

III. KÖTET MELLÉKLET

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

TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁSÁHOZ
VALAMINT A
DÉSZ V. ÜTEM ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER TERÜLETÉRE
I. SZAKASZ MÓDOSÍTÁSÁHOZ

BUDAPEST FŐVÁROS III. KERÜLET, ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

A WATERFRONT CITY INGATLANFEJLESZTÉS ÉS A HAJÓGYÁRI-SZIGET KÖZÖTTI
KÖZVETLEN GYALOGOS HÍDKAPCSOLAT BIZTOSÍTÁSÁRA

TSZT FRSZ DÉSZ DKÉSZ ÓBÉSZ módosítás kezdeményezéséhez

2024. június

URBANSTÚDIO KFT.
1051. BUDAPEST, KADÓCA U. 19-21. TEL: +361 242 2057, +361 242 2057



Szerzők

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		
Adorján Anna	okleveles tájépítészmérnök, településmérnök, urbanista	TT, TK, K-13-1263
Dr. Szabó Krisztina	okleveles favizsgáló szakmérnök	FV-20/023
KÖZLEKEDÉS		Közlekedés Tervező Iroda Kft.
Balogh Balázs	okleveles közlekedésmérnök	01-13503
KÖZMŰVEK		KÉSZ Kft.
Hanczár Zsoltné	gépészmérnök, városépítési- városgazdálkodási szakmérnök	TV/TE/TH-T-01-2418
Csima-Takács Judit	tájépítész mérnök	

Jelen dokumentáció közvetlen a tervezett hídkapcsolathoz köthető megállapításai világoskék kiemeléssel szerepelnek.

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

Tartalomjegyzék

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	5
A TERVEZETT GYALOGOS HÍD ÉS KÖRNYEZETE	10
A TERVEZETT GYALOGOS HÍD BEMUTATÁSA - KÖRNYEZETALAKÍTÁS	10
A TERVEZETT HÍD KIINDULÓ ÉS VÉGPONTI HELYSZÍNEI – ÖSSZEFOGLALÓ BEMUTATÁS	14
SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ	30
VÁROSI KONTEXTUS, A TERVEZETT GYALOGOS HÍD MEGLÉVŐ VÁROSSZÖVETBE VALÓ ILLESZKEDÉSE	34
A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐI	34
IPAR- ÉS KULTÚRTÖRTÉNETI ADOTTSÁGOK	39
KÖZTEREK ÉS KÖZÖSSÉGI HASZNÁLATÚ TERÜLETEK RENDSZERE	41
TÁJI ÉS TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK	47
TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK	47
TÁJHASZNÁLAT, TÁJSZERKEZET	49
A VIZSGÁLT TERÜLET TERMÉSZET- ÉS TÁJKÉPVÉDELMI JELLEGŰ ÉRINTETTSÉGE	52
ZÖLDFELÜLET RENDSZER	55
A MEGLÉVŐ ZÖLDFELÜLETI RENDSZER KAPCSOLÓDÓ ELEMEI	55
DENDROLÓGIAI VIZSGÁLAT A TERVEZETT GYALOGOSHÍD KÖRNYEZETÉBEN	57
A VIZSGÁLT TERÜLET ÁLTALÁNOS KÖRNYEZETÉRTÉKELÉSE	57
A TERVEZETT MŰTÁRGY KÖZVETLEN KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ RELEVÁNS FAÁLLOMÁNY RÉSZLETES ÉRTÉKELÉSE	60
A DENDROLÓGIAI VIZSGÁLAT KONKLÚZIÓINAK ÖSSZEGZÉSE	64
KÖRNYEZETI ÁLLAPOT	68
TALAJÁLLAPOT	68
VÍZMINŐSÉG	69
ÁRVÍZI ADOTTSÁGOK	70
KLIMATIKUS ADOTTSÁGOK	70
LEVEGŐMINŐSÉG	72
ZAJ- ÉS REZGÉSTERHELÉS	73
HULLADÉKKEZELÉS	75
FÉNYSZENNYEZÉS	75
KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA	77
KAPCSOLATOK	77
A TÉRSÉG ÚTHÁLÓZATA	78
KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS	83
PARKOLÁS	85
GYALOGOS KÖZLEKEDÉS	86
KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS	87
KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA	89
KÖZMŰVEKKEL ÖSSZEFÜGGŐEN FIGYELEMBE VEENDŐ TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK	89
KÖZMŰVEK MŰVI ADOTTSÁGAI, KÖZMŰVES HÁLÓZATI ÉRINTETTSÉGEK	90
KÖZMŰVES FEJLESZTÉSI IGÉNYEK	92
HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ÉS –FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK	96
HATÁLYOS FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁS	97
HATÁLYOS III. KERÜLETI SZABÁLYOZÁS	112
FŐVÁROSI FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK	116
III. KERÜLETI FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK	126
MELLÉKLETEK	128
JÓVÁHAGYANDÓ KIVÁGATOK – MÓDOSÍTÁSI JAVASLAT	128
HELYI ÉPÍTETT ÖRÖKSÉG ÉS VÉDELME	137
TERVIRATOK	155
FAÁLLOMÁNY ÉRTÉKELÉS, FAVIZSGÁLATI DOKUMENTÁCIÓ	KÜLÖN DOKUMENTUM

Vezetői összefoglaló

A TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV CÉLJA

Jelen telepítési tanulmányterv célja, hogy a Budapest III. kerületében található Waterfront City ingatlanfejlesztés és az Óbudai-sziget (Hajógyári-sziget) közötti gyalogos híd létesítéséhez kapcsolódóan feltárja és elemze a megvalósítást befolyásoló tényezőket, különösen az egyes hatályos településrendezési tervek módosítási igényét, továbbá javaslatot tegyen azok módosítására.

A telepítési tanulmányterv a Biggeroge Property Zrt. megbízásából a SpeciálTerv Kft. gondozásában 2023 októberében készített *Waterfront City ingatlanfejlesztés és Óbudai-sziget (Hajógyári-sziget) közötti közvetlen, direkt kapcsolatot biztosító gyalogos híd létesítése, a kerethíd változat előzetes vizsgálata és közelítő statikai számíttással alátámasztott költségbecslésének elkészítése* c. tanulmányterv tartalmának felhasználásával készült. A tervezett gyalogoshíd indulási és érkezési helyszíneinek bemutatása a Hajnal Építész Iroda Kft. tervei alapján történik.

A TERVEZETT GYALOGOSHÍD

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

A híd az Óbudai-sziget egykori hajógyári területén az ú.n. „Kis-sziget” részén érkezik meg a korábban állami, jelenleg a Petőfi Kulturális Ügynökséghez tartozó 18386/4 hrsz-ú telkek északi részén. A sziget e részén kulturális-rekreációs negyed létesítése van tervben, melynek pontos részletei még nem ismertek, nem nyilvánosak.

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

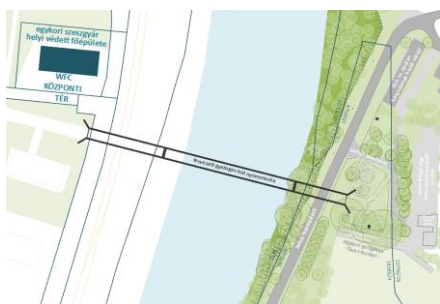
SAKTERÜLETI TÉMAKÖRÖK ÖSSZEFOGLALÁSA

A telepítési tanulmányterv a tervezett gyalogoshíd megvalósítása kapcsán számos szakági – szakterületi témakört érint.

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

örökségvédelem

A vizsgált területen számos régészeti, műemléki továbbá helyi védett ipartörténeti emlék található, melyek megóvására, méltó bemutathatóságára a továbbtervezés során figyelmet kell fordítani. A gyalogos híd kulturális vonatkozása e tekintetben igen jelentős. Az ütemezett kialakítás alatt lévő, Waterfront City területén is áthaladó Budai Promenádhhoz csatlakozva a hídon át felfűzhetővé válnak a környező régészeti, kultúr-, és ipartörténeti emlékek (pl. korábbi hajógyári épületek, az egykori Hadrianus palota maradványai, a volt Szeszgyár főépülete vagy a volt Harisnyagyár épületegyüttese, stb.), kiváló kapcsolat alakítható ki Óbuda központi területe és a sziget között, mely mindkét (kiindulási és érkezési) helyszín javát szolgálja.



A tervezett gyalogos híd

forrás: Hajnal Építész Iroda Kft. és saját ábra

városi kontextus, a tervezett gyalogos híd meglévő városszövetbe való illeszkedése

táji és természeti adottságok, zöldfelületi rendszer



Meglévő fák az érkezési helyszín déli oldalán

forrás: saját fotó

dendrológiai vizsgálat eredménye



- nem invazív faegyed
- invazív jellege miatt kivágásra javasolt
- egészségügyi állapota miatt kivágásra javasolt
- egészségügyi állapota miatt hosszabb távon várhatóan nem tartható

Faállomány egyedeinek invazív jellege

forrás: saját ábra Dr. Szabó Krisztna

okl. favizsgáló szakmérnök

Faállomány értékelés, favizsgálati dokumentációja alapján

Az Óbudai oldali kiindulási pont környezetében a lakótelep kiterjedt zöldfelületi hálójával rendelkezik, melyből kiemelendő a (WFC beruházás részeként) frissen megújított Kaszap István park, amely a környék fontos pihenőparkjává vált. A lakótelepen élők ezen a megújított parkon és a Budai Promenádon keresztül érhetik majd el a tervezett gyalogos hidat, mely kapcsolatot létesít a szemközti Óbudai-sziget parkosított területeivel.

Az Óbudai-sziget Budapest zöldfelületi hálózati rendszerében kiemelt szerepet tölt be, része az észak-déli irányú, Duna menti zöldsíngelynek és a koncentrikus irányban húzódó városi parkok füzérébe is illeszkedik. Az Óbudai-sziget jelenleg közforgalom elől elzárt, használatát tekintve felhagyott déli részén természetközeli zöldfelületekként megjelenő, vízpartközeli, intenzív növényborítottaságú területek alakultak ki az elmúlt évtizedek során. Azok jellemzően természeti élőhelyként funkcionálnak, magas biológiai aktivitásukkal kedvező ökológiai és klimatikus hatást gyakorolnak közvetlen és tágabb környezetükre. A vizsgált területet az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete és az ökológiai hálózat puffertérületének övezete érinti, továbbá a tájképvédelmi terület övezetébe is beletartozik. A Budapest helyi jelentőségű védett természeti területeiről szóló rendelet 2021. decemberi módosításával a Hajógyári-sziget egyes részeit helyi jelentőségű védett természeti területként rögzítették, a tervezett gyalogos híd érkezési pontja ugyanakkor e védelmi lehatároláson kívül esik.

Az Óbudai-szigeten a tervezett műtárgy tágabb környezetében lévő fák között a felhagyott ipari használat folyományaként jelentős az özönfajok jelenléte, a részletesen vizsgált területen belül az inváziós egyedek az állomány közel harmadát teszik ki. A műtárgy közvetlen környezetében 111 db faegyed dendrológiai felmérése történt meg a környezettudatos tervezés okán. A fajösszetétel tekintetében a fehér nyár (*Populus alba*), mezei juhar (*Acer campestre*), zöld juhar (*Acer negundo*), fehér akác (*Robinia pseudoacacia*) egyedek dominanciája figyelhető meg. Utóbbi kettő esetében kiemelendő azok özön jellege, a két agresszíven terjedő inváziós faj közel felét adja a felmért fajoknak. Kevés a honos faj és a folyóvizet kísérő faállomány elegyes fajai is hiányoznak a területről a magasabb térszinteken. Az invazív, valamint a rossz egészségügyi állapotú fák megtartásával a tervezés során nem indokolt számolni, ezért a telepítési tanulmányban ezek nem szerepelnek a releváns egyedek között. Ezzel lényegében egybevág a DÉSZ előírása is, mely szerint az „Országos ökológiai hálózat - ökológiai folyosó övezeten” belül kizárólag őshonos fafajok telepíthetők.

A parti sávban kb. 10-12 db releváns egyedre érint a tervezett műtárgy, ezek nem számítanak az általános állapotmutató szerinti „jó állapotú fának”. Számos egyed esetében sérült a gyökérnyak, a koronában sérült vázágak, száraz ágak, ágcsomók láthatók. A gyalogos híd nyomvonala főként fiatal, kb. 16-18 éves cserjének is tekinthető cseregalagonyákat (*Crataegus laevigata*), valamint középkorú vagy idősebb fehér nyárfákat (*Populus alba*) érint, melyek becsült átlag életkora 40-60 év. A szigeten lévő hídfő a dendrológiai vizsgálat figyelembevételével került megtervezésre úgy, hogy a lépcsők és az egyéb építményrészek lehetőleg ne érintsenek az elemzés alapján számításba vett releváns fákat. A híd érintetése ezért a híd tengelyétől délre lévő fákat elkerüli, az északra lévő facsoport várhatóan hosszabb távon megmaradó egyedeit is kikerüli.

környezeti állapot

A tervezett hídszerkezet megvalósítása alapvetően nem okoz jelentős változást a meglévő környezeti állapotok tekintetében. A híd a háttérterületek számára közvetlen gyalogos kapcsolatot biztosít, ezzel is előtérbe helyezve a fenntarthatóbb városi mobilitási lehetőségeket. A híd környezetében jelentősebb zajforrásként a rakparti út és a HÉV azonosítható, melyek jelentősen terhelik a környeztet, ezért a Waterfront City beruházás részeként zajvédő fal építése ütemezetten történik. A rakparti út zajterhelése a szigeti oldalon is jól érzékelhető. A fényszennyezés tekintetében elenyésző egy ekkora híd közvilágítását szolgáló fényforrások fényszennyezése, ökológiai szempontból ugyanakkor szükség lehet, a továbbtervezés során vizsgálandó a hídszerkezeten kérésvédő fénysorompó alkalmazására.

közlekedési infrastruktúra

A Budai Promenádnak már megvalósult része a megőrzött, ipari múltat emlékeztető kéménnyel a Waterfront City területén
forrás: saját fotó

A környék úthálózatának meghatározó eleme a budai alsórakpart, mely Budapest főúthálózatához a szentendrei (H5) HÉV elválasztó hatása miatt csak a Margit hídnál és a Mozaik utcánál csatlakozik. A HÉV és a rakpart együttesen így még inkább elválasztó hatással bír. A rakparti út menti gyalogos felületek csak igen korlátozottan kiépítettek, kapcsolathányosak. A környék meghatározó észak-dél irányú gyalogos tengelye a Waterfront City területén is ütemezetten kiépülő Budai Promenádnak, mely a kerületben távolban az Óbuda-Újlaki városrész és a volt Gázgyári területek között létesít kapcsolatot. A környék közösségi közlekedéssel jól ellátott.

Az Óbudai-sziget közötti elérése jelenleg két hídon keresztül biztosított. A sziget északi része a K hídon keresztül közelíthető meg, mely egy nyom szélességű, váltakozó irányú forgalmát jelzőlámpa szabályozza. Ugyanez a híd felel jelenleg a szigetre irányuló jelentős mértékű gyalogos és kerékpáros forgalomért is. A híd műszaki állapota leromlott, felújítása tervezett. A sziget déli része a 2x1 forgalmi sávú Hajógyári (H) hídon keresztül közelíthető meg és hagyható el. Rakparti csomópontja jelzőlámpa nélkül, elsőbbségadással szabályozott, ezért a sziget megközelítése és elhagyása nehézkes. A sziget déli része jelenleg közforgalom elől elzárt terület, így jelentős forgalommal nem bír. Előírányozott kulturális funkciójú fejlesztése esetén a H híd várhatóan a „Kis-szigeti” részt fogja feltárni. Ebben az időtávban a H híd rakparti csomópontja fejlesztendő, melyre az *Óbudai-sziget Stratégiai Terve* is kitért. A sziget túloldalának kiszolgálása elsődlegesen a K híd felől történhet.

A két híd közötti meglévő belső feltáró út szerepe távolban erősödni fog. Az Óbudai-sziget feltáró útján tehergépjárművek, kiránduló buszok, de akár menetrend szerinti busz közlekedésével is számolni kell, melyet a tervezett híd úrszelvényének kialakítása figyelembe is vesz. A BKK tervei szerint az EuroVelo 6 kerékpárutat szintén itt vezetik majd át, a szabályozási tervek városias sétány létesítésével is számolnak ugyanitt.

közmű infrastruktúra

A tervezett gyalogoshíd Duna feletti átívelési lehetőségét, annak nyomvonal vezetését a Dunán levonuló árhullámok befolyásolják, a híd folyamatos járhatóságának biztosítása érdekében a közlekedési felület kialakításához a mértékadó árvízszint +1,3 m biztonsági magassítás figyelembe vétele szükséges. A Duna feletti átívelő szakaszokat tartó két pillér a Duna meder területén belül kerül a tervek szerint megépítésre, melyre a meder kezelőjével történő egyeztetések alapján kerülhet sor.

A Waterfront City területén a lakóépületek ellátására új, korszerű, teljes közműellátást építettek ki, illetve annak kiépítése folyamatban van. A tervezett gyalogoshíd közvilágítása várhatóan a Waterfront City területe felől, annak a kiépítésre kerülő közvilágítási hálózati rendszeréhez csatlakozással valósítható meg, melyet úgy kell megoldani, hogy az elvakítást sem a HÉV, sem pedig az elhaladó autós közlekedés számára ne okozzon.

Az Óbudai-szigeten a szervízút mentén magántulajdonú közvilágítási lámpatestek, annak betápláló hálózata és hírközlési hálózat van kiépítve. A hídfő közműérzettsége nehezebben állapítható meg, mivel a korábbi hajógyár üzemi területe korábban közműves szempontból önálló volt, így az ott üzemelő közművek jellemzően magán közművek, amelyek a nyilvántartásban nem szerepelnek. A rendelkezésre álló információk alapján, ezen a vizsgált területrészen haladó közművek a következők: magántulajdonú ivóvízvezetékek, magántulajdonú ipari vízvezeték, ELMŰ tulajdonú 10 kV-os villamosenergia földkábel, magántulajdonú 10 kV-os villamosenergia földkábel, magántulajdonú kisméretű villamosenergia hálózat és hozzá tartozó térvilágítás tartó torony, melyek mind befolyásolhatják a hídfő elhelyezését, vagy a meglévő közművek kiváltása válhat szükségessé.

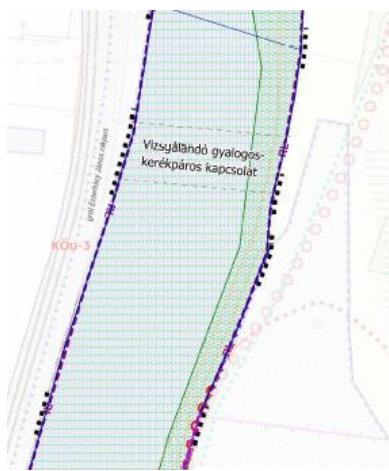
hatályos fejlesztési dokumentumok



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

Óbudai-sziget stratégiai tervében jelzett, a Waterfront City és az Óbudai-sziget közti híd
forrás: Óbudai-sziget Stratégiai Terv, BFVT Kft.

hatályos településrendezési tervek



Híd kapcsolat DKÉSZ-ben szereplő jelölése
forrás: 6/2019. (II.8.) önk. rendelet
1. melléklet – 2. szelvény

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

Kiemelendő a *Radó Dezső Terv*, mely külön akcióterületként nevesíti az Óbudai-sziget rekreációs célú és karakterőrző fejlesztését, ezen belül az olyan értékalapú fejlesztések megvalósítását melyek a természeti értékek védelme mellett biztosítják a lakossági igényeknek megfelelő rekreációs funkciókat.

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

A kerületi ITS a Waterfront City beruházás területének egészét az ún. „Budai Promenád – Belső-Óbuda – Újlak” akcióterületében rögzíti, a tervezett fejlesztési projektek között szerepel a Waterfront City és az Óbudai-sziget között „gyalogoshíd létesítése”.

A kerületi városrendezési program átfogó tervlapján az Óbudai-sziget irányába több hídkapcsolat kialakítása is megjelenik. A program már 2018-ban is számolt az Óbudai-sziget és a Waterfront City között tervezett híddal.

Miközben a releváns fejlesztési dokumentumok egyértelműen számolnak a Waterfront City és az Óbudai-sziget között tervezett hídkapcsolattal, a településrendezési tervekben mindez nem ennyire egyértelmű, megvalósíthatósága jelenleg csak részben biztosított.

A fővárosi TSZT és FRSZ nem tartalmaz új híd létesítésére vonatkozó jelölést.

A tervezett gyalogos híd műtárgya a Duna érintettsége okán három építési szabályzat alá is tartozik. A Waterfront City telkei Óbuda-Békásmegyer Építési Szabályzata (ÓBÉSZ), míg a Duna medrével határos telkek a Duna-parti Építési Szabályzat (DÉSZ) hatálya alá tartoznak, a Duna telkére pedig a Duna-parti Kerületi Építési Szabályzat (DKÉSZ) vonatkozik.

A hatályos ÓBÉSZ szabályozási tervlapján a védett épület előtt, annak tengelyétől északi és déli irányban, meghatározott távolságon belül „gyalogos kapcsolat létesíthető a szigettel” jelölést szerepel.

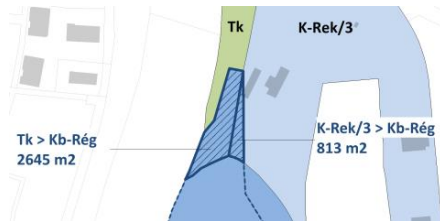
A DÉSZ és a DKÉSZ szabályozási tervei a fővárosi helyi védelem alatt álló, megtartott épület tengelyében „vizsgálódó gyalogos-kerékpáros kapcsolat” jelölést tartalmaznak.

A TSZT alapján, az Óbudai-sziget területén az érkezési helyszín három területfelhasználásba is tartozik, melyet értelemszerűen a DÉSZ is lekövet az övezetek tekintetében. A tervezett gyalogos híd érkezési pontja így három övezetbe esne (Tk, Kb-Rég, K-Rek/3), mely három külön telek kialakítását is jelentené egyben. Mindez jelentős akadályozó tényezőként jelentkezik az Óbudai-sziget érkezési pontjának kialakításánál. A DÉSZ továbbá indirekt módon kizárja a híd műtárgyának létesítését a Tk övezetben. A DÉSZ az árvízvédelem tekintetében tájékoztató elemként megjelöli a javasolt fővédvonalat, melyet a vizsgált területtől délre határoz meg, az a Hadrianus palota maradványainak és a volt hajógyári terület védelmét szolgálja. A DÉSZ a TSZT-ben és FRSZ-ben is jelzett „Duna-parti városias jellegű sétányt” és „tervezett kerékpárutat” jelöl az érintett területen, közterületi szabályozással a belső kiszolgálóút tekintetében nem él.

MÓDOSÍTÁSI IGÉNYEK ÖSSZEFOGLALÁSA

**TSZT, FRSZ, DÉSZ, DKÉSZ, ÓBÉSZ
módosítása**

A tervezett gyalogos híd megvalósítása érdekében a területet érintő hatályos településrendezési tervek mindegyike, így a TSZT, FRSZ, DÉSZ, DKÉSZ és ÓBÉSZ is módosításra szorul.

**területfelhasználás
határok/övezethatárok módosítása****gyalogos híd ábrázolása
az egyes tervlapokon****közhasználatú területről
való elérés biztosítása**

A területfelhasználás/övezet módosítása nem jár beépítésre szánt terület növeléssel.

A módosítás a magassági tervlapok minimális korrekcióját is magával vonzza.

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

A DÉSZ – DKÉSZ – ÓBÉSZ tervlapjain azonos helyen jelenítendő meg a tervezett gyalogos híd, a területi hatály függvényében eltérő jelölési módokon, „gyalogos kapcsolat” felirat megjelenítése mellett.

A tervezett gyalogos híd esetében értelemszerű elvárásként jelentkezik a közhasználatú megközelíthetőség biztosítása, a hídfők közhasználatú területként való kialakítása.

A budai oldalon a Waterfront City 18380/9-hrsz-ú ingatlana szolgál a híd indulópontjaként. A Waterfront City egész területén közhasználat céljára átadott magánutak és közhasználatú területek biztosítják a szabad átjárást, közterületek kialakítása eddig sem történt a területen belül, így a híd létesítéséhez, megközelítéséhez sincs szükség közterület kiszabályozására. A 18380/9-hrsz-ú telek hídfővel érintett részének kialakítása közhasználat számára átadott területként történhet, mely közvetlenül kapcsolódik a Budai Promenádnak keresztirányú tengelyéhez is. Az ÓBÉSZ szabályozási tervén célszerű mindezt külön is jelölni, továbbá a normaszövegben a Waterfront City területére vonatkozó kiegészítő előírások között is indokolt megerősíteni a híd műtárgy létesítésének lehetőségét.

A tervezett gyalogos híd Óbudai-szigeten lévő érkezési pontja a 18386/4 hrsz-ú telek északi részén adódik, mely a DÉSZ területi hatálya alá tartozik. A terület a TSZT, FRSZ, DÉSZ módosításával Kb-Rég övezetbe kerül. A telek fizikailag két irányból, a H híd és a K híd felől a meglévő kiszolgáló úton keresztül is megközelíthető, melynek közterületként való kiszabályozása, lejegyzése nem indokolt, a hatályos DÉSZ sem élt a közterületi kiszabályozás lehetőségével. Ugyan a terület közhasználatú megközelítését a DÉSZ alapvetően tartalmazza, indokolt ugyanakkor a DÉSZ normaszövegében is megerősíteni a gyalogos híd műtárgy, valamint a hozzá kapcsolódó építmények, építményrészek elhelyezhetőségének lehetőségét, továbbá a híd érkezési pontjának közhasználatú szabályozását.

A tervezett gyalogos híd és környezete

Jelen fejezet a Biggeroge Property Zrt. megbízásából a SpeciálTerv Kft. gondozásában 2023 októberében készített *Waterfront City ingatlanfejlesztés és Óbudai-sziget (Hajógyári-sziget) közötti közvetlen, direkt kapcsolatot biztosító gyalogos híd létesítése, a kerethíd változat előzetes vizsgálata és közelítő statikai számítással alátámasztott költségbecslésének elkészítése* c. tanulmányterv tartalmának felhasználásával készült.

TERVEZETT GYALOGOS HÍD BEMUTATÁSA - KÖRNYEZETALAKÍTÁS

ELŐZMÉNYEK

A tárgyi tanulmányterv egy korábbi, szintén a SpeciálTerv Kft. által készített, a *BUSZESZ területről a Hajógyári-szigetre vezető gyalogos híd tanulmányterve* c. dokumentációra épül. Az kifejezetten a Waterfront City ingatlanfejlesztés és az Óbudai-sziget (Hajógyári-sziget) közötti közvetlen, direkt kapcsolatot biztosító gyalogos híd legalkalmasabb helyének meghatározására, a híd megvalósítását befolyásoló főbb körülmények, kötöttségek vizsgálatára irányult, bemutatva a lehetséges hídszerkezet típusokat és javaslatot téve a későbbi engedélyezési tervben tovább dolgozandó változatra.

A tervezett gyalogos híd kialakítása a Duna óbudai mellékágán, a meglévő K és H hidak közötti folyószakaszon tervezett a korábbi szeszgyár megőrzött, helyi védelem alatt álló csarnoképületének közvetlen déli szomszédságában.

a tervezett műtárgy elhelyezkedése

- meglévő, jellemzően vegyes forgalmú hidkapcsolat
 - javasolt új, gyalogos hidkapcsolat
 - távlatban tervezett hidkapcsolat TSZT-2021 alapján
- alaptérképi elemek**
- meglévő / tervezett beépítés
 - közterületi úthálózat / egyéb terület
 - eltérő típusú zöldterületek és zöldfelületek
 - Duna medre és partja
 - Duna szelvényezés
 - fővárosi kerületek / Margit-sziget közigazgatási határa



A tervezett műtárgy elhelyezkedése
forrás: saját ábra

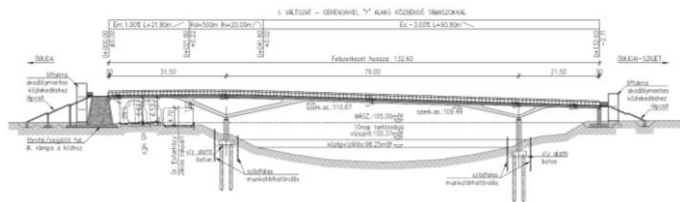


vizsgált híd típus változatok

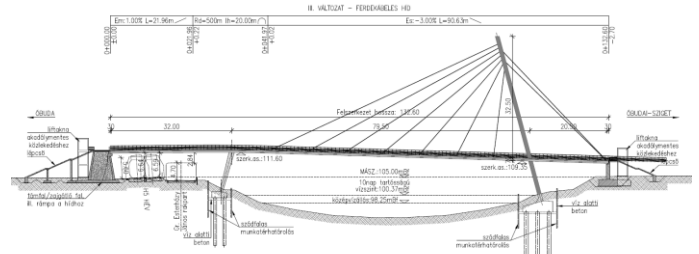
A dokumentumban vizsgált híd típus alternatívák között:

- két eltérő geometriájú gerenda híd,
- egy ferdekábeles, valamint
- egy függőhíd

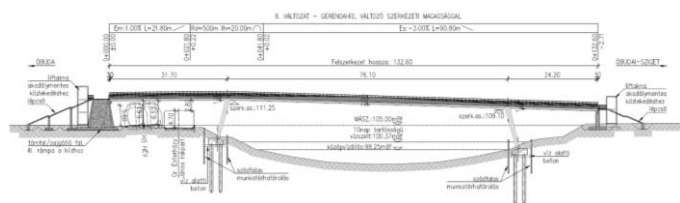
szerepelt.



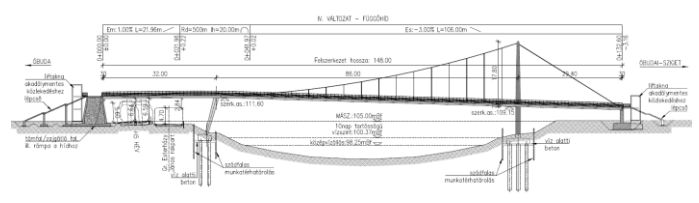
Gerendahíd, "Y" alakú közbelső támaszokkal



Ferdékábeles híd



Gerendahíd, változó szerkezeti magassággal



Függőhíd

forrás: BUSZESZ területről a Hajógyári-szigetre vezető gyalogos híd tanulmányterve | SpeciálTerv Kft. (2018)

A MŰTÁRGY TERVEZETT KIALAKÍTÁSA

település- és tájképi megjelenés

A fent említett elemzés eredményeként a mintegy 145 méter hosszú, javasolt hídkapcsolat kialakítása az optimális települési- és tájképi illeszkedés érdekében karcsú felszerkezettel, pilonok nélkül tervezett.

A megelőző, koncepcionális tervezési feladat a hídfő teherhordó szerkezetére és alapozására, valamint magára a hídszerkezetre terjedt ki, a csatlakozó feljáró rámpák, lépcsők, esetleges liftek és egyéb építmények nem képezték tanulmány részét. Azt a Waterfront City projekt építész tervezését végző Hajnal Építész Stúdió Kft. készíti.

hídszerkezet

A tervezett négytámaszú acél gerendahíd látványterve

forrás: Waterfront City – Óbudai-sziget gyalogos kerethíd Tanulmányterv | SpeciálTerv Kft. (2023)

A híd szerkezeti rendszere négytámaszú, acél szekrényes keresztmetszetű folytatódó gerendahíd. A gyalogos híd kezdőponti hídfője a Waterfront City ingatlanprojekt területén helyezkedik el.

A felszerkezet átível a H5 HÉV kötőtpályás nyomvonalán, valamint az ahhoz kapcsolódó zajgátló falon, illetve a gróf Esterházy János rakparti út felett. A Duna óbudai mellékágának jobb partján a közbelső támasz kialakítása a burkolt mederrézsű osztópadkáján tervezett.

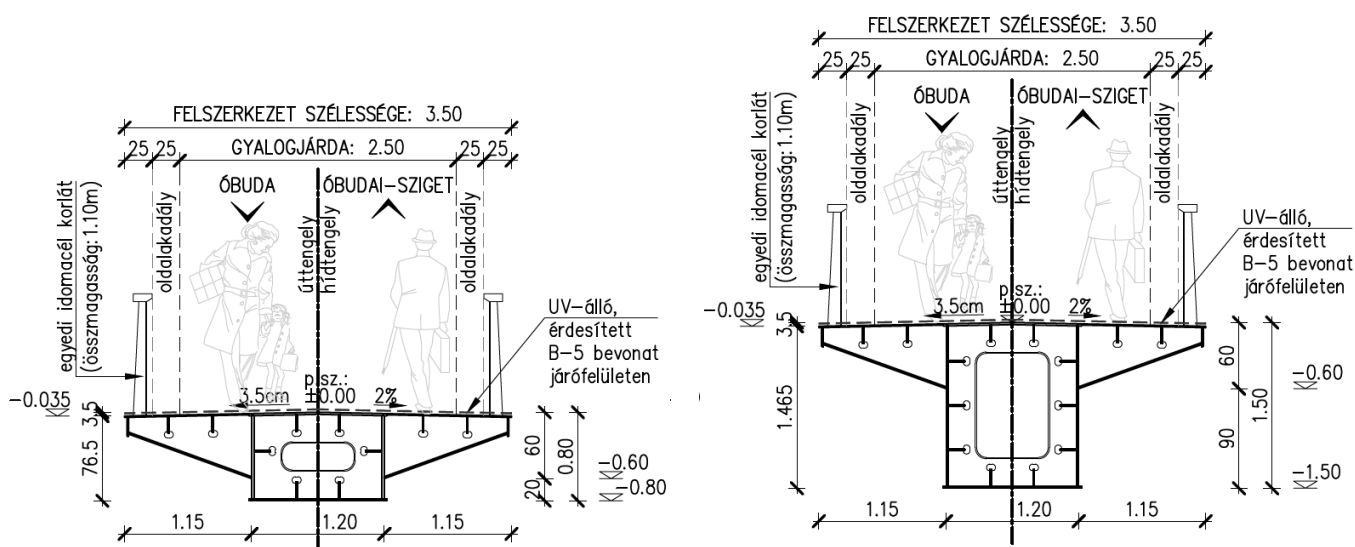
A bal parti közbelső támasz a parttól kicsit beljebb, a mederben helyezkedik el. A gyalogos híd a javaslat alapján a Hadrianus palotától északra, a mederrel párhuzamos belső kiszolgálóút felett átívelve érkezik meg a szigetre. Teherbírása 5 kN/m² nagyságú megoszló teher, szabvány szerinti.

A négy támasz elhelyezésénél áthidalandó:

- a kiindulási helyszínen a Waterfront City ingatlanprojekt
 - belső szervizútja (4,70 m űrszelvény biztosításával) és
 - zajgátló fala;
- a H5-ös Szentendrei HÉV kétvágányú vasúti pályája (legalább 6,5 m űrszelvény biztosításával); valamint
- a gróf Esterházy János rakpart 2x1 közúti forgalmi sávja (legalább 4,7 m űrszelvény biztosításával);

- a Duna óbudai mellékága 30 méter szélességben (legalább 4,97 m úrszelvény biztosításával); míg
- az érkezési helyszínen, a Hajógyári-sziget Kis-szigetének szervízútja (4,70 m úrszelvény biztosításával a mértékadó árvízszint [MÁSZ] felett).

Az acélszerkezetű felszerkezet lemezekből hegesztéssel kialakított, keresztartókkal merevített, változó szerkezeti magasságú zárt szekrény keresztmetszet. A fő teherviselő szerkezeti egységhez, mindkét oldalon acél konzolok csatlakoznak. A pillérektől indulva diafragmákkal merevített zárt doboz keresztmetszetű „V” alakú lábak támasztják meg a pályaszerkezetet.



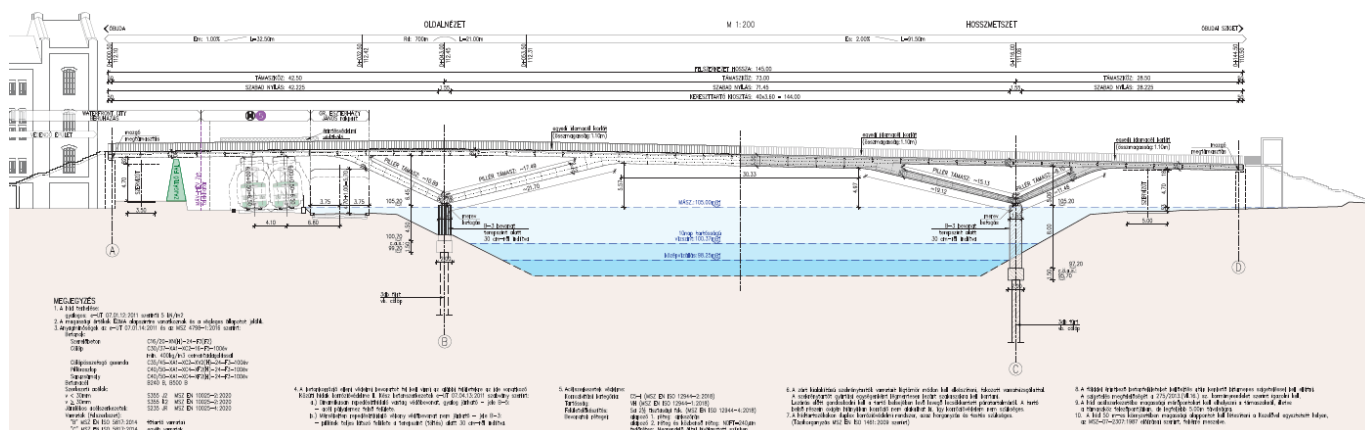
A gyalogos híd keresztmetszete a parti nyílások környezetében

A gyalogos híd keresztmetszete az óbudai Duna-ág fölött

metszetek forrása: Waterfront City – Óbudai-sziget gyalogos kerethíd Tanulmányterv | SpeciálTerv Kft. (2023)

aléplítmény A közbenső támaszok betonszerkezeteinek felső síkja a tervek alapján a MÁSZ szintje fölé emelkedik 20 cm-rel. A közbenső pillérek 1,55 m x 3,50 m befoglaló méretű, kosárv görbe alaprajzú vasbeton szerkezetek.

geometria A híd felszerkezete megfelel az akadálymentes közlekedés kritériumainak, alaprajzilag egyenes, magassági tekintetben, minimális mértékben (1%) emelkedik. A felszerkezet teljes hossza 145 méter, hasznos szélessége 2,5 m (a korlátok közötti távolság 3,0 m), keresztése 2%.



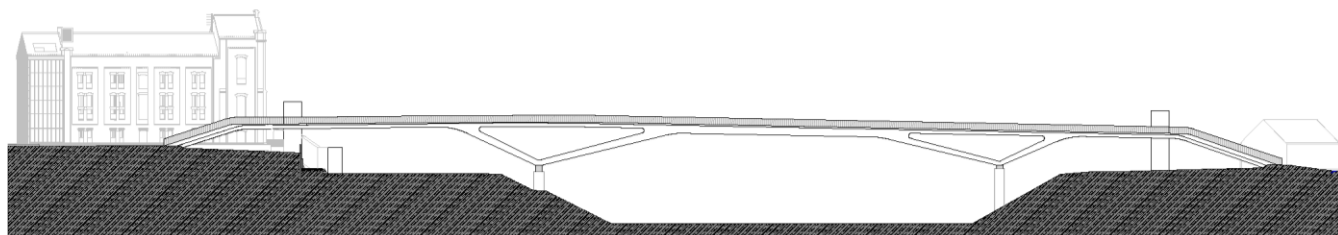
A tervezett hídkapcsolat oldalnézete

forrás: Waterfront City – Óbudai-sziget gyalogos kerethíd Tanulmányterv | SpeciálTerv Kft. (2023)

tervezett híd nyomvonala

A tervezett gyalogos híd indulópontja a Waterfront City központi területén, az egykori – védett – szeszgyári főépülettől délre készülő központi térhez kapcsolódóan kerül kialakításra. A híd nyomvonala innen közel merőlegesen ível át a Duna felett.

A híd tengelyének pozícióját, szögét és az érkezés kialakítását elsősorban az Óbudai-sziget meglévő növényzete határozza meg. Mindezt a 2024 tavaszán készített részletes geodéziai felmérés és dendrológiai vizsgálat alapozta meg.



*Javasolt környezetalakítás a tervezett hídkapcsolat környezetében, oldal és hosszszelvényi kialakítás
forrás: Waterfront City gyalogos híd terv | Hajnal Építész Stúdió Kft. (2024)*

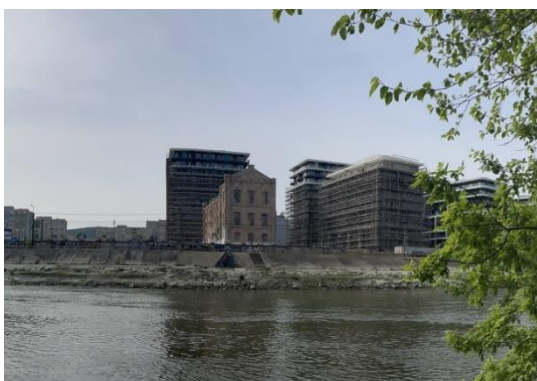
A TERVEZETT HÍD KIINDULÓ ÉS VÉGPONTI HELYSZÍNEI - ÖSSZEFOGLALÓ BEMUTATÁS

TÖRTÉNETI KITEKINTÉS, A VIZSGÁLT TERÜLET MÚLTJA

a kiindulási helyszín, a korábbi szeszgyár,
a Waterfront City projekt területe



A BUSZESZ területe • 2008



A Waterfront City projekt • 2024

forrás: saját fotók

A XVIII. század második felében a Duna medre és partfala még – a maihoz képest – eltérő nyomvonalvezetésű volt, a tervezett hidkapcsolat nyugati, induló pontja (így a korábbi szeszgyár területe is) még a meder vízjárta területébe esett. A XIX. század második feléig a terület továbbra is beépítetlen volt, habár környezetében az akkori Óbuda beépített területei egyre terjeszkedtek.

Jelentős változás Pest-Buda és Óbuda egyesítése idejére tehető. Azt (1873) bő tíz évvel megelőzve, 1861-ben létesült az első szeszgyár, mely az óbudai kis szeszégetők utódjának otthonaként működött. Alapítója Weitzler G. 1867-ben a területen működött az Első Óbudai Szeszégető és Finomító. A terület fejlődésének lendületét az 1878-ban bekövetkezett tűzvész sem törte meg. A Grünwald és Társa cég helyreállította a szeszgyárat. A XX. század elejére kiépültek a térség gyárait ellátó iparvágányok, melyek később a tágabb környezet közösségi közlekedési hálózatában is fontos szerepet tölthettek be.

Azt követően, hogy a gyár Lepziger Vilmos kezébe került (1893.), az az ország egyetlen, majd azt követően is legnagyobb ecetgyárává nőtte ki magát. A XX. századra Leipziger gyár 1906-ban 110 hektoliter finomszeszt termelt. Az üzem 45 db kézi felöntésű képzővel indult, melyek számát idővel 326 db-ra növelték, majd 1922-'25 között bevezették a félautomata rendszert. A terület fokozatosan beépült, „megtelt” és az 1920-as évek közepe után újabb épületek emelésére már csak a terület északi telkein volt lehetőség, az akkor még működő Matróz utca északi oldalán). A fejlődés 1938-ig töretlen volt, ami már a szomszédos ingatlanok beépítését vonta magával.

1938-ban az állam a területet kisajátította. 1945-ben újraindult, mind az ecet-, mind a szesz-, hamu-, zsír-, cukor- és élesztőgyártás. Az államosítás után bor-, szesz- és ecetkombinátként működött az üzem. Később az államosítást követő sok átszervezés folyamán a kombinát ismét felbomlott. 1949-ben a cukorgyártás a „profilozás” áldozatává vált, 1954-ben az ecetüzem levált, 1963-ban a szeszgyárakat összevonták. 1975-ben megszűnt a hamuzsírtermelés is. 1969-ben új profillal, az üdítőital előállításával gazdagodott a gyár termékpalettája, mely tevékenység a végsőkéig kitartott. A rendszerváltást követő időben ecet- és üdítőital gyártás, illetve palackozás, valamint (az Óbudai gyémánt) ásványvíz palackozása folyt a gyárban.

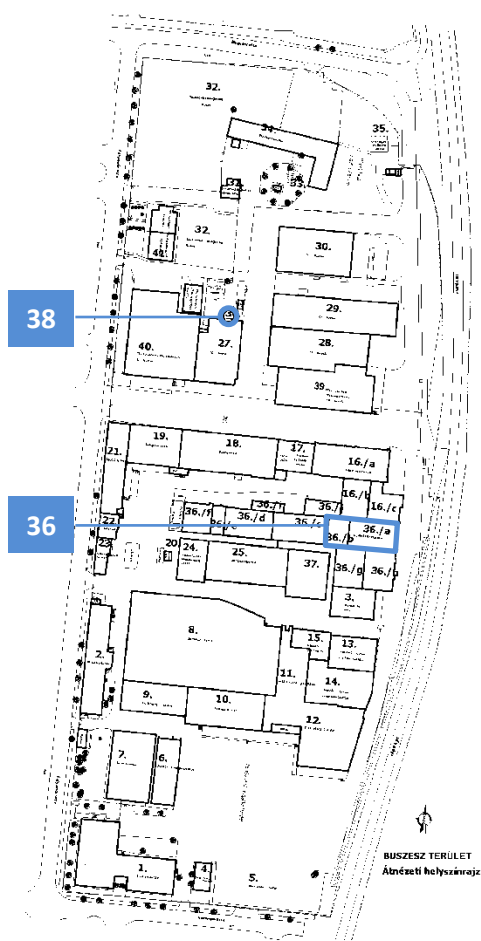
A XXI. századra a gyár területén folyó ipari tevékenység a folyamatos átalakításokat követően a 2010-es évek közepére megszűnt, a jelenleg folyamatban lévő lakó funkció létesítésére irányuló fejlesztést megelőző bontási munkálatok 2016-ban kezdődtek meg. Azóta az ingatlan beruházás ütemezett megvalósítása történik, melynek keretében a terület belső része gyalogos prioritású, közhasználatú kialakítást kap, ezzel is részét képezve az észak-déli irányú ún. Budai Promenádtengelynek.



A terület átalakulása légifotókon • 2009 / 2018 / 2022

forrás: Google Earth Pro

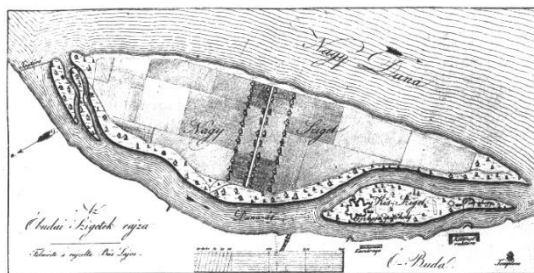
a terület beépítése és annak változása



Átnézeti helyszínrajz a XXI. század eleji beépítéssel és a helyi védelem alatt álló építmények jelölésével

régészeti érintettség

az érkezési helyszín, a korábbi hajógyár, a Petőfi Kulturális Ügynökség területe



Az óbudai szigetek rajza – Bús Lajos (1836)
képek forrása: Budapest, III. kerület, Óbudai
(Hajógyári) sziget Kerületi Szabályozási Terve – KSZT
Műhely Területfejlesztő és Tervező Rt. (2004)

Az összesen kb. 5 hektáros gyárterületen számos különböző korból származó üzemi épület állt korábban, melyek a legtöbb esetben egymás bővítvényeiként jöttek létre, egymással összeépülve. Jelentős értéket a helyi védelmet élvező, 1870-es évekből származó „központi mag” azaz a **csarnok épület (36/a-b)** és az ipartörténeti jelentőségű, 1910-es években épült **gyárkémény (38)** képvisel. A változatos építési idejű épületek egy része a XIX. század végi és a századfordulós ipari építészetre jellemző karaktert viselt, a további megfigyelhető – **XX. században** domináló ipari – karakter különösebb építészeti értéket nem képviselt.

Az 1943-as állapot tekinthető tulajdonképpen a kiforrott történeti épületegyüttesnek. Az üzem korábbi épületeinek domináns tájolása, elrendezése kelet-nyugati irányú volt. Észak-déli irányban szervezett épülettömeget csak a XX. század elejétől emeltek az elsőnek épült üzemszárny „T” alakú, udvaros beépítésétől eltekintve. Az idők során változó igények először csak kisebb emeletráépítéseket eredményeztek, de a lendületes fejlődés később már az alapterület növelését is megkövetelte, mely jellemzően az épületegységek egymáshoz kapcsolásával, sorolással történt. Az épületek, miután külső tömegük kialakult, belsőjükben szinte folyamatos átépítés alatt álltak.

Az **ezredforduló** idejére a korábbi egységes megjelenés szertefoszlott, a nagy ipari-üzemi komplexum épületei, épületcsoportjai az idők során jelentős változáson mentek keresztül. Az épületek telepítése és tömegalakítása egy besűrűsödött, nőtt épületállomány képét mutatták az évtizedes toldozási, átépítési munkálatok eredményeként. Ipartörténeti szempontból értéként egyes épületszerkezeti megoldások (pl. öntöttvas vázú fa, később acél gerendás födémek) voltak tekinthetők. Legértékesebb darabjainak megőrzése a csarnoképület és a kémény előbb kerületi, majd később fővárosi helyi védelem alá helyezésével realizálódott. A homlokatzialakítás tekintetében az eredetileg egységesen alkalmazott látszótető felületek, a szegmens íves záródású és geometriailag tengelyesen rendezett nyílások, valamint az egységes tetőhéjalás alkotta karakteres megjelenés keretei az állandósult bővítvényekkel folyamatosan tágultak, míg végül elvesztették jelentőségüket.

Már a XIX. századi feltárások is utaltak a terület régmúltba visszatekintő használatára, intenzív – főként bronzkori – őskori igénybevétel és későbbi római kori használat is egyértelmű (sírok, katonavárosi lakóházakra, fürdőre utaló épületmaradványok).

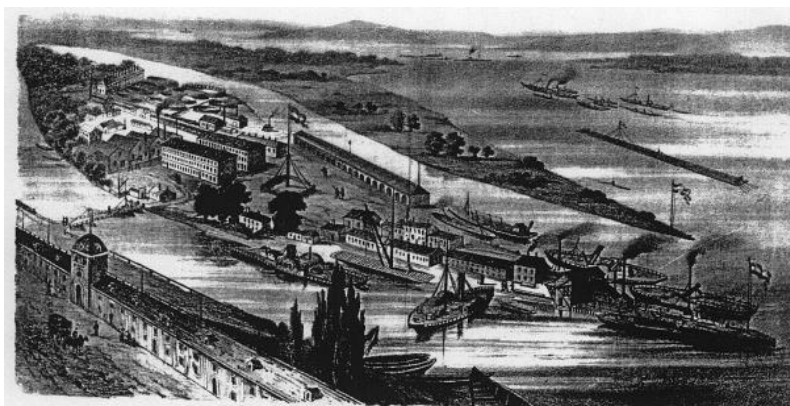
A területen kilenc régészeti korszakhoz tartozó három és félezer régészeti jelenség feltárása történt meg 2020 decemberéig.

Az 1780-as években a vizsgált területet is érintő, Óbuda felőli oldalon lévő Kis-sziget még nem tartozott szervesen a szigethez, a Duna mellékága elválasztotta azt a Nagy-szigettől.

A **XIX. század** elején a Kis-sziget még beépítetlen volt, a Duna időszakos áradása általánosan 10-30 cm vastag kavicsos, homokos üledékréteg lerakásával járult hozzá folyamatos feltöltődéséhez. A században a folyamszabályozás és az ipari fejlődés térnyerése az addig természeti területként tekinthető sziget hajógyárként való hasznosítását vonta magával.

A megalakuló Első Duna-gőzhajózási Társaság hajógyára 1835-ben épült, majd idővel kiterjedésében folyamatosan bővült. A terület átalakulásával, valamint az árvizek elleni védekezés céljából a Kis-sziget izolációját is megszüntették. A két szigetrész közötti területre feltöltésével kialakult a vizsgált területet is érintő érkezési pont mai állapota, illetve annak túlsó oldalán a Hajógyári-öböl.

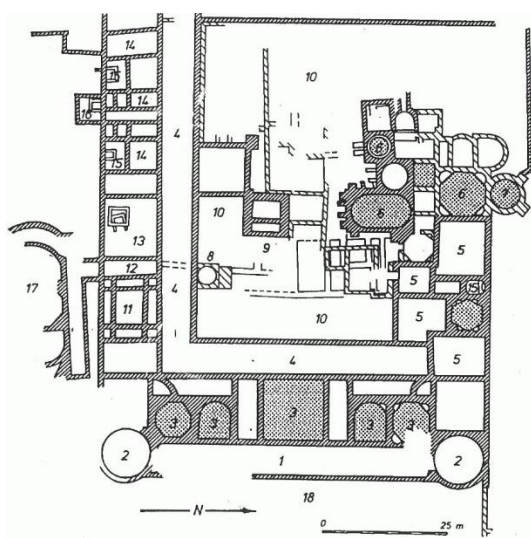
A hajógyár könnyebb elérése céljából hidkapcsolatok is létesültek, először 1858-ban a H híd, majd később a **XX. század** közepén (1955) a K híd. Az anyagmozgatás hajókon és az akkorra már kiépített iparvágány hálózaton történt. A rendszerváltozást követően a területet privatizálták, a Kis-sziget északi részének korábban intenzívebben használt területrészei használaton kívül kerültek, majd idővel a természet kezdte visszavenni felettük az uralmat. 1991-ben az Óbudai Hajógyár felszámolása, majd azt követően az ipari vágányok fokozatos megszüntetése történt. Az ezredforduló idején korábbi gyár területén azóta különböző irodák, raktárak, majd egy időszakban szórakozóhelyek is működtek. A sziget déli oldala jelenleg közhasználat elől elzárt, magán területként működik. Azon legfeljebb a Nagy-sziget irányú átmenő gépjárműforgalom figyelhető meg időszakosan. A Sziget Fesztivál idején a vizsgált területet érintő szervizutat anyagmozgatás, áruszállítás, közlekedés céljából egyaránt használják.



Távlati kép a hajógyárról (XIX. sz. közepe)

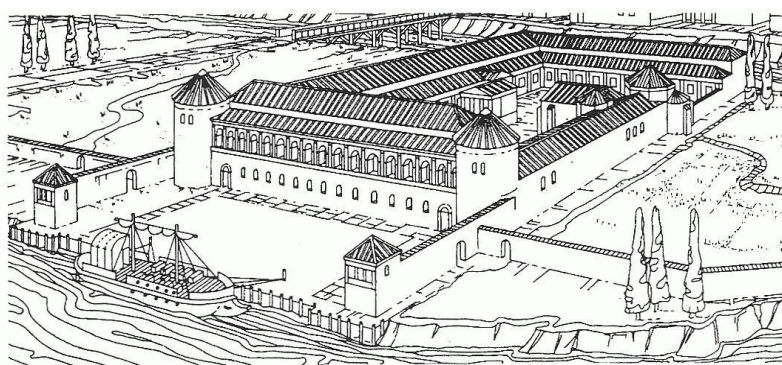
régészeti érintettség

- | | |
|--------------------|------------------------|
| 1. bejárat csarnok | 9. szentély |
| 2. saroktorony | 10. belső udvar |
| 3. fogadóterem | 11. gabonatarló |
| 4. belső folyosó | 12. kapuátjáró |
| 5. lakószoba | 13. szentély |
| 6. fürdőszárny | 14. gazdasági helyiség |
| 7. víztorony | 15. pince |
| 8. szökőkút | 16. kemence |



A helytartói palota alaprajza a helyiségek funkciójával

A római korban a vizsgált terület dél-keleti szomszédságában működött a Hadrianus császár helytartói palotája. 8 - 10 000 m²-es komplexum volt, ami kőfallal volt körülvéve. A Dunához legközelebb eső, valószínűleg kétszintes épületrészben voltak a lakóhelyiségek. A traktus főhomlokzatát nyitott galéria díszítette, ahova a saroktoronyokból lehetett feljutni. A palota keleti szárnyában volt a testőrség lakhelye, de gazdasági helyiségek is voltak ebben a részben. Az ásatásokat 1854-1857 között Rómer Flóris és Zsigmond Gusztáv folytatta, majd 1941-1942 illetve 1951-1956 között Szilágyi János vezetésével végezték, a feltárt romokat visszatették. A helytartói palotaegyüttes területét szerencsére nem vagy alig építette be az utókor, helyreállítására már több ízben is készültek tervek – legutóbb 2015-ben a Hajógyári-sziget közösségi és kulturális célú fejlesztési koncepciója az akkori Forster Központ gondozásában.



A helytartói palota rekonstrukciója

képek forrása: Budapest, III. kerület, Óbudai (Hajógyári) sziget Kerületi Szabályozási Terve – KSZT | Műhely Területfejlesztő és Tervező Rt. (2004)



A tervezett hidkapcsolat kiindulási és érkezési helyszíneivel kapcsolatos részletesebb történeti kitekintést lásd a mellékletben.

a kiindulási helyszín, a korábbi szeszgyár,
a Waterfront City projekt területe



kapcsolat a környezettel

A KIINDULÁSI HELYSZÍN JELENE ÉS JÖVŐJE

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 így összességében megközelítőleg 1 500 db új lakás létesül, nagyságrendileg mintegy 150 000 m² szintterületen.

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 értékőrzés



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

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 épület előterében tervezett tágas teresedés egyben a tervezett gyalogos híd indulási pontjaként is szolgál.

Az új lakóépületek telepítése során a dunai és a hegyekre feltárló látványkapcsolatok mellett a korábbi csarnoképület Árpád híd felől feltárló látványa is kiemelt szempont volt, az új épületek azt nem fogják érdemben eltakarni.

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 unikálissá váló ipartörténeti emléke, egyúttal a kerületen belüli tájékozódási pont.

Budai Promenádnál

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

A megtartásra és felújításra kerülő – helyi fővárosi védelem alatt álló – korábbi szeszgyár főépületét a Promenádnál hangsúlyos közösségi funkciójú központi teresedése öleli körbe, mely egyben a tervezett hídkapcsolat kiindulási pontja is lesz.



*A Budai Promenádnál eddig elkészült szakasza és a hozzá kapcsolódó sétányok a Waterfront City területén
forrás: saját fotók*

Új kapcsolat a Hajógyári-szigettel

Az új lakókörnyezet és a lakótelepi háttér lakóterületek természetközelségét Budapest egyik legnagyobb egybefüggő közparkja, a szomszédos Hajógyári-sziget biztosítaná a tervezett hídkapcsolat által.

A tervezett gyalogos híd az új városnegyed hangsúlyos elemét képezné, a Hajógyári-sziget könnyebb, közvetlen megközelíthetőségét biztosítva a Waterfront City és az óbudai lakótelep lakosai számára egyaránt.

A területen belüli sétányok és a tervezett gyalogos híd a fejlesztés és környezetének kiemelt rekreációs tereként, találkozási, kikapcsolódási pontként az egészséges és összetartó közösség megteremtését segítik elő.

Kaszap István park

*A Kaszap István park
forrás: saját fotó*

új központi szerepkörű terület

Az épületek közötti kelet-nyugat irányú tengelyek közvetlenül kapcsolódnak a lakótelepen szemközt lévő Kaszap István parkhoz, ezzel egyben a Waterfront City a kialakult háttérterület 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, kutyafuttató és játszótér kialakítása, stb.) a projekt keretében két ütemben történik.

A közpark végső formájának kivitelezése a WFC beruházás keretében, annak finanszírozásában, a III. kerületi önkormányzattal közösen kialakított koncepcióterv alapján készült el 2023-ban.

A megújított parkon átvezető sétány a WFC központi tere és a lakótelep Szentendrei út túloldalán élők számára direkt kapcsolatot kínál. A központi térenél létesítendő gyalogos hídon át így egyértelmű gyalogos tengelyen érhető majd el az Óbudai-sziget a lakótelep tágabb közönsége számára is.

A Bogdáni út térségében, az óbudai hajógyári rozsdaovezetben a korábbi szesz- és harisnyagyárak területén megvalósuló beruházások együttesen egy új, funkcionálisan vegyes városi alközpont létrejöttét segíthetik elő, a policentrikus, kompakt város településfejlesztési elvekkel összhangban, egyúttal multiplikátorhatást is gyakorolhatnak a környező, egyelőre átalakulásra váró barnamezős területek funkcióváltására.



*A tömbbelső közhasználatú területei
forrás: saját fotók*

humán infrastrukturális és egyéb funkcionális ellátottság

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

A területen belül új alapellátást nyújtó intézmény kialakítása – a térség

kiváló intézményi ellátottsága okán – nem tervezett, ugyanakkor az Önkormányzattal kötött TRSZ alapján a beruházó a kerületi önkormányzat egyéb kapcsolódó településfejlesztési beruházásaihoz, köztük az alapfokú ellátást biztosító intézményrendszer fejlesztéséhez is hozzájárul.

régészeti emlékek bemutatása

A beruházás részeként végzett régészeti feltárások során számos lelet látott napvilágot, ezzel a tudományos kutatások számára nagy lehetőséget biztosított a számos népcsoport által használt, eddig fel nem tárt területen.

A tudományosan dokumentált régészeti értékek a beruházás során megóvásra kerülnek, a nagyközönség számára in-situ vagy ex-situ módon bemutatásra kerülhetnek.

A gyalogos híd által az Óbudai-sziget gazdag régészeti emlékei térben is összekapcsolhatók a parti oldal területén feltárt értékekkel.

A MŰTÁRGY TERVEZETT KIINDULÓ PONTJA A WFC TERÜLETÉN



A Waterfront City fejlesztés Hajógyári-szigetre vezető, tervezett hídkapcsolata



*Vázlatok a Waterfront City fejlesztés és a tervezett híd kapcsolatáról nyugati és keleti irányban tekintve
forrás: Hajnal Építész Iroda*

A tervezett kialakítás

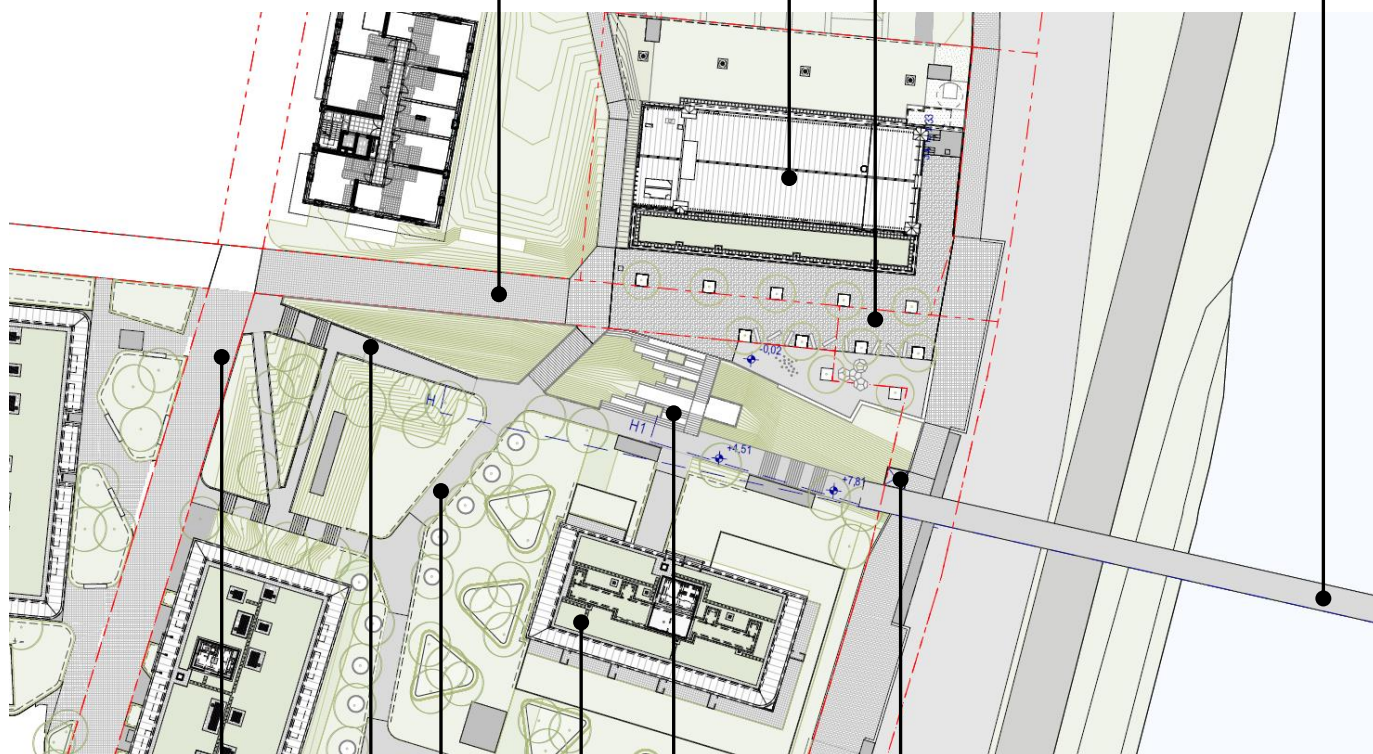
A tervezett gyalogos hídra egyértelmű feljutás adódik a Budai Promenád és a Kaszap István park irányából a lépcsős – rámpás rendszeren keresztül. A védett szeszgyári épület távlatban vendéglátó és irodai funkciót kap. A védett épülettől délre létrejövő központi tér szintjétől közel nyolc méterrel feljebb indul a híd a szükséges űrszelvény biztosítása érdekében, ezért erre a szintre a tér felől a zöld részsíbe ágyazott lépcsőarchitektúrán keresztül lehet feljutni. A lépcső architektúra egyben a tér aktív felületeként is jelentkezik. Akadálymentes megközelítést a központi téren lévő lift biztosít.

TERVEZETT GYALOGOS HÍD

Központi tér

Védett szeszgyári épület (vendéglátás, irodai funkció)

Központi sétány (lakótelep fő tengelye)



tervezett gyalogos híd a WFC területén
forrás: Hajnal Építész Iroda

Budai Promenád

Rámpa és lépcsős hídfő

Belső zöld sétány

Tervezett beépítés

Lépcső-architektúra

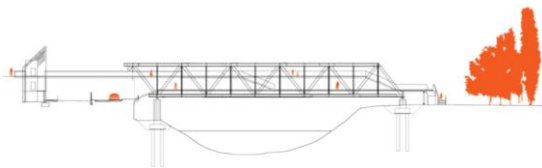
Akadálymentes megközelítés - lift

AZ ÉRKEZÉSI HELYSZÍN JELENE ÉS JÖVŐJE

az érkezési helyszín, a korábbi hajógyár,
a tervezett a Petőfi Kulturális Ügynökség területe

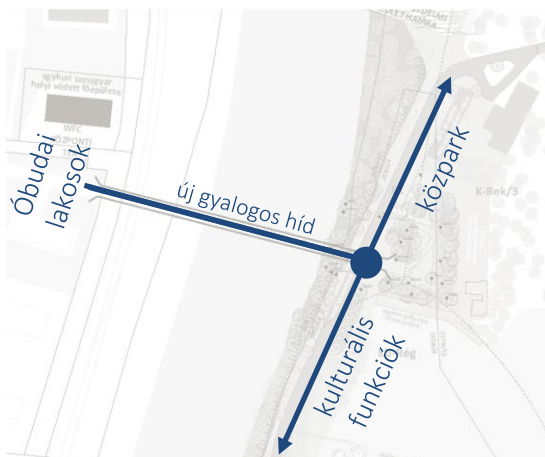
* forrás: <https://pestbuda.hu/>

Petőfi
Kulturális
Ügynökség



A PKÜ fejlesztés keretében tervezett új, kétszintes,
gyalogos hídkapcsolata

forrás: SpeciálTerv Kft | <https://www.specialterv.hu/>



A 1108/2021. (III. 10.) Kormány határozat a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter feladatkörébe delegálta az akkor állami tulajdonban lévő hajógyár és Zichy-kastély (valamint a VI. kerületi Magyar Írók Háza) Petőfi Irodalmi Ügynökség Nonprofit Kft. részére történő tulajdonba adásával kapcsolatos lehetőségek vizsgálatát, egyúttal a Petőfi Irodalmi Múzeum (PIM) fejlesztésének alternatíváját.

A 2021. év első negyedében közzétett elképzelések szerint a Hajógyári-sziget és a Zichy-kastély épületeiben 2025-ig „popkulturális és társelművészeti központot” hozhatnak majd létre.*

A tervezett fejlesztésről azóta újabb információk nem kerültek nyilvánosságra, a Hajógyári-sziget hajógyári területi átalakulásának pontos részletei egyelőre ismeretlenek.

A volt hajógyári területre vizionált fejlesztések fontos részét képezte minden terv esetében a sziget megközelítésének javítása.

Míg a korábbi elképzelésekben olyan nagyívű műtárgyfejlesztések szerepeltek, mint pl. a Bogdáni út folytatásában közúti alagút létesítése, Árpád híd fel- és lehajtó rámpák, úgy az elmúlt időszakban ennél visszafogottabb, realitásabb, a sziget mértéktartó fejlesztéséhez közelebb álló kapcsolatok létesítésével lehet számolni.

A komplex kulturális fejlesztéshez várhatóan számos infrastrukturális fejlesztés is tartozik majd. A közúti megközelítése érdekében távolban mind a H híd, mind a K híd műtárgya komplex felújításra, vagy cserére szorul, de az Óbudai-sziget korábbi fejlesztési tervei során több esetben is felmerült már korábban az Árpád-híddal való kapcsolat kialakítása is.

Az infrastruktúrafejlesztések első állomásaként a szigetre vezető H és K hidak megújítására, cseréjére közbeszerzés kiírása is megtörtént.

A H-híddal párhuzamosan, attól délre új, kétszintes hídkapcsolatra vonatkozó tervek is napvilágot láttak, szerkezetének kialakítása a korábbi déli összekötő vasúti híd egyes elemeiből tervezett.

A Waterfront City területéről induló tervezett gyalogos híd elsősorban nem a távolabbról érkezőket, hanem a helyi lakosságot, az Óbudai lakótelepen és a Waterfront City területén élőket kívánja szolgálni.

A tervezett gyalogoshíd érkezési pontja az Óbudai-sziget 18386/4 hrsz-ú telkének északi részén adódik. Az érkezési pont előnye, hogy közvetlen a sziget belső kiszolgáló útja mentén helyezkedik el, jelenleg alulhasznosított, felhagyott területen.

Az érkezési helyszínről könnyedén elérhető mind a sziget északi részén lévő közparki rész, mind a kulturális fejlesztés előtt álló déli, volt hajógyári terület, így az új gyalogos hídon keresztül az Óbudai-szigetre látogató elsősorban helyi lakosság különböző rekreációs lehetőségeket érhet el.

az érkezési helyszín, szűkebb környezetének jelenlegi állapota



Gyalogos híd tervezett érkezési helyszíne

A tervezett gyalogoshíd érkezési pontja az Óbudai-sziget volt „kissziget” részén, a korábbi golfpályától északra lévő, jelenleg használaton kívüli területen tervezett.

A terület a 18386/4 hrsz-ú telek területére esik, mely egyben a Hadrianus palota romjait is rejt, ezért jelentős része régészeti bemutató terület övezetbe (Kb-Rég) van sorolva. A híd érkezési pontjának szűkebb környezete jelenleg három övezetbe, részben a fenti Kb-Rég, részben természetközeli övezetbe (Tk), részben pedig különleges, beépítésre szánt rekreációs övezetbe (K-Rek/3) tartozik.

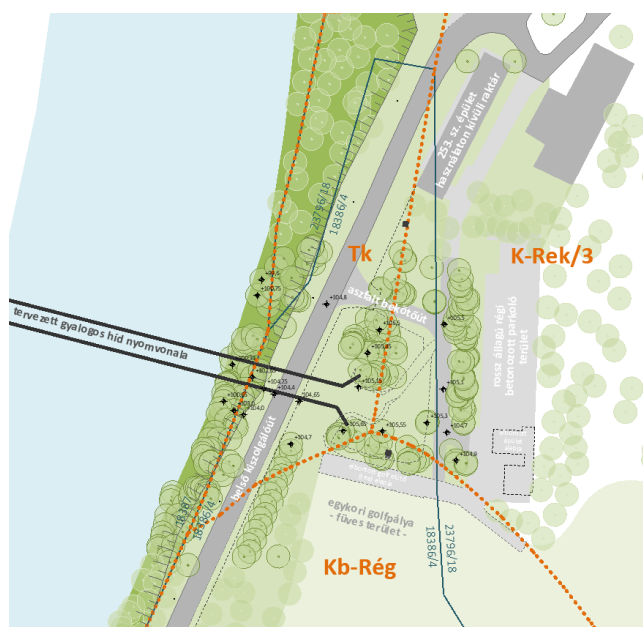
Fontos kiemelni, hogy a Tk övezet lehatárolása nem azonos az „Óbudai-szigeti ártéri erdő természetvédelmi terület” lehatárolásával, az a területtől északra található. **A tervezett híd tehát nem érinti a természetvédelmi területet.**

A partvonal és a sziget feltáróútja között az ártéri erdő elkeskenyedő nyúlványa húzódik. A part menti sávban álló fák nehezen megközelíthetők, erősen lejtős területen, néhol csúszós felszínen helyezkednek el. Bár a part mentén valamivel kedvezőbb a honos/idegenhonos fajok aránya, mint a belsőbb területre, itt is számos invazív faj van jelen. **A híd átvezetése a parti sávban várhatóan 10-12 db nem invazív fát érint, melyek közül egy sem tekinthető jó állapotúnak, sem matuzsálemi korúnak az elvégzett dendrológiai vizsgálat alapján.**

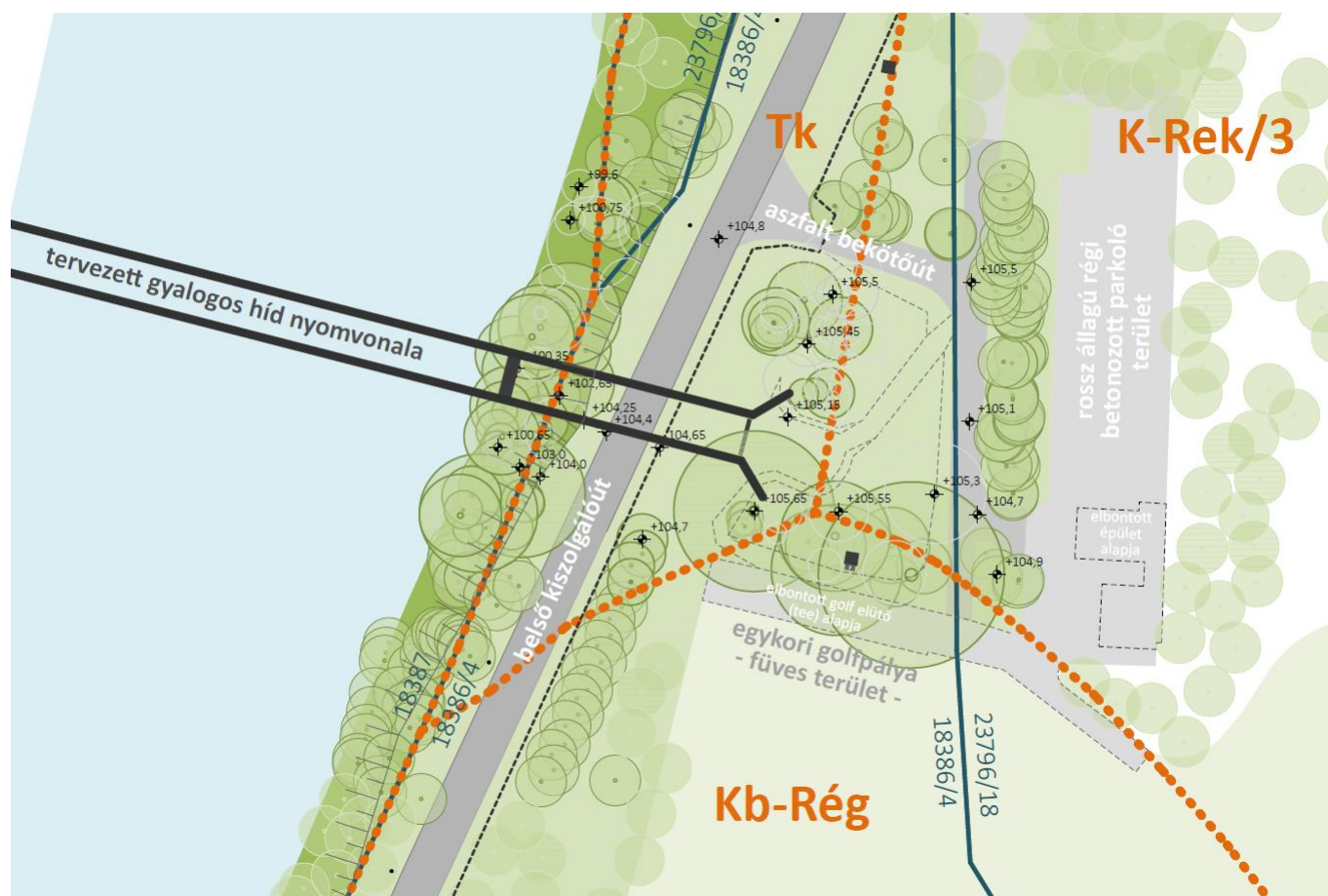
A híd érkezési helyszíne jelentősen bolygatott, régóta használaton kívül álló területre esik, melyen belül főként spontán módon nőtt növényzet található. A terület korábban a Golf tanya parkolójánál lévő zöldfelület volt, a volt golfpályához tartozó elütő állásának (tee) betonozott alapja és épületmaradványai még most is láthatók. **Az elhanyagolt zöld térrészen számos invazív egyed található, továbbá számos fa egészségi állapota miatt sem lenne megtartható a dendrológiai vizsgálat szerint.** A tervezett gyalogoshíd nyomvonalától délre, a volt golfpálya eső területén több nagyobb méretű idősebb fa található, melyek megőrizhetők. A híd tengelyétől északra lévő területen többnyire invazív növényzet az uralkodó, illetve számos egyedet „egészségügyi állapota miatt kivágásra javasoltnak” tekintett a dendrológiai vizsgálat. A hídfő pozicionálásakor, annak továbbtervezésénél így a terület északi részén 7 db. egyedet indokolt figyelembe venni.



