



# III. KÖTET ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

V. ÜTEM ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER TERÜLETÉRE  
II. SZAKASZ - RÓMAI-PART

2024. június



**TELEPÜLÉSRENDEZÉS:**

**Balla Mariann** .....

okl. építészmérnök  
TT/É 01- 4620

**Rónyai Fanni** .....

okl. településmérnök

**Hugauff Marcell** .....

okl. településmérnök

**INFRASTRUKTÚRA:**

**Becsák Péter** .....

okl. építőmérnök, közlekedéstervező  
Tkö 01-10856

**Szabó Krisztián** .....

okl. építőmérnök  
TV 01-16166

**Orosz István** .....

okl. villamosmérnök,  
mérnök-közgazdász  
TE, TH 01-67717

**TERMÉSZETI  
KÖRNYEZET:**

**Tatai Zsombor** .....

okl. tájépítészmérnök  
TK 13-1430

**Bódi-Nagy Anasztázia** .....

okl. tájépítészmérnök  
TK 11-0400

**TÉRINFORMATIKA:**

**Pizág Csaba** .....

építőmérnök, térinformatikai szakmérnök

**ÜGYVEZETŐ:**

**Albrecht Ute** .....





## A DOKUMENTÁCIÓ FELÉPÍTÉSE:

I. kötet – Megalapozó vizsgálat a főváros teljes Duna menti területére – CD melléklet

II. kötet – Megalapozó vizsgálat

III. kötet – Alátámasztó javaslat

IV. kötet – Óbuda-Békásmegyer II. szakasz – Római-part Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzat (jóváhagyandó munkarész)

V. kötet – Óbuda-Békásmegyer II. szakasz – Római-part Duna menti területeire vonatkozó kerületi építési szabályzat (jóváhagyandó munkarész)

**TARTALOMJEGYZÉK – III. KÖTET**

<b>BEVEZETŐ</b>	<b>1</b>
<b>3. ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ</b>	
<b>3.1. PROGRAM</b>	<b>2</b>
<b>3.2. KÖRNYEZETALAKÍTÁSI JAVASLAT</b>	<b>4</b>
<b>3.3. ZÖLDFELÜLET-, TÁJRENDEZÉSI, TERMÉSZETVÉDELMI JAVASLAT</b>	<b>13</b>
3.3.1. TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELMI JAVASLATOK	13
3.3.2. TÁJKÉPVÉDELMI JAVASLATOK	14
3.3.3. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER FEJLESZTÉSE	14
<b>3.4. KÖZLEKEDÉSI JAVASLAT</b>	<b>15</b>
3.4.1. HÁLÓZATI KAPCSOLATOK JAVASLATA (KÖZÚTI, VASÚTI, KERÉKPÁROS, HAJÓZÁS)	15
3.4.2. KÖZÚTI JAVASLAT	15
3.4.3. PARTOLDALI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS JAVASLATA	19
3.4.4. VÍZ OLDALI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS JAVASLATA, HAJÓZÁS	20
3.4.5. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS	21
3.4.6. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS	21
3.4.7. GÉPJÁRMŰ ELHELYEZÉS, PARKOLÁS	22
<b>3.5. KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLAT</b>	<b>27</b>
3.5.1. VÍZELLÁTÁS	27
3.5.2. CSATORNÁZÁS	29
3.5.3. VILLAMOSENERGIA ELLÁTÁS	30
3.5.4. GÁZELLÁTÁS	31
3.5.5. TÁVHŐELLÁTÁS	33
3.5.6. ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS	33
<b>3.6. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK</b>	<b>34</b>
3.6.1. TALAJ ÉS A FELSZÍN ALATTI VIZEK VÉDELME	34
3.6.2. LEVEGŐTISZTASÁG VÉDELEM	34
3.6.3. ZAJ ELLENI VÉDELEM	34
3.6.4. HULLADÉKGAZDÁLKODÁS	34
<b>3.7. KATASZTRÓFAVÉDELMI JAVASLAT</b>	<b>35</b>
3.7.1. ÁRVÍZVÉDELEM	35
<b>3.8. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ</b>	<b>39</b>

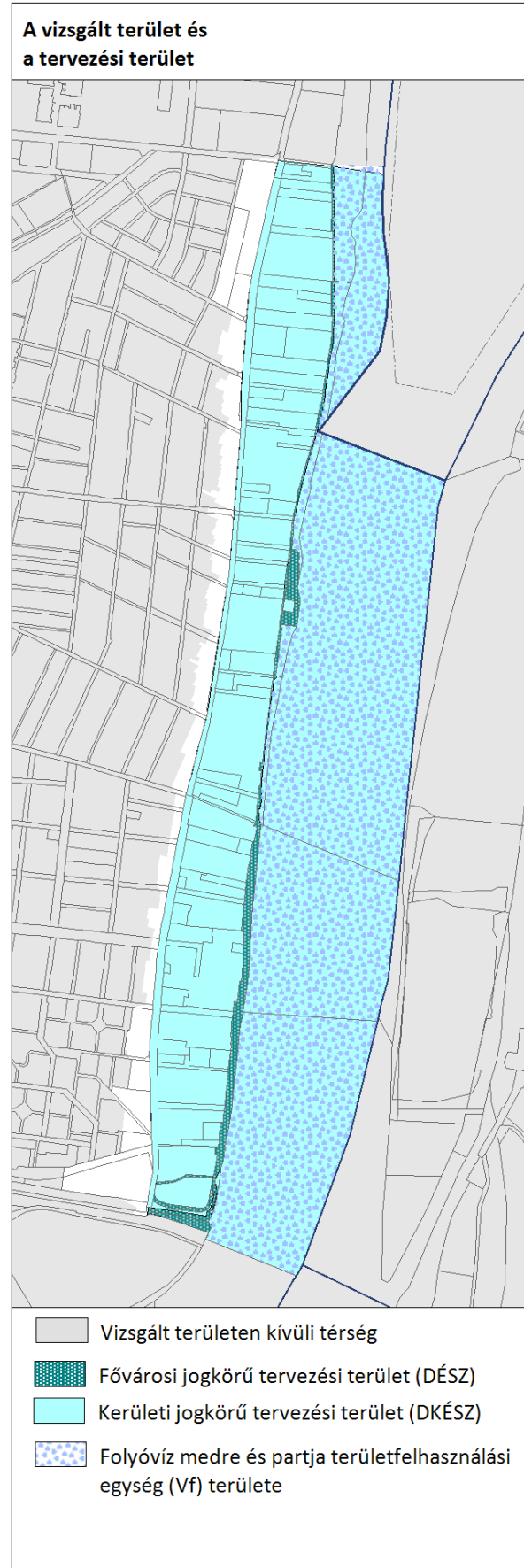
3.8.1. TSZT 2015 ÉS FRSZ ALKALMAZÁSA	39
3.8.2. HATÁLYOS KERÜLETI RENDEZÉSI TERVEK ELEMINEK ALKALMAZÁSA	39
3.8.3. A SZABÁLYOZÁS ALAPELEMEI	40
3.8.4. A SZABÁLYOZÁS MÁSODLAGOS ELEMEI	45
3.8.5. EGYÁB SZABÁLYOZÁSI ELEMEK	46
3.8.6. VÉDELEM, KORLÁTOZÁS ELEMEI	47
3.8.7. TÁJÉKOZTATÓ ELEMEK	48
3.8.8. PARTHASZNÁLAT	49
<b>3.9. A HATÁLYOS FŐVÁROSI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVEL ÉS FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZATTAL VALÓ ÖSSZHANG BEMUTATÁSA</b>	<b>62</b>
3.9.1. TSZT	62
3.9.2. BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG ÉS ZÖLDFELÜLETI ÁTLAGÉRTÉK	63
3.9.3. FRSZ	64
<b>3.10. OTÉKTÓL VALÓ ELTÉRÉS</b>	<b>70</b>

## BEVEZETÉS

Az Étv. alapján a Duna-parti építési szabályzat helyi építési szabályzat, amelyet a fővárosi önkormányzat rendeletben rögzíthet. Az Étv. 2. § 38. pontjában megfogalmazott fogalom meghatározás szerint „Duna-parti építési szabályzat: **a Duna főmedrével közvetlenül határos telkek és a Margitsziget területének építési rendjét és rendeltetését a helyi sajátosságoknak megfelelően megállapító és biztosító fővárosi önkormányzati rendelet, amely telekalakítási és építésjogi szabályozási elemeket tartalmaz**”.

A Duna telkével határos telkek tartoznak a Duna-parti építési szabályzat területi hatálya alá. Ez a terület **a telkek méretétől függően** néhol egészen keskeny sáv, máskor szélesebb zóna, valamint **a telkek formájától függően** hol egybefüggő sáv, hol szigetszerűen a területi hatály alá nem tartozó ingatlanokat zár közre. **A telkek jogi helyzete alapján** bizonyos szakaszokon csak beépítésre nem szánt közterületek, máshol beépítésre szánt területek is a Duna-parti építési szabályzat hatálya alá tartoznak. Ugyancsak nem tartozik a területi hatály alá a megfogalmazás alapján a Duna folyam területe sem.

A fentiekben ismertetett változó geometriai és jogi adottságú terület nem alkot jól értelmezhető településszerkezeti egységet, amire koherens szabályzat alkotható. Ezért a csatlakozó, a kerületi önkormányzati kompetenciába tartozó területekkel együtt, a területekre vonatkozóan egységes szemlélettel célszerű tervezni a kerületi önkormányzatokkal való megállapodás alapján. A megállapodások alapján rögzített, egybefüggő, funkcionálisan és szerkezetileg összetartozó terület egységekre egymással összehangolt szabályzatok készülnek, amelyek közül **a Duna-parti építési szabályzatot (DÉSZ) a fővárosi önkormányzat, a csatlakozó területekre készülő Duna menti kerületi építési szabályzatot (DKÉSZ) a kerületi önkormányzat fogadja el.** A két rendelet azonban közös megalapozó és alátámasztó munkarészekkel, egy eljárásban készül, így biztosítható a szabályok közötti összhang, és a tervezési célkitűzések megvalósítása.



### 3.1. PROGRAM

A III. kerület Duna menti területeinek területhasználata és szerkezete jelentős része kialakult. A tervezési terület a szerkezeti adottságokból adódóan komplex, vegyes területhasználattal rendelkezik és településszerkezeti elhelyezkedése alapján szervesen kapcsolódik a városi szövethez. A III. kerület jellemzően a Dunával együtt élő fejlődési utat járta be. A Duna-part III. kerületi szakaszát az 1900-as évek elejéig rekreációs parthasználat jellemezte, amely a vasúti összekötő hídtól délre eső részeken fokozatosan, majd végérvényesen megszűnt, míg a tervezési területen a fővárosban szinte egyedülálló módon az aktív rekreációs célú parthasználat továbbra is megmaradt.



*Stégek a Római-part déli részén 1984 áprilisában (forrás: Rédei Ferenc-Népszava Sajtófotók)*

A jelenlegi területfelhasználás jellegzetesen szemlélteti az évszázados városfejlődés eredményét. Az elővárosi zónával érintkező, északi partszakaszon a vízpartra szerveződött üdülő rendeltetés mellett vendéglátás és lakófunkció is megjelent, azonban a rekreációs területhasználat továbbra is megmaradt.

A III. kerület Duna menti területeinek, így a tervezési terület fejlesztése a kialakult állapotok tükrében igen összetett feladat, amely városszerkezeti horderejű műszaki beavatkozások mellett, értékvédelmi, árvízvédelmi, partrendezési, valamint építészeti és tájrendezési feladatok együttes elvégzését is jelenti.

A rendezés kiemelt céljaként kell kezelni a Duna-part megközelítésének és rekreációs

használatának biztosítását, különös tekintettel a gyalogos és kerékpáros átjárhatóságra, valamint az árvízvédelem feltételeinek megteremtésére.



*Élet a Római-parton 1981-ben (forrás: Danis Barna-Népszava)*

**Fentiek alapján javasolt az értékes építészeti és természeti elemek figyelembevételével a meglévő funkciók megtartása és minőségi fejlesztése.** Mindehhez elengedhetetlen az egyes építési övezetben olyan paraméterek és rendeltetések meghatározása, amelyek a városszerkezeti pozícióknak megfelelő, valamint a Duna menti terület tájképéhez illeszkedő fejlesztési mértéket biztosítanak az egyes területek számára.

Az intenzív rekreációs használat eléréséhez javasolt a beépítésre szánt területek tekintetében közforgalmú funkciók elhelyezhetőségének biztosítása, valamint a közhasználatú zöldterületeken a funkcióbővítés lehetőségének megteremtése. A Duna-part kedvező állapotához a **meglévő értékes növényállomány** is hozzátartozik, ezért megőrzése a terv kiemelten fontos eleme. A parthasználat biztosítása érdekében a vízparti **sétányok kijelölése és megújítása szükséges**, amelyeknek kialakítását és használatát illetően előírások rögzítése is elengedhetetlen.

A beépítésre szánt területeken kijelölendő építési övezetek előírásainak a **jelenleg hatályos szabályzatban szereplő előírásoktól alapjaikban nem kell eltérniük, azonban a hatályos építési paraméterek csökkentése egyértelmű cél a területen.**





A tervezési terület részletei – Fotó: Mártonffy Gábor 2022.

Hatályos Fejlesztési döntésekkel való összefüggések

Budapest és Óbuda-Békásmegyer közép- és hosszú távú fejlesztési dokumentumok kiemelik a város és a folyó kapcsolatának erősítését, így a javasolt szabályozás szorosan kapcsolódik ehhez a jövőképhez.

#### *Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció (2013)*

A koncepció 8. célja a Dunával együtt élő város, mivel a Duna alapvetően határozza meg a város szerkezetét, belső kapcsolatait, azok fejleszthetőségét és a vízpart közelében fekvő területek használatát. A nevezett cél indoklása

szerint: „A Dunát szigeteivel és partjaival a mindennapi élet különleges, ugyanakkor szerves részévé kell tenni, közösségi használatának növelése és erősítése stratégiai jelentőségű. A Duna legyen egész Budapesté! Természetközeli partjai váljanak a természetjáró, barnamezős partjai pedig a tágabban értelmezett rekreáció közösségi tereivé, a kultúra, a szórakozás speciális budapesti lehetőségek színterévé, vagy – ahol az elfogadható – álljon a vízkapcsolatot igénylő gazdasági élet szolgálatába.”

A Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepcióban megfogalmazott célhoz kapcsolódó feladatok közül a Duna-parti építési szabályzat előrelépést jelent **a Duna menti területek funkcióbővítése tekintetében.**

**A Duna-partok elérhetőségének, közcélú hasznosításának megteremtéséhez** a terv fontos eleme a gyalogos, kerékpáros bejárhatóság biztosítása, valamint új rekreációs és sportolási lehetőségek megteremtése.

Ugyancsak fontos kapcsolódás a DÉSZ/DKÉSZ és a Budapest 2030 között a **Duna menti turisztikai és rekreációs területek fejlesztése** feladat részeként a látogatott partszakaszok minőségi fejlesztése és a hajózás fejlesztése.

#### *Otthon Budapesten – Integrált Településfejlesztési Stratégia (2021)*

A tervezési terület szempontjából releváns program a **Dunai zöldfolyosó program**. A program kiemelt fejlesztési területe a Római-part Duna-partjának közparki és természeti rehabilitációja, galériaerdők, vízparti rekreációs területek védelme. A **Duna-partok komplex közterületi rehabilitációjához**, így a Római-part fejlesztéséhez a DÉSZ/DKÉSZ fontos eleme a folyópart intenzívebb használata és gyalogos megközelítések biztosítása, a parti sétány és kerékpárút fejlesztése, valamint a rekreációs funkciók bővítése és a zöldfelületek minőségi fejlesztése.

A Duna menti területeken a beavatkozások célja a Duna természeti adottságainak szem előtt tartásával a part menti területek közcélú hasznosításának, zöldhálózati szerepének erősítése, amelynek alapfeltétele a part elérhetőségének biztosítása és a meglévő, több helyen kimondottan értékes parti vegetáció védelme.

Kiemelten fontos az integrált szemléletű fejlesztés: az ökológiai értékőrzés és teremtés mellett az árvízvédelem, a humanizált közlekedési igények, a hajózási szempontok, a lakossági passzív pihenési, rekreációs feltöltődési lehetőségek bővítése, a víz-város kapcsolat erősítése és a városképi szempontok együttes kezelése. Hálózati fejlesztési elemként **kerékpáros útvonalak** helyét biztosítja a terv. **A kikötő- és vízi közösségi közlekedési fejlesztést** érintő projektekhez kapcsolódik a szabályozási tervben a kikötők létesítésére alkalmas partszakaszok kijelölése.

#### *Óbuda – Békásmegyer Településfejlesztési Konceptió (2021)*

Óbuda-Békásmegyer II. szakasz – Római-part Duna menti területét a Klímatudatos rekreációs, turisztikai fejlesztési terület érinti. A sokszínű szabadidő-eltöltési lehetőséget kínáló természeti adottságok a jelenleginél optimálisabb hasznosításával specifikus cél a Duna-parti területek sport és rekreációs célú fejlesztése.

A kerületi fejlesztési dokumentumok jelentős kérdésként kezelik a **Duna-part felértékelését, a part használatának rendezését, a sport- és rekreációs használat erősítését**. A tervezett közlekedési hálózat és rekreációs területek a Duna menti közhasználatú terek növekedését, a használat rendezését, a területek megfelelő feltárását szolgálják. Ehhez kapcsolódóan további feladat a **Duna-part megközelítését biztosító közlekedési infrastruktúra (kerékpár és vízi közlekedés) kiépítése**, amelyet a DÉSZ/DKÉSZ kiemelten kezel.

#### *Budapest III. Kerület Óbuda – Békásmegyer Integrált Településfejlesztési Stratégia (2021)*

Római-part – Római városrész akcióterület (ITS-ben 6. számú) kulcsprojektje a **Római-part fejlesztési, illetve rendezési tervének elkészítése, közösségi tervezés bevonásával**. A már elkészült jövőkép és a megvalósíthatósági tanulmány elkészülését követően cél az elfogadásra került árvízvédelmi nyomvonal alapján annak megvalósítása. A megvalósítandó projektek között szerepel közterületek megújítása, a zöldfelületek rehabilitációja, a vízi közlekedés és a kikötők fejlesztése, a közvetlen vízpartok rendezése, hasznosítási koncepciók elkészítése.

Fontos előrelépés volt a Római-part történetében, hogy a Dunai vízminőség javulásának köszönhetően 2021-ben ismét megnyílt a szabadstrand a Római-parton, melyre 1973 óta nem volt példa.

#### *„Római-part jövőképe”*

Hosszas társadalmi vitát követően a Fővárosi Közgyűlés 9/2020. (I.29.) határozata úgy döntött, hogy a Római-part jövőképe és fejlesztési koncepciója széleskörű társadalmi bevonással, közösségi tervezés keretében kerüljön megalkotásra. A több, mint 4000 lakos által

kitöltött online kérdőív, valamint fókuszcsoportos beszélgetések alapján a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal „Nyitott Budapest” Társadalmi Együttműködési Osztály által készített Római-part Jövőképe dokumentumot az alábbi öt pont köré épül:

- A Római-part egyedülálló
- A Római-part zöld
- A Római-part elsősorban rekreációs terület
- A Római-part mindenkié
- A Római-part vízisport paradicsom

Ugyanakkor az árvízvédelem kérdése, a túlépítettség és túltervezettség veszélye, a parkolási problémák megoldása, a vendéglátás térfoglalása, a víziközeledés fejlesztése, a kárenyhítés kérdésköre és a menedzsment szervezetek létrehozása mind olyan komplex, továbbtervezést igénylő ügyek, melyek később, a Római-part Komplex középtávú Fejlesztési Konceptiójában kerültek részletesebben kibontásra.

*„Budapest, Római-part árvízvédelmi létesítmény megvalósíthatósági tanulmány elkészítése és kapcsolódó tervezési feladatok végrehajtása”*

A Római-part Jövőképéről szóló társadalmi vita lefolytatásának szükségességével egyidőben a Fővárosi Közgyűlés új megvalósíthatósági tanulmány készítéséről döntött, amely célja az volt, hogy komplex szempontrendszer alapján hasonlítsa össze az egyes árvízvédelmi védvonal nyomvonalainak változatait, így magában foglalja a Nánási út - Királyok útja nyomvonalon meglévő védmű fejlesztésének lehetőségét is. A Mélyépterv Komplex Zrt. generál tervezésében a Budapest, Római-part árvízvédelmi létesítmény megvalósíthatósági tanulmány elkészítése és kapcsolódó tervezési feladatok végrehajtása KEHOP-1.4.0-15-2015-0001 keretében készült megvalósíthatósági tanulmány a műszaki, gazdasági, környezeti és társadalmi szempontok közel rangú vizsgálata alapján a Királyok útja – Nánási úton javasolta az árvízvédelmi védmű hatályos árvízvédelmi jogszabályi előírásoknak megfelelő magassággal történő kiépítését. A megvalósíthatósági tanulmányon alapuló

78/2023. (III. 01.) számú főpolgármesteri határozat értelmében kezdődött meg 2023 tavaszán Királyok útja - Nánási úti nyomvonalon az árvédelmi mű vízjogi létesítési engedélyezési tervének készítése.

*„Budapest, Római-part fejlesztési koncepció és szabadtérépítészeti terv készítése közösségi tervezés útján”*

A Római-part Komplex Középtávú Fejlesztési Konceptiója időben és kontextusában is átfedéssel készül a Római-part árvízvédelmi tervezésével, az EuroVelo 6 Szob-Budapest szakaszának tervezésével, valamint a Római-part Szabadtérépítészeti Konceptiótervvel.

A Fejlesztési Konceptió közösségi tervezés során, munkacsoportos műhelymunkák és közösségi fórumok munkájának eredményeire épülve jött létre.

A javasolt fejlesztések megvalósítása során kiemelt fontosságú a tervezési és megvalósítási folyamatok összehangolása, társadalmasítása és a közösség tájékoztatása a folyamatokról. A Fejlesztési Konceptió a tervezési folyamatba bevont érintettek igényein és javaslatain alapszik, melyek a közösségi tervezési rendezvények és munkacsoportos műhelymunkák során kerültek felvetésre. A Fejlesztési Konceptió az érintettek szoros bevonásával és iterációjával készült, így megállapításai, céljai elsősorban ezek előre mozdítását segítik.

A Fejlesztési Konceptió alapvetésként kezeli a Jövőképben meghatározott irányelveket a Római-part tükrében. E jövőkép szerint:

*„A Római-part megőrzi egyedi karakterét, hangulatát és szellemiségét, melyet a város és a természetközeli Duna-part találkozása, a szabadon használható sétány és a természetközeli főveny, a nagymúltú vízisport-élet, valamint a Duna-parti vendéglátás együttese határoz meg. Elsődleges rendeltetése, szerepe a kikapcsolódás, az üdülés lehetősége, a szabadidősportok széles körű elérése. Befogadó sétányként sokféle korú, érdeklődésű, anyagi helyzetű látogató számára biztosít kikapcsolódást, örömet, elérhető funkciókat,*



szolgáltatásokat.”A **DÉSZ/DKÉSZ** javasolt rendelkezései a **Fejlesztési Koncepcióban meghatározott célok biztosítása**, azaz a Római-part egyedülálló karakterének hosszútávú védelme, a jellemző területhasználatok és a természeti értékeinek összehangolása, a

természetes fövény védelme és közcélú hasznosítása, valamint a karakterképző épített értékek (jellemzően csónakházak és sólyapályák) megőrzése és megújításának elősegítése **érdekében**, illetve azokat szem előtt tartva **került kidolgozásra**.



A tervezési terület részletei – Fotó: Mártonffy Gábor 2022.



### 3.2. KÖRNYEZETALAKÍTÁSI JAVASLAT

A III. kerület Duna menti területei komplex területhasználattal rendelkeznek, így a tervezési területet összefüggő rekreációs partszakaszok és szabad terek jellemzik, ahol aktív parthasználat jelenik meg.

A tervezési terület fejlesztési potenciálját a „természetszerű” part és a rekreációs zöldfelületek adják, amelyet a csatornahálózat hiánya, az árvíz általi veszélyeztetettség, a védművek magasság- hiánya és ezek nem megfelelő műszaki állapota befolyásolja. A megfelelő, biztonságos közhasználatához műszaki létesítmények elhelyezése szükséges, amelyek megvalósítása során törekedni kell a lehető legmagasabb zöldfelületi arány elérésére.

A területre az elmúlt években számos terv készült, az érintett részterületekre vonatkozóan próbálták megteremteni az egységes elvek menti szabályozást, és kijelölni a városépítés irányát. Jelen terv feladata a meglévő dokumentumoknak és az ismert, a korábbi fejlesztési elképzelésektől eltérő szándékoknak az egységes kezelése, és a tervek határain megjelenő szegély konfliktusok rendezése.

A Római-parton több évtizede húzódik a végleges árvízvédelmi nyomvonal meghatározása. Hosszú évekig a gátat elsősorban a Római-parti sétányon volt tervezett, azonban ez erős civil ellenállásba ütközött. Számos alternatív vizsgálat, javaslat és terv készült, majd a 9/2020. (I.29.) határozatával a Fővárosi Közgyűlés úgy döntött, hogy a Római-part fejlesztését az érintettek bevonásával kell megvizsgálni, mindezt közösségi tervezési módszertan segítségével.

A 2020 szeptembere és novembere között lezajlott társadalmi párbeszéd, majd egy újabb véleményezési szakasz eredményeként 2021 márciusában elkészült A Római-part jövőképe<sup>1</sup> című dokumentum. Ennek állításai, víziói a közösségi tervezés során bevont érintettek által adott információk, javaslatok alapján kerültek

megfogalmazásra. A Jövőképben lefektetett prioritások, víziók adták az alapot az árvízvédelmi mű tervezéshez, valamint az ezzel párhuzamosan zajló részletes közösségi tervezésnek, így elősegítve a társadalmi igények és az árvízvédelmi megoldások összhangját.

Budapest Főváros Önkormányzata 2022. -ben, a közbeszerzési eljárás nyertesét, a Lépték-Terv Tájépítész Iroda Kft.-t bízta meg a „Római-part árvízvédelmi létesítmény megvalósíthatósági tanulmány elkészítése és kapcsolódó tervezési feladatok, illetve a **Római-part fejlesztési koncepció és szabadtérelépítési terv** készítése közösségi tervezés útján” c. terv elkészítésével. A Fejlesztési Koncepció közösségi tervezés során jött létre a munkacsoportos műhelymunkák és közösségi fórumok 2022. október 13. és 2023. június 22. közti munkájának eredményeire épülve. A munkacsoportok résztvevői az érintett civil lakosság mellett:

- Budapest Főváros Önkormányzata
- Lépték-Terv Kft.
- Árvízvédelmi tervező: Mélyépterv Komplex Zrt.
- Közösségi tervezés lebonyolítását segítő szervezet: Völgyzugoly Műhely Kft.
- Szakértőként a tervezési folyamatban részt vett Budapest Főváros Önkormányzatának Főpolgármesteri Hivatala, Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata, Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft., Budapesti Közlekedési Központ Zrt., Budapest Közút Zrt., Duna-Régió Vízitourisztikai Szövetség, ENVIRODUNA Beruházás Előkészítő Kft., Fővárosi Csatornázási Művek Zrt., BKM Nonprofit Zrt. FŐKERT Kertészeti Divíziója, LAWAND Mérnöki Iroda Kft., MDRS2 Mérnöki Szolgáltató Kft., Mélyépterv Komplex Zrt., Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság és a Fővárosi Vízművek Zrt.

