

BUDAPEST FŐVÁROS III. KERÜLET

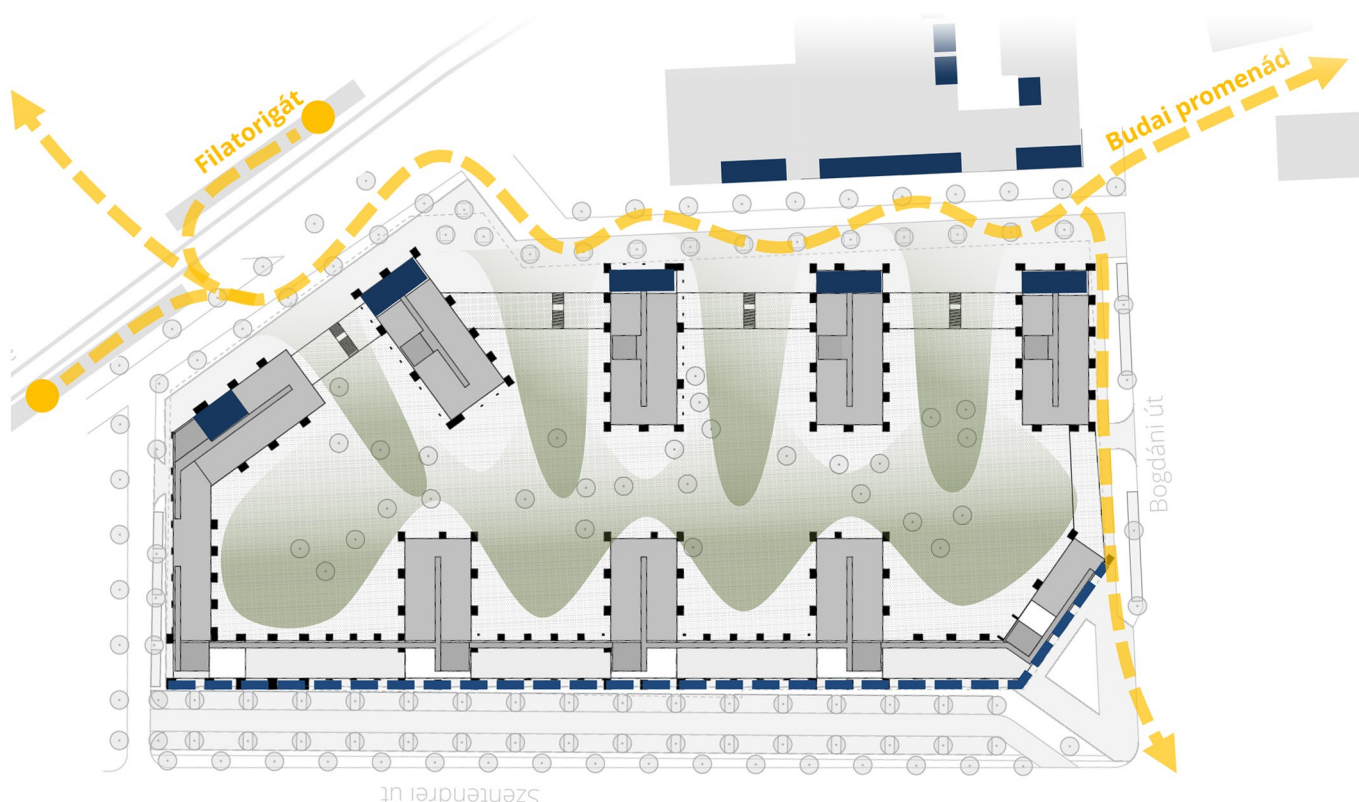
SZENTENDREI ÚT 35-37. - WATERFRONT LOFTS

TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁSÁHOZ

2025. március

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




MEGBÍZÓ:
Biggeorge 48. Ingatlanfejlesztő Ingatlanbefektetési Alap

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, KÖRNYEZETÁLLAPOT		
Tokai Gábor	okleveles tájépítészmérnök	TK 01 – 5623
KÖZLEKEDÉS		KÖZLEKEDÉS KFT.
Szegő János	okleveles építőmérnök	Tkő 01-3418
Vincze Andrea	okleveles építőmérnök	Tkő 01-8794
KÖZMŰ		KÉSZ TERVEZŐ KFT.
Hanczár Zsoltné	gépészmérnök városépítési- városgazdálkodási szakmérnök	TV-T-01-2418 TE-T-01-2418 TH-T-01-2418
Szolóczi Bálint		

Szerzői jogi nyilatkozat

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

A mű bármely része vagy egésze – a hivatalos eljárásokon túl – csak a szerzői jog jogosultjának külön engedélyével használható fel, hozható nyilvánosságra.

A beépítési koncepció bemutatása a **Hajnal Építésziroda Kft.** vázlattervei alapján történik, a BIGGEORGE Property megrendelésére.

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

Tartalomjegyzék

SZERZŐK	2
TARTALOMJEGYZÉK	3
VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	5
A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK BEMUTATÁSA	7
I. A TERÜLET MÚLTJA	7
II. A TERÜLET TÁGABB TÉRSÉGE	16
1. A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK VÁROSI JELENTŐSÉGE	16
III. BEÉPÍTÉSI ÉS FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐK	22
1. A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐI	22
IV. A PROJEKTTERÜLET BEMUTATÁSA	23
1. A PROJEKTTERÜLET FUNKCIONÁLIS ÉS BEÉPÍTÉSI JELLEMZŐI	23
2. HELYSZÍNI FOTÓK	26
V. ZÖLDINFRASTRUKTÚRA	30
1. A PROJEKTTERÜLET KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ, VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ZÖLDFELÜLETEK	30
VI. KÖRNYEZETVÉDELEM	33
1. A PROJEKTTERÜLETET ÉRINTŐ KÖRNYEZTVÉDELMI HATÁSOK	33
VII. TERMÉSZET- ÉS TÁJVÉDELEM	37
1. A PROJEKTTERÜLET KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ, VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ZÖLDFELÜLETEK	37
VIII. A PROJEKTTERÜLET ZÖLDFELÜLETEI	38
1. JELENLEGI ÁLLAPOT	38
HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ÉS – FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK	39
I. ORSZÁGOS SZINTŰ TERVEK	39
II. FŐVÁROSI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK	40
1. BUDAPEST HOSSZÚ TÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA – BUDAPEST 2030	40
2. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA – OTTHON BUDAPESTEN	41
3. TOVÁBBI RELEVÁNS FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK	41
III. KERÜLETI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK	44
1. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA - ITS	44
2. VÁROSRENDEZÉSI PROGRAM	45
IV. FŐVÁROSI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK	46
1. BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE - TSZT	46
2. FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT - FRSZ	49
V. KERÜLETI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK	50
1. KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT - ÓBÉSZ	50
VI. TERVI ELŐZMÉNYEK	55
1. ECE BEVÁSÁRLÓKÖZPONT – ÁRKÁD 3	55
FEJLESZTÉSI JAVASLAT	56
I. FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ	56
1. TERVEZÉSI ELŐZMÉNYEK , KÖRNYEZŐ FEJLESZTÉSEK HATÁSA A PROJEKTTERÜLETRE	56
II. BEÉPÍTÉSI JAVASLAT	59
1. KORTÁRS EURÓPAI VÁROSÉPÍTÉSZET, KARAKTERES MEGJELENÉS	59

MŰSZAKI- ÉS HUMÁN INFRASTRUKTÚRA	66
I. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA	66
1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS JELENLEGI ÁLLAPOT	66
2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS	69
3. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS	71
4. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS	71
5. TERVEZETT TÁVLATI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSEK	72
6. A FEJLESZTÉSI TERÜLETHEZ KAPCSOLÓDÓ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSEK	72
7. NAGYKIVÁGATÚ KÖZLEKEDÉSI TERVLAPOK	76
II. KÖZMŰ- ÉS HÍRKÖZLÉSI INFRASTRUKTÚRA	79
1. JELENLEGI KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTTSÁG	79
2. TERVEZETT KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI IGÉNYEK	82
III. HUMÁN INFRASTRUKTÚRA	86
1. JELENLEGI HUMÁN INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTTSÁG	86
2. TERVEZETT HUMÁN INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉS	87
SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ	88
I. A TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁS KONCEPCIÓJA	88
1. A RÉSZLETES SZABÁLYOZÁST MEGELŐZŐ TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁS	88
2. A TSZT ÉS AZ FRSZ TERVLAPJAINAK MÓDOSÍTÁSA	89
II. A TSZT ÉS AZ FRSZ ESETI MÓDOSÍTÁSI JAVASLATAI	91
1. A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁSI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA	91
2. A TSZT 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA	92
3. TSZT-BEN ÉS AZ FRSZ-BEN IS RÖGZÍTETT MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTÁSA	93
4. AZ FRSZ 1. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSAI	94
TSZT/FRSZ JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK	95
I. TSZT MÓDOSÍTÁS	95
1. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS	96
2. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA	97
3. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME	98
II. FRSZ RENDELET MÓDOSÍTÁSA	99
1. AZ FRSZ 1. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA	100
2. AZ FRSZ 3. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA	101
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZERZŐDÉS	103
1. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZERZŐDÉSRENDEZÉSBEN RÖGZÍTHETŐ KÖZFEJLESZTÉSEK KÖRE	103
MELLÉKLET	105
I. LÁTVÁNYVIZSGÁLAT – VÁROSKÉPI ELEMZÉS	106

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁST IGÉNYLŐ FEJLESZTÉS RÖVID BEMUTATÁSA

Barnamezős térség



Óbudán a volt ipari területeken folyamatos átalakulás tapasztalható. Az egykori ipari területek helyét az elmúlt három évtized során dominánsan lakó (pl. Waterfront city), intézményi-irodai (pl. Graphisoft park), valamint kereskedelmi és szolgáltató funkciók (pl. volt házgyár helyén Auchan) vették át. Több jelentősebb volt iparterület ugyanakkor ez ideig nem tudott megújulni, megmaradtak továbbra is barnamezős, fejlesztésre váró területeként (Pl. a Hajógyár, Óbudai remíz, a volt Harisnyagyár tömbje). Míg a keleti tömbrészen a volt Harisnyagyár értékes ipari épületegyüttesében számos, főként kreatív szakmákhoz köthető, színvonalas vállalkozás működik, addig a projekterületen elmaradt a bevásárlóközpont megvalósítása, elhagyott, romos területeként éktelenkedik a városrész kapujában.

Nagyszabású városfejlesztés – Budai Promenádnál



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

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

A Waterfront City területén már félig megvalósult új lakónegyed méltó folytatásává, az új városrész központi helyszínévé válik a Bogdáni út túloldalán létrejövő Waterfront Lofts. A városfejlesztés második fejlesztési fázisa által a ma lepusztult hangulatot árasztó, elszigetelt Harisnyagyári tömb a városzövet integráns részévé válik. A Bogdáni út ezáltal már nem az új városrész pereme lesz, hanem annak központi zónájává, Belső-Óbuda kapujává válik.

Funkciógazdag, zölddel átszőtt új városrészközpont

A Waterfront Lofts fejlesztés során a valós piaci igényekhez és a környék funkcióihoz igazodóan a barnamezős területen vegyes közösségi funkciókat befogadó lakóépületek létesülnek mintegy 1.300 – 1.400 lakással, valamint kb. 6500 m² üzlettel és irodával.

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

A Filatorigát HÉV megállótól így egy pezsgő sétálóutcán át lehet majd megközelíteni az új városrészközpontot. A Promenádnál mentén létesülő attraktív zöldfelületekhez szervesen kapcsolódnak a parkosított új tömbbelső zöld csápjai, melyek rézsús terepkialakításukkal finom átmenetet képeznek a publikus és félprivát használatú területrészek között.

Változó magasságok

A kortárs európai városépítészet elveit követve a tömbön belül kompakt sűrűség megteremtése mellett szellős, magasházakkal tűzdelt beépítés jön létre. Az épületek racionális, helyenként mégis „megmozgatott” telepítése, a változatos magassági kialakítás és a homlokzati architektúra játékos jellemzője egyedi karaktert kölcsönöz a városrészközpontnak.

A tömb a Szentendrei út felé zártosú jelleget ölt. A magasabb, 35-38 méteres épületrészeket itt F+4-F+6 szintes szárnyak kötik össze, a közlekedőmagok és folyosók itt kerülnek elhelyezésre, valamint nagy méretű zajgátló üveg- és attraktív zöldhomlokzatot kap az épületsor annak érdekében, hogy a zavaró hatásoktól védje az épületeket és a lakókat. Az épületekben lévő lakások így a nyugodt, parkosított tömbbelső, a Harisnyagyár ipartörténeti épülete és a Duna felé néznek.

A Budai Promenádnál új szakasza menti pontházak néhány szinttel magasabbak, F+13 – F+14 – F+15 szintesek, 45-48-51 méteresek.

Az új városrészközpont szívében, a Bogdáni út mellett egy 65 méter magas, F+19 szintes magasház tűszerű jelként mutatja a városrész megújulását és a helyszín városszerkezeti jelentőségét, hangsúlyozva a Budai Promenádnál továbbvezetésének irányát.

Koncepcionális tervi fázis

A tervezés koncepcionális szintű fázisban van, az építészeti megformálás, a tömegek finomítása, anyaghasználat a későbbi tervezés során alakul ki.

A MÓDOSÍTÁSI JAVASLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

fejlesztésre alkalmatlan K-Ker besorolás

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

K-Ker >>> Vt-H

Ennek érdekében javasolt olyan Vt-H kiemelt jelentőségű helyi központi terület területfelhasználási egység besorolás meghatározása, ami alkalmas mind lakófunkció elhelyezésére, mind pedig ahhoz is kapcsolódó egyéb intézmények elhelyezésére, szolgáltatások megteremtésére. A területhez közeli Filatorigát HÉV megálló és a Bogdáni úti autóbussz végállomás indokolja a nagyvárosias jellemzőkkel rendelkező településközponti kialakítást, ezzel életet lehelve a „lakótelepszéli” területbe.

változatlan beépítési sűrűség

Fontos kiemelt cél, hogy a beépítési sűrűség értéke nem változik a javaslat szerint, tehát a területen létesíthető szintterületi nagyságrend nem növekszik.

magasházas terület 45 >> 65

Az átsorolással párhuzamosan javasolt a terület magasházás kijelölésének egy részén a 45 méter helyett 65 méteres magasság meghatározása, annak érdekében, hogy a kerület ezen fontos érkezési pontján építészeti hangsúlyképző elemek is megjelenhessenek. Az építészeti hangsúlyként megjelenő épület pontos helyét az ÓBÉSZ módosításban lehet majd kijelölni az építési helyének meghatározásával, nem jelenti a terület egészén ennek a magasságnak a lehetővé tételét.

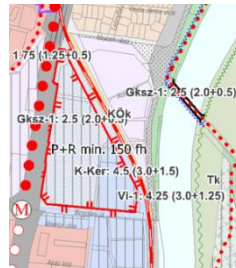
P+R

Az FRSZ térképén a P+R parkoló elhelyezési kötelmet meg kell szüntetni, mert annak a kereskedelmi területi kijelöléssel párhuzamosan volt értelme, a Vt-H területen és a védelem alatt álló volt Harisnyagyár területén az indokolatlan.

hatályos



TSZT

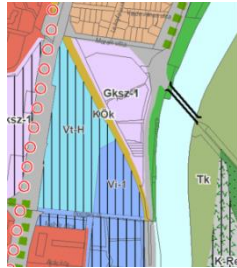


FRSZ

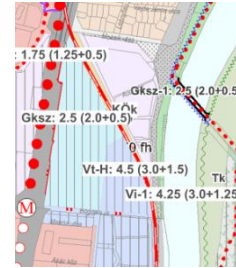


TSZT/FRSZ

módosítási javaslat



TSZT



FRSZ



TSZT/FRSZ

A módosítási javaslat összefoglalóan:

1. A K-Ker területfelhasználási egység területének átsorolása Vt-H kiemelt jelentőségű helyi központi terület kategóriába, a beépítési sűrűség értékei nem változnak.
2. A TSZT és az FRSZ térképén az átsorolt területen a magasházás kijelölés 45 méter helyett 65 méter legyen.
3. Az FRSZ térképén a P+R jelölés okafogyottsága miatt megszüntetésre kerül.

INDOKOLÁS

A megváltozott helyzet a szomszédos nagyvárosias – lakótelepi – területfelhasználás mellett a Vt-H kiemelt jelentőségű helyi központi besorolással tudja legjobban szolgálni a terület vegyes funkciójú, átalakulását, és a jelenlegi penetráló, városképet rontó terület helyzetét kedvező irányba fordítani.

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

A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK BEMUTATÁSA

I. A TERÜLET MÚLTJA

történeti áttekintés korabeli térképekkel

1700-AS ÉVEK

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

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

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



Magyarország - Első Katonai Felmérés (1783)

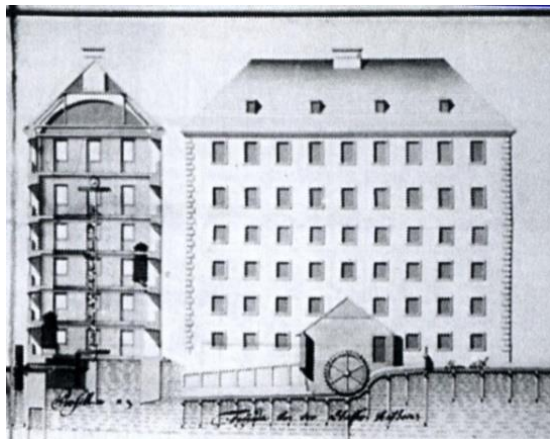
forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/>

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

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

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

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



A filatorium épülete (1781.)

forrás: <https://egykor.hu>

1800-AS ÉVEK

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.



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

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

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

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

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

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

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

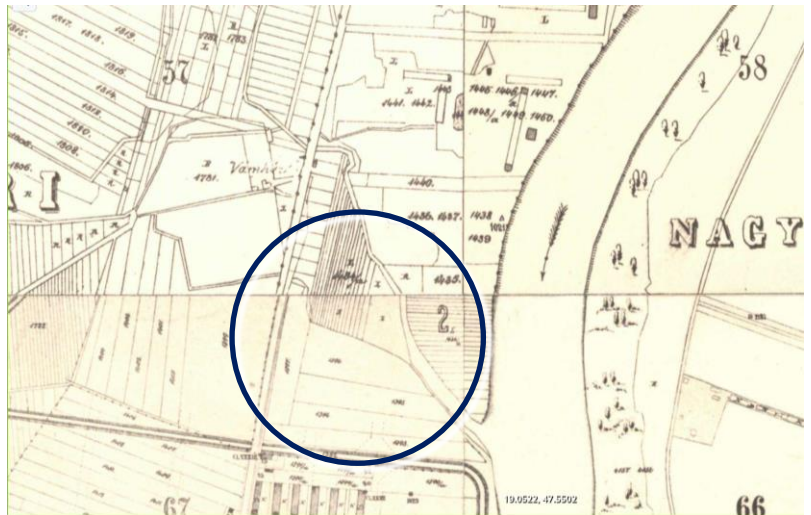


Magyar Királyság - Második katonai felmérés (1861)
forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/secondsurvey-hungary/>

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

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

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



Budapest topográfiai térképsorozata (1882)
forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1882/>

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

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

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



Habsburg Birodalom - Harmadik Katonai Felmérés (1882)
forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/thirdsurvey25000/>

1900-AS ÉVEK

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

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

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



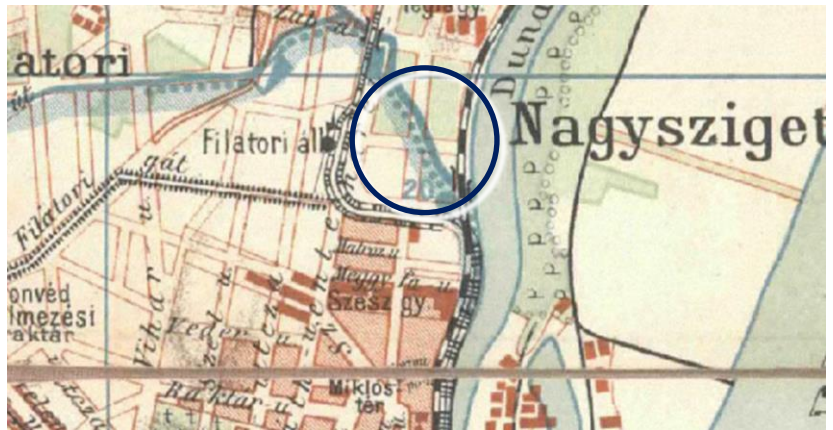
Budapest közigazgatási térképsorozata (1908)

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



Budapest belterületének és a külterület egy részének várostérképe (1903)

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



Budapest és közvetlen környékének várostérképe (1909)

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

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

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

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

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



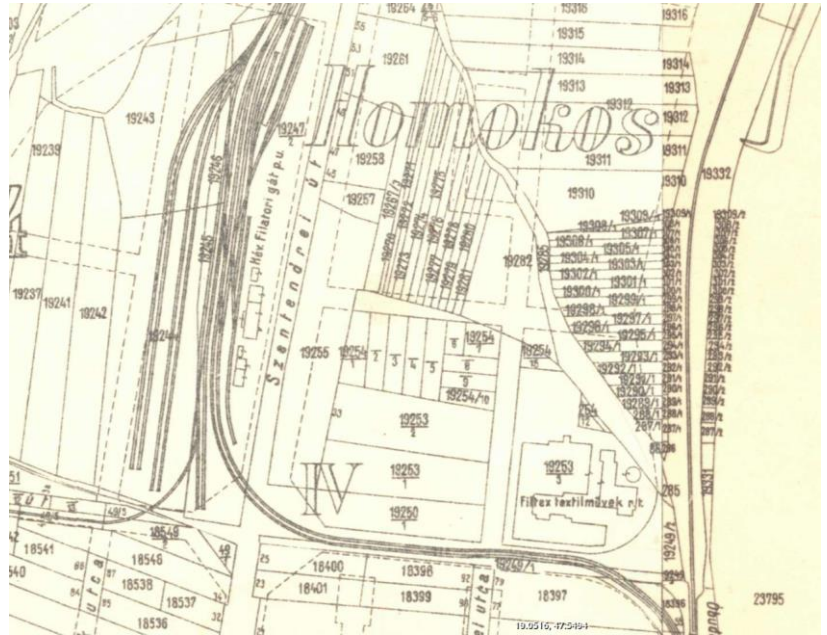
Budapest kataszteri térképsorozata az 1918 és 1946 közötti időszakból

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

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



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



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

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

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

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

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



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



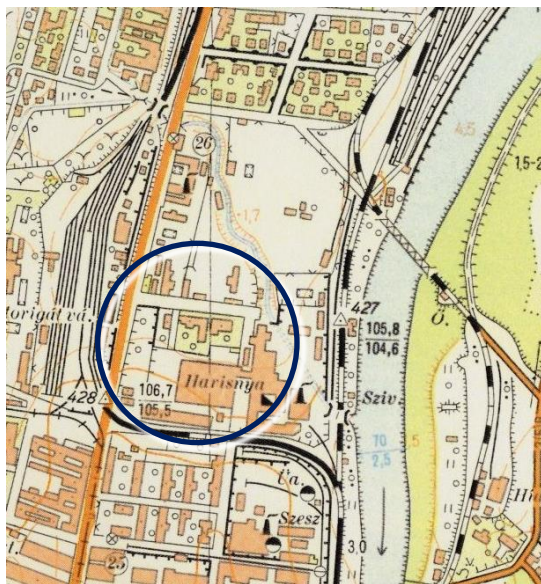
Az elágazás még a nyomvonal-áthelyezés előtt, háttérben a Harisnyagyárral
forrás: <https://villamosok.hu>

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

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



1944-es légifelvétel a térségről
forrás: fentrol.hu



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

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

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

1989-ben a Budapesti Harisnyagyár üzemeit önállósították. A rendszerváltás utolsó éveiben már 'Viking Harisnyagyár' néven haladt ütemesen a végállapot felé.

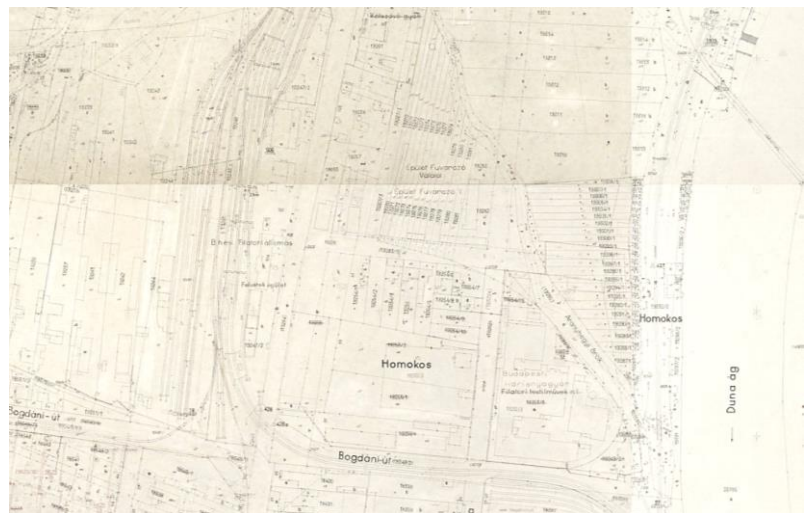
A rendszerváltás után a gyár termelése csökkent, végül **1994-ben a gyár felszámolása mellett döntöttek.**

◀ A környék egy 1961 körüli térképrészleten (1961.)
forrás: <https://villamosok.hu>

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

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

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



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

LÉGIFELVÉTELEK 1940 – 1990 KÖZÖTT

1944-es légifelvétel

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



forrás: Fortepan / Magyar Királyi Honvéd Légierő

1963-as légifelvétel

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

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

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



1996-os légifelvétel

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

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

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

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

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



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

2000-ES ÉVEK LÉGIFELVÉTELEI

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

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

2000.06. hó légifotó

forrás: Google Earth légifelvételek



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

A szomszédos **Ladik** utcai területen megjelenik a mai **BMW** szalon beépítése.

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

2009.07. hó légifotó

forrás: Google Earth légifelvételek



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

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

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

2017.07. hó légifotó

forrás: Google Earth légifelvételek



NAPJAINKBAN

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

A **Ladik** utcai kis raktárépület újabb átalakításon esik keresztül.

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

2024.03. hó légifotó

forrás: Google Earth légifelvételek



1944

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

forrás: Fortepan / Magyar Királyi Honvéd Légierő

képszám: 109066



1963

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

forrás: Fortepan / Horváth Miklós dr

képszám: 129526



1975

Szentendrei út, jobbra a Mozaik utca torkolata.

forrás: Fortepan / FŐMTERV

képszám: 253615



1979

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

forrás: Fortepan / FŐMTERV

képszám: 253851



Építőipari Őrjázat.
 A korszerű építőanyagokról. 1. sz. épületelemgyár. Naponta ezerszáma sorozatban gyártják a több mézas épületelemeket. A gyár az ország leg-
 régebbi és jelenleg is legnagyobb gyára. Az összes épületelem kb. 40
 át itt gyártják. Naponta 60-80 vagon épütelelem hagyja el a gyárat az
 egész ország területén lévő építkezések kiszolgálására és 80 teherautó
 hordja Bpestre és környékére az épületelemeket. Kavicsból, cementből és
 acélból készült elemek ezek, óriási tömeg feldolgozandó anyagot. A Dunaparti
 kavicskotró óránkénti 100 köbméteres tempóban rakja kis kavicsot,
 ami majdnem ugyanilyen gyorsan tűnik el a keverőgépekben. A 15 éves
 lakásépítkezési programban a gyárnak nagy szerepe van. Eddig 10 év alatt
 kb. 20 millió négyzetméter fűdémpanel gyártottak, ami 40 60 négyzet-
 méteres lakásból kb. 20000 lakást tesz ki. Persze nemcsak lakások szá-
 mára voltak ezek a fűdémgerendák, a téglák részére is gyárépítésre szük-
 séges fűdémpanel is vannak ezek között. A 15 éves lakásépítkezési program-

19927 Hung. Monitoring, 24.2.60.-d
 ban nagy feladat hárul az 1.sz.épületelemgyár kollektívájára. Ezt a
 jelenlegi berendezéssel nem tudják végrehajtani, ezért a gyár részére
 kb. 80 millió Ft beruházást irányoztak elő az öt éves tervben, mely új
 gépeket és a vállalat rekonstrukció átállítását fogja szolgálni. A
 szakiaknak igen nagy a feladatuk, hogy olcsóbbá tegyék az építkezést.
 Bán Dező főmérnöknek nagy jelentőségű találmánya van, mely nagy beton-
 acél megtakarítást jelent, a olcsóbbá teszi a gyártást Uzenen belül és
 kint az építkezésnél. Új gerendagépsort állítanak be. Az automata gép
 olcsóbbá teszi a termelést, de nagyobb műszaki ismereteket kíván adol
 gozóktól. -

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

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



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

forrás: <https://pestbuda.hu>



◀ Filatorigát teherpályaudvar 1979
 forrás: Fortepan 253852

BIBLIOGRÁFIA

történelmi visszatekintés hivatkozásai:

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

archív légifelvételek és fotók forrásai:

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

II. A TERÜLET TÁGABB TÉRSÉGE

1. A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGE

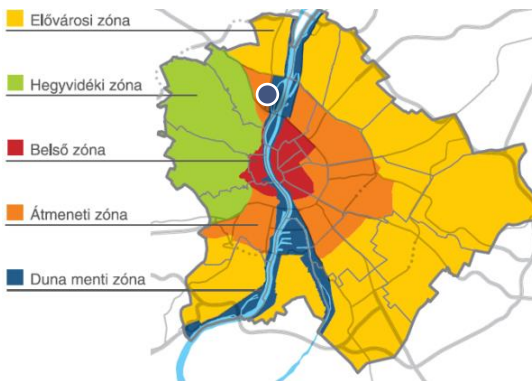
1.1. VÁROSSZERKEZETI ELHELYEZKEDÉS

településszerkezet



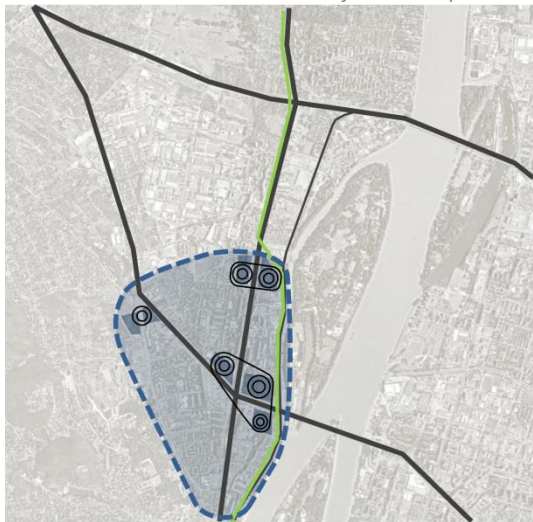
A vizsgált terület budapesti elhelyezkedése

forrás: Budapest 2030



A főváros szerkezetét meghatározó zónarendszer

forrás: Budapest 2030



Óbuda belső városrészének központjai

forrás: saját ábra

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

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

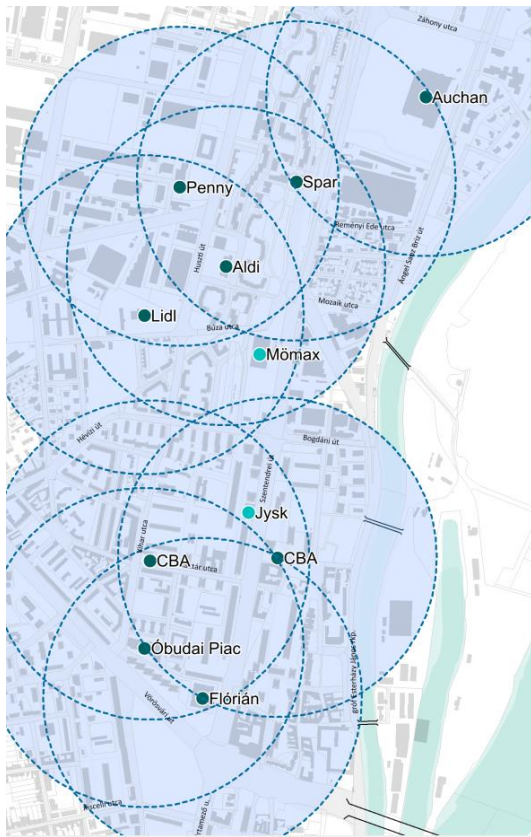
A projektterület mellett halad el Buda észak-dél irányú főközlekedési hálózatának **Szentendrei úti szakasza** – melynek folytatása a belváros felé csatlakozik a Hungária körgyűrűbe –, mely itt az Árpád-híd révén kapcsolódik a pesti oldal főközlekedési hálózatához. A terület megközelítése az Csillaghegy,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

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

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

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

1.2. A TERÜLET TÁGABB KÖRNYEZETE



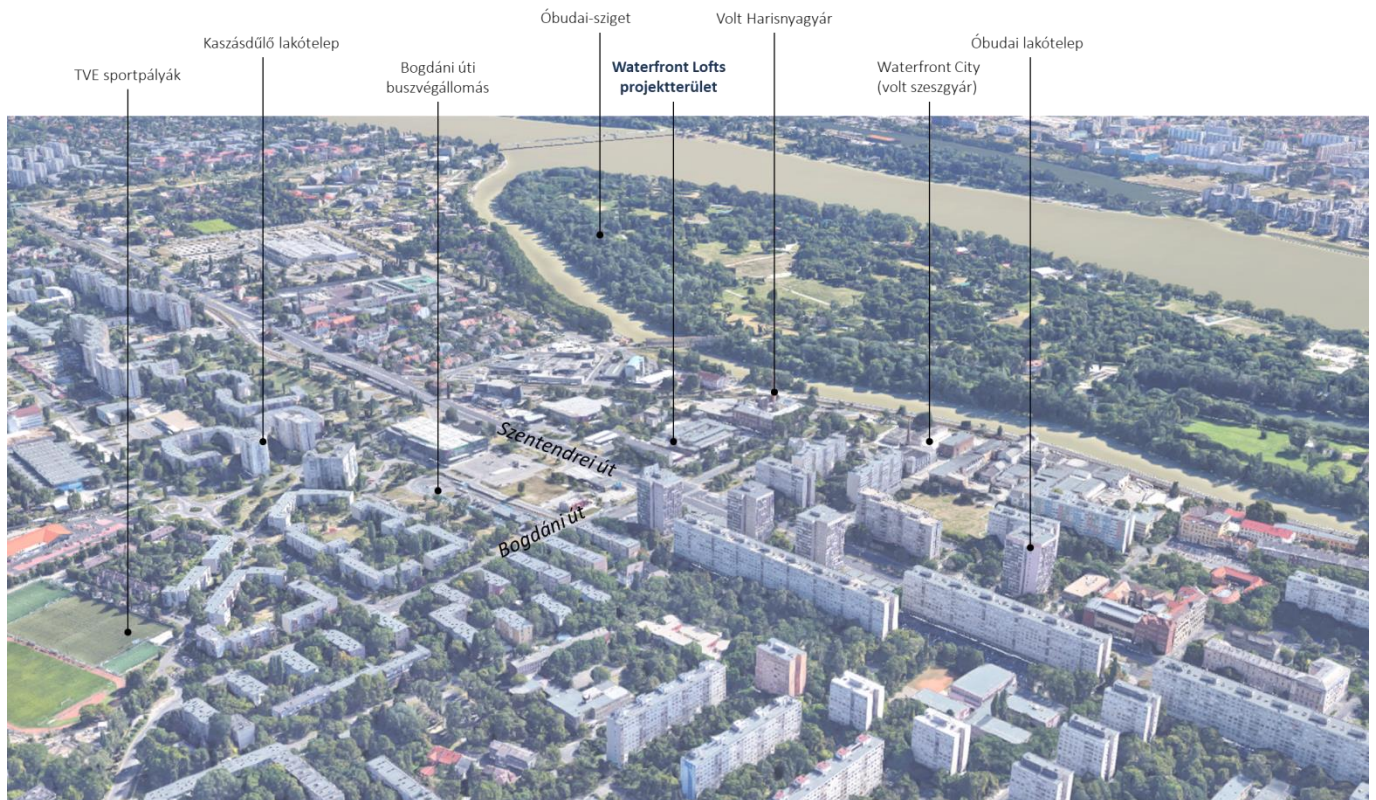
Főbb kereskedelmi létesítmények a terület környezetében
forrás: saját ábra

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

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

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

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



A terület szűkebb térsége
forrás: Google Maps, saját szerkesztés



Városkaput formáló Szentendrei út menti 48 méteres magasházak

forrás: Google Maps, saját szerkesztés



Bogdáni úti magasházak feltárulása a felüljáróról

forrás: Google streetview



Bogdáni úti magasház a projekterület felől

forrás: saját fotó

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

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

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

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

1.3. A TÉRSÉG VOLT IPARTERÜLETEINEK ÁTALAKULÁSA

a korábbi ipari, üzemi, gazdasági, illetve raktározási területek

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

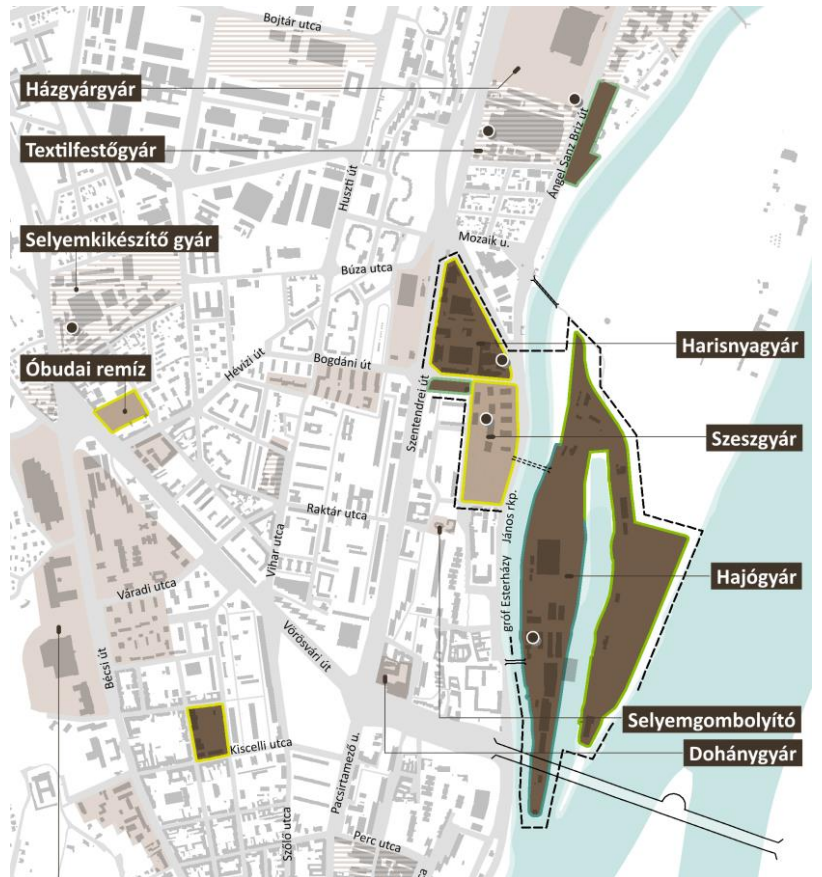
Az idő előrehaladtával tapasztalható, folyamatosan fejlődő technológiai, ipari adottságok, valamint a főváros lakott területeinek terjeszkedésével e szóban forgó területek használatbeli átalakulása már a XX. században megkezdődött.

egyéb intézményi, munkahelyi funkciójú átalakulás

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

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

- funkcionális átalakulás állapota**
- megtörtént
 - folyamatos
 - folyamatban van
 - távlatban várható
- a még várható funkcionális átalakulás jellege, használati iránya**
- lakó
 - sport és rekreáció
 - vegyes
 - kulturális
- alaptérképi elemek**
- meglévő / tervezett beépítés
 - közterületi úthálózat / egyéb terület
 - Duna medre és partja
 - ipartörténelmi jelentőségű, megőrzött kémény
 - térségileg összetartozó barnamezős területek határa
 - meglévő / tervezett hidkapcsolat
 - távlatban tervezett hidkapcsolat (TSZT-2021 alapján)