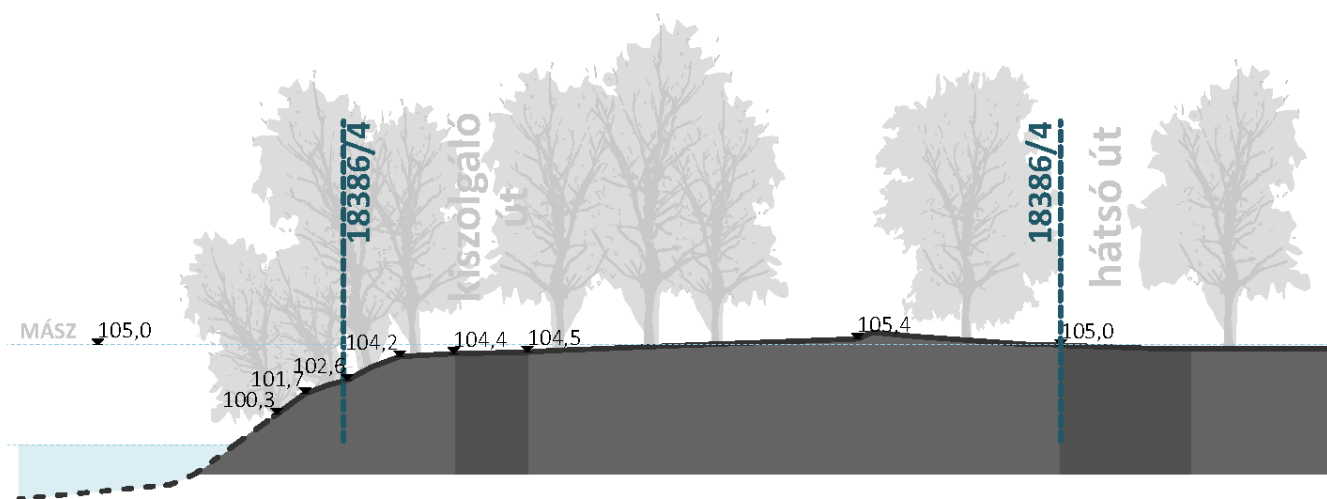
Indulási és érkezési helyszín



Jelenlegi helyszínrajz a hatályos övezetek kiemelésével



Jelenlegi helyszínrajz a releváns fák és hatályos övezetek kiemelésével



jellemző terepmetszet a tervezett gyalogoshíd tengelyében

Part menti sáv



meredek part menti részű



usadék hulladék



kivágott fa keresztmetszete



kilógó gyökérzet



erősen megdőlt fa



Part menti sáv a tervezett gyalogoshidnál

Érkezési helyszín



érkezési helyszín a feltárási út felől nézve



jelentősebb fák az érkezési helyszín déli oldalán



érkezési helyszín – balra részben invazív és rossz egészségi állapotú egyedekből álló facsoport, jobbra (délen) jelentősebb fák



érkezési helyszín a hátsó kiszolgáló út felől

Érkezési helyszín szűk környezete



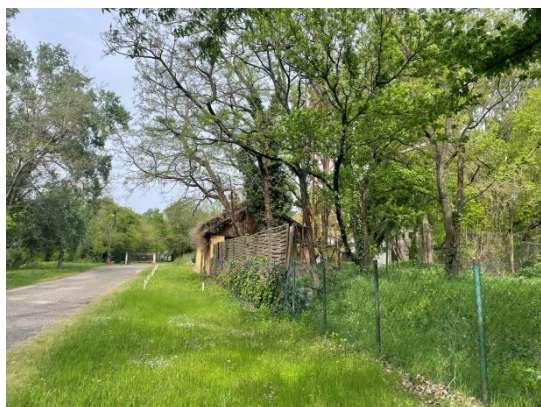
meredek part menti részű



egykori őrtorony



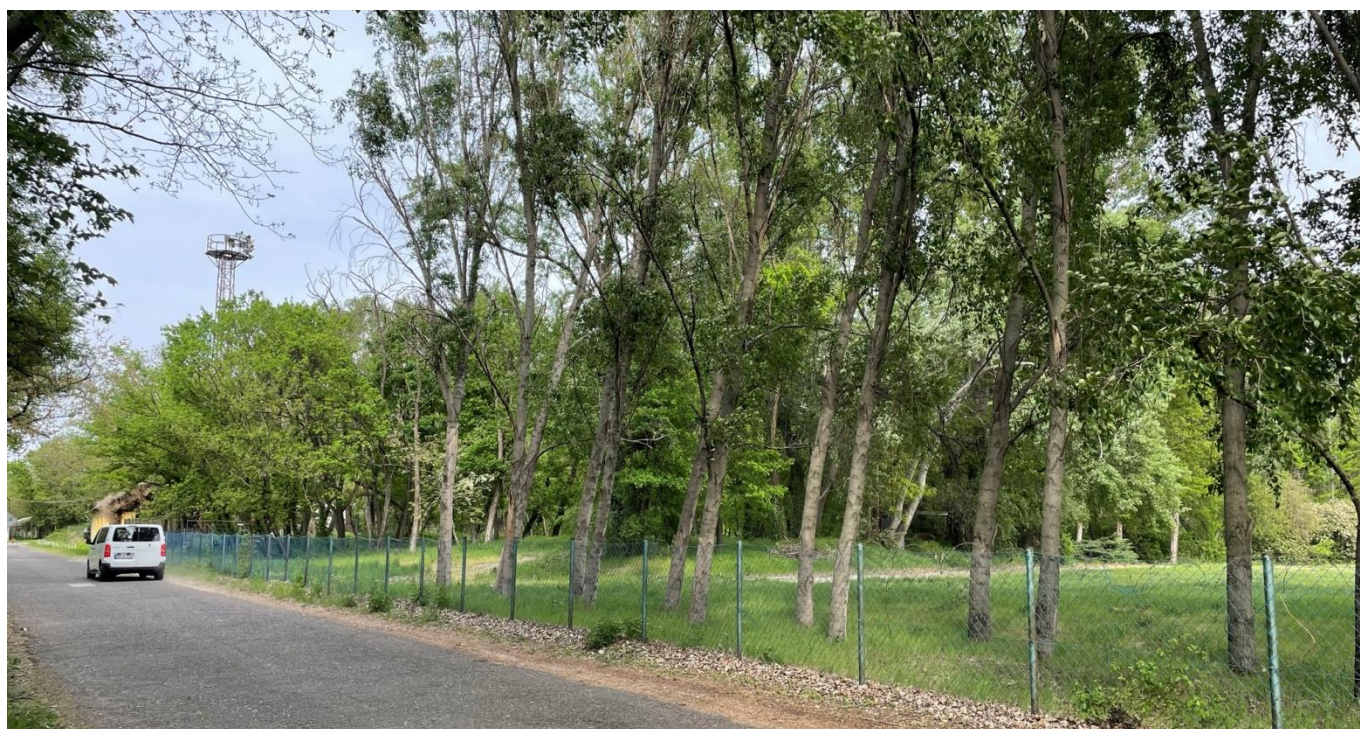
őrtorony aljában lévő elektromos szekrény



elkerített terület



érkezési helyszíntől északra lévő 253. sz. épület



volt gofpályát szegélyező fasor

A MŰTÁRGY TERVEZETT ÉRKEZÉSI PONTJA A SZIGET TERÜLETÉN

az érkezési helyszín, szűkebb környezetének tervezett állapota

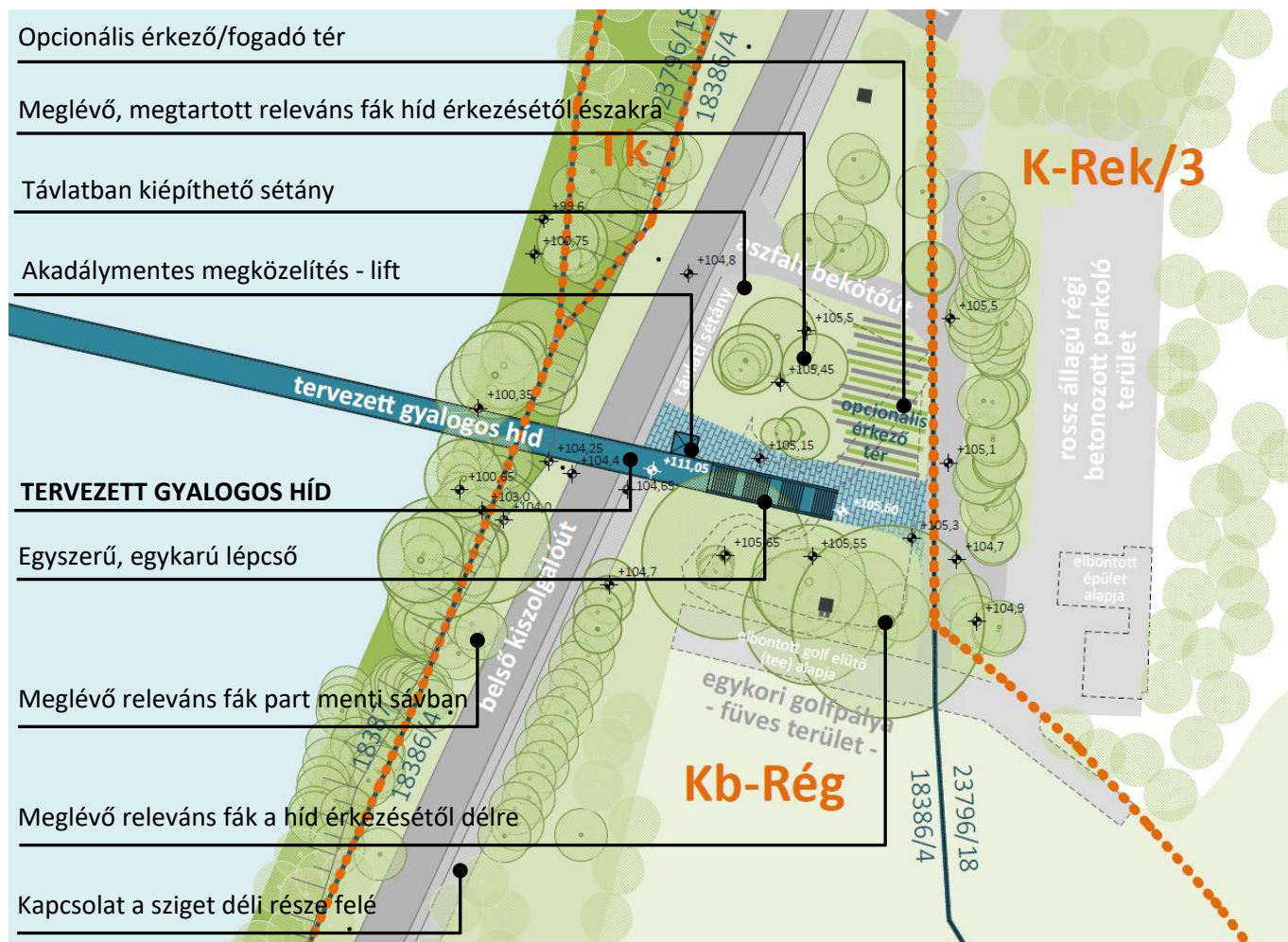


A tervezett műtárgy érkezési pontjánál a műtárgyról való levezetés úgy került megtervezésre, hogy az minél kevesebb fát érintsen. Ennek érdekében a korábbi koncepcióterv a geodéziai felmérés és dendrológiai vizsgálat figyelembevételével újratervezésre került.

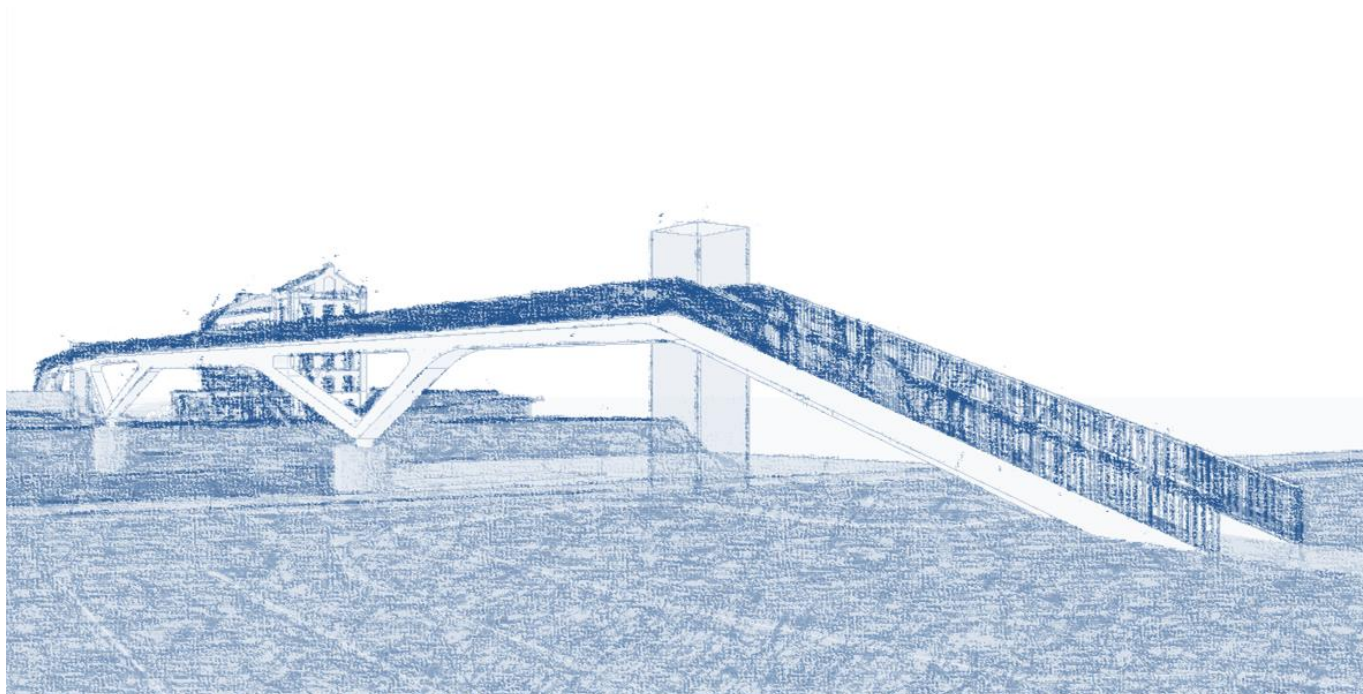
A parti sávban a híd 10-12 db nem jelentős fát érint. A jelentősebb, a műtárgy tervezése során figyelembe veendő fák a híd tengelyétől délre találhatók, ezért ezeket a fákat a lépcsők és a burkolt felületek elkerülik. A szükséges faápolási feladatok elvégzése mellett e terület rész parkosítása javasolható.

A híd egyszerű, egykarú lépcsőként érkezik meg a szigetre. Az akadálymentesítést itt is lift biztosítja. A lépcső végpontjától mind északi, mind déli irányba kedvezően megközelíthetővé válik a sziget. A végponthoz kapcsolódóan a sziget déli részének fejlesztésének részeként távlatban továbbfejleszthető érkező/fogadó tér alakítható ki. A híd tengelyétől északra lévő facsoport – az invazív, valamint az egészségügyi állapotuk miatt nem megtarthatókon túl – megtarthatók, parkosított területbe integrálva a híd előterének részeként tudnak szolgálni.

A környező kihasználatlan területek, így a korábbi parkoló, volt golfpálya kiszolgáló létesítményei a PKÜ fejlesztéséhez kapcsolódóan várhatóan megújulnak, ezek megközelítését a tervezett gyalogos híd nem akadályozza. A híd úgy kerül kialakításra, hogy a belső kiszolgálóút szükség szerint a sziget belső irányába bővíthető legyen, sétánynak helyet adjon.

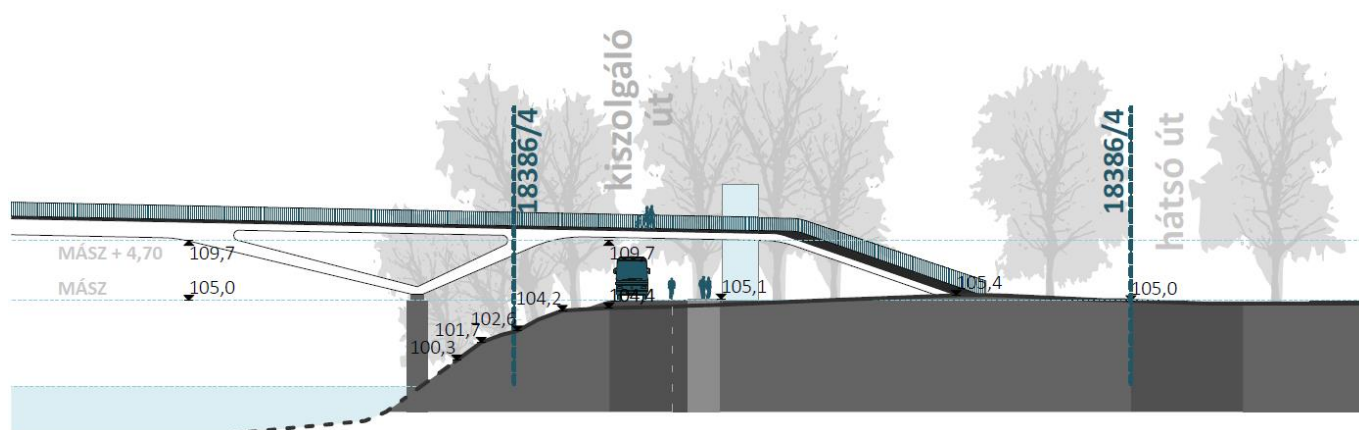


Tervezett környezetalakítás - a tervezett gyalogos híd Óbudai-szigeten való érkezése
forrás: saját ábra - Hajnal Építész Iroda terveinek felhasználásával



Vázlatterv - a tervezett gyalogos híd Óbudai-szigeten való érkezése

forrás: saját ábra - Hajnal Építész Iroda terveinek felhasználásával

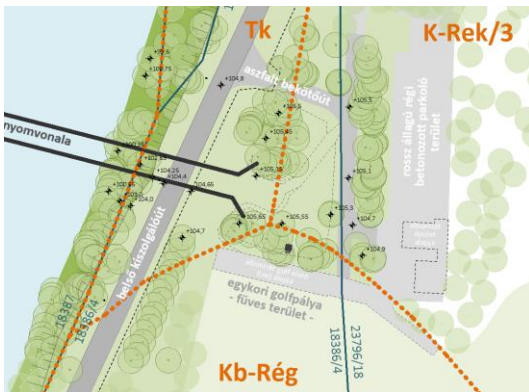


Metszet - a tervezett gyalogos híd Óbudai-szigeten való érkezése

forrás: saját ábra - Hajnal Építész Iroda terveinek felhasználásával

Szabályozási koncepció

TERÜLETFELHASZNÁLÁS HATÁROK/ÖVEZETHATÁROK MÓDOSÍTÁSA



hatályos övezetek és a híd érkezése

A tervezett gyalogos híd érkezési helyszíne az Óbudai-szigeten a 18386/4 hrsz-ú telek északi részén adódik, mely a hatályos TSZT és FRSZ szerint több területfelhasználásba tartozik. Mindez számos nehézséget okozna, hiszen a hídfő egyes részeire más szabályok vonatkoznának, valamint a területfelhasználási egységek és így az övezethatárok mentén több telekre kellene felosztani a telket.

DÉSZ 8.§

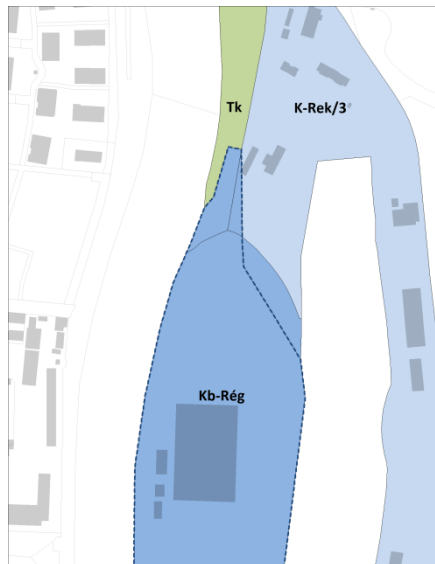
8. § (1) Olyan telekalakítás nem megengedett, amely szerint egy telek egynél több övezetbe tartozzon.

Az egyértelmű helyzet elérése érdekében a TSZT-ben és FRSZ-ben a területfelhasználási egységek határának módosítása, továbbá a DÉSZ-ben az övezethatárok módosítása válik szükségessé.

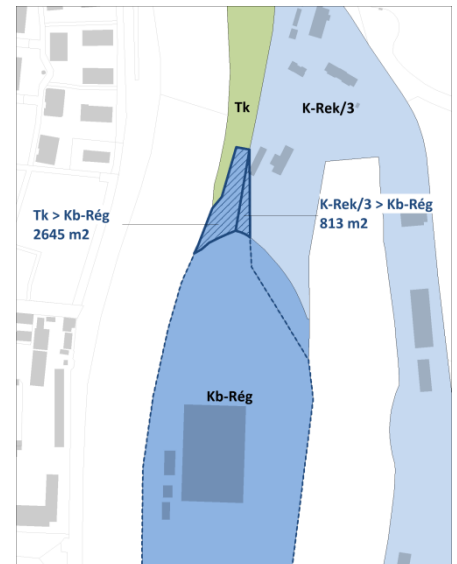
hatályos területfelhasználás / övezet határok



javasolt területfelhasználás / övezet határok



hatályos területfelhasználás / övezet határok a változás jelölésével



A javasolt módosítás három területfelhasználást/övezetet érint.

18386/4 hrsz-ú telek egésze Kb-Rég területfelhasználásba kerül, a növekmény 3458 m². Ezáltal a Tk területfelhasználás 2645 m²-rel csökken, a K-Rek/3 övezet 813 m²-rel csökken.

A területfelhasználás/övezet módosítása nem jár beépítésre szánt terület növeléssel.

A területfelhasználás változtatása a TSZT, az FRSZ és a DÉSZ módosításával jár az alábbiak szerint:

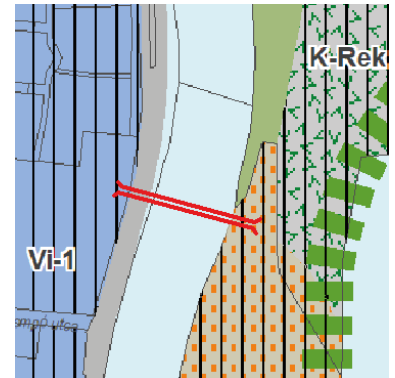
TSZT területfelhasználás határok módosítása

- **Kb-Rég** területfelhasználásba kerül a 18386/4 hrsz-ú telek egésze, az íves határvonal a szomszédos 23796/18-hrsz-ú telek esetében változatlan.
- **Tk** területfelhasználásból a 18386/4 hrsz-ú telek kikerül, új határvonala a 18386/4 hrsz-ú telek határával megegyezik.
- **K-Rek** területfelhasználásból a 18386/4 hrsz-ú telek kikerül, új határvonala a 18386/4 hrsz-ú telek határa és az íves meglévő határvonal.

Hatályos

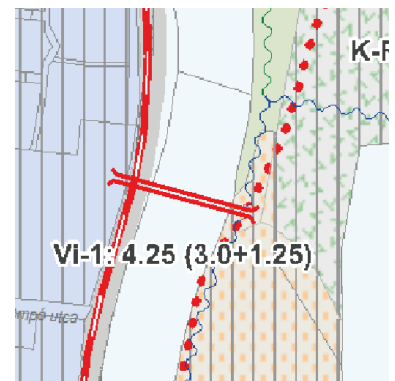
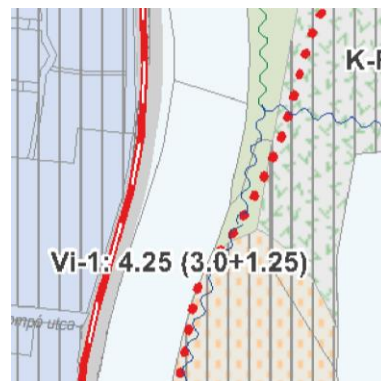


Javasolt



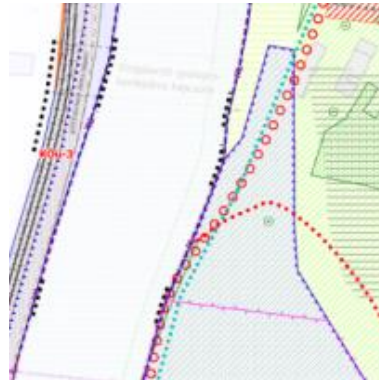
FRSZ területfelhasználás határok módosítása

- TSZT területfelhasználásával azonosan változik.

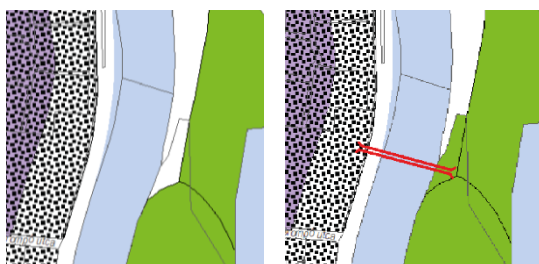


DÉSZ övezethatárok módosítása

- **Kb-Rég** övezetbe kerül a 18386/4 hrsz-ú telek egésze, az íves övezethatár a szomszédos 23796/18-hrsz-ú telek esetében változatlan.
- **Tk** övezetből a 18386/4 hrsz-ú telek kikerül, új határvonala a 18386/4 hrsz-ú telek határával megegyezik.
- **K-Rek/3** övezetből a 18386/4 hrsz-ú telek kikerül, új határvonala a 18386/4 hrsz-ú telek határa és az íves meglévő övezethatár.



TSZT és FRSZ magassági tervlapjainak módosítása



Hatályos

Javasolt

A területfelhasználási egység változása több a TSZT és az FRSZ magassági tervlapjait közvetve érinti, mely lényegi változást nem jelent.

A TSZT Szerkezeti tervlap – 3. Az épített környezet értékeinek védelme – b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása, valamint az FRSZ 3. melléklet – Egyes területek beépítési magassága és magasépítmények számára kijelölt területek tervlapjain a „Szigetek magassági korlátozással érintett beépítésére szánt területei” jelölés kiterjesztése szükséges.

Megjegyzendő, hogy a míg a TSZT tervlapja szerepelteti a tervezett gyalogos hidakat is, addig az FRSZ 3. mellékletén csak a tervezett közúti hidak jelennek meg léptékéből adódóan.

GYALOGOS HÍD ÁBRÁZOLÁSA AZ EGYES TERVLAPOKON

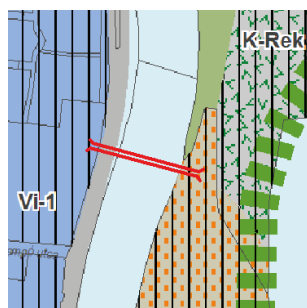
A tervezett gyalogos híd megvalósítása érdekében tervezett elemként való feltüntetése szükséges, mely több tervet és tervlapot is érint. A módosítás az alábbi tervlapokat érinti:

A TSZT 1.-2.6. tervlapjain „tervezett Duna-híd” jelölés szerepeltetése szükséges.

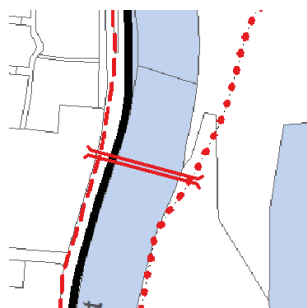
A TSZT 3. tervlapot csak közvetve érinti a híd. A tervlapon a híd nem kerül jelölésre, de a híd nyomvonala mentén „hajóbiztonsági szempontból a területekhez kapcsolódó partszakaszok a kikötői parthasználat tiltott” jelölendő.

Az FRSZ 1. mellékletén „tervezett Duna-híd” jelölés szerepeltetése szükséges.

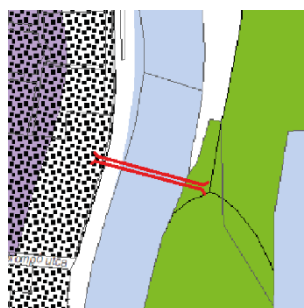
A DÉS – DKÉS – ÓBÉS tervlapjain azonos helyen jelenítendő meg a tervezett gyalogos híd, a területi hatály függvényében eltérő jelölési módokon, „gyalogos kapcsolat” felirat megjelenítése mellett.



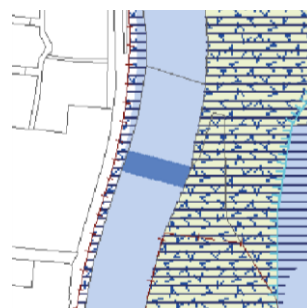
Javasolt hídjelölés - TSZT
1. Területfelhasználás



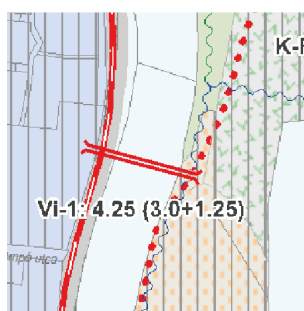
Javasolt hídjelölés - TSZT
2. Közlekedési infrastruktúra



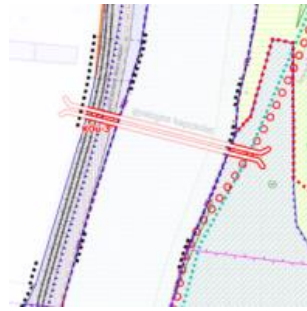
Javasolt hídjelölés - TSZT
3. Az épített környezet értékeinek védelme – b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása



Javasolt hídjelölés - TSZT
6. Védelmi, korlátozási területek



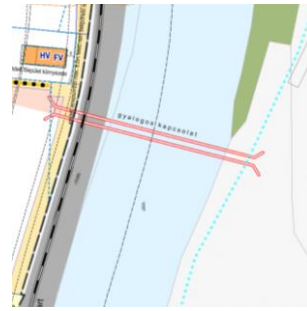
Javasolt hídjelölés - FRSZ
1. melléklet –
A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek



Javasolt hídjelölés - DÉS
V. ütem, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz 1. melléklet – Szabályozási terv



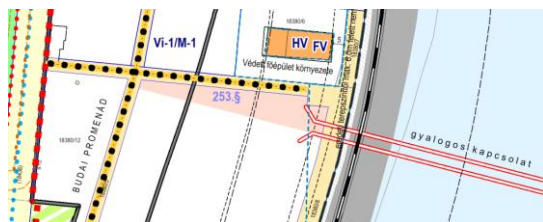
Javasolt hídjelölés - DKÉS
1. melléklet – Szabályozási terv







Javasolt hídjelölés - ÓBÉS
1. melléklet – Szabályozási terv

KÖZHASZNÁLATÚ TERÜLETRŐL VALÓ ELÉRÉS

ÓBÉSZ



-  már közhasználatú, vagy közhasználatra javasolt telekrész
-  gyalogoshálózat / Budai Promenád telken átvezető szakasza javasolt közhasználatúval
-  javasolt gyalogoshálózat sétányként kialakított / fenntartandó szakasza
-  javasolt közforgalmú magánút

A tervezett gyalogos híd esetében értelemszerű elvárásként jelentkezik a közhasználatú megközelíthetőség biztosítása, a hídfők közhasználatú területként való kialakítása, ugyanakkor jelenleg mindkét végpontja magánterületre esik.

A budai oldalon a Waterfront City 18380/9-hrsz-ú ingatlana szolgál a híd indulópontjaként. A híd műtárgya itt a tervezett épület pinckontúrja mellett helyezkedik el, az épülettől független kialakítású lehet. A telek e része közhasználat számára átadott területként kerülhet kialakításra, mely közvetlenül kapcsolódik a Budai Promenád keresztirányú tengelyéhez is.

A közhasználatú területen keresztül mindenki számára elérhetővé válik a híd, az szervesen kapcsolódik a Budai Promenádhoz és a szemközti Kaszap István parkhoz.

JAVASOLT NORMASZÖVEG KIEGÉSZÍTÉS:**253.§****(8b) Gyalogos híd**

a) műtárgya, valamint a hozzá kapcsolódó építmények, építményrészek közhasználatú magánúton, vagy közhasználatú magánúthoz közvetlenül kapcsolódó közhasználatú területen is elhelyezhetők,

b) megközelítése a kiszolgálóúthoz közvetlenül kapcsolódó közhasználatú területen keresztül is biztosítható.

DÉSZ

A tervezett gyalogos híd Óbudai-szigeten lévő érkezési pontja a 18386/4 hrsz-ú telek északi részén adódik, mely a TSZT, FRSZ, DÉSZ módosításával Kb-Rég övezetbe kerül.

A telek két irányból, a H-híd felől és a K-híd felől a meglévő kiszolgáló úton keresztül közelíthető meg, melynek közterületként való kiszabályozása, lejegyzése nem indokolt.

A terület közhasználatú megközelítését a DÉSZ alapvetően tartalmazza:

16. § (1) Beépítésre szánt területek megközelítését, kiszolgálását biztosító magánút csak közforgalom elől el nem zárt magánútként alakítható ki.

(2) Közforgalom elől el nem zárt magánút kiszolgálóút, kerékpárút vagy gyalogút hálózati szerepet tölthet be.

A Kb-Rég övezetre vonatkozó előírások között a hatályos DÉSZ is megköti, hogy az övezet területét nem lehet elzárni közhasználat elől:

37.§

(4) Az övezet területén közhasználat elől elzárt területet kialakítani nem lehet, a területek az éjszakai időszakra zárható módon kerítéssel lekeríthetők.

A fentiek mellett indokolt ugyanakkor megerősíteni a híd érkezési pontjának közhasználatú szabályozását:

JAVASOLT NORMASZÖVEG KIEGÉSZÍTÉS:

37.§ (6) Az övezet területén gyalogos híd műtárgya, valamint a hozzá kapcsolódó építmények, építményrészek elhelyezhetők, melynek megközelítése a kiszolgálóúthoz közvetlenül kapcsolódó közhasználatú területen keresztül is biztosítható.

VÁROSI KONTEXTUS

A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐI

1.1. FUNKCIONÁLIS SZERKEZET

általános funkcionális összetétel



A vizsgált terület budapesti elhelyezkedése
forrás: saját ábra

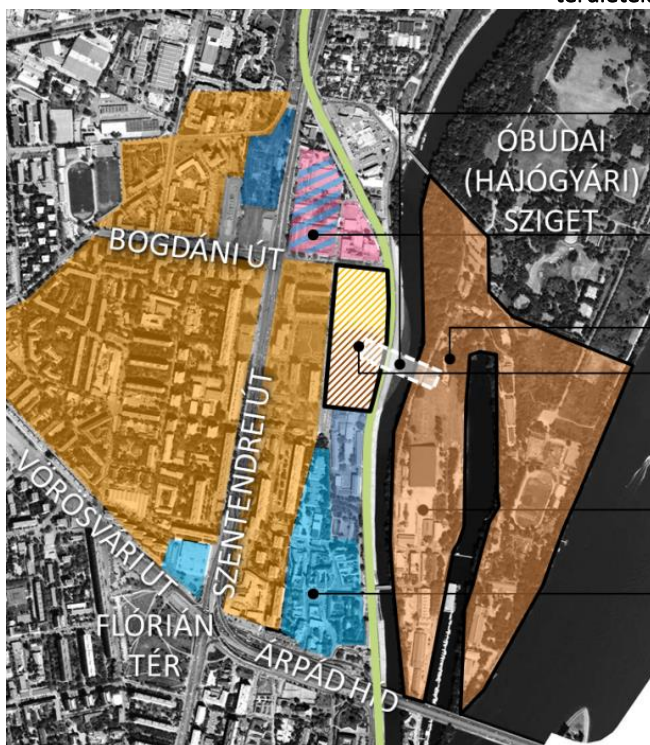
A tervezett gyalogoshíd tágabb térsége a főváros III. kerületének funkciógazdag, központi területeként nevesíthető, mely jelenleg csak a vizsgált területtől távolabb, legalább 500 méterre lévő szálakon kötődik az Óbudai-szigethez. A Szentendrei út – Bogdáni út térségében az Óbudai lakótelep lakó dominanciája a meghatározó, mely szinte egybefüggő városi szövetet alkot a kerület ezen részén.

A markáns jellegzetességekkel bíró szomszédos területek (a lakótelep térsége, a Miklós tér és környéke, valamint a Harisnyagyár területe) karakterükben különböző, mégis funkcionálisan együttműködő egységet alkotnak. Ennek kiegészítése lehetne a vizsgált terület Hajógyári-szigettel való közvetlen kapcsolatának kialakítása.

Óbuda egykori központjában (a Főtér környéke) és az ehhez csatlakozó lakótelepi területeken vegyes városi funkciók vannak jelen. Itt és a Vörösvári út – Árpád híd tengelyére felfűzött területeken is jellemző az intézményi funkciók jelenléte, mely egyaránt kiterjed az oktatás, közigazgatás, szociális, egészségügyi funkciókra.

A Flórián tér – Szentlélek tér környéke mindemellett kiváló közlekedési kapcsolatokkal is rendelkezik, mely nagyban elősegíti a projektterület elérhetőségét is. A Duna mellékági partja mentén elterülő, egykori iparterületek – a volt Harisnyagyár, a korábbi szeszgyár (később BUSZESZ), valamint a Hajógyári-sziget területén lévő egykori Hajógyár – összefüggő barnamezős sávot alkot Óbuda e központ közeli területén.

Az immáron több évtizede alulhasznosított területen a volt BUSZESZ tömb megújulása a folyamatban lévő Waterfront City fejlesztés által megkezdődött. Az itt létesülő, magas minőséget képviselő új, lakó domináns terület multiplikátor hatással lehet a környező barnamezős területek megújítására is.



tervezett hídkapcsolat

átalakuló gazdasági terület (volt Harisnyagyár – ECE projekt)

alulhasznosított barnamezős terület
(Hajógyári-sziget déli oldala)

beékelődő barnamezős terület (BUSZESZ)

Háttér lakóterületek

Óbudai sziget sport és rekreációs fejlesztés

Óbuda Fő tér térsége

A Waterfront City környezete

forrás: BUSZESZ KÉSZ Alátámasztó munkarész (Urban-Lis Stúdió Kft.)

A KORÁBBI IPARI, ÜZEMI, GAZDASÁGI, ILLETVE RAKTÁROZÁSI TERÜLETEK FUNKCIONÁLIS ÁTALAKULÁSA A TERVEZETT HÍDKAPCSOLAT TÉRSÉGÉBEN

Ahogy a tervezett hídkapcsolat nyugati oldalát érintő, korábbi Leipziger, majd BUSZESZ gyár, Óbuda ipari, üzemi, gazdasági, illetve raktározási területeinek kiterjedése is jelentősnek mondható a XX. századig.

E barnamezős területek átalakulása mind térben, mind időben egyfajta folyamatosságot mutat, mely napjainkban is kitart, megmutatkozik.

már korábban funkcióját váltott és folyamatos átalakulásban lévő területek jellemzően lakó funkciójú átalakulás

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.

Óbuda számos, ma ismert – pl. a Nagyszombat utcai (ún. városi házak), a Bécsi út menti (kísérleti lakótelep, Óbudai lakótelep) – a korábbi téglagyár, illetve és egyéb üzemi telephely területén (pl. a Bogdáni úti lakótelep) épült. E területek használata napjainkra beálltnak mondható.

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.

funkcionális átalakulás állapota

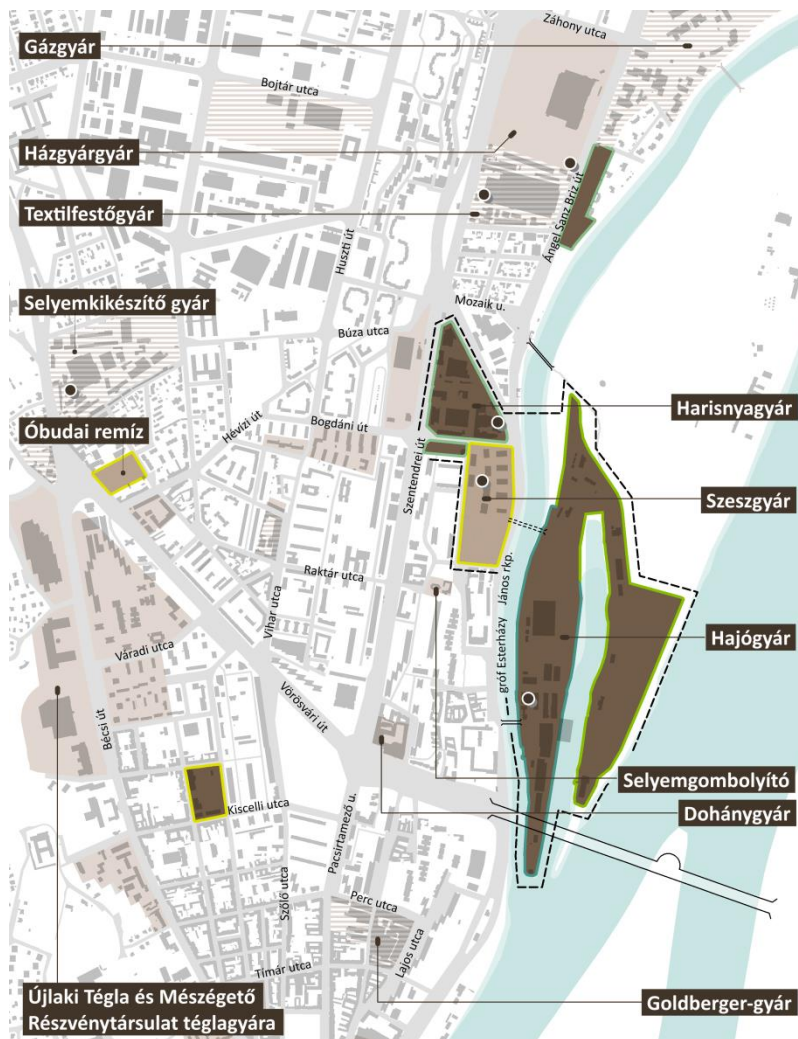
- megtörtént
- folyamatos
- folyamatban van
- távlatban várható

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 hídkapcsolat
- távlatban tervezett hídkapcsolat (TSZT-2021 alapján)



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

átalakulásban lévő barnamezős területek

A folyamatban lévő átalakulással jellemezhető területek közé a tervezett hídkapcsolattal érintett Duna mellékág nyugati partszakaszának területe rögzíthető.

Waterfront City

A tervezett gyalogos híd nyugati kiindulási pontjánál **a korábbi szeszgyár területén lakó funkció – a Waterfront City – ütemezett kialakítása jelenleg is folyamatban van.**

távlatban átalakuló területek

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.

a Kis-sziget jövőképe

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.

A harisnyagyár fejlesztésére már több ízben születtek koncepcionális elképzelések. A korábban tervezett bevásárlóközpont kialakítását a „plázastop” és egyéb gazdasági körülmények ellehetetlenítették. **A volt Harisnyagyár területe várhatóan vegyes funkcionális irányba mozdul el, így az értékes ipari emlékeket magába foglaló terület megújulása távlatban várható.**

A fent említett területeken túl a távlatban átalakuló területek között a volt Gázgyár, a Graphisoft Park területéhez közvetlen, déli irányból kapcsolódó, a Gázgyári lakóteleppel szomszédos területsávja, valamint ezektől jóval távolabb délen a San Marco utcai korábbi FŐTÁV létesítmény tömbje nevesíthető.

a partszakaszok közötti közvetlen átjárás, illetve multiplikátor hatás biztosítása

A tervezett új hídkapcsolat környezetében tehát több, jelentős átalakulásban lévő vagy távlatban átalakuló terület található. A térség megújulásban a Waterfront City már önmagában is jelentős multiplikátorhatással bír.

A tervezett gyalogoshíd a barnamezős fejlesztési területek között közvetlen átjárást - összeköttetést biztosíthat. Ezáltal olyan, várhatóan változatos, vegyes használatú területek között jön létre kapcsolat, melyek hálózat szintű összekapcsolása a „kis távolságok városa” fejlesztési elv megvalósításának is kedvez.

1.1. JELLEMZŐ ÉPÜLETFUNKCIÓK

Budai oldal

A III. kerület történeti belvárosában és annak térségében vegyes funkcionális használat jellemző. Az Óbudai oldalon a szomszédos, egykori ipari területeken ma már **kereskedelem, telephely és raktározás** funkciók vannak jelen, felváltva az egykori ipari funkciókat. Nagy jelentőséggel bírnak még a közeli **lakófunkciót** biztosító paneles technológiával épített lakótelepek, melyek Óbuda településképi karakterét nagyrészt meghatározzák. A lakófunkció mellett a budai oldalon megjelenik szociális funkció (Óbudai Nyugdíjasok Háza), illetve **szolgáltatás, vendéglátás, kereskedelem (kerékpár kölcsönző, Trófea Grill Étterem, élelmiszerüzlet)** és egyéb **igazgatási egységek**. A Fő tér és a Flórián tér környezetében előfordulnak **iroda** funkciók, valamint **oktatási 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**. A Miklós tér közelében helyezkednek el a Katasztrófavédelmi Oktatási Központ intézményének egyes épületei, valamint ez jelenti az egyik határterületét az újjépítésű lakóterület – a Waterfront City területének, mely a projekterülethez kapcsolódik.

A vizsgált területhez kapcsolódó Waterfront City területén a tervezett beépítés (melynek egy része már megépült) nagyrészt **lakófunkciót** foglal magába, valamint az egykori Szeszgyár meg hagyott ipari csarnoképülete a földszinten **vendéglátás, míg az emeleteken iroda funkciókkal** egészül ki.

Óbudai (Hajógyári) – Nagy-sziget

Az egykori Óbudai-Kis-szigeten (Hajógyári-sziget) korábban a hajógyártáshoz szükséges ipari épületek találhatók, melyek **jellemzően használaton kívüli**.

- alapintézmény
- intézmény
- iroda (meglévő és tervezett)
- kereskedelem (meglévő és tervezett)
- kultúra
- szolgáltatás
- vendéglátás
- lakó (meglévő és tervezett)
- közmű
- tároló
- parkolóház
- jellemzően használaton kívüli

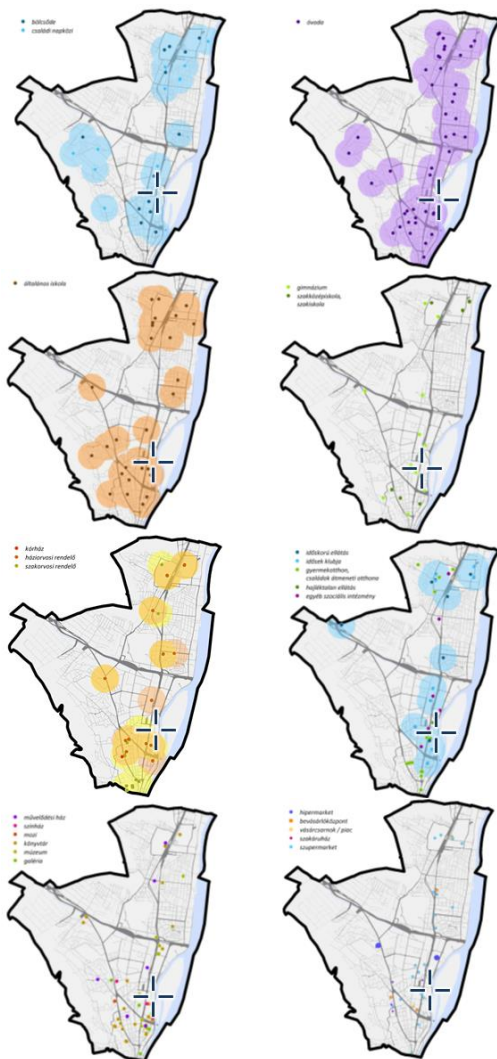
EGYÉB RAJZI ELEMÉK

- telekhatár
- közterületi úthálózat / egyéb terület
- Duna medre és partja
- meglévő / tervezett hídkapcsolat
- tervezett beépítés



Épületfunkció vizsgálat
forrás: saját ábra

intézményi (humán) infrastruktúra



Humáninfrastruktúra vizsgálat ▶
forrás: saját ábra

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 City közvetlen környezetében megtalálhatók.

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

A terület **egészségügyi intézmények** terén is kifejezetten jól ellátottnak tekinthető, a közelben több **házi orvosi rendelő** található, 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 közlekedési kapcsolatok.

A terület az **alapintézményi funkciókon** túl a kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás terén is gazdagon ellátottnak számít. A lakótelep építésével egyidejűleg a **földszinteken számos üzlethelyiség létesítése is megtörtént**.

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

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

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



IPAR- ÉS KULTÚRTÖRTÉNETI ADOTTSÁGOK

A vizsgált terület és tágabb környezete – már csak történeti múltjából adódóan is – ipar- és kultúrtörténeti jelentőségű területekben gazdag. A tervezett összeköttetéssel érintett Duna mellékág érintett szakaszának jobb és bal partján a korabeli ipari- és régészettörténeti adottságok napjainkig hatással vannak a térség folyamatban lévő és jövőbeli, lehetséges átalakulására. A tervezett építmény az azok, valamint a környező, épített örökségi elemekkel intenzíven átszőtt városszövet ilyen irányú kapcsolatainak tovább erősítésére is jó alkalmat teremthet.

A VIZSGÁLT TERÜLET ÉRINTETTSÉGE

ipar- és régészettörténeti jelentőség

A Waterfront City ingatlanfejlesztés szeszgyári, míg az Óbuda Kis-sziget hajógyári múltja mellett a római kori régészeti örökség is számottevőnek mondható a vizsgált területen. A II-III. század római kori érintettsége előbbi esetben az Aquincum légiós táborához köthető leletekben, utóbbiban a helytartói palota felszín alatt megbúvó maradványai formájában figyelhetők meg.

A TÁGABB KÖRNYEZET ÖRÖKSÉGE

komplex kultúrtörténeti területi jelentőség
ipartörténeti érintettség

A fent említett ipari létesítmények olyan, Óbuda régmúltjában működő gyárak közé illeszkednek, mint az aquincumi gáz-, ház-, illetve textilfestő gyárak vagy a vizsgált területtől délre található selyemgombolyító, kétfestő és egyéb kisebb gyárak. Ezekhez a korabeli létesítményekhez kapcsolódva rendre a könnyebb tájékozódásban is szerepet játszó kémények is megfigyelhetők, melyekből napjainkra hét maradt fenn, egy épp a WFC projekt területén.

történeti jelentőségű területek

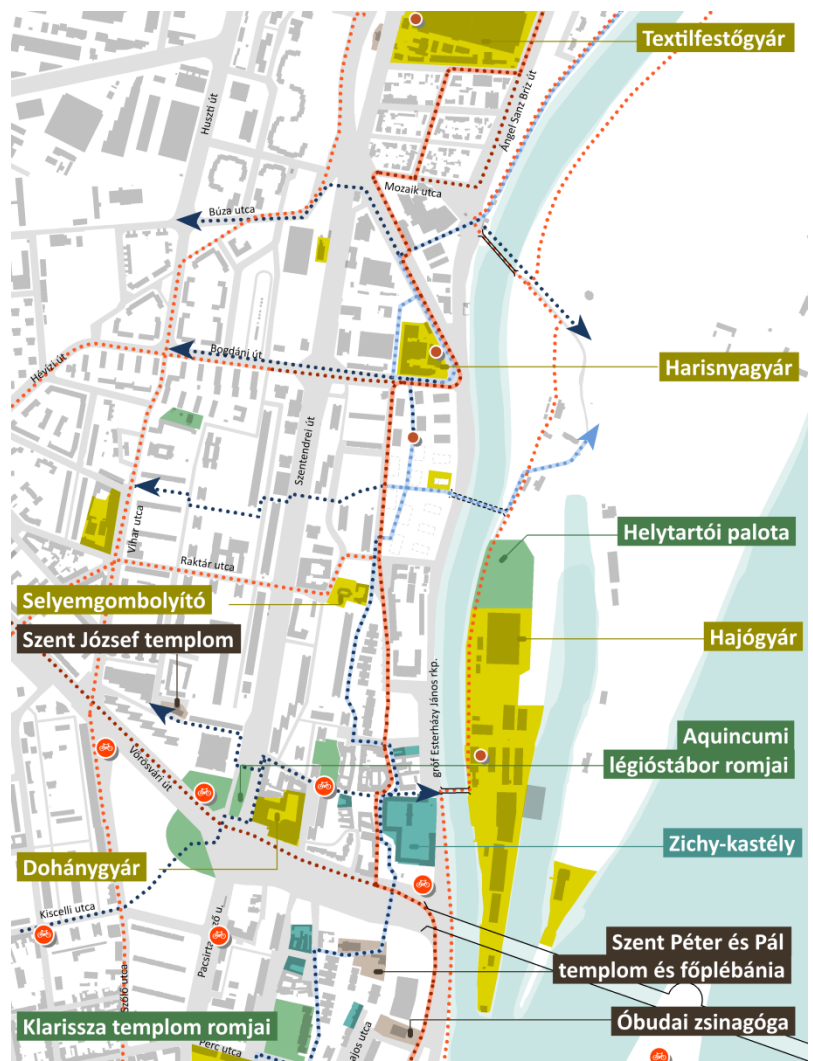
- szakrális jelentőségű terület
- ipartörténeti jelentőségű terület
- ipartörténeti jelentőségű kémény
- régészettörténeti jelentőségű terület
- kultúrtörténeti jelentőségű terület

meghatározó mikromobilitási tengelyek és irányultságok

- meglévő / tervezett meghatározó gyalogos kapcsolat
- meglévő / tervezett kerékpáros nyomvonal
- Budai Promenádnál / Euro Velo 6 nyomvonal
- BuBi közbringarendszer gyűjtőállomások

alaptérképi elemek

- meglévő / tervezett beépítés
- közterületi úthálózat / egyéb terület
- Duna medre és partja
- meglévő / tervezett hídkapcsolat



Ipar- és kultúrtörténeti adottságok
forrás: saját ábra

kultúrtörténeti érintettség

Kultúrtörténeti értelemben számos, a XVIII-XIX. századból fennmaradt építészeti örökségként tekinthető beépítés (napjainkra átalakított, korabeli lakó vagy egyéb funkciójú épület) megtalálható a térségben. Ezekben a jellemzően műemléki védettségű beépítésekben (pl. Zichy-kastély) ma olyan, dominánsan kulturális célokat szolgáló intézményi funkciók foglalnak helyet, mint a Budapest Galéria Varga Imre Gyűjteménye, az Óbudai Múzeum Kun Zsigmond Gyűjteménye, a Vasarely Múzeum, a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum vagy a Budapest Galéria Kiállítóháza.

régészettörténeti érintettség

Ahogy a vizsgált terület, úgy Óbuda-Békásmegyer területének egésze régészeti lelőhelyekben gazdag. Ezek egyes elemeinek felszíni reprezentációja a kerület több helyszínén tapasztalható (pl. légiós tábor romjai, Klarissza templom és kolostor vagy a Hercules villa maradványai).

szakrális érintettség

Fontos továbbá a helyi vallási létesítmények mozaikosan elhelyezkedő, hálózatos rendszere is, mely a katolikus, református, evangélikus és zsidó hitközösségek különböző helyszíneire egyaránt kiterjed.



Hajógyár



Zichy-kastély



Szent Péter és Pál templom



Óbudai Múzeum



A Flórián tér római romjai

képek forrása: saját fotók és <https://turistamagazin.hu/>

MIKROMOBILITÁSI ÉS GYALOGOS TENGELYEK**gyalogos prioritású tengelyek**

A fent leírt történeti területek gyalogos összeköttetése már jelenleg is adott, de bővítése már csak a kerületi szinten meghatározó célkitűzésként rögzített Budai Promenádn nyomvonal teljes körű kialakítása végett is szükséges. A promenád a Waterfront City ingatlan-beruházás területén is áthalad.

kapcsolódás a Budai Promenádhhoz

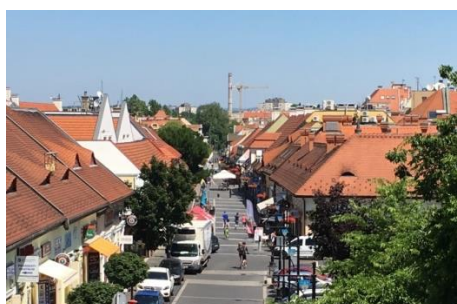
A tervezett hídkapcsolat kialakításával lehetőség biztosítható a Hajógyári-sziget zöldfelületi és épített örökség szempontjából is értékes területeinek közvetlen promenád kapcsolatára, egyúttal az ipar- és kultúrtörténeti örökségek kapcsolatának erősítésére is.

kerékpáros nyomvonalak

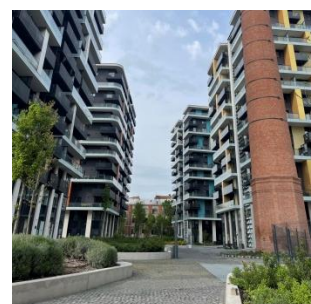
A kerékpáros elérhetőség tekintetében hasonlóan jók a helyi adottságok, a térség városszerkezeti jelentőséggel is bíró nyomvonala az Euro Velo 6 kerékpárút a vizsgált területtel szomszédos nyomvonálvezetésű. A sziget kerékpáros feltárása még csak tervek szintjén létezik, a fővárosi TSZT-ben rögzített. Annak fejlesztésével a hálózat kibővítése, valamint a tervezett közbringa rendszer óbudai irányú tovább terjeszkedése is biztosítható, mely jelenleg az Árpád híd – Vörösvári út tengelyig terjed ki.



Kerékpársáv az Árpád fejedelem útján



A Budai Promenádn Óbuda-Újlak városrészben



és a Waterfront City területén

képek forrása: saját fotók

KÖZTEREK ÉS KÖZÖSSÉGI HASZNÁLATÚ TERÜLETEK RENDSZERE

közterületek és közhasználatú területek

A kerület ezen része a lakótelepi (úszótelkes) struktúra okán magas közterületi aránnyal rendelkezik, mely kedvez a terület átjárhatóságának.

A sok közterületi és közhasználatú gyalogos prioritású és magas zöldfelületi arányú területnek köszönhetően lehetőség van olyan rekreációs tevékenységekre, mely a lakosság igényeihez igazodik. Azok kiszolgálását szintén segíti a Hajógyári-sziget közelsége, habár a sziget a közvetlen kapcsolat és a korábbi hajógyári területsáv alulhasznosítottasága okán csak részben kihasznál.

a Hajógyári-sziget megközelítése

A sziget megközelítése jelenleg problémás, a lakótelepi területekről kerülő úton lehetséges (K híd), így a tervezett gyalogos híd olyan lehetőségeket is megnyitna a környező lakosság számára, mely a sziget szélesebb körben való reprezentálását, vegyesebb hasznosítását szorgalmazná.

burkolt felületek

- vegyes forgalmú közterület
- jellemzően gyalogos használatú közterület / közhasználatú terület

zöldfelületek

jellege szerint

- közterületi / közhasználatú zöldfelületek
- zöldterület (közpark, közkert) határa
- helyi jelentőségű védett természeti terület és határa

hasznosítása szerint

- alulhasznosított
- rekreációs / korábban rekreációs (golfpálya)
- kondicionáló
- időszakosan használható
- természetközeli

közlekedési hálózat elemei

- HÉV nyomvonal
- meglévő / tervezett meghatározó gyalogos kapcsolat
- Budai Promenádnál részben kialakult, részben kialakításra váró (ÖBÉSZ-ben előirányzott) nyomvonal
- meglévő / tervezett kerékpáros nyomvonal
- Euro Velo 6 kerékpáros infrastruktúra nyomvonal
- BuBi közbringarendszer gyűjtőállomásai

egyéb alaptérképi elemek

- telekhatár / épületállomány
- közterületi úthálózat / egyéb terület
- Duna medre és partja
- aluljáró (külön szintű gyalogos keresztezés)
- meglévő hídkapcsolat / javasolt gyalogos hídkapcsolat
- a szöveges munkarészben fotóval is illusztrált helyszínek és számozásuk

Közterületek és közhasználatú területek vizsgálata

forrás: saját ábra



A közterületek és közhasználatú területek feltárásában fontos elkülöníteni azokat karakterük, használatuk és tulajdonjogi helyzetük alapján.

Általánosan elmondható, hogy a területen jelen vannak **közterületi és közhasználati** területek, valamint **burkolt és zöldfelületek**, melyek a közösségi érdeket szolgálják. Azok – valamint az egyéb tulajdonban lévő, nagyobb kiterjedésű, összefüggő (fehér alapon zöld sraffozású) zöldfelületek – térbeli, strukturális rendjét a fenti ábra mutatja be, az ahhoz kapcsolódó, az egyes, számozottan jelölt területek szöveges értékelésével és fotóillusztrációjával együttesen.

közterületek közterületi zöldfelületek



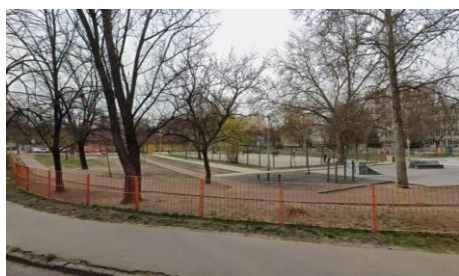
A Kaszap István park koncepcióterve

forrás: <https://rdt.budapest.hu/>



Flórián téri park

forrás: GoogleMaps @ Nagy Roland fotója



Gyarmati Dezső park

forrás: Google StreetView



Alulhasznosított zöldsáv a H híd közelében

forrás: saját fotó

A térségben az úszótelkes kialakítású lakótelepi beépítés okán általánosan igen nagy arányban vannak jelen **közterületek**, melyek a közösség számára bejárható, használható, jellemzően kondicionáló zöldfelületekkel is rendelkeznek.

A kialakult közterületek egy csoportját **közparkok és közkertek** alkotják, melyek sokszor rekreációs funkcióval rendelkeznek – ilyen például a Gyarmati Dezső park vagy a távolabbi Boldog Sándor István park, illetve a Hajógyári-sziget északi oldalán (Nagy-szigeten) lévő összefüggő zöldfelület is. A térség további, nagyobb kiterjedésű, jellemzően kondicionáló zöldterületei közé a Flórián téri park vagy a Kerényi Grácia park sorolható.

A projektterülethez legközelebb eső parkok a Miklós téri játszótér, valamint a Waterfront City beruházás keretében megújított Kaszap István park (Folyamór utca). Utóbbihoz a Waterfront City épületei közötti kelet-nyugat irányú **tengelyek** közvetlenül is kapcsolódnak.

1

A környékbeli közterületi zöldfelületeket *hasznosításuk alapján* az alábbi kategóriák szerint tipizálhatjuk:

- kondicionáló zöldfelületek,
- rekreációs közterületi zöldfelületek,
- alulhasznosított közterületi zöldfelületek.

kondicionáló zöldfelületek

A térséget további meghatározó, a köz számára nyitott, nagy arányban jelen lévő területei a **lakótelepi épületek között megtalálható zöldfelületek**, melyek lehetnek kisebb *parkok, játszótérek, sétányok*, vagy csupán *díszítő, kondicionáló zöldfelületek*. Az óbudai lakótelep nagy részén találhatóak ilyen közterületi zöldfelületek, mely a lakótelepi felépítésből adódóan a parkhasznosítás lehetőségeit is nagymértékben meghatározza. Ide sorolható még például a Szentlélek tértől délre elhelyezkedő Szent Péter és Pál templom zöldterületi környezete, mely szintén főként kondicionálást, illetve a szakrális használattal összhangban lévő passzív pihenési célokat szolgál.

2

rekreációs közterületi zöldfelületek

A környező lakótelepi zöldfelületeken és játszótérek kivül **közel** célpont lehetne az Óbudai-sziget változatos zöldfelületeivel, rekreációs területeivel, azonban ennek megközelítése – a tervezett gyalogshíd hiányában – csak igen nagy kerülő által lehetséges a K hídon át.

Egyéb közterületen lévő, rekreációs célú zöldfelületek ugyan találhatóak a projektterület környezetében is, mint pl. a Gyarmati Dezső park és a Flórián tér, ám ezek nem vethetők össze az Óbudai-sziget által nyújtott lehetőségekkel. Közös tulajdonságuk, hogy kondicionáló hatásukon túl a környező lakosság és az idelátogatók számára kikapcsolódási, sportolási és egyéb rekreálódási lehetőségeket nyújtanak.

3

alulhasznosított közterületi zöldfelületek

Fontos megemlíteni a közösség számára bejárható, vagy nehezen megközelíthető, **alulhasznosított**, zöldfelülettel rendelkező közterületeket – melyek nagy arányban fordulnak elő a vizsgált terület környezetében a Hajógyári-szigeten is.

Általánosan elmondható, hogy a budai rakpart és a Duna medre közti területsávon kialakított zöldfelületek alulhasznosított állapotúak, számos igen nehezen megközelíthető.

- közterületi burkolt felületek** A közterületek másik jelentős csoportja a **közterületi burkolt felületek**, melyek hasznosításuk alapján lehetnek
- jellemzően gyalogos forgalmú vagy
 - vegyes forgalmú területek is.

4 gyalogos forgalmú közterületek

A gyalogos forgalmú közterületek jellemzően a gépjárműforgalomtól elzárt, burkolatában is eltérő felületeket jelentik, melyek egyes esetekben passzív pihenésre is lehetőséget adnak. Ilyen hasznosítású területek jellemzően a Fő tér és környezetében, valamint a Szentlélek téren találhatóak. A projektterület környezetében ennek legkiemelkedőbb példája a Harrer Pál utca folytatásában lévő sétány, mely a Budai Promenádnak – még fel nem újított – részét képezi, de a távolabbi Árpád-házi Szent Erzsébet tér is ide sorolható. A lakótelepi területeken az alapellátást nyújtó intézmények körül is előfordulnak gyalogos preferenciájú területek, mint pl. Krúdy-negyedben is.

5 vegyes forgalmú közterületek

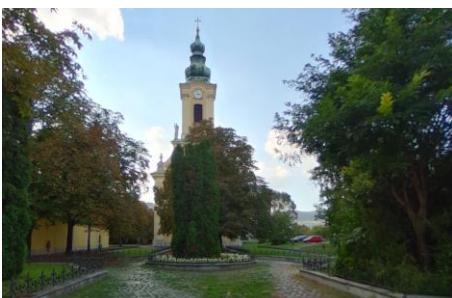
A burkolt közterületek másik csoportja a vegyes forgalmú és a közterületi úthálózat helyszínéül szolgáló területeket foglalja magába. Ezek inkább a személygépjárművel, közösségi közlekedéssel és a car-sharing vagy közbringarendszerrel történő megközelítés számára ideális helyszínek.

közhasználatú felületek

A vizsgált terület térségében a lakótelepi, telep szerű beépítési struktúra mellett egyéb beépítési módok is megfigyelhetők, melyek hatására a hagyományosabbnak mondható, történeti, illetve a megújuló területek szabadonálló vagy zárt sorú beépítései határolta térszerkezet is megjelenik a helyi városszövetben. Az ilyen területeken sok esetben találkozunk olyan **közhasználatú zöldfelületekkel**, illetve **burkolt területekkel** is, melyek a közterülethez csatlakozva magánterületek közvetett elérését szolgálják a lakosság és az oda látogatók számára. Ezek rendre tudatos tervezés eredményei, a meglévő, összefüggő hálózat kiegészítését célozzák meg. A magánterületeken lévő, **közhasználatú zöldfelületek** hasznosításuk alapján szintén több csoportba sorolhatóak:

6 közhasználatú kondicionáló zöldfelületek

Az egyik legjelentősebb csoportot a közhasználatú kondicionáló zöldfelületek jelentik. Ilyenek pl. a **projektterületen lévő Waterfront City zöldfelületei** is, melyek egy összefüggő zöldfelület érzetének érvényesülését segítik elő, egyúttal folyamatos átjárhatóságot biztosítanak a területen és hozzájárulnak a helyi mikroklíma optimális szinten tartásához, a lokális hősziget hatás mérsékléséhez. Hasonló szerepkört tölt be az Óbudai Római Katolikus Főplébánia környékén az Aquincum Hotelhez kapcsolódó közhasználatú parkrész is, mely szintén főként kondicionáló jelleget tölt be, passzív pihenés helyéül is szolgálva.



4. Gyalogosforgalmú közterület – Árpád-házi Szent Erzsébet tér

forrás: GoogleMaps @ István Maczkó fotója



5. Vegyes forgalmú közterület – több szintes kialakítású Flórián tér

forrás: Google StreetView



6. A Harrer Pál utca folytatása a Harrer sétány a Miklós tér felé tekintve

forrás: Google StreetView

7 közhasználatú rekreációs zöldfelületek

A térségben lévő közhasználatú területek egy része rendelkezik rekreációs hasznosítással, melyek jellemzően a Hajógyári-sziget keleti partja mentén húzódnak. A különböző sportolásra vagy aktív pihenés helyszínéül szolgáló területeken szervezett keretek között kutyás oktatás (kutyaiskola), egyesületi szintű kajak-kenuzási lehetőség is rendelkezésre áll.

8 közhasználatú, időszakosan használható zöldfelületek - intézménykertek

Az időszakosan látogatható közhasználatú zöldfelületek jellemzően a Fő tér környezetében, illetve a Budai Promenád vonzáskörzetében jelennek meg a Vasarely és Óbudai Múzeum, a Kobuci kert, valamint a korábbi Selyemgombolyító helyszínein. Ezek látogathatósága az adott intézmény vagy szórakozó hely nyitvatartásának függvényében alakul.

egyéb zöldfelülettel borított területek

Számos egyéb használatú, zöldfelülettel borított terület is található a vizsgált terület térségének Hajógyári-szigeti, és szemközti partszakaszai részén, melyek közül az alábbiak emelhetők ki.

9 természetközeli telületek

A Hajógyári-sziget nyugati oldalán lévő összefüggő ártéri erdőterület, valamint a hozzá tartozó zöldfelületek nagy mértékben hozzájárulnak a sziget biodiverzitásához. Az itt jelenlévő növényfajok és a fauna okán ártéri erdőterület természetközeli besorolást, egyes részei védettségi lehatárolást kaptak az ott meglévő és kialakuló élőhelyek védelme okán. A védettség miatt a terület a szigetre látogatók számára csak korlátozottan látogatható.

10 egyéb alulhasznosított zöldfelületek

A Hajógyári-sziget déli területein jelenleg magán (Petőfi Kulturális Ügynökség) tulajdonban lévő telkek nagyrésze alulhasznosított, azokon a természetes felületek egyre nagyobb arányú térnyerése tapasztalható. Ezen területek jelentős fejlesztési potenciált és értéket hordoznak magukban, melyek kiteljesedése a hasznosítás későbbi racionalizálásával válhat lehetővé.

11 gyalogos forgalmú közhasználatú területek

A projektterületet érintő egyik legfontosabb, újonnan létesült közhasználatú terület a Waterfront City fejlesztés keretében ütemezetten kialakuló, közhasználatú, jellemzően gyalogos forgalmú terület, és az ahhoz kapcsolódó Budai Promenád. Ezek kialakításával a vizsgált terület budai oldala teljes mértékben bejárhatóvá válhat. A vizsgált területtől északra lévő Bogdáni út mentén, az egykori Harisnyagyár tömbjében közhasználatú területek helybiztosítása a hatályos ÓBÉSZ alapján rögzített, melyek szintén a Budai Promenád részét képezhetik a jövőben. A fent leírt promenád szakasz déli irányú közvetlen csatlakozása az Óbudai Harrer Pál Általános Iskola előtt lévő – cca. 40 méter széles – intenzíven fásított, burkolt területen, egyfajta gyalogos-zónán át jelenleg is rendelkezésre áll.



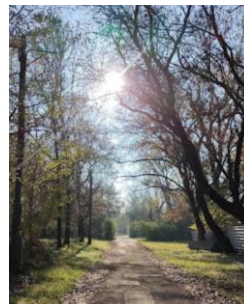
7. Közhasználatú rekreációs zöldf. (Hajógyári Kutyasuli)
forrás: Google StreetView



8. Kobuci kert, mint intézménykert
<https://welovebudapest.com/>



9. A sziget védett ártéri erdősávjának részlete
saját fotó



10. Alulhasznosított zöldfelületek a szigeten
GoogleMaps @ Hencz Polett



11. Gyalogosforgalmú területek a WFC területén
saját fotó

hálózati kapcsolatok

A vizsgált terület budai oldalának elérhetősége általánosságban tekintve megfelelő, ugyanakkor a Hajógyári-szigeti érkezési pont megközelíthetősége egyelőre hiányos.