<sup>1</sup> A Római-part Jövőképe, Budapest Főváros Önkormányzata, 2021

Jelen terv „A Római-part fejlesztési koncepció és szabadtérépítészeti terv készítése közösségi tervezés útján” című dokumentum eredményeit felhasználva, illetve az abban foglaltak minél teljesebb körű megvalósíthatóságának biztosítása érdekében került kidolgozásra a Római part ~3100 m hosszúságú, Aranyhegyi pataktól a Pünkösdfürdő utcáig tartó közhasználatú területsávon, ami a Római part és a Kossuth Lajos üdülőpart közterületi sávja mellett a Duna telkén lévő közhasználatú partrészek és a terület megközelíthetőségét biztosító utcák torkolati szakaszait is magába foglalja.

Római-part „sétány” területén a környezetalakítási javaslat a meglévő rekreációs rendeltetést kívánja megtartani és erősíteni, így a közkert és a sétány területén pihenő, játszó és sport funkciók elhelyezését biztosítja a szabályozás a jelentős mennyiségben megjelenő vendéglátó funkciók mellett.

- A Római-part fejlesztési koncepció és szabadtérépítészeti terv tervezési területén kívüli részen, a Nánási-út – Királyok útja és a Római-part között fekvő beépítésre szánt területen jelen javaslat, a még nem beépített magántulajdonban lévő területrészekben társasüdülők építését a kártalanítási lehetőségeken belül szigorított paramétereken belül teszi lehetővé a terv a hely adottságainak, hagyományainak figyelembevételével.

Ugyanezen területrészen a köztulajdonban, vagy Alapítványi területeken az üdülő rendeltetés nem megengedett, erősítve ezzel a területeken hiányzó közfunkciók minél szélesebb körű megjelenését.

A javasolt/tervezett beépítések esetén kiemelt figyelmet kell fordítani arra, hogy a beépítésre szánt terület távlatban is hullámtérben helyezkedik el, mivel az elsőrendű árvízvédelmi védvonal meglévő és tervezett nyomvonala egyaránt a Nánási út mentén tervezett.

A területet a Nagyvízi meder érinti, amelynek pontos területét és a nagyvízi meder levezető sávjait a nagyvízi mederkezelési terv határozza meg. A nagyvízi mederben, illetve az egyes levezetősávokra vonatkozó korlátozásokat a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó

vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet, illetve annak 3. melléklete tartalmazza, az alábbiak szerint:

„Átmeneti levezető sáv esetén:

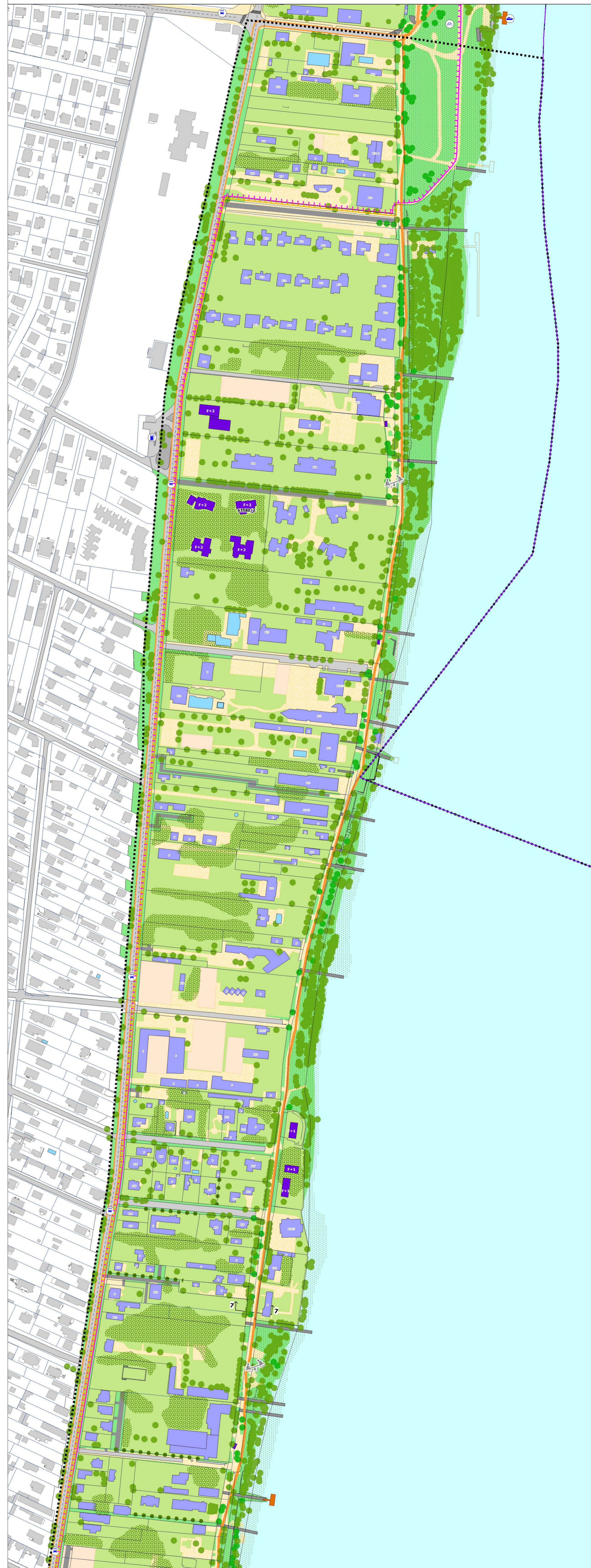
<b>Épület, illetve terepszint fölé emelkedő építmény</b>	
<b>Új elhelyezése</b>	<b>Meglévő felújítása, átalakítása, bővítése</b>
<p><i>Rendezvények ideiglenes építményei legfeljebb 90 napig kihelyezhetők. Meglévő üdülőterületen mobil létesítmény május 1. és október 31. között kihelyezhető, amelyet a hullámtér elöntését megelőzően el kell távolítani. Meglévő üdülőterületen a beépítettség növelése nélkül (pl. egyidejű bontással) üdülőépület vagy a vízpartot használókat kiszolgáló kereskedelmi, szolgáltató létesítmény.</i></p> <p><b>A nagyvízi mederkezelési tervben előírt, biztonsági szintet is magában foglaló magasságú padlószinttel, lábakon álló építmény.</b></p>	<p><i>A földszint körbeépíthető, továbbá az építési előírásoknak és kezelői hozzájárulásnak megfelelő, 10 éven belül létesült épület használatba vétele, bővítése megengedett a beépítettség növelése nélkül (pl. egyidejű bontással, lefolyásjavító beavatkozással). A biztonsági szint alatti építmények elöntéssel szembeni ellenállóságáról, illetve árvízvédelméről gondoskodni kell.</i></p>



1. szelvény



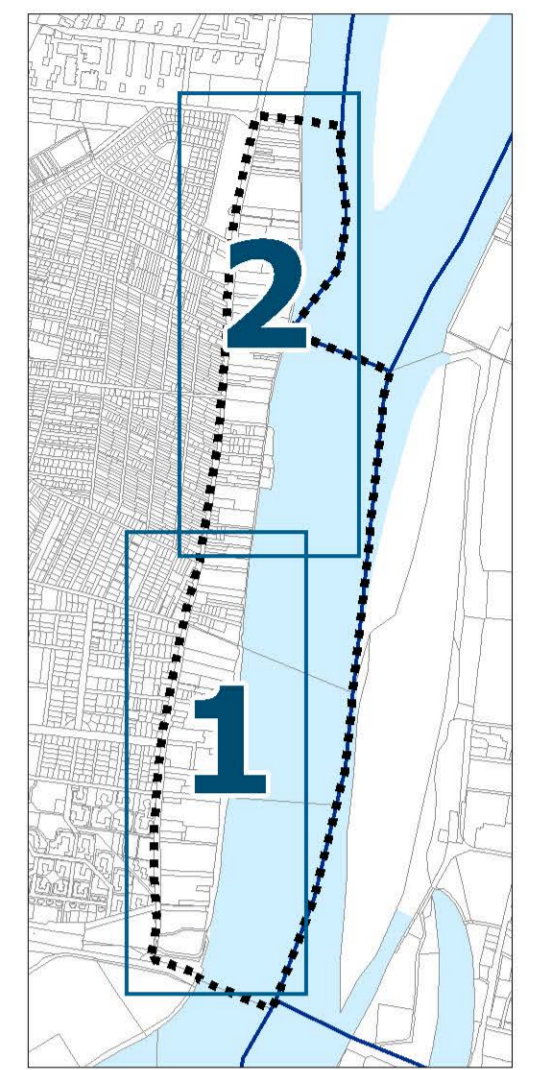
2. szelvény



DUNA-PARTI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

ÓBUDA - BÉKÁSMEGYER  
V. ÜTEM II. SZAKASZ RÓMAI-PART

Alátámasztó munkarész  
**Környezetalkítási javaslat**  
1. és 2. szelvény  
M = 1:2000



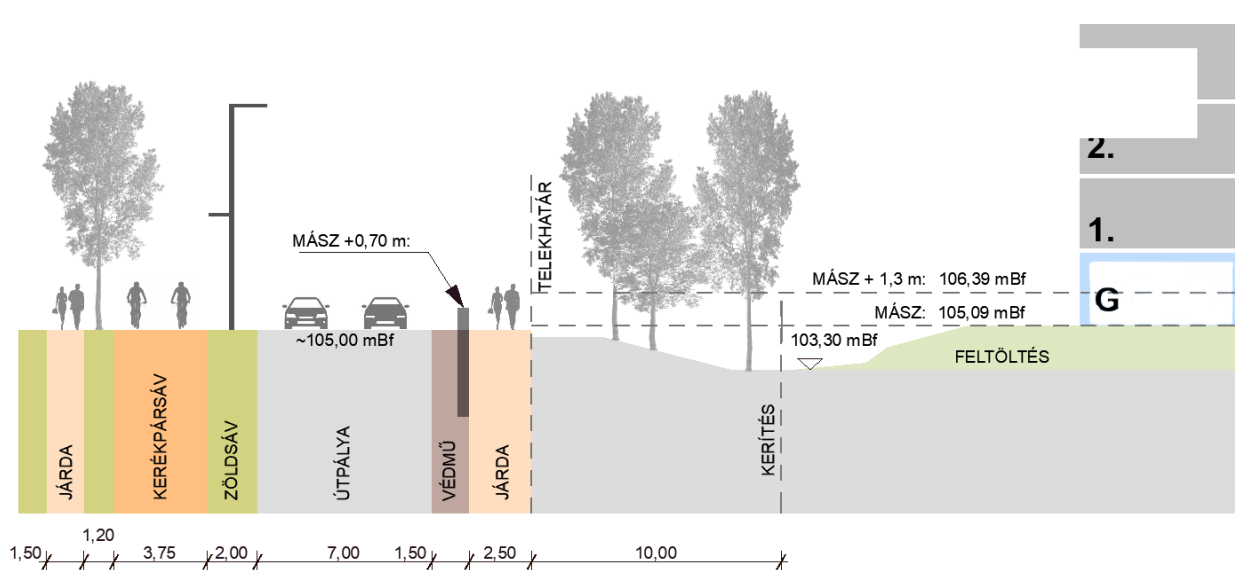
- Meglévő / Tervezett faegyed
- Meglévő fasor
- Meglévő facsoport
- Zöldfelület
- Közhatalmú zöldfelület
- Duna torkén lévő szárazulat
- Vízfelület
- Gépjárműforgalmú útburkolat
- Egyéb burkolat, csomóponti terület
- Rézsűfelület
- Vasúti pálya
- Közúti vasút (villamos), felszíni gyorsvasút (HÉV) pálya
- Tervezett gyalogos burkolat
- Jelzőlámpás forgalomirányítás
- Kerekpár pihenő
- Kerekpár tároló
- Vasúti megálló
- Közforgalmú kikötő
- Autóbusz megálló
- Helyi autóbusz állomás
- Felszíni gyorsvasút (HÉV) megálló
- Közúti vasút (villamos) megálló
- Üzemanyagtöltő állomás
- P27 Parkolászám
- Sportpálya
- Kerekpárút
- Egyéb kerekpáros nyomvonal
- Úszómű
- Meglévő/ Tervezett épület
- Ideiglenes építmény
- F+1 F+1 Meglévő/Tervezett szintszám
- Pavilon, fedett, nyitott tér
- Meglévő/Tervezett védmű
- Vízfolyás
- Kerülethatár



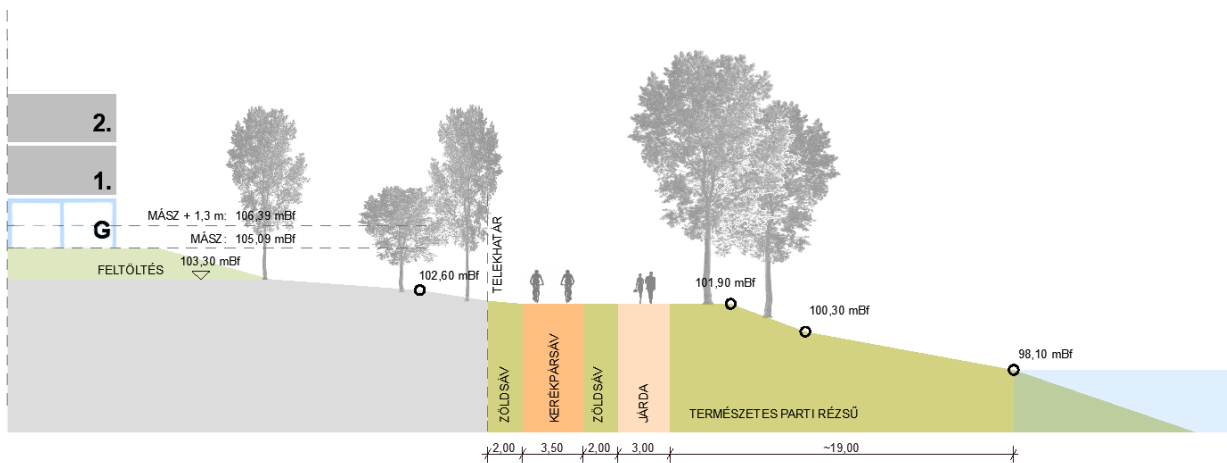


Áramlási holttér esetén:

<b>Épület, illetve terepszint fölé emelkedő építmény</b>	
<b>Új elhelyezése</b>	<b>Meglevő felújítása, átalakítása, bővítése</b>
<p>Rendezvények ideiglenes építményei legfeljebb 90 napig kihelyezhetők. Meglévő üdülőterületen mobil létesítmény május 1. és október 31. között kihelyezhető, amelyet a hullámtér elöntését megelőzően el kell távolítani. Meglévő üdülőterületen a beépítettség növelése nélkül (pl. egyidejű bontással) üdülőépület vagy a vízpartot használókat kiszolgáló kereskedelmi, szolgáltató létesítmény. <b>A nagyvízi mederkezelési tervben előírt, biztonsági szintet is magában foglaló magasságú padlószinttel, lábakon álló építmény.</b></p>	<p>A földszint körbeépíthető, továbbá az építési előírásoknak és kezelői hozzájárulásnak megfelelő, 10 éven belül létesült épület használatba vétele, bővítése megengedett a beépítettség növelése nélkül (pl. egyidejű bontással, lefolyásjavító beavatkozással). A biztonsági szint alatti építmények elöntéssel szembeni ellenállóságáról, illetve árvízvédelméről gondoskodni kell.</p>



Általános metszet a Nánási út felőli telekcsatlakozásról



Általános metszet a Római parti telekcsatlakozásáról

Előképek a terület beépítéséhez:



„STEEL CABIN” Winthrop, Washington, USA (forrás: Pinterest.com)



„FOREST VILLAGE” Ardenne, Belgium (forrás: Pinterest.com)



Lábakon álló lakóépületek. Földszinten parkolóterületek alakíthatók ki.





Lábakon álló lakóépületek. Földszinten parkolóterületek alakíthatók ki.



„WOODEN FOREST CABIN” Montana, USA (forrás: Pinterest.com)



„WILD GRASS NATURE RESORT” Sri Lanka (forrás: Pinterest.com)



### 3.3. ZÖLDFELÜLET-, TÁJRENDEZÉSI, TERMÉSZETVÉDELMI JAVASLAT

#### 3.3.1. TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELMI JAVASLATOK

Kiemelt cél, hogy az árvízvédelmi védmű a természetvédelmi és tájképvédelmi érintettség okán a lehető legkisebb kárt okozzon ökológiai és tájképvédelmi szempontból. Az árvízvédelmi megvalósíthatósági tanulmány alapján meghozott 78/2023. (03.01.) számú főpolgármesteri határozattal meghozott döntés értelmében a Királyok útja – Nánási út nyomvonalon kerül továbbtervezésre az árvízvédelmi védvonal fejlesztése. A döntés értelmében a Királyok útja – Nánási út nyomvonalon 227 db, jellemzően a földgáton kinőtt fa kivágásával kell számolni a TSZT szerinti településképvédelmi jelentőségű meglévő fasorral érintett útvonalon belül. A Nánási út – Királyok útja nyomvonal kiválasztásának köszönhetően a Római-parton az ökológiai folyosó élőhelyeit képező és jelentős ökoszisztéma szolgáltatásokat nyújtó beállt, idős faállomány és a tájképvédelmi szempontból érzékeny Duna-parti terület jellegzetes természetközeli karaktere nem sérül, míg a parti nyomvonalon vezetett védmű esetében 600-700 db fa kivágását jelentette volna a sétány környezetében.

Problémát jelenthet, hogy a védmű közvetlen környezetébe nem lehet fát ültetni, mivel a fa kidőlése veszélyezteti az építményt, fás növényállomány csak a műtárgytól távolabb, a fenntartási sávon kívül telepíthető. Ugyanakkor a lehetőségek szerint törekedni kell — a lehető legtöbb fa megtartása mellett — az építkezések befejezése után a lehető legtöbb fa telepítésére, mind az ökológiai, mind a településképi szempontok miatt.

Rekreációs szempontból is kiemelkedő szerepet tölt be a Római-part. A jelenlegi puhafás ligetes facsoportok kiváló hangulatot teremtenek, ezáltal közvetett módon játszanak szerepet a rekreációban. A sétány felújítása folyamán a sajátos Római-parti karakter megőrzésére kell törekedni, mind a növényalkalmazás mind az anyaghasználat tekintetében. A zöldfelületi fejlesztés és a rekreációs funkciók elhelyezése során kiemelten figyelembe kell venni az

ökológiai szempontokat is, a természetközeli élőhelyek és növénytársulások, valamint a Fővárosban egyedülálló természetes, kavicsos főveny megővését.

A Duna medre és a parti sétány jelentős része az Országos Ökológiai Hálózat ökológiai folyosó területébe tartozik. Az ökológiai folyosó elsődleges szerepe a magterületek és puffterületek közötti ökológiai kapcsolat biztosítása. Területén a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhető ki és helyezhető el.

A tervezési területen található magán ingatlanok is értékes faállománnyal rendelkeznek, melyeknek jelentős szerepe van a helyi klíma, ökológia és tájkép szempontjából, ezért az állomány fokozott védelme javasolt. Lehetőség szerint a terület minden faegyedének védelmét biztosítani kell. A tervezett beépítéseket a meglévő fák védelmével kell megvalósítani oly módon, hogy a beépítés ne érintse a faállományt és hogy fakivágásra lehetőleg ne kerüljön sor. Az épület elhelyezkedése mellett az ingatlan feltöltését is a favédelmi szempontok szerint kell szabályozni. Faegyedek körül felöltés nem javasolt, mivel az a fa elpusztulását eredményezheti. Az építési területeken a fák védelmét a vonatkozó MSZ 12042 szabvány szerint, valamint a közművezetékek elrendezésére vonatkozó új MSZ 7487 szabvány szerint kell biztosítani. A szabályozási terven jelölt kiemelt jelentőségű facsoport, faállomány és kiemelt jelentőségű faegyed esetén fakivágás csak különösen indokolt esetben történhet, továbbá új műtárgy, burkolat és közmű létesítése vagy átalakítása során a fa életterének megfelelő mértékű biztosítása szükséges.

A III. kerületi önkormányzat 23/2018 (V.30.) számú rendelete szerint magánterületen lévő fát kivágni csak végleges fakivágási engedély alapján szabad. Fát magánterületen kivágni különösen építmény elhelyezése, veszélyhelyzet elhárítása, környezetrendezés miatt vagy kertészeti



szakvélemény által is igazolt egyéb okból lehet. A kivágott fa pótlásáról a rendeletben meghatározottak szerint gondoskodni kell. Magánterületi fás szárú növények kivágása esetén a pótlást elsősorban telken belül kell elvégezni. Ha ez valamilyen okból nem lehetséges, akkor a pótlás helyszínét a jegyző közterületen jelöli ki vagy kérelem alapján az érintettet kompenzációs intézkedés megtételére kötelezi. A rendelkezés biztosítja, hogy a tervezési területen meglévő faállomány kiterjedése lehetőség szerint ne csökkenjen.

A tervezett szabályozás pedig megerősíti a különösen értékes növényegyüttesekre vonatkozó védelmet.

### 3.3.2. TÁJKÉPVÉDELMI JAVASLATOK

A terület tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság adatszolgáltatása alapján került feltüntetésre, a hatályos TSZT által pontosítva. Az övezetbe a természeti adottságok, rendszerek, valamint az emberi tevékenység kölcsönhatása, változása következtében kialakult olyan területek tartoznak, amelyek a táj látványa szempontjából sajátos és megkülönböztetett fontosságú, megőrzésre érdemes esztétikai jellemzőkkel bírnak. A tájképvédelmi övezetbe tartozó területeken kiemelt cél a zöld karakterű Duna-part megőrzése, az épületek tájbeillesztése. Az övezetben a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatokat, a tájképi egység megőrzését és a hagyományos tájhasználat fennmaradását nem veszélyeztető műszaki megoldások alkalmazásával kell elhelyezni (OTrT 26. § (4)). A tervezett szabályozás e szempontok érvényesülését a rendezett (alacsony beépítési intenzitású és magas zöldfelületi borítottságú) rekreációs környezet megvalósulását szolgálja.

### 3.3.3. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER FEJLESZTÉSE

A Duna menti területek kiemelt potenciállal rendelkeznek a város más területeihez képest, ezért a városszerkezetben elfoglalt helyi értékük miatt fejlesztésük komplex cél. A Duna szerepének újragondolása, a folyó és a partok

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

Fontos a Duna-parti térszerkezeti kapcsolat megerősítése, a meglévő lineáris hálózat fejlesztése a Duna-parti közterek szerepkörének növelésével és a háttérterületekkel való kapcsolat kialakításával. Észak-déli irányban a Duna mentén biztosítani kell a vízhez való közvetlen lejutás lehetőségét, a part menti sétány kialakítását, és a településökológiai viszonyokat javító fasorok telepítését. A fasor a zöldfelületi rendszer lineáris elemeként jelenik meg, így a rendszer hálózatszerűségét erősíti

A Római-part környezetrendezése fontos feladat, törekedni kell a lehető legmagasabb zöldfelületi arány elérésére, legfőképpen puhafás ligetekre jellemző növényfajok telepítése javasolt. Fontos az egységes arculat megteremtése, természetközeli burkolatok alkalmazásával.

A Lépték-Terv Tájépítész Iroda által készített *Római-part Szabadtérépítészeti Konceptióterve* szerint a sétány vonala nem egyenes, helyette organikus követi a part egyes szakaszainak és elemeinek váltakozását. Szélessége is változó, átlagosan 4-5 m közötti. Vonalvezetése helyenként szétváló, többágú, így képes befogadni vagy leválasztani egyes funkciókat, meglévő elemeket megkerülni, illetve helyet teremteni.

A sétány mentén három kiemelt jelentőségű kaputér kerül kialakításra, melyek új térszerkezetben adnak helyet továbbra is a Római-part vendéglátóhelyeinek, és új, közhasználatú funkciókkal és multifunkcionális terekkel bővülnek.

A sétány menti területek szűk kiterjedése miatt nagy elkerített játszóterek helyett lineáris elrendezésben a sétányra felfűzve, nyitott térbővületeként helyezkednek el kis játszóterek. A rekreációs funkciók közt megjelenik továbbá a szabadstrand, emlékhely, közösségi könyvtár, közösségi komposztáló stb. A sokrétű funkciókínálat figyelembe veszi a különböző használói csoportok érdekeinek összehangolását, a sétány menti beépítésre szánt területek

használatát és a természeti, környezeti érdekeket is.

A Duna-parti fövény bármiféle építés vagy berendezés nélkül is kiválóan használható, így a szabadtérépítészeti koncepcióterv elsősorban a jelenlegi állapot megtartására törekszik a fövény

megtisztítására alapozva, és csak kis számú mozgatható vagy árvízálló eszközt tervez. A koncepció ezen felül parthasználati zónákat alakít ki (szabadstrand, kutyás partszakasz, horgász zóna stb.).

### 3.4. KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK

#### 3.4.1. HÁLÓZATI KAPCSOLATOK JAVASLATA (KÖZÚTI, VASÚTI, KERÉKPÁROS, HAJÓZÁS)

A tervezési területet több, térségi jelentőségű hálózati kapcsolatot biztosító közlekedési elem is érinti. A főváros hatályos településszerkezeti terve a tervezési terület tekintetében számos új infrastruktúra elem kialakítását tartalmazza.

A tervezett közlekedési infrastruktúra elemek közül távlatban az ún. Körvasút menti körút, és az annak részeként megépülő Újpest-Aquincum Duna-híd teremt majd Észak-Buda és Észak-Pest között új, kelet-nyugati irányú hálózati jelentőségű közúti kapcsolatot.

A 2-es számú Budapest-Esztergom vasútvonal elővárosi közlekedésben betöltött szerepe a felújítását követően (villamosítás és második vágány építése) jelentős mértékben nőtt, ami az utasforgalom emelkedésében is megmutatkozott. A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiában (BAVS) rögzített városi-elővárosi vasúti közlekedési rendszer fejlesztésével és a fővárosi vasútvonalak egységes hálózatba szervezésének jövőben tervezett bevezetésével a vasútvonal kötöttpályás közösségi közlekedésben betöltött szerepe tovább erősödik majd.

A Duna-menti EuroVelo kerékpárút hálózati jelentősége a főváros területén történő teljes átvezetés következtetés végrehajtásával a jövőben növekedni fog.

A hajózás távlati fejlesztésére vonatkozó elképzelések szerint a hajózás elérheti az agglomerációs településeket északon és délen egyaránt. A hajózás kiterjesztésével a Duna hálózati szintű kapcsolatot jelentő – de kis forgalmú – közlekedési elemmé válik.

#### 3.4.2. KÖZÚTI JAVASLAT

##### KIRÁLYOK ÚTJA - NÁNÁSI ÚT

A főváros településszerkezeti terve alapján a Nánási út – Királyok útja útvonal távlatban is megtartja hálózati szerepét, II. rendű főútként a későbbiekben is a főváros magasabb rendű közúthálózatának a része marad.

Ennek megfelelően a nyomvonalon elsődlegesen a 11 sz. főút és a Budai alsó rakpart közötti átmenő forgalom nagyságának csökkentése, illetve a helyi, valamint a cél- és eredőforgalom tekintetében a sebesség korlátozása javasolt.