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



1.4. A WATERFRONT CITY ÉS A BUDAI PROMENÁD

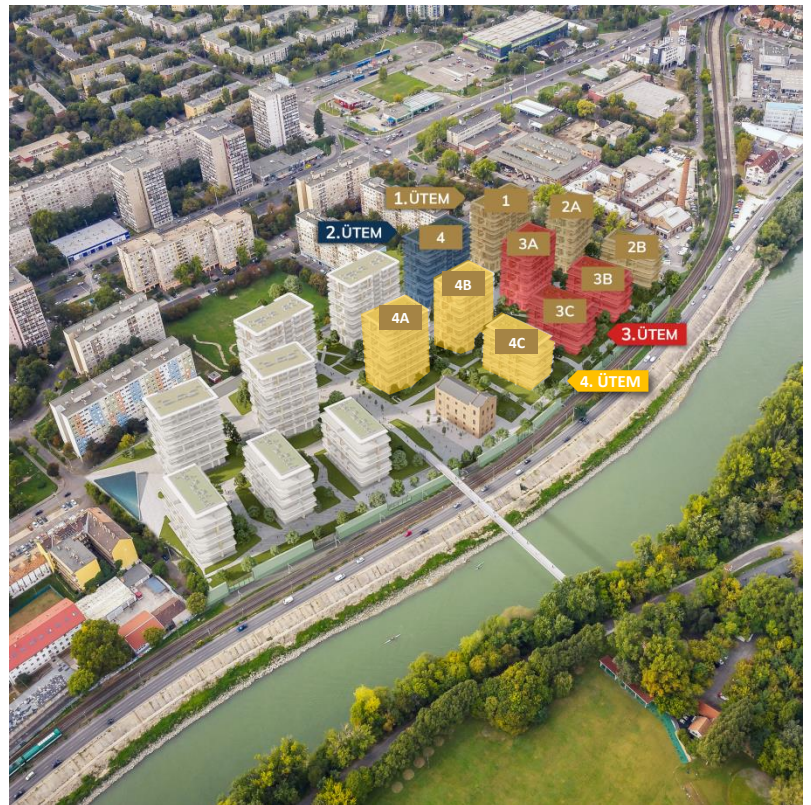
A projektterület szomszédságában található egykori ipari területek átalakulóban vannak, és egyre inkább a modern városfejlesztési trendek irányába mozdulnak el. Kiemelkedő projekt a Waterfront City, amely az egykori BUSZESZ szeszgyár helyén létesülő lakódomináns, de szolgáltatásokkal tarkított városrész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

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

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

kapcsolat a környezettel

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



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

ipartörténeti értékőrzés

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

Budai Promenádnál és új gyalogos hídnál



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



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

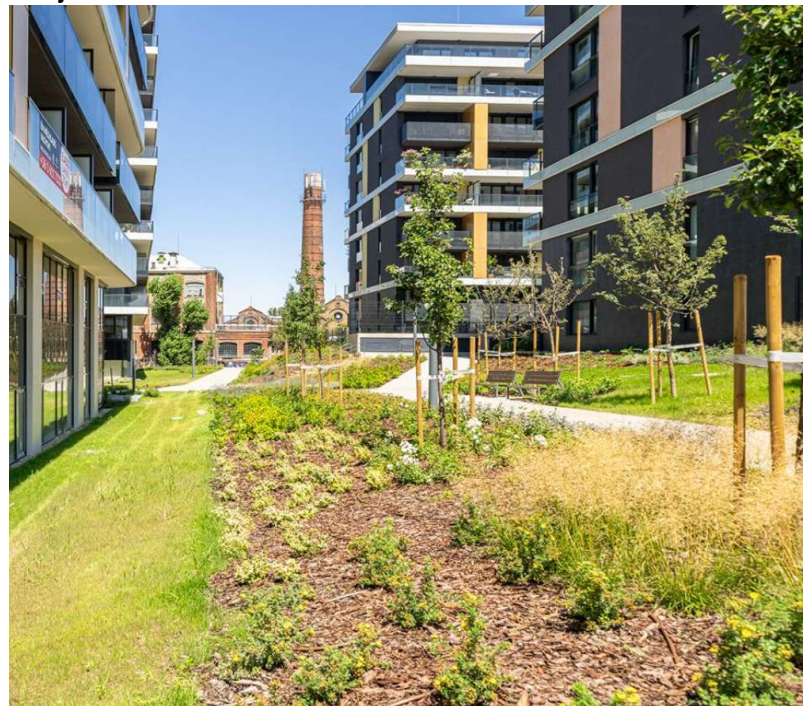
A megtartásra és felújításra kerülő – helyi fővárosi védelem alatt álló – korábbi szeszgyár főépületét a Budai Promenádnál hangsúlyos közösségi funkciójú központi teresedése öleli körbe. Innen egy új gyalogos hídnál fog átvezetni az Óbudai-szigetre, szervesen bekapcsolva azt az új városnegyed és a háttér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

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

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

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

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



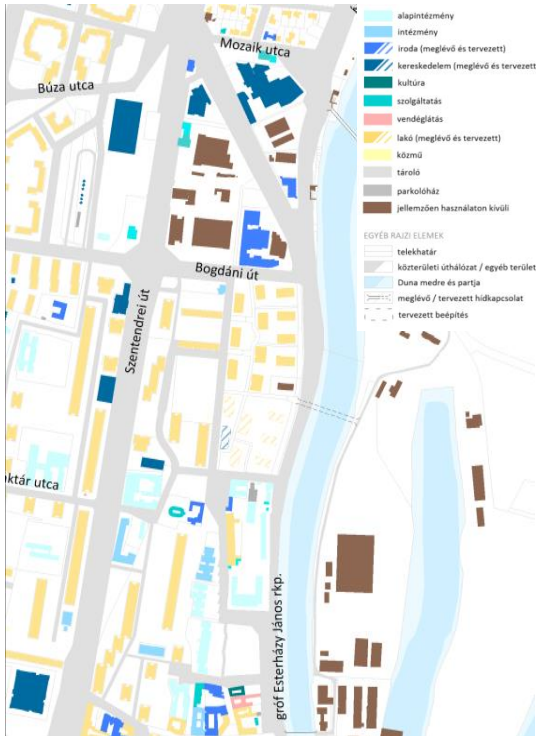
*A Budai Promenádnál eddig elkészült szakasza és a hozzá kapcsolódó sétányok a Waterfront City területén
forrás: saját fotók*

III. BEÉPÍTÉSI ÉS FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐK

1. A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐI

1.1. FUNKCIONÁLIS SZERKEZET

épületfunkciók



Épületfunkció vizsgálat
forrás: saját ábra

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

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

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

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

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

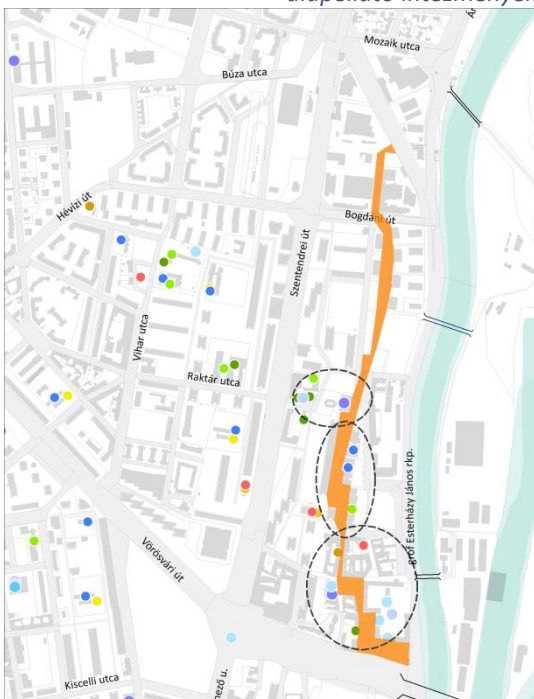
Óbuda, azon belül az Óbudai lakótelep intézmények tekintetében az egyik legjobban ellátott területe Budapestnek.

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

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

ld. bővebben Humán infrastruktúra fejezet

alapellátó intézmények



IV. A PROJEKTERÜLET BEMUTATÁSA

1. A PROJEKTERÜLET FUNKCIONÁLIS ÉS BEÉPÍTÉSI JELLEMZŐI

1.1. A PROJEKTERÜLETEN MŰKÖDŐ EGYKORI FUNKCIÓK

alulhasznosított projekterület



*A projekterület telekbelső része
forrás: saját fotó*

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

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

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

1.2. A PROJEKTERÜLET JELENLEGI FUNKCIÓJA



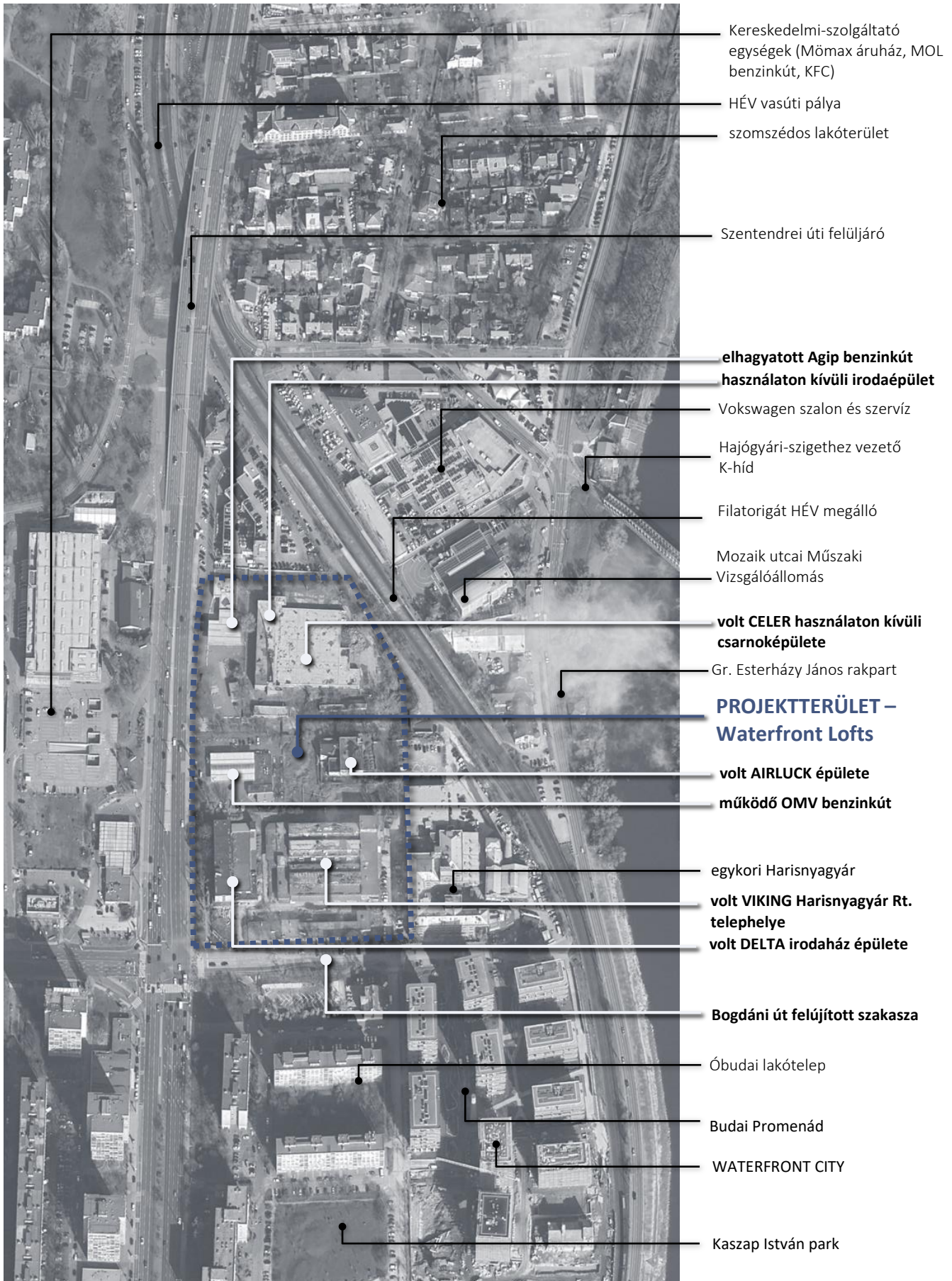
*Felhagyott benzinkút
forrás: saját fotó*

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

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



*A projekterület bemutatása
forrás: saját ábra, Google Earth felhasználásával*

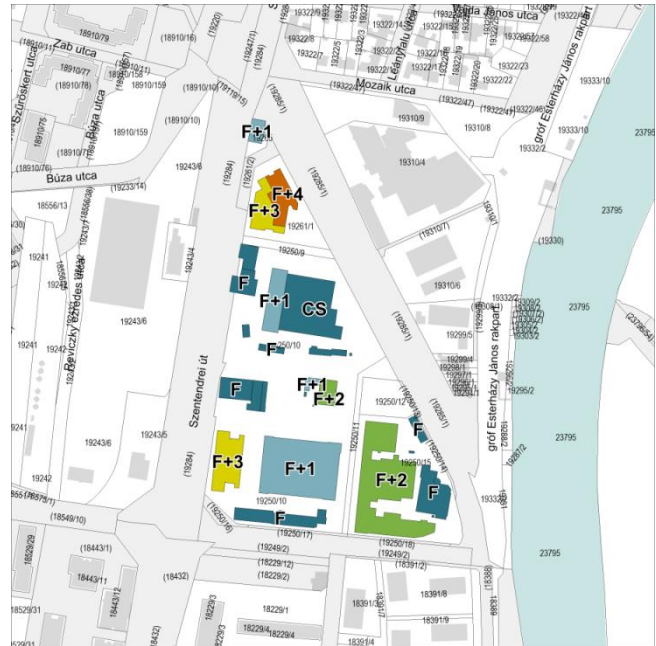


A projekterület és szűk környezete 2025 januárjában
forrás: 2024. márciusi légifelvétel alapján készített saját ábra Google Earth Pro felvétel felhasználásával

1.3. BEÉPÍTÉSI JELLEMZŐK



béépítési mérték



szintszám



becsült szintterületi mutató

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

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

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

a projektterület

2. HELYSZÍNI FOTÓK



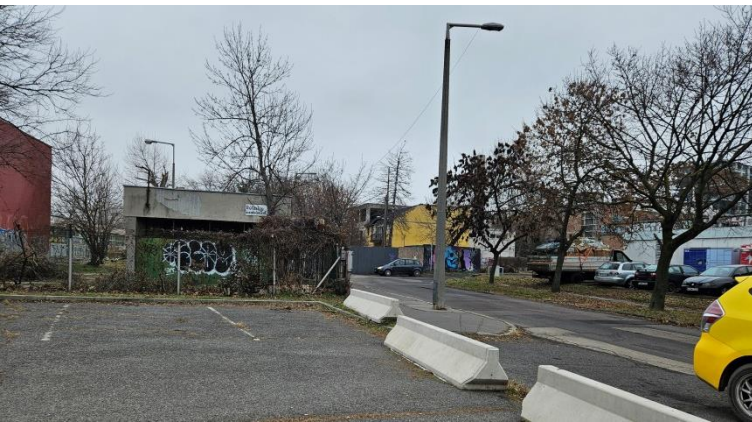
Felhagyott benzinkúti terület a Szentendrei út 59/a. szám alatt.



Ladik utca lezáratlant része



Bogdáni út menti felhagyott benzinkút



Ladik utca Szentendrei út felőli szakasza



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



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



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



Háttérben a Waterfront City



A korábbi Delta irodaház épülete, elhanyagolt környezetben



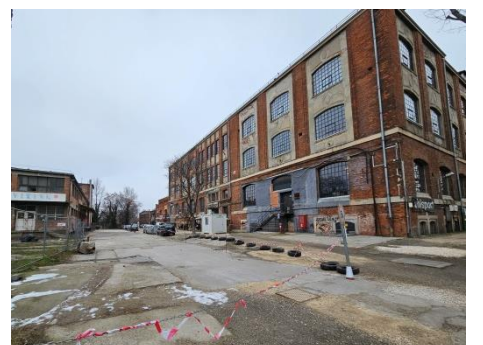
A Bogdáni út felé néző egykori kereskedelmi üzletek épülete (balra: telekbelső látványa, jobbra; 'harisnya, zokni' cégérű tábla)



A kiépített Bogdáni út



Korábbi cégér tábla 'Realmax Áruház' néven



19250/11 hrsz.-ú magánút

forrás: saját fotó

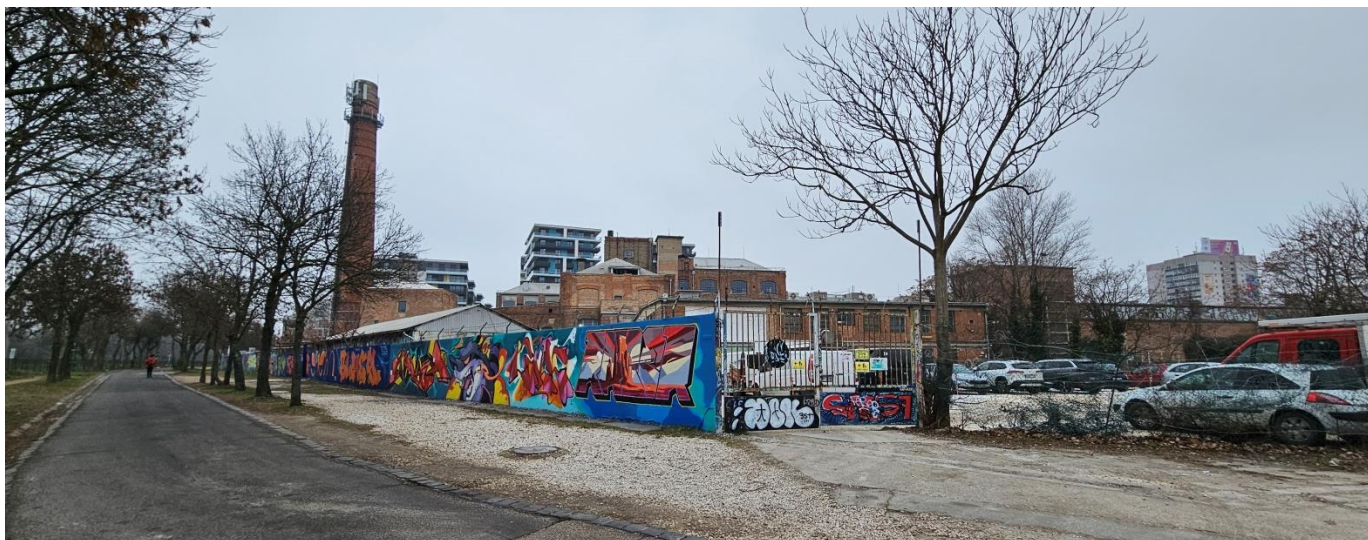
a projektterület tömbje



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



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



A Harisnyagyár épületei, a kémény, és az átmenetileg felszíni parkolóként használt belső udvara a Mozaik utca felől



A felüljáró tövében lévő épület (a BMW mellett)



A Mozaik utca Duna felőli oldala, előtérben a HÉV sínekkel

forrás: saját fotó

a projektterület környezete



A felújított Bogdáni úttól délre eső lakótelep



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



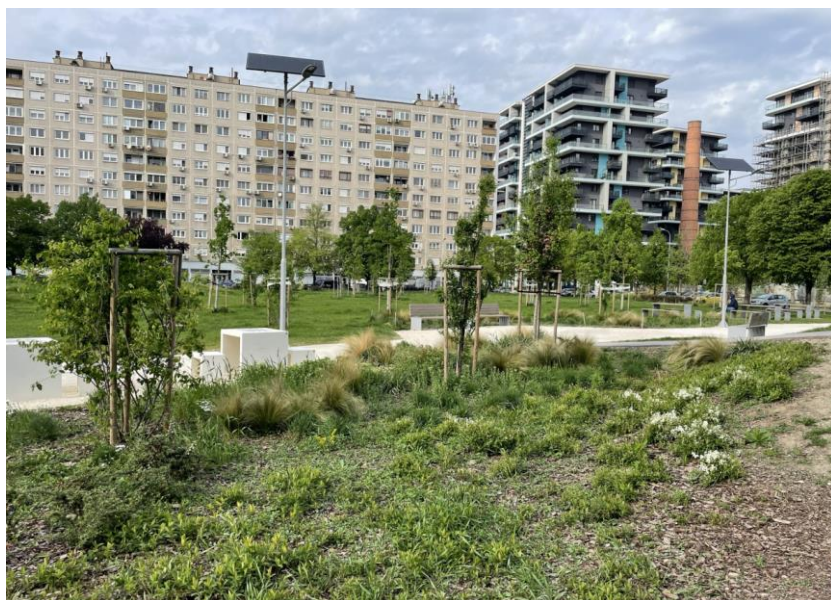
a BUSZESZ egykori területe



A Waterfront City a Bogdáni út felől



A WFC területén lévő kémény a promenád mentén



Felújított Kaszap István park, háttérben a Waterfront City épületeivel

forrás: saját fotó

V. ZÖLDINFRASTRUKTÚRA

1. A PROJEKTERÜLET KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ, VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ZÖLDFELÜLETEK

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

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

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

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



A megújult Kaszap István park
forrás: saját fotó

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

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

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

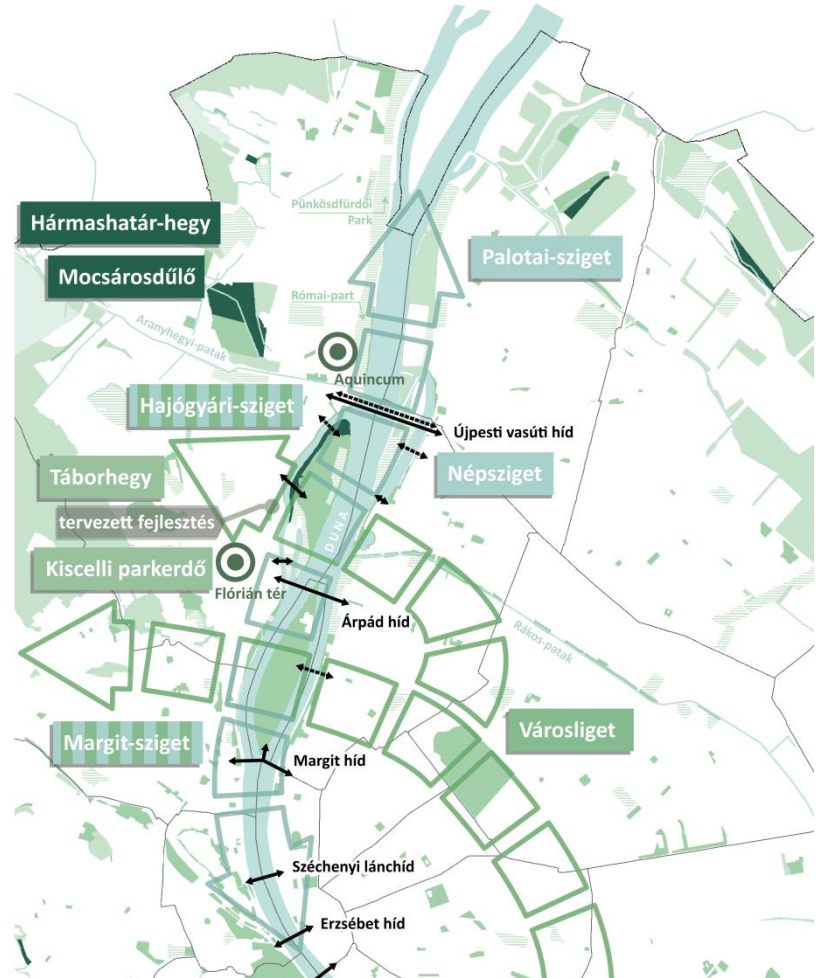
A **lakótelepi zöldfelületek** alapvetően a helyi közösség számára nyújtanak zöldfelületi szolgáltatásokat: javítják a helyi klímát, javítják a városképet, helyet adnak rekreációnak és aktív kikapcsolódásnak is. Ugyanakkor kiterjedésük és az összefüggő zöldfelület (városon belül) kiemelkedő (30-40 %-os)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

kertvárosias területek Magánkertek számottevő mennyiségben a Testvérhegy oldalában jelennek meg. Az egyre intenzívebb beépítés miatt a teljesértékű zöldfelület aránya lassan, de folyamatosan csökken. A zöldfelület rekreációs funkcióját csak a tulajdonosok tudják kihasználni, de a nagyvárosiasnál nagyobb zöldfelületi arány (helyi) klimatikus hatásai érzékelhetőek.

1.2. SZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK

alaptérképi elemek

- természetközeli területek
 - parkok
 - erdőterületek
 - mezőgazdasági célú területek
 - sport és rekreációs célú zöldfelületek
 - Duna és mellékágai
 - kisvízfolyások
 - fővárosi / kerületi közigazgatáshatár
 - meglévő / tervezett 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 fővárosi zöldinfrastruktúra hálózat – a vizsgált terület szempontjából releváns elemekkel
forrás: saját ábra

releváns hálózati elemek

Duna menti zöldtengely

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

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

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

természetközeli területek

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

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

Duna közelsége

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

lakótelepi zöldfelületrendszer

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

NDVI számítás – értékelési metódus

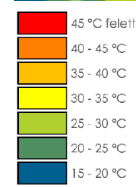
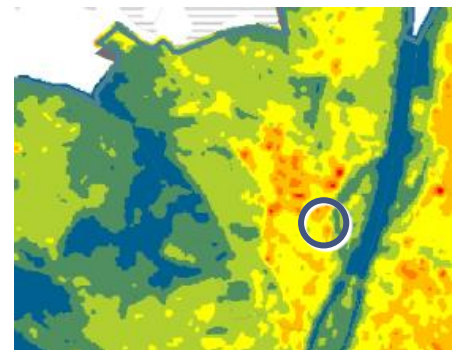
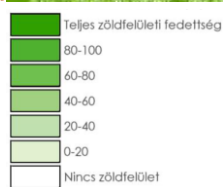
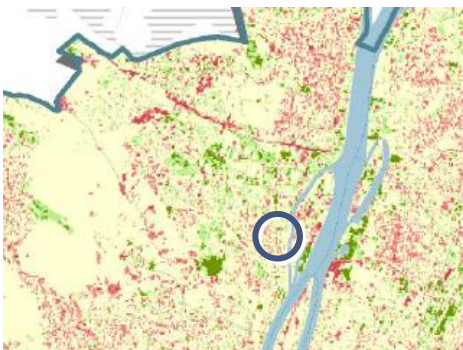


A projekterület NDVI térképe

forrás: Lechner – Copernicus böngésző

A projektterület térségében a zöldfelületi ellátottság jelenleg alacsonynak mondható. **A projektterületen és a tömbsor középső részén a normalizált vegetációs index nagyon alacsony értéket mutat.** A főváros *Zöldinfrastruktúra Konceptiójában* fellelhető vizsgálatok alapján a zöldfelület-intenzitás változása ezt alátámasztva 1992 és 2015 között átlagosan **helyenként növekedés, máshol csökkenést mutat 10-25% eltéréssel** a terület tágabb környezetében. Ettől nem függetlenül Budapest felszínhőmérséklet térképe 2016. augusztus 31-én **35-45 °C közötti hőmérsékletet** mutatott a környéken.

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



Zöldterület-intenzitás változása 1992 és 2015 között

Budapest fás és nem fás vegetációjának térképe (zöldfelület-intenzitása) 2015-ben

Budapest felszínhő térképe 2016. augusztus 31-én

forrás: Budapest Zöldinfrastruktúra Konceptiója - Megalapozó munkarész

VI. KÖRNYEZETVÉDELEM

1. A PROJEKTERÜLETET ÉRINTŐ KÖRNYEZTVÉDELMI HATÁSOK

1.1. A TERÜLETET ÉRINTŐ ZAJTERHELÉS



2014; Google Streetview



2024; Google Streetview

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

A kivitelezés időszakában

Az üzemeltetés időszakában, illetve a távlati időszakban

A **közúti zajterhelés** a terület tágabb környezetében nem elhanyagolható, a Szentendrei út mentén figyelhető meg jelentős a zajszennyezés. A Duna felől a Szentendrei útig terjedő sávban **nappal 65-70 dB, míg éjjel 55-60 dB zajterhelési érték** mérhető. A hatás enyhítésére a tömb a Szentendrei út felé zártosú jelleget ölt. A közlekedőmagok és folyosók itt kerülnek elhelyezésre, valamint nagy méretű zajgátló üveg és attraktív zöldhomlokzatot kap a beépítés annak érdekében, hogy a zavaró hatásoktól védje az épületeket és a lakókat.

A **Ladik utca felől mérhető HÉV** által kibocsátott **vasúti zaj** napközben elérheti a **65-70 dB-t, míg éjjel 50-60 dB zajterhelési értet**.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A generálódó fogalomhoz kapcsolódóan zajterhelés-növekmény nem várható.

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

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

kivitelezés alatt meghatározott
zajvédelmi szempontú hatásterület

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

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

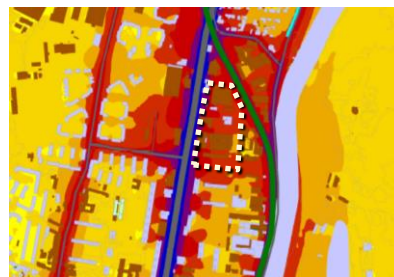
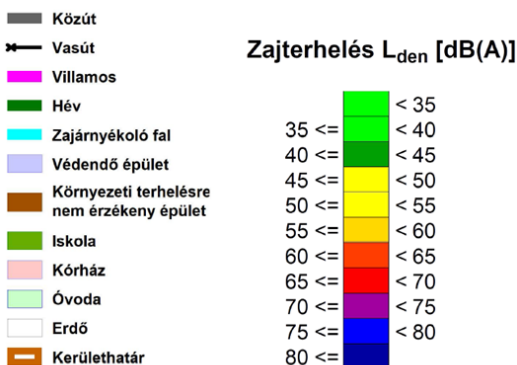
A Mozaik utca 10. (107-es mérési pont) esetében a háttérterhelés 46,5 dB, így a hatásterület a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § b) pontjának előírásai alapján került meghatározásra.

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

üzemeltetés alatt meghatározott
zajvédelmi szempontú hatásterület

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

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



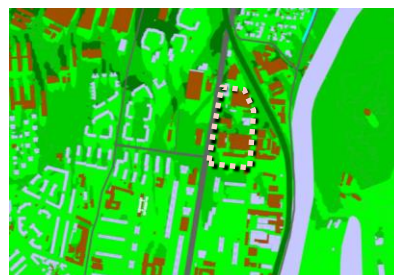
Közúti zajtérkép nappal

forrás: <https://zajterkepek.hu/>



Közúti zajtérkép éjjel

forrás: <https://zajterkepek.hu/>



Üzemi zajtérkép nappal

forrás: <https://zajterkepek.hu/>



Üzemi zajtérkép éjjel

forrás: <https://zajterkepek.hu/>

1.2. A TERÜLETET ÉRINTŐ EGYÉB KÖRNYEZETI TERHELÉS

Levegőtisztaság-védelem

A létesítményben bejelentésre kötelezett levegőtisztaságvédelmi pontforrások telepítése nem tervezett, mivel a fűtési igények kielégítése hőszivattyúk alkalmazásával tervezett.

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

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

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

Természet és tájvédelem

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

A tervezési terület tágabb környezetében sem találhatóak meg a magas természetességű élőhelyek.

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

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

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

Klímaadaptáció

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

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

Hulladékgazdálkodás

A létesítményben keletkező hulladékok gyűjtése, megfelelő engedéllyel rendelkező hasznosító, vagy ártalmatlanító szervezetnek történő átadása

biztosított lesz. Az üzemeltető be fogja tartani a vonatkozó jogszabály szerinti előírásokat, teljesíti a kötelezettségeket.

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

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

A környezet és az emberi egészség védelmére fogantatosítandó intézkedések

Az emberi egészség védelmére intézkedések kidolgozása és alkalmazása nem szükséges.

1.3. A TERVEZETT TSZT / FR SZ MÓDOSÍTÁS HATÁSAI

Területfelhasználási egység módosítása

A jelenlegi területfelhasználási egység által támogatott kereskedelmi funkció, a telek egyéb adottságait, városi pozícióját, a kijelölt P+R parkolót, bevásárlóközpont fejlesztését predesztinálja, mely elsősorban a kerület távolabbi területein, vagy az észak-budai agglomerációból ingázókat szolgálja ki. A tervezett módosítás ezzel szemben elsősorban lakó funkciót tartalmaz. A lakó funkció által generált gépjárműforgalom a jelentős részben autós megközelítésre alapozott kereskedelmi forgalomnál várhatóan kisebb lesz. Ez a várható légszennyezettségi, zaj- és rezgésterhelési hatásokat is csökkenti.

Beépítési sűrűség növelése

A beépítési sűrűség növelése önmagában okozhatja az épület(ek) alapterületének, vagy magasságának növekedését. A fejlesztő célja jelen esetben a beépítési sűrűség szinten tartása mellett a beépítés belső térarányainak kedvező kialakítása, az átszellőzés és a nagy zöldfelületi arány biztosítása.

P+R jelölés megszüntetése

A hatályos területfelhasználási egység által indukált kereskedelmi funkcióhoz jól illeszkedne egy P+R parkoló, a tervezett területfelhasználáshoz, illetve a tervezett beépítéshez ez a funkció nem kapcsolható.

Magasház kijelölés módosítása

A tervezet szerint a tervezési terület nagy részén nőni fog az elérhető legmagasabb pont: ahol jelenleg 45 m a megengedett, ott 65 m lenne a maximális érték. Alacsonyabb tömbök helyett magasház létesítése támogatja a zöldfelületi arány növelését, javíthatja a tömb szellősségét, ugyanakkor hatása lehet a tájképre-városképre. Amennyiben a fejlesztő él a magasház építésének lehetőségével, a városkép, a várossziluett bizonyos nézőpontokból meg fog változni. A változás mértékét és értékelését külön fejezet tartalmazza.

VII. TERMÉSZET- ÉS TÁJVÉDELEM

1. A PROJEKTERÜLET KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ, VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ZÖLDFELÜLETEK

1.1. TÁJI-, TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

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

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

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

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

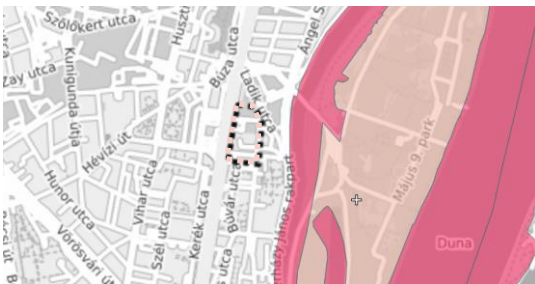
(Dövényi et al. (2010). Magyarország kistájainak katasztere, Csorba Péter. (2021). Magyarország kistájai.)

1.2. TERMÉSZETI ÉRTÉKEK

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

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

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



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

VIII. A PROJEKTERÜLET ZÖLDFELÜLETEI

1. JELENLEGI ÁLLAPOT



növényállomány

előzmények

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

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

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

forrás: fentrol.hu



volt AGIP benzinkút zöldfelülete

forrás: saját fotó

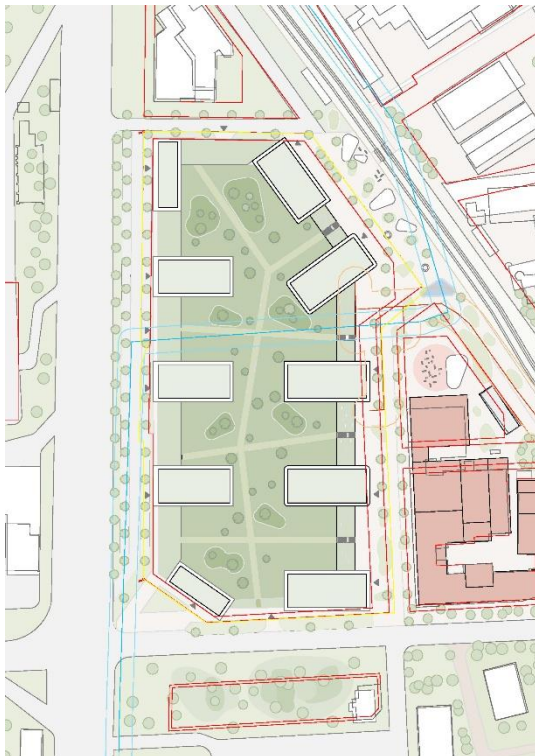
A tervezési területen az uralkodó fafaj az adventív bálványfa (I). Emellett található néhány hegyi juhar (I), több adventív zöld juhar (*Acer negundo*), nyár (I.), vadgesztenye (*Aesculus hyppocastanum*) és kőris (I.) egyed is.

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

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

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

Előzetes beépítési koncepció



Előzetes beépítési koncepció

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

Az előzetes tervek alapján a Fejlesztő – ahogy egy ilyen kvalitású beruházáshoz illik – autómentes belső területben gondolkodik.

A tervek alapján növekszik a zöldfelület nagysága, minősége pedig minden bizonnyal emelni fogja a terület használati és környezeti komfortját, tehát a jelenlegihez képest alapvető minőségi ugrást tud képviselni.

A Fejlesztői szándék és program szerint a Waterfront City területén már részben megvalósult Budai Promenádnál menti üzletek sorát a Waterfront Lofts területén létesülő aktív földszinti kereskedelmi sáv teljesíti ki. A Promenádnál menti létesülő attraktív zöldfelületekhez szervesen kapcsolódnak a parkosított új tömbbelső zöld csápjai, melyek rézsús terepkialakításukkal finom átmenetet képeznek a publikus és félprivát használatú területek között.

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

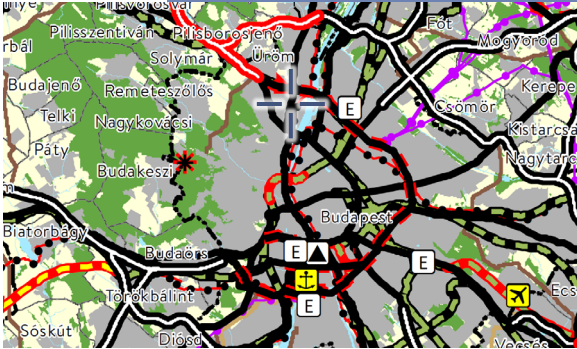
A tömbbelső részében a terepszint alatti beépítés, és a kapcsolódó feltöltés kizárja a jelenlegi növényállomány megtartását. Ugyanakkor itt létrejön egy nagyméretű, értékes belső kert, ami jól szolgálhatja a lakók rekreációs igényeit.

HATÁLYOS TERÜLET-, TELEPÜLÉSRENDEZÉSI- ÉS FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

I. ORSZÁGOS SZINTŰ TERVEK

OTRT

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



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

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

◀ Szerkezeti elemek

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

a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról

BATrT

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



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

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

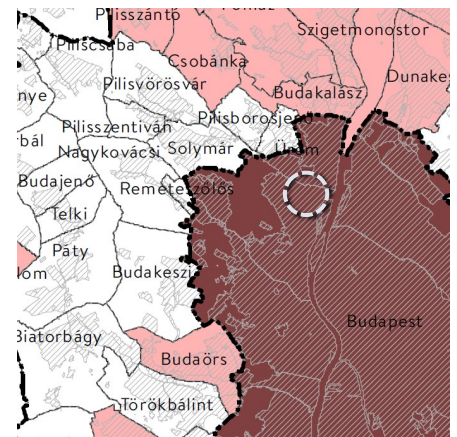
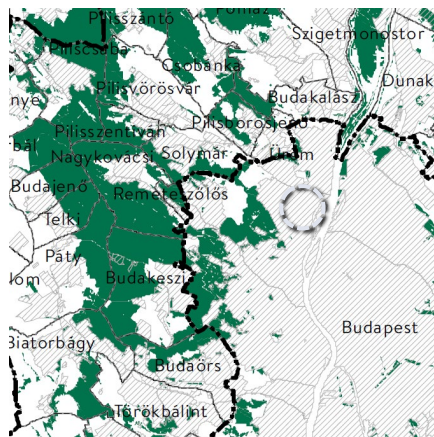
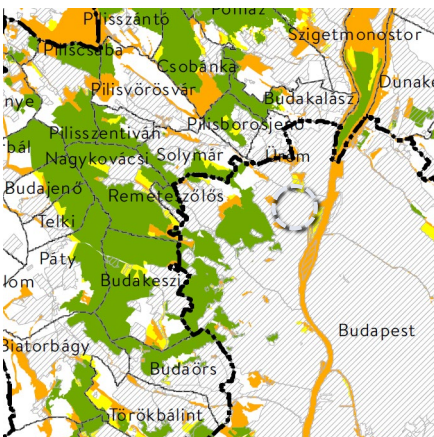
▶ Szerkezeti elemek

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

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

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

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



3/.... sz. mellékletek

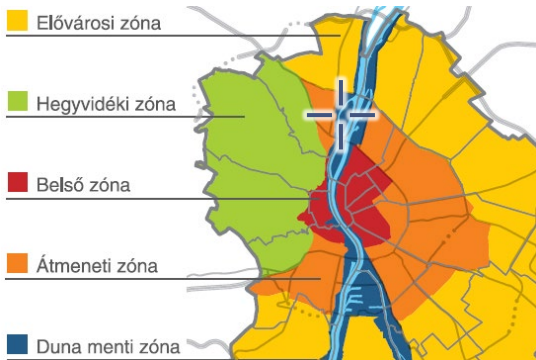
OÖH magterület és ökológiai folyosó övezete / Erdők övezete / Világörökségi és világörökségi várományos területek övezet
forrás: Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 3/1, 3/3, 3/4. melléklete

II. FŐVÁROSI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

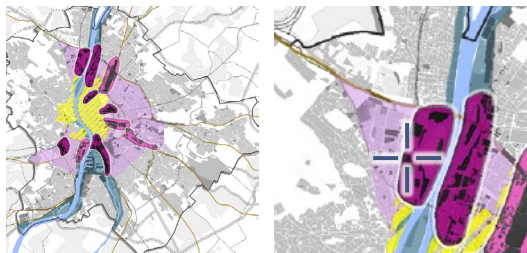
A fővárosban kétszintű szabályozási rendszer érvényesül, ennek megfelelően a fejlesztési tervek egymásra épülése (tervhierarchia és az időtávok különbözősége) miatt több fővárosi és kerületi településfejlesztési dokumentum is érvényben van a területen, melyek bemutatása külön történik.