HÉV

A térség egyik legfontosabb hálózati eleme a H5-ös HÉV nyomvonala, mely észak-déli irányban – a Batthyány tér és Szentendre között – közvetlen agglomerációs kapcsolatot biztosít, ugyanakkor elvágó hatást is gyakorol a Duna-parti területek megközelíthetőségére tekintettel.

gyalogos kapcsolatok

A Budai Promenádnak köszönhetően a budai oldalon egy egybefüggő, gyalogos preferenciájú hálózat kialakítása tervezett, mely távlatban a történeti budai belváros területeit (Margit híd, budai hídfő) az intézmény- és lakóterületekkel hivatott összekötni, egy folyamatos hálózatot alkotva, melybe a promenád átvezetését is biztosító, folyamatban lévő Waterfront City projekt jól illeszkedik

kerékpáros kapcsolatok

A kerékpáros nyomvonalak jellemzően észak-déli irányban a Budai Promenád nyomvonalával párhuzamosan haladnak, kiemelt elemük az **EuroVelo 6-os** nyomvonal. A haránt irányú kapcsolatok fejlesztése a későbbiekben várható. A **projekterület kerékpárral történő elérése** északi irányból a Ladik utca – Bogdáni út – Folyamőr utcán, délről pedig az Árpád fejedelem útja – Tavasz utca – Fő tér – Laktanya utcán keresztül lehetséges. Tervezett nyomvonal bővítés várható a Raktár utca irányából. A **közbringarendszerrel** történő megközelítés szintén egy fontos szegmense a hálózati kapcsolatoknak, ugyanis ezek kiterjedése jelenleg a Szentlélek térig, illetve a Polgár utcáig tart, innen gyalogtávolságból közelíthető meg a projekterület budai oldala.

meglévő és tervezett hídkapcsolatok

A térségben jelen lévő hídkapcsolatok jellemzően a Hajógyári-sziget (és a pesti oldal) elérését szolgálják. A sziget megközelítését a **jelenleg meglévő hídkapcsolatok** közül a H híd és a K híd teszi lehetővé, a vizsgált területtől bő fél kilométeres távolságban.



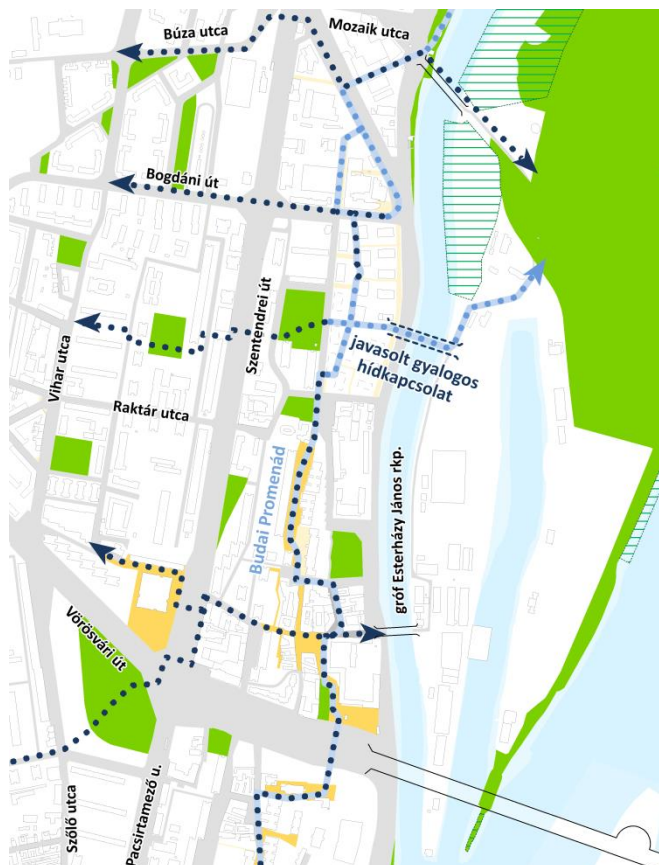
A közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos részletes elemzéseket lásd a Közlekedési infrastruktúra c. fejezetben.

a javasolt gyalogos hídkapcsolat mikro- és makrostrukturális hatásai

A tervezett új gyalogoshídkapcsolat által nem csak Waterfront City városnegyed, hanem a háttér lakóterületek számára is megteremthetővé válhat a lehetőség a Duna (vízpart) és a Hajógyári-sziget **közvetlen elérésére**, az ott meglévő, illetve fejlesztését tekintve előirányzott kulturális (PKÜ), valamint sport és rekreációs lehetőségek kihasználására.

A vizsgált területen létesíteni kívánt gyalogoshíd a jövőben nagy hatást gyakorolhat környezetére és a vizsgált területet érintő, folyamatban lévő lakóberuházásra is. Létesítése kiemelt fontosságú az észak-déli, illetve kelet-nyugati irányú gyalogos tengelyek kialakulásában, a Budai Promenád északi irányú kiterjedésének meghosszabbítását, valamint szigeti átvezetését egyaránt biztosítani képes.

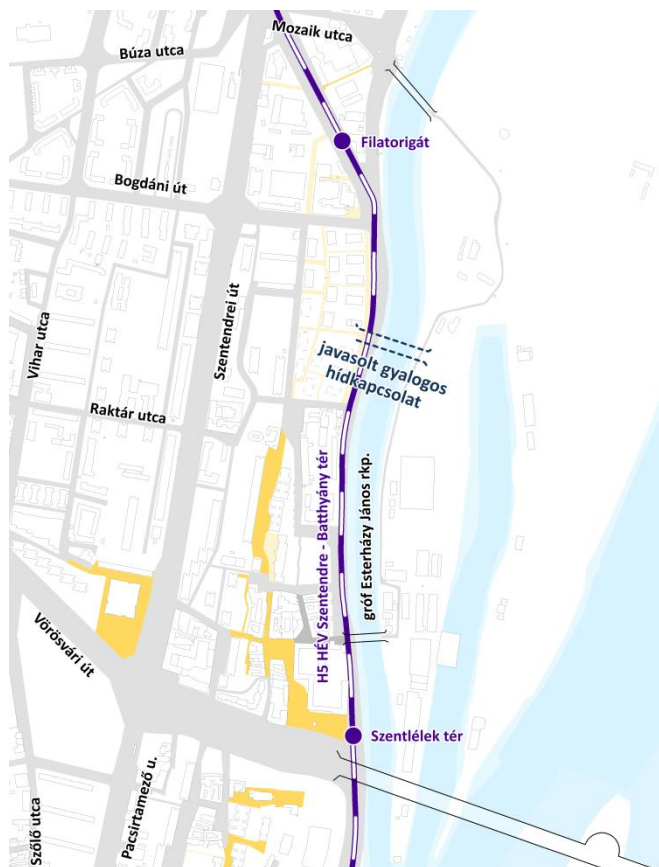
A tervezett gyalogoshíd a **Waterfront City lakónegyed lakosain túl a környező lakótelepek és lakóterületek lakossági igényeinek kiszolgálását is célozza**, ezzel is felértékelve a Hajógyári-sziget déli Kis-szigeti részének jelenleg alulhasznosított területeit.



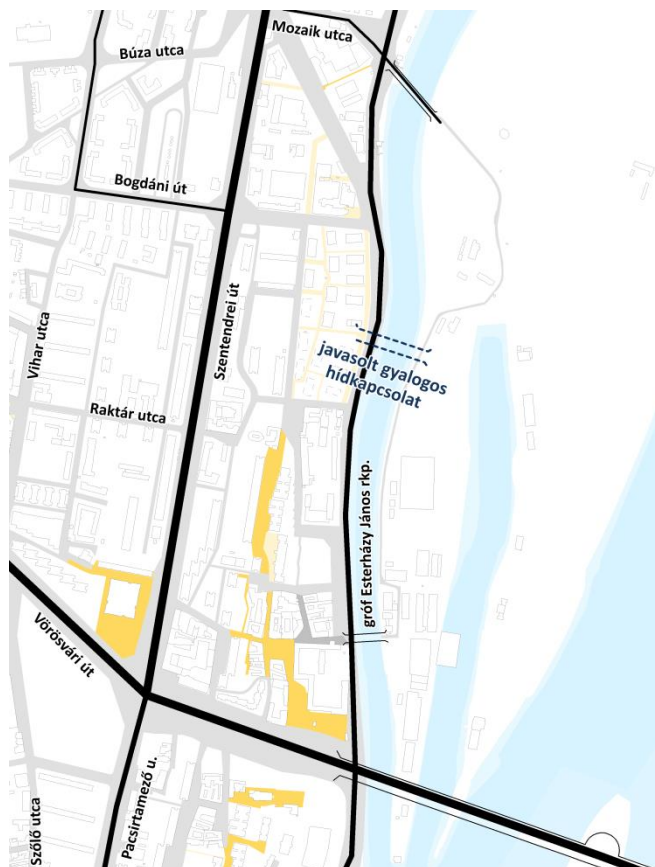
Meglévő és tervezett gyalogos kapcsolatok



Meglévő és tervezett kerékpáros infrastruktúra nyomvonalak



H5 szentendrei HÉV-kapcsolat

TSZT közlekedési infrastruktúra szerkezeti tervlapján rögzített fő hálózati elemek
forrás: saját ábrák

Táji és természeti adottságok

TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

SZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK

A vizsgált terület III. kerület Óbuda-Békásmegyer belső, nagyvárosiasan beépült területén, a Duna mellékága mentén található, az Árpád híd és az Újpesti vasúti híd közötti folyamszakaszon, az 1651 és 1655 fkm között.

TERMÉSZETI ÉRTÉKEK

Mivel a folyamszabályozás során a Duna Hajógyári-szigeti mellékágának nyugati oldala – egy rövid, K híd menti szakasztól eltekintve – burkolt partfal kialakítást kapott, a természeti értékek mélyebb elemzése a vizsgált terület Hajógyári-szigeti oldalán releváns.

Ott – a vizsgált területtel érintett szakaszon –, a jellemzően természetközeli zöldfelületekként megjelenő, vízpartközeli, intenzív növényborítottságú területek jelenleg, mint a közhasználat elől elzárt, természeti élőhelyként funkcionálnak, magas biológiai aktivitásukkal kedvező ökológiai és klimatikus hatást gyakorolva közvetlen és tágabb környezetükre.

flóra

A sziget déli terület részének eredeti – jellemzően füzes társulások, puha- (pl. fűz, nyár) és keményfa (pl. tölgy, kőris, szil) ligeterdők képezte – vegetációja napjainkra csak kis mértékben maradt fenn a XIX. század derekától jellemző hajógyári hasznosítás és egyéb antropogén beavatkozások okán. Sajnos a korábbi, intenzív használatból adódóan a jelentősen degradált terület részeken idegenhonos, invazív növényfajok is megjelentek pl. zöld juhar (*Acer negundo*), fehér akác (*Robinia pseudoacacia*), illetve különböző iszalag fajok (*Cleamtis sp.*). Azok visszaszorítása az értékes növényállomány megőrzése céljából kiemelt fontosságú.

* A Hajógyári-szigetet szinte körülölelő, mintegy 25 hektárnyi területen húzódó, galériaerdő-sáv és puffer-területének helyi jelentőségű védett természeti területté nyilvánításáról Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlésének 45/2021. (XII. 22.) rendeletével módosított 25/2013. (IV.18.) Főv. Kgy. rendelete rendelkezik.



Ligeti csillagvirág

forrás: <https://turistamagazin.hu/>



Csilláros sárma

forrás: <https://blogspot.com/>

A vizsgált terület északi szomszédságáig kiterjed a Nagy-szigeten összefüggő ártéri ligeterdőt alkotó galériaerdő sáv, mely fejlett cserje és lombkoronaszintű társulásainak köszönhetően napjainkra fővárosi jelentőségű védelmet élvez*. A védelem főként a helyi természetes és természetközeli állapotok megtartására és javítására irányul, keretében a fent leírt, egykori keményfás ártéri erdősáv helyreállításának elősegítése, az ott előforduló értékes és védett növény- és állatfajok védelme, természetes élőhelyének megőrzése a cél. Az ártéri erdősávban megjelenő fajok között a fehér nyár (*Populus alba*), fehér fűz (*Salix alba*) és egyéb idős fekete nyár (*Populus nigra*) fajok dominálnak. Habár a sziget északi, Nagy-szigeti része természetvédelmi oltalom alatt álló növényfajokban inkább bővelkedik, a déli terület részén is megbújnak értékek. A duna-völgyi / ligeti csillagvirág (*Scilla vindobonensis*) állomány például csaknem 8000 töre tehető, míg az ún. csilláros sárma (*Ornithogalum refractum*) egyedszáma is meghaladja a száz tövet. A fent említett part menti vegetáción kívül a vizsgált területen található egyes szoliter fák és fasorok képviselnek kisebb-nagyobb értéket. Azok részletes bemutatása a *Dendrológiai vizsgálat* c. fejezetben történik.



Fehér nyár

<https://brainmanpictures.com/>



Fekete nyár

<https://upload.wikimedia.org/>



Fehér fűz

<https://upload.wikimedia.org/>

fauna



Európai mókus

forrás: Lovranits Júlia | <http://nhmus.hu/>

Eurázsiai hód

forrás: <https://turistamagazin.hu/>

Keleti sün

forrás: <https://termeszetvedelem.hu/>

A korábban említett értékes, védett galériaerdő növénytakarása egyfajta élőhelysávként is tekintendő, mely számos, természetvédelmi értékkel bíró állatfaj számára is otthont biztosít. Habár a védett terület a vizsgált területtel csak szomszédsági értelemben hozható összefüggésbe, a tervezett hídkapcsolat megvalósulása esetén a részletesebb tervezés és későbbi kivitelezés idején feltétlen kiemelt figyelem fordítandó a szigeten megjelenő állatvilág és élőhelyének védelmére.

Az ártéri ligeterdősáv keskeny kiterjedése és városban belüli izolált megjelenése szélesebb körű emlősfajlakomány megjelenésének nem kedvez, mégis számos olyan, értékes gerinces faj megfigyelhető a területen, mint a közönséges erdei mókus (*Sciurus vulgaris*), az eurázsiai hód (*Castor fiber*) vagy a keleti sün (*Erinaceus roumanicus*). Fontos még kiemelni a különböző denevér (*Chiroptera*) fajokat, valamint a nem védett, de a helyi ökoszisztéma szempontjából meghatározó szerepű vörös róka (*Vulpes vulpes*) egyedeket is.

Legkiterjedtebb, értékes állománya a bogaraknak és lepkéknek figyelhető meg. A skarlát bogár (*Cucujus cinnaberinus*), a szarvasbogár (*Lucanus cervus*), a színjátszólepke (*Apatura ilia*), csíkos medvelepke (*Euplagia quadripunctaria*), illetve az ún. atalanta lepke (*Vanessa atalanta*) populáció számottevőnek mondható a védett erdősávban.

A hüllők közül különböző béka (*Anura*) fajok és mocsári teknősök (*Emys orbicularis*) fordulnak elő a ligeterdős területen.

Kiemelendő továbbá a Hajógyári-sziget Budapest mindennapjaiban betöltött ornitológiai szerepe is. Az itt időszakosan megjelenő, illetve állandó jelleggel élő és fészkelő fajok – a Kis-sziget jellemzően közhasználat elől elzárt működése okán – nem csak a sziget északi, hanem déli részén is egyaránt megfigyelhetők. A teljesség igénye nélkül a közvetlen vízparti élőhelyek tekintetében említésre érdemes a szürke gém (*Ardea cinerea*), a nagy kárókatona (*Phalacrocorax carbo*), illetve a nagy bukó (*Mergus merganser*); míg az erdősült élőhelyeken macskabagollyal (*Strix aluco*) és különböző fakopáncs fajokkal (*Dendrocopos*) találkozhatunk a leggyakrabban. Egyes háborítatlan helyszíneken a vándorló madarak közül is megfigyelhetők ritkaságba számba menő példányok, például különböző – kontyos, fekete- és füstös – récék (*Aythya fuligula*, *Melanitta nigra*, *Melanitta fusca*), illetve sarki és északi búvárok (*Gavia arctica* és *stellata*).



Vörös róka

forrás: <https://pxhere.com/>

Vízidenevér

<https://mme.hu/>

Szarvasbogár

<http://www.nhmus.hu/>

Színjátszólepke

<https://termeszetvedelem.hu/>

Skarlátbogár

<https://izeltlabuak.hu/>

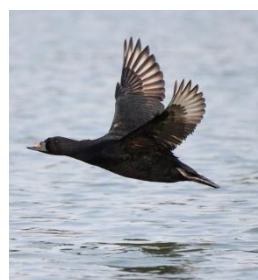
Szürke gém

forrás: <https://mme.hu/>

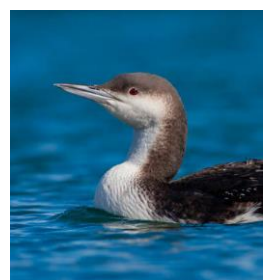
Nagy bukó

<https://madarininfo.hu/>

Macskabagoly

<https://madaraink.hu/>

Fekete réce

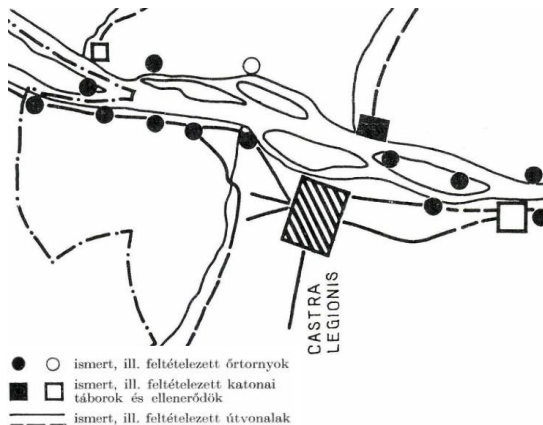
<https://mme.hu/>

Sarki búvár

<https://madarininfo.hu/>

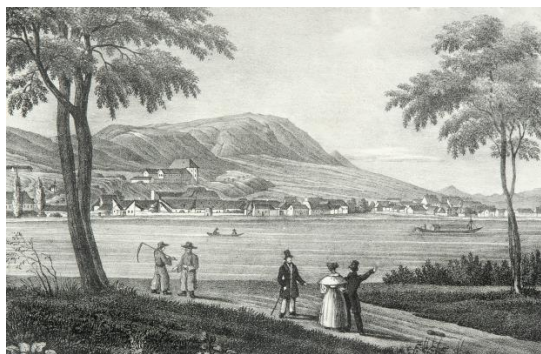
TÁJHASZNÁLAT, TÁJSZERKEZET

TÁJTÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS



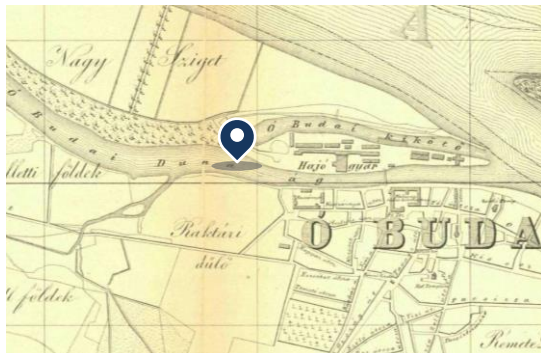
A római határ-erődrendszer óbudai részlete • II. sz.

forrás: Budapest története I. – Az őskortól az Árpád-kor (Bp., 1975) | <https://library.hungaricana.hu/>



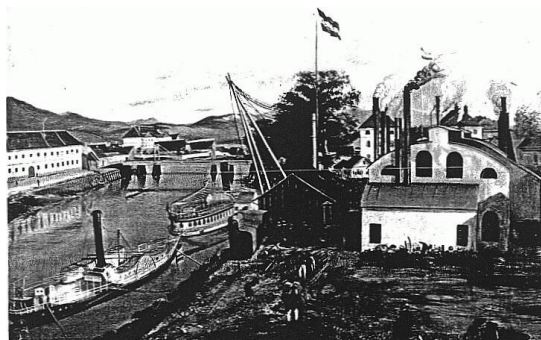
Óbuda látképe, Jacob Alt litográfiája • 1820-1826

forrás: Budapesti Történeti Múzeum | <https://obudaianziskz.hu/>



Budapest térképeinek katalógusa – Melléklet a pöcze csatornák öblítésére vonatkozó tervezethez • 1868

forrás: BFL XV.16.b.221/10b | <https://maps.hungaricana.hu/>



A hajógyár, szemben a Zichy-kastély és a laktanya • XIX. sz.

forrás: Budapest, III. kerület Óbudai-sziget KSZT (2004)

Habár Óbuda ma ismert belső városi része már az **őskorban** is lakott volt, a helyi, természeti táj megjelenésében, használatában gyökeres változást a **római kor** hozott. Az aquincumi polgár (*municipium colonia*) és katonaváros (*cababae legionos*) között húzódó vizsgált terület a korabeli légiós táborral (*castra legionis*) szomszédos, mindkét part menti szakaszán meghatározó római kori tájalakító elemek voltak – és rejlenek jelenleg is a felszín alatt –:

- a nyugati parton sírok, katonavárosi lakóházakra, közfürdőre utaló épületmaradványok;
- a keleti parton a római helytartó palotájának maradványai

utalnak a települési tájhasználat térnyerésére. A római ún. limes határ-erődrendszer szintén kiterjedt a vizsgált területre, ami a Nagy-szigetet körbeölelő folyóágak régmúlta visszavezethető jelenlétét bizonyítják. Később a vizsgált terület és térsége hosszú ideig lakatlan volt, így természetközeli jellege is újra megerősödött. Emberi beavatkozás eredményeként főként temetkezési helyek említhetők (mai Laktanya utca, Kórház utca).

A **XII. század** közepétől a szőlőkultúra és a gabonatermesztés is egyre elterjedtebb volt a királyi támogatásoknak köszönhetően. A **középkorban** a Budai-várhegy jelentőségének megnövekedésével Óbuda vizsgált területtel kapcsolatba hozható területei inkább táji értelemben voltak meghatározók.

Ebben változás a **felszabadulás utáni** időkben következett be (a XVII-XVIII. sz.) akkoriban ugyanis – főként a Zichy-család tevékenykedése révén – a szőlő- és bortermelés, a gabonatermesztés egyre szélesebb körben való elterjedése, egyúttal a mezőgazdasági területek térhódítása vált jellemzővé. A tájhasználat ilyen irányú átalakulása idővel a hegyvidéki erdőterületek rovására ment, míg a párhuzamosan megnövekedő ipari ártermelés a beépített területek kiterjedésére is egyre nagyobb hatással volt (pl. ekkortájt, az 1730-as években épült a közeli selyemgombolyító is).

A **XIX. század** elején Óbuda beépített területeinek kiterjedése már a mai Raktár utca tengelyéig tartott, attól északra vízenyős természeti, illetve művelés alatt álló területek húzódtak. A vizsgált terület szinte érintetlen volt, az Aranyhegyi-patak is itt – a mai Filatorigát HÉV állomás területén – torkollott a Dunába.

Az igazán domináns tájtörténeti és használati átalakulást a szigeten az 1830-as évek közepén megjelent hajógyár hozta el. A Kis-sziget beépült, majd az 1838-as jeges árvíz okozta károk megismétlődésének elkerülése céljából 1840 körül először védőgátat építettek a két szigetrész közötti területre, amit később fel is töltöttek, ezzel kialakítva a sziget ma ismert formáját. A H híd is ebben az időszakban, 1858-ban épült. A század közepén a bolgár kertészek érkezésével az addig, alapvetően lapályos vidék újabb használatbeli változása figyelhető meg, a szántókat zöldségtermelésre alkalmas mezőgazdasági területek váltották, a gabona és takarmánytermesztés egyre inkább háttérbe szorult.

Az 1870-es évek nagy folyamatszabályozási tevékenységeinek eredményeként a Duna mellékág természeti jellege még inkább átalakult, a nyugati parton, valamint a Kis-sziget déli részén a mederfal beton megerősítést kapott. Ezzel szinte párhuzamosan Pest-Buda és Óbuda egyesítésével (1873) az ipari terjeszkedés tovább fokozódott, a nyugati oldalon a szeszgyár is megjelent (előbb Első Óbudai Szeszégőző és Finomító – 1861, később Grünwald és Társa szeszfinomító – 1878, majd Leipziger szeszgyár – 1893-tól). Ekkorra tehető a filoxéra járvány hazánkban való megjelenése is, mely a század végére Óbudán is szinte eltörölte a szőlőkultúrát, további gyümölcsösök és újabb beépített területek megjelenésének kedvezve. A század végén az egyre erőteljesebb urbanizálódás ellenére – pl. a szentendrei HÉV indítása is ekkorra tehető (1888) – a vizsgált területen és környékén még a vidékies tájhasználat dominált.

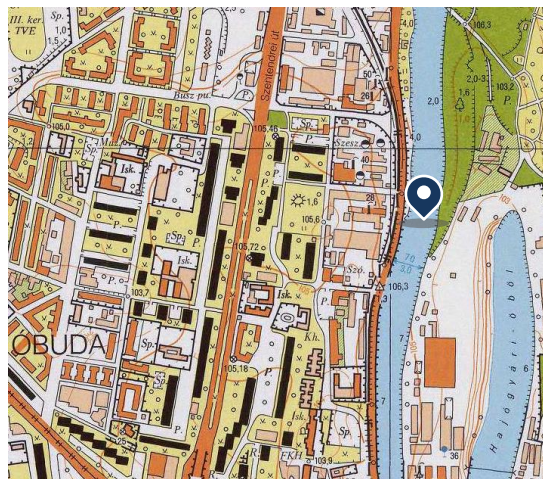
A XX. század elejére Óbuda városiasodása egyre szembetűnőbb volt. Intenzívebben beépített területe már a mai Bogdáni út tengelyében húzódó töltésig kúszott. Ekkora a vizsgált terület tájhasználati értelemben már szinte a maival megegyezőnek tekinthető. Az ipari létesítményekhez iparvágányok épültek – a K híd létesítése is ekkora tehető (1955) –, a burkolt felületek aránya jelentősen megnőtt. A közlekedési igények, az észak-déli és haránt irányú forgalom növekedésével a meglévő utcák szélesítése, új közterületek nyitása, valamint az Árpád híd megépítése is szükségessé vált (1950), ezzel is növelve a mesterségesen kialakított felületek arányát a természetes és természetközeli felületek kárára.



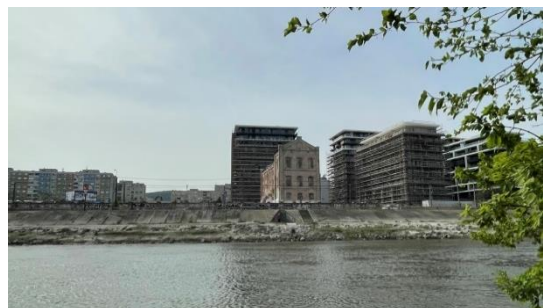
Légifotó Óbuda és az Óbudai-sziget vizsgált területet érintő részéről, az egyes tájképi szempontból meghatározó elemek jelölésével • 1944

forrás: Fortepan @ Magyar Királyi Honvéd Légierő | <https://fortepan.hu/>

A század második felében az Aranyhegyi-patak nyomvonalának eltérítésére, illetve a Rádl-, Bründl- és Filatori-árkok befedésére is sorkerült. Az addig a térségre jellemző kaszálórétet helyét is lakó- (pl. a mintegy 3 000 lakást magába foglaló Kaszásdűlői lakótelep az 1980-as évektől), illetve egyéb ipari, üzemi és gazdasági területek vették át. A rendszerváltást követően a hajó- és szeszgyári területek privatizálásával a tervezett hídszerkezet kiindulási és érkezési pontjain addig jellemző ipari tevékenység felszámolása is idővel megtörtént, az iparvágányokat felszedték.



Budapest topográfiai térképe • 1997

forrás: BFL XV.16.g.201/48 | <https://maps.hungaricana.hu/>

A két partszakasz jelenlegi tájképi megjelenése

forrás: saját fotók

1 - 29
29 - 71
71 - 121
121 - 149
149 - 162
162 - 177
177 - 193
193 - 210
210 - 227
227 - 255

NDVI értékek alakulása 2023 augusztusában

forrás: <https://raster.lechnerkozpont.hu/>

TÁJHASZNÁLAT NAPJAINKBAN

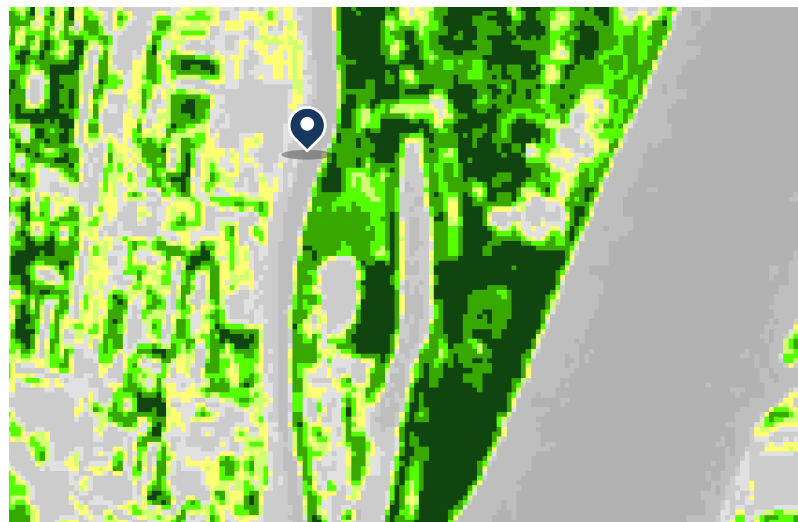
Napjainkra a korábbi szeszyár helyén lakóterületi átalakulás tapasztalható, míg a hajógyári oldalon a természet egyre intenzívebb térnyerése figyelhető meg a jellemzően használaton kívüli építményekkel és épületekkel szemben. A vizsgált területtel közvetlen, déli irányban szomszédos Hadrianus-palota régészeti lelőhely területén a leletek korábbi feltöltésén sokáig golfpálya működött, napjainkban használaton kívüli, nagyterjedésű zöldfelületként tekinthető. Az északra található, szigeti beépítések (mint pl. a korábban tisztai kaszinóként, majd a hajógyári munkások gyermekeinek óvodájaként is működő 410. sz. épület) jellemzően használaton kívül állnak.

A sziget jelenlegi partvonala – különösen a vizsgált területtel közvetlen összefüggő, nyugati oldala – javarészt mesterséges kotrás, feltöltés eredménye, a hajógyári partszakasz – a vizsgált területtől délre – épített védművel is rendelkezik. A területen az eltérő anyagminőségű partfalak meredekségéből adódóan a Duna mellékági vízfelületének közvetlen megközelítése jellemzően csak sekély vízállás idején lehetséges.

A VIZSGÁLT TERÜLET TÁJKÉPI ADOTTSÁGAI

Tájképi értelemben, a városi táj szempontjából kiemelkedő adottságnak a Hajógyári-szigeti oldal zöldfelületi borítottsága és minősége mondható, a sziget értékes ártéri galériaerdő sávjának látványfeltárulása a tervezett objektumról kiváló. Meghatározó a Duna mellékági vízfelületének látványa is. Habár az átellenes oldalon, a nagyvárosiasan beépülő területen a zöldfelületi intenzitás jelenleg elenyészőnek mondható, a Waterfront City projekt teljes körű kivitelezésével a nyugati part menti területek zöldfelületi megjelenése is előnyösebb helyzetbe kerülhet. Fontos továbbá kiemelni, hogy a nyugati irányú városi tájban a Budai-hegység tájképi adottságai, egyes erdősült, hegyvidéki területek háttérben való megjelenése meghatározó, értékes tényező lehet.

A tájképi megjelenéssel kapcsolatban az alább látható ábra jó adalék információkkal szolgál. A zöldfelületek koncentrált elhelyezkedése a külső szemlélő számára kíváncsú – természetes vagy természetközeli – tájképi megjelenésre pozitív hatást gyakorol, így a zöldfelületi intenzitás közvetve összefüggésbe hozható egy terület tájképi értékelésének kimenetelével. Az NDVI (normalizált különbség vegetációs index) elemzéssel készült térképen a szürke színek az alacsony vegetációs értékekre vagy a vegetáció hiányára hívják fel a figyelmet; a sárga és világoszöld területek a gyenge vegetációs aktivitást; míg a sötétzöld színek a kiemelkedő zöldfelületi intenzitású helyszíneket jelölik.



A VIZSGÁLT TERÜLET TERMÉSZET- ÉS TÁJKÉPVÉDELMI JELLEGŰ ÉRINTETTSÉGE

A terület természeti értékeit tekintve országos és fővárosi szinten is meghatározó természetvédelmi érintettséggel rendelkezik.

ORSZÁGOS JELENTŐSÉGŰ TERMÉSZETVÉDELMI ÉRINTETTSÉG

Országos Ökológiai Hálózat egyes övezeteivel való érintettség

ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezete

(...) olyan területek – többnyire lineáris kiterjedésű, folytonos vagy megszakított élőhelyek, élőhelysávok, -mozaikok, -töredékek, -láncolatok –, amelyek döntő részben természetes eredetűek és alkalmasak az ökológiai hálózathoz tartozó egyéb élőhelyek – magterületek, pufferterületek – közötti biológiai kapcsolatok biztosítására;

ökológiai hálózat pufferterületének övezete

(...) olyan rendeltetésű területek, amelyek megakadályozzák vagy mérséklék azon tevékenységek negatív hatását, amelyek a magterületek és az ökológiai folyosók állapotát kedvezőtlenül befolyásolhatják vagy rendeltetésükkel ellentétesek

az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete

** forrás: 2018. évi CXXXIX. tv. 26.§ (2) bekezdés*

az ökológiai hálózat pufferterületének övezete

*** forrás: 2018. évi CXXXIX. tv. 27.§ (2)-(3) bekezdések*

- ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete
- ökológiai hálózat pufferterületének övezete

A vizsgált terület és környezetének Országos Ökológiai Hálózat övezeteivel való érintettsége
forrás: <https://web.okir.hu/>

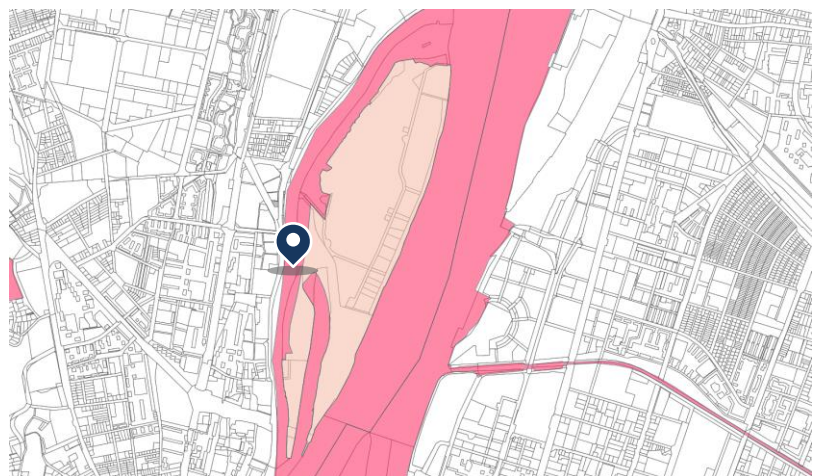
tájképvédelmi terület övezete

Magyarországon az Országos Ökológiai Hálózat tervezése 1993-ban kezdődött meg az IUCN szervezésében, mely az Európa Tanács által kezdeményezett Páneurópai Biológiai és Tájdiverzitási Stratégia keretében az ún. Páneurópai Ökológiai Hálózat (PEEN) részét képezi. A hálózat elemeinek meghatározását és egyes övezeteinek lehatárolását a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény tartalmazza. A vizsgált terület térségében a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóságának illetékességi köréhez tartozik a helyi, regionális ökológiai hálózat elemeinek meghatározása, nyilvántartása és monitorozása.

A hálózat három (magterület, ökológiai folyosó és pufferterület) övezetéből a vizsgált terület szempontjából kettő releváns és mindkettő a Duna medrével és a Hajógyári-szigettel hozható összefüggésbe. Ezekben csak olyan vármegyei területfelhasználási kategória és vármegyei övezet, valamint a településrendezési tervben csak olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az országos ökológiai hálózat övezeteinek természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem károsítja.

A Duna és mellékágának medre, valamint az azzal közvetlen kapcsolatban álló, szigeti ártéri erdő területsávja az Országos Ökológiai Hálózat ökológiai folyosó övezetének részét képezi. Ott „(...) új beépítésre szánt terület nem jelölhető ki, kivéve, ha a települési területet az ökológiai hálózat ökológiai folyosó, vagy az ökológiai hálózat magterület és az ökológiai hálózat ökológiai folyosó körüljárja, továbbá a kijelölést más jogszabály nem tiltja.”*

A sziget fennmaradó része az ökológiai hálózat pufferterületének övezetében sorolt. Abban „(...) a településrendezési terv beépítésre szánt területet csak abban az esetben jelölhet ki, ha az a szomszédos magterület vagy ökológiai folyosó természeti értékeit, biológiai sokféleségét, valamint táji értékeit nem veszélyezteti” kivéve, ha a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve ott települési térséget határoz meg.** A kivétel a Hajógyári-sziget ökológiai hálózat pufferterületének övezetével érintett területén teljesül.




A már említett Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény az ország, a vármegyék és a kiemelt térségek természet, illetve táj védelme érdekében meghatározott országos övezetek lehatárolásának felülvizsgálatát és jogszabályi kihirdetését a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI.14.) MvM rendelet hatáskörébe delegálta.






tájképvédelmi terület övezete

a területrendezésért felelős miniszter rendeletében megállapított, kiemelt térségi területrendezési terv esetében a miniszteri rendeletben, valamint a vármegyei területrendezési tervben alkalmazott övezet, amelybe a természeti adottságok, rendszerek, valamint az emberi tevékenység kölcsönhatása, változása következtében kialakult olyan területek tartoznak, amelyek a táj látványa szempontjából sajátos és megkülönböztetett fontosságú, megőrzésre érdemes esztétikai jellemzőkkel bírnak

* forrás: 9/2019. (VI.14.) MvM rendelet 4.§ (4) bekezdés

 tájképvédelmi terület övezetének lehatárolása a 9/2019. (VI.14.) MvM rendelet 3. melléklete alapján

alaptérképi elemek

-  meglévő / tervezett beépítés
-  közterületi úthálózat / egyéb terület
-  Duna medre és partja
-  meglévő / távlatban tervezett hídkapcsolat
-  a vizsgált terület tervezett hídkapcsolata

Tájképvédelmi terület övezete

forrás: saját ábra a 9/2019. (VI.14.) MvM rendelet 3. melléklete alapján

egyéb országos jelentőségű természetvédelmi érintettség

** forrás: <https://web.okir.hu/>

helyi jelentőségű védett természeti területi érintettség

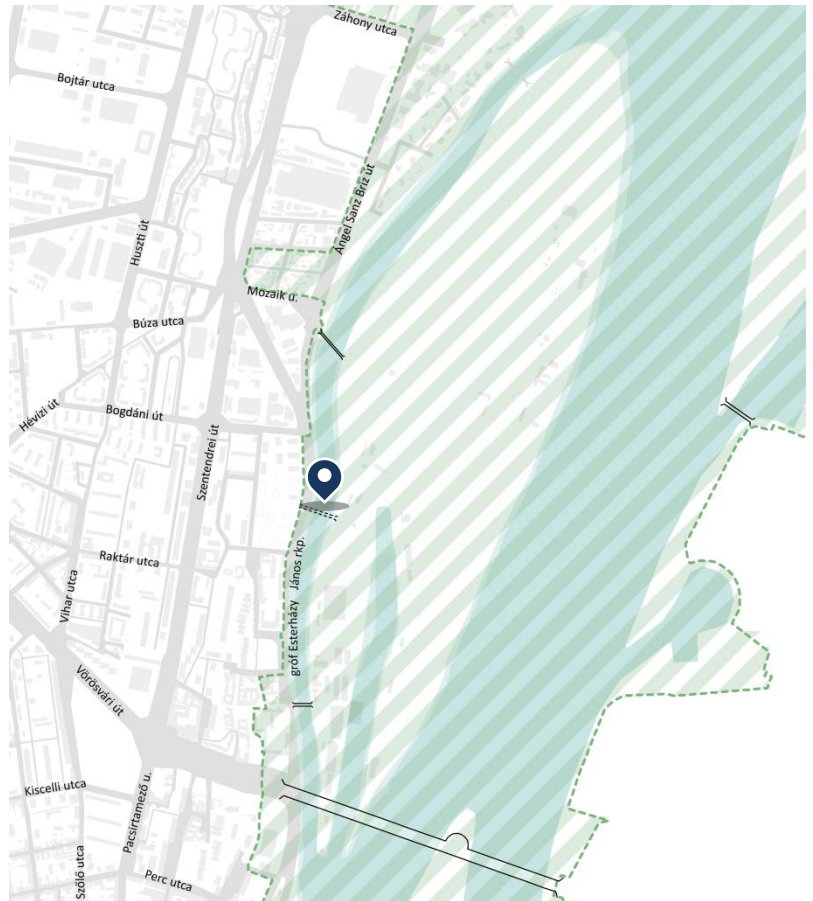
Az alapján, a tájképvédelmi terület övezetének lehatárolása a vizsgált terület szinte egészét érinti (a korábbi szeszgyár területe, azaz a Waterfront City projekterület már nem része annak).

Ott a tájképi egység, a hagyományos tájhasználat fennmaradása, valamint a tájba illesztés biztosítása érdekében – a településképi védelméről szóló törvény vagy annak felhatalmazása alapján kiadott jogszabály eltérő rendelkezésének hiányában

- a területfelhasználás és az építés helyi rendjének egyedi szabályait a kapcsolódó településrendezési eszközök; míg
- a településképi követelményeket a településképi rendelet

rögzíti.

„A tájképvédelmi terület övezetében a közlekedési, elektronikus hírközlési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, továbbá az erőműveket a tájképi egység megőrzését és a hagyományos tájhasználat fennmaradását nem veszélyeztető műszaki megoldások alkalmazásával kell megvalósítani.”*



A Természetvédelmi Információs Rendszer (TIR)** alapján egyéb országos, a térségben jellemző (pl. Natura 2000, egyéb ex lege védettség, stb.) természetvédelmi lehatárolás nem azonosítható a vizsgált terület vonatkozásában.

FŐVÁROSI JELENTŐSÉGŰ TERMÉSZETVÉDELMI ÉRINTETTSÉG

A Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 25/2013. (IV.18.) önkormányzati rendeletével jóváhagyott Budapest helyi jelentőségű védett természeti területeiről szóló rendelet 2021. decemberi módosításával a Hajógyári-sziget egyes részei helyi jelentőségű védett természeti területként rögzítettek. A lehatárolt területrészek a vizsgált területtel csak szomszédsági szinten hozhatók összefüggésbe.

* forrás: 25/2013. (IV.18.) Főv. Kgy. rendelet 7.§ 7.a pont

„A terület védetté nyilvánításának célja a sziget partját övező értékes, idős, őshonos puhafás galériaerdő természetközeli állapotának, folytonosságának fenntartása, valamint a terület jelentős tájképi értékének megőrzése.”*

természetvédelmi célkitűzések

A lehatárolt terület természetvédelmi célkitűzéseit a rendelet 7.a. melléklete tartalmazza, mely alapján:

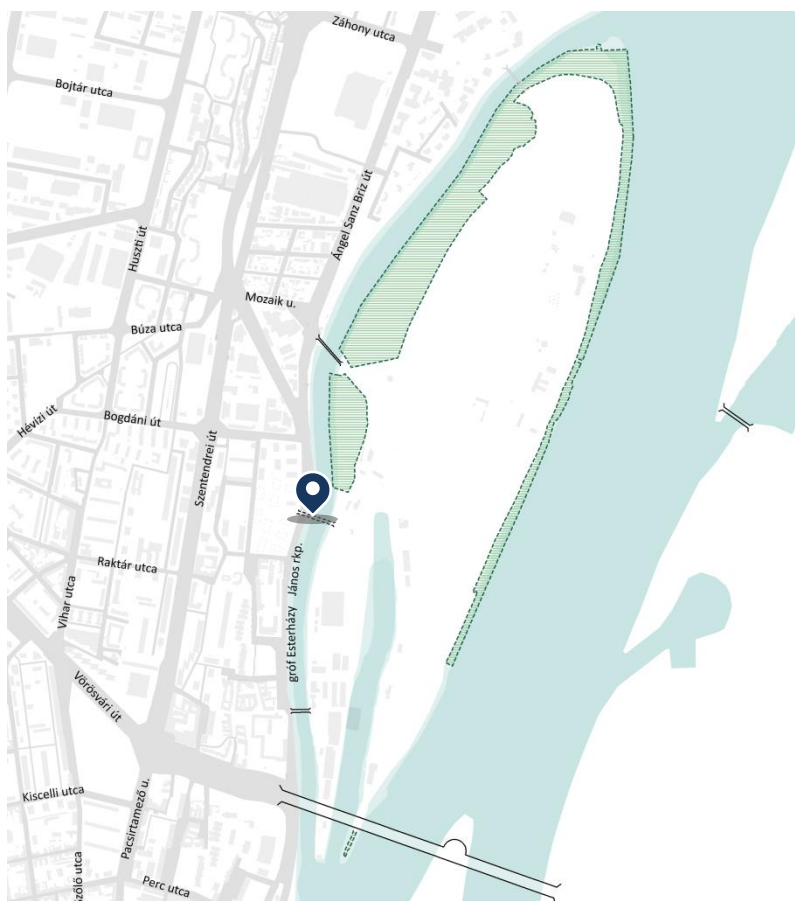
- a sziget partját övező értékes, idős, őshonos puhafás galériaerdő természetes és természetközeli állapotának megőrzése, javítása, az idős faegyedek, valamint az álló és fekvő holtfaállomány megóvása;
- az egykori keményfás ártéri erdősáv helyreállításának elősegítése és a több ezres ligeti (Duna-völgyi) csillagvirág (*Scilla vindobonensis*) állomány fenntartása;
- a területen található értékes, őshonos ártéri vegetáció és a hozzá kapcsolódó őshonos állatvilág megőrzése, az értékes élőhelyek (pl. ártéri mocsárrét) extenzív kezeléssel történő fenntartása;
- a helyi vízimadár-telelőhely háborítatlanságának megőrzése;
- a területen található védett növény- és állatfajok állományának megőrzése;
- a természetes élőhelytípusok állapotának fenntartása, szükség esetén javítása;
- az idegenhonos növény- és állatfajok visszaszorítása;
- az egyedülálló tájképi érték megóvása;
- a védett értékek és a terület állapotának folyamatos figyelemmel kísérése

előírányzott. Amennyiben a védett területen bármilyen engedélyezett tevékenység történik, az egyáltalán nem veszélyeztetheti a védett fajok egyedeit és azok élőhelyeit. A galériaerdők növényzetét kizárólag természetvédelmi érdekből lehet kezelni. Cél a természetes növénytakaró fenntartása és a folyamatos erdőborítás, illetve minél több idős és holtfa megtartása.

Óbudai-szigeti ártéri erdő természetvédelmi terület
lehatárolás a 25/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendelet
7a. melléklete alapján

alaptérképi elemek

- meglévő / tervezett beépítés
- közterületi úthálózat / egyéb terület
- Duna medre és partja
- meglévő / távlatban tervezett hídkapcsolat
- a vizsgált terület tervezett hídkapcsolata



Óbudai-szigeti ártéri erdő természetvédelmi terület
forrás: saját ábra a 25/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendelet
7a. melléklete alapján

Zöldfelületi rendszer

A MEGLÉVŐ ZÖLDFELÜLETI RENDSZER KAPCSOLÓDÓ ELEMEI

TÉRSÉGI ZÖLDHÁLÓZATI ELEMEK, A VIZSGÁLT TERÜLET ZÖLDFELÜLETI HÁLÓZATBAN BETÖLTÖTT SZEREPE ÉS MINŐSÉGE

nyugati oldal

Térségi szinten az óbudai oldali kiindulási pont tágabb környezetében a lakótelepek kiterjedt zöldterületei, köztük a Flórián tér jelentős méretű közparki területe sorolható a meghatározó zöldfelületi hálózati elemek közé.

keleti oldal

A mintegy 120 hektárnyi zöldterülettel rendelkező Hajógyári-sziget Budapest zöldfelületi hálózati rendszerében kettős szerepet tölt be, egyaránt része:

- az észak-déli irányú, Duna menti zöldtengelynek, olyan szigetszerű és/vagy vízparti területekkel együtt, mint a Palotai-sziget, a Népsziget, a Margit-sziget vagy a Lágymányosi-öböl; továbbá
- a Hungária körúttal szinte párhuzamosan, koncentrikus irányban húzódó városi parkok övezetének, melybe olyan, jelentősebb fővárosi zöldterületek találhatók még, mint a Margit-sziget, illetve a Város- vagy a Népliget.

alaptérképi elemek

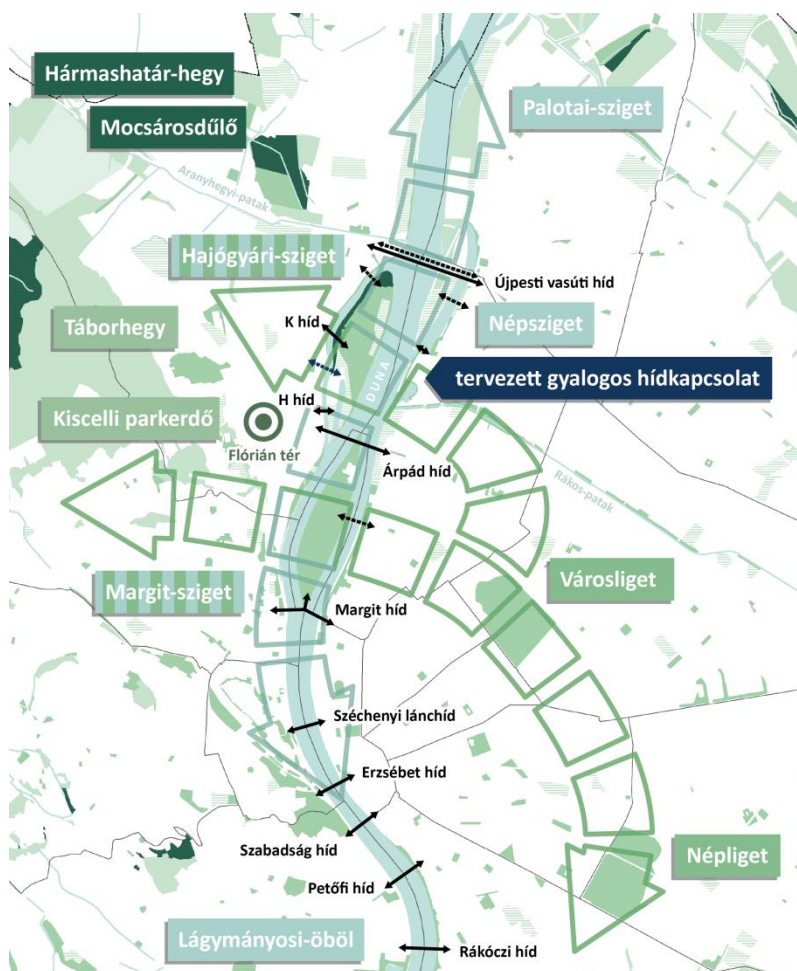
- természetközeli területek
- parkok
- erdőterületek
- mezőgazdasági célú területek
- sport és rekreációs célú zöldfelületek
- Duna és mellékágai
- kisvízfolyások
- fővárosi / kerületi közigazgatáshatár
- meglévő / tervezett hídkapcsolatok
- tervezett gyalogos hídkapcsolat

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 zöldfelületi infrastruktúra hálózat kapcsolódó térségi elemei

forrás: saját ábra



A sziget hiányosnak mondható óbudai kapcsolatai, a terület részbeni izoláltságát eredményezték, mely összefügg annak ma ismert természetközeli jellegével. Funkcionális sokszínűsége a nagyméretű, összefüggő zöldfelületek nyújtotta aktív és passzív pihenési, sport és rekreációs lehetőségek mellett egyéb, a kulturális-örökség jelenlétével összefüggésbe hozható használatban rejlő potenciálra is kiterjed. A sziget egésze része az országos ökológiai hálózatnak. A Duna és az azt övező galériaerdők az ökológiai folyosó részét képezik, míg a belsőbb szigeti területek annak puffer területeként szolgálnak.

HELYI, MIKROSTRUKTURÁLIS ZÖLDHÁLÓZATI ADOTTSÁGOK

nyugati oldal

A Waterfront City beruházás kapcsán nem csak burkolt, hanem nagy mennyiségű zöldfelület is létesül mind a terepszinten, mind az épületek tetőzetén. A korábban kevés és főként invazív növényállománnyal rendelkező volt szeszgyár területe a beruházás által aktívan bekapcsolhatóvá válik a kialakult zöldinfrastruktúra hálózatba, erősítve annak folytonosságát elsősorban a Duna és a környező lakótelep zöldfelületei között.

A területen a zöldfelületi fejlesztések kiterjednek az Óbudai Promenádhhoz kapcsolódó minőségi zöldfelületek kialakítására, annak meglévő zöldinfrastruktúra hálózatba való integrálására, az egykori szeszgyári terület fásítására és zöldfelületeinek bővítésére – felszínen és záró födémen zöldtetőként egyaránt –, valamint a terület színvonalas, minőségi és fenntartható zöldfelületi fenntartásának megteremtésére. A terület megújulásával annak közterületi vonzásköre is folyamatban lévő fejlesztés tárgyát képezi, a környék fasorainak szükség szerinti pótlásával, ápolásával.

A szomszédos Kaszap István park – már megtörtént – kialakításával, az ott eddig működő lakótelepi zöldfelület használatának racionalizálásával a jelenleg már közparkként funkcionáló területen nem csak a zöldfelületek, de a terület bútorzata és rekreációs használatú felületei is megújultak, bővültek az eddigiekhez képest.

keleti oldal

A tervezett hídszerkezet Hajógyári-szigeti érkezési pontjának mikrostrukturális környezetében a jellemzően természetközeli növényzet vette át az uralmat az elmúlt évtizedekben. A terület alapvetően alulhasznosított, nagyobb igénybevétel jellemzően csak a Sziget Fesztivál idején (kb. augusztus egészében), illetve elvétve egy-egy filmforgatás és rendezvény (pl. Gyerek-sziget) erejéig realizálható napjainkban.

A Kis-sziget kiemelendő adottsága a part menti, azt szegélyező természetközeli állapotú galériaerdő, valamint az ún. praetorium területét a szervízút mentén kíséző, fiatal korai juharfa egyedekből (*Acer platanoides*) és kínai nyárfákból (*Populus simonii* 'Fastigiata') álló fasor.



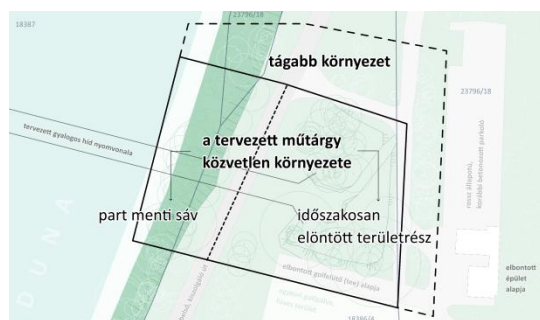
A megújult Kaszap István park

A Duna mellékág Kis-szigeti oldala
forrás: saját fotók

Dendrológiai vizsgálat a tervezett gyalogoshíd környezetében

A vizsgált terület Hajógyári-szigeti oldalának természetközeli állapota a helyi növényállomány dendrológiai vizsgálatát is indokoltá tette. Az elemzés két léptékben készült, a mélyebb, behatóbb vizsgálatok a tervezett műtárgy érkezési pontjának közvetlen környezetében készültek, az azt övező, környező területsávban a növényzet állomány szintű értékelése volt a cél. A vizsgálat alapvetően a geodéziai felmérésre alapoz, illetve, ahol szükségessé vált, azt pontosítja.

A VIZSGÁLT TERÜLET ÁLTALÁNOS KÖRNYEZETÉRTÉKELÉSE



A dendrológiai vizsgálat területi lehatárolásai

forrás: saját ábra

A Hajógyári-szigeti érkezési ponton és környezetében fák sűrű állományban, erdőszerűen helyezkednek el, nyitottabb területek csak a meglévő szervizút tengelyétől keletre eső területsávban tapasztalhatók. A cserjeszint gyér, a lágyszárú szint vegyes, néhol fűfajok, kétszikű fajokkal, máshol a fák magoncával teli felület. A Duna mellékágának part menti sávjában álló fák nehezen megközelíthetők, erősen lejtős területen, néhol csúszós felszínen helyezkednek el.

A nagy állománsűrűség következtében a lombkorona-borítottság igen magas, és ebből az okból a kisebb, kevésbé domináns egyedek nem képesek kifejleszteni a teljes koronájukat, várják, míg „rájuk kerül a sor”. Sok az alászorult, gyengén fejlett vagy torz, féloldalas koronájú, esetleg ferde, elhajlott, szabálytalan törzsű fa.

A TERVEZETT MŰTÁRGY TÁGABB KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ FAÁLLOMÁNY ÁLTALÁNOS ISMERTETÉSE ÉS ÉRTÉKELÉSE

A tervezett műtárgy tágabb környezete jelentős arányban idegenhonos és egyben inváziós egyedekkel terhelt. Az idegenhonos fajok között láthatóan előfordulnak olyanok, amelyek a korábbi területhasználatból adódóan dísznövényként tudatos telepítések maradványai, de jóval nagyobb arányban a spontán betelepült és 20-30 év alatt fává nőtt inváziós fajok alkotják az állomány zömét.

lombkoronaszint

Az inváziós fajok között megtalálhatók a zöld juhar (*Acer negundo*), a bálványfa (*Ailanthus altissima*), a közönséges akác (*Robinia pseudoacacia*), amelyek agresszív terjedésükkel ellehetetlenítik a honos fajok térnyerését. A területsávban található összes faegyed több, mint 70%-a agresszívan terjedő invazív példány. A fák között nincs idős, matuzsálemi példány, nincs igazán értékes egyed. Nagy problémát a zömmel inváziós egyedek adják, ami jelentős mértékben veszélyezteti a mintegy 150 méterre található védett terület fasszerű állományát. A honos egyedek többnyire fiatalok. A fák állapota közepes vagy az alatti.

cserjeszint

A cserjeszintben honos és idegenhonos fajok egyaránt megtalálhatók. Honosak közül az egybibés galagonya (*Crataegus monogyna*), a közönséges borbolya (*Berberis vulgaris*), mezei juhar cserjeméretű egyedei (*Acer campestre*), az ükörkelonc (*Lonicera xylosteum*), a közönséges tiszafa (*Taxus baccata*), rózsák (*Rosa spp.*), az erdei iszalag (*Clematis vitalba*) egy-egy egyede, és a puhafás ligeterdő fájának cserjévé nőtt magoncái (*Populus spp.*) jelennek meg. Az idegenhonos fajok között a japánlonc (*Lonicera japonica*), közönséges bodza (*Sambucus nigra*), terülő borókák (*Juniperus spp.*) és a boglárkacserje (*Kerria japonica*) egyedei találhatók.

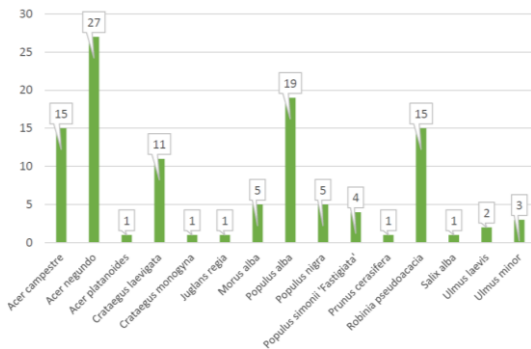
lágyszárú (gyep)szint

A lágyszárú szintben sajnos meghatározó területfoglalással illethető a néhány centimétertől kezdődő bálványfa sarjak, magoncok tömege, valamint más, a területen jelen lévő faegyedek magoncái, mint pl. a mezei juhar (*Acer campestre*), nyár (*Populus*).

A talajszinten, illetve a fákra felkúszó fásszárú iszalag és vadszőlő (*Clematis*, *Parthenocissus*), főként a Duna menti területeken látható. Az igazi lágyszárú szint füves, kozmopolita taxonokból áll, mint például az árvacsalán, galaj, vérehulló fecskefű, gyermekláncfű egyedek (*Lamium*, *Gallium*, *Chelidonium majus*, *Taraxacum officinale*) stb.

A TERVEZETT MŰTÁRGY KÖZVETLEN KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ FAÁLLOMÁNY ÁLTALÁNOS ISMERTETÉSE ÉS ÉRTÉKELÉSE

a meglévő faállomány adottságai



A tervezett műtárgy közvetlen környezetének fajösszetétele és fajonkénti egyedszáma

forrás: Faállomány értékelés, favizsgálati dokumentáció - Dr. Szabó Krisztna okl. favizsgáló szakmérnök

A tervezett műtárgy közvetlen környezetében 111 db faegyed felmérése történt meg. A fajösszetétel tekintetében a

- fehér nyár (*Populus alba*),
- mezei juhar (*Acer campestre*),
- zöld juhar (*Acer negundo*),
- fehér akác (*Robinia pseudoacacia*)

egyedek dominanciája figyelhető meg. Utóbbi kettő esetében kiemelendő azok özőn jellege, a két agresszíven terjedő inváziós faj közel felét adja a felmért fajoknak. Kevés a honos faj és a folyóvizet kísérő faállomány egyes fajai is hiányoznak a területről a magasabb térszinteken.

Az időszakosan elöntött területéről hiányoznak a folyó menti társulásokra jellemző honos fajok, helyüket egyértelműen az inváziósok foglalták el, míg a part menti sávban valamivel kedvezőbb a honos/idegenhonos fajok aránya.

A nem inváziós fajok között csaknem 50 db, viszonylag fiatal egyed, 14 db középkorú, 4 db igen idős matuzsálemi példány, és 2 db száradt vagy nagyon gyenge vitalitású egyed van. A fiatal egyedek között leginkább a mezei juhar (*Acer campestre*) és a cseregalagonya (*Crataegus laevigata*) jelenik meg nagyobb egyedszámmal. A középkorúak és a matuzsálemi példányok között a fehér (*Populus alba*) és a fekete nyár (*Populus nigra*) említhetők.



- a faállomány egyedeinek invázió jellege**
a tervezett műtárgy közvetlen környezetében
- nem invázió faegyed
 - invázió jellege miatt kivágásra javasolt
 - egészségügyi állapota miatt kivágásra javasolt
 - egészségügyi állapota miatt hosszabb távon várhatóan nem tartható

- dendrológiai elemzés vizsgált területének lehatárolása**
- a tervezett műtárgy közvetlen környezete
 - - - part menti sáv / időszakosan elöntött terület
 - távolabbi környezet
 - tervezett gyalogos híd nyomvonala

- alaptérképi elemek**
- meglévő / elbontott beépítés
 - burkolt felület
 - zöldfelület
 - a távolabbi környezet / térség faegyedei
 - Duna medre és partja
 - rézsű
 - 18386/4 telekhatár és helyrajzi szám

Dendrológiai állapotfelmérés

forrás: saját ábra Dr. Szabó Krisztna okl. favizsgáló szakmérnök Faállomány értékelés, favizsgálati dokumentációja alapján

a vizsgálat során releváns fák előszűrése invazív egyedek terjedésének gátlása

* forrás: <https://termeszetvedelem.hu>

A részletesen vizsgált területen belül az inváziós egyedek az állomány közel harmadát teszik ki (*Acer negundo*, *Robinia pseudoacacia*). Általános megközelítésben invazív falállományon olyan fajok rendszerét értjük, melyek természetes előfordulási területükön kívülre történő véletlen behurcolásukat, vagy szándékos betelepítésüket követően képesek ott megtelepedni és tért hódítani, veszélyeztetve ezáltal az őshonos életközösségek ökológiai egyensúlyát. Az invazív - özönfajok térhódítását a természetes és természet közeli élőhelyeket veszélyeztető legjelentősebb tényezők közt tartják számon. Számos növény- és állatfaj őshazájától távol, szándékos telepítés vagy véletlen behurcolás következtében, gyors elszaporodás révén a honos növény és állatközösségek sokféleségét (biodiverzitást) csökkenti, az élőhelyek elszegényedését okozza. Az özönnövények erőteljesen átfomálják környezetüket, gátolják más fajok csírázását és egyedfejlődését (árnyékolás, tápanyagelvonás, kioldódó anyagok). Az őshonos növényfajok kiszorításával egyúttal természetes az eredetileg ott élő állatvilág táplálékbázisát is csökkentik, vagy akár meg is szüntethetik, természetes élőhelyüket (életterüket) is jelentősen átfomálják. **A biológiai invázió megelőzése, valamint az özönfajok elleni védekezés az egész világon, így Európában is kiemelt fontosságú természetmegőrzési, gazdálkodási feladat. A dendrológiai értékelés a fenti ökológiai konfliktusok okán ezen egyedek kivágására tett javaslatot.**

rossz egészségügyi állapotra visszavezethető későbbi káresemények megelőzése

Több nem invazív egyed esetén emellett egészségügyi állapotuk szintén nem teszi lehetővé azok megtartását.

A fentiek okán a tervezett műtárgy továbbtervezése során ezen egyedek megtartásával sem indokolt számolni.



a műtárgy továbbtervezése során figyelembe veendő és figyelmen kívül hagyható faegyedek

- a továbbtervezés során figyelembe veendő faegyedek
- a továbbtervezés során kivágásra javasolt (invazív vagy rossz egészségügyi állapotú) faegyedek

dendrológiai elemzés vizsgált területének lehatárolása

- a tervezett műtárgy közvetlen környezete
- part menti sáv / időszakosan elöntött terület rész
- tágabb környezet
- tervezett gyalogos híd nyomvonala

alaptérképi elemek

- meglévő / elbontott beépítés
- burkolt felület
- zöldfelület
- a tágabb környezet / térség faegyedei
- Duna medre és partja
- rézsú
- telekhatár és helyrajzi szám

A műtárgy továbbtervezése során figyelembe veendő előszűrt, releváns faegyedek

forrás: saját ábra Dr. Szabó Krisztina okl. favizsgáló szakmérnök Faállomány értékelés, favizsgálási dokumentációja alapján

A TERVEZETT MŰTÁRGY KÖZVETLEN KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ RELEVÁNS FAÁLLOMÁNY RÉSZLETES ÉRTÉKELÉSE

A továbbiakban a fennmaradó, a vizsgálat szempontjából valóban releváns egyedek értékelése történik. A műtárgy továbbtervezése, elhelyezése szempontjából figyelembe veendő faegyedek meghatározása, részletes bemutatása és értékelése külön tematikus ábrákon történik.

A MŰTÁRGY ELHELYEZÉSE SORÁN RELEVÁNS EGYEDEK
FAJ SZERINTI BONTÁSBAN

a műtárgy elhelyezése során

releváns egyedek faj szerinti bontásban

- cseregalagonya (*Crataegus laevigata*)
- egybibés galagonya (*Crataegus monogyna*)
- fehér eperfa (*Morus alba*)
- fehér fűz (*Salix alba*)
- fehér nyár (*Populus alba*)
- fekete nyár (*Populus nigra*)
- korai juhar (*Acer platanoides*)
- közönséges dió (*Juglans regia*)
- mezei juhar (*Acer campestre*)
- mezei szil (*Ulmus minor*)
- oszlopos kínai nyár (*Populus simonii 'Fastigiata'*)
- vénic szil (*Ulmus laevis*)

dendrológiai elemzés vizsgált területének lehatárolása

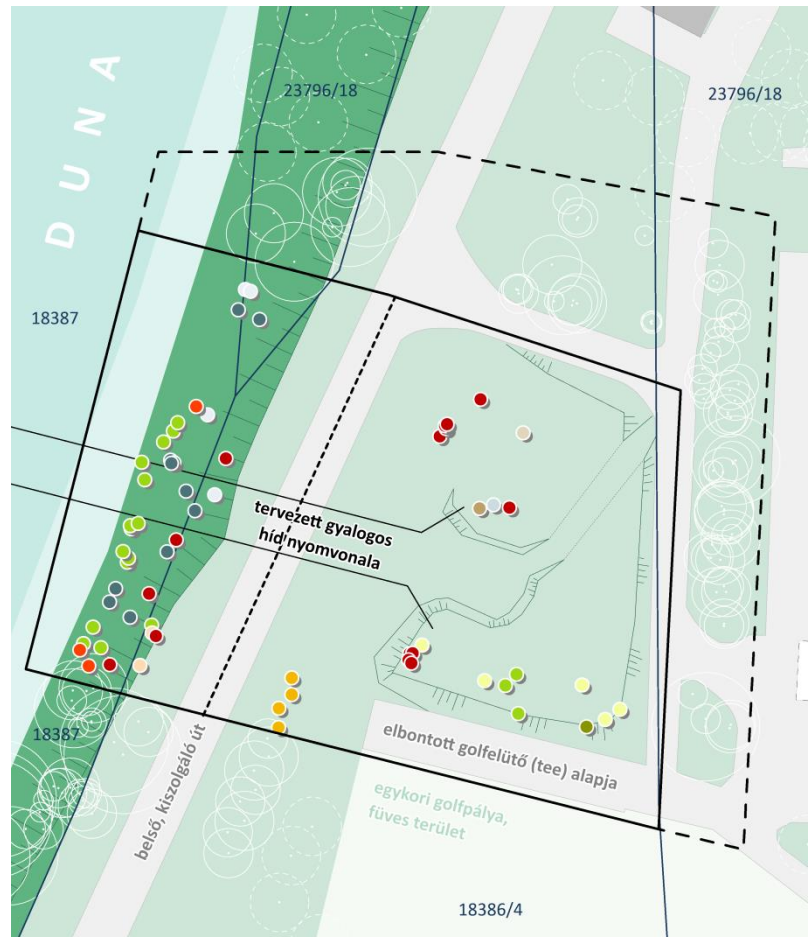
- a tervezett műtárgy közvetlen környezete
- part menti sáv / időszakosan elöntött terület rész
- tágabb környezet
- tervezett gyalogos híd nyomvonala

alaptérképi elemek

- meglévő / elbontott beépítés
- burkolt felület
- zöldfelület
- a tágabb környezet / térség faegyedei
- Duna medre és partja
- rézsű
- telekhatár és helyrajzi szám

A műtárgy elhelyezése során releváns egyedek
faj szerinti bontásban

forrás: saját ábra Dr. Szabó Krisztina okl. favizsgáló szakmérnök Faállomány értékelés, favizsgáló dok. alapján



A dendrológiai vizsgálat alapján az előszűrt releváns egyedek közül a part menti sávban számos fehér nyár (*Populus alba*) és cseregalagonya (*Crataegus laevigata*) található, melyek mellett a mezei szil (*Ulmus minor*) és mezei juhar (*Acer campestre*) egyedek dominanciája jellemző. A tervezett műtárgy érkezési pontjának közvetlen környezetében, a belső kiszolgálóúttól keletre lévő területen többnyire mezei juhar (*Acer campestre*) egyedek állnak. A kiszolgáló út mentén szinte fasort alkot négy oszlopos kínai nyár (*Populus simonii 'Fastigiata'*), míg a terület keleti részén fehér és fekete nyár (*Populus alba* és *nigra*) egyedek állnak a korábbi golfpálya alapjától északra.



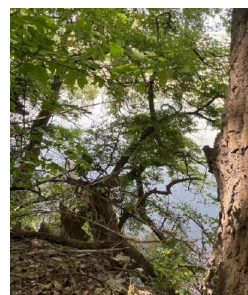
Populus alba



Populus nigra



Crataegus laevigata



Ulmus minor



Acer campestre

fotók forrása: Faállomány értékelés, favizsgáló dok. alapján - Dr. Szabó Krisztina okl. favizsgáló szakmérnök

A MŰTÁRGY ELHELYEZÉSE SORÁN RELEVÁNS EGYEDEK
ÁLTALÁNOS ÁLLAPOTMUTATÓ SZERINTI BONTÁSBAN

a műtárgy elhelyezése során

releváns egyedek általános állapotmutató szerinti bontásban

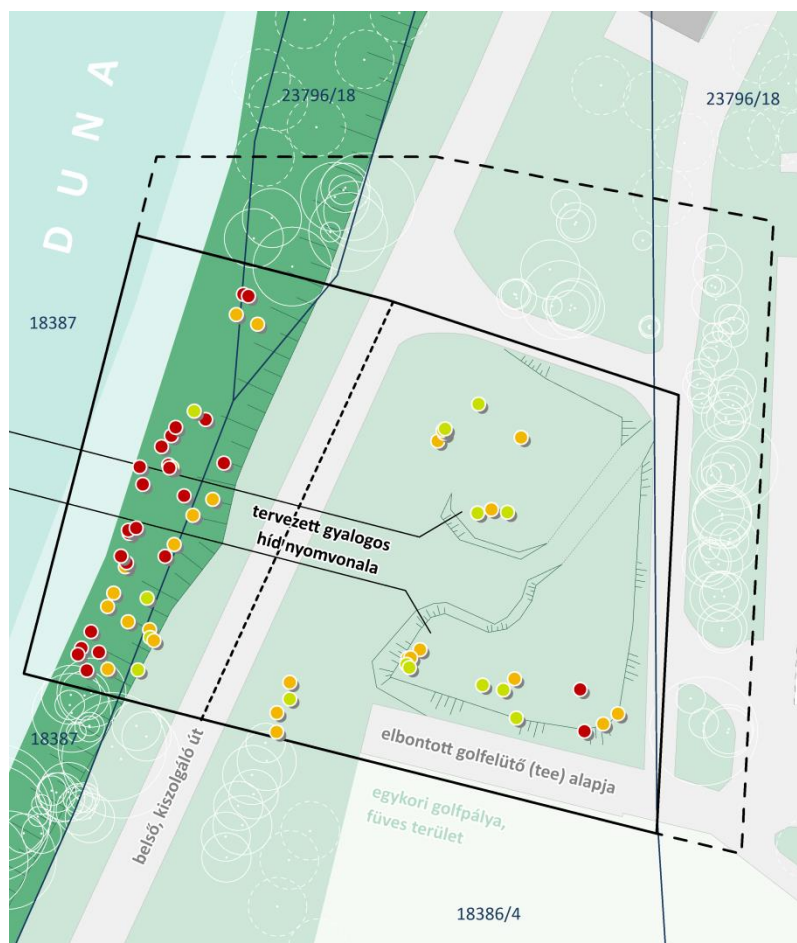
- a fa jó állapotú, a megfelelő fenntartási munkák elvégzésével hosszú ideig megtartható
- a fa állapota a megfelelő kezelések nélkül romlani fog
- mérlegelni kell a fakivágás lehetőségét

dendrológiai elemzés vizsgált területének lehatárolása

- a tervezett műtárgy közvetlen környezete
- part menti sáv / időszakosan elöntött terület rész
- tágabb környezet
- tervezett gyalogos híd nyomvonala

alaptérképi elemek

- meglévő / elbontott beépítés
- burkolt felület
- zöldfelület
- a tágabb környezet / térség faegyedei
- Duna medre és partja
- rézsű
- telekhatár és helyrajzi szám

A műtárgy elhelyezése során releváns egyedek
általános állapotmutató szerinti bontásban

forrás: saját ábra Dr. Szabó Krisztina okl. favizsgáló
szakmérnök Faállomány értékelés, favizsgálati dok. alapján



A korábbi áradások során kimosott,
sérült felszíni gyökérzetű Populus alba

A dendrológiai vizsgálat alapján az előszűrt releváns egyedek közül a part menti sávban a komplex állapotmutató szerint javarészt olyan egyedek találhatók, melyek középtávon várhatóan pusztulásra vannak ítélve. Számos egyed esetében sérült a gyökérnyak, a koronában sérült vázágak, száraz ágak, ágcsonkok láthatók, esetenként odvasodás tapasztalható, ezért ezek esetében mérlegelni kell akár a fakivágás lehetőségét is.

