása)



5. szerkezeti tervlap – Környezetvédelem, veszélyeztetett
és veszélyeztető tényezőjű területek
forrás: TSZT-2021

A TSZT környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területekkel kapcsolatos korlátozásainak területi lehatárolása alapján (TSZT 5. szerkezeti tervlap) a vizsgált területet nem érintett.

A projektterületen vízminőség-védelmi terület jelölt.

A potenciális talajszennyezettséggel jelölt terület jelölés **a projektterületet nem érinti.**

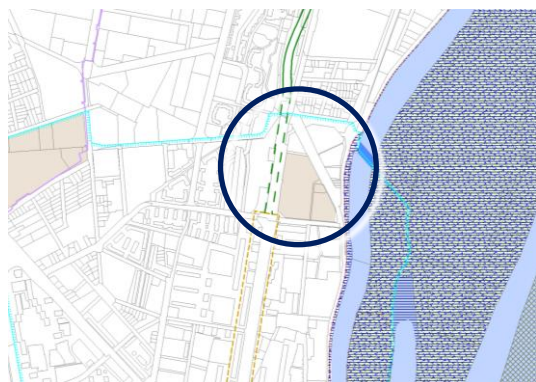


Vízminőség-védelmi terület övezete
(KDVI VIZIG adatszolgáltatása)

Korlátozással érintett területek



Potenciálisan talajszennyezett terület



6. szerkezeti tervlap – Védelmi, korlátozási területek
forrás: TSZT-2021. február

A TSZT 6. sz. szerkezeti tervlapja tartalmazza a védelmi, korlátozási területeket, mely a **projektterületet „településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területként”** jelöli.

A környezetet leginkább a *vasútvonalak védőtávolsága* és a *gyorsvasúti vonalak térszín alatti védelmi zónája* határozza meg. A Duna menti területek esetében mely a *nagyvízi meder* lehatárolást és a *hullámtér* jelenlétét mutatja.



Településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területek



Nagyvízi meder
(KDVI VIZIG adatszolgáltatás 2019)



Hullámtér



Gyorsvasúti vonal térszín alatti szakaszának védelmi zónája

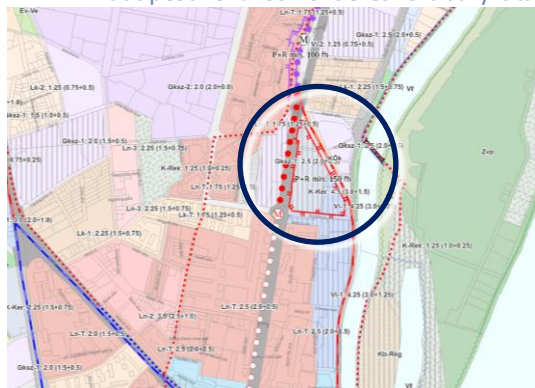


Gyorsvasúti vonal felszíni szakaszának védőtávolsága

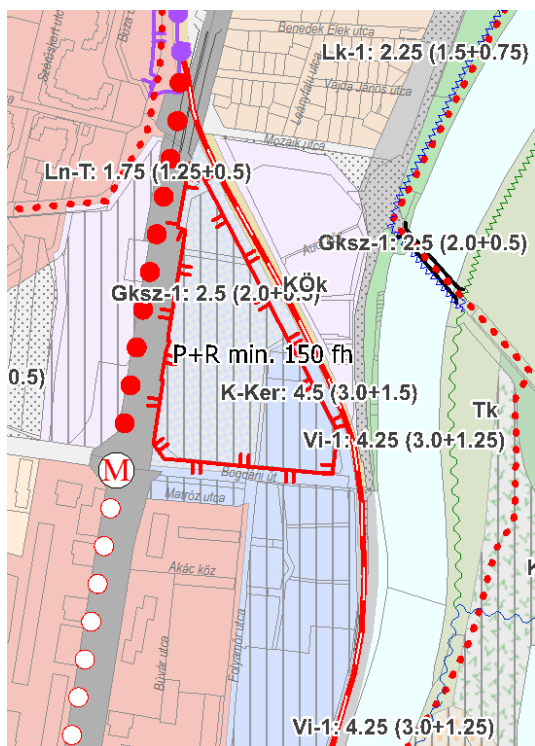
2. FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT - FRSZ

FRSZ-2021

Budapest Fővárosi Rendezési Szabályzata



1. melléklet – A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek
forrás: FRSZ-2022. július



A szabályozás módosítással érintett terület vonatkozásában a legutóbb 25/2022.(VII.4.) Főv. Kgy. rendelettel módosított 5/2015.(II.16.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott **Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ)** határozza meg az egyes területfelhasználási kategóriák beépítési sűrűségét, egyes területek beépítési magasságát, és azokat az előírásokat, melyeket a kerületi szintű építési szabályzatnak figyelembe kell vennie.

A TSZT-nek megfelelően a szabályozás módosítással érintett terület a hatályos Fővárosi Rendezési Szabályzatban **K-Ker** jelzésű **különleges beépítésre szánt, bevásárlóközpont területe területfelhasználásba** sorolt.

A terület tömbje, a szemközti Gksz terület, valamint a Waterfront City területe is jelentős változással érintett területként jelölt.

Az FRSZ is tartalmazza a P+R jelölést, melyhez lehatárolást is társít. E szerint a projektterületet magába foglaló tömbön belül szükséges a kijelölt 150 férőhelynyi P+R parkolót biztosítani. Ez szorosan összefügg a korábban ide tervezett bevásárlóközpont létesítésével, hiszen a tömbön belül lényegében a K-Ker kijelölésen belül létesíthető bevásárlóközpont tudta volna betölteni ezt a funkciót.

A szabályozás módosítással érintett K-Ker besorolású területen a jelenleg meghatározott **beépítési sűrűség (bs) 4.5** értékű.

Az FRSZ szerint az **általános beépítési sűrűség (bsá) értéke 3.0**, míg a kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkoló férőhelyek számára igénybe vehető **parkolási sűrűség (bsp) 1.5** értékben rögzített.

A szabályozás módosítással érintett terület egészére vonatkozó területfelhasználási egység területe magába foglalja a BMW telkét és a felüljáró mellett lévő irodaházat is, nem csak a projektterületet, melyek külön építési övezetbe soroltak a KÉSZ-ben.

Az FRSZ alapján a teljes területfelhasználási egység területén 140.205 m² általános szintterület, és 70.103 m² parkolási szintterület létesíthető.

A hatályos KÉSZ övezeti paraméterei szerint a teljes területfelhasználási egység területén összesen 129.356 m² általános szintterület és 65.295 m² parkolási szintterület létesíthető.

A TSZT-ben a K-Ker területfelhasználási egység területére zöldfelületi átlagérték nem került meghatározásra.

1. HATÁLYOS FRSZ

FRSZ ALAPADATOK			ÁLTALÁNOS BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG		PARKOLÁSI BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG		ZÖLDFELÜLETI ÁTLAGÉRTÉK	
FRSZ			HATÁLYOS FRSZ	HATÁLYOS KÉSZ	HATÁLYOS FRSZ	HATÁLYOS KÉSZ	HATÁLYOS FRSZ	HATÁLYOS KÉSZ
FRSZ-ben és TSZT-ben meghatározott paraméterek			FRSZ Bsá alapján létesíthető általános szintterület	KÉSZ paraméterek alapján létesíthető általános szintterület	FRSZ Bsp alapján létesíthető parkolási szintterület	KÉSZ paraméterek alapján létesíthető parkolási szintterület	TSZT ZFÁ alapján létesítendő zöldfelület	paraméterek alapján létesítendő zöldfelület
K-Ker	területfelhasználási egység terület(m ²):	46 735	140 205	129 356	70 103	65 295	-	4 822
	általános beépítési sűrűség (Bsá):	3,0	tartalék:	10 849	tartalék:	4 808	többlet:	
	parkolási beépítési sűrűség (Bsp):	1,50	kihasználtság:	92,3%	kihasználtság:	93,1%	arány:	
	zöldfelületi átlagérték (ZFÁ):	0%	megfelelés:	MEGFELEL	megfelelés:	MEGFELEL	megfelelés:	NEM ÉRTELMEZETT

V. KERÜLETI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK

1. KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT - ÓBÉSZ

KÉSZ – Kerületi Építési Szabályzat és Szabályozási terv előírásai

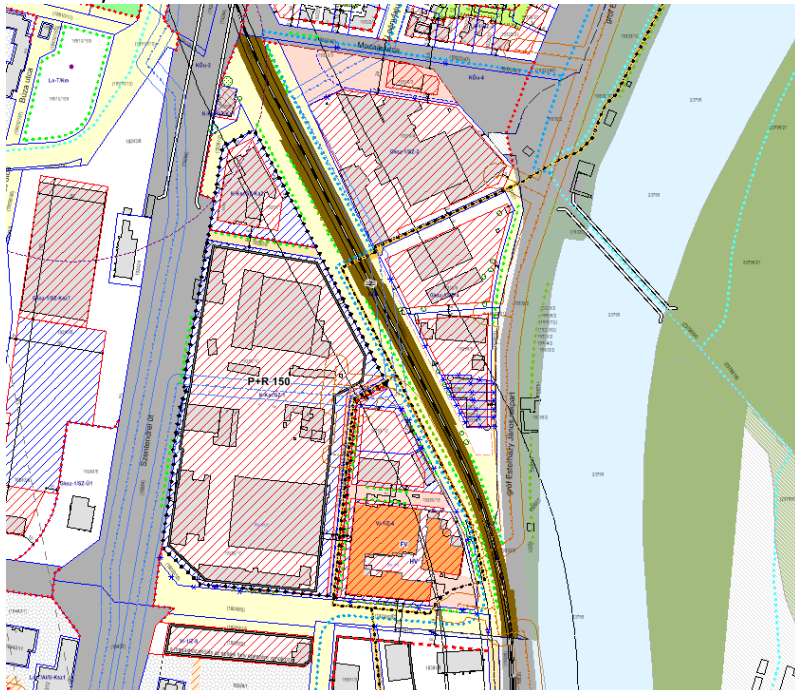
jelmagyarázat

Vt-V/2	építési övezet/övezet jele
12	szabályozási szélesség / egyéb méretezés
Hm max. 12,0	magassági méretezés
Hm - homlokzatmagasság	
Ém - épületmagasság	
Pm - párkánymagasság	
Pmu - párkánymagasság utcai vonala	
Élp - épület legmagasabb pontja	
	jelenlegi telekhatár
	javasolt megszüntető jel
	építési határvonal
	építési hely, vagy terepszint felett is beépíthető része
	építési hely kizárólag terepszint alatt beépíthető része
	építési hely magasépület céljára kijelölt része

	szöveges szabályozási elem
	telepítendő fasor
	P+R parkoló és minimális befogadó képessége
	védelemmel érintett épület, épületrész, építmény, műtárgy
FV	fővárosi helyi védetségű építmény
HV	kerületi helyi védelemmel érintett telek
	nagyközépnomású földgáz gerincelosztó vezeték és biztonsági övezete
	ivóvíz főgerincvezeték és védőtávolsága
	javasolt gyalogoshálózat sétányként kialakított / fenntartandó szakasza
	javasolt közforgalmú magánút
	már közhasználatú, vagy közhasználatra javasolt telekrész
	kerékpáros infrastruktúra tervezett nyomvonala (nem jelleghelyes ábrázolással)
	Budai Promenádn
	kerületi jelentőségű közlekedési terület (Kt-kk)
	fővárosi jelentőségű közlekedési terület
	kötőpályás közlekedési terület
	follyóvizek medre és partja

A területen jelenleg az **Óbuda-Békásmegyer Kerületi Építési Szabályzat**áról szóló 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelet (ÓBÉSZ) van hatályban.

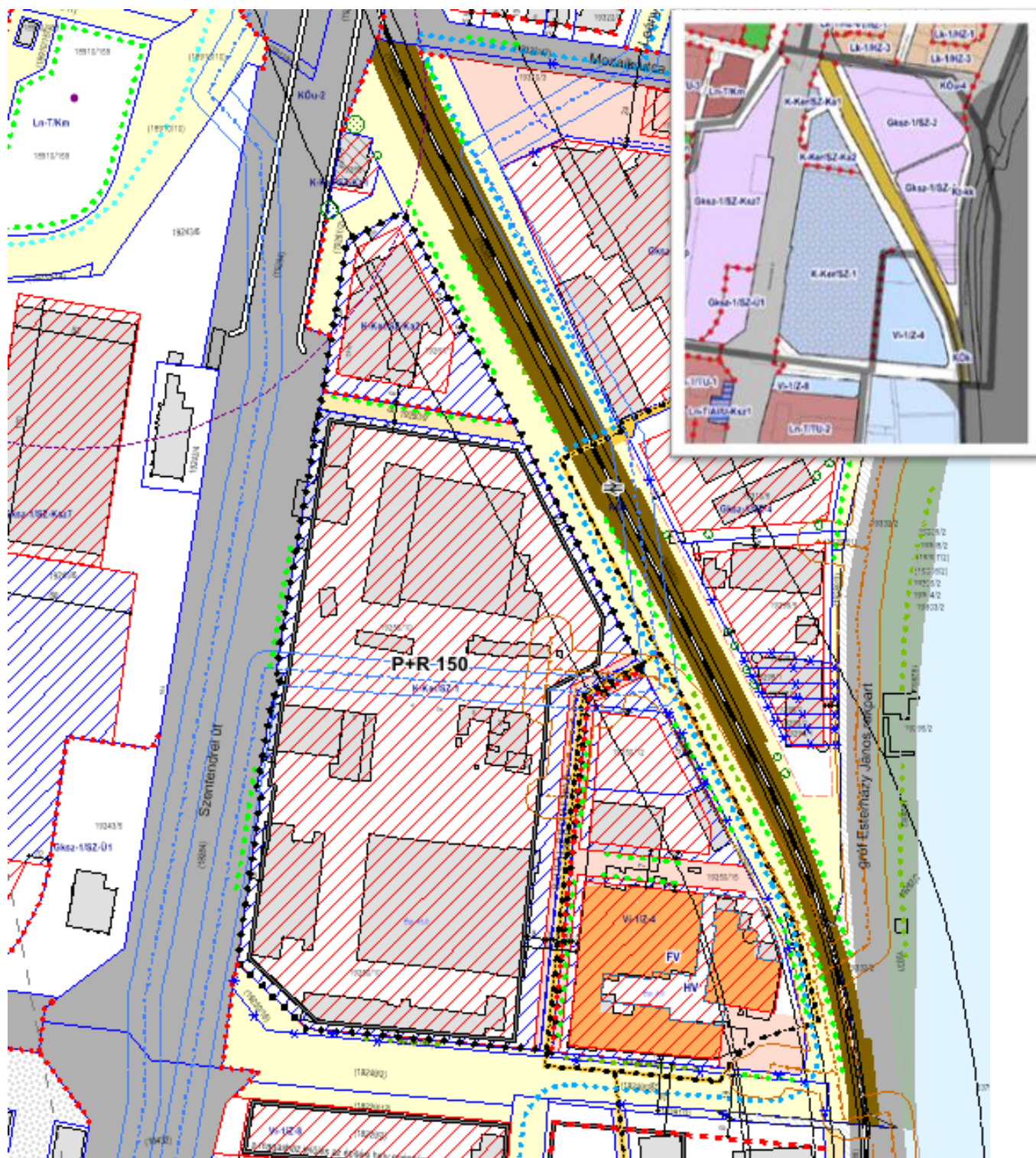
A Szabályozási terv az alábbi elemeket tartalmazza a terület vonatkozásában:



ÓBÉSZ 1. melléklet - Szabályozási terv kivágat

forrás: ÓBÉSZ - 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelet | 1. melléklet – 23. szelvény

- Az építési hely a telek szinte egészére kiterjed. Az építési hely terepszint felett is beépíthető része a telekhatártól jellemzően 3-5 méterre elhúzva adódik. A Budai Promenádn felőli telekhatártól 12 méterre esik a terepszint feletti építési hely határa.
- Az építési hely terepszint felett is beépíthető része egyben az építési hely **magasépület céljára kijelölt része**. Magasház esetén az épület legmagasabb pontja **legfeljebb 45 méter lehet**.
- A projektterületet **közhasználatú terület érinti** a keleti oldalon, illetve a telken belül került kiszabályozásra a **Budai Promenádn** nyomvonalát biztosító **gyalogoshálózati sétány**. Az építési helyeket is figyelembe véve így 23,5 méteres szabad tér alakulhat ki a Promenádn mentén.
- A Budai Promenádn mentén telepítendő fasort jelölt a gyalogos sétány mentén, annak keleti oldalán.
- A 19250/9 hrsz-ú telket javasolt közforgalmú magánútként jelöli.
- A szabályozási terven jelölt P+R parkoló létesítése és 150 férőhelyes minimális befogadóképesség biztosítása tervezett.
- A korábbi Ladik utca nyomvonalában jelöli a szabályozási terv a Ny-K-i irányban áthaladó, **ivóvíz főgerincvezetékét és védőtávolságát**, mely építési lehetőséget korlátozó (vagy kiváltandó) elem.
- A projektterület keleti határán **nagyközépnomású földgáz és gerincelosztó vezeték és biztonsági övezete** jelent további korlátozási (vagy kiváltási) tényezőt.
- A projektterület keleti részét érinti a HÉV vasúti védőtávolsága.



Szabályozási terv kivágat nagy méretben és az övezeti függelék

forrás: ÓBÉSZ - 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelet | ÓBÉSZ 1. melléklet – 23. szelvény

2. MELLÉKLET			Az építési övezetek és az övezetek paramétereit meghatározó táblázatok														16.	táblázat			
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q				
1.	területfelhasználási kategória:	beépítési mód és épület-elhelyezés	BÉPÍTÉSI PARAMÉTEREK														ÉPÜLET-SZÁM ÉS LAKÁSSZÁM				
2.			a telek legkisebb			a telek legnagyobb					a telek legkisebb			az épület			épület-szám	legnagyobb lakásszám	osztószám		
3.	K-Ü, K-Ker,		terület			beépítési mértéke		szintterületi mutatója		zöldfelületi aránya			legnagyobb			homlokzatmagasság v. épület legmagasabb pontja v. P _{mu}	hegyoldali / lejtőoldali homlokzatmagasság	telkenként	épületenként	telkenként	S _m = általános szintterületre T= telekterületre
4.	K-Közl, K-Gáz					terepszint							alatt								
5.	övezetcsoport			m ²	m	m	%		%		m	m	m	m	db	db	db				
6.	ÉPÍTÉSI ÖVEZET	B _{Éh}	T	TSZ	T _m	B _h TF	B _h TA	SZTM _A	SZTM _p	Z%	Ém	H _m v. Élp v. P _{mu}	H _h /H _i	Ész	Lsz/É	Lsz/T	-				
7.	JELE:																				
9.	K-Ker/SZ-1	SZ	10000	18	-	80	100	3.75	1.875	10	30	Mű Ép 45	-	-	-	-	-				
11.	K-Ker/SZ-Ka1	SZ	1000	24	-	65	65	1	0.5	15	9	-	-	-	-	-	-				
12.	K-Ker/SZ-Ka2	SZ	10000	18	-	80	100	2 / KH 0.5 / E 0.5	1.75	20	22	Élp 25	-	-	-	-	-				

Övezeti táblázat részlete a területen érintett övezetekkel

forrás: ÓBÉSZ - 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelet | 2. melléklet – 16. táblázat

1.1. AZ ÓBÉSZ RELEVÁNS ÖVEZETI ELŐÍRÁSAI

K-Ker övezetekre vonatkozó előírások

„219. § (1) A **K-Ker jelű területek** a több önálló rendeltetési egységet magába foglaló **bevásárlóközpontok elhelyezésére** szolgálnak.

220. § (1) Épület – ha az építési övezet másként nem rendelkezik:

- a) kereskedelmi,
 - b) szolgáltatási,
 - c) vendéglátási,
 - d) szállás jellegű,
 - e) kulturális, és egyéb közösségi szórakoztató,
 - f) egészségügyi,
 - g) iroda,
 - h) sport,
 - i) nem üzemi technológiájú kutatás, fejlesztés,
 - j) nem zavaró hatású kézműipar,
 - k) önálló parkolóház, mélygarázs, tetőparkoló,
- rendeltetés céljára létesíthető, mely rendeltetések és önálló rendeltetési egységek egy épületen belül vegyesen is kialakíthatók. Az önálló rendeltetési egység értelemszerű használatához, fenntartásához, működtetéséhez szükséges nem felsorolt rendeltetések is elhelyezhetők (különösen raktár, iroda).

(2) **Nem létesíthető**

- a) **lakófunkció,**
- b) **üzemanyagtöltő állomás, kivéve a KÖu övezettel határos telken, más rendeltetésű épületben elhelyezve,**
- c) **önálló rendeltetési egységként üzemeltetett raktár, vagy raktárpépület – kivéve, ha a telken lévő főépület rendeltetését szolgálja,**
- d) **üzemi technológiájú termelési tevékenység céljára szolgáló rendeltetési egység.”**

K-Ker/SZ-1 övezetre vonatkozó előírások

A **Waterfront Lofts ingatlanfejlesztés** területe egységesen a **K-Ker/SZ-1** jelű építési övezetbe tartozik, ahol a rendelet 221.§ (1) bekezdése szerint:

- „a) nyúlványos telek nem alakítható ki;
- b) a gépjárművel való megközelítés
 - ba) közvetlenül a **Szentendrei útról,**
 - bb) a Szabályozási terven jelölt **magánútról,** továbbá
 - bc) a Szabályozási terven jelölt magánút mellett kialakítható közhasználat céljára átadott területsáv **együttes keresztmetszetén belül** is biztosítható;
- c) az előírt zöldfelületen kívül **legalább 2000 m² össz-felületű extenzív zöldtetőt kell kialakítani,** az **24. § (2) bekezdésben** és az 58.§ paragrafusban foglaltak helyett;
- d) tetőtéri parkoló esetén legalább 300 m² össz-felületű árnyékoló szerkezetet kell elhelyezni;
- e) a telken kerítés nem létesíthető;
- f) az általános szintterület számítása során az általános előírások szerint figyelmen kívül hagyható építményszint részekén túl nem kell beszámítani az épület alapterületének további 10%-áig (összesen az épület alapterületének legfeljebb 15%-a) a gépészeti helyiség bruttó alapterületét, a mennyiben az legalább extenzív zöldtetővel fedetten kerül kialakításra, és ez az előírt legkisebb zöldfelület és a c) ponton felüli zöldtetők kialakítását eredményezi.
- g) a fejlesztés és beépítés elmaradása esetén az eredeti (2018. január 1-jén meglévő) telekállapot – a 2. mellékletben meghatározott telekméretektől függetlenül – visszaállítható;
- h) a területen a **magasház céljára kijelölt helyet a Szabályozási tervlap tartalmazza,** az épület legmagasabb pontját az építési övezet táblázata rögzíti.

„ **24. § (2)** Új 300 m²-t meghaladó lapostető létesítése esetén minimum a tetőfelület felén legalább extenzív zöldtető alakítandó ki, kivéve, ha az övezeti előírás másként rendelkezik. „

Hm/ Élp/ Pmu : **M\$ Élp 45m**

forrás: 20/2018. (VI. 26.) önk. rendelet
2. melléklet 16. táblázatában foglalt
övezeti paramétereket meghatározó táblázat alapján

i) a telken belül, továbbá a telket közvetlenül körülvevő közterületeken összesen 200 db kerékpártároló férőhely biztosításáról kell gondoskodni a 4.c mellékletben foglaltak helyett.”

kiegészítő előírások

szabályozási lapon megjelenő egyéb előírások

A rendelet további kiegészítő előírásokat nem tartalmaz a területre.

- a **magasépület céljára kijelölt terület**en építési helyet meghatározó terület;
- a javasolt **magánúti hálózat** kialakítása;
- az ún. *Budai Promenádnak* nyomvonalával kapcsolatban külön szabályokat állapít meg, mely projektterület keleti határát is képezi egyben;
- a parkolási kötelezettség biztosítására külön rendelkezéseket rögzít;
- a **határoló közterületek kialakítását** (fásítását, jellegét) is meghatározza.

az építési övezet paraméterei

A rendelet 2. mellékletének vonatkozó tartalma alapján az érintett Vi -1/M-1 jelű építési övezet területén és a projektterületre vonatkoztatva:

K-Ker/SZ-1	hatályos övezeti paraméterek	Projektterületre vonatkoztatott értékek
a beépítési mód	szabadonálló	
a telek legkisebb területe	10 000 m ²	33.039
a telek legkisebb szélessége	18 méter	nem releváns
a telek legkisebb mélysége	nincs meghatározva	nem releváns
legnagyobb beépítési mérték terepszint felett	80%	26.431 m ²
legnagyobb beépítési mérték terepszint alatt	100%	33.039 m ²
legnagyobb általános szintterületi mutató	3.75 m ² /m ²	123.896 m ²
legnagyobb parkolási szintterületi mutató	1.875 m ² /m ²	61.948 m ²
legkisebb zöldfelületi arány	10 %	3.304 m ²
legnagyobb épületmagasság	30 m / magasházazs épületrész esetén 45 m	-

A K-Ker-/SZ-1 építési övezet paraméterei és a beépíthetőségének nagyságrendje

1.2. AZ ÓBÉSZ 5. MELLÉKLET KORLÁTOZÁSI ÉS VÉDELMI TÉRKÉP

A Projektterület szomszédságában lévő volt harisnyagyári épületegyüttes kettős védelem alatt áll

- fővárosi védelem
- kerületi védelem.



TSZT/FRSZ szerinti jelentős változással érintett terület**

helyi védelemmel érintett telek

A telek Fővárosi (kék sraff) és kerületi védelemmel (zöld háttérszín) is érintett.

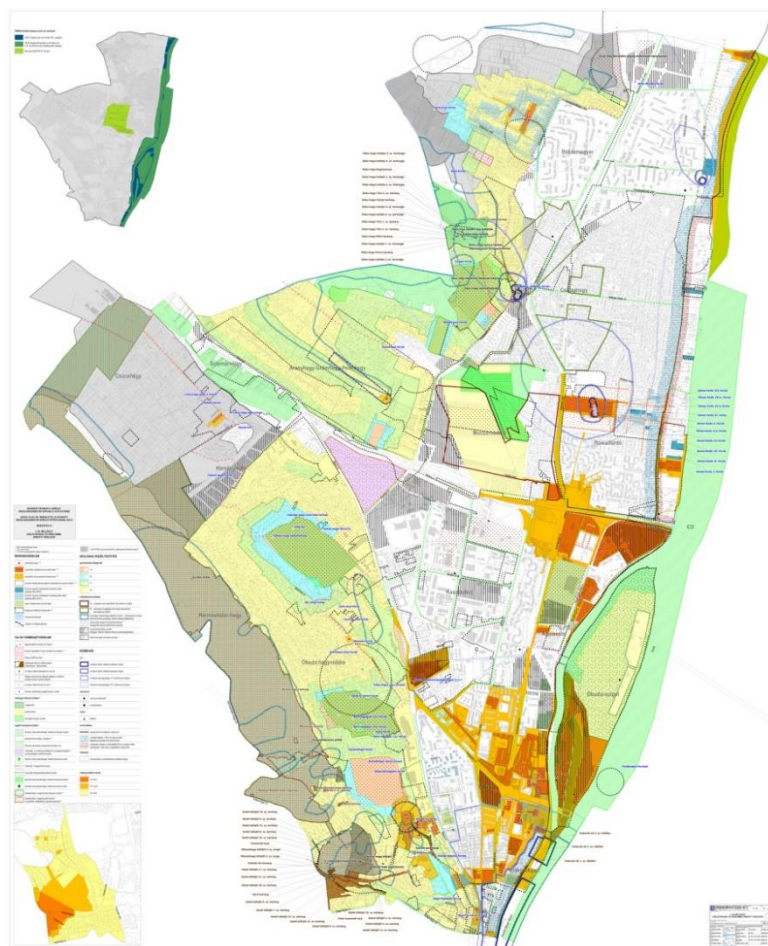
5. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁS

ÓBÉSZ 5. melléklet kivágata: korlátozással és védelemmel érintett területek
forrás: ÓBÉSZ - 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelet | 5. melléklet

barnamezős területek

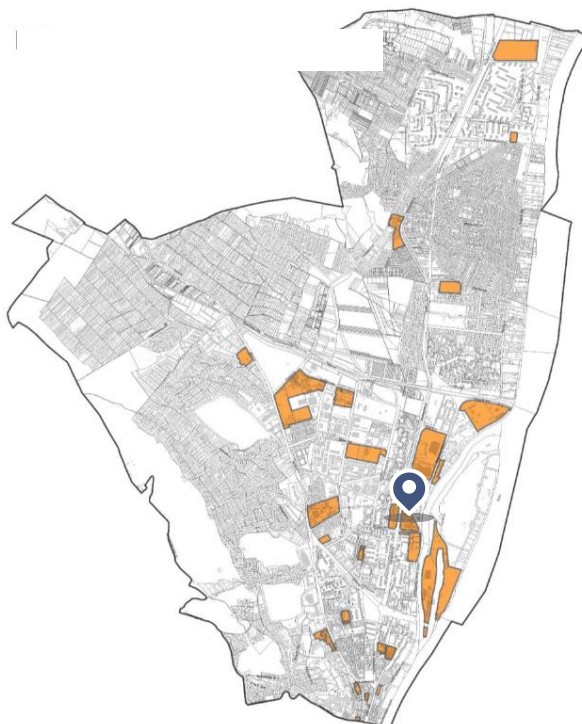
jelmagyarázat

Jelentős változással érintett barnamezős területek



1.3. AZ ÓBÉSZ SZERINTI BARNAMEZŐS TERÜLETEK

Az ÓBÉSZ az Étv. 8. § (7) bekezdése alapján kijelölt barnamezős területeit tartalmazó 11. melléklete alapján a tervezett beruházás területe **jelentős változással érintett barnamezős terület**ként rögzítettek.



Az Étv. 8. § (7) bekezdése alapján kijelölt barnamezős területek
forrás: ÓBÉSZ - 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelet | 11. melléklet

MÓDOSÍTÁSI IGÉNY

A **Waterfront Lofts** alapvetően vegyes funkciók, de meghatározóan lakófunkció létesítését célozza, mely számára TSZT-ben, FRSZ-ben és ezáltal az ÓBÉSZ-ben meghatározott funkciók nem megfelelőek, hiszen azok korábban egy nagy méretű bevásárlóközpont létesítését szolgálták.

A fentiek okán a településrendezési tervek módosítása válik szükségessé, elsősorban a TSZT és FRSZ, majd azt követően az ÓBÉSZ módosítása.

2. OTÉK VS. TÉKA ALKALKMAZÁS

2.1. A TÉKA FIGYELEMBEVÉTELE

TÉKA átmeneti rendelkezések

2025. január 1-én lépett hatályba a TÉKA, azaz a **településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról** szóló **280/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet. A 135. § átmeneti rendelkezése alapján** a TSZT és FRSZ módosítása még a 314/2012. (XI.8.) kormányrendelet tartalmi előírásai alapján kell, hogy készüljön. A 136. § -a alapján az **építéshatósági és településképi eljárások esetében** már a TÉKA I. – V. fejezetének bizonyos, és a 136. § (2) bekezdésben meghatározott egyes rendelkezéseit is figyelembe kell venni. Amennyiben ezek a TÉKA szabályok össze nem egyeztethetők a hatályos helyi építési szabállyal, azaz a III. kerület esetében az ÓBÉSZ rendelkezéseivel, paramétereivel, akkor a TÉKA szabályt kell figyelembe venni, az ÓBÉSZ ezek vonatkozásában nem lesz alkalmazható.

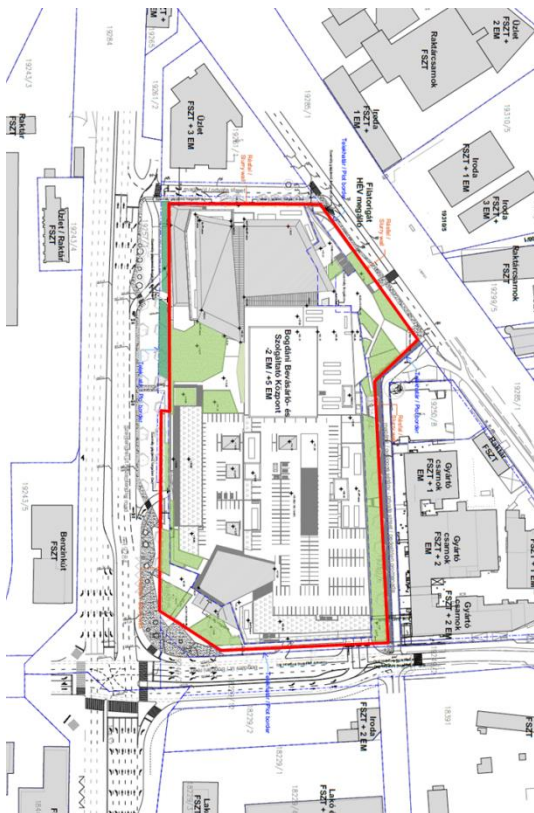
A jelen TSZT és FRSZ módosítás javaslatát és az ennek alapján kidolgozásra kerülő ÓBÉSZ módosítás javaslatát a TÉKA tehát nem érinti.

VI. TERVI ELŐZMÉNYEK

1. ECE BEVÁSÁRLÓKÖZPONT – ÁRKÁD 3



A tervezett pláza korábbi terve
forrás: telepítési tanulmányterv



A tervezett bevásárlóközpont
forrás: magyarepitok.hu, portfolio.hu, ÉTDR

A projektterületet a 2000-es évek végén vásárolta meg a német tulajdonú ECE cég, mely több bevásárlóközpontot is létesített már Magyarországon, köztük az Örs vezér téren lévő Árkád-ot.

A projektterületre egy hasonló nagyságrendű új bevásárlóközpontot terveztek, mely folyamat az építési engedélyezésig el is jutott.

Ennek érdekében 2011-ben új kerületi szabályozási terv (KSZT) készült a területre, mely kifejezetten a bevásárlóközpont létesítését célozta (58/2011.(XI.4.) számú önkormányzati rendelet elfogadásával). A hatályos ÓBÉSZ szabályozásának alapján ez a KSZT teremtette meg. A 2017-ben elkészült telepítési tanulmányterv, továbbá a beérkezett beruházói megfontolásokokán került meghatározásra a teljes terület vonatkozásában a 45 méteres épület legmagasabb pont és számos egyéb eltérés a korábbi KSZT-től, melyet az ÓBÉSZ befogadott. Időközben az új TSZT és FRSZ is hatályba lépett, melyek már K-Ker – különleges, beépítésre szánt bevásárlóközpont területfelhasználásba sorolták célzottan a területet a korábbi intézményi besorolás helyett és az épület legmagasabb pontja tekintetében a területet a 45 méteres kategóriába sorolták.

Az épület általános szintterülete 103.000 m² lett volna, melyhez mintegy 55.600 m² parkoló társult volna. Az épületen belüli szolgáltató funkciók három szinten kaptak volna helyet, melyeket további szintek szolgáltak volna ki. A különböző üzletek mellett IMAX mozi is terveztek. Mindez jelentős forgalmat vonzott volna a területre.

A bevásárló- és szolgáltató központ mintegy 260 m hosszú és 110 m szélesre tervezték, a plázák szokványos elrendezését követve egy hosszanti belső mesterséges utcaként, mely a Bogdáni úti csomópont és a HÉV felől kapott volna bejáratot. A beépítés az átmenő DN 1200-as vízfőnyomócső kiváltásával számolt. Így beépített területe cca. 80 %, a terepszint alatt 100 % volt, zöldfelülete 10 %.

Az épület a Budai Promenáddal valós kapcsolatot nem alakított ki, mivel alapvetően egy befelé forduló világot hozott volna létre.

A tervezett létesítményben 1777 parkolót kívántak kialakítani a vásárlói komfort és a kellő rugalmasság biztosítása érdekében. A parkolók legnagyobb része mélygarázsban kapott volna helyet, de az épület tetejét is nyitott parkolósíntként tervezték kialakítani.

A parkolókfő megközelítését és elhagyását a Bogdáni út felől és részben a Szentendrei út felől tervezték. Ennek érdekében a Szentendrei út – Bogdáni út csomópontjában 2 kanyarodó sávot terveztek kialakítani északi irányból érkezők fogadása érdekében. A tervezet számolt egy új utca kikötésével a Szentendrei út irányába. Az áruszállítást az épület keleti oldalán tervezték megoldani. Az OMV benzinkutat az épületen belül integrálták volna.

Az ECE 2019 decemberében jelentette be, hogy nem kaptak „felmentést” a „plázastop” alól, így a beruházás nem tudott megvalósulni.

Az ezt követően vegyes funkciójú városközpont létrehozását határozta el a tulajdonos, de az elmúlt 5-6 évben érdemi előrelépés, elmozdulás ez irányba végül nem történt.

A telket a tulajdonos végül 2024 év végén értékesítette.

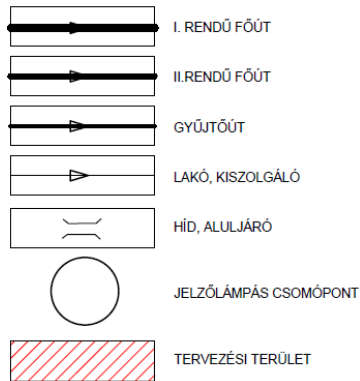
MŰSZAKI- ÉS HUMÁN INFRASTRUKTÚRA

I. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS JELENLEGI ÁLLAPOT

1.1. JELENLEGI EGYÉNI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

JELMAGYARÁZAT:



▲ ► Jelenlegi térségi közúthálózati elemek
forrás: Közlekedés Kft.



A térség úthálózatának várható fejlesztése

A vizsgált projektterület Észak-Buda 90-es évek közepén korszerűsített, de ma már kapacitásgondokkal terhelt úthálózatához kapcsolódik. Az úthálózat meghatározó elemei a Szentendrei út (egyben a 11-es sz. főút fővárosi bevezető szakasza), a budai rakpart (Duna-parti út), az Árpád híd.

A térség egyik fontosabb elosztó csomópontja a **Flórián tér**. A főhálózati elemek teljes köre az elmúlt évtizedekben korszerűsítésre, felújításra, átépítésre került, de az elmúlt évek motorizációs fejlődéséből, valamint a térség intenzív fejlődéséből fakadó forgalomnövekmény a megvalósult kapacitásbővítéseket már jórészt túlhaladta.

A Bogdáni úti fejlesztési terület térsége gépjárművel könnyedén elérhető. A terület fő megközelítési iránya a **Szentendrei út (11-es út) felől** adódik, mely egyrészt az Árpád híd, mint pesti kapcsolat, a belső budai kerületek, valamint az **északi és észak-nyugati agglomeráció fő gyűjtőfolyósója**, másrészt a kerületen belüli fő megközelítési nyomvonal is.

A vizsgált térségben jelentősebb változást két nagyobb város/ingatlanfejlesztés jelenthet:

- a Bogdáni út északi oldalán a volt Harisnyagyár helyén realizálódó Waterfront City II. ingatlanfejlesztés, a valamint
- a folyamatban lévő BUSZESZ terület átalakulása Waterfront City I. néven.

A volt harisnyagyár régi épületegyüttesének fejlesztési szándéka jelenleg nem ismert.

A Szentendrei útra merőleges **Bogdáni út** ma főként a lakótelep kiszolgálását látja el. A Bogdáni út északi oldalán lévő – korábbi harisnyagyári – tömb fejlesztésével együtt a **Bogdáni út szerepe tovább fog erősödni**, így a HÉV melletti út **forgalmi szerepe is növekedni fog**.

A Waterfront City I. fejlesztésével párhuzamosan a **Bogdáni út – Szentendrei út csomópont fejlesztése megtörtént, melyre** korábban több változatot figyelembe vevő közlekedési hatástanulmány készült.

Forgalmi igényeket keltő tényezők

A forgalmi igényeket keltő tényezők közül, hétköznapiakon meghatározó az északi agglomerációs övezetekből, valamint a kerületi lakótelepekről (Békásmegyer, Pók utca, Kaszásdűlő, Óbuda) kiinduló munkahelyi utazások bonyolítása, hétvégén pedig a pihenő, üdülőforgalom vezetése (Dunakanyar, észak budai strandok, Római part, Óbudai sziget). E funkcióból fakadóan a forgalom összetételekor meghatározó a személygépkocsi forgalom, lefolyásában pedig a csúcsidőszakok lökészerű terhelése.

Kapcsolódó útpályák a térségben

Szentendrei út

A Szentendrei út irányonként 3+1 forgalmi sávós elsőrendű főút, jellemzően jelzőlámpás szabályozású csomópontokkal. A mértékadó keresztmetszetekben 5000-6000 E/ó/2 irány csúcsórai forgalmi terhelésével igen jelentős részt képvisel, az országrészek közötti átmenő forgalom, illetve az északi agglomerációs településekhez kötődő ingázó forgalom lebonyolításában. A Szentendrei út érintett, nagy forgalmú, jelzőlámpás irányítású csomópontjai csúcsidőszakokban (Bogdáni út, Raktár utca) korábban részben kimerültek, de Bogdáni úti és Raktár utcai csomópont a megvalósult fejlesztésekkel mára kapacitástartalékkal rendelkezik. Déli irányba a Bogdáni úttól buszsáv vezet a Flórián térhez. Burkolata megfelelő állapotú aszfaltburkolat.

Bogdáni út

A Bogdáni út a **Waterfront City II.** területét délről határolja, míg észak-keletre a HÉV-vel párhuzamosan futó út (egyres budapesti térképek azt helytelenül Ladik utcának nevezik). A **Bogdáni úti** az egyik legfőbb feltárási útvonala a Waterfront City I.-nek, a tervezett Waterfront City II.-nek és a lakótelep keleti oldalának is, ezért Budapest Főváros III. kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata és a Fejlesztő által 2017-ben megkötött településrendezési szerződésben rögzítettek alapján **a csomópont 2023-ban átalakításra, felbővítésre került.** A korábbi 3 forgalmi sáv 5-re bővült. Keleti irányból, a Bogdáni útról külön-külön forgalmi sávban lehet jobbra és balra is rákanyarodni a Szentendrei útra, továbbá egyenesen áthaladni a csomóponton. A Szentendrei úton délről, illetve a Bogdáni útról, nyugatról érkező forgalmat két forgalmi sáv fogadja. Az egyik sáv tovább halad a Folyamőr utca felé, míg a másik a Matróz utca irányában kanyarodik. A Bogdáni út a Folyamőr utcai csomóponttól keletre két sávban halad tovább a volt harisnyagyár mentén és kapcsolódik a (19285/1) hrsz. közterületen kialakított HÉV melletti úthoz.

A parkolás a Folyamőr utca és a Ladik utca között az út déli oldalán került újonnan kialakításra, míg a Folyamőr utca – Szentendrei út közötti szakaszon az út északi oldalán párhuzamos beállású parkolóhelyek találhatók.

új lakótelepi kapcsolatok

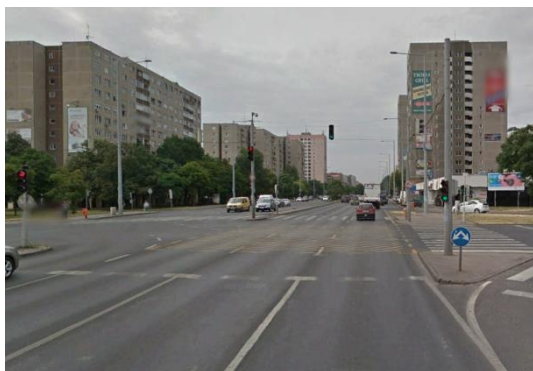
Az elmúlt évben szintén a Waterfront City I. fejlesztésével kapcsolatos TRSZ megállapodás alapján átépült a Szentendrei út – Raktár utcai csomópont. Ettől északra a lakótelep keleti oldalán egy új behajtási és egy új kihajtási lehetőséget biztosító csomópont épültek ki. A nyugati oldal a Raktár utca és a Bogdáni út között egy ki- és behajtást biztosító lámpás csomóponttal egészült ki. Ezzel a két lakóterület főúti kapcsolata jelentősen javult, csökkentve a Bogdáni úti keresztezés kényszerű terhelését.

Árpád híd

Az **Árpád-híd** hídfőjében fontos kapcsolatok hiányoznak. Az Árpád fejedelem útvjáról, jelenleg csak igen jelentős többlettúttal, vagy a Pacsirtamező utca érintésével lehet az Árpád hídra feljutni.

a terület jelenlegi megközelítése

A projektterület fő megközelítése jelenleg a Bogdáni út felől adódik, illetve a már jogilag megszűnt, és a projekttelekbe beolvadt Ladik utcán keresztül.



Átépített Bogdáni úti csomópont az Árpád híd irányába
forrás: Google Streetview



Felbővített Bogdáni úti csomópont nyugati irányba, a Hármashegy-hegy felé tekintve
forrás: saját fotó

Budai alsó rakpart



Rakparti forgalom délutáni csúcsidőben
forrás: saját fotó

A **Budai alsó rakpart** III. kerületben haladó szakasza a Slachta Margit rakpart, illetve a gróf Esterházy János rakpart, Budapest meghatározó főútjai közé tartozik. A Budai alsó rakpart forgalmát az irányonként egy forgalmi sáv kialakítás, illetve a nagy csomóponti távolságok, és a csomópontokban hiányzó forgalmi irányok korlátozzák. Kapcsolatot biztosít a főváros északi és déli területei között. A gyalogos felületek csak igen korlátozottan kiépítettek.

Budapest főúthálózatához a szentendrei (H5) HÉV elválasztó hatása miatt csak a Margit hídnál és a Mozaik utcánál, valamint a Záhony utcánál csatlakozik. A közúti kapcsolatok sűrítése érdekében a Nagyszombat utca magasságában megadható egy új külön-szintű kapcsolat, melyre korábban több terv is született. A tervet a III. kerületi Önkormányzat korábban támogatta, ugyanakkor a hatályos településrendezési tervek ezzel nem számolnak.

Az út geometriai kialakítása így egyfelől korszerű, akadályoktól mentes, másfelől – elsősorban az Óbudai-sziget térségében – kedvezőtlen kialakítású csomópontokkal (Mozaik utcai csomópont) és mozgásokkal terhelt. Szerepének hatékonyságát ez a kettősség, és délebbi szakaszának rendezetlen kapcsolatai továbbá a Margit híd alatti úrszelvény korlátozottsága nagymértékben lerontja. Nagy teherbírású aszfaltburkolatú útburkolatainak állapota jó minőségű.

A tervezési terület tágabb térségével a Mozaik utca biztosítja a kapcsolatot, melyen keresztül indirekt módon közelíthető meg a Waterfront City II., a Waterfront City I. és az Óbudai valamint a Kaszásdűlő lakótelep. A gróf Esterházy János rakpart és a Mozaik utca az Óbudai-sziget egyetlen közúti megközelítéseként szolgál.

1.2. JELENLEGI ÉS TERVEZETT TEHERFORGALMŰ KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

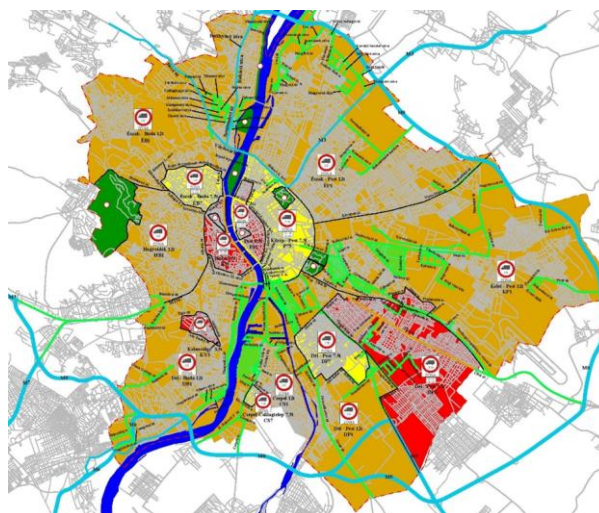
A tervezési terület Észak Buda 12 tonnás ösztömeg korlátozott övezetéhez tartozik. A Szentendrei úton nincs teherforgalmi korlátozás. **A Bogdáni út célforgalomban közelíthető meg a tehergépjárművek számára.**

A vizsgált terület környezetében korábban működő Óbudai szeszgyár kiszolgáló teherforgalma mára megszűnt és csak a **környező építési forgalommal kell számolni rövid időtávon**, az építkezés befejeztéig.



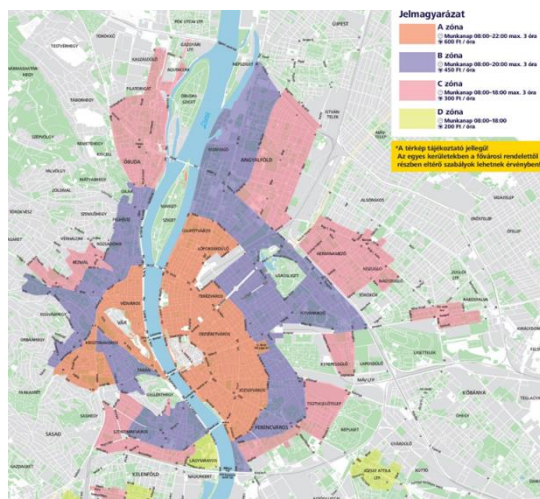
► Budapest teherforgalmi stratégia

(Forrás: <https://bkk.hu/utazasi-informaciok/kozuti-kozlekedes/teherforgalom/>)



1.3. JELENLEGI PARKOLÁS

parkolási zónák



A tervezési területet határoló utcák közül a Szentendrei úton egy rövid szakasz kivételével (Raktár utca – Akác köz között) a megállás, várakozás, parkolás tiltott.

A Bogdáni út északi oldalán pár kiépített párhuzamos beállású parkolóállás található, a kiépített aszfaltút többi szakaszán a megállás tiltott. A terület többi lakóutcájában a parkolás lehetséges és kijelölt.

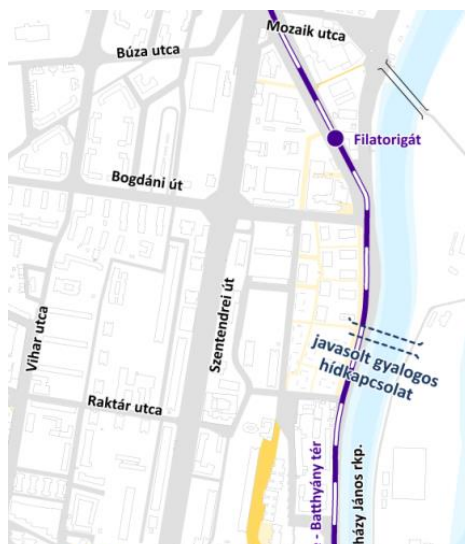
A területen bevezették a fizetős parkolást, mely a kerületben eddig két zónában jelent meg. A díjzóna északon a Bogdáni – Hévízi út – Bécsi út – Nagyszombat utca – HÉV vonal, így a tervezési terület környezete is érintett a parkolási díjszabással.

◀ Parkolási zónák Budapesten, 2022. 12.01-től

(Forrás: <https://archiv.budapest.hu/Lapok/2022/terkepen-az-uj-egyseg-es-parkolasi-rendszer-ovezetei.aspx>)

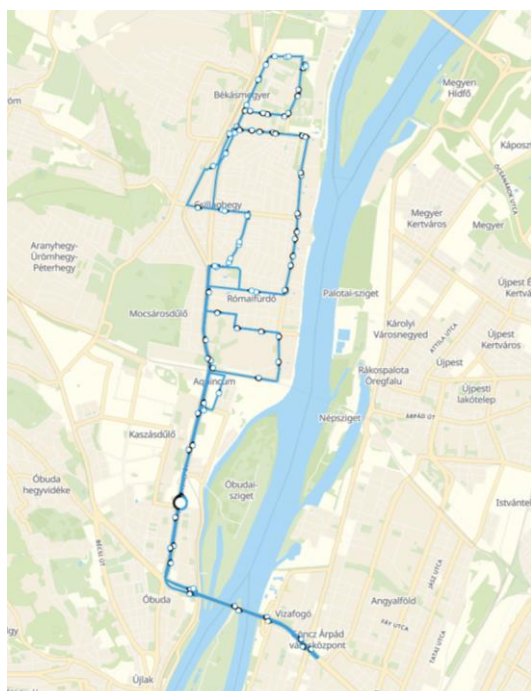
2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

2.1. JELENLEGI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS



A térséget számos autóbusz viszonylat szolgálja ki, melyek kiváló közlekedési kapcsolatot adnak a Waterfront City II. fejlesztés számára. A Waterfront City II. területéhez a **legközelebbi buszmegálló a Szentendrei úton lévő Bogdáni út megállóhely**. A térség innen a következő autóbusz járatokkal érhető el:

9	Óbuda Bogdáni út - Kőbánya alsó vasútállomás (belvárosi kapcsolat)
34	Árpád híd pesti hídfő M3 – Békásmegyer Újmegyeri tér (M3 metró kapcsolat)
106	Árpád híd pesti hídfő M3– Római úti lakótelep (M3 metró kapcsolat)
111	Óbuda Bogdáni út – Batthyány tér (hegyvidéki terület felfűzésével M2 metró kapcsolat)



▲ **Közösségi közlekedés – a tervezési területet érintő**

buszviszonylatok a térségben

forrás: BKK

118 Szentlélek tér – Óbudai autóbusszállás
(Kaszásdűlői iparterület)

134 Szentlélek tér – Békásmegyer Újmegyeri tér

◀ **H5 szentendrei HÉV-kapcsolat**

forrás: saját ábra

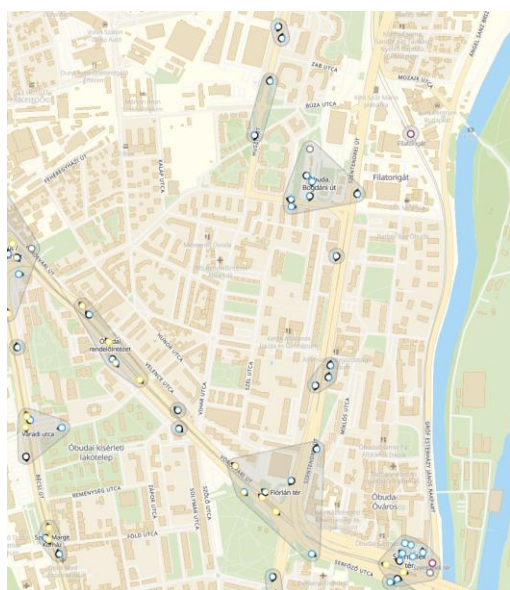
A vizsgált területet nyugatról határoló Szentendrei úton közlekedik a Szentlélek térről induló Óbudát Békásmegyerrel összekötő 134-es, valamint az Árpád híd metróállomástól induló 106-os és 34-es **autóbussz viszonylatok**. A Szentendrei útra fordul a 118-as és a Bogdáni úti végállomásra érkező 9-es és 111-es járatok.