1. BUDAPEST HOSSZÚ TÁVÚ VÁROSFELJESZTÉSI KONCEPCIÓJA – BUDAPEST 2030

BUDAPEST 2030 Hosszú távú Városfejlesztési Koncepció



A főváros szerkezetét meghatározó zónarendszer
forrás: Budapest 2030



Barnamezős területek hasznosítása
forrás: Budapest 2030



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

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

- Budapest az európai városhálózat erıs tagja,
- érték és tudásalapú, fenntartható gazdaság,
 - harmonikus, sokszínú városi környezet,
 - javuló életminıség, harmonikus együttélés.

A koncepcióban definiált öt, eltérı adottságokkal rendelkezı zóna közül a projektterület az átmeneti zóna és a Duna menti zóna határán helyezkedik el. A projektterülettel délre található Óbuda központi része, mely kiváló elérhetısége és kiemelt funkciói révén a város egyik leglátogatottabb pontja. A gyorsvasúti és egyéb kötöttpályás már megvalósult és jövıben tervezett fejlesztései, illetve az átmeneti zónában végbemenı életminıséget növelı törekvések értéknövelı és környezetjavító hatással bírnak a területre.

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

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



Kiemelt célok térbelisége
forrás: Budapest 2030

2. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA - OTTHON BUDAPESTEN

OTTHON BUDAPESTEN – BP ITS 2027
Integrált Településfejlesztési Stratégia

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

Célrendszer

forrás: Budapest Főváros ITS 2027



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



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

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

A beavatkozások közül a sematikusan jelölt *városfejlesztés a barnamezős területeken* foglalja magába a projektterület érintettségét.

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

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

▼ A megvalósítást szolgáló beavatkozások

forrás: Budapest Főváros ITS 2027

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

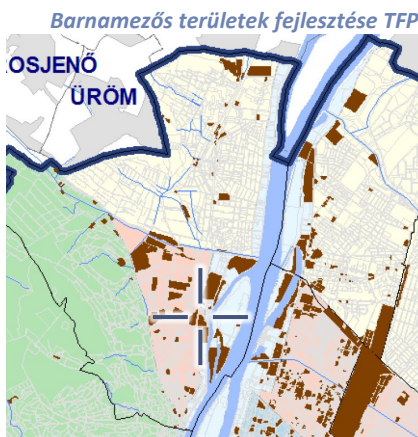
- megfizethető és jó minőségű lakhatás feltételeinek bővítése,
- kis távolságok városa,
- fenntartható közlekedés fejlesztése,
- egészséges utcák és városi terek,
- energiahatékonyság növelése, klímavédelem,
- fenntartható városüzemeltetés.

A projektterület jól láthatóan azon – a barnamezős térségeket magába foglaló sematikusan ábrázolt – lehatárolást érinti.

▼ Városfejlesztés a barnamezős területeken akcióterületek lehatárolása

forrás: Budapest Főváros ITS 2027

3. TOVÁBBI RELEVÁNS FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK



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

▼ Barnamezős területek Budapest

forrás: Barnamezős területek fejlesztése Tematikus Fejlesztési Program

Középtávú célok:

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

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

Barnamezős területek katasztere — Buda munkarész



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

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



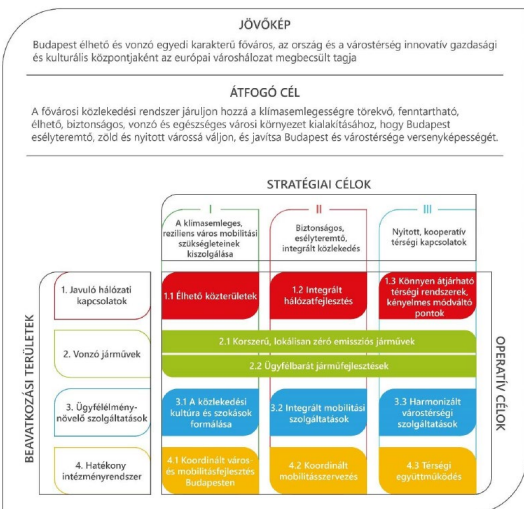
◀ A terület barnamezős érintettsége
forrás: Barnamezős területek katasztere a Buda c. munkarész

Budapesti Mobilitási Terv

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

Három fő stratégiai célja ezeket az elveket követve:

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



BMT célrendszere és jövőképe
forrás: BMT-2030

A dokumentumban megfogalmazott célok:

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

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

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



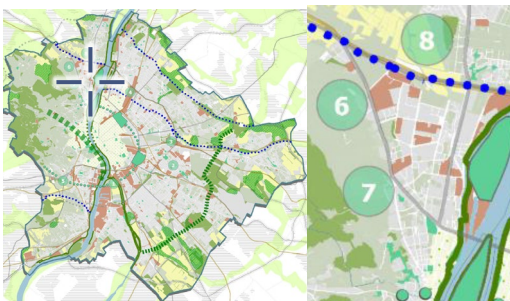
BMT Közlekedésmód-választási arányok változása Budapesten (utazásszám alapján)

forrás: BMT-2030

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

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

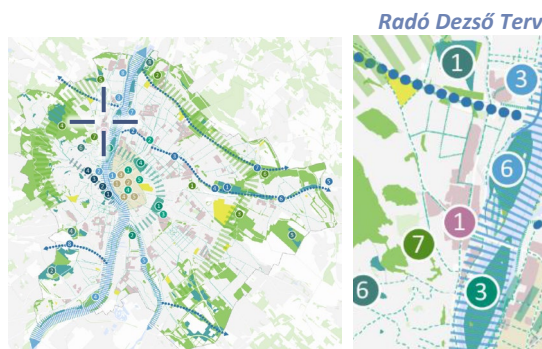
Budapest Zöldinfrastruktúra Koncepciója
Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterv



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

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

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



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

III. KERÜLETI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

1. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA - ITS

ITS – Óbuda-Békásmegyer Integrált Településfejlesztési Stratégiája

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

célrendszer



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

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

kapcsolódó stratégiai célkitűzések

A terület szempontjából releváns stratégiai célkitűzések közé sorolható:

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

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

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

- Barnamezős területek felfedése [S22]
- Kiemelt területek konzisztens, harmonikus fejlesztése [S41]
- Intermodális közlekedési hálózatok fejlesztése [S52];
 - a kötöttpályás közösségi közlekedési eszközök megállóinak fejlesztése az intermodalitásra való tekintettel;
 - a megfelelő számú és szolgáltatási minőségű P+R és B+R parkolók létrehozása;
 - az átszállási távolságok minimalizálása, a meglévő megálló elhelyezés, tárolók helyének optimalizálása által.

2. VÁROSRENDEZÉSI PROGRAM

városrendezési program összefoglaló tervlapja

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



Városrendezési program összefoglaló tervlap
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft.

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

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

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

IV. FŐVÁROSI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK

1. BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE - TSZT

funkcionális szerkezet

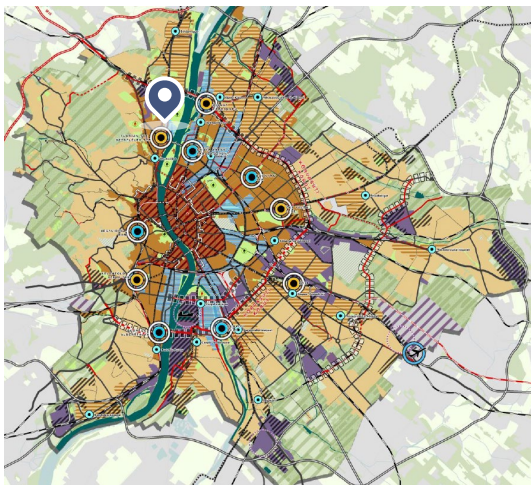
„A vegyes használatú, magas intenzitású / intenzív városias területek Budapest magas beépítési sűrűségű történeti városrészei, ahol a lakófunkció a meghatározó, de a területek nagy arányban intézményeket is magukba foglalnak, ugyanakkor a megkülönböztetett szerepkör miatt a hasonló jellemzőkkel rendelkező,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

forrás: TSZT-2021

A TSZT funkcionális szerkezeti tervlapja szerint az érintett terület:

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

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



SZERKEZETALKOTÓ TERÜLETI ELEMÉK

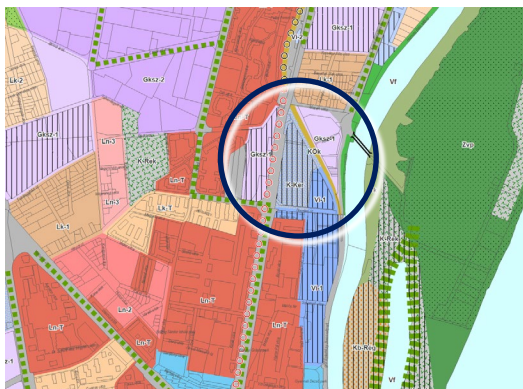
	Vegyes használatú, magas intenzitású / intenzív városias terület
	Jelentős közösségi rekreációs célú terület, jelentős zöldterület
	Kiemelten védendő karakterű, jelentős kiterjedésű terület
	Szerkezetalkító fejlesztési céltérség - vegyes használatú
	Jelentős fejlesztési potenciállal rendelkező egyéb 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

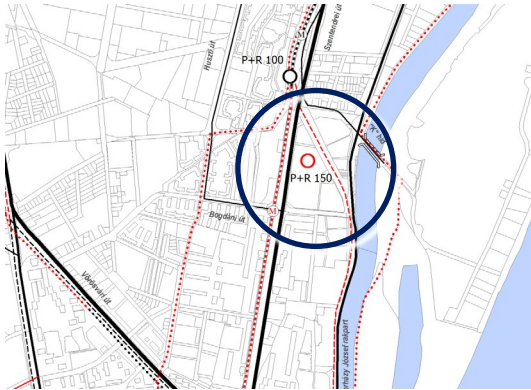
Budapest Főváros Településszerkezeti Terve Funkcionális szerkezet tervlap
forrás: TSZT-2021



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

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

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



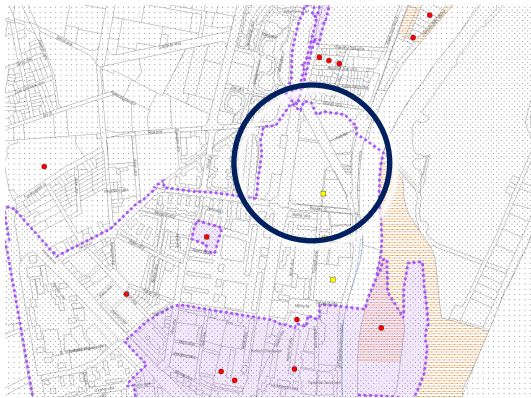
2. szerkezeti tervlap – Közlekedési infrastruktúra
forrás: TSZT-2022. július

sintén jelentős változással érintett jelzéssel.

A közlekedési infrastruktúra tervlap (TSZT 2. szerkezeti tervlap) **leghangsúlyosabb eleme a Szentendrei út és a Vörösvári út, mint elsődrendű főútvonalak.** A projektterület szomszédságában a Mozaik utca és az Ángel Sanz Briz út folytatásában **másodrendű főútvonal jelölt.** **Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonal jelölt a Búza utca és a Huszti út mentén,** valamint **felsőszintű közúti vasút (villamos) vonal** jelölése látható a Ladik utca tengelyében.

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

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



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

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

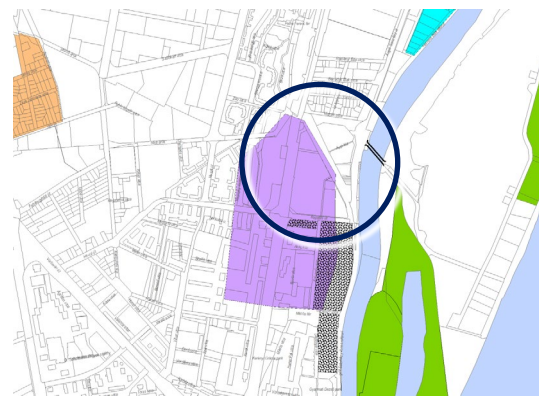
Az Óbudai-sziget **műemléki környezet területe.** Emellett a térségben számos **műemlék** előfordul.

	Világörökségi várományos helyszín határa/területe BFKH Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály adatszolgáltatása 2021.02.08.
	Világörökségi várományos helyszín védőövezetének határa BFKH Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály adatszolgáltatása 2021.02.08.
	Rendelettel, határozattal védett régészeti lelőhely területe BFKH Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály adatszolgáltatása 2021.02.08.
	Fővárosi helyi védettségű építmény FPH Városépítési Főosztály Építészeti Értékvédelmi Csoport adatszolgáltatása:
	Műemlék BFKH Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály adatszolgáltatása 2021.02.08.

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

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

	Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 m
	Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)
	Szigetek magassági korlátozással érintett beépítésre szánt területei



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

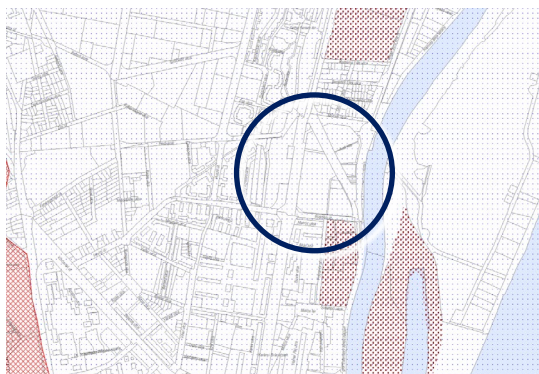
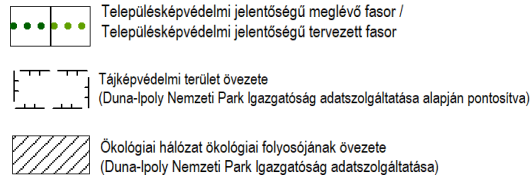


4. szerkezeti tervlap – Zöldfelület, táj- és természetvédelem
forrás: TSZT-2021

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

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

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

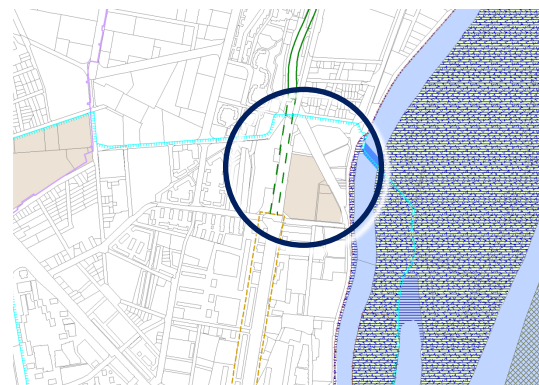
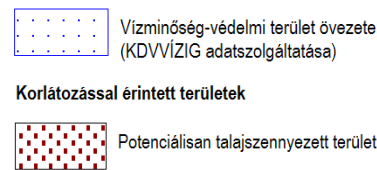


5. szerkezeti tervlap – Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényező terület
forrás: TSZT-2021

A TSZT környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényező területtel kapcsolatos korlátozásainak területi lehatárolása alapján (TSZT 5. szerkezeti tervlap) a projekterületet nem érintett.

A projekterületen vízminőség-védelmi terület jelölt.

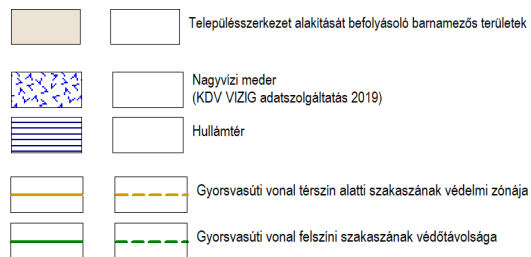
A potenciális talajszennyezéssel jelölt terület jelölés **a projekterületet nem érinti.**



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

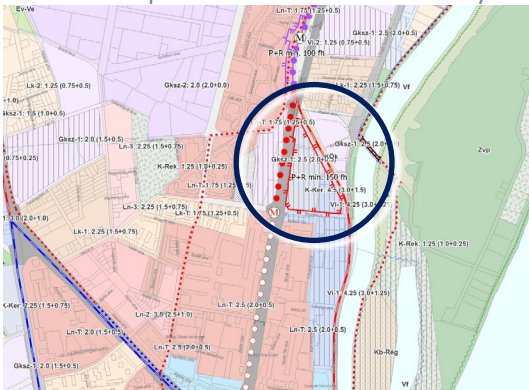
A TSZT 6. sz. szerkezeti tervlapja tartalmazza a védelmi, korlátozási területeket, mely a projekterületet „településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területként” jelöli.

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

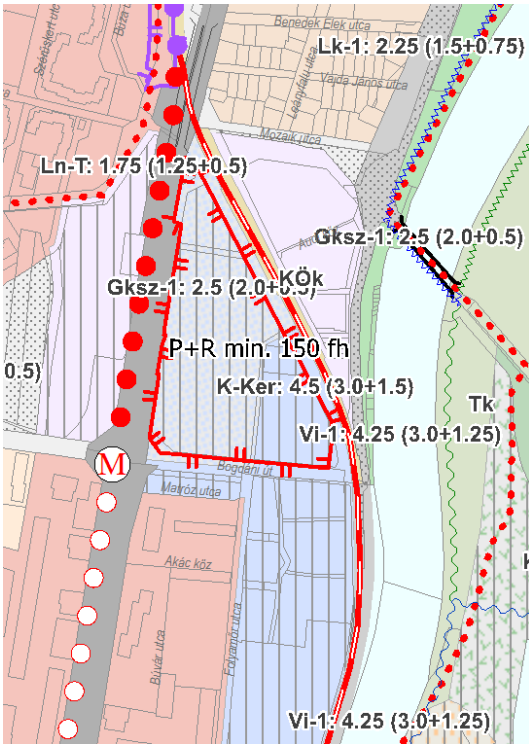


2. FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT - FRSZ

FRSZ-2021 Budapest Főváros Rendezési Szabályzata



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



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

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

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

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

A területen a meghatározott **beépítési sűrűség (bs)** 4.5 értékű.

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

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

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

A hatályos KÉSZ övezeti paraméterei szerint a teljes területfelhasználási egység területén összesen 129.356 m² általános szintterület és 65.295 m² parkolási szintterület létesíthető, így tartalék adódik e tekintetben.

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

1. HATÁLYOS FRSZ

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

V. KERÜLETI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK

1. KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT - ÓBÉSZ

KÉSZ – Kerületi Építési Szabályzat és Szabályozási terv előírásai

Az Óbuda-Békásmegyery Kerületi Építési Szabályzatáról szóló a III. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendeletével (ÓBÉSZ) jóváhagyott rendelet **utolsó módosítása a 16/2024. (IX.30.) évi önkormányzati rendelettel** történt.

A Szabályozási terv az alábbi elemeket tartalmazza a terület vonatkozásában:

jelmagyarázat

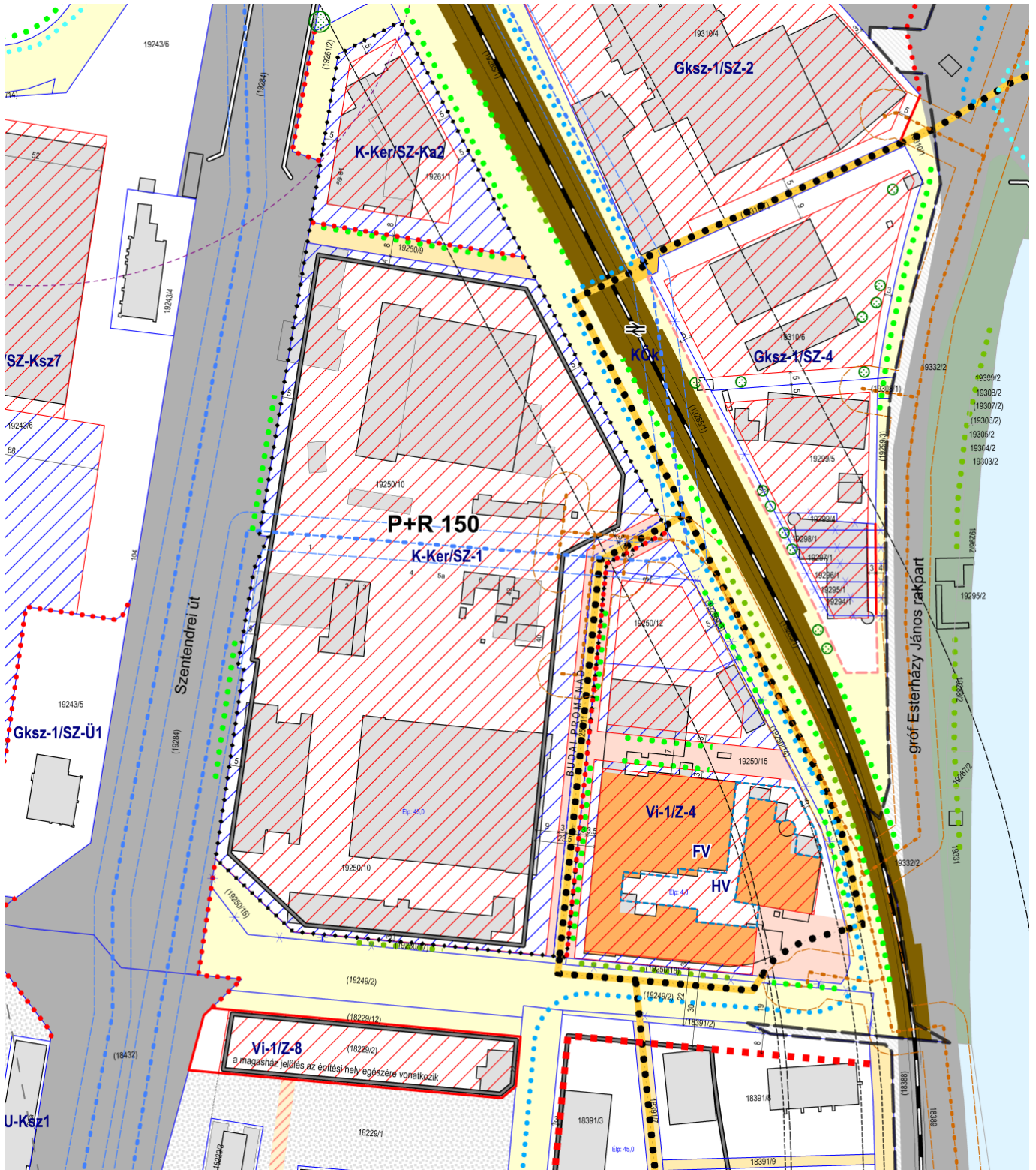
	építési övezet/övezet jele
	szabályozási szélesség / egyéb méretezés
	magassági méretezés
	Hm - homlokzatmagasság Ém - épületmagasság Pm - párkánymagasság Pmu - párkánymagasság utcai vonala Élp - épület legmagasabb pontja
	jelenlegi telekhatár
	javasolt megszüntető jel
	építési határvonal
	építési hely, vagy terepszint felett is beépíthető része
	építési hely kizárólag terepszint alatt beépíthető része
	építési hely magasépület céljára kijelölt része
	szöveges szabályozási elem
	telepítendő fasor
	P+R parkoló és minimális befogadó képessége
	védelemmel érintett épület, épületrész, építmény, műtárgy
	fővárosi helyi védettségű építmény
	kerületi helyi védelemmel érintett telek
	nagyközépnomású földgáz gerincelosztó vezeték és biztonsági övezete
	ivóvíz főgerincvezeték és védőtávolsága
	javasolt gyalogoshálózat sétányként kialakított / fenntartandó szakasza
	javasolt közforgalmú magánút
	már közhasználatú, vagy közhasználatra javasolt telekrész
	kerékpáros infrastruktúra tervezett nyomvonala (nem jelleghelyes ábrázolással)
	Budai Promenádnál
	kerületi jelentőségű közlekedési terület (Kt-kk)
	fővárosi jelentőségű közlekedési terület
	kötőpályás közlekedési terület
	folyóvizek medre és partja



Szabályozási terv kivágat

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

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



Szabályozási terv kivágat nagy méretben

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

1.1. AZ ÓBÉSZ RELEVÁNS ÖVEZETI ELŐÍRÁSAI

K-Ker övezetekre vonatkozó előírások

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

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

- a) kereskedelmi,
- b) szolgáltatási,
- c) vendéglátási,
- d) szállás jellegű,
- e) kulturális, és egyéb közösségi szórakoztató,
- f) egészségügyi,
- g) iroda,
- h) sport,
- i) nem üzemi technológiájú kutatás, fejlesztés,
- j) nem zavaró hatású kézműipar,
- k) önálló parkolóház, mélygarázs, tetőparkoló,

rendeltetés céljára létesíthető, mely rendeltetések és önálló rendeltetési egységek egy épületen belül vegyesen is kialakíthatók. Az önálló rendeltetési egység értelemszerű használatához, fenntartásához, működtetéséhez szükséges nem felsorolt rendeltetések is elhelyezhetők (különösen raktár, iroda).

(2) **Nem létesíthető**

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

K-Ker/SZ-1 övezetre vonatkozó előírások

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

- „a) nyúlványos telek nem alakítható ki;
- b) a gépjárművel való megközelítés
- ba) közvetlenül a **Szentendrei útról,**
- bb) a Szabályozási terven jelölt **magánútról,** továbbá
- bc) a Szabályozási terven jelölt magánút mellett kialakítható közhasználat céljára átadott területsáv **együttes keresztmetszetén belül** is biztosítható;
- c) az előírt zöldfelületen kívül **legalább 2000 m² össz-felületű extenzív zöldtetőt kell kialakítani,** az **24. § (2) bekezdésben** és az 58. § paragrafusban foglaltak helyett;

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

d) tetőtéri parkoló esetén legalább 300 m² össz-felületű árnyékoló szerkezetet kell elhelyezni;

e) a telken kerítés nem létesíthető;

f) az általános szintterület számítása során az általános előírások szerint figyelmen kívül hagyható építményszint részeken túl nem kell beszámítani az épület alapterületének további 10%-áig (összesen az épület alapterületének legfeljebb 15%-a) a gépészeti helyiség bruttó alapterületét, amennyiben az legalább extenzív zöldtetővel fedetten kerül kialakításra, és ez az előírt legkisebb zöldfelület és a c) ponton felüli zöldtetők kialakítását eredményezi.

g) a fejlesztés és beépítés elmaradása esetén az eredeti (2018. január 1-jén meglévő) telekállapot – a 2. mellékletben meghatározott telekméretektől függetlenül – visszaállítható;

h) a területen a **magasház céljára kijelölt helyet a Szabályozási tervlap tartalmazza**, az épület legmagasabb pontját az építési övezet táblázata rögzíti.

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

Hm/Élp/Pmu : **M\$ Élp 45m**

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

kiegészítő előírások

szabályozási lapon megjelenő egyéb előírások

A rendelet további kiegészítő előírásokat nem tartalmaz a területre.

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

az építési övezet paraméterei

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

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

Az építési övezetek és az övezetek paramétereit meghatározó táblázatok
forrás: ÓBÉSZ - 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelet | 2. melléklet 16. táblázata

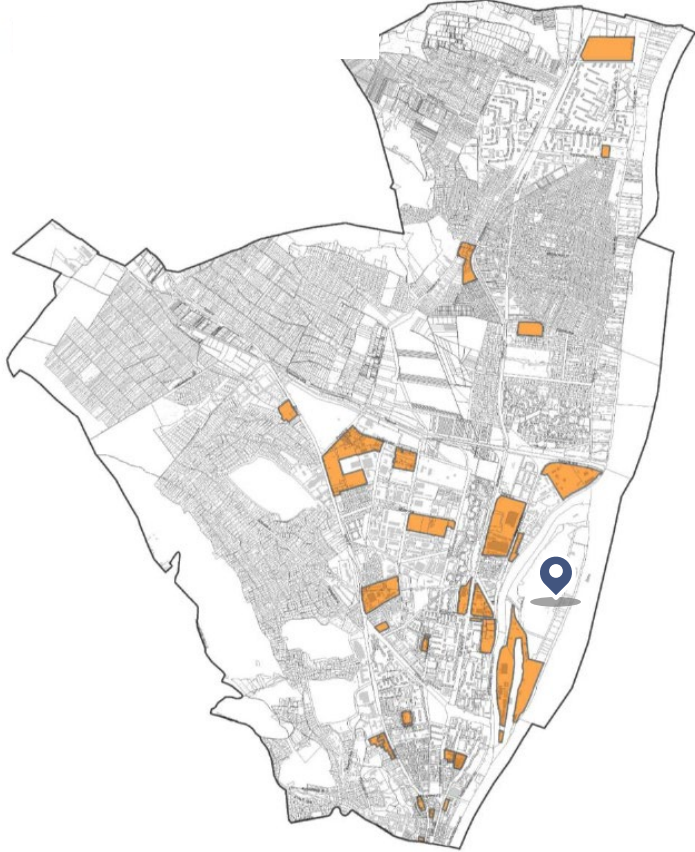
1.2. AZ ÓBÉSZ SZERINTI BARNAMEZŐS TERÜLETEK

barnamezős területek

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

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

MÓDOSÍTÁSI IGÉNY

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

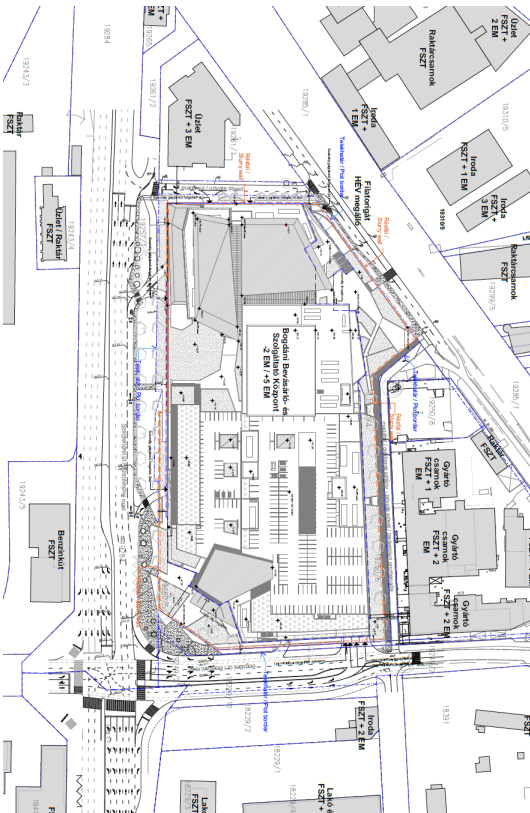
A fentiek okán a településrendezési tervek módosítása válik szükségessé, elsősorban a TSZT és FRSZ, majd azt követően az ÓBÉSZ módosítása.

VI. TERVI ELŐZMÉNYEK

1. ECE BEVÁSÁRLÓKÖZPONT – ÁRKÁD 3



A tervezett pláza korábbi terve
forrás: telepítési tanulmányterv



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

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

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

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

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

A bevásárló- és szolgáltató központ mintegy 260 m hosszú és 110 m szélesre tervezték, a plázák szokványos elrendezését követve egy hosszanti belső mesterséges utcaként, mely a Bogdáni úti csomópont és a HÉV felől kapott volna bejáratot.

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

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

A parkolók fő megközelítését és elhagyását a Bogdáni út felől és részben a Szentendrei út felől tervezték. Ennek érdekében a Szentendrei út – Bogdáni út csomópontjában 2 kanyarodó sávot terveztek kialakítani északi irányból érkezők fogadása érdekében.

Az áruszállítást az épület keleti oldalán tervezték megoldani. Az OMV benzinkutat az épületen belül integrálták volna.

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

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

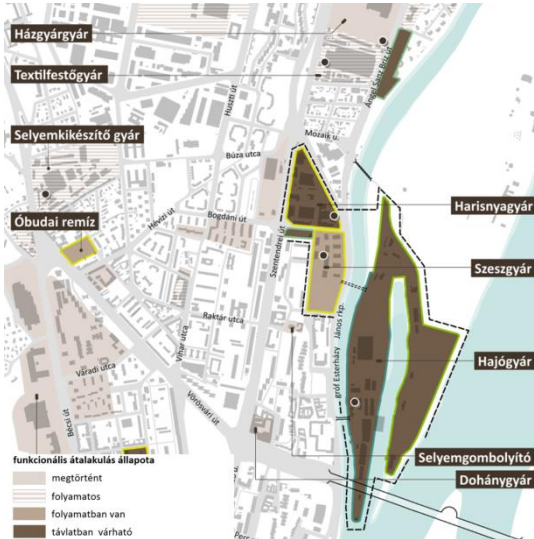
A telket a tulajdonos végül 2024 év végén értékesítette.

FEJLESZTÉSI JAVASLAT

I. FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

1. TERVEZÉSI ELŐZMÉNYEK , KÖRNYEZŐ FEJLESZTÉSEK HATÁSA A PROJEKTERÜLETRE

1.1. ELŐZMÉNYEK



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

A projektterületet magába foglaló tömbben a *Viktória Kötő- és Szövőgyár, illetve a FILTEX Textilgyár és a Filatorigáti Textilművek, majd a Budapesti Harisnyagyár Rt.* működött. **Manapság alulhasznosított, külvárosi jeleget mutató területként** jelenik meg Óbuda szívében, közel a városközpontoz és a Dunaparthoz.

A 2010-es években bevásárlóközpontot terveztek a területre (ECE - ÁRKÁD 3.), de az végül nem tudott megvalósulni. **A projektterület sok éve üresen áll, pusztul, a megkezdett, de félbemaradt bontási munkálatok miatt romos szellemváros képét kelti.**

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

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

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

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

1.2. FEJLESZTÉSI CÉL



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

A Waterfront Lofts a Waterfront City fejlesztés szerves folytatásaként tekinthető. Fejlesztési célként egy olyan városközponti terület kialakítása fogalmazódott meg, mely:

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

1.3. VÁROSFEJLESZTÉSI JAVASLAT

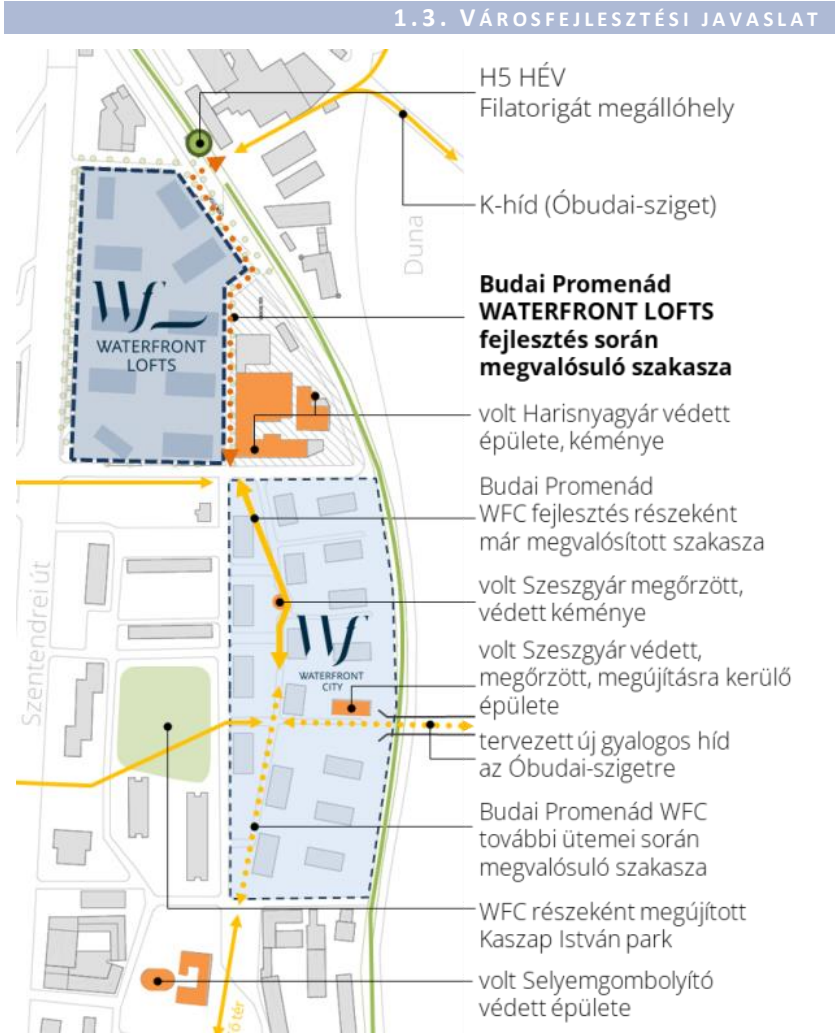
A Waterfront City észak-Buda egyik legnagyobb szabású lakófunkciójú fejlesztése, melyhez számos közfejlesztés is kapcsolódik.

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

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

A Waterfront City területén már félig megvalósult új lakónegyed méltó folytatásává, az új városrész központi helyszínévé válik a Bogdáni út túloldalán létrejövő Waterfront Lofts.

A városfejlesztés második fejlesztési fázisa által a ma lepusztult hangulatot árasztó, elszigetelt Harisnyagyári tömb a városszövet integráns részévé válik. **A Bogdáni út ezáltal már nem az új városrész pereme lesz, hanem annak központi zónájává, Belső-Óbuda kapujává válik.**



A vizsgált terület városszerkezeti kapcsolatai
forrás: saját ábra



A projekterület tágabb térsége
forrás: Urban-Lis Stúdió, Hajnal Építésziroda Kft.

1.4. FUNKCIÓGAZDAG, ZÖLDDEL ÁTSZÓTT ÚJ VÁROSRESZKÖZPONT

Az egykori Harisnyagyárhoz, majd több ipari vállalathoz tartozó fejlesztési terület kitisztításra kerül, az évek óta üresen álló félbehagyott bontás eredményeként ott éktelenkedő értéktelen, romos épületek elbontásra kerülnek. A bontási munkálatok 2025 márciusában elkezdődtek.

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

A Waterfront Lofts fejlesztés során a valós piaci igényekhez és a környék funkcióihoz igazodóan a barnamezős területen vegyes közösségi funkciókat befogadó lakóépületek létesülnek mintegy 1.300 – 1.400 lakással, valamint kb. 6500 m² üzlettel és irodával.

A Waterfront City területén már részben megvalósult Budai Promenád menti üzletek sorát a Waterfront Lofts területén létesülő aktív földszinti kereskedelmi sáv teljesíti ki.

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

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

II. BEÉPÍTÉSI JAVASLAT

1. KORTÁRS EURÓPAI VÁROSÉPÍTÉSZET, KARAKTERES MEGJELENÉS

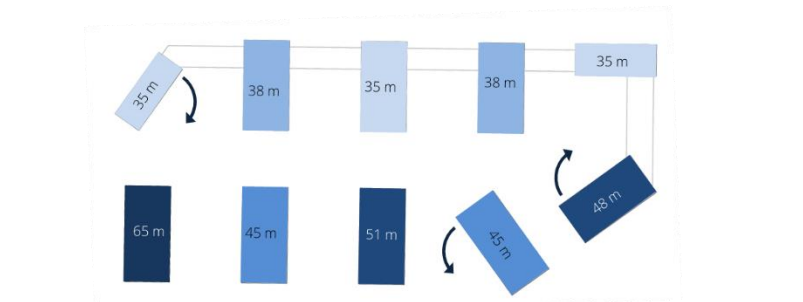
A kortárs európai városépítészet elveit követve a tömbön belül kompakt sűrűség megteremtése mellett **szellős, magasházakkal tűzdelt beépítés jön létre.**

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

Szentendrei út felé néző épületek

A tömb a Szentendrei út felé zárt sorú jelleget ölt, mely a zajvédelmet is biztosítja a tömbbelső irányába. A magasabb, 35-38 méteres épületrészeket itt F+3-F+6 szintes szárnyak kötik össze, a közlekedőmagok és folyosók itt kerülnek elhelyezésre, valamint nagy méretű zajgátló üveg és attraktív zöldhomlokzatot kap a beépítés annak érdekében, hogy a zavaró hatásoktól védje az épületeket és a lakókat. Az épületekben lévő lakások így a nyugodt, parkosított tömbbelső, a Harisnyagyár ipartörténeti épülete és a Duna felé néznek.

Az alábbi séma és homlokzati nézetek a koncepcionális tervezés fázisát tükrözik, egy lehetséges megjelenés a magassági eltérések bemutatására.



Budai Promenádt felé néző épületek

A Budai Promenádt új szakasza menti pontházak néhány szinttel magasabbak, F+13 – F+14 – F+15 szintesek, 45-48-51 métereseek.