A javasolt gyalogos hídkapcsolat a parti sávban általános állapotmutató szerinti „jó állapotú fát” nem érint.

A tervezett műtárgy érkezési pontjának környezetében, a belső kiszolgálóúttól keletre lévő területen lévő fák általános állapotmutatója jellemzően kedvezőbb. Az itt lévő fák közel fele jó állapotú, a megfelelő fenntartási munkák elvégzésével hosszú ideig megtarthatók lehetnek. Az itt található fák közel fele esetében ugyanakkor megfelelő kezelés nélkül várhatóan romlani fog az állapotuk.



Ép gyökérzetű, jó állapotú
Ulmus minor



Ép gyökérzetű, jó állapotú
Ulmus laevis



Korhaadt gyökérnyakú,
rossz állapotú Salix alba



Odvas törzsű, sérült
gyökérzetű Populus nigra



Károsodott gyökérnyakú
Crataegus laevigata

fotók forrása: Faállomány értékelés, favizsgálati dokumentáció - Dr. Szabó Krisztina okl. favizsgáló szakmérnök

A MŰTÁRGY ELHELYEZÉSE SORÁN RELEVÁNS EGYEDEK
KOR SZERINTI BONTÁSBANa műtárgy elhelyezése során
releváns egyedek kor szerinti bontásban

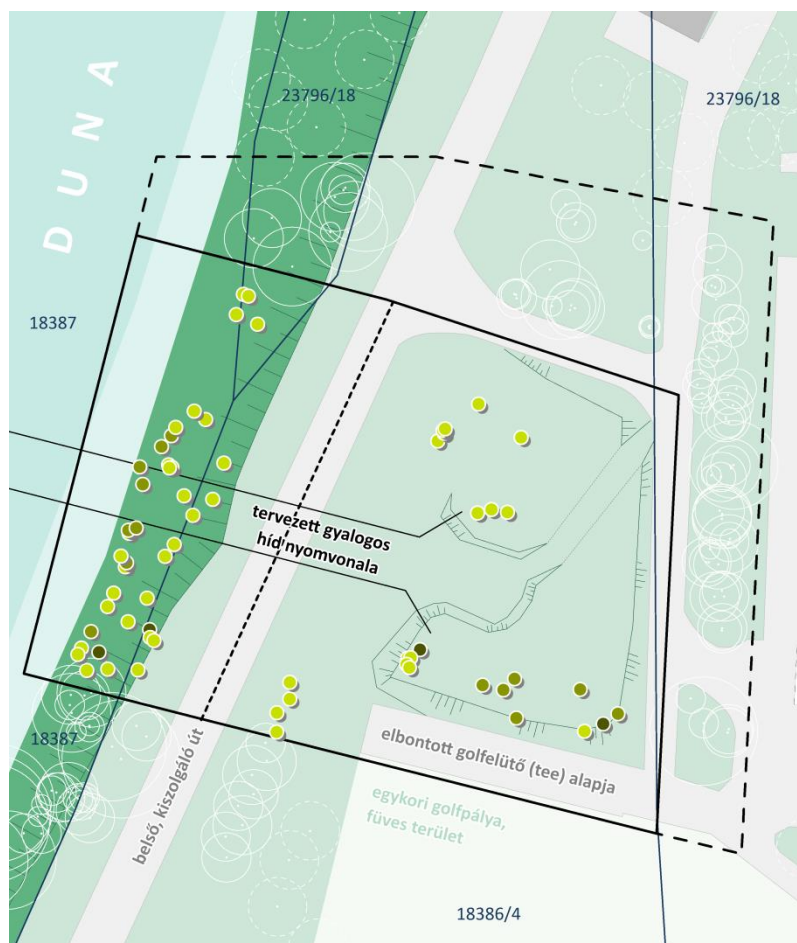
- fiatal
- középkorú, idős
- matuzsálem

dendrológiai elemzés vizsgált területének lehatárolása

- a tervezett műtárgy közvetlen környezete
- part menti sáv / időszakosan elöntött terület rész
- tágabb környezet
- tervezett gyalogos híd nyomvonala

alaptérképi elemek

- meglévő / elbontott beépítés
- burkolt felület
- zöldfelület
- a tágabb környezet / térség faegyedei
- Duna medre és partja
- rézsú
- telekhatár és helyrajzi szám

A műtárgy elhelyezése során releváns egyedek
kor szerinti bontásban

forrás: saját ábra Dr. Szabó Krisztina okl. favizsgáló
szakmérnök Faállomány értékelés, favizsgálati dok. alapján



A megközelítőleg 104 éves
matuzsálem *Populus nigra*

A dendrológiai vizsgálat alapján az előszűrt releváns egyedek közül a part menti sávban többnyire fiatalabb állomány található, a vízparthoz közelebb középkorú, idősebb egyedek is vannak.

A tervezett műtárgytól délre, attól némileg távolabb két matuzsálemi korú faegyed is áll, mindkettő fekete nyár (*Populus nigra*). A keleti faegyed becsült kora 149 év, a nyugatié kb. 104 éves lehet. Az érkezési pont közvetlen környezetének dél-nyugati, part menti részén két fehér nyár található (*Populus alba*), az egyik kalkulált kora 73 év, míg a másik megközelítőleg 99 éves lehet.

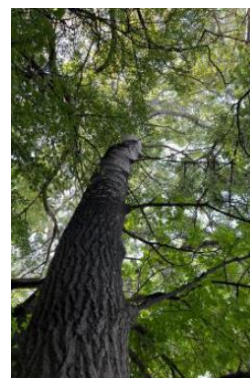
A javasolt gyalogos híd nyomvonala főként fiatal, kb. 16-18 éves cseregalagonyákat (*Crataegus laevigata*) és középkorú vagy idősebb fehér nyárfákat (*Populus alba*) érint, melyek becsült átlag életkora 40-60 év.



A kb. 99 éves matuzsálem
Populus alba



Fiatal, kb. 16-18 éves
Crataegus laevigata





Idősebb 40-60 éves
Populus alba





fotók forrása: Faállomány értékelés, favizsgálati dokumentáció - Dr. Szabó Krisztina okl. favizsgáló szakmérnök

A MŰTÁRGY ELHELYEZÉSE SORÁN RELEVÁNS EGYEDEK KOCKÁZAT ARÁNYOS MEGTARTHATÓSÁGI MUTATÓ SZERINTI BONTÁSBAN








a műtárgy elhelyezése során releváns egyedek
kockázat arányos megtarthatósági mutató szerinti bontásban

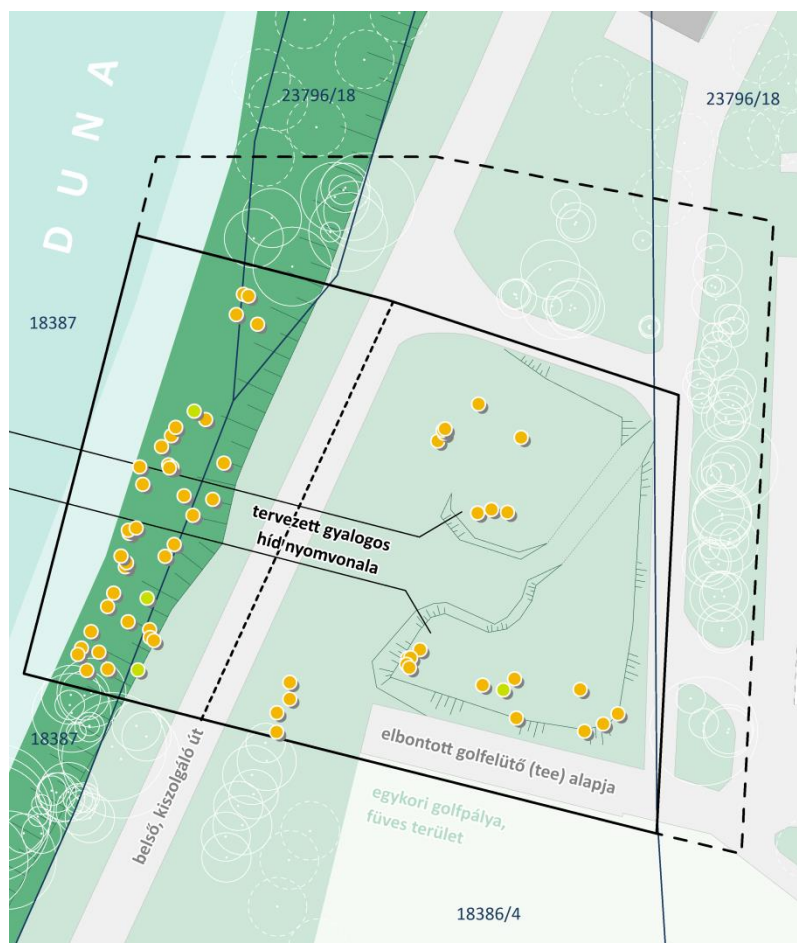
-  a fa ritkán jelent veszélyt egy-két elemre és alkalmi látogatókra
-  a fa gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány épített elemre és alkalmi látogatókra

dendrológiai elemzés vizsgált területének lehatárolása

-  a tervezett műtárgy közvetlen környezete
-  part menti sáv / időszakosan elöntött terület rész
-  tágabb környezet
-  tervezett gyalogos híd nyomvonala

alaptérképi elemek

-  meglévő / elbontott beépítés
-  burkolt felület
-  zöldfelület
-  a tágabb környezet / térség faegyedei
-  Duna medre és partja
-  rézsű
-  telekhatár és helyrajzi szám



A műtárgy elhelyezése során releváns egyedek kockázat
arányos megtarthatósági mutató szerinti bontásban

forrás: saját ábra Dr. Szabó Krisztina okl. favizsgáló
szakmérnök Faállomány értékelés, favizsgálóati dok. alapján

A dendrológiai vizsgálat az egyes, a tervezett műtárgy érkezési pontjának közvetlen környezetében lévő faegyedek megtarthatóságára is kitér, azt kockázat arányos mutatóval mérve. A nem invazív, egészséges állapotban lévő egyedek között olyan fák találhatók nagyobb részben, melyek gyakran vagy időszakosan akár veszélyt is jelenthetnek az odalátogatókra. A kockázat arányos megtarthatósági mutató optimumával rendelkező egyedek – melyek csak ritkán, kivételes esetben jelenthetnek veszélyt környezetükre – jellemzően a part menti sávban, illetve a tervezett műtárgy érkezési pontjától távolabb helyezkednek el, annak esetleges kialakítása várhatóan nem érinti azokat.

A műtárgy elhelyezése során releváns egyedek között olyan faegyed, mely egyes épített elemekre és az odalátogatókra úgy jelenthet gyakran veszélyt, hogy forgalmas helyen is helyezkedik el, nem található.



Ulmus laevis



Populus alba



Acer campestre



Ulmus minor

mint a meglévő épített környezetre és az alkalmi látogatókra ritkán veszélyt jelentő faegyedek
fotók forrása: Faállomány értékelés, favizsgálóati dokumentáció - Dr. Szabó Krisztina okl. favizsgáló szakmérnök

A DENDROLÓGIAI VIZSGÁLAT KONKLÚZIÓINAK ÖSSZEGZÉSE

Az alaptérképen öt szín különíthető el aszerint, hogy milyen idős, állagú és egészségi állapotú az adott egyed. Ezek alapján:

- sötétlila színű jelölést kaptak az inváziós egyedek;
- világos lila színű jelöléssel szerepelnek a kiszáradt fák, illetve azok az egyedek, amelyek vitalitása nagyon alacsony, alig hajtanak, épp, hogy élnek;
- világoszöld színnel jelöltek azok a fák, amelyek nem inváziós fajok, de nem is kiemelkedő korúak, fejlettségűek;
- közép zöld színűek a középkorú és idősödő, nem inváziós példányok; míg
- sötétzöld színnel jelöltek azok a feltétlenül megtartandó, idős és matuzsálemi korú fák, melyek amellet, hogy nem invazivak, nagy törzsmérővel, koronával, a terület domináns példányai.

**meglévő faegyedek dendrológiai állapotelemzése
a tervezett műtárgy közvetlen környezetében**

a továbbtervezés során figyelembeveendő faegyedek

- matuzsálem faegyed
- középkorú, idős faegyed
- fiatal faegyed

a továbbtervezés során kivágásra javasolt faegyedek

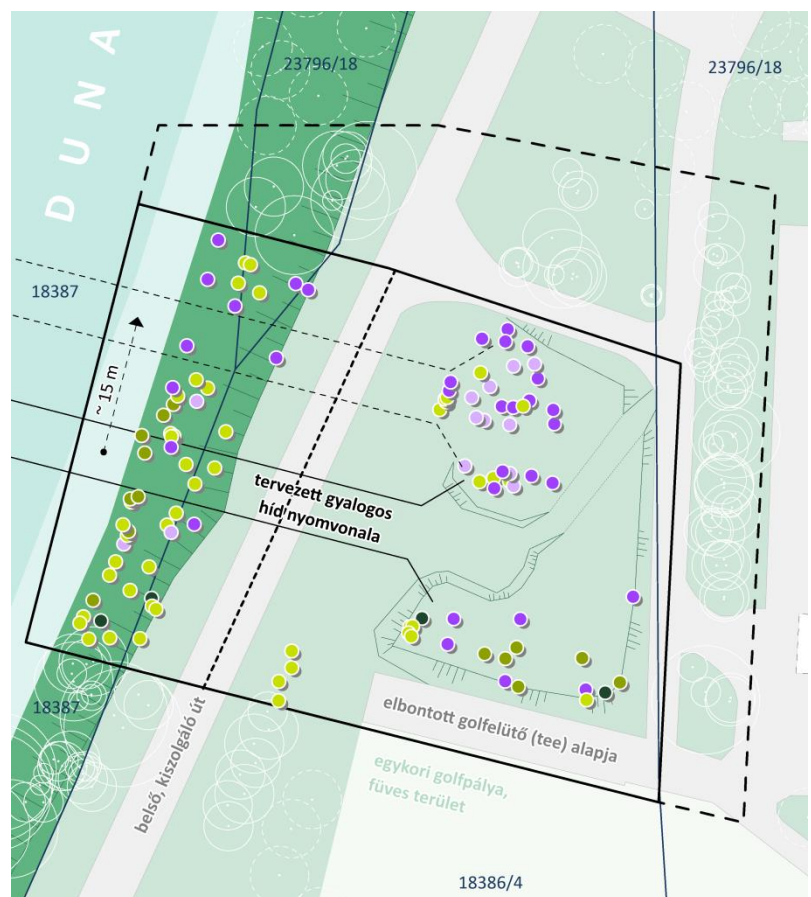
- élettelen / rossz egészségi állapotú faegyed
- invazív fajú faegyed

dendrológiai elemzés vizsgált területének lehatárolása

- a tervezett műtárgy közvetlen környezete
- - - part menti sáv / időszakosan elöntött terület
- - - tágabb környezet
- tervezett gyalogos híd nyomvonala

alaptérképi elemek

- meglévő / elbontott beépítés
- burkolt felület
- zöldfelület
- a tágabb környezet / térség faegyedei
- Duna medre és partja
- rézsű
- 18386/4 telekhatár és helyrajzi szám



**Meglévő faegyedek dendrológiai állapotelemzése
a tervezett műtárgy közvetlen környezetében**

forrás: saját ábra Dr. Szabó Krisztina okl. favizsgáló
szakmérnök Faállomány értékelés, favizsgálati dok. alapján

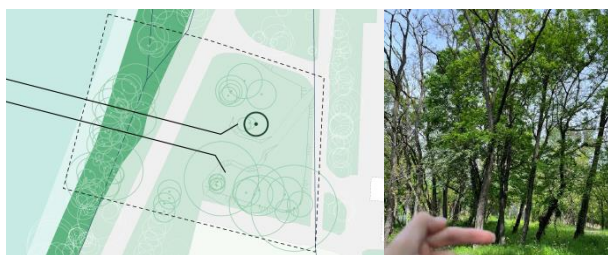
**a tervezett gyalogos hídkapcsolat kialakításának
dendrológiai jellegű hatásai és összefüggései**

Az ábrán jól látszik, hogy a tervezett gyalogos kapcsolat javasolt nyomvonalának kialakítása esetén a belső kiszolgáló úttól keletre eső terület rész faállományának megőrizhetősége optimális, ugyanakkor az a part menti sávban négy-öt idősebb, egészséges – jellemzően fehér nyár (*Populus alba*) – faegyed kivágását és pótlását igényelheti.

Az érkezési pont vagy esetleg az egész műtárgy tengelyének észak-keleti irányú, kb. 15 méterrel való átpozicionálásával a Duna mellékágának part menti, jelentősebb értéket képviselő vegetációja szinte jelenlegi formájában megőrizhetővé válna, és a mögöttes érkezési ponton is dominánsan invazív és rossz egészségi állapotban lévő, továbbá egy-két fiatalabb mezei juhar (*Acer campestre*) faegyed kivágása és pótlása válna csak szükségessé.

1.

A MŰTÁRGY TOVÁBBTERVEZÉSE SORÁN FIGYELEMBE VEENDŐ, A HÍD JAVASOLT NYOMVONALÁT ÉRINTŐ FAEGYEDEK LISTÁJA



kód 027

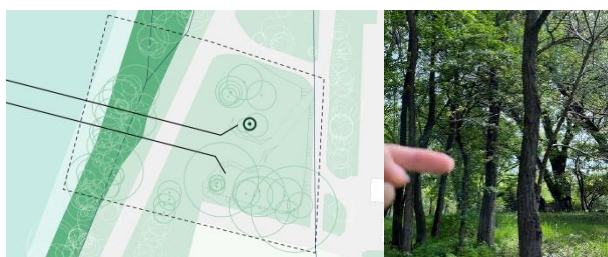
fafaj mezei juhar (*Acer campestre*)

kor fiatal

állapot megfelelő fenntartási munkák elvégzésével hosszú ideig megtartható

megtarthatóság gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány épített elemre és alkalmi látogatóra

javasolt beavatkozás szárazolás



kód 030

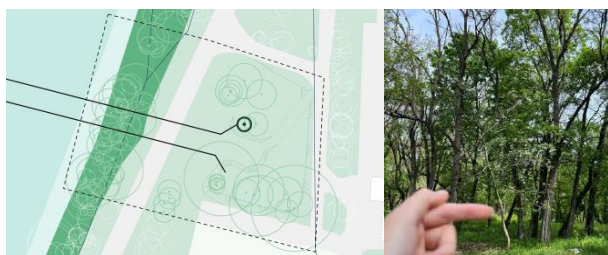
fafaj egybibés galagonya (*Crataegus monogyna*)

kor fiatal

állapot megfelelő kezelések nélkül romlani fog

megtarthatóság gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány épített elemre és alkalmi látogatóra

javasolt beavatkozás szárazolás, sarjak eltávolítása



kód 032

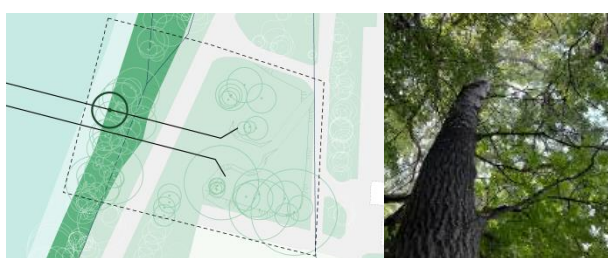
fafaj közönséges dió (*Juglans regia*)

kor fiatal

állapot megfelelő fenntartási munkák elvégzésével hosszú ideig megtartható

megtarthatóság gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány épített elemre és alkalmi látogatóra

javasolt beavatkozás ápolómetszés, sarjak eltávolítása



kód 076

fafaj fehér nyár (*Populus alba*)

kor középkorú, idős

állapot mérlegelni kell a fakivágás lehetőségét

megtarthatóság gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány épített elemre és alkalmi látogatóra

javasolt beavatkozás ápolómetszés



kód 077

fafaj fehér nyár (*Populus alba*)

kor középkorú, idős

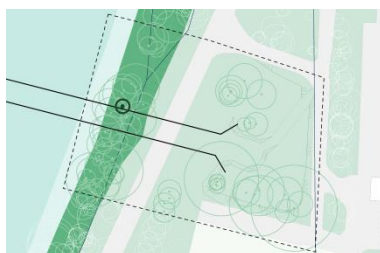
állapot mérlegelni kell a fakivágás lehetőségét

megtarthatóság gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány épített elemre és alkalmi látogatóra

javasolt beavatkozás ápolómetszés

2.

A MŰTÁRGY TOVÁBBTERVEZÉSE SORÁN FIGYELEMBE VEENDŐ, A HÍD JAVASOLT NYOMVONALÁT ÉRINTŐ FAEGYEDEK LISTÁJA



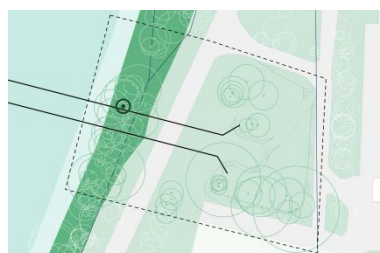
kód 078

fafaj cseregalagonya (*Crataegus laevigata*)

kor fiatal

állapot megfelelő kezelések nélkül
romlani fogmegtarthatóság gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány
épített elemre és alkalmi látogatóra

javasolt beavatkozás ápolómetszés



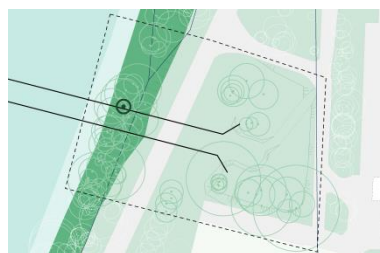
kód 079

fafaj cseregalagonya (*Crataegus laevigata*)

kor fiatal

állapot mérlegelni kell
a fakivágás lehetőségétmegtarthatóság gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány
épített elemre és alkalmi látogatóra

javasolt beavatkozás ápolómetszés



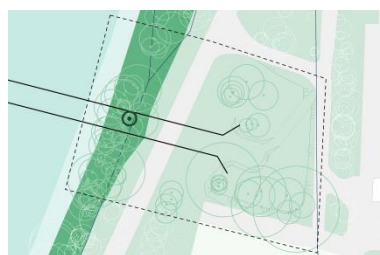
kód 080

fafaj cseregalagonya (*Crataegus laevigata*)

kor fiatal

állapot mérlegelni kell
a fakivágás lehetőségétmegtarthatóság gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány
épített elemre és alkalmi látogatóra

javasolt beavatkozás ápolómetszés

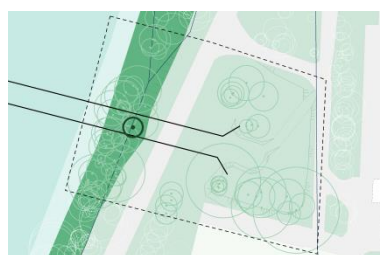


kód 082

fafaj cseregalagonya (*Crataegus laevigata*)

kor fiatal

állapot mérlegelni kell a fakivágás lehetőségét

megtarthatóság gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány
épített elemre és alkalmi látogatórajavasolt beavatkozás ápolómetszés - az odavasodás mértékétől,
előrehaladásától függően tartható

kód 083

fafaj cseregalagonya (*Crataegus laevigata*)

kor fiatal

állapot megfelelő kezelések nélkül
romlani fogmegtarthatóság gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány
épített elemre és alkalmi látogatóra

javasolt beavatkozás ápolómetszés

3.

A MŰTÁRGY TOVÁBBTERVEZÉSE SORÁN FIGYELEMBE VEENDŐ, A HÍD JAVASOLT NYOMVONALÁT ÉRINTŐ FAEGYEDEK LISTÁJA








		kód faj kor állapot megtarthatóság	084 fehér eperfa (<i>Morus alba</i>) fiatal megfelelő kezelések nélkül romlani fog gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány épített elemre és alkalmi látogatóra
		javasolt beavatkozás	ápolómetszés
		kód faj kor állapot megtarthatóság	087 mezei juhar (<i>Acer campestre</i>) fiatal megfelelő kezelések nélkül romlani fog gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány épített elemre és alkalmi látogatóra
		javasolt beavatkozás	ápolómetszés
		kód faj kor állapot megtarthatóság	090 fehér nyár (<i>Populus alba</i>) középkorú, idős mérlegelni kell a fakivágás lehetőségét gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány épített elemre és alkalmi látogatóra
		javasolt beavatkozás	ápolómetszés
		kód faj kor állapot megtarthatóság	091 fehér nyár (<i>Populus alba</i>) középkorú, idős mérlegelni kell a fakivágás lehetőségét gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány épített elemre és alkalmi látogatóra
		javasolt beavatkozás	ápolómetszés
		kód faj kor állapot megtarthatóság	092 fehér nyár (<i>Populus alba</i>) fiatal mérlegelni kell a fakivágás lehetőségét gyakran vagy időszakosan jelent veszélyt néhány épített elemre és alkalmi látogatóra
		javasolt beavatkozás	ápolómetszés

Környezeti állapot

TALAJÁLLAPOT

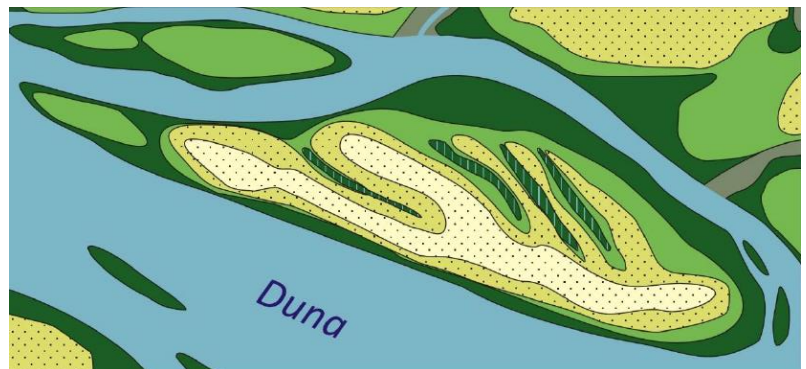
TERMÉSZETES TALAJADOTTSÁGOK









A vizsgált terület természetes talajviszonyait alapvetően a Duna közelsége, illetve talaj és terepformáló képessége alakította a ma ismert formára. A vizsgált terület alapját a Duna medrének oligocén anyaga képezi, amelyen pleisztocén kavics és homok rétegződik. A Duna mindkét oldalán a partfalak eredeti talajszerkezetét öntéstalajok (ártéri üledék, öntésagyag, öntésiszap, iszapos homok), illetve terasz-homok és kavics alapon képződött mésziszapos üledék talajok alkotják. A Kis-szigeti, érkezési oldal a magas ártér részét képezi, míg az indulási, nyugati oldal lepelhomokkal fedett felszínként jellemezhető geomorfológiai szempontból.

	alacsony ártér
	magas ártér
	folyóhát
	lepelhomokkal fedett felszín
	nagyárvízi medrek közti magas ártéri maradványfelszín
	nagyárvízi átfolyási meder
	patak ártér, mocsár

Az Óbudai-sziget geomorfológiai térképe

forrás: Geomorfológiai adottságok és környezeti változások szerepe az emberi megtelepedés és területhasználat történetében az Óbudai-szigeten | <https://real.mtak.hu/>



	áradmány
	löss
	mésztuff
	kiscelli agyag, budai márga
	dachsteini mész
	földolomit
	hárshegyi mészkő
	bryozova márga és nummulit mészkő

Budapest környékének földtani térképe (1878)

forrás: BFL XV.16.e.251/2 | <https://maps.hungaricana.hu/>



TALAJSZENNYEZETTSÉG

A vizsgált terület mindkét érintett partszakasz esetén egykori ipari (szesz- és hajógyári) területi érintettség áll fenn. A korábbi hasznosítás, az üzemi, ipari igénybevétel jelentős hatást gyakorolt a természetes adottságokra, azokat helyenként átalakítva, másutt – rosszabb esetben akár – szennyezve is.

a korábbi szeszgyár területe

A WFC beruházáshoz kapcsolódóan a Duna árterének szabályozási időszakából származó feltöltéséhez köthető, valamint a korábbi szeszgyár több mint egy évszázados működése során okozott talajszennyezés a kivitelezés során való felszámolása, ártalmatlanítása a beruházó finanszírozásában már részben megtörtént, illetve a beruházással párhuzamosan ütemezetten folyamatban van.

a korábbi hajógyár területe

A tervezett hídszerkezet nyugati oldalának talajállapotára utoljára a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ megbízásából készült részletes elemzés a *Hajógyári-sziget közösségi és kulturális célú fejlesztési koncepciója* c. fejlesztési terv keretében. Az abban foglaltak alapján:

- TPH (összes ásványi szénhidrogén);
- BTEX (benzol, toluol, etilbenzol és xilol – kőolaj eredetű aromás szénhidrogének);
- nehézfém;
- PAH (policiklusos aromás szénhidrogének) és/vagy
- PCB (poliklórozott bifenilek); valamint
- egyéb a hajógyári technológia sajátosságaiból adódó

szennyezések lokalizálhatók a Hajógyári-sziget érintett, déli részének területén.

VÍZMINŐSÉG**FELSZÍNI VIZEK MINŐSÉGE**

Budapest felszíni vízteteinek összegzett víztest állapota alapján a Duna a legjobb, ún. „mérsékelt” kategóriában rögzített a 2022-ben elfogadott Magyarország vízgyűjtő-gazdálkodási tervben. A Duna vízminőségét meghatározó egyes elemek a vizsgált terület szempontjából releváns, IV. kerületi országos törzshálózati mintavételi helyen 2021-ben mért értékek alapján – a biokémiai oxigénigény kivételével – határérték alatt maradtak. Fontos ugyanakkor kiemelni, hogy a Duna vizsgált területhez kapcsolódó szakaszának vízminőségét a területtől északra, mintegy 2,5 fkm-re fekvő torkolatú Aranyhegyi-patak magas táp- és szervesanyag tartalommal terhelt vize nagymértékben befolyásolja (az Aranyhegyi-patak „gyenge” besorolású). Emellett az egykori Óbudai Gázgyár még kármentesítésre váró talajából extrém alacsony dunai vízállásnál szivárgó – az egykori használatból visszamaradt, feltételezhetően cianiddal, arzénal és egyéb, fokozottan veszélyes vegyületekkel – szennyezett talajvíz negatív hatásai is időszakosan érinthetik a kapcsolódó Duna szakaszt.

vízminőségi jellemzők	mérőpont átlagérték			határérték
anyag	a IV. kerületi országos törzshálózati mintavételi helyen mért érték 2021-ben		arány a határ-értékhez képest	
klorid	20,20	mg/l	51%	< 40 mg/l
kémhatás (helyszíni mérés)	* 8,30	pH	-	6,5 - 8,5 pH
kémhatás (labor mérés)	* 8,20	pH	-	6,5 - 8,5 pH
amónnia – ammónium – nitrogén	0,00	mg/l	0%	< 0,2 mg/l
foszfát foszfor (PO ₄ -P)	37,00	µg/l	46%	< 80 µg/l
összes foszfor	82,00	µg/l	55%	< 150 µg/l
oxigén (oldott)	9,50	µg/l	74%	> 7 µg/l
biokémiai oxigénigény (BOI5)	3,92	mg/l	131%	< 3 mg/l
oxigénfogyasztás (KOld)	13,30	mg/l	89%	< 15 mg/l
oldott oxigén (oxigén telítettségi százalék)	91,00	%	76%	70 – 120%
nitrit-nitrogén (NO ₂ -N)	0,00	mg/l	0%	< 0,03 mg/l
nitrát-nitrogén (NO ₃ -N)	1,33	mg/l	67%	< 2 mg/l
összes nitrogén	1,58	mg/l	53%	< 3 mg/l

* A pH értékek tekintetében utolsó mért értékek rögzítése 2014-ben történt, az azt követő időszakra nem áll rendelkezésre adat.

Duna vízminősége – Budapest, 2021.

forrás: Budapest Környezet Állapotértékelése 2022

FELSZÍN ALATTI VIZEK

Budapest talajvízszint-észlelő kútjain legutóbb rögzített adatok* alapján a Hajógyári-sziget területének egészen, valamint az átellenes, óbudai partszakasz érintett részén a talajvízszint felszínhez viszonyított mélysége 2-5 méter között mozog. Ennek oka, hogy a talajvíz szintje a Duna medre felé közeledve emelkedik, ugyanis az a meder környezetében áramló felszín alatti víztesttel összhangban alakul.

A már korábban részletezett talajállapot adottságok a talajvíz állapotára is kihatással vannak. A vizsgált terület a Budaújlaki vízműtelep vízbázisának (50 éves elérési idejű) hidrogeológiai „B” védőövezetével érintett. A felszín alatti vizek érzékenységi kategóriái közül a *fokozottan érzékeny területi* besorolás érinti, amellyel a *kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi területben* is rögzített a *felszín alatti vizek védelméről* szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet, 2. és 3. sz. mellékletei alapján.

* Az adatok tájékoztató jellegűek, rögzítési időpontjuk 2000 januárja és 2006 decembere.
forrás: Budapest Környezet Állapotértékelése (2022)

ÁRVÍZI ADOTTSÁGOK

„Az átmeneti levezető sáv az az árvizek által időszakosan elöntött területrészt, amely a másodlagos (az árvíz levezetésében jelentősen részt vevő) levezető sávnál kisebb mértékben vesz részt az árvíz levezetésében. Időszakonként elöntésre kerülő terület, ahol a szabályozott és elégséges mértékű hozamátbocsátást kell biztosítani (például átereszt, hullámtéri hidak, víz átvezetési lehetőségek stb. segítségével).”

forrás: 83/2014 (III. 14.) Korm. rendelet

LKV (33 cm)	95,30 mBf
LNV (891 cm)	103,88 mBf
MÁSZ	104,98 mBf
MÁSZ +1,3 m	106,28 mBf

forrás: 74/2014. (XII. 23.) BM rendelet

** forrás: BUSZESZ területről a Hajógyári-szigetre vezető gyalogos híd tanulmányterve | SpeciálTerv Kft. (2018)

A tervezett hídszerkezet nyugati, kiindulási pontja a gróf Esterházy János rakparton meglévő árvízvédelmi fővédvonal mögött található, ugyanakkor annak árvízvédelme csak részben tekinthető megoldottnak.

„A magasságihiányos töltésszakaszt a mértékadóknak tekintett árvízszint (MÁSZ) 1,30m-rel növelt szintjéhez képest értelmezve a H5 HÉV töltésének Mozaik utca és Árpád híd közötti szakaszán 20-85 cm magasságihiány jelentkezik, egy mintegy 1 080 m hosszú szakaszon.

*A pályatest nem vízzáró szerkezetű, ezért azon keresztül a mentett oldali beépített területen jelenhet meg az átszivárgó víz. Az érintett szakaszon az Árpád híd alatti HÉV megállónál megvalósult parapetfal jövőbeni folytatása, kiépítése jelentheti a megoldást.”***

Az érkezési pont védettsége nem biztosított, a Hajógyári-sziget a Duna nagyvízi medrében, egyúttal hullámterében helyezkedik el. A nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a *nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról* szóló 83/2014 (III.14.) Korm. rendelet szerinti Nagyvízi Mederkezelési Terv (NMT) vizsgált területhez kapcsolódó mellékági Duna szakaszt jelentős részben az elsődleges, kisebb, part menti sávokban a másodlagos levezető sávként rögzíti. Maga a sziget az ún. átmeneti levezető sávba sorolt, melyben az újonnan létesítendő épületek és terepszint fölé emelkedő építmények, objektumok elhelyezhetőségi és műszaki követelményei is rögzítettek. Azok értelmében a területen újonnan kialakítandó objektum miatt okozott árvízi visszaduzzasztást kompenzációs beavatkozásokkal ellensúlyozni szükséges. A folyók mértékadó árvízszintjeiről szóló 74/2014. (XII.23.) BM rendelet 1. sz. melléklete alapján a vizsgált területhez legközelebb eső 1653,0 fkm szelvényen a Duna mértékadó árvízszintje 104,98 mBf. Az új, 1,30 méter biztonsággal növelt MÁSZ értéke ennek megfelelően 106,28 mBf.

KLIMATIKUS ADOTTSÁGOK

CSAPADÉK VISZONYOK

A főváros évi csapadékmegoszlása jellemzően két-két szárazabb, valamint két-két esősebb hónap váltakozásával írható le.

A május-júniusi és október-novemberi csapadékmáximumok a mediterrán hatás eredményeként jelentkeznek. A szélsőértékek – a száraz és csapadékos időszakok – közötti csapadékkülönbség csaknem kétszeres. Az éves csapadékatlag 550-600 mm.

Átlagos havi csapadékösszegek Budapesten (1991-2020)

forrás: OMSZ | <https://www.met.hu/>

hónap	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
csapadék	31 mm	33 mm	32 mm	36 mm	67 mm	66 mm	75 mm	61 mm	52 mm	45 mm	48 mm	40 mm

extrém csapadékesemények

A napjaink globális klímaváltozására visszavezethető hirtelen lezúduló, extrém csapadékmennyiségek egyre gyakrabban okoznak ún. villámárvizeket, melyek Óbuda-Békásmegyer területén – a helyi domborzati adottságokból adódóan – időszakos veszélyhelyzetek forrásává válhatnak.

Rövid idő alatt lehulló, jelentős csapadékmennyiségek esetén, a nyugati oldalon (a burkolt felületek arányából adódóan) jelentkezhet a csapadékvizek elvezetésének többletigénye – annak ellenére, hogy a WFC projekt megvalósításával a terület korábbi 80%-os burkoltsága csökken –, míg a szigeti oldalon a mélyebb fekvésű, belvízjárta területek esetén okozhat rövidebb távon problémát a csapadékvizek elvezetése. Az ilyen jellegű kihívásokra való felkészülés fontos a tervezés későbbi szakaszában.

HŐMÉRSÉKLETI ADOTTSÁGOK

A Budai-hegységhez közel eső vizsgált helyszín mérsékelt hűvös, mérsékelt nedves, enyhe telű körzetbe tartozik. A helyi hőmérsékleti adottságokat a napsugárzási viszonyok, a felszín tulajdonságai (zöld- vagy vízfelületi borítottsága, burkoltsága) és a légkörzés folyamatai együttesen befolyásolják.

A nagyvárosias, sűrűn beépített területek hőmérsékleti viszonyai több fokkal is eltérhetnek a nagyobb, összefüggő területen kialakult, többszintes növényzettel rendelkező zöldfelületekétől. A januári középhőmérséklet $-1,8^{\circ}\text{C}$ és $-3,1^{\circ}\text{C}$, a júliusi 19°C és 21°C között alakul. Az értékek a globális klímaváltozással összefüggésben folyamatosan változnak.

napsütés

A napsütéses órák száma kb. 2 010 h körüli az 1980 és 2010 között eltelt időszak értékeinek átlaga alapján. A legmagasabb relatív (tehát a megfigyelt és az asztronómiailag lehetséges napsütéses órák hányadosaként értendő) napfénytartalom a július és augusztus hónapok közötti időszakra tehető, a legalacsonyabb decemberre.

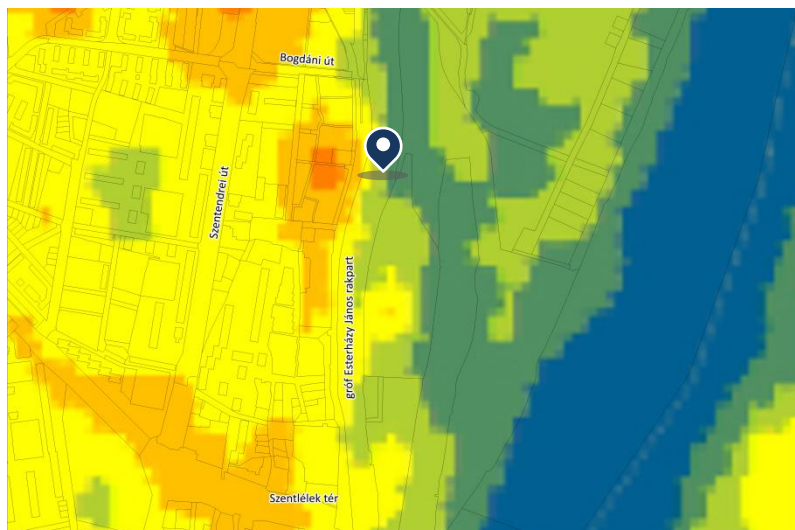
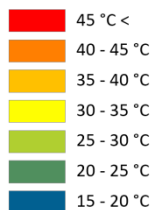
talajhő, hősziget hatás

A napfény sugárzását elnyelő, a lehulló csapadékvizek befogadására, egyúttal párologtatásra, kondicionálásra alkalmatlan intenzíven beépített, magas albedo értékű, nagyvárosias környezetben jellemzően hősziget hatással is számolni kell. A tervezett hídszerkezet letalpalási pontjainak egykori ipari, üzemi létesítményi érintettségéből származó, magas burkolt felületi arányból adódóan is lényeges a vizsgált terület és környezetének felszínhő viszonyának elemzése.

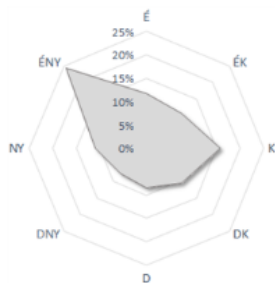
A vizsgálatához rendelkezésre álló hősziget térkép 2016 augusztusában készült. Akkoriban habár – az OMSZ adatai alapján – egy markáns hidegfrontnak köszönhetően augusztus 11-én komoly lehűlés történt, később a szokásos lehűlés helyett felmelegedés kezdődött, és átlagosan négy napon volt mérhető 30°C feletti maximum hőmérséklet.

A kapcsolódó ábrán jól kivehető, hogy a vizsgált terület egészére pozitív hatást gyakorol a Duna mellékágának vízfelülete. Kondicionáló hatását a sziget felőli oldalon kiterjedt zöldfelületen kialakult természetközeli növényzet is tovább növeli, ami az érkezési ponton optimális felszínhő adottságokat eredményez.

A kiindulási pont, tehát a Waterfront City ingatlanfejlesztés területe ekkor (2016-ban) még csak építési felvonulási területként volt tekinthető, az egykori üzemi épületek, valamint a hozzájuk kapcsolódó, javarészt burkolt felületek jelentős része még megvolt. Ebből adódik, hogy az ábráról, a vizsgált terület nyugati oldalán a Harisnyagyár hősziget hatásával szinte egyenértékű adottságok olvashatók le. Ez az állapot azóta a korábbi üzemi épületek és burkolt felületek felszámolásával feltételezhetően javult.



Felszínhő adottságok 2016 augusztusában

forrás: Budapest 2030 | <https://budapest.hu/>

Az átlagos évi szélirányok relatív gyakorisága (2001-2020)

forrás: OMSZ | <https://www.met.hu/>

SZÉLVISZONYOK

Budapest uralkodó széliránya észak-nyugati. Ahogy a főváros, úgy a vizsgált terület szélviszonyait is alapvetően két adottság határozza meg:

- a hegy-völgy irányú széláramlatok, melyek esetében a Duna medre tovább erősíti a terület átszellőztethetőségét; valamint
- a korábban említett városi hősziget hatással összefüggő légáramlat cirkuláció, ami jellemzően a bel- és külvárosi városrészek közötti jelentős hőmérséklet különbségek idején jelentkezik.

A Budapesten mérhető szélesebesség éves átlagértékei jellemzően jelentősen eltérő képet mutat, általánosságban – évszaktól függően 1,5 és 3,5 m/s átlagérték között alakul.

LEVEGŐMINŐSÉG

IMMISSZIÓS ADOTTSÁGOK

Az évtizedekkel ezelőtt tapasztalható ipari (hajógyári) eredetű levegőszennyezés napjainkra megszűnt, a megmaradó, részben vagy egészben rehabilitált épületek fűtése korszerűsítésével minimálisra csökkent. Ezek, valamint a vizsgált terület immissziós viszonyai, azaz:

- a Duna mikroklimatikus,
- a szinte meder (uralkodó észak-nyugat) irányú optimális átszellőzés,
- a sziget természeti

adottságai miatt a helyi levegőminőség jónak mondható. Habár a Waterfront City ingatlanfejlesztés kivitelezésével összefüggésben az építési teherforgalom a korábban jellemző állapothoz képest átmenetileg időszakos többletterhelést eredményezhet (pl. PM_{10}) a beruházás elkészültéig, a Duna folyásával párhuzamos légmozgás annak eloszlásában jelentős szerepet vállal.

EMISSZIÓS ADOTTSÁGOK

A helyi levegőszennyezettség dominánsan a szűkebb és tágabb környezet közlekedési szempontból nagykapacitású közterületeinek (pl. gróf Esterházy János rakpart, Szentendrei út, Bogdáni út) gépjármű forgalmából származik.

A sziget természeti környezete és a korábban jellemző ipari szennyező források felszámolása a térség levegőminőség állapotához képest kedvezőbb adottságok meglétét feltételezi, ugyanakkor pontos adatok nem állnak rendelkezésre annak megítélésére.

légszennyező anyag típusa	mérési pont helyszíne	mért érték ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)							
		2008	2010	2012	2014	2016	2018	2020	2022
PM ₁₀	Széna tér	62	67	53	46	57	67	49	40
	Dózsa György út 53.	58	60	54	n.a.	53	49	41	35
	határérték / célérték	EU határérték: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2023) WHO ajánlás: 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2005), 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2021)							
PM _{2,5}	Széna tér	-	-	-	-	-	18	13	10
	Dózsa György út 53.	-	-	-	-	-	-	15	13
	határérték / célérték	EU határérték: 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2023) WHO ajánlás: 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2005), 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2021)							
NO ₂	Széna tér	154	145	154	146	166	128	108	110
	Dózsa György út 53.	118	125	130	n.a.	n.a.	113	99	n.a.
	határérték / célérték	EU határérték: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2023) WHO ajánlás: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2005), 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2021)							

jelmagyarázat

n.a. a mérési adatok mennyisége kisebb, mint 75%

- nincs mérési adat

értékelés



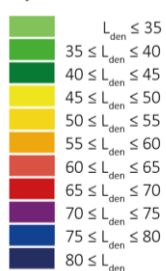
Levegőtisztaság

forrás: Budapest Környezeti Állapotértékelése 2023

Az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat [OLM] vizsgált területhez legközelebb eső pontjai 3-4 kilométerre (Széna tér és Dózsa György út 53.) találhatók légvonalban, a mért és hivatkozott adatok értékelésénél tehát figyelembe kell venni, hogy azokhoz képest a vizsgált terület – Duna-parti fekvésénél fogva – lényegesen jobban átszellőzött.

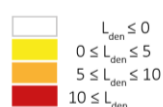
A mért értékekből jól kiolvasható, hogy – ahogy Budapest egészén, úgy itt is – az aeroszol (PM_{2,5} és PM₁₀) és nitrogén-dioxid (NO₂) szennyezettség jelentheti a legfőbb problémát, mely trendet a 2021-2022-es időszakban az Országos Meteorológiai Szolgálat által a Margit-szigeten végzett kiegészítő légszennyezettség mérés is alátámaszt. Az – az azonos mérési módszertan, illetve napi és átlagos értékek tekintetében egyaránt – nagymértékű hasonlóságot mutat az OLM mérőpontjainak adataival.

ZAJ- ÉS REZGÉSTERHELÉS

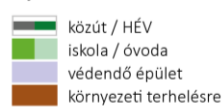
jelmagyarázat
zajterhelés

Az értékek dB-ben értendők.

határértéktől eltérés



tájékoztató elemek



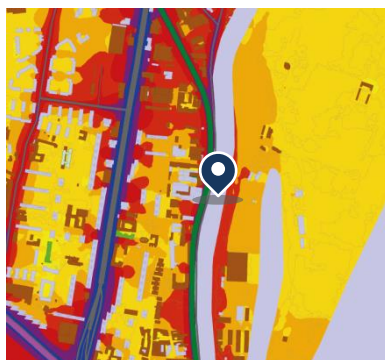
A tervezett hídszerkezet két letalpalási pontja esetén jelentősen eltérő zaj- és rezgésterhelés tapasztalható. Míg a Hajógyári-szigeti oldalon jellemzően csak az Árpád híd és a gróf Esterházy János rakpart közlekedési forgalma keltette terhelés érzékelhető – az is csak a Kis-sziget egy keskeny, dél-nyugati sávján –, addig a Waterfront City fejlesztésének területén a Szentendrei és Bogdáni utak zajterhelése is érvényesül.

Mindkét partszakaszon látványos a H5 HÉV viszonylat közlekedéséből adódó zajkonfliktus. A zaj- és rezgésterhelésre vonatkozó határértékeket a 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet határozza meg. A zajterhelés bemutatása Budapest és vonzáskörzete stratégiai zajtérképeinek rendelkezésre álló legfrissebb, 2017-es térkép kivágataival történik.

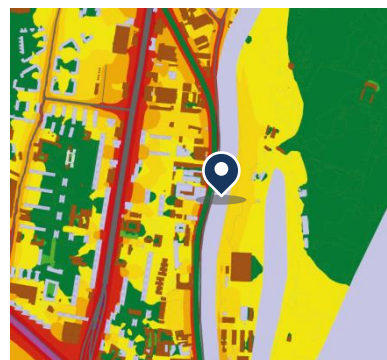
KÖZÚTI EREDETŰ ZAJ- ÉS REZGÉSTERHELÉS

A helyi közúti zajterhelés határértéke nappal 65 dB, éjjel 55 dB-ben meghatározott. Zajkonfliktus a Hajógyári-szigeten nem jelentkezik, a Waterfront City oldalán legfeljebb 5 dB-es határérték túllépés tapasztalható.

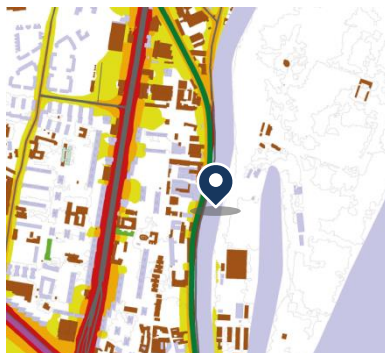
Annak domináns forrása a H5 HÉV. Annak nyomvonala mentén a WFC ingatlan-beruházás keretében zajgátló fal építése ütemezetten folyamatban van.



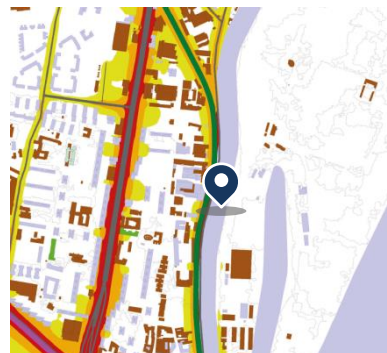
Közúti zajterhelés nappal



Közúti zajterhelés éjjel



Közúti zajkonfliktus nappal

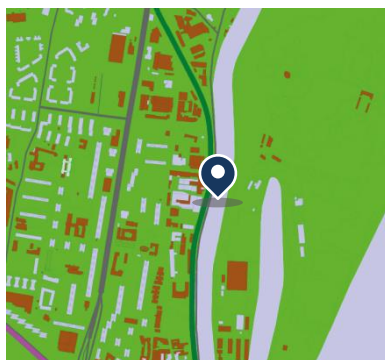


Közúti zajkonfliktus éjjel

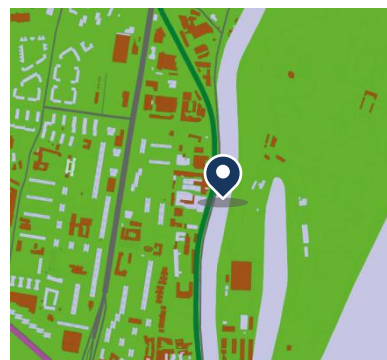
forrás: Budapest és vonzáskörzete stratégiai zajtérképei – 2017. | <https://www.zajterkepek.hu/>

VASÚTI ÉS ÜZEMI EREDETŰ ZAJ- ÉS REZGÉSTERHELÉS

vasút
zajterhelés

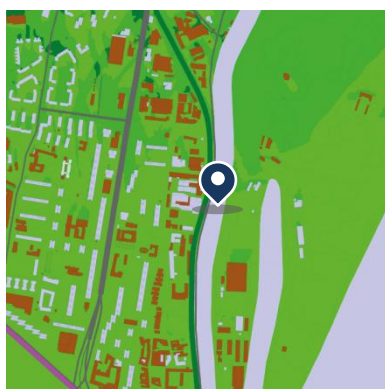


Vasúti zajterhelés nappal

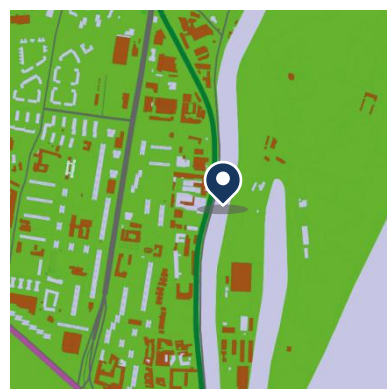


Vasúti zajterhelés éjjel

üzemi
zajterhelés



Üzemi zajterhelés nappal



Üzemi zajterhelés éjjel

forrás: Budapest és vonzáskörzete stratégiai zajtérképei – 2017. | <https://www.zajterkepek.hu/>

A vasúti és üzemi zajterhelés jellemzően 40 dB alatti a tervezett hídszerkezet mindkét letalpalási pontjánál, ebből adódóan vasúti és üzemi zajkonfliktus a vizsgált területen nem tapasztalható.

a közlekedési zajterhelés határértékei nagyvárosias beépítésű lakóterületen és vegyes területen	határérték (LTH) az L_{AM}^{*k} megítélési szintre	
	nappal 6 h – 22 h között	éjjel 22 h – 06 h között
kiszolgáló úttól, lakóúttól származó zajra	60 dB	50 dB
az országos közúthálózatba tartozó mellékutaktól, a települési önkormányzat tulajdonában lévő gyűjtőutaktól és külterületi közutaktól, a vasúti mellékvonaltól és pályaudvarától, a repülőtértől, illetve a nem nyilvános fel- és leszállóhelyektől származó zajra	65 dB	55 dB
az országos közúthálózatba tartozó gyorsforgalmi utaktól és főutaktól, a települési önkormányzat tulajdonában lévő belterületi gyorsforgalmi utaktól, belterületi elsőrendű főutaktól és belterületi másodrendű főutaktól, az autóbusz-pályaudvartól, a vasúti fővonalról és pályaudvarától, a repülőtértől, illetve a nem nyilvános fel- és leszállóhelytől származó zajra	65 dB	55 dB

A közlekedési zajterhelés határértékei nagyvárosias beépítésű lakóterületen és vegyes területen

forrás: 3. melléklet a 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelethez

– A közlekedéstől származó zaj terhelési határértékei a zajtól védendő területeken

A fentiekben túlmenően az évente időszakosan megrendezett Sziget Fesztivál alatt tapasztalható jelentős zajterhelés a vizsgált területen és környezetében, valamint a főváros közvetlen dunai kapcsolattal rendelkező északi kerületeinek egyéb területein (Óbudán, Újpesten és Angyalföldön). Az augusztusonként egy hét erejéig jelentkező többlet zajterhelés mérséklésére jellemzően újabb és újabb óvintézkedések történnek.

HULLADÉKKEZELÉS

A keletkező kommunális hulladékokat az FKF Rt. szállítja el. A kerületben hulladékgyűjtő udvar a III. kerület Testvérhegyi út 10/a alatt található. A Waterfront City oldalán a szelektív hulladékgyűjtés megoldott. Az ingatlanokon külön kukákba gyűjtik a műanyag, fém és papír hulladékot. A lakossági veszélyes hulladék gyűjtését is a hulladékudvarok végzik. A Hajógyári-szigeti oldalon keletkező hulladékok begyűjtése szintén megoldott, azonban az jelentősen kisebb mértékben keletkezik a Kis-sziget kapcsolódó szakaszának alulhasznosíttósága miatt. A vizsgált partszakaszokon és azok mentén számottevő mennyiségű veszélyes hulladék képződésével nem kell számolni, habár a Sziget Fesztivál hulladékkezelési szempontból közvetett szennyezési forrása lehet a tervezett hídkapcsolat szigeti érkezési pontjának és környezetének is.

FÉNYSZENNYEZÉS



Kérészdő fényoszorompó a tahiótfalui Tildy Zoltán hídon
forrás: Kriska György | <https://biologia.elte.hu/>

A mesterséges, emberi eredetű éjszakai megvilágítás világszerte egyre jelentősebb mértékű, az ezredforduló óta csaknem 20%-kal (átlag 2-6% / év) növekedett. E jelenség egyes

- **ökológiai** – az élővilág életterének degradációja, egyes fajok biológiai életciklusának, szaporodási, táplálékszerzési szokásainak, tájékozódási képességének megzavarása, bizonyos ökoszisztéma-szolgáltatások minőségének és hatékonyságának csökkenése;
- **gazdasági** – az energia és egyes természeti erőforrások pazarlása;
- **társadalmi** – a lakosság mentális egészsége (melatonin szint szabályozása), közlekedés biztonsága (káprázás veszélye) és nem utolsósorban
- **csillagászati** – a tudományos megfigyelések ellehetetlenítése a természetes éjszakai égbolt láthatóságának leromlása,

folyamatokra gyakorolt negatív hatása egyre szélesebb körben jelentkezik az olyan nagyvárosokban, mint Budapest.



A Nemzetközi Űrállomás felvétele
Budapestről 2021. szeptember 17-én
(fókuszpontban a Hajógyári-sziget és környezete)
forrás: NASA | <https://media.licdn.com/>

A vizsgált területen és térségében jelentősebb közterületi fényforrás és abból adódó fényszennyezés jellemzően csak a nyugati oldalon, a Waterfront City nagyvárosias környezetében lokalizálható, de természetesen a főváros egyéb területein működő köz- és díszvilágítás globális hatása itt is tapasztalható. Fontos ezért a természet- és tájvédelmi szempontok minél nagyobb fokú érvényesítése, a tervezett éjszakai megvilágítás működtetésében a helyi ökológiai szükségletek, igények tér- és időbeli, illetve minőségi tekintetben való figyelembevétele. A nem kívánatos fényhatások mérséklése céljából a WFC projekt területén adaptív térvilágítás alkalmazása tervezett a lakóterület és az ott áthaladó Óbudai Promenádnak megvilágítására, mely amellett, hogy energiatakarékos, a fejlesztés fővárosi fényszennyezésben betöltött szerepének mérséklésére is alkalmas lehet. Az átellenes, szigeti partszakasz közvilágításának nem csak időszakos működtetése a tervezett híd kialakításával párhuzamosan realizálható. A híd járófelületének megvilágítása, valamint a szerkezet esetleges kivilágítása esetén – valamint az alkalmazandó burkolatok anyagminősége, jellege és színválasztása tekintetében is – a részletesebb tervek kidolgozása során vizsgálendő ún. kérészvédő fényesorompó alkalmazásának esetleges szükségessége (a közeli Árpád híd vagy a tahiótfalui Tildy Zoltán híd mintájára). Az eddigi tapasztalatok alapján a vízfél felé irányított, kizárólag a dunavirágzásból származó ökológiai károk és balesetek megelőzését szolgáló, alacsony hullámhosszú kék fényt kibocsátó, időszakosan működtetett LED-es fényforrások a főváros fényszennyezését nem növelik, ugyanakkor jótékony hatást gyakorolnak a helyi ökoszisztémára.

a tervezett gyalogos hídkapcsolat kialakításával összefüggő környezeti hatások

A tervezett hídszerkezet vizsgált területen való elhelyezése alapvetően nem okoz jelentős változást a meglévő környezeti állapotban.

A **talajállapot** tekintetében a szigeti oldalon, az egykori hajógyári használat okán feltételezhető potenciális talajszennyezettség az híd építése során kitermelt talaj ártalmatlanításával és cseréjével mérsékelhetővé válik. A Waterfront City projekt oldalán ugyanez a tevékenység ütemezetten folyamatban van, így összességében a talajállapot szempontjából a vizsgált területen kifejezett javulás realizálható.

A helyi **vízminőség**re a tervezett építmény megvalósítása legfeljebb átmeneti hatást gyakorol, a felszín alatti vizek akadálytalan áramlása biztosítandó.

Árvízvédelmi szempontból a híd nyugati letalpalási pontja a meglévő árvízvédelmi fővédvonalon az 1,30m-rel növelt MÁSZ szintjéhez képest 20-85 cm-es magasságihiány jelentkezik. A keleti, szigeti oldal jelenleg árvízi szempontból védtelen, és a Duna-parti Építési Szabályzatban sem biztosított, mivel a javasolt fővédvonal csak a déli irányban szomszédos, régészeti bemutató hely telkén, a tervezett gyalogoshíd kapcsolattól kb. 100 méterre rögzített.

A **klimatikus adottságokra** és a **helyi hulladékkezelésre** a tervezett objektum kialakítása szinte hatástalan.

A **levegőminőség**, valamint a **zaj- és rezgésterhelés** tekintetében hosszabb távon akár pozitív változást is eredményezhet azzal, hogy a Folyamőr utcai és Szentendrei úti lakótelepi háttérterületek (megközelítőleg 35 000 főnyi lakosa) számára közvetlen gyalogos kapcsolatot biztosít, ezzel is előtérbe helyezve a fenntarthatóbb városi mobilitási lehetőségeket.

A **fényszennyezés** tekintetében elenyésző egy ekkora híd közvilágítását szolgáló fényforrások fényszennyezése. Amennyiben ökológiai szempontból szükség nyílik a későbbiekben a hídszerkezeten kérészvédő fényesorompó alkalmazására, úgy előre megállapítható, hogy a folyóvíz felületére irányított, alacsony hullámhosszú kék fényt kibocsátó LED-es fényforrások a meglévő fényszennyezést lokális és fővárosi szinten sem növelik.

Közlekedési infrastruktúra

KAPCSOLATOK

SZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK



meghatározó kapcsolatok

A vizsgált terület 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) és 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 megjelenő forgalmi igények

A forgalmi igényeket keltő tényezők közül, hétköznapiakon meghatározó az északi agglomerációs övezetektől, valamint a kerületi lakótelepekről (Békásmegyér, Aquincum, Kaszásdűlő, Óbuda) kiinduló munkahelyi utazások bonyolítása, hétvégén pedig a pihenő, üdülőforgalom vezetése (Dunakanyar, Észak-budai strandok, Római-part, Óbudai-sziget). E funkciókból fakadóan a forgalom összetételekor meghatározó a személygépkocsi forgalom, lefolyásában pedig a csúcsidőszakok lökészerű terhelése.

A Szentendrei út irányonként jellemzően 3+1 forgalmi sávós elsőrendű főút, jellemzően jelzőlámpás szabályozású csomópontokkal. 5 000-6 000 E/ó/2 irány csúcsórái 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 2023. évben felújításra kerültek (Bogdáni út, Búvár utca, Raktár utca).

Az M0 északi hídjának 2008 év őszi forgalomba helyezése az Árpád híd napi forgalmi terhelésében átlag után mintegy 15-20 %-os forgalomcsökkenést eredményezett, mely elsősorban a tehergépkocsi forgalom csökkenésében nyilvánult meg. Ezen forgalomcsökkenés a személygépkocsi forgalom növekedése miatt fokozatosan módosult.

A Szentendrei út tehergépjármű forgalma - mivel az M0 forgalomba helyezése miatti egyéb budapesti korlátozások nem érintik a Szentendrei utat, illetve a Szentendrei út 10-es úti kapcsolata is megmaradt -, továbbá a Szentendrei út vizsgált szakaszának teherforgalma érdemben nem csökkent.

Az Árpád-híd budai hídfőjében fontos kapcsolatok hiányoznak. Az Árpád fejedelem útról, jelenleg csak igen jelentős többlettáttal lehet az Árpád hídra feljutni.

A Waterfront City forgalmának vizsgálatára, valamint a javasolt kapcsolatokra, a korábbi szabályozási terv kiegészítéseként – az ismert környékbeli fejlesztések figyelembevételével - részletes közlekedési hatástanulmány készült, melynek eredményeit a szabályozás is figyelembe vette.

A budai alsórakpart forgalmát az irányonként egy forgalmi sáv kialakítás, illetve a nagy csomóponti távolságok, és a csomópontokban hiányzó forgalmi irányok korlátozzák. A Waterfront City területnek a rakparttal csak igen bonyolult nyomvonalú kapcsolata van, közvetlen kapcsolat nem kiépített és nem is tervezett.

A térség legjelentősebb távlati hálózati fejlesztése a 10-es út és az Aquincumi híd kiépítése lesz (amely az Esztergomi vasútvonal északi oldalán halad). Tervezett csomópontja a Szentendrei úttal részben különszintű lesz. A kapcsolatot javítja, hogy a rakparti út a Záhony utcától továbbvezetésre kerül, és így közvetlenül hídkapcsolata lesz.

A TÉRSÉG ÚTHÁLÓZATA

A Waterfront City és 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 Szentendrei útra merőleges Bogdáni út ma főként a lakótelep kiszolgálását látja el, azonban a későbbiekben szerepének felértékelődése várható. Nagy távlatban a Bogdáni út a Hévízi úttal folytatódólagosan összekötésre kerül a Vörösvári úttal, mely kerületi szinten fontos új haránt irányú közlekedési elemmé válik az elérhetőség és átjárhatóság szempontjából. A jövőbeni változások, valamint a Waterfront City és a harisnyagyári terület funkcióváltása, és az ezzel járó várható kapacitásbővülés igénye miatt, távlatban a Bogdáni úti – Szentendrei úti csomópont további fejlesztése szükséges.

A Waterfront City projekt előkészítő fázisaiban erre vonatkozóan több, a szomszédos fejlesztési szándékokat is figyelembe vevő közlekedési hatástanulmány készült, valamint a BUSZESZ területre készült KÉSZ alátámasztó munkarésze is a csomópont kisebb korrekciójával számolt. Az egyes közlekedésfejlesztési beruházások konkrétumai Budapest Főváros III. kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata és a Fejlesztő által 2017-ben megkötött településrendezési szerződésben (továbbiakban TRSZ) rögzítésre kerültek.

A fentiekkel összefüggésben, a Waterfront City fejlesztéshez kötődően a Szentendrei út keleti oldalán lévő lakótelepi kapcsolatok az elmúlt időszakban fejlesztésre, kiépítésre kerültek. A Búvár utca és Akácfa utcai kisíves kapcsolatok kialakítása, továbbá a Raktár utca egyirányúsítása biztosítani tudják a Waterfront City megfelelő megközelítését és elhagyását.

BÚVÁR U. - SZENTENDREI ÚT CSOMÓPONT, AKÁC KÖZ

2023. OKTÓBER 28-IG

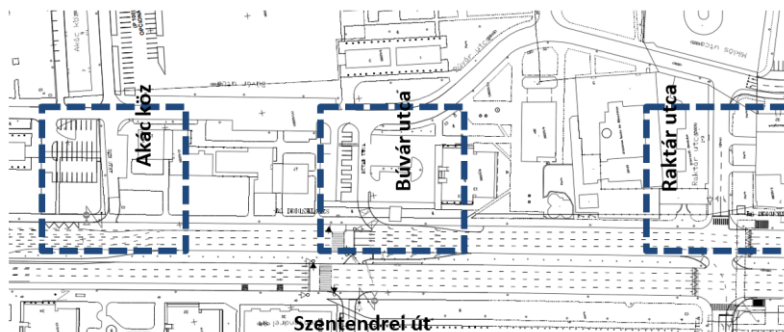
ÚJ KAPCSOLATOK

- Északi irányba kikerülő sáv a Szentendrei útra az Akác közből.
- Az új forgalmi sávon gyalogátkelőhely is létesül.
- Új kapcsolat kialakítása a Szentendrei út és Búvár utca között.
- A Szentendrei útról délről be lehet kanyarodni a Búvár utcába.



Új kapcsolatok

forrás: obuda.hu – tájékoztató anyag



Újonnan ki-, és átalakított kis kapacitású közúti kapcsolatok

forrás: BUSZESZ KÉSZ alátámasztó javaslat
Urban-Lis Stúdió / KÖZLEKEDÉS Kft.

A területen a Bogdáni út kivételével „Tempo 30” övezeti besorolás van érvényben. A Folyamőr utcában két helyen forgalomcsillapító küszöb kiépítésére került sor.

A Fő tér és környezete forgalomcsillapított területével a Laktanya utca köti össze a területet és közvetlen térségét.

KAPCSOLÓDÓ ÚTPÁLYÁK A BUDAI OLDALON

Szentendrei út

A Szentendrei út a vizsgált területen 2x4 forgalmi sávós keresztmetszetű, szintbeni jelzőlámpás csomópontokkal. Forgalmi terhelése hétköznapi csúcsidőszakban 3 000 – 3 500 E/ó irányonként. Déli irányba a Bogdáni úttól buszsáv vezet a Flórián térhez. Burkolata megfelelő állapotú aszfaltburkolat.

Bogdáni út

A Bogdáni út a Waterfront City területét északról határoló szakasza lakóutca, mely a szűk Ladik utcában folytatódik.

A Bogdáni úti az egyik legfőbb feltáró útvonala a Waterfront City-nek és a lakótelep keleti oldalának is, ezért Budapest Főváros III. kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata és a Fejlesztő által 2017-ben megkötött településrendezési szerződésben rögzíték 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 harisnyagyár mentén.

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 ferde beállású parkolóhelyek találhatók.



Átéptített 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 rakparti út + gróf Esterházy János 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. Kapcsolatot biztosít a főváros északi és déli területei között. Keresztmetszeti kialakítása 2x1 forgalmi sávós, a gyalogos felületek csak igen korlátozottan kiépítettek. Budapest főúthálózatához a szentendrei (H5) HÉV elválasztó hatása miatt csak a Margit hídnál és a Mozaik 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 II. 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 csp.) és mozgásokkal terhelt. Szerepének hatékonyságát ez a kettősség, és délebbi szakaszának rendezetlen kapcsolatai továbbá a Margit híd alatti ürszelvény korlátozottsága nagymértékben lerontja. Nagy teherbírású aszfaltburkolatú útburkolatainak állapota jó minőségű. Az út jellemző csúcsidőszaki forgalma (hétköznap) irányonként 800-1 000 E/ó.

A **Waterfront City területtel a HÉV pálya elválasztó hatása miatt nincs direkt kapcsolata**. A terület tágabb térségével a Mozaik utca biztosítja a kapcsolatot, melyen keresztül indirekt módon közelíthető meg a Waterfront City és az Óbudai lakótelep.

A gróf Esterházy János rakpart és a Mozaik utca az Óbudai-sziget egyetlen közúti megközelítéseként szolgál. **A Mozaik utcai csomópontban jelzőlámpás irányítás mellett lehet ki-, és behajtani a szigetre a K hídon át. Ettől délre a két forgalmi sávós hajógyári H hídnak jelzőtáblás csomópontja van az úttal.**

Az út kialakítása gyalogos forgalom számára nem kedvez, a Mozaik utcától induló járda a HÉV menti oldalon padkává szűkül.

Folyamőr utca

A Folyamőr utca 7,0 m széles lakóutca, Duna felőli oldalán 1,5 m széles zöldsáv fákkal és 1,6 m széles kiépített járda található. A Szentendrei út felőli oldalán füves padka vezet fákkal, a Sorompó utcánál merőleges beállású parkolók vannak (P 75).

Sorompó utca

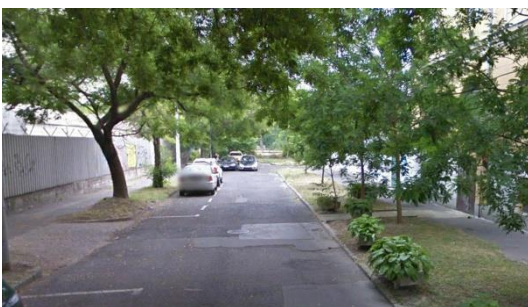
A Sorompó utca határolja a Waterfront City területét délről. A 6,0 m széles lakóutca zsákutca, távlatban a WFC déli parkolóit fogja kiszolgálni, továbbá kapcsolata lesz a HÉV menti sétánnyal is.

Jelenleg mindkét oldalán 1,5- 3,0 m széles zöldsáv és 2,0-2,2 m széles kiépített járda van.

Akác köz

Az Akác köz lakótelepi lakóutca, 6,0 m széles burkolattal. Kiépített járda csak az épület oldalán található. Déli oldalán a korábban fűvön álló járművek számára parkoló kiépítése történt.

Az utca újonnan kiépített kisíves kikanyarodást biztosít a Szentendrei útra északi irányba, ezzel is segítve a lakótelep keleti oldalának és a Waterfront City területének elhagyását.



Folyamőr utca
forrás: Google StreetView



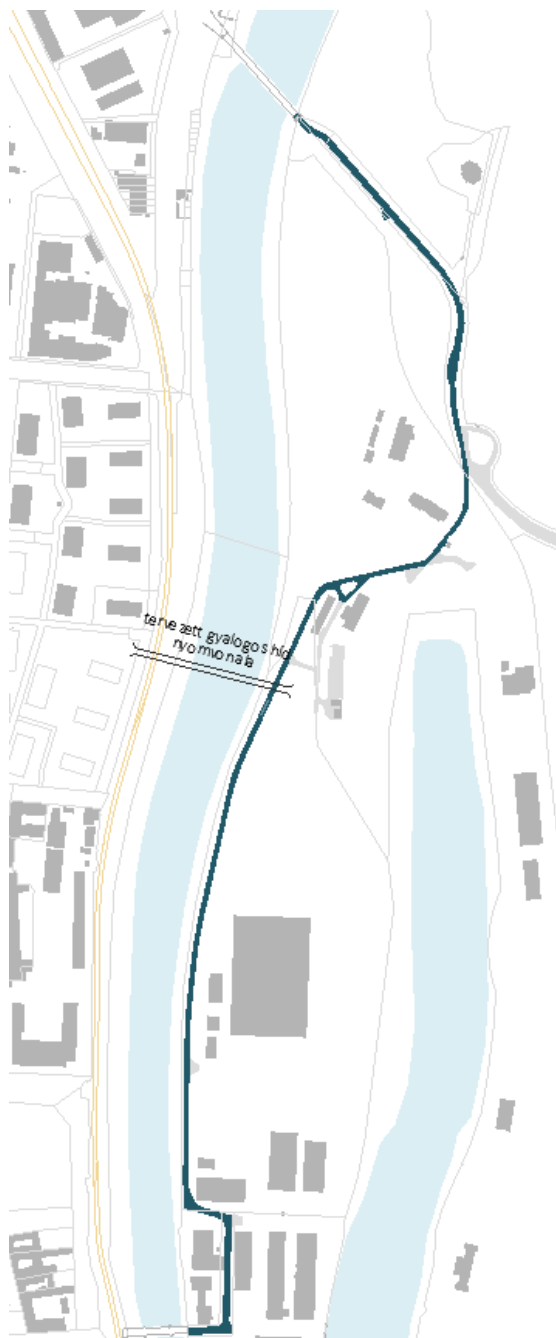
Akác köz
forrás: saját fotók

KAPCSOLÓDÓ ÚTPÁLYÁK AZ ÓBUDAI-SZIGETEN



Óbudai-sziget belső útja

forrás: saját fotó



Feltáró út a két híd között

A sziget déli része jelenleg közforgalom elől elzárt terület, a sziget két oldala között kerítés és kapu húzódik, ezért a sziget két oldala között meglévő belső 2x1 sávos útpályán az áthaladás nem vagy csak korlátozottan lehetséges.

A sziget déli részén meglévő beépítés megközelítését aszfalt úthálózat biztosítja, mely a belső öböl két oldalán haladva zsákutcaszerűen biztosítja az ingatlanok kiszolgálását.

A tervezett gyalogoshíd környezetében jellemzően 5 m széles aszfalt burkolat adja a fő megközelítést. A szomszédos – jelenleg használaton kívüli – épületekhez ehhez csatlakozó belső kiszolgáló utakat és burkolt parkoló felületeket létesítettek, melyek jelenleg el vannak kerítve.