A nyomvonal mentén tervezett irányhelyes kerékpársávok lehetővé teszik a biztonságos kerékpáros közlekedést.

A nyomvonal forgalomcsillapítása, humanizálása során cél a forgalom csökkentése, a közlekedési biztonság növelése és a környezet gyalogosbaráttá tétele. A rendelkezésre álló közterületi szélességen belül a gyalogosfelületek és a zöldsávok szélesítése javasolt az útpálya, a kerékpáros infrastruktúra, a csapadékvíz-elvezetés, valamint az árvízvédelmi mű helyigényének figyelembevételével.

Az utca közösségi közlekedési érintettségéből adódóan a humanizálást célzó beavatkozások során az útszakasz korlátozott sebességű övezetbe (Tempo30) való bevonása nem javasolt, tekintettel arra, hogy az övezeten belül csak egyenrangú útkereszteződések (vagy körforgalmak) lehetnek. Az autóbussz-közlekedéssel érintett útvonalon Tempo30 övezet kialakításával járó sebességcsökkentő küszöbök, illetve „jobbkezes” utcák kialakítása kedvezőtlen, ez azonban nem zárja ki a vonali sebességkorlátozás bevezetésének lehetőségét.

Az árvízvédelmi mű megvalósítása, valamint az EuroVelo 6 kerékpárút nyomvonalának kialakításához kapcsolódóan az irányhelyes kerékpársávok elhelyezése indokoltá teszi a nyomvonal teljes közterületi szélességét érintően a keresztmetszet újragondolását.

A védmű a közterület Duna felőli telekhatárától számítva jellemzően 3,5 méter szélességű területsávot vesz igénybe, melynek az árterület felőli oldala alkalmas az út keleti (Duna felőli) oldali járdájának elhelyezésére.

A védmű mellett 0,50 méter biztonsági távolságot követően kerülhet elhelyezésre a min. 6,00 méter széles útpálya mindkét oldalán a 1,50-1,50 méteres irányhelyes kerékpársáv, illetve a nyugati oldalon a 2,00-2,00 méter széles zöldsáv és a járda. Ez alapján zárt csapadékvíz-elvezetés esetén a keresztmetszeti elemek

elhelyezéséhez szükséges minimális keresztmetszeti szélesség 17,0 méter. Ez a szélesség nem számol az út menti párhuzamos parkolók, illetve a szervizutak megtartásával.

A jelenlegi kialakításhoz hasonló, egyoldali nyílt árkos (jellemzően szikkasztóárkos) csapadékvíz-elvezetés esetén a szükséges közterületi szélesség kb. 3,00 méterrel nő.

(A keresztmetszeti elemek elhelyezéséhez szükséges szélesség a zöldfelület terhére minimálisan csökkenthető.)

A tervezett árvédelmi védvonal által érintett Királyok útja - Nánási út nyomvonalon több olyan közlekedés-fejlesztési beruházás is tervezett (új gyalogátkelőhelyek kijelölése, kerékpáros infrastruktúra elhelyezése, csapadékvíz-elvezetés), amelyek a gát létesítéséhez hasonlóan építési engedélyköteles tevékenységek. Ezen létesítmények távlati elhelyezhetőségének biztosítása a rendelkezésre álló közterületek szűkösége miatt a közterület teljes szélességére kiterjedő részletes, komplex tervezést igényel.

#### A Nánási út/Királyok útja jellemző közterületi szélessége:

szakasz	szélesség (méter)
Püskösdfürdő utca – Sinkovits Imre utca	24,0
Sinkovits Imre utca – Piroska utca (Bivalyos utca)	24,0
Piroska utca – Igló utca	24,0
Igló utca - Mátyás király út	16,0
Mátyás király út – Temesvári utca	16,0
Temesvári utca – Őrtorony utca (Szamos utca)	16,0
Őrtorony utca – Szent János utca	16,0
Szent János utca – Pozsonyi utca	16,0
Pozsonyi utca – Losonc utca	16,0
Losonc utca – Kalászi utca	16,0
Kalászi utca – Emőd utca	21,5
Emőd utca - Rozgonyi Piroska u.	24,0
Rozgonyi Piroska u. – Monostori út	24,0
Monostori út - Kadosa u.	24,0
Kadosa u. – Aelia Sabina köz (Vitorla utca)	24,0

A. Sabina köz – M. Aurelius köz	22,0
Marcus Aurelius köz – Nánási köz	16,0
Nánási köz – Aranyhegyi patak	16,0

A Királyok útja- Nánási út közterületi szélességének jelentős növelése – néhány lokális, korrekciós beavatkozás kivételével – a kialakult állapotra való tekintettel jellemzően nem javasolt.

A Nánási út – Királyok útja K-i oldalára eső árterületi részen lokálisan több olyan új, lokális közterület kialakítása javasolt, amely az árvízkapuk számának csökkentése érdekében az egyes ingatlanok megközelítését nem a védvonal keresztesítésével, hanem a szomszédos ingatlanokkal közös kulisszanyílást használva oldalirányból teszi lehetővé.

#### KULISSZANYÍLÁSOK

A Püskösdfürdő utca és az Aranyhegyi patak közötti mintegy 3.300 méter hosszú szakaszon összesen 16 darab közterületi és 102 darab olyan építési (nem közterületi) telek található, amely a Királyok útja – Nánási út telkével is határos.

Az építési telek közül 38 db kizárólag a Királyok útjával vagy a Nánási úttal határos, illetve 31 darab olyan „átmenő telek” található, amelyet a főút nyomvonalán kívül a parti sétány felől is közterület határol. Jellemzően ezek azok az ingatlanok, amelyek távlati megközelítését – a Római-parti sétány koncepciójához igazodva – a főút irányából kell kiszolgálni.

A nyomvonal mentén található, a főúttal és a parti kapcsolatot biztosító utcák egyikével is határos 21 darab „saroktelek”, illetve a további 12 darab, a főúttal, a parti kapcsolatot biztosító utcával és a parti sétánnyal is határos „átmenő saroktelek” megközelítését távlatban a parti kapcsolatot biztosító lakóutcákból szükséges biztosítani.

A Nánási út – Királyok útja nyomvonalon az ártéri területek megközelítésének lehetőségét – a jelenlegi állapothoz hasonlóan - távlatban az árvédelmi mű vasbeton parapetfalát megszakító ún. kulisszanyílások biztosítják.

Kulisszanyílások kialakítása többek között az ingatlanok kapubehajtóinál, a parti kapcsolatot

biztosító keresztutcáknál, a buszmegállóknál, illetve a gyalogátkelőhelyeknél vált szükségessé.

A keresztutcák kulisszanyílási olyan szélességgel készültek, hogy a kanyarodó gépjárművek fordulását ne akadályozza. Ezek az árvízkapuk általában szélesebbek, mint a minimális követelményként meghatározott burkolatszélesség + 3 méter. A buszmegállók esetében a kulisszanyílások 25 méter hosszúak, míg a gyalogátkelőhelyeknél 5,50 métereseek. A kapubehajtóknál átlagosan 8 méteres, a járda és személybejáró átvezetésére szolgáló kulisszanyílások 3 méteres szélességgel készülnek.

Az árvízi biztonság növelése érdekében a védmű terve a kulisszanyílások számának minimalizálására törekedett. A szabályozási terv ennek érdekében az alábbi intézkedéseket javasolja:

- ⊙ a több közterülettel is határos telkek esetében (saroktelkek) a kapubehajtók áthelyezését javasolja a Királyok útról/Nánási útról a Duna-parti kapcsolatot biztosító utcákba,
- ⊙ lokálisan új közterületek kialakítását javasolja a Királyok útjával/Nánási úttal párhuzamosan, a hullámtér felőli oldalon annak érdekében, hogy egy kulisszanyíláson keresztül több telek is megközelíthető legyen,
- ⊙ a Királyok útjával/Nánási úttal határos ingatlanok hátsókert felőli megközelítésére zsákutca jellegű közterületek nyitása a Duna-parti kapcsolatot biztosító utcák irányából,
- ⊙ azokban az esetekben, amikor egy ingatlan több kapubehajtóval is rendelkezik, lehetőség szerint csökkenteni kell a bejáratok számát

Fenti szempontok alapján a Királyok útja - Nánási út nyomvonala mentén vezetett védvonalon a védmű terve összesen 79 db árvízkapu kialakítását tartalmazza.

## PARTI SÉTÁNY

A tervezési terület főként a Kossuth Lajos üdülőpart - Római part vonalát foglalja magába. A Körvasút menti körút és annak részeként az Újpest-Aquincum Duna-híd területigényét egy

korábbi településrendezési terv meghatározta, ennek figyelembevételével került sor a Budapest-Esztergom vasútvonal pályájának felújítására és műtárgyainak megépítésére.

A Duna-part a város északi közigazgatási határa és az Újpesti vasúti híd közötti szakaszon (beleértve tervezési terület által érintett Kossuth Lajos üdülőpartot és a Római partot is) a „Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról” szóló 30/2010. (VI. 4.) Főv. Kgy. rendelet 3. melléklete által megállapított ún. „védett övezet” része, ahová a behajtás illetve a várakozás jelenleg is feltételekhez ( pl. behajtási díj) kötött.

A közterületekhez kapcsolódóan koncepcionális cél a Királyok útja – Nánási út (mint főút) és a Kossuth Lajos üdülőpart – Rómaipart (mint parti sétány) közötti közterületi – elsősorban gyalogos és kerékpáros - kapcsolatok számának növelése, valamint a főút és a sétány közötti, mindkét közterülettel határos „átmenő” telkek esetében a sétány felőli kapubehajtók megszüntetése, és a gépjárműforgalom számára a megközelítés biztosítása a főút, vagy a főút és a sétány közötti, parti kapcsolatot biztosító közterületek irányából.

A parti sétány fejlesztésével kapcsolatban a „Budapest, Római-part fejlesztési koncepció és szabadtérépítészeti terv készítése közösségi tervezés útján” (Lépték-Terv Tájépítész Iroda Kft., 2023.) c. szabadtérépítészeti koncepcióterve a gyalogosok és kerékpárosok által közösen használt felületek kialakítására tett javaslatot, a kerékpárosforgalom lassítása mellett.

Ez a koncepció lényegében hasonló, mint a jelenleg kialakult, a gyalogos és kerékpáros forgalom között gyakori konfliktusokat eredményező állapot. Közlekedési és közlekedésbiztonsági szempontból ez a javaslat csak abban az esetben tekinthető megfelelőnek, amennyiben a Pünkösdfürdő utca és az Aranyhegyi-patak közötti szakaszon a Királyok útja – Nánási út útvonalon a kerékpáros forgalom számára az irányhelyes kerékpársávok kiépültek, alternatív lehetőségként a gyors haladásra a hivatásforgalom és a szabadidős



kerékpározók számára. Indokolt továbbá a sétány esetében is a gyalogos és kerékpáros foglalom legalább virtuális elkülönítését lehetővé tevő burkolatszélesség alkalmazása.

A parti sétányon, illetve a főút és a sétány közötti kapcsolatot biztosító utcák sétányhoz kapcsolódó torkolati szakaszán kerékpárok rövid, illetve hosszú idejű elhelyezését biztosító támaszok, ill. kerékpártárolók, valamint szervíz-és pihenőpontok elhelyezése is javasolt.

A rómaiparti sétány közterületén belül a gyalogos és kerékpáros forgalom, valamint a korlátozott gépjármű-forgalom számára jellemzően az alábbi szélességek állnak rendelkezésre:

szakasz	szélesség (méter)
Pünkösdfürdő utca – Vesta köz	4,5 (8,0)
Vesta köz – Piroska utca	6,0 (10)
Piroska utca – Mátyás király út	5,0
Mátyás király út – Temesvári utca	5,0
Temesvári utca – Órtorony utca	8,0
Órtorony utca – Szent János utca	5,0 (8,0)
Szent János utca – Losonc utca	3,0
Losonc utca – Kalászi utca	8,0
Kalászi utca – Rozgonyi Piroska u.	12,0
Rozgonyi Piroska u. – Kadosa u.	11,0
Kadosa u. – Aelia Sabina köz	14,0
A. Sabina köz – M. Aurelius köz	12,0
Marcus Aurelius köz – Nánási köz	10,0
Nánási köz – Aranyhegyi patak	9,0

A part menti közterület használatának újragondolása során a sétány burkolt felületeit annak figyelembevételével kell kialakítani, hogy azon ingatlanok kiszolgálása, amelyek közterületi kapcsolata csak a sétány felől biztosított, azok kiszolgálása továbbra is ebből az irányból fog történni, valamint hogy a part menti létesítmények üzemeltetése és a megkülönböztető jelzést használó járművek közlekedése is biztosított legyen.

A parti sétány mentén a Pünkösdfürdő utca és az Aranyhegyi patak közötti mintegy 3,3 kilométer hosszú szakaszon összesen 17 darab közterületi és 90 darab olyan építési (nem közterületi) telek

található, amely a Kossuth Lajos üdülőpart, vagy a Római part telkével is határos.

A part mentén található, a sétánytól nyugatra eső építési telkek közül 16 darab a parti sétánnyal, valamint a főút és a part közötti kapcsolatot biztosító utcák egyikével is határos ún. „saroktelek”, további 11 darab telek a parti sétánnyal, a parti kapcsolatot biztosító utcával és a főúttal egyaránt határos ún. „átmenő saroktelek”. A területen további 35 darab olyan „átmenő” telek található, amely a sétánnyal és a főúttal is határos. Összességében ezek az ingatlanok azok, amely gépjárműforgalmát távlatban a főút felől, vagy a parti kapcsolatot biztosító lakóutcákból szükséges kiszolgálni.

A tervezési területen 28 darab olyan ingatlan található, amely kizárólag a Kossuth Lajos üdülőparttal, vagy a Római parttal határos, így ezek megközelíthetősége – a jelenlegi jogi telekhatárokat figyelembe véve – távlatban is csak a part menti sétány gépjármű-forgalomra való korlátozott megnyitásával biztosítható. A legtöbb ilyen telek a Piroska utca és a Mátyás király út közötti szakaszon (8 darab), valamint a Szent János utca és a Losonc utca közötti szakaszon található (7 darab), de további 6, szakaszon található olyan ingatlan, ami miatt szükségessé válhat a parti sétányt a gépjármű-forgalom számára korlátozottan megnyitni.

A fentiekén kívül a Mátyás király út és a Szent János utca közötti partszakaszon a sétány keleti, Duna felőli oldalán található 4 darab építési telek gépjárművel való megközelíthetőségét is a parti sétány irányából szükséges biztosítani.

A Kossuth Lajos üdülőpart és a Római part menti ingatlanok gépjármű-kiszolgálását a Királyok útjára és a Nánási útra, illetve az azokhoz kapcsolódó közutakra javasolt korlátozni. A part menti közterület felől a telek közúti kapcsolatát biztosító új kapubeajtó nem nyitható.

A sétány irányából csak azoknak a telkeknek a gépjárművel való megközelítése engedélyezhető, amelyek más közterülettel nem határosak, vagy a kialakult beépítésük műszakilag nem teszi lehetővé a sétányra nyíló kapubeajtó áthelyezését.

#### **PARTI KAPCSOLATOT BIZTOSÍTÓ UTAK**

A Királyok útja-Nánási út és a Kossuth Lajos üdülőpart-Római part közötti kapcsolat

biztosító utcák elsődleges funkciója a part elérhetősége mellett a közterületekkel határos ingatlanok megközelíthetőségének, kiszolgálásának biztosítása.

Az utcák a közterületi szélességük függvényében szolgálhatják a gépjármű-forgalmat, vagy kizárólag a gyalogos-kerékpáros közlekedést, illetve részt vehetnek a Római-partra érkező látogatóforgalom gépjármű-elhelyezési igényeinek kiszolgálásában is.

A parti kapcsolatot biztosító közterületeket forgalomcsillapított, vagy vegyes forgalmú utcaként, a gyalogos- és kerékpáros forgalom előtérbe helyezésével javasolt kialakítani, amelyhez az utcák parkolásának rendezése, akadálymentes parkolóhelyek létesítése, kerékpártárolók elhelyezése is szükséges. Az utcák humanizálása során a közterületek zöldfelületeinek növelése, út menti zóldsávok kialakítása és fásítása hozzájárul az élhető környezet kialakításához.

A Királyok útja/Nánási út és a part között kapcsolatot biztosító utcák a sétány autómentes kialakítása miatt gyakorlatilag zsákutcaként fognak működni, ezeket az utcaszakaszokat a járművek kivétel nélkül célforgalmi jelleggel fogják használni.

Az utcák parti csatlakozásainál a gépjárművek számára önálló forduló nem kerül kialakításra, a járművek megfordulását a sétányhoz való csatlakozás előtti szakaszon a burkolat teljes keresztmetszeti szélességben való kiépítése és erre a rövid szakaszra vonatkozóan a várakozás tiltása segítheti.

A Királyok útja/Nánási út és a parti sétány között kapcsolatot biztosító utcák jellemző szélessége:

szakasz	min. szélesség (méter)
Pütkösdfürdő utca (kialakult)	13,5
Névtelen köz (bővítés, 63062 hrsz.)	11,0
Vesta köz (kialakult)	4,0
Sinkovits Imre u. folytatása (tervezett, 63580/1, 63580/2)	8,0
Piroska utca (kialakult)	12,0
Igló utca folytatása (tervezett, 63561, 63560)	6,0

Mátyás király út (nem közterület, 60116/1 hrsz.)	12,5
Temesvári utca (kialakult)	12,0
Órtorony utca (kialakult)	12,0
Szent János utca (kialakult)	8,0
Pozsonyi utca folytatása (tervezett, 60086)	5,0
Losonc utca (kialakult)	12,0
Kalászi utca (bővítés, 23727 hrsz.)	10,0
Rozgonyi Piroska utca (kialakult)	15,0
Monostori út folytatása (tervezett, 23749/1 hrsz.)	6,0
Kadosa utca (kialakult)	20,0
Aelia Sabina köz (bővítés, 23775 hrsz.)	9,5
Marcus Aurelius köz (kialakult)	3,0
Nánási köz (korrekció, 23788/2 hrsz.)	6,0
Pók utca folytatása (kialakult)	12,0

### 3.4.3. PARTOLDALI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS JAVASLATA

A Budapest-Esztergom vasútvonal felújítása a közelmúltban befejeződött. Ennek részeként a pálya teljes rekonstrukciója, a második vágány építése, valamint a vonal villamosítása is megtörtént. A felújítás keretében a tervezett Körvasút menti körúthoz szükséges műtárgyak is elkészültek az Ángel Sanz Bríz út és a Gázgyár utca - Nánási út forgalmának különbszintű átvezetéséhez.

A Körvasút menti körút kialakításának részeként megépülő Újpest-Aquincum Duna-híd indokoltá teheti távlatban Óbuda teljes autóbusz hálózatának átalakítását. Az új híd biztosítani tudja a kerület északi városrészei számára a rövid, közvetlen metró kapcsolat elérését (M3 metró Újpest-városkapu megálló) is.

A közösségi közlekedés számára a Nánási út – Királyok útja tengely áll rendelkezésre. A tervezési terület közösségi közlekedését – figyelembe véve az ott várható fejlesztéseket – a jelenlegi autóbusz hálózat a jövőben is biztosítani tudja, azonban a fejlesztésekhez kapcsolódóan a megálló elhelyezkedésének felülvizsgálata és megfelelő sűrűséggel való kialakítása a kedvező irányban mozdíthatja el a

Római-partra közösségi közlekedéssel érkezők arányát. Tekintettel kell lenni azonban arra, hogy ezek a járatok a lakótelepek belváros irányú kapcsolatait is kiszolgálják, így a megállóhelyek túlzott sűrítése indokolatlan menetidő-növekedést okozhat.

A Római-part látogatottságához igazodóan a H5 HÉV megállói és a Királyok útja – Nánási út között kapcsolatot biztosító viszonylatok járatkövetésének sűrítése javasolt.

A térség hálózati kapcsolatrendszerét a *Javasolt közösségi közlekedési hálózat* ábra szemlélteti.

#### 3.4.4. A VÍZ OLDALI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ÉS A KIKÖTŐI PARTHASZNÁLAT JAVASLATA

A kikötő létesítés partoldali feltételrendszerére egyrészt a településszerkezeti terv 6. *Védelmi és korlátozási tervlapja*, másrészt a *Fővárosi Önkormányzat tulajdonában álló közterületek használatáról* szóló 3/2013 (III. 8.) Főv. Kgy. rendelet vonatkozik.

A tervezéssel érintett Pünkösdfürdő utca – Újpesti vasúti híd partszakasz a kikötői létesítmények létesítése során az államigazgatási szervek és a DÉSZ által is egységesen alkalmazott raszterrendszer elemei közül a III/160 – III/92 rasztereket foglalja magába.

A kikötést biztosító partvonalat fizikai valóságában jelentős hosszon a Duna medrében lévő szárazulat képezi. Ezért a tervezési területtől északra eső Barát-patak és Kalászi utca közötti partszakaszon a parthasználatra vonatkozó szabályok a III. Kerületi Önkormányzat kompetencia körébe tartoznak (III/160 – III/118 raszterek), ezen belül kivételt a közigazgatási határ következtében a Szigetmonostorhoz tartozó 144 és 143-as raszter, valamint a Fővárosi Önkormányzathoz tartozó 132 és 131-es raszter képez.

A Kalászi utca vonalától délre, a III/117 és III/92 raszterek között a parthasználatra vonatkozó szabályok a Fővárosi Önkormányzat kompetencia körébe tartoznak, ezen belül kivétel a III/96 és III/95-ös raszter, ahol a III. Kerületi Önkormányzat határozhatja meg a parthasználat feltételeit.

A TSZT-ben tájékoztató jelleggel lehatárolt – hidak, öböl bejáratok, vízfolyás torkolatok, és egyéb feltételek szerinti szakaszok – ún. hajóbiztonsági szempontból tiltott területek elhelyezkedésének figyelembevételével a (III/94-III/92 raszterek között

- ⊙ az Aranyhegyi patak torkolatában,
- ⊙ a tervezett Újpest - Aquincum Duna-híd, és
- ⊙ a meglévő Újpesti vasúti híd alatt

a kikötők számára a parthasználati kapcsolat megengedése nem javasolt. A III/154 és III/147 raszterek között természetvédelmi szempontok miatt nem megengedett a parthasználat.

A fent hivatkozott, a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő közterületek használatáról szóló rendelet húsz kikötői osztályt nevesít, melyek közül az északi közigazgatási határ – Újpesti vasúti híd közötti partszakasz esetében

- ⊙ közszolgáltatási személyhajó kikötő,
- ⊙ vízitaxi kikötő,
- ⊙ közforgalmú személyhajó kikötő,
- ⊙ motoros kishajó-kikötő,
- ⊙ csónak kikötő,
- ⊙ álló rendezvényhajó,
- ⊙ kulturális és oktatási intézmény,
- ⊙ sportlétesítmény

kikötői osztály számára engedélyezhető a parthasználat.

A fővárosi tulajdonú közterületek vonatkozásában a Római-parton jelenleg három kikötő rendelkezik a Fővárosi Önkormányzat által kiadott parthasználati (közterülethasználati) engedéllyel: a III/114-113 (Rozgonyi Piroska utca) és a III/98 (Marcus Aurelius köz/Hableány) raszterekben a jelenleg ideiglenesen nem közlekedő menetrend szerinti hajójáratok rendelkezésére álló közszolgáltatási személyhajó-kikötő, valamint a III/104 raszterben motoros kishajó-kikötő.

Található továbbá még egy, a kerületi Önkormányzat hatáskörében tartozó kikötő a III/155-154 raszterekben, amelyek parthasználati jogosultsága nem ismert.

Régebben a III/117-116 és III/112-111 raszterekben a partszakasz sportcélú használata,



a hajók ideiglenes tárolása, valamint sólyázása (hajók vízre tétele) is engedélyezett volt.

A közszolgáltatási személyhajók számára fenntartott Rozgonyi Piroska utcai kikötőt korábban az Aquamarina állóhajó (szálloda és rendezvényhajó) használta, a menetrend szerinti BKV hajó így nem közvetlenül a parti úszóműhöz, hanem az állóhajóhoz rögzített pontonhoz kötött ki. Az állóhajó méretéből adódóan az így kialakított kikötői létesítmény jelentős vízfelületet foglalt el, amely a vízi sportok kedvelői számára zavarta a biztonságos part menti evezést. Emiatt részükről felmerült a kikötő új helyszínre való áttelepítésének igénye is, a Nánási köz, vagy a Piroska utca térségébe.

A Rozgonyi Piroska utcai kikötőből az állóhajó a közelmúltban elvontatásra került, így a közszolgáltatási személyhajók számára való kizárólagos kijelöléssel és használattal a kikötő által elfoglalt part menti szélesség is jelentősen csökkenthető. Emellett azt figyelembe véve, hogy a menetrend szerinti hajóközlekedés újra indulása esetén a hajójáratok viszonylag ritkán, és csak az utasok ki- és beszállásának idejére állnak meg a kikötőben, a létesítmény evezősöket akadályozó hatása olyan mértékben lecsökken, hogy az önmagában nem indokolja a létesítmény megszüntetését/áthelyezését.

Az építési szabályzat - a kerületi Önkormányzat álláspontjával összhangban – a Római part mentén jellemzően csónak és közhasználatú rekreációs létesítmény kikötői osztály parthasználatát engedélyezi azokban a raszterekben, ahol a kikötő létesítése az egyéb korlátozások figyelembevételével megengedhető.

Ennek megfelelően csónak kikötői osztály számára a III/160-III/155, III/146-III/115, III/113-III/99 és a III/97-III/96 raszterek között, míg közhasználatú rekreációs célú létesítményeknek a III/160-III/157, III/138-III/136, III/121-III/119 és a III/97-III/96 raszterekben engedélyezhető a parthasználat.

A Római-part elérhetősége a korábban közszolgáltatás keretében működő, jelenleg ideiglenesen nem közlekedő menetrend szerinti hajóközlekedés újraindításával jelentős mértékben javulhat, ezért a fentiek alól kivétel a III/161, a III/160-III/157, a III/114 és a III/98

raszterek, ahol közösségi közlekedési személyhajó kikötői osztály parthasználatát megengedett.

A III/155, a III/145-III/144, és a III/105 raszterekben törlésre került a közforgalmú személyhajó-kikötők parthasználatának lehetősége, holott ezek a Római part megközelíthetőségére adtak újabb alternatívát a személygépjármű-forgalommal szemben.

### 3.4.5. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

A városhatár és az Újpesti vasúti híd vonala között a Duna-part – változó színvonalon – közvetlenül használható a gyalogosok számára, és kapcsolódik a csatlakozó területek gyalogos infrastruktúrájához is. A Kossuth Lajos üdülőpart-Római part igénytelen kiépítése miatt a gyalogos és kerékpáros forgalom egymást zavarja, gyakoriak a konfliktusok a kerékpárosok és a gyalogosok közt. Helyenként a vendéglátó létesítmények akadályozzák a part menti sétányon a közlekedést, jelentős sétányt keresztező forgalom jelenik meg a vendéglátóhelyek és teraszai, valamint a csónakházak és a folyó között is.

A tervezési területet legértékesebb gyalogos közlekedési elemét a Duna-parti sétány-rendszer jelenti majd. Ennek északi részét jelentő Kossuth Lajos üdülőpart – Római-part estében a gyalogos és a kerékpáros közlekedés nyomvonala (EuroVelo kerékpárút) közvetlenül a Duna parton, ugyanazon közterület felhasználásával kerül kialakításra.