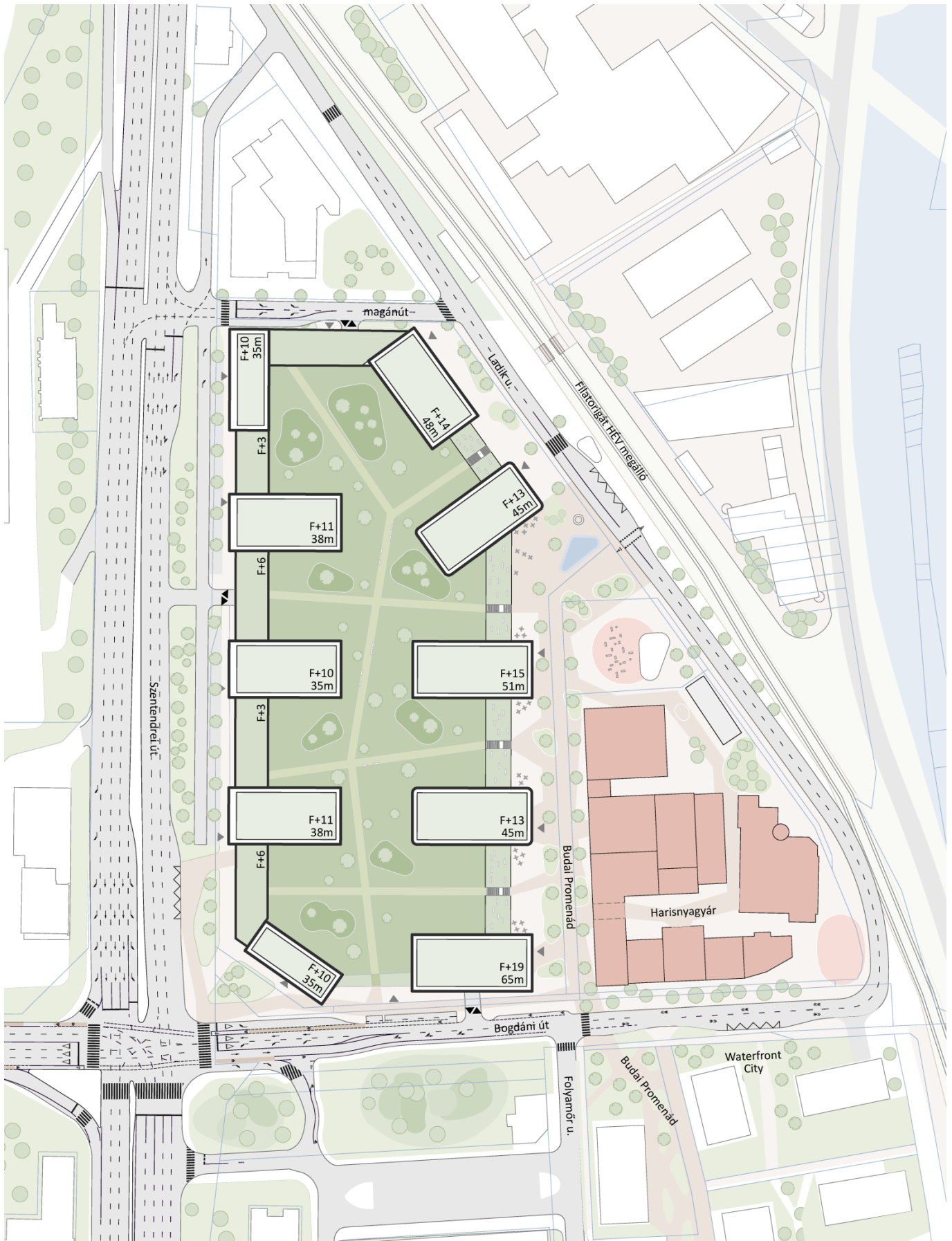
Az új városrészközpont szívében, a Waterfront City és a Waterfront Lofts területének találkozásában a Bogdáni út és a Budai Promenádt találkozásánál egy 65 méter magas, F+19 szintes magasház túszerű jelként mutatja a városrész megújulását és a helyszín városszerkezeti jelentőségét.

1.1. BEÉPÍTÉSI STRUKTÚRA



Gyalogos és infrastruktúra kapcsolatok a projektterület érintettségében
forrás: saját ábra

1.2. BEÉPÍTÉSI TERV



Beépítési terv

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

1.3. TÖMBSZERKEZETI MŰKÖDÉS

Budai Promenádra szerveződő beépítés, megújuló Harisnyagyári tömbrészes



Budai Promenádra és a Harisnyagyár

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

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

Az új beépítés erősen kapcsolódik a Harisnyagyár védett épületegyütteséhez, multiplikátor hatásként annak megújulásával lehet számolni. Az itt lévő kreatív iparhoz kapcsolódó funkciók még inkább helyzetbe kerülhetnek a Waterfront Lofts megvalósítása által. Fontos cél, hogy a fejlesztés kapcsán a Harisnyagyár épületegyüttese a tömb szerves részévé váljon, minél inkább megnyitott, átjárható kialakítást kaphasson. Ezt a Waterfront Lofts fejlesztés során megvalósuló a Budai Promenádra átvezetése, az új kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó funkciók létesítése és a Harisnyagyár előterében létesítésre kerülő teresedés mozdíthatja igazán elő. Cél, hogy Harisnyagyár ne csak a Promenádra, hanem legalább a HÉV megálló irányába is megnyílhasson. A Filatorigát HÉV megálló felé a projekt kapcsán egy új városi tér kialakítására nyílik lehetőség, mely az Óbudai lakótelep északi fogadóterévé válhat, szervesen becsatornázva a Harisnyagyárt is a gyalogos áramlásba, a város vérkeringésébe.

1.4. FUNKCIONÁLIS SOKFÉLESÉG, 15 PERCES VÁROS

A 15 perces város koncepciójának megvalósítása érdekében a Waterfront Lofts beépítése funkcionális sokféleséget hoz létre, amely városközponti jellemzőkkel ruházza fel a környéket.

A lakódomináns fejlesztés mellett vegyes funkciókat is bevonva, mint például kereskedelem, vendéglátás és szolgáltatások, valamint irodák kialakítása, biztosítja, hogy a lakosok mindennapi igényeiket könnyen kielégíthessék. A fejlesztés így hozzájárul ahhoz, hogy a lakók gyalogosan vagy kerékpárral könnyen elérhessék az egyes szolgáltatásokat. Az új funkciók mind az itt lakókat, mind a Waterfront City, mind az Óbudai lakótelep lakosságát fogják szolgálni.

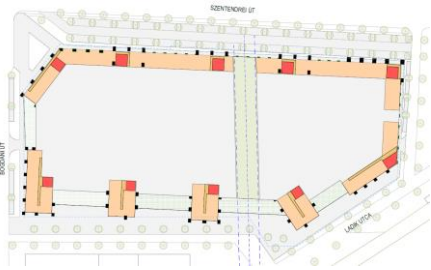
tervezett funkciók eloszlása

szintenkénti alaprajz garázsok | -1. és földszint

A fejlesztés alapvetően **lakó funkció** elhelyezését szolgálja, **1 300 -1 400 lakás** kialakításával, melyek változatos alaprajzi struktúrával rendelkeznek. Emellett **iroda és kereskedelmi funkciók** kialakítása is tervezett mintegy 6.500 m² területen.

A legalsó szinteken **mélygarázs** és földszinti **teremgarázs** kap helyet, mely mind a gépjárművek, mind a kerékpárok tárolására alkalmas terült biztosít az itt lakók számára. A két szinten összesen bruttó cca. 55.000 m²-parkolási szintterületet képviselő parkoló kb. 1800 férőhely biztosítását teszi lehetővé. A földszinti területek lehetőséget biztosítanak a lakások létesítéséhez előírt kerékpártárolók létesítésére is. A HÉV megálló felé biztonságos B+R parkoló is kialakításra kerülhet. A tömb előtt Szentendrei út felé tervezett új szervízúton felszíni parkolók kialakítása tervezett. Ezek elsősorban a vendégparkolást, üzletek parkolását, továbbá a futárszolgálatok, költöztetők várakozását szolgálják.

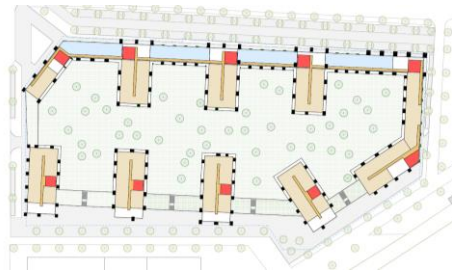
Földszinti üzletsor



Földszinti alaprajz

A **földszinten** a tömbbelsőben zöldtetővel fedett teremgarázs kerül kialakításra, az utca felé pedig üzletek, irodák néznek. Az épületek főbejáratánál lobby-porta fogadja majd az érkezőket. A központi közlekedőkön keresztül elérhetőek a különböző, épületeken belül elhelyezett **közös használatú területek**, mint a szertár, raktár egyéb közösségi helyiségek, illetve a maga a lépcsőház. Bogdáni út, valamint a Promenádnál felől az épületek között **részűs** terepplasztika segíti a kiemelt **belső udvar** elérését, mely teremgarázs felett kerül kialakításra. Ez a kortárs európai építészeti-tájépítészeti kialakítás lehetőséget nyújt a külső és belső terek finom átmenetére, a publikus és félprivát területek között.

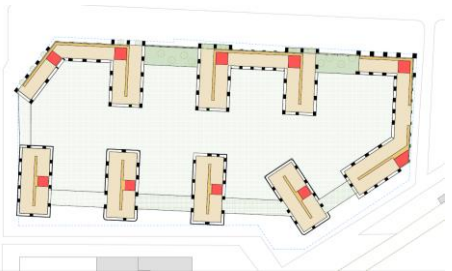
1.-2. emelet



1. emeleti alaprajz

A Szentendrei út felé eső fronton az alsóbb szinteken irodák és szolgáltatóegységek elhelyezésére nyújt lehetőséget. A tömbbelső irányába, valamint a felsőbb szinteken, ahol a zajhatás már elenyésző, lakások kapnak helyet. A Szentendrei út és Mozaik utca irányába eső, azzal párhuzamos épületrészek esetében az alaprajz szerkesztése az első emeletéhez hasonló, de a középfolyosók helyett **oldalfolyosós elrendezés** váltja fel a struktúrát. A magasabb épületrészekkel rendelkező épületrészeknél a közlekedőmag is a Szentendrei út felé néz.

3.-13. emelet

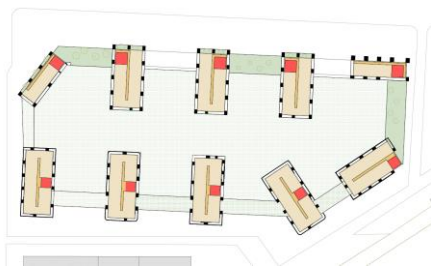


4-5. emeleti alaprajz

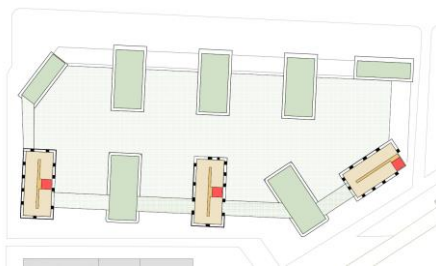
A harmadik és a hatodik emeletnél kezdődik a **tömeg visszaugratása**, a lakásalaprajzok ehhez igazodnak. Az alacsonyabb épületszintek tetején intenzív zöldtetővel rendelkező, bejárható tetőkertek kerülnek kialakításra.

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

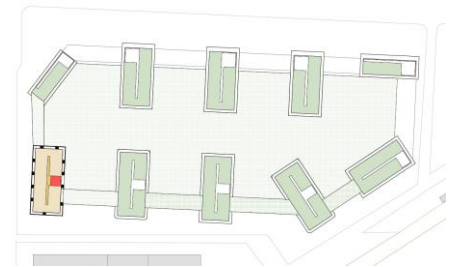
A sokszínű, minőségi lakhatás megteremtése érdekében változatos lakásstruktúra tervezett. A stúdió lakásoktól az erkélyes, kisebb otthonokon és közepes méretű otthonokon át, a nagyobb alapterületű lakásokig széles lakáspaletta szolgálja a vegyes lakóközösség kialakulását.



7. emeleti alaprajz



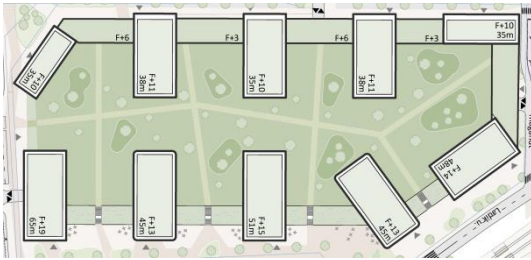
14-18. emeleti alaprajz



*19. emeleti alaprajz
forrás: Hajnal Építésziroda Kft.*

1.5. ZÖLDFELÜLETI INTENZITÁS NÖVELÉSE

Zöld tömbbelső



Zöldfelületek a telekbelsőben
forrás: Hajnal Építésziroda Kft.

A tömb belső területén egybefüggő, cca. **13.000 m²** **attraktív, biodiverz zöldfelület** létesül. A **belső udvar minél intenzívebb zöldítése érdekében többszintes növényállomány** (facsoportok, cserjék, virággyások, biodiverz zöldfelületek formájában) telepítése tervezett. A beruházás során egybefüggő, alá nem épített zöldfelületek, intenzív és extenzív tetőkertek, valamint előkerti zöldfelületi zónák kialakítása egyaránt tervezett. Az épületek a telekbelsőben kialakításra kerülő nagy zöldfelületek felé néznek.

A fás szárú növényzettel kialakításra kerülő nagyméretű zöldfelület a helyi mikroklíma optimalizálásában aktívan részt vesz a jövőben.

A létesítendő zöldfelületek kialakításánál fontos, hogy az épületrészek között jól használható, egységes, összefüggő kertfelületek alakuljanak ki, ezzel minőségi zöldfelületet biztosítva a projekt területén belül.

Zöldtetők és zöldhomlokzatok

Az alacsonyabb, Szentendrei út és a Mozaik utca irányába néző épületrészek tetején intenzív zöldtetős kialakítású tetőkertek kapnak helyet.

A Szentendrei út felé néző homlokzatokon a zajvédő üvegtáblák előtt és az épületek egyéb homlokzatfelületein is zöldhomlokzatok kialakítása tervezett.

A belső udvarban és az alacsonyabb tetőfelületeken így **összességében mintegy 15.000 m² zöldfelület létesítésére nyílik mód, tehát a telek valós zöldfelületi borítottsága kb. 45%-os is lehet.**

A TÉKA szerinti zöldtető beszámítással a számított zöldfelületi mérték így a projektterület 19250/10 hrsz-ú telkére vetítve kb. 20% lesz.

A Szentendrei út felé eső az útpálya és az épület közötti nagyrészt közterületi, több, mint 20 méter széles területsávban intenzív zöldfelületi kialakítás tervezett. Szentendrei út menti széles zóldsávot követően az épület előterében gazdagon fásított felszíni parkoló létesülhet melyen belül legalább 4 férőhelyenként egy fa ültetése indokolt.

Promenádzöldfelületei



Promenádzöldfelületei kialakítása a Waterfront City területén

A Promenádzöldfelületei kialakításánál a Waterfront Citynél már megkezdett tájépítészeti kialakítás tekinthető alapvető igazodási pontként. Tekintve, hogy a promenádzöldfelület alapvetően gyalogos terület, így itt a burkolt felületek nagyobb arányt képviselnek. Az üzletek és épületek megközelítése, valamint a távlatban prognosztizálható jelentős gyalogos forgalom itt alapvetően nem teszi lehetővé nagyobb zöldfelületek létesítését. Ezzel együtt a promenádzöldfelület kialakításánál nem csak a gyalogosok áramlását, hanem a maradásra késztetést is figyelembe kell venni a továbbtervezés folyamán. Cél, hogy olyan vonzó helyek alakuljanak ki, melyek a pihenést, találkozást, beszélgetést, közösségépítést is szolgálnak. A promenádzöldfelület ezért alapvetően növénykazzettákkal tarkított, fásított köztér jellegű öltöztető lehet a későbbiekben.



Promenádzöldfelületei javasolt kialakítása

1.6. BEÉPÍTÉSI TERV SZERINTI PARAMÉTEREK

ALAPADATOK		
<i>cím</i>	Budapest III. kerület, Szentendrei út 35-37.	
<i>helyrajzi szám</i>	19250/9, 19250/10, 19250/11	
FŐ BEÉPÍTÉSI ADATOK		
<i>telekméret (m²)</i>	fő projektterület: 19250/10 hrsz.	33 039 m ²
	magánút: 19250/9 hrsz.	689 m ²
	promenád: 19250/11 hrsz.	1 201 m ²
<i>jellemző szintszám</i>	P+F+13 / 19	
<i>tervezett általános szintterület (m²)</i>	100 000 m ²	
<i>tervezett általános szintterületi mutató</i>	3,0	
<i>tervezett parkolási szintterület (m²)</i>	55 500 m ²	
<i>tervezett parkolási szintterületi mutató</i>	1,7	
<i>beépítési mérték általános szinten</i>	26%	
<i>beépítési mérték terepszint felett (földszint)</i>	70 %	
<i>beépítési mérték terepszint alatt</i>	70 %	
<i>tervezett zöldfelületi borítottság (m²)</i>	15 000 m ²	
<i>zöldfelületi borítottság (valós)</i>	45 %	
<i>számításnál figyelembe vett zöldfelület</i>	6750 m ²	
<i>számított zöldfelületi mérték</i>	20 %	
FUNKCIÓKRA VONATKOZÓ ADATOK		
<i>lakásszám</i>	1 300 - 1 400 lakás	
<i>tervezett egyéb rendeltetések száma, és mérete (bruttó m²)</i>	Üzlethelyiségek és irodahelyiségek	6 500 m ²
<i>parkolásszám</i>	1300 - 1400 db	
<i>parkoló terület összesen</i>	55.000 m ²	

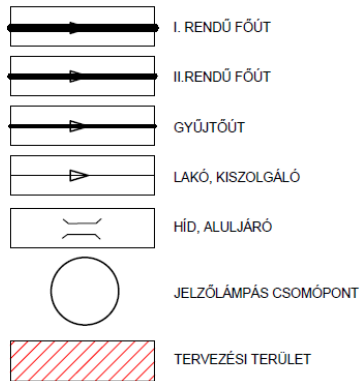
MŰSZAKI- ÉS HUMÁN INFRASTRUKTÚRA

I. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS JELENLEGI ÁLLAPOT

1.1. JELENLEGI EGYÉNI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

JELMAGYARÁZAT:



▲ ► Jelenlegi térségi közúthálózati elemek
forrás: Közlekedés Kft.



A térség úthálózatának várható fejlesztése

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

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

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

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

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

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

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

Forgalmi igényeket keltő tényezők

A forgalmi igényeket keltő tényezők közül, hétköznapokon meghatározó az

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

Kapcsolódó útpályák a térségben

Szentendrei út

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

Bogdáni út

A Bogdáni út a **Waterfront Lofts** területét délről határolja, míg északról a Ladik utca. A **Bogdáni úti** az egyik legfőbb feltáró útvonala a Waterfront City-nek, a tervezett Waterfront Lofts-nak és a lakótelep keleti oldalának is, ezért Budapest Főváros III. kerület Óbuda-Békásmegyér Önkormányzata és a Fejlesztő által 2017-ben megkötött településrendezési szerződésben rögzítettek alapján **a csomópont 2023-ban átalakításra, felbővítésre került.** A korábbi 3 forgalmi sáv 5-re bővült. Keleti irányból, a Bogdáni útról külön-külön forgalmi sávban lehet jobbra és balra is rákanyarodni a Szentendrei útra, továbbá egyenesen áthaladni a csomóponton. A Szentendrei úton délről, illetve a Bogdáni útról, nyugatról érkező forgalmat két forgalmi sáv fogadja. Az egyik sáv tovább halad a Folyamőr utca felé, míg a másik a Matróz utca irányában kanyarodik. A Bogdáni út a Folyamőr utcai csomóponttól keletre két sávban halad tovább a volt harisnyagyár mentén.

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 beállítású parkolóhelyek találhatók.

új lakótelepi kapcsolatok

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

Árpád híd

Az **Árpád-híd** hídfőjében fontos kapcsolatok hiányoznak. Az Árpád fejedelem útjáról, jelenleg csak igen jelentős többlettúttal lehet az Árpád hídra feljutni.

a terület jelenlegi megközelítése



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



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

Budai alsó rakpart



Rakparti forgalom délutáni csúcsidőben
forrás: saját fotó

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

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

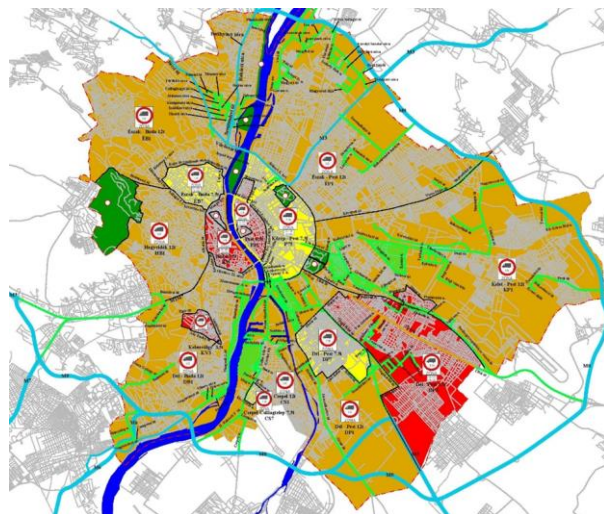
Az út geometriai kialakítása így egyfelől korszerű, akadályoktól mentes, másfelől – elsősorban az Óbudai-sziget térségében – kedvezőtlen kialakítású csomópontokkal (Mozaik utcai csomópont) és mozgásokkal terhelt. Szerepének hatékonyságát ez a kettősség, és délebbi szakaszának rendezetlen kapcsolatai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

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

1.2. JELENLEGI ÉS TERVEZETT TEHERFORGALMÚ KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

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

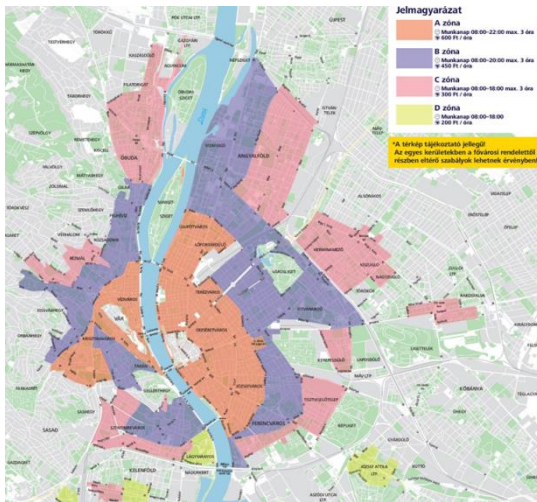
A vizsgált területen környezetében korábban működő Óbudai szeszyár kiszolgáló teherforgalma mára megszűnt és csak a **környező építési forgalommal kell számolni rövid időtávon**, az építkezés befejeztéig.



► *Budapest teherforgalmi stratégia*
(Forrás: <https://bkk.hu/utazasi-informaciok/kozuti-kozlekedes/teherforgalom/>)

1.3. JELENLEGI PARKOLÁS

parkolási zónák



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

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

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

◀ *Parkolási zónák Budapesten, 2022. 12.01-től*

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

2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

2.1. JELENLEGI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

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

- 9 Óbuda Bogdáni út - Kőbánya alsó vasútállomás (belvárosi kapcsolat)

- 34 Árpád híd pesti hídfő M3 – Békásmegyér 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)

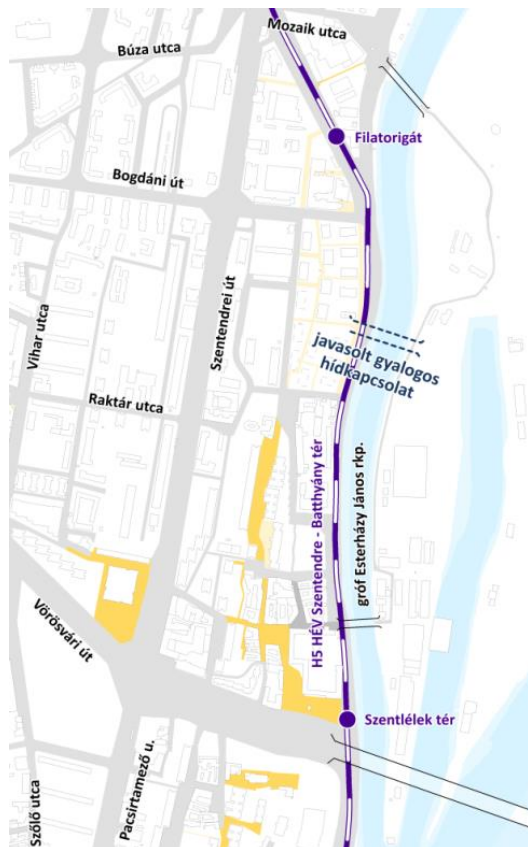
- 134 Szentlélek tér – Békásmegyér Újmegyeri tér

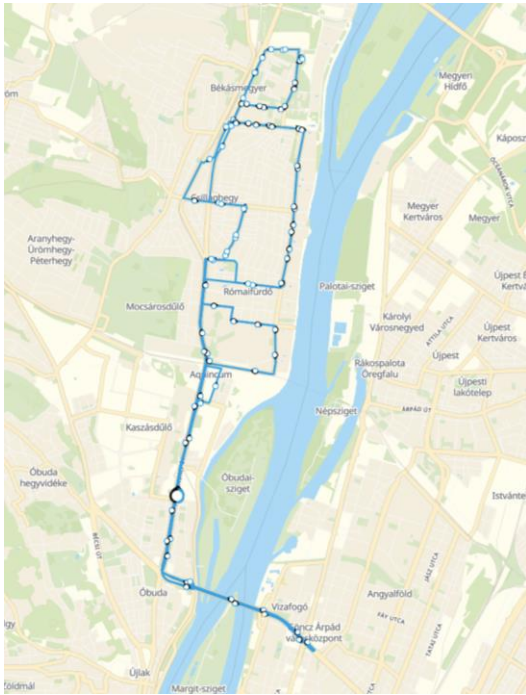
◀ *H5 szentendrei HÉV-kapcsolat*

forrás: saját ábra

A vizsgált területet nyugatról határoló Szentendrei úton közlekedik a Szentlélek térről induló Óbudát Békásmegyérrel összekötő 134-es, a Kaszásdűlőt kiszolgáló 118-as, valamint az Árpád híd metróállomástól induló 106-os és 34-es **autóbusz viszonylat**.

A Bogdáni út nyugati részén – a tervezési területtől mintegy 400 m-re – végállomásozik a területet a belvárossal is összekötő 9-es autóbuszviszonylat, mely a Bogdáni út és Kőbánya városközpont között (Kőbánya-alsó vasútállomás) közlekedik és a Nyugati tér és a Deák Ferenc tér érintésével a Bajcsy-Zsilinszky úton halad, továbbá a 11-es autóbusz viszonylat, mely a Batthyány térig jár a Verecke lépcső érintésével,





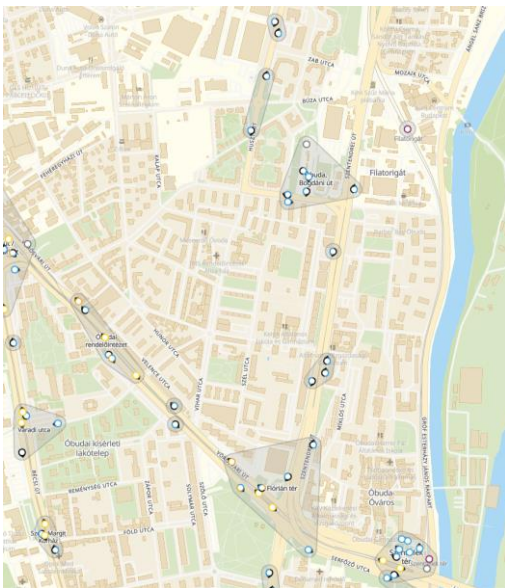
▲ **Közösségi közlekedés – buszviszonylatok a térségben**
forrás: BKK

kapcsolatot biztosítva a szomszédos II. kerülettel.

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

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

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



Közösségi közlekedés – megállóhelyek a környezetben
forrás: BKK



Közösségi közlekedési hálózati ábra
forrás: <https://bkk.hu>

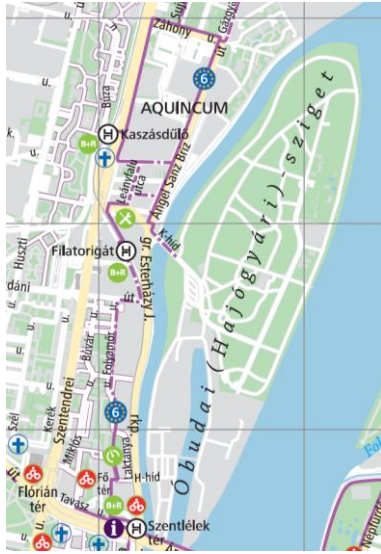


Budapest közösségi közlekedési hálózatának sematikus ábrái
forrás: <https://www.mavcsoport.hu/>

3. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

3.1. JELENLEGI KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

kerékpáros hálózati adottságok



Jelenlegi kerékpáros infrastruktúra
forrás: BKK.hu

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

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

A kerületben a Duna menti észak-déli kerékpárút (*Eurovelo 6*) kiépült, mely végig vezet egész Budapesten. Kerületi szakasza a Slachta Margit rakpart – Árpád fejedelem útja – Fő tér – Folyamőr utca – Ladik utca – Angel 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 Szentendrére és kapcsolatot ad a Hajógyári-szigetre a K hídon keresztül.

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

4. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

4.1. MEGLÉVŐ ÉS TERVEZETT GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

gyalogos közlekedés



◀ Meglévő és tervezett gyalogos kapcsolatok
forrás: saját ábra

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

Az észak-déli irányú gyalogos tengely, a „*Budai Promenádnál*” osztja ketté a Waterfront City, valamint a Harisnyagyár tömbjét, a tervezett Waterfront Lofts keleti oldalán.

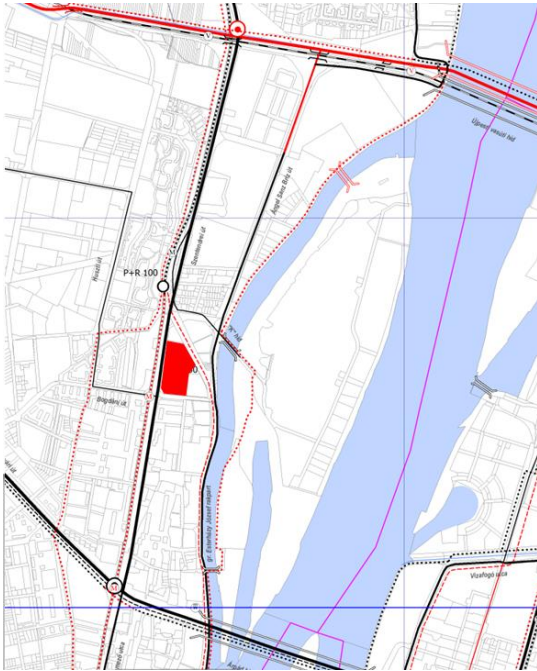
A Budai Promenádnál kapcsolatot biztosít Belső-Óbuda és a volt Harisnyagyár területével is, távlatban a korábbi Óbudai Gázgyár (Graphisoft Park) és Római-part területe irányába fog folytatódni – többek között a fejlesztési területen át.

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

Az egykori szeszgyár főépülete mellett 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, ami várhatóan kiegészül a teljes lakóterületet a Hajógyári szigettel összekötő gyalogoshíddal, ami a Waterfront City fejlesztés fontos koncepcionális eleme.

5. A TERVEZETT TÁVLATI KÖZLEKÉSFELJESZTÉSEK

1.1. TERVEZETT TÁVLATI EGYÉNI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS



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

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

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

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

A TSZT szerint a távlatban a területet is érintően a HÉV-et kiváltó metrókapcsolat kiépítése várható a Bogdáni úti megállóval, melynek időszakában a mai HÉV-et villamos közlekedés váltja fel.

6. A FEJLESZTÉSI TERÜLETHEZ KAPCSOLÓDÓ KÖZLEKÉSFELJESZTÉSEK

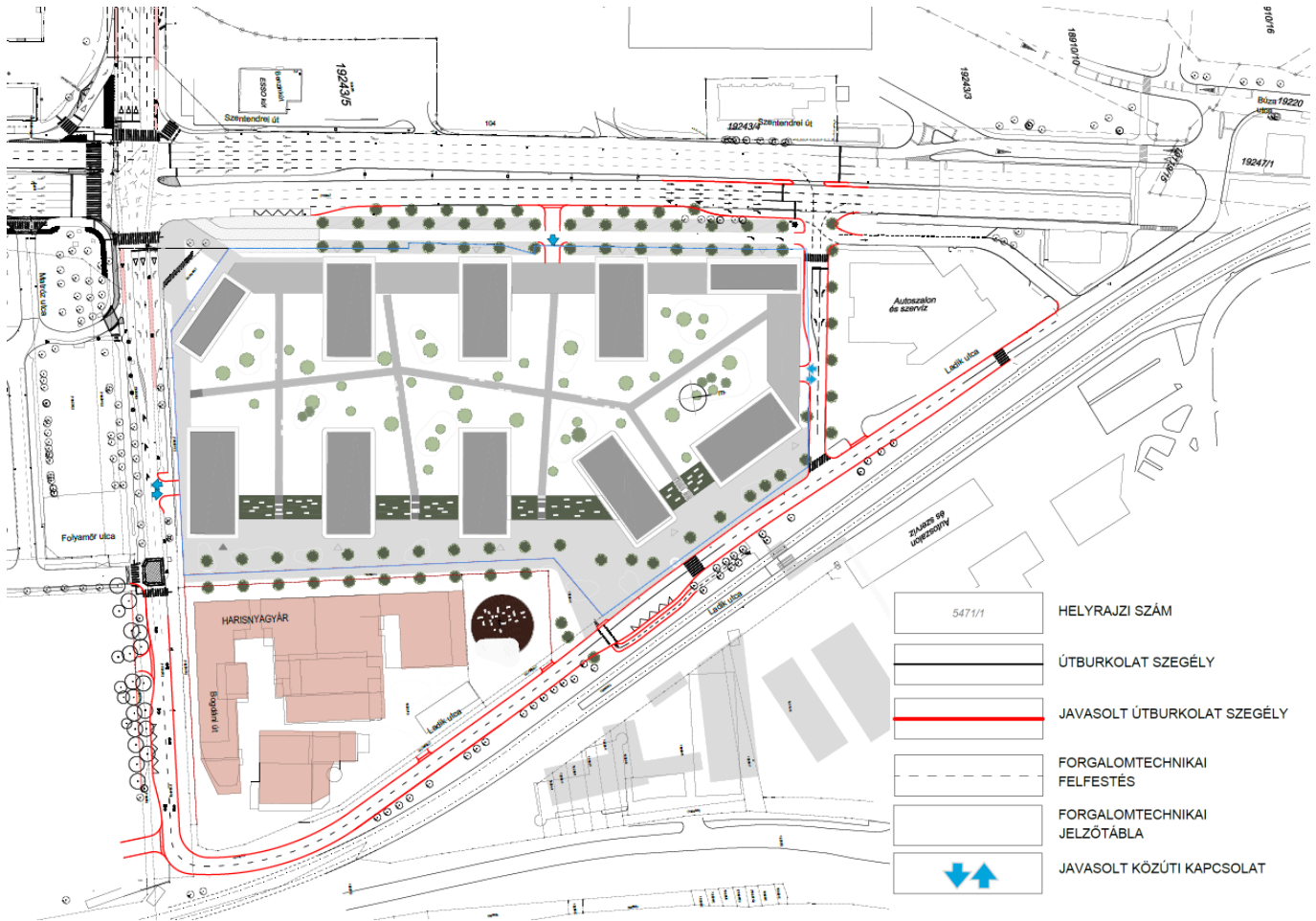
Az épületek megvalósítása magában foglalja a jogszabályban előírt jármű- és kerékpártárolók elhelyezését is a telken belül. Erre a célra a tervezett épületekben fognak kialakításra kerülni a parkolók és kerékpártárolók.

A mélygarázsokat kiszolgáló közúti kapcsolatok megadása az új kapubehajtókon keresztül történhet. A beépítés a Bogdáni út, a Ladik utca és a Szentendrei út felől lesz gépjárművel megközelíthető. A Bogdáni út és a Ladik utca felőli kapubehajtók két forgalmi irányúak, míg a Szentendrei út felől az egyirányú megközelítés tervezett. A Szentendrei út felőli oldalon, a beépítés nyugati oldalán javasolt egy szervízút kialakítása, kétoldali parkolással, fasorral. A Szentendrei út felőli megközelítés így lehetséges lenne a szervízútról, illetve közvetlenül a Szentendrei útról a városhatár felé haladva jobbra kisíves kapcsolattal.

A **Bogdáni útról** balra nagyíves kapcsolattal, illetve jobbra kisíves kapcsolattal lehet behajtani a területre, a kihajtás is megengedett mindkét irányban. A behajtó helyét a Budai Promenádnál és a közvetlenül mellette létesülő magasház földszinti üzlethelyiségeinek ismeretében lehet majd pontosítani.

Az új **Ladik utca** (19250/9 hrsz.), – amely 2 forgalmi irányú kialakítású – felől szintén van ki- és behajtás is a mélygarázsba, melyek helye – a csomópont értelemszerű figyelembevételével – külön funkcionális kötöttségek nélkül tervezhető.

Az új **Ladik utca – Szentendrei út csomópontban** a városközpont felé balra nagyíves kapcsolat megadása történik, illetve jobbra kisívben a városhatár felé lehet haladni. A Szentendrei úti szervízút egyirányú és itt ebben a csomópontban lehet a Ladik utcára, jobbra kisívben kihajtani.



Javasolt forgalmi rend a projekterület környezetében
forrás: Közlekedés Kft.

6.1. TERVEZETT PARKOLÁS

Parkolás telken belül

A tervezett beépítés földszinti teremgarázs- és pinceszintje a lakó és irodai funkcióhoz biztosítandó parkoló férőhelyek elhelyezését szolgálja. A tömb előtt a Szentendrei úton további felszíni parkolók kialakítása tervezett, melyek az épületek előtt kerülnek elhelyezésre.

A biztosítandó járműparkolók számát, és geometriai kialakítását az érvényben lévő jogszabály szerint szükséges kialakítani, a tervezett épületek garázs szintjein és a beépítés belső térrésze alatt a földszinti elhelyezéssel ezek biztosíthatók.

Közterületi parkolás

A tervezési terület környezetében a főutak és a mellékutak mentén a jelenlegi parkolási rend változatlan marad, a beépítés megvalósulása miatt a közterületi parkolók számát nem szükséges csökkenteni.

A Szentendrei úton a beépítés **nyugati oldalán javasolt egy szervízút kialakítsa kétoldali parkolókkal**, mely a Szentendrei út menti földszinti funkciókat tudja kiszolgálni, egyben a HÉV megállóval való közelség eszközváltásra is lehetőséget nyújthat.

6.2. TERVEZETT GYALOGOSKÖZLEKEDÉS

A fejlesztési terület gyalogos megközelítése a Szentendrei út irányából a Bogdáni úti járdán történik. Ezen keresztül a buszmegálló és a Bogdáni úti autóbusz végállomás is könnyen elérhető. A Budai Promenádnak biztosítja a kapcsolatot a déli területekkel és a HÉV megállóval. Ennek kialakítása széles gyalogosfelületként kerül berendezésre a magánút és a telek közhasználatú területeinek igénybevételével.