Időszakonként, főként rendezvények esetén (pl. Sziget fesztivál) a H híd és a feltáró út szolgálja ki a teljes sziget gépjármű közlekedését, beleértve az áruszállítást, teherforgalmat vagy épp építési forgalmat is.



Feltáró út a tervezett gyalogoshíd környezetében

forrás: saját ábrák

A TÉRSÉG ÚTHÁLÓZATÁNAK VÁRHATÓ FEJLESZTÉSE

„Rakparti csomópont fejlesztése

A H-híd közforgalom számára való megnyitása mind a közúti, mind a gyalogos- és kerékpáros forgalom terén a forgalom növekedését idézi elő. A tervezett forgalmi rend kialakításánál a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének prioritást kell élveznie a közúti közlekedés kapacitásbővítésével szemben. A sziget kedvezőbb elérhetősége érdekében a H-híd és a Fő tér közötti gyalogos kapcsolat számára a Hajógyár utca vonalában megvizsgálendő a HÉV pálya gyalogos keresztesítésének lehetősége.

A közlekedés biztonsága érdekében a rakpart és a H-híd csomópontjában jelzőlámpás forgalomszabályozás kiépítése szükséges. A rakparti út számára a Duna mellékága és a HÉV pálya által határolt terület alapvetően behatárolja a közúti csomópont további fejlesztési lehetőségeit.

A híd csatlakozásától északra az út területe olyan mértékben beszűkül, hogy az északi irányból a szigetre vezető önálló balra kanyarodó sáv kialakítására nincs lehetőség. Ennek következtében az északi irányból a balra kanyarodás - a rakpart forgalmára való tekintettel - nem biztosítható.”

forrás: Óbudai-sziget Stratégiai Terve

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

- a Bogdáni út északi oldalán a volt Harisnyagyár helyén realizálódó ingatlanfejlesztés, valamint
- az Óbudai-sziget déli, volt Hajógyári területének revitalizációja.

Jelenleg mindkét barnamezős terület alulhasznosítottnak tekinthető, így jelentős forgalommal sem lehet számolni.

A Bogdáni út északi oldalán lévő – korábbi harisnyagyári – tömb fejlesztésével együtt a Bogdáni út szerepe tovább fog erősödni, így a Ladik utca forgalmi szerepe is növekedni fog. Ezzel együtt a Bogdáni út – Szentendrei út csomópont fejlesztése is szükséges. Korábban erre vonatkozóan több változatot figyelembe vevő közlekedési hatástanulmány készült.

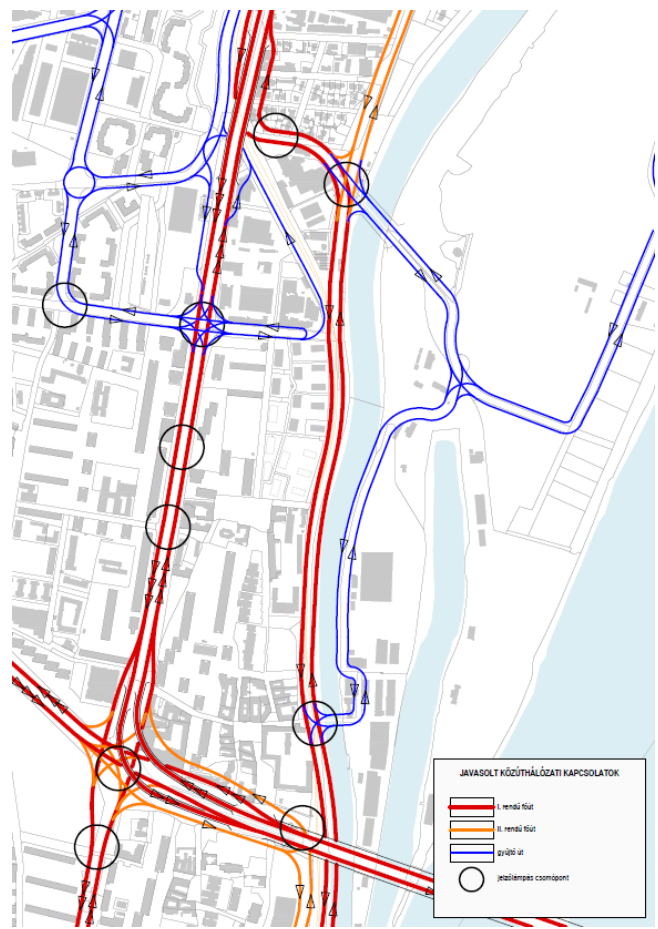
Az Óbudai-sziget déli része jelenleg közforgalom elől elzárt terület, így jelentős forgalommal nem bír. Előirányzott kulturális funkciójú fejlesztése esetén a H híd várhatóan a „kissziget” részt fogja feltárni. Ebben az időtávban a H híd rakparti csomópontja fejlesztendő, melyre az Óbudai-sziget Stratégiai Terve is kitért.

A sziget túloldalának kiszolgálása elsődlegesen a K híd felől történhet. A két híd közötti meglévő belső feltárási út szerepe erősödni fog.

Az Óbudai-sziget feltárási útján tehergépjárművek, kiránduló buszok közlekedésével kell számolni, melyet a híd úrszelvényének kialakításánál figyelembe kell venni, vagy a hídfőt meg kell kerülni.



Jelenlegi közúthálózati kapcsolatok



Javasolt közúthálózati kapcsolatok

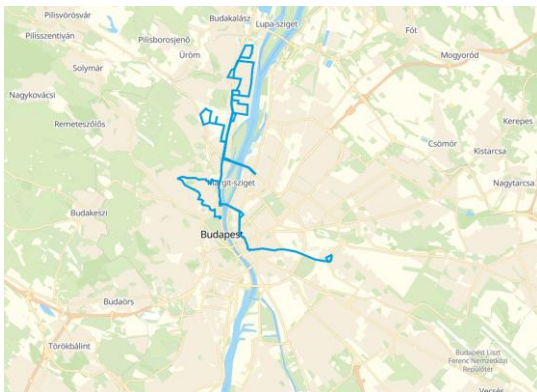
forrás: saját ábrák (Közlekedés Tervező Iroda Kft.)

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉS



H5 HÉV az Esterházy János rakparton
forrás: saját fotó



A területet érintő nappali autóbusz hálózat
forrás: BKK futár

A térség közösségi közlekedési ellátásában az 1-es villamos Flórián és Szentlélek téri megállója, a szentendrei H5 HÉV Árpád hídi és Filatorigát megállója, továbbá a Szentlélek téri autóbusz végállomás járatai, valamint a Szentendrei úton közlekedő autóbusz viszonylatok biztosítják a vizsgált terület megközelíthetőségét.

A tervezett gyalogos híd a H5-ös (szentendrei) HÉV Árpád híd és Filatorigát megállók között nagyjából félfúton helyezkedik el. A területhez közelebb eső Filatorigát HÉV megálló a Waterfront City lakói számára jelenleg is ideális kötőtpályás belvárosi kapcsolatot biztosít.

A térség kötőtpályás közlekedési hálózata középtávon várhatóan nem változik.

Nagy távlatban a Szentendrei HÉV-et felváltó észak-déli regionális gyorsvasút megvalósulása esetén a HÉV pálya helyén a Batthyány tér Filatorigát között a Budai rakparti villamosviszonylat fog közlekedni, ahol a megállók sűrítése várható. Az észak-déli regionális gyorsvasútnak (M5 metró) a tervezési terület környezetében tervezett állomása a Flórián térenél és a Bogdáni úti jelenlegi autóbusz végállomásnál, míg a Budai rakparti villamos megállója a jelenlegi Filatorigát HÉV megálló helyén tervezett.

Az Óbudai-sziget megközelítésében a Filatorigát HÉV megálló képviseli jelenleg a legnagyobb szerepet, ahonnan a K hídon át közelíthető meg a sziget.

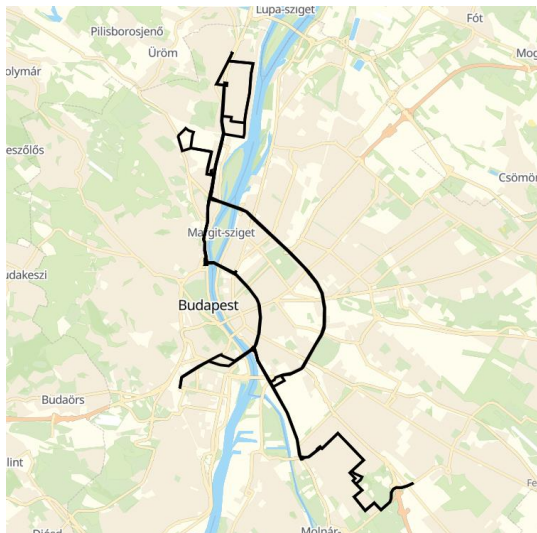
A sziget déli részéhez a Szentlélek tér HÉV állomás és az 1-es villamos Szentlélek téri megállója van közelebb, melyek felől gyalogosan a H hídon keresztül lehet megközelíteni a szigetet.

AUTÓBUSZ HÁLÓZAT

A térséget számos autóbusz viszonylat szolgálja ki, melyek kiváló közlekedési kapcsolatot adnak a Waterfront City és a tervezett gyalogoshíd számára. A Waterfront Cityhez a legközelebbi buszmegálló a Szentendrei úton lévő Bogdáni út megállóhely. A térség – és így a tervezett gyalogos híd – 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) |
| 118 | Szentlélek tér – Óbudai autóbuszgarázs (Kaszásdűlői iparterület) |
| 134 | Szentlélek tér – Békásmegyer Újmegyeri tér |
| 226 | Óbudai-sziget – Nyugati tér (Margit-sziget érintésével) |

Az Óbudai-szigeten a 226-os busz a téli időszakon kívül (április végétől október közepéig) közlekedik. A járat a Nyugati térről indulva, a Margit-sziget felfűzésével együtt fontos szerepet tölt be az Óbudai-sziget megközelítésében.



A területet érintő éjszakai autóbusz hálózat

forrás: BKK futár

Óbuda meghatározó autóbusz végállomása a Bogdáni út nyugati részén – a tervezési területtől mintegy 400 m-re – található. Itt végállomásozik a 9-es, a 111-es autóbusz, melyek belvárosi illetve a belvárost átszelő kapcsolatokkal rendelkeznek.

A térséget három éjszakai járat (918, 923, 934) is érinti, melyek kapcsolatot teremtenek mind a belváros, mind Kaszásdűlő és Békásmegyér irányába.

A TÉRSÉG KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK VÁRHATÓ FEJLESZTÉSE

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.

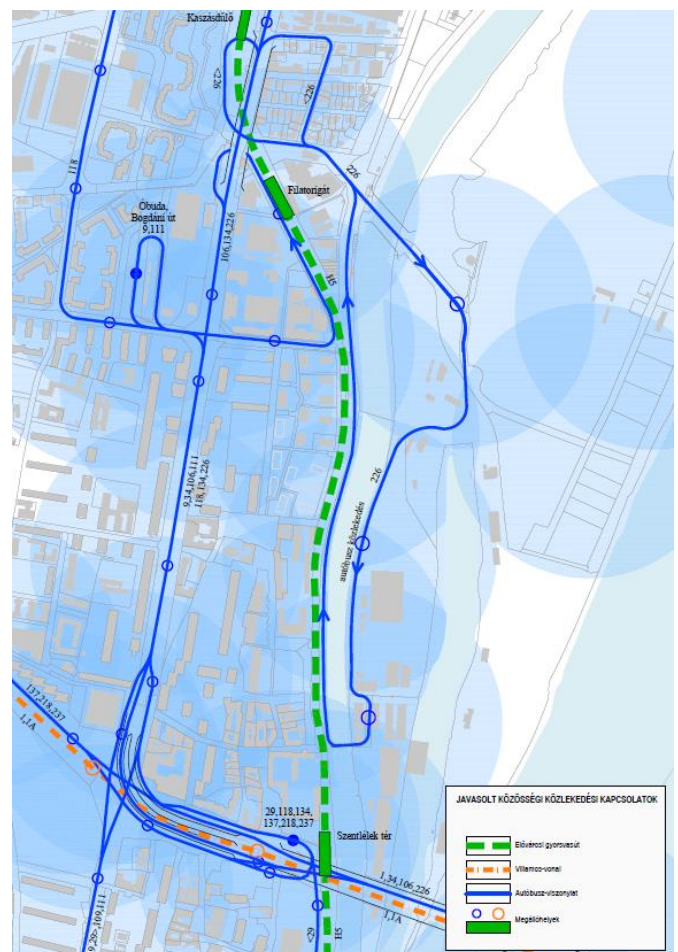
Az Óbudai-sziget fejlesztése során felvethető a 226-os busz útvonalának módosítása, ahogy az az Óbudai-sziget Stratégiai Tervében is szerepel. Ennek értelmében a K hídon a szigetre érkező, közlekedő busz a H hídon hagyhatná el a szigetet, felfűzve a szigeten lévő legfontosabb épített örökségeket.

A volt Harisnyagyár területének fejlesztésével párhuzamosan a Bogdáni út – Ladik utca útvonalon új megállók létesítése javasolt.

Az Óbudai-sziget feltáró útján autóbusz közlekedéssel kell számolni, melyet a híd űrszelvényének kialakításánál figyelembe kell venni.



Jelenlegi közösségi közlekedési kapcsolatok



Javasolt közösségi közlekedési kapcsolatok
forrás: saját ábrák (Közlekedés Tervező Iroda Kft.)

parkolás a terület környezetében

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

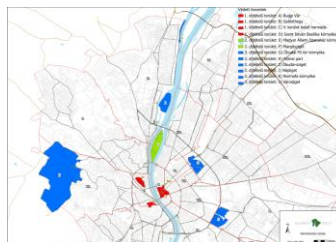
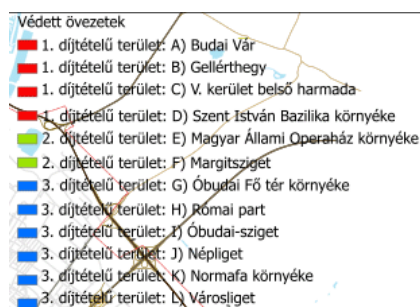
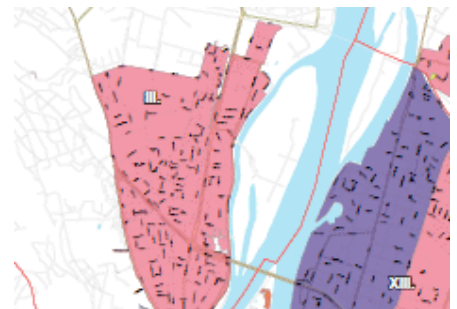
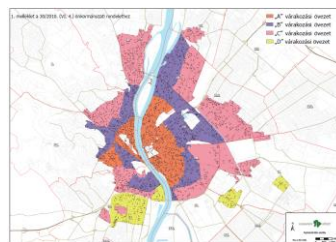
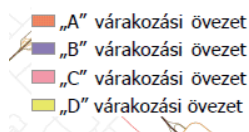
A Bogdáni út északi oldalán kiépített ferdebeállítású parkolóállások találhatók, a kiépített aszfaltút többi szakaszán a megállás tiltott. A terület többi lakóutcájában a parkolás lehetséges és kijelölt.

Az Óbudai-szigeten a K hídon keresztül érhető el a Május 9. park mellett található 120 férőhelyes felszíni parkoló.

A területen 2016-ban vezették be a fizetős parkolást, mely a kerületben eddig öt zónában jelent meg.

Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló Budapest Főváros Közgyűlésének 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelete alapján a vizsgált terület az alábbiak szerint alakul:

- Waterfront City környezete a „C” várakozási övezetbe tartozik, ahol 8.00 óra és 18.00 óra közötti időszakban díjköteles a várakozás, jelenleg 300 ft/óra a várakozási díj.
- az Óbudai-sziget északi része védett övezetbe tartozik, melynek kijelölése természetvédelmi okból történt.
- az Óbudai-sziget déli részére, egyben a Május 9. parknál lévő parkoló nem tartozik semmilyen besorolásba.



A Budapest Főváros Közgyűlésének 41/2022. (XI.7.) önkormányzati rendeletével módosított 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelete szerinti várakozási és védett övezetek

forrás: 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelet

A Waterfront City városnegyed kiemelt célja, hogy az egybefüggő, 5 hektáros terület a felszínen gépjárművektől mentes legyen. Az épületek gépjárművekkel való megközelítése ezért a terület határán történik, a gépjárművek a terepszint alatti közelíthetők meg a mély- és teremgarázsokat a Bogdáni út, Folyamőr utca, a távlati ütemekhez kapcsolódóan pedig a Sorompó utca felől. A Duna felé eső terület rész elérése érdekében külön magánutak kerülnek kialakításra úgy, hogy azok kizárólag a terepszint alatti megközelítésre szolgálnak, így szintben elválasztva keresztezik a nagy gyalogos forgalommal bíró Óbudai Promenádt tengelyét.

A Waterfront City területén végállapotban mindösszesen 40 000 m² szintterület szolgálja majd a gépjárművek elhelyezését. A gépkocsi tárolók 10%-ban elektromos töltővel kerülnek kialakításra.

A fenntartható mobilitást több smart eszköz is támogatja, így különösen a közösségi gépjárművek számára szolgáló dedikált parkolóhelyek kijelölése, azok használati lehetősége, a smart parking bevezetése, melynek segítségével egy parkolóhely tulajdonosa – amikor éppen nem használja a parkolóhelyet – kiadhatja parkolóállását más számára.

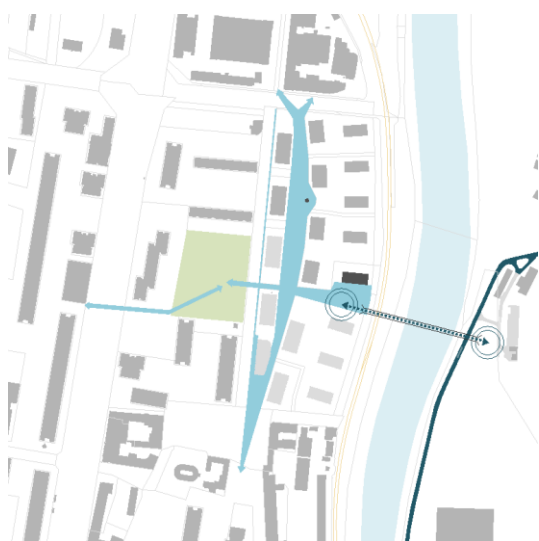
A területre való ideiglenes behajtási engedélyt (pl. bútorszállítás, taxi stb. számára) szintén applikáción keresztül lehet kérvényezni.

Az Óbudai-sziget déli részén várható fejlesztések kapcsán a szigeten belüli parkolási igény növekedése prognosztizálható, mely mértéke nem ismert. A korábbi Forster Központ által készített tervek kb. 500 + 500 férőhelyes felszíni parkolókkal, továbbá egyes épületek alatt garázsokkal számoltak. A hatályos DÉSZ szintén ezzel a kapacitással számol.

A Petőfi Kulturális Ügynökség gondozásában megvalósuló fejlesztések várhatóan ennél visszafogottabb léptéket fognak képviselni, a szigeten létesülő parkolók fő megközelítése a K híd irányából adódhat.

A tervezett gyalogos híd kapcsán így alapvetően nem szükséges számolni jelentősebb parkolási igényből adódó gépjárműforgalommal.

GYALOGOS KÖZLEKEDÉS



Tervezett gyalogos hálózat fő elemei
forrás: saját ábra

A Waterfront City 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.

A Waterfront City területét az észak-déli irányú gyalogos tengely, a „Budai Promenádnak” osztja ketté. A Budai Promenádnak kapcsolatot biztosít Belső-Óbuda és a volt Harisnyagyár területével is, távlatban a korábbi Óbudai Gázgyár (Graphisoft Park) és Római-part területe irányába fog folytatódni. A Waterfront City területén belül a felfűzött funkciókkal – kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás – mind a terület, mind a lakótelep számára városias gyalogosfelületet képez. A promenád kiépítése a fejlesztési ütemekkel párhuzamosan ütemezetten, északról déli irányba haladva történik.

A terület közepén az egykori szeszgyár főépülete mellett haránt irányú gyalogos kapcsolatot is képez az új beépítés a promenád részeként. Az itt létesülő teresedésre fut be a közeljövőben a Szentendrei út túloldaláról irányuló gyalogos forgalom.

A tervezet gyalogos híd az Óbudai lakótelep szempontjából kiemelt jelentőséggel bír. A gyalogos híd

- a Waterfront City területén élők és dolgozók,
- a környező lakótelepi épületekben lakók és
- a Szentendrei út túloldalán élő nagyszámú lakosság számára is közvetlen elérést biztosít.

KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS



Jelenlegi kerékpáros infrastruktúra

forrás: BKK.hu

A vizsgált területen kialakult a kerékpáros közlekedés, 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 – Ladik utca – Ángel Sanz Briz út – Gázgyár utca – Római-part nyomvonalon található.

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 térnél is elérhetők a közbringa rendszer.

A Kerékpárforgalmi főhálózati terv a Bogdáni út – Folyamőr utca, a Budai rakpart, továbbá az Óbudai-szigeten a K híd és H híd közötti nyomvonalat egyaránt kiemelt fővárosi főhálózat részeként szerepelteti.

További kapcsolatként megjelenik az intézkedési terven a kerületi főhálózat részeként a Gázgyári terület felől az Óbudai-szigeten vezetendő nyomvonal is.



BUDAPEST KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERV
Főhálózat (870 km): Budapest, 80 km; környék, 100 km;
Kiegészítő hálózat: 400 km;
Kiegészítő hálózat: 400 km; Budapest: 1.200 km;
Kiegészítő hálózat: 400 km; Budapest: 1.200 km;
Kiegészítő hálózat: 400 km; Budapest: 1.200 km;

INTÉZKEDÉSI TERV

— Kiemelt fővárosi főhálózat

Fővárosi főhálózat

— Jelenleg és távlatban is fővárosi főhálózat

--- Jelenleg fővárosi, távlatban kerületi főhálózat

Kerületi főhálózat

--- Kerületi főhálózat

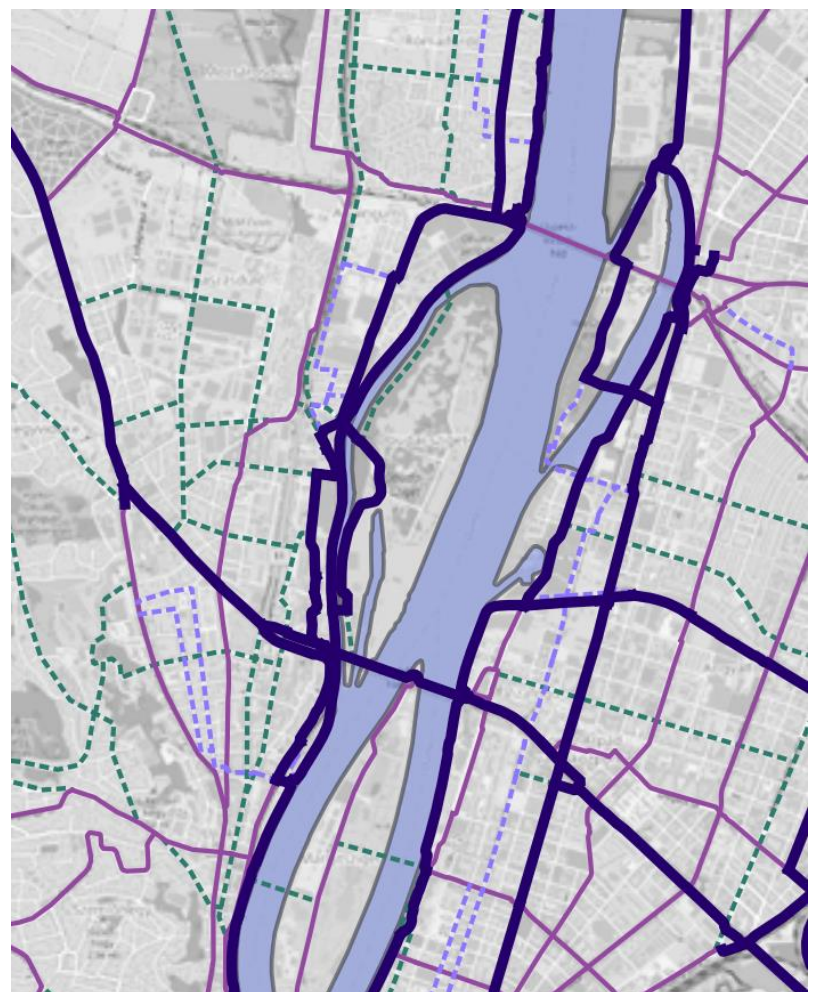
ALAPTÉRKÉPEK

--- Városhatár

--- Közig. határon kívüli letakarás

--- Duna

Open Street Map alaptérkép



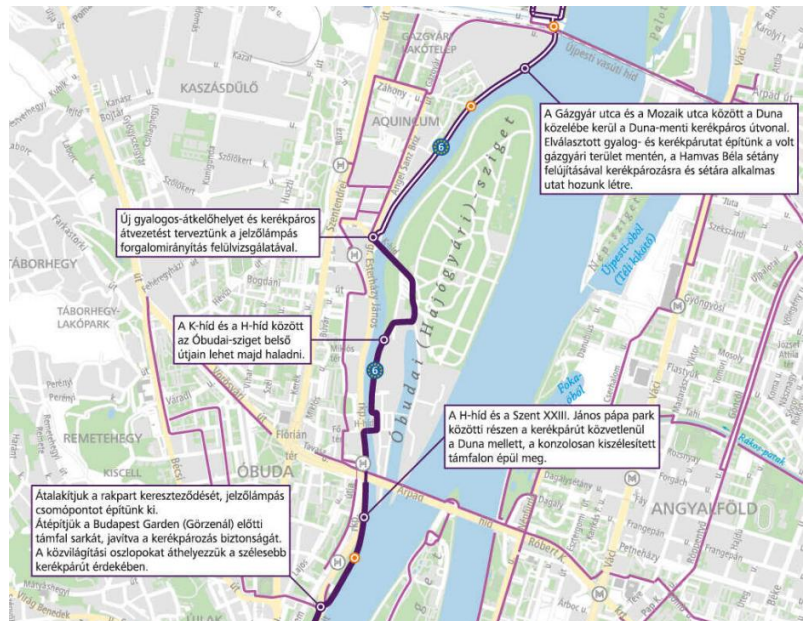
Kerékpárforgalmi főhálózati terv

forrás: Kerékpárforgalmi főhálózati terv

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.



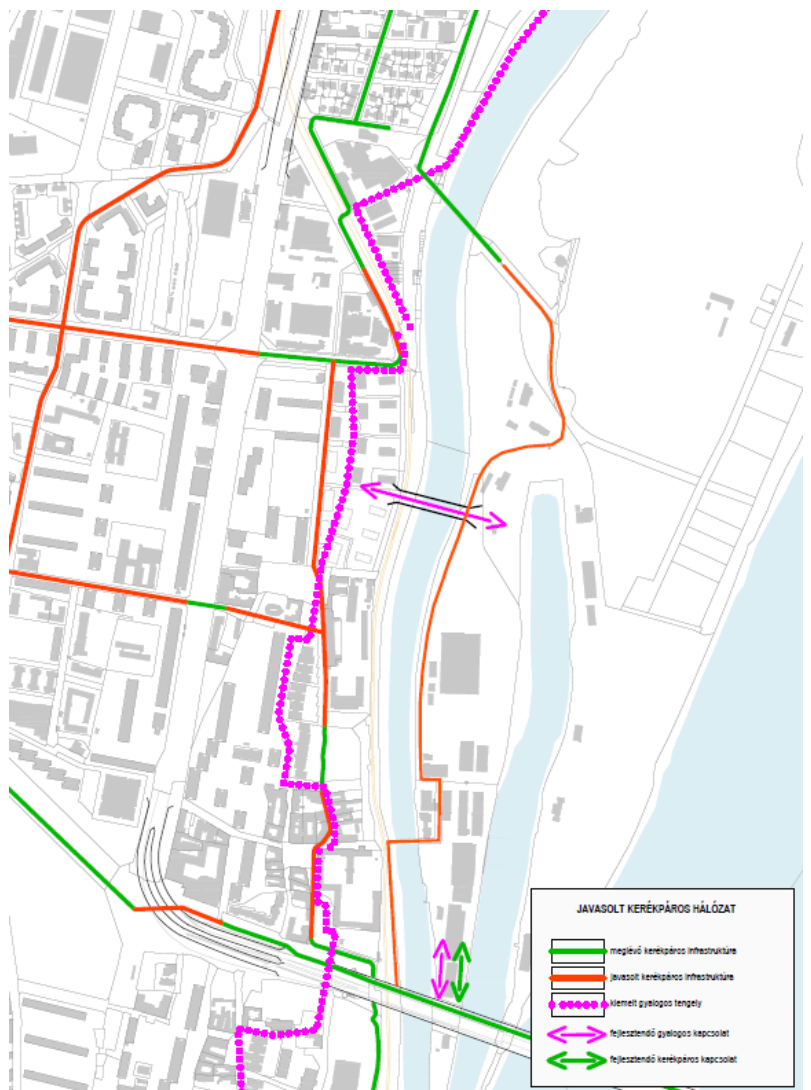
Tervezett kerékpáros barát beavatkozások a vizsgált terület térségében

forrás: BKK.hu

A tervezett gyalogos híddal összefüggésben rövid-középtávon az alábbi kerékpáros infrastruktúra fejlesztésekkel indokolt számolni:

- a Ladik utca – Bogdáni út – Folyamőr utca nyomvonalon kerékpáros nyom létesítése (részben megvalósult);
- az Óbudai-szigeten a K híd és H híd között a meglévő feltáró út nyomvonalán vezetve kerékpáros nyom / kerékpársáv létesítése az Eurovelo 6 részeként;
- a haránt irányú kapcsolatok a Bogdáni úton kerékpársávként részben megvalósultak;
- a Waterfront City és az Óbudai-sziget között tervezett gyalogos hídon kerékpáros infrastruktúra nem tervezett.

KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSÉNEK JAVASLATA



Javasolt kerékpáros hálózat

forrás: saját ábra (Közlekedés Tervező Iroda Kft.)

Közmű infrastruktúra

A közelmúltban épített, illetve építés alatt álló Waterfront City lakópark területéről az óbudai Hajógyári-szigetre, a szabadidős tevékenységi lehetőségek kedvezőbb megközelítésére az óbudai Duna-ág felett átívelő gyalogshíd létesítését tervezik. A gyalogshíd előzetes tanulmánytervét a Speciálterv Kft. készítette.

A tanulmányterv alapján a közműérintettség vizsgálata két-irányú. Elsősorban vizsgálni kell az érintett terület közművesítéssel összefüggő **természeti adottságait**, másodsorban a **közművek művi adottságait** és a **tervezett beruházás okozta fejlesztési igényeket**.

KÖZMŰVEKKEL ÖSSZEFÜGGŐEN FIGYELEMBE VEENDŐ TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

- 1 A tervezett fejlesztéssel érintett területen áthaladó Duna jelenléte a kötött természeti adottság. A területen áthaladó Duna várható természetes hatásainak, a Duna meder területén túlnyúló hatásoknak, az **árhullámok** levonulásának, illetve a **meder fenntartásának**, karbantartásának helyfoglalási igényeinek biztosítási követelménye.

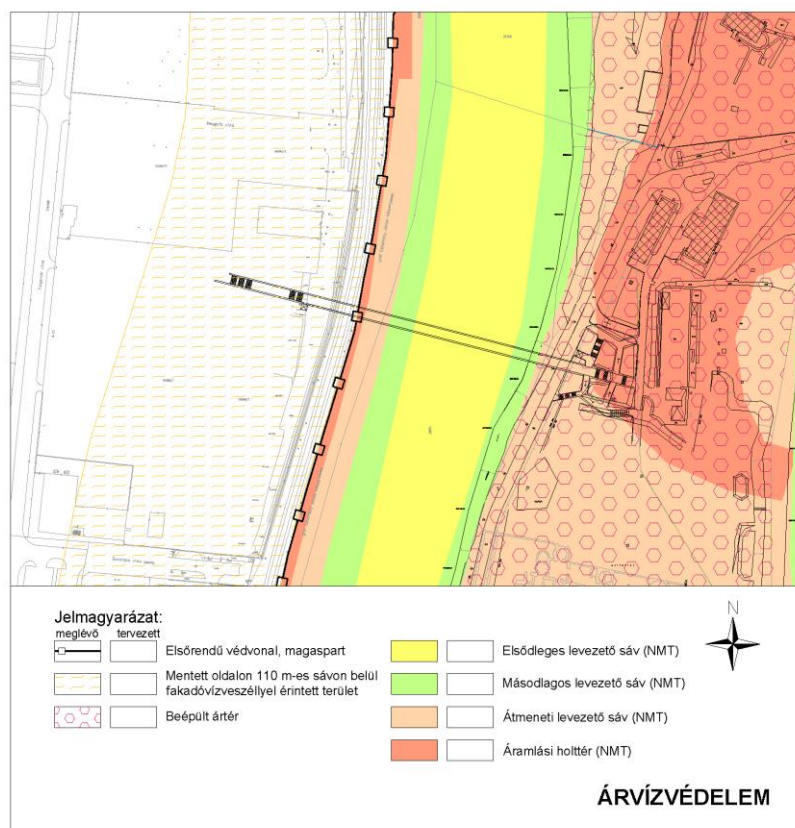
Külön ki kell emelni az **árvízi veszélyeztetésből** a mentett oldalon, a Duna jobb- és bal-partján egyaránt kijelölendő **110 m-es fakadóvízzel veszélyeztetett sávot**, amelyen belül felszín alatti munkák, csak az érintett hatóságokkal egyeztetve végezhetők.

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

A vízügyi adatok szerint, a tervezett átívelés kb. a Duna-folyam 1653 fkm szelvény helyén, árvízi esemény előfordulásán kívül, átlagosan évi egy napon előforduló max. vízállás, 103,32 mBf és a középvízállás 98,25 mBf. **A tanulmányterv alapján a tervezett híd tartópilléreinek a mértékadó árvízszint feletti kiemelkedése +20 cm.** A tervezett gyalogosfelület a mértékadó árvízszint felett 4,7-6,45 m felett halad, biztosítva a folyamatos járhatóságot.

A Duna feletti átívelő szakaszokat tartó két pillér a Duna meder területén belül kerül a tervek szerint megépítésre, ezekre csak a meder kezelőjével történő egyeztetések alapján kerülhet sor.

- 3 A tervezett fejlesztéssel érintett terület a **Budaújlaki vízbázis hidrogeológiai „B” zónáján fekszik**. Ez a természeti adottság, a tervezett fejlesztés megvalósítását nem akadályozza meg, de a tervezés, a beruházás folyamán, az arra vonatkozó előírásokat figyelembe kell venni.
- 4 A tervezett fejlesztéssel érintett terület **vízminőség védelmi terület övezetén fekszik**. Ez a természeti adottság, a tervezett fejlesztés megvalósítását nem akadályozza meg, de a tervezés, a beruházás folyamán, az arra vonatkozó előírásokat figyelembe kell venni.



Árvízvédelem

forrás: KÉSZ Közmű és Energetikai Tervező Kft.

KÖZMŰVEK MŰVI ADOTTSÁGAI, KÖZMŰVES HÁLÓZATI ÉRINTETTSÉGEK

A tervezett gyalogoshíd Duna feletti szakaszán túl keletre, nyugatra és a csatlakozó fel-lejáró szakaszával szárazulati területen halad, ahol **közműves keresztezésekre kell számolni.**

- 1 A tervezett gyalogoshíd kezdőponti hídfője a **Waterfront City ingatlanprojekt területéről indulva**, a Duna nyugati oldalától átível a rakparti út és a Szentendre-Budapest HÉV vonala felett. Elméletileg keresztezi azok üzemeltetését szolgáló villamosenergia hálózatait, az iparági hírközlési, biztonsági berendezések és vezérlési hálózatait, amelyek a HÉV telkén belül, illetve a rakparti úton, részben felszín felett, részben felszín alatti kivitelezéssel üzemelnek. A HÉV üzemviteli hálózata és annak tartópillérei a HÉV telkének kerítésvonalán halad, amely egyben tartószerkezetétől szolgál az rakparti út közvilágítási lámpatestjeinek, annak betápláló hálózatának és hírközlési hálózatnak.

A tervezett gyalogoshíd rakparti út és HÉV pálya feletti átívelése a szükséges úrszelvényen kívül várható, így a kötelező egyeztetési folyamaton és a védelem biztosításán kívül, a beruházás által szükségessé váló, közművet érintő kiváltási feladatok az előzetes vizsgálatok alapján nem várhatók.

A HÉV telkétől nyugatra eső, korábbi üzemi területi szakaszon, viszont mint régóta beépített területen a **funkcionális igényeinek megfelelően kiépített közműellátással rendelkező**, így számolni kell közművek előfordulásával. Az üzemi terület funkcióváltásához, a terület lakóterületté történő átépítéséhez a korábbi felépítményekkel együtt annak a közműellátását szolgáló hálózati rendszereit is legnagyobb részt felszámolták, de az új beépítésnél előfordulhat, hogy a korábbi hálózati rendszer kisebb-nagyobb szakasza még fellelhető.

Egy ilyen korábban az E-közmű nyilvántartás szerint még egyesített csatornaként használt vezetékszakaszt használtak fel a Waterfront City lakópark csapadékvíz elvezetésénél is, ahol **a telken belül összegyűjtött csapadékvizeket ezen a már meglévő, a HÉV és a rakparti út alatt kiépített csatornán keresztül vezetik be a Dunába.** A csapadékvíz kitorkollása és ahhoz tartozó műtárgya a rakparton jól látható. Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a rendelkezésre álló tanulmányterv alapján a gyalogoshíd Duna nyugati oldalán tervezett pillére közel esik ehhez a csapadékvíz kitorkolláshoz!

A tervezett gyalogoshídnak ez a szakasza a feljáró részénél a volt BUSZESZ gyár üzemi területén szinte az egyetlen megtartott épülete mellett ér le a terepszintre. **A gyár helyén építés alatt álló lakóépületek ellátására új korszerű teljes közműellátást** építettek ki, illetve, annak **kiépítése van még folyamatban.** Ezek vizsgálatára az E-közmű nyújt lehetőséget, megjegyezve azt, hogy amíg egyes közműszakaszok nem kerülnek a szolgáltatóknak átadásra, addig a nyilvántartásban sem szerepelnek. Így az érintettség komolyabb egyeztetés alapján állapítható csak meg, mivel közműhálózati nyilvántartásuk még nem áll rendelkezésre.

Az E-közmű nyilvántartása alapján, ezen a vizsgált területrészen haladó közművek:

- a Waterfront City lakópark területéről a Duna-ághoz vezető csapadékvíz csatorna kitorkollása,
- a HÉV üzemeltetését szolgáló villamosenergia hálózatok, iparági hírközlési, biztonsági berendezések és vezérlési hálózatok,
- rakparti úton haladó közvilágítási lámpatestek és azok betápláló kábelelei, valamint az azokon vezetett hírközlési hálózatok.

- 2** A **gyalogoshíd a Duna keleti oldalán** a Hadrianus palotától északra, a mederrel párhuzamos **szervízút felett átvélve érkezik meg** az Óbudai Hajógyári-szigetre. A szervízúton meglévő, kiépített magántulajdonú közvilágítási lámpatestek, annak betápláló hálózata és hírközlési hálózat van kiépítve. Feltehetően a tervezett gyalogoshíd szervízút feletti keresztezése a szükséges úrszelvényen kívül várható, így a kötelező egyeztetési folyamaton és a védelem biztosításán kívül, a beruházás által szükségessé váló, közművet érintő kiváltási feladatok a szervízút esetében az előzetes vizsgálatok alapján nem várhatók.

A tervezett gyalogoshíd szigetre megérkező hídfőjének közműérintettsége azonban **nehezebben állapítható meg**, mivel a Hajógyár üzemi területe korábban közműves szempontból önálló volt, így az ott üzemelő közművek **jellemzően magán közművek**, amelyek a nyilvántartásban nem szerepelnek. Az E-közmű csak azokat a közműszakaszokat jelöli, amelyek a közhálózati rendszerhez csatlakoznak. Korábbi tervekben lehet a magán közművekről információt gyűjteni, de azok nyomvonalának feltüntetése meglehetősen bizonytalan.

Az E-közmű nyilvántartása és a rendelkezésre álló korábbi tervek alapján, ezen a vizsgált területrészen haladó közművek a következők:

- magántulajdonú ivóvízvezetékek
- magántulajdonú ipari vízvezeték
- ELMŰ tulajdonú 10 kV-os villamosenergia földkábel
- magántulajdonú 10 kV-os villamosenergia földkábel
- magántulajdonú kiefeszültségű villamosenergia hálózat és hozzá tartozó térvilágítás tartó torony

KÖZMŰVES FEJLESZTÉSI IGÉNYEK

A fejlesztési feladatoknál a tervezett gyalogoshíd igényelt közműellátását kell megoldani. Az **előzetes tanulmányterv a tervezett híd üzemeltetése érdekében közművesítési igényt nem írt elő**, ezért vélelmezhető, hogy sem a híd csapadékvíz elvezetését, sem a megvilágítását nem tartja szükségesnek. A megvalósítás során azonban ennek igénye felmerülhet.

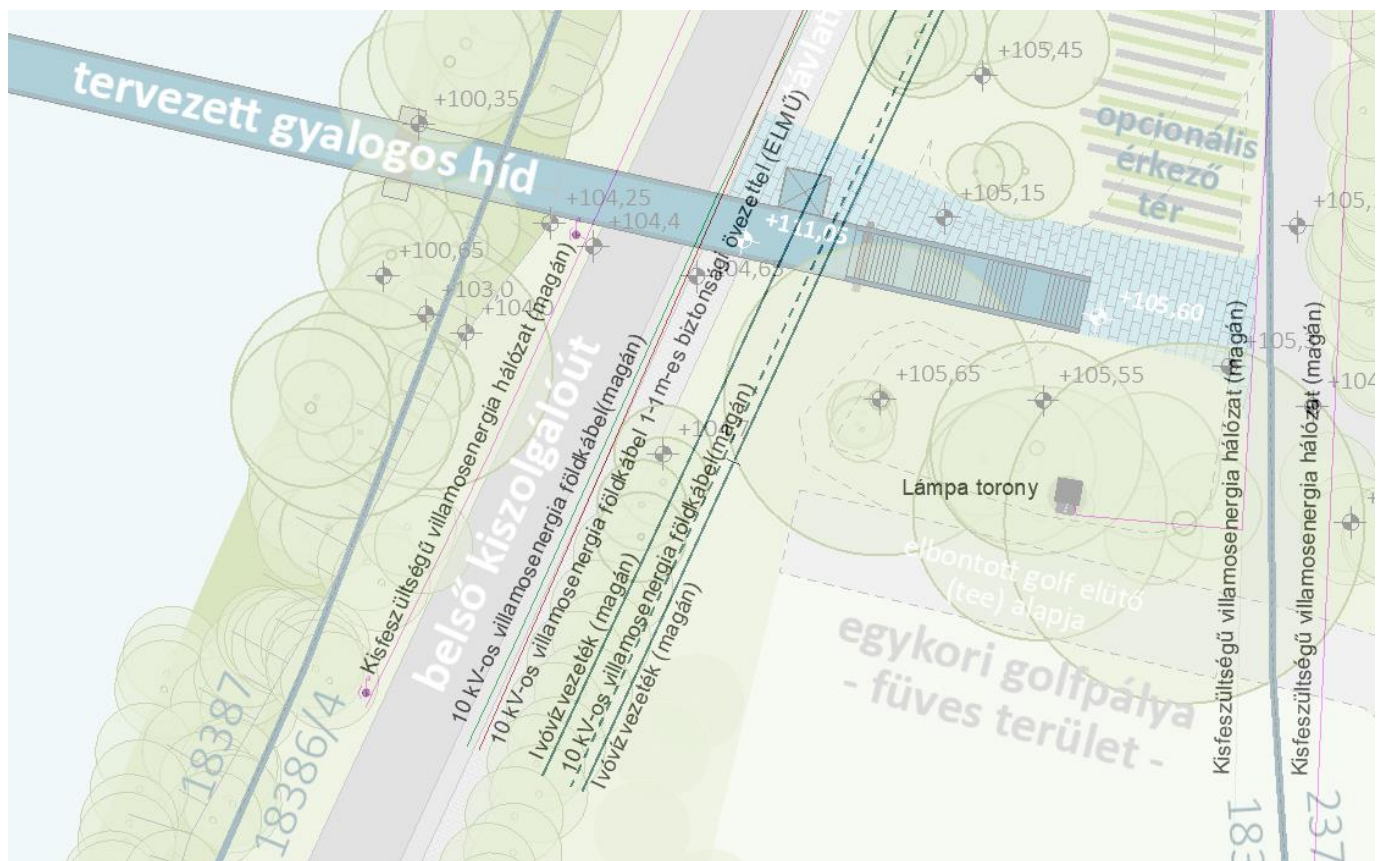
A csapadékvíz befogadására a Duna közvetlen rendelkezésre áll, így a híd felszín lejtési viszonya alapján a csapadékvíz Dunába vezetése megfelelő ejtőcsövek segítségével megoldható.

A **közvilágítás** vélhetően a Waterfront City területe felől, annak a kiépítésre kerülő közvilágítási hálózati rendszeréhez csatlakozással valósítható meg, amelyhez a világítást nyújtó lámpatesteket a látványtervekbe illesztéssel együtt kell kiválasztani. Fel kell hívni a figyelmet azonban arra, hogy bár a tervezett gyalogoshíd a rakparti út és a HÉV pályájának úrszelvényén várhatóan kívül halad, attól a híd közvilágítását úgy kell megoldani, hogy az elvakítást sem a HÉV, sem pedig az elhaladó autós közlekedés számára ne okozzon.

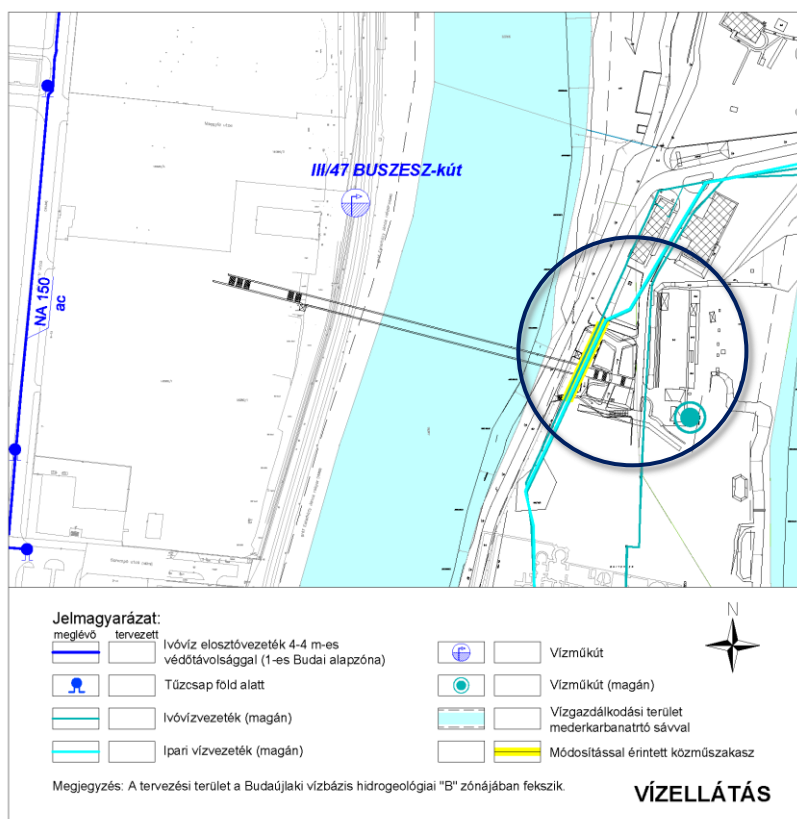
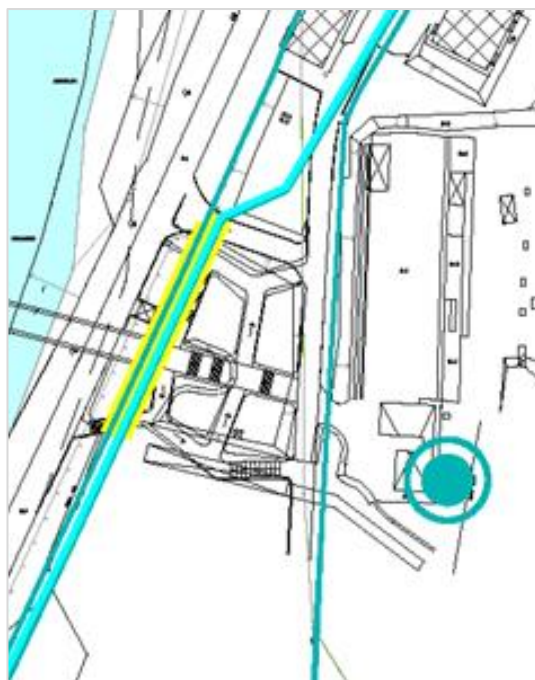
További közművesítési feladat a híd építésével ütköző meglevő közműszakaszok kiváltásának megoldása.

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

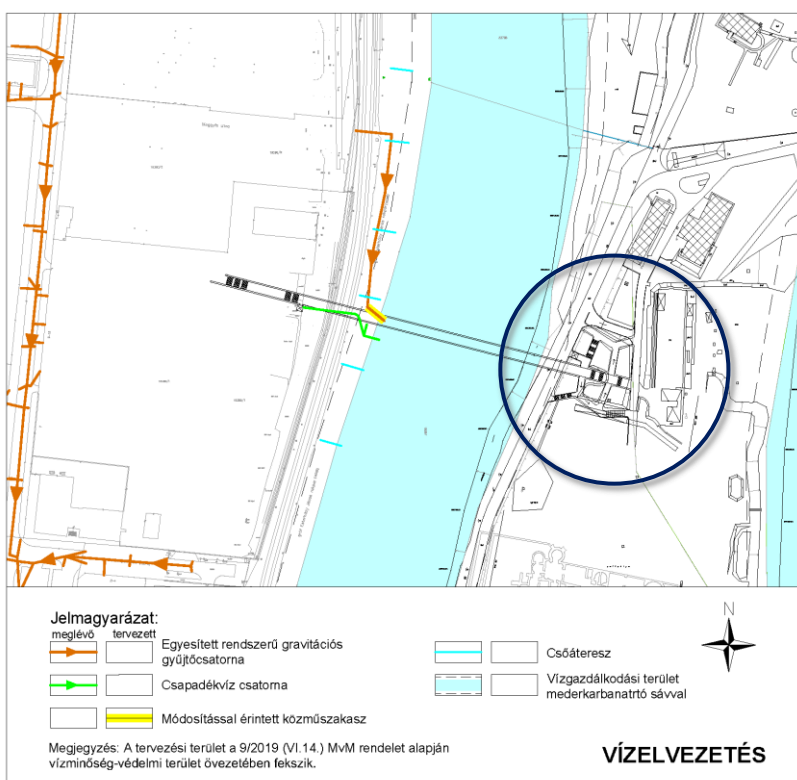
Továbbá a **Duna keleti oldalán** tervezett feljárónál tervezett építési munkálatok érintik az ELMŰ és a magántulajdonú **10 kV-os villamosenergia földkábel nyomvonalát**, **valamint** a szintén magántulajdonú **kisfeszültségű villamosenergia földkábel nyomvonalát és térvilágítást tartó tornyot**.



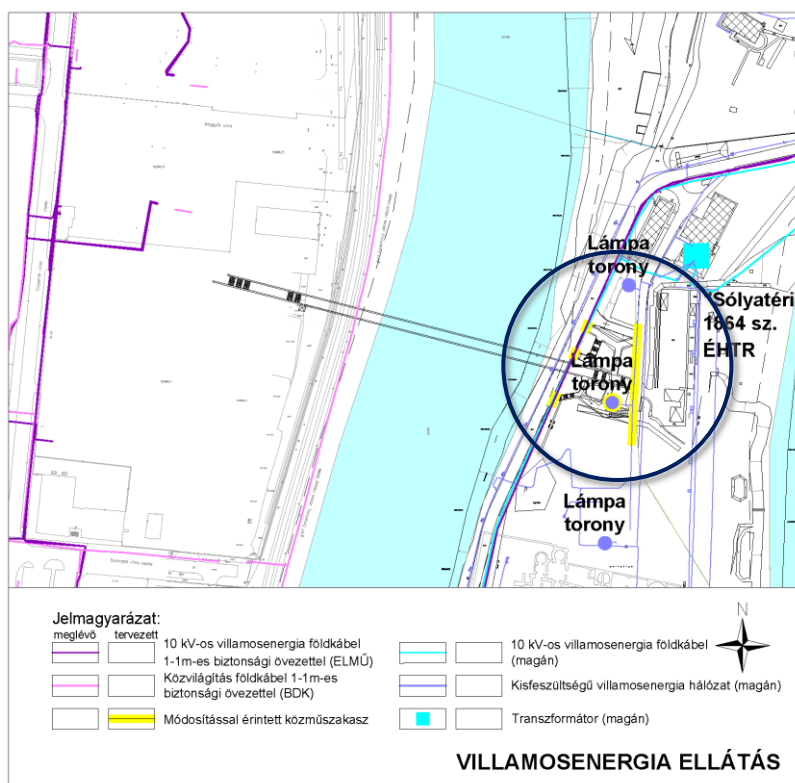
Tervezett hídfő és a közművek összefüggése



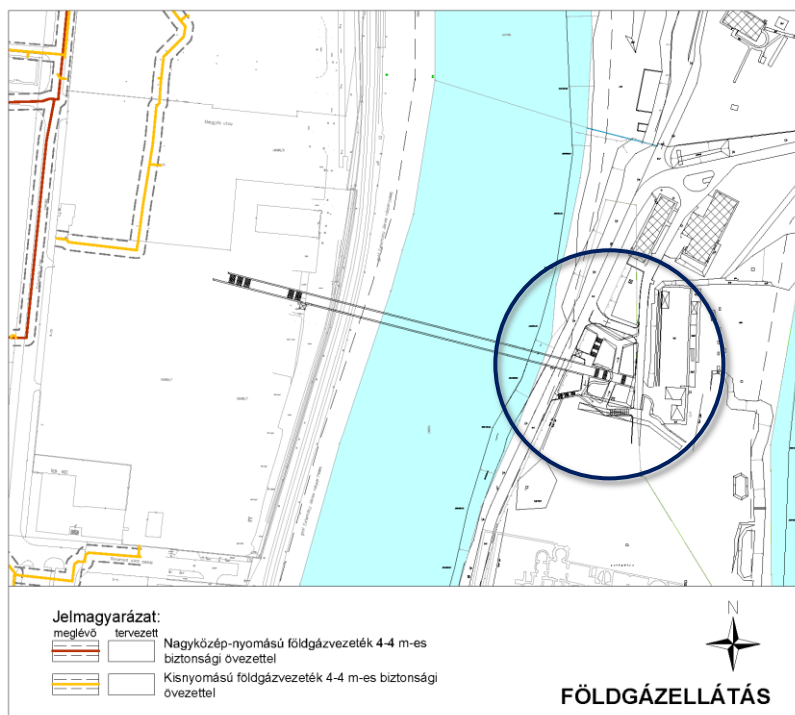
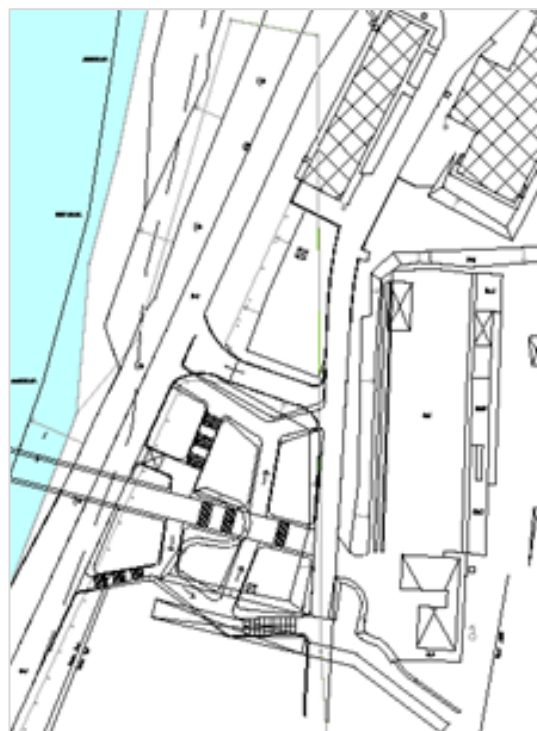
Tervezett vízellátás a projektterületen
forrás: KÉSZ Közmű és Energetikai Tervező Kft.



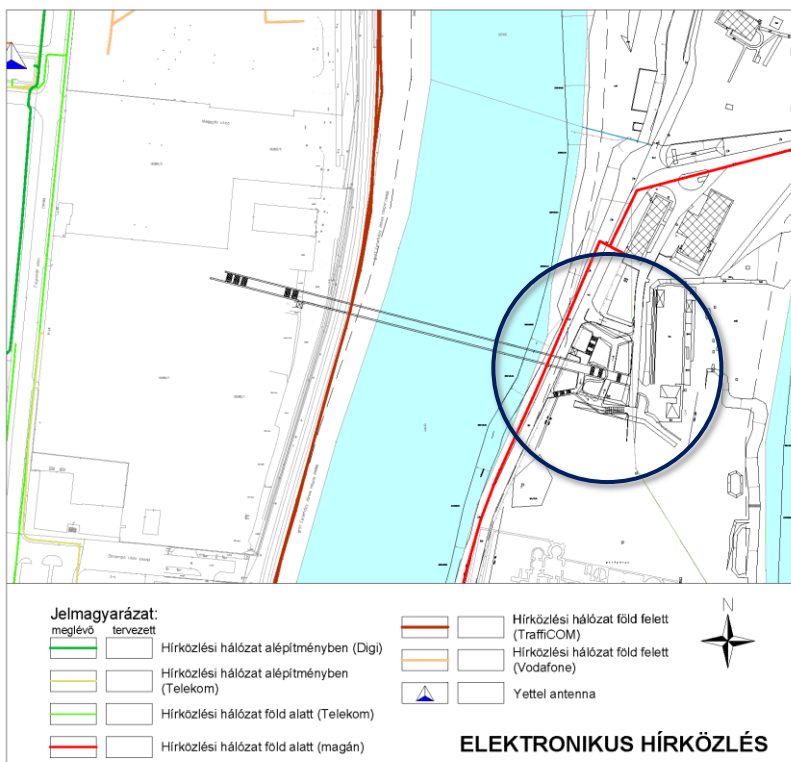
Tervezett vízelvezetés a projektterületen
forrás: KÉSZ Közmű és Energetikai Tervező Kft.



*Tervezett villamosenergia ellátás a projektterületen
 forrás: KÉSZ Közmű és Energetikai Tervező Kft.*



*Tervezett földgázellátás a projektterületen
 forrás: KÉSZ Közmű és Energetikai Tervező Kft.*



Tervezett elektronikus hírközlés a projektterületen

forrás: KÉSZ Közmű és Energetikai Tervező Kft.

Hatályos településrendezési és –fejlesztési dokumentumok

A fővárosi településrendezési eszközökben (TSZT/FRSZ) rögzített kereteket és előírásokat a kerületi építési szabályzatnak be kell tartania, akkor is, amikor a kerületi szabályozás módosítására kerül sor. Ezen elvárás teljesülésének érzékeltetése céljából a tervezéssel érintett területre vonatkozó fővárosi és kerületi településrendezési eszközök legfontosabb előírásainak, térképi tartalmainak ismertetése is megtörténik.

HATÁLYOS FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁS

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

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 tényezőjű területeket és az egyéb védelmi, korlátozási területeket.

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 szerepük miatt a hasonló jellemzőkkel rendelkező, országos intézményekben bővelkedő városközponti terület külön kiemelt érdemmel a központrendszer meghatározó részeként.”

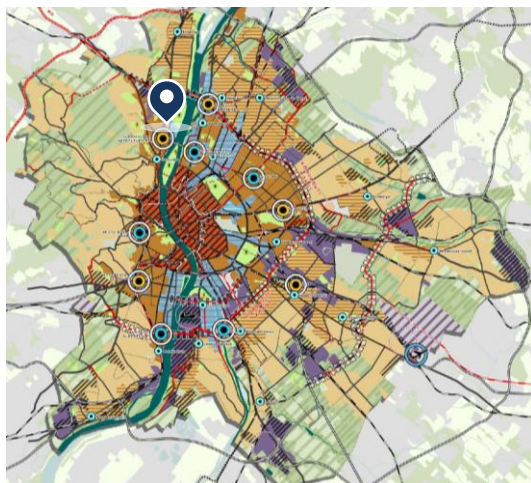
forrás: TSZT-2021

A TSZT funkcionális szerkezeti tervlapja szerint a tervezett hídkapcsolattal érintett vizsgált terület:

- a nyugati oldalon vegyes használatú, intenzív városias területbe tartozik, míg
- a keleti oldalon meglévő városi park területként aposztrofált.

Mindkét terület egység vegyes használatú, szerkezetalakító céltárság részeként rögzített.

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 kötőtpályás elérhetőség okán jelenleg is optimálisnak mondható, annak kiegészítése hosszú távon feszín 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
- Szerkezetalakító fejlesztési céltárság - vegyes használatú
- 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

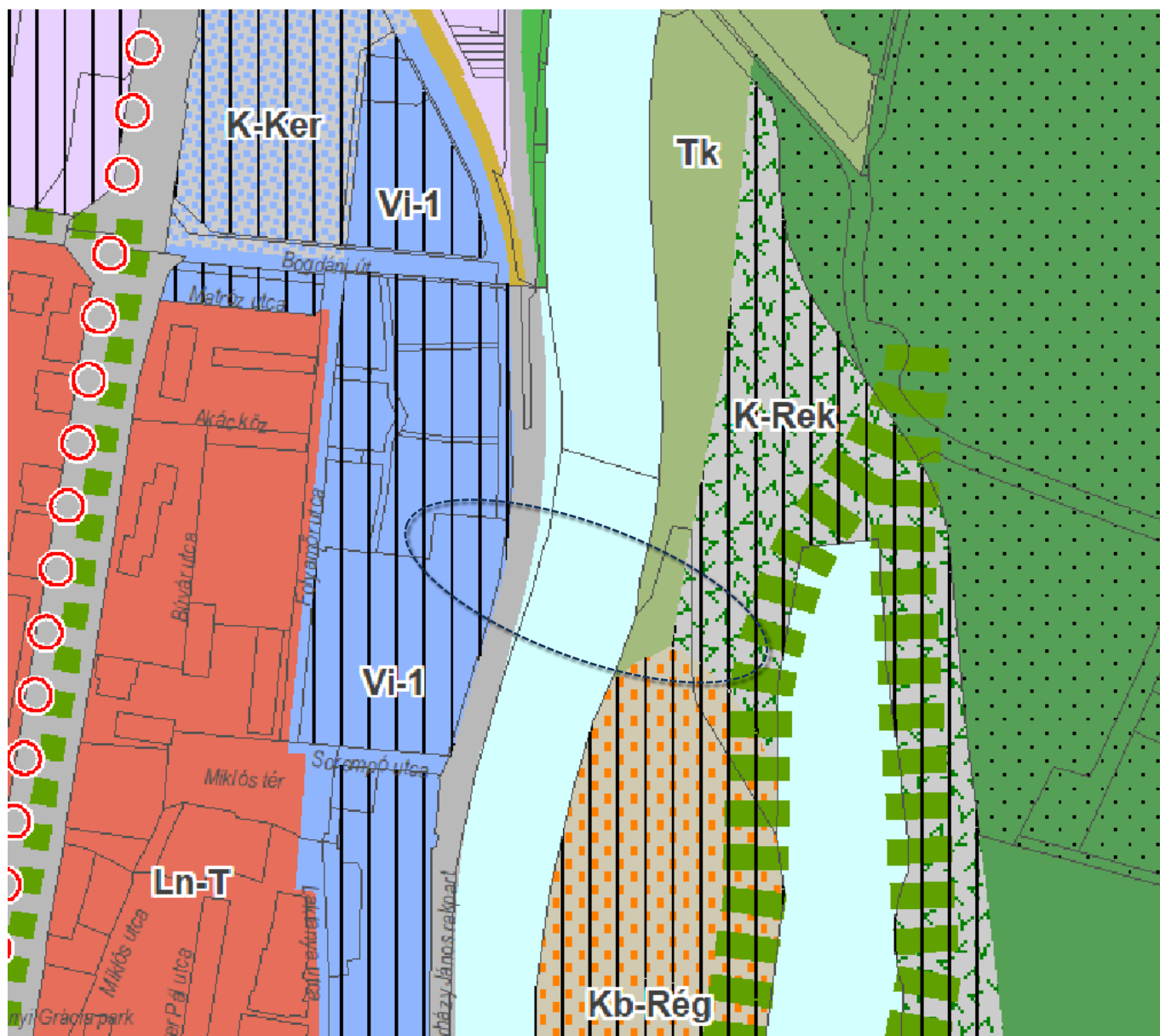
területfelhasználás

A Waterfront City fejlesztés területe a beépítésre szánt területek közé sorolt **Vi-1** jelű **intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület** területfelhasználásban rögzített.

A szemközti, Hajógyári-szigeti területen a tervezett híd megérkezési pontjának egy jelentősebb része a beépítésre nem szánt területek **Tk** jelű **természetközeli területek** területfelhasználásba sorolt, míg további részei a beépítésre szánt, **K-Rek** jelű **nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület**, illetve a beépítésre nem szánt **Kb-Rég** jelű **régészeti bemutató terület** területfelhasználást is érintik.

A TSZT-ben kijelölt **Tk** területfelhasználás határvonala a vizsgált területen megegyezik az Országos Ökológiai Hálózat ökológiai folyosójának övezetének határával, ugyanakkor nem azonos az Óbudai-szigeti ártéri erdő természetvédelmi terület lehatárolásával, abba a vizsgált terület nem tartozik bele.

Mindegyik felsorolt területfelhasználási egység – a természetközeli terület kivételével – **jelentős változással érintett terület** is egyben. Az objektum két végpontja között, a nyugati oldal rakparti sávja a beépítésre nem szánt területek közé tartozó **KÖu** jelű **közüti közlekedési területbe**, valamint a **Vf** jelű **vízfolyások medre és partja** területfelhasználásba sorolt.



közlekedési infrastruktúra

A közlekedési infrastruktúra szempontjából a vizsgált területet meglévő **II. rendű főút** érinti (gróf Esterházy József rakpart). Azzal párhuzamosan **közüti vasút (villamos) vonal felszínén vezetett, tervezett nyomvonala** jelölt, mely a mai HÉV nyomvonalát válthatja majd ki hosszú távon. A kapcsolódó, városias háttérterületeken a Szentendrei út **I. rendű főútvonalként** rögzített, mellyel párhuzamos vezetésű a **tervezett gyorsvasúti (metró) vonal** kialakítása. A haránt irányú kapcsolatok közül a Bogdáni út Huszti útig tartó szakasza **településszerkezeti jelentőségű gyűjtőútként** rögzített. A vizsgált helyszíntől szinte azonos távolságra helyezkedik el a Hajógyári-sziget meglévő két hídkapcsolata a „H” és „K” hidak. Azokon keresztül, a sziget dél-nyugati részén – javarészt partmentén vezetett – **településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonal** tervezett szakasza jelölt. A Harisnyagyár területén 150 férőhelyes **tervezett P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület** jelölt.

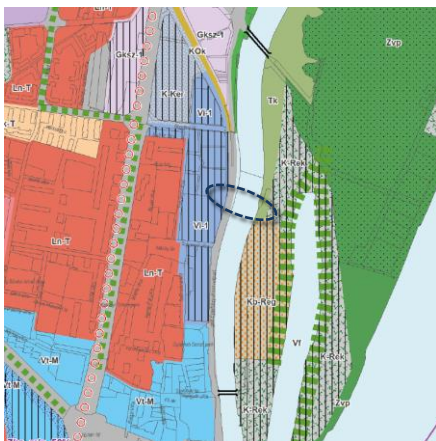
zöldfelület, táj- és természetvédelem

„Az övezetbe (...) olyan területek tartoznak, amelyek a táj látványa szempontjából sajátos és megkülönböztetett fontosságú, megőzésre érdemes esztétikai jellemzőkkel bírnak.”

az idézett szöveg forrása: TSZT-2021 – III. kötet

* forrás: Védett Természeti Területek Törzskönyvében
nyilvántartott földrészetek listája
<https://termeszetvedelem.hu/kereso/hrsz-kereso/>

Az óbudai Duna-part a gróf Esterházy József rakparttal, valamint az attól keletre húzódó dunai területek – beleértve a Hajógyári-sziget egészét – a **tájékpéldélmény terület övezetével** érintett. A Duna medre és a Hajógyári-sziget egésze **az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosójának** övezetével érintett. A piros vonallal határolt terület a *védelemre érdemes természeti területek határát* jelöli. Az így rögzített, mintegy 25 hektárnyi terület védetté nyilvánítása napjainkra megtörtént, az ún. *Óbudai-sziget ártéri erdő természetvédelmi terület helyi jelentőségű védett természeti területként* való bejegyzése a 20/111/TT/22 törzskönyvi számon 2022-ben megtörtént. Jelen védelem a tervezett hídszerkezet szigeti érkezési pontja környezetében részben kiterjed a 23796/18 helyrajzi számú ingatlanra, de a **Védett Természeti Területek Törzskönyvében** nyilvántartott földrészleteket tartalmazó lista* alapján a tervezett objektum védett területet nem érint. A szomszédos régészeti bemutató területek az **ökológiai hálózat puffertérületek**ént jelöltek. A sziget északi része **karakterében megőrzendő közpark**.



1. Területfelhasználás



2. Közlekedési infrastruktúra



4. Zöldfelület, táj- és természetvédelem
a szerkezeti tervlapok forrása: TSZT-2021

környezetvédelem

A környezetvédelmi szerkezeti tervlapon a tervezett hídszerkezet mindkét végpontja **potenciálisan talajszennyezett terület**ként jelölt. A nyugati oldalon ezt a korábbi BUSZESZ, míg a keleti oldalon a régi hajógyár tevékenységéből fakadó feltételezhető szennyezések indokolják.

A fentiek mellett megállapítható, hogy a vizsgált terület és tágabb környezetének egésze a **vízminőség-védelmi terület** övezetébe sorolt.

az épített környezet értékeinek védelme
más jogszabállyal érvényesülő művi
értékvédelem

A tervezett hídszerkezet nyugati oldalon a **világörökségi várományos helyszín védőövezetébe** tartozik, ugyanis a keleti megérkezési pont a Hajógyári-szigeten, továbbá a korábbi BUSZESZ területétől délre fekvő területek a **világörökségi várományos helyszín** területébe soroltak.

A vizsgált helyszín környezetében a Waterfront City területén **fővárosi**

helyi védettségű építmények találhatók:

- a 18380/6 helyrajzi szám – Folyamőr utca 7-13. alatt a BUSZESZ, egykori Leipziger szeszgyár központi csarnok három traktusa, illetve
- a 18391/5 helyrajzi szám – Folyamőr utca megnevezéssel a BUSZESZ, egykori Leipziger szeszgyár központi csarnok kéménye.

A területen azóta történő telekosztásoknak köszönhetően a helyrajzi szám szintű megjelölés azóta változott.

A Hajógyári-szigeten, a tervezett objektumtól délre **műemlék** (törzsszám: 15242 [401]) és annak **műemléki környezete** (törzsszám: 15243 [400]) jelölt, az ún. *aquincumi helytartó (Hadrianus) palotájának maradványai*.

magassági korlátozások

A nyugati oldal részben **magasház elhelyezésére kijelölt területként** – ahol az épület legmagasabb pontja 45 méter lehet –, míg egészében **változással érintett, jellemzően új beépítésű területként** rögzített.

A keleti oldalon, a tervezett híd letalpalási pontja magassági korlátozással nem érintett, csak az azzal szomszédos, régészeti terület, mely az ún. **szigetek magassági korlátozással érintett beépítésre szánt területei** besorolásban rögzített.

védelmi és korlátozási területek

A vizsgált terület egésze **hidrológiai „B” védőterület**be tartozik. A sötétkék sraffos jelölés a **nagyvízi meder területét** jelöli, mely a Hajógyári-sziget egészére, valamint az átellenes partszakasz partfalára terjed ki. Utóbbi nyugati határa a HÉV vasúti nyomvonala mentén húzódó, **árvízvédelmi fővédvonal**. Az **árvízvédelmi fővédvonal tervezett nyomvonala** a szigeten a régészeti bemutató területtel érintett telek határán, illetve attól délre fut, a tervezési területet nem érinti.

A Hajógyári-sziget és öblének északi része a **Duna hullámterével** érintett (fekete vízszintes sraff jelölés). A meglévő „H” és „K” hidakhoz kapcsolódó partszakaszokon **hajózásbiztonsági szempontból a kikötői parthasználat tiltása** is rögzített a területekhez.



3.a. Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelem



3.b. Magassági korlátozások



5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek



6. Védelmi, korlátozási területek a szerkezeti tervlapok forrása: TSZT-2021

főbb változások a TSZT egyes módosításainál

A TSZT-t 2015 évi elfogadása óta az Óbudai-szigetre való átjutást biztosító hidak jelölése több ízben változott.

TSZT 2015

- Tervezett Duna-híd jelölés szerepelt a Bogdáni út vonalában indul, a szigeten Ek – erdőterületen érkezik
- a Gázgyár területébe benyúló Zkp közpark sáv vonalában indul, a szigeten Ek – erdőterületen érkezik

TSZT 2017

- A Bogdáni út vonalában korábban jelölt híd már nem szerepel
- a Gázgyár területéről induló híd délebbre került, a keskeny Zkp közpark sáv vonalában indul, a szigeten Ek – erdőterületen érkezik

TSZT 2021

- a Gázgyár területéről induló híd továbbra is a keskeny Zkp közpark sáv vonalában indul,
- a szigeten az Ek – erdőterület – Tk - természetközeli területre változott, így az északi híd és a K-híd is már a Tk területfelhasználás területébe érkezik
- a Zvp terület jelentősen bővítésre került a sziget dél-keleti részén

BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

A 13/2021.(III.4.) Főv. Kgy. rendelettel módosított 5/2015.(III.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.

Az FRSZ „A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek” című 1. melléklete a TSZT 1. számú szerkezeti tervlapjával összhangban tartalmazza a területfelhasználási egységeket.

A **Vi-1** jelű **intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület** területfelhasználásban rögzített, a Waterfront City területét is érintő területfelhasználási egység területén:

- a beépítési sűrűség (bs) **4.25**
- a területfelhasználási kategória szerint elhelyezhető funkció(k)ra általánosan vonatkozó sűrűség (bsá) **3.00**, míg
- a kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkoló férőhelyek számára igénybe vehető parkolási sűrűség **1.25**

értékben rögzített.

A tervezett objektum nyugati letalpalási pontján a Tk jelű **természetközeli területek** területfelhasználásba sorolt terület egység beépítésre nem szánt.