A Bogdáni út nyugati részén – a tervezési területtől mintegy 400 m-re – végállomásozik a területet a belvárossal is összekötő 9-es autóbusszviszonylat, mely a Bogdáni út és Kőbánya városközpont között (Kőbánya-alsó vasútállomás) közlekedik és a Nyugati tér és a Deák Ferenc tér érintésével a Bajcsy-Zsilinszky úton halad, továbbá a 111-es autóbussz viszonylat, mely a Batthyány térig jár a Verecke lépcső érintésével, kapcsolatot biztosítva a szomszédos II. kerülettel.

A Szentendrei utat több éjszakai járat is érinti, mely a város más kerületeivel köti össze Óbudát és Békásmegyert (918,923,934 járatok).

A vizsgált területet keletről határolja a **Budapest - Szentendre HÉV vonal**. A terület megközelítésében a Filatorigát HÉV megálló képviseli jelenleg a legnagyobb szerepet, mely **fontos agglomerációs kapcsolatot jelent Szentendre és a Batthyány tér között a budai oldalon**. A megálló legközelebbi pontja kb. 150 m-re van a tervezési terület súlypontjától, így a rágyaloglási távolság kedvező, jó megközelíthetőségéből következően a későbbiekben fontos szerepet tölthet be a terület kiszolgálásában.

Ma a környező jelenlegi funkciókat figyelembe véve csupán a közvetlen közelében lévő családi házas lakóterület életében tölt be szerepet, valamint a kaszásdűlői megálló alternatívájaként szolgál, illetve az Óbudai sziget bejárataként funkcionál, melynek látogatottsága főként a nyári időszakban számottevő, azon belül is a Sziget Fesztivál ideje alatt jelentős.



Közösségi közlekedés –megállóhelyek a környezetben

forrás: BKK



Közösségi közlekedési hálózati ábra

forrás: <https://bkk.hu>



Budapest közösségi közlekedési hálózatának sematikus ábrái

forrás: <https://www.mavcsoport.hu/>

3. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

3.1. JELENLEGI KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

kerékpáros hálózati adottságok



Jelenlegi kerékpáros infrastruktúra

forrás: BKK.hu

A fővárosi és kerületi fejlesztési- és rendezési dokumentumokban a kerékpárutak fejlesztése fontos szempontként jelenik meg, a Budapesti Mobilitási Terv a gyalogos- és kerékpárosbarát közterek egységes hálózatba, élhető városi szövetbe való szervezését, rendezését, a kerület Integrált Településfejlesztési Stratégiája pedig a gyalogos, a kerékpáros és a közösségi közlekedés prioritására való hangsúly áthelyezését irányozza elő.

A vizsgált területet is érinti **kerékpáros közlekedési infrastruktúra**, ugyanis a főváros észak-déli irányú egyik kerékpáros nyomvonala e területet érinti.

A kerületben a Duna menti észak-déli kerékpárút (*Eurovelo 6*) kiépült, mely végig vezet egész Budapesten. Kerületi szakasza a Slachta Margit rakpart – Árpád fejedelem útja – Fő tér – Folyamőr utca – HÉV melletti út – Angel Sanz Briz út – Gázgyár utca – Római-part nyomvonalon található. Emellett meglévő kerékpárút van a Mozaik utcától északra a Szentendrei úton is, ami a Záhony utcán keresztül kapcsolódik a Gázgyár utcai és a Sujtás utcai nyomvonallhoz.

Az elmúlt időszakban az Árpád fejedelem útja és a Gázgyár utcában történt megújítások által tovább erősödött a térség kerékpáros szerepköre.

A Szentlélek tértől a Fő téren keresztül, a Laktanya utca és a Folyamőr utcai kijelölt kerékpáros nyom a Bogdáni úton kiépített kerékpár sávra, majd attól tovább északi irányban vezet Szentendrre és kapcsolatot ad a Hajógyári-szigetre a K hídon keresztül.

A **BUBI** területének kiterjesztésével ma már a Szentlélek tér – Fő tér – Flórián térenél is elérhető a közbringa rendszer.

4. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

4.1. MEGLÉVŐ ÉS TERVEZETT GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

gyalogos közlekedés

A fejlesztés területét határoló utcák mentén a kiépített járdákon, valamint a Szentendrei út – Bogdáni út jelzőlámpával szabályozott csomópont gyalogátkelőhelyein a gyalogosok biztonságos közlekedése megoldott. **A kiépülő új lakóterület szervesen kapcsolódik a környezetében lévő lakótelepi közterületekhez.**

Az észak-déli irányú gyalogos tengely, a „Budai Promenádn” osztja ketté a Waterfront City I, valamint a Harisnyagyár tömbjét, a tervezett Waterfront City II. keleti oldalán.



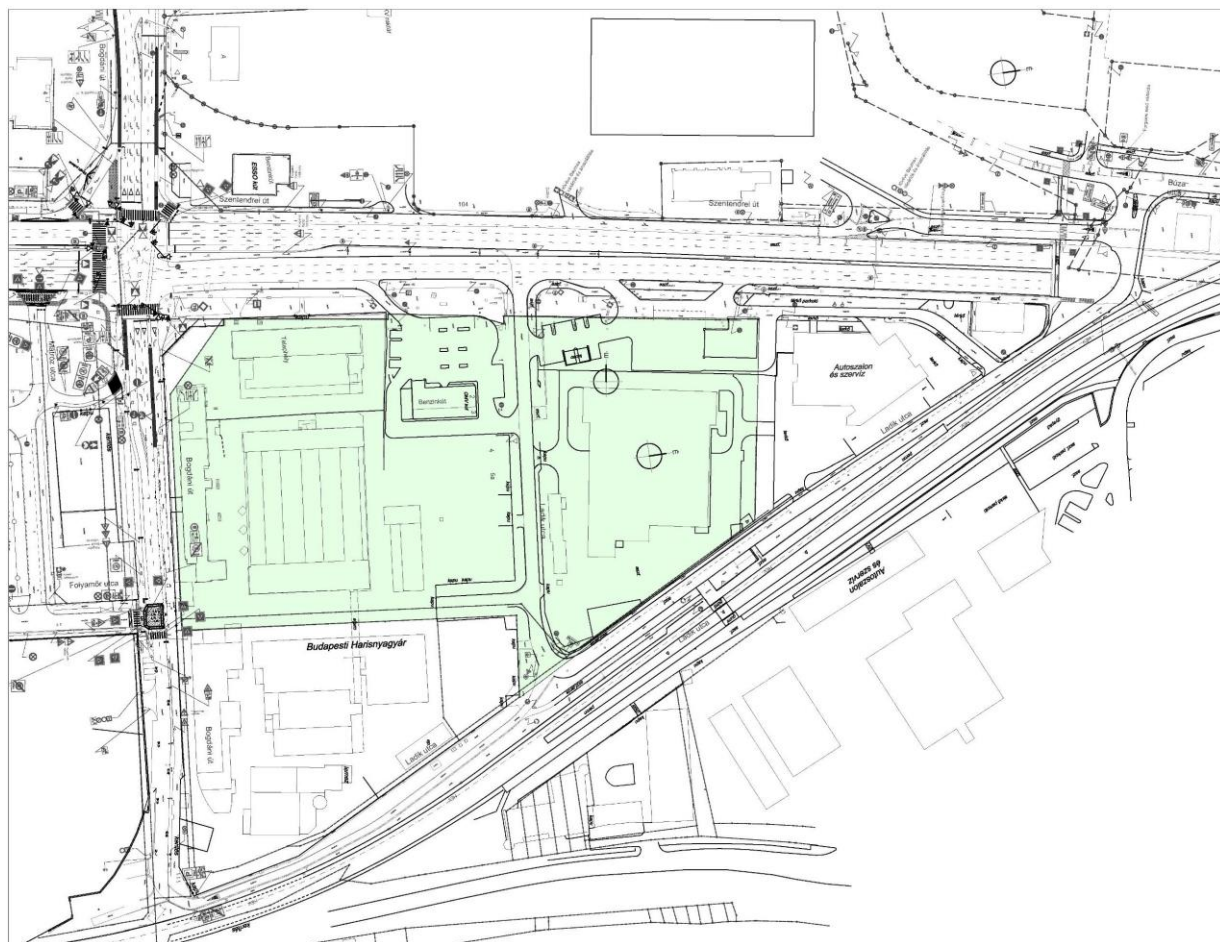
◀ Meglévő és tervezett gyalogos kapcsolatok
forrás: saját ábra

A Budai Promenádnál biztosít Belső-Óbuda és a volt Harisnyagyár területével is, távlatban a korábbi Óbudai Gázgyár (Graphisoft Park) és Római-part területe irányába fog folytatódni – többek között a fejlesztési területen át.

A területen belül a felfűzött funkciókkal – kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás – mind a terület, mind a lakótelep számára városias **gyalogosfelületet** fog képezni.

Az egykori szeszgyár főépülete mellett harántirányú gyalogos kapcsolatot is képez az új beépítés a Promenádnál részeként. Az itt létesülő teresedésre fut be a közeljövőben a Szentendrei út túloldaláról irányuló gyalogos forgalom, ami várhatóan kiegészül a teljes lakóterületet a Hajógyári szigettel összekötő gyalogoshíddal, ami a Waterfront City I. fejlesztés fontos koncepcionális eleme.

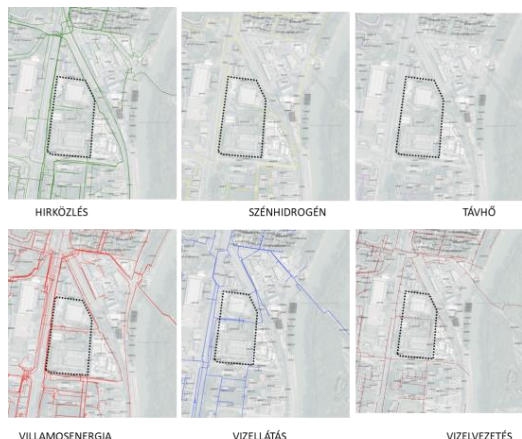
Az alábbi térkép a terület jelenlegi forgalmi rendjét mutatja, nagyobb léptékben – az összehasonlíthatóság érdekében – a tervi javaslatban is szerepel.



Jelenlegi forgalmi rend
Közlekedés Kft 2025. június

II. KÖZMŰ- ÉS HÍRKÖZLÉSI INFRASTRUKTÚRA

1. JELENLEGI KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTTSÁG



► Közműinfrastruktúra jelenlegi állapota

forrás: E-Közmű nyilvántartás

Budapest III. kerületében, a Bogdáni út, Szentendrei út, H5-ös HÉV vonala és a Folyamőr utca folytatásában található a fejlesztéssel érintett terület. A vizsgált tömbtől keletre fekszik az nagy múltú Óbudai Harisnyagyár egykori telephelyének egy része, amelyet az 1920-as években kezdtek el kiépíteni. A gyárkomplexum épületei nagyrészt még ma is állnak, jelenleg több ipari műemlékként fenntartott épületrészt is különböző cégek, vállalkozások használják.

A vizsgált terület tömbje a III. kerület régen beépített részén helyezkedik el. A vizsgált terület és a környék beépített telkei számára a teljes közműellátás kiépítésre került. A korábbi szabályozás utáni telekrendezés eredményeként a korábbi Ladik utca Szentendrei útra merőleges közterülete megszűnt, ugyanakkor két új magánút jött létre a telekcsoporthoz újrendezése során.

A teljes közműellátásra a vízellátást, a vízelvezetést, a villamosenergia ellátást, földgázellátást és távhőellátást, valamint a vezetékes elektronikus hírközlést is kiépítették. A közműellátást biztosító hálózatok a vizsgált területet határoló utcákban haladnak. A területet kiszolgáló elosztóhálózatok mellett jelentős gerinchálózatok kerültek kiépítésre a Szentendrei úton és a Ladik utcában, amelyek helyfoglalását védő- és biztonsági övezeteknek helyigényét az ágazati előírásoknak megfelelően biztosítani kell. A Ladik utca egy szakaszának a telektestbe integrálásával az ivóvíz főgerincvezeték magánterületen halad át, szolgalmi jog telepítése mellett.

Mivel a terület jelentős hányadának a beépítése és a közműellátása is döntően negyven évvel ezelőtt épült, bár a közműhálózatok teljes közműellátást biztosítanak, viszont műszaki állapotuk változó, az előregedő vezetékek cseréjével számolni kell. Fel kell hívni a figyelmet továbbá arra, hogy a tervezett ingatlanfejlesztés során a barnamezős területen a korábbi funkciók ellátáshoz kiépített belső közműhálózati elemek találhatóak, amelyek gondos feltárása és felszámolása szükséges az új beépítések kivitelezése folyamán.

A jelen dokumentumban a közműérintettség vizsgálata két-irányú. Elsősorban vizsgálni kell az érintett terület közművesítéssel összefüggő természeti adottságait, valamint a közművek művi adottságait és másodsorban a tervezett beruházás okozta fejlesztési igényeket és azok biztosítási lehetőségeit.

1.1. A VIZSGÁLT TERÜLET ÉS TÉRSÉGÉNEK TERMÉSZETI ADOTTSÁGAI

- a 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet melléklete alapján a felszín alatti víz szempontjából érzékeny területen, valamint kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség védelmi területen fekszik;
- a 9/2019 (VI.14.) MvM rendelet mellékletében rögzítettek alapján vízminőség-védelmi terület övezetén fekszik;
- Budaújlaki vízbázis hidrogeológiai védőterületének „B” zónájában helyezkedik el, erre vonatkozóan az egyes kutak hidrogeológiai védőterületének kijelölési határozatában rögzítettek és a 123/1997 (VI. 18.) Kormányrendeletben előírtakat kell figyelembe venni;

Ezek a természeti adottságok építési korlátozást nem okoznak, csak a felszín alatti vízkészletek védelmének igényét szigorúbban kell teljesíteni.

1.2. A VIZSGÁLT TERÜLET ÉS TÉRSÉGÉNEK MŰVI ADOTTSÁGAI

További közműves hálózati érintettségek, művi adottságok, amelyeket a területfelhasználás és beépítések tervezése során figyelembe kell venni:

- a Szentendrei úton halad a Gellért hegyi víztározó egyik NA 1200-as SENTAB anyagú ivóvíz főgerinc vezetéke, amelyre fogyasztók nem csatlakoznak, a vezeték szerepe a víztározó töltése. Ez a vezeték a Szentendrei útról lekanyarodva áthalad a vizsgált tömb területének középső részén a HÉVvel párhuzamos út szakasza irányába, majd a HÉV vonalat keresztezve fut tovább észak felé.

A korábbi ingatlanfejlesztő az érintett NA 1200-as SENTAB anyagú vízvezeték kiváltásával kapcsolatban már előzetes egyeztetést folytatott a Fővárosi Vízművekkel, ahol a vezeték kiváltása is, de emellett annak helyben tartása és csőpalásttól biztosított 7-7 m-es védelemmel biztosított körbeépíthetősége is felmerült. Amennyiben telken belül marad az ivóvízvezeték, arra szolgalmi jog biztosítása szükséges (a tulajdoni lapon szereplő 956 m² nagyságú területre vonatkozó vízvezetési szolgalmi jog a fővárosi önkormányzat számára 2021 évben történő alapításával ez már megtörtént), és az NA 1200-as vízvezetékre való rácsatlakozás nem lehetséges.

A közművek vizsgálata az E-közmű nyilvántartásának a felhasználásával készült.

1.3. KÖZMŰEK VIZSGÁLATA – AZ E- KÖZMŰNYILVÁNTARTÁS ALAPJÁN

Vízellátás

A fővárosi ivóvíz ellátását a Fővárosi Vízművek Zrt. szolgáltatja. A területek vízellátását a Fővárosi Vízművek Zrt. egységes rendszerébe a Budapesttől főleg északra és délre a Duna-parton üzemelő kútsorokkal kitermelt vízzel biztosítják. Hálózati szempontból a tervezési terület tömbje a Vízművek 1-es számú, ún. Budai alapszóna ellátási körzetéhez tartozik.

A Szentendrei úton NA 1200-as SENTAB, NA 800-as öv és 300-as ac vízvezetéseket építettek ki az időközben már megszüntetett Ladik utca érintett területén.

A vizsgált tömb korábbi funkcióját ellátó ivóvízellátását az NA 300-as ac vezetékről a korábbi Ladik utca folytatásában kiépített NA 75-ös öv vezetékről építették ki.

Tűzvízellátás

A vizsgált területet körülvevő utcákban a vízvezetéseken a jelenlegi ellátáshoz szükséges földalatti tűzvíz csapok elhelyezésre kerültek.



ÁTNÉZETI HELYSZÍNRAJZ

Ladik utcai DN 1200 SENTAB vízvezeték kiváltása DN 1200 göv. csőből

forrás: Kó-Pé-Terv Kft. 2011. 09.030.



forrás: E-Közmű nyilvántartás



forrás: E-Közmű nyilvántartás

Vízvezetés

A vizsgált tömb szenny- és csapadékvizeinek elvezetésére egyesített rendszerű gravitációs csatornahálózat áll rendelkezésre, amely a főváros csatornahálózati rendszerének része.

A csatornahálózat üzemeltetője a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt.

Az egyesített rendszerű csatornahálózat az összegyűjtött szenny- és csapadékvizeket a területről az adott csatornaszakasztól függően több irányba vezetve, de végső soron a Pók utcai Szivattyútelep segítségével a Duna alatt átvezetve az Észak-pesti Szennyvíztisztító telepre juttatja, ahol megtisztításra kerül.



forrás: E-Közmű nyilvántartás

Villamosenergia ellátás

Budapest villamosenergia ellátását szolgáló hálózati rendszerének üzemeltetését az ELMŰ Hálózati Kft. biztosítja.

A vizsgált tömb villamosenergia ellátását a szolgáltató 10 kV-os közép feszültségű hálózati rendszeréről biztosítja, amelynek táppontja a kerület ellátását szolgáló alállomások, jelen tömb esetében a Kaszásdűlői 132/10 kV-os alállomás.

Az alállomásról induló 10 kV-os közép feszültségű kábelhálózat fűzi fel a fogyasztói transzformátor állomásokat. A fogyasztói igények a transzformátoroktól táplált kisfeszültségű elosztóhálózatról nyernek kielégítést. A kisfeszültségű elosztóhálózat, hasonlóan a közép feszültségű hálózatokhoz, döntően földalatti kivitelezéssel épültek.



Földgáz- és távhőellátás

A főváros földgázellátását a MVM Főgáz Földgázhálózati Kft. szolgáltatja. A vizsgált tömböt keletről kisnyomású földgázvezeték hálózat határolja, míg nyugatról nagyközép-nyomású földgázvezeték érinti, amely a Pók utcai gázátadótól került kiépítésre.

A környék távhőellátásának bázisa a Kunigunda utcában üzemelő Kaszásdülői Fűtőerőmű, üzemeltetője a FŐTÁV Budapesti Távhőszolgáltató Zrt. A vizsgált tömböt kiépített távhővezeték hálózat nem érinti, hozzá legközelebb kiépített távhővezeték a Huszti úton és a Folyamőr utcánál érhető el.

A tervezett beruházás energiaellátására elméletileg a földgáz és a távhő is figyelembe vehető, igénybevételének mérlegelését gazdasági elemzés alapján lehet majd eldönteni.

A távhőbázis rendelkezik szabad kapacitással. A fővárosra egy új hőellátási koncepció terv készítése van folyamatban, amely a hőbázis primer energiaellátásának korszerűsítésével a hőellátás gazdaságosságát alapvetően javítani fogja.

A földgáz beszerzés bizonytalansága és annak várható áringadozása a beruházás gázzal történő energiaellátási megoldást megkérdőjelezi.

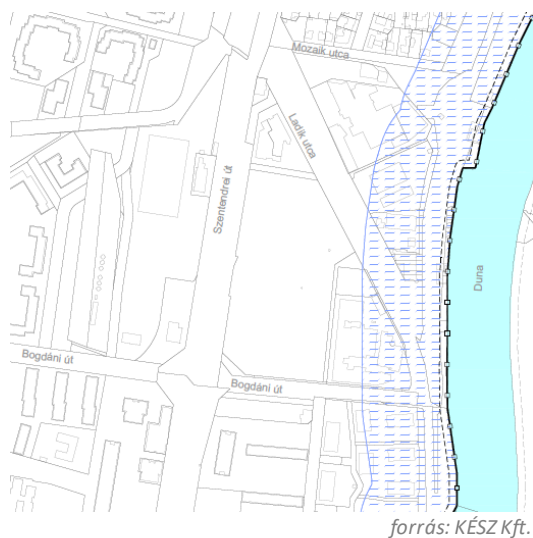


Elektronikus hírközlés

A vizsgált terület és térségének vezetékes hírközlési szolgáltatója a Magyar Telekom Nyrt., de több szolgáltató is rendelkezik szolgáltatási engedéllyel.

A vizsgált tömb térségének jelenlegi vezetékes távközlési ellátottsága teljes körű, azaz valamennyi vezetékes távközlési igény kielégített.

Kiépített hálózatok földkábelként, részben közvetlenül földbe, illetve alépítménybe fektetve haladnak.



forrás: KÉSZ Kft.

Árvízvédelem

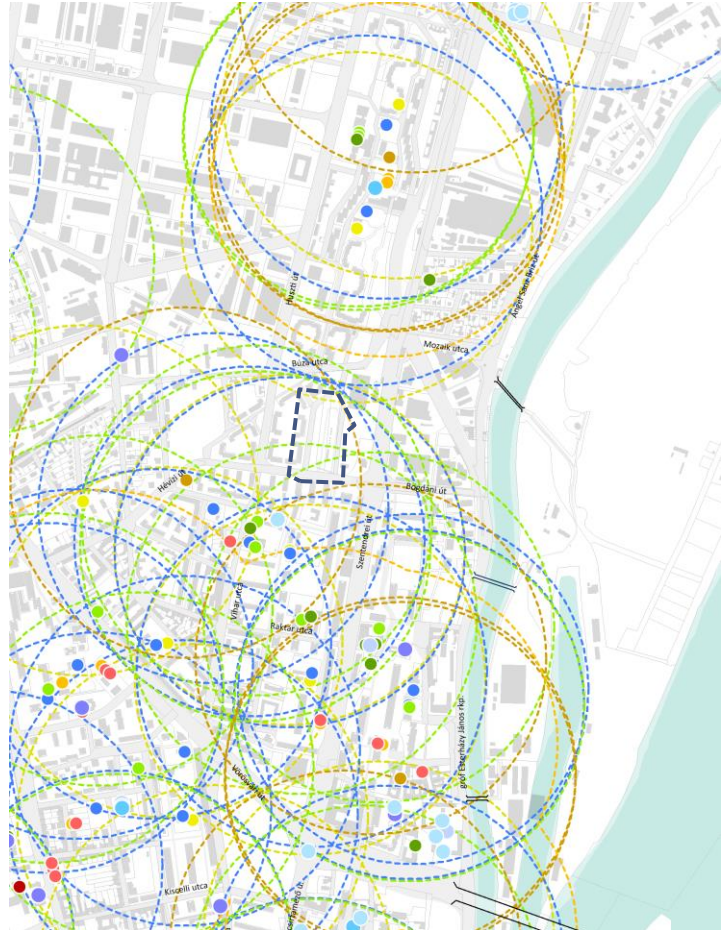
A fejlesztéssel érintett terület közel van a Dunához, annak jobb partján, a Duna 1652-1653 fkm magasságában fekszik, de annak nagyvízi medre nem érinti a területét. A Duna ezen szakaszának védvonalának számító magaspартtól a mentett oldal felé számított 110m-es fakadóvízzel veszélyeztetett területsáv nem éri el a fejlesztési területet.

III. HUMÁN INFRASTRUKTÚRA

1. JELENLEGI HUMÁN INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTSÁG

Óbuda, azon belül az Óbudai lakótelep **intézmények tekintetében az egyik legjobban ellátott** területe Budapestnek. A lakóterületek mindennapi működéséhez tartozó **nevelési, oktatási alapintézmények** (bölcsőde, óvoda, általános iskola) a **Waterfront Lofts** közvetlen környezetében megtalálhatók.

Az új városnegyed 1 kilométeres vonzáskörzetén belül négy **gimnázium** is található (Óbudai Gimnázium, Kőrösi Csoma Sándor Gimnázium, Alternatív Közgazdasági Gimnázium, Kerék Általános Iskola és Gimnázium), kicsit távolabb pedig az Óbudai Árpád Gimnázium.



▲ Humán infrastruktúra ellátottság

forrás: saját ábra

▲ A III. kerület és benne a vizsgált terület humán- infrastruktúra ellátottsága

forrás: Budapest Főváros III. kerület, Óbuda-Békásmegyer
Kerületi Építési Szabályzat - Alátámasztó munkarész

- bölcsőde
- óvoda
- általános iskola
- középiskola, gimnázium
- felsőoktatás
- szociális idősgondozás
- egészségügy, háziorvosi ellátás
- egészségügy, szakorvosi ellátás
- egészségügy, kórházi ellátás
- kultúra, múzeum
- kultúra, művelődési ház
- kultúra, színház
- kultúra, könyvtár

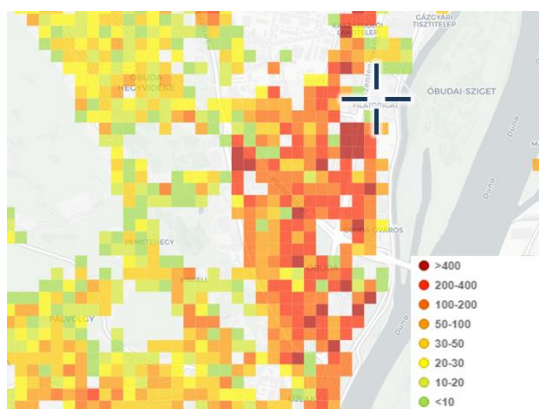
A terület **egészségügyi intézmények** terén is kifejezetten jól ellátottnak tekinthető, a közelben több **házi orvosi rendelő** van, a Szent Margit Rendelőintézet, Vörösvári úti Szakrendelő szintén 1 kilométeren belül található. A kerület fejlett **szociális ellátásának** gócpontja Waterfront City szomszédságában, a Miklós tér - Főtér környezetében összpontosul, ahogy a **kulturális és egyházi intézmények** is főként itt találhatók. A területen és szűk környezetében együttesen elérhetők a **városközponti szolgáltatások**, a nyugodt lakókörnyezeti feltételek, a kiváló közösségi közlekedési kapcsolatok.

A terület az **alapintézményi funkciók**on túl a kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás terén is gazdagon ellátottnak számít. A lakótelep építésével egyidejűleg a **földszinteken számos üzlethelyiség** létesült.

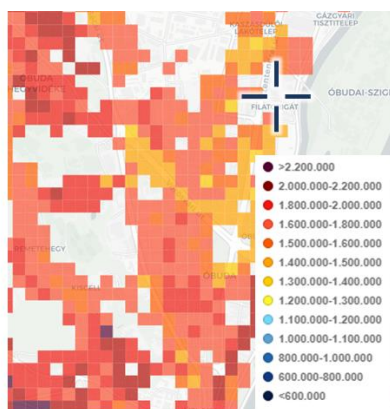
A Waterfront City városnegyed fejlesztése kapcsán az **Óbudai Promenádként**, a földszinteken **további üzletek, irodák, vendéglátóhelyek**, kulturális funkciók létesülnek, melyek az itt lakók, és a környékbeli igényét egyaránt szolgálják.

forrás: Budapest Főváros III. kerület Integrált Településfejlesztési Stratégiája – Megalapozó munkarész

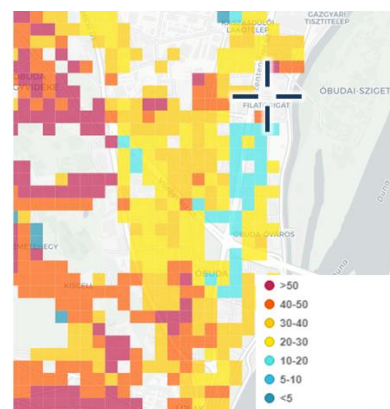
2. TERVEZETT HUMÁN INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉS



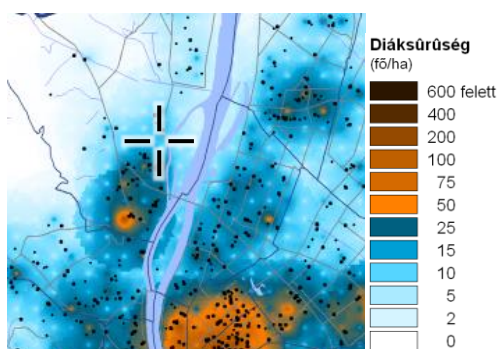
Állandó népesség száma (fő)
forrás: <https://geoxmap.carto.com/>



Egy főre jutó éves nettó jövedelem (Ft)
forrás: <https://geoxmap.carto.com/>



Diplomások aránya (%)
forrás: <https://geoxmap.carto.com/>



vegyes lakásstruktúra
– kedvező szociológiai helyzet

A beruházás lakásmixe tervezetten rendkívül változatos, sokszínű kialakításának köszönhetően ez könnyen kiszolgálhatja a területben magas arányban jelenlévő, felsőoktatási intézmények diákjainak igényeit, akik a kollégiumi lehetőségek mellett kedvező áron keresnek garzonlakásokat.

A projektterület – lakáelosztását tekintve – ezt a célcsoportot is könnyen kiszolgálja.

◀ Oktatás meghatározó térségei

forrás: Budapest 2030 helyzetelemzés

A Waterfront Lofts ingatlanfejlesztés a tervek szerint változatos alaprajzú, méretű és árfekvésű lakásaival vegyes társadalmi státuszú lakóközösség létrejöttének kedvez. Mindemellett a térségben a környező oktatási intézmények megléte miatt általánosan elmondható, hogy magas a diákok aránya.

A lakások egy része kertkapcsolatos, mely alternatívát nyújthat az agglomerációba kiköltözéssel szemben.

A Waterfront Lofts ingatlanfejlesztés a fővárosi lakáspiac szempontjából kiváló adottságokkal rendelkezik elsősorban lokációja által.

A fejlesztési terület Óbuda központi térségének határában található, ahol továbbra is nagy a lakások iránti kereslet a területi lakásállomány dinamikus bővülése mellett is.

A terület hagyományos központi térségeihez (Flórián tér, Szentlélek tér) közel helyezkedik el, melyek közösségi közlekedéssel, kerékpárral, illetve gyalog is könnyedén megközelíthetők.

A nagyvárosias jellegű környezetben számos oktatási intézmény található, melyek közösségi közlekedéssel vagy mikromobilitási eszközökkel könnyedén elérhetők projektterületről.

A projektterület elhelyezkedéséből adódóan, a humáninfrastruktúra és más városi szolgáltatások a projekt környezetében elérhetők Óbuda hagyományos és lakótelepi, központi jellegű területein.

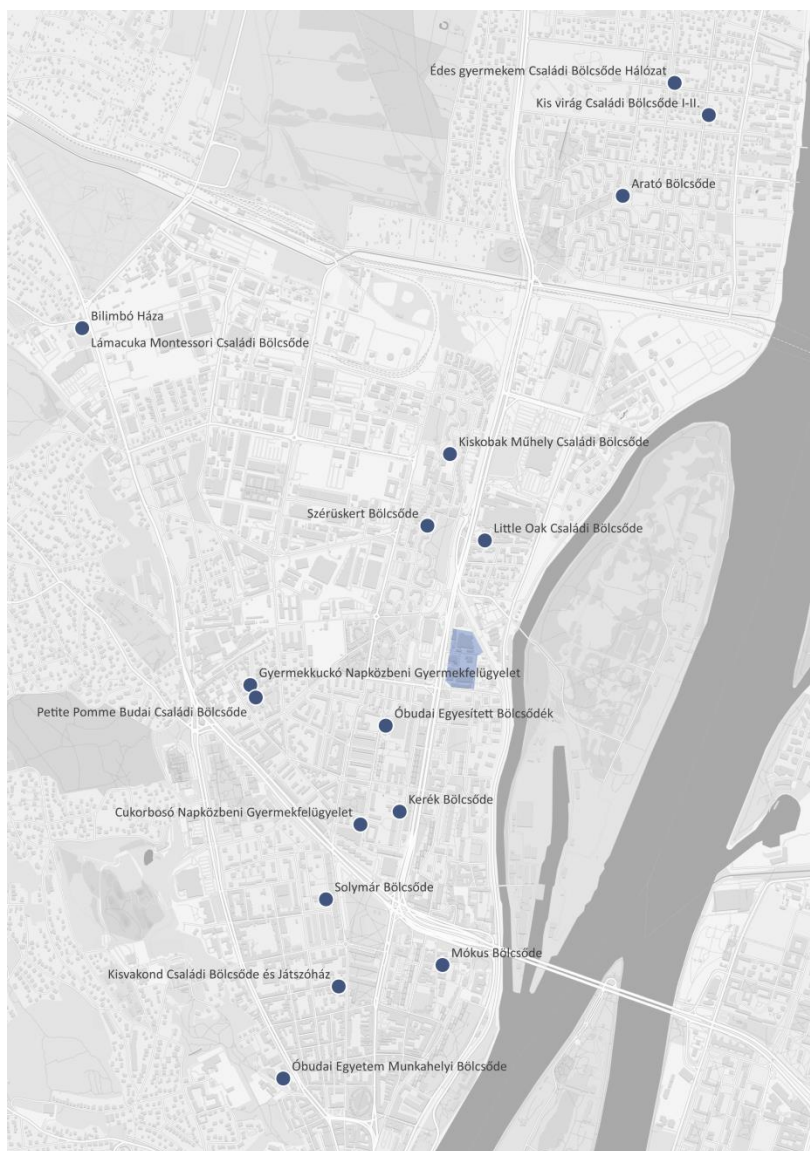
2.1.A PROJEKTHELYSÍN ÉS KÖRNYEZETÉNEK HUMÁN INFRASTRUKTÚRA ADOTTSÁGAI

bölcsődei férőhelyek száma a projekthelysín környezetében

A projekthelysín 15 perc alatt gyalog kényelmesen elérhető környezetébe mintegy 10 darab gyermeknevelő és gyermekgondozó intézmény esik, melyből öt kerületi önkormányzati fenntartásban van.

A kerületi önkormányzati fenntartású bölcsődék összesen 510 férőhellyel rendelkeznek, míg a további, a projekthelysín szempontjából releváns távolságba eső egyéb (alapítványi, egyházi, stb.) fenntartású intézmények további 118 férőhellyel rendelkeznek.

Az intézmény lista és a hozzá tartozó férőhely adatok a Szociális Ágazati Portálról származnak, ahol a létszámadatok rendre megegyeznek a maximális intézményi férőhelyszámmal. Ebből adódóan az intézmények valós létszám és kapacitás adatai sem állapíthatók meg az egyes intézményekre vonatkozóan, ezért a bölcsődék szabad kapacitására, telítettségére vonatkozó adat sem becsülhető.



bölcsődei férőhelyek száma a projekthelysín környezetében				
megnevezés	típus	fenntartó	helyszín, cím	férőhely
kerületi önkormányzati fenntartásban				
Óbudai Egyesített Bölcsődék	bölcsőde	kerületi önkormányzat	Szél utca 23-25.	112
Szerűskert Bölcsőde	bölcsőde	kerületi önkormányzat	Szerűskert utca 35.	84
Solymár Bölcsőde	bölcsőde	kerületi önkormányzat	Solymár utca 12.	112
Mókus Bölcsőde	bölcsőde	kerületi önkormányzat	Mókus utca 1-3.	112
Kerek Bölcsőde	bölcsőde	kerületi önkormányzat	Kerek utca 12-14.	90
összesen				510
egyéb (alapítványi, nonprofit szervezet, stb.) fenntartásban				
Billimbó Háza	alternatív napközbeni ellátás	n.a.	Bécsi út 268.	n.a.
Cukorbosó Napközbeni Gyermekfelügyelet	napközbeni gyermekfelügyelet	n.a.	Verőfény utca 1.	7
Dédelgető Családi Bölcsőde	családi bölcsőde	n.a.	Kékfestő köz 5.	7
Gyermekkuckó Napközbeni Gyermekfelügyelet	napközbeni gyermekfelügyelet	n.a.	Góbé utca 14/a	5
Kiskobak Műhely Családi Bölcsőde	családi bölcsőde	n.a.	Boglya utca 1.	5
Kisvakond Családi Bölcsőde és Játsszoház	családi bölcsőde	n.a.	Kenyeres utca 10.	7
Kis virág Családi Bölcsőde I-II.	családi bölcsőde	n.a.	Zaránd utca 17/b	10
Little Oak Családi Bölcsőde	családi bölcsőde	n.a.	Szentendrei út 89-95.	12
Lámacuka Montessori Családi Bölcsőde	családi bölcsőde	n.a.	Bécsi út 268.	23
Petite Pomme Budai Családi Bölcsőde	családi bölcsőde	n.a.	Góbé utca 11/2.	16
Édes gyermekem Családi Bölcsőde Hálózat	családi bölcsőde	n.a.	Rozgonyi Piroska utca 12.	18
Óbudai Egyetem Munkahelyi Bölcsőde	munkahelyi bölcsőde	n.a.	Bécsi út 96/b	8
összesen				118

forrás: a férőhelyadatok Szociális Ágazati Portálról származnak | <https://szocialisportal.hu/szakmai-intezmenykereso/>

óvodai férőhelyek száma a projekthelysín környezetében

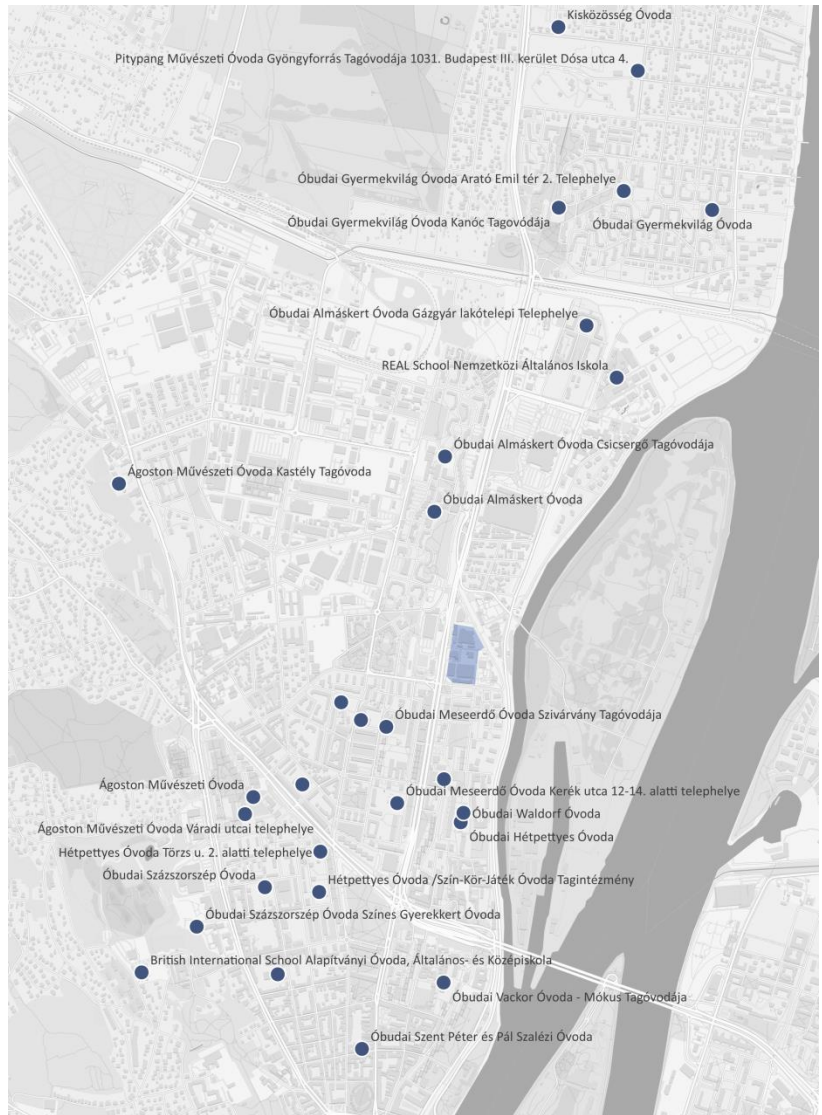
A projekthelysín térségében 13 db gyalog kényelmesen, 15 perc alatt megközelíthető óvodai ellátást nyújtó intézmény található. A kerületi önkormányzati fenntartásban lévő óvodák közül

- az Óbudai Meseerdő Óvoda Meggyfa utcai, Szél utcai, Kerék utcai és Váradi utcai telephelyei,
- az Óbudai Hétpettyes Óvoda a Harrer Pál utcán, továbbá
- a Szérűskert utcai Óbudai Almáskert Óvodák

esnek a projekthelysín releváns távolságába.

A releváns távolságba eső kerületi önkormányzati fenntartású óvodákban összesen 2 607 férőhely áll rendelkezésre, mely további 455 férőhellyel egészül ki egyéb fenntartásban.

Az óvodai létszámadatok az Oktatási Hivatal *Működő köznevelési intézmények feladatellátási helyei (aktuális adatokkal)* című táblázatából származnak, melyből az óvodai csoport, illetve iskolai osztály szintű bontásban követhető legfrissebb (2024. év októberi) gyermeklétszám adatok összesített értékei kerültek a táblázatba. A férőhelyadatok a *Gyermekek, tanulók száma feladatellátási helyenként, a feladat típusa szerint, évfolyam szintű bontásban* című táblázatból származnak, melyből az óvodai csoportszobákra, illetve iskolai osztálytermekre megadott értékek kerültek feltüntetésre. A telítettség a hivatkozott két adat alapján számított érték.



óvodai férőhelyek száma a projekthelysín környezetében						
megnevezés	típus	fenntartó	helysín, cím	létszám	férőhely	telítettség
kerületi önkormányzati fenntartásban						
Ágoston Művészeti Óvoda	óvoda	kerületi önkormányzat	Ágoston utca 2/a	122	180	68%
Óbudai Gyermekvilág Óvoda Arató Emil tér 2. Telephelye	óvoda	kerületi önkormányzat	Arató Emil tér 2.	40	100	40%
Óbudai Vackor Óvoda	óvoda	kerületi önkormányzat	Árpád fejedelem útja 60.	130	150	87%
Ágoston Művészeti Óvoda Kastély Tagóvoda	óvoda	kerületi önkormányzat	Bécsi út 236.	73	125	58%
Pitypang Művészeti Óvoda Gyöngyforrás Tagóvodája	óvoda	kerületi önkormányzat	Dósa utca 4.	87	110	79%
Óbudai Almáskert Óvoda Gázgyár lakótelepi Telephelye	óvoda	kerületi önkormányzat	Gázgyár lakótelep	64	75	85%
Óbudai Százszorszép Óvoda Színes Gyerekkert Óvoda	óvoda	kerületi önkormányzat	Gelléri Andor Endre utca 6-8.	89	100	89%
Óvoda Hétpettyes Óvoda	óvoda	kerületi önkormányzat	Harrer Pál utca 7.	132	175	75%
Óbudai Gyermekvilág Óvoda Kanóc Tagóvodája	óvoda	kerületi önkormányzat	Kanóc utca 3.	112	155	72%
Óbudai Meseerdő Óvoda Telephelye	óvoda	kerületi önkormányzat	Kerék utca 12-14.	60	100	60%
Óbudai Meseerdő Óvoda Szivárvány Tagóvodájának Telephelye	óvoda	kerületi önkormányzat	Meggyfa utca 1.	61	75	81%
Óbudai Vackor Óvoda - Mókus Tagóvodája	óvoda	kerületi önkormányzat	Mókus utca 14.	135	230	59%
Óbudai Százszorszép Óvoda	óvoda	kerületi önkormányzat	Reménység utca 6.	116	130	89%
Hétpettyes Óvoda /Szin-Kör-Játék Óvoda Tagintézmény	óvoda	kerületi önkormányzat	Solymár utca 12-14.	74	100	74%
Óbudai Meseerdő Óvoda Szivárvány Tagóvodája	óvoda	kerületi önkormányzat	Szél utca 23-25.	64	135	47%
Óbudai Almáskert Óvoda	óvoda	kerületi önkormányzat	Szérűskert utca 37.	86	100	86%
Óbudai Almáskert Óvoda Csicsergő Tagóvodája	óvoda	kerületi önkormányzat	Szérűskert utca 41.	95	125	76%
Hétpettyes Óvoda Telephelye	óvoda	kerületi önkormányzat	Törzs utca 2.	68	75	91%
Ágoston Művészeti Óvoda Váradi utcai telephelye	óvoda	kerületi önkormányzat	Váradi utca 15/a	75	95	79%
Óbudai Meseerdő Óvoda	óvoda	kerületi önkormányzat	Váradi utca 9-11.	98	167	59%
Óbudai Gyermekvilág Óvoda	óvoda	kerületi önkormányzat	Vitorla utca 6.	89	105	85%
összesen					2607	
egyéb (alapítványi, nonprofit szervezet, stb.) fenntartásban						
Kisközösség Óvoda	óvoda	alapítvány	Emőd utca 12.	24	25	96%
Óbudai Waldorf Óvoda	óvoda	alapítvány	Harrer Pál utca 9-11.	50	50	100%
British International School Alapítványi Óvoda, Általános- és Középiskola	óvoda	alapítvány	Kiscelli köz 17.	111	150	74%
Szent Miklós Óvoda, Ált. Isk., Egységes Gyógyped. M. Int., Koll. és Gyermeko.	óvoda	tankerületi központok	Miklós tér 5.	8	8	100%
Music House Óvoda	óvoda	nonprofit kft.	Remetehégyi út 183.	40	42	95%
Csalógány Óvoda, Ált. Isk., Készségfejlesztő Iskola, Egységes Gyógyped. M. Int.,	óvoda	tankerületi központok	San Marco utca 48-50.	25	40	63%
Budapest III. kerületi Óvoda, Általános Iskola, Egységes Gyógyped. M. Int.	óvoda	tankerületi központok	Szellő utca 9-11.	17	20	85%
Óbudai Szent Péter és Pál Szalézi Óvoda	óvoda	egyházi jogi személy	Tímár utca 13/b.	100	110	91%
REAL School Nemzetközi Általános Iskola	óvoda	nonprofit kft.	Záhony utca 7.	9	10	90%
összesen					455	

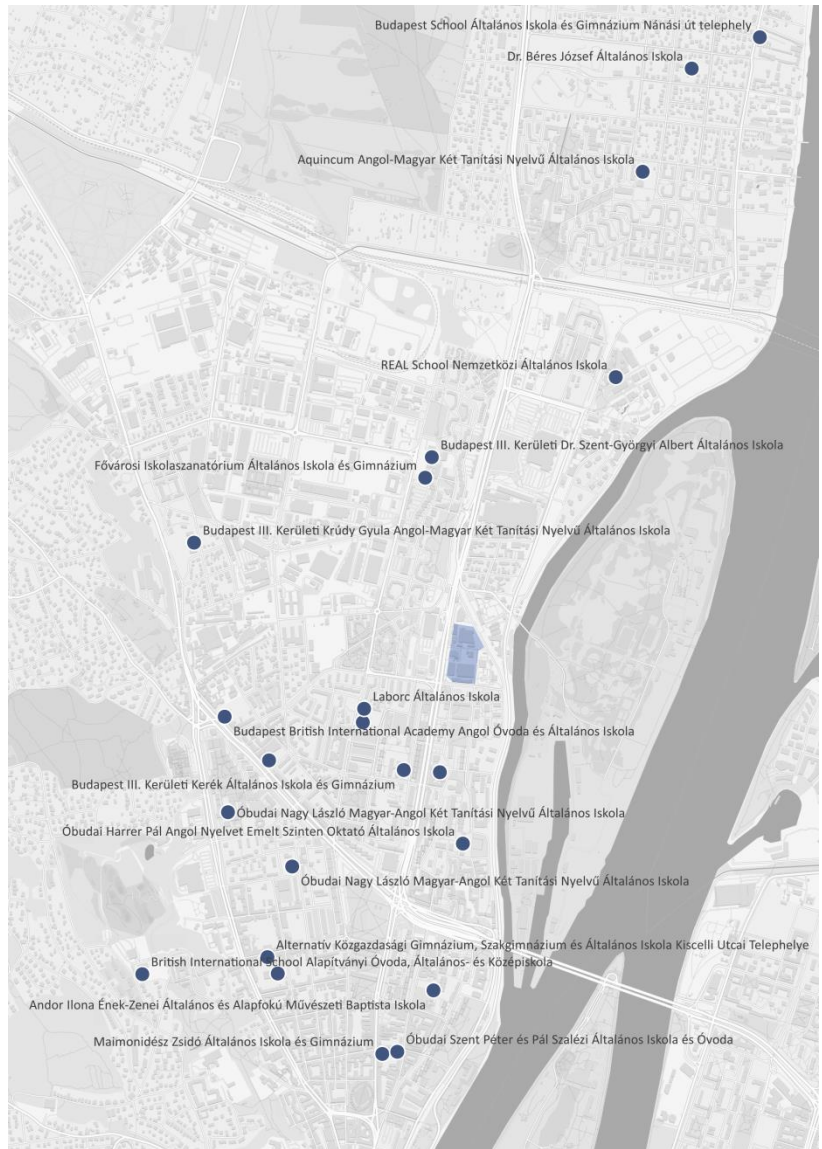
forrás: az oktatási létszám és férőhely adatok az Oktatási Hivatal honlapjáról származnak |
https://dari.oktatas.hu/download/kozerdeku/kir_stat2024_a04t18_gyermekek_tanulok_szama.xlsx
és https://dari.oktatas.hu/download/kozerdeku/kir_mukodo_feladatellatasi_helyek_2025_05_07.xlsx

általános iskolai férőhelyek száma a projekthelysín környezetében

Az általános iskolák szempontjából a projekthelysín térségében a területi ellátottság megfelelőnek mondható. A III. kerület közigazgatási területén lévő iskolák (önkormányzati) fenntartását és működtetését az Észak-Budai Tankerületi Központ végzi, mely Óbuda-Békásmegyer közigazgatási területén túlmenően az újpesti iskolák esetében is a fenntartói és működtetési, illetve a jogszabályban meghatározott oktatásirányítási és tanügyigazgatási feladatokat lát el. Központja a Fő tér 1. szám alatt található. A központi fenntartásban lévő általános iskolák közül a vizsgált helyszínhez képest:

- legközelebb a Budapest III. kerületi Óvoda, Általános Iskola, Egységes Gyógypedagógiai Módszertani Intézmény, valamint a Kerék Általános Iskola esik,
- a fentieknél távolabb, de még mindig 15 percre gyalog található az Első Óbudai Német Nyelvoktató Nemzetiségi Általános Iskola és az Óbudai Harrer Pál Angol Nyelvet Emelt Színten Oktató Általános Iskola.

A fent említett intézmények átlagos telítettsége 64%. A tankerületi központ fenntartásában tavaly 1 861 szabad férőhely állt rendelkezésre az általános iskoláskorúak számára, mely további 1 059 férőhellyel egészült ki egyéb fenntartásban. Az oktatási létszám és férőhely adatok 2024. év októberiek, hasonlóan az óvodai adatokhoz az Oktatási Hivatal honlapjáról származnak, a szabad kapacitás az azok alapján számított érték.