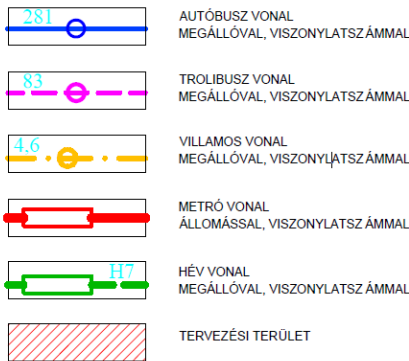
6.3. TERVEZETT KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

térségi szinten várható fejlesztések

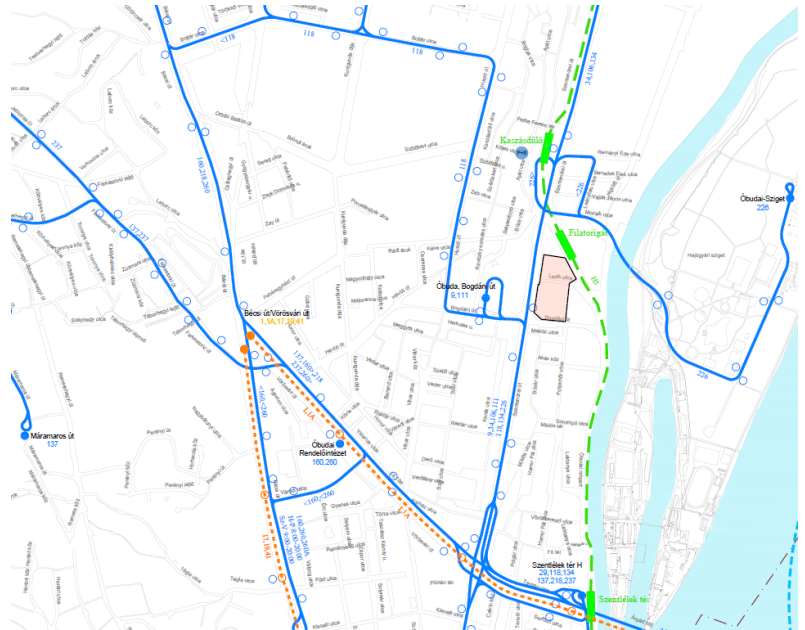
A térség a közösségi közlekedésének fő struktúrájában középtávon jelentős változással nem indokolt számolni, annak gerincét továbbra is a **HÉV, az 1-es villamos és a Szentendrei úton közlekedő buszok** fogják adni. Az Óbudai-sziget fejlesztése során felvethető a **226-os busz útvonalának módosítása**,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

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

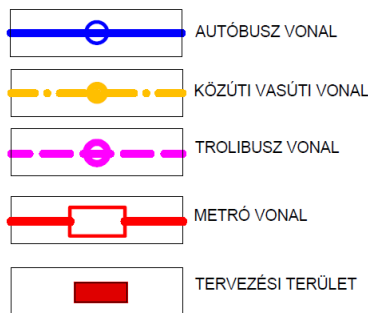
IELMAGYARÁZAT:



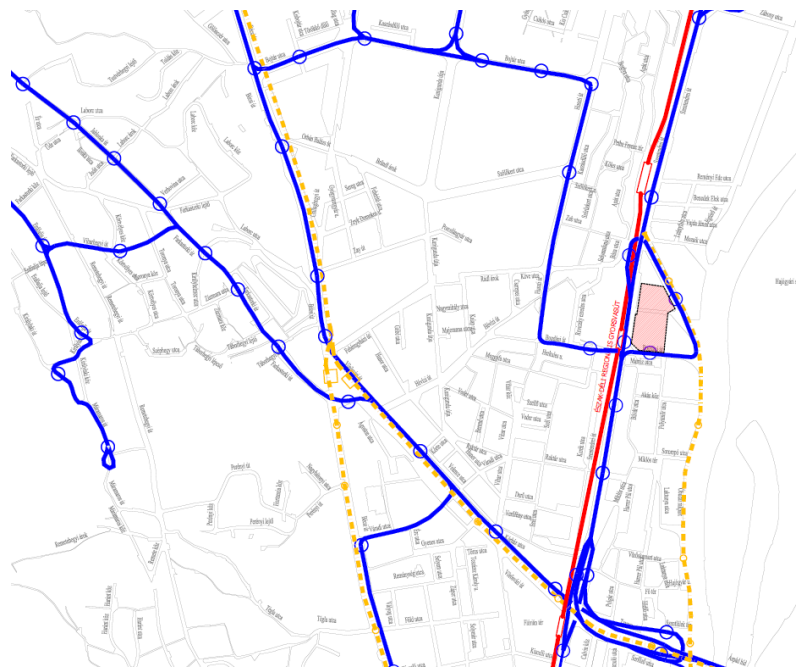
▲ ▶ Jelenlegi térségi közösségi közlekedési elemek
forrás: Közlekedés Kft.



A fejlesztési terület mellett a **H5 HÉV**-nek ma is van megállóhelye, amely jól megközelíthető lesz a tervezett Budai Promenádnak széles sétányán keresztül. További közösségi közlekedési alternatíva nyújtható az itt lakók részére egy **ma is közlekedő autóbussz viszonylat meghosszabbításával**, mely útvonalának a Bogdáni út – Ladik utca – Búza utca – Bogdáni úti végállomás elérése javasolt.



▲ ▶ Távlati közösségi közlekedési fejlesztések
forrás: Közlekedés Kft.



6.4. TERVEZETT KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A jelenlegi kerékpáros hálózathoz kapcsolódóan a Budai Promenádnál új nyomvonalat biztosít a terület jobb kerékpáros és gyalogos feltárására.

A beépítés hosszanti vonalában haladó sétány és kerékpáros útvonal az itt lakó számára nyújt kellemes egyéni közlekedési lehetőséget. A kerékpárút rákapcsolódik a jelenlegi Bogdáni úti és Ladik utcai nyomvonalakra. A fejlesztés keretében a Budai Promenádnál folytatása nyújt alkalmat az új nyomvonal kialakítására Bogdáni út és a Ladik utca között. Az új beépítés megvalósítása során B+R tároló tervezett, cca. 30 férőhellyel.

Az épületekben kerékpártárolásra zárt térben 1400-1600 kerékpár számára lesz biztosítva terület a lakásszámnak megfelelően.

6.5. TOVÁBBI KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEK A TÉRSÉGBEN

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

Megközelíthető közvetlenül a rakpart, a nagykörút, valamint a Hajógyári-sziget, mint közeli rekreációs helyszín. Utóbbiak *kerületi főhálózati* nyomvonalak által elérhetőek – a rakpart *kiemelt fővárosi főhálózati* elem.



▲ Meglévő és tervezett kerékpáros infrastruktúra nyomvonalak
forrás: saját ábra

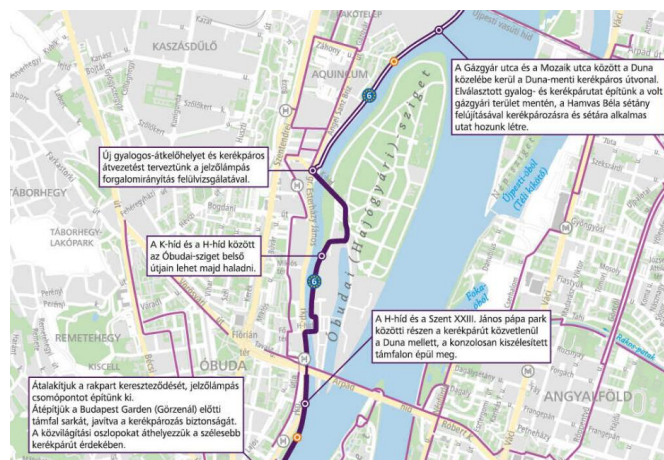


Kerékpárforgalmi főhálózati terv
forrás: BKK

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

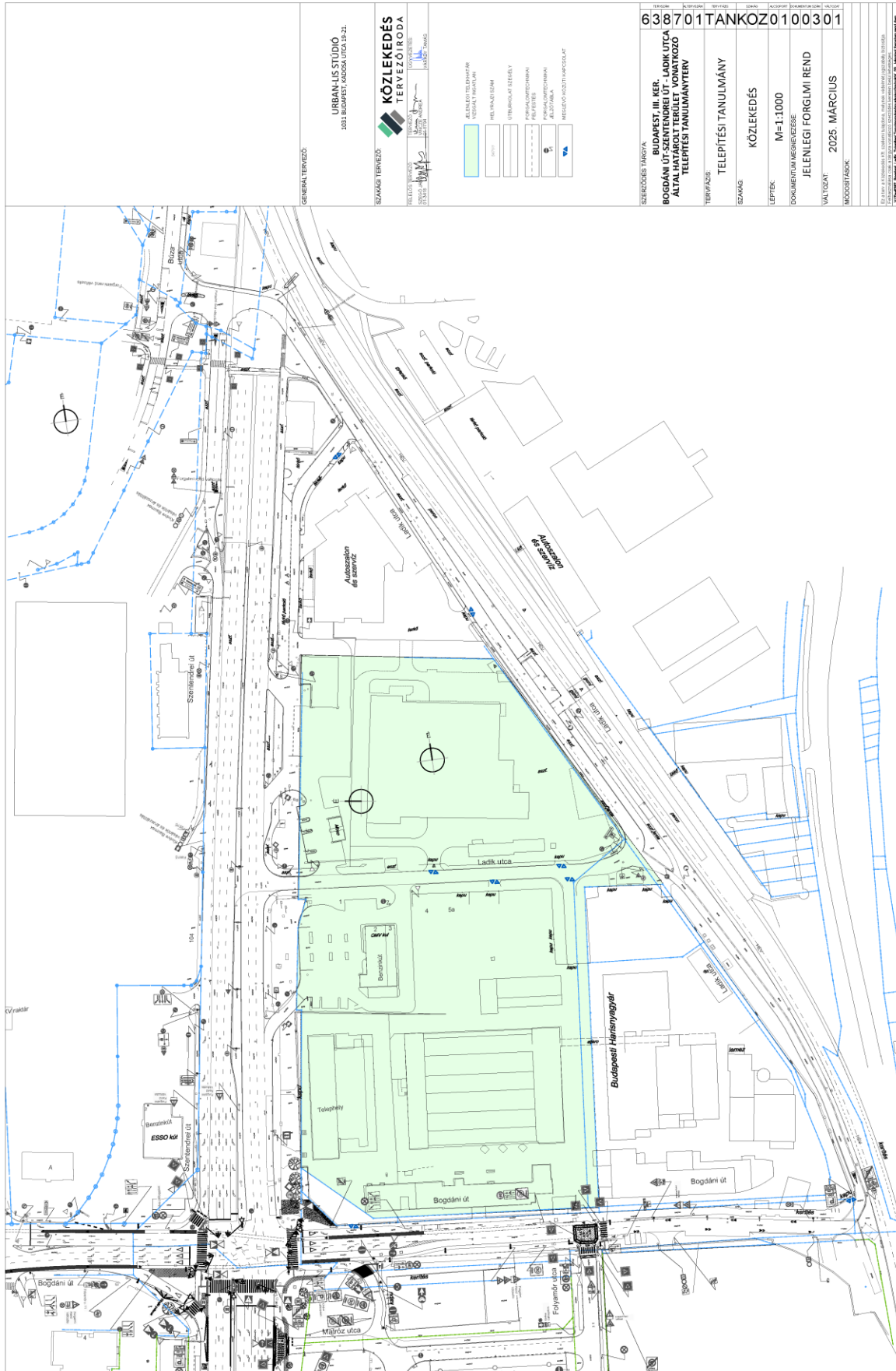
A BKK honlapján közzétett információk szerint a vizsgált terület tekintetében az alábbi fejlesztések várhatók:

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



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

7. NAGYKIVÁGATÚ KÖZLEKEDÉSI TERVLAPOK



Jelenlegi forgalmi rend
forrás: Közlekedés Kft.

GENERAL TERVEZŐ: URBAN-LIS STÚDIÓ 1031 BUDAPEST, KADÓSA UTCA 19-21.		SZAKÁGI TERVEZŐ: KÖZLEKEDÉS TERVEZŐIRODA TERVEZŐ: VARGAY TAMÁS ÜGYVEZETES: VARGAY TAMÁS TERVEZŐ: VINCZE ANDREA SZERZŐ JÁRÓK: 01-3418 01-6794		TERVSZÁM: 638701 ALTERVSZÁM: TANKOZ0100401 TERV FÁZIS: TANKOZ0100401 SZAKÁG: TANKOZ0100401 ALCSOPORT: TANKOZ0100401 DOKUMENTUM SZÁMA: TANKOZ0100401 VÁLTOZAT: TANKOZ0100401
SZERZŐDÉS TÁRGYA: BUDAPEST, III. KER. BOGDÁNI ÚT-SZENTENDREI ÚT - LADIK UTCA ÁLTAL HATÁROLT TERÜLET VONATKOZÓ TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV		TERVFÁZIS: TELEPÍTÉSI TANULMÁNY		
SZAKÁG: KÖZLEKEDÉS		LÉPTÉK: M=1:10000		
DOKUMENTUM MEGNEVEZÉSE: TÁVLATI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSEK		VÁLTOZAT: 2025. MÁRCIUS		
MÓDOSÍTÁSOK:		Ez a terv a Közlekedés Kft. szellemi tulajdona, melynek védelmét jogszabály biztosítja. Felhasználása csak a tárgyra vonatkozó szerződés keretén belül lehetséges. VIT:cs037_Bogdani_Ladik_Telepítési_Tanulmányterv_munkafüzet_közlekedés_Kft_Távlati_közlekedés_fejlesztések_Ang		

JÓVÁHAGYANDÓ ELEMELTÉRKEZET

MEGLÉVŐ TERKEZET

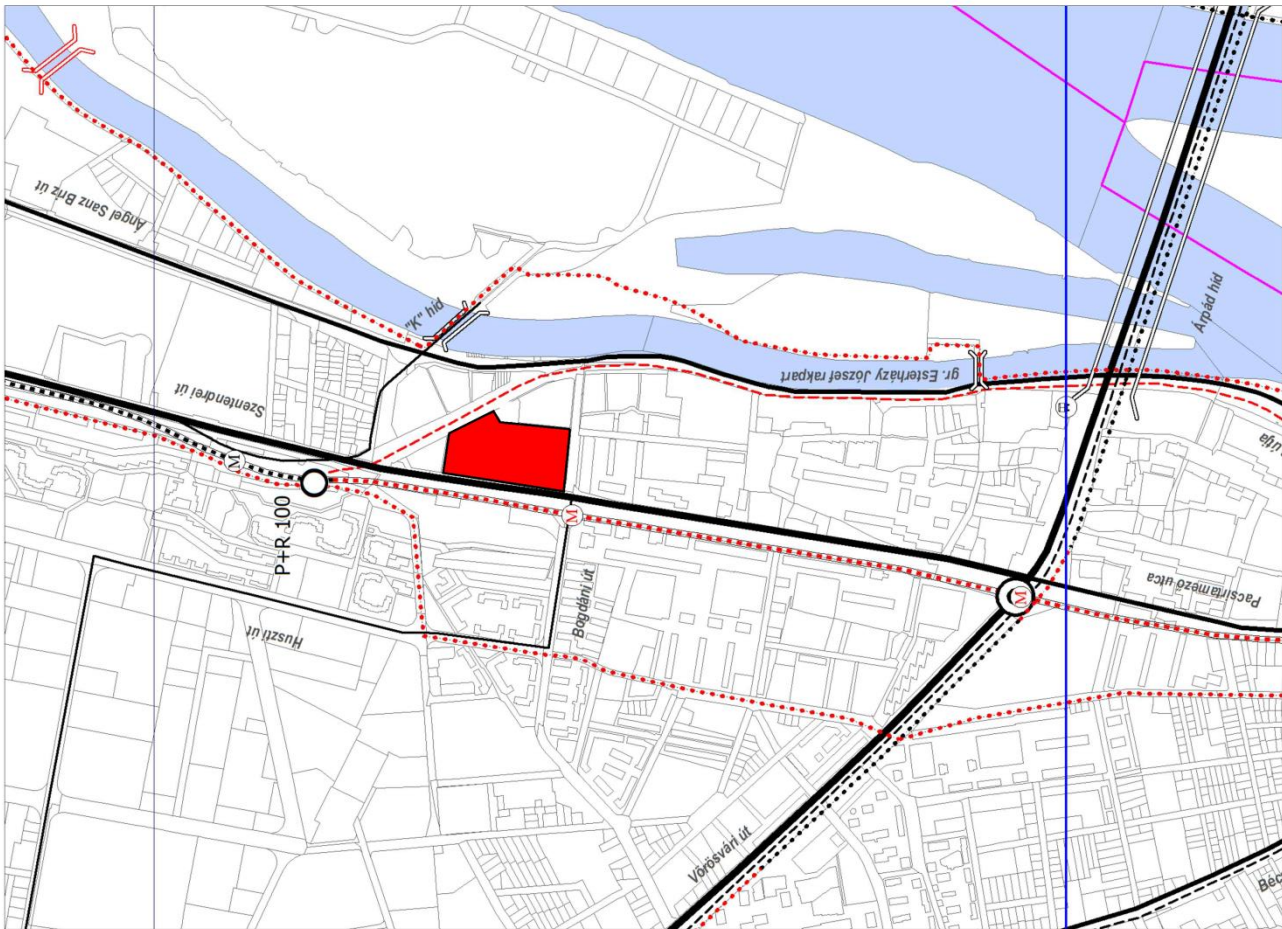
- Gyorsforgalmi út
- I. rendű közút
- II. rendű közút
- Távlati közlekedési fejlesztési projekt, egyéb fejlesztés terület
- Gyorsforgalmi út (nagysebességű közút)
- Vasútvonal létesítmény
- Vasútvonalon kívüli út
- Közút vasút (világos) vonal létesítmény
- Közút vasút (világos) vonalon kívüli út
- Településszerkezeti jelentőségű közlekedési infrastruktúra nyomvonal
- Speciális közlekedési létesítmények (gyermek vasút, sísó, labogty)
- Duna-híd
- Közút alagút
- Különszerű közút – vasút keresztezés
- P-R rendszerű parkoló létesítmény a minimálisan biztosítandó kapacitással. Tervezet elemként jelöltek a már működő, de több mint 50%-al töltendő létesítmények s
- Közlekedési közlekedési járműbep
- Egyéb közösségi közlekedési járműbep
- Vasúti személypályaudvar
- Vasúti letérpályaudvar
- Távolsági, helyközi autóbusz-pályaudvar
- Helyi autóbusz-pályaudvar
- Nemzetközi kereskedelmi reptér
- Egyéb létesítmény reptérről
- Onulási jelentőségű létesítmény (térlelköző)
- Nemzetközi személyhajó állomás

TÁJÉKOZTATÓ ELEMELTÉRKEZET

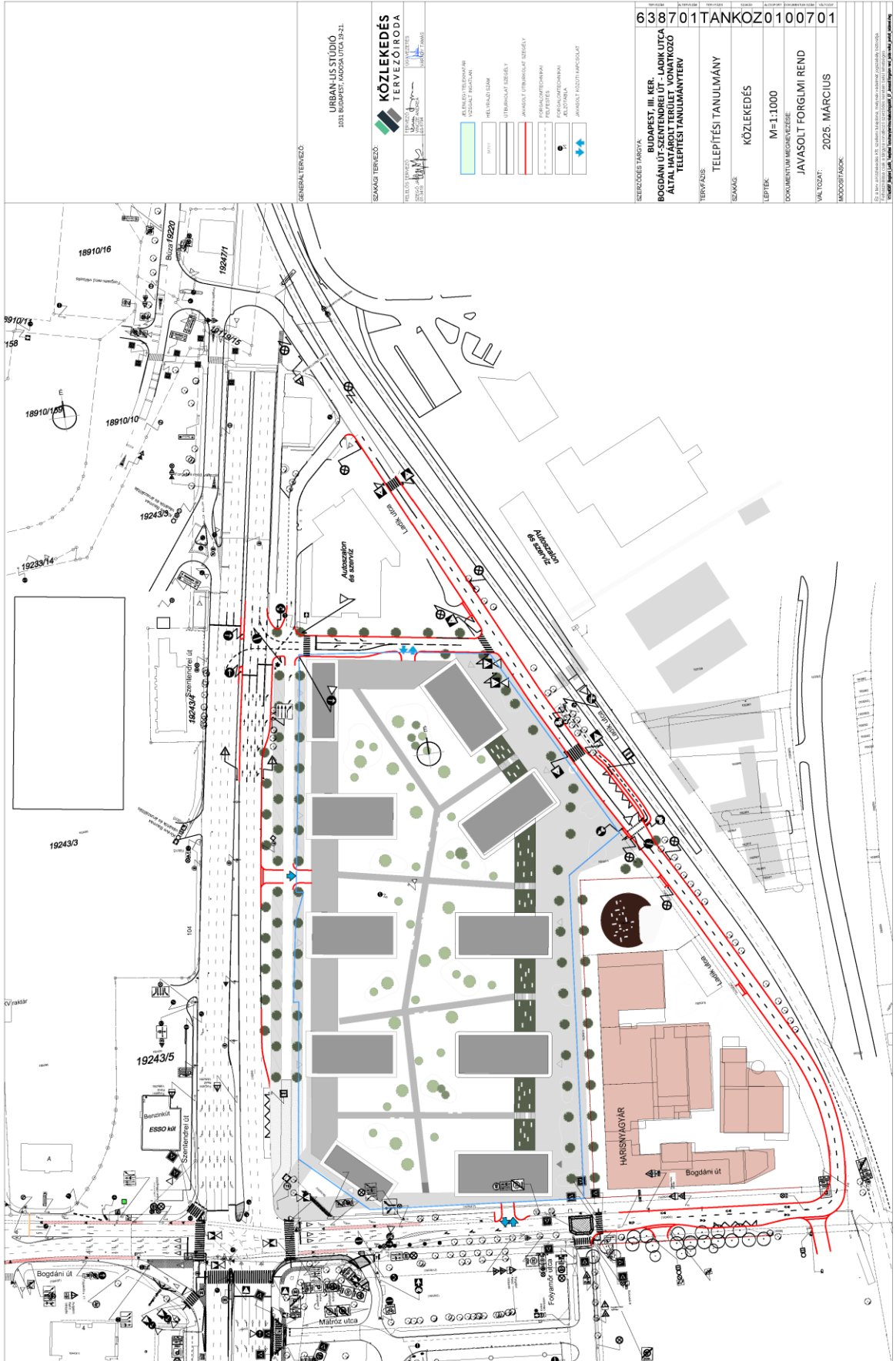
- Gyorsforgalmi út
- Forszábi közlekedési közút csomópont
- Vasútvonalon, vasút megállóhely
- Jelentősebb bonyolult központ
- Budapesti közlekedési határa
- Környékhatár
- Telephatár
- Tervezési terület

ALAPTERVEZÉSI ELEMELTÉRKEZET

- Budapesti közlekedési határa
- Környékhatár
- Telephatár
- Tervezési terület



Távlati közlekedés fejlesztések
forrás: Közlekedés Kft



Javasolt forgalmi rend a projekterület környezetében
forrás: Közlekedés Kft

II. KÖZMŰ- ÉS HÍRKÖZLÉSI INFRASTRUKTÚRA

1. JELENLEGI KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTSÁG



► **Közmű infrastruktúra jelenlegi állapota**
forrás: E-Közmű nyilvántartás

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

A vizsgált terület tömbje a III. kerület régen beépített részén helyezkedik el. A vizsgált terület és a környék beépített telkei számára a teljes közműellátás kiépítésre került.

A teljes közműellátásra a vízellátást, a vízvezetést, a villamosenergia ellátást, földgázellátást és távhőellátást, valamint a vezetékes elektronikus hírközlést is kiépítették. A közműellátást biztosító hálózatok a vizsgált területet határoló utcákban haladnak. A területet kiszolgáló elosztóhálózatok mellett jelentős gerinchálózatok kerültek kiépítésre a Szentendrei úton és a Ladik utcában, amelyek helyfoglalását védő- és biztonsági övezeteknek helyigényét az ágazati előírásoknak megfelelően biztosítani kell.

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

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

1.1. A VIZSGÁLT TERÜLET ÉS TÉRSÉGÉNEK TERMÉSZETI ADOTTSÁGAI

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

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

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

- a Szentendrei úton halad a Gellért hegyi víztározó egyik NA 1200-as SENTAB anyagú ivóvíz főgerinc vezetéke, amelyre fogyasztók nem csatlakoznak, a vezeték szerepe a víztározó töltése. Ez a vezeték a Szentendrei útról lekanyarodva áthalad a vizsgált tömb

területének középső részén a Ladik utca irányába.

A korábbi ingatlanfejlesztő az érintett NA 1200-as SENTAB anyagú vízvezeték kiváltásával kapcsolatban már előzetes egyeztetést folytatott a Fővárosi Vízművekkel, ahol a vezeték kiváltása is, de emellett annak helyben tartása és csőpalásttól biztosított 7-7 m-es védelemmel biztosított körbeépíthetősége is felmerült.

Amennyiben telken belül marad az ivóvízvezeték, arra szolgálmi jog biztosítása szükséges (a tulajdoni lapon szereplő 956 m² nagyságú területre vonatkozó vízvezetési szolgálmi jog a fővárosi önkormányzat számára 2021 évben történő alapításával ez már megtörtént), és az NA 1200-as vízvezetékre való rácsatlakozás nem lehetséges.

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

1.2. KÖZMŰVEK VIZSGÁLATA – AZ E- KÖZMŰNYILVÁNTARTÁS ALAPJÁN

Vízellátás

A főváros ivóvíz ellátását a Fővárosi Vízművek Zrt. szolgáltatja. A területek vízellátását a Fővárosi Vízművek Zrt. egységes rendszerébe a Budapesttől főleg északra és délre a Duna-parton üzemelő kútsorokkal kitermelt vízzel biztosítják. Hálózati szempontból a tervezési terület tömbje a Vízművek 1-es számú, ún. Budai alaplazóna ellátási körzetéhez tartozik. A Szentendrei úton NA 1200-as SENTAB, NA 800-as öv és 300-as ac vízvezetéseket építettek ki az időközben már megszüntetett Ladik utca érintett területén.

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



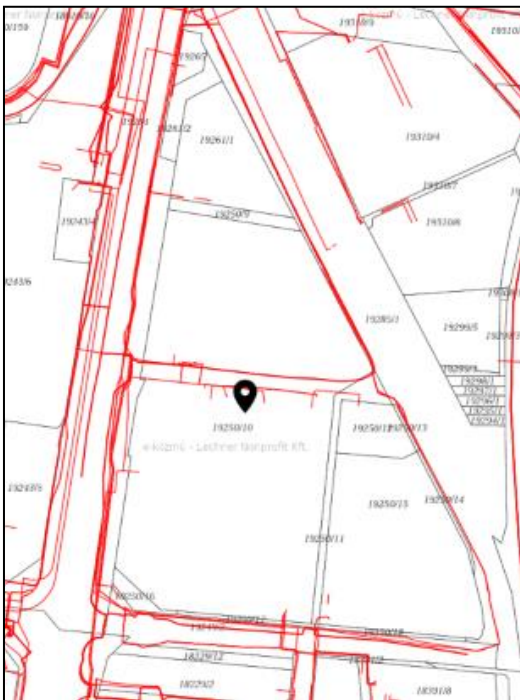


Vízvezetés

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

A csatornahálózat üzemeltetője a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt.

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



Villamosenergia ellátás

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

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

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



Földgáz- és távhőellátás

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

A környék távhőellátás bázisa a Kunigunda utcában üzemelő Kaszásdűlői Fűtőerőmű, üzemeltetője a FŐTÁV Budapesti Távhőszolgáltató Zrt.

A vizsgált tömböt kiépített távhővezeték hálózat nem érinti, hozzá legközelebb kiépített távhővezeték hálózat a Huszti úton érhető el.



Elektronikus hírközlés

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

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

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

2. TERVEZETT KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI IGÉNYEK

Az fejlesztéssel érintett terület jelenleg K-Ker területfelhasználási egységbe sorolt kb. 33.000 m² nagyságú terület jobb kihasználhatósága, és az ott található barnamezős területek megújításának érdekében a terület Vt-H helyi településközponti terület övezeti átsorolását tervezik.

A területre tervezett bevásárlóközpont építésnek meghiúsulása miatt új funkcionális célok kerültek megfogalmazásra. A barnamezős területen vegyes közösségi funkciókat befogadó lakóépületek (kb. 1.300-1.400 lakás) és mintegy 6.500 m² üzlet és iroda kerül kialakításra.

A tervezett ingatlanfejlesztés megvalósításhoz a jelenlegi beépítés felszámolása szükséges. A meglévő felépítmények felszámolásával

egyidejűleg azok jelenlegi közműellátását is fel kell számolni, funkciót vesztett vezetékeket kibontással kell eltávolítani és azok közhálózati csatlakozásait szakszerűen le kell zárni.

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

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

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

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

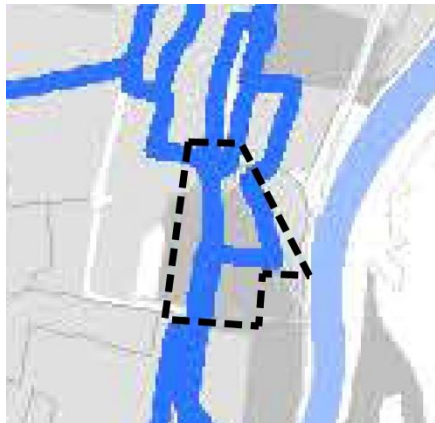
Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a terület jelenleg is rendelkezik lekötött közmű-kontingenssel és így közműfejlesztési hozzájárulás csak a jelenlegi lekötött kontingens feletti igényekre kérhető.

Fel kell hívni a figyelmet arra is, hogy új beépítés közműellátásánál az arra vonatkozó a 9/2023 (V.25.) ÉKM rendelet előírásait is teljesíteni kell, amely előírja, hogy az új épületek összesített energia igényének legalább 25%-át, helyben termelt megújuló energiaforrásból kell biztosítani. Az új fejlesztésre tervezett területen erre a napenergia, talajhő, szennyvízhő hasznosítása kínál kedvező lehetőséget, illetve a levegős hőszivattyúk is alkalmazhatóak. A megújuló energiaforrásokból történő energiatermeléshez szükséges berendezések elhelyezési lehetőségét a továbbtervezés során meg kell oldani.

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

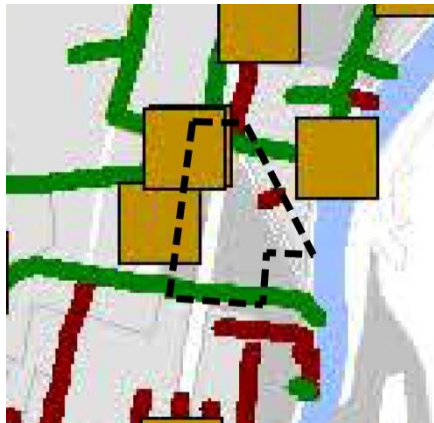
Közművek TSZT szinten meghatározott elemei

Vízellátás összefüggései



Meglévő	Tervezett	
		Ivónív főnyomóvezeték
		Iparívíz főnyomóvezeték
		Medence
		Gépház
		Medence és gépház
		Víztorony
		Ipari víz medence
		Ipari víz gépház

Csatornázás összefüggései



Meglévő	Tervezett	
		Egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna
		Szennyvíz főgyűjtőcsatorna
		Csapadékvíz főgyűjtőcsatorna
		Nyomóvezeték
		Tehermentesítő csatorna
		Távlatban megépítendő tehermentesítő csatorna
		Átemelő
		Hálózati végátemelő (szivattyútelep)
		Szennyvíztisztító telep területe

Villamosenergia hálózatok összefüggései

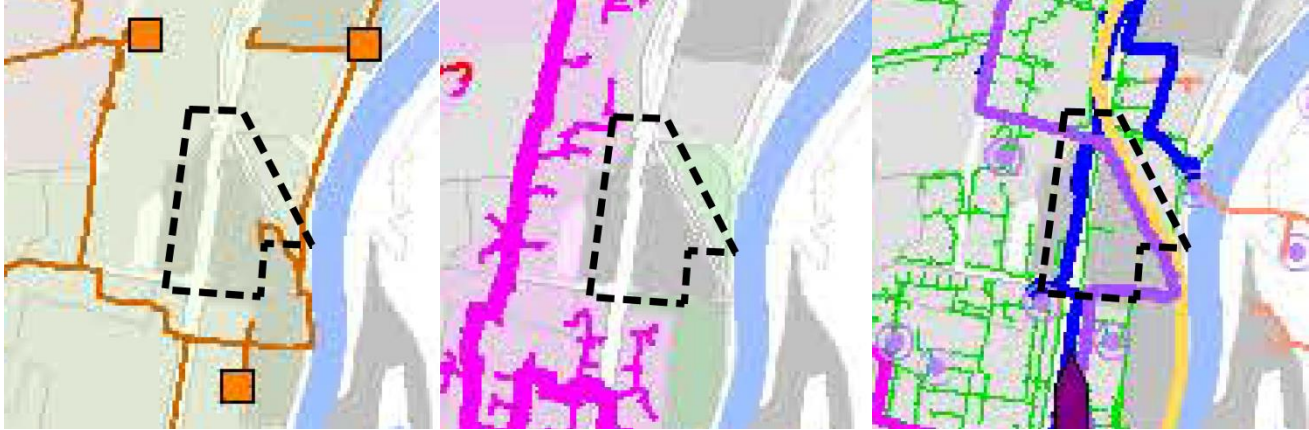


Meglévő	Tervezett	
		400 kV-os átviteli hálózati távvezeték (MAVIR)
		220 kV-os átviteli hálózati távvezeték (MAVIR)
		120kV-os átviteli hálózati távvezeték (MAVIR)
		120 kV-os átviteli hálózati földkábel (MAVIR)
		120 kV-os fősorozathálózati szabadvezeték (ELMŰ)
		120 kV-os fősorozathálózati földkábel (ELMŰ)
		20 kV-os légvezeték
		20 kV-os földkábel
		10 kV-os kábel
		10 kV-ról ellátott terület
		20 kV-ról ellátott terület
		Megújuló energiaforrások hasznosítására kijelölt terület
		Erőmű
		Fűtőmű
		Hulladékhasznosító Mű
		Állomás
		Átépítendő távvezeték
		Átépítendő elektromos állomás
		Erőművi fejlesztés
		Megújuló energiaforrások, hulladékok energetikai hasznosítása

Gázhálózatok összefüggései

Távhőhálózatok és megújuló energiaforrások hasznosításának összefüggései

Táv- és hírközlési hálózatok összefüggései



Meglévő	Tervezett	
		Nagynyomású földgáz szállítóvezeték (FGSZ, MGT)
		Nagynyomású földgáz célvezeték
		Nagynyomású földgáz elosztóvezeték (NKM)
		Nagyközépnomású elosztóvezeték (NKM, TIGÁZ)
		Középnomású gázvezeték (NKM, TIGÁZ)
		Közlővezeték (MOL)
		Termékvezeték (MOL)
		Gázátadó állomás (FGSZ)
		Szakaszoló állomás (MOL)
		Nagynyomású nyomásszabályzó (NKM)
		Nagy-középnomású nyomásszabályzó (NKM)
		Középnomású nyomásszabályzó (NKM)
		Erőmű
		Fűtőmű
		Hulladékhasznosító Mű (FKF)
		Megszűnő gázátadó állomás
		Erőművi fejlesztés

Meglévő	Tervezett	
		Táv hő gerincvezeték (magasvezetésű)
		Táv hő gerincvezeték (mélyvezetésű)
		Táv hő elosztóvezeték
		Gőzvezeték (magasvezetésű)
		Gőzvezeték (mélyvezetésű)
		Erőmű
		Fűtőmű
		Hulladékhasznosító Mű (FKF)
		Átépítendő vezeték
		Táv fűtessel ellátott terület
		Megújuló energiahasznosítás céljára szolgáló terület
		Erőművi fejlesztés
		Megújuló energiaforrások, hulladékok erőművi hasznosítása

Meglévő	Tervezett	
		Alépitmény, földkábel (Magyar Telekom)
		Légkábel (Magyar Telekom)
		Alépitmény (NSN Trafficom)
		Légkábel (NSN Trafficom)
		Hírközlési hálózat (CanalCOM)
		Hírközlési légkábel (MVM Net, AH, ELMŰ)
		Hírközlési kábel, alépitmény (MVM Net, AH, ELMŰ)
		Bányászati hírközlőkábel (FGSZ)
		Bázisállomás (Magyar Telekom, Telenor, Vodafone)
		Központ (Invitel)
		Központ (Magyar Telekom)
		Központ (NSN Trafficom)
		Adótorony
		Mikrohullámú összeköttetés (Antenna Hungária, Magyar Telekom)

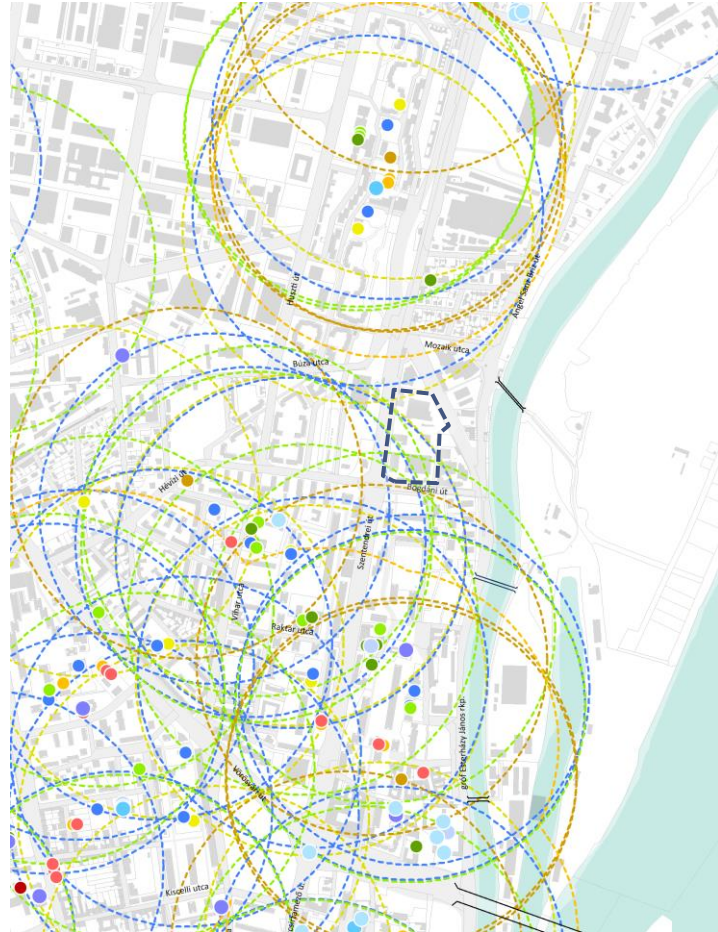
ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ II. KÖTET
forrás: BP TSZT 2021

III. HUMÁN INFRASTRUKTÚRA

1. JELENLEGI HUMÁN INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTSÁG

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

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



▲ Humán infrastruktúra ellátottság
forrás: saját ábra

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

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

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

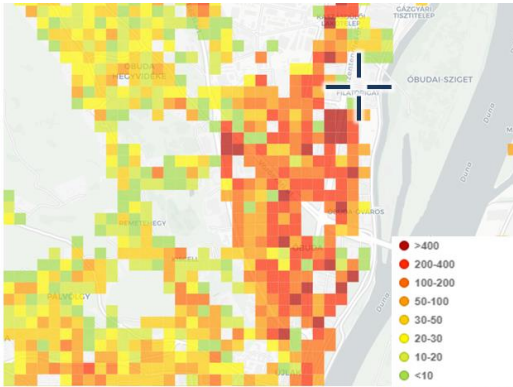
A terület **egészségügyi intézmények** terén is kifejezetten jól ellátottnak tekinthető, a közelben több **háziorvosi rendelő** található, a Szent Margit Rendelőintézet, Vörösvári úti Szakrendelő szintén 1 kilométeren belül található. A kerület fejlett **szociális ellátásának** gócpontja Waterfront City szomszédságában, a Miklós tér - Főtér környezetében összpontosul, ahogy a **kulturális és egyházi intézmények** is főként itt találhatóak. 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.**

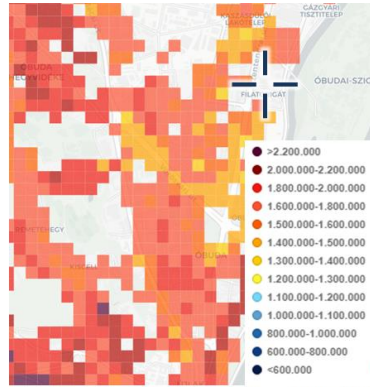
A Waterfront City városnegyed fejlesztése kapcsán az **Óbudai Promenádk mentén**, a földszinteken **további üzletek, irodák, vendéglátóhelyek**, kulturális funkciók létesülnek, melyek az itt lakók, és a környékbeliek igényét egyaránt szolgálják.

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

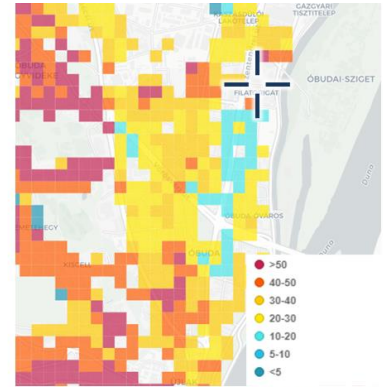
2. TERVEZETT HUMÁN INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉS



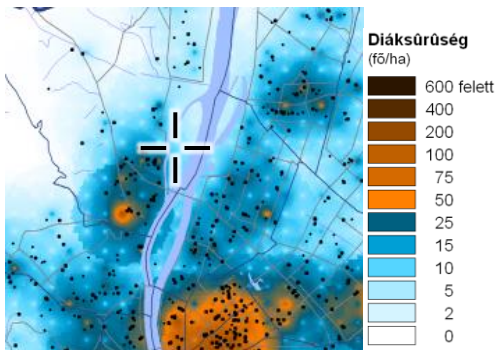
Állandó népesség száma (fő)
forrás: <https://geoxmap.carto.com/>



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



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



vegyes lakásstruktúra
– kedvező szociológiai helyzet

A lakásfejlesztések változatos kialakításának köszönhetően ez könnyen kiszolgálhatja a területen magas arányban jelenlévő, felsőoktatási intézmények diákságának igényeit, akik a kollégiumi lehetőségek mellett kedvező áron keresnek garzonlakásokat.

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

◀ *Oktatás meghatározó térségei*
forrás: Budapest 2030 helyzetelemzés

A **Waterfront Lofts** ingatlanfejlesztés változatos alaprajzú, méretű és árfekvésű lakásaival **vegyes társadalmi státuszú lakóközösség** létrejöttének kedvez. Mindemellett a térségben a környező oktatási intézmények megléte miatt általánosan elmondható, hogy **magas a diákság aránya**. A lakások egy része **kertkapcsolatos**, mely **alternatívát nyújthat az agglomerációba kiköltözéssel szemben**.