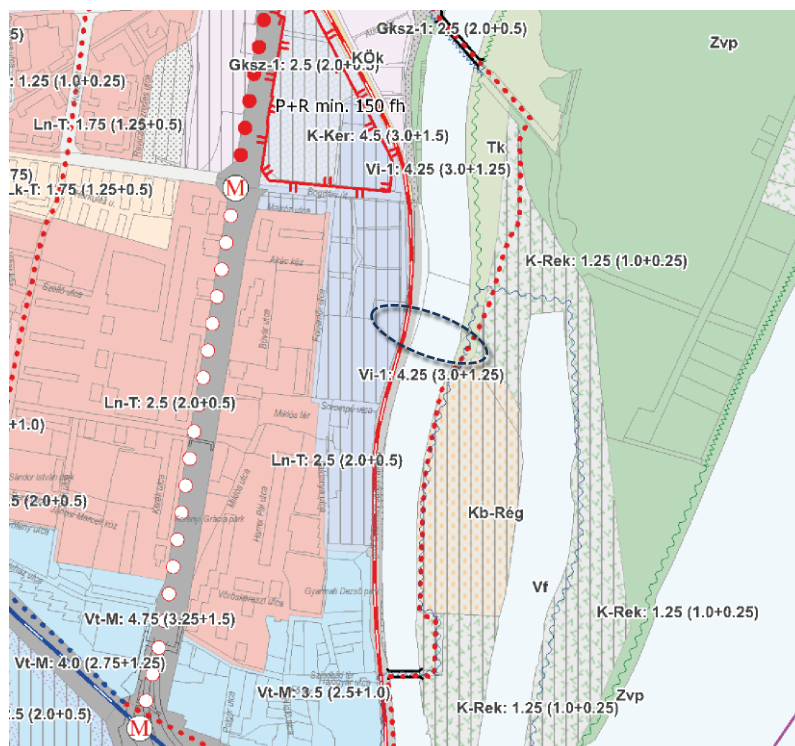
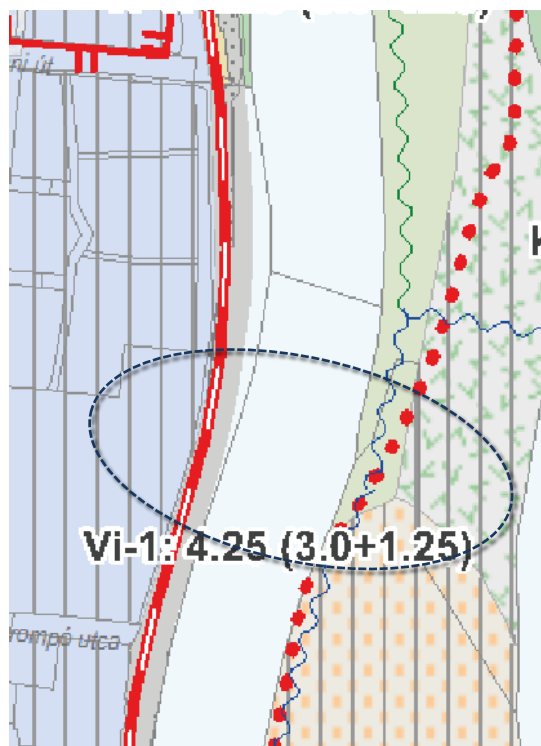
A szóban forgó melléklet a TSZT 2. Közlekedési infrastruktúra szerkezeti tervlap egyes elemeit [közúti vasút (villamos) vonal felszínén vezetett, tervezett nyomvonala, tervezett gyorsvasúti (metró) vonal, településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala, tervezett P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület, stb.] is tartalmazza, azzal azonos módon.

Ahhoz viszonyítva többlet tartalom a Hajógyári-sziget egyes gyalogos kapcsolatainak jelölése terén: a tervezett hídszerkezethnél és attól délre **szerkezeti jelentőségű városias sétány**, attól északra **szerkezeti jelentőségű természetközeli sétány** rögzített.

**a területfelhasználási egységek
beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek**

beépítési sűrűség

infrastruktúra elemek



A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek
forrás: FRSZ-2021

magassági előírások Az FRSZ 3. sz. melléklete a TSZT 3.b. szerkezeti tervlapjával összhangban határozza meg és rögzíti a főváros egyes területeinek beépítési magasságát és a magasépítmények számára kijelölt területeket (lásd: korábban a TSZT 3.b. szerkezeti tervlapjának elemzésénél).

további releváns rendelkezések A rendelet vizsgált terület szempontjából releváns rendelkezései alapján:

III. fejezet 7. Beépítésre nem szánt területekre vonatkozó magassági szabályozás

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

IV. fejezet 9. Kiemelt jelentőségű gyalogos felületek

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

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

**IV. fejezet 10. Változással érintett területek
belső közlekedésével kapcsolatos előírások**

15.§ (1) Az 1. mellékletben területileg meghatározott (...) „jelentős változással érintett területek” tervezésekor biztosítani kell a következőket:

a) a közösségi közlekedés által állandó jelleggel igénybevételre kerülő tervezett közutak legalább gyűjtőút hálózati szerepkörrel rendelkezzenek,

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

VI. fejezet A TSZT és az FRSZ alkalmazása a kerületi településrendezési eszközökben

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

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

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

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

▲ forrás: FRSZ-2021 | Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelete Budapest főváros rendezési szabályzatáról

DUNA-PARTI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

„Duna-parti építési szabályzat: a Duna főmedrével közvetlenül határos telkek és a Margitsziget területének építési rendjét és rendeltetését a helyi sajátosságoknak megfelelően megállapító és biztosító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket tartalmaz.”

forrás: 1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről



„Vizsgálható gyalogos-kerékpáros kapcsolat” jelzés a DKÉSZ szabályozási tervén

forrás: 6/2019. (II.8.) önk. rendelet 1. melléklet – 2. szelvény

Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlésének 34/2018. (X.30.) Főv. Kgy. rendeletével jóváhagyott, Óbuda-Békásmegyer III. kerület I. számú (északi) partszakaszának Duna-parti Építési Szabályzata (DÉSZ) a Duna főmedrével közvetlenül határos telkek sávjára rögzít szabályokat. A DÉSZ 2024 áprilisában került módosításra.

A tárgyi rendezési tervet egészíti ki a főváros és a kerület által közösen kidolgozott, de külön-külön jóváhagyott helyi, kerületi Duna-parti Építési szabályzat, az ún. D-KÉSZ, amit Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata 6/2019. (II.8.) önkormányzati rendeletével hagyott jóvá.

A vizsgált területtel kapcsolatban megállapítható, hogy míg a Duna-folyam mellékágára a D-KÉSZ, a további Étv.* szerinti területekre a DÉSZ rögzít szabályokat a Duna-partján. Azok közül a hatályos DÉSZ szabályozási tervlap alapján:

- a Waterfront City ingatlanfejlesztéstől északra eső, 18391/8 helyrajzi számú telkéhez feltételhez kötött szabályozási vonallal hozzacsatlható az Esterházy János gróf rakpart és Bogdáni út tengelyek csomópontjának dél-nyugati sarkában húzódó terület egység, mely időközben a beruházás előrehaladtával megtörtént,
- a területen megtartott épülettől észak-keletre, a HÉV telkének határához kapcsolódóan tervezési területen kívüli, Kerületi Építési Szabályzatban meghatározni javasolt szabályozási vonal rögzített,

A fővárosi helyi védelem alatt álló, megtartott épület tengelyében „vizsgálható gyalogos-kerékpáros kapcsolat” átvezetésének jelölését már a D-KÉSZ tartalmazza, a DÉSZ-en kihályvnyítva megjelenik.



DUNA-PARTI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT – DÉS 2024

Tekintve, hogy 2024. első félévében – jelen telepítési tanulmány készítésekor – folyamatban van a DÉSZ módosítása, a tanulmányban a projekt szempontjából releváns DÉSZ előírások a várhatóan hatályba lépő módosítások alapján kerülnek bemutatásra.

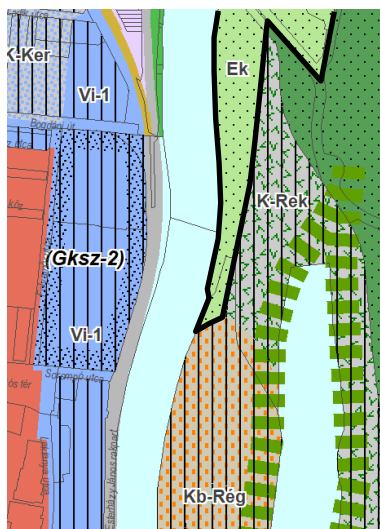
A Fővárosi Önkormányzat oldalán hivatalosan elérhető véleményezési dokumentáció alapvetően a TSZT/FRSZ-ben bekövetkezett módosítások lekövetése okán érinti a vizsgált területet.

A TSZT-nek megfelelően az Óbudai-sziget területén az „Ek” – erdőterület „TK” – természetközeli területbe sorolása a DÉSZ-ben is megjelenik.

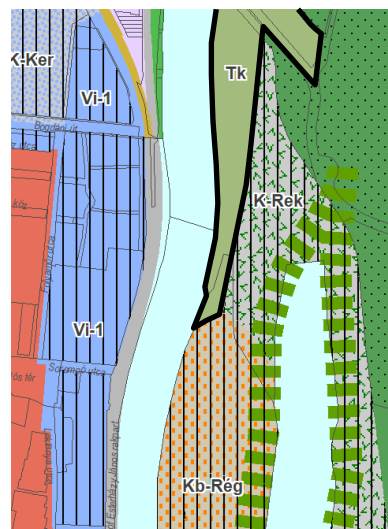
A korábbi Ek terület határa a vizsgált területen belül megegyezik a kijelölt Tk határával, egyben a Tk területfelhasználás határvonala a vizsgált területen megegyezik az Országos Ökológiai Hálózat ökológiai folyosójának övezetének határával, ugyanakkor nem azonos az Óbudai-szigeti ártéri erdő természetvédelmi terület lehatárolásával, abba a vizsgált terület nem tartozik bele. Utóbbit a 2024-ben módosított DÉSZ már jelöli is.



DÉS 2024 évi módosítás - szabályozási terv
forrás: budapest.hu



TSZT 2017



TSZT 2021

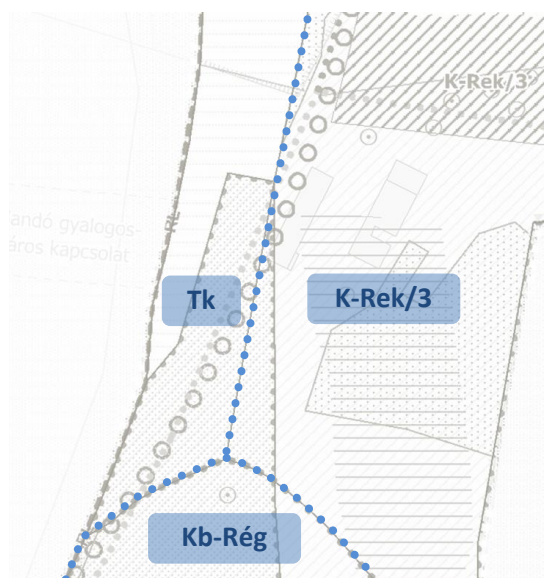
Ugyan DÉS szabályozási terve nem jelöl övezethatárt a Tk és a K-Rek/3 övezetek között, a TSZT alapján jól látható, hogy hol a valós határa az egymással szomszédos három övezetnek.

Mindez azért is fontos kérdés, mert az egyes földügyi eljárások részletes szabályairól szóló 384/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 2023. nyarán beiktatott rendelkezése 23/E. § (6) bekezdése alapján az övezethatár általános esetben kötelező telekhatárnak számít, telekalakításnál így kell figyelembe venni. Tekintve ugyanakkor, hogy mindkét érintett telek műemlék, így itt az övezethatárt kötelező telekhatárként a kormányrendelet szerint nem kellene figyelembe venni.

„23/E. § (6) Telekalakítással érintett beépített vagy a 23/H. § szerint beépítésre tervezett telek esetében a helyi építési szabályzat részét képező szabályozási terven jelölt építési övezethatár és övezethatár – a műemlék telke kivételével – kötelezően kialakítandó telekhatárt jelöl.”

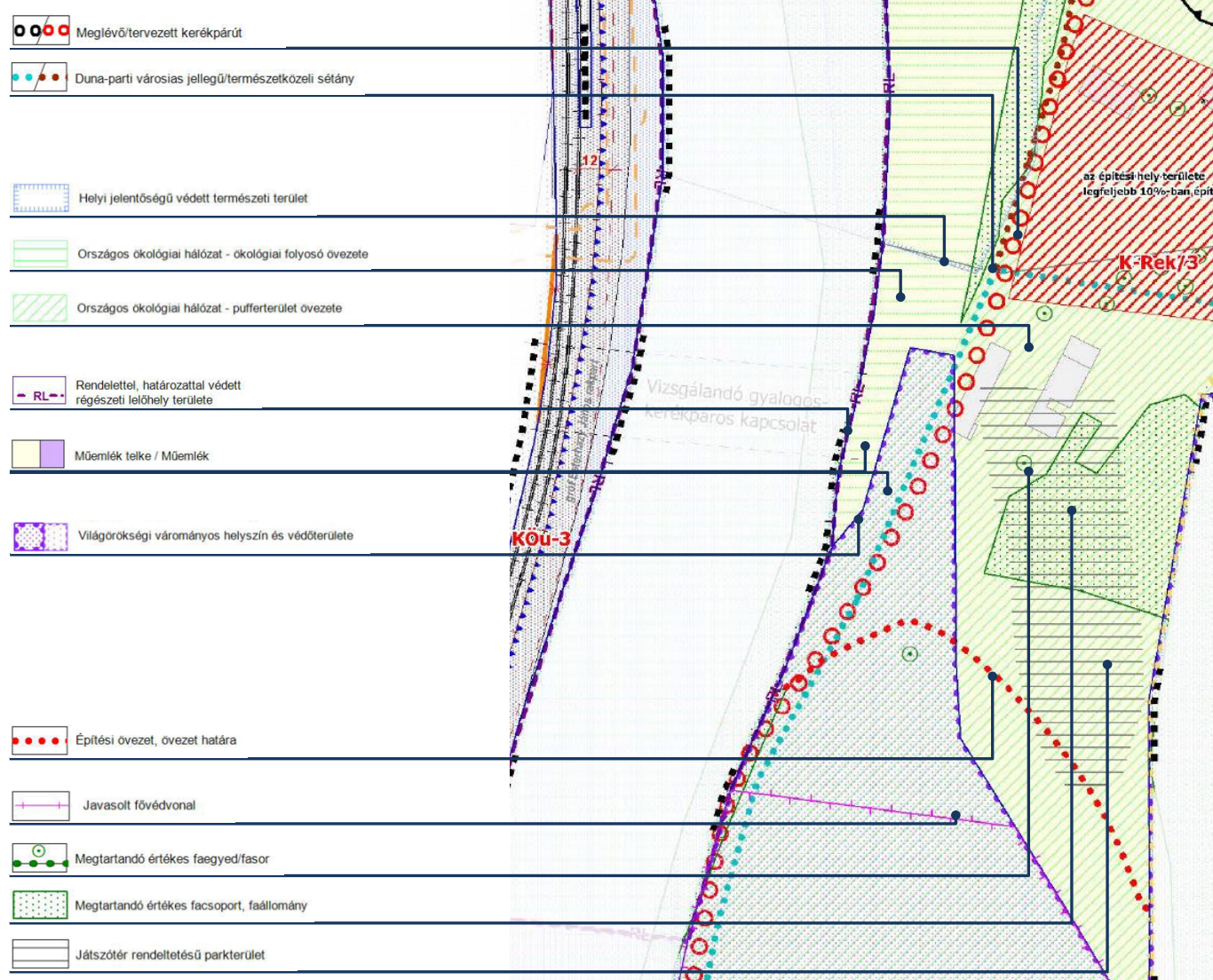
Ezt ugyanakkor felülírja a DÉS 8.§-a, mely szerint:

8. § (1) Olyan telekalakítás nem megengedett, amely szerint egy telek egynél több övezetbe tartozzon.

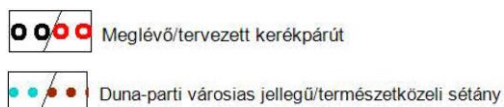


DÉS 2024 évi módosítás - szabályozási terv a TSZT szerinti területfelhasználás határainak megjelenítésével

DÉSZ 2024 - SZABÁLYOZÁSI ELEMÉK



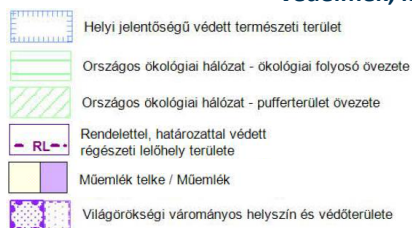
Duna-parti városias jellegű sétány és kerékpárút kialakítása



A DÉSZ szabályozási terve Duna-parti városias jellegű sétányt és tervezett kerékpárutat jelöl az érintett területen, melyre az alábbi előírások vonatkoznak:

„3. § (1) Az 1. mellékleten jelölt „Duna-parti városias jellegű sétány” kialakítása során a gyalogos és kerékpáros utakat egymástól fizikailag el kell választani. A kerékpáros-forgalom számára legalább 3,5 méter, a gyalogosforgalom számára legalább 2,5 méter széles burkolt felületet kell biztosítani, illetve a sétány mentén a katasztrófavédelmi szempontok figyelembevételével fasort kell telepíteni és fenntartani, kivéve a hid építményeken vezetett sétányokon. A sétány szélessége kizárólag a közmű és közlekedési építmények helyigénye miatt csökkenthető legfeljebb 1,5 méterre.

védelmek, korlátozások



A DÉSZ 1. melléklete szerinti szabályozási terv számos védelmi, korlátozási elemet jelöl többnyire más jogszabályok alapján. Mivel ezek ismertetése más fejezetekben megtörtént, itt külön nem kerülnek bemutatásra.

A DÉSZ az Országos ökológiai hálózat - ökológiai folyosó övezetére vonatkozóan az alábbi szabályt hozza:

7.§ (8) Az 1. mellékleten jelölt „Országos ökológiai hálózat - ökológiai folyosó övezeten” belül kizárólag őshonos fajok telepíthetők.

övezethatár Id. DÉSZ – releváns övezeti előírások

Építési övezet, övezet határa

árvízvédelem

A tájékoztató szabályozási elemek között a DÉS az árvízvédelem tekintetében megjelöli a javasolt fővédvonalat, melyet a vizsgált területtől délre határoz meg, az a Hadrianus palota és a volt hajógyári terület védelmét szolgálja.

Ennek értelmében leteszi a voksát, hogy az Óbudai-sziget vizsgált területe a fővédvonalon kívül esik.

**természeti környezet védelmére
vonatkozó előírások**

Megtartandó értékes facsoport, faállomány



Megtartandó értékes faegyed/fasor

A Szabályozási Terven „megtartandó értékes facsoport, faállományt” a vizsgált terület déli szélén jelöl, melyekre az alábbi előírások vonatkoznak:

7. § (1) Az 1. mellékleten jelölt „Megtartandó értékes facsoport, faállomány” és „Megtartandó értékes faegyed/fasor” a külön jogszabályban szabályozott közterületi faegyedek kivételével

a) csak élet-, egészség- és vagyonvédelmi okokból, továbbá az árvízi védekezés számára szükséges helyigény biztosítása céljából vágható ki,

b) egyéb okból csak akkor lehet kivágni faegyedet a jelölt területen, amennyiben részletes dendrológiai vizsgálatok alapján a faegyed nem tekinthető értékesnek.

(2) Az 1. mellékleten jelölt „Megtartandó értékes facsoport, faállomány” területén új műtárgy, illetve burkolat úgy létesíthető, hogy az a jelölt terület legfeljebb 20%-át foglalja el.

A vizsgált területen szórványosan, a vizsgált terület szélein jelöl csak a Szabályozási Terv „Megtartandó értékes faegyed/fasort” jelöl, melyekre az alábbi előírások vonatkoznak:

(3) Új közművezeték létesítéskor vagy meglévő felújításakor az 1. mellékleten jelölt „Megtartandó értékes facsoport, faállomány/faegyed/fasor” 2. § 1. pontja szerinti életterének védelmét biztosítani kell.

A DÉS fogalom meghatározása az alábbiakat tartalmazza a fák életterére:

2.§ 1. Fa élettere: A fa egészséges fejlődéséhez szükséges, a faegyed növekedésével fokozatosan bővülő, felszín alatt és felett elhelyezkedő, a fa lombkoronájával és gyökérzetével lehatárolt térrész.

A Megtartandó értékes facsoport, faállomány/faegyed/fasor jelölésekhez az alábbi előírást is társítja a közművek tekintetében:

7. § (4) A fa élettere földfelszín alatt kis lombkoronát növelő fák esetében legalább 1,5 m, a nagy lombkoronát növelő fák esetében legalább 2,5 m a fa tövének közepe és a közművezeték között.

játszótér

Játszótér rendeltetésű parkterület

A DÉS szabályozási tervén sportterület rendeltetésű parkterület, játszótér rendeltetésű parkterület, szabadtéri színpad rendeltetésű parkterület egyaránt megjelenik. Az Óbudai-szigeten a fentiek közül játszótér rendeltetésű parkterület jelölés szerepel a vizsgált terület és a Hajógyári-öböl közti területen.

A DÉS a közterületi zöldfelületekre vonatkozó előírásaiban a fenti területekről így rendelkezik:

6.§ (4) Az 1. mellékleten jelölt különböző rendeltetésű parkterületeken az azok elsődleges rendeltetését zavaró, illetve korlátozó rendeltetések nem telepíthetők.

DÉSZ – RELEVÁNS ELŐÍRÁSOK

közterületen lévő építményekre vonatkozó előírások 4. § építmények elhelyezése

.4. §(4) Az Óbudai-sziget közterületein kizárólag a sziget közhasználatát elősegítő építmények helyezhetők el.

telekalakítással kapcsolatos előírások

A tervezett műtárgy kapcsán felmerülhet a telekalakítás lehetősége, melyet a DÉSZ az alábbiak szerint határoz meg:

8. § (1) Olyan telekalakítás nem megengedett, amely szerint egy telek egynél több övezetbe tartozzon.

(2) A sajátos építményszámára az övezeti, építési övezeti előírásoktól eltérő beépítési mértékű, terepszint alatti beépítési mértékű és zöldfelülettel rendelkező, műszakilag szükséges méretű telek is kialakítható.

(3) Közterületek területe szakaszosan is kialakítható.

(4) Az építési övezetek, övezetek megengedett legkisebb telekméretére, a telek szélességére és hosszára vonatkozó rendelkezéseket a magánút telkére vonatkozóan figyelmen kívül lehet hagyni.

(5) Nyúlványos telek nem alakítható ki.

magánutakra vonatkozó előírások

A DÉSZ biztosítja a területen az egyes területek magánút általi megközelítését általánosan közforgalom elől el nem zárt magánútként, meghatározott paraméterekkel.

16. § (1) Beépítésre szánt területek megközelítését, kiszolgálását biztosító magánút csak közforgalom elől el nem zárt magánútként alakítható ki.

(2) Közforgalom elől el nem zárt magánút kiszolgálóút, kerékpárút vagy gyalogút hálózati szerepet tölthet be.

(3) A 30 méternél hosszabb, közforgalom elől el nem zárt magánút zsákutcaként történő kialakítása esetén, a zsákutca végén a tehergépjárművek számára (hulladékszállítás, katasztrófavédelmi feladatok ellátása) visszafordulási lehetőséget kell kialakítani. A zsákutcaként kialakítható útszakasz legnagyobb hossza 250 méter lehet.

(4) A közforgalom elől el nem zárt magánút által kiszolgált telkeket úgy kell kialakítani és azokon építményeket elhelyezni, mintha a magánút közterület lenne. A magánút felőli építési határvonal és a telek homlokvonala közötti területsávra vonatkozóan az előkertre vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni.

(5) Az Óbudai-sziget területén magánút esetén biztosítani kell

a) kétoldali fasor létesítését legalább 2,0-2,0 méter helyigénnyel, és

b) gyalogosjárda építését legalább 2,0 méter szélességben, minden építési telekkel határos szakaszon.

(6) A magánutak területén épület nem helyezhető el.

közhasználat céljára átadott területek kialakítása

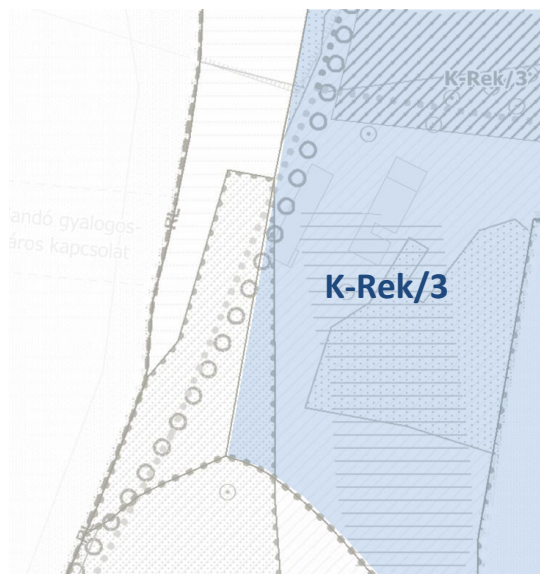
Közhasználat céljára átadott területek vonatkozásában az alábbi előírásokat tartalmazza a DÉSZ:

21. § Ingatlan közhasználat céljára átadott területén a közlekedési funkció számára csak gyalogos és kerékpáros felületek, közcélú parkolók, ingatlan kiszolgálását biztosító felületek létesíthetők, üzemeltethetők.

DÉSZ – RELEVÁNS ÖVEZETI ELŐÍRÁSOK

nagy kiterjedésű rekreációs és szabadidős területek az Óbudai-sziget területén

(K-Rek/1, K-Rek/2, K-Rek/3)



A K-Rek építési övezetek területén az alábbi funkciók elhelyezésével lehet számolni:

30. § (1) A K-Rek/1, K-Rek/2, K-Rek/3 jelű építési övezetek területén

- a) Hajógyári-sziget közösségi és kulturális fejlesztési koncepciójáról szóló Korm. határozatban nevesített rendeltetéseket kiszolgáló iroda,
 - b) szállás,
 - c) szolgáltató,
 - d) vendéglátó,
 - e) oktatási,
 - f) kulturális, közösségi szórakoztató,
 - g) legfeljebb 3500 fő befogadóképességű konferenciaközpont,
 - h) sport-, rekreációs célú és
 - i) nem üzemi technológiájú kutatás-fejlesztés
- rendeltetés helyezhető el a régészeti, a műemléki és az árvízvédelmi szempontok figyelembevételével.

A DÉSZ az érintett K-Rek/3 építési övezet tekintetében kimondja, hogy azon közhasználat elől elzárt területet kialakítani nem lehet, a területek nem keríthetők el:

(2) A K-Rek/1, K-Rek/2 és K-Rek/3 jelű építési övezet területén

közhasználat elől elzárt területet kialakítani nem lehet, a területek nem keríthetők el.

A terepalakítás tekintetében meglehetősen szigorú szabályt állapít meg:

(5) Az Óbudai-sziget természetes terepfelületét az építési helyen kívül, tereprendezéssel megváltoztatni nem szabad, a K-Rek/3 építési övezet területének kivételével.

Az építési övezetek fejlesztése közlekedési infrastruktúra fejlesztésekhez kötött:

31. § A K-Rek/2, K-Rek/3 építési övezetek területén összességében 500 m² szintterületet meghaladó új épület építésének feltétele, hogy a közlekedési rendszernek legalább az alábbiaknak kell megfelelnie az új beépítés használatbavételekor:

a) a közvetlen Mozaik utcai kapcsolatot biztosító hídnak legalább 2x1 forgalmi sávossal kell működnie, és

b) az Árpád híd, valamint az Óbudai-sziget között közvetlen kerékpáros összeköttetésnek kell üzemelnie.

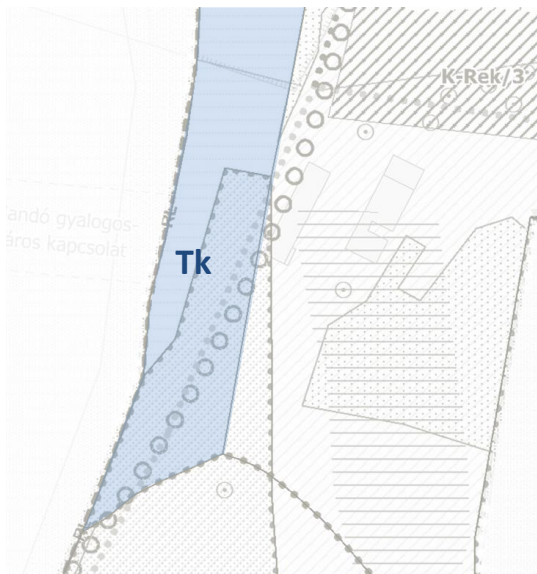
7.§ (5) A K-Rek jelű építési övezet, valamint a Kb-Rek-1 jelű övezet telkein a beépítéssel egyidejűleg annyi lombos fát kell telepíteni és fenntartani, hogy az előírt legkisebb zöldfelület minden megkezdett 100 m²-ére legalább egy fa jusson.

12.§ (5) A Kb-Rég, K-Rek/2 és a K-Rek/3 építési övezetek területén új épület csak működőképes üzemeltetésének igazolása esetén építhető, melynek alapja az Óbudai-sziget területére és az Árpád híd - Szentendrei út - Záhony utca és vonala - Duna által határolt területre készített parkolási vizsgálat.

K-Rek övezetekre vonatkozó további előírások a DÉSZ-ben

Építési övezet jele	K-Rek/3
Kialakítható legkisebb telek terület	10 000 m ²
Beépítési mód	szabadon álló
Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke	15 %
Legkisebb épületmagasság	4,5 m
Legnagyobb épületmagasság	18 m
Zöldfelület legkisebb mértéke	50 %
Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke	50 %
Általános szintterületi mutató	0,5
Parkolási szintterületi mutató	0,25

természetközeli terület (Tk)



A 2024 áprilisában módosítása DÉSZ a korábbi Ek – erdőterületeket már a TSZT-nek megfelelően Tk – Természetközeli területként kezeli. E változás kapcsán több kisebb eltérés adódik az övezeti előírásokban is. A változtatásokat korrekció megjelenítéssel közöljük:

35. § (1) Az övezetbe az Óbudai-sziget értékes élővilággal rendelkező, jellemzően védelemre érdemes erdőterületei védett ártéri ligeterdők tartoznak.

Megjegyzendő, hogy a tervezett projekttel érintett terület már nem tartozik a helyi jelentőségű védett természeti lehatárolás alá.

(2) Az övezetben

a) vendéglátó rendeltetést tartalmazó épület,

b) szabadidő-eltöltést, pihenést, testedzést szolgáló építmények,

c) ismeretterjesztés építményei, és

d) a terület fenntartásához szükséges építmények
helyezhetők el.

Mivel a DÉSZ csupán a fenti építmények elhelyezését teszi lehetővé a Tk övezetben, ezzel indirekt módon kizárja a többi építménytípust is.

Mindez azt is jelenti, hogy más műtárgy, vagyis például egy híd a TK övezet területén nem helyezhető el.

Étv 2.§ szerinti fogalom meghatározások:

8. Építmény: építési tevékenységgel létrehozott, illetve késztermékként az építési helyszínre szállított, – rendeltetésére, szerkezeti megoldására, anyagára, készültségi fokára és kiterjedésére tekintet nélkül – minden olyan helyhez kötött műszaki alkotás, amely a terepszint, a víz vagy az azok alatti talaj, illetve azok feletti légtér megváltoztatásával, beépítésével jön létre **(az építmény az épület és műtárgy gyűjtőfogalma).**

10. Épület: jellemzően emberi tartózkodás céljára szolgáló építmény, amely szerkezeteivel részben vagy egészben teret, helyiséget vagy ezek együttesét zárja körül meghatározott rendeltetés vagy rendeltetésével összefüggő tevékenység, avagy rendszeres munkavégzés, illetve tárolás céljából.

15. Műtárgy: mindazon építmény, ami nem minősül épületnek és épület funkciót jellemzően nem tartalmaz **(pl. út, híd, torony, távközlés, műsorszórás műszaki létesítményei, gáz-, folyadék-, ömlesztett anyag tárolására szolgáló és nyomvonalas műszaki alkotások).**

A Tk területeken belül új szabályként teljes tiltás vonatkozik az épületek létesítésére is.

(2a) Az övezetben épület nem helyezhető el.

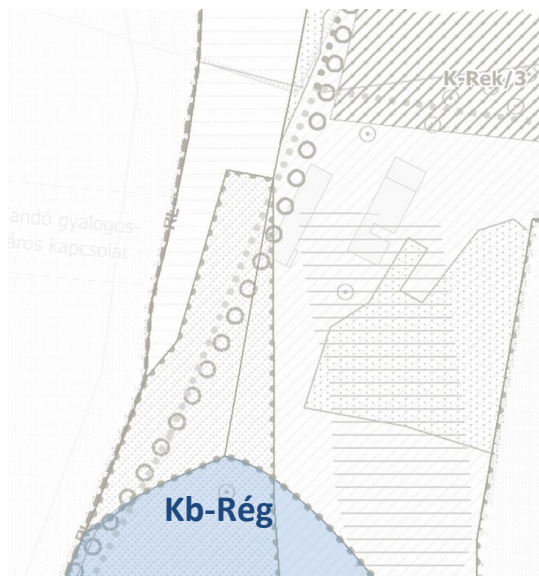
(3) Az övezetre vonatkozó szabályozási határértékeket a 2. melléklet 5. pontja határozza meg.

A DÉSZ módosítása az övezeti paramétereket is érinti. A korábbi erdőterületeken belül csekély, 1%-os beépítési mérték mellett lehetett épületet elhelyezni, mely a Tk-ban már az övezeti paraméterek szerint sem lehetséges. A kialakítható legkisebb telekméret változatlanul 2000 m².

Övezet jele	HATÁLYOS Ek	DÉSZ VÉLEMÉNYEZÉSI ANYAG SZERINT Tk
Kialakítható legkisebb telek terület	2 000 m ²	2 000 m ²
Beépítési mód	szabadon álló	-
Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke	1 %	-
Legkisebb épületmagasság	-	-
Legnagyobb épületmagasság	4,5 m	-
Zöldfelület legkisebb mértéke	-	-
Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke	1 %	-
Általános szintterületi mutató	-	-
Parkolási szintterületi mutató	-	-

régészeti bemutató terület

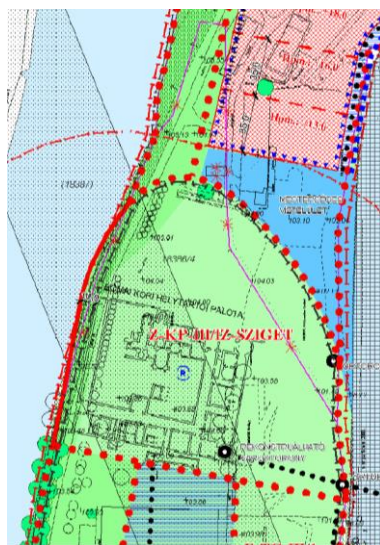
(Kb-Rég)



Övezet jele	Kb-Rég
Kialakítható legkisebb telek terület	-
Beépítési mód	szabadon álló
Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke	20 %
Legkisebb épületmagasság	3,0 m
Legnagyobb épületmagasság	18 m
Zöldfelület legkisebb mértéke	40 %
Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke	20 %
Általános szintterületi mutató	0,2
Parkolási szintterületi mutató	0

A DÉSZ az egykori „kissziget” területének közel felét a TSZT-nek megfelelően Kb-Rég övezetbe sorolta. Az övezet határa délen a 18386/4 hrsz-ú telek déli határával megegyezik, északon azonban nem követi a telekhatár, hanem ívesen záródik be.

Ennek oka, hogy TSZT területfelhasználási egységei és így a DÉSZ is a korábbi, 2006-ban jóváhagyott, az Álomsziget beruházáshoz készített KSZT övezethatárait követték le folytatólagosan, mely akkor mesterséges vízfelületet vizionált az íves lezárástól északra eső területre. Bár a Hajógyári szigetre vonatkozó koncepcionális elképzelések azóta jelentősen megváltoztak, más, visszafogottabb szemléletet tükröz a DÉSZ és maguk az övezetek is más besorolást kaptak, az övezetek határai változatlanok maradtak.



2006-os KSZT



DÉSZ

A beépítésre nem szánt „régészeti bemutató terület” megnevezésű (Kb-Rég) övezet alapvetően az itt található Hadrianus Palota bemutatását kívánja szolgálni.

37. § (1) Az övezet területén kizárólag régészeti parkot szabad létesíteni.

(2) Az övezet területén

a) vendéglátó,

b) legalább 2,5 méteres talajtakarású tetőkerti kialakítással mélygarázs és

c) az idegenforgalmat, a régészeti feltárást, a látogatók fogadását szolgáló

rendeltetés létesíthető.

Az övezet nem tiltja műtárgyak létesítését, a 37.§ (1) c) pontjában fogalt látogatók fogadását szolgáló rendeltetés a tervezett gyalogoshíd szempontjából is előnyös.

(3) A régészeti értékek lefedése a beépítettség számításakor figyelmen kívül hagyható.

Fontos rendelkezés, hogy az övezet területét közhasználat elől nem lehet elzárni:

(4) Az övezet területén közhasználat elől elzárt területet kialakítani nem lehet, a területek az éjszakai időszakra zárható módon kerítéssel lekeríthetők.

(5) Az övezetre vonatkozó szabályozási határértékeket a 2. melléklet 6. pontja tartalmazza.

A DÉSZ a K-Rek/3 építési övezetbe hasonlóan parkolási vizsgálathoz köti a területen új épület létesítését.

12.§ (5) A Kb-Rég, K-Rek/2 és a K-Rek/3 építési övezetek területén új épület csak működőképes üzemeltetésének igazolása esetén építhető, melynek alapja az Óbudai-sziget területére és az Árpád híd - Szentendrei út - Záhony utca és vonala - Duna által határolt területre készített parkolási vizsgálat.

A Kb-Rég övezet alapvetően kedvező lehetőséget kínál a tervezett gyalogos híd érkezési pontjának kialakítására, miközben a Tk övezet nem teszi lehetővé a műtárgy létesítését.

A tervezett gyalogos híd érkezési pontja három övezetbe esne, mely három külön telek kialakítását is jelentetné egyben.

Mindez jelentős akadályozó tényezőként jelentkezik az Óbudai-sziget érkezési pontjának kialakításánál, ezért AZ ÖVEZETHATÁROK MÓDOSÍTÁSA JAVASOLT.

DKÉSZ – RELEVÁNS ELŐÍRÁSOK

vízgazdálkodási területek

folyóvíz medre és partja (Vf)



„Vizsgálódó gyalogos-kerékpáros kapcsolat” jelzés a DKÉSZ szabályozási tervén
forrás: 6/2019. (II.8.) önk. rendelet
1. melléklet – 2. szelvény

Míg a parti sávra a DÉSZ, magára a Duna telkére a DKÉSZ vonatkozik.

A DKÉSZ a TSZT-nek megfelelően a Duna telkét Folyóvíz medre és partja megnevezésű Vf övezetbe sorolja, melyre vonatkozóan az alábbiak szerint rendelkezik:

46.§ (1) Az övezet területét közhasználat elől elzárni, lekeríteni nem lehet.

A további előírások kiosk és vendéglátóteraszokra vonatkozik. A DKÉSZ az övezeten belül nem zárja ki híd műtárgy építését.

A DKÉSZ szabályozási tervén több helyen is szerepel a „Vizsgálódó gyalogos kerékpáros kapcsolat” jelölés ugyanakkor a normaszöveg erről nem rendelkezik.

HATÁLYOS III. KERÜLETI SZABÁLYOZÁS

AZ ÓBÉSZ SZABÁLYOZÁSI TERVE

az ÓBÉSZ Waterfront City ingatlanfejlesztés területét érintő rendelkezései



„gyalogos kapcsolat létesíthető a szigettel” jelzés az ÓBÉSZ szabályozási tervén

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

Az Óbuda-Békásmegyer Kerületi Építési Szabályzatáról szóló a III. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendeletével (ÓBÉSZ) jóváhagyott rendelet utolsó módosítása a 33/2023. (XI.24.) évi önkormányzati rendelettel történt.

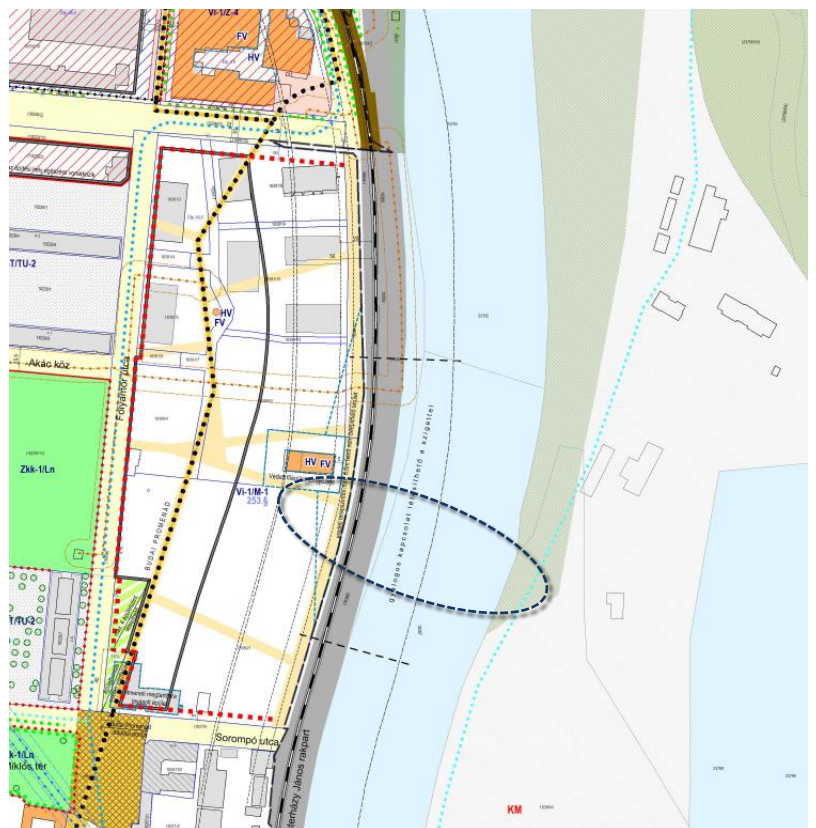
A terület vonatkozásában megemlítendő, hogy az ÓBÉSZ jóváhagyását megelőzően a volt BUSZESZ területére külön Kerületi Építési Szabályzat készült 2017-ben. Ezt – minimális módosítások mellett – 2018-ban integrálta az ÓBÉSZ. A gyalogos híd létesítésének lehetőségét már a korábbi KÉSZ is tartalmazta.

Az ÓBÉSZ szabályozási tervlapja számos tervezett elemet rögzít a területen, melyek egy része már a korábbi ÓBVSZ-ben is hatályban volt. A területen tervezett elemek közé sorolható:

- a dél-nyugat – észak-kelet irányú, tehát a Fő teret a volt Harisnyagyárral összekötő nyomvonalon vezetett, javasolt gyalogoshálózati sétány, az ún. *Budai Promenád*,
- a területet haránt – a Folyamőr utca felől a Duna – irányában feltáró javasolt közforgalmú magánút hálózat,
- egy a Folyamőr utca déli szakasza menti, a Miklós tér bővületeként tekinthető, legalább 35%-ban zöldfelületként kialakított, legfeljebb négy épületszint kialakítására alkalmas területsáv,
- a fővárosi helyi védelem alatt álló épület part felőli környezetében az eredeti terepszint legfeljebb 6,0 méter felett nem beépíthető területének jelölése,
- a védett épület előtt, annak tengelyétől északi és déli irányban meghatározott távolságon belül „gyalogos kapcsolat létesíthető a szigettel” jelölést mutat a szabályozás.

jelmagyarázat

	építési határvonal
	építési hely magaspépület céljára kijelölt része
	szöveges szabályozási elem
	meghatározott arányú zöldfelület
	telepítendő fasor
	védelemmel érintett épület, épületrész, építmény, műtárgy
	fővárosi helyi védettségű építmény
	kerületi helyi védelemmel érintett telek
	nagyközépnormású földgáz gerincelosztó vezeték és biztonsági övezete
	kiemelt jelentőségű forgalomcsillapított kiszolgáló utca
	javasolt gyalogoshálózat sétánként kialakított / fenntartandó szakasza
	javasolt közforgalmú magánút
	kerékpáros infrastruktúra tervezett nyomvonala (nem jelleghelyes ábrázolással)
	Budai Promenád
	kerületi jelentőségű közlekedési terület (Kt-kk)
	fővárosi jelentőségű közlekedési terület



Szabályozási terv kivágat

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

AZ ÓBÉSZ RELEVÁNS ÖVEZETI ELŐÍRÁSAI

- egyedi előírások** A Waterfront City ingatlanfejlesztés területe egységesen a **Vi-1/M-1** jelű építési övezetbe tartozik, ahol a rendelet 187.§ (8) bekezdése szerint:
- a beépítés módja szabadonálló;
 - lakóépület, lakás létesíthető;
 - alapfokú nevelési oktatási intézmény esetében a be nem épített terület legalább 40%-án játszó-, sportudvar, nyitott sportpályát, kertfelületet kell létrehozni;
 - a kedvezményes telekméret, beépítési mérték és/vagy általános szintterületi mutató értékek alkalmazása bizonyos feltételekhez kötött;
 - az épület legmagasabb pontja a magasházak lehatároláson belül legfeljebb 45 méter, míg azon kívül legfeljebb 35 méter lehet;
 - az előkert előírt méretébe egyes az általános előírásoktól eltérő szerkezetek is benyúlhatnak;
 - a parkolási kötelezettség új épület esetén legalább 80%-ban az épületben vagy önálló terepszint alatti építményben kell elhelyezni, míg a többlet parkoló-férőhelyek fásított parkolóban is biztosíthatók.

- kiegészítő előírások** A rendelet XXI. fejezetének 253.§-a további kiegészítő előírásokat is tartalmaz a területre, melyben:
- az építési helyet meghatározó elő- és oldalkert méretét külön meghatározza;
 - a javasolt magánúti hálózat kialakítására külön szabályokat határoz meg;
 - az ún. *Budai Promenádnak* nyomvonalával kapcsolatban külön szabályokat állapít meg;
 - külön rendelkezések hoz a létesítendő zajvédelmi létesítmények vonatkozásában;
 - gondoskodik a régészeti értékek figyelembevételéről;
 - a parkolási kötelezettség biztosítására külön rendelkezéseket rögzít;
 - a kerítések, támfalakra vonatkozóan is szabályokat alkot; továbbá
 - 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:

Vi-1/M-1	
a beépítési mód	szabadonálló
a telek legkisebb területe	2 400 m ² / kiegészítő előírás szerint 1 500 m ²
a telek legkisebb szélessége	nincs meghatározva
a telek legkisebb mélysége	nincs meghatározva
legkisebb zöldfelületi arány	35 % / saroktelek esetén 25% / előírásban szereplő feltétel szerint 15%
legnagyobb beépítési mérték terepszint felett	40% / kiegészítő előírás szerint 45% / előírásban szereplő feltétel szerint 65%
legnagyobb beépítési mérték terepszint alatt	70% / saroktelek esetén 80%
legnagyobb általános szintterületi mutató	3.5 m ² /m ² / közhasználat esetén + 0.3 m ² /m ² / ellátó alapintézmény létesítése esetén + 0.3 m ² /m ² / magasházak épületrész esetén 4.0 m ² /m ²
legnagyobb parkolási szintterületi mutató	3.0 m ² /m ²
legnagyobb épületmagasság	35 m / magasházak épületrész esetén 45 m

Az építési övezetek és az övezetek paramétereit meghatározó táblázatok
forrás: ÓBÉSZ - 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelet | 2. melléklet 11.(1). táblázata

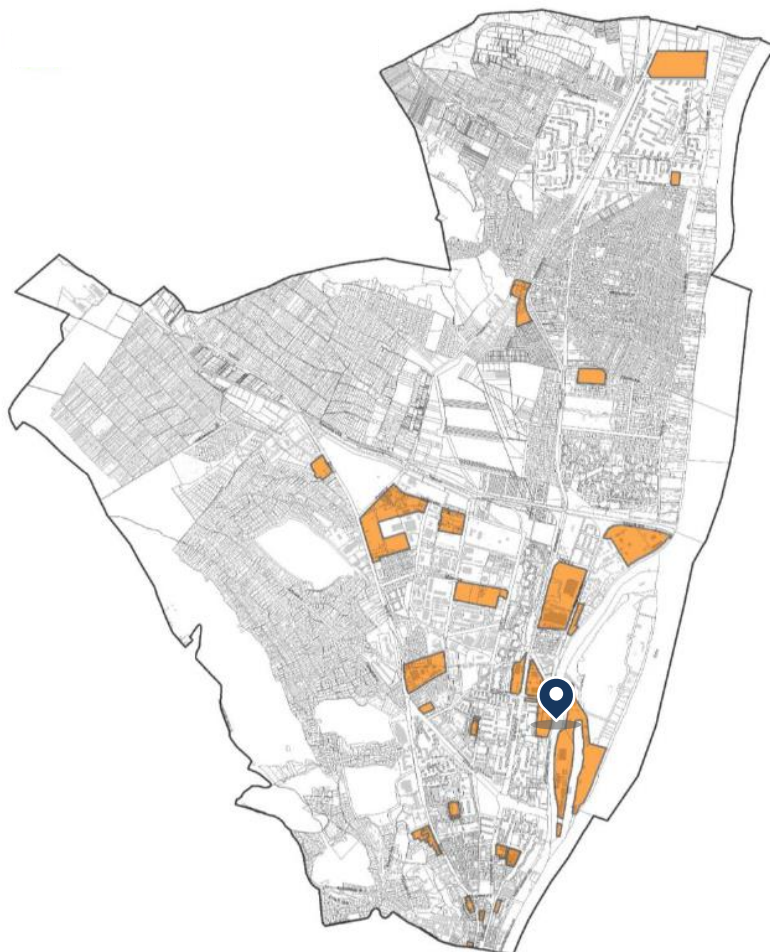
AZ ÓBÉSZ SZERINTI BARNAMEZŐS TERÜLETEK

barnamezős területek Az ÓBÉSZ az Étv. 8. § (7) bekezdése alapján kijelölt barnamezős területeit tartalmazó 11. melléklete alapján a tervezett hídszerkezet letalpalási pontjainak területei **jelentős változással érintett barnamezős területként** rögzítettek mind a budai oldalon, mind az Óbudai-szigeten.

Ez a Waterfront City ingatlanfejlesztés területe esetén az általános intézményi funkciók mellett lakófunkció megtelepedését is szolgálja, továbbá tartalmazza a fővárosi FRSZ-ben és TSZT-ben is rögzített magasépület elhelyezhetőségét az építési hely magasépület céljára kijelölt része jelöléssel, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 méterben meghatározott.

jelmagyarázat

 Jelentős változással érintett barnamezős területek



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

A tervezett hídkapcsolat kialakítása a hatályos rendezési tervek alapján jelenleg csak részben biztosított.

- | | |
|----------------------|---|
| TSZT | <ul style="list-style-type: none"> • a hatályos TSZT nem tartalmaz új híd létesítésére vonatkozó jelölést; • a tervezett gyalogos híd indulási pontja a WFC területen Vi-1 jelű intézményi terület területfelhasználásba sorolt, a szigeti oldalon az érkezési pontjának szűk környezete TK, K-Rek, valamint Kb-Rég területfelhasználásba tartozik; • a TSZT a HÉV nyomvonalán távlatban villamosvonallal számol, a sziget dél-nyugati részén – javarészt partmentén vezetett – településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonal tervezett; • a terület tájképvédelmi terület övezetével érintett; • a Duna medre és a Hajógyári-sziget egy része az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetével, a Nagy-szigeti fennmaradó, belső területei az ökológiai hálózat puffterület övezetével érintettek; |
| FRSZ | <ul style="list-style-type: none"> • a hatályos FRSZ nem tartalmaz új híd létesítésére vonatkozó jelölést; • az FRSZ-ben a tervezett hídszerkezetnél és attól délre szerkezeti jelentőségű városias sétány, attól északra szerkezeti jelentőségű természetközeli sétány rögzített; |
| DÉSZ és DKÉSZ | <ul style="list-style-type: none"> • a fővárosi helyi védelem alatt álló, megtartott épület tengelyében a DKÉSZ szabályozási terve „vizsgálendő gyalogos-kerékpáros kapcsolat” jelölést tartalmaz; • a DÉSZ-en kihelványítva – ezzel összhangban – megjelenik a „vizsgálendő gyalogos-kerékpáros kapcsolat” jelölés; • a DÉSZ alapján a Tk övezetben csak meghatározott műtárgyak létesíthetők, mely indirekt módon kizárja a híd műtárgyának létesítését a Tk övezetben. • A tervezett gyalogoshíd tervezett érkezési pontja három övezetbe is tartozik (Tk, Kb-Rég, K-Rek/3) melynek mentén telekhatár alakítandó ki, kedvezőtlen helyzetet teremti. |
| ÓBÉSZ | <ul style="list-style-type: none"> • az ÓBÉSZ szabályozási tervén „gyalogos kapcsolat létesíthető a szigettel” jelölés szerepel. |

FŐVÁROSI FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK

A különböző, a terület szempontjából releváns koncepcionális elképzeléseket tartalmazó fejlesztési tervek egymással összhangban készülnek, egymásra épülnek, részletezettségük külön bemutatást igényel.

BUDAPEST 2030

HOSSZÚ TÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

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 a főváros várhatóan (gazdasági, klímaváltozási és társadalmi) kihívásokban gazdag jövőjének fejlesztési pilléreit, az élhetőség, a fenntarthatóság és az esélyegyenlőség elveit – mint horizontális célokat – szem előtt 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 zónák közül a vizsgált terület a **Duna menti zónában** helyezkedik el, mely esetében a Dunával való kapcsolat, az ahhoz való kapcsolódás kiemelt szerepet játszik.

A tervezett objektum nyugati részét a **munkahelyek fejlesztési térsége** lehatárolás érinti, mely közvetlen szomszédos a – Folyamőr utca túlsó oldalán húzódó – komplex lakótelepi rehabilitáció sávjával. A terület Duna-parti fekvése, illetve a keleti letalpalási pont esetében a Hajógyári-sziget jelentős **ökológiai potenciállal rendelkező szabadterülete természeti**, továbbá sport és rekreációs kapcsolatok és lehetőségek meglétét jelenti.

A vizsgált terület kényelmes, 15 perces rágyaloglási távolságában (dél-nyugati irányban) Óbuda-Békásmegyert **mellékközponti jelentőségű területe** található, mely főként a Flórián térre és annak közvetlen környezetére, így a Fő és Szentlélek terekre, továbbá a Kórház utcai piacra és környezetére tehető. Szintén elérhető távolságban további **potenciális városi parkok** is jelöltek a hegyvidéki területek lábánál (Tábor- és Testvérhegy, illetve Mocsárosdűlő zöldterületei).

A terület **szerkezeti jelentőségű, hosszú távon realizálható gyorsvasúti kapcsolata** is biztosított a meglévő H5 Szentendre – Békásmegyert – Batthyány tér viszonylat tervezett átalakításával, egyes szakaszainak felszín alá helyezésével és keleti irányú meghosszabbításával.

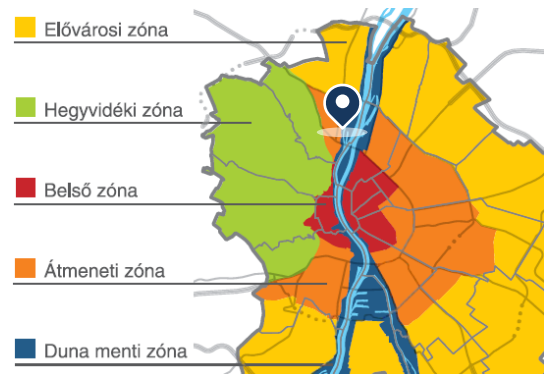
A koncepció a vizsgált területet és annak tágabb környezetét – a korábbi BUSZESZ és hajógyári területeket – olyan ún. **elsődleges, jellemzően barmamezős fejlesztési céltérsegi** lehatárolással rögzíti, melyben a tervezett gyorsvasúti kiszolgálásából adódóan jelentős hasznosítási potenciál rejlik.

BUDAPEST ITS 2027 | OTTHON BUDAPESTEN

INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA

A főváros új, az európai uniós költségvetési ciklushoz igazított – 2027-ig szóló, ún. *Otthon Budapest – Integrált Településfejlesztési Stratégia* c. dokumentumát Budapest Főváros Önkormányzatának Közgyűlése a 884/2021.(04.28.) számú határozatával fogadta el.

Az alapján a fővárosi 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 főváros szerkezetét meghatározó zónarendszer

forrás: Budapest 2030



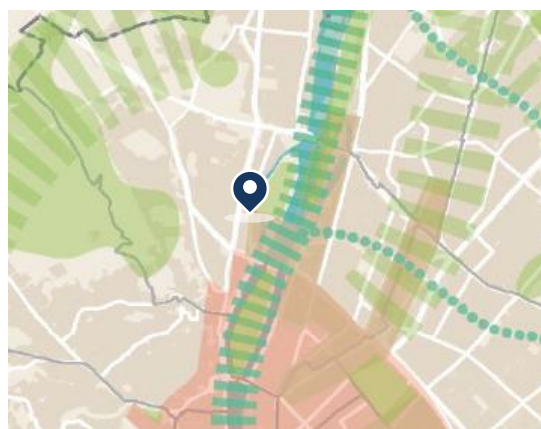
Kiemelt célok térbelisége

forrás: Budapest 2030

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

Célrendszer

forrás: Budapest Főváros ITS 2027



■	ÉLHETŐ BELVÁROS
■	KÉK-ZÖLD HÁLÓZAT
■	VÁROSFEJLESZTÉS A BARNAMEZŐS TERÜLETEKEN

A megvalósítást szolgáló beavatkozások

forrás: Budapest Főváros ITS 2027

Barnamezős Területek Fejlesztése
Tematikus Fejlesztési ProgramBudapest barnamezős és belvárosi
használaton kívüli területeinek katasztere

A vizsgált terület az *Otthon Budapest* – ITS 2027 városfejlesztés a barnamezős területeken akcióterületi lehatárolásával érintett, továbbá az Hajógyári-sziget szomszédsága okán közvetlen kapcsolatba hozható az ún. **kék-zöld hálózat** akcióterülettel is. Utóbbi akcióterületen a sziget rekreációs célú és karakterőrző fejlesztése az ún. *dunai zöldfolyosó program* fontos részét képezi, mely **külön hangsúlyt fektet a Duna szigeteivel való gyalogos és kerékpáros kapcsolatok kialakítására**. Ezzel párhuzamosan a *városi parkok láncolata program* keretében a Flórián tér (mint mellékközpont) közparkjának felújítása is tervezett, míg a *bringasztrádák, kerékpárutak program* részeként a meglévő – a területhez is szorosan kapcsolódó – kerékpárforgalmi főhálózat megújítása, racionalizálása és kiegészítése is tervezett, illetve részben már meg is valósult az Árpád fejedelem útjának kerékpáros infrastruktúra fejlesztésével.

A vizsgált terület barnamezős jellegére való tekintettel érintett az ún. **városfejlesztés a barnamezős területeken** akcióterülettel. Ennek beavatkozási **céljai** között

- az értékes épületek védelme, a helyi identitás megőrzése (mely keretében fővárosi szintű helyi védettséget kapott a korábbi BUSZESZ központi csarnoképülete és kéménye);
- a kapcsolódó területek funkcióváltásának elősegítése, vegyes használat kialakítása;
- az új funkciók távhőre való csatlakoztatásának elősegítése;
- a zöldfelület-hiányos területek ellátottságának javítása

egyenként szerepel.

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

- a megfizethető és jó minőségű lakhatás feltételeinek bővítése,
- befogadó és együttműködő budapesti közösség építése,
- kis távolságok városa,
- energiahatékonyság növelése, klímavédelem,
- együttműködésen alapuló városfejlesztés.

Ezek megvalósítása három felvázolt scenárió és az azokhoz tartozó finanszírozási és ütemezési módszer szerint lehetséges, sok esetben a magán fejlesztők és a fővárosi önkormányzat szoros együttműködésével.

BUDAPEST FŐVÁROS BARNAMEZŐS FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMAI

A Barnamezős Területek Fejlesztése TFP a fővárosi önkormányzat által megvalósított, a kerületi önkormányzatok, a kormányzati, illetve gazdasági és civil szereplők részvételével készített dokumentum, mely az Európai Unió 2014-2020 közötti fejlesztési időszakának budapesti fejlesztéseinek összehangolását szolgálta.

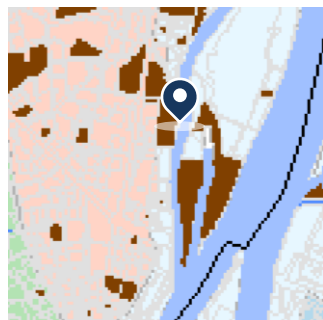
A dokumentum, mint barnamezős terület rögzíti a korábbi BUSZESZ, valamint az attól északra húzódó egykori Harisnyagyár területét, egyúttal – a gazdaságilag racionális vegyes területhasználat preferálásával és a zöldfelületi rendszer bővítésével – előírja a funkcióhiányok megszüntetését a Duna menti barnamezős területek fejlesztése esetén. A TFP konkrét projektírást e területre nem tartalmaz.

A Fővárosi Közgyűlés 76/2016. (I. 27.) számú határozatával jóváhagyta Budapest barnamezős és alulhasznosított területeinek kataszterét, mely feltárja és bemutatja a főváros potenciális, fejlesztésre alkalmas barnamezős és alulhasznosított területeit.

A dokumentum az adatbázis alapú adatlapokon keresztül, a jelenlegi településrendezési jogszabályok ismertetésével bemutatja a területek adottságait, azonos szempontrendszert alkalmazva elemzi a városszövetben rejlő fejlesztési lehetőségeket.

A vizsgált terület nyugati, korábbi BUSZESZ területe korábban ebben a dokumentumban is szerepelt, mint „klasszikus barnamezős terület”. (Később – a dokumentum készítési módszertanából adódóan és azzal összhangban, tekintve hogy a dokumentum célja a barnamezős területek „kijánlása” – a 2017. évi felülvizsgálat során lekerült a 18391 és 18380 helyrajzi számú ingatlanokon megkezdett bontási munkálatok miatt.

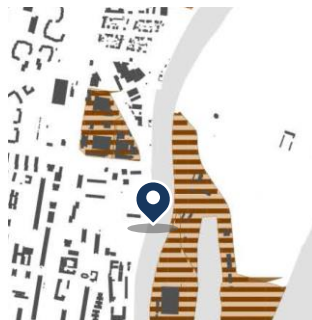
Jelenleg csak az északi irányban szomszédos harisnyagyár területe jelölt barnamezős területként.) A keleti, Hajógyári-szigeti oldalon az egykori hajógyár területe jelenleg is az Étv. szerinti „klasszikus barnamezős terület”-ként rögzített.



Barnamezős területek
Budapesten



Barnamezős területek
hasznosítása



A Barnamezős kataszter 2021
felülvizsgálatával megállapított
területek



A Barnamezős kataszter 2016.
évi állapotában megállapított
területek

forrás: Barnamezős Területek Fejlesztése TFP (1., 2.) és Budapest barnamezős és belvárosi használaton kívüli területeinek katasztere (3., 4.)

BUDAPEST FŐVÁROS KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMAI

BMT 2030 Budapesti Mobilitási Terv

A Budapesti Mobilitási Terv célrendszerét és intézkedéseit tartalmazó dokumentum alapján:

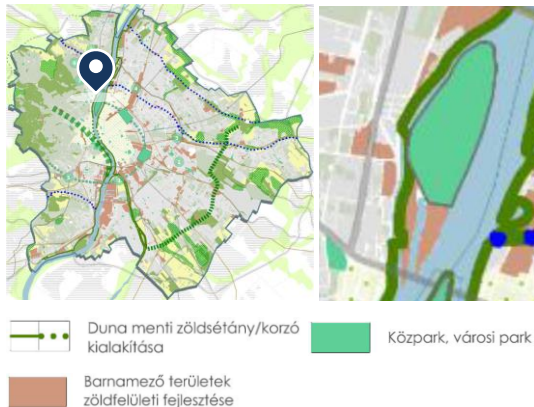
- a Duna-menti zónában **előnyt kell, hogy élvezzenek a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési módok**, cél a személygépjármű közlekedés, valamint a máshol is lebonyolítható átmenő forgalom visszaszorítása,
- az országos turisztikai kerékpár törzsúthálózat budapesti szakaszainak (a „Folyók útja” Duna menti kerékpárút) teljeskörű kiépítése, a meglévő szakaszok szükség szerinti megújítása, racionalizálása és/vagy kiegészítése,

a főváros közlekedési infrastruktúra fejlesztési szempontjainak hangsúlyos elemei. A szóban forgó dokumentum a Duna mellékágait átszelő kisebb gyalog- és kerékpárhidak építésével a Duna-menti zóna rekreációs hálózati kiterjesztésének közlekedési szempontú elősegítését az Óbudai-szigetre dedikáltan előírja.

A megvalósítást célzó projektek közül a vizsgált területet legalább közvetve érintő projektek az alábbiak:

- egybefüggő városrészek kerékpározás-barát fejlesztése;
- átjárható, biztonságos kerékpárforgalmi főhálózat kialakítása a Hungária gyűrűn kívül;
- **gyalogos és kerékpáros kapcsolatok kialakítása a Duna szigeteivel;**
- É-D-i regionális gyorsvasút (ÉDRV) északi szakasz rekonstrukció (H5 HÉV vonal Batthyány tér - Szentendre).

BUDAPEST FŐVÁROS ZÖLDINFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMAI



A koncepció célrendszere

forrás: Budapest Zöldinfrastruktúra Koncepciója

Megvalósítást szolgáló beavatkozások (akcióterületek) térképi összegzése
forrás: Radó Dezső Terv

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

A fenti koncepción alapul a Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlésének 664/2021. (III.31.) Főv. Kgy. határozatával elfogadott **Radó Dezső Terv – Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterve** a területtel szomszédos Óbudai-szigetet, mint természetközeli területet akcióterületként rögzíti, mely rekreációs célú és karakterőrző fejlesztése előirányzott, a Duna-part menti sáv a fasorok, zöldsávok és zöldsávnyok, mint településszerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolatok jelöltek.

A Radó Dezső Tervben a terület a **Duna menti akcióterület** lehatárolásba esik, melyben **6-os szám alatt nevesített Óbudai-sziget rekreációs célú és karakterőrző fejlesztése**. A fő feladatok között rögzített:

- a Duna és folyópartok természeti, tájképi és **kultúrtörténeti adottságainak védelme és értékeinek bemutatása**, különösen a vízparti történeti fasorok és parti kultúrtörténeti jelentőségű építmények és épületek megőrzése és megújítása, valamint a vízparti galériaerdők, természetközeli élőhelyek fokozott természetvédelmi kezelése;
- a **zöldfelületek átfogó fejlesztése és karaktervédelme**;
- a part menti ingatlanfejlesztések esetén **közhasználatú területek és zöldhálózat kialakításának területi biztosítása**; továbbá
- a part menti közlekedési infrastruktúra átalakítása a gyalogos és kerékpáros szempontok figyelembevételével és **a vízpartok megközelíthetőségének javításával**, a belső és részben az átmeneti zónában **városias zöldsávnyok kialakítása** a város és víz kapcsolat érdekében, a külső szakaszokon természetes karakterű zöldsávnyok kialakításával a természetvédelmi szempontok figyelembevételével.

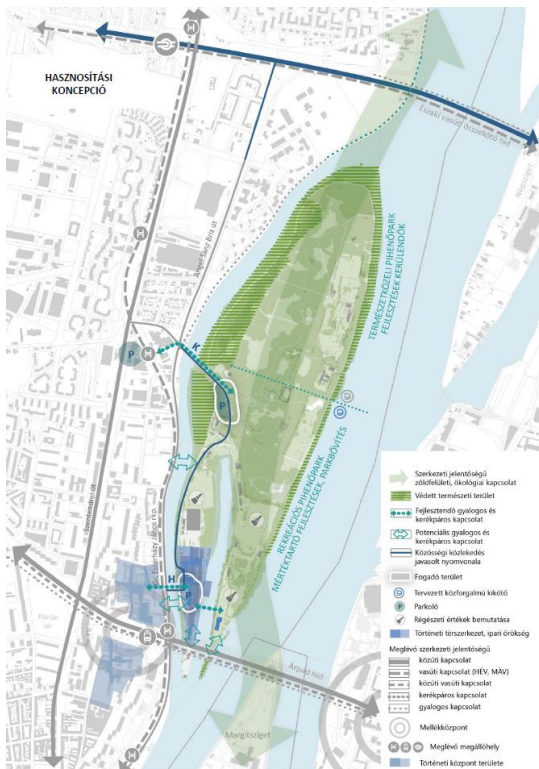
AT- III /6	Óbudai-sziget rekreációs célú és karakterőrző fejlesztése		
Projekt rövid leírása	A terület fejlesztésének célja a természeti értékek megőrzése, a zöldfelület fejlesztése és a karaktervédelem. Olyan értékalapú fejlesztések megvalósítása a cél a szigeten, amelyek a természeti értékek védelme mellett biztosítják a lakossági igényeknek megfelelő rekreációs funkciókat. A növényállomány ütemezett megújítása mellett az ökológikus zöldfelületek mennyiségét, a biodiverzitást, az élőhely védelmet támogató fejlesztések és a lakossági környezettudatosságot erősítő projektek megvalósítása a cél.		
Előzmények	Óbudai-sziget tanulmányterv 2016 (BFVT) Duna Menti Területek Összehangolt Fejlesztése Tematikus Fejlesztési Program 2014 Sport Főváros családi szabadidőpark 2019 (FŐKERT) Óbudai-sziget Stratégiai Terve 2020 (BFVT)	Ker. ITS	Főv. IFP
		x	x
Kapcsolódó projekt	Hajógyári-sziget közösségi és kulturális célú fejlesztési koncepciójáról (1604/2014. (XI.4.) Kormányhatározat)		
Projektgazda és partnerek	Fővárosi Önkormányzat, III. kerületi Önkormányzat, Magyar Állam		
Indikatív költségek *	1 milliárd Ft		
Ütemezés	Átfogó stratégia készítés 2021., megvalósítás 2027-ig		

AT-III/6 Óbudai-sziget rekreációs célú karakterőrző fejlesztése akcióterületi projekt
forrás: Radó Dezső Terv

ÓBUDAI-SZIGET STRATÉGIAI TERVE

a stratégiai terv jövőképe

„Az Óbudai-sziget Budapest kiemelkedő zöldfelületi és ökológiai értékeket hordozó pihenő szigete, ahol a természeti értékek védelme kiemelt szempont, a parkhasználói szokások és a természetes élővilág közötti egyensúly biztosított. Azon felül, hogy egész éven át, az igényeknek megfelelő pihenési lehetőséget biztosítja a főváros lakosai és az ide látogatók számára, időszakosan nemzetközi rendezvényeknek is otthont nyújt”



Hasznosítási koncepció tervlap

forrás: Óbudai-sziget Stratégiai Terve

A hosszú távú jövőkép eléréséhez meghatározott célrendszer



A hosszú távú jövőkép eléréséhez meghatározott célrendszer

forrás: Óbudai-sziget Stratégiai Terve

A Fővárosi Közgyűlés 1011/2022.(11.30.) számú határozatával fogadta el az Óbudai-sziget Stratégiai Tervét. A terv elfogadásával együttesen a 1012/2022.(11.30.) határozat szerint „a Fővárosi Közgyűlés felkéri a főpolgármestert, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket a dokumentumban szereplő fejlesztési célok és projektek ütemezett, az éves költségvetési forrásokhoz igazodó megvalósításának előkészítésére, a megvalósítást segítő külső (pályázati és egyéb) finanszírozási források feltárására, a stratégia célok megvalósítása érdekében a III. kerületi Önkormányzattal, valamint egyéb partnerekkel való egyeztetések lefolytatására és együttműködések előkészítésére.”

A közgyűlési előterjesztésben az alábbi célok kerültek kiemelésre:

„Az Óbudai-sziget stratégiai terv elfogadása természetvédelmi, zöldinfrastruktúra-fejlesztési szempontból kiemelt célunk az alábbiak miatt.

- Közyűlési határozattal szeretnénk elfogadni a terület átfogó – ökoszisztéma szemléletű – jövőképét és az ehhez illeszkedő fenntartási, fejlesztési feladatokat.
- A tervvel szeretnénk megalapozni a sziget északi részén szereplő gyaloghíd kivételét a Településszerkezeti tervből.
- Célunk a terület beépíthetőségi paramétereinek korlátozó HÉSZ módosítás megalapozása a beépítésre szánt területeket érintően.
- A tervvel kívánjuk megalapozni a sziget déli, állami tulajdonban lévő terület részének közhasználatú megnyitását, új gyalogos és kerékpáros hidak kialakítását célzó együttműködést.

- A tervben szeretnénk rögzíteni a sziget egészének körgáttal való bevédelmének szükségtelenségét, ellentétességét a stratégia célokkal.
- Célunk jelezni az integrált kutyás használat értéként való kezelését, annak biztosítását a közparki területeken.
- Bízunk benne, hogy a terv segíti a közparki területek fejlesztéséhez (pl. játszótér felújításhoz) külső források megszerzését.”

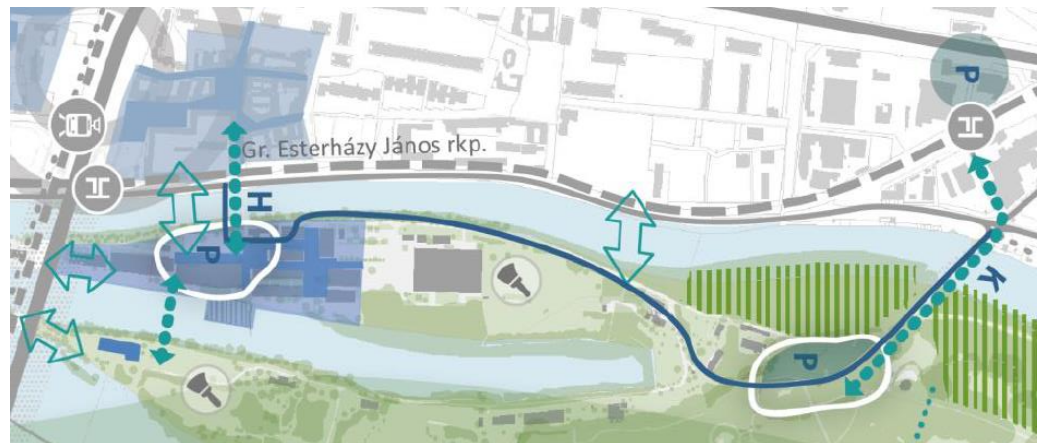
A stratégia város-szerkezeti célkitűzései között szerepelteti, hogy „a part menti területek és a sziget közötti szinergia által a kialakuló funkciómix egyedi kínálatú városi térséget hoz létre a Duna menti zóna és az átmeneti zóna metszetében.”

A stratégia célrendszerében megjelenik a „külső-belső kapcsolatok” fontossága, **stratégiai fókuszterületként határozza meg a „megközelíthetőség javítását”**. Részletezése alapján „a külső kapcsolatok erősítésének során az új kapcsolati elemeket a Duna menti zöldfolyosó észak-déli város-szerkezeti tengelyhez javasolt illeszteni.”