általános iskolai férőhelyek száma a projekthelysín környezetében						
megnevezés	típus	fenntartó	helysín, cím	létszám	férőhely	telítettség
tanterületi központi fenntartásban						
Aquincum Angol-Magyar Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Arató Emil tér 1.	561	992	57%
Óbudai II. Rákóczi Ferenc Általános Iskola	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Erdőalja út 5.	225	310	73%
Budapest III. Kerületi Krúdy Gyula Angol-Magyar Két Tanítási Nyelvű Ált. Isk.	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Gyógyszergyár utca 22-24.	661	766	86%
Óbudai Harrer Pál Angol Nyelvet Emelt Színten Oktató Általános Iskola	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Harrer Pál utca 7.	392	695	56%
Budapest III. Kerületi Kerék Általános Iskola és Gimnázium	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Kerek útca 18-20.	396	905	44%
Dr. Béres József Általános Iskola	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Keve utca 41.	392	348	113%
Szent Miklós Óvoda, Ált. Isk., Egységes Gyógyped. M. Int., Koll. és Gyermeko.	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Miklós tér 5.	82	110	75%
Csalogány Óvoda, Ált. Isk., Készségfejlesztő Iskola, Egységes Gyógyped. M. In	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	San Marco utca 48-50.	87	110	79%
Budapest III. Kerületi Óvoda, Ált. Isk., Egységes Gyógyped. M. Int.	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Szellő utca 9-11.	96	120	80%
Fővárosi Iskolaszanatórium Általános Iskola és Gimnázium	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Szerűskert utca 40.	288	288	100%
Budapest III. Kerületi Dr. Szent-Györgyi Albert Általános Iskola	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Szerűskert utca 40-42.	310	552	56%
Óbudai Nagy László Magyar-Angol Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Váradi utca 15/b.	556	535	104%
Első Óbudai Német Nyelvoktató Nemzetiségi Általános Iskola	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Vörösvári út 93.	424	564	75%
Óbudai Nagy László Magyar-Angol Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola	általános iskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Zápor utca 90.	335	371	90%
összesen					6666	
egyéb (alapítványi, nonprofit szervezet, stb.) fenntartásban						
Óbudai Waldorff Általános Iskola, Gimnázium és Alapfokú Művészeti Iskola	általános iskola	alapítvány	Bécsi út 324.	126	186	68%
Óbudai Waldorff Általános Iskola, Gimnázium és Alapfokú Művészeti Iskola	általános iskola	alapítvány	Bécsi út 375.	321	492	65%
MOA Magán Általános Iskola	általános iskola	alapítvány	Kalászi utca 5-7.	213	315	68%
British International School Alapítványi Óvoda, Általános- és Középiskola	általános iskola	alapítvány	Kiscelli köz 17.	610	770	79%
Alternatív Közgazdasági Gimnázium, Szakgimnázium és Általános Iskola Kisc	általános iskola	alapítvány	Kiscelli utca 78-82.	296	393	75%
Andor Ilona Ének-Zenei Általános és Alapfokú Művészeti Baptista Iskola	általános iskola	egyházi jogi személy	Mókus utca 2.	367	400	92%
Budapest School Általános Iskola és Gimnázium Nánási út telephely	általános iskola	nonprofit kft.	Nánási út 97.	43	85	51%
Maimonidész Zsidó Általános Iskola és Gimnázium	általános iskola	egyházi jogi személy	Pacsirtamező utca 21.	5	14	36%
Óbudai Szent Péter és Pál Szalézi Általános Iskola és Óvoda	általános iskola	egyházi jogi személy	Tímár utca 10-16.	218	494	44%
Laborc Általános Iskola	általános iskola	alapítvány	Vihar utca 31.	189	256	74%
Budapest British International Academy Angol Óvoda és Általános Iskola	általános iskola	alapítvány	Vörösvári út 194-196.	18	35	51%
REAL School Nemzetközi Általános Iskola	általános iskola	nonprofit kft.	Záhony utca 7.	75	100	75%
összesen					3540	

forrás: az oktatási létszám és férőhely adatok az Oktatási Hivatal honlapjáról származnak /
https://dari.oktatas.hu/download/kozerdeku/kir_stat2024_a04t18_avermekek_tanulok_szama.xlsx
és https://dari.oktatas.hu/download/kozerdeku/kir_mukodo_feladatellatasi_helyek_2025_05_07.xlsx

középiskolai férőhelyek száma a projekthelyszín környezetében

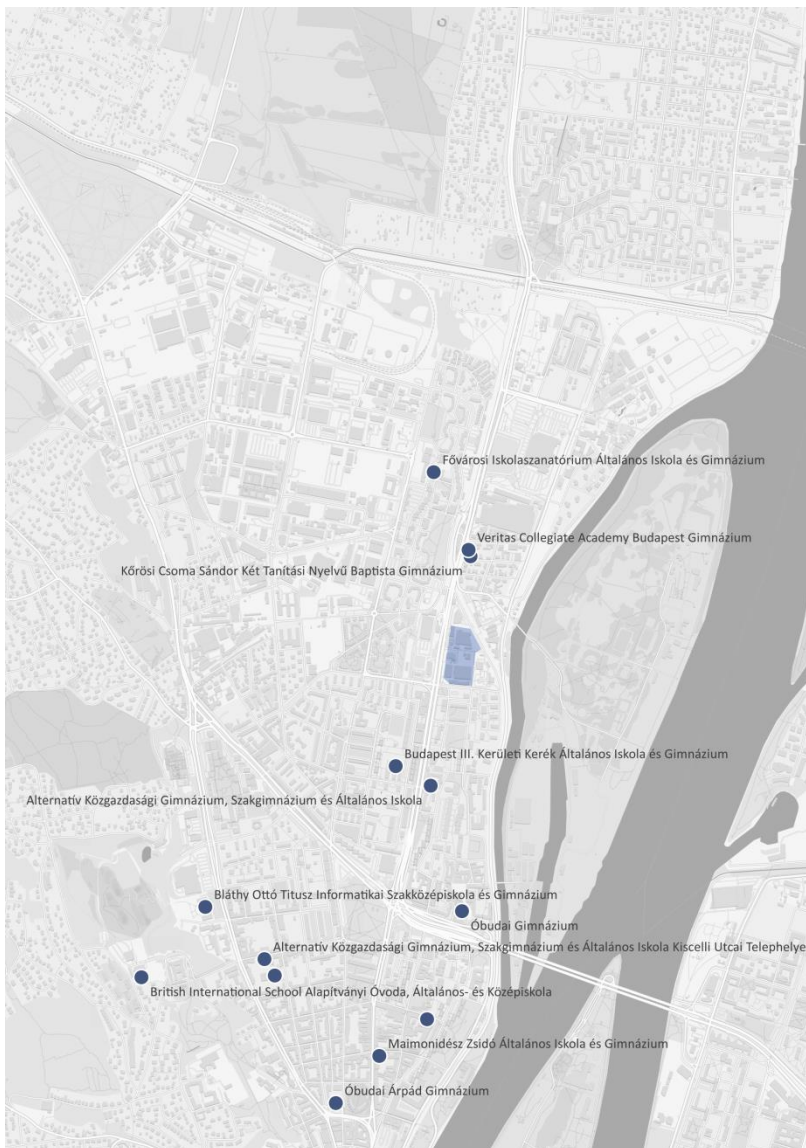
A kerületben található gimnáziumok közül a vizsgált helyszínről legfeljebb 15 perces, kényelmes gyalog távolságra elérhető:

- az Észak-Budapesti Tankerületi Központ fenntartásában lévő
 - Kerék Általános Iskola és Gimnázium, illetve
 - Óbudai Gimnázium
- az egyházi fenntartású
 - Kőrösi Csoma Sándor Két Tanítási Nyelvű Baptista Gimnázium,
 - Veritas Collegiate Academy Budapest Gimnázium, illetve
- az alapítványi fenntartású
 - Alternatív Közgazdasági Gimnázium, Szakgimnázium és Általános Iskola.

Közösségi közlekedéssel kényelmesen elérhető távolságba esik a fővárosi fenntartású Bláthy Ottó Titusz Informatikai Szakközépiskola és Gimnázium.

A tankerületi / fővárosi önkormányzati fenntartású középiskolák esetében több mint 2 000 férőhely, míg az egyéb fenntartású intézményekben további 3 100 férőhely áll rendelkezésre.

Az összes releváns, adattal is rendelkező középiskolai intézmény kihasználtsága, telítettsége átlagosan 72%-os.



középiskolai férőhelyek száma a projekthelyszín környezetében						
megnevezés	típus	fenntartó	helyszín, cím	létszám	férőhely	telítettség
tankerületi központi fenntartásban						
Budapest III. kerületi Kerék Általános Iskola és Gimnázium	középiskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Kerek utca 18-20.	257	375	69%
Óbudai Árpád Gimnázium	középiskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Nagyszombat utca 19.	674	1064	63%
Csalogány Óvoda, Ált. Isk., Készségfejlesztő Iskola, Egységes Gyógyped. M. Int.,	középiskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	San Marco utca 48-50.	n.a.	n.a.	n.a.
Óbudai Gimnázium	középiskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Szentlélek tér 10.	621	660	94%
Fővárosi Iskolaszanatórium Általános Iskola és Gimnázium	középiskola	Észak-Budapesti Tanker. Kzp.	Szérűskert utca 40.	123	123	100%
fővárosi önkormányzati fenntartásban						
Bláthy Ottó Titusz Informatikai Szakközépiskola és Gimnázium	középiskola	fővárosi önkormányzat	Bécsi út 134.	696	n.a.	n.a.
összesen					2222	
egyéb (alapítványi, egyházi, stb.) fenntartásban						
Óbudai Waldorf Általános Iskola, Gimnázium és Alapfokú Művészeti Iskola tel	középiskola	alapítvány	Bécsi út 324.	309	435	71%
British International School Alapítványi Óvoda, Általános- és Középiskola	középiskola	alapítvány	Kiscelli köz 17.	301	440	68%
Alternatív Közgazdasági Gimnázium, Szakgimnázium és Általános Iskola Kiscel	középiskola	alapítvány	Kiscelli utca 78-82.	235	300	78%
Maimonides Zsidó Általános Iskola és Gimnázium	középiskola	egyházi jogi személy	Pacsirtamező utca 21.	112	278	40%
Alternatív Közgazdasági Gimnázium, Szakgimnázium és Általános Iskola	középiskola	alapítvány	Raktár utca 1.	607	914	66%
Kőrösi Csoma Sándor Két Tanítási Nyelvű Baptista Gimnázium	középiskola	egyházi jogi személy	Szentendrei út 83.	564	683	83%
Veritas Collegiate Academy Budapest Gimnázium	középiskola	egyházi jogi személy	Szentendrei út 85.	31	50	62%
Budapest Táncművészeti Szakközépiskola és Alapfokú Művészeti Intézmény	középiskola	alapítvány	Perc utca 2.	20	n.a.	n.a.
összesen					3100	

forrás: az oktatási létszám és férőhely adatok az Oktatási Hivatal honlapjáról származnak /
https://dari.oktatas.hu/download/kozerdeku/kir_stat2024_a04t18_gyermekek_tanulok_szama.xlsx
 és https://dari.oktatas.hu/download/kozerdeku/kir_mukodo_feladatellatasi_helyek_2025_05_07.xlsx

2.2. A PROJEKTHELYSÍN ÉS KÖRNYEZETÉNEK
VÁRHATÓ HUMÁN INFRASTRUKTÚRA IGÉNYEI

a tervezett fejlesztés révén beköltöző lakosság

A projekthelysínen tervezett fejlesztés eredményeként 1300-1400 db lakás kialakítása várható. A tervezés jelen fázisában a lakásmix – alapterület szerinti megoszlás – alapján még nincs lehetőség a beruházás generálta lélekszám növekmény számítására, ezért a Központi Statisztikai Hivatal 2022. évi censusos adatai alapján becsülhető a területre jövőben beköltöző lakosság mértéke. Az állandó népesség és a nyilvántartott lakások hányadosaként képzett népességsűrűség Budapest III. kerület Óbuda-Békásmegyer közigazgatási területén 1,9 fő / lakás értékben rögzíthető a KSH adatai alapján. Ezzel az értékkel számolva a **tervezett fejlesztés eredményeként várhatóan realizálható 1300-1400 db lakással átlagban 2500 főre becsülhető a fejlesztés révén újonnan megjelenő lakosság száma.**

a várhatóan betelepülő lakosság
korcsoportos megoszlása

A tervezett fejlesztés révén beköltözők közül a 14 év alatti lakosok korösszetétele az alábbiak szerint becsülhető:

- 0-2 év között (bölcsődés korcsoport): 59 fő,
- 3-5 év között (óvodás korcsoport): 57 fő,
- 6-14 év között (általános iskolás korcsoport): 197 fő.

A középiskolás, 15-18 év közötti korcsoport megoszlásának számítása a középiskolai tanulmányok kötetlenebb választhatósága okán (nem kötelező a lakcím szerinti körzetbe járni) nem releváns.

az oktatási és nevelési humán infrastruktúra
igények meghatározása

A humán infrastruktúra igények meghatározásánál a tervezett Fővárosi Településfejlesztési Terv partnerségi dokumentációjában szereplő nagyságrendek kerültek figyelembevételre. Ez alapján az óvodás és általános iskolás korú új betelepülő gyermekek 100%-a számára, a bölcsődés korú új betelepülő gyermekek 30%-a számára kell férőhelyet biztosítani az ellátórendszerben. (Gimnáziumi férőhelyekre vonatkozó elvárás a már leírtak okán nincs.) Ezek alapján **a működő oktatási-nevelési intézményhálózat biztonsággal el tudja látni a tervezett lakások által vonzott új gyereknépesség igényeit. A bölcsődei kapacitás meghatározására a Szociális Ágazati Portál adatainak hiányossága okán nincs mód.**

* forrás: Városház Otthon - Budapest Főváros Településterve /
Fővárosi Településfejlesztési Terv - <https://file.budapest.hu/FTT/FTT.zip>

Tekintettel arra, hogy mintegy 2000 óvodai férőhely áll üresen a születésszám csökkenése miatt, ezért az önkormányzat átszervezési javaslata alapján ezek egy része megszűnik, másik része bölcsődei férőhelyek számának növelésére fog szolgálni. Az előrejelzés szerint a kapacitás még akkor is elegendő lesz, ha a kerület lakosság száma rövid időn belül 15 000 fővel növekedne.

forrás: óbuda.hu

A projekthelysínre a jövőben várhatóan betelepülő 0-14 éves korcsoportok oktatása-nevelése				
korosztálynak megfelelő intézmény típus	új gyerekszám / férőhelyigény	a tervezett lakások tágabb környezetében az állami / önkormányzati intézményi		megfelelőség
		férőhelyek száma**	szabad férőhelyek száma**	
bölcsőde	cca. 59 fő	510 férőhely	n.a.	n.a.
óvoda	cca. 57 fő	2 607 férőhely	737 férőhely	MEGFELEL
általános iskola	cca. 197 fő	6 666 férőhely	1 861 férőhely	MEGFELEL

** jelen fejezet 2.1. alpontjának kimutatásai szerinti – önkormányzati, tankerületi, ill. állami fenntartású intézményekre vonatkozó – adatok
forrás: saját összesítés

egészségügyi ellátási igények
meghatározása
gyermek házi-/szakorvosi ellátás

1 000 fő 0-14 éves új betelepülő gyermek után szükséges egy gyermekorvosi munkahely / praxis kialakítása, így a **becsült 313 főnyi 0-14 éves korú gyermeklétszám nem igényli a helyi gyermekorvosi létszám növelését.**

felöltött házi-/szakorvosi ellátás

2 000 fő új betelepülő lakosság szám után szükséges egy általános háziorvosi munkahely / praxis kialakítása, így a **lakások által vonzott cca. 2 087 fő felnőtt ellátásra jogosult új lakos várhatóan igényelheti a háziorvosi / szakorvosi ellátás kapacitásbővítését.**

időskorú ellátást biztosító nappali
intézményi igények
meghatározása

1 000 fő új betelepülő lakosság szám után 6 férőhely – azaz 167 fő után egy férőhely – biztosítása szükséges az időskorúak számára nappali intézményben. A tervezett lakások által vonzott cca. 544 fő 65 év fölötti lakos után **várhatóan 3-4 db új férőhelyet kellhet létesíteni időskorú ellátást biztosító nappali intézményben.**

ZÖLDINFRASTRUKTÚRA, TERMÉSZET- ÉS TÁJVÉDELEM, KÖRNYEZETVÉDELEM

I. ZÖLDINFRASTRUKTÚRA

1. A VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ZÖLDFELÜLETEK A PROJEKTTERÜLET TÉRSÉGÉBEN

1.1. A VIZSGÁLT TERÜLET SZEMPONTJÁBÓL RELEVÁNS, VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ TÉRSÉGI ZÖLDFELÜLETEK

A tervezési terület Aquincum városrész déli határán fekszik. A beépített terület itt elkeskenyedik, az Óbudai- (más néven Hajógyári-) sziget és a Budai hegység erdős hegyvonulata (Látó-hegy – Hármashatár-hegy – Testvér-hegy) között kb. 1,5 km széles nagyvárosias-ipari, és nagyjából 1 km széles kertvárosias területek foglalnak helyet. Ennek köszönhetően a vizsgált területen a nagy, térségi jelentőségű zöldfelületek elérhető távolságban vannak, hatásaik jól érzékelhetők.

erdőterületek

Az erdőterületek városi jelentősége klimatikus, élőhely és rekreációs szempontból is kiemelkedő. Környezeti értékük kimagasló. Jelentőségük elsősorban a levegőtisztaság javításában, a tágabb környezet hőmérsékleti jellemzőinek kiegyenlítésében, egyúttal az egyéb előnytelen, antropogén hatások – pl. zaj- és rezgésterhelés – mérséklésében kiemelkedő. A vizsgált terület közelében elsősorban Hármashatárhegyi erdőterületek dominánsak mind rekreációs, mind városklimatikus szempontból, melyet erősít a területtől mindössze 250 méterre lévő Óbudai-sziget galériaerdejének hatása is.

közparkok, köztertek



A megújult Kaszap István park
forrás: saját fotó

A közparkok és köztertek jelentősége főként az emberi egészség és az ahhoz szükséges egészséges környezet megteremtése szempontjából meghatározó. Ezek a zöldfelületek már inkább a lokális, mikroklimatikus adottságok jó karban tartásában járnak élen, szabadtéri eszközeikkel, utcabútoráikkal a lakosság számára részben aktív (szabadtéri fitnessparkok, játszótérek, labdapályák), részben passzív pihenés helyszínékként is szolgálva.

A tervezési terület környezetében több szempontból kiemelkedő az Óbudai-szigeten található Május 9. park. Mérete és faállománya mellett aktív rekreációs szolgáltatások tekintetében is nagy vertikummal rendelkezik: több szabadtéri edzőpark, több játszótér, röplabdapálya, pingpongasztalok, kajak-kenu sportegyesület, korábbi golfpálya is üzemelt a területen. A Waterfront City beruházás kapcsán megvalósításra kerülő új gyaloghíd jelentősen növeli majd az Óbudai-sziget megközelíthetőségét a teljes háttér lakóterület, azaz az az egész Óbudai lakótelep irányából.

A lakótelepi épületek közötti lévő Kaszap István park egyben a Waterfront City és Waterfront Lofts szerves részévé is válik. A közpark zöldfelületi minőségének javítása, kondicionáló zöldfelületeinek megújítása és bővítése, az ott meglévő szabadidős, rekreációs és pihenő felületek térben is differenciált fejlesztése és bővítése (pl. „pumptrack” kerékpáros pálya építése, kutya futtató és játszótér kialakítása, stb.) a WFC I. projekt keretében két ütemben valósult meg. A közpark végső formájának kivitelezése a WFC I. beruházás keretében, annak finanszírozásában, a III. kerületi önkormányzattal közösen kialakított koncepcióterv alapján készült el 2023-ban.

A projektterülettől északra, Kaszásdűlőn lévő Bud Spencer park szerepe is meghatározó. A parkban szabadtéri edzőpark támogatja az aktív kikapcsolódást, nyáron pedig kertmozit is felállítanak.

A lakótelepi zöldfelületek alapvetően a helyi közösség számára nyújtanak zöldfelületi szolgáltatásokat: javítják a helyi klímát, javítják a városképet, helyet adnak rekreációnak és aktív kikapcsolódásnak is. Ugyanakkor kiterjedésük és az összefüggő zöldfelület (városon belül) kiemelkedő (30-40 %-os) arányával az adott városrész zöldfelületi rendszerének fontos zöldfelületi magterületei.

kertvárosias területek

Magánkertek számottevő mennyiségben a Testvérhegy oldalában és a vasúttól északra fekvő Rómaifürdő és Csillaghegy területén jelennek meg. Az egyre intenzívebb beépítés miatt a teljesértékű zöldfelület aránya lassan, de folyamatosan csökken. A zöldfelület rekreációs funkcióját csak a tulajdonosok tudják kihasználni, de a nagyvárosiasnál nagyobb zöldfelületi arány (helyi) klimatikus hatásai érzékelhetők.

1.2. SZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK

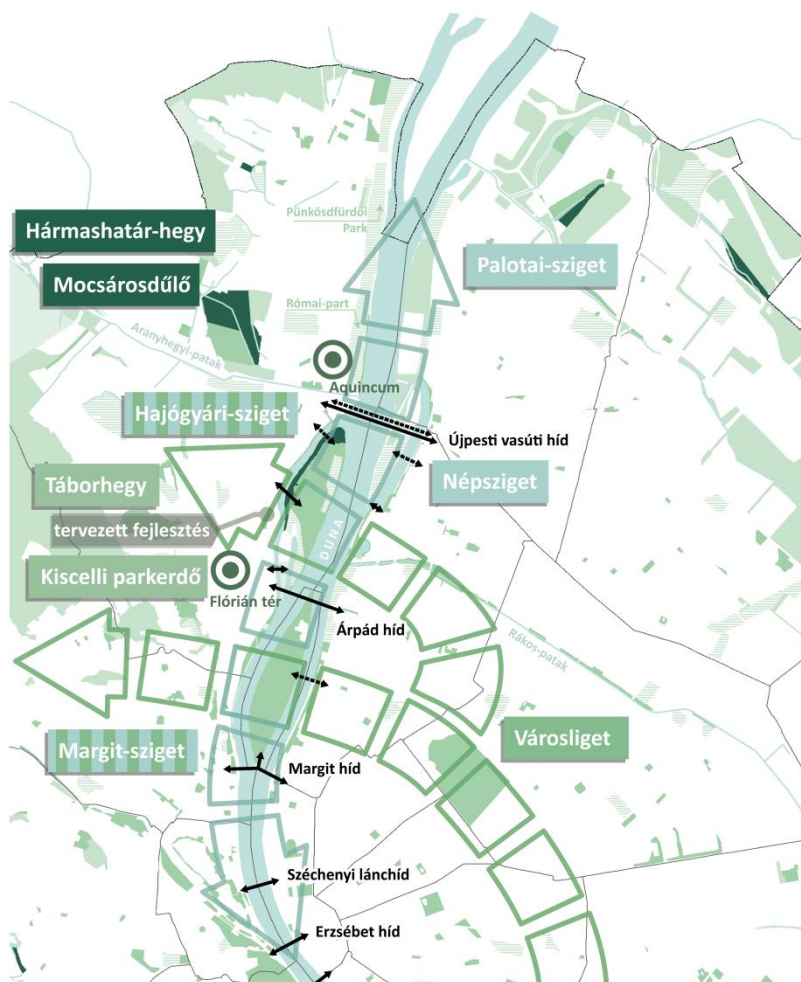
alaptérképi elemek

- természetközeli területek
- parkok
- erdőterületek
- mezőgazdasági célú területek
- sport és rekreációs célú zöldfelületek
- Duna és mellékágai
- kisvízfolyások
- fővárosi / kerületi közigazgatáshatár
- meglévő / tervezett hidkapcsolatok
- tervezett gyalogos hidkapcsolat

fővárosi zöldinfrastruktúra hálózat kapcsolódó elemei

- városi parkláncolat
- Népliget városi parkláncolat elemének megnevezése
- Duna menti zöldtengely
- Népsziget Duna menti zöldtengely elemének megnevezése
- mellékközpont szerepkörű Flórián tér városi parkja

A fővárosi zöldinfrastruktúra hálózat – a vizsgált terület szempontjából releváns elemekkel
forrás: saját ábra



releváns hálózati elemek

A korábban leírt, városszerkezeti jelentőségű, egymástól eltérő használatú zöldfelületeket egyfajta zöldtengelyként fűzik föl a fővárosi zöldinfrastruktúra hálózat egyes meghatározó elemei, melyek észak-déli, illetve többnyire sugárirányban szerveződve jelennek meg Budapesten.

Duna menti zöldtengely

Az észak-déli irányú, hosszanti zöldláncolat a Duna menti zöldtengely, mely a Főváros területén csaknem 30 kilométer hosszannyúlik el a folyam mentén. Az itt található zöldfelületek nem alkotnak összefüggő felületet, inkább különböző jellegű és használatú zöldfelületek sűrűsödésékként értelmezhető a tengely.

A zöldtengely kiemelt jelentőségű része az Óbudai Hajógyári-sziget, mely összefüggő zöldfolyosóként az Árpád hídtól egészen az Újpesti vasúti hídig tart. A szigeten található Május 9. park jellemzése fentebb található. A terület északkeleti részéről a Hajógyári-sziget mintegy 10 perces gyalogút megtételével érhető el a K hídon keresztül. Több fejlesztési koncepcióban szerepel egy, a szigetre vezető új gyalogoshíd ötlete. Amennyiben ez megvalósul, a fejlesztési terület déli részéről is kb. 10 perc gyalogtávolságra lesz a sziget.

természetközeli területek

A vizsgált terület esetében természetközeli területek már a sétatávolságot meghaladó eléréssel közelíthetők meg, mint például a Hármashatárhegy értékes erdőterületei.

1.3. KAPCSOLÓDÓ, A HELYI KLIMATIKUS ADOTTSÁGOKAT BEFOLYÁSOLÓ EGYÉB TERMÉSZETI TÉNYEZŐK

Duna közelsége

Dunához közeli városszerkezeti pozíciójából adódóan a vizsgált terület klimatikus adottságai a fővárosi átlaghoz képest jobbnak mondhatók. A domináns észak-nyugat – dél-keleti szélirány, az azzal szinte párhuzamos folyammeder és annak beépítetlen puffer területe (sziget) mind segítik a vizsgált terület optimális átszellőztetését.

lakótelepi zöldfelületi rendszer

Az általános lakótelepi struktúrába illeszkedő, a beépítés „hézagait” kitöltő lakótelepi zöldfelületek jelentős része kondicionáló hatású, jellemzően gyeperes, és cserjeszinttel gazdagított zöldfelület, melyben néhol megjelennek nagyobb facsoportok. Az Óbudai lakótelep (lakótelepek között) átlagos zöldfelületi intenzitással rendelkezik.

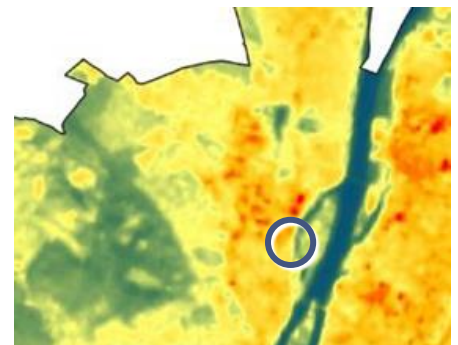
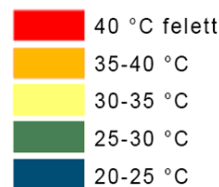
NDVI számítás – értékelési módszer



A projektterület NDVI térképe
forrás: Lechner – Copernicus böngésző

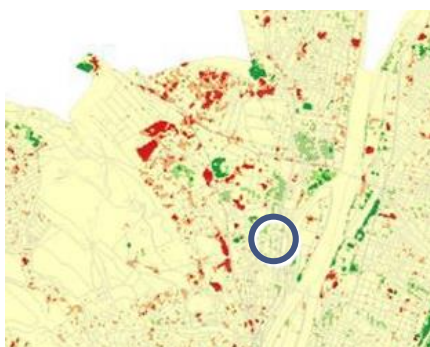
A projektterület térségében a zöldfelületi ellátottság jelenleg alacsonynak mondható. A projektterületen és a tömbsor középső részén a normalizált vegetációs index nagyon alacsony értéket mutat. Budapest környezeti állapotértékelése 2024 c. dokumentumában fellelhető vizsgálatok alapján a zöldfelület-intenzitás változása ezt alátámasztva 1992 és 2020 között átlagosan helyenként növekedés, máshol csökkenést mutat 10-25% eltéréssel a terület tágabb környezetében. Ettől nem függetlenül Budapest felszínhőmérséklet térképe 2022. június 29-én 35-40 °C közötti hőmérsékletet mutatott a területen, a környéken 40 °C feletti kiugrásokkal.

A térségben jelentősebb zöldfelületek a környező lakótelepek közterületein, illetve a vasúti területek mentén kialakult puffer területként megjelenő zöldfelületek jellemzőek.



Budapest felszínhőmérséklete egy harmadfokú hőségriasztási napon, 2022. június 29-én

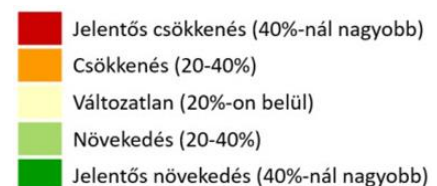
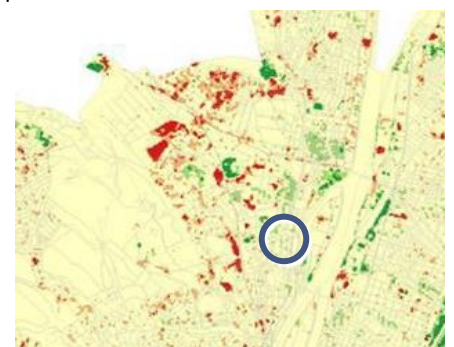
Forrás: Budapest környezeti állapotértékelése 2024



Zöldfelület-intenzitás
változása 1992 és 2020 között



Budapest zöldfelületi intenzitása, 2020



Zöldfelület-intenzitás
változása 1992 és 2020 között

forrás: Budapest környezeti állapotértékelése 2024

2. A PROJEKTERÜLET JELENLEGI ZÖLDFELÜLETEI

előzmények

A korábban „Homokos” néven jelölt, az Aranyhegyi-patak korábbi ága (ma HÉV vonal) és a Szentendrei út közé ékelődő terület gazdasági célú fejlesztését a HÉV Filatorigát teherpályaudvar megjelenése indította el.

A terület felhasználása-beépítettsége folyamatosan változott, tudatos növénytelepítés nyomai kevés helyen fedezhetők fel.

▼ Tervezési terület 1977-ben: befedett Aranyhegyi-patak korábbi ága, épülő HÉV, bontás előtt álló pályaudvar

forrás: fentrol.hu



A terület épületbontások utáni állapota
(forrás: Google Earth)



Jelenlegi zöldfelületek a területen

forrás: saját ábra

növényállomány



volt AGIP benzinkút zöldfelülete

forrás: saját fotó

A tervezési területen az uralkodó faj az adventív bálványfa (I). Emellett található néhány hegyi juhar (I), több adventív zöld juhar (*Acer negundo*), nyár (I.), vadgesztenye (*Aesculus hyppocastanum*) és kőris (I.) egyed is.

A fellelt lucfenyő példányok (*Picea abies*) mindegyike jórészt kiszáradt.

A bezárt benzinkút melletti zöldfelület kiemelkedő látványeleme egy koros kéttörzsű vérszilva (*Prunus cerasifera* 'Nigra') szoliter példánya.

A HÉV melletti kerítés mentén hárs (*Tilia sp*) egyedek is találhatóak egy vegyes fasorban. A cserjeszint karakteres elemei a leyland ciprus (*Cupressocyparis leylandii*) és fagyal (*Ligustrum vulgare*) sövények.

A területen belül még megmaradt fák, facsoportok nem képeznek jelentősebb értéket, a korábbi kereskedelmi létesítmény beruházása azokat kivágásra javasolta.

II. TERMÉSZET- ÉS TÁJVÉDELEM

1. A PROJEKTTERÜLET KÖRNYEZETÉNEK TÁJI- ÉS TERMÉSZETI ADOTTSÁGAI

1.1. TÁJI-, TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

A tervezési terület a Vác – Budai Duna-völgy kistáj déli részén található. A kistája Visegrádi-szorosból kilépő Duna hordalékkúpjának szigetekkel tagolt szakasza, amelyet ártéri és alacsonyármentes folyóhátak, ill. teraszfelszínek alkotnak. A triász kori karbonátos alapkőzetet dunai hordalékkúp (folyami kavics) borítja, melyet néhány méter magas öntésiszap, beépített területen ezen felül mesterséges feltöltés fed.

A terület éghajlata meleg száraz, napsütés évi összege 1900-1930 óra körüli. Ebből a nyári évnegyedben 770-780, a téli évnegyedben mintegy 180 órán át süt a Nap. Az évi középhőmérséklet a városi hatás következtében 10,6-11,2 °C. A csapadék évi összege 550-600 mm, a tenyészidőszakié 300-350 mm. Az uralkodó szélirány általában az É-i, ÉNy-i, de a változatos domborzati viszonyok miatt helyenként a Ny-i. Az átlagos szélsebesség 2-2,5 m/s.

A tájban előforduló hét talajtípus közül öt a Duna üledékanyagain alakult ki. A futó- (9%) és a humuszos homoktalajok (10%) talajvízhatás mentesek, és igen gyenge természetes termékenységűek.

A vízhatás alatt álló talajképződmények közül a vályog mechanikai összetételű réti és réti öntéstalajok kiterjedése 3% és 14%. A nyers öntéstalajok (7%) homokos-vályog mechanikai összetételű változatainak termékenységi besorolása 50-65 (int.), a homokoké pedig a 25-40 (int.).

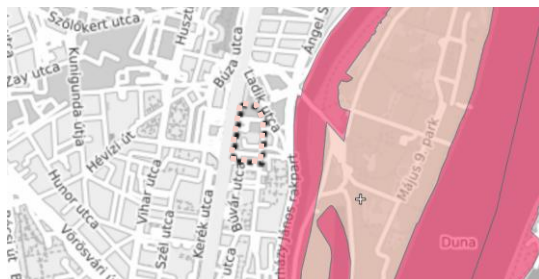
(Dövényi et al. (2010). Magyarország kistájainak katasztere, Csorba Péter. (2021). Magyarország kistjai.)

1.2. TERMÉSZETI ÉRTÉKEK

A tervezési terület nem érintett védett természeti területtel, vagy védett terület védőövezetével.

A területen nem található ex lege (a természet védelméről szóló törvény erejénél fogva védelem alatt álló) védett természeti érték. A tervezett fejlesztés környezetében Natura 2000 terület nincs kijelölve.

A Duna medre (főág és mellékág is) az Országos Ökológiai Hálózat ökológiai folyosó területére, az Óbudai-sziget pedig puffer területbe tartozik.



Országos Ökológiai Hálózat elemei a tervezési terület környezetében. forrás: OKIR

III. KÖRNYEZETVÉDELEM

1. A PROJEKTERÜLETET ÉRINTŐ KÖRNYEZTVÉDELMI HATÁSOK

1.1. A TERÜLETET ÉRINTŐ ZAJTERHELÉS



2014; Google Streetview



2024; Google Streetview

Sebességcsökkentő tábla kihelyezésével 70-ről 50 km/h-ra csökkent a megengedett legnagyobb sebesség
Forrás: Google Streetview

A **közúti zajterhelés** a terület tágabb környezetében nem elhanyagolható, a Szentendrei út mentén figyelhető meg jelentős a zajszennyezés.

A Duna felől a Szentendrei útig terjedő sávban nappal ~70-75 dB, míg éjjel ~60 dB zajterhelési érték került számításra. A Szentendrei úton alapállapotban is a vonatkozó zajvédelmi határértékek túllépése feltételezhető a legközelebbi meglévő védendő lakóépületek esetén. A 2025 tavaszán elvégzett zajmérés célja az előzetes vizsgálati eljáráshoz kapcsolódóan az üzemi jellegű háttérterhelés mértékének meghatározása volt. Ennek megfelelően a meglévő forgalmi zajterhelés értékelése az elvégzett számítások alapján történt meg.

A hatás enyhítésére a tömb a Szentendrei út felé zárt sorú jelleget ölt. A közlekedőmagok és folyosók itt kerülnek elhelyezésre, valamint nagy méretű zajgátló üveg és atraktív zöldhomlokzatot kap a beépítés annak érdekében, hogy a zavaró hatásoktól védje az épületeket és a lakókat.

A HÉV melletti út **felől a HÉV által kibocsátott vasúti zaj** napközben elérheti a **65-70 dB-t, míg éjjel 50-60 dB zajterhelési értéket.**

Üzemi zajterhelést tekintve a projekterület az erőműtől lévő jelentős távolsága miatt mérsékelten érintett, a projekterület északi határán **nappal a zajterhelés 40-45 dB, éjjel 35 dB alatti értéket mutat.**

A nyilvánosan elérhető zajtérkép vizsgálati eredmények némi eltérést mutathatnak az időbeliség tekintetében – a 2017-es adatokhoz képest. Érdemes figyelembe venni, hogy a Szentendrei úton 2018 óta a Bogdáni úti csomópont előtt 50-es sebességkorlátozást vezettek be a délfelé közlekedők számára az egykori MOL (korábban Agip) benzinkút vonalától.

Ez megfigyelhető a kereszteződés déli oldalán is, ahol az észak felé közlekedőnek 60-ról 50-re csökkent a sebességkorlátozás 2024 júniusától.

A sebességhatár csökkenése a közúti forgalomból keletkezett zajhatás mértékét is csökkentette a belső lakóterületek felé – ezáltal kedvező hatást eredményezve a tervezett lakó és vegyes funkciójú fejlesztések számára.

A tervezési területtől 300 méterre délre, a Raktár utca vonalában 2024-ben fix sebességmérő kamera került elhelyezésre, illetve elindult a területtől északra (Kaszásdűlőnél, azaz maximum 800 méterre) egy újabb fix kamera telepítése. Ezek valószínűleg növelik a szabálykövetési hajlandóságot, ezáltal csökkentik a jellemző haladási sebességet, így a várható zajhatást is.

A fejlesztés életciklusát figyelembe véve fontos kiemelni a hazai járműpark elektrifikációját is. Tavaly nyáron a teljes hazai gépjármű állomány 2,5 %-a elektromos volt. Az elektromos járművek optimális használati modellje és az egy főre eső GDP területi eloszlása alapján feltételezhető, hogy ez az arány a Fővárosban nagyobb, és a következő időszakban tovább fog nőni. Ha azzal számolunk, hogy az uniós 2035-ös elektromos átállási határidő megmarad, és nem nő a hazai járműállomány 16 éves átlagéletkora, akkor 2050-re a járművek többsége motorhangot nem, csak szélzajt és a kerekek zaját fogja kibocsájtani. Ekkor a tervezett épületek még kevesebb, mint 25 évesek lesznek, azaz a várható 50-100 éves élettartamuk jelentős része még hátra lesz.

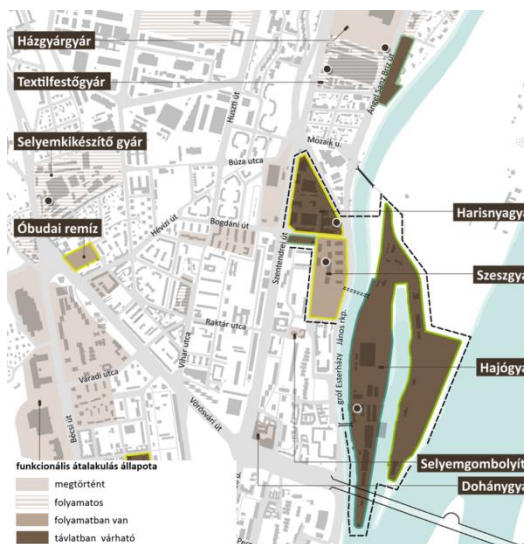
II. ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT

FEJLESZTÉSI JAVASLAT

I. FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

1. TERVEZÉSI ELŐZMÉNYEK , KÖRNYEZŐ FEJLESZTÉSEK HATÁSA A PROJEKTTERÜLETRE

1.1. ELŐZMÉNYEK



Barnamezős térség folyamatos megújulása
forrás: saját ábra (Urban-Lis Stúdió Kft.)

A projektterületet magába foglaló tömbben a *Viktória Kőtf- és Szövgyár*, illetve a *FILTEX Textilgyár és a Filatorigáti Textilművek*, majd a *Budapesti Harisnyagyár Rt.* működött. **Manapság alulhasznosított, külvárosi jelleget mutató terület**ként jelenik meg Óbuda szívében, közel a városközponthoz és a Duna parthoz.

A 2010-es években bevásárlóközpontot terveztek a területre (ECE - ÁRKÁD 3.), de az végül nem tudott megvalósulni. **A projekterület sok éve üresen áll, pusztul,** a megkezdett, de **félbemaradt bontási munkálatok** miatt romos szellemváros képét keltette 2025 tavaszáig, mikor az épületeket szinte teljes mértékben elbontották.

A Bogdáni út végén elhelyezkedő 19250/10 hrsz.-ú ingatlan területét – a környező tömbökkel ellentétben – a **barnamezős fejlesztések ezidáig nem érintették**. A kiváló közlekedési adottságokkal rendelkező, központi elhelyezkedésű terület környezetéhez képest funkcionálisan és beépítésében is alulhasznosítottnak számít.

Óbudán a volt ipari területek esetében folyamatos átalakulás tapasztalható. Az egykori ipari, gyári területek helyét az elmúlt három évtized során dominánsan lakó, (pl. Waterfront City I), intézményi-irodai, (pl. Graphisoft park), valamint kereskedelmi és szolgáltató funkciók (pl. volt házgyár helyén Auchan) vették át.

Több jelentősebb volt iparterület ugyanakkor ezidáig nem tudott megújulni, megmaradtak továbbra is barnamezős, fejlesztésre váró területeként (Pl. a Hajógyár, Óbudai remíz, a volt Harisnyagyár tömbje).

Míg a tömbház keleti részén lévő Harisnyagyár értékes ipari épületegyüttesében ma számos, főként a kreatív szakmákhoz köthető, színvonalas vállalkozás működik, (többek között: design bútorszaküzlet, film- és fotóstúdió, rendezvénytér, műterem, próbaterem, ruhabolt, tánciskola, stb.) addig a projekterület nem tudott új funkciókat magába fogadni a korábbi tulajdonosi elképzelések (bevásárlóközpont létesítés) miatt. A projekterület ezért sok éve elhagyatott területként éktelenkedik a városrész kapujában, de legalább a romos épületek eltűntek.

1.2. FEJLESZTÉSI CÉL

Egyértelmű célként fogalmazódik meg tehát a tömb megújítása, a város vérkeringésébe való visszacsatolása. Akorábbi bevásárlóközpont fejlesztés elképzelés kisiklott, a terület láthatóan **más funkcióra és más típusú megújulásra predesztinált**. A 2024 évben végbement tulajdonosváltás új fejlesztési koncepciót hívott életre.

A Waterfront City II. a Waterfront City I. fejlesztés szerves folytatásának tekinthető. Fejlesztési célként egy olyan nagyvárosias terület kialakítása fogalmazódott meg, mely:

- a kialakult **városszövethoz** szervesen **kapcsolódik**,
- **funkcionálisan gazdagítja**, de nem uralja le a térséget,
- a valós **társadalmi elvárásokhoz és piaci igényekhez** igazodik,
- **kortárs európai városépítészeti** szemléletet képvisel,
- **zöldfelületekben gazdag, karakteres városrészt** alkot meg, mely belső-Óbuda méltó városkapuja, részben központi területe lesz.

1.3. VÁROSFEJLESZTÉSI JAVASLAT

A Waterfront City I. észak-Buda egyik legnagyobb szabású lakófunkciójú fejlesztése, melyhez számos közfejlesztés is kapcsolódik.

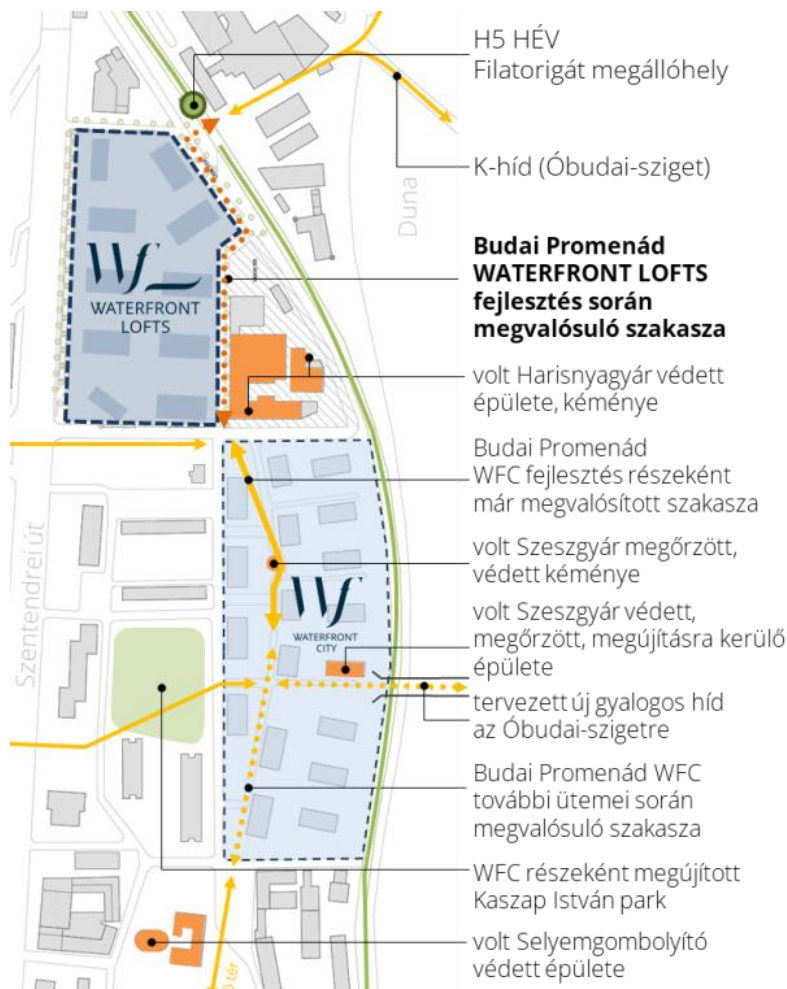
A városfejlesztés folytatásaként a Bogdáni út túloldalán lévő volt Harisnyagyári területtel együtt kezelve nem csupán új lakóépületek megjelenéséről beszélhetünk, hanem egy **komplex városnegyed létrejöttéről. A volt Szeszgyár és Harisnyagyár területe a továbbiakban egy városszerkezeti egységként kezelendő**, a városrész értékörző megújításában is nagy hangsúlyt kap a történeti épületek integrálása, a zöld és gyalogos felületekkel való átszövöttség megteremtése.

A két egykori iparterületet az Óbuda fő kulturális értékeit felfűző **Budai Promenádn köti össze**, mely mentén az értékes korabeli és új épületek nívós, egyedi karakterű láncolatot alkotnak.

A Waterfront City I. területén már félig megvalósult új lakónegyed méltó folytatásává, az új városrész központi helyszínévé válik a Bogdáni út túloldalán létrejövő Waterfront City II., közvetlen kapcsolattal a közösségi közlekedéshez.

A városfejlesztés második fejlesztési fázisa által a ma lepusztult hangulatot árasztó, elszigetelt Harisnyagyári tömb a városszövet integráns részévé válik.

A Bogdáni út ezáltal már nem az új városrész „pereme” lesz, hanem annak központi zónájává, Belső-Óbuda kapujává válik.



A vizsgált terület városszerkezeti kapcsolatai
forrás: saját ábra

1.4. FUNKCIÓGAZDAG, ZÖLDDEL ÁTSZÓTT ÚJ VÁROSRESZKÖZPONT

Az egykori Harisnyagyárhoz, majd több ipari vállalatához tartozó projektterület kitisztításra kerül, az évek óta üresen álló félbehagyott bontás eredményeként ott éktelenkedő értéktelen, romos épületek elbontásra kerültek. A bontási munkálatok 2025 tavaszán befejeződtek.

A területre korábban tervezett bevásárlóközpont építésének megghiúsulása új funkcionális kialakítást hívott életre.

A Waterfront City II. fejlesztés során a **valós piaci igényekhez és a környék funkcióihoz igazodóan a barnamezős területen vegyes közösségi funkciókat befogadó lakóépületek létesülnek mintegy 1.300 – 1.400 lakással, valamint kb. nettó 7000 m² üzlettel, vendéglátással, egyéb szolgáltatással és irodával.**

A Waterfront City I. területén már részben megvalósult **Budai Promenádn** menti üzletek sorát a Waterfront City II. területén létesülő aktív földszinti kereskedelmi sáv teljesíti ki.

A Promenádn új szakaszára az egyik irányból az új épületek földszintjein létesülő üzletsor, a másik oldalról a Harisnyagyár védett ipari épületében működő vegyes kereskedelmi, szolgáltató funkciók néznek. **A Filatorigát HÉV megállótól így egy pezsgő sétálóútcán át lehet majd megközelíteni az új városrészközpontot.**

A Promenádn mentén létesülő attraktív zöldfelületekhez szervesen kapcsolódnak a parkosított új tömbbelső zöld csápjai, melyek rézsűs terepkialakításukkal finom átmenetet képeznek a publikus és félprivát használatú területrészek között.

II. BEÉPÍTÉSI KONCEPCIÓJAVASLAT

1. KORTÁRS EURÓPAI VÁROSÉPÍTÉSZET, KARAKTERES MEGJELENÉS

1.1. BEÉPÍTÉSI STRUKTÚRA

A projekt egyik fontos célkitűzése a Budai Promenádnak továbbvezetése, ami a HÉV gyalogoskapcsolatát jelentősen erősíteni fogja a lakótelep északi része és a Waterfront City I. területével való összekapcsolásként.

A fővárosi és a kerületi önkormányzattal folytatott egyeztetések nyomán a Szentendrei út keleti oldalán az északi irányú folyópálya mellett többállásos autóbusz megálló jön létre, ami a 9-es busz nyomvonalának meghosszabbításával ideális kapcsolatot jelent a HÉV megállójával, ezzel belvárosi buszkapcsolatot is biztosítva. A buszmegállótól a kialakításra kerülő új Ladik utca széles járdáján, illetve az üzletek előtti árkádok alatt lehet kényelmesen eljutni a HÉV megállójáig egy pár perces sétával. A Fővárosi Közgyűlés TRSZ-t módosító 2025.11.26-ai döntése alapján folyamatban van a buszmegálló HÉV megálló mellé telepítésének vizsgálata, ami közvetlen átszállási lehetőséget nyújthat, de ez a TSZT és FRSZ, valamint az ÓBÉSZ módosítás jóváhagyandó munkarészeit nem érinti.

A gyalogosrendszer szorosan összefügg a tömb egészének átjárhatóságával is, a Promenádnak és a földszinti teremgarázs felett kialakításra kerülő parkosított "platform" zöld csápjainak kapcsolódásával. Amennyiben a vizsgálatban már bemutatott, a volt Ladik utca vonalában a telken átvezető NA 1200-es vízfőnyomócső nem váltható ki, akkor a kialakuló két földszinti garáztömb között még egy további szintbeni gyalogoskapcsolat alakítható ki, a Szentendrei úti tervezett buszmegállók és a HÉV összekötésével egy szinten parkosított sétánykapcsolattal, amit baloldali ábra jelez sematikusan.

NA 1200-es vízfőnyomócső kiváltása nélkül



NA 1200-es vízfőnyomócső kiváltása esetén
preferált változat

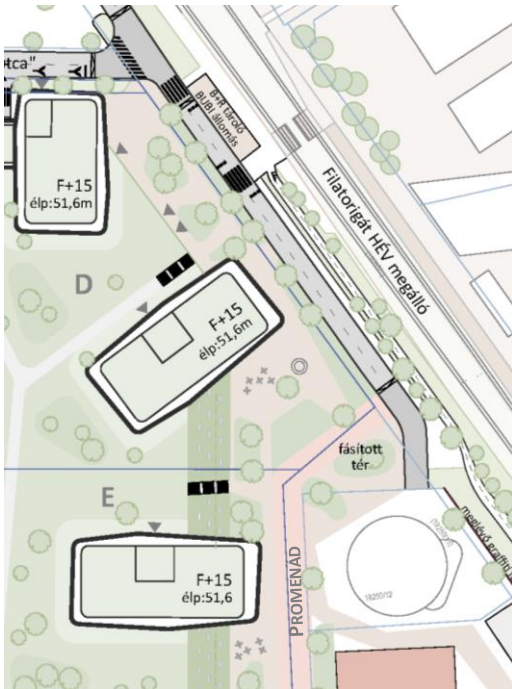


Gyalogos és infrastruktúra kapcsolatok a projektterület érintettségében
forrás: saját ábra

forrás: Hajnal Építész Iroda, Urban-Lis Stúdió, Közlekedés Kft.

1.3. TÖMBSZERKEZETI MŰKÖDÉS

Budai Promenádra szerveződő beépítés, megújuló Harisnyagyári tömb rész



Budai Promenádra Hév felőli része és a Harisnyagyár épülete között kialakítható fásított tér a Promenádra és a Projekttelek közhasználatú területén

HÉV melletti út – graffiti fal és fasor

Promenádon fásított tér

15 perces város

A tömbön belül önálló keret alkotó beépítés formai kialakítását nagyjában meghatározza annak környezete. A beépítés a Szentendrei út felé zárt térfalat ad, míg a terület legfontosabb gyalogos ütőre, a Kolosy teret a Római parttal és a Hajógyári szigettel összekötő – Budai Promenádra felé nyit. A Waterfront City II. beépítése itt egyrészt jóval szellősebb képet mutat, másrészt végig üzletsor kap helyet, mely élettel tölti majd meg az új sétálóutcát. A Budai Promenádra továbbvezetése a fejlesztés egyik legfontosabb hozadéka lesz. A háttérterületek használói és környező lakosság számára a HÉV és a lakóterületek között egy attraktív gyalogos tengely alakul ki.

A HÉV megállóhoz vezető Budai Promenádra magas színvonalú környezeti kialakításával és a Promenádra menti földszinteken kereskedelmi, vendéglátási és egyéb szolgáltatások telepítésével hozzájárul a gyalogosforgalom erősödéséhez a HÉV megálló irányába. Mindezzel a közösségi közlekedés használata is várhatóan erősödni fog a térségben.

A Promenádra kiváltja a ma csak az egyedüli HÉV megálló megközelítését szolgáló, a HÉV melletti, közvilágítás nélküli, bizonytalan szerepkörű útszakaszt, amit gyalogosok, kerékpárosok egyaránt használnak, és amit átmenő autóforgalom is terhel jelenleg.

Az új beépítés erősen kapcsolódik a Harisnyagyár védett épületegyütteséhez, multiplikátor hatásként annak megújulásával lehet számolni. Az itt lévő kreatív iparhoz kapcsolódó funkciók még inkább helyzetbe kerülhetnek a Waterfront City II. megvalósítása által. Fontos cél, hogy a fejlesztés kapcsán a Harisnyagyár épületegyüttese a tömb szerves részévé váljon, minél inkább megnyitott, átjárható kialakítást kaphasson. Ezt a Waterfront City II. fejlesztés során megvalósuló a Budai Promenádra átvezetése, az új kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó funkciók létesítése és a Harisnyagyár előterében létesítésre kerülő teresedés mozdíthatja igazán elő, amit egyébként már a hatályos szabályozás is jelez.

A tervjavaslat partnerségi egyeztetése során merült fel, hogy cél az is, hogy a Harisnyagyár HÉV felé eső kerítésfala, azaz a legális graffiti fal – mint a főváros mára ikonikussá vált street-art felülete – a mellette húzódó fasorral együtt megtartásra kerüljön. Ennek érdekében is, továbbá az átmenő forgalom megakadályozása céljából a HÉV melletti út nem kerül összekötésre a Bogdáni úttal, mint ahogy az a telepítési tanulmánytervben és a véleményezési dokumentumban szerepelt, hanem kifejezetten csak kerékpár közlekedésre lesz alkalmas. Az is cél, hogy a gyalogosforgalom alapvetően a Promenádra használja a HÉV megálló és a délre eső városrész fő kapcsolataként. Az út két forgalmi sávval csak a Harisnyagyár jelenlegi parkolójaig fog tartani.

A Filatorigát HÉV megálló felé a projekt kapcsán egy új városi fásított tér kialakítására nyílik lehetőség, mely az Óbudai lakótelep északi fogadóterévé válhat, szervesen becsatornázva a Harisnyagyárt is a gyalogos áramlásba, a város vérkeringésébe.

1.4. FUNKCIONÁLIS SOKFÉLESÉG, 15 PERCES VÁROS

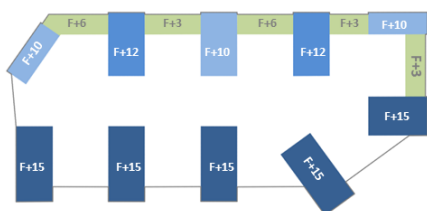
A 15 perces város koncepciójának megvalósítása érdekében a Waterfront City II. beépítése funkcionális sokféleséget hoz létre, amely részben nagyvárosias jellemzőkkel is felruházva a környéket. A lakódomináns fejlesztés mellett vegyes funkciókat is bevonva, mint például kereskedelem, vendéglátás és szolgáltatások, irodák kialakítása, biztosítja a lakosok mindennapi igényeit. A fejlesztés így hozzájárul ahhoz, hogy a lakók gyalogosan könnyen elérhessék az egyes szolgáltatásokat. **Az új funkciók mind az itt lakókat, mind a Waterfront City, mind az Óbudai lakótelep lakosságát fogják szolgálni.**

tervezett funkciók eloszlása

A nagyvárosias lakóterületen

„központi területeken - zajos főutak mentén zárt sorú beépítési módot, a jobb benapozási és tájolási lehetőségeket kínáló, zajtól védett belső telekrészekben a szabadon álló beépítési módot kell alkalmazni”

forrás: Budapest Főváros „Új fenntartható városrészek kézikönyve”



A fejlesztés alapvetően **lakó funkció** elhelyezését szolgálja, **1 300 - 1 400 lakás** kialakításával, melyek változatos alaprajzi struktúrával rendelkeznek. Emellett **iroda és kereskedelmi, vendéglátási, szolgáltatási funkciók** kialakítása is tervezett mintegy bruttó **7.500 m²** területen.