A Duna part, valamint a Nánási úti tömegközlekedés és a mögötte elterülő lakóterületek közötti gyalogos közlekedés fejlesztése kívánatos a jelenleg rendelkezésre álló kapcsolatok számának növelésével és a meglévők színvonalasabb kialakításával.

### 3.4.6. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A Duna nyugati partján lévő kerékpáros infrastruktúra része az EuroVelo 6 nemzetközi kerékpárútnak, ugyanakkor az országos kerékpárút-hálózat „1A Felső-Dunamente kerékpárút” eleme is.

Az EuroVelo 6 kerékpáros útvonal Fővárosi átvezetésének tanulmányterve és megvalósíthatósági tanulmánya (KÖZÖP 5.5.0-

09-112012-0004) szerint a kerékpáros infrastruktúrát lehetőség szerint a Duna közelében, 3,5 m pályaszélességgel javasolt kialakítani.

A tervezési területtől északra, a városhatár és a Pünkösdfürdő utca között a Duna-parton lévő árvízvédelmi töltésen a közelmúltban került kiépítésre a kerékpárút, a fent hivatkozott tanulmánynak megfelelő 3,5 m-es burkolatszélességgel. Ezen a szakaszon távlatban is ezen a nyomvonalon halad majd az EuroVelo 6-os kerékpárút.

A Pünkösdfürdő utca és az Újpesti vasúti híd között a Kossuth Lajos üdülőpart – Római part vonalán a kerékpáros útvonal a gyalogos forgalommal közösen használt területen került kijelölésre, ebből adódóan a gyalogosok és a kerékpárral közlekedők között gyakoriak a konfliktusok.

Ezzel a szakasszal párhuzamosan a gépjárműforgalommal jelentősen terhelt Királyok útja-Nánási úton a közúti forgalommal közös felületen, valamint a Napfény utca – Gyula utca – Szabadka utca – Zaránd utca kifizorgalmú lakóutcákban is használható kerékpározásra.

Tekintettel arra, hogy a Római-part népszerű kerékpáros célpont, így a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése szükséges a látogatók kényelme és biztonsága érdekében.

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése során a Pünkösdfürdő utca és az Aranyhegyi-patak közötti szakaszon párhuzamos kerékpáros infrastruktúra kialakítása javasolt, azaz mind a Királyok útja - Nánási út, mind a Kossuth Lajos üdülőpart - Római-part nyomvonalon javasolt kerékpáros létesítmény kialakítása.

A két nyomvonal közül a Királyok útja - Nánási út a hivatásforgalom és a szabadidős kerékpározók számára a gyors haladást, míg a parti sétányon a mérsékelt sebességű, lassú kerékpározás lehetőségét szükséges a túrázók, valamint a kerékpáros célforgalom számára megteremtteni. E tekintetben az, hogy a két nyomvonal közül melyik lesz az EuroVelo kerékpárút része, másodlagos jelentőségű.

A parti sétány megközelíthetősége miatt jelentős szempont, hogy a Királyok útja - Nánási út irányából minél több kapcsolati lehetőség álljon rendelkezésre.

A Királyok útja – Nánási út mentén a „Budapest, Római-part árvízvédelmi létesítmény megvalósíthatósági tanulmány elkészítése és kapcsolódó tervezési feladatok végrehajtása - KEHOP-1.4.0-15-2015-0001 Királyok útja-Nánási úti nyomvonal; Árvédelmi mű” (Mélyépterv Komplex Zrt., 2023.) c. tervdokumentáció irányhelyes kerékpársávok építésére, míg a parti sétányon a „Budapest, Római-part fejlesztési koncepció és szabadtérépítészeti terv készítése közösségi tervezés útján” (Lépték-Terv Tájépítész Iroda Kft., 2023.) c. szabadtérépítészeti koncepcióterve a gyalogosok és kerékpárosok által közösen használt felületek kialakítására tett javaslatot.

A tervezési terület déli határán, az Aranyhegyi-pataknál az észak-déli irányú kerékpáros útvonal számára jelenleg az Újpesti vasúti híd közvetlen pesti kapcsolatot biztosít, amelyet az északi oldalán tervezett Újpest-Aquincum közúti híd vehet majd át a megépítésekor.

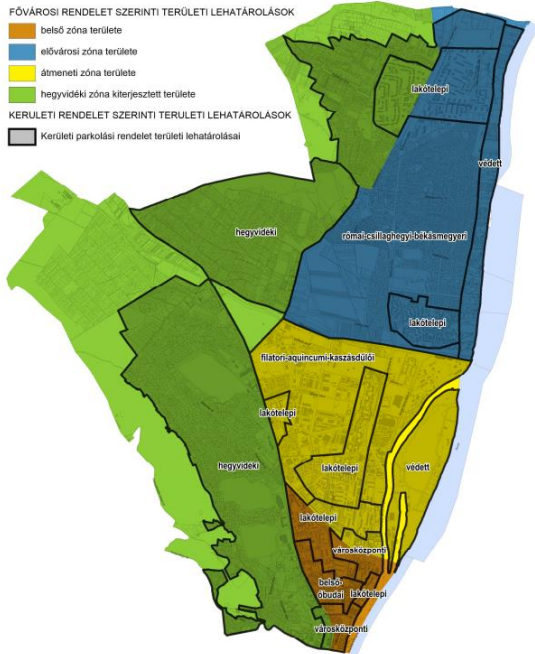
A Duna mentén déli irányba az Óbudai Gázgyár térségében az Aranyhegyi-patak és a Záhony utca közötti szakaszon az önálló kerékpáros infrastruktúra még nem épült ki, azonban a Gázgyár utca kerékpározható, így a Római-part és a Belváros közötti kerékpáros kapcsolat jelenleg is biztosított.

#### 3.4.7. GÉPJÁRMŰ ELHELYEZÉS, PARKOLÁS

A III. kerület közigazgatási területén az építmények, önálló rendeltetési egységek, területek rendeltetésszerű használatához szükséges személygépjárművek és a kerékpárok, valamint az autóbusz-várakozóhelyek telken belüli elhelyezését a 253/1997 (XII.20.) Korm. rendelet (OTÉK), valamint – a DÉSZ hatálya alá tartozó terület kivételével – Óbuda-Békásmegyer Építési Szabályzatáról szóló 20/2018 (VI. 26.) kerületi önkormányzati rendelet szabályozza.

A rendelet a III. kerület közigazgatási területét négy (belső, elővárosi, átmeneti és hegyvidéki) zónára tagolja. A vizsgált terület ebből az elővárosi zónában helyezkedik el.

A rendelet jellemzője, hogy az OTÉK alapján országosan javasolt normarendszerhez képest az Elővárosi zónában csak néhány funkció esetében határozott meg 25-50%-kal alacsonyabb értékeket.



*A 20/2018. (VI.26.) sz. rendelet 4. számú melléklete*

A városszerkezeten belüli elhelyezkedést figyelembe véve az Óbuda északi részén található tervezési terület tekintetében közlekedési eszközválasztás szempontjából várhatóan a belvárosi területeknél kedvezőtlenebb, 50-50%-os modal-split arányt lehet csak feltételezni.

Ez a mobilitási igények kielégítése során a személygépkocsi-használat magasabb arányát vetíti előre, mint a közösségi közlekedéssel jobban ellátott belső kerületekben, ebből adódóan az általánosan alkalmazott normatív értékeknél jelentősebb számú parkoló létesítését teszi szükségessé.

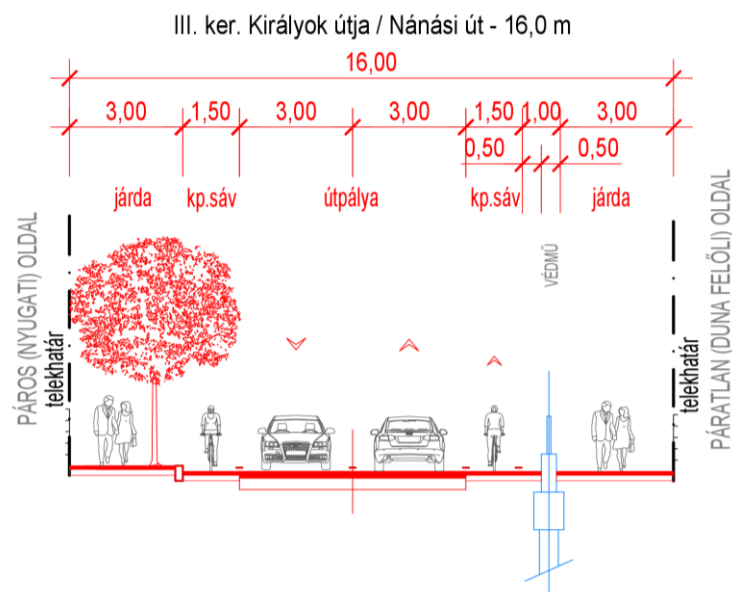
Mivel a tervezési területen a közterületek fontos gyalogos-kerékpáros közlekedési funkciókat látnak el, indokolt a telken belüli parkolás megkövetelése. Intenzívebb beépítés esetén a telken belüli parkolóknak legalább egy részét épületben (parkolóház, mélygarázs) javasolt elhelyezni.

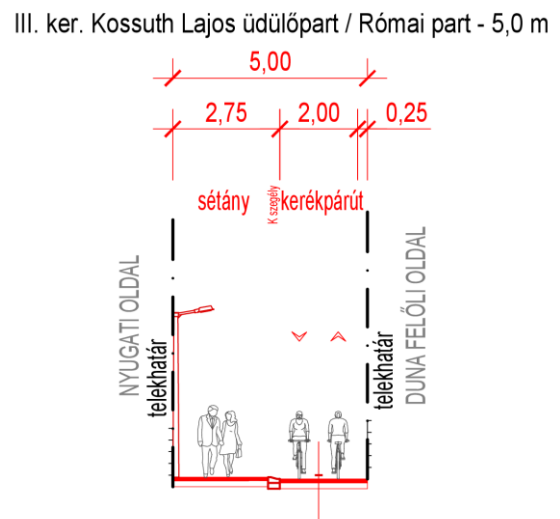
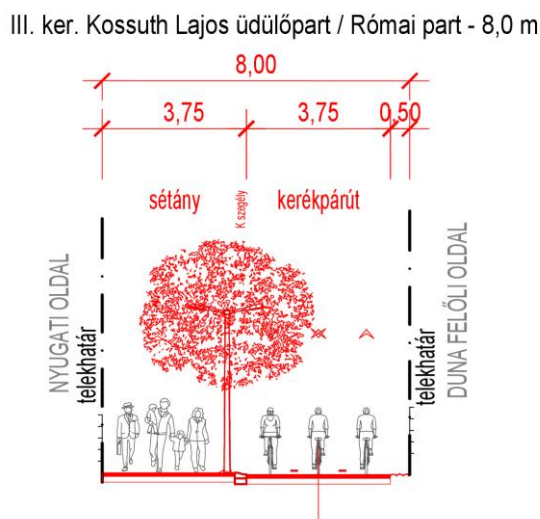
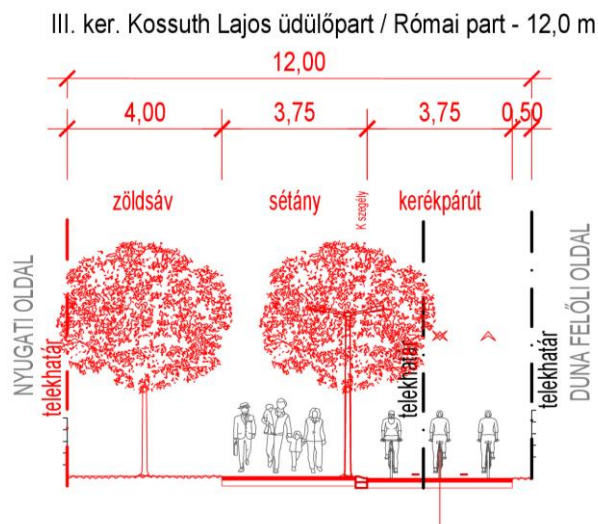
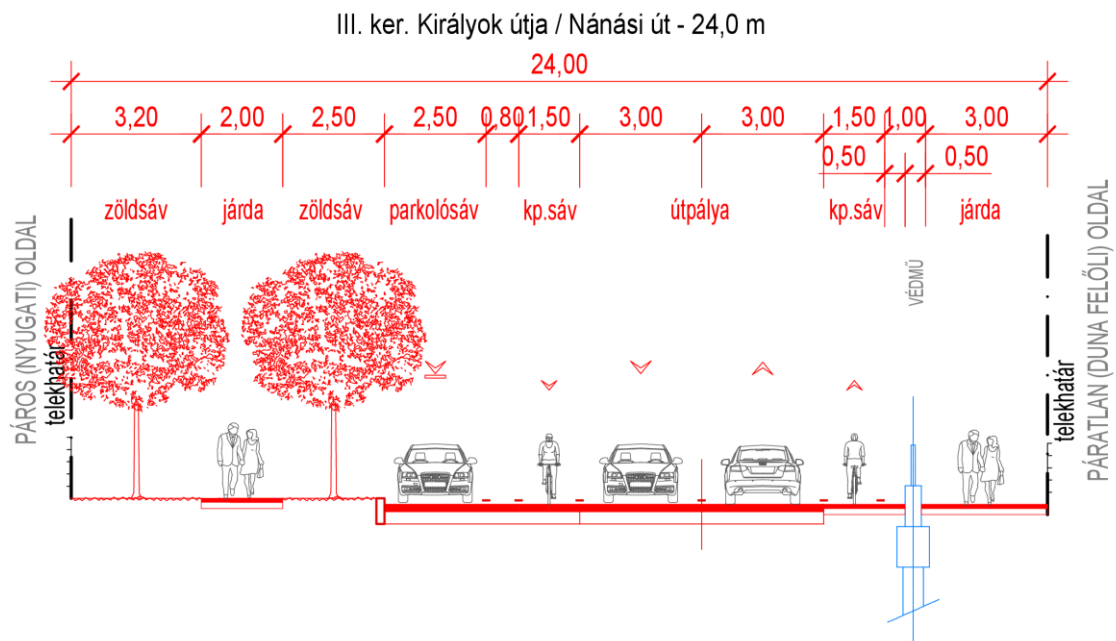
A tervezési terület terep adottságai kedveznek a kerékpáros közlekedésnek, ezért minden fejlesztés esetén indokolt kerékpár tárolókat is létesíteni.

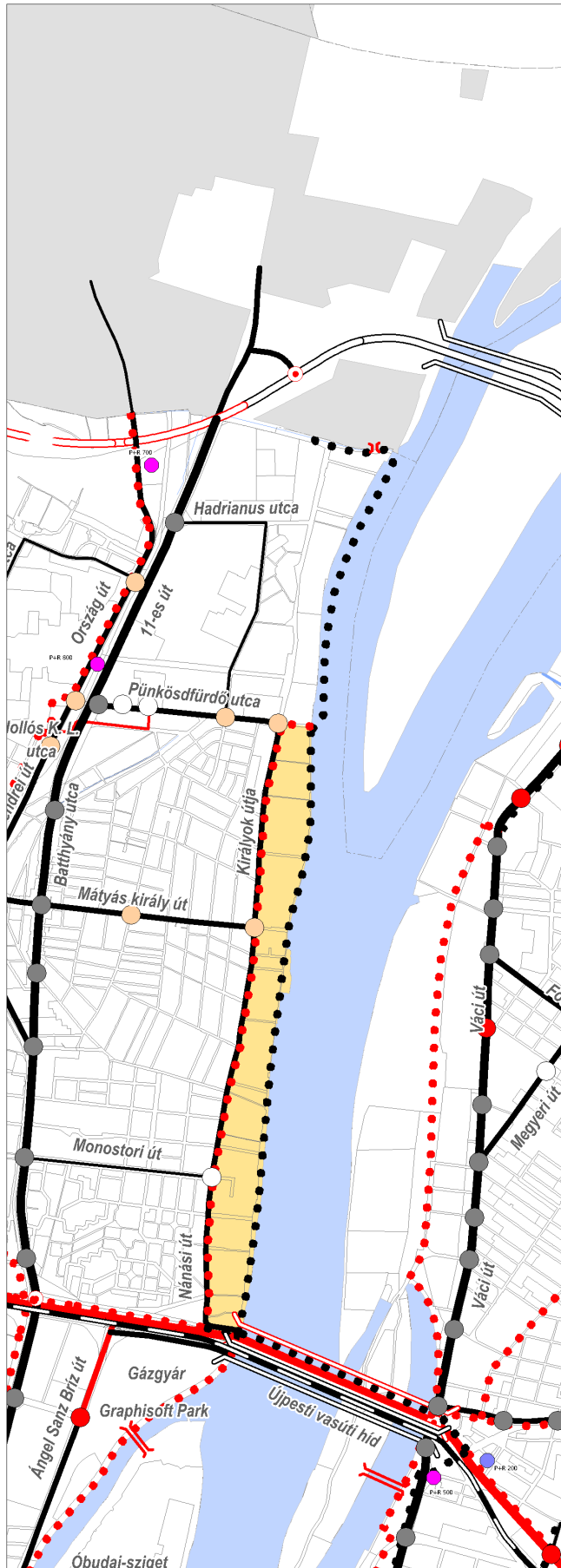
A tervezési területen a telken belüli gépjármű-elhelyezési lehetőség a legtöbb ingatlan esetében biztosított, vagy kialakítható. Emiatt a közterületeken lakossági várakozóhelyek kijelölése nem indokolt.

A TSZT-ben meghatározott P+R parkoló rendszer elemei nem érintik a tervezési területet.

A közterületek helyzetének javasolt rendezését a *Mintakeresztszelvények*, a térség hálózati kapcsolatrendszerét a *Javasolt úthálózat és a Javasolt közösségi közlekedési hálózat* c. ábra szemlélteti.







## Duna-parti építési szabályzat

### V. ütem III. kerület

Alátámasztó munkarész

Javasolt úthálózat  
M=1:30.000

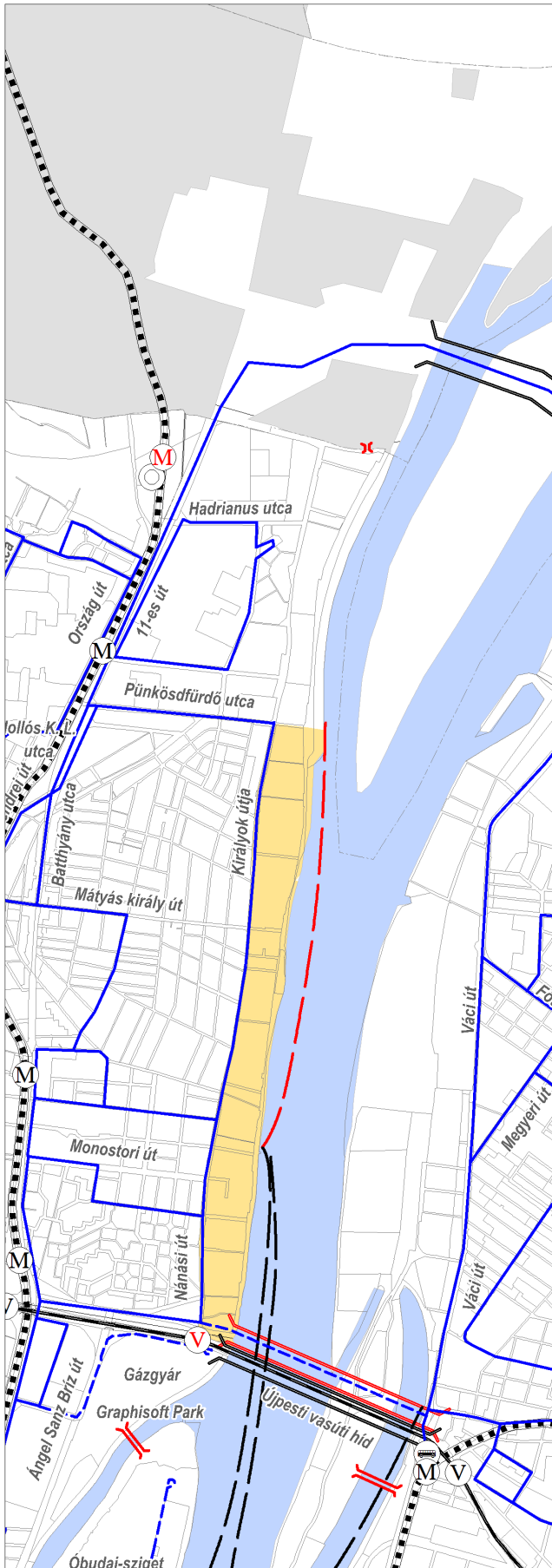
#### JELMAGYARÁZAT:

meglévő	tervezett	
		Gyorsforgalmi út
		I. rendű főút
		II. rendű főút
		Gyűjtőút
		Kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
		Közúti Duna-híd
		Gyalogos-kerékpáros híd
		Fontosabb külön szintű csomópont
		Fontosabb jelzőlámpás csomópont
		Fontosabb szintbeni csomópont
		P+R rendszerű parkolási létesítmény

#### ALAPTÉRKÉPI ELEMEEK

	Tömbhatár
	Tervezési terület





## Duna-parti építési szabályzat

### V. ütem III. kerület

Alátámasztó munkarész

### Javasolt közösségi közlekedési hálózat M=1:30.000

#### JELMAGYARÁZAT:

		Gyorsvasúti vonal (metró, HÉV, regionális gyorsvasút)
		Vasútvonal
		Közúti vasút (villamos) vonal
		Busz utvonalak
		Hajó utvonalak
		Duna-híd
		Gyalogos-kerékpáros híd
		Gyorsvasúti megálló
		Helyi autóbusz-pályaudvar
		Vasútállomás, vasúti megállóhely
		Személyhajó kikötő

#### ALAPTÉRKÉPI ELEMEEK

	Tömbhatár
	Tervezési terület

### 3.5. KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK

A Közművesítési javaslatok készítése során felhasználásra került a Mélyépterv Komplex Zrt. által készített 22.04-2092 tervszámú BUDAPEST, RÓMAI-PART ÁRVÍZVÉDELMI LÉTESÍTMÉNY MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY ELKÉSZÍTÉSE ÉS KAPCSOLÓDÓ TERVEZÉSI FELADATOK VÉGREHAJTÁSA KEHOP-1.4.0-15-2015-0001 Királyok útja-Nánási úti nyomvonal; Árvédelmi mű Vízzelvezési engedélyezési tervdokumentációja, valamint a FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. által készített BUDAPEST, RÓMAI-PART ÁRVÍZVÉDELMI LÉTESÍTMÉNY MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY ELKÉSZÍTÉSE ÉS KAPCSOLÓDÓ TERVEZÉSI FELADATOK VÉGREHAJTÁSA KEHOP-1.4.0-15-2015-0001 Királyok útja-Nánási úti nyomvonal; Közműkiváltások Vízzelvezési engedélyezési tervdokumentációja.

#### 3.5.1. VÍZELLÁTÁS

##### 3.5.1.1. IVÓVÍZELLÁTÁS

A terület vízellátása kiépített. A vezetékek épülettől való legkisebb védőtávolságát, amit az MSZ 7487:2021 szabvány tartalmaz, az építkezések során be kell tartani. A távolságok a vezeték átmérőjének függvényében változnak:

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

Új beépítés esetén a Fővárosi Vízművek Zrt. megkeresése szükséges a tervezett beépítés ivóvízigényével és tűzvízigényével kapcsolatban, annak ellátásának biztosíthatóságának feltételeivel kapcsolatban. Új ivóvízvezeték építése, meglévő átépítése és megszüntetése csak a Fővárosi Vízművek Zrt. hozzájárulása után történhet. Az átépítés, megszüntetés során a megszűnő vezetékeket a földből el kell bontani, és a területet helyre kell állítani.

A biztonságos vízellátás érdekében célszerű a körvezetékes hálózat megvalósítása is, mely által a nyomásviszonyok és a hálózat üzembiztonsága kedvezőbbé tehető, mint ágvezetékek létesítése

esetén. Ahol a körvezetékes kialakítás nem lehetséges, ott a hálózati végpontnál végtűzcsap telepítése szükséges.

A kiépített ivóvízvezetékek a vízellátás mellett biztosítják a megfelelő tűzvíz szükségletet is. A tűzcsapok elhelyezésének alapfeltétele egyrészt, hogy föld feletti kialakításúak, másrészt, hogy biztosítaniuk kell a 100 m-es ellátási körzetet. Amennyiben a védendő épület tűzvíz igénye nem biztosítható a közterületen kialakítandó tűzcsappal, úgy az ingatlanon belül további tűzcsap(ok) kialakítása, vagy egyéb módon szükséges azt biztosítani. Az új vízvezetékekre, valamint a meglévő vízvezetékekre telepítendő tűzcsapok számát és annak pontos helyeit, valamint az oltóvízigény nagyságát a kiviteli tervek ismeretében (tűzszakaszok, szintszám, funkciók stb.) az illetékes Tűzvédelmi Szakhatósággal egyeztetni szükséges.

A tervezett árvízvédelmi védmű kialakítása érinti a meglévő ivóvíz főnyomó- és elosztóhálózatot.

A Királyok útján a meglévő DN 800-as méretű, öntöttvas anyagú, tömlővel bélelt főnyomóvezeték tervezett kiváltása a Pünkösdfürdő utcától a bélelés szakaszhatárától szükséges. A tervezett DN 800-as méretű, gömbszövetes öntöttvas (GÖV) anyagú főnyomóvezeték új nyomvonalon épülne át a Kalászi utcáig, ahol a meglévő vezeték az utca páros oldalán halad és a tervezett árvízvédelmi védmű építés már nem érinti azt. A tervezett főnyomóvezeték mellett szakaszosan elosztó vezeték is épül. A kiváltásra kerülő vezeték szakaszon az elosztóvezeték-hálózattal való összekötések átépítésre kerülnének.

A meglévő DN 800-as méretű, öntöttvas anyagú főnyomóvezeték az Aranyhegyi pataknál keresztezi a tervezett védművet. A keresztezés helyén a főnyomóvezeték a DN 1200-as és DN 200-as méretű vezetékek csomópontjával átépítésre kerülne. A tervezett vízvezeték az árvízvédelmi védművet védőcsőben vízzáró lezárással, kétoldali csapózár beépítésével keresztezi. A megszűnő vízvezetékek elbontásra kerülnének.

A tervezett árvízvédelmi védmű a Nánási út elején csatlakozik az Aranyhegyi-patak

töltéséhez. Az árvízvédelmi védmű keresztjezi az itt lévő DN 1200-as méretű, acél anyagú főnyomóvezeték szakaszt, amely az utca páros oldalán lévő hálózati összekötő csomópontot és a páratlan oldalon lévő légtelenítő csomópontot köti össze. A komplex kialakítás miatt a meglévő vezeték két csomópont közötti szakasza a csomópontokkal együtt átépítésre kerülne. A tervezett átépítés DN 1200-as méretű, GÖV anyagú csőből készülne.

A Pünkösdfürdő utcától a Mátyás király utcáig a páratlan oldali keresztutcák ágvezetékeinek Királyok útja alatti szakaszai tervezettek átépítésre. Az ágvezetékek átépítésénél a leágazások után a Királyok úti DN 150-as méretű ivóvíz elosztóvezetékre elzáró épülne, a leágazó vezeték a védművet védőcsőben vízzáró lezárással, kétoldali elzárással keresztjeznék.