Stratégiai célkitűzései közül az alábbiak szorosan kapcsolódnak a tervezett gyaloghíd megvalósításához:

- elérhetőség javítása
- természeti értékek, élőhelyek (különleges értékű part menti vegetáció, galériaerdő) védelme
- leromlott állapotú, roncsolt területek helyreállítása, integrálása a közparki területekhez
- egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása
- területen érintett tulajdonosok és üzemeltetők együttműködése
- térség ingatlanfejlesztéseivel a szinergiák kihasználása

-  Védett természeti terület
-  Fejlesztendő gyalogos és kerékpáros kapcsolat
-  Potenciális gyalogos és kerékpáros kapcsolat
-  Közösségi közlekedés javasolt nyomvonala



Hasznosítási koncepció (kivágat)
forrás: Óbudai-sziget Stratégiai Terve

hasznosítási koncepció

A hasznosítási koncepció tervlapján a területet érintően az alábbi elemek jelennek meg:

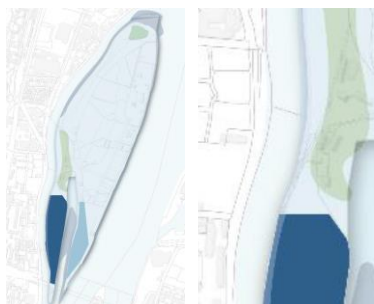
- A Waterfront City és a sziget között „potenciális gyalogos és kerékpáros kapcsolat” jelölés látható, hasonlóan az Árpád hídnál és a Fő téren is ilyen jelölés található.
- A védett természeti terület ettől a jelöléstől északra található
- A szigeten a K-híd és a H-híd között „közösségi közlekedés javasolt nyomvonalára” tesz javaslatot a terv, mely érinti a vizsgált területet.
- A terv a H-hídnál és a K-hídnál jelöl a meglévő gyalogos és kerékpáros kapcsolatok fejlesztésére tesz javaslatot.

árvízvédelem

A Fővárosi Önkormányzat kiemelten fontosnak tartja a sziget természeti jellegének megőrzését, biodiverzitásának növelését, valamint az ártéri galériaerdő megővését a fenntartás és a fejlesztések során.

A stratégia szerint az Óbudai-sziget fejlesztési lehetőségeit befolyásolja, hogy a sziget teljes területe hullámtérben és nagyvízi mederben helyezkedik el. A hasznosításnál figyelembe kell venni, hogy a Nagyvízi Mederkezelési Terv (NMT) a terület túlnyomó részét átmeneti levezető sávként, kisebb területét áramlási holtterként veszi számításba, amelyek korlátozásokat jelentenek a beépítéssel, építmény elhelyezésével kapcsolatban.

A stratégia árvízvédelmi szempontból a vizsgált területtől délre jelöl „előntés elleni védelem kialakítását”, míg a vizsgált területet nagyrészt „átmeneti zónaként” határozza meg.



átmeneti zóna
áramlási holtter
másodlagos levezető sáv
előntés elleni védelem kialakítása
potenciálisan bevédhető terület

Sziget Fesztivál

A stratégia kitér a Sziget Fesztiválra is, melynek során a sziget északi része lezárásra kerül. A déli területre, így ebben a vizsgált területet is a „Sziget Fesztivál alatt potenciálisan igénybe vehető terület, a park tehermentesítése érdekében” zónaként határozza meg.

Felhívja a figyelmet, hogy „biztosítani kell, hogy a sziget területe részlegesen használható lehessen a lakosság számára a fesztivál ideje alatt is.”

A Sziget Fesztivál időszakában a déli terület rész elérésében jelentős szerepet játszhat a tervezett új gyalogos híd.

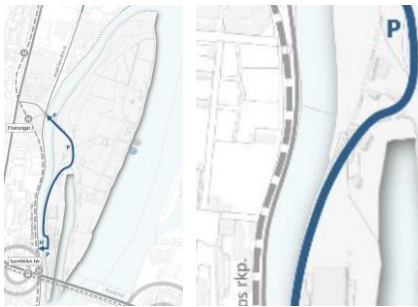


 Sziget Fesztivál alatt potenciálisan igénybe vehető terület, a park tehermentesítése érdekében

 Sziget Fesztivál alatt lezárható rendezvényterület határa
Kíméleti terület, amelyet a látogatók nem használhatnak

forrás: Óbudai-sziget Stratégiai Terve

közlekedési koncepció



— korlátozott forgalmú kapcsolat a közösségi közlekedés számára

A városszerkezeti kapcsolatok javítása érdekében a stratégia kijelenti, hogy:

„Az Óbudai-szigetet a természeti és kulturális jelentősége folytán a városi szintű, jelentős gépjárműforgalmat vonzó közúti közlekedési elemeket a távlatban sem indokolt kiépíteni a területen, ezért a megközelíthetőség és városszerkezeti kapcsolatok javítása érdekében a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra, valamint a közösségi közlekedési fejlesztése szükséges.

A K-híd és H-híd között a meglévő belső út a stratégia szerint „korlátozott forgalmú kapcsolat a közösségi közlekedés számára”.

A javasolt közösségi közlekedés nyomvonala a vizsgált területet érinti.

Az Óbudai-sziget Stratégiai Terv beavatkozási javaslatokat ad, melyeket öt területegységre bontva mutat be:

- Védett természeti terület** a sziget nyugati, északi és keleti peremén, ahol elsődleges cél a természetközeli állapot megőrzése és javítása, az értékes vegetáció és állatvilág védelme és a terület háborítatlanságának biztosítása.
- Frekvenciált parkterület** a sziget középső részén, ahol cél a parkhasználat komfortosítása, a mára elavult eszközök cseréje, fejlesztése.
- Természetközeli, nyílt parkterület** a sziget északi részén, ahol a jelenlegi parkhasználat és a sziget ökológiai karakteréhez igazodó beavatkozások lehetségesek.
- Sport- és rendezvényterület** a városi park keleti oldalán, ahol a beépítési lehetőségek korlátozása mellett olyan funkcióbővítésre tesz javaslatot, amely illeszkedik a közpark rekreációs, pihenő téri használatához.
- Déli területek - régészeti feltárások és egykori hajógyár területe (melybe a vizsgált terület is tartozik)**, ahol a tervezett gyalogoshíddal kapcsolatosan az alábbi elemek emelendők ki:
 - A városszerkezeti kapcsolatok javítása érdekében szükséges sziget déli területeinek a közforgalmú megnyitása, a H-híd gyalogos megközelíthetőségének javítása.
 - A védett galériaerdőhöz csatlakozó értékes part menti erdősáv ökológiai és tájképvédelmi szempontok miatt megőrzendő, emellett a fejlesztések során figyelemmel kell lenni a területen fellelhető értékes növény- és állatállományra, a terület jelenlegi biodiverzitására.
 - Szükséges az ökológiai állapot javítása érdekében a roncsolt felületek, az épített örökség védelme érdekében az amortizált, rossz állapotú műemlékek helyreállítása, új funkciókkal hasznosítása.



Meglévő, megtartandó funkciók

- Sportpálya, szabadidő fitnesz
- Kutyaiskola
- Illemhely, komfortpont
- Kajak-kenu sporttelep
- Rendezvényterület
- Motoros kishajó kikötő
- Dunai panoráma, látványpont
- Főveny, közvetlen vízpart
- Faállomány, facsoport
- Egyéb zöldfelület, növényállomány

Fejlesztendő, megújítandó elemek

- Játszóterek
- Roncsolt felületek
- Biodiverz tanösvény
- K-híd
- H-híd
- Kerékpáros kapcsolat
- Gyalogos kapcsolat
- Parkoló, mikromobilitási pont
- Közvilágítási hálózat

Javasolt új elemek/funkciók

- Információs és tájékoztató rendszer
- Közbiztonsági rendszer
- Illemhely, komfortpont
- Gépjárműbehajtás korlátozás
- Közösségi funkció
- Ártéri tanösvény
- Parkoló
- Közforgalmú személyhajó kikötő
- Futópör kijelölés, bővítés
- Közösségi közlekedés javasolt nyomvonala

Potenciális beavatkozás

- Potenciális kapcsolat
- Kerékpáros kapcsolat
- Gyalogos kapcsolat
- Játszóter helyreállítása

Egyéb elemek

- Feltárt régészeti területek
- Feltáratlan régészeti területek
- Korlátozott használatú és közhasználat elől elzárt területek (9,05 ha)
- Állami tulajdonú terület
- Meglévő megállóhely (hív, villamos, hajóállomás)

Beavatkozási javaslatok

forrás: Óbudai-sziget Stratégiai Terve



Beavatkozási javaslatok

forrás: Óbudai-sziget Stratégiai Terve

Az 5. déli területekhez kapcsolódóan a stratégia több projektet is nevesít, melyekből több szervesen kapcsolódik a tervezett gyalogos hídhöz.

projektek

- 2.2. H-híd megnyitása a közforgalom számára, fogadótér kialakítása
- 2.3. Korlátozott forgalmú kapcsolat biztosítása a K-híd és a H-híd között
- 2.5. Gyalogos-kerékpáros megközelíthetőség javítása, új hidak létesítése
- 4.1. Roncsolt felületek helyreállítása, integrálása a közparki területekhez
- 4.2. Régészeti értékek bemutatása, parkbővítés
- 4.3. Egykori hajógyári terület közhasználatra megnyitása
- 4.4. Természetközeli futóútvonal bővítése

A fentiekből kiemelendő a „2.5. Gyalogos-kerékpáros megközelíthetőség javítása, új hidak létesítése” mely az alábbi kifejtéssel rendelkezik:

„Az Óbudai-sziget elérhetőségének javításához a Duna mellékágát keresztező gyalogos- és kerékpáros kapcsolatok fejlesztése szükséges. Cél a sziget gépjárműforgalmának minimálisra csökkentése érdekében a közösségi közlekedési kapcsolatok mellett a gyalogos- és kerékpáros elérhetőség javítása.

A sziget közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése során kiemelt jelentőségű a városszerkezeti szempontból fontos, de hiányzó gyalogos és kerékpáros kapcsolatok megteremtése, mind közvetlenül a szomszédos óbudai területekkel, mind a Római part és a Margitsziget közötti eljutási lehetőség biztosításával.

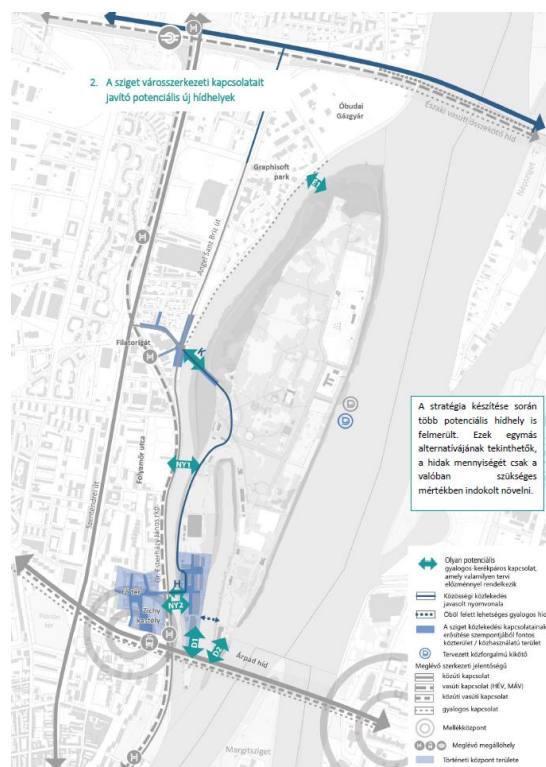
Minden kialakításra kerülő hídfő esetén biztosítani kell a közterületi kapcsolatot és az akadálymentes közhasználatú megközelítési lehetőséget. A tervezett hidak pontos helyének és kialakítási módjának meghatározása kizárólag az értékes élőhelyek védelme mellett, a környezeti állapot pontos felméréssel, valamint a várható környezeti hatások figyelembevételével történhet meg.”


Az Óbudai-sziget Stratégiai Terv külön kitér a sziget városszerkezeti kapcsolatainak javítására, **bemutatja és értékeli a potenciális új hídhelyeket**. A felmerült hídváltozatok közül **az északi É1 hídhely** (melyet a hatályos TSZT is feltüntet) **a stratégia szerint nem támogatott**, mivel a híd elhelyezése a sziget területén érinti az ártéri erdőt, érinthet értékes élőhelyek és védett növényeket, a területet védetté nyilvánították. A stratégia értékeli a Főter irányából a korábban a Budapest Fejlesztési Központ által felvetett, a H-hídtól délre javasolt kétszintes gyalogos kerékpáros hidat is (NY2), melynél jelentős kihívásként fogalmazza meg az örökségvédelmi és műemléki szempontokat, a Zichy kastélyhoz való hozzáépítés kérdéskörét. A stratégia az Árpád-hídról levezető két új műtárgy építésének lehetőségét, melyek a Margit-szigeti leajtókhoz hasonlóan rámpa, lift formájában tárnák fel a sziget déli területét (D1-D2). Mindkettő esetében felhívja a figyelmet a műemléki, régészeti kérdésekre, továbbá a különböző bontási munkálatok szükségére.


Az Óbudai-sziget Stratégiai Terv „NY1” néven mutatja be a Waterfront City és a sziget közti gyalogoshidat, melyet az alábbiak szerint jellemez és értékkel a stratégia: „A Waterfront City beruházáshoz kapcsolódóan a magánberuházó kezdeményezésére és finanszírozásában új gyalogos-kerékpáros híd létesülhet.

ELŐNY: A lokális kapcsolatokat bővítheti, vonzáskörzetében közel 15 ezer ember él, akik számára az Óbudaisziget városi parkjának közvetlenebb elérése lenne biztosított.

HÁTRÁNY ÉS FELTÉTEL: A híd megvalósításán túl szükséges a közterületi kapcsolatok biztosítása. Csak akkor töltheti be közösségi szerepét, ha annak kapcsolatai túlmutatnak a fejlesztési területen, valamint használata a közforgalom számára korlátlanul biztosított lesz.”



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

 Községi közlekedés javasolt nyomvonala

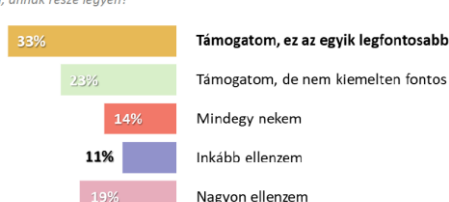
A sziget városszerkezeti kapcsolatait javító potenciális új hídhelyek
forrás: Óbudai-sziget Stratégiai Terve

közüvélemény kutatás eredménye

Mennyire támogatja Ön, hogy a Waterfront City beruházása kapcsán új gyalogos- és kerékpáros híd létesüljön a sziget déli területén, amely a kaszásdűlői lakosok számára is elérhető lenne?



Mennyire fontos az Ön számára, hogy az Óbudai-sziget új gyalogos és kerékpáros hidak megépítésével átgárható legyen, ezzel pedig a budapesti zöldút- és kerékpárút-hálózathoz csatlakozzon. annak része legyen?



Új szigeti hídkapcsolat létesítésével kapcsolatos közvélemény kutatás eredménye
forrás: Óbudai-szjaet Stratégiai Terve

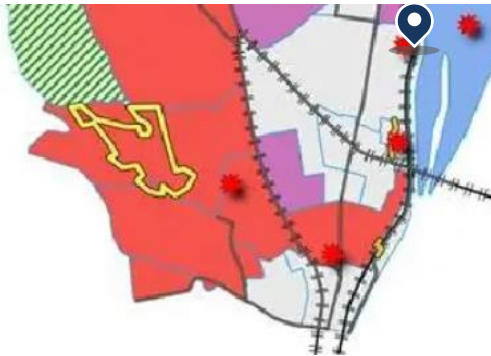
a stratégiában nevesített javaslatok a településrendezési eszközök módosítására

Az Óbudai-sziget Stratégiai Terv javaslatot is tesz a településrendezési eszközök módosítására, melyben célzottan is szerepel a TSZT, FRSZ, DÉSZ, DKÉSZ, ÓBÉSZ módosítása a Waterfront City és az Óbudai-sziget között tervezett gyalogoshíd kapcsán az alábbiak szerint:

ÖNKORMÁNYZAT	ÉRINTETT TERV	FELÜLVIZSGÁLANDÓ, MÓDOSÍTÁST IGÉNYLŐ ELEM
Budapest Főváros Önkormányzata	TSZT, FRSZ	<ul style="list-style-type: none"> „a beruházóval megkötött településrendezési szerződést követően a <u>Waterfront City fejlesztéshez kapcsolódó gyalogos híd</u>, valamint az Óbudai-sziget - gróf Eszterházy János rakpart – Vasarely Múzeum területe között tervezett gyalogos és kerékpáros híd <u>feltüntetése</u>; a tervezett hidakkal összefüggésben hajózásbiztonsági szempontból a kikötői parthasználat tiltását jelölő területek feltüntetése szükséges; a tervezett gyalogos és kerékpáros híddal összefüggésben a szerkezeti jelentőségű városias sétány nyomvonalának módosítása javasolt a kedvezőbb átvezetés érdekében;”
Budapest Főváros Önkormányzata	DÉSZ	<ul style="list-style-type: none"> „a volt hajógyári területen szükséges kiszabályozni – a tulajdonossal történt megállapodást követően – a helyi jelentőségű közterületeket a közlekedési kapcsolatok számára, beleértve a hidak közterületi kapcsolatait is; a beruházóval megkötött településrendezési szerződést és a TSZT, FRSZ módosítást követően a <u>Waterfront City fejlesztéshez kapcsolódó gyalogos híd feltüntetése</u>, annak közterületi kapcsolatainak kijelölése szükséges; a tervezett hidak megvalósíthatóságának biztosítása érdekében a „megtartandó értékes faegyed/fasor”, valamint a „megtartandó értékes facsoport, faállomány” szabályozási elemek felülvizsgálata szükséges;”
Budapest Főváros III. kerület, Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata	DKÉSZ	<ul style="list-style-type: none"> az Óbudai-sziget - gróf Eszterházy János rakpart – Vasarely Múzeum területe között tervezett gyalogos és kerékpáros híd feltüntetése a tervezett híd és a kapcsolódó partszakaszon hajózásbiztonsági szempontból a kikötői parthasználat tiltása szükséges; a tervezett híd megvalósíthatóságának biztosítása érdekében a „megtartandó értékes facsoport, faállomány” szabályozási elem felülvizsgálata szükséges; a kedvezőbb, tervezett hídon történő gyalogos átvezetés érdekében a Duna-parti „városias jellegű sétány” nyomvonalának módosítása javasolt
Budapest Főváros III. kerület, Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata	ÓBÉSZ	<ul style="list-style-type: none"> <u>lokális kapcsolatokat erősítő, a Waterfront City fejlesztéshez kapcsolódó gyalogos híd</u>, valamint az Óbudai-sziget – gróf Eszterházy János rakpart - Vasarely Múzeum területe között tervezett gyalogos és kerékpáros híd <u>szabályozása</u>

III. KERÜLETI FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK

ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA



A szóban forgó terület akcióterületi érintettsége
forrás: Óbuda-Békásmegyer TFK

Óbuda-Békásmegyer új Településfejlesztési Konceptióját az Önkormányzat Képviselő-testülete az 542/2021.(V.7.) határozatával fogadta el.

A dokumentum településfejlesztési elvei között a *folytonos fejlődés elve* is rögzített, mely szerint az önkormányzat elkötelezett a korábban beépített, illetve igénybevett területek újrahazsnosításában, revitalizációjában többek között az olyan alulhasznosított területeken is, mint pl. a barnamezős, korábbi BUSZESZ terület. Ennek megfelelően a kerületi célrendszer átfogó céljai között is megjelenik a *barnamezős területek felfedése*, mely keretében komplex együttműködési programok szervezése tervezett.

A koncepcióban kijelölt ún. városi akcióterületek közül az „örökségvédelem akcióterület”-ével érintett a vizsgált terület nyugati oldala, mely jelen esetben az ipari emlékek bemutatására és kulturális hasznosítására vonatkozik. A területtel nyugati irányban határos közterületeken a belső kerékpáros infrastruktúra hálózatok fejlesztése is előirányzott, míg az Hajógyári-sziget esetében a sziget klímátudatos rekreációs és turisztikai fejlesztését rögzíti a koncepció.

ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA



A vizsgált területre kapcsolódó tervezett fejlesztési projektek
forrás: Óbuda-Békásmegyer ITS

A kerület új Integrált Településfejlesztési Stratégiáját Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat Képviselő-testületének 813/2021. (IX.30.) számú határozatával fogadta el.

Abban a kerületi barnamezők helyzetének rendezése kiemelt fontossággal jelenik meg, amit alátámaszt a korábbi BUSZESZ terület akcióterületi érintettsége is. Az ITS a Waterfront City beruházás területének egészét az ún. „Budai Promenád – Belső-Óbuda – Újlak” akcióterületében rögzíti, melyben – többek között – a jelen, nagyszabású lakófejlesztés megvalósulásával a városrész jelentős, minőségi átalakulása előirányzott.

Az önkormányzati célok között szerepel a korábbi BUSZESZ terület újjáépítéséhez kapcsolódó önkormányzati intézményfejlesztés (bölcsőde, óvoda), mely a dokumentum alapján folyamatban van. Emellett a Hajógyári-sziget irányú gyalogoshíd létesítése is a tervezett fejlesztési projektek között rögzített.

ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER VÁROSRENDEZÉSI PROGRAM

2018-ban az ÓBÉSZ alátámasztó munkarészeként készült el a kerület városrendezési programja, mely összefoglalva mutatott rá a kerület legfontosabb településfejlesztési- rendezési összefüggéseire.

A városrendezési program a kerület kiemelt fejlesztési célterületei között nevesítette:

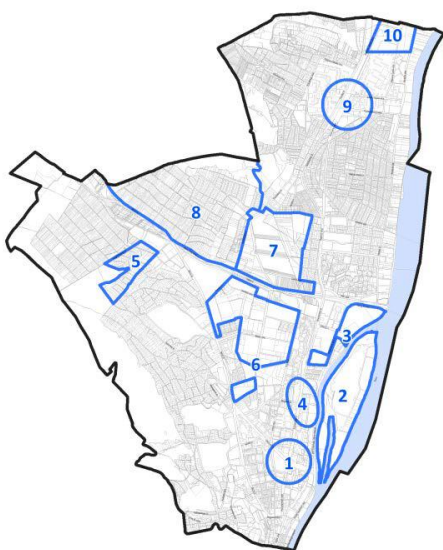
2. Óbudai-sziget

4. BUSZESZ – Harisnyagyár – Bogdáni út – Szentendrei út csomópont és környezete

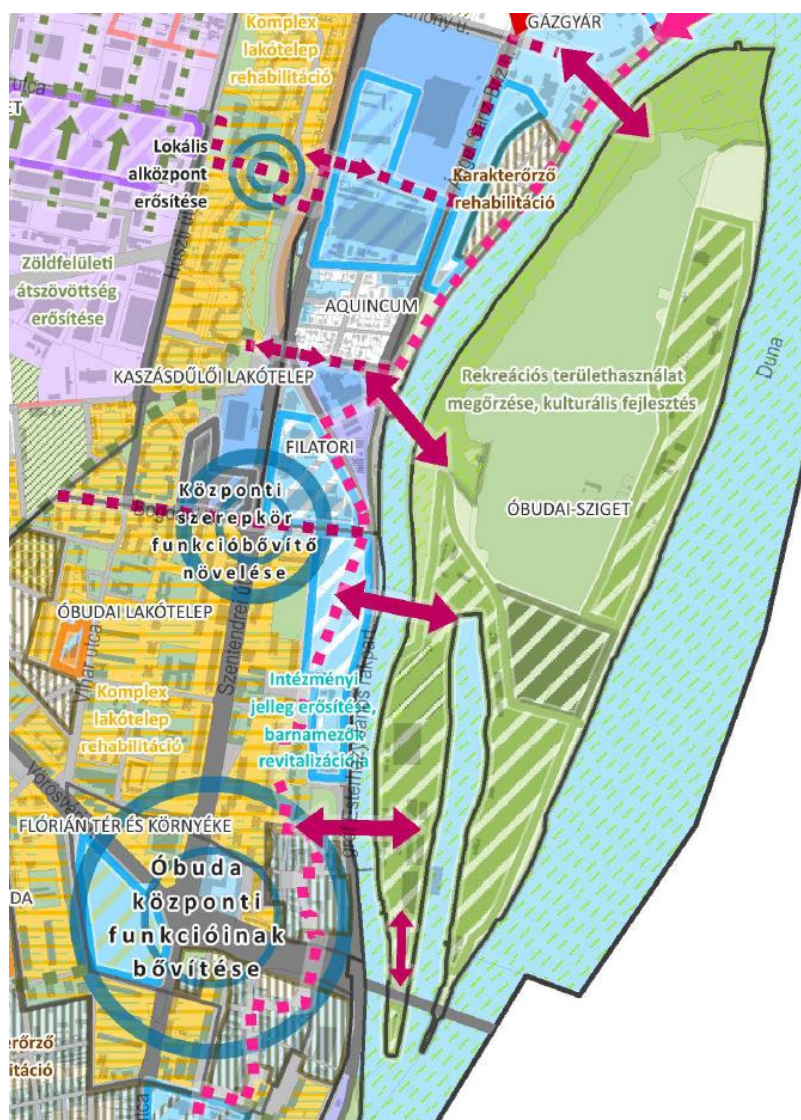
területeket.

A városrendezési program a Főtér és BUSZESZ terület kapcsán is felhívja a figyelmet a **Budai Promenád** jelentőségére, mely Újlakról indulva fűzi fel az volt Goldberger textilgyár környékét, a Krúdy negyedet, a Főtér környékét, a volt BUSZESZ és Harisnyagyár területét, távlatban a volt Gázgyár területét.

A Waterfront City területén a Budai Promenád magánútként való kialakítása folyamatban van.



városrendezési program összefoglaló tervlapja



Városrendezési program összefoglaló tervlap

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft.

A városrendezési program átfogó tervlapján az Óbudai-sziget irányába több hídkapcsolat kialakítása is megjelenik. A program már 2018-ban is számolt az Óbudai-sziget és a Waterfront City között tervezett híddal, a Hajógvár utcánál lévő híddal, továbbá az Árpád híd felőli kapcsolattal is.

A Waterfront City területén keresztül vezetve jelöli a térkép a Budai Promenádot, mely így közvetlen kapcsolatba kerül a szigetre tervezett gyalogos hídval.

Az Óbudai-szigeten rekreációs területhasználat megőrzését, kulturális fejlesztést tűzött ki célul.

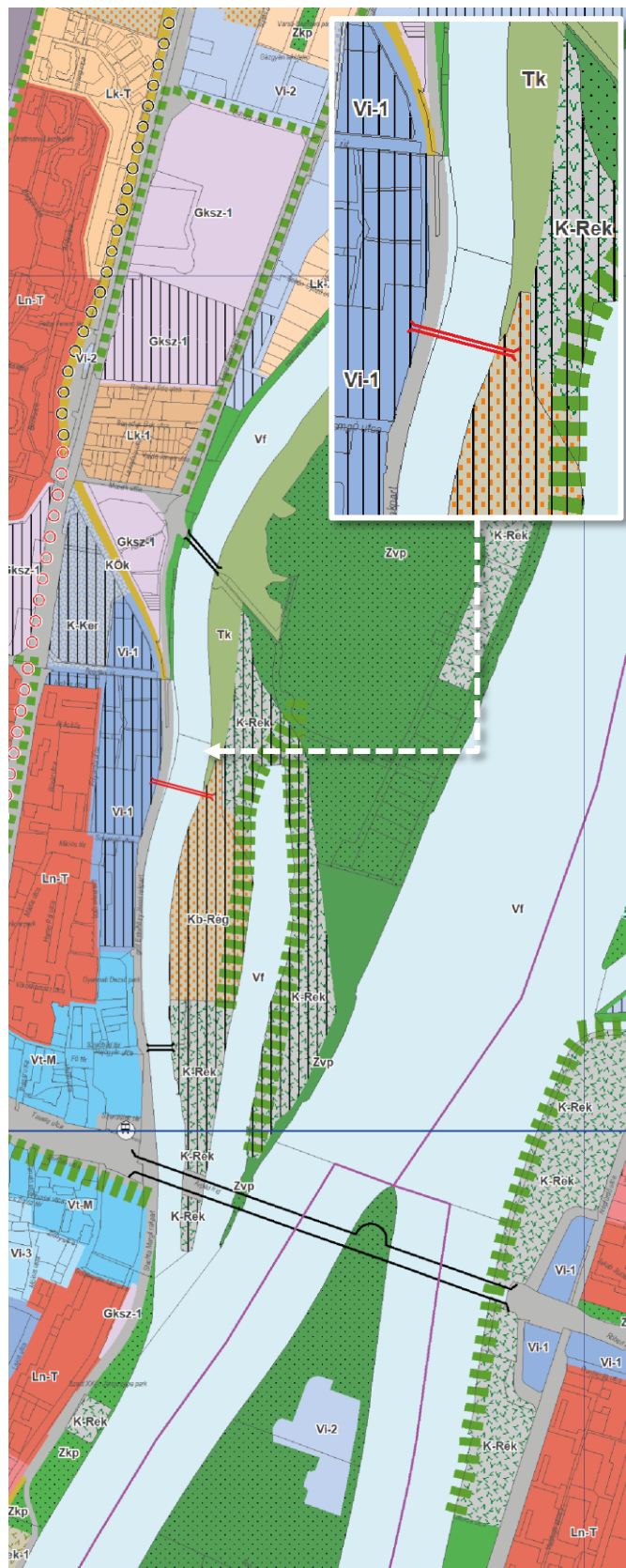
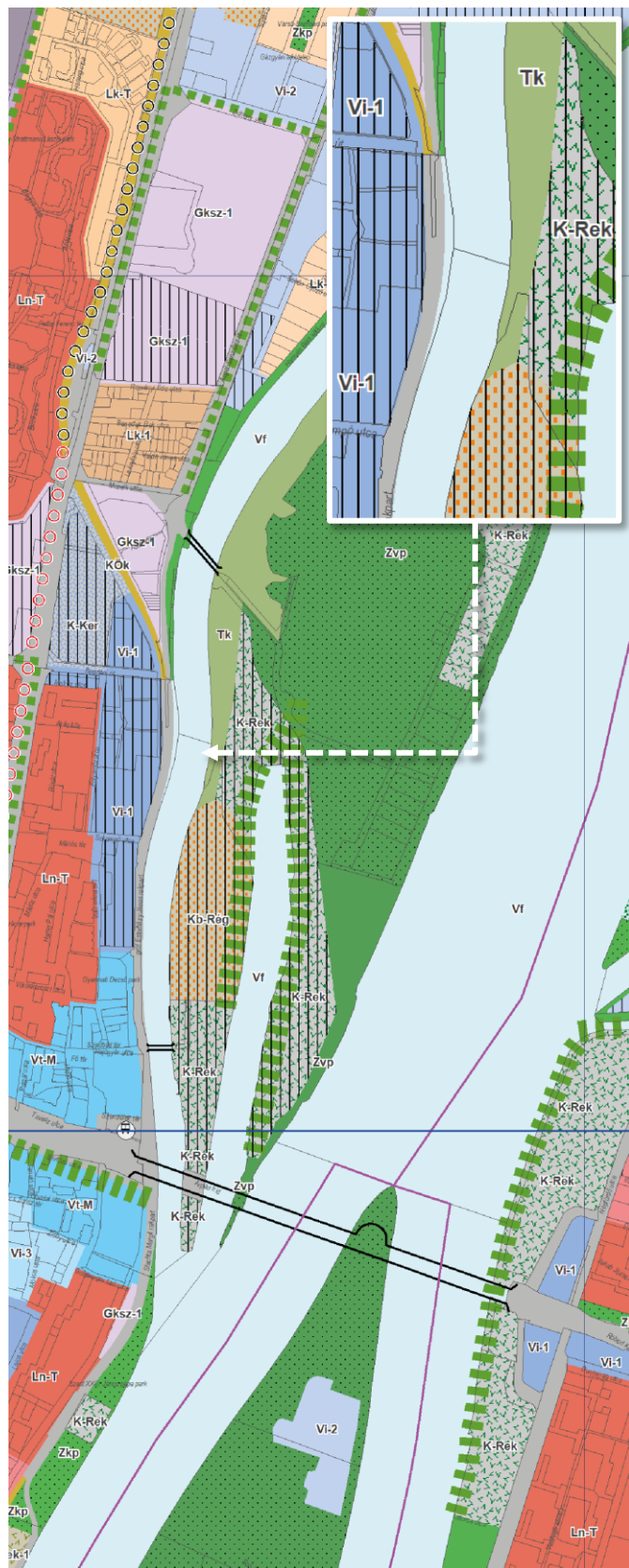
Jóváhagyandó kivágatok – módosítási javaslat

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

Szerkezeti tervlap – 1. Területfelhasználás

hatályos

tervezett



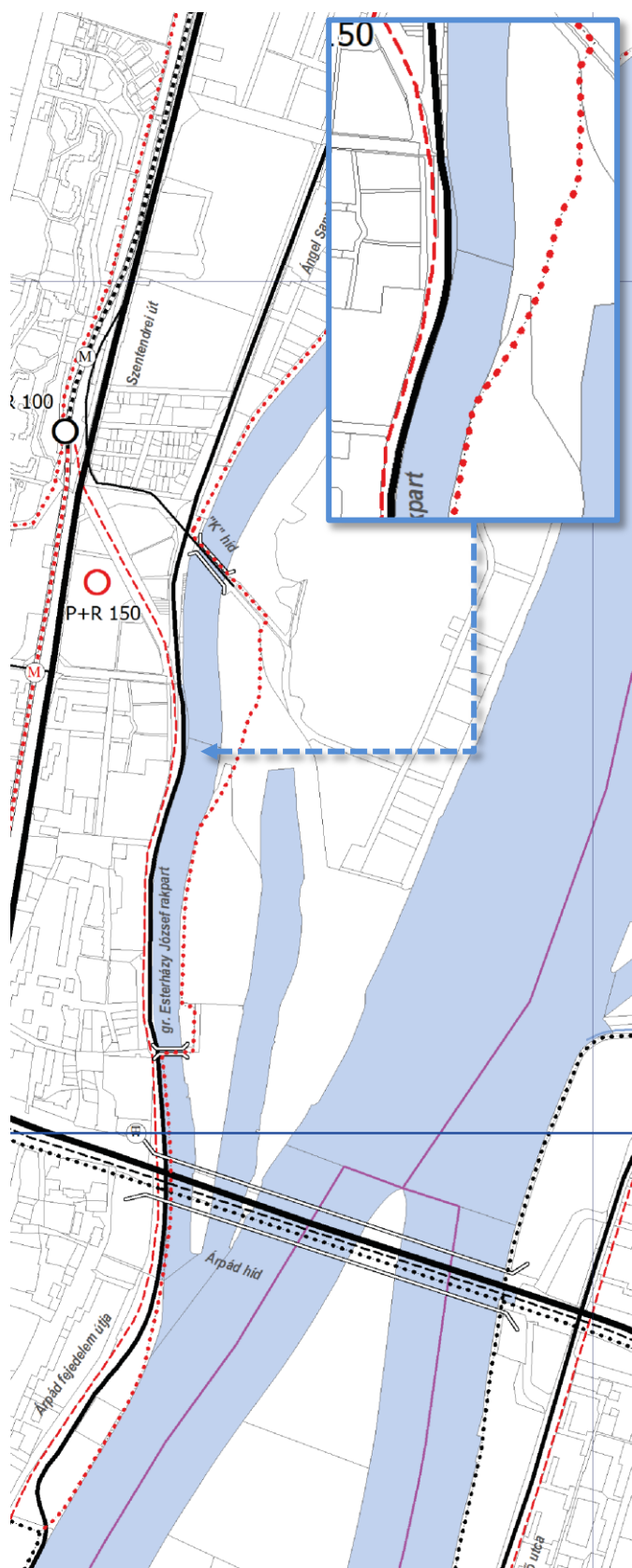
érintett szelvények:

65-231, 65-233

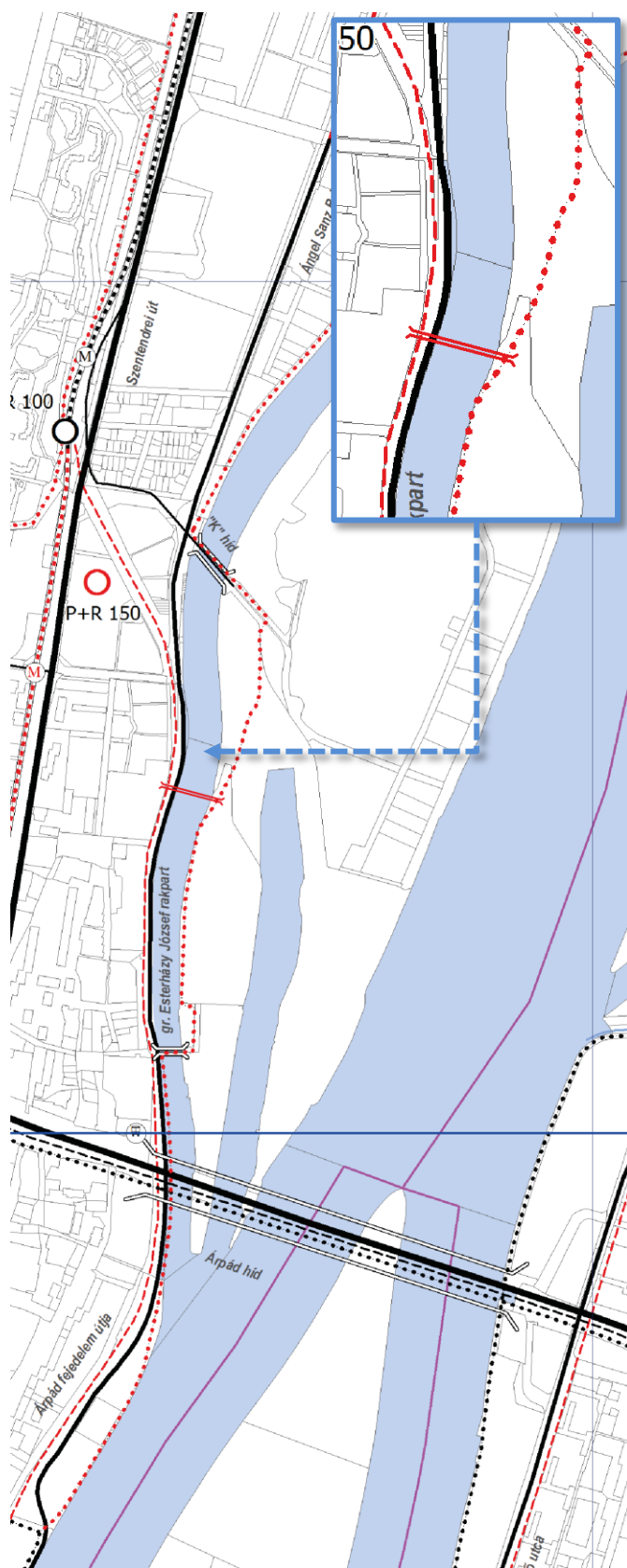
változó elemek: tervezett Duna-híd; területfelhasználási egység;

BUDAPEST FŐVÁROS
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVESzerkezeti tervlap –
2. Közlekedési infrastruktúra

hatályos



tervezett



érintett szelvények:
65-231, 65-233

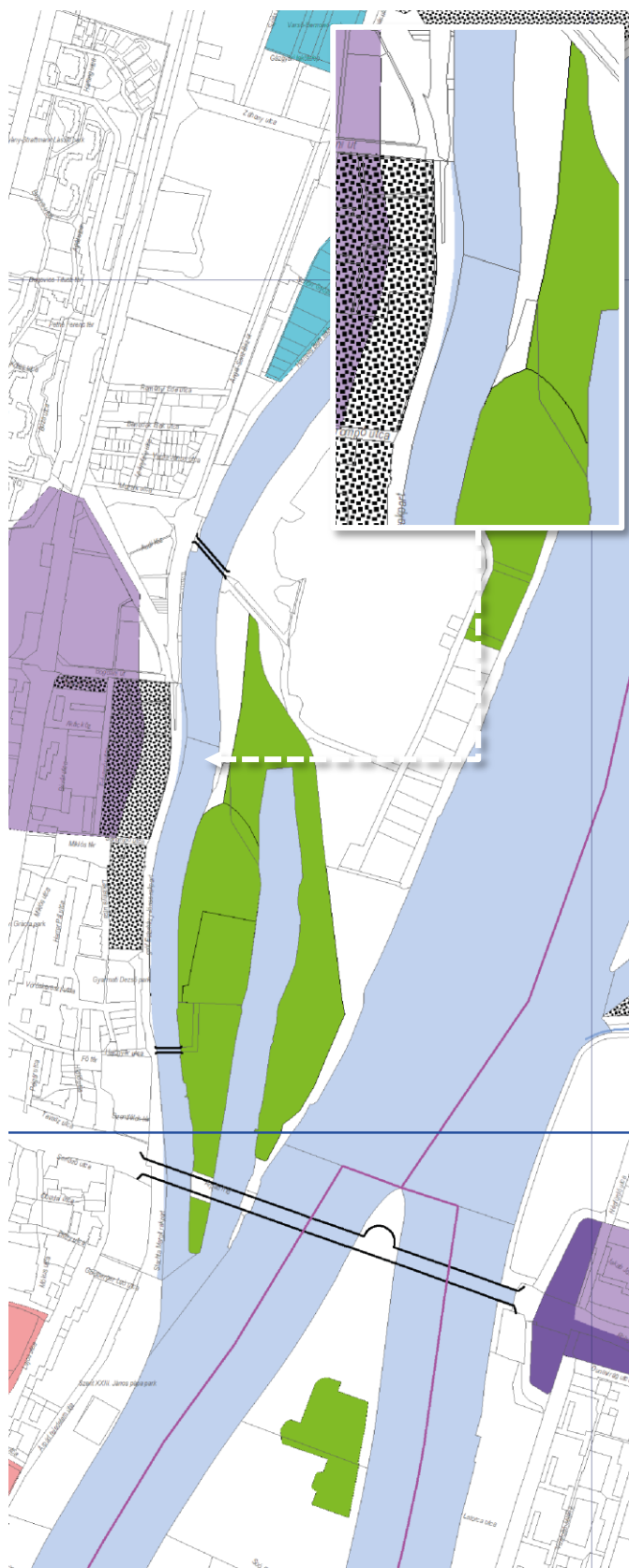
változó elemek: tervezett Duna-híd

BUDAPEST FŐVÁROS
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

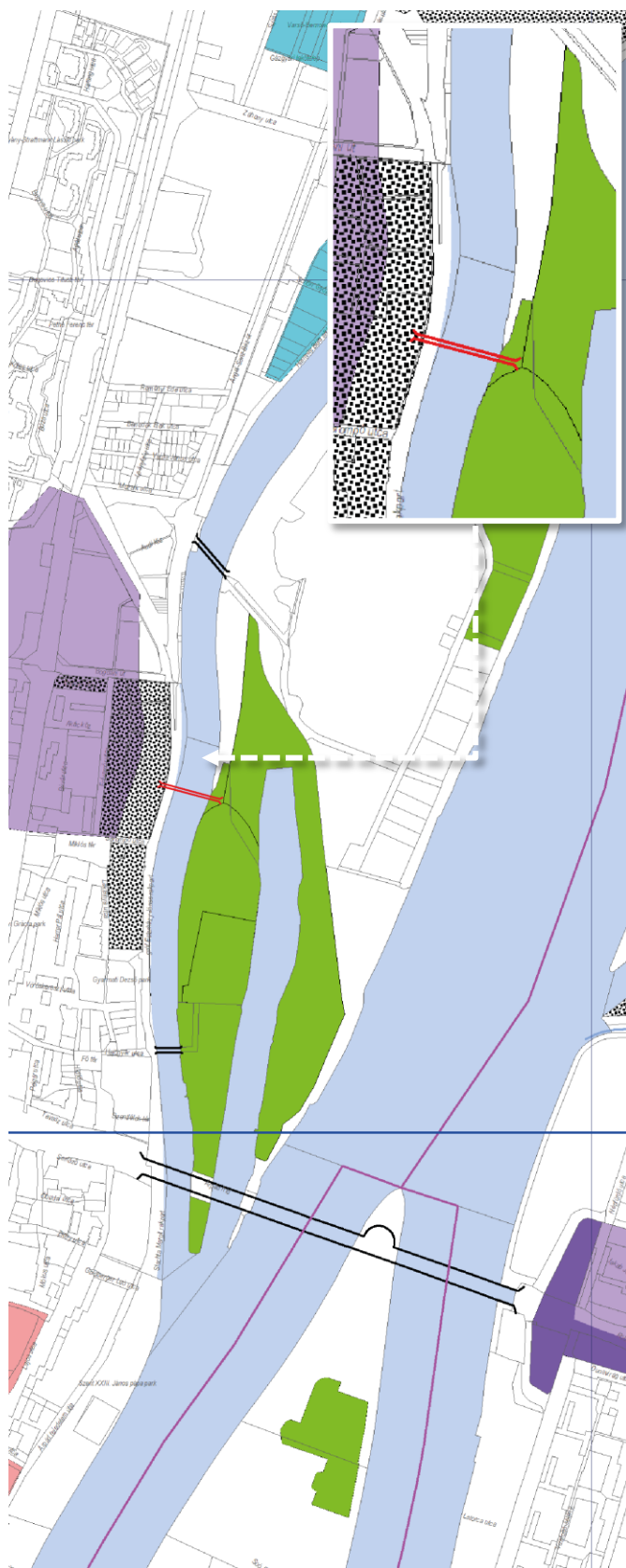
Szerkezeti tervlap – 3. Az épített környezet értékeinek védelme –

b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása

hatályos



tervezett

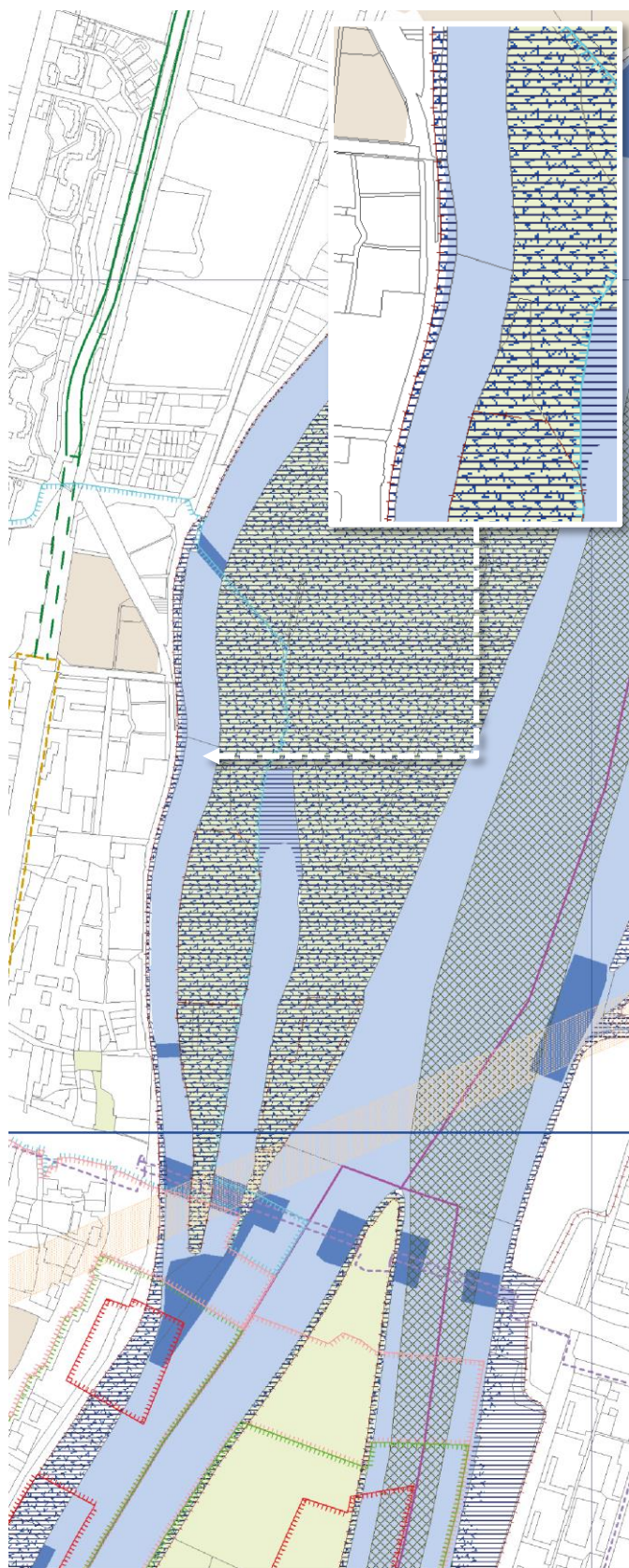


érintett szelvények:
65-231, 65-233

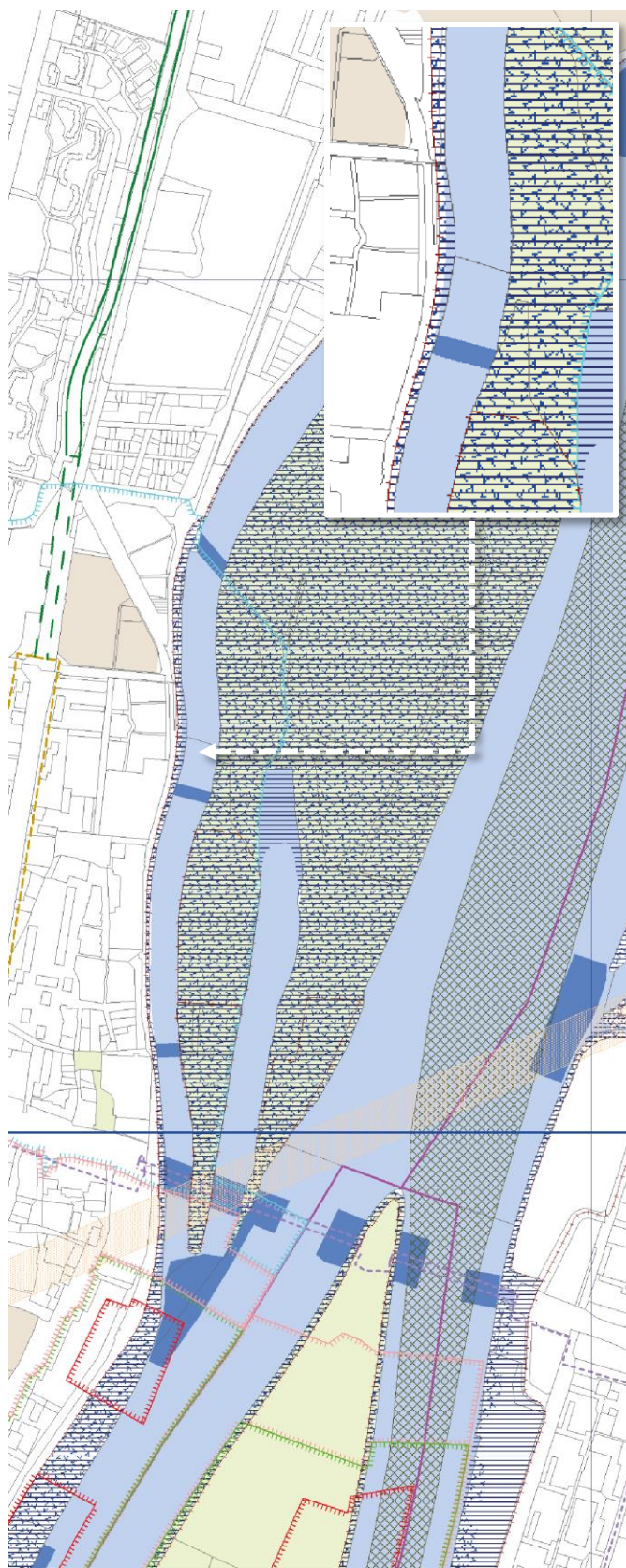
változó elemek: tervezett Duna-híd; Szigetek magassági korlátozással érintett beépítésre szánt területei

BUDAPEST FŐVÁROS
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVESzerkezeti tervlap –
6. Védelmi, korlátozási területek

hatályos



tervezett



érintett szelvények:
65-231, 65-233

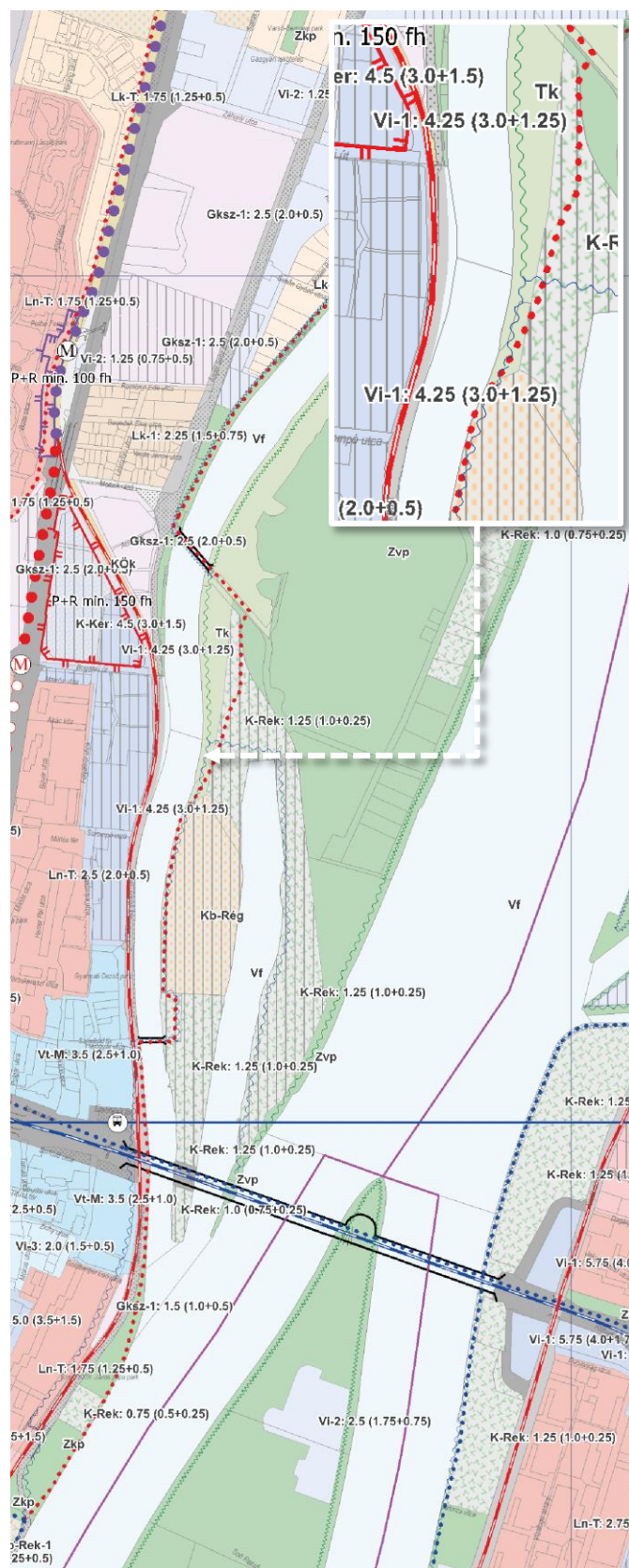
változó elemek: tervezett Duna-híd; hajóbiztonsági szempontból a területekhez kapcsolódó partszakaszok a kikötői parthasználat tiltott

BUDAPEST FŐVÁROS
RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

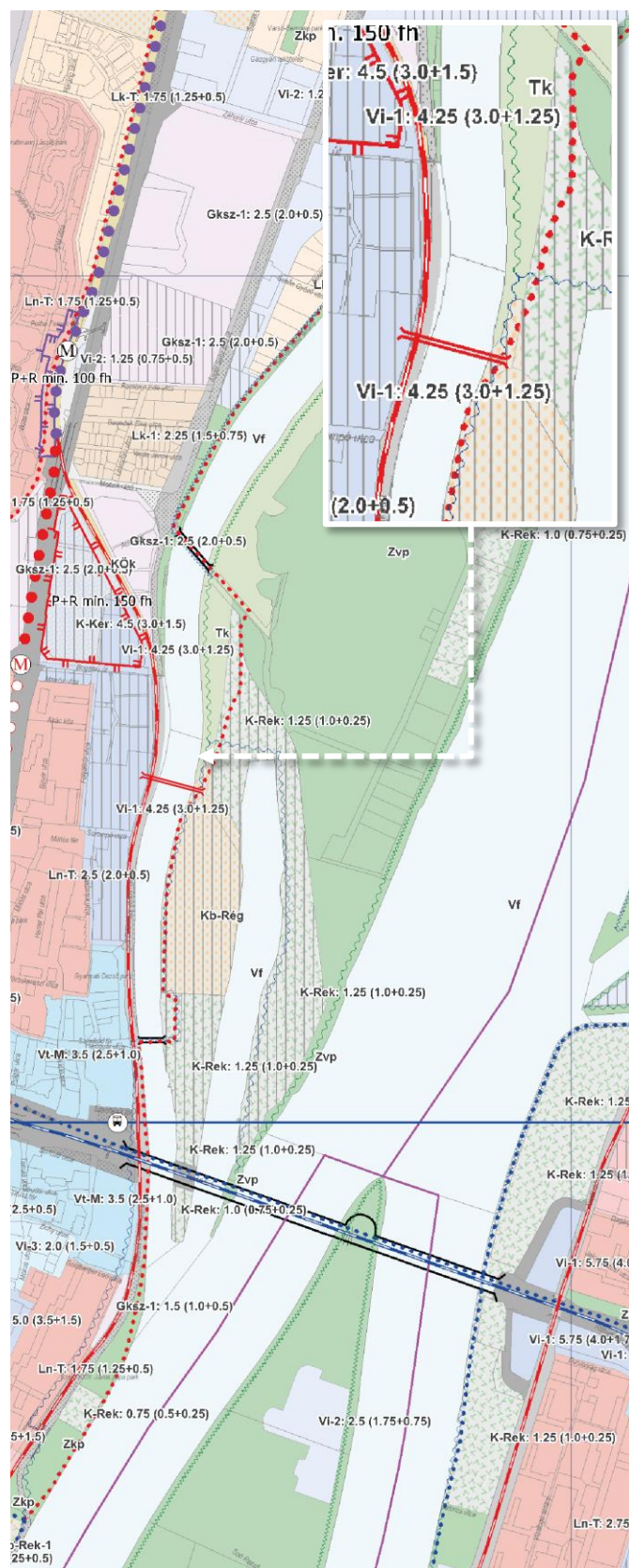
1. melléklet –

A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek

hatályos



tervezett



érintett szelvények:
65-231, 65-233

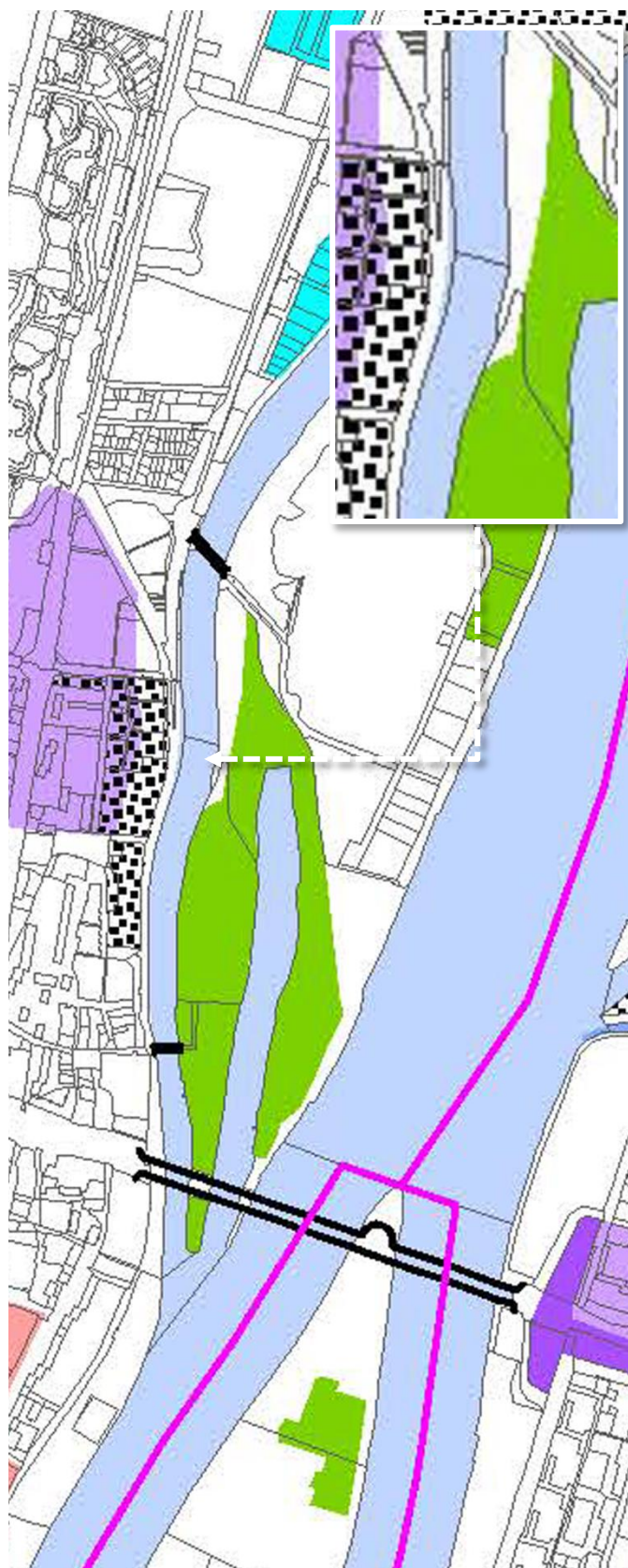
változó elemek: területfelhasználási egység; tervezett Duna-híd; tervezett szerkezeti jelentőségű városias sétány; illetve tervezett szerkezeti jelentőségű természetközeli sétány

BUDAPEST FŐVÁROS
RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

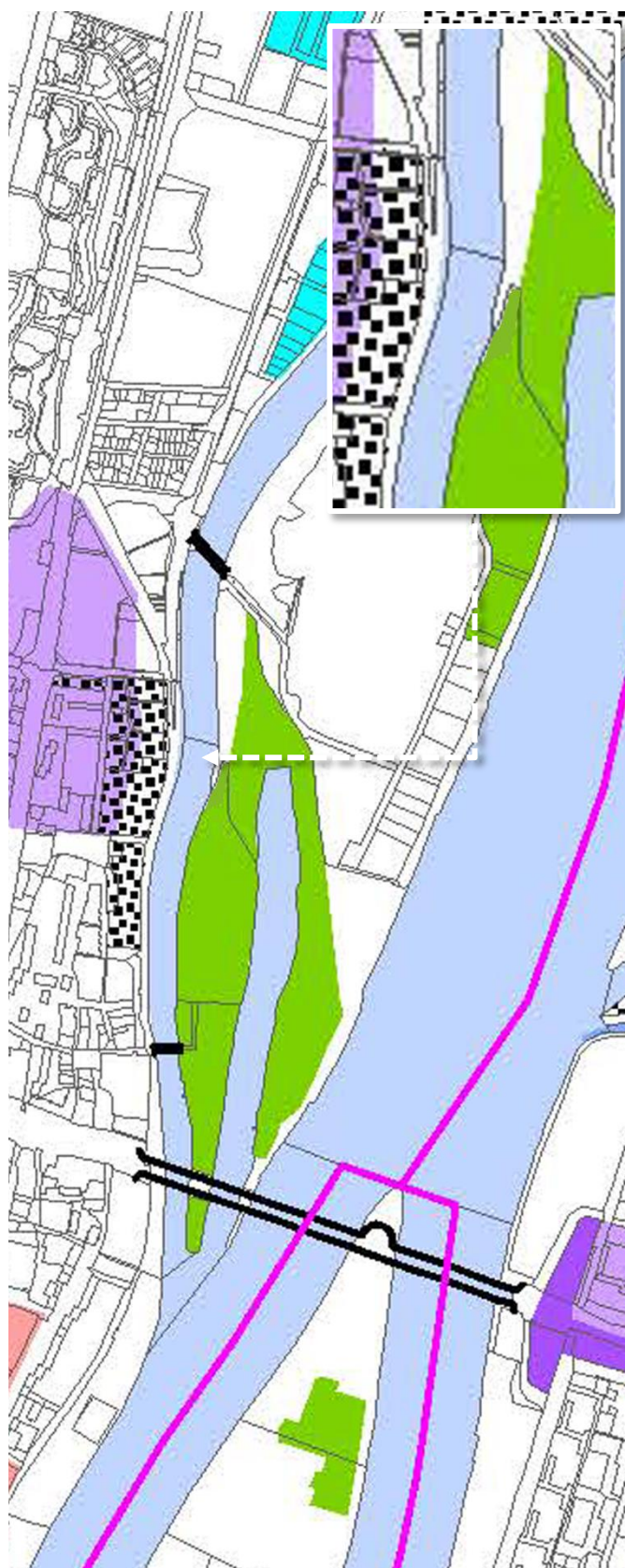
3. melléklet –

Egyes területek beépítési magassága és magasépítmények számára kijelölt területek

hatályos



tervezett

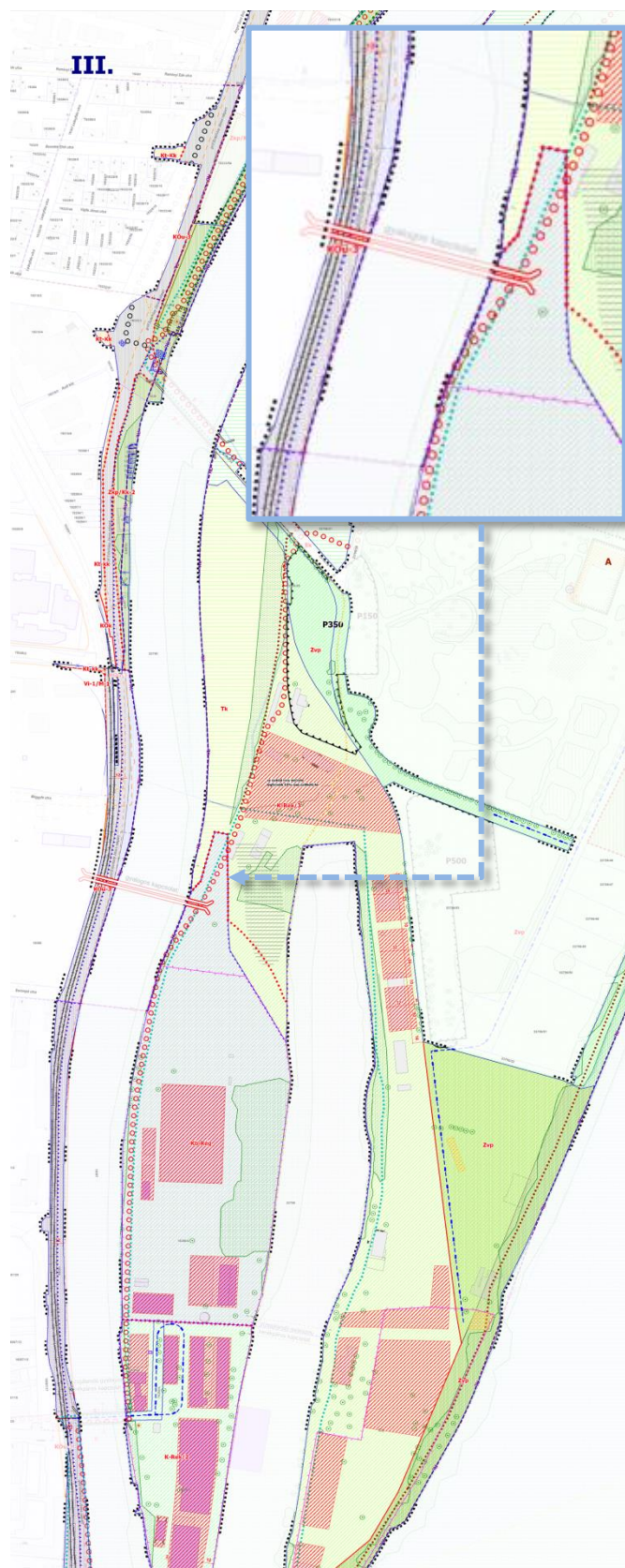
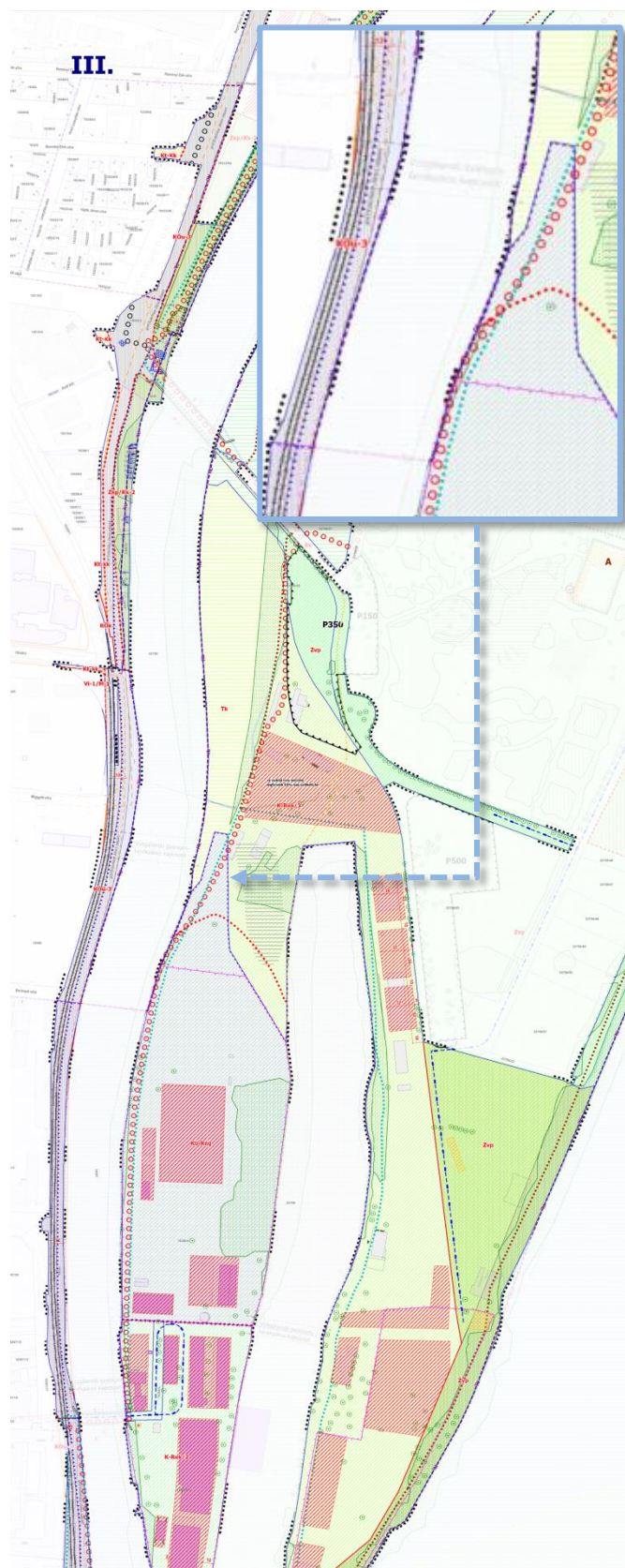


változó elemek: Szigetek magassági korlátozással érintett beépítésére szánt területei

DUNA-PARTI
ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATV. ütem, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz
1. melléklet – Szabályozási terv

hatályos

tervezett



érintett szelvények:
2. szelvény

változó elemek: építési övet, övezet határa; épület elhelyezésére kijelölt hely beépítésre nem szánt területen;
Duna-parti városias jellegű / természetközeli sétány; meglévő / tervezett híd; kikötő számára szárazföldi
parthasználati kapcsolat nem biztosítható

DUNA-PARTI KERÜLETI
ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT1. melléklet –
Szabályozási terv

hatályos



tervezett



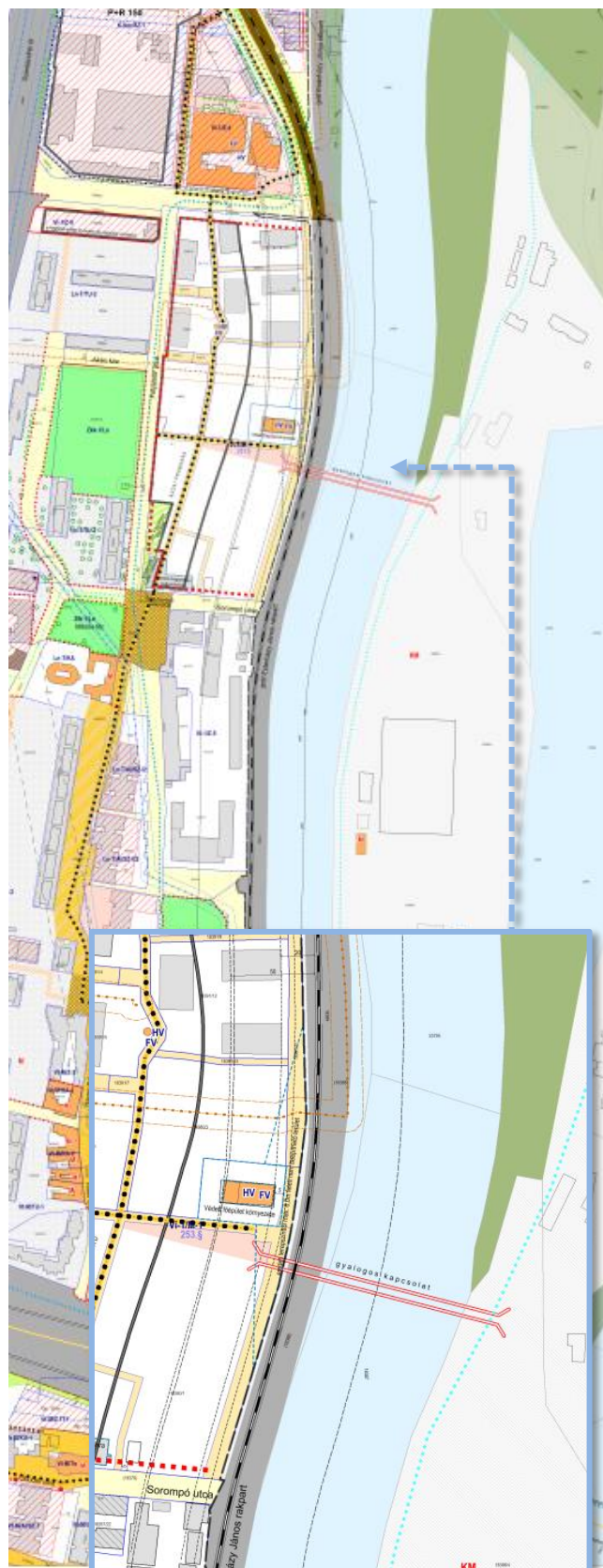
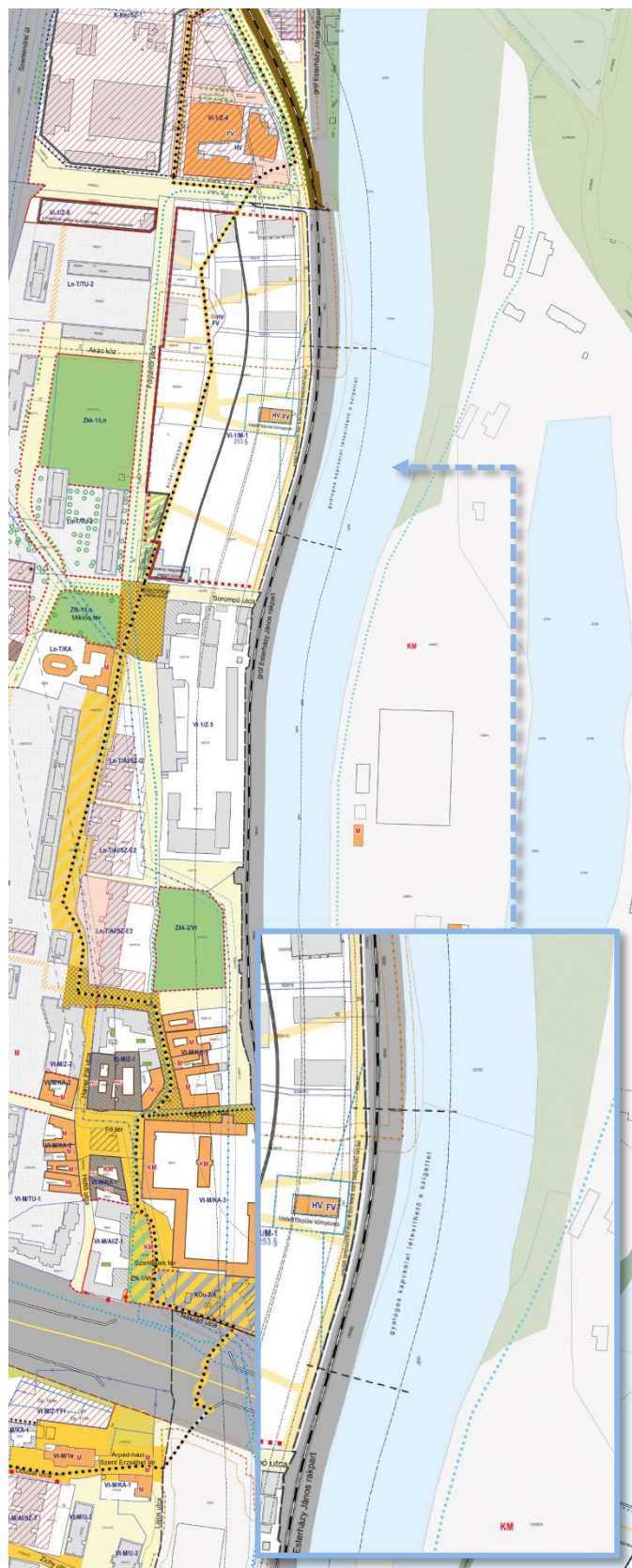
érintett szelvények:
2. szelvény

változó elemek: meglévő / tervezett híd; kikötő számára szárazföldi parthasználati kapcsolat nem biztosítható;
„vizsgálódó gyalogos-kerékpáros kapcsolat” szöveges szabályozási elem

KERÜLETI ÉPÍTÉSI
ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT1. melléklet –
Szabályozási terv

hatályos

tervezett



érintett szelvények:
23. szelvény

változó elemek: javasolt gyalogoshálózat / Budai Promenádnál telken átvezető szakasza javasolt közhasználatú;
javasolt híd; megőrzendő értékes fa / facsoport

Helyi épített örökség és védelme

A TERÜLET MÚLTJA

A TÉRSÉG TÖRTÉNETÉNEK ÁTTEKINTÉSE KORABELI TÉRKÉPEK SEGÍTSÉGÉVEL

A XVIII. század második felében a folyamszabályozás előtti állapotot ábrázoló első katonai felmérés még arról tanúskodik, hogy a Duna medre és partfala még egy – a maihoz képest – jelentősen eltérő vonalon futott, a vizsgált terület keleti oldala még a meder területét képző vízjárta terület volt. Napjaink Sorompó utcájától délre az Óbudai Folyamőr-laktanya beépítésének egy része már megfigyelhető, de a Szeszgyár még nem látható.