A kortárs európai városépítészet elveit követve a tömbön belül kompakt sűrűség megteremtése mellett **szellős, magasházakkal tűzdelt beépítés jön létre**. Ebben a tekintetben a beépítési struktúra követi az Új fenntartható városrészek kézikönyvében a nagyvárosias lakóterületekre vonatkozó ajánlást.

Az épületek racionális, helyenként mégis megmozgatott telepítése, a változatos magassági kialakítás és a homlokzati architektúra játékos kialakítása egyedi karaktert kölcsönöz az új városrészközpontnak.

Az eredeti elképzelés magasabb, akár 65 méteres épületek elhelyezését is lehetővé tette volna. A kerületi önkormányzati egyeztetések alapján azonban az a megállapodás született, hogy az épületek legmagasabb pontja sehol nem lehet magasabb, mint a lakótelep már létező F+15+szerelősíntes, 51,6 méter legmagasabb pontú épületei. A legnagyobb magasház így csak F+15 szintes lehet, tehát sehol nem lépi túl a szomszédos lakótelepi léptéket.

Szentendrei út felé néző épületek

A tömb a Szentendrei út felé zárt sorú jelleget ölt, mely a zajvédelmet is biztosítja a tömbbelső irányába. A magasabb, F+10-F+12 szintes épületrészeket itt F+3-F+6 szintes szárnyak kötik össze, a közlekedőmagok és folyosók itt kerülnek elhelyezésre, valamint nagy méretű – a tömbbelsőbe benyúló épületrészek között – zajgátló üveg és akár attraktív zöldhomlokzatot kap a beépítés annak érdekében, hogy a zavaró hatásoktól védje az épületeket és a lakókat. Az épületekben lévő lakások így a nyugodt, parkosított tömbbelső, a Harisnyagyár ipartörténeti épülete és a Duna felé néznek. A mellékelt séma a koncepcionális tervezés egy fázisát tükrözi, ami csupán egy a lehetséges magassági elképzelések közül, hiszen az építészeti tervezés még nem zárult le, a koncepcionális séma csupán a változatos kialakítás lehetőségére utal.

Budai Promenád felé néző épületek

A Budai Promenád új szakasza menti pontházak néhány szinttel magasabbak, legfeljebb F+15 szintesek, 51,6 ÉLP értéknek megfelelően.

Az új városrészközpont szívében, a Waterfront City I. és a Waterfront City II. területének találkozásában a Bogdáni út és a Budai Promenád találkozásánál elhelyezkedő első magasház már tűszerű jelként mutatja a városrész megújulását és a helyszín városszerkezeti jelentőségét.

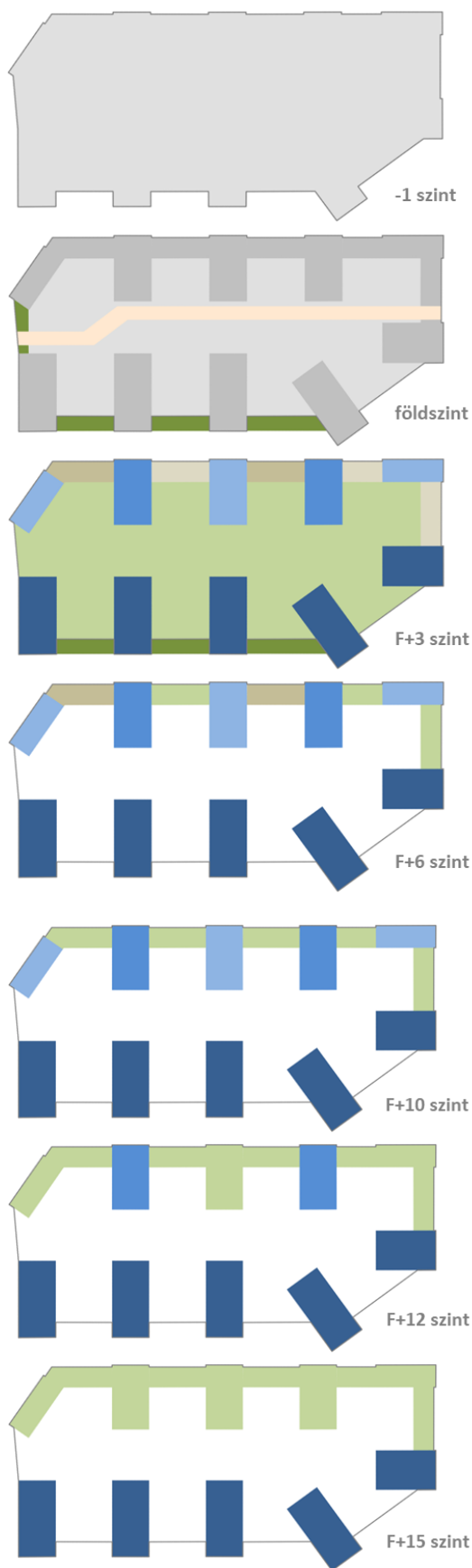
Fontos hangsúlyozni, hogy az építészeti tervezés során folyamatosan készülnek a városképi elemzések a legjobb differenciált kialakítás meghatározása érdekében, a végleges építészeti kialakítás az Országos Tervtanács véleményének figyelembevételével kerül kidolgozásra.

alaprajzi és funkcionális séma szintenként

mélygarázs

Az új beépítés gépjárművel a Szentendrei út felől a szervizútról, a Bogdáni út és az új Ladik utca felől lesz megközelíthető. A Promenád melletti telkek elérésére a Bogdáni úttól induló, zöldtetővel fedett magánút szolgál, a belső park szintjén közhasználatú területként kialakítva.

A pincszinten és a földszinten kerülnek elhelyezésre a **garázsok**, mind a gépjárművek, mind a kerékpárok tárolása céljából. A két szinten összesen max. 43.500 m² szintterületű parkoló biztosítani tudja az előzetesen kalkulált kb. 1200 parkoló férőhely elhelyezését, a 1,5 lakásonkénti parkolóval. A földszinti területek lehetőséget biztosítanak az előírt kerékpártárolók létesítésére is. A tömb előtt a Szentendrei út mellé tervezett új szervizúton felszíni parkolók kialakítása tervezett. Ezek elsősorban a vendégparkolást, üzletek parkolását, továbbá a futárszolgálatok, költöztetők várakozását szolgálják.



az épületszintek magassági változatosságának
sémája

forrás: saját ábra a Hajnal Építészroda Kft. tervei alapján

Földszinti üzletsor

A földszinten a tömbbelsőben 80 cm-nél nagyobb talajvastagságú zöldtetővel fedett teremgarázs kerül kialakításra, mely két irányból lesz megközelíthető, részben a Bogdáni út felől, a zöldtetővel fedett magánúton keresztül, továbbá az új Ladik utca felől, illetve közvetlenül a Szentendrei út felől. Az utca felé pedig – a garáztömböt közrefogva elhelyezkedve – üzlethelyiségek, irodák néznek. Az épületek főbejáratánál lobby-porta fogadja majd az érkezőket. A központi közlekedőkön keresztül elérhetőek a különböző, épületeken belül elhelyezett közös használatú területek, egyéb közösségi helyiségek, illetve a maga a lépcsőház. A Bogdáni út, valamint a Promenádtól felől az épületek között rézsús terepplasztika segíti a kiemelt belső udvar elérését, mely a teremgarázs felett kerül kialakításra. Ez a kortárs európai építészeti-tájépítészeti kialakítás lehetőséget nyújt a külső és belső terek finom átmenetére a publikus, félprivát és privát területek között.

1.-2. emelet

A Szentendrei út irányába eső, azzal párhuzamos épületrészek esetében az alaprajz szerkesztése oldalfolyosós az út felé, így lakás nem néz a főút felé. Erre szerkesztett a tömbbe benyúló épületszárnyak középfolyosós elrendezése, így a lakások mindenütt a belső kertre tájoltak. A magasabb épületrészekkel rendelkező épületrészeknél a közlekedőmag is a Szentendrei út felé néz, de homlokzatilag egységes megjelenéssel az út felé. Az úttal párhuzamos alacsony épületrészek felett átlátszó zajvédő fal védi a belső területeket az út zajától.

3.- 15. emelet

A harmadik és a hatodik emeletnél kezdődik a tömeg visszaugratása, a lakásalaprajzok ehhez igazodnak. Az alacsonyabb épületszintek tetején intenzív zöldtetővel rendelkező, bejárható tetőkertek lesznek.

A tömbbelső irányába benyúló szárnyaknál már minden épület középfolyosós elrendezéssel kerül kialakításra. A lakásokból így a belső zöld udvar és a Duna felé nyílik alapvetően kilátás. A hatodik emelettől már mindenhol a különálló épületszárnyakban a lépcsőházi blokk köré szerveződik az épület.

A sokszínű, minőségi lakhatás megteremtése érdekében változatos lakásstruktúra tervezett. A stúdió lakásoktól a loggiás és erkélyes, kisebb otthonokon és közepes méretű otthonokon át, a nagyobb alapterületű lakásokig széles lakáspalette szolgálja a vegyes lakóközösség kialakulását.

Az ábrásor jól mutatja, hogy az egyes épületszintek hogyan „fogynak” el fokozatosan az egyre magasabb szinteken, mígnem eléri a legmagasabb épületszintet a Promenádtól mentén.

Természetesen az épületszintek változása a továbbtervezés során még alakulhat, ahogy az építészeti tervezés előrehalad. A sémaábra csupán azt kívánja szemléltetni, hogy a földszint felett létrejövő tetőkertként kialakuló parkosított területet körülvevő nyugati irányból zárt épülettömeg fokozatosan szakad fel, míg csak a szabadon álló magasházak szintjei növekednek tovább.

Amennyiben az 1200-es főnyomócső nem kerül kiváltásra, a két garázsszint két önálló tömböt képez, és a vízcső felett is sétány alakul ki az alábbi ábrásor szerint.

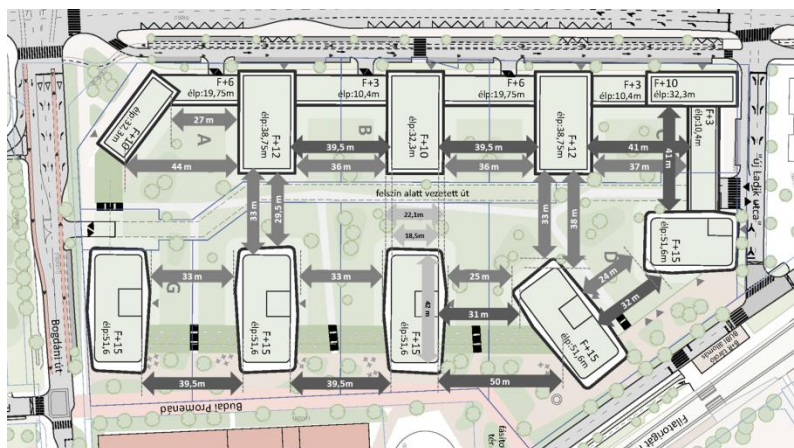


1.5. ÉPÜLETEK TÁVOLSÁGA

Belső terek

Az építészeti koncepció részletesebb kidolgozása tovább finomítja a belső tereket, térarányokat. A homlokzatok átfedő hossza és a homlokzatok közötti távolság változó. A legrövidebb átfedés 18,5 m, erkélyekkel együtt 22,1 m, a legnagyobb 42 m a loggiák nélkül.

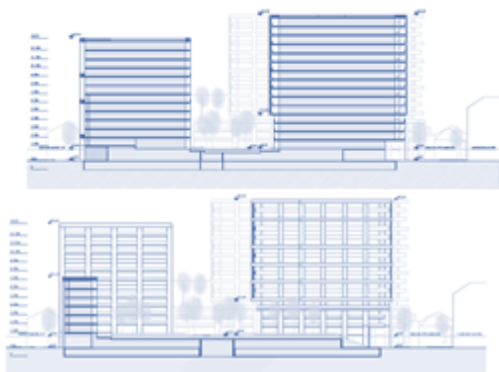
Az egymással nem párhuzamos homlokzatok közötti távolság változó, a homlokzatsíkok között itt is legalább 32 m távolság adódik, de a kinyúló erkély esetén is legalább 24-25 méter. A merőleges raszterhez igazodó épületek homlokzatsíkjai közötti távolság 39,5 m, az erkélyeket/loggiákat figyelembe véve a távolság 33-36 méter közötti, melyet az erkélyek változó szélessége a legkeskenyebb helyen is legfeljebb 33 méterig csökkent. A zártosorú épületek benyúló szárnyai között még az erélyek között is 36 méteres távolság mérhető, homlokzatsíknál 39,5 m, ami az épületsor szélénél 41-44 méteres távolságra növekszik. Az épületek keskenyebbik homlokzati átfedésénél a távolság szintén 29,5 m, illetve erkélyek nélkül 33 méter.



Épületek távolsága

forrás: Hajnal Építésziroda Kft és saját elemző ábra

Ez a pulzálóan változó belső térrendszer, az átláthatóság általi térbeli oldottság alapján a távolságok a legnagyobb homlokzati átfedésnél közelítik az 1:1-es téarányt, a rövidebb homlokzatszakaszoknál ez 1,5 körüli érték. Ezek az arányok megfelelőek és a hosszabb átfedő homlokzatsíkok tekintetében teljesítik a magasházak utcákra vonatkozó 30 méteres távolságát is. Várhatóan a telek megosztásra kerül, így az épületelhelyezés változtatása nélkül csökkentett telepítési távolság meghatározása javasolt.

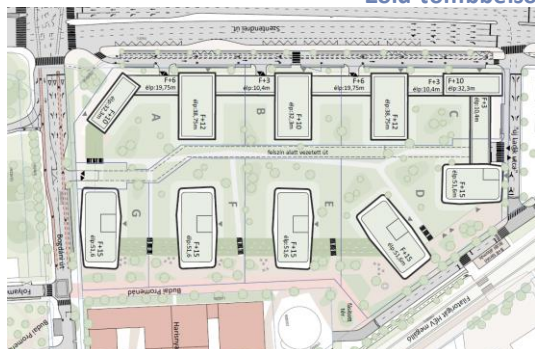


TÖMBMETSZET –

Hajnal Építésziroda Kft 2025.11. hó

1.6. ZÖLDFELÜLETI INTENZITÁS NÖVELÉSE

Zöld tömbbelső



Zöldfelületek a telekbelsőben
forrás: Hajnal Építésziroda Kft.

A tömb belső területén a földszinti garázs felett egybefüggő, **attraktív, biodiverz zöldfelület** létesül. **A belső udvar minél intenzívebb zöldítése érdekében többszintes növényállomány** (facsoportok, cserjék, virágágysók, biodiverz zöldfelületek formájában) telepítése tervezett. A beruházás során egybefüggő, alá nem épített zöldfelületek, intenzív és extenzív tetőkertek, valamint előkert-i zöldfelületi zónák kialakítása egyaránt tervezett. A lakások a telekbelsőben kialakításra kerülő nagy zöldfelületek felé néznek.

A fás szárú növényzettel kialakításra kerülő nagyméretű zöldfelület a helyi mikroklíma optimalizálásában aktív részt vesz a jövőben. A létesítendő zöldfelületek kialakításánál fontos, hogy az épületrészek között jól használható, egységes, összefüggő kertfelületek alakuljanak ki, ezzel minőségi zöldfelületet biztosítva a projekt területén belül. A belső parkhoz kapcsolódó lakásokelötti privátrészeket kertépítészeti eszközökkel lehet finoman jelezni.

Zöldtetők és zöldhomlokzatok

Az alacsonyabb, Szentendrei úttal és az új Ladik utcával párhuzamos épületrészek tetején intenzív zöldtetős kialakítású tetőterek kapnak helyet. A Szentendrei út felé néző homlokzatokon a zajvédő üvegtáblák előtt és az épületek egyéb homlokzatfelületein akár zöldhomlokzat is létesülhet.

A belső udvarban és az alacsonyabb, ténylegesen tetőkertként használható tetőfelületeken így összességében legalább 12.000 m² zöldfelület létesítésére nyílik mód, tehát a telek valós zöldfelületi borítottságánál teljesül az előírt 45%. A részletesebb tervek alapján ez az érték – minden teljesértékű és zöldtetőt is beszámítva meghaladja a 60%-ot is, a legalább 80 cm-es talajvastagságú garázs feletti és az alacsonyabb épületrészekben kialakításra kerülő zöldtetővel borított tetők aránya közel 30%. A számított zöldfelületi arány az előírt 25%-hoz képest meghaladja a 40%-ot.

A TÉKA figyelembevétele

A TÉKA 49. § (1) bekezdése alapján a hatályos HÉSZ helyett – amennyiben az összeegyeztethetetlen – a TÉKA 1. mellékletének 15 %-os zöldfelületi értékeit, a zöldtetők tekintetében a 3. mellékletét kell alkalmazni. Ennek alapján a zöldfelületi előírás minimumértéke 15%, melyen belül legalább 5%-nyi teljes értékű zöldfelületet is biztosítani kell.

A kerületi önkormányzati egyeztetés alapján a TÉKA-ban előírt, illetve a hatályos szabályozás szerinti 10 %-os zöldfelületi aránynál magasabb érték kerül majd meghatározásra, ami a beépítési javaslat alapján a zöldtető beszámítással a számított zöldfelületi mérték a projekterület 19250/10 hrsz.-ú telkére vetítve összesítetten legalább 25% lesz. Ezen belül a TÉKA-ban előírt legalább 5 %-nyi teljesértékű zöldfelület elsősorban a Promenádt menti sávban, illetve a garázsok szintjén nem beépített sávokban alakítható ki.

A Szentendrei út felé eső szervízút és az épület közötti nagyrészt közterületi, több, mint 20 méter széles területsávban a parkolók és az épület előtti járda között szintén zöldfelületi kialakítás tervezett. Szentendrei út menti zöldsávban, illetve a parkolókat meg-megszakítva az épület előterében a fák ültetésénél figyelembe kell venni az Na 1200-as főnyomócső nyomvonalának védőtávolságát, valamint a tűzoltó felállások helyigényét, így a növényzetet annak függvényében kell majd meghatározni.

Telekosztás

A projekt megfelelő ütemezése érdekében a jelenlegi egybefüggő telek megosztásra kerül. Annak érdekében, hogy a Promenádot ne terhelje a garázsok megközelítése, a Bogdáni út és az új Ladik utca felől a földszinti garázsszint megközelítése fedett magánúton keresztül történik, így a Promenádt melletti telkek közvetlen megközelítése is biztosíthatóvá válik. Az így kialakuló telkek számára és a garázsok tűzvédelmet is figyelembe vevő összekötésével a gépjárműves megközelítés és elhagyás 3 alternatív lehetőséget biztosít a főhálózat megközelítése szempontjából.



Tervezett beépítés illeszkedése a déli nagyvárosias lakóterülethez

forrás: Hajnal Építész Kft 2025. 11 hó.

1.7. VÁROSI MODELL



KÉLETHOMLOKZAT



madártávlati látványok – a meglévő magasházakkal
forrás: Hajnal Építésziroda Kft 2025. 09.



a beépítés a Szentendrei út irányából
képek forrása: Hajnal Építésziroda Kft 2025. 11.hó



a beépítés a Promenádkirányából
képek forrása: Hajnal Építésziroda Kft 2025. 2025. 11.hó.

1.8. BEÉPÍTÉSI TERV SZERINTI PARAMÉTEREK

ALAPADATOK

cím	Budapest III. kerület, Szentendrei út 35-37.	
helyrajzi szám	19250/9, 19250/10, 19250/11	
FŐ BEÉPÍTÉSI ADATOK nagyságrendileg a beépítési koncepcióváltozatok alapján		
telekméret (m ²)	projekttelek: 19250/10 hrsz. jelenlegi területe	33 039 m ²
	csökkentett projekttelek: az új Ladik utcai bővítés után:	32 694 m ²
	magánút: 19250/9 hrsz.	689 m ² +bővítés 345 m ² =1 034 m ²
	promenád: 19250/11 hrsz. (közhatalmatú terület lesz)	1 201 m ²
jellemző szintszám	P+F+3-6, P+F+10-12, P+F+13 – 15 (között változó)	
tervezett általános szintterület (m ²)	max: 107 500 m ²	
tervezett általános szintterületi mutató	3,15+0,2 KH	
tervezett parkolási szintterület (m ²)	43 500 m ²	
tervezett parkolási szintterületi mutató	1,34	
beépítési mérték általános szinten	átlag: 40 % (25% - 50 %)	
beépítési mérték terepszint felett (földszint)	átlag: 85 % (75 - 95 %)	
beépítési mérték terepszint alatt	átlag: 85% (75 - 95 %)	
tervezett zöldfelületi borítottság (m ²)	14 500 m ²	
zöldfelületi borítottság (valós)	45 %	
számításnál figyelembe vett zöldfelület (számított)	8 000 m ²	
számított zöldfelületi mérték	átlag: 25 % (20-25%)	
zöldfelületi borítottság	14 500 m ² - átlag 45 %	
épület legmagasabb pontja	51,6 m (fsz.-i garázs feletti zöldtető rendezett szintjétől számítva)	
FUNKCIÓKRA VONATKOZÓ ADATOK		
lakásszám	kb. 1 300 - 1 400 lakás	
tervezett egyéb rendeltetések száma, és mérete (bruttó m ²)	Üzlethelyiségek és irodahelyiségek	7 500 m ²
parkolászám (lakásra* + egyéb rendeltetésre+közcélú)	cca. 1400 - 1500 db, melyből 200 db nyilvános parkoló	

*TÉKA módosított rendelkezése alapján 1,5 lakásonkénti 1 db parkolóval számolva

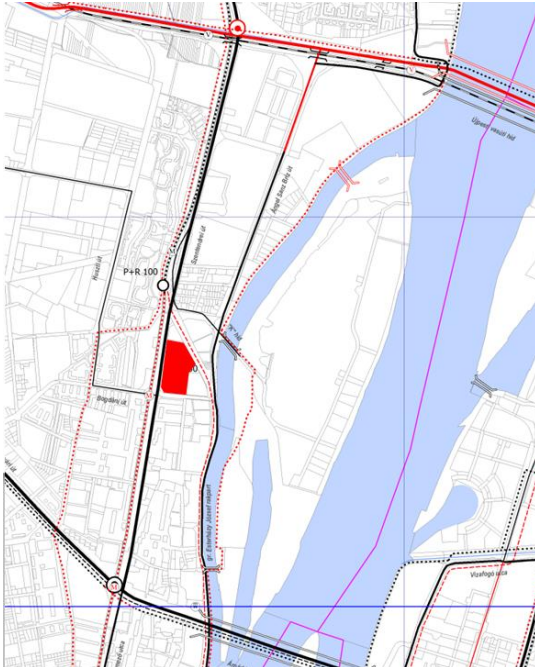
A fenti adatok a jelenleg rendelkezésre álló Beépítési koncepciójavaslatok alapján kalkuláltak, és a hatályos OTÉK szerinti számításokat veszik alapul, kivéve a zöldtetők TÉKA szerinti beszámíthatóságát, mivel az már figyelembe veendő.

MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA

I. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

1. A TERVEZETT TÁVLATI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSEK

1.1. TERVEZETT TÁVLATI EGYÉNI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS



Távlati közúti és kerékpáros fejlesztés
forrás: TSZT 2. Közlekedési infrastruktúra

Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve a vizsgált terület tágabb környezetében a további fejlesztéseket irányozza elő:

- Aquincumi híd és a 10. sz. főút városi bevezető szakasza
- Ángel Sanz Briz út meghosszabbítása az Aquincumi hídig

A térség 2025 utáni várhatóan **legjelentősebb hálózati fejlesztése az Aquincumi híd kiépítése** (amely az Esztergomi vasútvonal É-i oldalán halad) és csatlakozó útszakaszainak csomópontja lesz a Szentendrei úttal. A híd építésére vonatkozó döntés és ütemezés jelenleg nincs.

A TSZT szerint a távlatban a területet is érintően a HÉV-et kiváltó kapcsolat kiépítése várható a Bogdáni úti megállóval, melynek időszakában a mai HÉV-et villamos közlekedés váltja fel. Az Észak-Déli Regionális gyorsvasút nagytávlatban az észak – nyugati budai térségben a szentendrei térség teljes agglomerációs forgalmát átveszi. Az óbudai városi térségben a felszínen halad, majd a Duna alatt áthaladva végighalad a teljes belváros alatt metró közlekedési jelleggel. Átszállási kapcsolatokat ad a belváros összes gerincvonalával (M1, M2, M3, M4, 4-6 villamos).

2. A FEJLESZTÉSI TERÜLETHEZ KAPCSOLÓDÓ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSEK

Az építési telkeket kiszolgáló magánút

A későbbi Fejlesztői döntés függvényében egy, vagy két tömbre osztott garázsrendszer kerül kialakításra.

Amennyiben a jelenlegi – a volt Ladik utca vonalában lévő – 1200-es víznyomócső kiváltásra kerül, akkor a garázsrendszert – a telekosztás függvényében – egy belső magánút tárja fel, mely felett közhasználatú terület alakul ki a földszinti garáztömb zárófüldőjében. A magánút ebben az esetben a TÉKA alapján nem közforgalmi célú magánútként is kialakítható.

Amennyiben a víznyomócső kiváltása nem lehetséges, akkor a Bogdáni útról a magánúton keresztül tárhatók fel a Promenád melletti telkek. A további megközelítésre a Szentendrei út felől a szervízút szolgál az ott fekvő 3 ingatlan megközelítésére, valamint a 19250/9 hrsz.-ú új Ladik utcáról nyílik közvetlen ki- és behajtó az északi telkek megközelítése céljából.

A Budai Promenád

Az autómentes terület fenti biztosítása mellett fontos tényező a Promenád forgalommentes, gyalogos, kerékpáros kialakítása. A fentiek alapján lehetővé válik, hogy a forgalom a Promenád érintése nélkül bonyolódjék le, ugyanakkor a Promenádon természetesen a megközelítés a megkülönböztetett járművek számára és az áruszállítással kapcsolatos célforgalom lehetséges lesz.

A garázsok megközelítése és elhagyása

Az épületek megvalósítása magában foglalja a jogszabályban előírt jármű- és kerékpártárolók elhelyezését is a telken belül. Erre a célra a tervezett épületekben fognak kialakításra kerülni a parkolók és kerékpártárolók.

A beépítés a Bogdáni út, az új Ladik utca és a Szentendrei út felől lesz gépjárművel megközelíthető. A földszinti és a -1 garázsszintet kiszolgáló közúti kapcsolatok megadása az új kapubeajtókon keresztül történhet. A beajtók két forgalmi irányúak.

A Szentendrei út felőli oldalon, a beépítés nyugati oldalán javasolt egy egyirányú szervízút kialakítása, kétoldali parkolással – amennyiben a víznyomócső felett lehetséges – fásítottan a közterületen. A Szentendrei út felőli megközelítés így lehetséges lenne a szervízútról, illetve közvetlenül a Szentendrei útra a városhatár felé haladva jobbra kisíves kapcsolattal történhet a terület elhagyása.

A garázsrendszeren belül a garázsok egymással összeköthetők a tűzvédelmi előírások figyelembevételével, melynek folytán a garázs elhagyása a célirány szerinti kijáraton keresztül történhet. A szervízút elsősorban a behajtást támogatja, a Bogdáni út és az új Ladik utcai csomópont pedig mind a város, mind a városhatár irányú kapcsolatot biztosítani tudja.

Bogdáni út

A **Bogdáni útról** balra nagyíves kapcsolattal, illetve jobbra kisíves kapcsolattal lehet behajtani az említett déli magánút területére, és arról a Promenád út felőli telkek garázs részébe, és a kihajtás is megengedett mindkét irányban. A behajtó helyét a Budai Promenád és a közvetlenül mellette létesülő épület elhelyezése ismeretében lehet majd pontosítani a csomóponti távolság figyelembevételével.

új Ladik utca

Az **új Ladik utca** (19250/9 hrsz.) – amely 2 forgalmi irányú kialakítású, a csomópontnál három sávra szélesedik. A magánút az út kialakítás függvényében nyugati oldalon 12,5 méteres, a HÉV melletti úthoz csatlakozó szakaszon a 11,25 méteres szélességűre való növelése válik szükségessé. Ezen új út felől szintén van ki- és behajtás lehetőség a tömb északi telkének megközelítésére. A zárt sorú beépítés kialakítása érdekében itt magánúti szakasz nem létesül. A garázs bejárat helye – a csomópont értelemszerű figyelembevételével – külön funkcionális kötöttségek nélkül tervezhető.

Az **új Ladik utca – Szentendrei út csomópontban** a városközpont felé balra nagyíves kapcsolat megadása történik, illetve jobbra kisívesben a városhatár felé lehet haladni.

Szentendrei úti szervízút

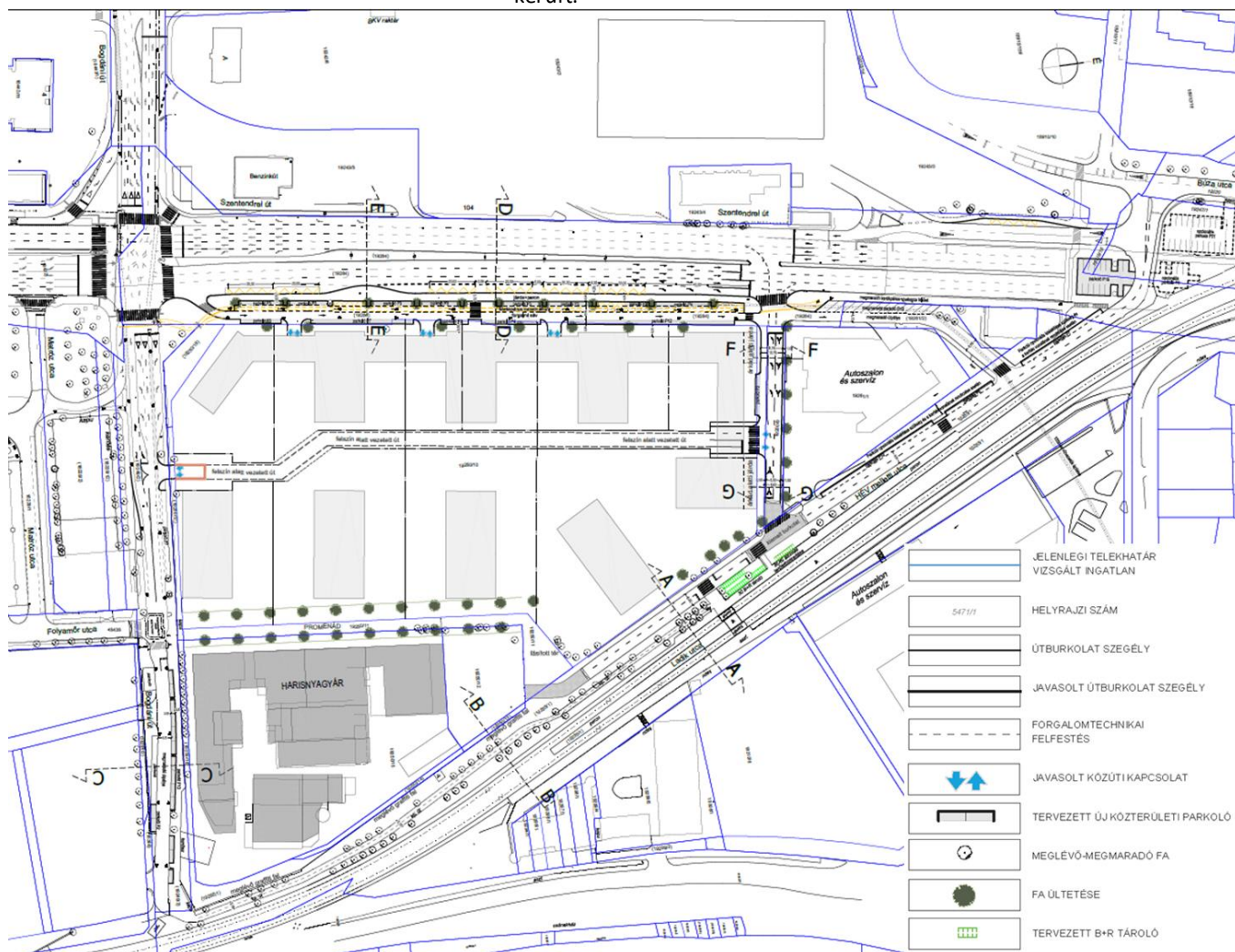
A Szentendrei úti szervízút egyirányú és itt annak északi csomópontjában lehet az új Ladik utcára, jobbra kisívesben kihajtani. A csomópont kialakításakor vizsgálható új gyalogátkelő kialakítása is, de a Szentendrei út nyugati oldalán való érkeztetése fizikai akadályba ütközik, ezért ennek kialakítása nem javasolt.

A HÉV melletti út

A HÉV melletti út két szakaszból áll. Az északi szakaszán a jelenlegi útpálya kétirányú forgalmú kialakítású. A déli szakaszán kialakítása kedvezőtlen, ugyanezen a nyomvonalon halad a kerékpárút is a Bogdáni úttól a HÉV átjáróig.

A korábbi elképzelés szerint a déli szakaszon is két forgalmi irányú út kiépítése volt javasolt önálló kerékpárúttal. Ez ugyanakkor a jelenlegi fasor és a street-artot szolgáló jelenlegi graffiti fal elbontásával járt volna. Mindkét tényezőre vonatkozóan érkeztek lakossági észrevételek. Ezért a jelen terv – a véleményezési dokumentációhoz képest eltérően – a déli szakasz jelenlegi keresztmetszeti megtartásával csak a kerékpárút nyomvonalát tartja meg a mellett lévő zóldsávval és fasorral, valamint a graffiti fal megtartásával.

Az út északi szakaszának átépítése során forgalomcsillapított út kialakítása javasolt, az új úton kétirányú forgalom biztosítható, de északi irányból érkező forgalom csak a Harisnyagyár jelenlegi parkolójának kiszolgálására fog szolgálni, mivel déli irányú továbbvitele elvetésre került.



Javasolt forgalmi rend a projekterület környezetében – 2025. 11. hó
forrás: Közlekedés Kft.

2.1. TERVEZETT PARKOLÁS

Parkolás telken belül

A tervezett beépítés földszinti teremgarázs- és pincésintje a lakó és egyéb funkcióhoz biztosítandó parkoló férőhelyek elhelyezését szolgálja.

A biztosítandó járműparkolók számát, és geometriai kialakítását a hatályos TÉKA szerint szükséges megtervezni, a tervezett épületek garázs szintjein és a beépítés belső térrésze alatt a földszinti elhelyezéssel ezek biztosíthatók.

A TÉKA a nagyvárosias lakóterületen 1,5 lakásonként ír elő parkolási kötelezettséget, az egyéb funkciók számára is a TÉKA 4. melléklete szerinti parkolókat kell biztosítani. A parkolók nagyságrendje a lakásokra és a br. 7500 m² egyéb – iroda, kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás stb. – így nagyságrendileg cca. 1300 – 1350 parkoló elhelyezését kell lehetővé tenni.

Közcélú parkolók kialakítása telken belül

A telken belül kialakításra kerülő parkolók egy része (200 pfh.) közcélú parkolóként a kerületi lakosok számára is lehetőséget fog nyújtani a környező lakótelepen élők parkolását is támogatva, melynek biztosításáról a kerületi önkormányzat a TRSZ-ben állapodik meg a

Fejlesztővel.

Közterületi parkolás

A tervezési terület környezetében a főutak és a mellékutak mentén a jelenlegi parkolási rend változatlan marad, a Bogdáni út párhuzamos parkolók egy része a behajtó miatt megszűnik, a beépítés megvalósulása miatt a közterületi parkolók számát tovább nem szükséges csökkenteni.

A HÉV melletti úton jelenleg megengedett parkolók pótlására a III. kerületi önkormányzattal és a fővárosi önkormányzattal kötött TRSZ alapján a Mozaikutcai felüljáró alatt kerülnek pótlásra parkolók, illetve a Szentendrei szervízúton, amellet, hogy a TRSZ alapján legalább 30 többletparkolót szükséges biztosítani szintén ezeken a helyszíneken.

A Szentendrei úton a beépítés nyugati oldalán javasolt szervízút kialakítsa egy- vagy kétoldali párhuzamos parkolókkal történik, mely a Szentendrei út menti földszinti funkciókat tudja kiszolgálni. A szervízút kezdete a Bogdáni úti csomópontban, vegyes használatú felület (gyalogos, autós forgalom és kerékpár számára.) A járművek számára a behajtás csak célforgalom számára megengedett.

A szervízút egyben a Bogdáni út és Búza utca közötti kerékpáros kapcsolat kialakítására is lehetőséget biztosít, az útpályán való jelzéssel.

A részletes tervezéskor a kialakítás pontosításra kerül. A szervízúti parkolók fásítását az 1200-es főnyomócső függvényében lehet biztosítani.

2.2. TERVEZETT KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

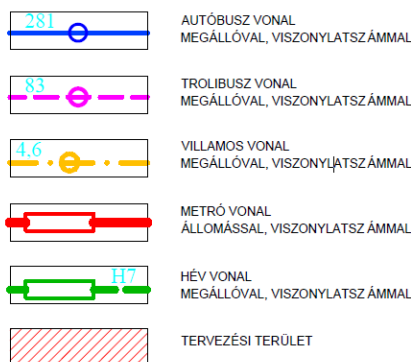
térségi szinten várható fejlesztések

A térség a közösségi közlekedésének fő struktúrájában középtávon jelentős változással nem indokolt számolni, annak gerincét továbbra is a **HÉV, az 1-es villamos és a Szentendrei úton közlekedő buszok** fogják adni. Az Óbudai-sziget fejlesztése során felvethető a **226-os busz útvonalának módosítása**, ahogy az az Óbudai-sziget Stratégiai Tervében is szerepel. Ennek értelmében a K-hídon a szigetre érkező, közlekedő busz a H-hídon hagyhatná el a szigetet, felfűzve a szigeten lévő legfontosabb épített örökségeket.

korábbi változat

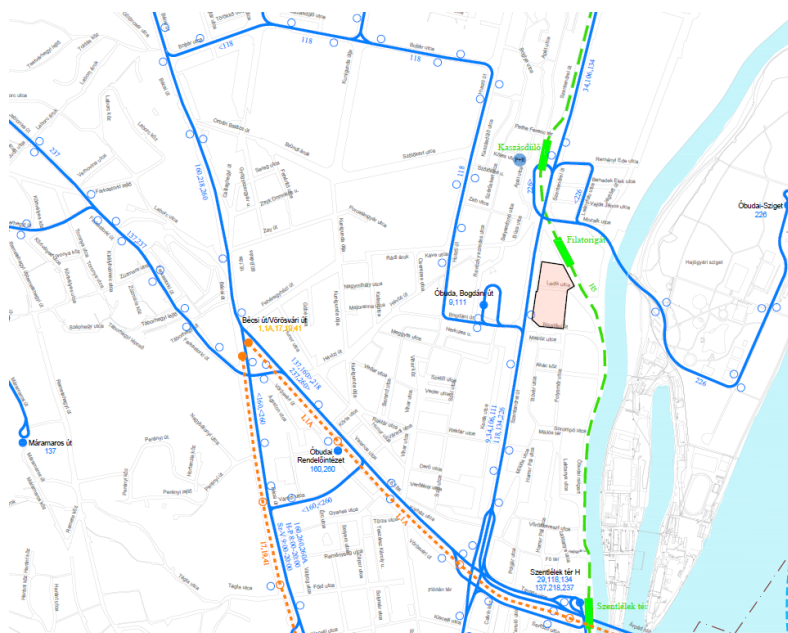
A telepítési tanulmányterv a véleményezésre bocsátott szeptemberi változatában a **Bogdáni út keleti szakasza – HÉV melletti út útvonalon új megállók** létesítését javasolta a HÉV átszállás közelségét is figyelembe véve. A szabályozáshoz már időközben elkészült geodéziai bemérés figyelembevételével azonban a keresztmetszet vonatkozásában ez jelentősebb zöldkárrel járna, a meglévő fasor nagy része kivágásra kerülne a buszközlekedést is biztosító útpálya miatt, mely mellett az önálló kerékpárút is kevésbé komfortos kialakítással lenne csak megvalósítható.

JELMAGYARÁZAT:



▲ ▶ Jelenlegi térségi közösségi közlekedési elemek

forrás: Közlekedés Kft.



2.3. AUTÓBUSZ NYOMVONAL MÓDOSÍTOTT JAVASLATA

jelen terv szerinti módosított javaslat

A Fővárosi közgyűlés döntése alapján az említett korábbi változat helyett a belvárossal kapcsolatot tartó 9-es busz nyomvonalának meghosszabbítása került előtérbe, mely számára a Szentendrei úti folyópálya egy sávval történő bővítésével alakítható ki 4 megálló.

A fejlesztési terület mellett a **H5 HÉV**-nek ma is van megállóhelye, amely jól megközelíthető lesz a tervezett Budai Promenádnál széles sétányán keresztül, illetve a tervezett új Ladik utca felől javasolt árkádok alatti gyalogosfelületen és a széles járdán.

További közösségi közlekedési alternatíva nyújtható az itt lakók részére a a fent említett, **ma is közlekedő 9-es autóbussz viszonylat meghosszabbításával**, melynek útvonalához északi irányban – a Bogdáni úti csomópont elhagyása után – a Szentendrei út szervízút mellett kialakításra kerülő önálló sávban új megálló létesülhet. Innen a BMW szalon és a Plébánia közötti (19261/2) hrsz.-ú közterületen keresztül érhető el a HÉV melletti út, melyen a busz a felüljáró alatt kanyarodik vissza a Szentendrei útra. Itt a Búza utca felől gyalogosan elérhető új megálló létesítése javasolt. Ennek előnye, hogy a Búza utcánál létesülő megállóval a Kaszásdűlői lakótelep is elérhető a meghosszabbított nyomvonallal.

„...az megállapítható, hogy a Szentendrei út -Bogdáni út csomópont további fejlesztése nem indokolt, a megépült geometriai adottságok sem teszik lehetővé a további sávbővítést. Az érintett csomóponton az új beépítés által keltett forgalom többlettel megnövekedett közúti forgalom biztonságával le tud bonyolítani a jelenlegi fázistervek alkalmazásával.”

„A forgalmi vizsgálatok alapján megállapítható, hogy a tervezett beépítés napi kétirányú közúti forgalma mintegy 2200-2400 személygépkocsi/2 irány. Ez az érték kb 1/3-a a korábban tervezett bevásárló központi (kereskedelelem funkció) beépítés által generált mintegy 6-6500 személygépkocsi/nap kétirányú forgalomnak.

Ez az érték különbsége nyilvánvalóan az eltérő funkciókból adódik, mivel kereskedelem esetében a parkolóhelyeket elfoglaló járművek cserélődése 3-4-szerese a lakóterületi parkolóhelyeknek.”

forrás: Közlekedési hatástanulmány 2025. november 24.
Közlekedés Kft.)

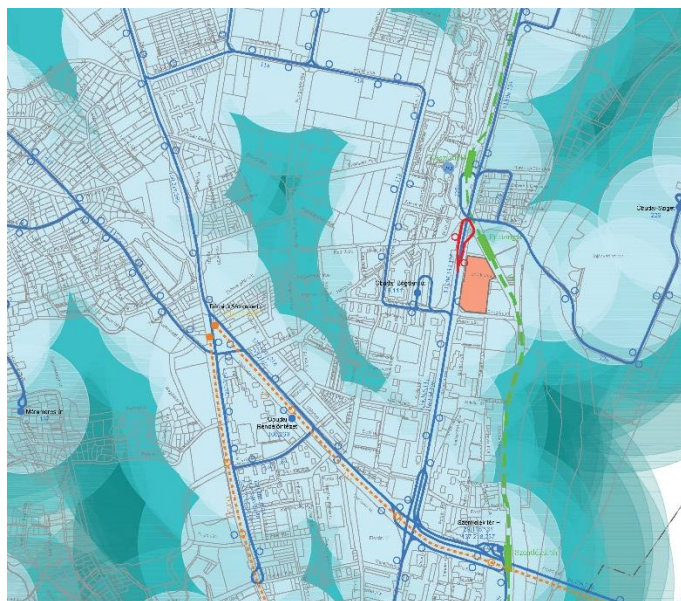
A telepítési tanulmányterv kidolgozásával párhuzamosan készült közlekedési hatástanulmány (Közlekedés Kft. 2025. július), mely az új Ladik utcai csomóponton javasolta az új autóbussz viszonylat Szentendrei útra való visszafordulását a korábbi változathoz. Az ettől eltérő új vonalvezetési javaslatban, a megálló pontos helyének kijelölése a Szentendrei úton és a Búza utcánál a későbbi részletesebb tervezés feladata lesz. A megváltoztatott forgalmi rend alapján a közlekedési hatástanulmány frissítése 2025. novemberében megtörtént, következtetései a bal oldalon láthatók.

Ezen új fejlesztési irány szükségessé teszi a 9-es autóbussz teljes várost átszelő gerincvonal részére a tervezés egy későbbi fázisában végállomás biztosítását. A végállomás le-és felszálló megállók mellett tároló és várakozóhelyek biztosítását, járművezetői szociális tartózkodók létesítését jelenti. Ez történhet a mai Bogdáni úti végállomási terület felhasználásával vagy új terület kijelölésével.



A közforgalmú közlekedés esetében a meglévő 9-es autóbusz útvonal módosításával és új megállóhelyek kijelölésével, valamint a szentendrei HÉV meglévő megállóhelyének korszerűsített gyalogos kapcsolatának kialakítása mellett a **keltett közforgalmú közlekedési eszközökön megjelenő forgalom a jelen hálózaton mind csúcsidőszakokban, mind napközben biztonságosan le tud bonyolódni.**

forrás: Közlekedési hatástanulmány 2025.11. hó –
Közlekedés Kft.)



Közösségi
közlekedési hálózat az új változathoz
forrás: Közlekedés Kft. 2025. 11. hó

Távlati közösségi fejlesztések

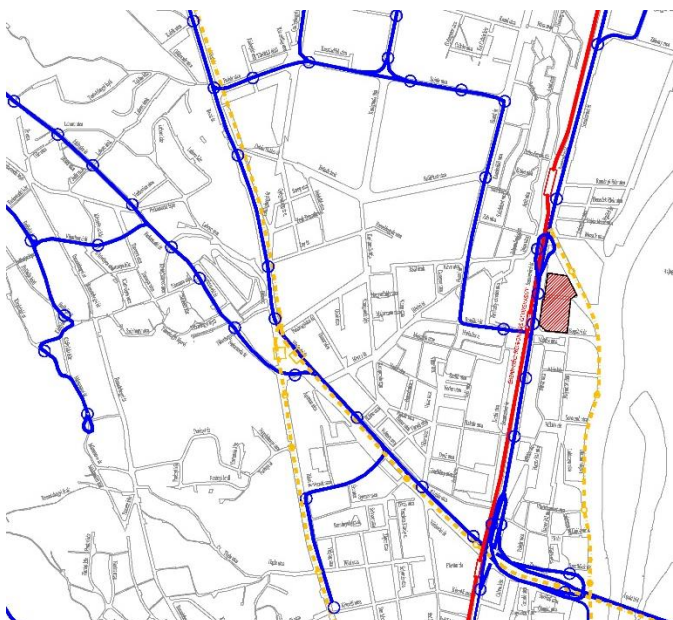
A távlati közösségi közlekedés a H5 HÉV helyett már metróval számol, a HÉV mai nyomvonalán villamos közlekedhet. Ezt ábrázolja a következő térkép a még hatályos TSZT figyelembevételével.

A véleményezés alatt álló fővárosi településterv egyeztetése során felvetésre került a Pacsirtamező utcai villamos gondolata is Kaszásdűlőig való kialakítással, melynek tervezetése még nem indult meg. Ez a BKK elképzeléseiben a BMT -ben P0099 számú projektötletként szerepel.

A közösségi közlekedés térséget érintő távlati fejlesztési elképzeléseiben tehát még vannak tovább vizsgálendő kérdések.



▲ ▸ Távlati közösségi közlekedési fejlesztések – a forrás: Közlekedés Kft.



2.4. TERVEZETT GYALOGOSKÖZLEKEDÉS

Budai Promenádnál

A fejlesztési terület gyalogos megközelítése közterületen a Szentendrei út irányából a Bogdáni úti járdán történik. A Budai Promenádnál biztosítja a kapcsolatot a déli területekkel és a HÉV megállóval. Ennek kialakítása széles gyalogosfelületként kerül berendezésre a magánút és a telek ahhoz kapcsolódó közhasználatú területeinek igénybevételével. A szomszédos lakóterületekkel a kapcsolat elsődlegesen a Promenádnál déli szakasza irányában már ma is adott, mely annak végleges kiépítése után a

Fő tér irányában hoz létre a Budai Promenád koncepciójának megfelelő új kapcsolatot.

A Hajógyári sziget elérése - az új gyalogoshíd

A Hajógyári sziget irányába a Promenád végén a HÉV átvjárón keresztül van lehetőség a K-híd elérésére, de a WFC I. területéről induló tervezett gyalogoshíd keresztezésmentes átjutást tesz majd lehetővé, mely kapcsolódik a Kaszap István parkhoz, illetve a Szentendrei úti gyalogosátkelőn keresztül a lakótelep nyugati oldaláról is kényelmes elérhetőséget biztosít a szigetre.

9-es autóbusz és HÉV kapcsolat

A Szentendrei út mellett javasolt új autóbusz viszonylat (9-es busz) megállójának közvetlen kapcsolata alakítható ki a HÉV megállóval az új Ladik utcai nyomvonalon a járdán és az épületek földszinti árkádosisával, ahol egyben üzletek is elhelyezhetők.

Mindezek mellett a Fejlesztési terület belső, földszinti garázs feletti parkosított területén közhasználatú átjárás biztosít további gyalogos kapcsolatot. Amennyiben a víznyomócső nem kerülne kiváltásra, akkor a nyomvonala felett terepszinten is kialakul egy további gyalogos kapcsolat a HÉV megálló környékével a Budai Promenádhoz és a buszmegállóhoz kapcsolódva.

A megkötés előtt álló infrastruktúrákról szóló TRSZ-ben a 9-es buszok megállójának a HÉV megálló melletti úton való kialakítása még vizsgálat alatt áll a Fővárosi Közgyűlés erre vonatkozó döntése (2025.11.26.) alapján. Ennek szabályozási vonzata nincs, a meglévő közterületeken és az új Ladik utca vonalán a megálló megközelíthető, részleteit a későbbi tervezés során lehet meghatározni. A TSZT és FRSZ módosítást ez nem befolyásolja, mivel a módosítás a területfelhasználás átszervezésére vonatkozik az jelen dokumentumban bemutatottak szerint.

Kaszásdűlői kapcsolat

A Kaszásdűlő irányában a felüljáró és a Plébánia épülete közötti gyalogosfelület kínál kapcsolatot, csatlakozva a felüljáró alatti meglévő gyalogosátkelő vonalához.

2.5. TERVEZETT KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A Folyamőr utcában futó jelenlegi kerékpárút rákapcsolódik a Bogdáni úti és HÉV melletti út nyomvonalakra. A fejlesztés keretében a HÉV melletti út déli szakaszán önálló kerékpár nyomvonal tervezett a jelenlegi fasorok és a meglévő graffiti fal megtartása mellett. Itt az autós forgalom teljesen megszűnik.

A Harisnyagyár jelenlegi északi parkolójától a kerékpárút és a parkoló megközelítését szolgáló kétirányú útszakasz elválik egymástól.

(A kerékpárútnak a Budai Promenád folytatásában való átvezetése nagyon kedvezőtlen változat lenne, mivel a kiemelt gyalogosforgalom, és a későbbi Harisnyagyári épület Promenádhoz kapcsolódó földszintjeinek megközelítését is nehezítené. Ezért elsődlegesen ezt a HÉV melletti elkülönített nyomvonalat kell preferálni.)

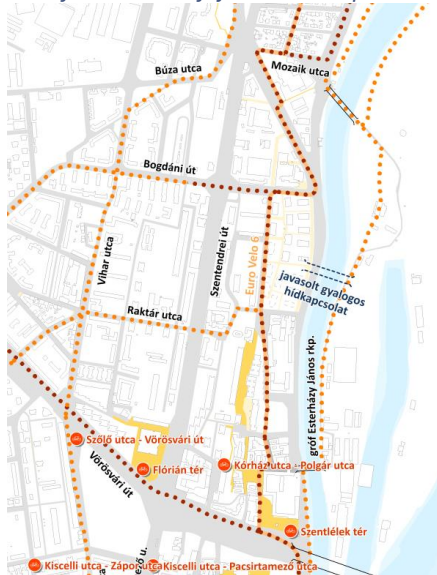
A kerékpárút Bogdáni úti szakasza – tekintettel az átmenő forgalom megszűnésére – a Folyamőr utcától keletre felfestéssel lesz kijelölve.

A Bogdáni úton újonnan kiépített kerékpársávok kapcsolatát a Szentendrei úton a fejlesztési terület melletti szervízút tudja majd szolgálni, átkötéssel a Kaszás dűlőre a Búza utcánál a felüljáró alatt, a mai gyalogosátkelő mellett. A HÉV melletti úton a Filatorigát állomástól a Búza utcai csatlakozásig igény esetén nyitott kerékpársávval alakítható ki, tekintettel a kialakult keresztmetszetre, illetve a TRSZ nem tartalmaz.

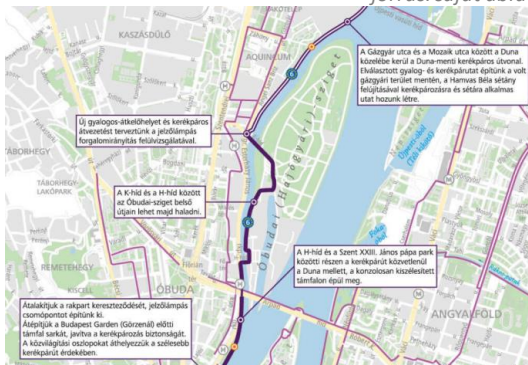
B+R tároló és a kerékpárok tárolása a projektterületen

Az új beépítés megvalósítása során B+R tároló tervezett, cca. 30 férőhellyel a HÉV megálló mellett, valamint BUBI gyűjtőállomás is létesül.