A Mátyás király úttól délre a Királyok úti tervezett árvízvédelmi védvonal építéshez kapcsolódó szivárgó csatornaépítés miatt a DN 150-as méretű ivóvíz elosztóvezetékét szükséges kiváltani a Mátyás király út – Szent János utca és a Pozsonyi utca – Kalászi utca közötti szakaszon. A kiváltás DN 150-as méretű, KPE anyagú csővel történne. A tervezett ivóvízvezeték nyomvonala a közművek elhelyezhetőségének függvényében az utca páros oldalán, a meglévő vezeték mellett vagy a tervezett DN 800-as méretű, GÖV anyagú főnyomóvezeték mellett közös munkaárokban kerülne elhelyezésre.

A Mátyás király utcától délre a Kalászi utcáig a páratlan oldali ágvezetékek Királyok útja alatti szakaszai tervezettek átépítésre, valamint a DN 150-es méretű, KPE anyagú elosztóvezeték átépítésével érintett szakaszokon a páros oldali ágvezetékek átkötése történne meg. Az ágvezetékek minden esetben a DN 150-es méretű elosztóvezetékre csatlakoznának. A Temesvári utcánál a Fővárosi Vízművek Zrt. távlatban a hálózat összekötését tervezi, ez az árvízvédelmi védműbe egy lezárt védőcső bekészítését teszi szükségessé ezen a helyen. A Kalászi utcától délre csak a páratlan oldali ágvezetékek Nánási út alatti szakaszai épülnének át. A leágazó vezeték a védművet védőcsőben vízzáró lezárással, kétoldali elzárással keresztjeznék.

A Pünkösdfürdő utcától a Mátyás király utcáig a páratlan oldali ivóvíz bekötések Királyok útja

alatti szakaszait szükséges átépíteni. A bekötővezetékek a vízmérő előtti elzáróig kerülnek kiváltásra, a védművet védőcsőben vízzáró lezárással, kétoldali elzárással keresztjeznék.

A Mátyás király utcától a Kalászi utcáig a páratlan oldali ivóvíz bekötések Királyok útja alatti szakaszai tervezettek átépítésre, valamint a DN 150-es méretű, KPE anyagú elosztóvezeték átépítésével érintett szakaszokon a páros oldali bekötések átkötése szükséges. A páratlan oldali bekötővezetékek a vízmérő előtti elzáróig épülnek át, a védművet védőcsőben vízzáró lezárással, kétoldali elzárással keresztjeznék.

A Szamos utcánál a 60161, 60165, 60166/1 hrsz. ingatlanok bekötésének átépítésével meg kell szüntetni a közterületen elhelyezett mérőaknákat és a bekötéseket az ingatlanhatáron belül 1,0 méterre létesített új mérőaknáig kell kiépíteni.

Mivel az árvízvédelmi műtárgy megépítését követően a páratlan oldali bekötéssel nem rendelkező ingatlanok (63602, 63564, 63561, 60024, 60062, 60082 hrsz.) későbbi ellátása várhatóan nehézkesen megvalósítható, ezért az érintett ingatlanoknál a védműbe előzetesen védőcsöveket szükséges bekészíteni a leágazások későbbi kiépíthetősége érdekében.

A Királyok útja – Nánási úton DN 200-as méretű. eternit anyagú, holt termálvíz vezeték, a Rozgonyi Piroska utcában pedig DN 150-es méretű, PVC anyagú, üzemelő termálvíz vezeték épült ki. Utóbbi vezeték keresztjezi a tervezett árvízvédelmi védművet. A keresztjezésnél a meglévő vezeték 20 méter hosszban szükséges átépíteni. A tervezett vezeték szakasz a védművet merőlegesen, védőcsőben vízzáró lezárással kell keresztjezni. Az árvízvédelmi védmű mindkét oldalára elzárót szükséges építeni. A DN 200-as méretű, holt termálvezeték a Királyok útja – Nánási úttal párhuzamosan a páratlan oldali ingatlan határ melletti, a Rozgonyi Piroska utca és a Temesvári utca között kb. 1.050 méterrel bontással megszüntetésre kerülne.









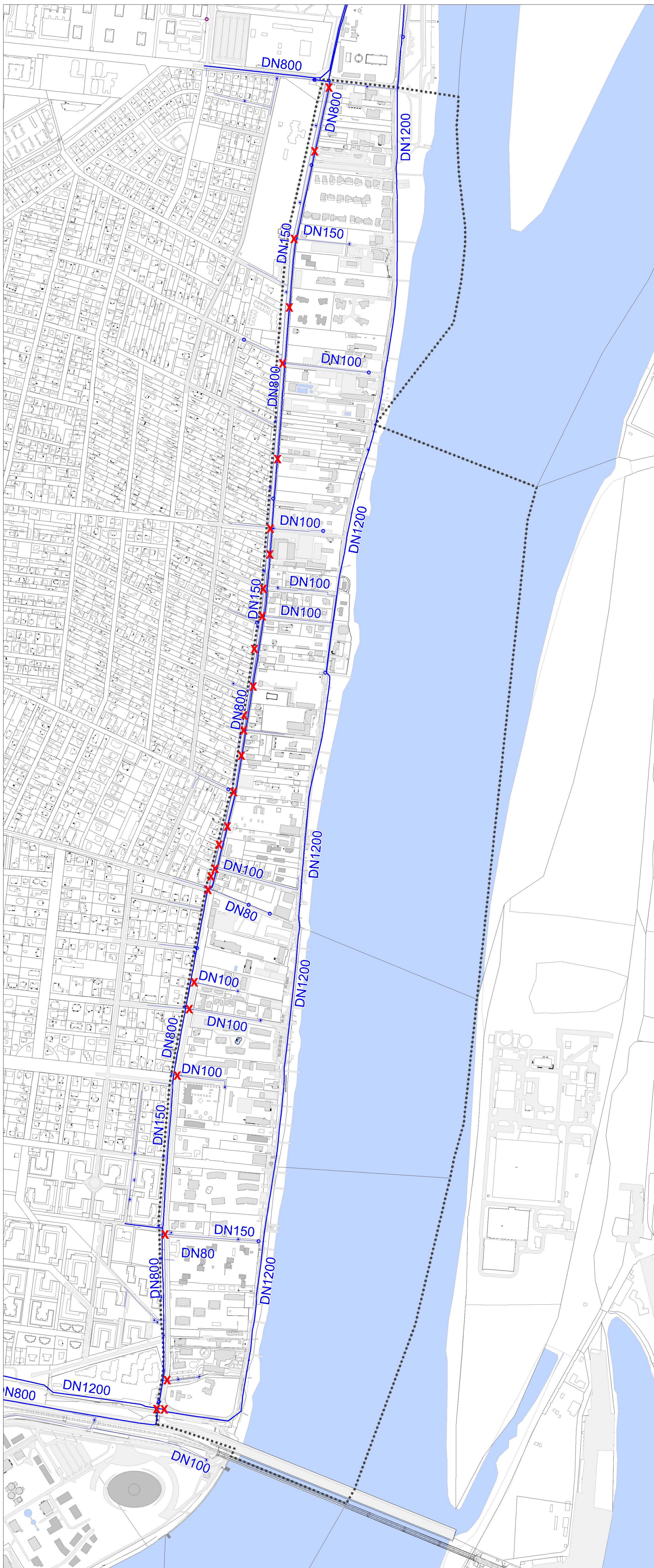
Duna-parti építési szabályzat

V. ÜTEM  
ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER  
II. SZAKASZ –  
RÓMAI-PART

Alátámasztó munkarész

Közműjavaslat  
Ívóvízellátás  
M=1:5.000

-  Főnyomóvezeték (1. sz. zóna, DN>=300mm)
-  Elosztóvezeték (1. sz. zóna, DN<300mm)
-  Föld feletti / alatti tűzcsap (1.sz. zóna)
-  Tervezett ivóvízvezeték
-  Megszűnő/átépítendő vezeték
-  Megmaradó épület
-  Tervezett épület
-  Tervezési terület határa







### 3.5.2. CSATORNÁZÁS

A tervezési területen a csatornahálózat részben kiépült. Új szennyvízcsatorna építése során a területen elválasztott rendszerű csatornahálózatot kell kiépíteni.

Új beépítés esetén a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. megkeresése szükséges a tervezett beépítés szenny- és csapadékvíz elvezetésével kapcsolatban, annak biztosíthatóságának feltételeivel kapcsolatban. Új szenny- és csapadékvízcsatorna építése, meglévő átépítése és megszüntetése csak a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. hozzájárulása után történhet. Az átépítés, megszüntetés során a megszűnő vezetékeket a földből el kell bontani, és a területet helyre kell állítani.

A tervezett árvízvédelmi védmű kialakítása érinti a meglévő szennyvízelvezető-hálózatot.

A páratlan oldali ingatlanok szennyvízelvezetésére új, nyomott rendszerű szennyvízcsatorna kiépítése tervezett az árvízi oldalon az árvízvédelmi védmű és az ingatlanhatár között. A nyomóvezeték Királyok útja 247. és Nánási út 9. között mintegy 2.780 méter hosszon kerülne kiépítésre. Az új nyomócsatornára az érintett terület összes páratlan oldali ingatlan szennyvíz rákötése az árvízvédelmi védmű megépítése után csatlakozni tudna. A tervezett nyomóvezeték D90-es méretű, KPE anyagú. A végszelvényben  $\varnothing 100$ -as méretű öblítő, légbeszívó akna épülne. Innen a D90-es méretű, KPE anyagú nyomóvezeték párhuzamosan a Nánási út – Királyok útjával az utca kereszteződésig az egyesítő aknáig épül. Az egyesítő aknában a délről, illetve az északról érkező 80-150 méter hosszú nyomóvezeték ágak egyesülnek, ugyanebben az aknába zárási lehetőség is biztosított. Az aknát követően a nyomócső keresztezi a tervezett árvízvédelmi védművet D159-es méretű, acél védőcsőben. Az árvízvédelmi mű keresztezése a műtárgy fejgerendáján keresztül, vízzáró fal átvezetéssel történne.

A keresztezést követően egyes esetekben csillapító akna kiépítése szükséges a gravitációs egyesített rendszerű közcsatorna keresztezés előtt. A nyomócsatorna befogadója minden

esetben a meglévő egyesített rendszerű gravitációs közcsatorna

A Királyok útja 243. és Aranyhegyi patak közötti tervezési szakaszon, 32/48-as méretű, ÜPE anyagú,  $\varnothing 30$ -as és  $\varnothing 40$ -es méretű, PVC anyagú meglévő egyesített rendszerű gyűjtőcsatornákat, összesen 14 darab szakaszon, a meglévő közelében, de attól eltérő új nyomvonalon a meglévővel azonos szelvényvel szükséges átépíteni, kiváltani. Tervezett állapotban a kiváltott, illetve a meglévő egyesített rendszerű gravitációs gyűjtőcsatornákról történik továbbra is a páros oldalon lévő rákötések fogadása. A páros oldali csatorna rákötések helyben maradnak. A közcsatorna kiváltással érintett szakaszokon összesen 37 darab rákötés újraépítés szükséges. A megszűnő és a tervezett egyesített rendszerű gyűjtőcsatorna közötti szakasz elbontásra, míg az ingatlanhatár és a tervezett közcsatorna közötti szakasz átépítésre kerülne. A páratlan, árvízi oldali csatorna rákötések a tervezett állapotban nem közvetlenül, az egyesített csatornára, hanem újonnan létesítendő nyomóvezetékre csatlakoznának. A gravitációs csatorna rákötések tervezetten DN 200-as méretűek és KG-PVC anyagúak.

Árvíz idején az ártéren megjelenő víz hidrosztatikus nyomása következtében a résfal alatti ablakon a mentett oldalra átjutó megemelkedő talajvízszint csökkentésére a mentett oldalai árokszivárgók szolgálnak.

A mentett oldali szivárgórendszer elemei:

- a védvonal teljes hosszán kialakított vonalmenti szivárgó,
- a szivárgó vizek átemeléséhez szükséges átemelők,
- az átemelők nyomóvezetékei.

A létesítendő szivárgó a mentett oldalon, a védvonallal közel párhuzamosan húzódna – a hatékony működés érdekében – a védvonal tengelyétől átlagosan 8-10 méter távolságban. A szivárgó egy geotextília védelemmel ellátott dréncső, mely egy (szintén geotextíliával védett) kavicsszivárgóban kerülne elhelyezésre. A szivárgók által összegyűjtött víz a tervezési terület alkalmas pontjaira telepített átemelő aknába kerülne, melyek segítségével az érkező

vizek a csatlakozó nyomóvezetékeken keresztül a Dunába kerülnének beemelésre.

A teljes nyomvonalon 6 darab átemelő létesítése tervezett az alábbi helyeken:

- Vesta közzel szemben a nyugati oldali ingatlanok előtti zöldterületen.
- Piroska utcával szemben a nyugati oldali ingatlanok előtti zöldterületen.
- Szamos utca csatlakozásának déli oldalán a Királyok útja mentén kiszélesedő közterületen.
- Kalászi utca csatlakozásánál a Királyok útja K-i oldalán lévő zöldterületen. Itt a védvonal nyomvonala a kerítésvonalat követve K-i irányban eltolódik.
- Rozgonyi Piroska utca csatlakozásánál a nyugati oldali ingatlanok előtti zöldterületen.
- Vitorla utca csatlakozásánál a nyugati oldali ingatlanok előtti zöldterületen.

Az átemelők szerelvényaknájától a befogadó Duna felé D100-as méretű, PE anyagú nyomóvezetékek épülnének. A nyomócsövek az árvízvédelmi védvonal szivárgásgátló fejgerendájának vízzáró módon történő keresztezése szükséges.

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

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

### 3.5.3. VILLAMOSENERGIA-ELLÁTÁS

Az energiaközmű ellátottság a jelenleg igényeknek megfelelő. A középfeszültségű földkábelhálózat állomási táppontjai biztosítani

tudják a betáplálást a 10/0,4 kV-os transzformátorok számára. Az energiahálózatok rekonstrukcióját a hálózati engedélyesek folyamatosan végzik, a megjelenő új igényekhez a szükséges hálózatfejlesztések folyamatosak.

A tervezett árvízvédelmi beavatkozásokkal érintett az ELMŰ által üzemeltetett közép- és kiefeszültségű hálózat. A tervezési területen a Pók utca és a Városház utca között 6 db a Városház utca és a Pünkösdfürdő utca közötti szakaszon 4 db középfeszültségű kábel található, amelyre a területen lévő 10/0,4 kV-os transzformátorállomások csatlakoznak. A kiefeszültségű elosztóhálózat vegyes képet mutat, kábeles és szabadvezetékes kivitelű.

A Nánási út páratlan oldali járdájában futó középfeszültségű 10 kV-os kábelek a tervezett árvízvédelmi mű építése miatt kiváltásra kell kerüljenek. Kiváltandó a Marcus Aurelius köz mellett lévő 42840 sz. 10/0,4kV-os transzformátorállomás is, ami helyett az állomással szemközi oldalon egy új betonházas kompakt transzformátorállomás kerülhet elhelyezésre.

A páratlan oldalon megmaradó fogyasztókat ellátó transzformátorállomások bekötő kábeleit a tervezett műtárgyon történő átvezetéseknel vízzáróan tömíteni kell.

A Nánási út páratlan oldali járdájában futó kiefeszültségű kábelek, amik a tervezett árvízvédelmi mű építése miatt a műtárgyat megközelítik, illetve keresztezik, a 10 kV-os kábelekhez hasonlóan kiváltásra kell kerüljenek.

A kábelhálózatokról ellátott fogyasztókat, a műtárgy építését követően is el kell látni energiával, így azok csatlakozókábeleit a páros oldalra tervezett kábelekre kell csatlakoztatni. Több ponton új elosztószekrény elhelyezése szükséges, amikből a páratlan oldali ingatlanok ellátó kábeleit kiépítésre.

A védmű fölötti meglévő szabadvezetékes lakóházi csatlakozások védmű fölötti magasságait beméréssel ellenőrizni kell, amennyiben a magassága nem éri el a szabvány által előírt 5,5 m-t abban az esetben a lakóházi bekötést szabványosítani szükséges.






















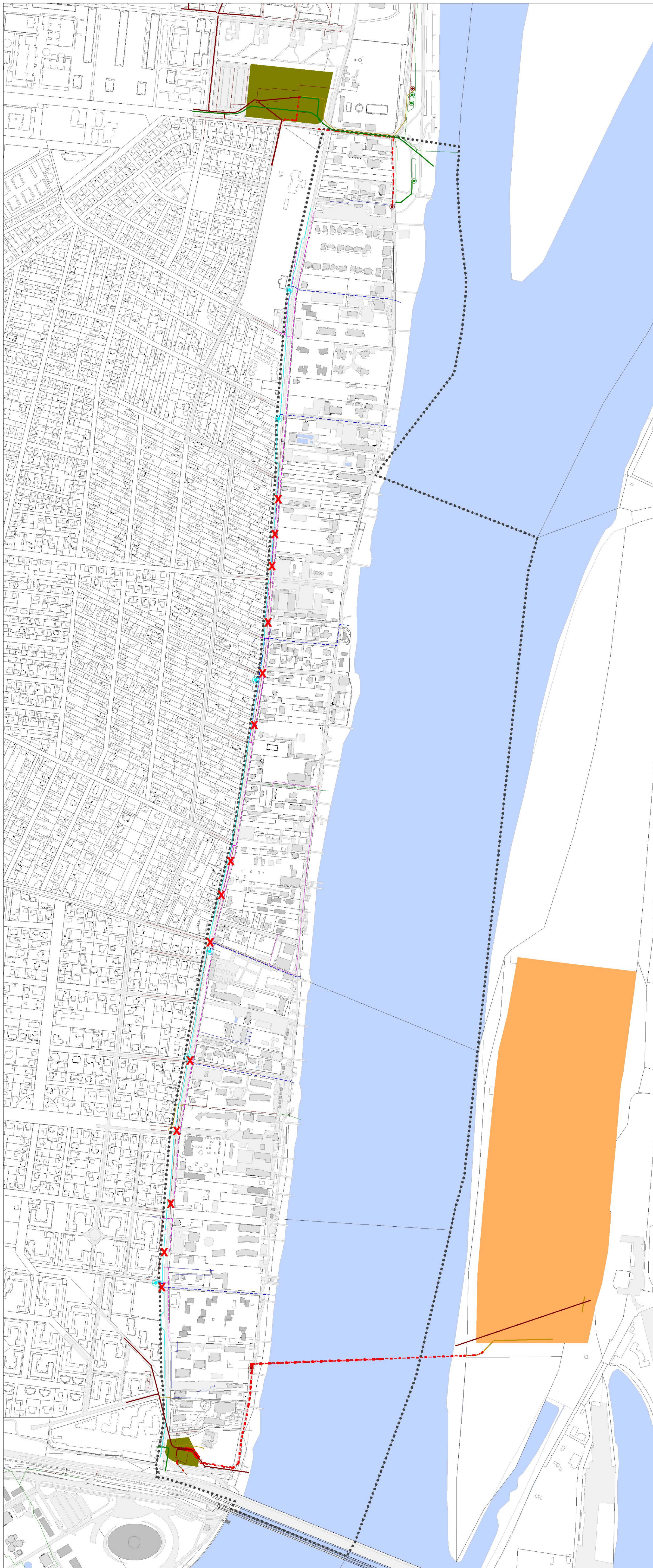
# Duna-parti építési szabályzat

## V. ÜTEM ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER II. SZAKASZ – RÓMAI-PART

Alátámasztó munkarész

### Közműjavaslat Csatornázás M=1:5.000

-  Egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna
-  Egyesített rendszerű csatorna
-  Szennyvíz főgyűjtőcsatorna
-  Szennyvízcsatorna
-  Csapadékvíz főgyűjtőcsatorna
-  Csapadékvíz csatorna
-  Nyomóvezeték
-  Házi csatorna
-  Magáncsatorna
-  Szennyvíz / csapadékvízátelő
-  Szivattyútelep
-  Szennyvíztisztító telep
-  Tervezett csatorna
-  Megszűnő/átépitendő csatorna
-  Tervezett szivárgó
-  Tervezett átelő
-  Tervezett nyomóvezeték (szivárgóból)
-  Megmaradó épület
-  Tervezett épület
-  Tervezési terület határa



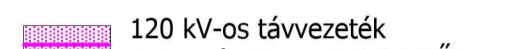
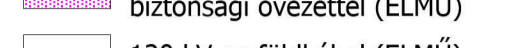
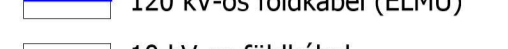
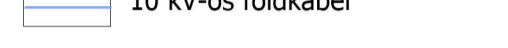




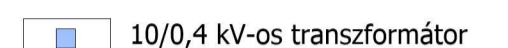
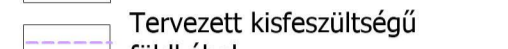
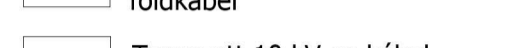
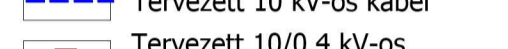

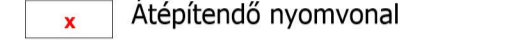



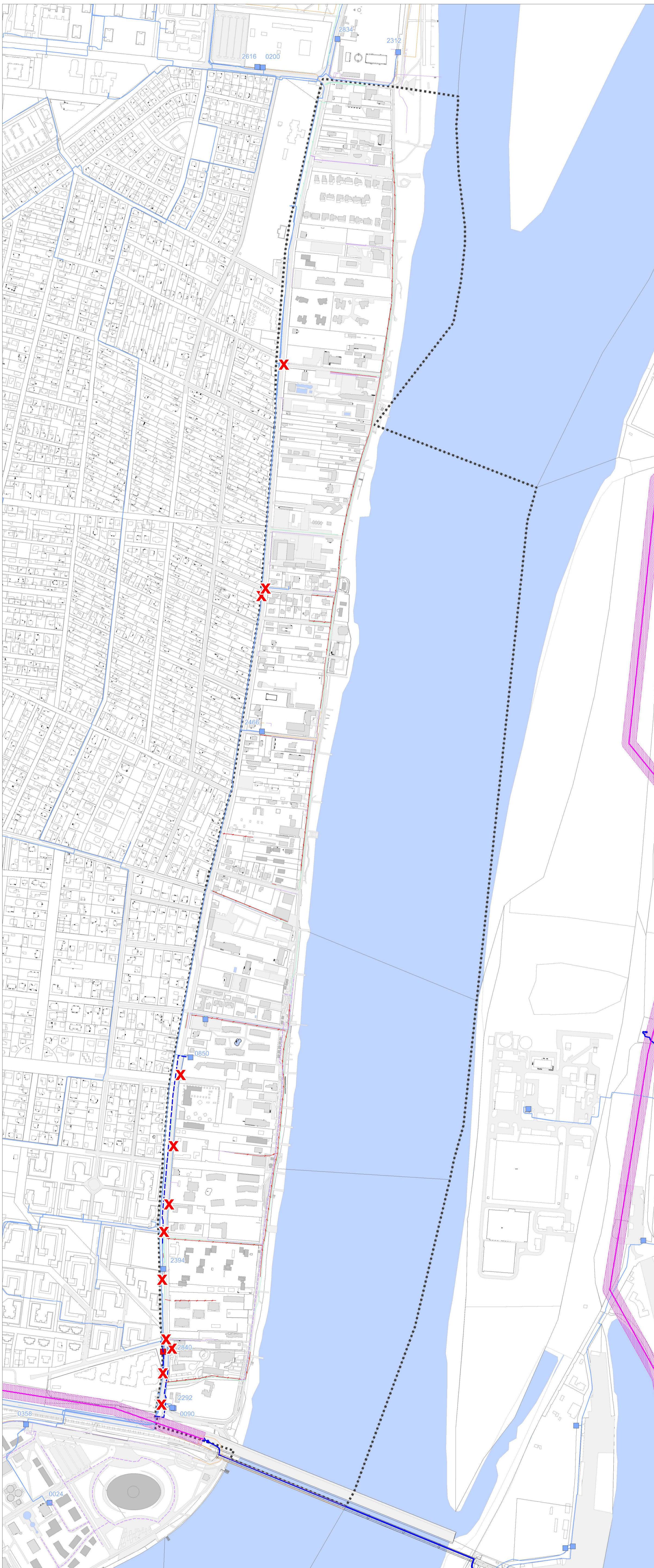
**Duna-parti építési szabályzat**

**V. ÜTEM  
ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER  
II. SZAKASZ –  
RÓMAI-PART**

Alátámasztó munkarész

**Közműjavaslat  
Villamosenergia-ellátás  
M=1:5.000**

-  120 kV-os távvezeték biztonsági övezettel (ELMÚ)
-  120 kV-os földkábel (ELMÚ)
-  10 kV-os földkábel
-  Kisfeszültségű földkábel
-  Kisfeszültségű légvezeték
-  Közvilágítási légvezeték
-  Közvilágítási földkábel
-  10/0,4 kV-os transzformátor
-  Tervezett kisfeszültségű földkábel
-  Tervezett 10 kV-os kábel
-  Tervezett 10/0,4 kV-os transzformátor
-  Átépitendő nyomvonal
-  Megmaradó épület
-  Tervezett épület
-  Tervezési terület határa





A Marcus Aurelius köz mellett lévő 42840 sz. 10/0,4kV-os transzformátorállomásból kikötött 0,4kV-os kábeleket az állomással szemkötti oldalon elhelyezendő új betonházas kompakt transzformátorállomásba toldást követően át kell forgatni.

A villamos energia elosztóhálózatok mára jellemzően földkábelként létesülnek.

A villamosművek, valamint a termelői, magán- és közvetlen vezetékek biztonsági övezetéről szóló rendelkezéseket, köztük a biztonsági övezet terjedelmét és a biztonsági övezetben végezhető tevékenységeket a 2/2013. (I.22.) NGM rendelet szabályozza. A vizsgálati terület esetében a szélső áramvezetőktől mért 13–13 m-es védőtávolság igény az oszlopsortól jellemzően 18–18 m-es sávot fed le, amelyen belül a területhasznosítást az ágazati előírások korlátozzák.

A nagyfeszültségű légvezetékes hálózatok kiváltásának műszakilag akadálya nincs, a földkábellel történő átépítés azonban jelentős költségvonzata miatt jellemzően csak egy-egy rövidebb szakaszt érintő korrekciója képzelhető el, teljes rendszerek átépítése hosszabb távon sem reális, mivel a felszabaduló terület értéknövekedése a költséget nem tudja kompenzálni.

Ugyanakkor a közép- és kisméretű hálózaton a jövőben fellépő energiaigények ellátásához szükséges hálózatfejlesztés – a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény (VET) előírásainak megfelelően – utépítést követően is meg kell valósuljon.

Jelenleg a Nánási út – Király utca tervezéssel érintett szakaszának közvilágítását a páros oldalon lévő kisméretű elosztóhálózattal közös oszlopsoron található 100W Na fényforrású lámpatestek biztosítják. A közvilágítási hálózaton a védőmű építése miatt nagyobb volumenű beavatkozásokra nincs szükség. A beavatkozások jellemzően az útkeresztezéseknél, gyalogos átkelőhelyek mellett jelentkeznek.

A Nánási út páratlan oldali járdájában futó közvilágítási kábelek, melyek a tervezett árvízvédelmi mű építése miatt a műtárgyat

megközelítik, illetve keresztezik, ezek kiváltása szükséges.