A mai Óbudai-szigeti oldalon az 1780-as években még az Óbuda felőli oldalon lévő Kis-sziget nem tartozott szervesen a Hajógyári-szigethez, a Duna mellékágaként az Óbuda–Kis-sziget és a Kis-sziget–Hajógyári-szigeti ág különböztethető meg.

A XIX. század elején a terület még üres, a mai Filatorigát HÉV állomás területe mentén húzódó Ladik utca 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.

A Kis-sziget még ekkor is beépítetlen terület volt, melynek folyamatos feltöltődéséhez hozzájárult a Duna időszakos áradása – általánosan 10-30 cm vastag kavicsos, homokos üledékréteg lerakásával. A kialakult zátonyok a Kis-sziget két végén a római kori kapcsolatra engednek következtetni.

A XIX. század második felében a folyamszabályozás és az ipar előretörésének eredményeként az addig két (Kis- és Nagy-sziget) részből álló Óbudai-sziget szinte elnyerte mai állapotát, egyúttal a szigeten a vizsgált terület egy része is feltöltésre került, az így létrejött öblöt gát védte az áramlástól. 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.

A Hajógyári-szigeten megalakuló Első Duna-gőzhajózási Társaság hajógyára 1835-ben épült meg, melynek épületei (Schiffwerfte) már láthatóak a második katonai felmérés térképén. Ezen felül megépült az első híd a mai Hajógyár utca tengelyében, mely összekötötte a budai oldalt a Hajógyári-szigettel.



Magyarország - Első Katonai Felmérés (1782 - 1785)

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



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

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



Magyar Királyság - Második katonai felmérés (1819 - 1869)

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

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. Az akkortájt (1861.) ott létesült Szeszgyár, az óbudai kis szeszegetők utódjának otthonaként működött. Alapítója Weitzler G. 1867-ben a területen működött az Első Óbudai Szeszegető és Finomító. Óbuda beépítésbeli kiterjedése a mai Bogdáni út tengelyében húzódó töltésig kúszott, mely a beépített területek évi kétalkalmi árvíz elöntését volt hivatott megakadályozni.

Az Óbudai-sziget esetében a Hajógyár területének markáns növekedése figyelhető meg, mely már nem csak a hajdani Kis-szigeti oldalon, hanem a Nagyszigetre áterjedve is részben beépített területté vált a hajógyártáshoz szükséges épületállománnyal.

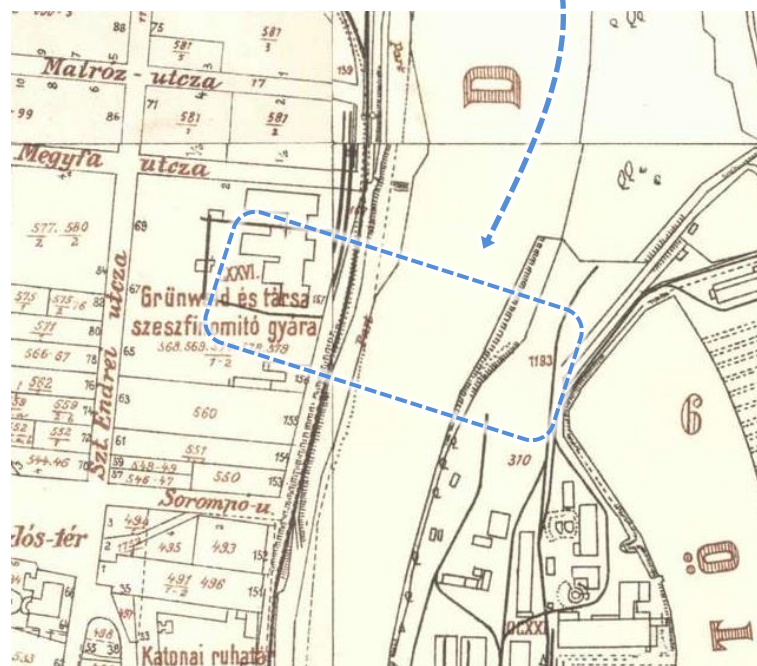
A szeszyári terület fejlődésének lendületét az 1878-ban bekövetkezett tűzvész sem törte meg. A Grünwald és Társa cég helyreállította a szeszyárat. A **XX. század** elején már nem csak a Duna-parton, a Bogdáni úton is megfigyelhető – az Újlaki Téglagyárát, illetve a Honvédség élelmezési raktárát (ma Jazz Loft) is felfűző – **iparvágány**, mely később Óbuda közösségi közlekedését is szolgálta (5. sz. villamos viszonylat). A Bogdáni úttal párhuzamos, attól délre eső – Matróz és Meggyfa – utcák még különálló egységekre bontották a gyár területét.

A szigeti oldalon megfigyelhető fejlődés a hajógyártás hozománya volt. Az Óbudai-hajógyár jelentős részét lefedte a hajdani Kis-sziget területének, és a kialakult öböl a Hajógyári-kikötőként üzemelt. A sziget e területén nem csak a fokozatos beépülés tekinthető jelentős változásnak, a gyártáshoz szükséges anyagmozgatás a kiépített belső iparvágányokon keresztül történt, ami az öböl végéig (kb. a vizsgált területig tartott).



Habsburg Birodalom - Harmadik Katonai Felmérés (1869 - 1887)

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



Budapest közigazgatási térképsorozata (1908)

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



Katonai felmérés (1810 körül)

forrás: <https://maps.arcanum.com/>

Budapest méter rendszerben készült kataszteri térképsorozat (1878.)

forrás: Budapest Székesfőváros Mérnöki Hivatala
(Halácsy Sándor) BFL XV.16.e.251/23

Budapest és közvetlen környékének várostérképe (1909.)

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

Katonai felmérés (1951.)

forrás: <https://maps.arcanum.com/>

Katonai felmérés (1988.)

forrás: <https://maps.arcanum.com/>

ÓBUDAI OLDAL - SZESZGYÁR



Leipziger Vilmos Szesz- és Cukorgyár telepe (1930.)

forrás: Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár
leltári szám: bibFSZ01472071

Azt követően, hogy a gyár Leipziger Vilmos kezébe került (1893.), az ország egyetlen, majd azt követően is legnagyobb ecetgyárává nőtte ki magát. A Leipziger gyár 1906-ban 110 hektoliter finomszeszt termelt, a megszerzett főző- és finomítókészülék licenszekkel rendelkezett. Az üzem 45 db kézi felöntésű képzővel indult, melyek számát idővel 326-ra növelték, majd 1922-'25 között bevezették a félautomata rendszert.

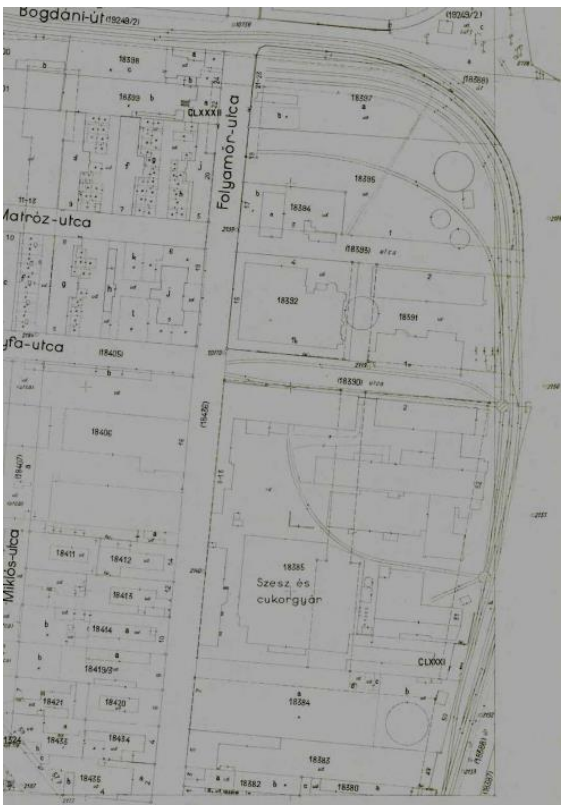
A terület fokozatosan beépült, „megtelt” és az 1920-as évek közepe után újabb épületek emelésére már csak a szomszédos északi telkeken volt lehetőség. A fejlődés 1938-ig folyt tovább, ami már a szomszédos ingatlanok beépítését vonta magával. 1938-ban az állam a területet kisajátította.

1945-ben újraindult, mind az ecet-, mind a szesz-, hamu-, zsír-, cukor- és élesztőgyártás. Az államosítás után bor-, szesz- és ecetkombinátként működött az üzem.

Később az államosítást követő sok átszervezés folyamán a kombinát ismét felbomlott. 1949-ben a cukorgyártás a „profilozás” áldozatává vált, 1954-ben az ecetüzem levált, 1963-ban a szeszgyárakat összevonták. 1975-ben megszűnt a hamuzsírtermelés is. 1969-ben új profillal, az üdítőital előállítással gazdagodott a gyár termékpalettája, mely tevékenység a végsőkig kitartott. A rendszerváltást követő időkben ecet- és üdítőital gyártás, illetve palackozás, valamint (az Óbudai gyémánt) ásványvíz palackozása folyt a gyárban. A gyár területén folyó ipari tevékenység a folyamatos átalakításokat követően csak a 2010-es évek közepére szűnt meg, a jelenleg folyamatban lévő fejlesztést megelőző bontási munkálatok 2016-ban kezdődtek meg.

A korábbi használatból adódóan a projekthelyszín területén talaj- és talajvíz-szennyezettség maradt hátra, melynek felszámolása, kármentesítése számottevő költséget ró a beruházó számára.

a korábbi beépítés adottságai — BUSZESZ terület



Óbuda kataszteri térképsorozatának részlete (1943.)

forrás: BFL XV.16.e.255/15

Az összesen kb. 5 hektáros gyárterületen számos különböző korból származó üzemi épület állt korábban, melyek a legtöbb esetben egymás bővítvényeiként jöttek létre, egymással összeépülve.

Az 1943-as állapot tekinthető tulajdonképpen a kiforrott történeti épületegyüttesnek, melynek igazán a már az első fázisban is meglévő, részben helyi védelmet élvező, ezért fennmaradt „központi magja” képvisel jelentős értéket. Amellett a jelenleg folyamatban lévő fejlesztés eredményeként a területen található ipartörténeti jelentőségű gyárképmény szintén megtartásra került a korábbi használat mementójaként.

Az üzem épületeinek domináns tájolása, elrendezése kelet-nyugati irányú. Észak-déli irányban szervezett épülettömeget csak a XX. század elejétől emeltek - kivéve az elsőnek épült üzembrész „T” alakú, udvaros beépítése. Az idők során változó igények először csak kisebb emeletráépítéseket eredményeztek, de a lendületes fejlődés később már az alapterület növelését is megkövetelte, mely jellemzően az épületegységek egymáshoz kapcsolásával, sorolással történt.

Előfordult, hogy ilyen módon – később – több épületrészlet egygyé foglaltak. Ezek a bővítések rendre illeszkedtek a már kialakult épülettömeghez (pl. azonos irányú fedés, oldalhomlokzathoz való féltétős kapcsolódás, stb.). Az épületek, miután külső tömegük kialakult, belsőjükben szinte folyamatos átépítés alatt voltak.

A változatos építési idejű épületek egy része a XIX. század végi és a századfordulós ipari építészetre jellemző karaktert viselt, a további megfigyelhető – XX. században domináló ipari – karakter(ek) különösebb építészeti értéket nem képviselt(ek).

a BUSZESZ terület beépítésének épületállománya 2008 őszén



A korábbi beépítés egy épületköze, a nőtt szerkezet rétegződése
forrás: saját fotó



A korábban az épületek között elhelyezkedő fedett raktár
forrás: saját fotó



A terület dél-keleti oldalának beépítése, a készáru raktár
forrás: saját fotó



A korábbi „C” jelzésű raktár épület
forrás: saját fotó



A fennmaradt csarnoképület a Duna irányából
forrás: saját fotó



Üzemi tájékoztató
forrás: saját fotó



A volt mérleg- és kazánházak, illetve segédanyag raktárak épületei
forrás: saját fotó



A korábbi raktár és késztermék szállítást biztosító épület
forrás: saját fotó



A BUSZESZ területe az Óbudai-szigetről tekintve
forrás: saját fotó



A korábbi „E” jelzésű raktár épület
forrás: saját fotó



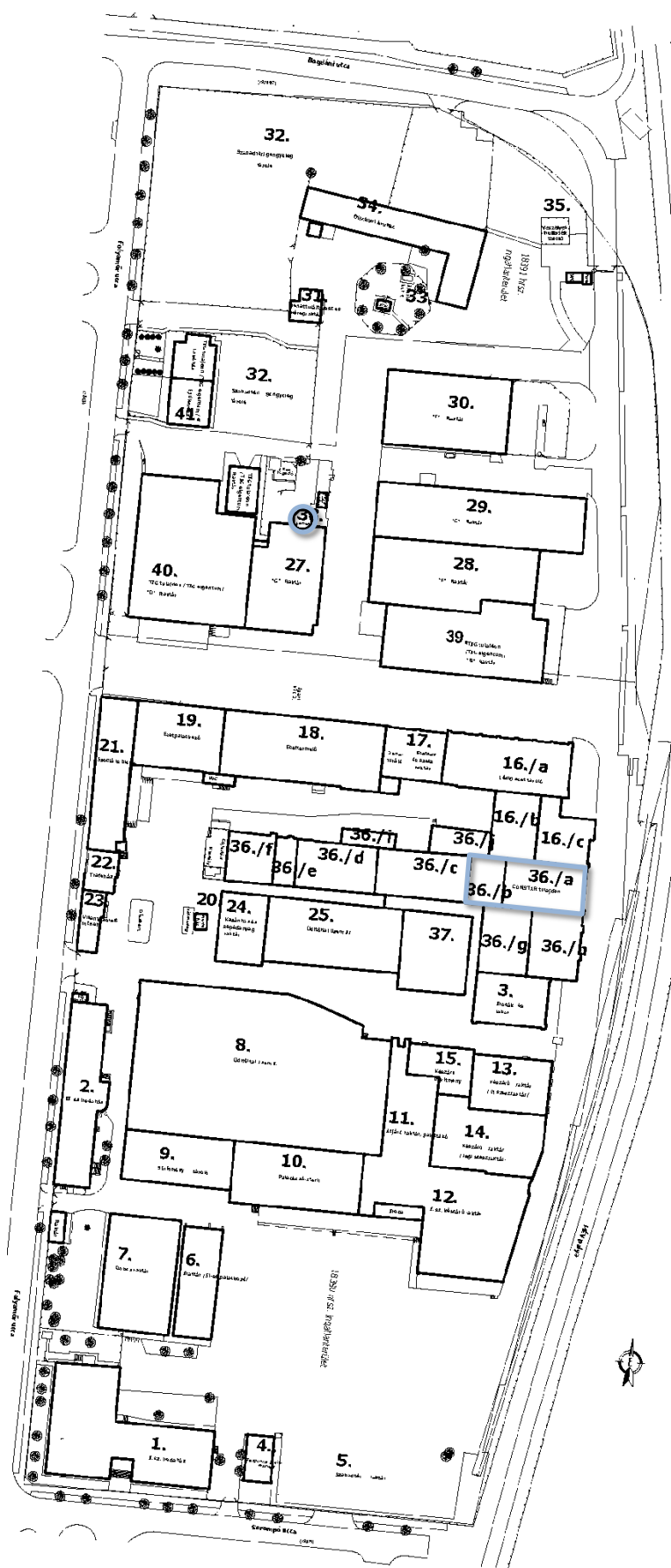
Nőtt, sorolt szervezésű épülettömegek
forrás: saját fotó



A BUSZESZ területe az Árpád hídról tekintve
forrás: saját fotó

a terület korábbi beépítése,
az épületállomány funkcionális megoszlása
és helyszínrajzi szerveződése

1. I. számú irodaház
2. II. számú irodaház
3. irodák és labor
4. targonca javító műhely
5. szabadtéri raktár
6. irattár / 5 literes palackozó
7. doboz raktár
8. üdítőital üzem I.
9. sűrítmény tároló
10. steril palackozó
11. átjáró raktár, palettázó
12. I. számú készárú raktár
13. készárú raktár (új szeszraktár)
14. készárú raktár (régi szeszraktár)
15. készárú bővítmény
16. lédig ecettároló és bővítményei
17. denaturáló, ill. ecetsav és szeszraktár
18. ecettermelő
19. ecetpalackozó
20. mérleg ház
21. szociális blokk
22. trafóház
23. villanyszerelő műhely
24. kazánház és segédanyag raktár
25. üdítőital üzem II.
26. CO₂ és N tartály
27. „G” raktár
28. „F” raktár
29. „C” raktár
30. „E” raktár
31. denaturált szesz és mérlegraktár
32. szabadtéri göngyölegztároló
33. ipari és ásványvíz kutak
34. diszkont áruház
35. veszélyes hulladék tároló
36. csarnoképület és bővítményei
37. üdítőital üzem II. bővítmény
38. kémény
39. „B” raktár
40. „D” raktár
41. lakóház és hozzá kapcsolódó épületrész



Átnézeti helyszínrajz az ezredforduló környékén működő funkciók megnevezésével

forrás: Budapest III. kerület, Bogdáni út – HÉV pálya – Sorompó utca – Folyamőr utca – Akác köz – Szentendrei út által határolt terület KSZT

a BUSZESZ terület helyzete az ezredfordulón



A korábbi trafóház és villanyszerelő műhely (bal oldalt az üdítőital üzem)

forrás: saját fotó



A BUSZESZ területe a Búvár utcai lakóházból tekintve

forrás: saját fotó



A korábbi „G” jelzésű raktárépület, háttérben a kéménnyel

forrás: saját fotó

A 2000-es években tapasztalható állapot vizsgálata alapján megállapítható, hogy az akkorra kialakult beépítés – meghatározó módon – múlt század végi vagy közvetlenül a XX. század első éveiből maradt fenn. Ezen épületek külső-belső kialakítása a kéményekkel együtt tulajdonképpen egy korabeli ipartelep képét mutatatta. Mégis a valamikori egységes megjelenés képe szertefoszlott, a nagy ipari-üzemi komplexum épületei, épületcsoportjai az idők során jelentős változáson mentek keresztül.

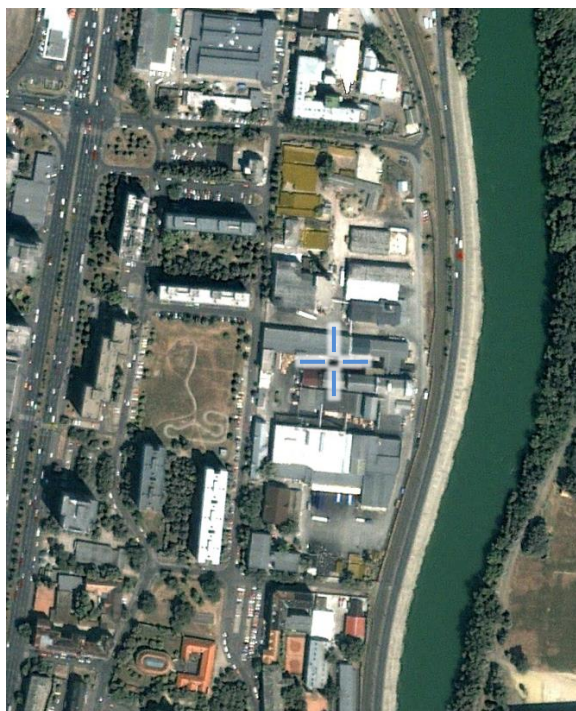
Az épületek **telepítése** szempontjából az idők során kiterjedésében folyamatosan bővülő épületcsoportok egyvelege az ezredfordulóra teljesen besűrűsödött. A korai építésű, megmaradt épületek alaprajzukban ésszerű kialakításúak voltak, a kapcsolódó funkcióhoz alkalmazkodó, vázas, szabad térszervezésű rendszert követtek. Az azokhoz kapcsolt újabb és újabb elemek, a sok toldás és átépítés az évtizedek folyamán rendkívül bonyolult belső térszövetet eredményezett, mely a korai téralakítási szándékokat végül szinte teljesen elfedte.

Tömegalakításában – vertikális és horizontális kiterjedésében – nőtt, sorolt szervezés jellemezte az épületállományt. Eredendően a technológia által megkövetelt alapterület és a belső méretrend, az alkalmazható fesztáv és a vázas tartószerkezet határozta meg az épületek alaprajzi kiterjedését, mely később a gazdasági és technológiai igények, illetve adottságok változásával vertikális irányú terjeszkedésbe is átfordult (emeletráépítések, stb.). Az épületek alapterületének bővítése újabb épületegységek hozzákapsolásával történt, ezzel alakítva ki a fotókon is visszakösző hektikus összképet. A XX. század elejéig a magas tetős, többszintes épületek voltak a meghatározók, később lapos tetős változatok létesültek, még akkor is, ha a magas tetőt kialakításukhoz meg kellett változtatni. Fontos tömegalakító elemmé lett továbbá az oromfal, ugyanis a kor racionális ipari építésze a nyeregtetős, oromfalas épületformát alkalmazta.

Az **épületszerkezeti** szempontból meghatározó, a területen domináló tartószerkezet a téglafal volt, mely esetenként lizénákkal erősített kialakítással rendelkezett. A belső szintek korábban fa, majd öntöttvas vázon lévő fa, később hengerelt szelvényű acélgerendás födémekkel szereltek voltak. Több esetben szerkezeti értéként öntöttvas oszlopok, kiváltók és egyéb részletek is visszaköszöttek az épületek kialakításában, melyek legnagyobb része a helyi védelem alatt álló csarnoképület megőrzésével még ma is megtalálhatók a területen.

Homlokzatalakítás tekintetében szintén tükröződött a terület múltjának időbeli kiterjedése, a különböző stílusok és az idők során folyamatosan fejlődő technológiai beavatkozások az ezredfordulóra egy igen heterogén beépítés képét eredményezték. Az eredetileg mindenütt alkalmazott látszótéglafelületek, a szegmens íves záródású, és geometriailag tengelyesen rendezett nyílások, valamint az egységes tetőhéjalás alkotta karakteres megjelenés keretei az állandósult bővítményekkel folyamatosan tágultak, míg végül szinte elvesztették jelentőségüket.

A konstans átalakulás eredményeként az egyes épületegységek a XIX. század végéig kialakult, egységes szemléletű architektúrával rendelkező beépítéshez képest sokat veszítettek eredeti **karakterükből** és értékükből. Ennek következtében az épületegyüttes elemeinek tekintetében csak az 1870-es években épült lépcsős tömegalakítású csarnoképület és a feltehetően az 1910-es években állított gyárkémény megtartása vált indokoltá.



A terület légifotója 2000 júniusában

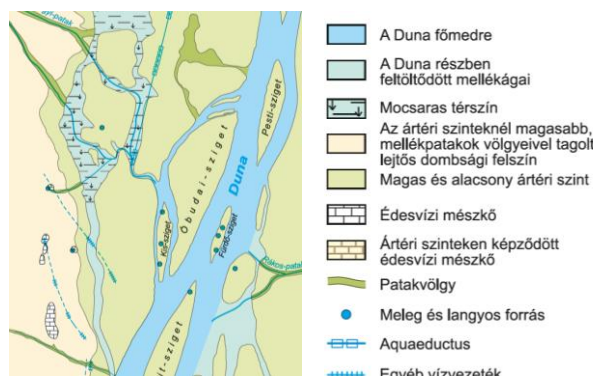
forrás: Google Earth Pro

A mára elbontott épületek közepes állagúak voltak. A bontást megelőző legutolsó fejlesztés a 2000-es évek elejére tehető, mikor is a Folyamőr és Sorompó utcák sarkán lévő épület felújításra került, továbbá a Folyamőr utca mentén, valamint a Duna-part felőli oldalon egy-egy toldalék épület épült. A BUSZESZ akkori telkeinek **beépítettsége** 30-50% között alakult, míg **szintterületi mutatója** 0,6 és 1,3 értékek közé tehető. A magasabb értékek az Akác köz tengelyétől délre húzódó tömbrészen, a kisebbek az attól északra elterülő, kisebb alapterületű tömbrészen érvényesültek.

A **zöldfelületi adottságok** a terület jelentős mértékű burkoltságának eredményeként kifejezetten előnytelenek voltak, a terület mikroklimatikus hatása csak környezeti adottságaiból (Duna-parti elhelyezkedés, nyugati oldalon közpark) fakadóan nem volt kirívóan rossz. Az északi területrészen a zöldfelületi mérték 36%-os volt, míg a tömb déli oldalán egészen alacsony, 5%-os érték volt rögzíthető. A **környezeti terhelések** köre dominánsan a helyi ipari-üzemi tevékenység működéséhez köthető, főként az ahhoz szükséges, magas kapacitású szállítmányozási hivatásforgalommal volt összefüggésben, mely károsanyag kibocsátásával és a helyi szállópor mennyiségének növelésével egyaránt hátrányosan érintette a BUSZESZ területét és környezetét. Az ipari működés eredményeként a terület talajszennyezettsége is fennállt, mindamellett a gyártás melléktermékeként a környéken állandósult ecetszag is mindennapi volt.

ÓBUDAI-SZIGETI OLDAL - HAJÓGYÁR

a történelmi adottságok, előzmények



Aquincum tágabb környezetének vízrajzi térképe

forrás: Aquincum környezetének hidrogeográfiai viszonyai c. tanulmány

A Hajógyári-sziget területe nem mindig felelt meg a mai állapotoknak. Az egykori Aquincumi terület a római korból értékes maradványokkal szolgált, melyek a mai Óbuda és a Hajógyári-sziget több területén is fellelhetők.

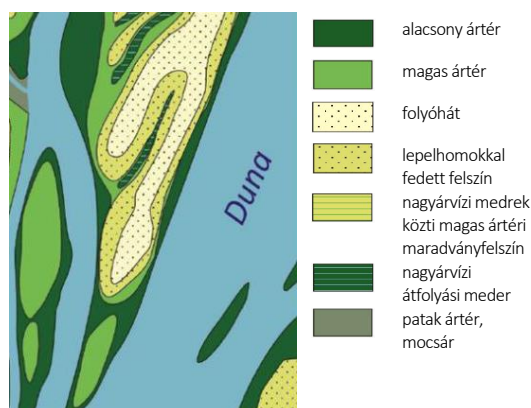
A Duna meder és a **változó vízfolyások** sajátos módon alakították a terület geomorfológiai jellemzőit. A kisvízfolyások, melyek a Duna főmedrébe csatlakoztak a sorozatos áradások és apályok ismétlődése által egy újfajta vízhálózati rendszer kialakulásához vezettek. A főmeder történelmi állandóságára utalnak a római építések („limes-vonal”), illetve Budapest területén **Aquincum** maradványai.

Az Óbudai-sziget esetében a kialakult zátonyok a fokozatos ár-apály jelenségek következtében elősegítették a Kis-szigettel való kapcsolódási lehetőséget. A hasonló kisebb szigetekkel együtt ezek alkalmasok voltak jégtorlaszok kialakítására – a későbbiekben ezért került ide a kikötői funkció.

A római korban a zátonyok további feltöltésével a Kis-sziget északi oldalán és az Óbudai-sziget (Nagy-sziget) nyugati oldalát összekötve létrejöhett az a kapcsolat, amely a szigeten működő funkciók kiterjesztésében közrejátszott.

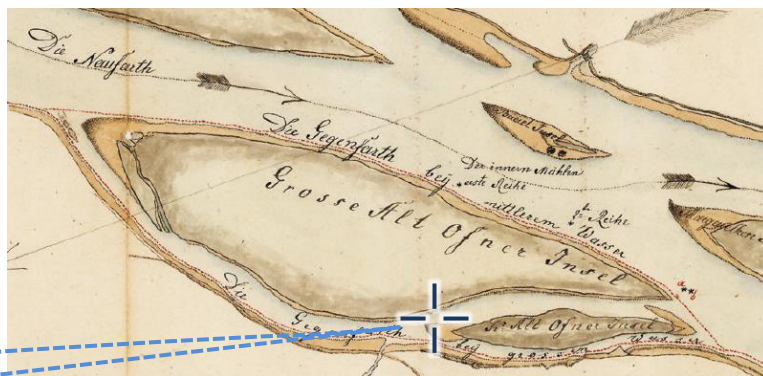
Köztudott, hogy a mai Hajógyári-sziget adott otthont az egykori **Helytartói palotának**, melynek romjai a projektterület környezetében találhatóak.

A geomorfológiai adottságok részletesebb kifejtését lásd a Környezeti állapot fejezet Talajállapot alpontjában.



Az Óbudai-sziget geomorfológiai térképe

forrás: Viczián et al. (2014)



A Duna Óbuda melletti szakaszának kéziratos térképe (1818)

forrás: MOL Helytartó Tanácsi Térképek, S 12 Div 13 No 483.

ipari időszak, a hajógyártás kora

A II. századi történeti örökséget követően a XI-XIII. századból középkori (Árpád-kori) település maradványok is fellelhetők, majd a XVIII.-XIX. században javarészt mezőgazdasági hasznosítás volt jellemző a területen.

A XIX. század második felében végül megindult a területen az iparosítása folyamat – 1853-ban ide települt az **Első Duna-gőzhajózási Társaság Óbudai Hajógyára** (eredeti nevén *Erste Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft — DDSG*). Ez az épületegyüttes Budapest egyik legrégebbi nagyüzemének tekinthető, melyek klasszicista stílusban épültek, közel 3000 munkást foglalkoztatva. 1835-1836 telén teleltek az Óbudai-sziget öblében először az első társasági hajók, a felépült első faépületek pedig a leendő hajógyár alapépületei lettek.

A Hajógyár létesítésével egy időben alakították a Hajógyári-sziget ma ismert formáját is, mely a **Kis-Óbudai-sziget és a Nagy-Óbudai-sziget egyesítését** jelentette a korábbi zátonyok további feltöltése által.

1944-es légifelvétel



Az 1944-es légifelvételen látható még a Hajógyári-sziget oldalán az egykori mezőgazdasági terület hasznosítása, ami a hajdani Nagy-sziget oldalon található. A sziget déli oldalán **ekkor épült az Árpád-híd**, ami a szigetet már összekapcsolta az óbudai oldallal, bár közvetlen lehajtó nem épült hozzá.

Az északi oldalon (ma meglévő ún. „K-híd” helyén) ekkor még nem lehetett megközelíteni a szigetet, a déli területen lévő ún. „H-híd” viszont 1858-ban lett állandó szerkezetű, mely ezáltal **közvetlen kapcsolatot** jelentett Óbuda belvárosával és a Hajógyári-szigettel.

Az Óbudai oldalra ekkor még a történeti beépítés volt jellemző, mely csak a projekterület esetében került megszakításra a hajdani *Szeszgyár* területének ipari beépítési struktúrájával.

1963-as légifelvétel

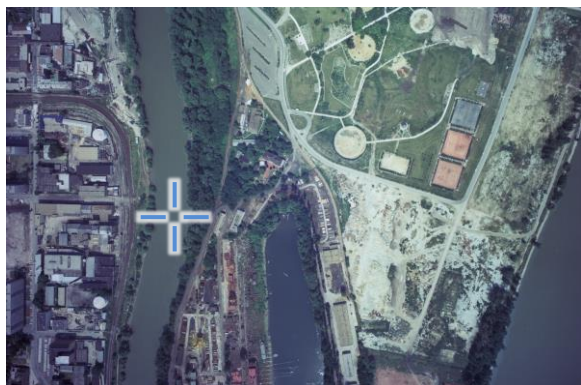


A szigetek összekapcsolása által létrejövő öböl egyértelműen a hajógyártás színtere lett. Az északi területeken már **közvetlen híd-kapcsolat létesült a „K-híd” által** – melyet 1955-ben adtak át **vasúti hídként**. A hajógyárhoz szükséges szállítás így már könnyen kiegészült a vasúti területeken történő forgalommal. **Az iparvágány a vizsgált területen az út mentén haladt el, majd északabbra elvált attól.**

Az 1890-es években megépített – akkoriban **BHÉV** néven emlegetett – vasúti összeköttetés szintén jelentős forgalmat biztosított a Déli pályaudvar és az Óbudai Szeszgyár között, mint helyi érdekű vasút.

1963-ban már felszámolták a korábbi mezőgazdasági területeket az Óbudai-sziget területén, helyét egyöntetű gyepfelület vette át, spontán erdősülés is megfigyelhető.

1978-as légifelvétel

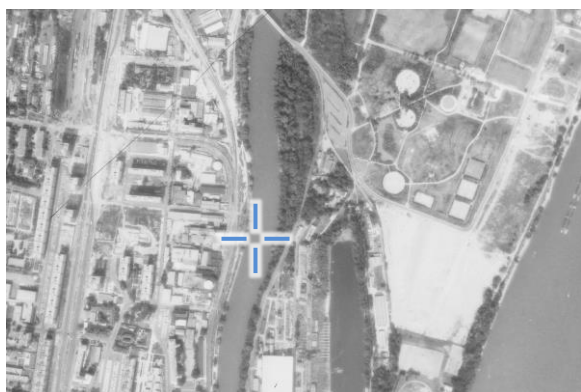


'78-ban láthatóan nagyobb átalakításokra is sor került. Az Óbudai-sziget oldalán megnőtt a burkolt felületek aránya, ugyanis a **hajógyártás** most már nem csak a hajdani Kis-sziget, hanem a **Nagy-sziget** déli csücskére is **kiterjedt**. Az öböl keleti oldalán újonnan ipari csarnoképületek létesültek. A területek előkészítése zajlott további fejlesztések számára. Az ipari vágányok mentén, a szigeti oldalon is csarnoképületek létesültek (az egykori Hadrianus palota közelében).

Északon a mezőgazdasági területek végképp felszámolásra kerültek, helyüket parkosított terület és sportpályák vették át, **megjelent a közparki funkció a szigeten**.

A korábban épült „H-híd” szerkezete az idők folyamán fokozatos átalakításon esett át, először emelőszerkezetűre, majd 1968 után egyszerű betonhídként építették újjá. Az öböl nem csak a hajógyártás helyszínévé, hanem téli kikötőként is funkcionált jégtörő berendezéssel a hajdani zátonyok területén.

1979-es légifelvétel



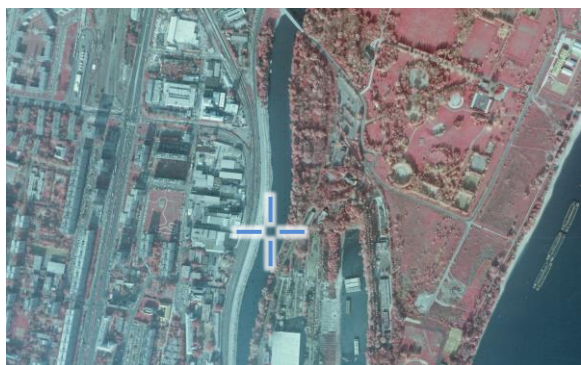
Az 1979-es légifelvételen láthatóan sor került az **öböl északi csücskének** kismértékű feltöltésére, ahol egy **jégtörő gátat** létesítettek.

Az újonnan létesült nagyarányú burkolt felületek nagyrészt a bővült Hajógyár Nagy-szigeti oldalán létrejövő új területek ellátását szolgálták.

Az **Árpád-híd teljes kiépülése** közvetlen kapcsolatot teremtett Óbuda és a Pesti belváros (későbbi nagykörút) között, ezáltal bekapcsolva a projektterület térségét a városközponti területek hálózatába.

A közvetlen környezetben megjelenő – a történeti beépítést felváltó – **paneles** építéstechnológiai nagy volumenű beavatkozásnak számított a térségben, mely megnövelte a lakosság arányát és sűrűségét, valamint a közterületek nagyságát, kihasználhatóságát. **A projektterület esetében azonban továbbra is fennáll az ipari beépítés és hasznosítás.**

1990-es légifelvétel



A '90-es években készült légifelvétel mutatja, hogy a terület gazdasági hasznosítása már lemenőben van: az Óbudai-sziget hajógyári területei nagyrészt felhagyatott, spontán beerdősült területekké váltak.

A helyi őshonos növényzet lassan visszavette a beépített területek nagy részét.

Az **ipari vágányok** használata szintén fokozatosan alábbhagyott, teljes **felszámolásukra 1989-ben** került sor.

Az ipari tevékenységek visszaesett tempóban működtek, majd **1991-ben** ért véget az Óbudai Hajógyár története, mint üzem **megszűnt** létezni.

1996-os légifelvétel



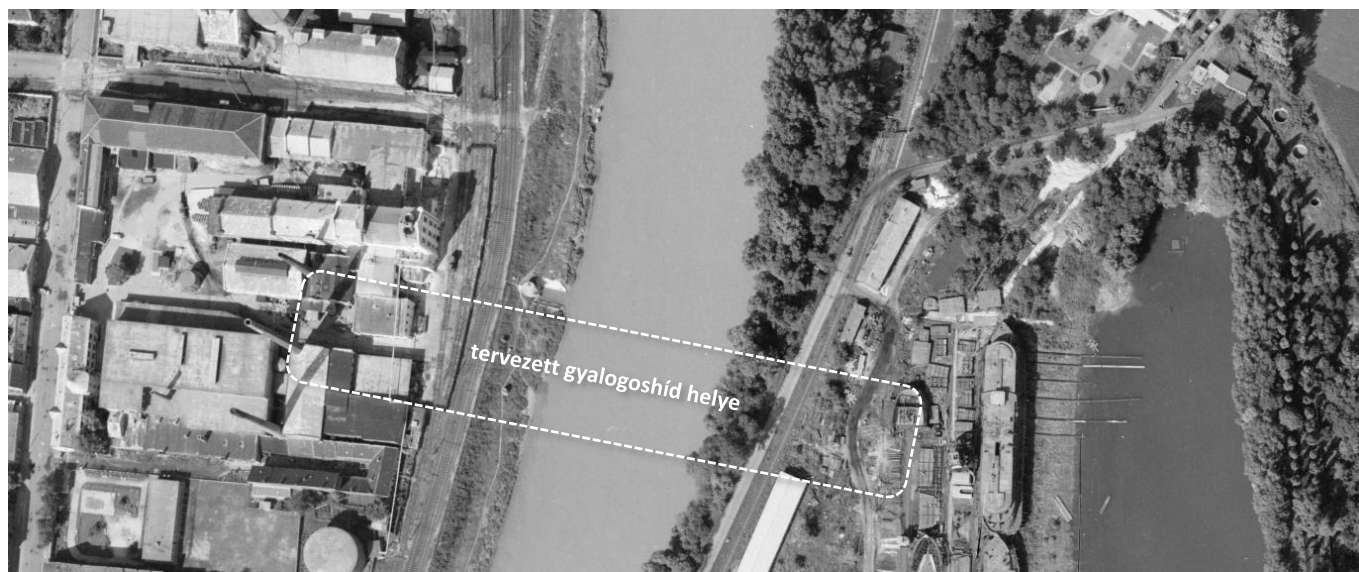
A hajógyár **végelszámolása 1999-ben** fejeződött be. Az egykori többnyire felhagyott gyárterületen spontán erdősülés jelent meg, az ipari vágányokat megszüntették.

A gyár területén később különböző irodák, üzletek és raktárak, majd egy időszakban szórakozóhelyek is működtek.

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

szöveges források:
<https://villamosok.hu/balazs/bpvasut/ipvg/obuda/index.html>
<https://obudaianziks.hu/az-obudai-hajogyar-tortenete/>

LÉGIFELVÉTELEK A VIZSGÁLT TERÜLETRŐL



1963-as légifelvétel

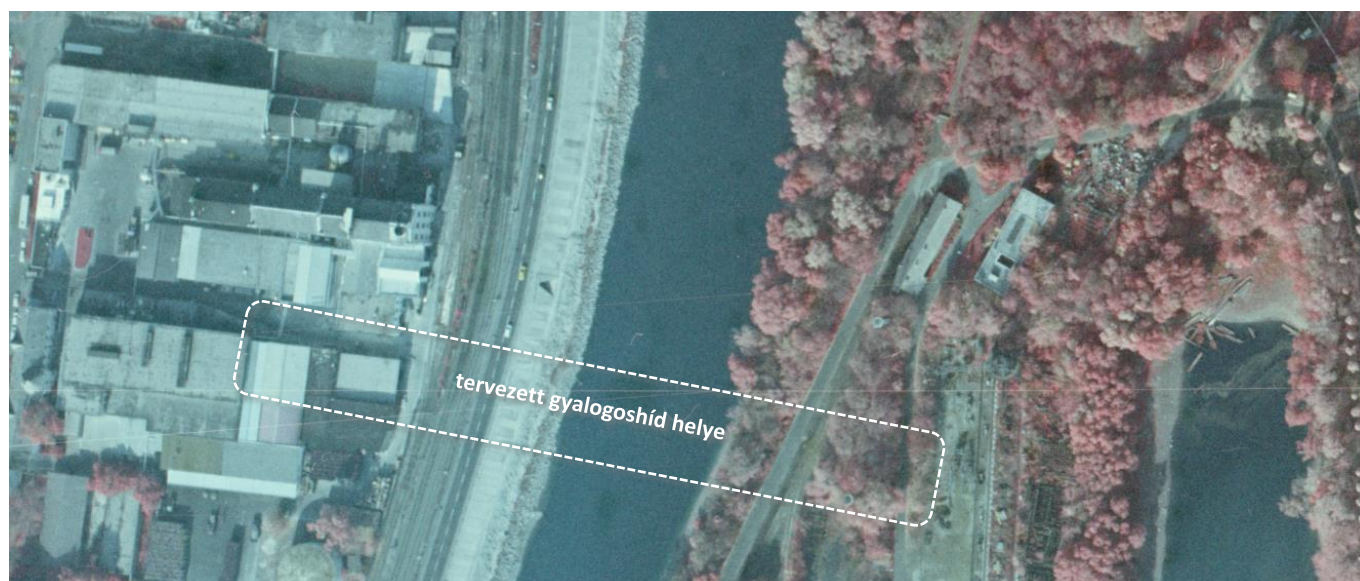
forrás: <https://fentrol.hu>

1978-as légifelvétel

forrás: <https://fentrol.hu>

1979-es légifelvétel

forrás: <https://fentrol.hu>



1990-es légifelvétel

forrás: <https://fentrol.hu>

1996-os légifelvétel

forrás: <https://fentrol.hu>

1900

*Óbudai Hajógyár a Dunáról**forrás: Fortepan / Magyar Földrajzi Múzeum
/ Erdélyi Mór cége*

képszám: 96225



1906

*Óbudai Hajógyár, Hajógyári-öböl. Leltári jelzet: N109**forrás: Fortepan / Magyar Műszaki és Közlekedési
Múzeum / Történeti Fényképek Gyűjteménye
/ Óbudai Hajógyár gyűjteménye*

képszám: 133125



1914

*Óbudai Hajógyár, az SMS Inn (1914) folyami őrhajó a sólyán.**Leltári jelzet: MMKM TFGY 2017.2.36.
forrás: Fortepan / Magyar Műszaki és Közlekedési
Múzeum / Történeti Fényképek Gyűjteménye
/ Óbudai Hajógyár gyűjteménye*

képszám: 123247



1951

*Óbudai Hajógyár, hajóépítés a sólyán, egy daruról
fényképezve. A háttérben balra a Szeszgyár épületei.**Leltári jelzet: MMKM TFGY 2017.2.690.
forrás: Fortepan / Magyar Műszaki és Közlekedési
Múzeum / Történeti Fényképek Gyűjteménye
/ Óbudai Hajógyár gyűjteménye*

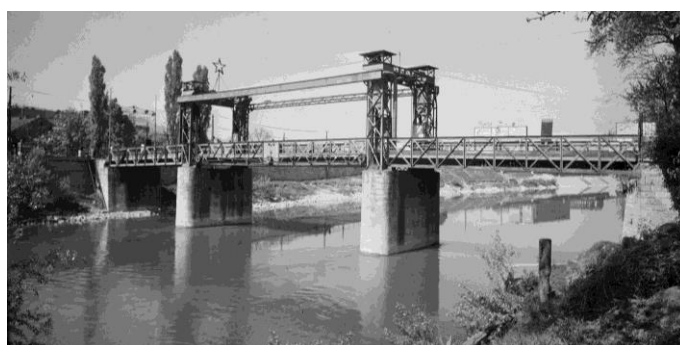
képszám: 122340



1953

*Duna-ág a Hajógyári-szigetre vezető emelőhídnál.**forrás: Fortepan / UVATERV*

képszám: 91603

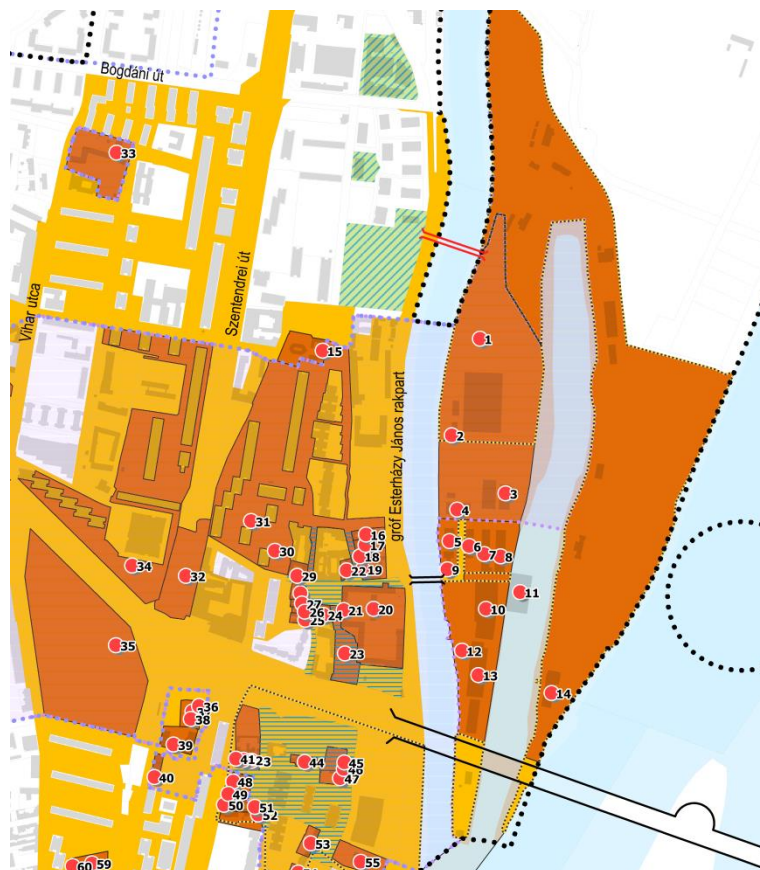


A TERÜLET ÉPÍTETT ÉRTÉKEI ÉS AZOK VÉDELME

ID	MEGNEVEZÉS	VÉDETTSÉG
1	Az aquincumi helytartó palotájának maradványai	kvm
2	kompresszorház	vm
3	hajóvillamossági és mázoló műhely	vm
4	központi öltöző	vm
5	Nyugati kazánház (Eredetileg villamos központ)	vm
6	Központi irodaépület	vm
7	központi raktár	vm
8	asztalosműhely	vm
9	porta és irodaház	vm
10	Régi gépműhely	vm
11	védőtető	vm
12	trafóház	vm
13	tengely- és csőszerezőműhely	vm
14	Egykori villamos központ (vasöntöde)	vm
15	Egykori selyemgombolyító	vm
16	Lakóház	vm
17	Lakóház	vm
18	Lakóház	vm
19	Lakóház	vm
20	Volt Zichy-kastély	kvm
21	volt Zichy-kastély melléképületei	kvm
22	Lakóház	vm
23	Szentháromság szoborcsoport	kvm
24	óbudai prépostsági templom maradványai	kvm
25	Lakóház	vm
26	Lakóház	vm
27	Ház	vm
29	Lakóház	vm
30	Aquincum 2-3. századi legiotábor keleti táborakapuja (porta praetoria) a táborfal egy szakaszára	vm
31	ferences kolostor templomának maradványai	vm
32	Római katonai fürdő több terme és medencéje	vm
33	Herkules villa romjai	kvm
34	az aquincumi 2-3. századi legiotábor tisztí lakása (centurio ház)	vm
35	Aquincum 2-3. századi legiotábor déli táborakapuja és a táborfal egy szakasza	vm
36	ref. paplak	vm
37	Az óbudai királynői vár maradványai	kvm
38	Ref. templom	kvm
39	Postahivatal	kvm
40	Római lakóépület és fürdő falai	vm
41	Erődfalra épített lakóház	vm
42	Lakóház	vm
43	Lakóház	vm
44	Óbudai r. k. templom	vm
45	Szt. Flórián szobra	vm
46	Nep. Szent János szobra	vm
47	R. k. plébániaépület	vm
48	Lakóépület	vm
49	Lakóház	vm
50	Lakóház	vm
51	Lakóház	vm
52	épület	vm
53	Sarokház	vm
54	Ház	vm
55	Óbudai Zsinagóga	vm
56	ház	vm
57	ház	vm
58	Egyemeletes lakóház	vm
59	ev. templom	vm
60	paplak	vm

Óbuda nagy része a történelmi előzmények okán valamilyen védettséget élvez. A projektterület és térsége azért kiemelkedő e tekintetben, mert a római kori és középkori maradványok jelentős része, valamint ez egykori Limes húzódik itt.

A területet érintő védelmek lehetnek műemlék, régészet, fővárosi és kerületi helyi védelem, valamint világörökségi várományos helyszínek. A 2020. augusztus 31-én I. kategóriába sorolt műemlékek 2020. szeptember 1-jével **kiemelten védett műemlékké**, a II. kategóriába sorolt műemlékek, valamint a nyilvántartott műemléki értékek **védett műemlékké** válnak.



- műemlék helye ***
- műemléki védelemmel érintett telek ***
- műemléki környezettel érintett telek ***
- területi lehatárolással kijelölt műemléki környezet határa ***
- fővárosi egyedi védettségű építmény telke (aktualizálva 2023.)
- fővárosi egyedi védettségű épületegyüttes telke (aktualizálva 2023.)
- helyi védelemmel érintett telek
- régészeti lelőhely lehatárolás ***
- történelmi közterület
- Világörökségi várományos helyszín határa/területe **
- Világörökségi várományos helyszín védőövezetének határa **
- Duna medre és partja

** TSZT szerinti elem

*** LTK 2022. adatszolgáltatás alapján aktualizálva

Korlátozással és védelemmel érintett területek

forrás: ÓBÉSZ (2018) 5. számú melléklete és

TSZT (2021) 3a. számú szerkezeti tervlapjának elemei

MŰEMLÉKI VÉDELEM – IPARI ÉPÜLETEK



forrás: Budapest III. kerület - Örökségvédelmi hatástanulmány (Urban-Lis Stúdió, 2014.)

- az Óbudai-sziget oldalán az **ipari épületek együttese** műemléki védelemmel (16165 törzsszáma), melyek a **27/2005. (X. 7.) NKÖM rendelettel** kerültek jóváhagyásra.

„Az 1829-ben alapított Erste Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft (DDSG) részvénytársaság szabadalmát **1831**-ben az itteni hajógyártás érdekében kiterjesztették Magyarországra is, neve itt **Első Dunagőzhajózási Társaság** (DGT)."

Az 1836. február 14-i közgyűlésen a Társaság vezetősége bejelentette, hogy Óbudán hajógyárat létesítenek és 1836. október 18-án már sor került az Óbudán készült első hajó, az „Árpád” vízrebocsátására. Társaság 1839-ben kiváltságot kapott 15 évre vashajók építésére, 1847-ben pedig kizárólagos jogot a dunai hajózásra. Az óbudai Hajógyári szigetek területe 1894-es adatok szerint 98 hektár, az öböl területe 8,9 hektár, a Duna-ág 26,6 hektárral volt nyilvántartva és 450 jármű teherelt benne. A Társaság az első világháborúban elvesztette hajói csaknem felét.

1938-ban a gyár a Görring Werke tulajdonába került és a második világháború kitörése után hadiüzemmé vált. Az öböl téli kikötőként való használata 1944-ben szűnt meg. A háború után a hajóállomány és az Óbudai Hajógyár a Szovjetunió tulajdonába került, innentől kezdve háborús jóvátételként gyártották a hajókat.

1953-ban a gyár állami tulajdonba került. A lakóházakat 1971-től lebontásukig a III. ker.-i IKV kezelte. A gyár önállósága 1962-ben szűnt meg, majd az újpesti Magyar Hajó- és Darugyár nevére került. 1991-ig, a termelés megszűnéséig a hajógyár különböző nevek alatt működött, majd 2000. május 30-án végleg törölték a címjegyzékből."

- az Óbudai-sziget oldalán az **aquincumi helytartói palotájának maradványai**, műemléki védelemmel, a 18386/4 hrsz-ú területen (15242 törzsszáma) kerültek jóváhagyásra a **25509/1958. ÉM. 120344/1958. MM, 14297/1960. ÉM** által.

„Az óbudai Hajógyár-sziget építménye a kelet pannóniai császári helytartó luxurvillája (villa urbana). A palota topográfiai fekvése tekintetében egyedülálló a maga nemében. A palota óriási alapterületű: 8-10 ezer négyzetméteres komplexum volt, ami kőfallal volt körülvéve. A Dunához legközelebb eső, valószínűleg kétszintes épületrészben voltak a lakóhelyiségek. A traktus főhomlokzatát nyitott galéria díszítette, ahova a saroktoronyokból lehetett feljutni. A palota keleti szárnyában volt a testőrség lakhelye, de gazdasági helyiségek is voltak ebben a részben. A hypocaustum-rendszerrel fűtött belső helyiségek padlója mozaikkal volt kirakva, ami fekete-sárga, fekete-fehér színű stilizált szivalakokat és meandermintákat ábrázolt, hálóröndbe szerkesztve.

Gyakori volt a figurális minta is, nádszálak, vadkacsa, pontyot kergető kardorru hal, stb. Az épület belső helyiségeit gazdagon díszítették oszlopsorokkal, amik közül megemlíthető az ebédlő, és a bonyolult alaprajzú fürdő. A falakat freskók borították, amik Hadrianus császár korától a 3. század közepéig követik a stílusok változását. Az ásatásokat 1854-57 között Rómer Flóris és Zsigmond Gusztáv folytatta, majd 1941-42 illetve 1951-56 között Szilágyi János vezetésével végezték, a feltárt romokat visszatemetették. A helytartói palotaegyüttes területét szerencsére nem vagy alig építette be az utókor, így szinte teljes egészében feltárható, helyreállítható."

Műemléki védetség esetében a területre 9 védetségű érték állapítható meg, melyek közül az „Aquincumi helytartó palotájának maradványai” (törzsszáma: 15242, azonosítószáma: 401), valamint a „Helytartói palota műemléki környezete” (törzsszáma: 15243, azonosítószáma: 400) jelölhető közvetlen érintettséggel a projektterület tekintetében.

Régészeti védetség tekintetében az alábbi 4 védelem érvényesíthető a projektterület Hajógyári-szigeti oldalán. (ld. ábra)

adatforrás: www.oeny.hu

VÁRMEGYE	TELEPÜLÉS (TELEPÜLÉSRÉSZ)	HELYRAJZI SZÁM	VÉDETT ÖRÖKSÉGI ÉRTÉK NEVE	VÉDETTÉSG JÖGI JELLEGE	TÖRZSSZÁM	AZONOSÍTÓ	VÉDÉS ÉVE
Budapest	Budapest 3	18386/4	Az aquincumi helytartó palotájának maradványai	műemlék	15242	401	1958, 1960
Budapest	Budapest 3	18386/4	Ipari épületek együttese	műemlék	16165	11459	2005
Budapest	Budapest 3	18386/4	hajóvillamosági és mázoló műhely	műemlék		15767	2005
Budapest	Budapest 3	18386/4	központi öltöző	műemlék		15768	2005
Budapest	Budapest 3	18386/4	kompresszorház	műemlék		15769	2005
Budapest	Budapest 3	18386/4	Helytartói palota műemléki környezete	műemléki környezet	15243	400	1973
Budapest	Budapest 3	18386/4	Nyugati kazánház (Eredetileg villamos központ) ex-lege műemléki környezete	műemléki környezet		25253	
Budapest	Budapest 3	18386/4	Régi gépműhely ex-lege műemléki környezete	műemléki környezet		25256	
Budapest	Budapest 3	18386/4	Központi irodaépület ex-lege műemléki környezete	műemléki környezet		25258	

RÉGÉSZETI VÉDELEM

Helytartói palota és környéke a Hajógyári-szigeten



forrás: <https://pestbuda.hu>

régészeti leletek
a fejlesztéshez kapcsolódó
megelőző feltárás eredményei

forrás: Magyar Régészet 9. évf. (2020), 4. szám

Szilás Gábor et al. • Hatezer év rétegsora

Előzetes jelentés az egykori Óbudai Szeszgyár (Buszsz) területén végzett megelőző feltárásról

című cikke alapján: <https://doi.org/10.36245/mr.2020.4.6>

A projektterület közvetlen környezetében (Hajógyári-szigeti oldal) tárták fel **Hadrianus császár** itteni helytartósága idején épült **helytartói palotát**, melynek építése 107-re tehető.

A romok felfedezésére az 1850-es években került sor, de az ásatások csak az 1950-es években kezdődtek meg.

Az ásatások során fellelhető régészeti leletek javarészt ókori korszakból származnak.

Már a XIX. századi feltárások is utaltak a terület régmúltba visszamenő használatára, melyek esetén nem csak annak intenzív – főként bronzkori – őskori igénybevétele, de későbbi római kori használata is egyértelmű volt (sírok, katonavárosi lakóházakra, fürdőre utaló épületmaradványok).

A 2020 decemberéig befejeződő, három nagyobb ásatási szakaszt magában foglaló kutatás során mintegy 1 hektáros területen – a Bogdáni úttal szomszédos területre – kilenc régészeti korszakhoz tartozó három és félezer régészeti jelenség feltárása történt meg. A próbafeltárás eredményei alapján csupán az építési telek déli felében várható a sűrű római városi beépítéssel összefüggésben megtartásra érdemes római kori épített emlék felbukkanása.

A megelőző feltárásban eddig feltárt leletek között szerepelnek pl.:

- Árpád-kori kőkemencés veremházak,
- római kori téglasírok és közfürdő,
- középső bronzkori épületek omladékai,
- kora bronzkori temető,
- késő rézkori agyaggyerő komplexumok.



Középső bronzkori cölöpvázas épület feltárás közben
forrás: Szilas Gábor



Római közfürdő padlófűtési helyiségeinek részlete
forrás: Szilágyi Nóra, Budapesti Történeti Múzeum Aquincumi Múzeuma

A fentiek közül **kiemelten védett régészeti lelőhelynek** tekinthető a **Helytartói palota és környezete** (azonosítószám: 55846), valamint a **Hajógyári-sziget és öböl** területe is kiemelten védett régészeti lelőhely (azonosítószám: 32387).

A Hajógyári sziget és az öböl területén őskori, római kori, és középkori maradványok is fellelhetők.

Vármegye	Település (Településrész)	Helyrajzi szám	Védett örökségi érték neve	Védettség jogi jellege	Azonosító	Védés éve
Budapest	Budapest 3	18386/4	Helytartói palota és környezete	kiemelten védett régészeti lelőhely	55846	1956, 1991, 1993
Budapest	Budapest 3	18386/4	Hajógyári sziget és öböl	kiemelten védett régészeti lelőhely	32387	1991, 1993, 2004
Budapest	Budapest 3	18386/4	Flórián tér és környéke, Aquincum 2-3. századi legióstábora	kiemelten védett régészeti lelőhely	45926	1971
Budapest	Budapest 3	18386/4	Óbuda és Békásmegyér	régészeti lelőhely	72911	2010

adatforrás: www.oeny.hu

„Az **aquincumi helytartói palota** egyaránt képvisel történeti, helytörténeti és művészi, műemléki értéket, amihez kétség nem fér. Csak a rend kedvéért említjük azonban először a palotát, mint már ismert római épületet, mert itt többről is van szó: a kormányzati negyed épületeinek kiterjedt rendszeréről, ahogy azt a legutóbbi feltárásokat ismertető írásból – melyet később idézünk, – látni fogjuk. Valamivel ennél is többről: a kormányzati negyed kapcsolatáról a katonai táborral, a katonavárossal, a polgárvárossal, Transaquincummal, a túlsági erődrel, melyhez híd vezetett át, és amelynek útrendszere a nagysziget területén remélhetőleg feltárható és bemutatható lesz.”

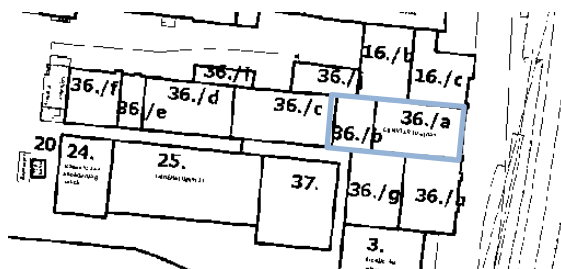
„(...) A hajógyárnak is megvan a maga története, - sokkal gazdagabb, mint az itt idézett szemelvények mutatni tudják, - és ahogy a helytartói palota képviseli itt a római birodalom évszázadait, úgy képviseli a magyar ipartörténetnek – meg a főváros történetének és Óbuda évszázadainak – egy fejezetét a hajógyár jó másfél évszázada a reformkortól a XX. század végéig.”

forrás: Frankó Ákos művészettörténész, Örökségvédelmi hatástanulmány a Budapest III. kerület, Hajógyári-sziget déli részének térségére



A TERÜLETEN LÉVŐ KERÜLETI ÉS FŐVÁROSI HELYI VÉDELEMMEL ÉRINTETT ÉRTÉKEK

A tervezett gyalogoshíd másik oldalának környezetében védett értékek találhatók.

- a budai oldalon – BUSZESZ terület, egykori szeszgyár volt épületeinek helye – **fővárosi védelem** alatt álló, 18380 hrsz-ú terület, melyet korábban, mint helyi védett épületegyüttes, a **23/2013 (III. 29.) önkormányzati rendelet**tel hagytak jóvá, 1. számú melléklete tartalmazza. A volt **szeszgyár központi épülete** (36/a-b. sz. épületek), valamint a **gyárkémény** Budapest Főváros III. kerület Óbuda-Békásmegyér Önkormányzatának a településképp védelméről szóló 36/2017. (IX.29.) önkormányzati rendelete által HV-006 és HV-041 számon korábban **kerületi védett értékek**.
- Ezzel együttesen **Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének a településképp védelméről szóló 30/2017. (IX. 29.) önkormányzati rendelete alapján** a szeszgyár központi épülete (3.1.16. számon) és a kémény (3.1.17. számon) 2019. június 20-a óta **Fővárosi helyi egyedi védettségű építménynek** számítanak.



forrás: Budapest III. kerület - Örökségvédelmi hatástanulmány (Urban-Lis Stúdió, 2014.)

CÍM		VÉDELEM KELETKEZÉSE
III. kerület, Folyamőr utca 7-13	24/2019 (VI. 19.) Főv. Kgy. rendelet	
MEGNEVEZÉS		
BUSZESZ, egykori Leipziger szeszgyár központi csarnok három traktusa		
HRSZ		
18380/1		
CÍM		VÉDELEM KELETKEZÉSE
III. kerület, Folyamőr utca	24/2019 (VI. 19.) Főv. Kgy. rendelet	
MEGNEVEZÉS		
BUSZESZ, egykori Leipziger szeszgyár központi csarnok kéménye		
HRSZ		
18391/5		

képek forrása: saját fotó

Terviratok

PETŐFI KULTURÁLIS ÜGYNÖKSÉG SZÁMÁRA MEGKERESŐ LEVÉL

PKÜ/00377-1/2023



Demeter Szilárd Csaba
Vezérigazgató



Petőfi Kulturális Ügynökség Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság
1117 Budapest, Garda utca 2.

Tárgy: Gyalogoshíd létesítése az Óbudai-sziget és a Waterfront City fejlesztési terület között

Tisztelt Vezérigazgató úr!

Jelen összefoglaló alapján támogatását kérjük a Budapest III. kerület Sorompó utca / Folyamőr utca / Bogdáni út / Szentendrei HÉV által határolt, volt Óbudai Szeszgyár területe és a Hajógyári-sziget között létesítendő gyalogos híd elvi létesítése, a hídfő és a csatlakozó lehajtók állami területen történő elhelyezése, valamint a létesítéshez szükséges tulajdonosi hozzájárulások megszerzése ügyében.

Cégünk, a Biggeorge Property fejlesztésében valósul meg Óbudán a Waterfront City elnevezésű, több ütemben épülő, mintegy 1400 lakást, üzleteket és irodákat magába foglaló beruházás. Jelenleg már a negyedik ütem építési és az ötödik ütem területelőkészítési munkái folynak. A beruházási koncepció részét képezi egy gyalogos híd építése a fejlesztési területünk és az Óbudai-sziget között. A tervezett híd fontos urbanisztikai elemként funkcionálna mivel a HÉV pálya által keleti irányból a Dunától elvágtat városrészt összekötné a Dunával és az Óbudai-szigettel, amellyel hozzájárulna az egész környék fejlődéséhez, valamint a már ott lakók életminőségének javításához. A híd megvalósítására a Közlekedés Kft és a Speciálterv Építőmérnöki Kft készítettek tanulmánytervet. A tervet több körben egyeztetettük a Nemzeti Közlekedési Központ Nonprofit Zrt.-vel (korábban Budapesti Fejlesztési Központ), a Fővárosi Önkormányzat és az Óbudai Önkormány döntéshozó képviselőivel. A híd megépítését minden érintett támogatja. A tárgyban született támogató leveleket mellékletként csatoljuk.

A megépítendő híd az általunk biztosított ingatlanokon kívül érinti a Magyar Állam tulajdonában álló, 18388, 18387 helyrajzi számú ingatlanokat (gróf Esterházy János rakpart és a Duna mellékági medre) és a Petőfi Kulturális Ügynökség Nonprofit Zrt. tulajdonában álló 18386/4 helyrajzi számú ingatlan legészakibb részét illetve a végleges tervek függvényében esetleg érintheti a szintén az Önök tulajdonában álló 23796/18 helyrajzi számú ingatlan egy kis részét is.

A szakmai támogatások megszerzése után szeretnénk megkötni a településrendezési szerződést a Fővárosi Önkormányzattal, és elindítani a Főváros Rendezési Szabályzata, valamint az érintett területek építési szabályzatainak módosítását, amihez szükséges az érintett területekre vonatkozó, Petőfi Kulturális Ügynökség Nonprofit Zrt által kiadott előzetes tulajdonosi hozzájárulás megszerzése.

BIGGEORGE PROPERTY
Bécsi Corner Office Building
H- 1027 Budapest, Lajos u. 28-22.

phone: + 36 1 225 2525
fax: +36 1 225 2521
info@biggeorge.hu



Jelen kérelmünkhöz a támogató leveleken felül csatoljuk a híd előzetes tanulmánytervét, az érintett ingatlanokat ábrázoló helyszínrajzot, valamint a híd szigeti hídfő előzetes helyszínrajzát és a javasolt TSZT módosítás tervlapjait.

Kérjük Önöket, hogy a mellékelt anyagok alapján tegyék lehetővé a szakmai egyeztetések lefolytatását és a szakmai egyeztetések végén a tulajdonosi hozzájárulások kiadását!

A részletek egyeztetésében részünkről Bozsovics Zsolt Ingatlanfejlesztési vezérigazgató-helyettes (bozsovics.zsolt@biggeorge.hu +36 30 222 4501) áll rendelkezésükre.

Budapest, 2023 február 2.

Kérelmünk pozitív elbírásában bízva, üdvözlettel:

Nagygyörgy Tibor
vezérigazgató
Biggeorge Property Nyrt.

BIGGEORGE PROPERTY
Bécsi Corner Office Building
H- 102⁺ Budapest, Lajos u. 28-⁺2.

phone: + 36 1 225 2525
fax: +36 1 225 2521
info@biggeorge.hu

PETŐFI KULTURÁLIS ÜGYNÖKSÉG ELVI HOZZÁJÁRULÓ NYILATKOZATA A GYALOGOSHÍD LÉTESÍTÉSÉHEZ



Iktatószám: PKÜ/00377-2/2023

Nagygyörgy Tibor János úr részére
vezérigazgató



Biggeorge Property Nyrt.
1023 Budapest, Lajos utca 28-32.

Tárgy: elvi hozzájáruló nyilatkozat gyalogoshíd létesítéséhez az Óbudai-sziget és a Waterfront City fejlesztési terület között

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Alulírott, **Demeter Szilárd Csaba**, mint a **Petőfi Kulturális Ügynökség Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság** /rövidített neve: Petőfi Ügynökség Nonprofit Zrt.; székhelye: 1117 Budapest, Garda utca 2.; adószáma: 29229158-4-43.; statisztikai számjele: 29229158-7021-573-01.; cégjegyzékszám: 01-10-141338, a Fővárosi Törvényszék Cégbírósága nyilvántartásában; képviseli: Demeter Szilárd Csaba, vezérigazgató, önállóan, és Dr. Pápayová Piroska, cégvezető (vezérigazgató-helyettes), önállóan/ képviselője, a Tisztelt Társaság 2023. február 02. napján kelt levelére az alábbi válaszlevéllel élek:

A Petőfi Ügynökség Nonprofit Zrt. tudomására jutott a Tisztelt Társaság javaslata, mely szerint a Tisztelt Társaság tulajdonában álló III. kerületi, egykori Óbudai Szeszgyár, új nevén a Waterfront City beruházás helyszíne és a Hajógyári-szigeti Május 9. park között az óbudai Duna-gátat átívelő gyalogos-kerékpáros híd létesítését tervezik.

A Petőfi Ügynökség Nonprofit Zrt. támogatását fejezi ki a Tisztelt Társaság kezdeményezésével kapcsolatban, tekintettel arra, hogy a híd létesítését követően az óbudai lakótelepről a Május 9. park könnyebben megközelíthető lenne, javítva ezzel a Hajógyári-sziget zöldterületeinek kihasználtságát.

Tájékoztatom a Tisztelt Társaságot, hogy a Petőfi Ügynökség Nonprofit Zrt. kizárólag a gyalogoshíd létesítésének koncepcióját hagyja jóvá jelen levéllel, viszont e hozzájárulás sem a Petőfi Ügynökség Nonprofit Zrt.-re sem a Tisztelt Társaságra, sem pedig a beruházással érintett ingatlanok tulajdonosaira, vagy harmadik személyekre nézve nem bír kötelező erővel.

A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény /a továbbiakban: Ptk./ 6:587. §-a alapján: „A bíróság a kárnak egészben vagy részben való megtérítésére kötelezheti azt, akinek szándékos magatartása más jóhiszemű személyt alapos okkal olyan magatartásra indított, amelyből őt önhibáján kívül károsodás érte.”

Petőfi Kulturális Ügynökség Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság.
1117-H Budapest, Garda utca 2.
info@petofiugynokseg.hu

Petőfi
Kulturális
Ügynökség



A Petőfi Ügynökség Nonprofit Zrt. rögzíti, hogy – tekintettel arra, hogy jelen elvi hozzájáruló nyilatkozat kizárólag a gyalogshíd létesítésének koncepcióját hagyja jóvá és a Petőfi Ügynökség Nonprofit Zrt. a benne foglaltakat nem ismeri el magára nézve kötelezőnek - kifejezetten kizárja a felelősségét abban az esetben, amennyiben a Tisztelt Társaság, a beruházással érintett tulajdonosok, vagy harmadik személyek a Petőfi Ügynökség Nonprofit Zrt. jelen elvi hozzájáruló nyilatkozatára hivatkozva a Ptk. 6:587. §-a szerinti utaló magatartás miatt bekövetkező ún. „biztatási kár” szabályaira alapított megtérítést követelnek.

A Petőfi Ügynökség Nonprofit Zrt. rögzíti, hogy a ténylegesen kötelező erővel bíró tényleges hozzájárulás részleteit egy külön dokumentumban, írásban kívánja rögzíteni, erre tekintettel az elképzelések kölcsönös összehangolása és a ténylegesen kötelező erővel bíró hozzájárulás részleteinek megállapítása érdekében egyeztetést kezdeményez a beruházással érintett felek között.

Budapest, 2023. július 3.

Tisztelettel:

Petőfi Kulturális Ügynökség Nonprofit Zrt.
Demeter Szilárd Csaba
vezérigazgató