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

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

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

A belvárosias környezetben **számos oktatási intézmény** található, melyek közösségi közlekedéssel vagy mikromobilitási eszközökkel könnyedén elérhetők projekterületről.

A projekterület a kialakult **városi szövetbe** könnyedén integrálódhat. Elhelyezkedéséből adódóan, **a humáninfrastruktúra és más városi szolgáltatások** a projekt környezetében elérhetők Óbuda hagyományos központi területein.

SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

I. A TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁS KONCEPCIÓJA

1. A RÉSZLETES SZABÁLYOZÁST MEGELŐZŐ TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁS

1.1. A SZABÁLYOZÁS CÉLJAI

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

A fejlesztésre szánt terület a korábbi nagybevásárló központ – mint elmaradt beruházás – helyén, barnamezős beruházásként a **Vt-H kiemelt jelentőségű helyi központi besorolással** vegyes városias fejlesztés irányába fordul, lakásépítéssel párosulva.

A Vt-H területbe való átsorolás a következő városfejlesztési célokat tudja szolgálni:

barnamezős területfejlesztés	<ul style="list-style-type: none"> a barnamezős terület „helyzetbe” hozása, a jelenlegi hasznosítatlan terület felszámolása, a terület városszerkezeti helyzetéhez méltó átalakítása,
Budai Promenádnál - kiemelt gyalogoskapcsolat	<ul style="list-style-type: none"> a III. kerület terveiben célként szereplő – a Kolosy tere a Római parttal és a Hajógyári szigettel összekötő – Budai Promenádnál továbbvezetése, melynek a területtől délre eső szakasza a Waterfront City beruházás területén már részben megvalósult, részben déli irányban is kiépítés alatt áll; a háttérterületek használói és környező lakosság számára a HÉV és a lakóterületek közötti gyalogos-kerékpáros átjárhatóság biztosítása és kapcsolat megteremtése a Budai Promenádon keresztül; a HÉV megállóhoz vezető Budai Promenádnál magas színvonalú környezeti kialakításával és a Promenádnál menti földszinteken kereskedelmi, vendéglátási, irodai és egyéb szolgáltatások telepítésével a gyalogosforgalom erősítése a HÉV megálló irányába, ezzel a közösségi közlekedés használatának növelése;
városépítészeti funkció	<ul style="list-style-type: none"> a környező beépítésekhez – az Óbudai lakótelep 45 méter magas pontházaihoz és a Waterfront City magasházak beépítéséhez – igazodó módon az Óbudai lakótelep „északi kapujának” létrehozása városépítészeti hangsúlyok révén; funkcionális sokféleség megteremtése városközponti jellemzőkkel, lakófunkció és vegyes funkciók telepítésével: kereskedelem, vendéglátás, szolgáltatások, irodák kialakításával;
autómentes felszín	<ul style="list-style-type: none"> autómentes belső terület kialakítása;
zöldfelületi borítottság emelése	<ul style="list-style-type: none"> attraktív zöldfelületek létrehozása, a hatályos szabályozástól eltérő (tetőparkolói helyett), attól jelentősen nagyobb belső zöldfelületi borítottság létrehozása;
nem növekvő szintterület	<ul style="list-style-type: none"> a hatályos beépítési sűrűségi értékek változatlanul tartásával a szintterületi nagyságrend növelés nélküli szinten tartása.

AUTÓMENTES TERÜLET – NAGYKITERJEDÉSŰ TETŐKERTEK

Budai Promenádnál kiemelt gyalogoskapcsolat A kiemelt gyalogoskapcsolat biztosítása alapvetően a Budai Promenádnál átvezetését és kialakítását jelenti, mely részben a 19250/11 hrsz.-ú magánúton a Bogdáni útnál indul és egészen a HÉV megállóig vezet.

közhasználatú terület Emellett a 19250/10 projekttelek keleti sávjának a magánúttól az épületekig, illetve a zöldtetős platformra felvezető tájépítészeti eszközökkel kialakított rézsűk, rámpák, lépcsők vonaláig tartó, közhasználatú kiszélesedő, zöldfelületekkel gazdagított, étellel teli sétány alakul ki.

Ez a sétány mind a déli továbbvezetésével a Waterfront City promenádszakasza irányába, mind a

Bogdáni út és HÉV kapcsolat révén a környező lakótelepen élőknek is szolgálja. A Szentendrei út és a Promenádnál közti gyalogosforgalmat a Bogdáni úti északi járda biztosítja, szintén üzletek sora előtt.

A terephez képest kiemelt garázsszint – mint zöldtetős platform – térben elválasztja a telek publikus és privát használatú részeit egymástól, kerítések helyett izgalmasan berendezett módon, üzlet és részsűs térépítészeti elemek váltakozásával. Ez a vonzóvá tett HÉV kapcsolattal rendelkező promenádszakasz várhatóan a HÉV használatát is nagymértékben növelni tudja, így a közösségi közlekedés preferálásában nyújt támogatást.

A Szentendrei út és a Bogdáni út felé ez a terepszinten történő garázsszint elhelyezés a közterületek menti sávban üzletsor kialakítását teszi lehetővé. A Szentendrei úti közcélú – részben közterületi – parkolósáv mentén ezek a napjainkban tapasztalható „garázshomlokzatok” helyett a gyalogosok számára a „városi utca” minőséget tudják nyújtani.

autómentes belső terület Az autómentes belső terület a fejlesztés egyik kiemelt célja. Ezt az előzetes beépítési koncepcióban szereplő garázsrendszert felfűző belső „köralagút” teszi majd lehetővé.

tetőterek A garázsszintek tetőkerttel gazdagítva kerülnek kialakításra, melyek helyenként vastagabb földfeltöltéssel, vagy parkolóhely kihagyásával teljesértékű zöldfelületet is biztosíthatnak fák telepítésére is. A Promenádnál felé néző résznél teljesértékű zöldfelület létesül.

A MAGASHÁZAS TERÜLET – MINT ÓBUDA ÉSZAKI KAPUJA

magasházak környezet A térségben már ma is dominánsan megjelennek a magasházak. Ennek alapját már a 70-es években megépült Óbudai lakótelep három 45 méter magasságú pontháza megteremtette, melyek az F+10 szintes hosszú panelépületek mellett az Bogdáni út és a Raktár út közötti területen szintén hangsúlyképző elemként jelennek meg. Ezekhez is kapcsolódva jött létre a volt szeszgyár területének barnamezős fejlesztéseként a Duna felé csökkentett magasságú, de 45 méteres magasházakkal is rendelkező beépítés.

A városrész ezen északi területén kívüli barnamezős területek felélesztése kiváló alkalmat teremt arra, hogy a jelenlegi térbeli hiátust méltó, vegyes városias beépítéssel Óbuda kapujaként egy nagyvárosias beépítés váltsa fel. Ennek egyik városépítészeti eszközül szolgál változó magasságú a magasházak telepítése, melyek közül egy a 65 métert is elérheti, további hangsúlyt kölcsönözve a területen átvezető Budai Promenádnak. Ezek a szerkezeti és városépítészeti hangsúlyok együtt tudják a területet méltó módon integrálni a már beálltnak tekinthető délre eső városrészbe.

A magasházak beépítés egyben lehetővé teszi a szellős beépítést, az átláthatóságot, a belső védett parkosított területek kialakítását. A magasházakra vonatkozó helyi szabályozás tovább pontosító szabályokat alkothat.

2. A TSZT ÉS AZ FRSZ TERVLAPJAINAK MÓDOSÍTÁSA

A jelen telepítési tanulmányterv célja a fővárosi TSZT és az FRSZ módosítása. Nem célja a kerületi építési szabályzat (ÓBÉSZ) módosítására vonatkozó szabályozási koncepció megalkotása, mivel azt a TSZT és az FRSZ módosítását követő részletes beépítési koncepcióra alapozott telepítési tanulmánytervvel lehet majd kezdeményezni a fővárosi módosítást követően, vagy annak módosítási eljárásának időszakában. Értelemszerűen a jelen szabályozási koncepcióhoz illeszkedni fog a későbbi, a részletes szabályozást bemutató, így az ÓBÉSZ normaszövegére is módosítási javaslatot tartalmazó telepítési tanulmány.

2.1. AZ TSZT TERÜLETFELHASZNÁLÁSÁNAK MÓDOSÍTÁSA

K-Ker különleges kereskedelmi terület besorolás helyett >>> Vt-H helyi településközpont



hatályos TSZT >> javasolt TSZT

A fenti szándékok megvalósítása érdekében olyan **Vt-H kiemelt jelentőségű helyi központi terület** területfelhasználási egység besorolás meghatározása javasolt a fővárosi tervekben (Budapest Településszerkezeti terve – TSZT és a Fővárosi rendezési szabályzat – FRSZ), ami alkalmas a vegyes, lakó, irodai, egyéb szolgáltató funkciók (vendéglátás, kereskedelem, stb.) megteremtésére, ellentétben a hatályos K-Ker különleges kereskedelmi területtel, ami kifejezetten bevásárló központ elhelyezését tudja csak szolgálni.

A jelen telepítési tanulmánytervben bemutatott fejlesztési javaslat és az előzőekben meghatározott fejlesztési és egyben szabályozási célok tehát a **K-Ker területfelhasználási egység módosítását igénylik.**

Fontos hangsúlyozni, hogy a módosítási javaslat nagy figyelmet fordít

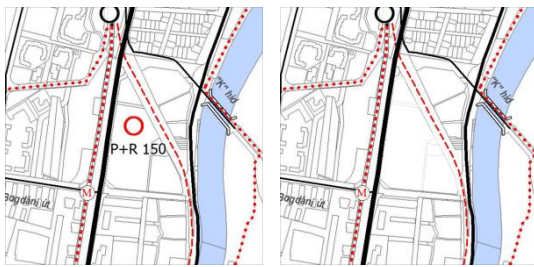
arra, hogy

- az nem jár a jelenleg hatályos K-Ker építési övezetek által lehetővé tett általános és parkolási szintterületi nagyságrend növelésével,
- egyben a jelenlegi nagyságrend csökkenését sem okozza,

így a módosítás a terület tervezett szintterületi terhelését szinten tartja.

2.2. AZ TSZT KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

P+R parkoló jelölés megszüntetése



hatályos TSZT >> javasolt TSZT

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

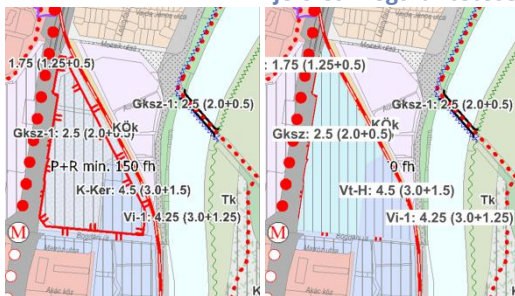
- P+R parkolóként nem kötődik jelentős bevásárlási lehetőséget adó területhez,
- P+R parkoló létesítése ebben a városszerkezeti pozícióban – mivel már belső területről van szó, ahol parkolási zónák kerültek kialakításra a környezetben – a vonzott gépjárműforgalom növelését jelentenék.

Megjegyzendő, hogy a beépítési terv szerinti Szentendrei úti közcélú parkoló részben tudja ezt is szolgálni, de annak fizető parkolóvá tétele logikusan várható a szomszédos területek függvényében. Célja a rövid idejű parkolás biztosítása az üzletsor előtt, és nem az egész napos parkolás lehetővé tétele, mivel az nem kedvez a tervezett üzletek életben tartásának, a vegyes funkciójú helyi városközpont kialakulásának.

2.3. AZ FRSZ 1. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSA

K-Ker különleges kereskedelmi terület besorolás helyett >>> Vt-H kiemelt jelentőségű helyi központ, a beépítési sűrűség értéke nem módosul

és a P+R parkoló jelölés megszüntetése



hatályos FRSZ >> javasolt FRSZ

Az FRSZ 1. melléklete rögzíti a területfelhasználási egységek területére vonatkozó beépítési sűrűség értékeket.

A TSZT módosításnak megfelelően ezen a tervlapon is módosításra kell, hogy kerüljön a K-Ker helyett a Vt-H besorolás.

A **beépítési sűrűség értéke nem változik**, továbbra is 4.5 (3.0 + 1.5) érték marad. Ezzel a területen a létesíthető szintterület nagyságrendje nem változik, növelése nem indokolt a kerületi szabályozás szintjén sem, viszont annak szinten tartásához a hatályos FRSZ szerinti értékek szükségesek.

Az TSZT közlekedési infrastruktúra tervlapja mellett az **FRSZ 1. mellékletén is törölni javasolt a P+R jelölést**.

2.4. A TSZT 3.B ÉS AZ FRSZ 3. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSA

45 méteres magasház terület kiegészítése 65 méteres jelöléssel



hatályos FRSZ >> javasolt FRSZ

A hatályos TSZT és az FRSZ a területen 45 méteres magasházak számára ad telepítési lehetőséget. A korábban leírtak szerint ezen a barnamezős területen a Szentendrei út és a Bogdáni út keresztezése, mint az északi irányból való érkezés első nagyvárosias pontja indokolja, hogy – a környezetben lévő magasházakhoz igazodva – kiemeltebb figyelmet kapjon.

Az érkezési pont melletti területen ezért **a 45 méteres kijelölés helyett 65 méteres magasház telepítésére van szükség**. Ennek jelölését mind a TSZT 3. b tervlapján, mind az FRSZ 3. mellékletén jelölni indokolt, ezért módosításuk szükséges.

II. A TSZT ÉS AZ FRSZ ESETI MÓDOSÍTÁSI JAVASLATAI

1. A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁSI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

A területfelhasználási egységek változása
65-231 szelvényen

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

524/2022. (VI. 29.) Főv. Kgy. határozattal módosított,
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT

SZERKEZETI TERVLAP

1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

Beépítésre szánt területek

VEGYES TERÜLETEK

Vi-1 Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület

Vt-H Kiemelt jelentőségű helyi központ területe

KÜLÖNLEGES TERÜLETEK


K-Ker Bevásárlóközpont területe

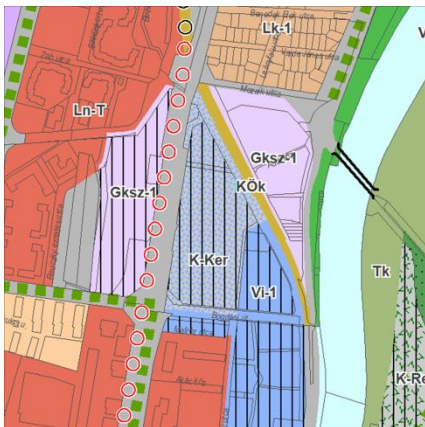
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK

KÖk Kötőpályás közlekedési terület

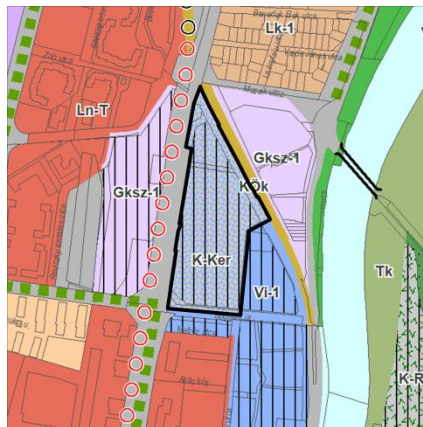
EGYÉB ELEMELK

 Jelentős változással érintett terület



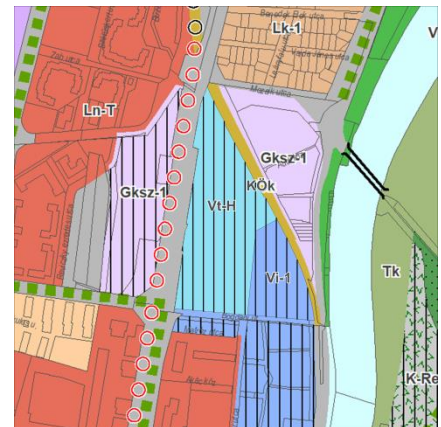
K-Ker

az érintett terület a hatályos terveken



K-Ker

a változással érintett terület



Vt-H

a módosított terület

2. A TSZT 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA

A területfelhasználási egységek változása
65-231 szelvényen

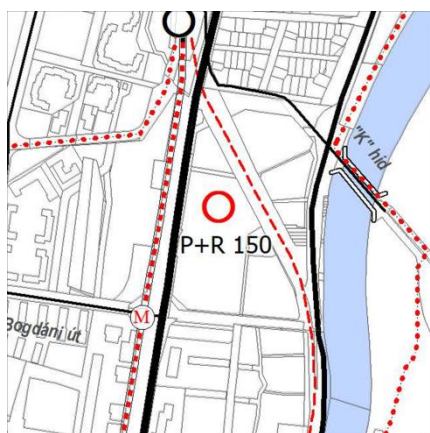
**BUDAPEST FŐVÁROS
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE**

524/2022. (VI. 29.) Főv. Kgy. határozattal módosított,
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT

SZERKEZETI TERVLAP
2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

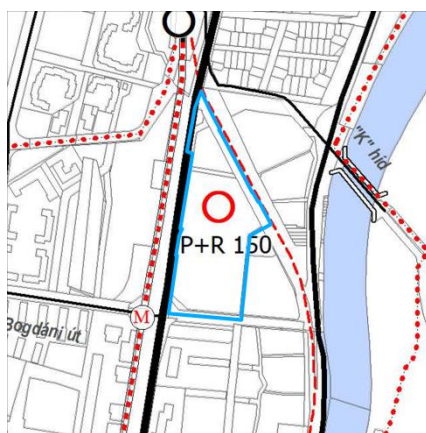


P+R rendszerű parkolási létesítmény a minimálisan biztosítandó kapacitással. Tervezett elemként jelöltek a már működő, de több mint 50%-al bővítendő létesítmények is



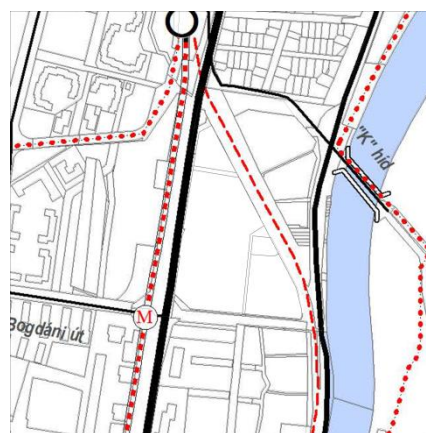
P+R 150

az érintett terület a hatályos terveken



P+R 150

a változással érintett terület



-

a módosított terület

3. TSZT-BEN ÉS AZ FRSZ-BEN IS RÖGZÍTETT MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTÁSA

A „magasépítmények számára igénybe vehető terület” kijelölés módosítása 65 Élp értékkel, ami

- a TSZT 3/b térképét és
- az FRSZ 3. mellékletét

érinti az alábbiak szerint.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

524/2022. (VI. 29.) Főv. Kgy. határozattal módosított,
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT

SZERKEZETI TERVLAP

3. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME

- b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása

65-231 szelvény


BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

23/2023. (X. 6.) önkormányzati rendelettel módosított,
az 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott FRSZ


3. MELLÉKLET


EGYES TERÜLETEK BEÉPÍTÉSI MAGASSÁGA ÉS MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA KIJELOLT TERÜLETEK

EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ, MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLETEK


 Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)

MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA IGÉNYBE VEHETŐ TERÜLETEK

 Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 m


 Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 m

II. EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ TERÜLETEK MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁSA

 Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)

V. MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA IGÉNYBE VEHETŐ TERÜLETEK

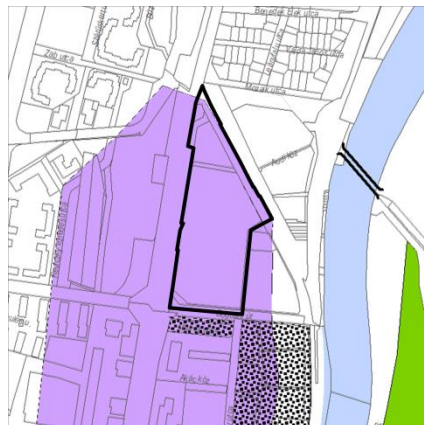
 Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 méter

 Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 méter



Élp 45

az érintett terület a hatályos terveken



Élp 45

a változással érintett terület



Élp 65

a módosított terület

4. AZ FRSZ 1. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSAI

A területfelhasználási egységek változása a 65-231 szelvényen

BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

25/2022. (VII. 14.) önkormányzati rendelettel módosított, az 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott FRSZ

1. MELLÉKLET

A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGE ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA ELEMEK

Beépítésre szánt területek

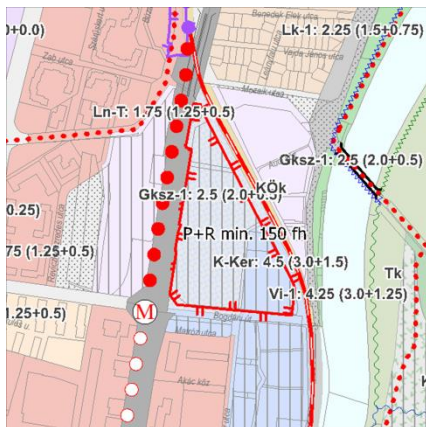
- Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület (Vi-1)
- Kiemelt jelentőségű helyi központ területe (Vt-H)
- Bevásárlóközpont területe (K-Ker)

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

- KÖk** Kötőpályás közlekedési terület

EGYÉB ELEMEK

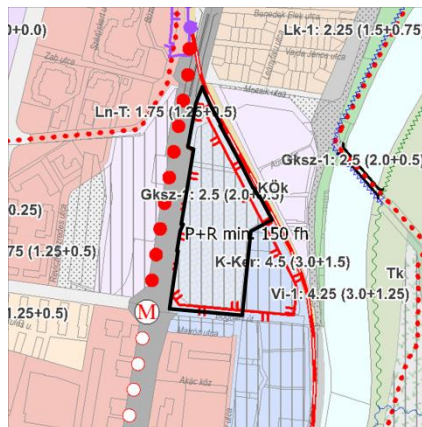
- Jelentős változással érintett terület



K-Ker: 4.5 (3.0+1.5)

P+R min. 150 fh

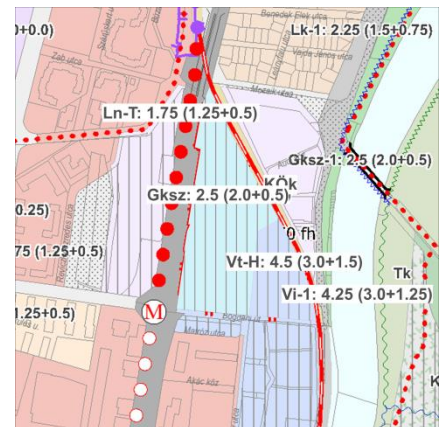
az érintett terület a hatályos terveken



K-Ker: 4.5 (3.0+1.5)

P+R min. 150 fh

a változással érintett terület



Vt-H: 4.5 (3.0+1.5)

-

a módosított terület

TSZT/FRSZ JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

I. TSZT MÓDOSÍTÁS

HATÁROZAT TERVEZET A TSZT MÓDOSÍTÁSRÓL

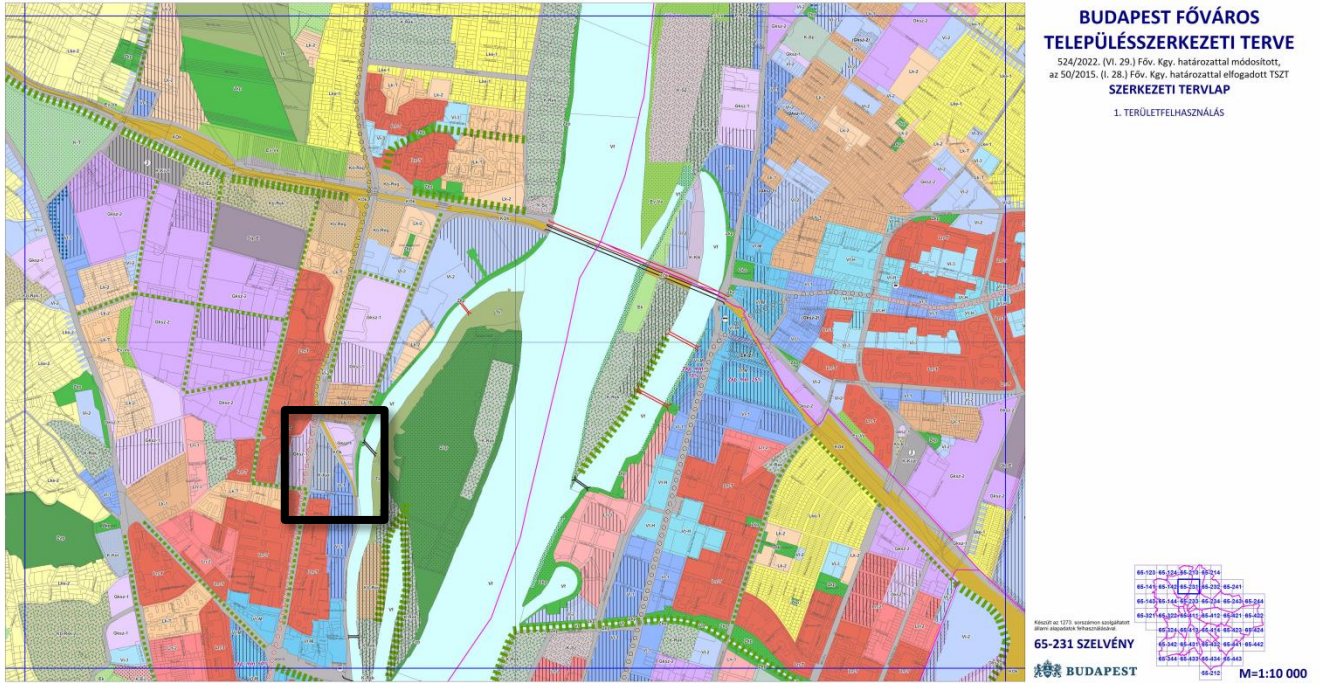
A Fővárosi Közgyűlés elfogadja BUDAPEST, III. KERÜLET – Szentendrei út – HÉV – Bogdáni út által határolt területre vonatkozó tárgyi módosítási javaslatot, amely szeirnt az 50/2015. (I.28.) Főv. Kgy határozattal elfogadott Budapest főváros települsszerkezeti terv szöveges leírása az előterjesztői kiegészítés mellékletében, a Fővárosi települsszerkezeti terv mellékletét képező 1:10.000 méretarányú Szerkezeti tervlap

- 1. Területfelhasználás 65-231 szelvénye
- 2. Közlekedési infrastruktúra 65-231 szelvénye
- 3.b Épített környezet védelme 65-231 szelvénye

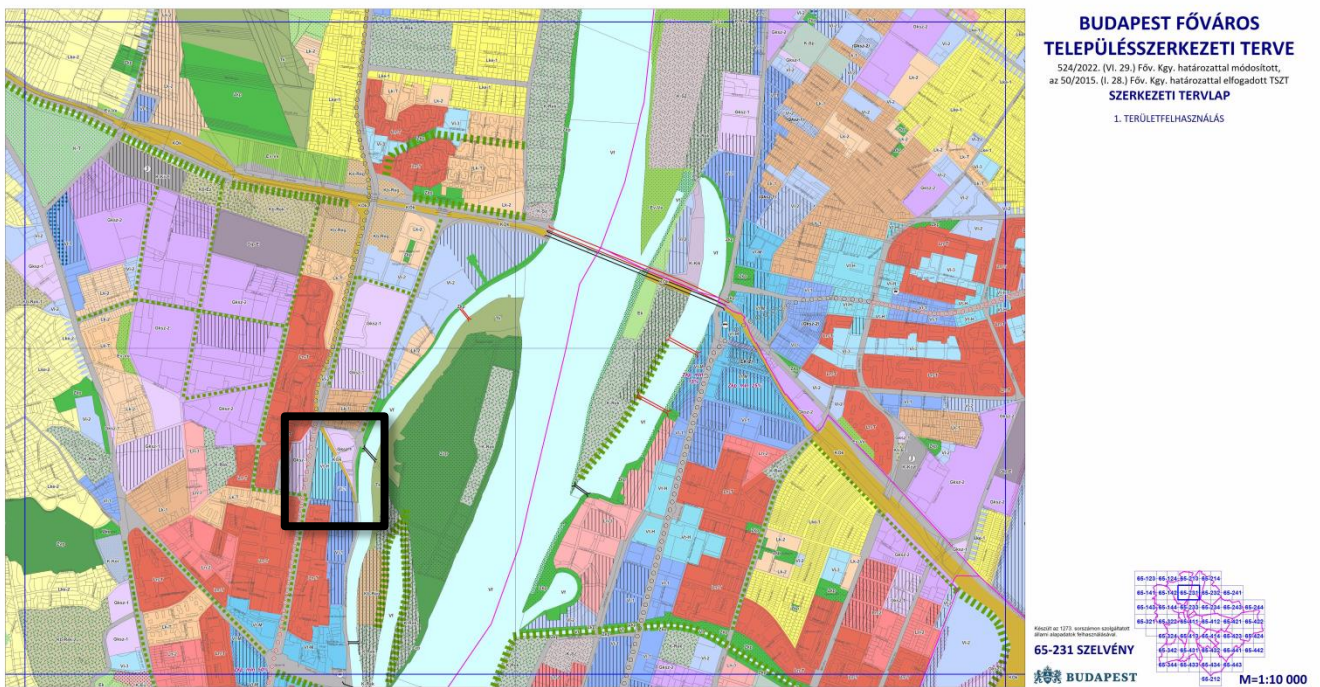
az előterjesztés xxx mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul.

1. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS
a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS tervének HATÁLYOS 65-231 számú térképszelvénye



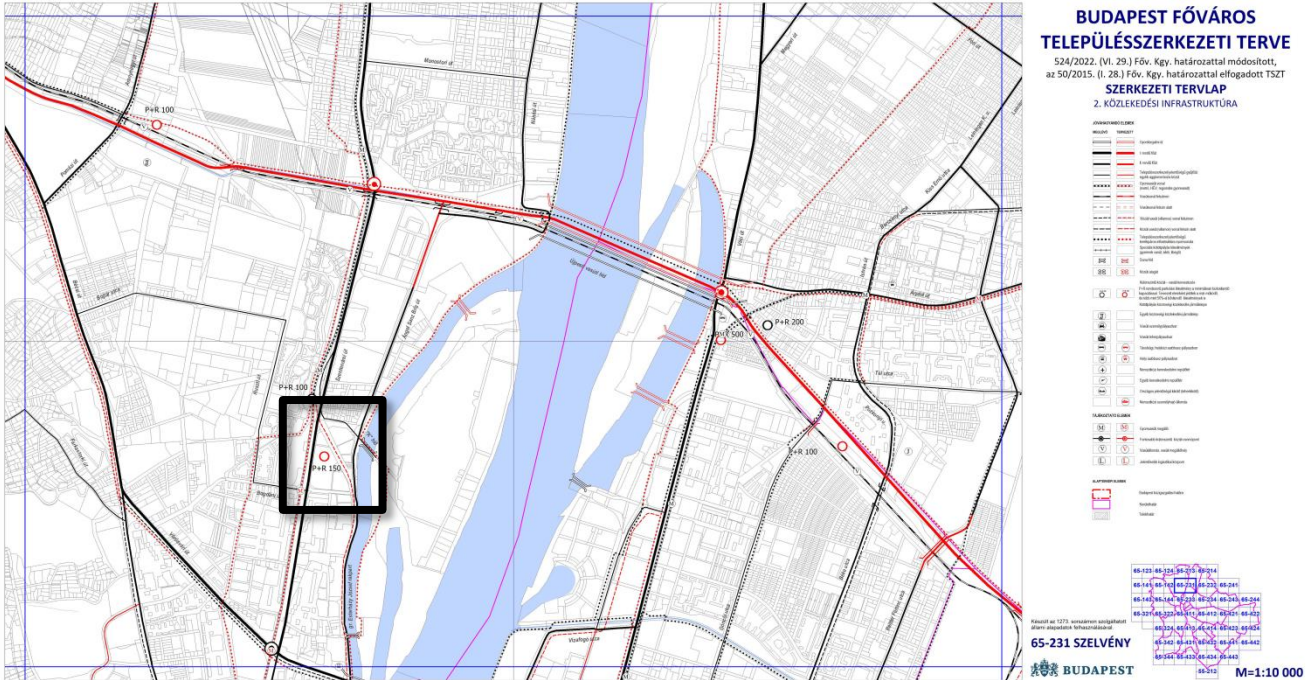
A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS tervének MÓDOSÍTOTT 65-231 számú térképszelvénye



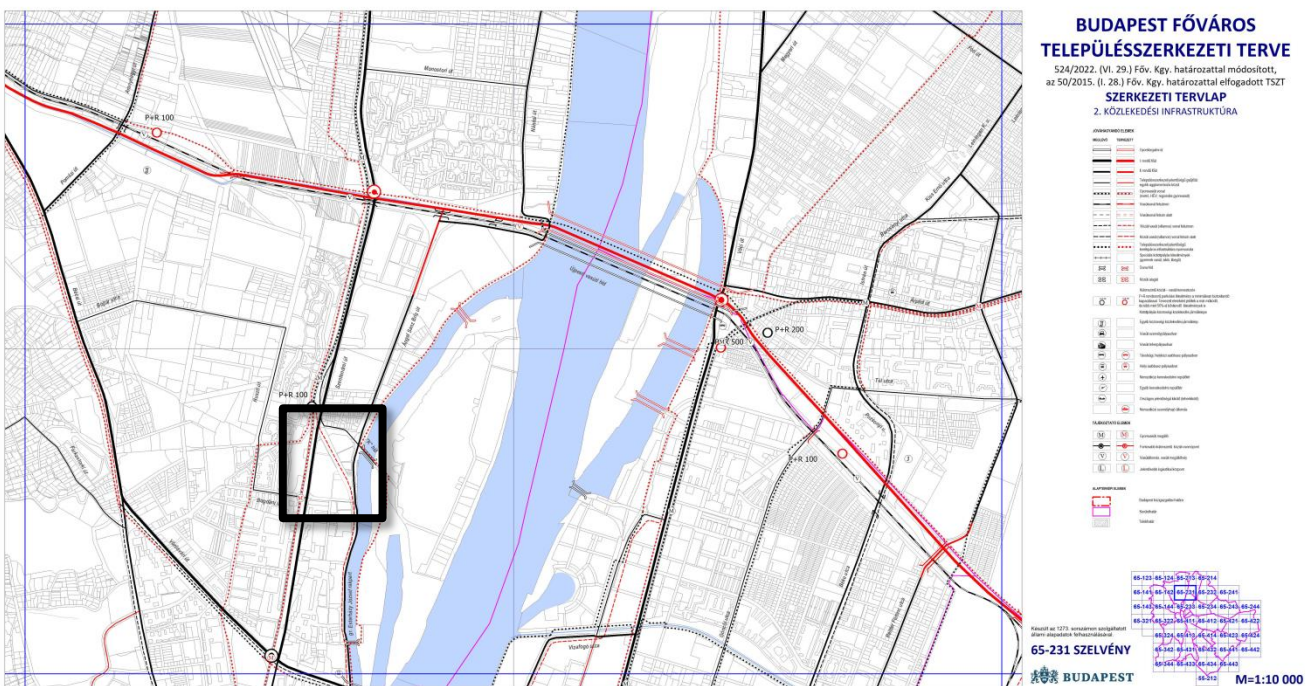
2. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

A TSZT 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA tervének HATÁLYOS 65-231 számú térképszelvénye



A TSZT 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA tervének MÓDOSÍTOTT 65-231 számú térképszelvénye



3. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME

a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

A TSZT 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME tervének HATÁLYOS 65-231 számú térképszelvénye



A TSZT 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME tervének MÓDOSÍTOTT 65-231 számú térképszelvénye



II. FRSZ RENDELET MÓDOSÍTÁSA

31/2019. (VI.19.) önkormányzati rendelete

a

Budapest fővárosi rendezési szabályzatról szóló

5/2015. (II.16.) Főv. Kgy. rendelet módosításáról

Budapest Főváros Közgyűlése a magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény 225. § (10) bekezdésének 1. pontjában kapott felhatalmazás alapján a magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény 22. § (4) bekezdése és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el.

1. §

A Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet 1. melléklete az 1. melléklet szerint módosul.

2. §

A Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet 3. melléklete a 2. melléklet szerint módosul.

3. §

Ez a rendelet a kihirdetést követő xxxx. napon lép hatályba.

Dr. Számadó Tamás s. k.
főjegyző

Karácsony Gergely
főpolgármester

1. AZ FRSZ 1. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA

a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

FRSZ 1. melléklet HATÁLYOS 65-231 számú térképszelvénye



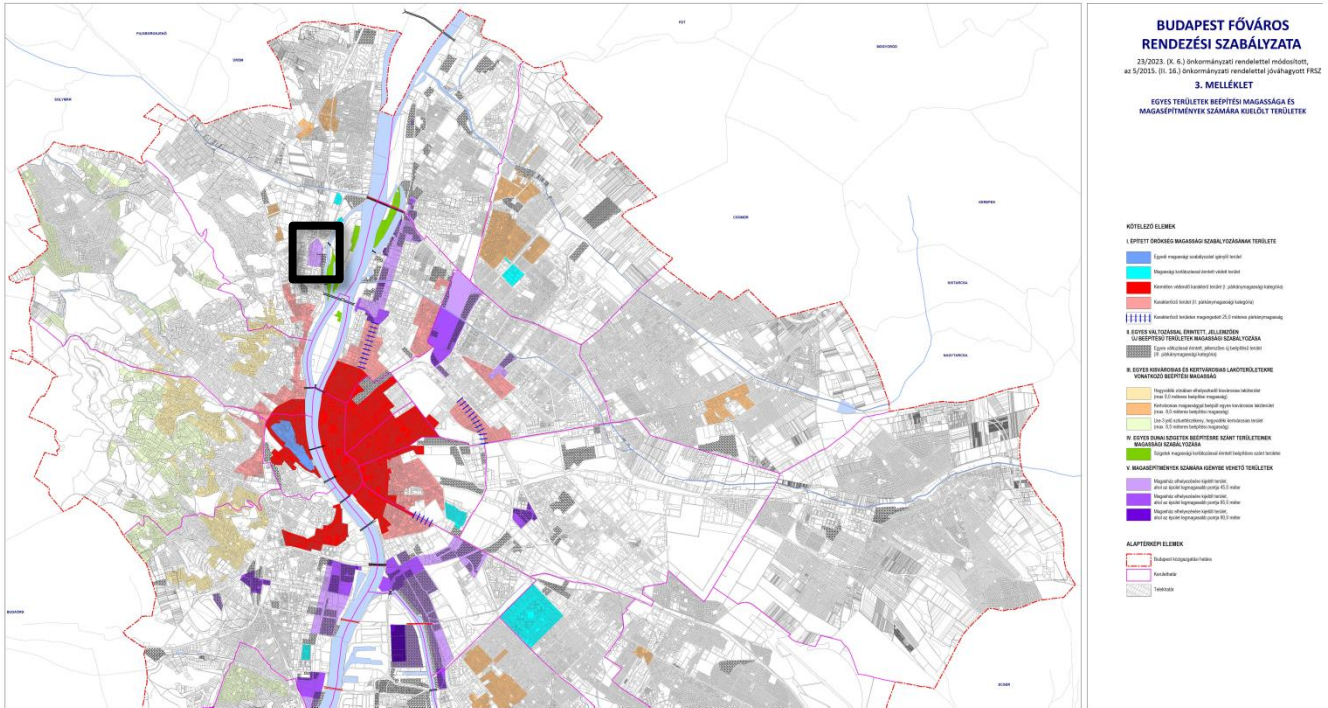
AZ FRSZ 1. melléklet MÓDOSÍTOTT 65-231 számú térképszelvénye



2. AZ FRSZ 3. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA

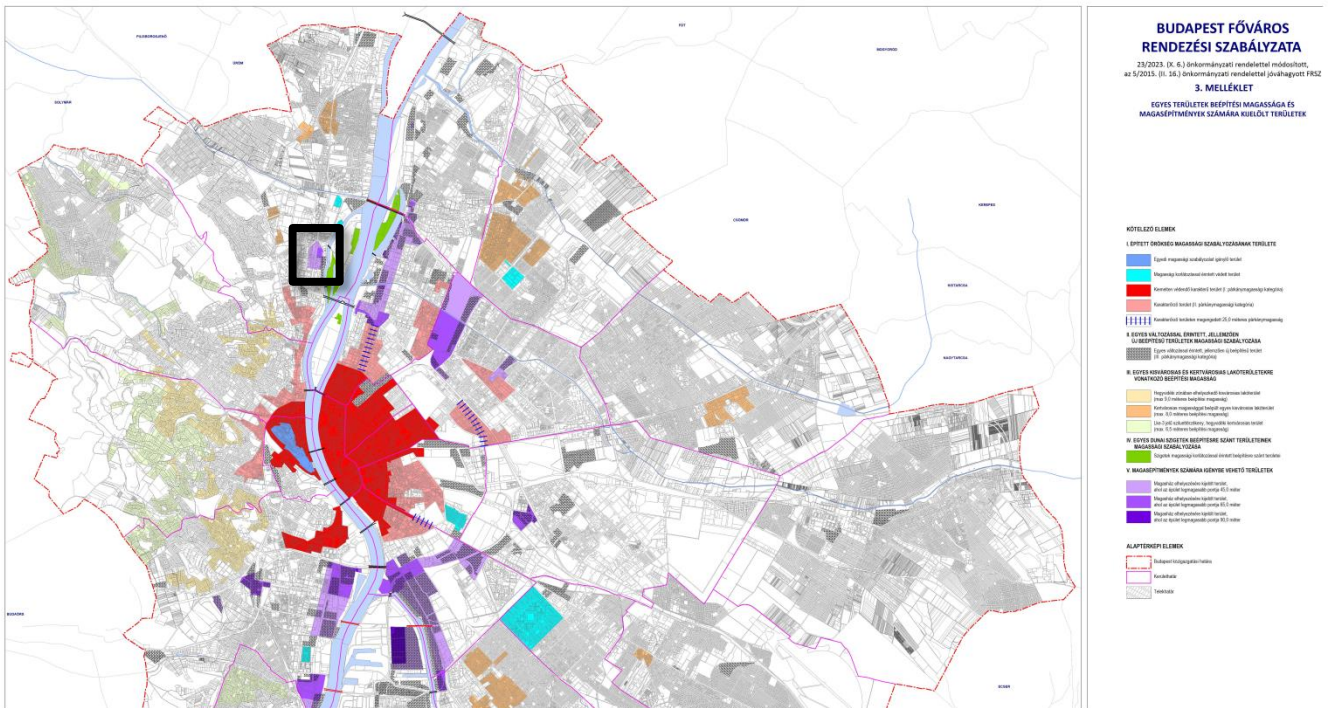
a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

FRSZ 3. melléklet HATÁLYOS



A TSZT változás lekötése:

AZ FRSZ 3. melléklet MÓDOSÍTOTT



TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZERZŐDÉS

1. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZERZŐDÉSBEN RÖGZÍTHETŐ KÖZFEJLESZTÉSEK KÖRE

1.1. JOGSZABÁLYI ÉRTELMEZÉS

a TRSZ „köthető” A Méptv. 92. § rendelkezik arról, hogy a települési önkormányzat **egyes településfejlesztési vagy településrendezési célok megvalósítására településrendezési szerződést köthet, továbbiakban TRSZ)** az érintett telek tulajdonosával vagy a **telken beruházni szándékozóval**.