Új közvilágítási oszlop az Aelia Sabina utca, illetve a Rozgonyi Piroska utca melletti gyalogos átkelőhelynél szükséges, földkábeles energiaellátással.

### 3.5.4. GÁZELLÁTÁS

A térség gázigényét a volt Gázgyár területén üzemelő Főgáz nagy/nagyközépnomású gáznyomásszabályzó biztosította. A betápláló nagynyomású gázvezeték átállításra került nagyközépnomásra, ugyanakkor biztonsági övezete továbbra is korlátozásként van jelen.

A bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény végrehajtásáról szóló 20/2022. (I. 31.) SZTFH rendelet alapján a szénhidrogén- és a széndioxid-szállítóvezeték, a földgáz elosztóvezeték, az egyéb gáz- és gáztermék-vezeték, valamint a bányászati létesítmény és a célvezeték, továbbá környezetük védelmére, zavartalan üzemeltetése, ellenőrzése, karbantartása, javítása és az üzemzavar-elhárítás biztosítására biztonsági szabályzatban meghatározott méretű biztonsági övezetet kell megállapítani.

A nagyközépnomású hálózat biztonsági övezetének terjedelme annak létesítésének idejétől is függ, általánosságban elmondható, hogy Budapesten a 6 bar nyomású vezeték szakaszok biztonsági övezete 5–5 méter, kivéve az 1970–2002 között létesített vezeték szakaszokat, amelyeké 7–7 méter.

A tervezési területen üzemelő Főgáz

- DN 300 HA 6 bar nagyközép-nyomású gázvezeték biztonsági övezete 7–7 méter.
- DN 500 nagyközépnomáson üzemelő gázvezeték biztonsági övezete 7–7 méter.

A biztonsági övezeten belül tilos:

- az építési tevékenység, továbbá bármilyen építmény elhelyezése (kivéve más nyomvonalas létesítmény);
- a tűzrakás vagy anyagok égetése;

- a külszíni szilárdásvány-bányászati tevékenység;
- a kőolaj- és földgázbányászati létesítmények, a szállító- és elosztóvezeték állagát veszélyeztető maró- és tűzveszélyes anyagok kiöntése, kiszórása;
- a robbantási tevékenység;
- anyagok elhelyezése, tárolása;
- az árasztásos öntözés, továbbá rizstelep, halastó, víztározó, zagytér létesítése;
- szállítóvezeték esetében járművek állandó vagy ideiglenes tárolása.

A bányászati létesítmények és a szállítóvezeték részét képező állomások és fáklyák biztonsági övezetének teljes terjedelmében, valamint az elosztóvezeték tengelyétől mért 2–2 méteres, a szállítóvezeték, az egyéb gáz és gáztermék vezeték és a célvezeték tengelyétől mért 5–5 méteres, továbbá az energiaellátó, a távfelügyeleti, a hírközlési és a korrózióvédelemi kábelek tengelyétől mért 1–1 méteres biztonsági övezet részben tilos

- fák, valamint a létesítmények, vezetékek épségét veszélyeztető egyéb növények ültetése,
- szőlő- és egyéb kordonok elhelyezése,
- a 0,6 m-nél nagyobb mélységű talajművelés,
- a kézzel végzett régészeti feltárás és egyéb földmunka végzése, valamint
- a tereprendezés.

A DN 500 acél nagyközépnomású vezeték (6 bar, Pók utca-Királyok útja 243-245.) lehetőleg nyomvonal változtatás nélkül tovább üzemeltetni szükséges.

A Nánási út, Nánási köz – Juhász Gyula utca (DN 300 acélra történő rákötéssel) között DN 315 PE vezeték építés, illetve meglévő vezeték felbővítés mintegy 3500 fm hosszban, a végpontokon túl az alábbi összekötések megvalósítása válik szükségessé:

- Pozsonyi utca DN110PE felbővítés D200PE-re és rákötés (DN110PE felbővítés DN200PE-ig- kb. 70 fm+ 6 fm építés)
- Mátyás király utca DN63PE felbővítés DN 315 PE vezetékre kb. 60 fm és DN 315 PE építés kb. 180 fm

- Kalász utcán DN 200 PE felbővítése DN315PE vezetékre a DN 315 PE vezetékre csatlakozva kb. 20 fm
- az alábbi kisnyomású vezeték visszakötések az új DN 315 vezetékre:
  - Marcus Aurélius köz D90 PE kisnyomású elosztóvezeték
  - Aelia Sabina köz D90 PE kisnyomású elosztóvezeték
  - Rozgonyi Piroska utca/Római part D110 PE kisnyomású elosztóvezeték
  - Losonc utca D110 PE kisnyomású elosztóvezeték
  - Temesvári utca, Őrtony utca elosztóvezeték.

Szükséges továbbá

- a jelenleg DN 300 6 bar-os vezetékről ellátott lakossági fogyasztók átkötése kisnyomású hálózatra, 20 m<sup>3</sup>/h vásárolt kapacitás alatti nem lakossági, és 20 m<sup>3</sup>/h vásárolt kapacitás feletti fogyasztók átkötése a DN 500 acél nagyközépnomású vezetékre.
- DN 300 acél nagyközépnomású (6 bar) vezeték megszüntetése a Pók utca és Királyok útja 243-245. hsz. között mintegy 3100 fm (árvízvédelem tervezési határ) hosszon, valamint a végpont visszakötése a DN 500 acél vezetékre.
- a megnövekedett kisnyomású ellátási igény miatt a Kadosa utca 43. számnál található hálózati nyomásszabályozó kapacitásnövelése (a mostani 3500 nm<sup>3</sup>/h teljesítményű állomás legalább 5000 nm<sup>3</sup>/h teljesítményűre történő cseréje).
- a fogyasztói főelzárók védmű előtt történő beépítése.

A védmű keresztezéseknél alkalmazható műszaki megoldás további egyeztetést igényel.

A leágazó vezetékek anyaga 0,03 bar-nál PE, 6 bar esetében acél.

A tervezett és a megmaradó acél hálózatot aktív korrózióvédelemmel kell ellátni.

A földgáz szállító- és elosztóvezeték, az egyéb gáz és gáztermék vezeték, valamint a bányászati



# Duna-parti építési szabályzat

## V. ÜTEM ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER II. SZAKASZ – RÓMAI-PART

Alátámasztó munkarész

### Közműjavaslat Gáz- és távhőellátás M=1:5.000



- Nagynyomású gázvezeték biztonsági övezettel (NKM)
- Nagyközépnomású gázvezeték biztonsági övezettel (NKM)
- Növelt kisnyomású gázvezeték
- Kisnyomású gázvezeték
- Átépítendő nagynyomású gáznyomásszabályzó
- Nagyközépnomású gáznyomásszabályzó
- Távhő gerincvezeték
- Távhő elosztóvezeték
- Távhővel ellátott terület
- Átépítendő gázvezeték
- Felbővítendő hálózat
- Tervezett kisnyomású gázvezeték
- Tervezett növelt kisnyomású gázvezeték
- Megmaradó épület
- Tervezett épület
- Tervezési terület határa



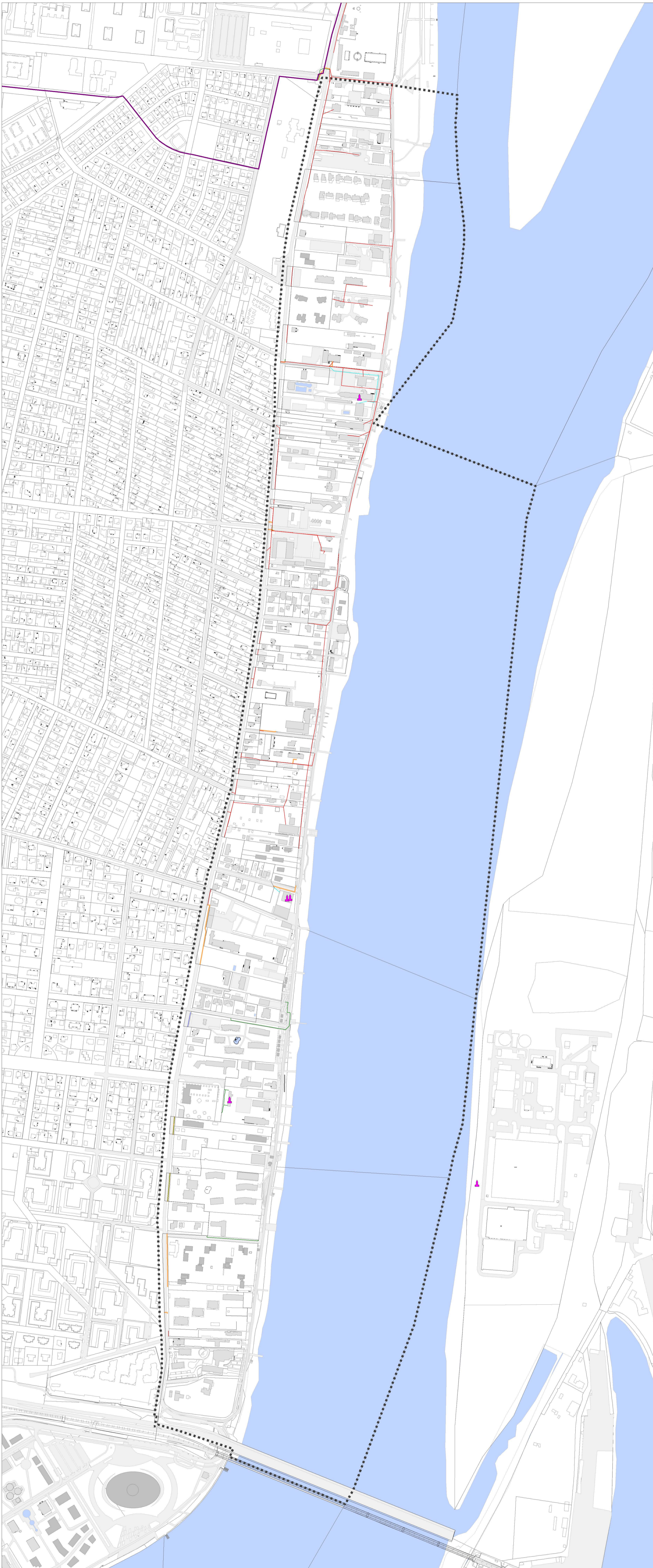
**Duna-parti építési  
szabályzat**

**V. ÜTEM  
ÓBUDA-BÉKÁSMEGYER  
II. SZAKASZ –  
RÓMAI-PART**

Alátámasztó munkarész

**Közműjavaslat  
Elektronikus hírközlés  
M=1:5.000**

-  Alépítmény (Magyar Telekom)
-  Földkábel (Magyar Telekom)
-  Légvezeték (Magyar Telekom)
-  Optikai légvezeték (Magyar Telekom)
-  Bányászati kábel (FGSZ)
-  Mobil bázisállomás
-  Megmaradó épület
-  Tervezett épület
-  Tervezési terület határa





létesítmény és a célvezeték jelzéseinek, felszíni műtárgyainak eltakarása, megrongálása, eltávolítása tilos.

A biztonsági övezettel érintett ingatlan tulajdonosa, kezelője vagy használója a biztonsági övezetre vonatkozó tilalmakat és korlátozásokat köteles betartani, továbbá nem végezhet olyan tevékenységet, amely a tilalmak és a korlátozások teljesülését veszélyeztetné.

A biztonsági övezetre előírt tilalmak és korlátozások megtartását az üzemeltető vagy megbízottja köteles rendszeresen ellenőrizni, és azok megsértése esetén köteles a jogszabályban előírt állapot visszaállításáról intézkedni, amelyet a biztonsági övezettel érintett ingatlan tulajdonosa, kezelője vagy használója tűrni köteles. A megtett intézkedéseket és azok eredményét – a szükséges hatósági intézkedések megtétele céljából haladéktalanul – köteles bejelenteni a bányafelügyeletnek.

A biztonsági övezet kérelemre módosítható, ha a műszaki-biztonsági feltételek lehetővé teszik.

### 3.5.5. TÁVHŐELLÁTÁS

A kerület Duna-parti területein távhőhálózat az Ipartelep utca és a Hadrianus utca között, a Pók utca és a Monostori út között, a Szépvölgyi út és a Dinamó utca között üzemel.

Az Észak-Budai Fűtőerőmű közelsége révén a hálózat rendelkezik szabad kapacitásokkal nagyobb hőigények kielégítés esetén is.

### 3.5.6. ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

A Monostori út és a Városhal utca közötti szakaszon, a Nánási út páratlan oldalán lévő TELE-HÁLÓ tulajdonú alépítmény-hálózat (1 LPE40) új nyomvonalra történő átépítése szükséges az árvízvédelmi mű/résfal építése miatt.

A kiváltó/új alépítmény a jelzett térségben a Nánási út védett oldalára (páros oldal) kerülhet kiépítésre, a járdaterület, illetve zöldterület alatt.

Az új alépítmény a Városhal utca – Nánási út kereszteződésében található, meglévő N1

szekrény és a Nánási út – Monostori út kereszteződésében kiépített, meglévő N1 szekrény között létesülhet.

A nevezett alépítményben jelenleg két szolgáltató bérel helyet:

- INVITECH ICT Kft – 1 db 8x12 Fve optikai kábel,
- DIGI Kft – 1 db minicső, optikai kábel.

Az INVITECH esetében érintett továbbá a tulajdonukban lévő 2 LPE40 alépítmény is, a Monostori út és a Városhal utca közötti szakaszon, a Nánási út páratlan (ártéri) oldalán elbontásra kerül. Az új alépítmény a jelzett térségben a Nánási út védett oldalára (páros oldal) kerülhet kiépítésre. Érintett továbbá az INVITECH ICT meglévő távközlési hálózata a Nánási út 37-39. térségében, a Római Wellness Otthon II. lakóparknál.

A tervezett résfal kiépítése érinti az MVM NET Zrt. meglévő földfeletti hálózatát, amely oszlopsoron vezetett optikai légkábel, átépítése szükséges.

Átépítést igényel továbbá az ELMŰ Hálózati Kft. hírközlő alépítménye is négy helyszínen.

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

A tervezési területen önálló antennatartó szerkezet (torony) elhelyezhetősége nem javasolt, az antennákat azonban a 20/2020. (XII.18.) NMHH rendelet előírásait figyelembe véve a szolgáltatók az épületek tetőszerkezetén elhelyezhetik.

Mind a vezetékes, mind a vezeték nélküli elektronikus hírközlési szolgáltatások tekintetében a szolgáltatók hálózataik fejlesztését új igények megjelenésével és új szolgáltatások nyújtásának céljából saját beruházásban végzik. A mobil ellátás piaci alapokon és saját szolgáltatói előírásokon létesül, amelynek a törvényi háttere biztosított.

### 3.6. KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK

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

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

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

A sérülékeny ivóvízbázisok miatt kiemelten fontos mindennemű talajszennyezéssel járó tevékenység elkerülése. A talaj védelme érdekében a területen a talaj pusztulását előidéző tevékenység nem végezhető. A 10, illetve annál több gépkocsit befogadó parkolókat kiemelt szegéllyel és szilárd burkolattal kell kialakítani, úgy, hogy a felületén összegyűjthető legyen a csapadékvíz és az ne folyhasson közvetlenül a zöldfelületre. Az így keletkező csapadékvizek csak hordalék- és olajfogó műtárgyon át vezethetők a befogadóba.

A szennyvíz csak a csatornahálózatban vezethető el, egyedi szennyvízkezelő berendezés és zárt szennyvíztároló még ideiglenesen sem alkalmazható, valamint a tisztított és tisztítatlan szennyvíz szikkasztása nem megengedett.

#### 3.6.2. LEVEGŐTISZTASÁG-VÉDELEM

A tervezési területen a városi háttérszennyezettség mellett meghatározó légszennyezettség kibocsátási forrás a Nánási út – Királyok útja gépjármű forgalma, melynek jelentős növekedése nem várható, mivel jelentős forgalmat vonzó funkció nem tervezett. A területen nem található számottevő légszennyező pontforrás, illetve megjelenését a szabályozásban megengedett funkciók köre nem teszi lehetővé. A Duna kedvező átszellőző, valamint a jelentős ártéri növényzet levegőtisztító képessége érvényesül a területen.

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

Az épületek fűtéséből adódó emissziók mérséklése érdekében a továbbtervezés során vizsgálni kell a megújuló energiaforrások hasznosításának lehetőségét.

#### 3.6.3. ZAJ ELLENI VÉDELEM

A vizsgált térség egyik legmeghatározóbb környezeti konfliktusa a Nánási út és Királyok útja, valamint a rávezető utak forgalmának zajterhelése. Várhatóan a zajszennyezés mértéke jelentősen nem növekszik.

#### 3.6.4. HULLADÉKGAZDÁLKODÁS

A vizsgált területen keletkezett hulladékok gyűjtése és kezelése megoldott. A kommunális hulladékok gyűjtését a Fővárosi Önkormányzat közszolgáltatójaként a BKM Zrt. FKF Hulladékgazdálkodási divíziója végzi. Az elmúlt években jelentősen fejlődött a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás, különösen a szelektív hulladékgyűjtés infrastruktúrájának terén. A házhoz menő szelektív gyűjtés kiterjesztésével a közterületi gyűjtőpontok (hulladékgyűjtő szigetek) száma csökkent, de az óbudai Auchan áruháznál található egy. A kerületben a tervezési területtől távolabb, a Testvérhegyi út 10/A. alatt üzemel hulladékgyűjtő udvar.

A legjelentősebb hulladékkezelési/köztisztasági probléma a környezeti kultúra hiányosságából fakad: a vendéglátóegységek közelében gyakori a hulladék elhagyás, amelynek felszámolása a felelős hiányában az érintett önkormányzatokat terheli. Emellett a fövenyen jelentős mennyiségű az egykori sólyapályák maradványaiból származó építési hulladék van jelen.



### 3.7. KATASZTRÓFAVÉDELMI JAVASLATOK

#### 3.7.1. ÁRVÍZVÉDELEM

A nagyvízi meder területének beépíthetőségére, illetve használatára vonatkozó előírásokat „a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról” szóló, 83/2014. (III. 14.) Kormányrendelet tartalmazza. Ezen rendelet alapján továbbá az elsőrendű árvízvédelmi töltés mindkét oldalán, annak lábvonalától számított 10-10 méter szélességű területsáv a védmű védősávja. Ezen a területen, valamint a töltéskoronán és rézsún csak a töltéstartozékok és szükség esetén az árvízvédelmi mű infrastrukturális létesítményei helyezhetők el (30/2008. (XII.31.) KvVM rendelet). Továbbá a vizek és a közcélú vízellétesítmények fenntartására vonatkozó feladatokról szóló 120/1999. (VIII.6.) Korm. rendelet is előírja, hogy a fenntartási feladatok ellátása és az árvízvédelmi töltés védelme érdekében a töltésen, valamint a töltés lábvonalától, annak mindkét oldalán számított 10-10 méteres védősávon (töltésmenti sávon) belül nem szabad olyan tevékenységet végezni, amely a talaj szerkezetét, szilárdságát, összetételét megbontaná, illetve hátrányosan megváltoztatná, annak elszennyeződését eredményezné. A szabályozás során a védmű védősávját figyelembe kell venni, oda építési hely sem jelölhető ki.

A fentiekén túl a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó műszaki szabályokról szóló 30/2008. (XII. 31.) KvVM rendelet előírja, hogy az árvízvédelmi földmű és fal mentén a hullámtéren a vízdali töltésláb vonalától mért 60 méteren, a mentett oldalon pedig 110 méteren belül anyagödröt, munkagödröt nyitni, szabadkifolyású kutat létesíteni, tavat kialakítani, illetve a fedőréteg tartós eltávolításával járó tevékenységet folytatni csak a vízügyi igazgatóság (a továbbiakban: igazgatóság), települési önkormányzat fenntartásában lévő másodrendű árvízvédelmi mű esetén a védelemvezető polgármester (jelen esetben a főpolgármester)

hozzájárulásával, szükség esetén részletes talajfeltárás, állékonysági és szivárgási vizsgálat alapján lehet.

A területet árvízvédelmi szempontból egyrészt a Kossuth üdülőpart elsőrendű töltés, másrészt a Királyok úti, Nánási úti töltés, valamint az Aranyhegyi-patak bal parti töltés védvonal érinti. A töltés magassága sehol nem emelkedik a szükséges MÁSZ+1,3 méter szint fölé.

A 78/2023. (III. 01.) számú főpolgármesteri határozat döntése értelmében az árvízvédelmi védvonal fejlesztésére, a hatályos jogszabályi előírásoknak megfelelő magassággal a Királyok útja – Nánási úton történne meg az árvízvédelmi védmű fejlesztése.

A tervezett árvízvédelmi védmű kialakításával és annak helyének kijelölése érdekében Megvalósíthatóság Tanulmányterv készült, amelynek eredményeképpen a kiválasztott nyomvonalra (Királyok útja – Nánási út) vízjogi létesítési engedély készült.

A Mélyépterv Komplex Zrt. által készített 22.04-2092 tervszámú BUDAPEST, RÓMAI-PART ÁRVÍZVÉDELMI LÉTESÍTMÉNY MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY ELKÉSZÍTÉSE ÉS KAPCSOLÓDÓ TERVEZÉSI FELADATOK VÉGREHAJTÁSA KEHOP-1.4.0-15-2015-0001 Királyok útja-Nánási úti nyomvonal; Árvízvédelmi mű Vízjogi létesítési engedélyezési terv alapján a következők alapvetések mondhatók el:

- A kiépítendő 1,30 méter biztonság figyelembevételével az árvízvédelmi védmű felső szintjét 106,61 mBf. és 106,43 mBf. szintre kell kiépíteni.
- A MÁSZ+1,3 méter és a meglévő terepszintek közötti jelentős különbség egyértelművé teszi, hogy teljes magasságig történő fix védművel nem, vagy csak rövid szakaszokon lehet számolni. Az árvízvédelmi mű célszerűen fix és mobil elemekből kerül kialakításra.

Ennek alapján a tervezett árvízvédelmi védmű magassági kialakítása a következőképpen tervezett:



- A védmű szivárgásgátló alépitmény (résfal) fejezrendájára épített fix támfalból/parapetfalból, valamint az erre szerelhető mobil elemekből áll. A védmű fix részének magassága mindig a MÁSZ körüli magasság körül mozog, a MÁSZ+1,30 méter biztonság pedig szükség esetén mobil elemek felszerelésével biztosítható.
- A tervezési területen a mértékadó árvízszintek (MÁSZ) értékei 105,31 mBf. és 105,13 mBf. szintek között változik. Ennek megfelelően a kiépítendő 1,30 méter biztonság figyelembevételével az árvédelmi védmű felső szintje 106,61 mBf. és 106,43 mBf. szint között változik.
- A két végpont között mutatkozó 18 cm-es különbséget négy lépcsőben kerül áthidalásra. Egy-egy lépcsőben a parapetfal, illetve a védmű fix részének felső síkja, valamint a ráépíthető mobil elem felső síkja mindig azonos magasságú lesz. Az ezáltal kialakuló vízszintes vonal a teljes hosszában a mértékadó árvízszint enyhén déli irányba lejtő vonala fölött marad.
- Amikor a két vonal közötti különbség értéke már jelentősebb értéket ér el, a parapetfal és ezáltal a mobil elemek felső síkja is alacsonyabb szintre kerül, figyelemmel arra, hogy a védmű teteje mindig az aktuális MÁSZ+1,3 méter szint fölött maradjon.
- A fix rész magassága úgy került megállapításra, hogy az ártéri oldal felől kilátást a lehető legkisebb mértékig korlátozza, ugyanakkor olyan magasságú legyen, hogy a mobil elemek felszerelésére ne, vagy csak nagyon ritkán kerüljön sor. Ennek szem előtt tartásával a parapetfal felső síkját MÁSZ körüli értékre, MÁSZ+30cm-re adódik, a terepszintekhez igazodóan. Ez a szint a terepszintnél átlagosan 80 cm-el magasabb szintet jelent, ami a jelenlegi árvízvédelmi töltés koronaszintjénél alacsonyabb. Tekintettel voltunk arra is, hogy a MÁSZ+1,3 méter szintet biztosító védmű magasság kerek számú, az általánosan alkalmazott 20 cm széles

mobil elemekből (panelekből) kialakítható legyen.

Az árvízvédelmi védmű tervezett kialakítása:

- Kossuth kapu és Királyok útja közötti szakaszon: MÁSZ+1,30 méter szintig kiépített fix vasbeton fallal épül ki.
- Királyok útja északi résztől a Bivalyos utcáig: vasbeton parapetfal, melyen 160 cm magas mobil falrendszer építhető ki.
- Bivalyos utcától – Mátyás király utcáig: vasbeton parapetfal, melyen 180 cm magas mobilfal építhető ki.
- Mátyás király utcától a Temesvári utcáig: vasbeton parapetfal, melyen 160 cm magas mobil falrendszer építhető ki.
- Temesvári utcától a 60087 hrsz-ú ingatlanig: vasbeton parapetfal, melyen 160 cm magas mobil falrendszer építhető ki.
- 60087 hrsz-ú ingatlantól a Nimród utcáig: vasbeton parapetfal, melyen 140 cm magas mobil falrendszer építhető ki.
- Nimród utcától az Emőd utcáig: vasbeton parapetfal, melyen 100 cm magas mobil falrendszer építhető ki.
- Emőd utcától a Pók utcai szivattyútelepig: vasbeton parapetfal, melyen 100 cm magas mobil falrendszer építhető ki.
- Pók utcai szivattyúteleptől az Aranyhegyi árvédelmi művéhez történő csatlakozásáig: fix vasbeton fal épül ki

A meglévő Kossuth-kapu elbontásra kerül, és a már meglévő pünkösdfürdői védvonal végpontjához csatlakozóan új műtárgy kiépítése tervezett.

A Nánási út – Királyok útja nyomvonalon létesítendő árvédelmi védmű vasbeton parapetfalát az ártéri területek megközelítését biztosítandó- számos kulisszanyílással szükséges megszakítani.