További a térséget érintő fővárosi kerékpáros infrastruktúra fejlesztési elképzelések



Meglévő és tervezett fő kerékpáros infrastruktúra
forrás: saját ábra



Tervezett kerékpáros barát beavatkozások a vizsgált terület térségében
forrás: BKK.hu

A fejlesztési területen belül az épületekben a kerékpártárolás az előírásoknak megfelelő számban kerül kialakításra zárt térben cca. 1400-1500 kerékpár számára.

A főváros egészére készített Kerékpárforgalmi főhálózati terv a hálózatos kapcsolatok együttes érvényesítésére helyezi a hangsúlyt. A projektterület közelében jelenleg a **Szentendrei úton fővárosi jelentőségű főhálózatot jelöl (EuroVelo 6)**, mely közvetlen összeköttetést jelent az észak és déli városrészek irányába.

Megközelíthető közvetlenül a rakpart, a nagykörút, valamint a Hajógyári-sziget, mint közeli rekreációs helyszín. Utóbbiak *kerületi főhálózati* nyomvonalak által elérhetőek – a rakpart *kiemelt fővárosi főhálózati* elem. A BKK térképén a HÉV melletti út van kijelölve erre a célra.



Kerékpárforgalmi főhálózati terv
forrás: BKK

A BKK tervei között szerepel a **Duna-menti kerékpárút (EuroVelo 6)** észak-budai részének **fejlesztése**.

A BKK honlapján közzétett információk szerint a vizsgált terület tekintetében az alábbi fejlesztések várhatók:

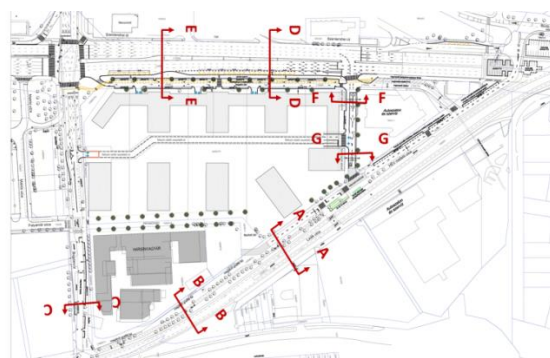
- a Gázgyár utca és a Mozaik utca között a Duna közelébe kerül a Duna-menti kerékpáros útvonal;
- elválasztott gyalog- és kerékpárút épül a volt gázgyári terület mentén, a Hamvas Béla sétány felújításával kerékpározásra és sétára alkalmas utat alakítanak ki;
- a H-híd és a Szent XXIII. János pápa park között is közvetlenül a Duna mellett épül kerékpárút, ehhez mintegy 500 méteres hosszúságban támfal lesz kiépítve.

A fenti fejlesztési elképzelések Duna parti szakaszai függetlenek a projekttől, annak területét nem érintik, mivel a területet a HÉV vonal elválasztja a Dunától.

a mintakeresztmetszelvevények metszeti helye

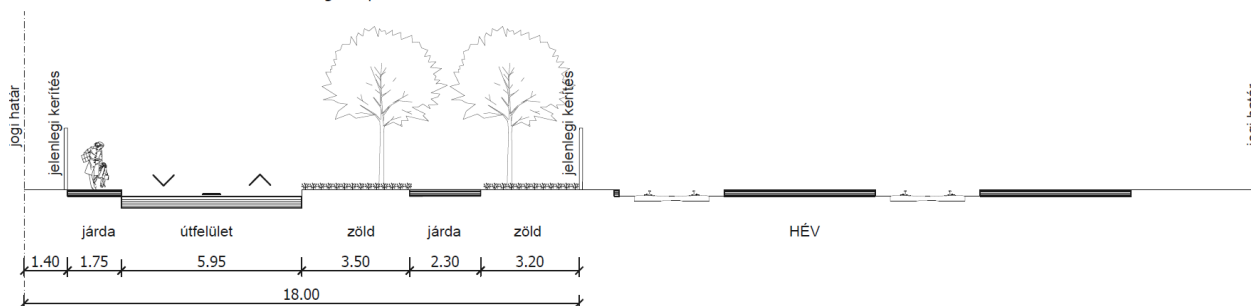
A következő oldalon a közlekedési javaslaton szereplő jelölések szerinti mintakeresztmetszelvevények láthatók.

2.6. JAVASOLT KERESZTSZELVÉNYEK

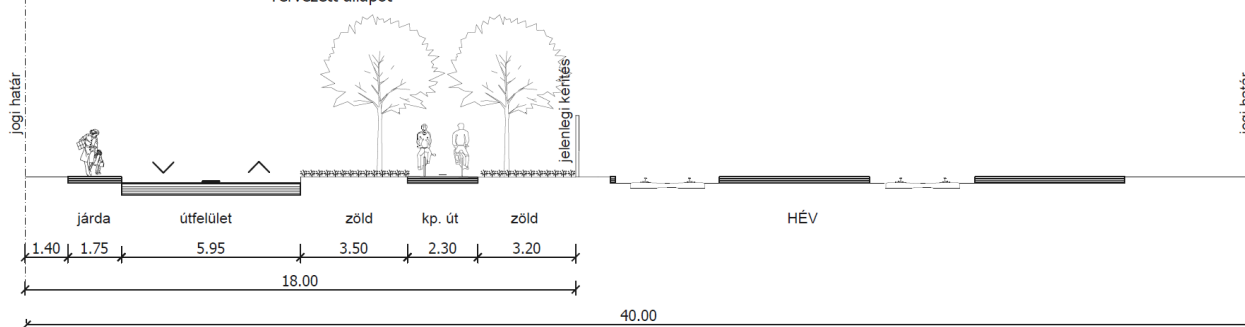


2.7. JAVASOLT KERESZTSZELVÉNYEK

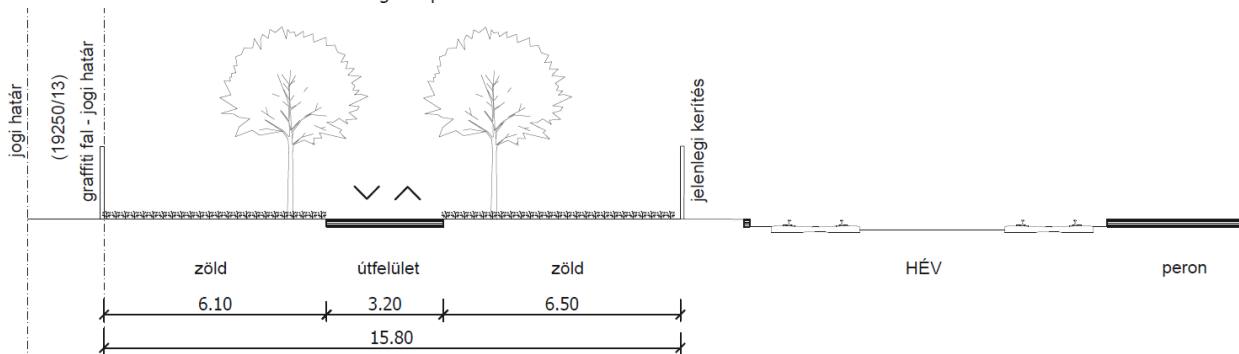
HÉV melletti utca
A-A metszet
Jelenlegi állapot



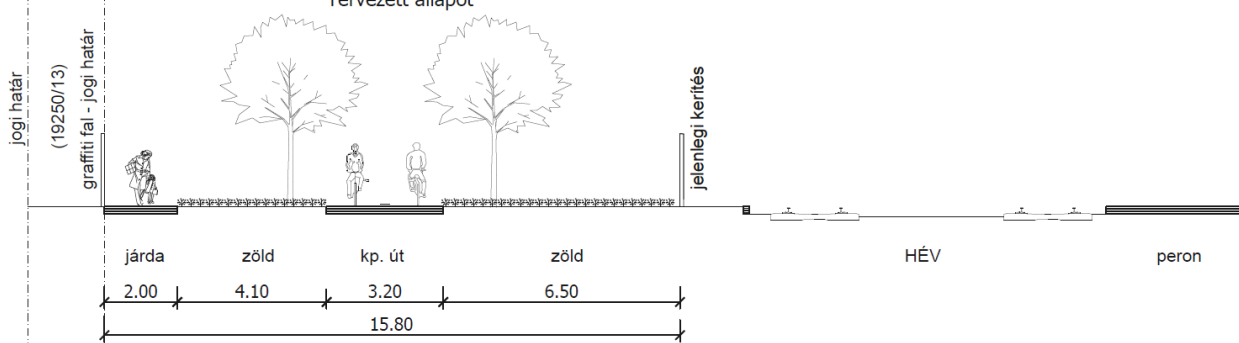
HÉV melletti utca
A-A metszet
Tervezett állapot

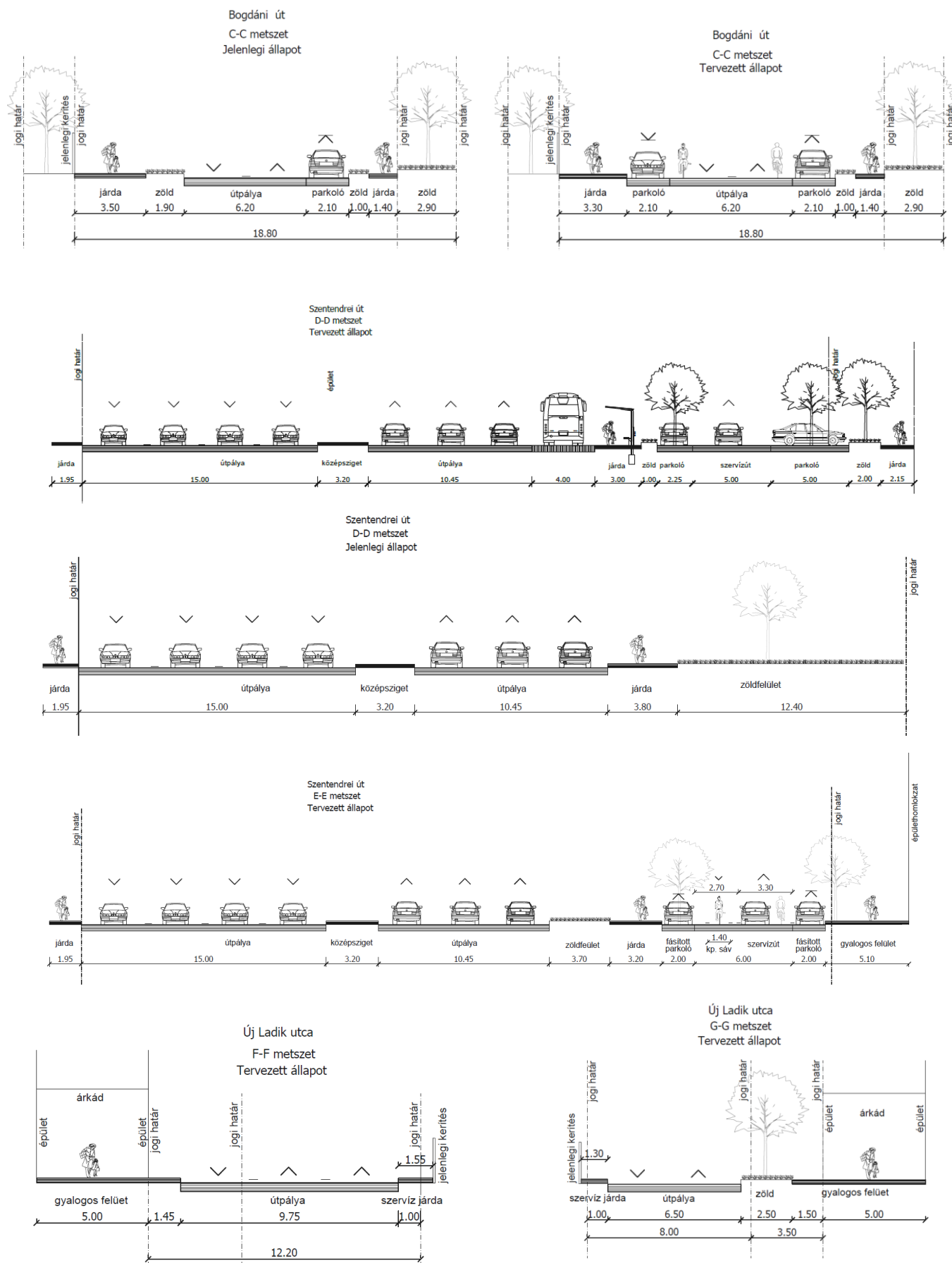


HÉV melletti utca
B-B metszet
Jelenlegi állapot



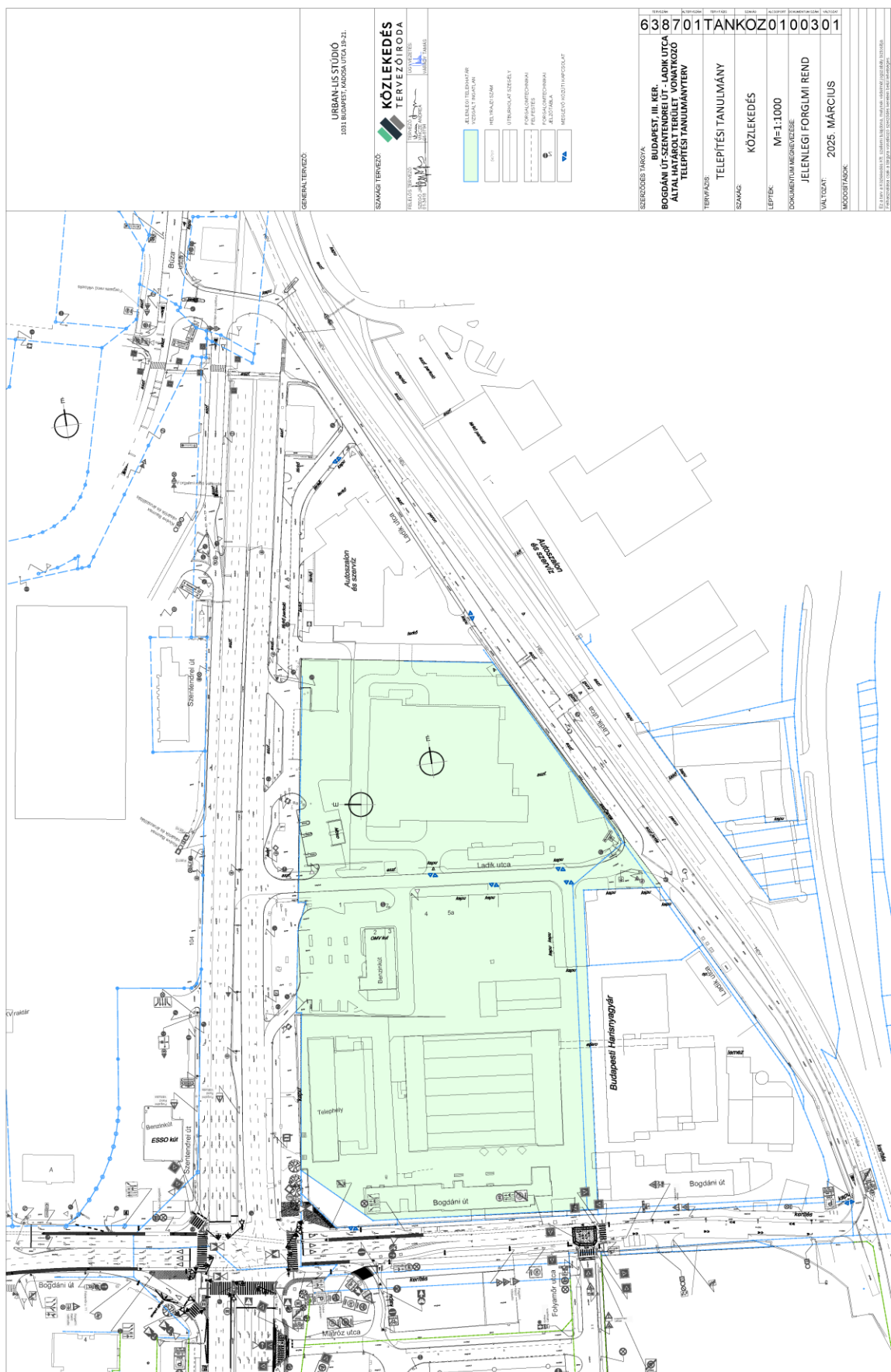
HÉV melletti utca
B-B metszet
Tervezett állapot



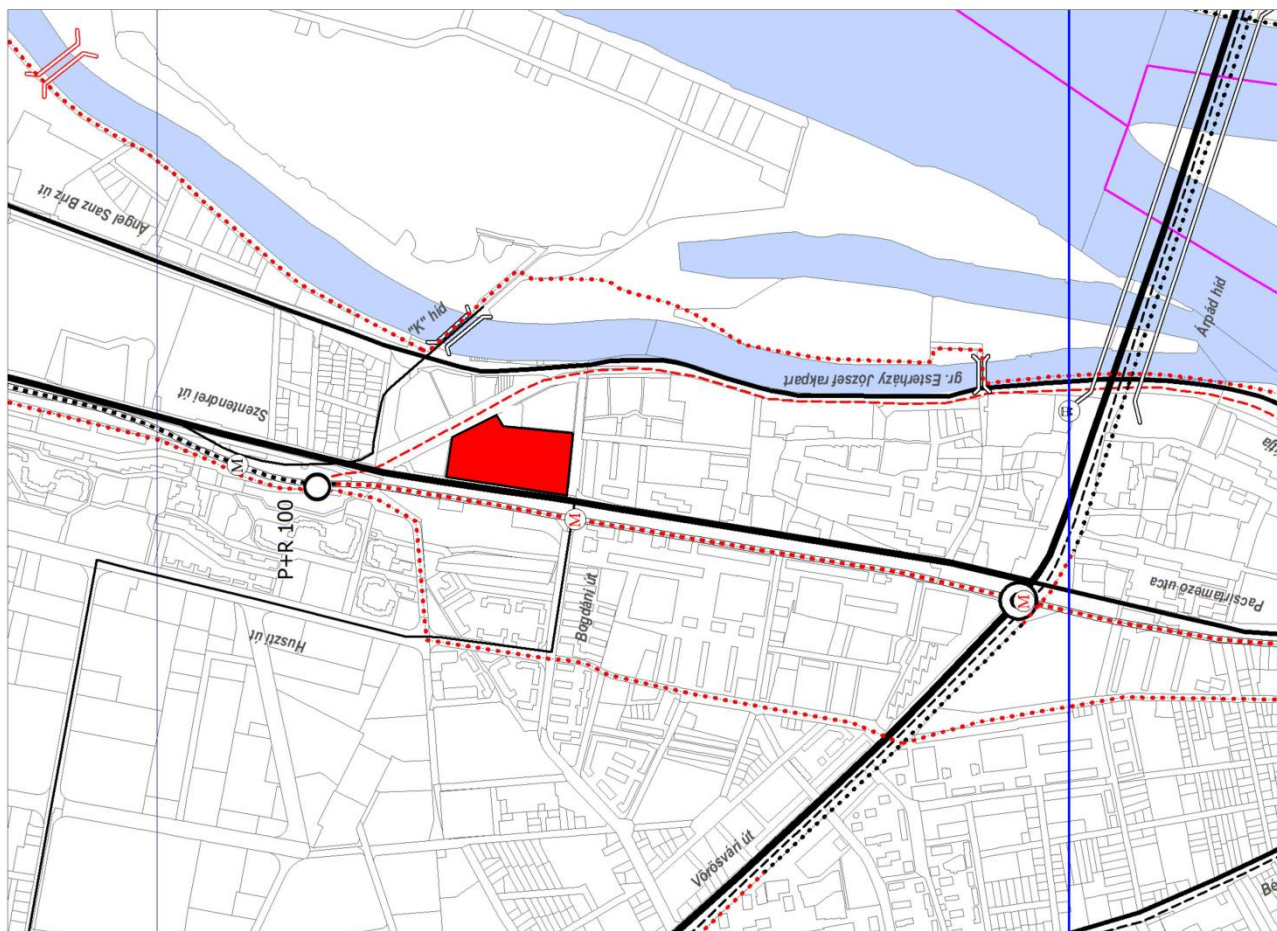


forrás: Közlekedés Kft. 2025. 11. hó

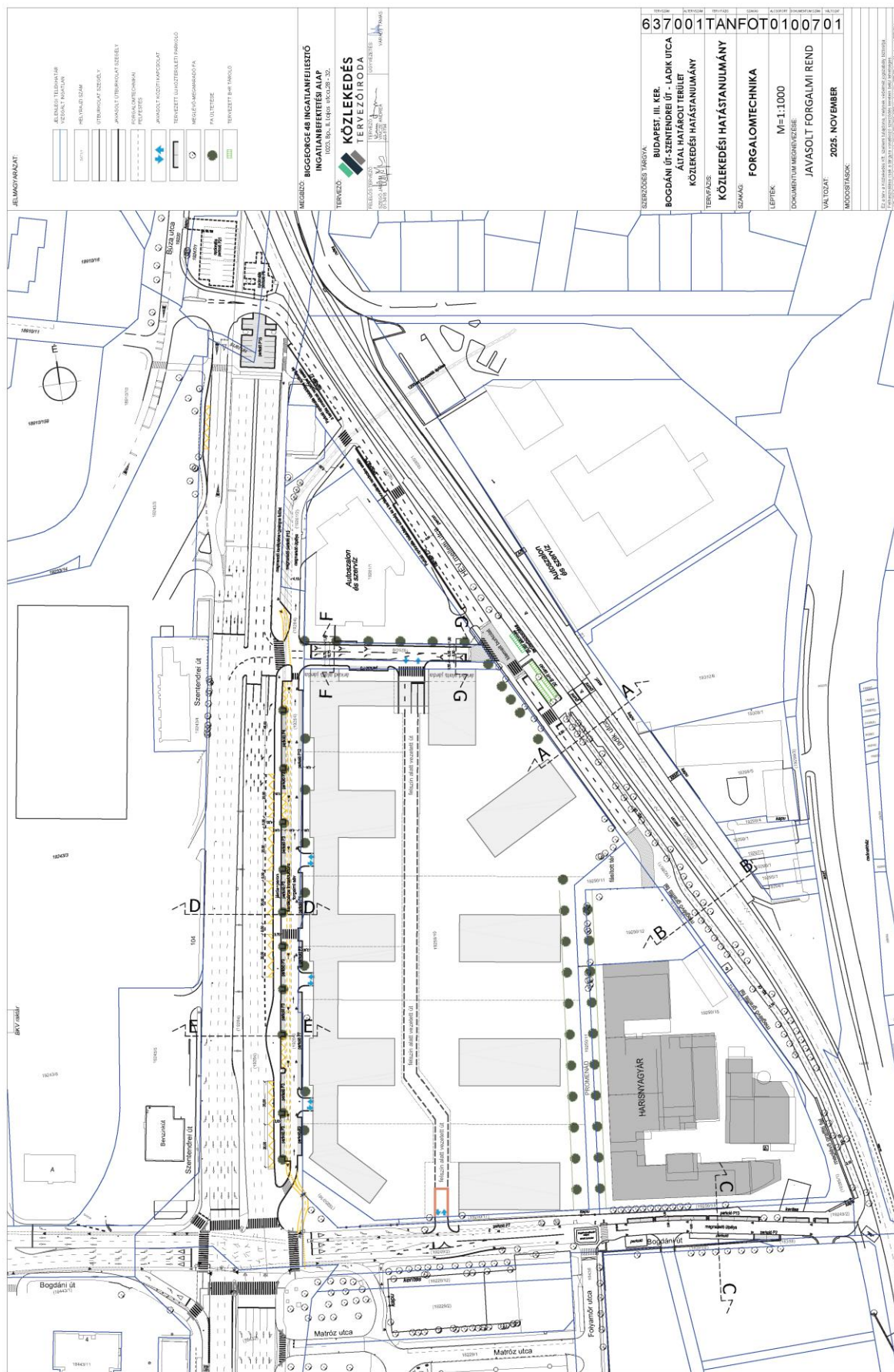
3. NAGYKIVÁGATÚ KÖZLEKEDÉSI TERVLAPOK



*Jelenlegi forgalmi rend
forrás: Közlekedés Kft.*

[illegible][illegible]

Távlati közlekedés fejlesztések
forrás: Közlekedés Kft



Javasolt forgalmi rend a projektterület környezetében
forrás: Közlekedés Kft 11. hó

I. KÖZMŰ- ÉS HÍRKÖZLÉSI INFRASTRUKTÚRA

1. TERVEZETT KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI IGÉNYEK

Az fejlesztéssel érintett terület jelenleg K-Ker területfelhasználási egységbe sorolt kb. 33.000 m² nagyságú terület jobb kihasználhatósága, és az ott található barnamezős területek megújításának érdekében a terület Ln-2 zárt sorú, jellemzően keretes beépítésű nagyvárosias lakóterület területfelhasználásba való átsorolását tervezik.

A területre tervezett bevásárlóközpont építésnek megghiúsulása miatt új funkcionális célok kerültek megfogalmazásra. A barnamezős területen egyes közösségi funkciókat befogadó lakóépületek (kb. 1.300-1.400 lakás) és mintegy 7.500 m² üzlet és iroda kerül kialakításra.

A tervezett ingatlanfejlesztés megvalósításhoz a jelenlegi beépítés felszámolása szükséges. A meglevő felépítmények felszámolásával együtt (ami már megtörtént) azok jelenlegi közműellátását is fel kell számolni, funkciót veszített vezetékeket kibontással kell eltávolítani és azok közhálózati csatlakozásait szakszerűen le kell zárni.

Az épületegyüttes igényes és környezetbe illő használatához, valamint a hatályos előírásoknak megfelelően, a teljes közműellátás kiépítése szükséges. A teljes közműellátáshoz a közüzemű vízellátás, a közcsatornás szennyvízelvezetés, a villamosenergia ellátás, a vezetékes termikus energiaellátás, az elektronikus hírközlési ellátás és a zavarmentes csapadékvíz elvezetés biztosítása szükséges, a csapadékvizek lehetőség szerinti helyben tartásával és a zöldfelületek locsolási hasznosításával.

vízigény	keletkező szennyvíz	villamosenergia igény		termikus energia igény			
		közhálózat	megújuló	villamosenergia	megújuló	távhő	földgáz
m ³ /nap	m ³ /nap	kW	kW	kW	kW	kW	nm ³ /h
540	513	7325	11831	5723	1431	6867	795

A prognosztizált igények csak előzetes tájékoztatásul szolgálnak és a hálózatfejlesztés tervezésénél, méretezésénél egyfajta irányadónak tekintendők, a közműszolgáltatók felé majd már csak a tényleges beruházásra kerülő épületek ellátásához szükséges igényeket kell bejelenteni. A távlati igények pontosítása a továbbtervezés során ahhoz szükséges, hogy a közhálózati csatlakozások olyan paraméterekkel épüljenek ki, hogy az a terület fejlesztése során később átépítést ne igényeljen.

A várható igények kielégítésének feltétele a közhálózati kapcsolatok kiépítésének megoldása, továbbá a közhálózatok, bázisok szükséges kapacitás bővítésének a biztosítása, vízi közművekre ugyanúgy, mint energiaközművekre és elektronikus hírközlésre is szolgáltatási megállapodást kell kötni a szolgáltatóval, amelyben a szolgáltató az ellátás biztosításának műszaki-gazdasági feltételeit rögzíti.

Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a terület jelenleg is rendelkezik lekötött közmű-kontingenssel és így közműfejlesztési hozzájárulás csak a jelenlegi lekötött kontingens feletti igényekre kérhető.

A tervezési területen belüli közművek közhálózati csatlakozását a közúthálózaton keresztül kell kiépíteni. Amennyiben a fejlesztési területen belüli feltáró úthálózatot magánúttal tervezik kialakítani, abban az esetben figyelemmel kell lenni arra, hogy magánúton kiépítésre kerülő közműhálózatokat magánhálózatként kell üzemeltetni. Erre saját

üzemeltetést kell létrehozni, bár ma már, külön szerződéssel a közüzemű szolgáltatók is vállalkoznak a belső hálózatok üzemeltetésére, de továbbra is a közüzemű elszámolás a magán és a közterület határán létesítendő mérőórák alapján történik.

A fejlesztési terület feltárását szolgáló közút víztelenítését és közvilágítását is ki kell építeni, a magánutak víztelenítését is meg kell oldani és megvilágítására térvilágítást kell kiépíteni.

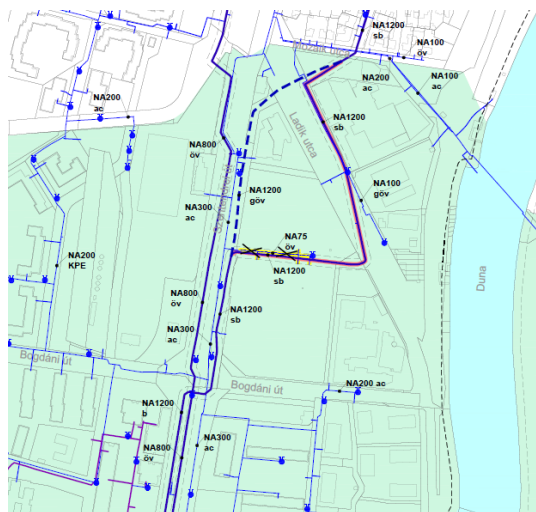
Fel kell hívni a figyelmet továbbá arra is, hogy új beépítés közműellátásához, a termikus energiaigények meghatározásánál, az arra vonatkozó 9/2023 (V.25.) ÉVM rendelet előírásait figyelembe kell venni. Az új fejlesztésre tervezett területen alkalmazható energiamixben a megújuló energiahordozók hasznosításának részarányát növelni kell, erre a napenergia, talajhő, szennyvízhő hasznosítása kínál kedvező lehetőséget, illetve a levegős hőszivattyúk is alkalmazhatóak. A megújuló energiaforrásokból történő energiatermeléshez szükséges berendezések elhelyezési lehetőségét a további tervezés során meg kell oldani.

Meg kell jegyezni, hogy a teljes közműellátáshoz szükséges vezetékes termikus energiaellátás kielégíthető földgáz, vagy távhő, vagy villamosenergia hasznosításával, mindhárom esetben az érvényes előírásoknak megfelelően megújuló energiahordozó hasznosításával kiegészítve. Mindhárom energiahordozóval kialakítható energiaellátási struktúrával a teljes közműellátás követelménye kielégíthető, erről a beépítés megvalósításakor kell dönteni.

2. KÖZMŰVENKÉNTI FEJLESZTÉSI JAVASLATOK

2.1. VÍZIKÖZMŰVEK

Vízellátás



forrás: KÉSZ Kft.

Mivel a terület már régóta beépített része a kerületnek, így az ivóvízellátó hálózat is korábban kiépítették már, ezért számolni kell a fejlesztési területet határoló utcákban található vízelosztó és főgerinc hálózatok rekonstrukciós igényével.

Az új beépítés során várható prognosztizált vízigény ellátásának biztosítására kell felkészülni a közhálózatról az épületgépészeti tervekhez igazított új bekötések kiépítésével, a szolgáltatóval kötendő megállapodás alapján.

Az NA 1200-as SENTAB anyagú ivóvíz főgerinc vezeték kiváltásának lehetősége

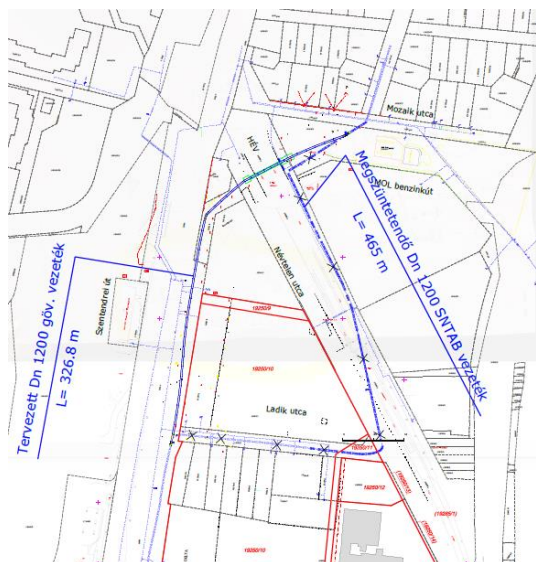
Kiváltás esetén:

A javasolt kiváltó új nyomvonal a korábbi Ladik utcai elfordulásnál csatlakozik a megmaradó NA 1200-as SENTSAB anyagú vezetékhez a Szentendrei úti járdában, a Ladik utcai iránytörés előtt, innen egyenesen tovább halad a BMW szerviz előtti (19261/2) hrsz.-ú közterületi út szélén a parkoló területe előtt. A szerviz épület végénél iránytöréssel halad tovább, majd merőlegesen keresztezve átfúrással, ROCLA vasbeton védőcsőben keresztezi a HÉV vágányokat, ezt követően tovább halad a MOL benzinkút előtt, a Mozaik utcáig, ahol visszakötésre kerül a meglévő vezetékre.

A kiváltás vízjogi engedély köteles, az új aktualizált tervek 2025. júniusában a Kó-Pé-Terv Kft. tervezésében elkészültek.

A meglévő NA 1200-as SENTAB anyagú ivóvíz főgerinc vezeték megszüntetése az új nyomvonalon tervezett vezeték üzembe helyezését követően válik lehetségessé.

A NA 1200-as ivóvíz főgerinc vezeték egy rövid szakaszon való esetleges kiváltása nem bír településszerkezeti jelentőséggel, a TSZT és FRSZ jóváhagyandó munkarészei azt és védőtávolságát nem tartalmazzák.



ÁTNÉZETI HELYSZÍNRAJZ

Ladik utcai DN 1200 SENTAB vízvezeték kiváltása DN 1200 göv. csőből

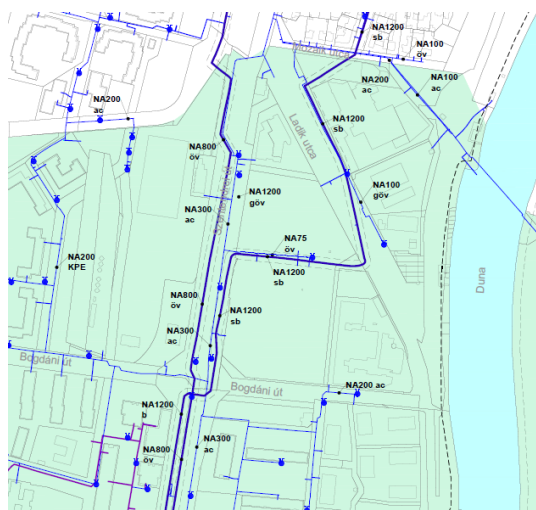
forrás: Kó-Pé-Terv Kft. 2025. június

Kiváltás hiányában:

Amennyiben az NA 1200-as ivóvíz főgerinc vezeték nem kerül kiváltásra, akkor a területet keresztező vezeték csőpalásttól mért 7-7 m-es védőtávolságán belül épület nem létesíthető.

További vizsgálatot igényel a védőtávolságból adódó 15,2 méteres sáv földszint feletti felülépítése, pl. a tervben javasolt két garázs tömb feletti parkosított terület gyalogoshidakkal való összekötése, a Szentendrei út felé eső épületsávban a két útra merőleges épület között az alsó 2-3 szint kihagyásával a 2. emelet felett hídjellegű épület összekötés létesítése.

A védőtávolságon belül gyalogosfelület kialakítására van mód.



forrás: KÉSZ Kft.

Tűzivíz ellátás

A fejlesztéssel érintett területen az új beépítés igényeihez igazítva újabb tűzcsapok elhelyezési igényével kell számolni. A továbbtervezés során a pontos tűzivíz igény ismeretében lehet annak ellátás módját megtervezni. A közhálózatról vételezhető mennyiséget meghaladó tűzivíz igény kielégítésére helyben tűzivíz tárolót kell létesíteni. Ez a továbbtervezés feladata.

Öntözővíz ellátás

A tervezett ingatlanfejlesztés zöldfelülete, és a burkolt felületek fokozottabb tisztán tartása jelentősebb locsolóvíz igényű. A terület fenntarthatósága meghatározó szempont, így vízellátásnál a nem ivóvíz minőségű vizet nem célszerű a közhálózatról vételezni, arra telken belül a csapadékvíz gyűjtése és locsolásra történő felhasználása, vagy helyi vízbeszerzés kiépítése javasolt, az ahhoz szükséges engedélyek beszerzésével és az abban előírtak betartásával.

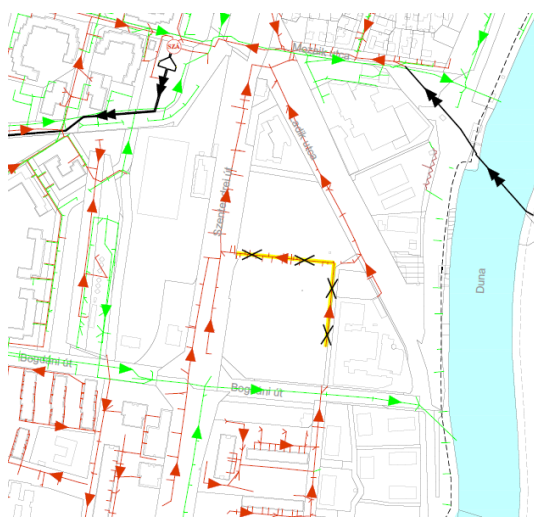
A helyi vízbeszerzésre vélelmezhetően a közös vízbeszerző beruházást irányoznak elő, amelyről táplált locsolóvíz hálózat kialakításával lehet leggazdaságosabban megoldani a locsolóvíz ellátást. A közös vízbeszerzésre egy közös kút létesítése javasolható és célszerű locsolóvíz hálózatot építeni, amelyről a nem ivóvíz minőségű vízigény kielégíthető lehet. A zöldfelületek központi karbantartásának feltétele a központi üzemeltetésű vízellátás biztosítása.

Vízvezetés

A terület térségében egyesített rendszerű vízvezetés épült ki, de a jövőben kívánatos lenne az elvezetési rendszer elválasztott rendszerűvé történő átépítése, ennek rövidtávon sajnos realitása nincs, de a hosszabb távú megvalósítás lehetőségére a fejlesztési területen belül viszont célszerű a vízvezetést elválasztottan kiépíteni, még akkor is, ha a telek határától a tovább vezetés egyelőre egyesített rendszerű csatornahálózattal történik.

A tervezett új beépítés során, a már ténylegesen meghatározott keletkező szennyvíz mennyiségek ismeretében kell a szolgáltatót megkeresni. A Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. az előzetesen prognosztizált várható keletkező szennyvíz mennyiséget csak egyeztetés és azt követő megállapodás megkötése és az abban előírtak teljesítése után tudja fogadni. A fejlesztési területet határoló utcákban kiépített egyesített rendszerű csatornák régi építésűek és rekonstrukciós igényükkel számolni kell.

Csapadékvíz elvezetés, felszíni vízrendezés



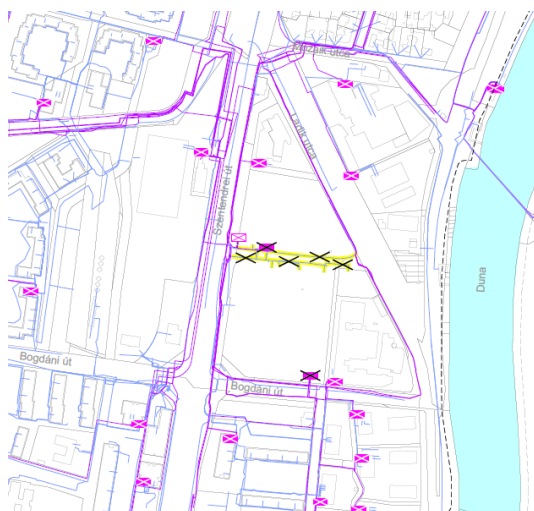
forrás: KÉSZ Kft.

Az ingatlanfejlesztéssel érintett terület burkolt felületein keletkező csapadékvizeket lehetőség szerinti záportározással helyben, telken belül kell tartani és azt a telkek zöldfelületeinek locsolására hasznosítani.

Amennyiben szükséges, a továbbtervezés során, a szolgáltatóval egyeztetve pontosítani lehet azt, hogy a szolgáltató befogadó képességéről tett nyilatkozata alapján a csapadékvizek továbbszállítását a közcsatorna hálózat felé hogyan lehet biztosítani.

2.2. ENERGIAELLÁTÁS

Villamosenergia ellátás



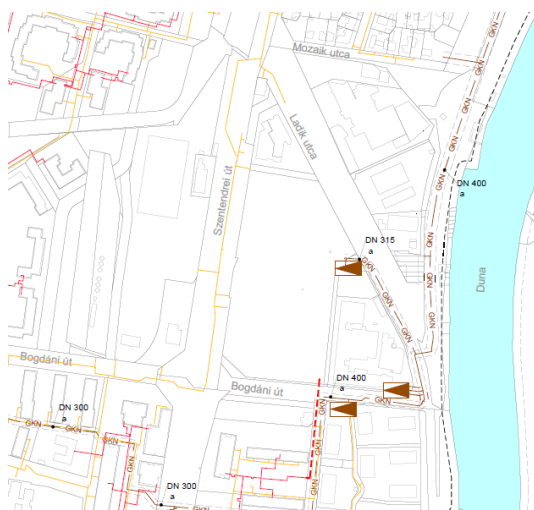
forrás: KÉSZ Kft.

A fejlesztéssel érintett terület világítási és technológiai célú kielégítendő prognosztizált villamosenergia igényt a megfelelő transzformátor kapacitás kiépítésével és arról kiépítendő belső kisfeszültségű elosztóhálózat fejlesztéssel várhatóan ki lehet elégíteni.

A továbbtervezés során, az igények tényleges ismerete alapján lehet a szolgáltatóval egyeztetve, a megfelelő műszaki megoldást megtervezni.

A villamosenergia igény kielégítésénél, a közhálózat fejlesztésénél figyelembe kell venni a kötelezettségként előírt helyi megújuló energiatermelés megvalósításának hatásait. Egyrészt annak időjárás függősége miatt a csúcs villamosenergia igényt ki kell tudni elégíteni a közhálózatról, másrészt a hálózatot alkalmassá kell tenni a megújuló energiahordozóval történő energiatermelés megtérüléséhez szükséges ad-vesz rendszerű üzemmód fogadására.

Földgáz- és távhőellátás

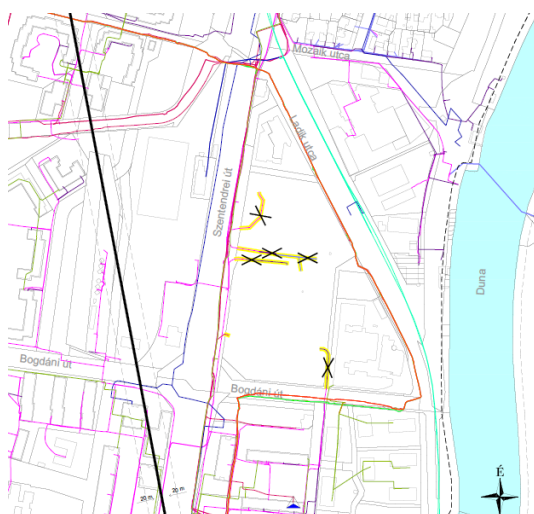


forrás: KÉSZ Kft.

Amennyiben a beruházó az energia mix kialakításában a földgáz igénybevételét szeretné, akkor a tervezett fejlesztés termikus energiaellátásához szükséges gázellátás kiépítésének lehetősége a területet határoló utcákban már kiépített kisnyomású vagy nagyközepnyomású földgázvezeték hálózatokhoz csatlakozva rendelkezésre áll.

A beruházás energiaellátására várhatóan a távhővel való ellátás lesz a gazdaságosabb, annak ellenére is, hogy a csatlakozást nagyobb távolságból kell kiépíteni. A Huszti út felőli távhőellátás kiépítés mellett másik alternatíva, a Szentendrei út keresztezése nélkül megvalósítható Folyamőr utca felőli kiépítés.

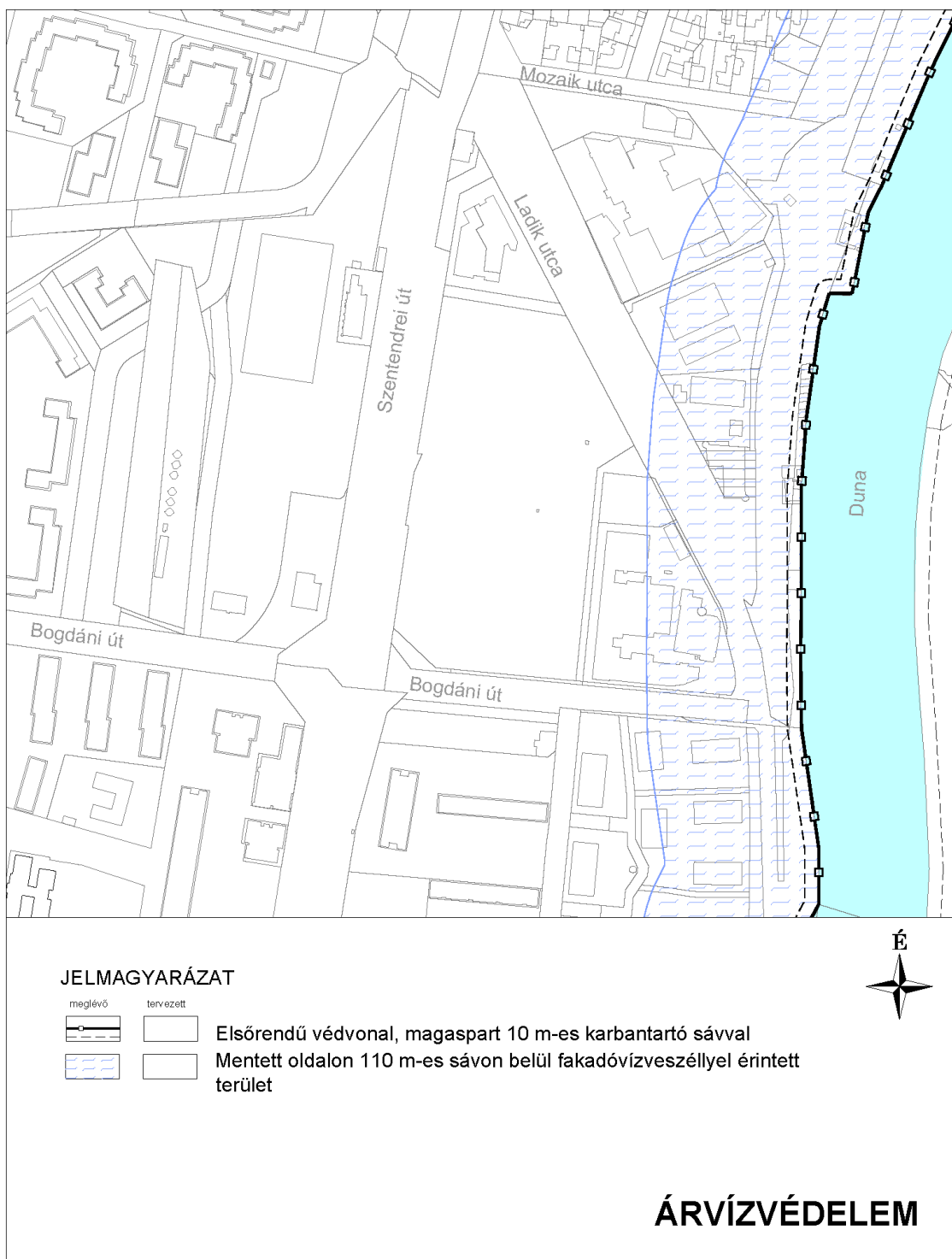
Elektronikus hírközlés Vezetékes elektronikus hírközlés



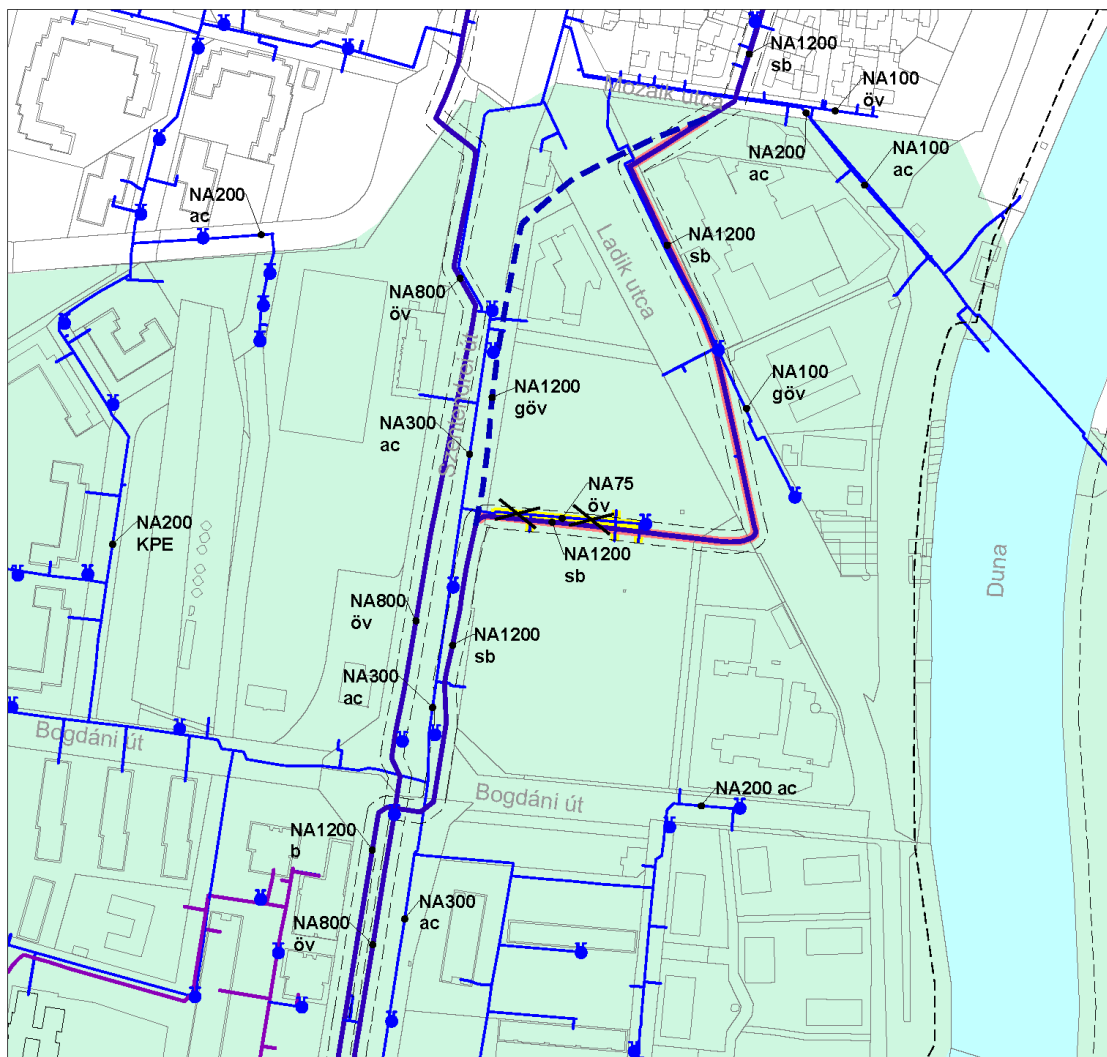
forrás: KÉSZ Kft.

A vezetékes elektronikus hírközlés alanyi szolgáltatás, így a vezetékes távközlési és műsorelosztási igény egyéni szerződés alapján, a szolgáltató beruházásával oldható meg. A hálózatfejlesztés, csak földalatti elhelyezéssel javasolható.

3. NAGYKIVÁGATÚ KÖZMŰ TERVLAPOK



Árvízvédelem
forrás: KÉSZ Kft.



JELMAGYARÁZAT

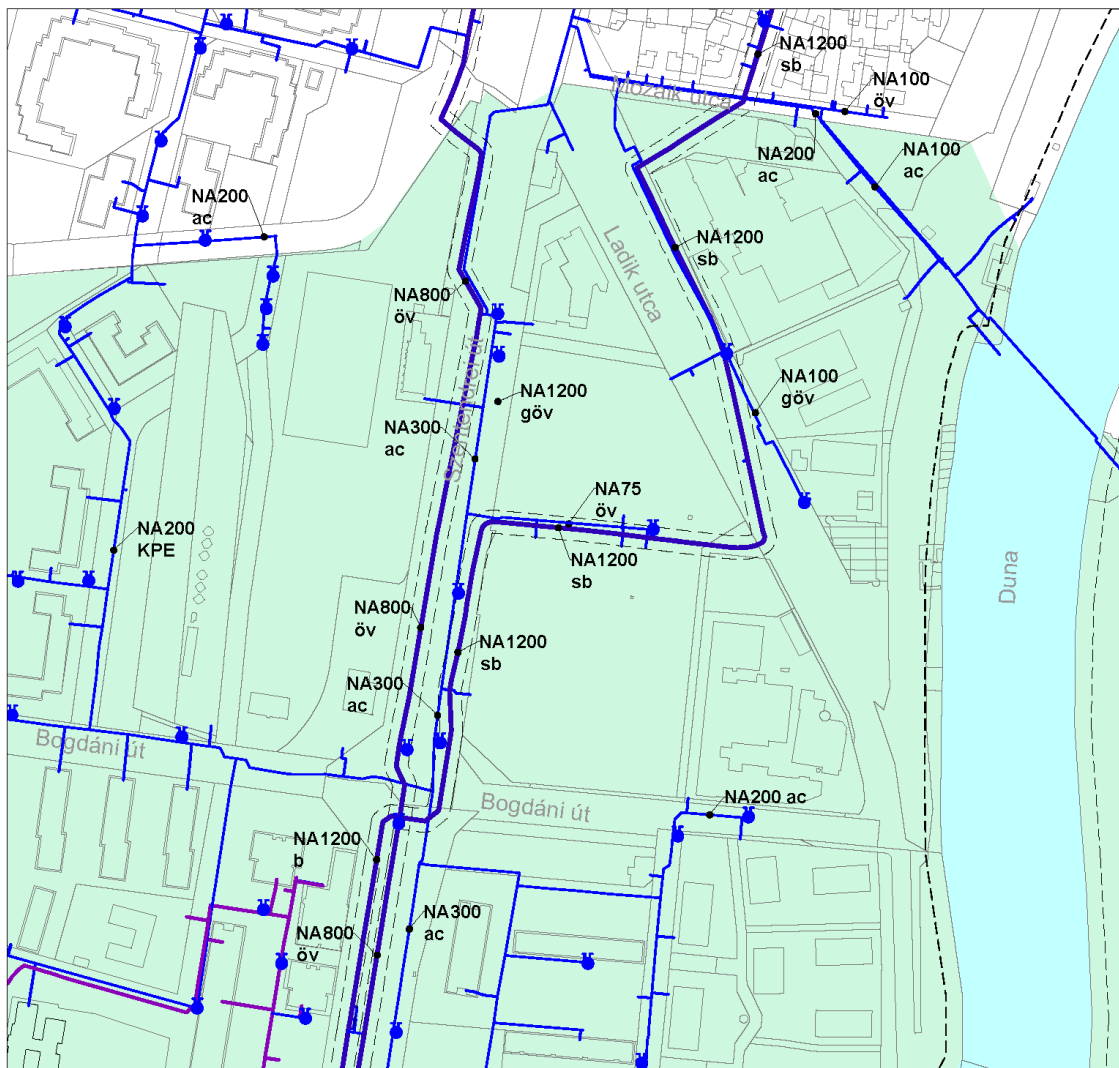
meglévő	tervezett	
		Ivóvíz főgerincvezeték 7-7m-es védőtávolsággal-Budai alap zóna(01)
		Ivóvízvezeték-Budai alap zóna (01)
		Ivóvízvezeték-Zápor u. zóna (42)
		Tűzcsap föld alatt
		Budaújlaki vízbázis hidrogeológiai "B" zóna
		Kiváltandó vezetékszakas
		Megszüntető jel
		Vízgazdálkodási terület mederkarbantartó sávval



IVÓVÍZELLÁTÁS "A" VÁLTOZAT

NA 1200-as sb főgerincvezeték kiváltásával

Ivóvízellátás „A” változat
forrás: KÉSZ Kft.