TRSZ tárgya lehet A törvény szerint a TRSZ-nek településrendezési szerződés tárgya lehet a telepítési tanulmányterv alapján a településfejlesztési terv és **a településrendezési terv kidolgozásának finanszírozása, vagy** azon egyéb költségeknek vagy egyéb ráfordításoknak a Fejlesztő általi átvállalása, amelyek az önkormányzatot terhelnék, és amelyek a cél megvalósításának előfeltételei vagy következményei.

Telepítési tanulmányterv A Méptv. szerint a telepítési tanulmányterv tartalmazza azon közfejlesztések körét és előzetes költségbecslését, amelyek **kizárólag a tervezett beruházással kapcsolatos szabályváltozás miatt válnak szükségessé**. Jelen esetben a **TSZT és FRSZ módosítása tekintetében** kerülnek bemutatásra a beruházással összefüggésbe hozható és a módosítás jellegének megfelelő arányú közfejlesztések.

419/2021. (VII.15.) kr. **Ha a telepítési tanulmányterv a településrendezési szerződés megalapozásához készül, a telepítési tanulmányterv tartalmazhatja a Méptv. 92. § (4) bekezdés c) pontja szerinti átvállalás ismertetését is.**

A következő pontban kerülnek bemutatásra azok a közfejlesztések, melyek a beruházással összefüggésbe hozhatók és amelyekre vonatkozóan a Fejlesztő kötelezettségeket vállalhat a TRSZ keretében, amennyiben a TSZT és FRSZ módosítás megtörténik.

1.2. A TRSZ –BEN ELŐZETESEN JAVASOLT VÁLLALÁSOK

A TRSZ tárgyaként a közfejlesztések tekintetében a Fejlesztő vállalja

- terveztetés költségei (Méptv. (4) a) pont szerint**
 - a településrendezési **tervek módosításával** kapcsolatosan felmerülő **költségek átvállalása** (TSZT, FRSZ, KÉSZ);
- közfejlesztések, melyek a módosítással összefüggésbe hozhatók (Méptv. (4) c) pont szerint**
 - A Budai Promenádnál területhez köthető megvalósítása érdekében **kb. bruttó 350 millió Ft** értékben:
 - a Promenádnál folytatásának kiépítését a Waterfront City terület és a Projektterület között, valamint a Bogdáni út és a Ladik utca között,
 - a Promenádnál HÉV felőli végpontján saját telkén közhasználatra átadott fásított köztér kialakítását,
 - 19250/11 hrsz.-ú magánútra és a 19250/10 hrsz.-ú telekterületre eső területének korlátozás nélküli közhasználat céljára történő átadását;
 - A fejlesztéshez szükségessé váló, a 19250/10 hrsz.-ú telek gépjárművel való megközelítését és elhagyását biztosító – a ki- és behajtók kiépítésén túlmenően – közterületi útépítési és az azzal kapcsolatosan szükségessé váló közműkiváltási munkák elvégzését. Ezek pontosabb meghatározását és költségbecslését a **végleges beépítési terv és az ahhoz kapcsolódó közlekedési hatástanulmány szerint lehet megállapítani, várható költsége bruttó 600-1200 millió Ft . Ezek fontosabb – részleteiben később kidolgozandó – elemei a következők:**
 - a Bogdáni út Szentendrei út és Folyamőr utca közötti szakaszán szükséges behajtást biztosító kanyarodó/felálló sáv megvalósítása,
 - a Ladik utca átépítése,
 - a 19250/9 hrsz.-ú magánúton a Szentendrei út és a Ladik utca közötti kapcsolat

megteremtése és a Szentendrei úti csatlakozásnál lámpás csomópont kiépítése,

- a (19261/2) hrsz.-ú közterületen a Ladik utca felé való átkötés átépítése, amennyiben az szükségessé válik,
- a Bogdáni úton és a Ladik utcában a HÉV megálló környezetében buszmegálló létesítése, amennyiben a Bogdáni út – Ladik utca vonalon a buszjárat megvalósíthatóságát közlekedési hatástanulmány igazolja;
- amennyiben a projekt megvalósítása érdekében szükségessé válik – későbbi fejlesztői döntés függvényében – a 19250/10 hrsz.-ú projekttelken átvezetett NA 1200 vízvezeték kiváltását és áthelyezését a Szentendrei út és a HÉV keleti oldalán futó nyomvonal között **kb. bruttó 650 millió Ft értékben,**
- a Szentendrei út közterületének ((19284) hrsz.) keleti oldalán a 19250/10 hrsz.-ú projektterület melletti sávban – amennyiben annak kialakítását a közlekedési hatástanulmány igazolja és ahhoz az útügyi hatóságok hozzájárulnak – közcélú fásított közterületi parkoló kiépítését **kb. bruttó 130 millió Ft értékben,**
- a HÉV megállóhoz kapcsolódóan 30 db B+R kerékpártároló-hely kialakítását közterületen, magánúton vagy saját telken **kb. bruttó 25 millió Ft értékben,**
- a környező közterületek átépítését követően a lehetséges közterületi zöldfelület (zöldsáv, fasor) később kidolgozott tájépítészeti terv szerinti megvalósítását **kb. bruttó 70 millió Ft értékben,**
- amennyiben a fejlesztés miatt szükségessé válik és azzal összefüggésbe hozható, külön megállapodás szerint a humáninfrastruktúra fejlesztéshez szükséges (bölcsőde, óvoda bővítés, elhelyezés) hozzájárulás biztosítását **a kerületi önkormányzattal történő egyeztetés alapján meghatározott jelentős összeggel.**

A Fejlesztő a Waterfront City beruházója is egyben. Ennek kapcsán külön telepítési tanulmányterv alapján kezdeményezte egy gyalogoshíd létesítését, mely a Budai Promenádnak a Bogdáni úttól délre eső szakaszát a Hajógyári szigettel kötheti össze, és amelynek megvalósításában szintén szerepet kíván vállalni, legfeljebb bruttó 1.000 millió Ft értékben.

Tekintettel arra, hogy **a szerződés két fél, esetleg főváros önkormányzat, kerületi önkormányzat és fejlesztő háromoldalú megállapodását jelenti,** a telepítési tanulmányterv fentieknél többet nem rögzíthet, nem javasolhat, egyéb – a beruházási céllal közvetlen összefüggésbe nem hozható tárgyú javaslatot nem tehet.

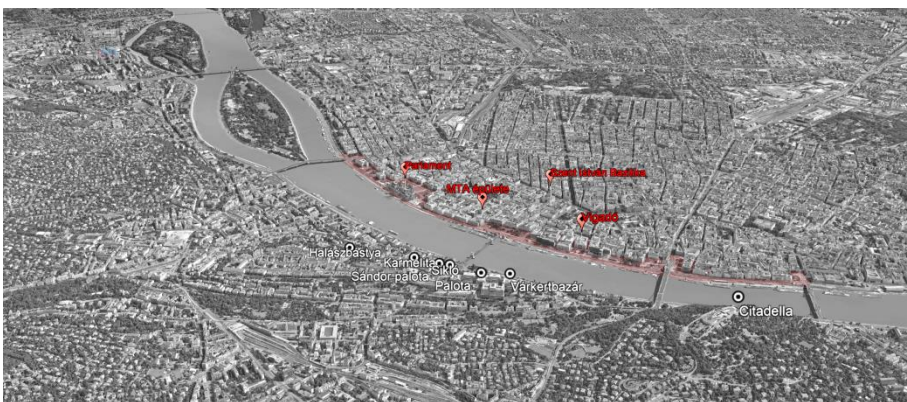
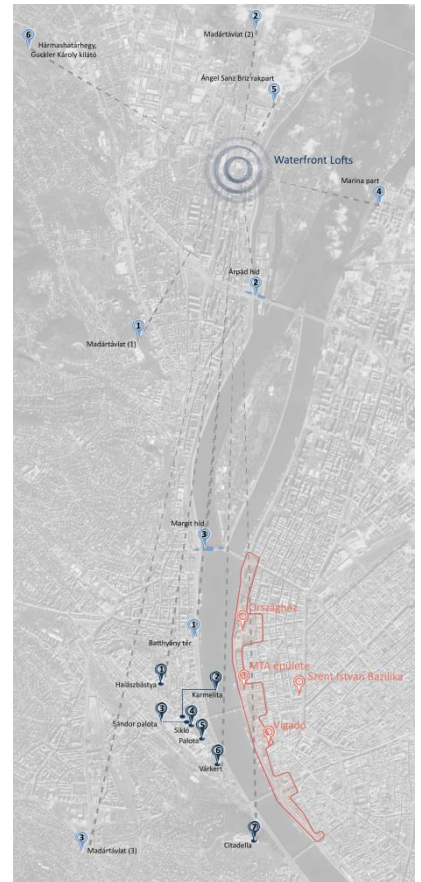
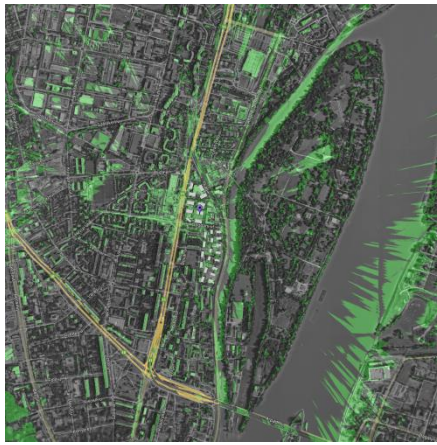
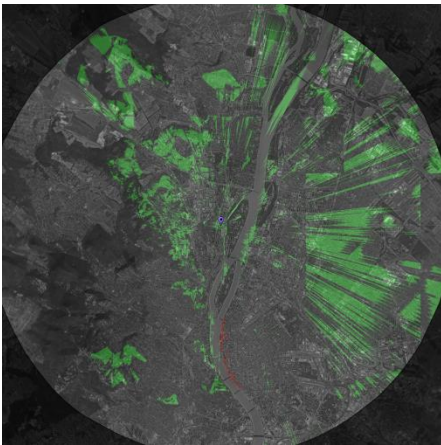
Tekintettel továbbá arra, hogy a TSZT és az FRSZ módosítás a beépítési koncepcióterven, és **még nem részleteiben kidolgozott terven alapul, a megjelölt tételek még pontosodhatnak, változhatnak a TRSZ megkötésének fázisáig.** Szükség esetén a telepítési tanulmányterv jelen fejezete is módosításra kerül az összhang biztosítása érdekében, mivel a TRSZ mellékletét fogja képezni.

Az arányosság tekintetében fontos tényezők a következők:

- A módosítás elsődleges célja a hatályos TSZT és FRSZ-ben meghatározott, mára teljes mértékben okafogyottá vált és a területen elvárt, vegyes funkciójú fejlesztését akadályozó K-Ker területfelhasználási egységének módosítása a barnamezős terület megújulását, városszövetbe való integrálását és a „15 perces város” elvét ténylegesen szolgáló Vt-H besorolásra.
- Az átsorolás mentén az **FRSZ-ben módosítani nem kívánt beépítési sűrűség azonos szintterületi nagyságrendet biztosít,** mint ami a jelenlegi K-Ker kategória szerint a terület számára megadatik.
- A **városrendezési szempontból** javasolt, szellős téralkotást lehetővé tevő **magasházak kialakítás** a telek **zöldfelületi kialakítását is kedvezőbb** helyzetbe hozza. Emellett a terület **a környező beépítésekhez igazodik** – az Óbudai lakótelep 45 méter magas pontházaihoz és a Waterfront City magasházak beépítéséhez –, **a városépítészeti hangsúlyok által az Óbudai lakótelep „északi kapuját” teremti meg.**

MELLÉKLET

LÁTVÁNYVIZSGÁLAT – VÁROSKÉPI ELEMZÉS



Egyes területek láthatósága, feltárulása
forrás: Google Earth Pro felvétel, saját átdolgozással

Vizsgált nézőpontok
forrás: Google Earth Pro felvétel, saját átdolgozással

1. VIZSGÁLATI METODIKA

vizsgálat célja A látványvizsgálat - városképi elemzés célja, hogy támpontot adjon a hatályos tervekben (FRSZ, KÉSZ) meghatározott magassági korlát **65 méterig történő megemeléséhez.**

távoli nézőpontokból feltáruló látvány A távoli nézőpontok analízise a terület jövőképeinek városszövetbe helyezése, a lokális és nagyobb léptékben értelmezett, kialakult városarculat megőrzése érdekében indokolt.

3d modellekben a várható környezet ábrázolása A tervezés során kiemelt szempont a javasolt új beépítés látványvizsgálata, azaz a Waterfront Lofts tervezett épületeinek a Duna-parti épített környezet városképi arculatába, továbbá a fővárosi települési táj megjelenésébe, városi sziluettjébe való illesztése. A látványfeltárulás elemzését szolgáló ábrák a Google Earth Pro háromdimenziós modelljének kialakult állapot szerint frissített épületállományába illesztett látványterv alapján készültek. A modell a már megvalósult és építés alatt álló új beépítéseken túl a környező ismert fejlesztésekkel is kiegészítésre került (pl. Waterfront City stb.) melyek rövid-középtávon a városkép szerves részévé fognak válni, ezért a tervezett beépítés ezekkel együttesen értelmezendő.

A képek tehát a tervezési terület környezetében található, meglévő tervekkel rendelkező, eddig be nem épített tömbök léptékhelyes épületeit, valamint a tágabb környezet egyelőre alulhasznosított területeinek településrendezési eszközben szabályozott legnagyobb lehetséges beépítési magassággal ábrázolt tömbjeit is tartalmazzák.

2. BELÁTHATÓSÁG VIZSGÁLATA



▲ A terület beláthatósága térségi szinten
forrás: Google Earth Pro, saját szerkesztéssel

látótávolság A vizsgálatok előkészítéseként **beláthatóság vizsgálat** készült, mely alapján megállapíthatóvá válik a vizsgálati terület láthatósága, feltárulása a domborzati viszonyok figyelembevételével.

A *Waterfront Lofts* területe 10 km-es látótávolságban a fővárosi domborzati adottságok mellett a zölddel jelölt területeken válik láthatóvá. A fenti ábrásor mutatja ezen vizsgálat eredményét.

A **zölddel jelölt sávokról** nyílik rálátás a projektterület épületeire, bemutatva az egyes feltárulási képeket.

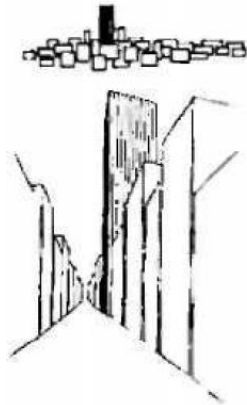
Szintén fontos feltárulási helyszíneknek számítanak a *hidak* is, amelyek láthatóság szempontjából releváns vizsgálati helyszínek a projektterület rálátását illetően, sárgával kerültek kiemelésre.

◀ **Sávos megjelenése azoknak a területeknek, ahol a projektterület feltűnik a Dunapart mentén és a hidakról**

forrás: Google Earth Pro, saját szerkesztéssel

3. ELMÉLETI HÁTTÉR

városképhez való illeszkedés



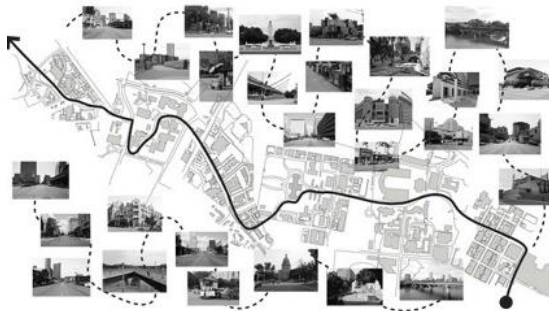
Kevin Lynch ábrája a landmark-okról
forrás: 'The Image of the City' (Kevin Lynch)

A magasépületek létesítésénél a városképi megjelenés elsőrendű kérdés, ezért a magasépület konkrét helyének kijelölése és az épület legmagasabb pontjának meghatározása a településrendezési tervek készítésénél külön vizsgálatot igényel. A városi megjelenés szempontjából két alapvető szempontot indokolt mindenképp mérlegelni a távoli rálátások tekintetében:

- horizonthoz, várossziluetthez való viszony
- jelentős történeti „landmark” épületekhez való viszony.

A III. kerületre elsősorban a Budai Vár és a Gellért hegy felől adódnak vizsgálандó távoli rálátások, kiemelt nézőpontok. A fő kilátópontokból más és más feltárulás adódik. Ezekben belül a fő kilátópontok a Sightsmap.com és Eric Fischer Flickr adatbázisa alapján készített elemzése alapján kerültek meghatározásra. E két elemzés alapján – melyek a fényképek készítésének sűrűsödését mutatják – jól azonosíthatók azok a helyszínek, ahonnan látványvizsgálatot célszerű végezni.

új landmark képzés



Gordon Cullen elméletét bemutató ábra,
mely a szekvenciaelemzés lényegét szemlélteti
forrás: 'The concise townscape' (Gordon Cullen)

A fenti elemzések alapján a III. kerület esetében a Budai vár esetében a Halászbástyától, a Sándor Palotától, Karmelita kolostortól, Siklótól, a Palota előterétől, a Várkert-bazártól, továbbá a Gellért-hegyen a Citadellától indokolt látványvizsgálatot készíteni a magasépületek elhelyezésének függvényében. Ezek a helyszínek mind turisztikai, városimázs, mind identitás szempontból kiemelt nézőpontnak számítanak.

A szekvencia vizsgálat szempontjából előképként tekinthető

- **Gordon Cullen** építész 'The concise townscape' c. műve, mely kifejezetten a feltárulásokat, az emberi perspektívából való látványokat és azok egymáshoz való kapcsolatait, összefüggéseit elemzi, valamint
- **Kevin Lynch** várostervező, 'The Image of the City' c. könyvében szereplő landmark-ok, azonosítási jelek, útvonalak, csomópontok megjelenésére a környezetben, valamint ezek kapcsolatára, hálózatban való működésére vonatkozó tanulmánya.

A fenti tanulmányok felhívják a figyelmet a magas ponttal rendelkező landmark jellegű azonosítási pontok szerepére, melyek segítik a városban közlekedőket a városban való tájékozódásukban.

A részletes elemzések során a fenti elvek alapján kerül elemzésre a projektterület tervezett épülete és környezete.

4. MADÁRTÁVLATI NÉZŐPONTOK

madártávlatból feltáruló látvány

A Óbuda irányából nézve megjelenik a Szentendrei út menti, tengelyirányú lakótelepi területek többsége, mely többnyire egy magasságú „masszaként” jelentkezik.

A projekterület tervezett épületei, mozgalmasságot adnak a Szentendrei út fejlődő tengelye mentén – csatlakozva már épülő *Waterfront City* épületeihez, hangsúlyos landmark elemként mutatkozik.

Egyben egy újabb fontos pontként jelenik meg a magasépületek sorában, kifejezve a helyszín városszerkezeti fontosságát.

A tervezett 35-65 méteres épületek észak felől felvett madártávlati nézetében általánosan belesimulnak a városképi megjelenésbe, láthatóvá válnak a Szentendrei út tengelye mentén, ezzel mintegy jelként megjelenve a térségben az agglomeráció irányába.

A beépítés általános magasságából kissé kiemelkednek, a városszerkezeti meghatározó pontokhoz igazodva a megjelenő *Waterfront City* és az Óbudai lakótelep épületeihez.

Déli irányból tekintve, madárperspektívában a projekterületen tervezett épület épp csak láthatóvá válik 35-65 méteres magasságával, összességében a Szentendrei út térségében létesült és létesülő városrész részeként tekinthető.

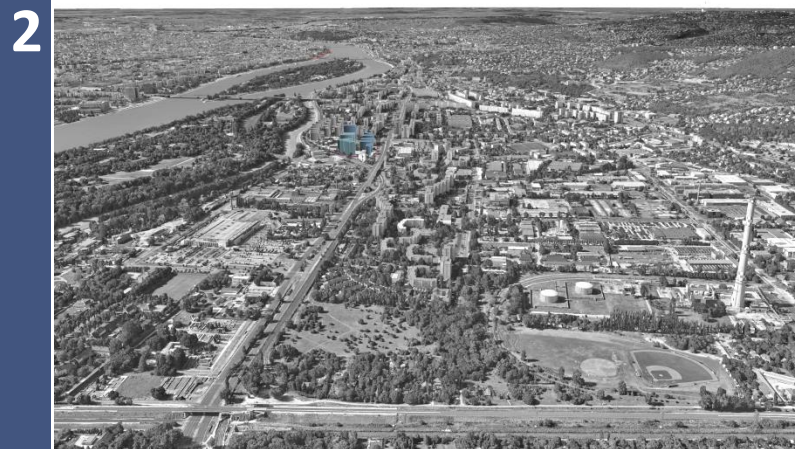
Sokkal inkább szembetűnő ebből a perspektívából a belvárost érintő, a világörökségi területen (piros sáv) lévő kiemelt épületek jelenléte (sárga), mint az Országház, az MTA épülete, illetve a belváros felé megjelenő Városháza.

A projekterület térségének jelentős átalakulása madártávlatból érzékelhető igazán. Az alábbi képek jól mutatják, a III. kerület e dinamikusán megújuló térségét.

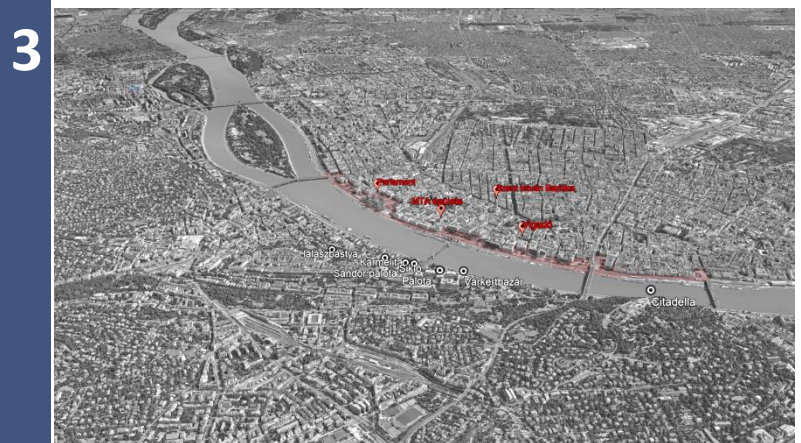
Az új beépítések közül számos 35-45 méteres magassággal létesül a jövőben.



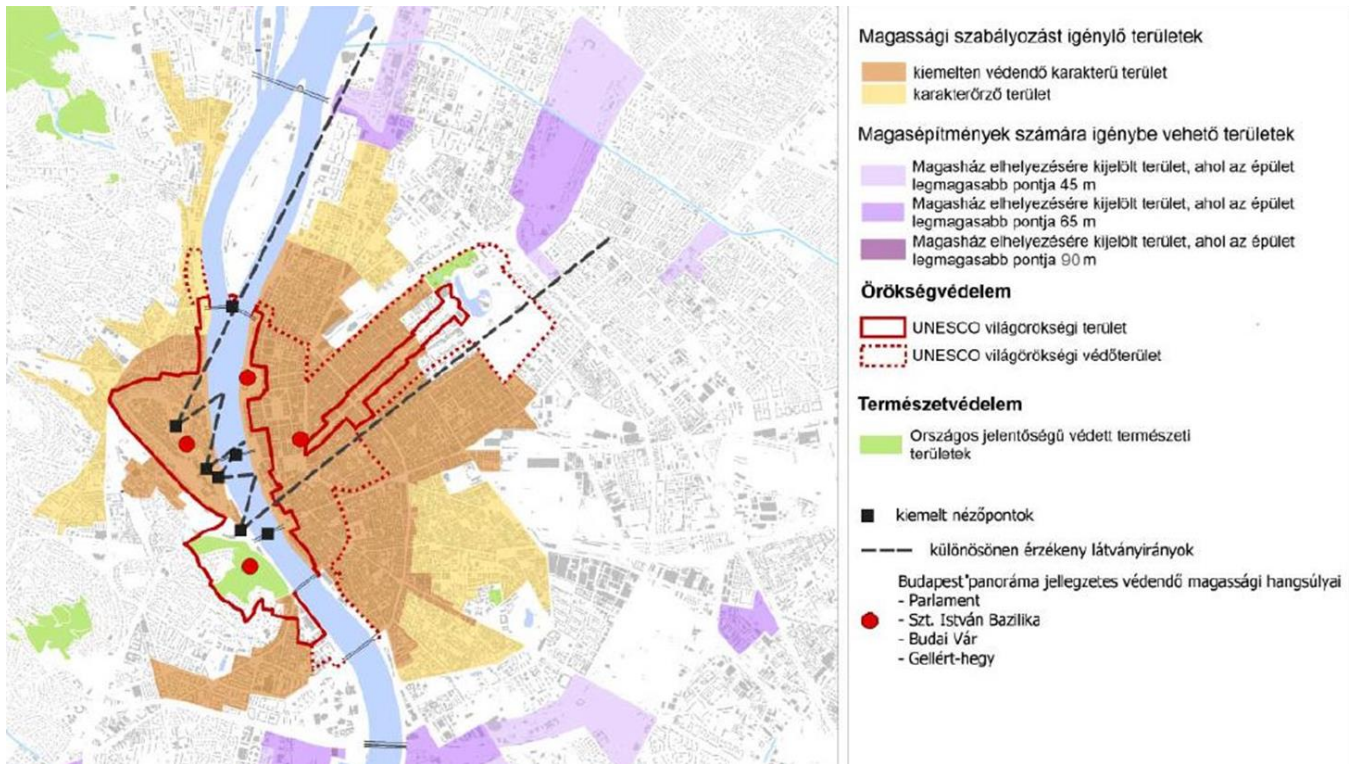
Madártávlat nyugat felől (1,85 km légvonalban)



Madártávlat észak felől (1,87 km légvonalban)



Madártávlat dél felől (8,32 km légvonalban)

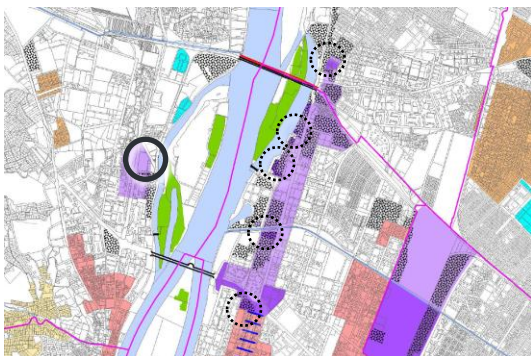


FRSZ magassági szabályozását és együttlátások befolyásolását összegző térképe
forrás: FRSZ

FRSZ vonatkozás

FRSZ 20. § (2b)

Magasházak helye a kerületi településrendezési eszközben csak olyan látványvizsgálat alapján jelölhető ki, amely igazolja, hogy a tervezett épület látványa - forgalmas látványközpontokból (legalább a Gellért-hegy és a Budai Várhegy kilátópontjairól, a Dunapartokról és a hídakról) feltáruló nézetekből - nem veszélyeztet Budapest városképének harmóniáját, különösen a világörökség védett látványát, valamint nem eredményez zavaró együttlátászódást a kiemelt magassági hangsúlyokkal (legalább Parlament, Szent István-bazilika, Gellért-hegy, Budai Várhegy).



FRSZ 3. sz. melléklet (részlet)

A hatályos FRSZ alapján a Váci út mentén, több helyszínen van lehetőség végig magasépületek elhelyezésére, melyek legmagasabb pontját az FRSZ jelenleg maximum 45, illetve 65 méterben határozta meg, ahol ezen épületek elhelyezése megengedett.

Ugyanezen a szakaszon a budai oldal esetében erre csak a projektterület tömbjét érintő rövid sávban van lehetőség, ahol az épület megengedett legmagasabb pontja 45,0 méter lehet.

A projektterület a főváros hatályos településszerkezeti terve (TSZT) és rendezési szabályzata alapján (FRSZ) az *egyres változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)* megnevezésű területek között rögzített, de magasház elhelyezésére kijelölt területi kategóriával jelenleg nem érintett, így **a tervezett 65 méteres beépítés megvalósítása mind a TSZT, mind az FRSZ módosítását is igényli.**

A projektterület nem látható az FRSZ mellékleti térképén, tekintve, hogy a **belső területekre koncentrálna** a látványvizsgálati tényezők meghatározásánál.

Az FRSZ 3. sz. tervlapján sötét lila színnel jelölt területek a módosított, 65 méter magas épületek elhelyezését jelöli területi kijelölésben – míg a baloldali ábrán kék kör jelöli a projektterület területét.

Az FRSZ rendeletének 20.§ (2b) bekezdése alapján igazolni szükséges a tervezett beépítés látványának Budapest városképével való harmóniáját.

Az **FRSZ 20. § (2b) pontjának rendelkezése** meghatározza azokat a látványpontokat, melyekből a vizsgálatot el kell végezni.

A látványvizsgálatban elemzett nézőpontok ennek figyelembevételével kerültek kijelölésre.

Fontos megjegyezni, hogy az elemzés modellezésen alapul, melynek alapvető célja a tervezett beépítés jó láthatóságának bemutatása, ezért az élénk színnel kerül megjelenítésre, míg a modellkörnyezet szürkeárnyalatosan.

A modell nem számol a nézőpontoktól való jelentős távolság és városi légkör adta homályosító tényezőkkel. A valóságban a kiemelt látványpontoktól több mint 5 km-es távolságra lévő vizsgált terület képe jellemzően jóval homályosabb képet ad a valóságban.

Jelen elemzés a hatályos szabályozások alapján létesíthető, vagy előkészítés fázisában lévő más magasházakat is tartalmaz.

Ezen felül fontos megjegyezni, hogy a bemutatott képek helyenként elavult, korábbi állapotot mutathatnak, mivel a Google Earth Pro alkalmazás a 2016-os légifotóból átalakított 3D környezettel dolgozik — mely jelenleg már 8 éves adatnak tekinthető. Így kifejezetten a projektterület környezetében, ahol jelenleg nagymértékű átalakulások zajlanak, a valóságtól eltérhetnek, ezért ezek a képek pontosításra kerültek.

A látványtervek a terület és a város léptékviszonyainak megfelelő ábrázolással készültek.



A térségben megfigyelhető az a tendencia, hogy az **FRSZ-ben meghatározott magasház elhelyezésre alkalmas területeken** megindulnak olyan volumenű fejlesztések, melyek az építési lehetőségeket igyekeznek kihasználni.

A közelben több ilyen magasház épület is észrevehető, melyek a **Waterfront City fejlesztés épületei** a legszembetűnőbbek a Dunapart mentén.

Emellett magasháznak minősülnek az egykori lakótelepi épületek közül a szintén 45 méteres (**15 emeletes**) **panelházak** is a Szentendrei út mentén.

◀ *Megjelenő magasházak a terület szűk környezetében*
forrás: saját ábra

KIEMELT NÉZŐPONTOK

I.A. — Budai vár és Gellért hegy kilátópontjai

A látványfeltárulás Budapest kiemelt helyszíneiről való elemzése a területre vonatkozó szabályok figyelembevétele/módosítása szempontjából is szükséges. Ennek során a legkiemeltebb turisztikailag is frekvenciált, vagy a városimázs szempontjából meghatározó pontokból készült a vizsgálat.

I.B. — Duna-partok és hidak

A Budai vár és Gellért hegy mellett a mindennapokban a városlakók által frekvenciált helyszíneket adják a vizsgálat következő lépcsőfokát. A rakpartok, illetve a hidakról feltároló látvány szempontjából olyan releváns, turisztikai értelemben is jelentős városi helyszínek kerültek vizsgálatra, mint a

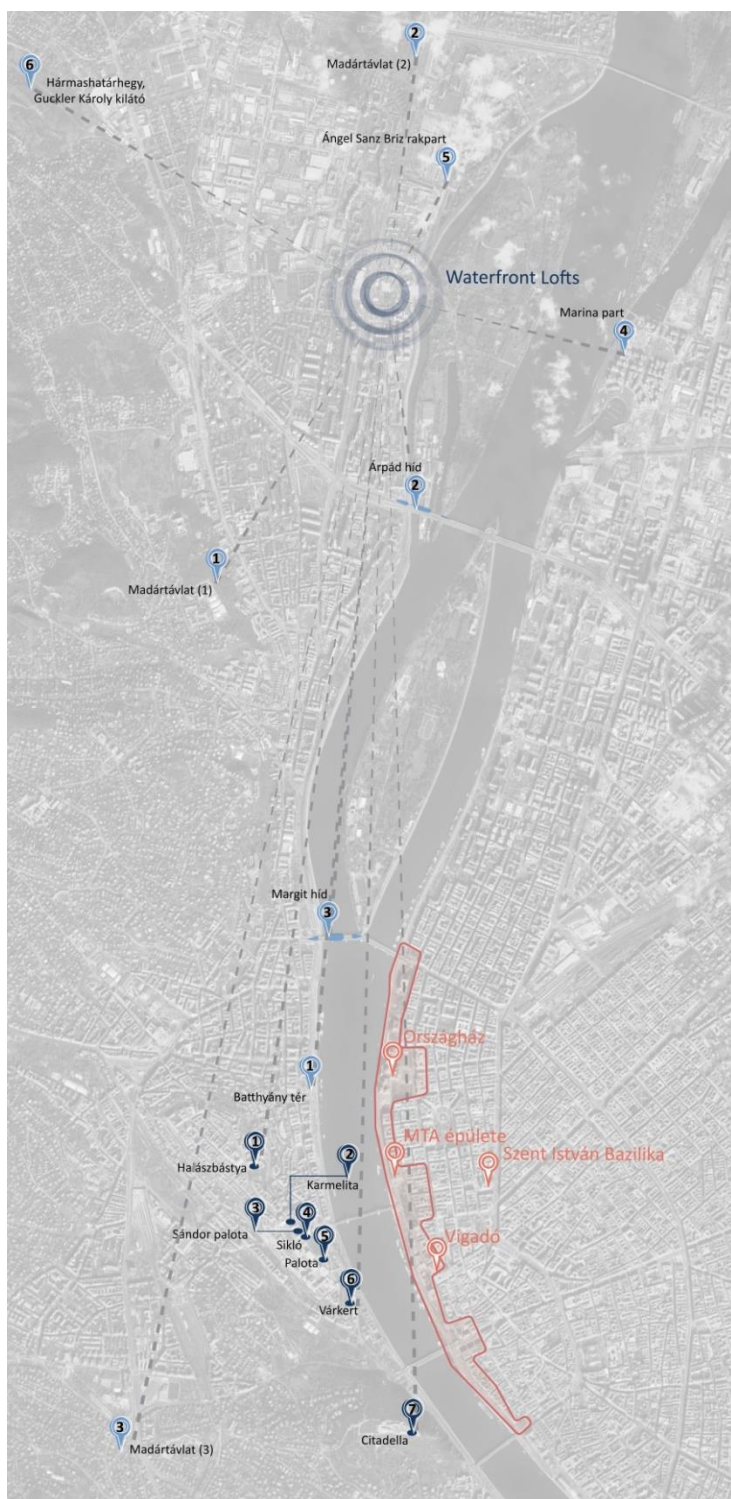
- környező Duna hidak, melyekről rálátás nyílik a területre (Árpád híd, Margit híd,), továbbá
- a gyakran látogatott, aktív és passzív pihenésre, rekreációra is alkalmas területek, kirándulóhelyek (Marina-part, Hármashatárhegy, stb.)

KÖRNYÉKBELI FELTRULÁSOK

A tervezési terület közvetlen környezetében feltároló látványok elemzése a javasolt beépítés értelmezésében, kontextusba helyezésében jelent segítséget. Ebben az esetben a landmark szerep értelmezése, értékelése kap hangsúlyt.

II. — Utcanézetek

A projekthelyszín környezetében lévő közterületi és szabadtéri helyszínekről vizsgált látványfeltárulás a mindennapi életben jövőben tapasztalható térélmény érzékeltetését szolgálják, melyeken keresztül jól nyomon követhető a térség várható átalakulása.



Átnézeti térkép a nézőpontok, védett területek, tengelyek ábrázolásával
forrás: saját ábra

I. KIEMELT TÁVOLI NÉZŐPONTOK

- A. — Budai vár és Gellért hegy kilátópontjai
 1. Halászbástya
 2. Karmelita
 3. Sándor palota
 4. Sikló
 5. Savoyai terasz
 6. Várkert bazár
 7. Citadella

- B. — Duna-partok és hidak
 1. Batthyány tér
 2. Árpád híd
 3. Margit-híd
 4. Marina part
 5. Ángel Sanz Briz rakpart
 6. Hármashatárhegy, Guckler K. kilátó

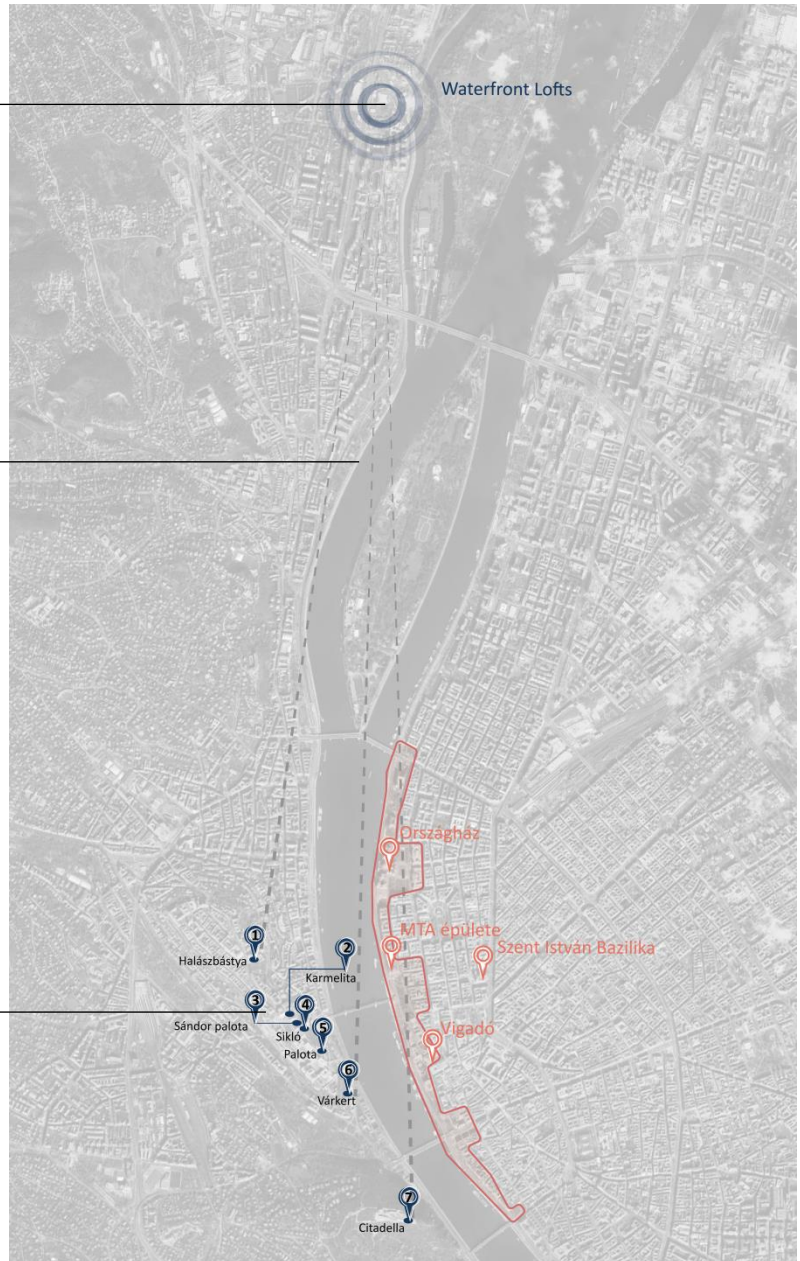
5. KIEMELT TÁVOLI NÉZŐPONTOK

I.A. BUDAI VÁR ÉS GELLÉRT HEGY KILÁTÓPONTJAI

Projektterület

kiemelt nézőpontok
látványtengelyei

kiemelt nézőpontok



*Kiemelt távoli nézőpontok bemutatása
forrás: saját ábra*

A Projektterület esetében érdemes ezeket a **kiemelt távoli nézőpontokat** megvizsgálni, mert olyan (elsősorban turisztikai szempontból) frekvenciát, gyakran látogatott helyszínek esetében, mint a Budai vár és a Gellért hegy, alapvetően meghatározó látkép tárul elénk — melyet örökségvédelmi szempontból az UNESCO ki is jelölt világörökségi területnek. E látkép védelme kiemelt fontosságú a város kialakult imázsának, identitásának megőrzése szempontjából.