JELMAGYARÁZAT

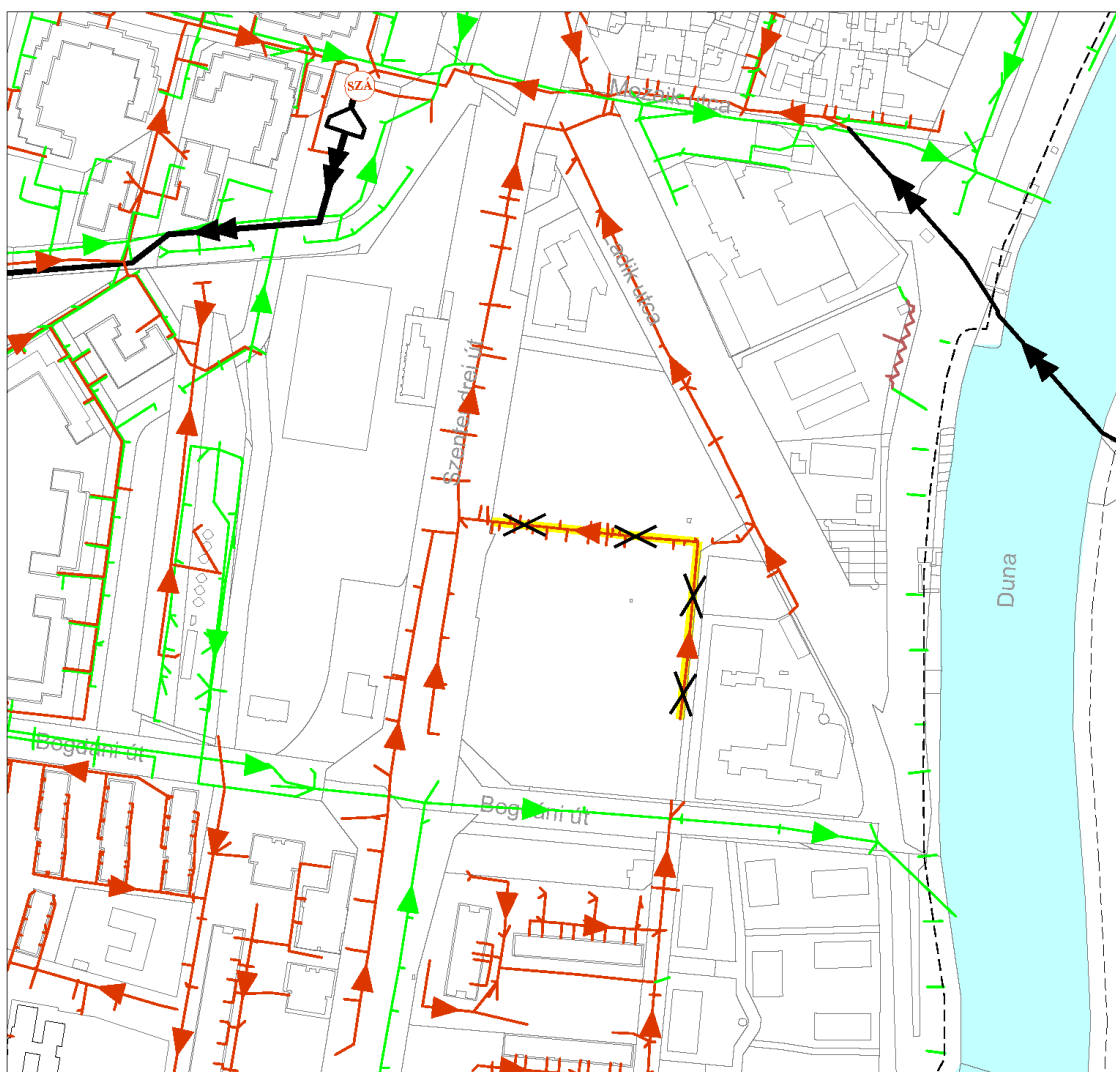
meglévő	tervezett	
		Ivóvíz főgerincvezeték 7-7m-es védőtávolsággal-Budai alap zóna(01)
		Ivóvízvezeték-Budai alap zóna (01)
		Ivóvízvezeték-Zápor u. zóna (42)
		Tűzcsap föld alatt
		Budaújlaki vízbázis hidrogeológiai "B" zóna
		Vízgazdálkodási terület mederkarbantartó sávval



IVÓVÍZELLÁTÁS "B" VÁLTOZAT

NA 1200-as sb főgerincvezeték kiváltása nélkül

Ivóvízellátás „B” változat
forrás: KÉSZ Kft.



JELMAGYARÁZAT

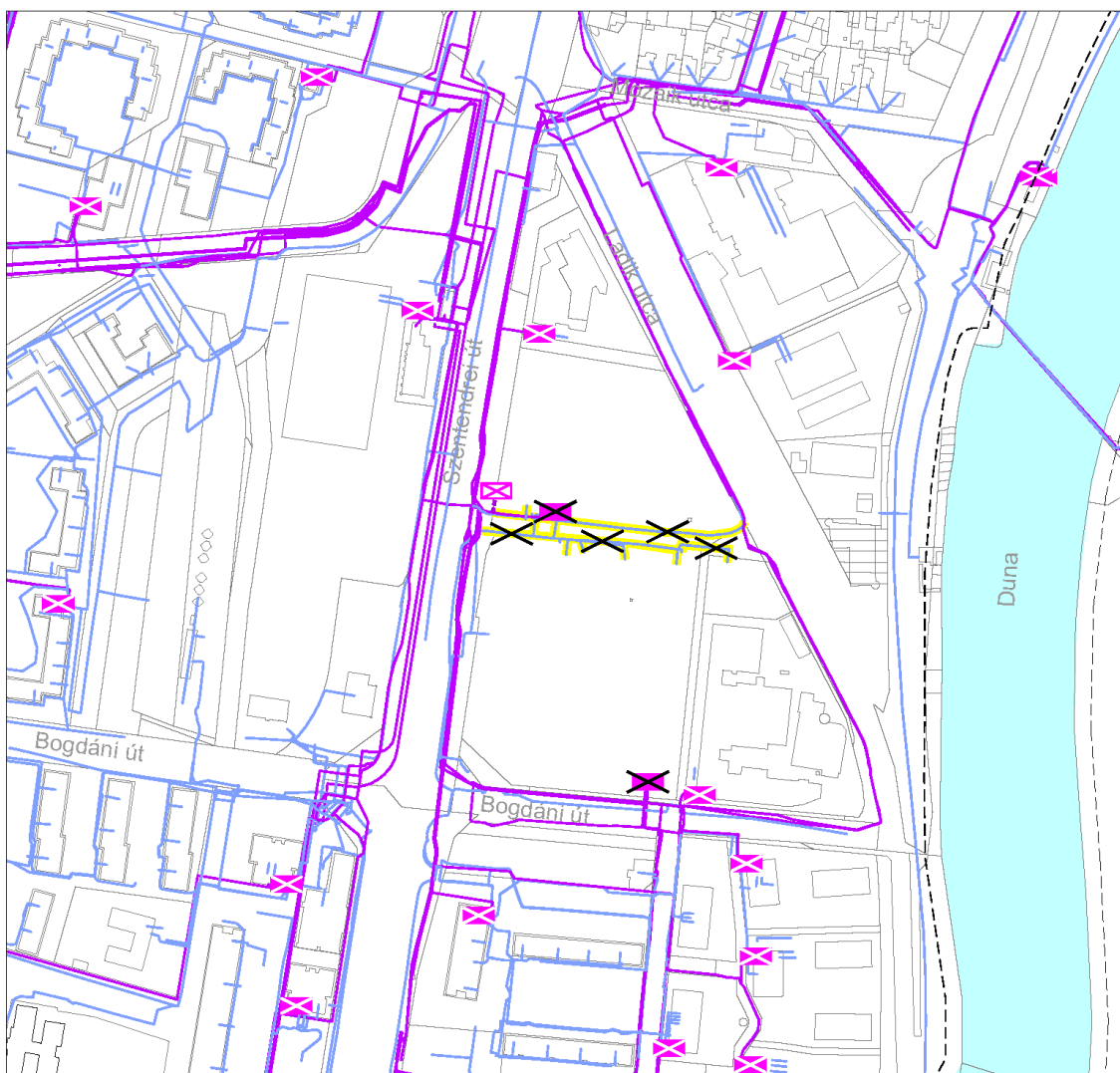
meglévő	tervezett	
		Egyesített rendszerű gravitációs gyűjtőcsatorna
		Egyesített rendszerű nyomott csatorna
		Csőáteresz
		Árok
		Szennyvízátemelő
		Megszüntető jel

Megjegyzés: A tervezési terület a 9/2019 (VI.14.) MvM rendelet alapján vízminőség-védelmi terület övezetében fekszik.



VÍZELVEZETÉS

Vízvezetés
forrás: KÉSZ Kft.



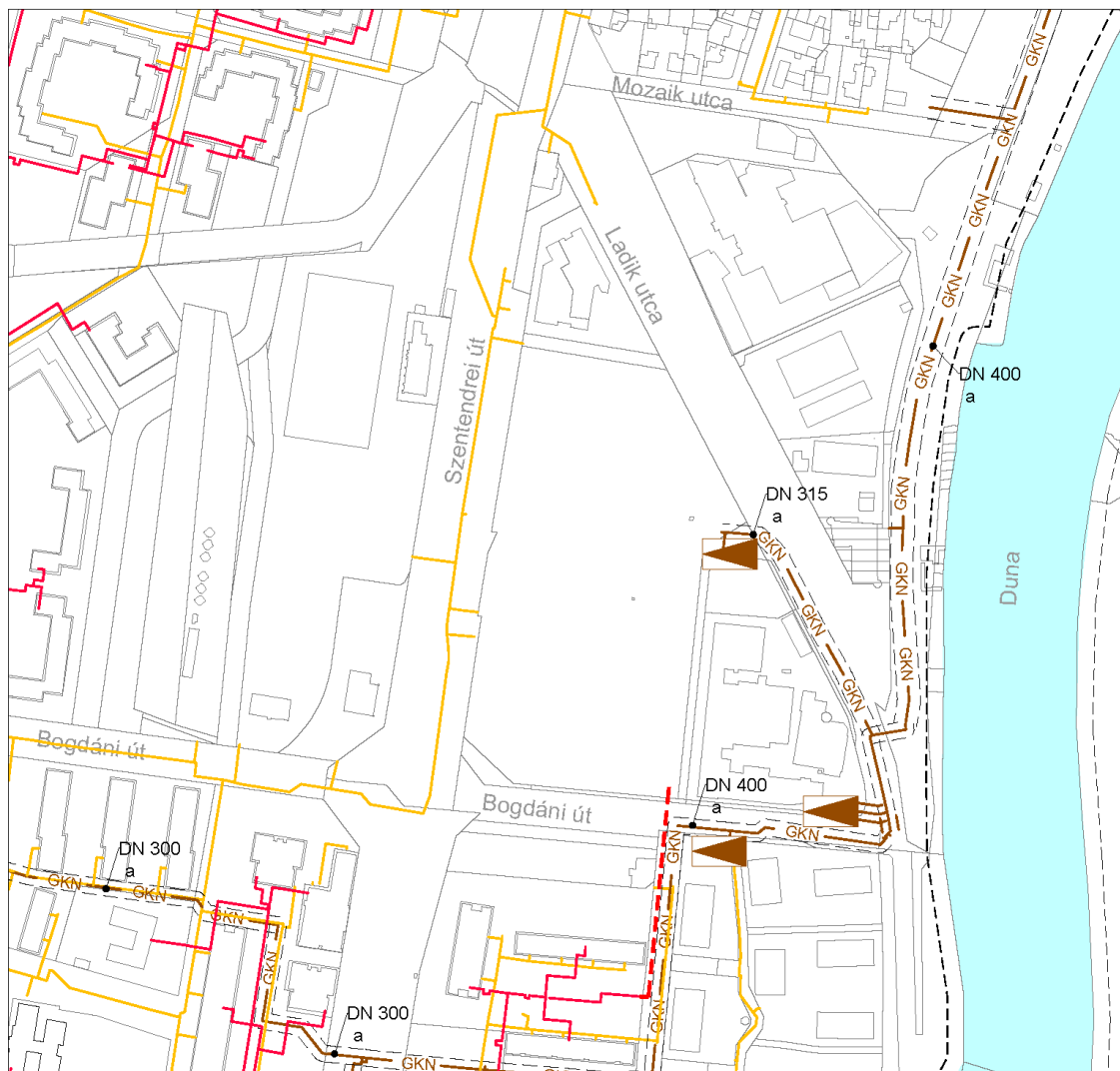
JELMAGYARÁZAT

meglévő	tervezett	
		10 kV-os villamosenergia földkábel 1-1 m-es biztonsági övezettel
		Kisfeszültségű villamosenergia földkábel biztonsági övezettel
		10/0.4 kV-os transzformátor
		Megszüntető jel



VILLAMOSENERGIA ELLÁTÁS

Villamosenergia ellátás
forrás: KÉSZ Kft.



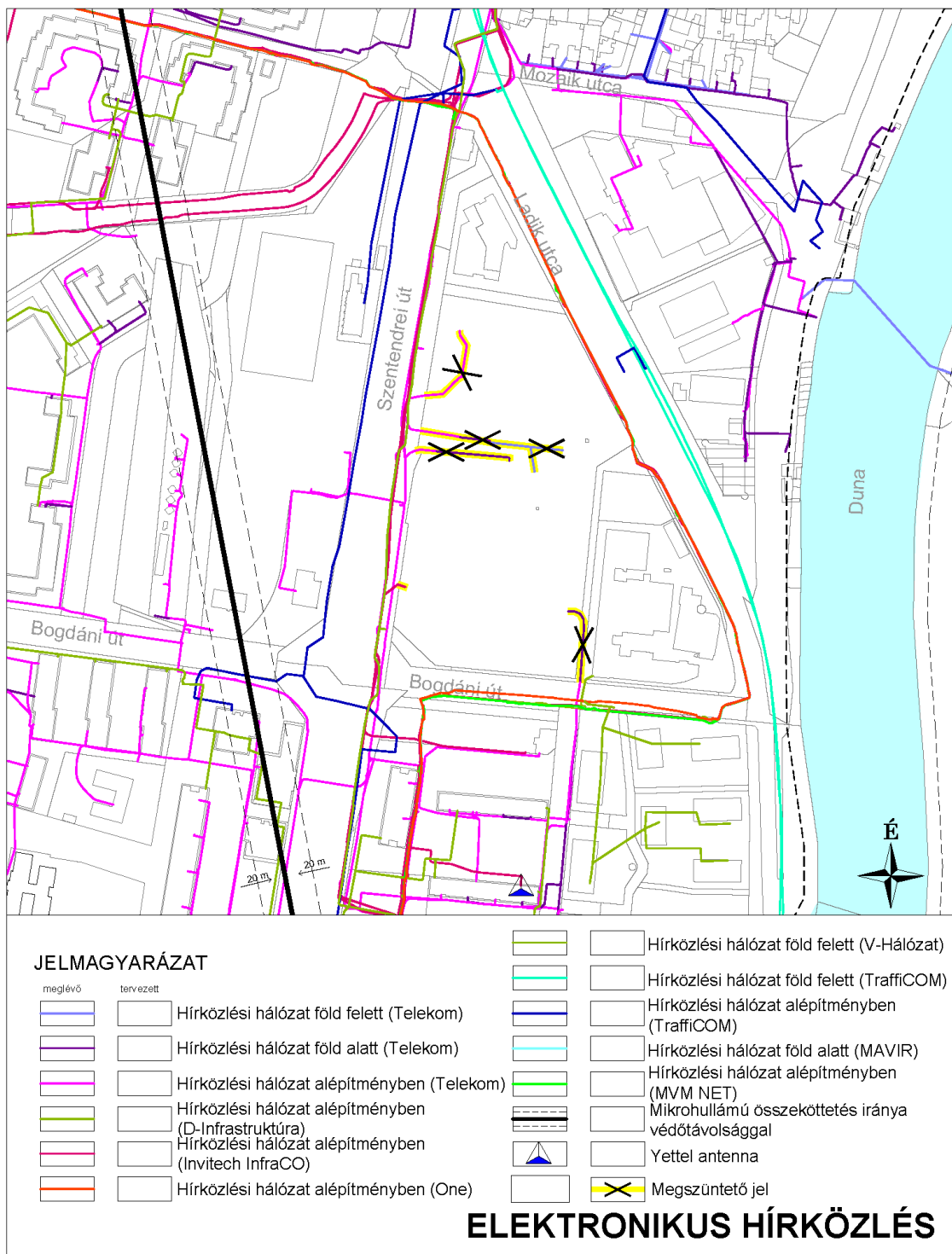
JELMAGYARÁZAT

meglévő	tervezett	
		Nagyközép-nyomású földgázvezeték biztonsági övezettel
		Kisnyomású földgázvezeték
		Körzeti nyomásszabályzó
		Távhővezeték föld alatt



FÖLDGÁZ- ÉS TÁVHŐELLÁTÁS

Földgáz- és távhőellátás
forrás: KÉSZ Kft.



*Elektronikus hírközlés
forrás: KÉSZ Kft.*

ZÖLDINFRASTRUKTÚRA, KÖRNYEZETVÉDELEM

I. ZÖLDFELÜLETEK

1. TERVEZETT ÁLLAPOT

Előzetes beépítési koncepció



Beépítési koncepció

jelentős változás a korábbi bevásárlóközpont
javaslatához képest

A beépítési koncepció – műfajából fakadóan – nem alkalmas arra, hogy a később kialakítandó zöldfelületeket nagy részletességgel be lehessen mutatni.

A később kidolgozásra kerülő részletes tájépítészeti tervek feladata lesz a terület minőségi zöldfelületeinek kialakítása, a Budai Promenádnál környezetrendezési terveinek elkészítése.

Fejlesztési cél a projektterületen – ahogy egy ilyen kvalitású beruházáshoz illik – az autómentes belső terület kialakítása.

A beépítési terv ismertetésénél bemutatottak alapján a földszinti garázsok felett parkosított terület kerül kialakításra, mely részükkel csatlakozik a Budai Promenádnál csatlakozó telken belüli burkolt és zöldfelületeihez. Elsősorban ezek azok a területrészek, ahol a teljesértékű zöldfelület kialakítására lehetőség van. Emellett a parkoló szinteken belül is lehetséges teljesértékű zöldfelület kialakítása, egyes építménysávok elhagyásával.

A tervek alapján két és félszeresére növekszik a zöldfelület nagysága, minősége pedig minden bizonnyal emelni fogja a terület használati és környezeti komfortját, tehát a jelenlegihez képest alapvető minőségi ugrást tud képviselni. Az öltetőkvet a TÉKA előírásai alapján kell már beszámítani a zöldfelületi arányba, melynél meghatározó, hogy ne a közüzemi ivóvízzel, hanem szürkevízzel és csapadékvízzel való locsolás legyen alkalmazva.

A zöldfelületi minimum számítása egyben az előírt aránynál sokkal nagyobb, közel kétszeres zöldfelületet tud eredményezni. Ennek a zöldfelületi borítottnak a meghatározása egy új eszköze lesz a szabályozásnak.

A Fejlesztői szándék és program szerint a Waterfront City I. területén már részben megvalósult Budai Promenádnál mentő üzletek sorát a Waterfront City II. területén létesülő aktív földszinti kereskedelmi sáv teljesíti ki.

A Promenádnál folytatása mentén létesülő attraktív zöldfelületekhez szervesen kapcsolódnak az épületek között parkosított tömbbelső zöld csápjai, amik rézsűs terepki alakításukkal finom átmenetet képeznek a publikus és félprivát használatú területrészek között.

A beépítési koncepció a meglévő telekhatár menti sávban lehetőséget biztosít a meglévő fák, alapos vizsgálat alapján eldönthető megőrzésére. Így elméleti lehetőség van az északi oldalon egy nyárfa és egy nagyméretű vadgesztenye, a HÉV felőli út oldalán pedig számos kőris és hárs megőrzésére.

A tömb belső részében a terepszint alatti és földszinti beépítés, a kapcsolódó feltöltés kizárja a jelenlegi növényállomány megtartását, ahogy azt a korábbi kereskedelmi létesítmény is hasonlóan kezelte. Ugyanakkor az itt létrejövő nagyméretű értékes belső kert, jól szolgálhatja a lakók rekreációs igényeit, egyben a sétányról a részükk mentén felvezető közhasználatú területek alakíthatók ki.

A tájépítészeti tervezés során figyelmet kell fordítani a parkosított területéhez kapcsolódó lakások privát zónáinak elkülönítésére a kertépítészeti eszközök megfelelő alkalmazásával.

Megjegyzendő, hogy a korábbi elképzelés szerinti ECE fejlesztés bevásárlóközpontjának terve a területen tervezett zöldfelületekkel is alig biztosította az előírt 10%-os arányt. A kereskedelmi létesítmény tetőzetén parkoló került volna kialakításra, így egybefüggő zöldfelületi kialakítás sem a terepfelületen, sem az épület tetején nem került jött volna létre. Ezzel szemben a javasolt lakóterületi fejlesztés során mintegy 45 % zöldfelületi borítottnak jön létre, amit az ÓBÉSZ módosítása is érvényesíteni kíván.

II. KÖRNYEZETVÉDELEM

1. TERVEZETT ÁLLAPOT

A közlekedési utakon a tervezett beépítés által generált többlet forgalom kapcsán az alábbiak állapíthatók meg:

1.1. A TERÜLET BEÉPÍTÉSÉBŐL ADÓDÓ ZAJTERHELÉS

A terület beépítése során kétféle hatást lehet vizsgálni. Az egyik az építés, kivitelezés alatti időszak zajhatása, a másik a beépítés végállapotában, annak üzemelési időszakában állapítható meg.

A kivitelezés időszakában

Az érintett útszakaszok mentén alapállapotban is a határértékek túllépése feltételezhető a legközelebbi védendő ingatlanok kapcsán. A kivitelezés során generálódó forgalom ezen terhelést az elvégzett számítások szerint *(forrás: EY Denkstatt Kft. 2025.03.)* nem módosítja érzékelhető mértékben.

A beépítés utáni üzemeltetés időszakában, illetve a távlati időszakban

Az érintett Szentendrei út mentén található védendő vonatkozásában (déli és északi szakasznál egyaránt) **alapállapotban a határérték túllépése feltételezhető.** Az épületegyüttes üzemelése során, valamint a távlati időszakban generálódó forgalom ezen terhelést számítások szerint érzékelhető mértékben szintén nem módosítja.

A generálódó fogalomhoz kapcsolódóan zajterhelés-növekmény minimális és jelentősen kevesebb, mint a korábbi kereskedelmi forgalom esetén lett volna.

A tervezési területen gépeszeti berendezésekhez kapcsolódó pontszerű források, illetve felületi forrásként jelentkező mélygarázs ajtók.

A létesítmény a vizsgált pontok többségénél a háttérterheléssel együttesen sem okozza a határérték túllépését. A Mozaik utca 10.-nél található vizsgálati helyszín esetében az alapállapotú zajterhelés is határértéket meghaladó terhelést eredményez. Azonban ezen a ponton a létesítmény üzemelése a számítási eredmények alapján várhatóan nem okoz zajterhelési növekményt a védendő esetében.

kivitelezés alatt meghatározott zajvédelmi szempontú hatásterület

A kivitelezési tevékenység várhatóan **1 évnél hosszabb időt vesz igénybe, de az éjszakai időszakban kivitelezés nem tervezett.** Erre tekintettel a **zajvédelmi határérték a legközelebbi védendő vonatkozásában 60 dB.** A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § a) pontjának előírásai alapján a létesítmény zajvédelmi szempontú hatásterületének (a környezeti zajforrás hatásterületének) határa az a vonal, ahol a zajforrástól származó zajterhelés 10 dB-lal kisebb, mint a zajterhelési határérték, ha a háttérterhelés is legalább 10 dB-lal alacsonyabb, mint a határérték.

A legtöbb mérési pont esetében a háttérterhelés maximális mértéke 50 dB, tehát a kormányrendelet 6. § a) pontjának előírásai alapján szükséges meghatározni a hatásterület, amennyiben ezen területen belül védendő található.

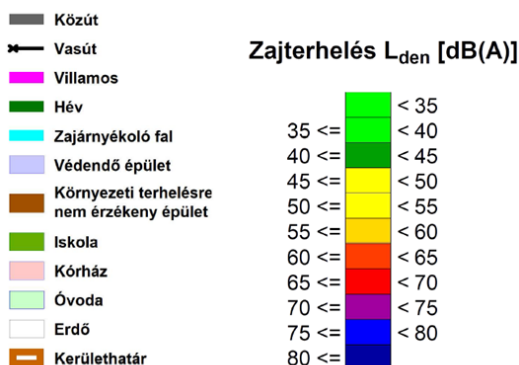
A Mozaik utca 10. (107-es mérési pont) esetében a háttérterhelés 46,5 dB, így a hatásterület a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § b) pontjának előírásai alapján került meghatározásra.

Az így végrehajtott lehatárolás szerint a létesítmény a **kivitelezés időszakában várható zajvédelmi hatásterülete a telekhatártól számítva maximálisan 263 méterben határozható meg.**

üzemelés alatt meghatározott zajvédelmi szempontú hatásterület

Az **üzemelés** időszakában a Mozaik utcai mérési pont esetében a háttérterhelés minimálisan nagyobb, mint a határérték, így a hatásterület meghatározása ezen pont irányában a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § c) pontjának előírásai szerint történt. A többi mérési pontra, mivel a háttérterhelés kisebb a zajterhelési határértéknél, ez az eltérés nem nagyobb, mint 10 dB, a hatásterület meghatározása ezen pontok irányában a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § b) pontjának előírásai szerint történt.

Az így végrehajtott lehatárolás szerint a létesítmény **üzemelés időszakában várható zajvédelmi hatásterülete a telekhatártól számítva maximálisan 66 méterben határozható meg, mely a területtől nyugati irányba terjed ki.**



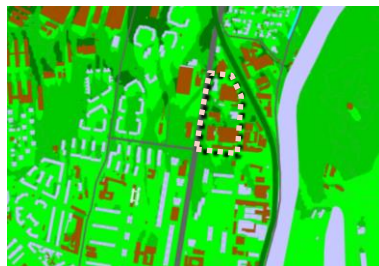
Közúti zajtérkép nappal

forrás: <https://zajterkepek.hu/>



Közúti zajtérkép éjjel

forrás: <https://zajterkepek.hu/>



Üzemi zajtérkép nappal

forrás: <https://zajterkepek.hu/>



Üzemi zajtérkép éjjel

forrás: <https://zajterkepek.hu/>

1.2. A LEVEGŐTISZTASÁG VÉDELME

Levegőtisztaság-védelem alakulása

A létesítményben bejelentésre kötelezett levegőtisztaság-védelmi pontforrások telepítése nem tervezett, mivel a fűtési igények kielégítése hőszivattyúk és távhő alkalmazásával tervezett.

A közlekedő utak mentén a forgalmi eredetű légszennyezőanyag kibocsátás kismértékű változása várható, mely azonban a legközelebbi lakóterületek vonatkozásában továbbra is az egészségügyi határérték alatt marad.

Közvetlen hatásterület a kivitelezés fázisában kialakuló levegőtisztaság-védelmi hatásterület, mely munkavégzéssel érintett munkaterületek középpontjától számítva 28 méternek adódott.

Közvetett hatásterületként a létesítmény által generált közlekedés környezetre gyakorolt hatásai vizsgálhatók. A forgalom lebonyolítására használni tervezett közlekedő utak számított hatásterületében a közvetlen hatásterületen felüli növekmény nem adódik.

1.3. A EGYÉB KÖRNYEZETI TÉNYEZŐK

Természet és tájvédelem

A tervezési terület és a tervezett beavatkozások (településrendezési terv módosítások) hatásterülete urbanizált környezetben helyezkedik el. A teljes környezet jelenleg is erősen zavart ruderalis élőhelyekkel jellemezhető. A beépítésre szánt helyszín teljes egészében mentes mindenféle természetes vagy természetközeli élőhelytől. A létesítmény környezetében sem fordulnak elő stabilizálódott, vagy legalább értékesebb fajokat magukba foglaló ruderalis elemekkel rendelkező területek.

A tervezési terület tágabb környezetében – az Óbudai-sziget jelentős zöldfelületei kivételével – sem találhatók meg a magas természetességű élőhelyek.

A tervezési terület és a hatásterület urbanizált és közlekedési területekkel érintkező jellegzetes ipari jellegű, urbanizált táj. A tervezett létesítés és a későbbi üzemelés élővilág-védelmi szempontból becsült hatásterülete nagyjából megegyezik.

A tervezési terület és környékének, illetve az élővilág-védelmi becsült hatásterület növény- és állatvilágát leginkább az adekvát élőhelyeken a térségben általánosan elterjedt társulású, euriök fajok képezik. A területhez szorosan kötődő, arra egyedileg jellemző, illetve különösen értékes vagy fokozottan védett növény és állatfaj tartós megtelepedése az érintett területen kizárható. Tekintettel jelenlegi állapotukra és környezetükre, a tervezési területen és annak környezetében előforduló élőhelyeknek a

természetvédelmi értéke igen csekély.

A táj térségben található országos jelentőségű védett természeti területekre, helyi jelentőségű védett természeti területekre és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekre (Natura 2000) a jelentős távolságnak köszönhetően, a tervezett létesítés és az üzem későbbi működtetése értékelhető természetvédelmi hatással nem lesz. A térségben kijelölt nemzeti ökológiai hálózat elemeire várhatóan semlegesek lesznek a létesítéssel és az üzemeltetéssel együtt járó olyan hatások, mint a várhatóan jelentős fényszennyezés.

Klímaadaptáció

A jelenlegi nagyarányú beépítés és burkolt felületek helyén létesülő intenzív zöldtetők és a további zöldfelületek, valamint az ott telepítendő fa- és cserjeállomány csökkenti a hősziget hatást: növeli a páratartalmat, csökkenti a nappali felmelegedést, este pedig segíti a terület lehűlését.

A létesítményt magát tekintve a tervezett beépítés eredményeként a jelenlegi, korszerűtlen és korszerűtlenül üzemeltetett korábbi épületek helyén létesített házak hőszigetelése a jelenleginél nagyságrendekkel jobb, gépészete pedig sokkal hatékonyabb lesz. Így az épületek a várhatóan szélsőségesebb időjárási körülményeket a korábbi épületállománynál sokkal alacsonyabb energetikai szükségletek és kedvezőbb üzemeltetési költségek mellett tudják a bent tartózkodók számára elviselhetővé, kellemessé tenni.

Hulladékgazdálkodás

A létesítményben keletkező hulladékok gyűjtése, megfelelő engedéllyel rendelkező hasznosító, vagy ártalmatlanító szervezetnek történő átadása biztosított lesz. Az üzemeltető be fogja tartani a vonatkozó jogszabály szerinti előírásokat, teljesíti a kötelezettségeket.

2. A PROJEKTTERÜLET VÁLTOZÁSAINAK HATÁSAI

2.1. A TERVEZETT TSZT / FRSZ MÓDOSÍTÁS HATÁSAI

Területfelhasználási egység módosítása

A jelenlegi területfelhasználási egység által támogatott kereskedelmi funkció, a telek egyéb adottságait, városi pozícióját, a kijelölt P+R parkolót, bevásárlóközpont fejlesztését predesztinálja, mely elsősorban a kerület távolabbi területein, vagy az észak-budai agglomerációból ingázókat szolgálja ki. A tervezett területfelhasználás módosítása ezzel szemben elsősorban lakó funkciót, kisebb arányban egyéb, irodai, kereskedelmi, vendéglátási és szolgáltatási funkcióktelepítését teszi lehetővé. A lakó funkció által generált gépjárműforgalom a jelentős részben autós megközelítésre alapozott kereskedelmi forgalomnál várhatóan kisebb lesz.

A TSZT és az FRSZ módosítás eredményeként a várható légszennyezettség, zaj- és rezgésterhelési hatások kisebbek lesznek a korábbi besoroláshoz képest.

Beépítési sűrűség csökkentése

A beépítési sűrűség megengedett értéke a módosítás révén csökken, így az önmagában a hatályoshoz képest az elhelyezhető épület(ek) alapterületének csökkentését eredményezi. A fejlesztő célja jelen esetben a beépítési sűrűség csökkentése mellett a beépítés belső térarányainak kedvező kialakítása, az átszellőzés és a nagy zöldfelületi arány biztosítása. A korábbi 80%-os teljes magasságban elérni kívánt beépítettség 40 %-ra csökken.

P+R jelölés megszüntetése

A hatályos területfelhasználási egység által indukált kereskedelmi funkcióhoz jól illeszkedne egy P+R parkoló, de a módosítás révén a tervezett lakóterületi területfelhasználáshoz, illetve a tervezett beépítéshez ez a funkció nem kapcsolható. A fejlesztés ugyanakkor mintegy 200 db közhasználatú parkoló igénybevételét teszi majd lehetővé a III. kerületi önkormányzattal megkötésre kerülő TRSZ alapján, ami a térségben elsősorban az ott lakók parkolási lehetőségeit fogja növelni, egyben nem indukál külső területekről ideérkező külön forgalmat.

Magasház kijelölés módosítása

A tervezet szerint a tervezési terület nagy részén nőni fog az elérhető legmagasabb pont: ahol jelenleg 45 m a megengedett, ott 51,6 m lenne a maximális érték a két önkormányzattal való megállapodás alapján, az FRSZ 65

méteres kategóriába való sorolás ellenére. Alacsonyabb tömbök helyett az Óbudai lakótelepen is már megtalálható, azok méretét nem meghaladó magasház létesítése támogatja a zöldfelületi arány növelését, javíthatja a tömb szellősségét, ugyanakkor hatása lehet a tájképre-városképre. Amennyiben a fejlesztő él a magasház építésének lehetőségével, a városkép, a várossziluett bizonyos nézőpontokból meg fog változni. A változás mértékét és értékelését külön fejezet tartalmazza.

2.2. A VÁLTOZÁSOK HATÁSAI AZ EMBERI ÉLETMINŐSÉGRE

A környezeti állapotváltozások által érintett emberek egészségi állapotában, életminőségében és életmódjában várható változások

Az alacsony környezeti hatásokra tekintettel a létesítmény által generált negatív egészségügyi hatások kialakulása kizárható.

A környezet és az emberi egészség védelmére fogandó intézkedések

Az emberi egészség védelmére külön intézkedések kidolgozása és alkalmazása nem szükséges.

3. TERMÉSZETVÉDELEM, TÁJVÉDELEM

3.1. A TERMÉSZETVÉDELEM

A területen nincs olyan természetvédelmi érték, melyre a módosítás hatással lenne.

3.2. A TÁJVÉDELEM

A városi tájban való megjelenést és annak értékelését a jelen dokumentáció melléklete tartalmazza az FRSZ-ben meghatározott látványpontok szempontjából.

III. TSZT/FRSZ JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK bemutatása

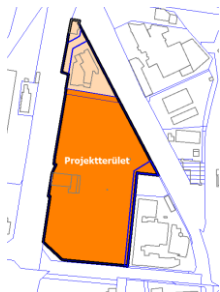
*A ténylegesen a Fővárosi Közgyűlés elé kerülő jóváhagyandó munkarészeket a
BFVT Kft készítette – lásd külön dokumentumban*

SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

I. A TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁS KONCEPCIÓJA

1. A RÉSZLETES SZABÁLYOZÁST MEGELŐZŐ TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁS

1.1. A SZABÁLYOZÁS CÉLJAI



a szabályozás
módosítással érintett
terület és a
projektterület

barnamezős
területfejlesztési cél:
helyzetbe hozás

városszerkezeti cél:
a Budai Promenád -
megvalósítása

városépítészeti cél:
Óbuda „északi
kapuja”

funkcionális cél:
vegyes funkciójú
lakóterület

környezetalakítási
célok:
autómentes felszín

zöldfelületi
borítottság emelése:
parkosított
közhasználatú
tetőkertek

A tervezési terület hatályos szabályozását a TSZT és FRSZ, valamint a hatályos ÓBÉSZ rögzíti. A TSZT a szabályozásmódosítással érintett területet K-ker különleges kereskedelmi terület területfelhasználási egységbe sorolja, az FRSZ szerinti beépítési sűrűsége 4.5(3.0+1.5). A hatályos ÓBÉSZ ennek megfelelően a 19250/10 hrsz.-ú telekre vonatkozóan K-Ker/SZ-1 építési övezetet állapít meg. A projekttelek a korábbi szabályozás eredményeként leszabályozott, új szabályozási vonal a hatályos ÓBÉSZ szerint nem érinti (a részletes bemutatást a hatályos tervekről szóló fejezet tartalmazza).

A szabályozás módosítással érintett terület a korábbi nagybevásárló központ – mint elmaradt beruházás – helyén, barnamezős beruházásként a fővárosi és kerületi egyeztetések eredményeként a korábban javasolt a **hatályos K-Ker besorolás helyett Ln-2 nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterületi besorolást** kap.

Az **Ln-2 területbe való átsorolás** a következő városfejlesztési célokat tudja szolgálni:

- a **barnamezős terület „helyzetbe” hozása**, a jelenlegi hasznosítatlan terület felszámolása, a terület városszerkezeti helyzetéhez méltó átalakítása,
- a III. kerület terveiben célként szereplő – a Kolosy teret a Római parttal és a Hajógyári szigettel összekötő – **Budai Promenád továbbvezetése**, melynek a területtől délre eső szakasza a Waterfront City I. beruházás területén már részben megvalósult, részben déli irányban is kiépítés alatt áll;
- a háttérterületek használói és környező lakosság számára a **HÉV és a lakóterületek közötti gyalogos-kerékpáros átjárhatóság** biztosítása és elsődlegesen az új gyalogos **kapcsolat megteremtése** a Budai Promenádon keresztül;
- a HÉV megállóhoz vezető Budai Promenád magas színvonalú környezeti kialakításával és a Promenád menti földszinteken kereskedelmi, vendéglátási, irodai és egyéb szolgáltatások telepítésével a **gyalogosforgalom erősítése a HÉV megálló irányába, ezzel a közösségi közlekedés használatának növelése**;
- a környező beépítésekhez – az Óbudai lakótelep 45 méter magas pontházaihoz és a Waterfront City magasházak beépítéséhez – igazodó módon az **Óbudai lakótelep „északi kapujának” létrehozása városépítészeti hangsúlyok révén**;
- a **domináns lakófunkció mellett a terület értékévé válik a funkcionális sokféleség megteremtése**, ami a nagyvárosias kialakítást fontos kiegészítő elemekkel gazdagítja, ezzel nem csak az új beépítésre, de a déli szomszédos lakótelepi területre is pozitív hatással lesz, mivel itt a lakófunkció mellett vegyes funkciók telepítése is lehetővé válik: kereskedelem, vendéglátás, szolgáltatások, irodák kialakításával;
- **autómentes belső terület** kialakítása, különös tekintettel a Promenád teljes forgalommentességére;
- **attraktív zöldfelületek létrehozása**, a hatályos szabályozástól eltérő (korábbi cca. 2,5 hektáros tetőkert nélküli tetőparkolói helyett), attól jelentősen **nagyobb, a terület mintegy 40-45 %-án belső zöldfelületi borítottság** létrehozása jelentős talajvastagságú, parkosítható tetőkerttel, teljes értékű rézsúkkal kifutva a Promenádig;

**jelentős kiterjedésű
közhasználat és
átjárhatóság
biztosítása**

- a 19250/10 projekttelek keleti sávjának a magánúttól az épületekig, illetve a zöldtetős platformra felvezető tájépítészeti eszközökkel kialakított részüik, rámpák, lépcsők vonaláig tartó, közhasználatú kiszélesedő, zöldfelületekkel gazdagított, étellel teli sétány alakul ki;
- a **sétány** mind a déli továbbvezetésével a Waterfront City I. Promenádszakasza irányába, mind a Bogdáni út és HÉV kapcsolat révén **a környező lakótelepen élőket is szolgálja**, míg a Szentendrei út és a Promenád közötti gyalogosforgalma Bogdáni úti északi járda biztosítja, szintén üzletek sora előtt;
- az átdolgozott tervjavaslat szerint a 9-es autóbuszok Szentendrei úti nyomvonalának meghosszabbítása a terület előtt, a szervízút mellett új megállók létesítését igényli, melyek gyalogos összeköttetése a HÉV megállóval az új Ladik utcán keresztül széles járdán és az épületek árkádjai alatt kerül kialakításra az ott létesülő üzletek előtt;
- a terephez képest kiemelt garázsszint – mint zöldtetős platform – térben elválasztja a telek publikus és privát használatú részeit egymástól, kerítések helyett izgalmasan berendezett módon, üzlet és részüik térépítészeti elemek váltakozásával, mellyel **a vonzóná tett HÉV kapcsolattal rendelkező promenádszakasz várhatóan a HÉV használatát is nagymértékben növelni tudja**, így a **közösségi közlekedés preferálásában** nyújt támogatást;

**sűrűségi csökkenés:
nem növekvő
általános szintterület**

- a TSZT/FRSZ módosítás tekintetében fontos tényező továbbá, hogy a **hatályos beépítési sűrűségi értékek csökkentésre kerülnek**, így a jelenlegi 140.205 m² helyett csak 116.838 m² **általános szintterület** jöhet létre az Ln-2 területfelhasználási egység területén, ami 17%-os csökkenést jelent;
- a **parkolási szintterület mértéke is csökkentésre kerül**, a jelenlegi 70.103 m² helyett csak 46.735 m² **parkolási szintterület** jöhet létre, mely nagyságrendileg éppen elegendő a parkolási kötelezettség garázsban történő biztosítására az augusztusban módosított TÉKA előírásainak figyelembevételével, és ami 33%-os csökkenést jelent a területfelhasználási egység területén;

**lazább beépítettség:
alacsonyabb
beépítési arány**

- az **Ln-2** besorolás lehetővé teszi a **zárt sorú keretes beépítés létrehozását**, melynek az emeleti szintekre vonatkozó beépítési mértéke jelentősen alacsonyabb lesz – átlagosan 40% – a korábban tervezett egybefüggő 80 %-ban teljes magasságban elképzelt kereskedelmi épületéhez képest, ami az egybefüggő zöldfelület kialakítását is lehetővé teszi;

**változatos
magasságok:
középmagasházak és
ún. magasházak
együttése**

- a **beépítettség mértékének lazulása**, az **egybefüggően kialakítható 40-45 % arányú zöldfelületi borítottság** úgy érhető el, hogy az **épületek magassága** a lakótelepi épületekhez hasonló, helyenként annál magasabb, de **nem haladná meg a Bogdáni úttól délre elhelyezkedő F+15 szintes pontházak magasságát**, ezzel illeszkedve a szomszédos környezethez;
- a területen jelenleg megengedett a **hatályos TSZT / FRSZ alapján a legfeljebb 45 méteres** legmagasabb pontú épületek elhelyezése, ami kisebb, mint a déli meglévő pontházak magassága, ezért **javasolt a Promenád mentén ennél kismértékben magasabb épületek** elhelyezése, és egyáltalán az egyforma magasságok helyett az **épületek magassági játéka**nak lehetővé tétele a beépítés két oldala között;
- a TSZT és az FRSZ tematikája szerint **csak kettő, azaz 45 vagy 65 méteres magasházak kategória jelölheti ki, ezért** – a kerületi és fővárosi egyeztetések szerint legfeljebb 51,6 méteres pontházak magasságú épületek elhelyezhetősége érdekében – a hatályos kategória módosítása szükséges, hogy 45 méternél magasabb épületek elhelyezése is lehetővé váljon, vagyis, **a 65 méteres ÉLP meghatározása válik szükségessé**, melyet a kerületi szabályozás szintjén lehet tovább differenciálni;

1.2. KIEMELT CÉLOK

AUTÓMENTES TERÜLET – NAGYKITERJEDÉSŰ TETŐKERTEK

- Budai Promenádnál kiemelt gyalogoskapcsolat** A kiemelt gyalogoskapcsolat biztosítása alapvetően a már kiépített **Budai Promenádnál továbbvezetését és folytatását jelenti**, mely a Folyamőr utca vonalában lévő 19250/11 hrsz.-ú magánúton a Bogdáni útnál indul és egészen a HÉV megállóig vezet.
- autómentes belső terület** Az **autómentes belső terület a fejlesztés egyik kiemelt célja**. Ezt az előzetes beépítési koncepcióban szereplő **garázsrendszert felfűző belső út** teszi majd lehetővé.
- A garázsszint megközelítése **három oldalról, a Bogdáni út, a Szentendrei út és az új Ladik utca felől történhet, a Promenádnál érintése nélkül**, ahol természetesen a megközelítés a megkülönböztetett járművek számára és az áruszállítással kapcsolatos célforgalom lehetséges lesz.
- tetőterek** A garázsszintek tetőkerttel gazdagítva kerülnek kialakításra, melyek helyenként vastagabb földfeltöltéssel, vagy parkolóhely kihagyásával teljesértékű zöldfelületet is biztosíthatnak fák telepítésére is. A Promenádnál felé néző részüknél teljesértékű zöldfelület létesülhet.

A MAGASHÁZAS TERÜLET – MINT ÓBUDA ÉSZAKI KAPUJA

- magasházak környezete** A térségben már ma is dominánsan megjelennek a magasházak. Ennek alapját már a 70-es években megépült Óbudai lakótelep négy 45 méter magasságú pontháza megteremtette, melyek az F+10 szintes hosszú panelépületek mellett az Bogdáni út és a Raktár út közötti területen szintén hangsúlyképző elemként jelennek meg. Ezekhez is kapcsolódva jött létre a volt szeszgyár területének barnamezős fejlesztéseként a Duna felé csökkentett magasságú, de 45 méteres magasházakkal is rendelkező beépítés.
- A városrész ezen északi területén kívüli barnamezős területek felélesztése kiváló alkalmat teremt arra, hogy a jelenlegi térbeli hiátust méltó, vegyes városias beépítéssel Óbuda kapujaként egy nagyvárosias beépítés váltsa fel. Ennek egyik városépítészeti eszközeül szolgál a változó magasságú magasházak telepítése, további hangsúlyt kölcsönözve a területen átvezető Budai Promenádnak. Ezek a szerkezeti és városépítészeti hangsúlyok együtt tudják a területet méltó módon integrálni a már beálltnak tekinthető délre eső városrészbe.
- A magasházak beépítés egyben lehetővé teszi a szellős beépítést, az átláthatóságot, a belső védett parkosított területek kialakítását. A magasházakra vonatkozó kerületi szabályozás tovább pontosít a szabályokat fog alkotni, a fővárosi és kerületi egyeztetések eredményeként legfeljebb 51,6 méteres legmagasabb pontú épület kialakításának meghatározásával, ami csupán 6,6 méterrel haladja meg a jelenlegi 45 méteres magassági kijelölést.

2. A TSZT ÉS AZ FRSZ TERVLAPJAINAK MÓDOSÍTÁSA

A jelen dokumentáció a fővárosi és kerületi egyeztetések eredményét tükröző **célja a fővárosi TSZT és az FRSZ módosításának megalapozása**. Ezzel párhuzamosan elkészült a kerületi építési szabályzat (ÓBÉSZ) módosítására vonatkozó dokumentáció is, mely – összhangban a jelen dokumentációval – részletes szabályozási koncepción keresztül mutatja be a továbbbrazslevező helyi építési övezetek meghatározását és „finomszabályozását”. Értelemszerűen a két szabályozási koncepció egymásnak megfelel. A Fővárosi Közgazdálkodási és Statisztikai Igazgatóság 2025.11.26-ai TRSZ módosítással kapcsolatos döntése a módosítás tekintetében indifferens.

2.1. AZ TSZT TERÜLETFELHASZNÁLÁSÁNAK MÓDOSÍTÁSA

K-Ker különleges kereskedelmi terület besorolás helyett

>>> Ln-2 nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület



hatályos TSZT: K-Ker >> javasolt TSZT: Ln-2

A fenti szándékok megvalósítása érdekében olyan **Ln-2 nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület** területfelhasználási egység besorolás meghatározása javasolt a fővárosi tervekben (Budapest Településszerkezeti terve – TSZT és a Fővárosi rendezési szabályzat – FRSZ), ami **alkalmas a vegyes, elsősorban lakó, irodai, egyéb szolgáltató funkciók** (vendéglátás, kereskedelem, stb.) megteremtésére, ellentétben a hatályos K-Ker különleges kereskedelmi területtel, ami kifejezetten csak a bevásárló központ elhelyezését tudja csak szolgálni és lakófunkciót nem tesz lehetővé.

A jelen módosítást alátámasztó dokumentumban bemutatott fejlesztési javaslat és az előzőekben meghatározott fejlesztési és egyben szabályozási célok tehát a **K-Ker területfelhasználási egység módosítását igénylik Ln-2 besorolásba**.

Fontos hangsúlyozni, hogy a módosítási javaslat **nagy figyelmet fordít arra**, hogy az előzetes **fővárosi és kerületi egyeztetések** alapján

- a jelenleg hatályos K-Ker területfelhasználási egységre vonatkozó **beépítési sűrűség értéke csökken**, ezzel együtt az **építési övezetek által lehetővé tett általános és parkolási szintterületi nagyságrend is csökkenni fog**, ugyanakkor
- a szabályozás módosítással érintett területen a projektterületen kívüli két építési övezet paramétereinek csökkentését nem okozza az ÓBÉSZ szintjén,

így a **módosítás a terület tervezett szintterületi terhelését csökkenti.**

2.2. AZ TSZT KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

P+R parkoló jelölés megszüntetése



hatályos TSZT P+R >> javasolt TSZT P+R törlése

A hatályos FRSZ – a K-Ker különleges kereskedelmi területhez kapcsolódva – 150 férőhelyes P+R területlehatárolást is tartalmaz. Ez az alapvető területhasználati változás miatt már nem látszik indokoltnak, mert

- P+R parkolóként nem kötődik jelentős bevásárlási lehetőséget adó területhez,
- P+R parkoló létesítése ebben a városszerkezeti pozícióban – mivel már belső területről van szó, ahol parkolási zónák kerültek kialakításra a környezetben – a vonzott gépjárműforgalom növelését jelentenék.

A P+R kialakítás a fővárosi és kerületi önkormányzati egyeztetések alapján elvetésre került, ezért a **TSZT közlekedési tervlapját is módosítani szükséges.** (A területen a folyamatban lévő Településtervezet tervezete sem számol már P+R kijelöléssel).

2.3. AZ FRSZ 1. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSA

K-Ker különleges kereskedelmi terület besorolás helyett
>>> Ln-2 nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület
a beépítési sűrűség értékének csökkentésével

és a P+R parkoló jelölés megszüntetése



hatályos FRSZ K-ker >> javasolt FRSZ Ln-2

Az FRSZ 1. melléklete rögzíti a területfelhasználási egységek területére vonatkozó **beépítési sűrűségi** értékeket. A TSZT módosításnak megfelelően ezen a tervlapon is **módosításra kell, hogy kerüljön a K-Ker helyett a Ln-2 besorolás.**

A beépítési sűrűség értéke **jelentősen csökken:**

a hatályos bs: **4.5(3.0 + 1.5)** érték helyett >>>> bs: **3.5(2.5 + 1.0)** értékre.

Ezzel a területen a létesíthető **szintterület nagyságrendje csökken** az előzetes egyeztetéseknek megfelelően, ebből adódóan a kerületi beépítési paraméterek csökkentése is be fog következni. **Az általános beépítési sűrűség 17%-kal, a parkolási 33%-kal csökken.**

Az TSZT közlekedési infrastruktúra tervlapja mellett az **FRSZ 1. mellékletén is törölni szükséges a P+R jelölést.**

területfelhasználási egység	beépítési sűrűség	általános	parkolási
		sűrűség	
K-Ker	4.5	3.0	1.5
Ln-2	3.5	2.5	1.0

2.4. A TSZT 3.B ÉS AZ FRSZ 3. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSA

45 méteres magasházak terület kiegészítése
65 méteres jelöléssel

A hatályos TSZT és az FRSZ a területen 45 méteres magasházak számára ma is ad telepítési lehetőséget. A korábban leírtak szerint ezen a barnamezős területen a Szentendrei út és a Bogdáni út keresztezése, mint az északi irányból való érkezés első nagyvárosias pontja indokolja, hogy – a környezetben lévő magasházakhoz igazodva –, mint Óbuda kapuja kiemeltbő figyelmet kapjon.



hatályos FRSZ Élp45 >> javasolt FRSZ Élp 45 és 65

Az érzékesi pont melletti területen ezért a **hatályos 45 méteres kijelöléshez képest – az egyeztetések során csökkentett és a lakótelepi magasházak legmagasabb pontjánál nem nagyobb –, legfeljebb 51,6 méteres magasház telepítése indokolt.** Ennek érdekében a maihoz képest a **következő 65 méteres magassági kategóriába sorolás szükséges**, amit mind a TSZT 3. b tervlapján, mind az FRSZ 3. mellékletén jelölni indokolt, ezért módosításuk szükséges. Ez a projektterület nyugati részén kerül csak módosításra.

Ennek további részletezett differenciált szabályozását az ÓBÉSZ keretein belül kell meghatározni, azaz rögzíteni, hogy az épületek legmagasabb pontja az 51,6 métert nem haladhatja meg a földszinti garázsszint feletti zöldtető felső terepcsatlakozási szintjétől mérten, mely viszonyítási magaspontot a fővárosi és kerületi önkormányzattal megkötött TRSZ határozza meg.