Ezen elméleti szabályozáshoz igazodik az FRSZ által meghatározott magasházak elhelyezhetőségének lehetősége is, melyek ezen elvek szem előtt tartása szerint kerültek javarészt kijelölésre a főváros egyes részein.

Az alábbiakban a Budai várban és a Gellért-hegyen felvett kiemelt látványpontokból való feltárulás részletes elemzésére kerül sor.

1 A Halászbástya felől nézve a területet nehezen észrevehető a város széle kiadó sziluett, melyből helyenként minimálisan kiállnak közeli, nemrég épült/ építés alatt lévő magasházak is (pl. Waterfront City).

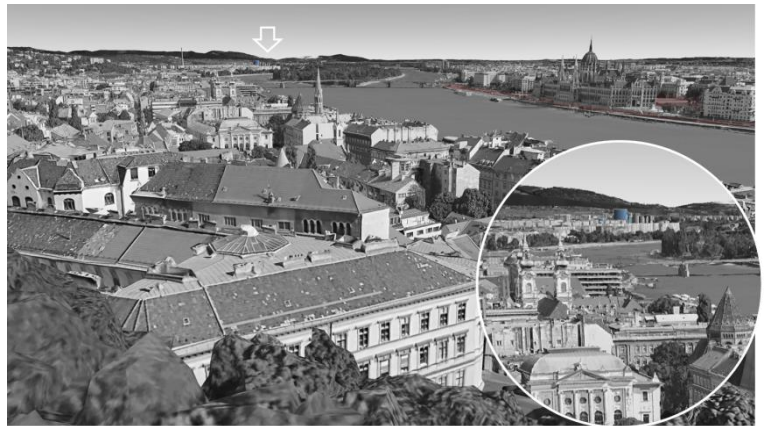
A projektterület épülete a Szentendrei úti épületekhez hasonlóan, annál mérsékeltebb módon jelenik meg, mindezzel a Duna mentén látható elemmé, **azonosítási ponttá válik**, de **nem lóg túl a város sziluettén, nem kelt zavaró hatást**.



▲ Halászbástya (5,5 km légvonalban)

2 A Karmelita kolostor teraszától nézve a projektterületen létesíteni kívánt épület láthatóvá válik, enyhén belesimul a várossziluettbe.

A kép jobb oldalán látható az Országház épülete, mellyel nem konkurál a projektterület épülete, ebből a szögből jóval magasabb és dominánsabb látványelemként jelenik meg az Országház. Jól látható a világörökségi terület épületsora a Duna mentén a belváros területén, melyet piros szín jelöl.



▲ Karmelita (5,7 km légvonalban)

3 A Sándor Palotától nézve a projektterület éppen látható elemként jelenik meg a háttérben, a feltáruló látótér periferiáján van. **Az épület nem nyúlik túl a horizonton**.

Megjelenik az előtérben a budai rakpart oldala, illetve a pesti rakpart, középtájon az Országház épülete határozza meg a látványt.



▲ Sándor palota (5,8 km légvonalban)

4 A Siklótól a Savoyai teraszig terjedő nézőpontokból megjelenő látvány esetében elmondható, hogy a projektterület épülete a periférián jelenik meg, **nem nyúlik túl a sziluettén**.

Az előtérben már előbukkan az MTA épülete is, mint a világörökségi terület fontos eleme.



5

A Savoyai terasz irányából kis mértékben bukkannak elő a projektterület épületei, melyek markáns megjelenése landmark jelzésként hat még 6,0 km távolságból is.

A város sziluettén nem nyúlik túl.

További hangsúlyos elemként jelenik meg a pesti rakparton látható MTA épülete, mely kiemeli a Széchenyi tér vonalát.



▲ Sikló (5,9 km légvonalban)

▲ Palota - Savoyai terasz (6,0 km légvonalban)

6

A Várkert Bazár az eddigi nézőpontoktól alacsonyabban helyezkedik el, így innen nézve a távoli látóhatár látványát már sok helyen épületek benyúlása tagolja.

A Várkert Bazár hosszan elnyúló területének igen kevés nézőpontjából válik csak láthatóvá egyáltalán a projektterület. A felvett nézőpontból éppen látható az Margitsziget felett, de **a város sziluettén nem lóg túl.**

A Duna mentén fontos látványelemként jelenik meg az MTA épülete is, illetve a távolban kivehető a Bazilika kupolája is.



▲ Várkert Bazár (6,1 km légvonalban)

7

A Citadella felőli nézetben a projektterület épületének legteteje éppen csak láthatóvá válik a város beépített területeinek peremén, a város sziluettén belül.

Az előtérben megjelennek egyéb városképet meghatározó elemek a Duna mentén, mint az MTA épülete, a Vigadó, illetve kicsit beljebb a Szent István Bazilika kupolája és tornyai is láthatóvá válnak, a fókusz hangsúlyosan az Erzsébet-hídon és a világörökségi területen van.



▲ Citadella (6,3 km légvonalban)

I.B.

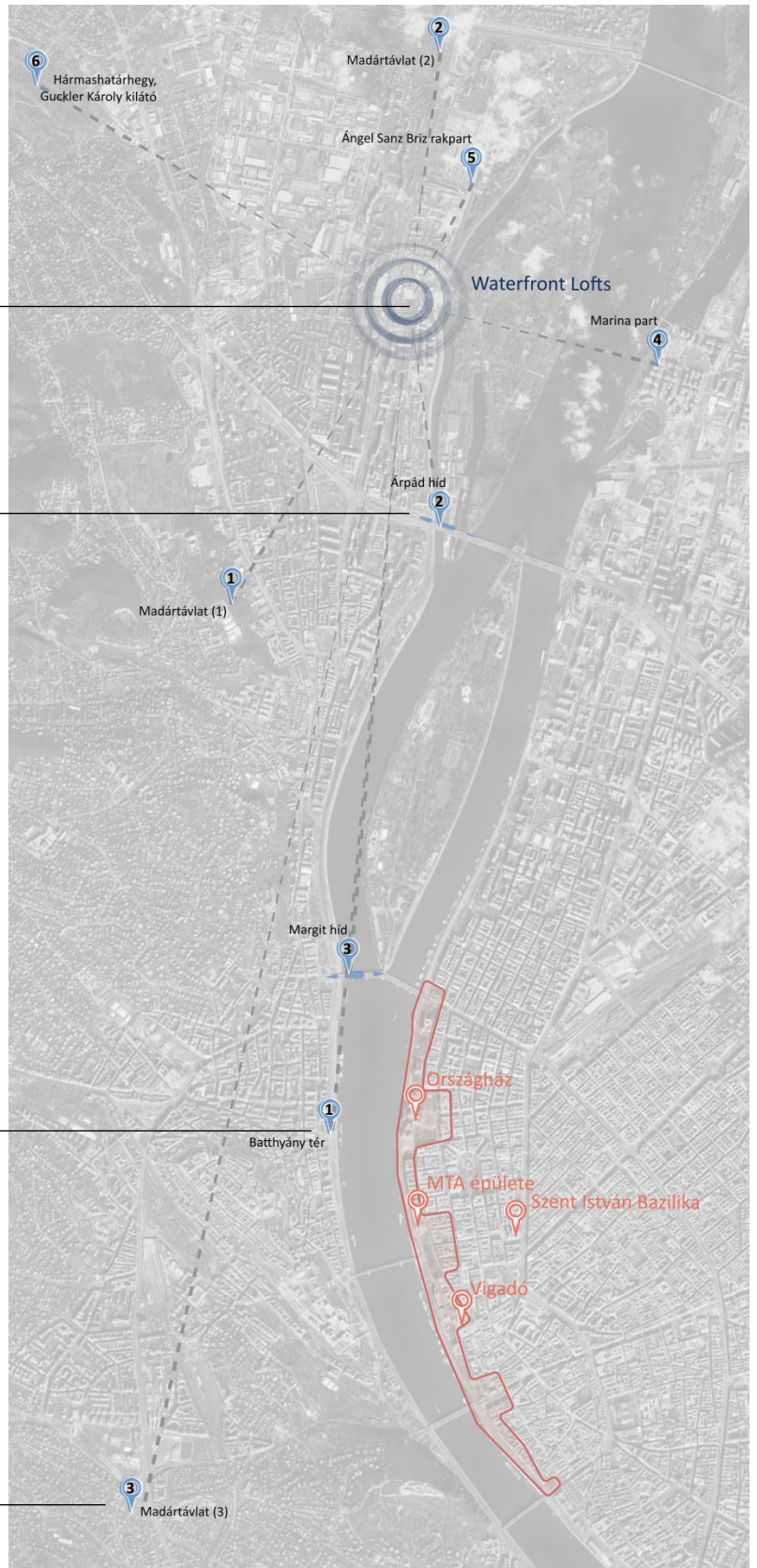
DUNA-PARTOK ÉS HIDAK

Projektterület

Hídról készült nézőpontok

Duna-parti nézőpontok

madártávlati képek



Egyéb fontos távoli nézőpontok bemutatása
forrás: saját ábra

A Projektterület esetében érdemes a lejjebb lévő **kiemelt nézőpontokat** is megvizsgálni, melyek szintén frekventált, gyakran látogatott helyszínek. Ezen helyek mind a turisták, de főképp a helyi lakosok számára is látogatott történelmi helyek, kirándulóhelyek, rekreáció területek.

Ezek közé tartozik pl. a Margit híd, az Árpád híd, a Hármashatárhegy, a Batthyány tér, valamint a Marina part környéke is.

Turisztikai szempontból ugyan kevésbé jelentős az *Ángel Sanz Briz rakpart* környéke, de a helyi lakosság számára sűrűn látogatott közlekedési helyszínek számít, illetve a projektterület feltárlása tekintetében ez az egyik legjelentősebb rálátással bíró terület.

Az UNESCO által kijelölt világörökségi terület nagy része ilyen szempontból nem jelent érintettséget, ugyanis a Duna kanyarulata miatt, és a belváros sűrű beépítettsége okán jellemzően nem látszódik az épület.

Az alábbiakban e látványpontok részletes elemzésére kerül sor.

*Batthyány tér
(4,95 km légvonalban) ▶*

1

A Batthyány térről nézve a **projektterületen tervezett épület csak minimális mértékben látszik**, az előtérben lévő Margit híd nagyrészt eltakarja épületet.

A pirossal jelölt terület sáv az UNESCO világörökségi területének megjelenését mutatja.

A nézet jobb oldalán épp felbukkanni látszik az Országház épülete. A Batthyány tér irányából alapvetően az Országház irányába tekintenek az emberek, az és a belváros kerül fókuszba, így a **projektterület lényegében periférián van.**



*Árpád híd – Hajógyári-sziget menti oldal
(1,35 km légvonalban) ▶*

2

Az Árpád hídról észak felé nézve a projektterület épületének legfelső szintjei a Waterfront City, 45 méter magas épülete mögött bukkan csak ki, **épphogy kilógva a város sziluettből ebben a nézetben.**

A nézet jobboldala felé megjelennek a Hajógyári-sziget fás területei, melyek az egykori gyárterülethez tartoztak.



Margit híd — budai hídfő oldala
(4,04 km légvonalban) ▶

3

A Margit híd budai hídfő esetében a projektterület épületei nem láthatóak az Óbudai lakótelep épületeinek takarásából. Mindazonáltal a **legmagasabb épület (65 méter) felső szintjei kismértékben kilógnak a környezet sziluettjéből**, mely a domborzat vonalát követi.

Az előtérben lévő Dunapart és a Margit sziget körvonala pulzáló hatással erősíti ezt a dinamikus sziluett vonalvezetést.

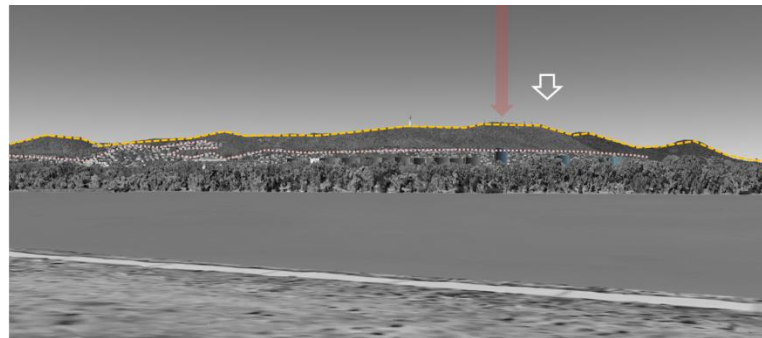


Marina parti látvány
(1,44 km légvonalban) ▶

4

A Marina partról nagyon jól belátható helyszínt képez a projektterület – tekintve, hogy a szemközti, Duna túlsópartján lévő Hármasatárhegy magasodik fölé fejlesztési terület.

Látványa azonban nem hivalkodó, **nem lóg túl a város sziluettén**, hiszen a mögötte lévő Hármasatárhegy magasodik fölé meghatározó domborzati elemként.



Ángel Sanz Briz rakpart
(1,17 km légvonalban) ▶

5

A budai oldalon az Ángel Sanz Briz rakpart felőli területsávon a projektterület épületeire **jó rálátás nyílik**, a felvett nézőpontok közül az egyik legközelebbi perspektívában, afféle „*megérkeztünk a nagyvárosba*” asszociációban.



Hármasatárhegy – Guckler Károly kilátó
(3,80 km légvonalban) ▶

6

Az Hármasatárhegy, mint látogatott kirándulóhely a környéken, jóval a térség fölé magasodik, ezáltal **jó rálátást biztosítva területre**.

A projektterület 35-65 méter magas épületei teljes mértékben láthatóak, de nem hivalkodó módon – hiszen belesimul a környező magasházak és 10-15 emeletes panelépületek által meghatározott épület masszába.



6. KÖRNYÉKBELI FELTÁRULÁSOK

II.

UTCANÉZETEK

A közeli nézőpontok közül az utcanézetek a leginkább hangsúlyos vizsgálati elemek, ugyanis ez az a **feltárulás**, amin keresztül a járókelők ténylegesen érzékelni fogják az épülettömegek elhelyezkedését, illetve a kapcsolódását a környezettel. Észak felől a Szentendrei úti felüljáró, délről a Szentendrei úti főút iránya, valamint nyugatról a Bogdáni út nyújt meghatározó feltárulást.

Az alábbiakban e látványpontok részletes elemzésére kerül sor.

A **Szentendrei út déli oldaláról** érkező, a belváros felől feltáruló látvány kevésbé kirívó, hiszen az Óbudai lakótelep panelépületei és a magas közterületi fák az épületek nagyrésztét kitakarják.

Másrészről az is hosszú járul a belesimuló látványba, hogy magasságában kismértékben nyúlik túl a környezetén, mely nagyrészt 10 emeletes panelépületekből és a *Waterfront City* magasházaiából áll.

Ezen tengelyesség a folytatásaképpen – mely a **Szentendrei útra szerveződő különböző fejlesztésekből** áll – a nagyvárosi imázs képét kelti, annak járulékos megjelenésével.

A jobboldali fotómontázs-páron egy **fejlesztés előtti és utáni állapot összehasonlítása** látható, sematikus volumeneket szimulálva a tervezett fejlesztés által.

Ebből a szögből – sőt, egészen a Bogdáni úti csomópontig – jelentős változás nem figyelhető meg.

1a



1b



▲ Szentendrei út déli szakasza felől feltáruló látvány
forrás: saját ábra (Google Street View nézetrel)

A Szentendrei út északi oldaláról érkező, a belváros felé közlekedő, az agglomeráció felől érkezők által feltáruló látvány ennél sokkal inkább feltűnő jelenségként hat a Szentendrei úti felüljáró vonalában.

A távolabbról érkező nézőpontok esetében a felüljáró nagyrészt kitarolja az tervezett épületeket, mely aztán a csúcspontján jó rálátást kölcsönöz a területnek.

A jobboldali fotómontázs-páronson egy **fejlesztés előtti és utáni állapot összehasonlítása** látható, sematikus volumeneket szimulálva a tervezett fejlesztés által.

Ebből a szögből jelentős változás figyelhető meg.

2a



2b



▲ Szentendrei úti felüljárú felől (északi szakasz) feltáruló látvány
forrás: saját ábra (Google Street View nézetével)

A **Bogdáni út nyugati oldaláról** érkező feltároló látvány szintén meghatározó, hiszen az Óbudai lakótelep panelépületei már épp nem látszanak, míg a háttérben éppen felbukkannak a Waterfront City magasházai.

A Szentendrei úti fejlesztési tengelyre épp merőlegesen álló nézet így pont egy váltópontot mutat, ahol még nincs beépítés, és a tervezett fejlesztés volumenén közti különbség megjelenik.

A jobboldali fotómontázs-páronon egy **fejlesztés előtti és utáni állapot összehasonlítása** látható, sematikus volumeneket szimulálva a tervezett fejlesztés által.

Ebből a szögből jelentős változás figyelhető meg.

3a



3b



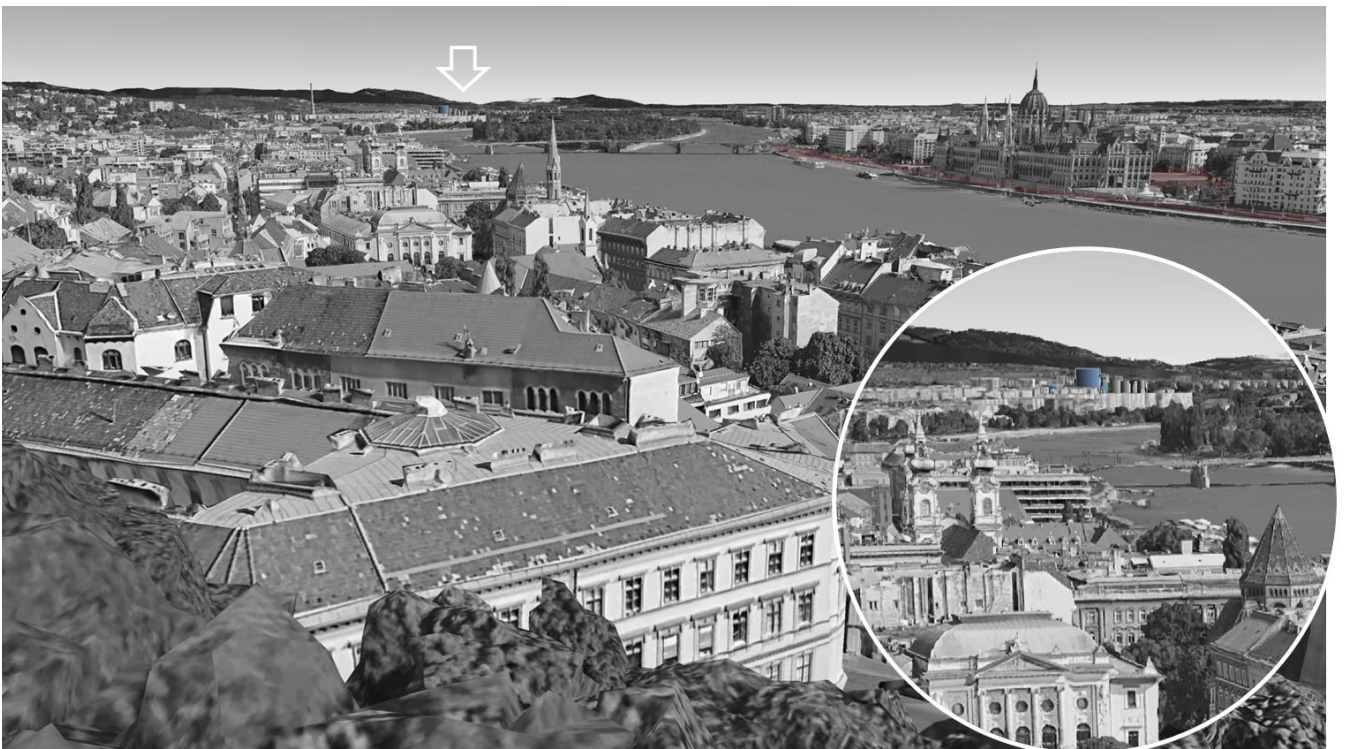
▲ *Bogdáni út felől feltároló csomóponti látvány*
forrás: saját ábra (Google Street View nézetel)

7. KIEMELT LÁTVÁNPONTOK - BUDAI VÁR ÉS GELLÉRT HEGY KILÁTÓPONTJAI - NAGY MÉRETBEN



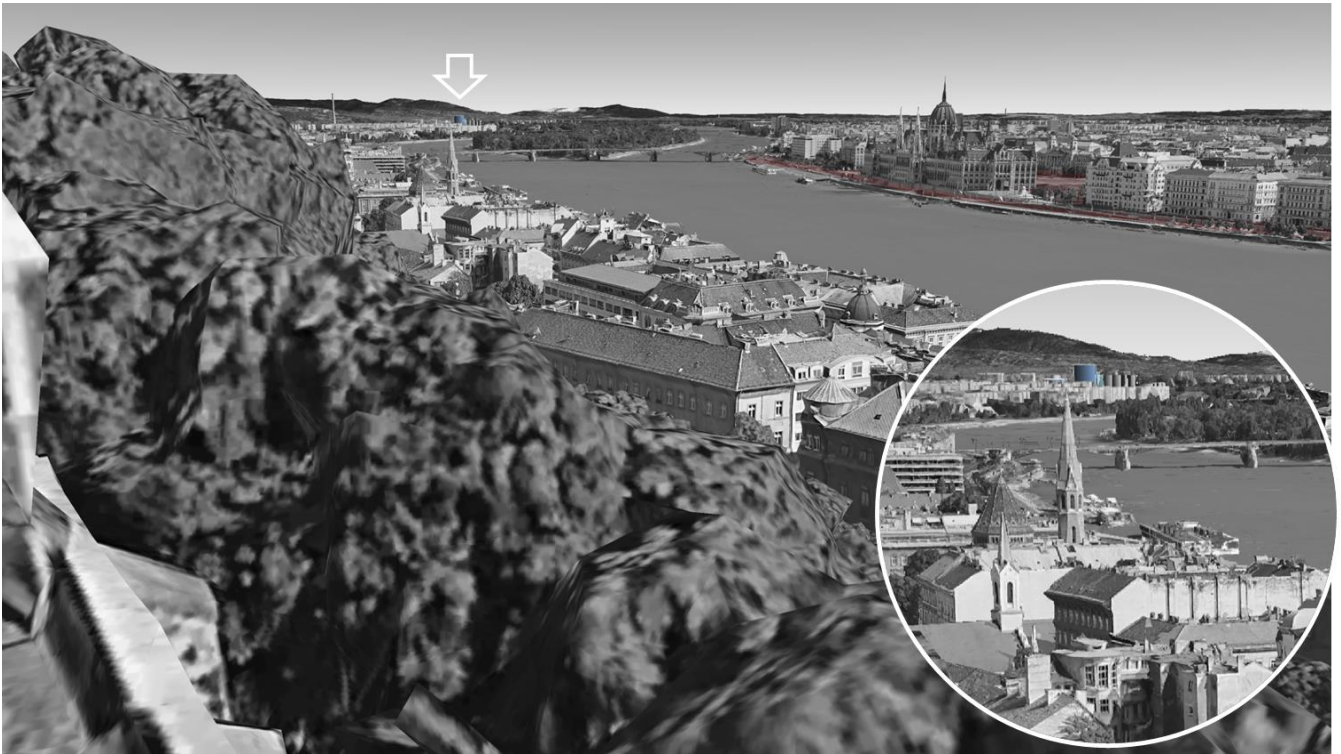
Halászbástya

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program



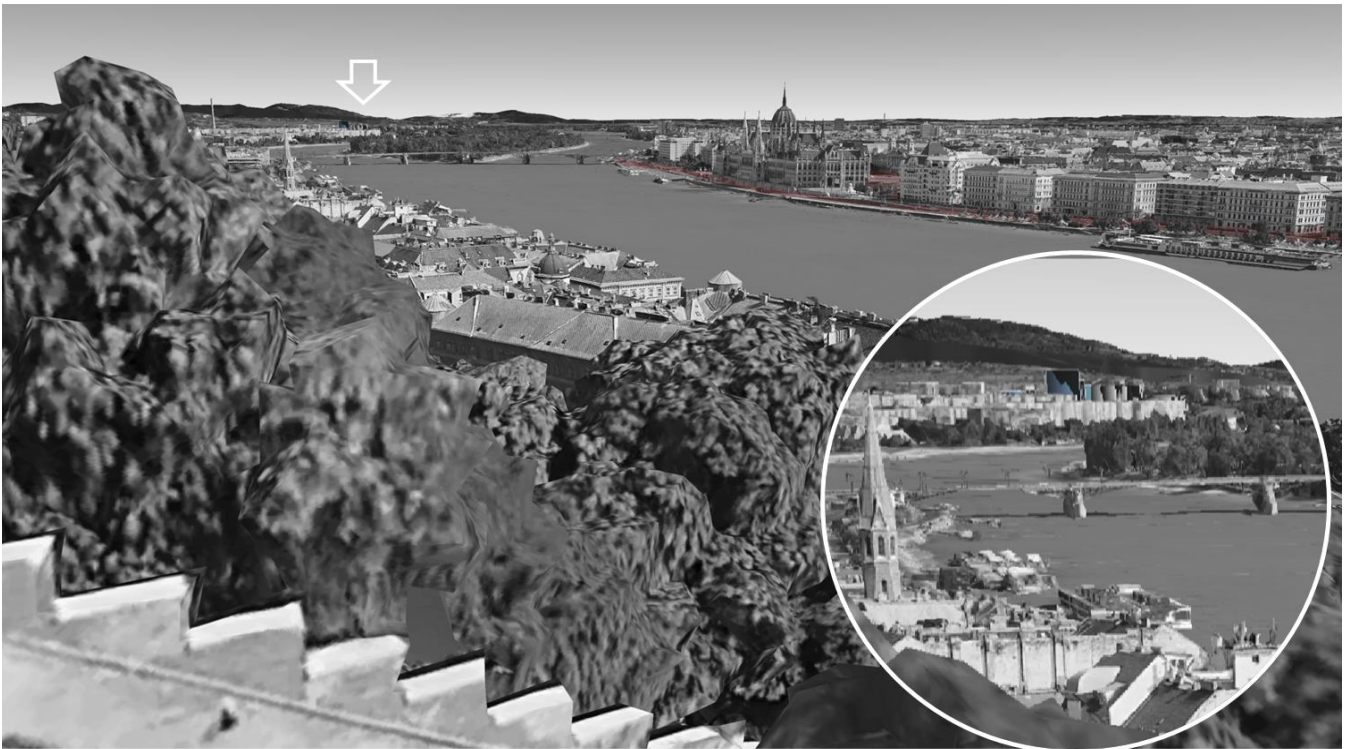
Karmelita

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program



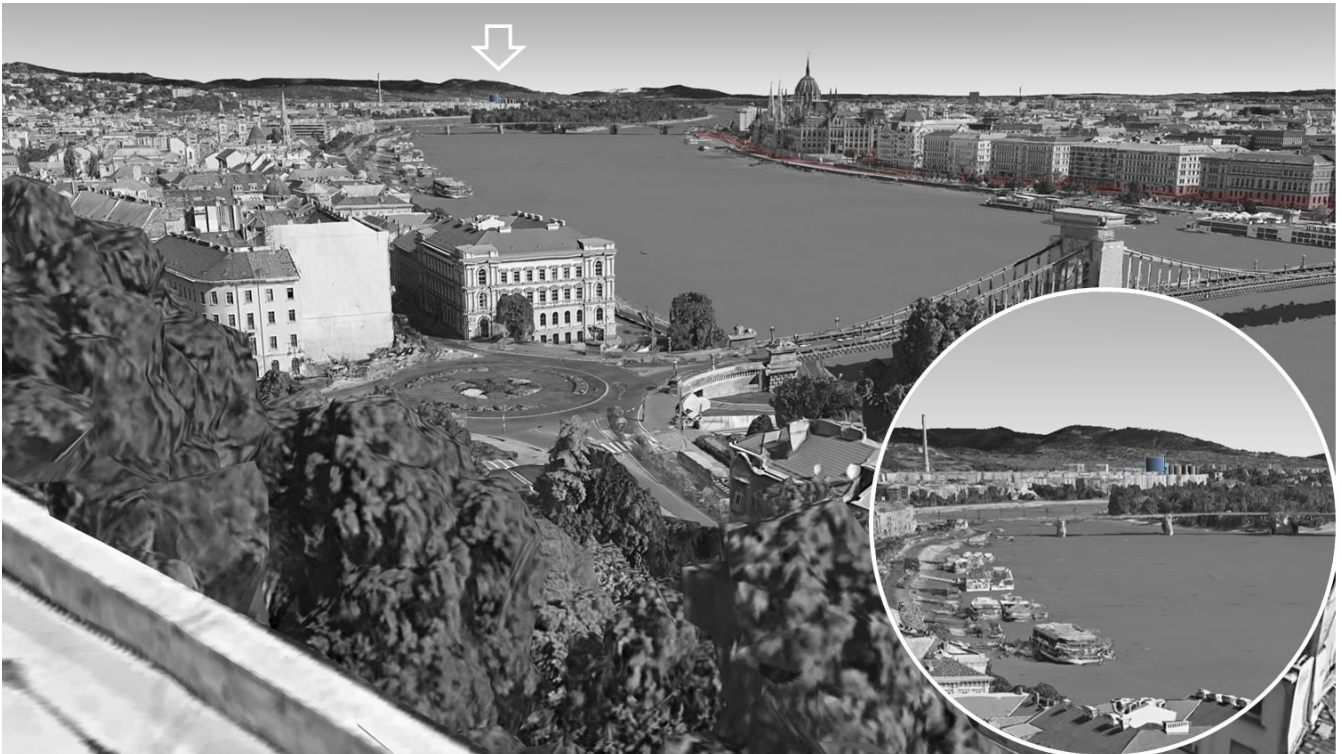
Sándor-palota

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program



Sikló

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program



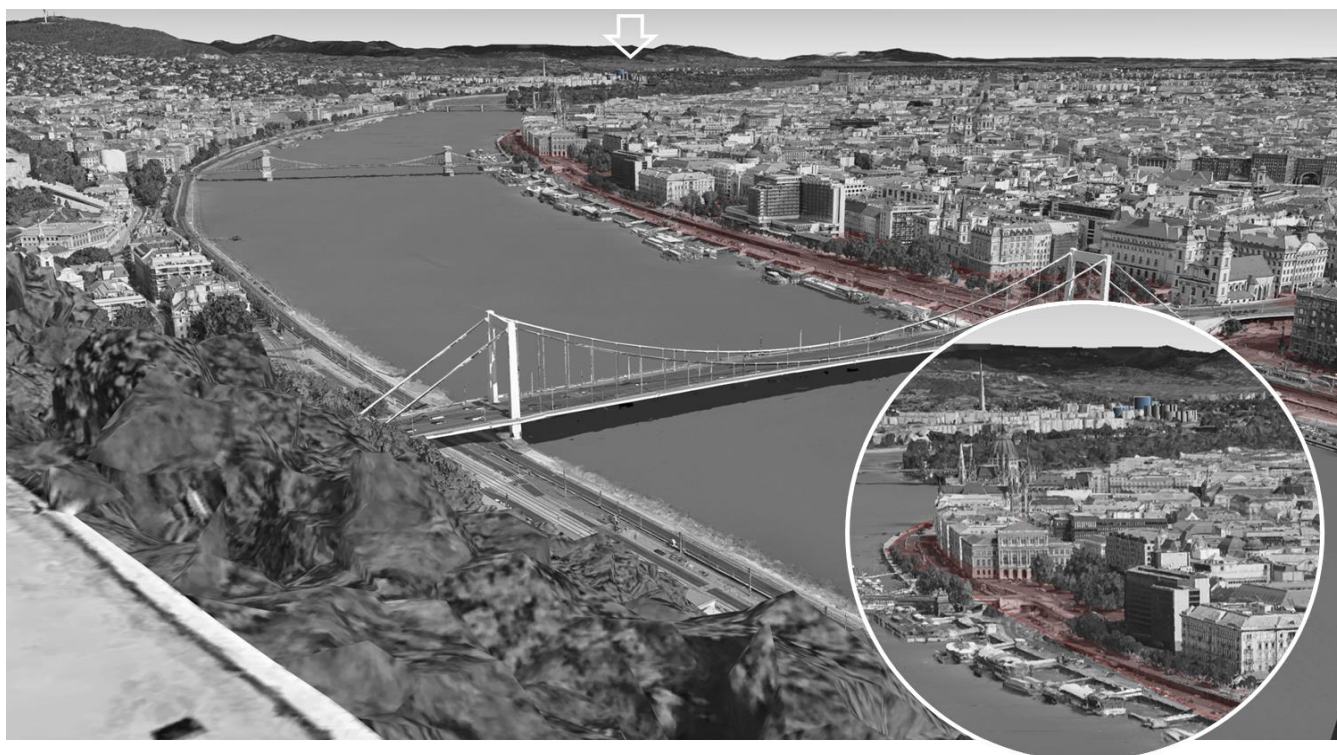
Palota - Savoyai terasz

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program



Várkert Bazár

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program



Citadella

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program

8. KIEMELT LÁTVÁNPONTOK – DUNA PARTOK ÉS HIDAK - NAGY MÉRETBEN



Batthyány tér

forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program

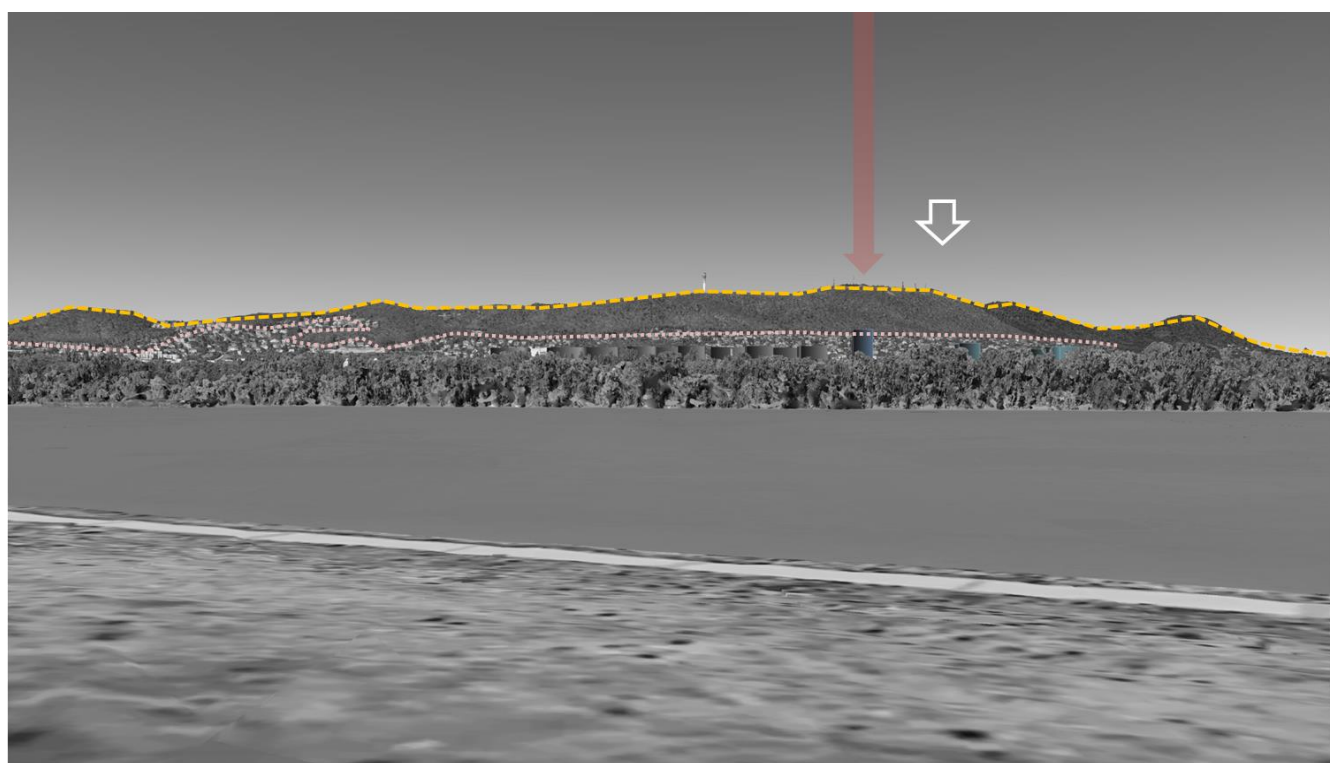


Árpád híd – Hajógyári-sziget menti oldal

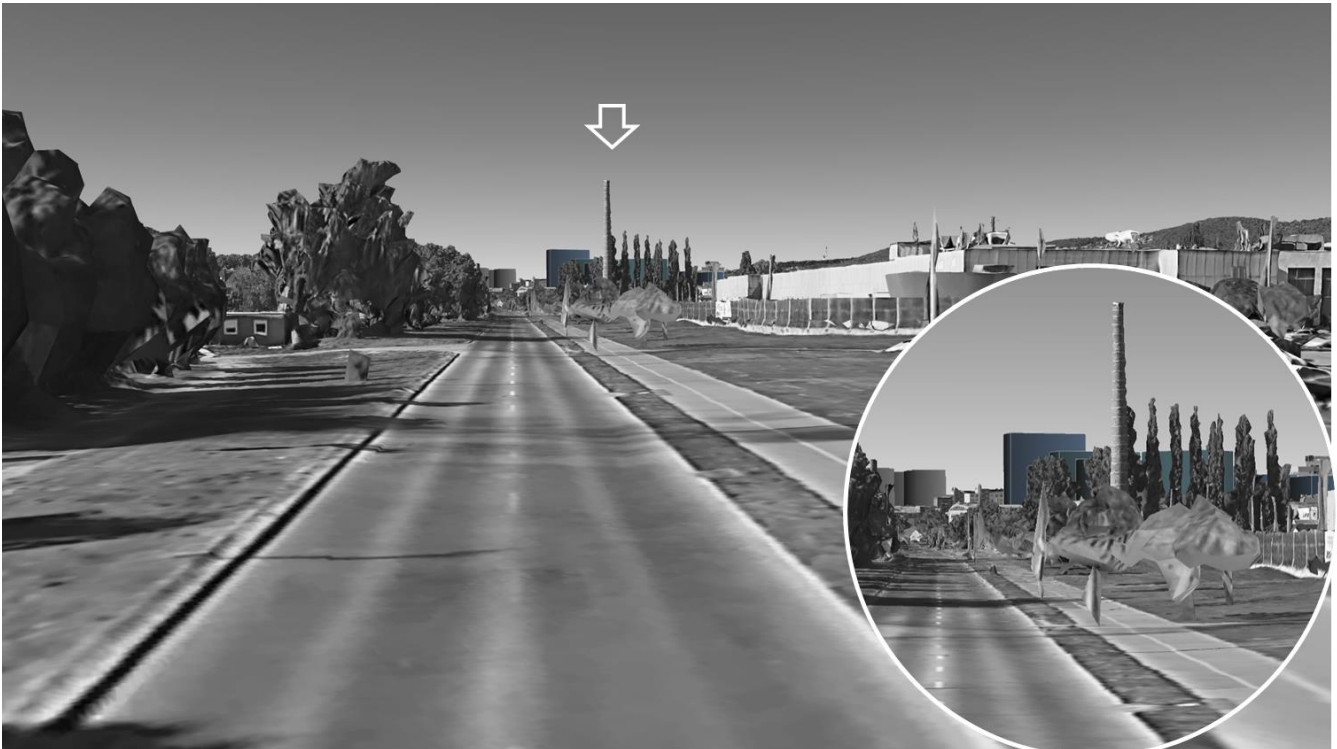
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program



Margit híd — budai hídfő oldala
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program



Marina parti látvány
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program



*Ángel Sanz Briz rakpart
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program*



*Hármashatárhegy – Guckler Károly kilátó
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2024, Google Earth Pro program*