2.5. A VÁLTOZÁSOK SZÁMOKBAN

Az előzőekben bemutatott módosítások az FRSZ-ben a következő számszaki változásokat eredményezi.

- A területfelhasználási egység területe **nem változik**.
- A beépítési sűrűség **csökkenése**:
 - általános szintterület esetében **17 %**
 - a parkolási szintterület esetében: **33 %**

	VÁLTOZÁS			
	HATÁLYOS FRSZ			
TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG	TSZT / FRSZ TERÜLETI VÁLTOZÁS	FRSZ ÁLTALÁNOS SZINTTERÜLET	FRSZ PARKOLÁSI SZINTTERÜLET	TSZT-BEN ELVÁRT ZÖLDFELÜLET
	hatályos	hatályos	hatályos	hatályos
		3,0	1,5	-
jelenlegi K-ker	46 735	140 205	70 103	-
FRSZ MÓDOSÍTÁS UTÁN				
TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG	módosított	módosított	módosított	módosított
	nincs változás	2,5	1,0	-
tervezett Ln-2	46 735	116 838	46 735	-
különbözet	-	-17%	-33%	-

2.6. A TERVI MELLÉKLETEK JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEI

A következő fejezetben bemutatásra kerülő, a TSZT és az FRSZ térképi mellékleteit érintő módosítási javaslatokra vonatkozóan a Fővárosi Önkormányzat megbízásából a BFVT Kft. készítette el a jóváhagyandó munkarészeket 2025. novemberében a jelen alátámasztó dokumentáció alapján. A következő térképi kivágatok és a térképszelvények a jóváhagyandó munkarészek megfelelő tervlapjaival megegyezők. A módosítások a TSZT és FRSZ 65-231 számú szelvényeit érintik.



JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

II. A TSZT ÉS AZ FRSZ ESETI MÓDOSÍTÁSI JAVASLATAI*

1. A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁSI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

A területfelhasználási egységek változása
65-231 szelvényen

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

SZERKEZETI TERVLAP

1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

Beépítésre szánt területek

VEGYES TERÜLETEK

Vi-1 Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület

Ln-2 Nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület

KÜLÖNLEGES TERÜLETEK

K-Ker Bevásárlóközpont területe

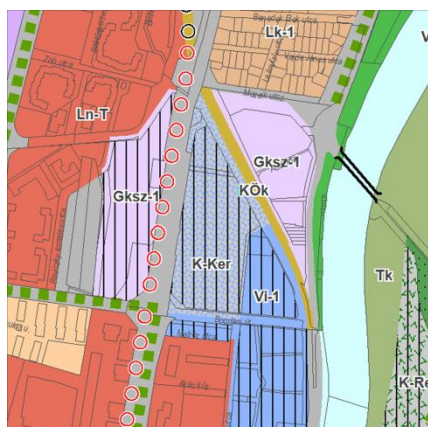
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK

KÖk Kötőpályás közlekedési terület

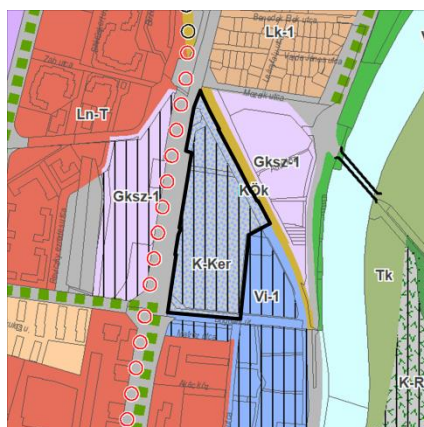
EGYÉB ELEMELK

Jelentős változással érintett terület



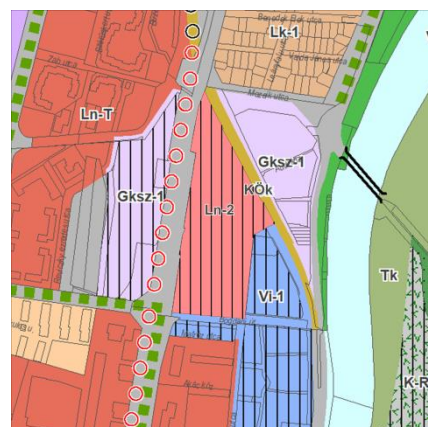
K-Ker

az érintett terület a hatályos terveken



K-Ker

a szabályozás módosítással érintett terület



Ln-2

a módosított terület

* A ténylegesen a Fővárosi Közgyűlés elé kerülő jóváhagyandó munkarészeket a BFVT Kft készítette el az előző fejezetben leírtak szerint

2. A TSZT 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

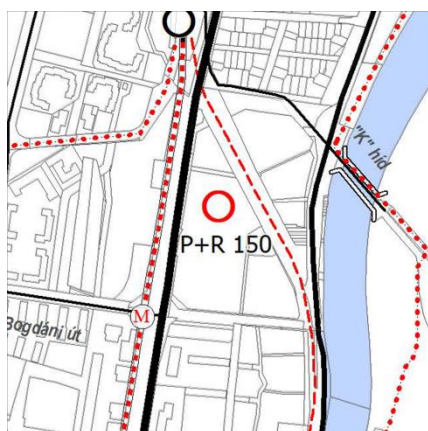
A területfelhasználási egységek változása
65-231 szelvényen

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE



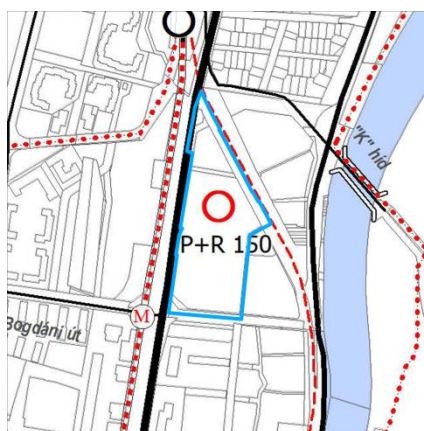
P+R rendszerű parkolási létesítmény a minimálisan biztosítandó kapacitással. Tervezett elemként jelöltek a már működő, de több mint 50%-al bővítendő létesítmények is

SZERKEZETI TERVLAP 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA



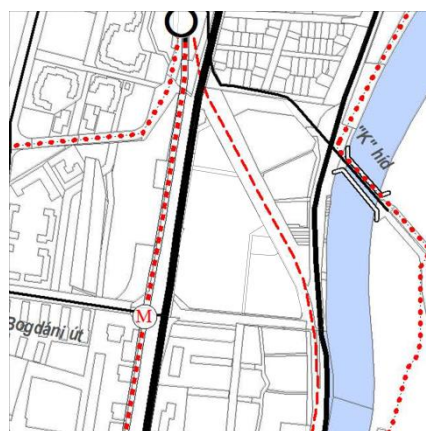
P+R 150

az érintett terület a hatályos terveken



P+R 150

a szabályozás módosítással érintett terület



-

a módosított terület

3. TSZT-BEN ÉS AZ FRSZ-BEN IS RÖGZÍTETT MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTÁSA

A „magasépítmények számára igénybe vehető terület” kijelölés módosítása 65 Élp értékkel, ami

- a TSZT 3/b térképét és
- az FRSZ 3. mellékletét

érinti az alábbiak szerint.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

SZERKEZETI TERVLAP

3. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME

- b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása

65-231 szelvény

BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

3. MELLÉKLET

EGYES TERÜLETEK BEÉPÍTÉSI MAGASSÁGA ÉS MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA KIJELELT TERÜLETEK

EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ, MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLETEK



Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület
(III. párkánymagassági kategória)

MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA IGÉNYBE VEHETŐ TERÜLETEK



Magasház elhelyezésére kijelölt terület,
ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 m



Magasház elhelyezésére kijelölt terület,
ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 m

II. EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ TERÜLETEK MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁSA



Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület
(III. párkánymagassági kategória)

V. MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA IGÉNYBE VEHETŐ TERÜLETEK



Magasház elhelyezésére kijelölt terület,
ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 méter



Magasház elhelyezésére kijelölt terület,
ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 méter



Élp 45

az érintett terület a hatályos terveken



Élp 45

a szabályozás módosítással érintett terület



Élp 65

a módosított terület

4. AZ FRSZ 1. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSAI


A területfelhasználási egységek változása
a 65-231 szelvényen


BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA


1. MELLÉKLET

A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK BEÉPÍTÉSI SŰRÜSÉGE
ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA ELEMEEK


Beépítésre szánt területek

 Nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület (Ln-2)


 Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület (Vi-1)

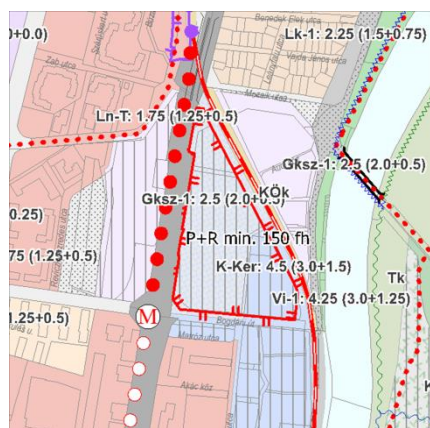
 Bevásárlóközpont területe (K-Ker)

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

 KÖK Kötőpályás közlekedési terület

EGYÉB ELEMEEK

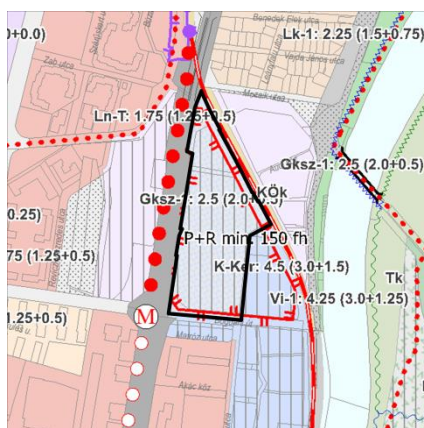
 Jelentős változással érintett terület



K-Ker: 4.5 (3.0+1.5)

P+R min. 150 fh

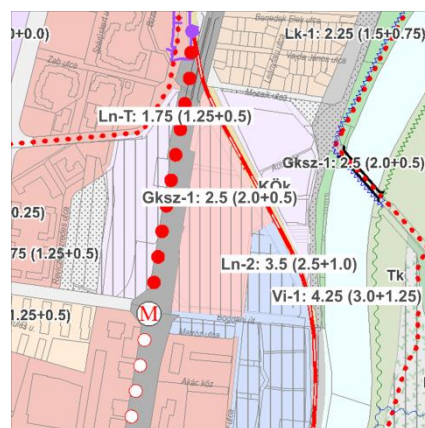
az érintett terület a hatályos terveken



K-Ker: 4.5 (3.0+1.5)

P+R min. 150 fh

a szabályozás módosítással érintett terület



Ln-2: 3.5 (2.5+1.0)

-

a módosított terület

TSZT/FRSZ JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

I. TSZT MÓDOSÍTÁS

HATÁROZAT TERVEZET A TSZT MÓDOSÍTÁSRÓL

A Fővárosi Közgyűlés elfogadja BUDAPEST, III. KERÜLET – Szentendrei út – HÉV – Bogdáni út által határolt területre vonatkozó tárgyi módosítási javaslatot, amely szeirnt az 50/2015. (I.28.) Főv. Kgy határozattal elfogadott Budapest főváros településszerkezeti terv szöveges leírása az előterjesztői kiegészítés mellékletében, a Fővárosi településszerkezeti terv mellékletét képező 1:10.000 méretarányú Szerkezeti tervlap

- 1. Területfelhasználás 65-231 szelvénye
- 2. Közlekedési infrastruktúra 65-231 szelvénye
- 3.b Épített környezet védelme 65-231 szelvénye

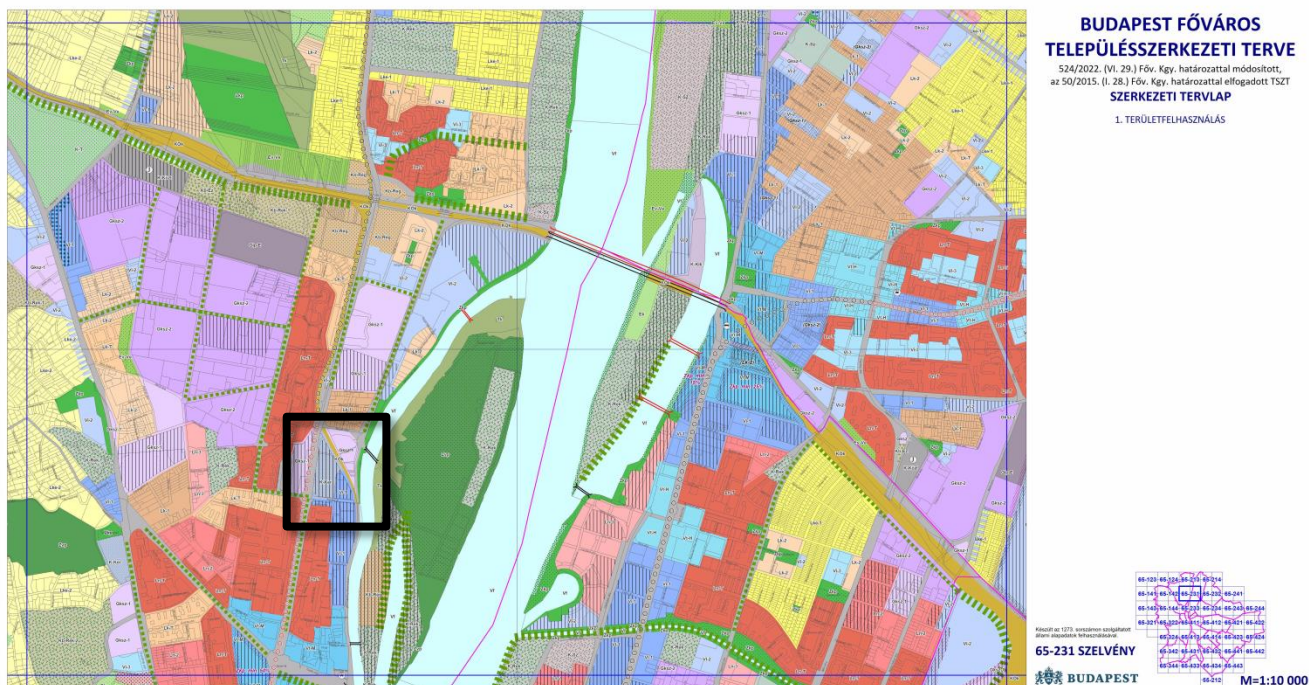
az előterjesztés xxx* mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul.

** a végleges határozati javaslat által meghatározott mellékletszám helye*

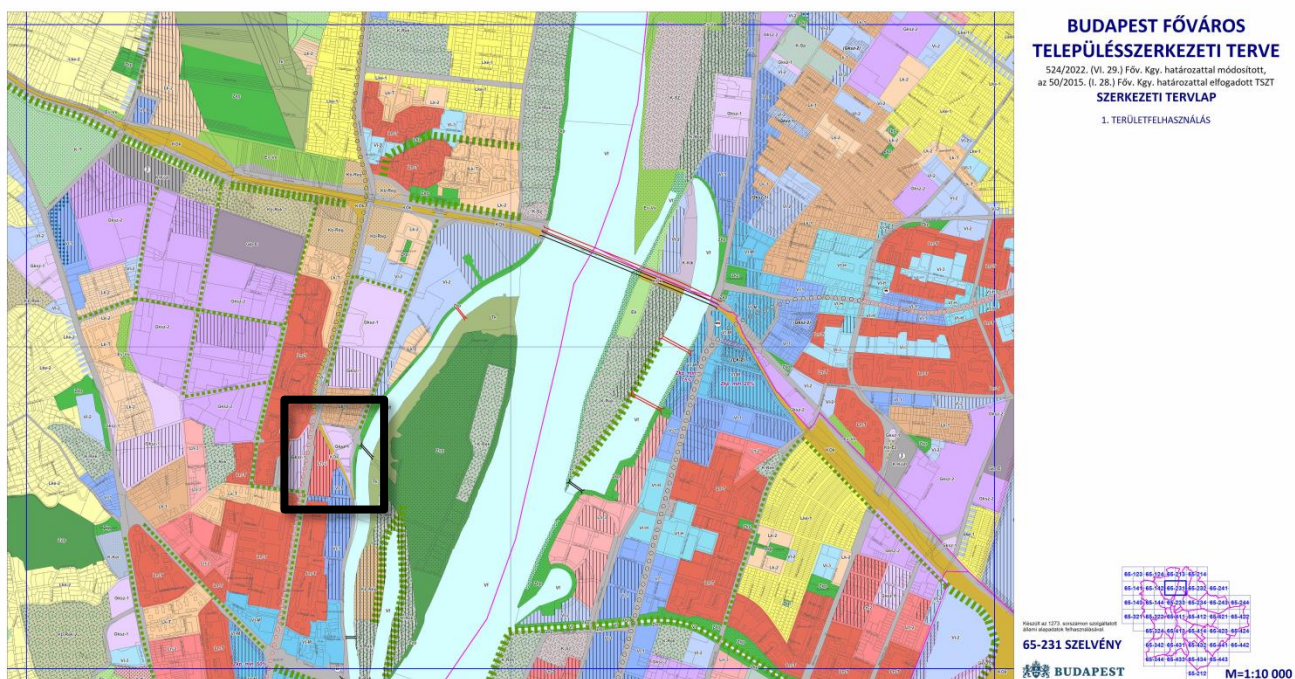
1. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS tervének HATÁLYOS 65-231 számú térképszelvénye



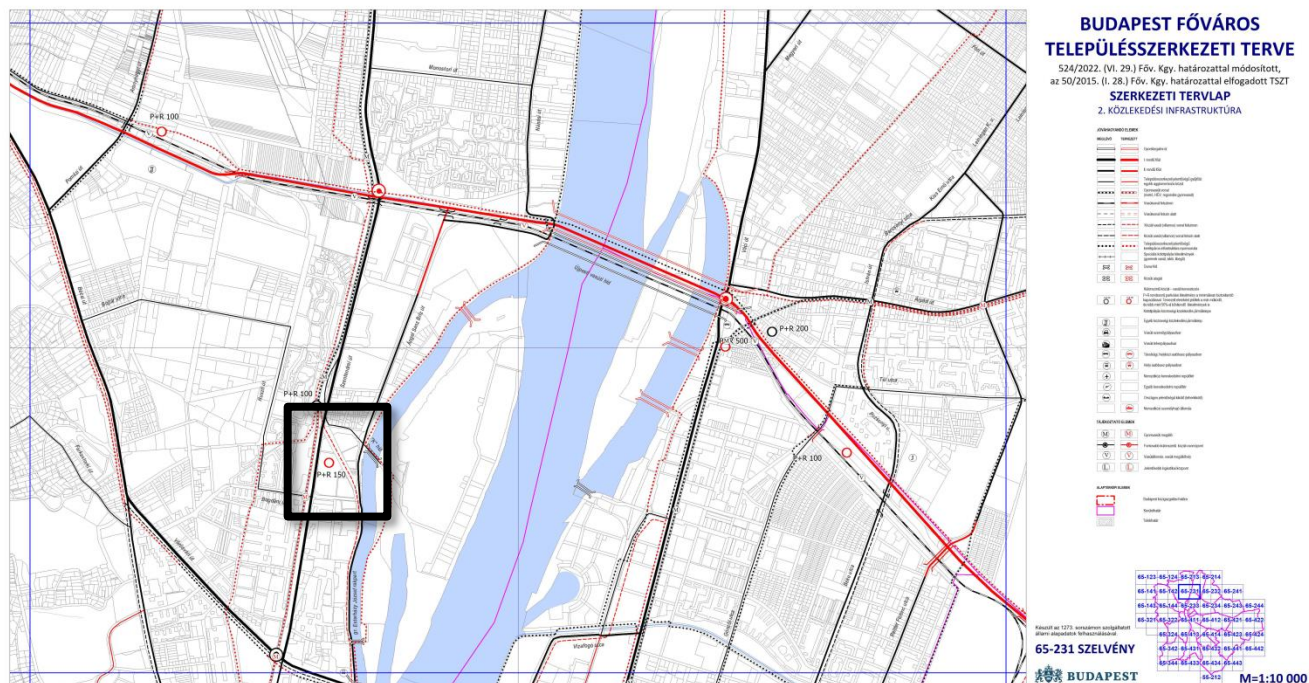
A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS tervének MÓDOSÍTOTT 65-231 számú térképszelvénye



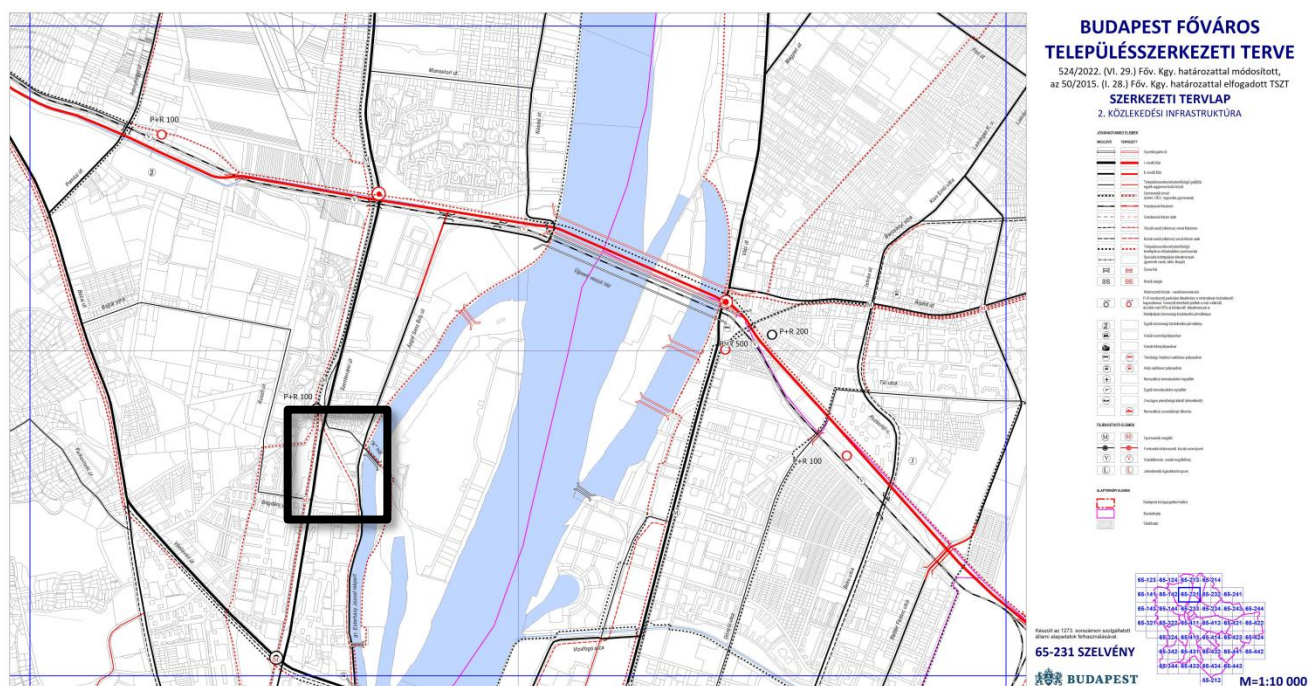
2. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

A TSZT 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA tervének HATÁLYOS 65-231 számú térképszelvénye



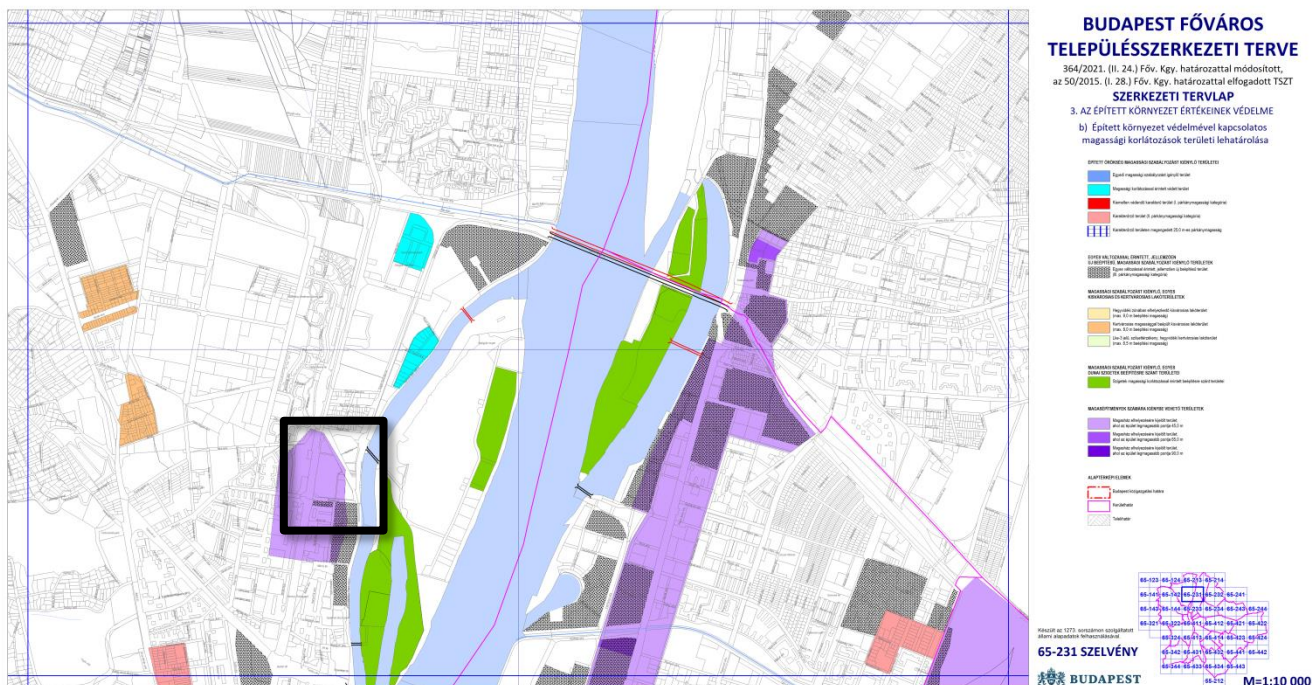
A TSZT 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA tervének MÓDOSÍTOTT 65-231 számú térképszelvénye



3. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME

a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

A TSZT 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME tervének **HATÁLYOS 65-231** számú térképszelvénye



A TSZT 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME *tervének* MÓDOSÍTOTT 65-231 számú térképszelvénye



II. FRSZ RENDELET MÓDOSÍTÁSA

.../2025. (... ...) önkormányzati rendelet

a Budapest fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.)

önkormányzati rendelet módosításáról

[1] Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlése a magyar építészetéről 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 építészetéről 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 65. és 66. §-ában foglaltaknak megfelelően a partnerek és a véleményezésre jogosult szerv véleményének, valamint a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 67. § (7) bekezdésében foglaltaknak megfelelően az állami főépítész záró szakmai véleményének ismeretében a következőket rendeli el:

1. §

- (1) A Budapest fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelet 1. melléklete az 1. melléklet szerint módosul.
- (2) A Budapest fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelet 3. melléklete az 2. melléklet szerint módosul.

2. §

E rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Dr. Számadó Tamás s. k.
főjegyző

Karácsony Gergely
főpolgármester

1. AZ FRSZ 1. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA

a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

FRSZ 1. melléklet HATÁLYOS 65-231 számú térképszelvénye



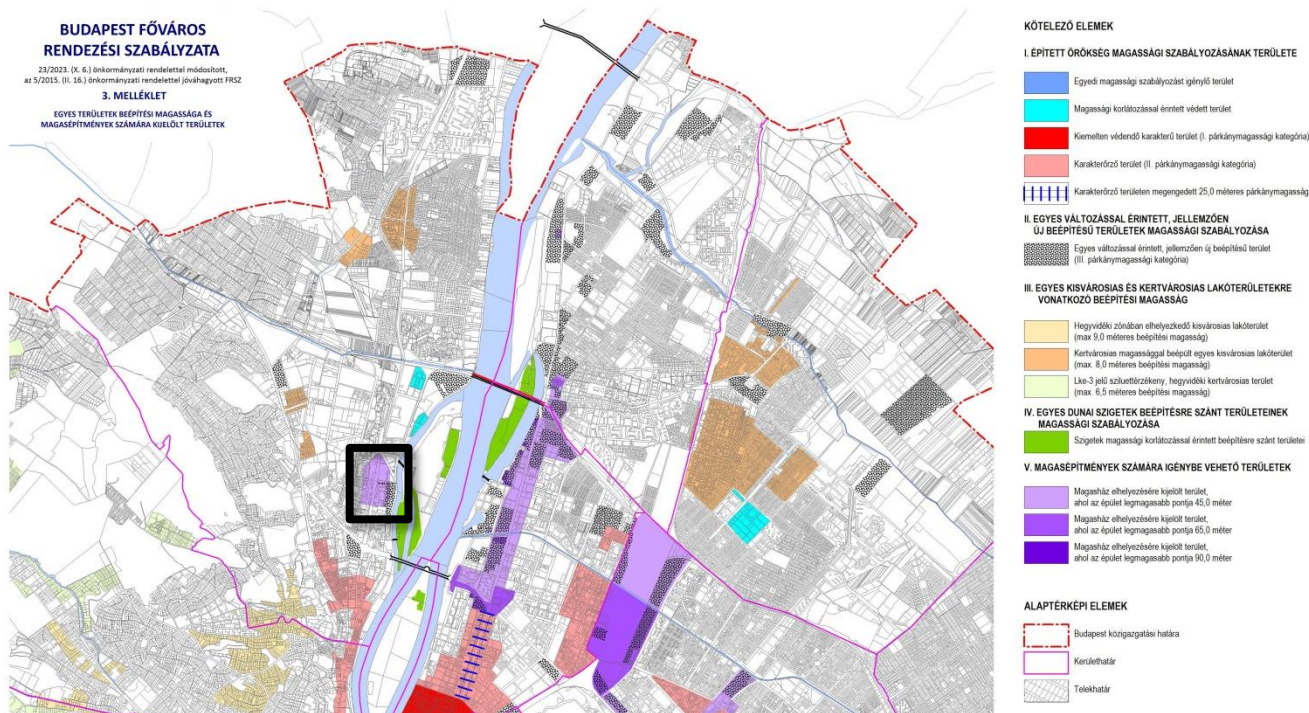
AZ FRSZ 1. melléklet MÓDOSÍTOTT 65-231 számú térképszelvénye



2. AZ FRSZ 3. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA

a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

FRSZ 3. melléklet HATÁLYOS



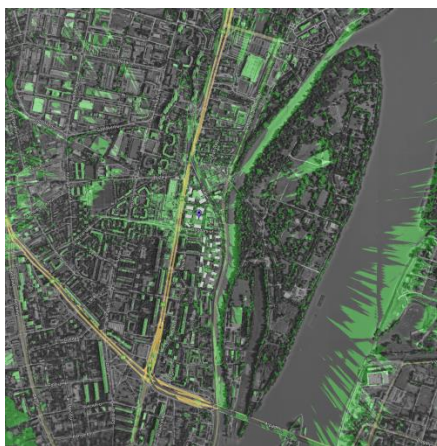
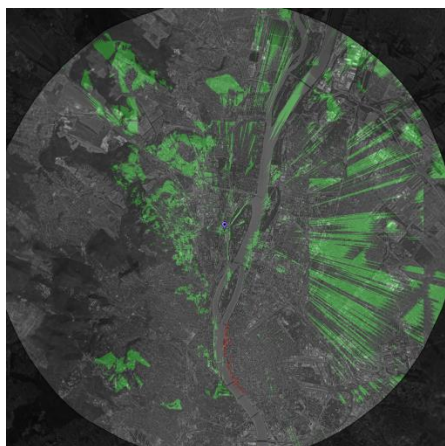
A TSZT változás lekötése:

AZ FRSZ 3. melléklet MÓDOSÍTOTT



MELLÉKLET

LÁTVÁNYVIZSGÁLAT – VÁROSKÉPI ELEMZÉS



*Egyes területek láthatósága, feltárulása
forrás: Google Earth Pro felvétel, saját átdolgozással*

*Vizsgált nézőpontok
forrás: Google Earth Pro felvétel,
saját átdolgozással*

1. VIZSGÁLATI METODIKA

vizsgálat célja

A látványvizsgálat - városképi elemzés célja, hogy támpontot adjon a hatályos tervekben szereplő magassági korlát meghatározásához. Az FRSZ esetében ez annak metodikájának megfelelően 65 méter, mely kerületi szinten szigorításra kerül és 51,6 méterben kerül meghatározásra.

távoli nézőpontokból feltáruló látvány

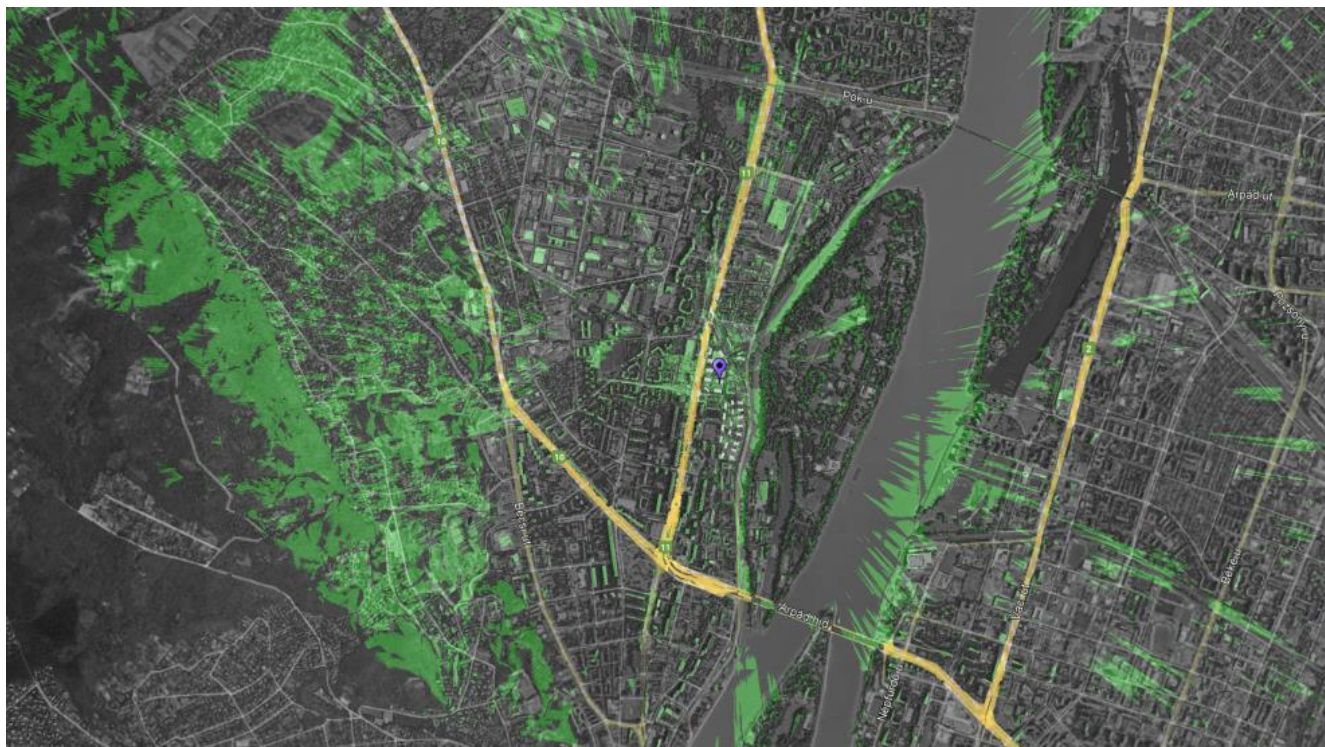
A távoli nézőpontok analízise a terület jövőképeinek városszövetbe helyezése, a lokális és nagyobb léptékben értelmezett, kialakult városarculat megőrzése érdekében indokolt.

3d modellekben a várható környezet ábrázolása

A tervezés során kiemelt szempont a javasolt új beépítés látványvizsgálata, azaz a Waterfront Lofts tervezett épületeinek a Duna-parti épített környezet városképi arculatába, továbbá a fővárosi települési táj megjelenésébe, városi sziluettjébe való illesztése. A látványfeltárás elemzését szolgáló ábrák a Google Earth Pro háromdimenziós modelljének kialakult állapot szerint frissített épületállományába illesztett látványterv alapján készültek. A modell a már megvalósult és építés alatt álló új beépítéseken túl a környező ismert fejlesztésekkel is kiegészítésre került (pl. Waterfront City stb.) melyek rövid-középtávon a városkép szerves részévé fognak válni, ezért a tervezett beépítés ezekkel együttesen értelmezendő.

A képek tehát a vizsgált terület tágabb környezetében található, meglévő tervekkel rendelkező, eddig be nem épített tömbök léptékhelyes épületeit, valamint a tágabb környezet egyelőre alulhasznosított területeinek településrendezési eszközben szabályozott legnagyobb lehetséges beépítési magassággal ábrázolt tömbjeit is tartalmazzák.

2. BELÁTHATÓSÁG VIZSGÁLATA



▲ *A terület beláthatósága térségi szinten*

forrás: Google Earth Pro, saját szerkesztéssel

látótávolság A vizsgálatok előkészítéseként **beláthatóság vizsgálat** készült, mely alapján megállapíthatóvá válik a vizsgálati terület láthatósága, feltárulása a domborzati viszonyok figyelembevételével. Ez segít meghatározni, hogy honnan érdemes vizsgálatot készíteni.

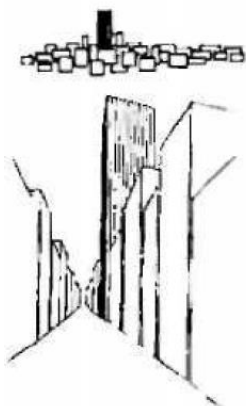
A *Waterfront Lofts* területe 10 km-es látótávolságban a fővárosi domborzati adottságok mellett a zölddel jelölt területeken válik láthatóvá. A fenti ábrásor mutatja ezen vizsgálat eredményét.

A zölddel jelölt sávokról nyílik rálátás a projektterület épületeire, bemutatva az egyes feltárulási képeket.

Szintén fontos feltárási helyszíneknek számítanak a *hidak* is, amelyek láthatóság szempontjából releváns vizsgálati helyszínek a projektterület rálátását illetően, sárgával kerültek kiemelésre.

3. ELMÉLETI HÁTTÉR

városképhez való illeszkedés



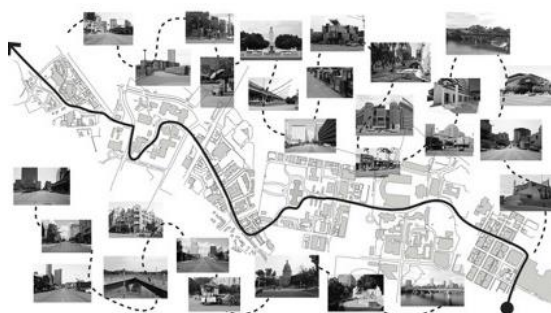
Kevin Lynch ábrája a landmark-okról
forrás: 'The Image of the City' (Kevin Lynch)

A magasépületek létesítésénél a városképi megjelenés elsőrendű kérdés, ezért a magasépület konkrét helyének kijelölése és az épület legmagasabb pontjának meghatározása a településrendezési tervek készítésénél külön vizsgálatot igényel. A városi megjelenés szempontjából két alapvető szempontot indokolt mindenképp mérlegelni a távoli rálátások tekintetében:

- horizonthoz, várossziluetthez való viszony
- jelentős történeti „landmark” épületekhez való viszony.

A III. kerületre elsősorban a Budai Vár és a Gellért hegy felől adódnak vizsgálandó távoli rálátások, kiemelt nézőpontok. A fő kilátópontokból más és más feltárulás adódik. Ezekben belül a fő kilátópontokat a Sightsmap.com és Eric Fischer Flicker adatbázisa alapján készített elemzése alapján kerültek meghatározásra. E két elemzés alapján – melyek a fényképek készítésének sűrűsödését mutatják – jól azonosíthatók azok a helyszínek, ahonnan látványvizsgálatot célszerű végezni, hiszen ezek azok a helyek, ahonnan sokan szemlélik a várost.

új landmark képzés



Gordon Cullen elméletét bemutató ábra,
mely a szekvenciaelemzés lényegét szemlélteti
forrás: 'The concise townscape' (Gordon Cullen)

A fenti elemzések alapján a III. kerület esetében a Budai vár esetében a Halászbástyától, a Sándor Palotától, Karmelita kolostortól, Siklótól, a Palota előterétől, a Várkert-bazártól, továbbá a Gellért-hegyen a Citadellától indokolt látványvizsgálatot készíteni a magasépületek elhelyezésének függvényében. Ezek a helyszínek mind turisztikai, városimázs, mind identitás szempontból kiemelt nézőpontnak számítanak.

A vizsgálat szempontjából előképként tekinthető

- **Gordon Cullen** építész 'The concise townscape' c. műve, mely kifejezetten a feltárulásokat, az emberi perspektívából való látványokat és azok egymáshoz való kapcsolatait, összefüggéseit elemzi, valamint
- **Kevin Lynch** várostervező, 'The Image of the City' c. könyvében szereplő landmark-ok, azonosítási jelek, útvonalak, csomópontok megjelenésére a környezetben, valamint ezek kapcsolatára, hálózatban való működésére vonatkozó tanulmánya.

A fenti tanulmányok felhívják a figyelmet a magas ponttal rendelkező landmark jellegű azonosítási pontok szerepére, melyek segítik a városban közlekedőket a városban való tájékozódásukban.

A részletes elemzések során a fenti elvek alapján kerül elemzésre a projektterület tervezett beépítése és környezete.

4. MADÁRTÁVLATI NÉZŐPONTOK

madártávlatból feltáruló látvány

Nyugati madártávlati irányából nézve megjelenik a Szentendrei út menti, tengelyirányú lakótelepi területek többsége, mely többnyire egy magasságú „masszaként” jelentkezik.

A tervezett beépítés épületei némi mozgalmasságot adnak a Szentendrei út tengelye mentén – csatlakozva már épülő *Waterfront City* épületeihez.

Az új épületek fontos hangsúlypontként jelennek meg a már meglévő és megszokott magasépületek sorában, kifejezve a helyszín városszerkezeti fontosságát, kapu szerepét.

A tervezett 35-51,6 méteres épületek észak felől felvett madártávlati nézetében általánosan belesimulnak a városképi megjelenésbe, láthatóvá válnak a Szentendrei út tengelye mentén, ezzel mintegy jelként megjelenve a térségben az Óbudai lakótelep kapuját az agglomeráció irányából érkező.

A nagy összképet nézve - magasságuk tekintetében - a *Waterfront City* a *Waterfront Lofts* épületei hasonlatosak az Óbudai lakótelep, vagy épp a Kaszásdűlői lakótelep épületeihez.

Déli irányból madárperspektívából nézve a projektterület éppen csak láthatóvá válik a belső városrész határában.

Sokkal inkább szembeűnő ebből a perspektívából a belvárost érintő, a világörökségi területen (piros sáv) lévő kiemelt épületek jelenléte mint az Országház, az MTA épülete, a Vigadó, illetve kicsit beljebb a Bazilika. A fókusz itt egyértelműen ezekre belső városrészekre irányul.

1



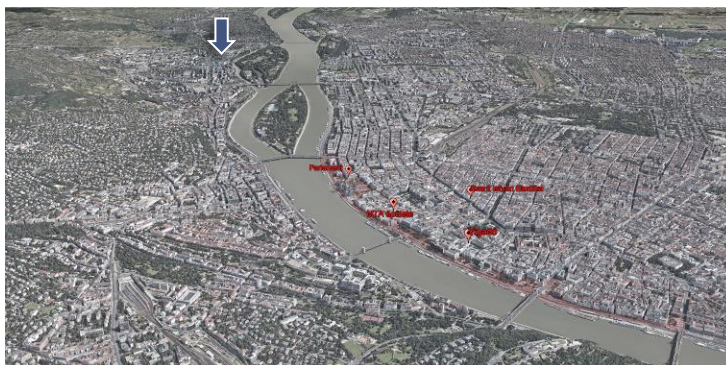
Madártávlat nyugat felől (1,85 km légvonalban)

2

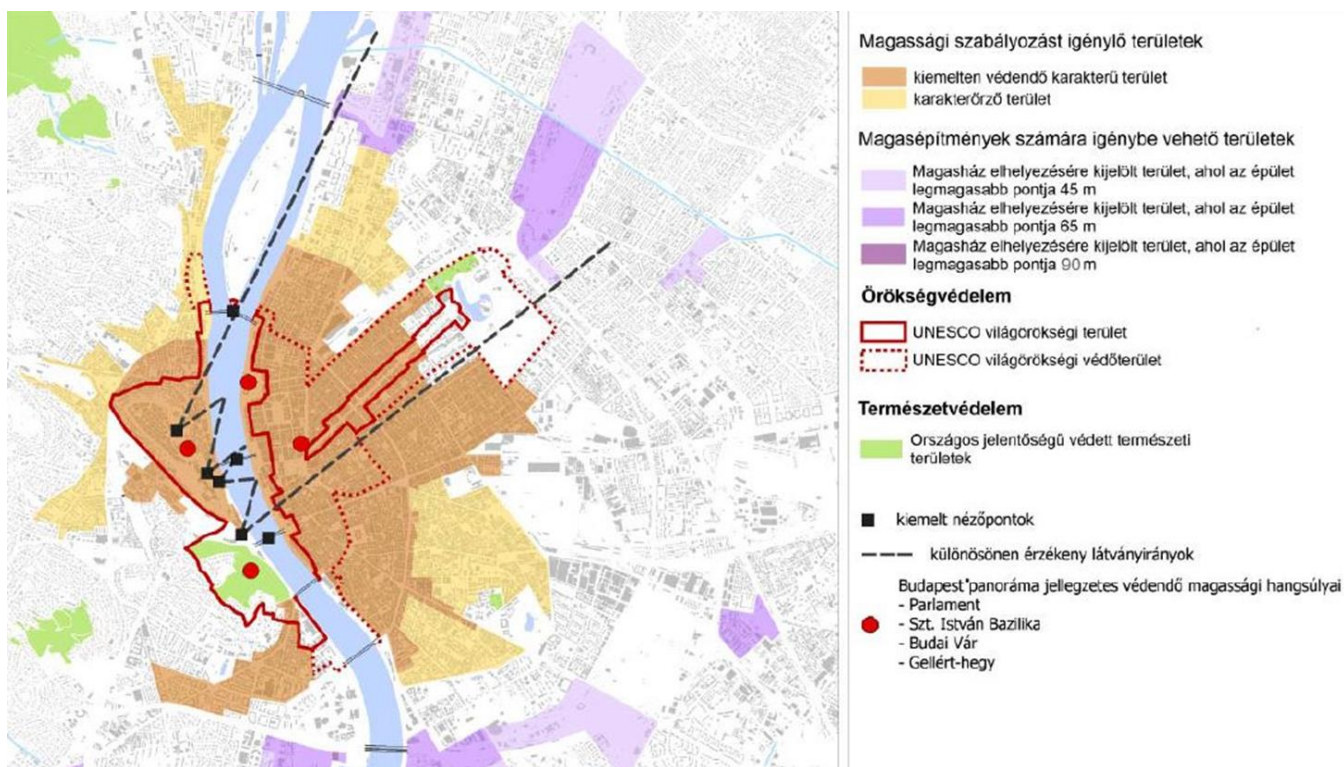


Madártávlat észak felől (1,87 km légvonalban)

3



Madártávlat dél felől (8,32 km légvonalban)



FRSZ magassági szabályozását és együttlátások befolyásolását összegző térképe
forrás: FRSZ

FRSZ vonatkozás

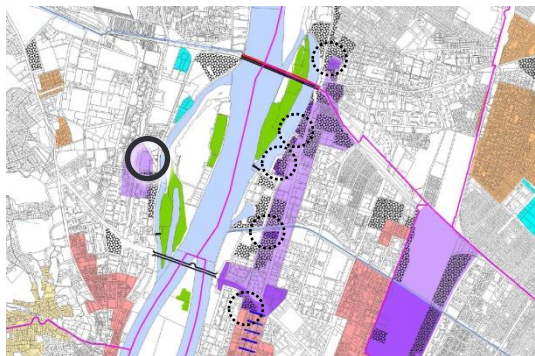
FRSZ 20. § (2b)

Magasházak 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 veszélyeztetni Budapest városképének harmóniáját, különösen a világörökség védett látványát, valamint nem eredményez zavaró együttlátászódást a kiemelt magassági hangsúlyokkal (legalább Parlament, Szent István-bazilika, Gellért-hegy, Budai Várhegy).

A hatályos FRSZ alapján Budapest számos területén, így a térségben a Váci út mentén is több helyszínen van lehetőség végig magasépületek elhelyezésére, melyek legmagasabb pontját az FRSZ maximum 45, vagy 65 méterben határozta meg. A budai oldal esetében erre csak kevesebb helyen van lehetőség, de a projektterület tömbjét is magába foglalóan a Bogdáni út térségében a hatályos FRSZ magasépületek létesítésére szolgáló helyszínt jelölt ki, ahol az épület megengedett legmagasabb pontja 45,0 méter lehet. A tervezett 51,6 méteres beépítés biztosítása a hatályos FRSZ-hez képest tehát 6,6 méter (kb. 2 épületszint) magasság növelést jelent.

A projektterület nem látható az FRSZ „magassági szabályozását és együttlátások befolyásolását összegző térképén”, tekintve, hogy a **belső területekre koncentrálna** a látványvizsgálati tényezők meghatározásánál.

Az FRSZ 3. sz. tervlapja világos lila színnel jelöli a 45, míg sötét lila színnel a 65 méter magas épületek elhelyezését lehetővé tevő területeket. Az ábrán két kör jelöli a projektterületet.



FRSZ 3. sz. melléklet
(részlet a 23/2023. rendeleti módosításból)

Az FRSZ rendeletének 20.§ (2b) bekezdése alapján igazolni szükséges a tervezett beépítés látványának Budapest városképével való harmóniáját.

Az **FRSZ 20. § (2b) pontjának rendelkezése** meghatározza azokat a látványpontokat, melyekből a vizsgálatot el kell végezni. A látványvizsgálatban elemzett nézőpontok ennek figyelembevételével kerültek kijelölésre.

Fontos megjegyezni, hogy az elemzés modellezésén alapul, melynek alapvető célja a tervezett beépítés jó láthatóságának bemutatása, ezért az élénk színnel kerül megjelenítésre, míg a modellkörnyezet szürkébb tónussal.

A modell nem számol a nézőpontoktól való jelentős távolság és városi légkör adta homályosító tényezőkkel. A valóságban a kiemelt látványpontoktól több mint 5 km-es távolságra lévő vizsgált terület képe jellemzően jóval homályosabb képet ad a valóságban.

Jelen elemzés a hatályos szabályozások alapján létesíthető, vagy előkészítés fázisában lévő más magasházakat is tartalmaz (így különösen a Waterfront City területén még meg nem épült épületeket is).

Ezen felül fontos megjegyezni, hogy a bemutatott képek helyenként elavult, korábbi állapotot mutathatnak, mivel a Google Earth Pro alkalmazás a 2016-os felmérésen alapuló 3D környezettel dolgozik — mely jelenleg már 9 éves adatnak tekinthető. Így kifejezetten a projektterület környezetében, ahol jelenleg is nagymértékű átalakulások zajlanak, a valóságtól eltérhetnek, ezért ezek a képek pontosításra kerültek.

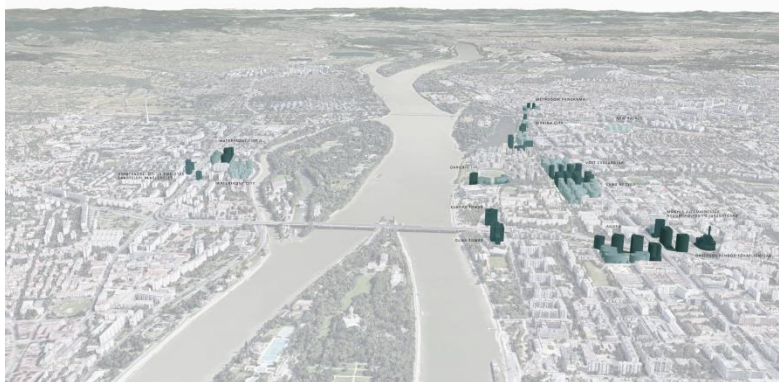
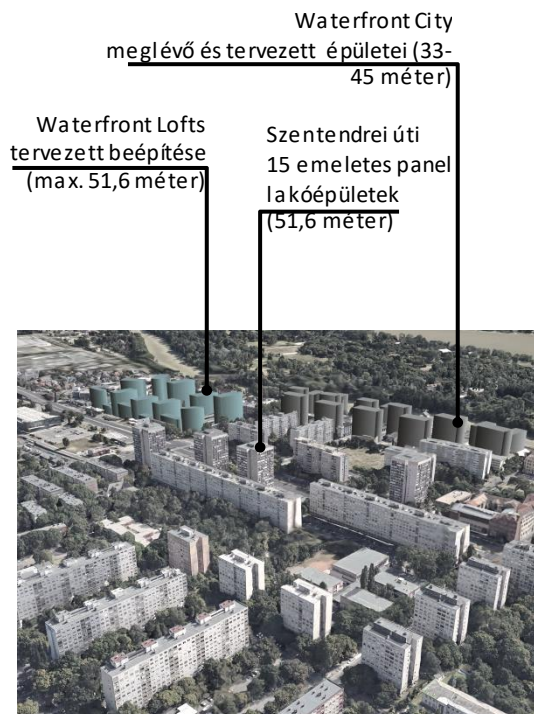
A látványvizsgálatok a terület és a város léptékviszonyainak megfelelő ábrázolással készültek.

Az Árpád híd tágabb térségében jól megfigyelhető, hogy az **FRSZ-ben meghatározott magasház elhelyezésre alkalmas területeken** megindulnak olyan volumenű fejlesztések, melyek az építési lehetőségeket igyekeznek kihasználni. Ez elsődlegesen a XIII. kerületet érinti, ahol számos jelentősebb ingatlanfejlesztés is meghaladja a középmagas épületek magasságát.

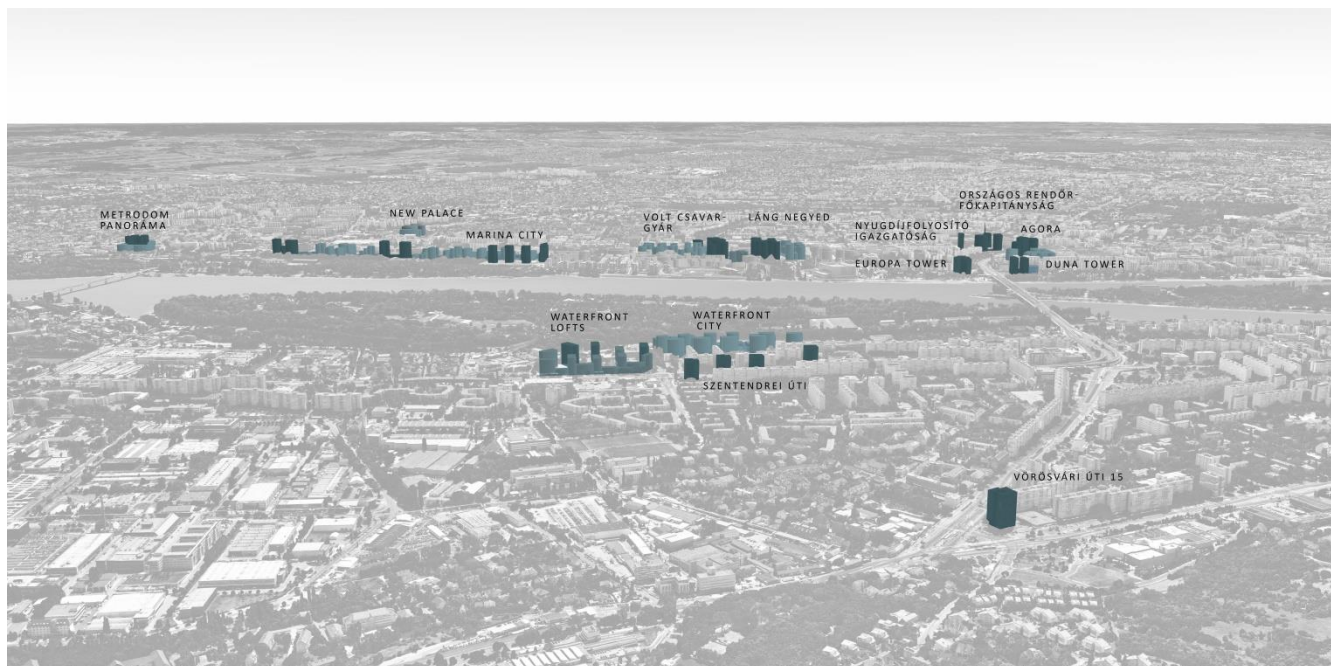
A III. kerületben már az 1970-es években az Óbudai lakótelep építéskor több, jogszabályilag magasháznak számító épület létesült. Ezek jellemzően fontosabb csomópontok, vagy városszerkezetileg fontos helyszínek környékén létesültek. Ilyen 15 emeletes, 51,6 méteres lakóházak létesültek a Bécsi út - Vörösvári út találkozásánál, Békásmegyeren a 11-es út és a Szentendrei út mentén, valamint az Óbudai lakótelepen a Bogdáni út – Szentendrei út csomópontjának közelében is.

A lakótelep építését követően ezt követően sok ideig nem létesültek 35 méternél magasabb épületek a III. kerületben. Az elmúlt években a **Waterfront City fejlesztés** keretén belül, annak Folyamőr utca felé eső részén létesültek **45 méteres épületek**, valamint továbbiak épülnek illetve rendelkeznek építési engedéllyel.

Ezzel együtt továbbra is a Szentendrei út mentén álló 51,6 méteres (**15 emeletes**) panelházak számítanak a városrész legmagasabb épületeinek.



Tervezett és meglévő magasházak a terület szűk és tágabb környezetében
forrás: saját ábra



*Tervezett és meglévő magasházak a terület szűk és tágabb környezetében
forrás: saját ábra*

A fenti ábra a környék magasházak beépítéseit mutatja, sötét kék színnel kiemelve a 45 métert meghaladó magasházakat.

5. ELEMZÉS ALÁ VONT NÉZŐPONTOK

KIEMELT NÉZŐPONTOK

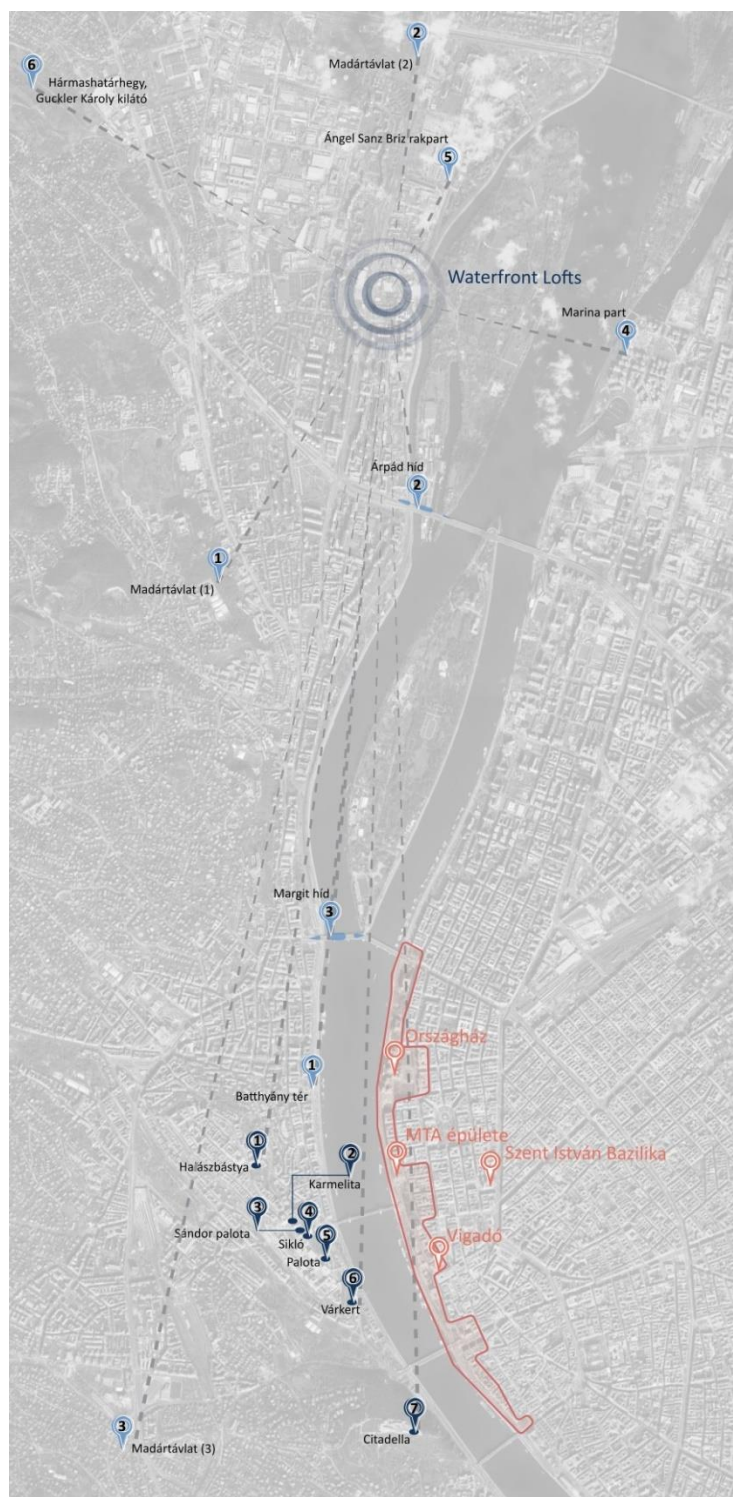
I.A. — Budai vár és Gellért hegy kilátópontjai

A látványfeltárulás Budapest kiemelt helyszíneiről való elemzése a területre vonatkozó szabályok módosítása szempontjából is szükséges. Ennek során a legkiemelkedőbb, turisztikailag is frekvenciát, vagy a városimázs szempontjából meghatározó pontokból készült a vizsgálat.

I.B. — Duna-partok és hidak

A Budai vár és Gellért hegy mellett a mindennapokban a városlakók által frekvenciát helyszínek adják a vizsgálat következő lépcsőfokát. A rakpartok, illetve a hidakról feltáruló látvány szempontjából olyan releváns, turisztikai értelemben is jelentős városi helyszínek kerültek vizsgálatra, mint

- a környező Duna hidak, rakpartok melyekről rálátás nyílik a területre (Árpád híd, Margit híd, Batthyány tér, stb.), továbbá
- a gyakran látogatott, aktív és passzív pihenésre, rekreációra is alkalmas területek, kirándulóhelyek (Marina-part, Hármashatárhegy.)



Átnézeti térkép a nézőpontok, védett területek, tengelyek ábrázolásával
forrás: saját ábra

I. KIEMELT TÁVOLI NÉZŐPONTOK

• A. — Budai vár és Gellért hegy kilátópontjai

1. Halászbástya
2. Karmelita
3. Sándor palota
4. Sikló
5. Savoyai terasz
6. Várkert bazár
7. Citadella

• B. — Duna-partok és hidak

1. Batthyány tér
2. Árpád híd
3. Margit-híd
4. Marina part
5. Ángel Sanz Briz rakpart
6. Hármashatárhegy, Guckler K. kilátó

6. KIEMELT TÁVOLI NÉZŐPONTOK

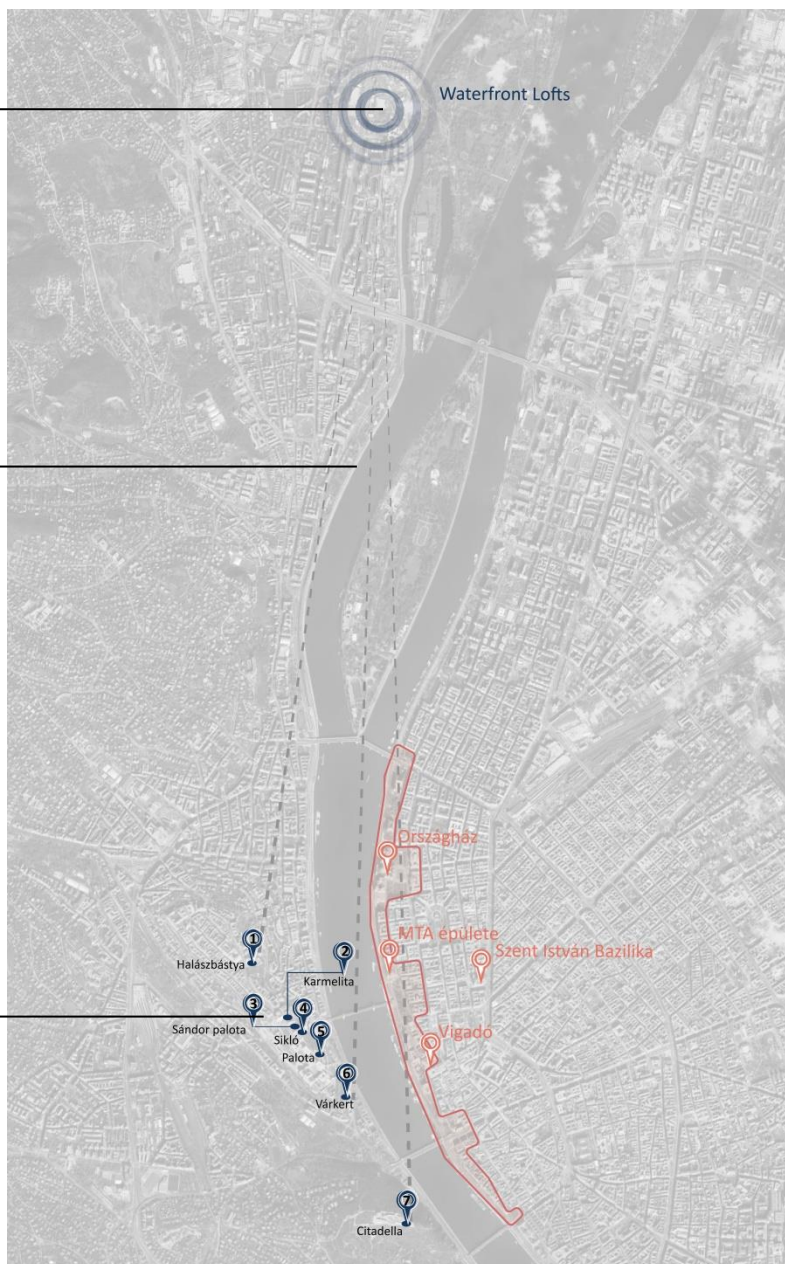
I.A.

BUDAI VÁR ÉS GELLÉRT HEGY KILÁTÓPONTJAI

Projektterület

kiemelt nézőpontok
látványtengelyei

kiemelt nézőpontok



Kiemelt távoli nézőpontok bemutatása
forrás: saját ábra

A Projektterület esetében **ezeket a kiemelt távoli nézőpontokat** érdemes megvizsgálni, mert olyan (elsősorban turisztikai szempontból) frekvenciát, gyakran látogatott helyszínek esetében, mint a Budai vár és a Gellért hegy, alapvetően meghatározó látkép tárul elénk — melyet örökségvédelmi szempontból az UNESCO ki is jelölt világörökségi területnek. E látkép védelme kiemelt fontosságú a város kialakult imázsának, identitásának megőrzése szempontjából.

Ezen elméleti szabályozáshoz igazodik az FRSZ által meghatározott magasházak elhelyezhetőségének lehetősége is, melyek ezen elvek szem előtt tartása szerint kerültek javarészt kijelölésre a főváros egyes részein.

Az alábbiakban a Budai várban és a Gellért-hegyen felvett kiemelt látványpontokból való feltárulás részletes elemzésére kerül sor.

A Halászbástya felől nézve jól látható, hogy a projektterület periferiára kerül, hiszen a fókusz alapvetően az Országház épülete irányában van. A projektterület tehát a kép bal szélén helyezkedik el, alig látható.

A tervezett beépítés nagy részét kitakarják az Óbudai lakótelep épületei. **Az előtérben a Waterfront City épületei tűnnek ki,** ezektől balra látható 2-3 szintnyi kilógás a lakótelep mögött. **A tervezett beépítés periferián van, nagyrészt takart, így alig látható, nem lóg túl a város sziluettén, nem kelt zavaró hatást.**

A Karmelita kolostor teraszától nézve a projektterületen létesíteni kívánt beépítés hasonlóan csak kis mértékben válik láthatóvá, enyhén belesimul a várossziluettbe.

A kép jobb oldalán látható az Országház épülete, mely meghatározza a látványt. Fókuszban a világörökségi terület épületsora áll a Duna mentén a belváros területén, melyet piros szín jelöl.

A tervezett beépítés periferián van, nagyrészt takart, így alig látható, nem lóg túl a város sziluettén, nem kelt zavaró hatást.

A Sándor Palotától nézve a projektterület éppen csak látható elemként jelenik meg a háttérben, a feltáruuló látótér periferiáján van, nagyrészt az Árpád fejedelem út menti panel épületek takarásában. **A tervezett beépítés nem nyúlik túl sem a horizonton, sem a város beépített területének sziluettjén.**

Megjelenik az előtérben a budai rakpart oldala, illetve a pesti rakpart, középtájon az Országház épülete határozza meg a látványt.

A Siklótól nézve a projektterület nagyrészt a növényzet takarásában van, ahonnan látszik, ott is a periferián jelenik meg. **Az előző képekhez hasonlóan nagyrészt besimul a lakótelep által már meghatározott tömegbe.**

1



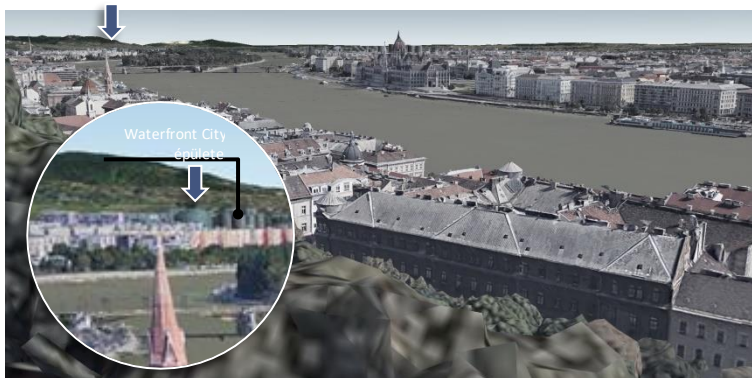
▲ Halászbástya (5,5 km légvonalban)

2



▲ Karmelita (5,7 km légvonalban)

3



▲ Sándor palota (5,8 km légvonalban)

4



▲ Sikló (5,9 km légvonalban)

A Savoyai terasz irányából, – mely turisztikailag a Budai vár kiemelt területe – kiváló rálátás nyílik a pesti oldalra, turisták ezrei fotózzák az Országháztól a Szabadság hídig tartó szakaszt. **A projektterület ebből a nézőpontból sem kerül be bele a fő látómezőbe, egyáltalán nincs fókuszban, hiszen az ide látogatók alapvetően nem ebbe az irányba néznek, hanem a pesti belváros felé.**

A Margit-szigettől balra, a távoli háttérben látható a projektterület, melynek épületei csak kis mértékben bukkannak elő. A várossziluetten a tervezett beépítés ebből a nézetből sem nyúlik túl, nem hat zavaróan.

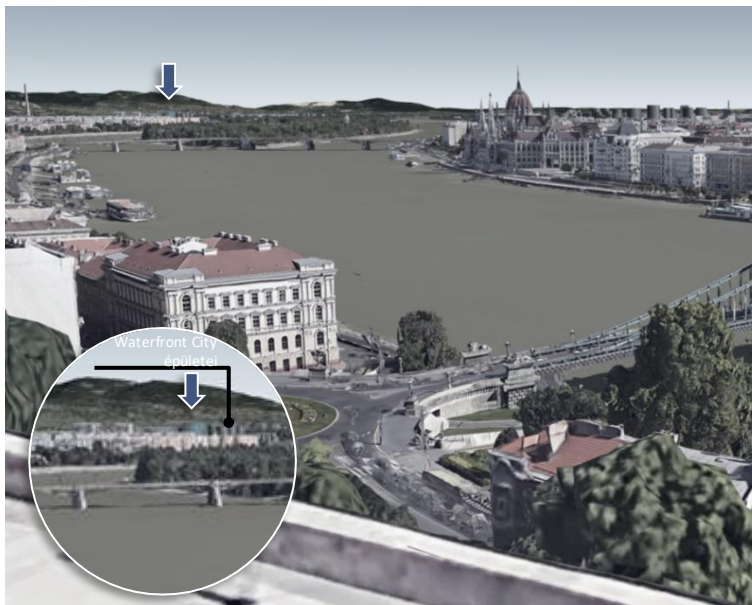
A Várkert Bazár az eddigi nézőpontoktól alacsonyabban helyezkedik el, így innen nézve a távoli látóhatár látványát már sok helyen épületek benyúlása tagolja főként a pesti oldalon. **A Várkert Bazár hosszan elnyúló területének igen kevés nézőpontjából válik csak láthatóvá egyáltalán a projektterület,** de a felvett nézőpontból éppen látható az Margit-sziget mögött elnyúló egybefüggő épületsáv részeként.

A Várkert bazár területéről a tervezett épületeknek legteteje minimálisan látszik csak ki a panelházak mögül, hasonlóan, ahogy a meglévő 15 emeletes panel épületek is némi dinamikát adnak a monoton térfalnak.

A Citadella felől csodásan széles panoráma nyílik az onnan szemlélődők elé. Ebben meghatározó fókuszpontok a Budai vár, a Duna, a Lánchíd és az Erzsébet híd látványa, valamint a Belgrád rakpart környéke. Az Országház és Bazilika innen már távolabb esik, kevésbé uralják a képet. **Ebből a nézetből a projektterület már az Országháztól jobbra jelenik meg a messzi távolban, 7,1 kilométerre a nézőponttól.**

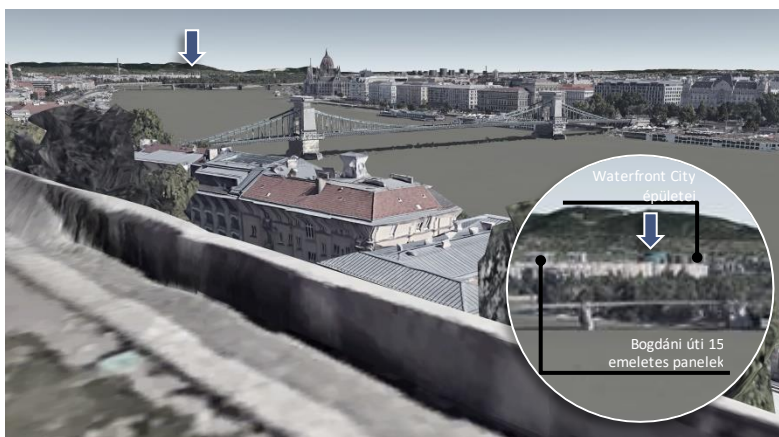
A tervezett beépítés bár ebből a nézetből kissé kilép az Óbudai lakótelep meglévő épületei mögül, de **az új beépítést a Waterfront City már megvalósult és létesítendő épületei nagyrészt eltakarják, ezért az új beépítés épületeiből csak minimális részek látszódnak ki a Waterfront City épületei mögött.**

5



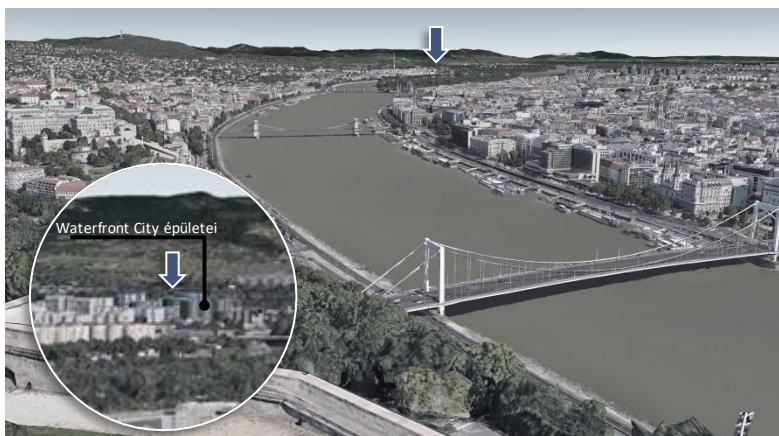
▲ Palota - Savoyai terasz (6,0 km légvonalban)

6



▲ Várkert Bazár (6,2 km légvonalban)

7



▲ Citadella (7,1 km légvonalban)

I.B.

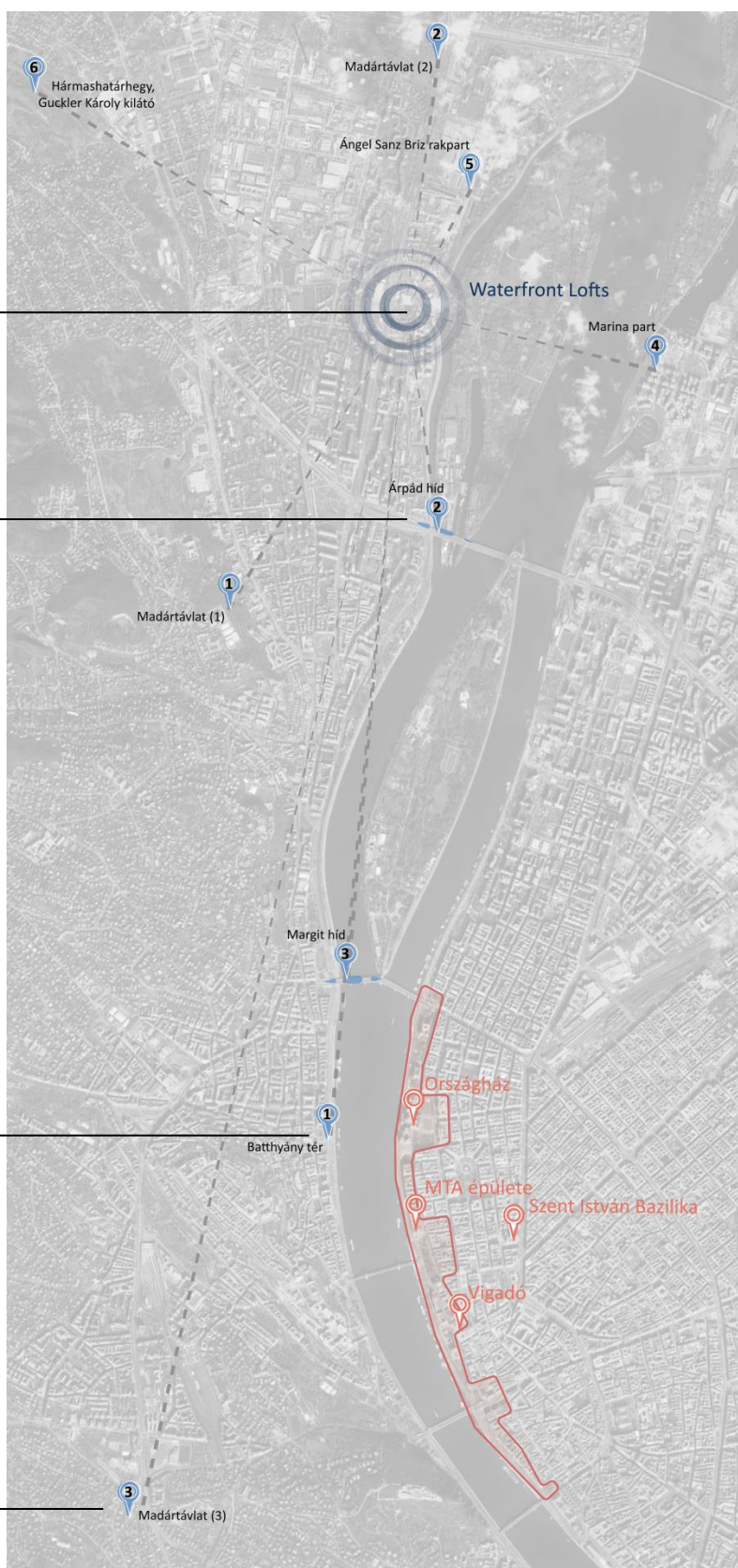
DUNA-PARTOK ÉS HIDAK

Projektterület

Hidakon felvett nézőpontok

Duna-parti nézőpontok

madártávlati képek



Egyéb fontos távoli nézőpontok bemutatása
forrás: saját ábra

A Projektterület esetében a lejjebb lévő nézőpontokat is érdemes megvizsgálni, melyek szintén frekventált, gyakran látogatott helyszínek. Ezen helyek mind a turisták, de főképp a helyi lakosok által látogatott történelmi helyek, kirándulóhelyek, rekreáció területek.

Ezek közé tartozik a Margit híd, az Árpád híd, a Hármashatárhegy, a Batthyány tér, valamint a Marina part környéke is.

Turisztikai szempontból ugyan kevésbé jelentős az *Ángel Sanz Briz rakpart* környéke, de a helyi lakosság számára sűrűn használt közlekedési helyszíneknek számít, illetve a projektterület feltárulása tekintetében fontos rálátással bíró terület.

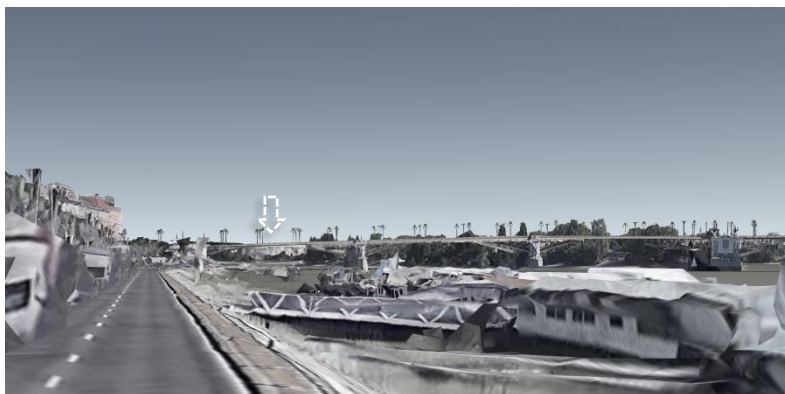
Az UNESCO által kijelölt világörökségi terület nagy része ilyen szempontból nem jelent érintettséget, ugyanis a Duna kanyarulata miatt, és a belváros sűrű beépítettsége okán jellemzően nem látszódik a tervezett beépítés.

Az alábbiakban a látványpontok részletes elemzésére kerül sor.

Batthyány tér
(4,95 km légvonalban) ▶

1

A Batthyány térről nézve **a tervezett beépítés érdemben nem látszik**, mivel az előtérben lévő Margit-híd javarészt eltakarja a beépítést, de az **amúgy is csupán 1-2 méterrel nyúlik túl ebből az alsó nézetből az Árpád fejedelem útja menti panel épületeken.**



Árpád híd – Hajógyári-sziget menti oldal
(1,35 km légvonalban) ▶

2

Az Árpád-hídról észak felé nézve **a tervezett beépítés épületei nem látszódnak, mivel a Waterfront City, 45 méter magas épületei teljes mértékben kitakarják azokat.**



*Margit híd — budai hídfő oldala
(4 km légvonalban) ▶*

A Margit híd budai hídfőjében felvett nézetből a tervezett beépítés legmagasabb épületei is csak 3-4 méterrel lógnak túl az Óbudai lakótelep Árpád fejedelem útjánál lévő épületeken.

**A tervezett beépítés a Margit-hídról
érdemben nem látható.**

3

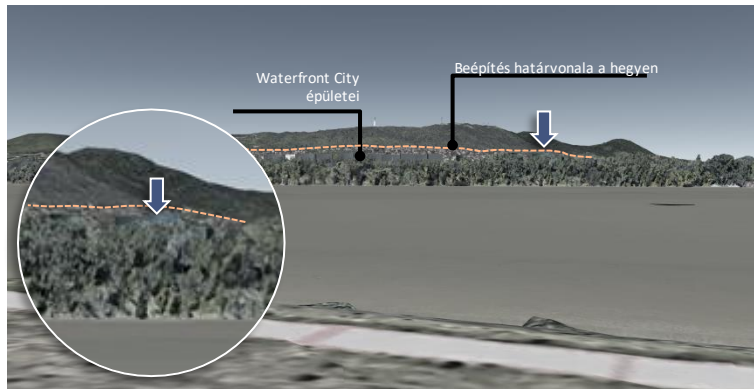


*Marina parti látvány
(1,44 km légvonalban) ▶*

A projektterülettel szemközti Marina partról kedvező feltárlás nyílik budai hegyek előterében lévő a projektterületre.

A tervezett beépítés legmagasabb épületeinek legfelső 1-2 szintje a fák lombjai közt helyenként láthatóvá válik, látványa azonban nem hivalkodó, **nem lóg túl sem a város sziluettjén, sem a város már beépített területeinek határvonalán.**

4



*Ángel Sanz Briz rakpart
(750 m légvonalban) ▶*

A budai oldalon az Ángel Sanz Briz rakpart felől közelítve a belvárost, **a tervezett épületekre is rálátás nyílik.** A felvett nézőpontok közül egyik legközelebbi helyszínről nézve a beépítés fel-feltűnik a fák, raktárépületek és zajvédő fal mögött.

5



*Hármashatárhegy — Guckler Károly kilátó
(3,80 km légvonalban) ▶*

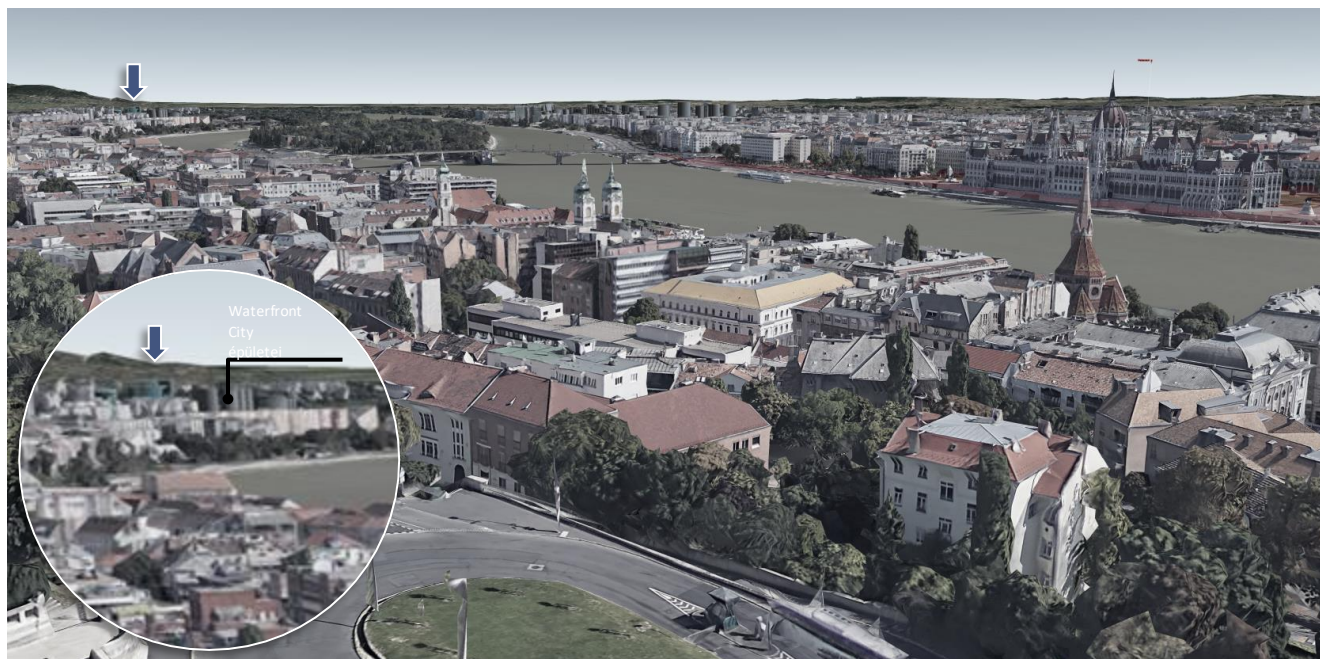
A Hármashatár-hegy, főként a helyiek által látogatott kirándulók hely a környéken, jóval a térség fölé magasodik, ezáltal **jó rálátást biztosít területre.**

A tervezett beépítés épületei innen nézve nincsenek takarásban, de nem is hivalkodó jelenlétük, hiszen belesimulnak a környező magasházak és 10-15 emeletes panelépületek által meghatározott épület masszába. Ahogy a Duna túloldalán lévő magasépületek is, úgy a Bogdáni útnál megvalósuló beépítés is fontos azonosítási pontként szolgálhat majd a szemlélődők számára.

6



7. KIEMELT LÁTVÁNPONTOK - BUDAI VÁR ÉS GELLÉRT HEGY KILÁTÓPONTJAI - NAGY MÉRETBEN



Halászbástya

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



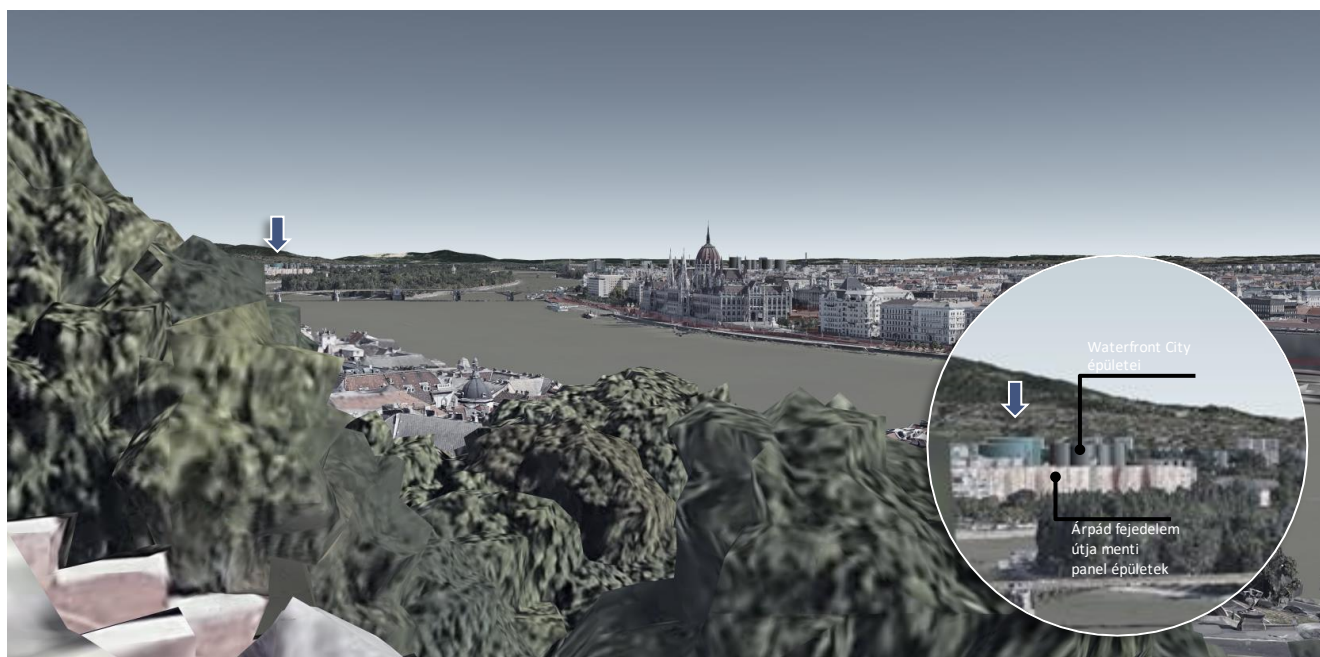
Karmelita

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



Sándor-palota

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



Sikló

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



Palota - Savoyai terasz

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



Várkert Bazár

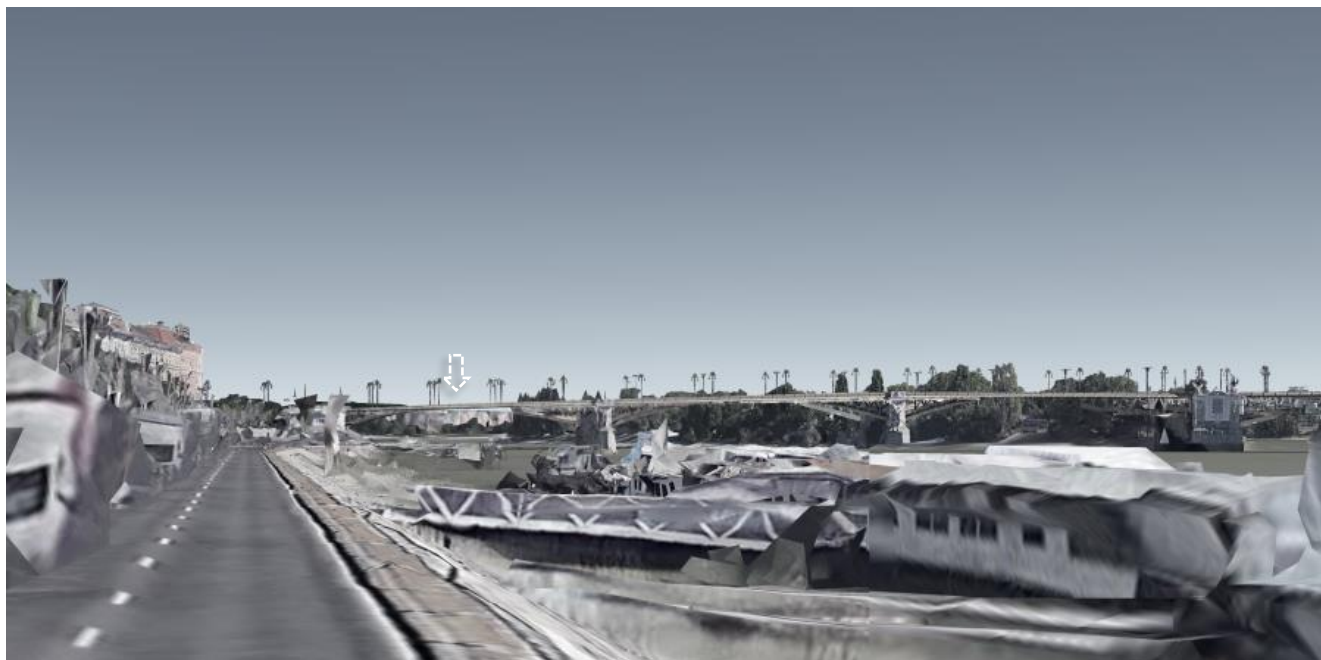
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



Citadella

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program

8. KIEMELT LÁTVÁNPONTOK – DUNA PARTOK ÉS HIDAK - NAGY MÉRETBEN



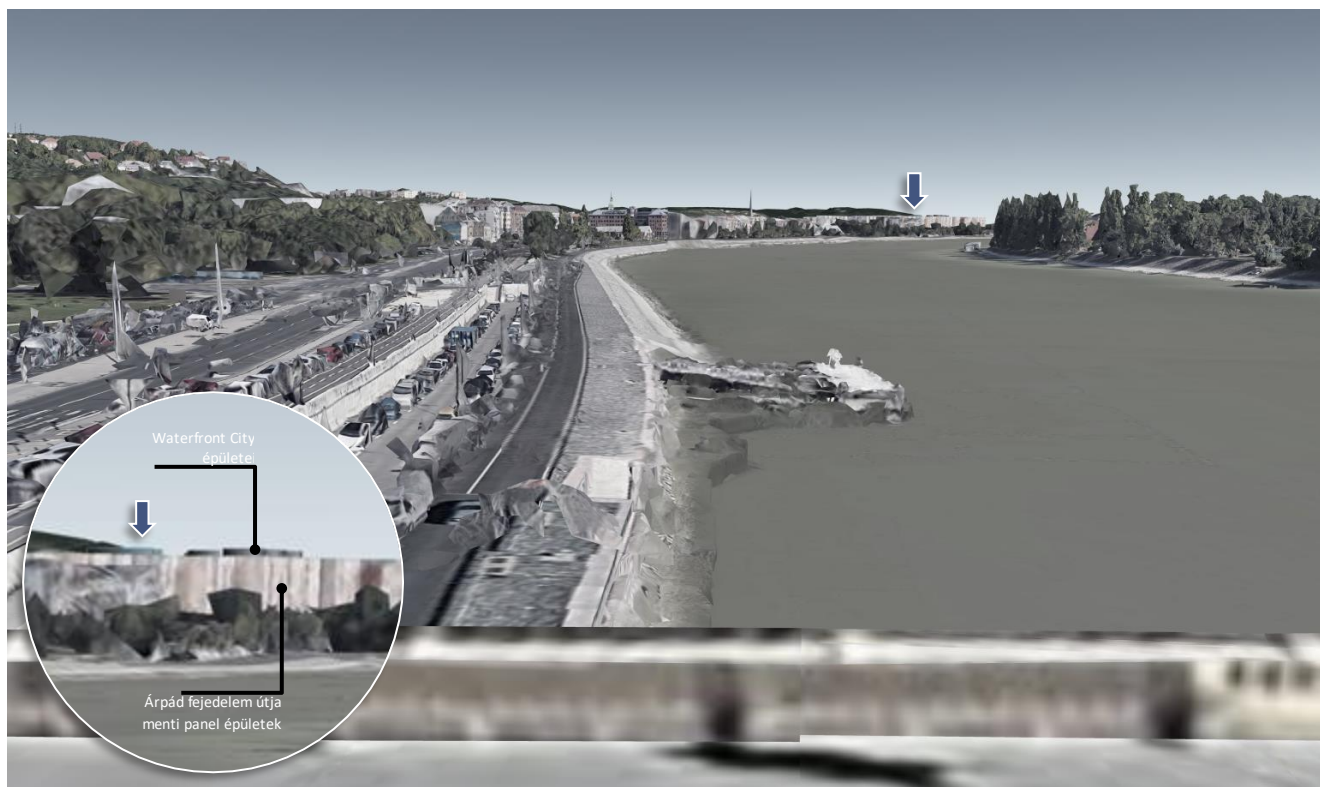
Batthyány tér

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program

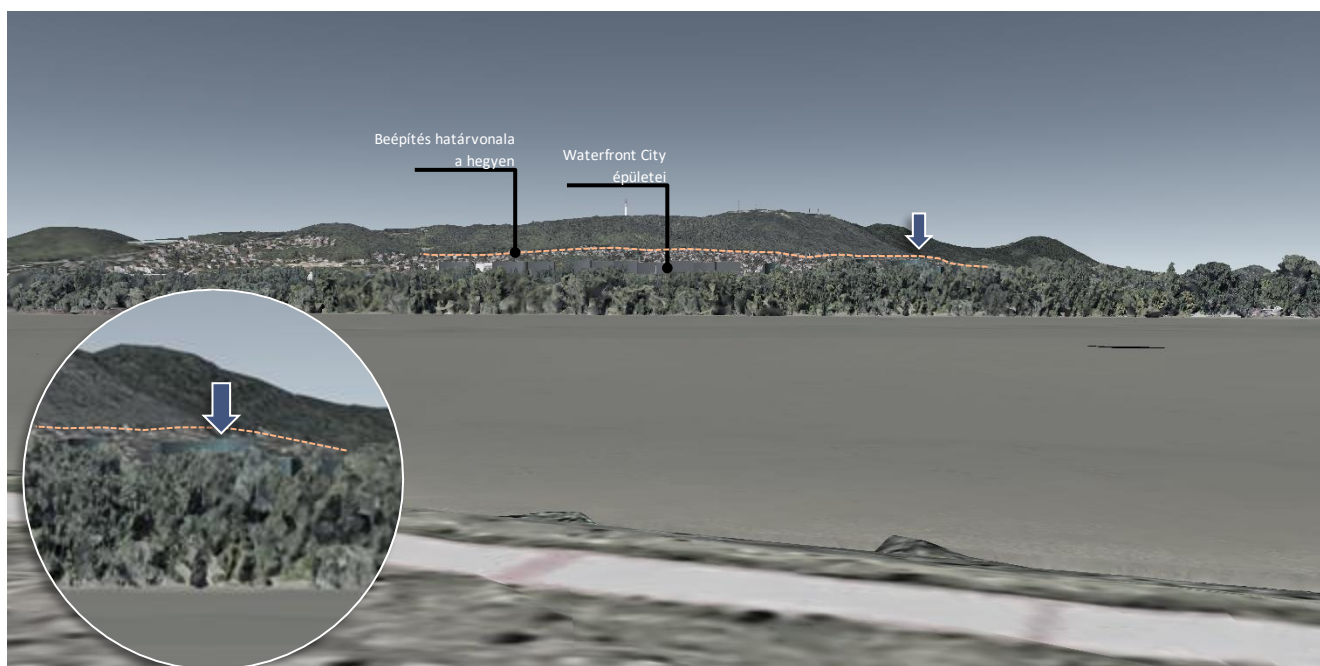


Árpád híd – Hajógyári-sziget menti oldal

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



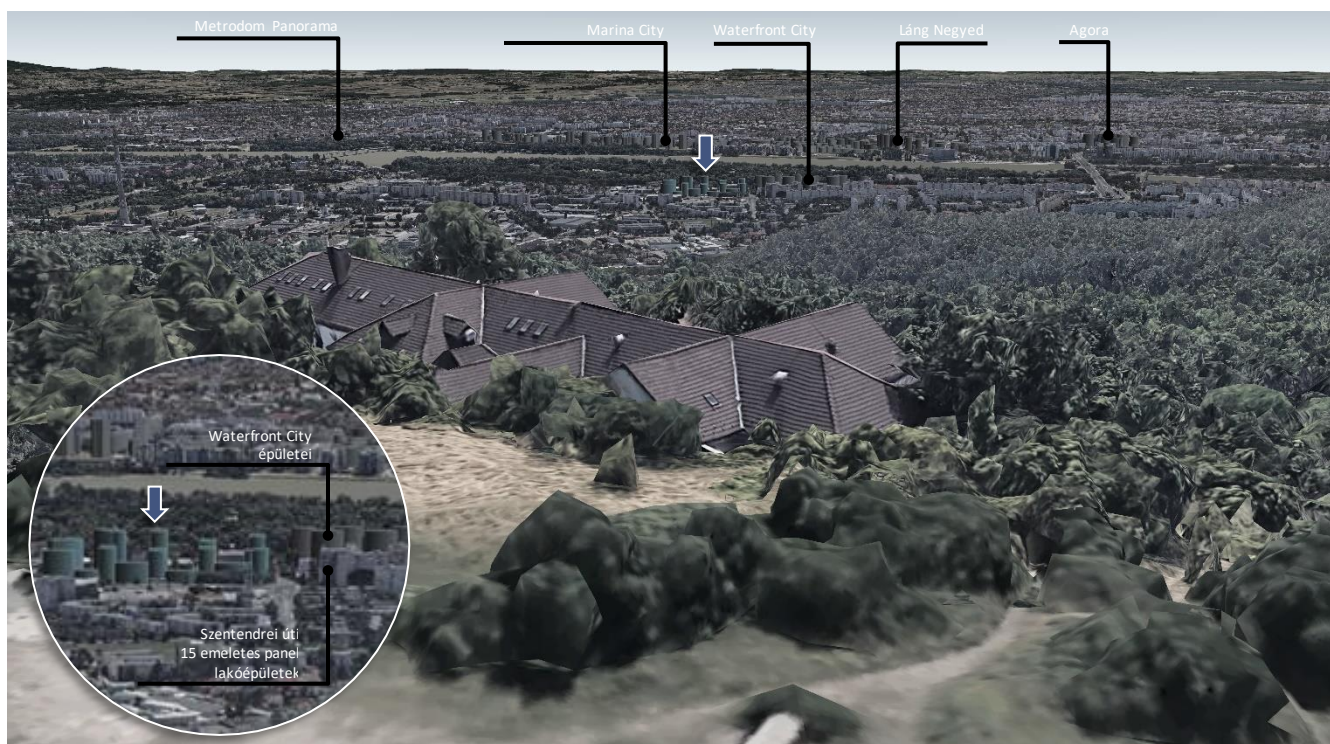
Margit híd — budai hídfő oldala
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



Marina parti látvány
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



Ángel Sanz Briz rakpart
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



Hármashatárhegy – Guckler Károly kilátó
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program

TERVIRATOK

PARTNERSÉGI EGYEZTETÉS LEZÁRÁSA

Hiteles kiadmány

a Fővárosi Közgyűlés Klimavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság
2025. október 27. napi nyílt ülésén hozott határozatáról

358/2025. (X. 27.) KKVH HATÁROZAT

A Klimavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II. 5.) önkormányzati rendelet 1. mellékletében foglalt táblázat 13.6. sorában meghatározott átruházott hatáskörben, a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 66.§ (7) bekezdése szerint a Budapest III. kerület, Waterfront City II., Szentendrei út 35-37. alatti ingatlanfejlesztés megvalósítása érdekében az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Budapest főváros településszerkezeti tervének és a Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendeletének eseti módosítására vonatkozó tervezés véleményezési szakaszának lezárására beérkezett észrevételekre, véleményekre az 1. mellékletben felsorolt válaszokat elfogadja.

határidő: azonnal
felelős: Főpolgármester

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

A főjegyző hatáskörében eljárva:



HELYETTESÍTŐ JOGKÖRBE
ELEKTRONIKUSAN ALÁÍRTA

Erdős Mihály
csoportvezető

dr. Szekeres Beáta
osztályvezető
Koordinációs Főosztály
Testületi Működést Támogató Osztály

Hiteles kiadmány

a Fővárosi Közgyűlés Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság
2025. október 27. napi nyílt ülésén hozott határozatáról

359/2025. (X. 27.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy felkéri a Főpolgármestert, hogy gondoskodjon a döntés dokumentálásáról és közzétételéről, valamint a végső szakmai vélemény kialakítása érdekében a tervezet Állami Főépítész részére történő megküldéséről.

határidő: 15 nap
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

TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁSÁRA VONATKOZÓ INDÍTÓ DÖNTÉS

https://einfoszab.budapest.hu/Session/SSDC_Item/128440?sessionType=1&organizationType=2&parentId=18491&parentType=1&key=fovarosi-kozgyules-nyilvanos-ulesei&type=3

780/2025.(09.24.)	érdemi határozat	<p>A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II. 5.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: SZMSZ) 46. § (3) bekezdése alapján eseti jelleggel magához vonja a Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság SZMSZ 1. mellékletében foglalt táblázat 13.2. sora szerinti átruházott hatáskörét, és az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet 4. § alapján a Budapest III. kerületi a Szentendrei út 35-37. Waterfront City II. fejlesztés 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 módosításának tervezéséhez szükségesnek tartja környezeti vizsgálat készítését, valamint elfogadja annak tematikáját az előterjesztés 5. melléklete szerinti tartalommal és felkéri a főpolgármestert, hogy gondoskodjon a döntés környezet védelméért felelős érintett szervezeteknek történő megküldéséről, valamint annak közzétételéről.</p>
779/2025.(09.24.)	érdemi határozat	<p>A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy megindítja a Budapest III. kerületi a Szentendrei út 35-37. Waterfront City II. fejlesztés tervezéséhez szükséges Településszerkezeti Terv, Fővárosi Rendezési Szabályzat eseti módosítására vonatkozó tervezetét a Budapest III. kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzatával és a Biggeorge 48. Ingatlanfejlesztő Ingatlanbefektetési Alappal a 777/2025. (IX. 24.) Főv. Kgy. határozat alapján megkötött Megállapodás szerint.</p>
778/2025.(09.24.)	érdemi határozat	<p>A Fővárosi Közgyűlés jóváhagyja a Budapest III. kerület, Szentendrei út 35-37. Waterfront City II. fejlesztés tervezéséhez szükséges Településszerkezeti Terv, Fővárosi Rendezési Szabályzat eseti módosítására vonatkozó megalapozó vizsgálat és az alátámasztó javaslat tartalmát magában foglaló feljegyzést az előterjesztés 4. melléklete szerinti tartalommal és felkéri a főpolgármestert, hogy gondoskodjon az egyeztetési eljárásban való alkalmazásáról.</p>
777/2025.(09.24.)	érdemi határozat	<p>A Fővárosi Közgyűlés jóváhagyja az előterjesztésnek a Vitézy Dáviddal közösen benyújtott főpolgármesteri módosító javaslattal módosított 3. mellékletében foglalt, a Budapest Főváros III. Kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzatával és a Biggeorge 48. Ingatlanfejlesztő Ingatlanbefektetési Alappal kötendő megállapodás megkötését és felkéri a főpolgármestert, hogy azt Budapest Főváros Önkormányzata képviseletében eljárva írja alá.</p>
776/2025.(09.24.)	érdemi határozat	<p>A Fővárosi Közgyűlés elfogadja a Budapest III. kerület, Szentendrei út 35-37. Waterfront City II. fejlesztés tárgyában a TSZT és FRSZ módosítás irányáról készült és az előterjesztésnek a Vitézy Dáviddal közösen benyújtott főpolgármesteri módosító javaslattal módosított 1. melléklete szerint módosított telepítési tanulmánytervet az előterjesztés 2. melléklete szerinti főépítési nyilatkozattal.</p>