A védvonal déli végén, a Nánási köz és az Aranyhegyi patak között található az Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. Pók utcai szivattyútelepe, melynek védelméről szintén



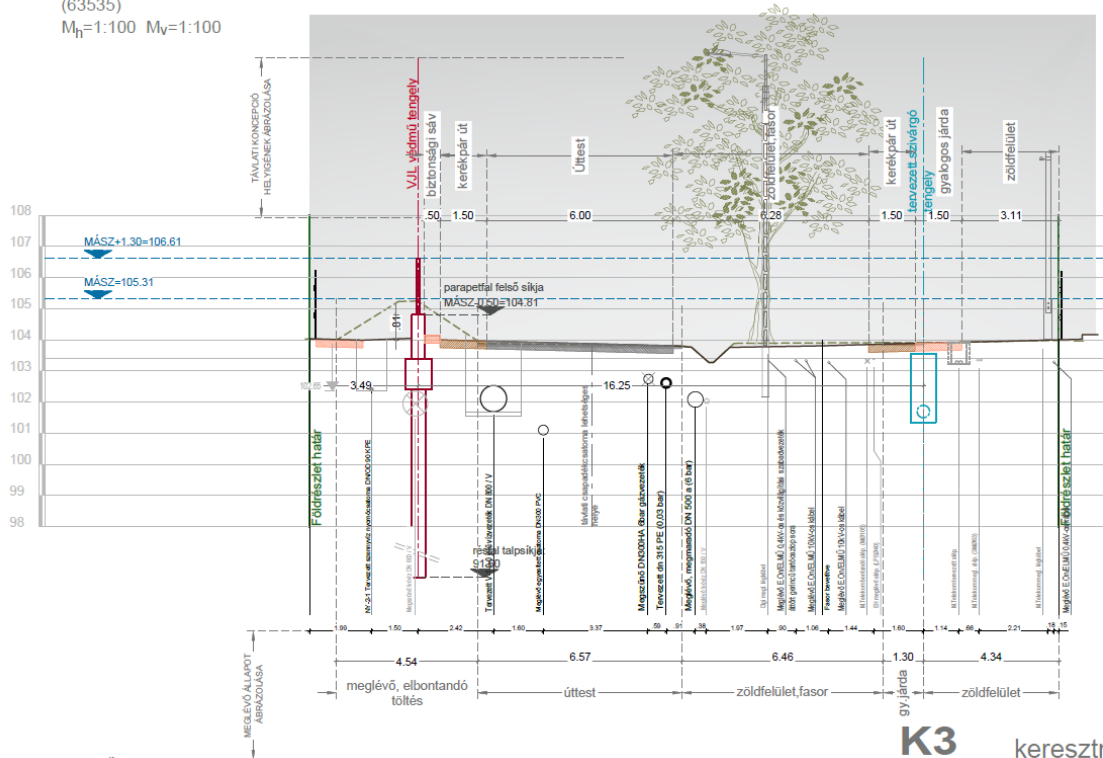
gondoskodni szükséges. Ezen, körülbelül 240 méter hosszú szakasz, nem képezi részét az elsőrendű árvédelmi védvonalnak. A telep védelme zárt, két helyen csatlakozik a Nánási úton futó védvonalhoz. A telep területén belül a terepszint megközelíti a MÁSZ szintjét, az itt lévő műtárgyak is erre a szintre lettek kiemelve. A védmű alépítménye a kerítés vonalában futó acél szádlemez alépítmény, melynek felső síkján monolit fejgerenda, valamint a MÁSZ+1,30 = 105,43 mBf. szintig kiépített tömör vasbeton fal kerítés kerülne kiépítésre.

Az árvízvédelmi védvonal fenntartójával (FCSM Zrt.) történt egyeztetés alapján kijelölésre került a tervezési terület által érintett védvonalak fenntartási sávjai. Ennek alapján elmondható, hogy töltés esetében a töltéslábtól mért 10 méter szélességű sávot szükséges fenntartási sávként jelölni. A tervezett árvízvédelmi fal esetében pedig fenntartási sávként a fal középvonalától mért 10-10 méter szélességű sávot szükséges kijelölni. A fenntartási sáv

kijelölésével biztosítható a terület hosszú távon történő szabadon hagyása, hozzáférhetősége, illetve így lehet korlátozni a fenntartási sávban végezhető tevékenységeket. A meglévő fák, így például a telken belüli fák továbbra is fennmaradhatnak, amennyiben azok nem veszélyeztetik a tervezett árvízvédelmi védművet, illetve annak fenntartását nem akadályozzák. Új fa nem létesíthető a fenntartási sávban, és amennyiben egy mostani fa pótlása szükséges a fenntartási sávban, azt nem lehet azonos helyen megtenni, azt máshol, a fenntartási sávon kívül kell pótolni. A kerítések abban az esetben maradhatnak fenn, amennyiben a 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet 2. § foglaltak szerint, szükség esetén elbonthatóak úgy, hogy nem akadályozza a munkavégzést. A fenntartási sávban növényzettelépitése, vagy létesítmény elhelyezése csak az FCSM Zrt. hozzájárulásával, engedélyével lehet.

### K3 - 0+750. keresztmetszet

(63535)  
M<sub>H</sub>=1:100 M<sub>V</sub>=1:100



**K3** keresztmetszet

Mintakeresztszelvény a Bivalyos utcától – Mátyás király utcáig tartó szakaszon

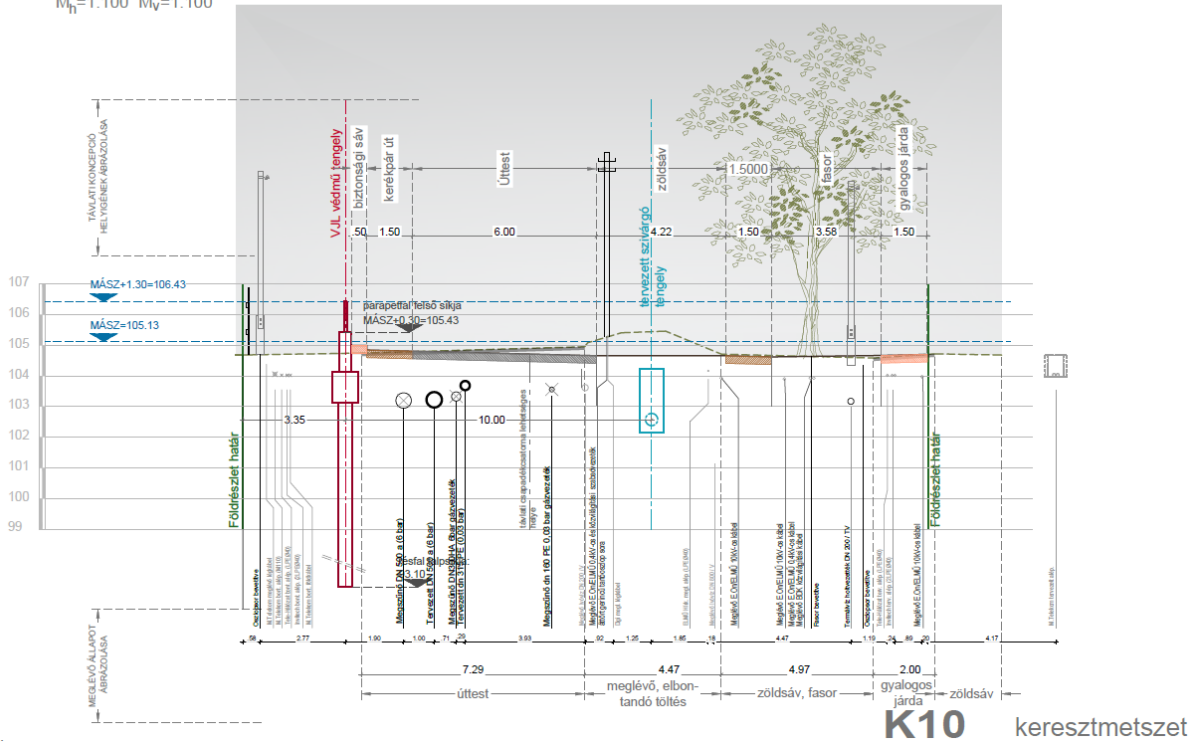
(forrás: Mélyépterv Komplex Zrt.: BUDAPEST, RÓMAI-PART ÁRVÍZVÉDELMI LÉTESÍTMÉNY MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY ELKÉSZÍTÉSE ÉS KAPCSOLÓDÓ TERVEZÉSI FELADATOK VÉGREHAJTÁSA KEHOP-1.4.0-15-2015-0001 Királyok útja-Nánási úti nyomvonal; Árvédelmi mű Vízügyi létesítési engedélyezési terv)



**K10 3+017. keresztmetszet**

(23726/1)

M<sub>H</sub>=1:100 M<sub>V</sub>=1:100



Mintakeresztmetszelvény az Emőd utcától a Pók utcai szivattyútelepig tartó szakaszon

(forrás: Mélyépterv Komplex Zrt.: BUDAPEST, RÓMAI-PART ÁRVÍZVÉDELMI LÉTESÍTMÉNY MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY ELKÉSZÍTÉSE ÉS KAPCSOLÓDÓ TERVEZÉSI FELADATOK VÉGREHAJTÁSA KEHOP-1.4.0-15-2015-0001 Királyok útja-Nánási úti nyomvonal; Árvédelmi mű Vízjogi létesítési engedélyezési terv)

Az elsőrendű árvízvédelmi védvonal Királyok útja – Nánási úton történő megvalósításával a védmű és a Duna közötti terület továbbra is hullámtérnek minősül, illetve továbbra is részben a nagyvízi meder részét képezi. A nagyvízi meder és annak levezető sávjainak építési követelményeiről a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet és annak 3. melléklete rendelkezik.

Budapest Főváros Önkormányzatának 47/1994. (VIII. 1.) sz. önkormányzati rendelete biztosítja a hullámtéren belül található ingatlanok számára az egyedi védekezés lehetőségét, de nem szabályozza annak kialakítási módját, megengedhető és alkalmazandó módszereket. Fontos, hogy egyes módszerek csak időszakosan nyújtanak biztonságot az árvíz ellen. Például egyedi árvízgátak alkalmazása esetén a nem megfelelő alapozás miatt a víz ugyanúgy felszínre

tud kerülni a mentett oldalon is. Amennyiben az ingatlan nincs megfelelő magassági szinten, úgy elkerülhetetlen, hogy az árvíz ne okozna valamilyen káreseményt az ingatlanban.

A területen a kerítések kialakítási módját a Budapest Főváros III. Kerület, Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat Képviselő-testületének 36/2017. (IX. 29.) önkormányzati rendelete Óbuda-Békásmegyer településképének védelméről 34. § (6) bekezdése szabályozza az alábbiak szerint: A Római-part és a Kossuth Lajos üdülőpart árvízvédelmi töltéssel nem védett sávja mentén a kerítések kialakításánál legfeljebb 1,0 m magas kerítéslábazat létesíthető.

A Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatósággal történt egyeztetésen az Igazgatóság véleménye szerint a hullámtérben található ingatlanok egyedi védekezésével kapcsolatban történő szabályozást, illetve annak módjának szabályozását nem tekintik szükségesnek az építési szabályozás során.



### 3.8. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

A tervezési terület szabályozás szempontjából két részre tagolódik: két külön építési szabályzat készül (DÉSZ és DKÉSZ), és azok mellékleteként külön szabályozási tervek kerülnek elfogadásra a fővárosi és kerületi kompetencia alapján. Azonban a tervezési terület egésze csak egyben értelmezhető, ezért mindkét szabályozási terven tájékoztatásul feltüntetésre kerül a másik terv területi hatálya alá eső terület is.

#### 3.8.1. TSZT ÉS FRSZ ALKALMAZÁSA

Az építési övezetek és övezetek rendszere a TSZT területfelhasználási rendszerével összhangban került kialakításra. A TSZT-ben meghatározott közlekedési infrastruktúra helybiztosításáról gondoskodik a terv.

A Fővárosi rendezési szabályzat (FRSZ) egyik feladata a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségének meghatározása. Az FRSZ szerint a **beépítési sűrűség kétféle értékre tagolódik** annak érdekében, hogy a területhasználat kiszolgálásához szükséges parkolási infrastruktúra épületen belüli biztosítása továbbra is támogatott legyen. Ennek értelmében az FRSZ rögzíti, hogy a **bsá jelű általános sűrűségi érték** az általánosan elhelyezhető funkciók számára – így a parkolás céljára is – igénybe vehető, a **bsp jelű parkolási sűrűségi érték** viszont kizárólag az épületen belüli parkolás céljára vehető igénybe. **A bsá és a bsp érték együtt képezik a bs jelű beépítési sűrűség értéket az OTÉK szerinti meghatározással.** A helyi építési szabályzat (DÉSZ és DKÉSZ) az FRSZ határértékeinek kell, hogy megfeleljen úgy, hogy az adott területen belüli építési telkekre jutó (épített – tényleges sűrűség; építhető – tervezett sűrűség) bruttó szintterületek összessége ne haladja meg a településszerkezeti egységre számított értéket. A szintterületi mutató sem a Trk.-ban, sem az OTÉK-ban nem definiált, de a telekre vonatkozó objektív és számon kérhető érték, és jól kifejezi a környezet terhelését is. **A helyi építési szabályzatban alkalmazott szintterületi mutató az FRSZ-szel összhangban két részből áll, vagyis  $szm = szmá$  (általános szintterületi mutató) +**

**szmp (parkolás épületen belüli támogatása céljából meghatározott szintterületi mutató).**

Az OTÉK-ban meghatározásra került a **zöldterületek legkisebb zöldfelületi aránya**: közkert esetében 60%, közpark esetében 70%.

A TSZT-vel és az FRSZ-szel való összhang igazolását részletesen a 3.9. fejezet mutatja be.

#### 3.8.2. HATÁLYOS KERÜLETI RENDEZÉSI TERVEK ELEMINEK ALKALMAZÁSA

A tervezési területre vonatkozó hatályos szabályozás a tervezési területet érintően releváns elemei metodikailag és tartalmilag sem alkalmazhatóak változtatás nélkül, azonban néhány általános előírás, valamint a beépítésre szánt és a beépítésre nem szánt területekre vonatkozó részletes előírások egy része lényegét tekintve a továbbiakban is alkalmazható.

A szintterületi mutató fogalma megváltozott, új elemként – az FRSZ-szel összhangban – bevezetésre került a **kizárólag parkolásra fordítható szintterületi mutató**.

A közterületen lévő építmények esetében a **kioszkokkal** kapcsolatos előírások pontosításra kerültek, de alapvetően a hatályos előírásokon alapulnak. A **vendéglátó teraszok** elhelyezése – az FRSZ előírásának megfelelően – a szabadon használható gyalogosfelület biztosításával lehetséges.

A **városképi illeszkedés szabályai, a reklám-és hirdetőeszközök, valamint kerítések** szabályozása a településképi védelméről szóló törvény hatályba lépése miatt jelenleg csak a településképi követelményekről szóló rendeletben lehetséges.

Új előírások kerülnek rögzítésre a **telekalakítással**, valamint a **sátor, kereskedelmi, szolgáltató rendeltetésű lakókocsi** elhelyezésével kapcsolatban.

A **közművek előírásai** közül a területen relevánsak egyszerűsítve és egyértelműsítve kerülnek továbbra is alkalmazásra.

Az építés általános szabályai egyszerűsítve, a magasabb rendű jogszabályok ismétlése nélkül kerültek megtartásra. A **kiszolgáló vagy kiegészítő funkciójú épületekre** vonatkozó



előírások a hatályos előírásokon alapulnak, míg a **konténer**ek elhelyezésének szabályai új előírások.

A beépítésre szánt területek építési övezetei a hatályos településszerkezeti tervvel összhangban, **a már beépített területen** a korábbi szabályozás elemei legnagyobb részt megtartásra kerültek. **A még beépítetlen, de beépítésre szánt területeken** a hatályos terv előírásai részben szintén átvételre kerültek.

A korábban hatályos üdülőterületek helyett, a TSZT-vel összhangban kijelölt **rekreációs célú, jelentős zöldfelületű területen** továbbra is megengedett a korábbi előírások által meghatározott építmények elhelyezése.

A beépítésre nem szánt területek közül a **közlekedési területek hatályos előírásai pontosításra, illetve kiegészítésre kerülnek** a Kt-St természetközeli sétány övezettel. Ahol önálló sétány övezet kijelölésére nem volt lehetőség, de a Duna-part gyalogos végigjárhatósága az FRSZ alapján biztosítandó, ott egyéb szabályozási elem (természetközeli és városias jellegű sétány) került meghatározásra. A **zöldterületi övezetek** a vonatkozó paraméterek és előírások kismértékű pontosításával a hatályos terv alapján, valamint a közhasznú zöldterületek növelése iránti igény szerint kerültek lehatárolásra. A zöldterületi övezetek megkülönböztetésre kerültek aszerint, hogy a TSZT-ben zöldterületi kategóriába soroltak-e.

A hatályos szabályozási tervek **szabályozási vonalai pontosításra kerültek**. A magánutakra és az ingatlan-kiszolgálásra vonatkozó előírások továbbra is érvényben maradnak.

Az OTÉK előírásának megfelelően a rendeltetésszerű használathoz szükséges gépjárművek ellátottsága meghatározásra kerül az Óbuda-Békásmegyer Építési Szabályzatáról szóló 20/2018 (VI. 26.) kerületi önkormányzati rendelet figyelembevételével.

A **zöldfelületek védelmére és fejlesztésére vonatkozó szabályozási elemek és előírások** a megváltozott jogszabályi környezetnek és az új szabályozásnak megfelelően – a szabályozási vonalak figyelembevételével – egységes megnevezéssel kerültek megállapításra. A helyzetfeltáró munkarész alapján bővült a

megtartásra javasolt faállományok, faegyedek köre.

A tervezési területet érintő **táj- és természetvédelmi elemek** más jogszabályokkal érvényesülő elemek, amelyek a Duna-Ipoly Nemzeti Park adatszolgáltatásának és a TSZT-nek megfelelően kerültek feltüntetésre.

A hatályos tervekben szereplő egyéb **környezetvédelmi előírások** szinte kivétel nélkül magasabb rendű jogszabályok hatáskörébe tartoznak, így elhagyásra kerültek.

A tervezett árvízvédelmi védmű új, Királyok útja – Nánási úti nyomvonala miatt, a tervezési területen az **új épületek** a nagyvízi mederkezelési tervben előírt, biztonsági szintet is magában foglaló magasságú padlószinttel, **lábakon álló építményként létesíthetőek** a továbbiakban.

### 3.8.3. A SZABÁLYOZÁS ALAPELEMEI

Az övezeti rendszer a magasabb rendű terveknek megfelelően a tervezési terület beépítésre szánt területein **különleges építési övezeteket** határoz meg. A beépítésre szánt területfelhasználási egységek K-Rek/1, K-Rek/2, K-Rek/3, K-Rek/4, K-Rek/INT-1, K-Rek/INT-2, K-Rek/Sp és K-SZ jelű építési övezetekre tagoltak.

A beépítésre nem szánt területfelhasználási egységek közül a közlekedési területek Kt-Kk, Kt-St jelű övezetekbe sorolódnak, valamint a KÖu jelű területfelhasználási egység KÖu-2 és KÖu-3 jelű övezetbe. A zöldterületi övezetek Zkp/Kk, Kt-Zkp, Kt-Zkk és Kt-St jelű övezetekre tagolódnak a területfelhasználási besorolásuk alapján. A Zkp/Kk jelű övezetbe a TSZT által zöldterületbe sorolt közparkok és közkertek (Zkp) tartoznak. A Vf jelű területfelhasználási egység közhasználatú zöldfelületként fenntartandó része Kt-Zkp és Kt-St övezetbe kerül besorolásra. A beépítésre szánt területfelhasználási egységen belül kijelölt zöldterületek Kt-Zkk és Kt-St jelű övezetbe kerülnek. A Kt-Zkp, Kt-St és Kt-Zkk jelű övezetbe a nem zöldterületi, egyéb területfelhasználási kategóriákon belül kijelölt zöldterületek tartoznak.

Az övezeti és építési övezeti besorolásnak megfelelően kerülnek ábrázolásra az **övezethatárok**. A szabályzatban előírásra kerül,

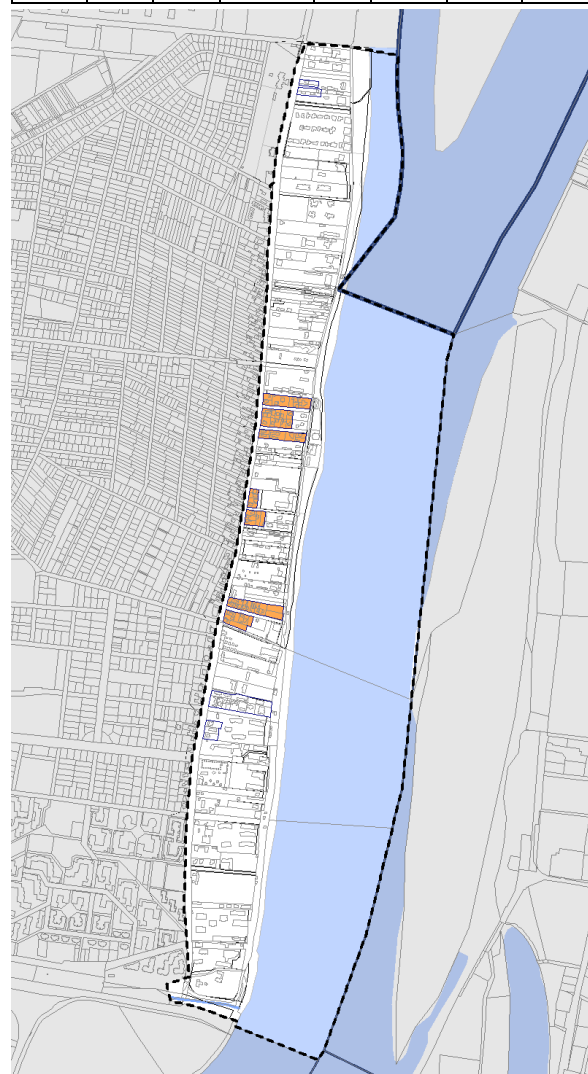


hogyan telekalakítás esetén egy telek nem tartozhat egynél több övezetbe.

A szabályozási tervlap áttekinthetősége érdekében a szabályozási vonalak által kiszabályozott közterületek típusuknak megfelelően, eltérő színezéssel kerültek ábrázolásra.

A **K-Rek/1** jelű nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület építési övezet a Római-parton és a Kossuth Lajos üdülőparton jelölt, amelyen üdülő, szállás, sport, sporteszköztárolási, vízijármű-javítási, helyi lakosság ellátását szolgáló kereskedelmi, vendéglátás, kulturális, közösségi-szórakoztató, egészségügyi és szociális rendeltetés helyezhető el.

Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	
		Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható
1000	15	4,5	5,5	60	20	0,35	0,2

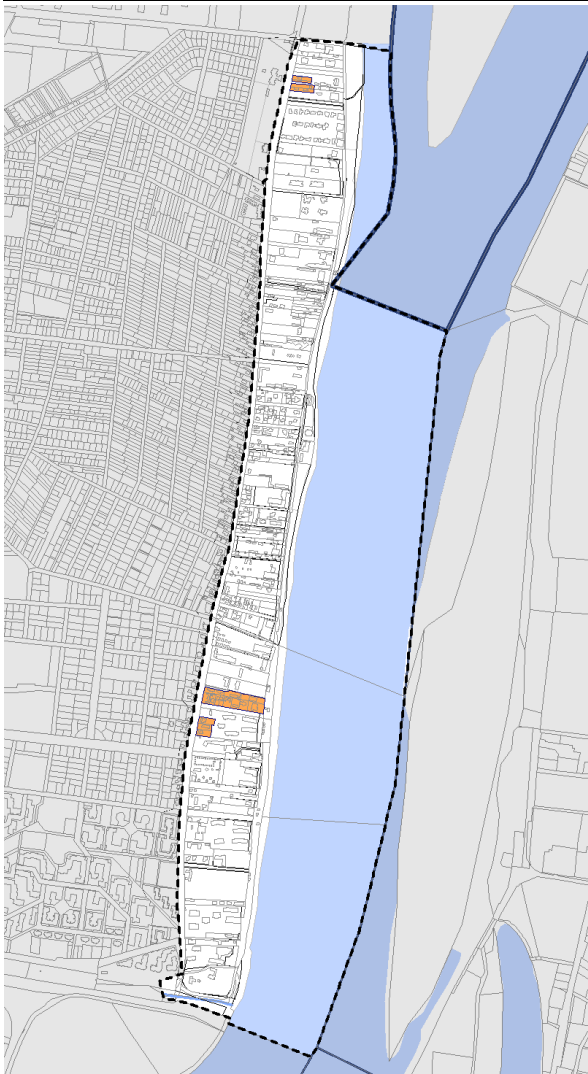




**A K-Rek/2 jelű nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület építési övezet**

A területen a K-Rek/1 jelű építési övezettel azonos rendeltetések helyezhetők el.

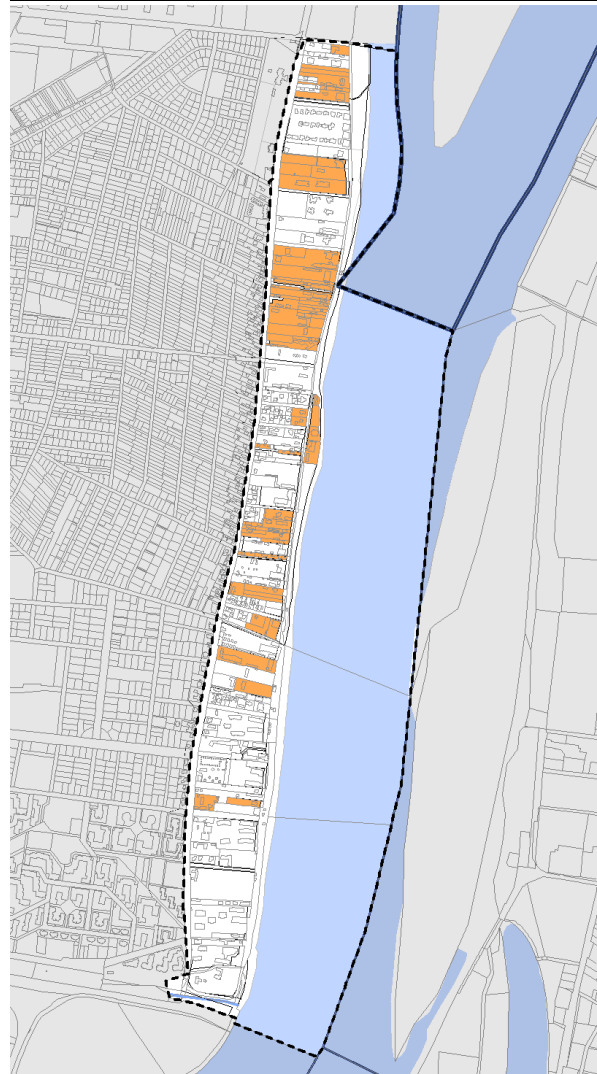
Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)		Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	
	Legkisebb	Legnagyobb	Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható
2000	15	4,5	6,5	60	20	0,4	0,2	



**A K-Rek/3 jelű nagyterjedésű rekreációs és szabadidős terület építési övezet**

A területen a K-Rek/1 jelű építési övezettel azonos rendeltetések helyezhetők el.

Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)		Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	
	Legkisebb	Legnagyobb	Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható
9000	15	4,5	7,5	65	20	0,4	0,2	

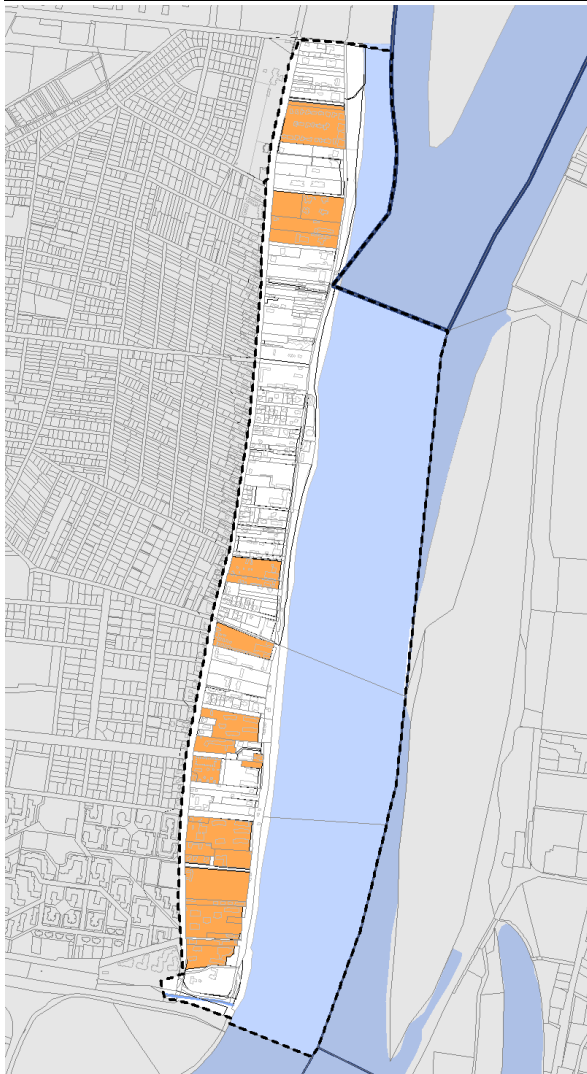




**A K-Rek/4 jelű nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület építési övezet**

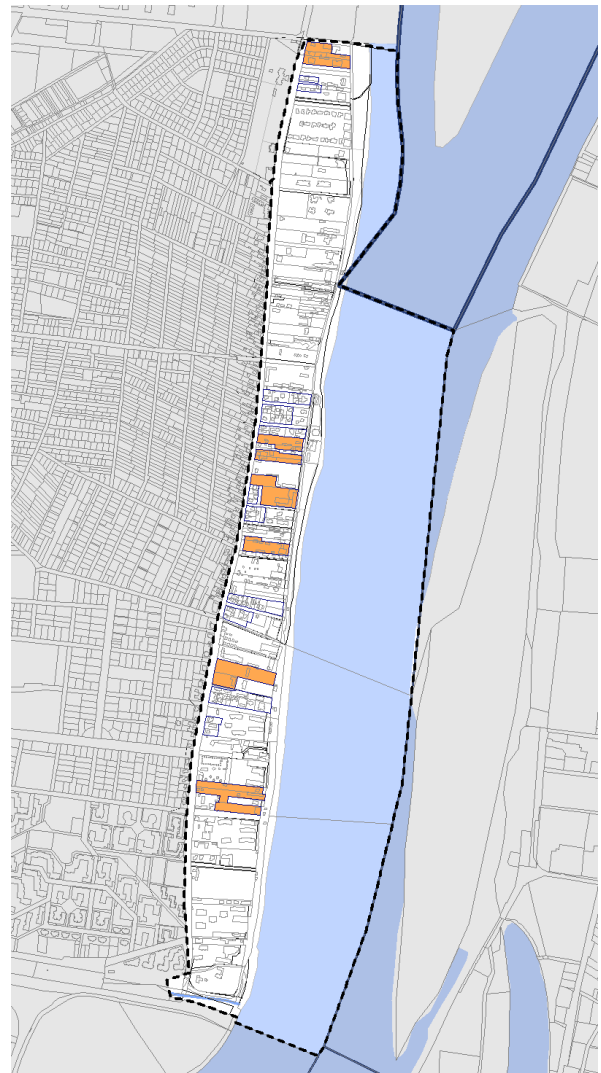
A területen a K-Rek/1 jelű építési övezettel azonos rendeltetések helyezhetők el.

Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	
		Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható
10000	15	4,5	10,5	65	20	0,4	0,2



A K-Rek/INT-1 jelű nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület építési övezet a Római-parton és a Kossuth Lajos üdülőparton jelölt, amelyen szállás, sport, sporteszköz-tárolási, vízijármű-javítási, helyi lakosság ellátását szolgáló kereskedelmi, vendéglátás, kulturális, közösségi-szórakoztató és egészségügyi, szociális rendeltetés helyezhető el.

Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	
		Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható
6000	15	4,5	7,5	60	20	0,4	0,2

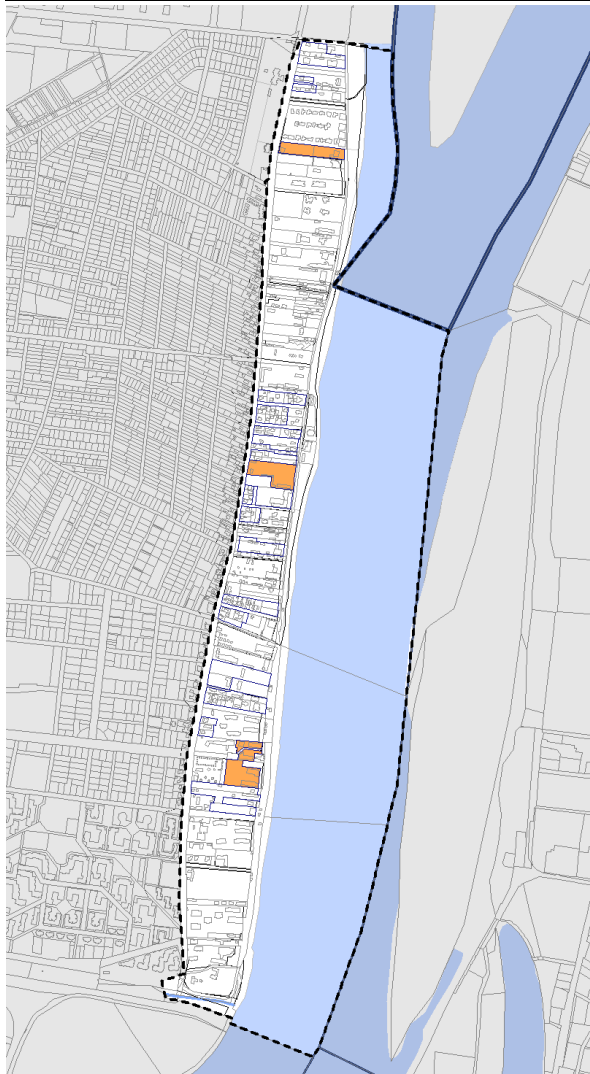




**A K-Rek/INT-2 jelű nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület építési övezet**

A területen a K-Rek/INT-1 jelű építési övezettel azonos rendeltetések helyezhetők el.

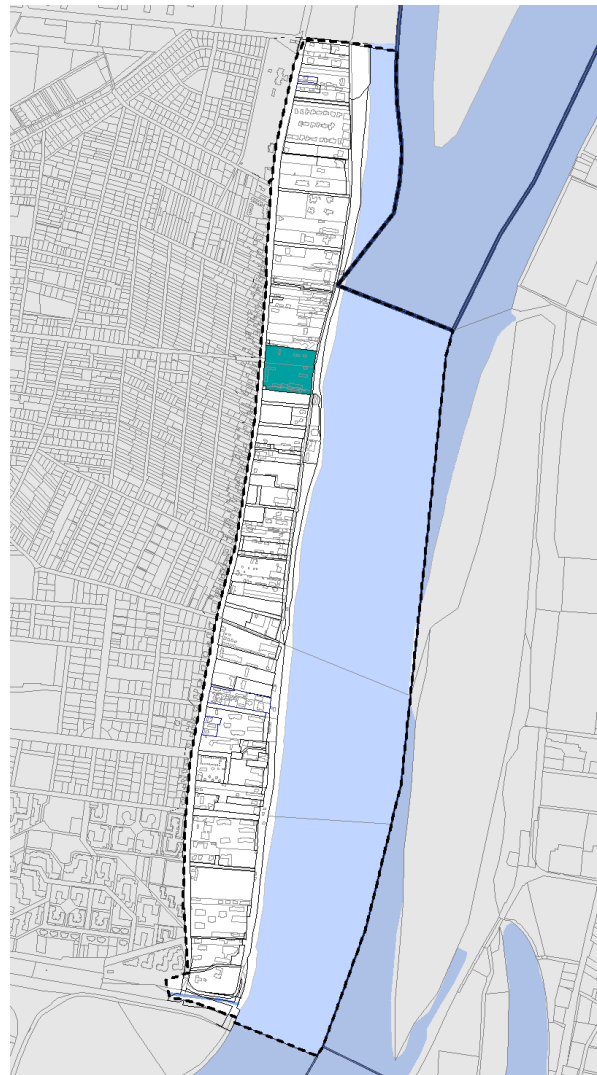
Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)		Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)		Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	
	Legkisebb	Legnagyobb	Legkisebb	Legnagyobb		Általános	Parkolásra fordítható	Általános	Parkolásra fordítható
10000	15	4,5	9,0	60	20	0,4	0,2		



**A K-Rek/SP jelű nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős terület építési övezet**

A területen sportlétesítmény, sportépítményt kiszolgáló létesítmény, maximum 100 férőhelyes szálláshely-szolgáltató épület, a területet használók ellátását szolgáló vendéglátás építménye, a terület fenntartásához szükséges tárolásra alkalmas építmény helyezhető el.

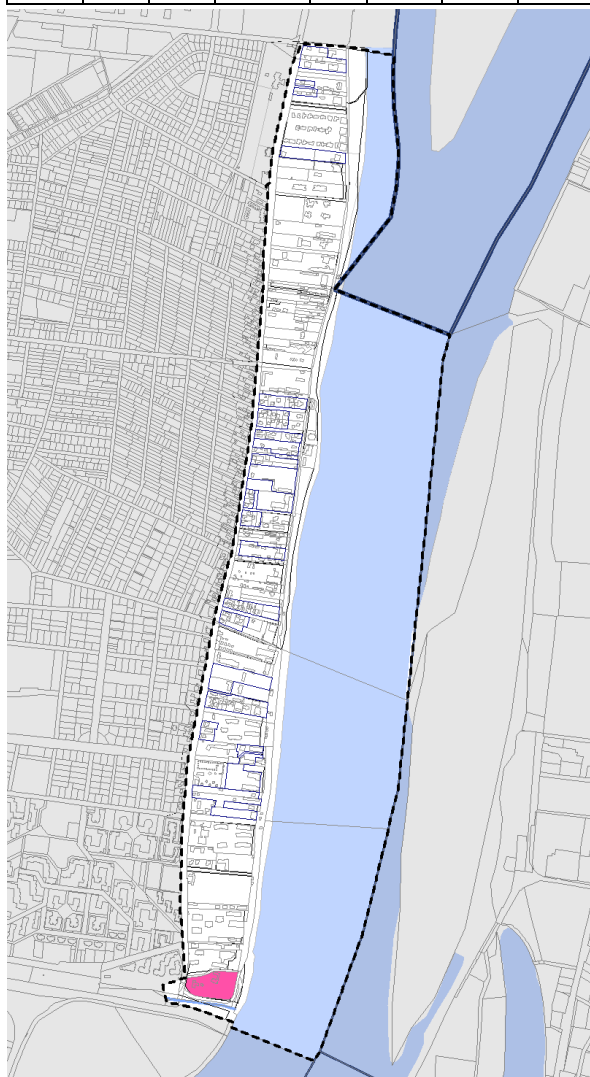
Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)		Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)		Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	
	Legkisebb	Legnagyobb	Legkisebb	Legnagyobb		Általános	Parkolásra fordítható	Általános	Parkolásra fordítható
10000	30	30	12,0	50	40	1,0	0,0		





A **K-SZ** jelű építési övezet a Pók utcai szivattyútelep / átemelőtelep szennyvízkezelési területe, amely a települési folyékony hulladék kezelését, hasznosítását, a szennyvizek kezelőtelepre juttatását biztosítja. Emellett a fő tevékenységhez szorosan kötődő, illetve azt kiszolgáló szolgálati lakás, iroda, raktár és járműtároló rendeltetések helyezhetők el. Meglévő szállás rendeltetés megtartható, de új szállás rendeltetés nem létesíthető.

Kialakítható legkisebb telek terület (m <sup>2</sup> )	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	
		Legkisebb	Legnagyobb			Általános	Parkolásra fordítható
10000	15	4,5	9,0	60	20	0,4	0,2



A **KÖu-2 jelű övezet** területén épület nem helyezhető el, az I. rendű főútvonalak elhelyezésére szolgál.

A **KÖu-3 jelű övezet** területén épület nem helyezhető el, az II. rendű főútvonalak elhelyezésére szolgál.

A **Kt-Kk jelű övezet** területén a szabályzat a mellékúthálózat közlekedéssel kapcsolatos és közmű építményeinek, valamint a zöldfelületi elemek elhelyezését biztosítja.

A **Kt-Kgy jelű övezet** területén épület nem helyezhető el, a szabályzat a kerékpárutak, valamint a sétány kategóriába nem tartozó gyalogos utak elhelyezését biztosítja.

A **Kt-Zkp** jelű övezetbe a pünkösdfürdői Duna szakasz telkén lévő közhasználatú rekreációs zöldfelületek kerültek besorolásra. Az övezet legkisebb zöldfelületi mértéke az OTÉK szerint került szabályozásra (70%).

A **Kt-St** jelű övezetbe a Kalászi utcától északra fekvő Duna szakasz telkén és a beépítésre szánt területfelhasználási egységben lévő közhasználatú rekreációs zöldfelületek kerültek besorolásra. Az övezet legkisebb zöldfelületi mértéke 50%.

A **Kt-Zkk** jelű övezetbe a Római-part déli részén levő zöldterület területfelhasználási egységbe sorolt terület mellett, annak bővületeként értelmezhető, de beépítésre szánt területfelhasználási egységbe tartozó közhasználatú rekreációs zöldfelületek kerültek besorolásra. Az övezet legkisebb zöldfelületi átlagértéke 40%.

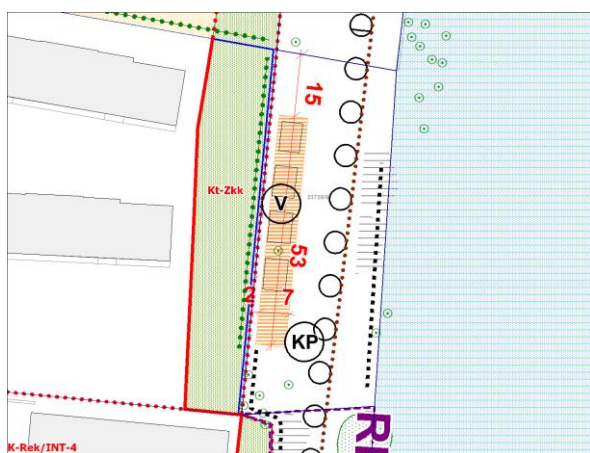
A **Zkp/Kk** jelű övezetbe a Római-part déli részén található zöldterület területfelhasználási egységbe sorolt közhasználatú rekreációs zöldfelületek kerültek besorolásra. Az övezet legkisebb zöldfelületi átlagértéke az OTÉK előírásától eltérően 40%.

Az övezeti és építési övezeti besorolásnak megfelelően kerülnek ábrázolásra az **övezethatárok**.

A **szabályozási vonalak** kötelező elemként kerültek feltüntetésre olyan esetekben, ahol korábban megállapodás alapján közhasználatra átadott területrészek voltak, ezáltal biztosítva tervezetten a sétány minél szélesebb, tágasabb közterületi kialakíthatóságát.



A szabályozási vonal végrehajtása érdekében a telekalakítás akkor is megengedett, ha a telekterület az építési övezetben vagy övezetben megengedett legkisebb érték alá csökken, vagy ha annak eredményeként a telken már meglévő beépítés alapján a beépítettség és a szintterületi mutató meghaladja az építési övezeti vagy övezeti határértéket.



Szabályozási vonal

### 3.8.4. A SZABÁLYOZÁS MÁSODLAGOS ELEMEI

Kötelező **megszüntető jelek** a közterületek szabályozása által érintett telekrészeken jelöltek, de a telekhatárok rendezése ütemezetten is megvalósítható.

Az „**Ideiglenes építmények elhelyezésére kijelölt hely beépítésre nem szánt területen**” a szabályozási tervlapon kerültek meghatározásra.

A beépítésre nem szánt területeken épület elhelyezésére csak a kijelölt helyeken létesíthető, míg az ideiglenes építmények elhelyezése szintén az erre kijelölt helyeken van lehetőség. A közterületen elhelyezhető építmények közül kioszk kizárólag **Ideiglenes építmények elhelyezésére kijelölt hely beépítésre nem szánt területen** megengedett, azzal a megkötéssel, hogy „**V**” jel esetén vendéglátás, míg „**KP**” jel esetén közhasználatú komfort pont rendeltetést tartalmazhat. A komfort pont korszerű - a higiéniai és az egyenlő esélyű hozzáférés szempontjából az elvárásoknak megfelelő – illemhely, zuhanyzó és gyermekpelenkázó együttese.



Ideiglenes építmény elhelyezésére kijelölt hely beépítésre nem szánt területen

V KP Vendéglátás /Komfort pont

### 3.8.5. EGYÉB SZABÁLYOZÁSI ELEMEK

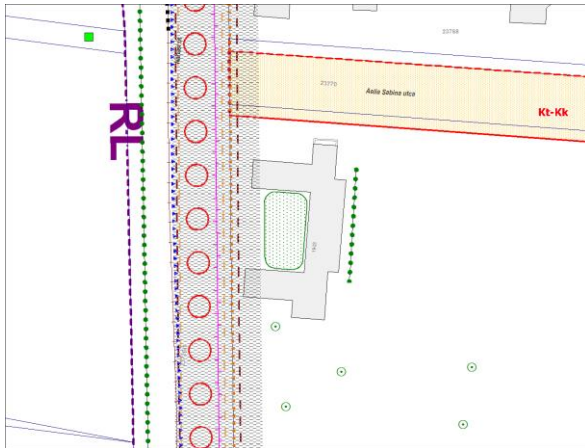
A szabályozási tervlapon jelölésre kerültek a **közterületen álló bontandó épületek és kerítések**.





Közterületen álló bontandó épület/kerítés

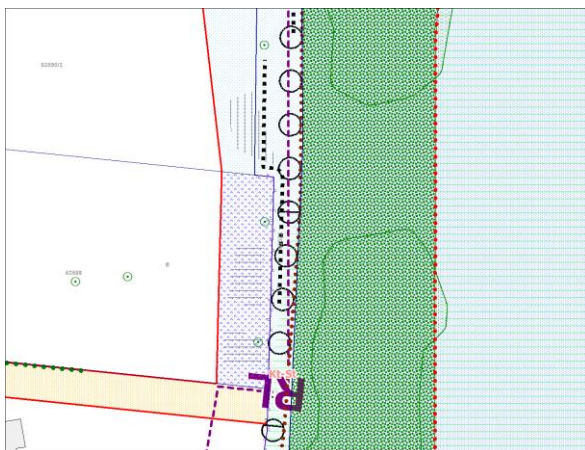
A hatályos szabályozási tervi elemek és a helyzetfeltárás alapján kerültek feltüntetésre a **kiemelt jelentőségű faegyed / fasor / facsoport, faállomány szabályozási elemek**. A szabályzat előírásai biztosítják az értékes faegyedek védelmét, amelyek kivágása csak növényegészségügyi, élet- és vagyonvédelmi okokból, továbbá az árvízi védekezés számára szükséges helyigény biztosítása céljából lehetséges.







-  Kiemelt jelentőségű faegyed/fasor
-  Kiemelt jelentőségű facsoport, faállomány


Az övezeteken belül kerülnek lehatárolásra a **parkrendeltetés** megjelölésével az adott funkciókhoz kapcsolódó elhelyezhető építmények (sportterület, játszótér). A jelölt terület nem elkeríthető.



-  Sportterület rendeltetésű parkterület
-  Játszótér rendeltetésű parkterület

A meghatározó zöldfelületi kapcsolat a Duna telkén a szárazulatokat jelöli.



-  Meghatározó zöldfelületi kapcsolat a Duna telkén

A TSZT-vel és az FRSZ-szel összhangban a Duna-part mentén kijelölésre kerültek a **Duna-parti természetközeli sétányok** nyomvonala.

A TSZT-vel és az FRSZ-szel összhangban kijelölésre kerül a településszerkezeti jelentőségű **kerékpárút**.

A **közműekkel** kapcsolatban a szabályzat rögzíti a teljes közművesítettség kötelezettségét azzal, hogy szennyvíz közműpótló műtárgy létesítése és használata nem megengedett, így területen egyedi szennyvízkezelő kisberendezés és kislétesítmény, valamint zárt szennyvíztároló sem létesíthető. A szenny- és csapadékvizek elvezetésére elválasztott rendszerű csatornahálózatot kell kiépíteni. A tisztított és tisztítatlan szennyvíz szikkasztása nem megengedett.

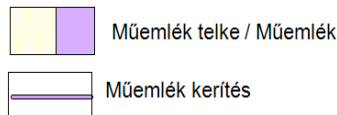
A **személygépjárművek tárolására** és a **kerékpárok tárolására** vonatkozóan a szabályzat mellékleteiben került rögzítésre az építmények, rendeltetési egységek használatához szükséges várakozóhelyek, elhelyezési lehetőségek

### 3.8.6. VÉDELEM, KORLÁTOZÁS ELEMEI

#### Művi értékvédelem

A terület egésze **nyilvántartott régészeti lelőhely**, míg a Római-part déli része **védett régészeti lelőhely**. Feltüntetésre kerültek továbbá a műemléki védelem alatt álló ingatlanok, amelyek jellemzően a ma is használt csónakházak.





### Táj- és természetvédelem

Feltüntetésre került az **országos ökológiai hálózat ökológiai folyosó övezete**, amely magában foglalja a Dunát és parti sávját, valamint a **tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete**, amely a tervezési terület jelentős részét magában foglalja.

### Egyéb korlátozó tényezők

Ábrázolásra került a **közúti és vasúti védőtávolság**.

A katasztrófavédelemmel kapcsolatban feltüntetésre került az adatszolgáltatók adatszolgáltatása alapján az **árvízvédelmi fővédvonal** és a **nagyvízi meder területe**.

Ugyancsak adatszolgáltatás alapján került feltüntetésre a **vízminőség-védelmi övezet területe**.

### Közművek korlátozásai

Közművekkel kapcsolatos korlátozást jelent a nagy- és **nagyközépnomású földgáz gerincelosztó vezeték biztonsági övezete**, a **120 kV-os légvezetékes villamos energia felosztó hálózat biztonsági övezete**, valamint a területen található **átemelők (szenny- és csapadékvíz)**.

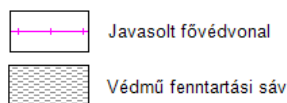
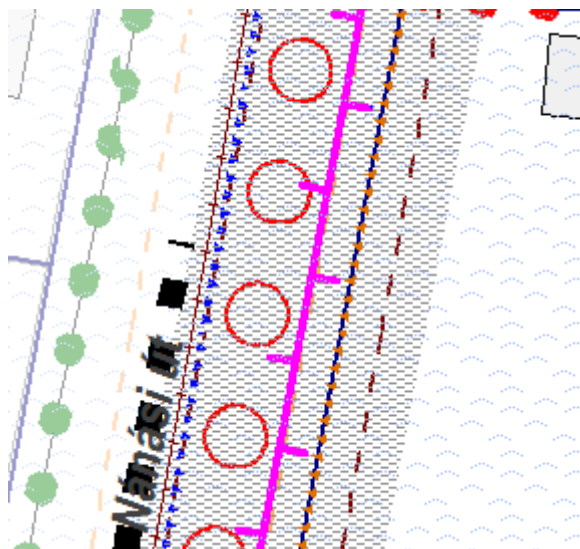
### 3.8.7. TÁJÉKOZTATÓ ELEMELK

Tájékoztató elemként került feltüntetésre a szabályozási tervlapon a tervezési területen kívül, **KÉSZ-ben meghatározásra javasolt szabályozási vonal**.

Tájékoztató elemként szerepelnek a **javasolt telekhatárok megszüntetése**.

Tájékoztató elemként került feltüntetésre a **javasolt fővédvonal**, mely összhangban van a tervezett fejlesztésekkel, valamint a 78/2023. (III. 01.) számú főpolgármesteri határozattal.

Tájékoztató elemként került feltüntetésre a tervezett árvízvédelmi védmű **fenntartási sávja**, mely a 83/2014. (III.14.) Korm. rendelet 1.§ (15) bekezdése alapján meghatározott védősáv. Az elsőrendű árvízvédelmi töltéstől számított 10 méter szélességű területsávban a 30/2008. (XII.31.) KvVM rendelet 32.§ (3) bekezdése alapján csak a töltéstartozékok és – szüksége esetén – az árvízvédelmi mű infrastrukturális létesítményei helyezhetők el. A tervezett árvízvédelmi fal esetében fenntartási sávként a fal középvonalától mért 10-10 méter szélességű sávot került kijelölésre a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt., mint az árvízvédelmi védvonal fenntartójának iránymutatása alapján.



Tájékoztató elemként kerültek feltüntetésre a tervezett árvízvédelmi védvonalhoz kapcsolódó szivárgórendszer **átemelői**.



### 3.8.8. PARTHASZNÁLAT SZABÁLYOZÁSA


#### 3.8.8.1. PARTSZAKASZOK HASZNÁLATÁRA VONATKOZÓ JAVASLATOK

A terv javaslatainak célja a Római-part Jövőképe dokumentumban megfogalmazott sajátos Római-parti karakter megőrzése, melyet meghatároz a város és a természetközeli Duna-part találkozása, a szabadon használható sétány és a természetközeli főveny, a nagymúltú vízisport-élet, valamint a Duna-parti vendéglátás együttese. A szabályozás során kiemelt szempont a Római-part, mint nem motoros

vízisport paradicsom jelleg megerősítése, ennek érdekében az érintett partszakaszon csak korlátozottan kerültek kijelölésre a motoros hajók kikötését lehetővé tevő kikötői osztályok.

A cél teljesülése érdekében döntő jelentőségű, hogy a parthasználatot meghatározó kikötői osztályok az egyes partszakaszok terhelhetőségét vegyék a mainál még jobban figyelembe.

Az alábbi táblázat összegzi a Duna budapesti partszakaszain alkalmazott kikötői osztályok jellemzőit és meghatározását.

Kikötői osztályok, jellemző hajótípus illusztrálással	Jellemző hajótípus/úszómű vízszinttől mért magassága	A kikötőt használó úszólétesítmény jellemző tartózkodási ideje	Meghatározás <i>Metodikai megjegyzés</i>
<b>Közösségi közlekedési személyhajó</b>	<b>H &lt; 5 méter</b>	rövid	Közfeladatot ellátó szervezet által helyi, helyközi vagy révhajózási hivatásforgalmú, a közösségi közlekedés részeként személyszállító szolgáltatást ellátó, jellemzően menetrend szerint közlekedő motoros nagyhajók fogadására (utasok ki- és beszállítására és rövid idejű tartózkodására) szolgáló kikötő és kapcsolódó létesítményei.
			
<b>Közhasználatú rekreációs célú létesítmény</b>	<b>H &lt; 5 méter</b>	huzamos	Költségvetési szerv által fenntartott, vagy vele együttműködésben üzemeltetett, sport és szabadidős célú tevékenységet szolgáló közönségforgalmi úszólétesítmény vagy egyéb



Kikötői osztályok, jellemző hajótípus illusztrálással	Jellemző hajótípus/úszómű vízszinttől mért magassága	A kikötőt használó úszólétesítmény jellemző tartózkodási ideje	Meghatározás <i>Metodikai megjegyzés</i>
			partkapcsolattal rendelkező vízilétesítmény (így különösen víziszínpad, lebegő uszoda vagy sétány stb.), mely további úszólétesítmény kikötésére nem szolgál.
<p><b>Csónak</b></p>	<p><b>H &lt; 5 méter</b></p>	<p>huzamos</p>	<p>Gépi berendezés nélkül hajtott kedvtelési célú és egyéb sportcélú csónakok, vízi sporteszközök, valamint kísérő kiscgéphajók fogadására (utasok ki- és beszállítására és rövid idejű tartózkodásra) szolgáló kikötő és kapcsolódó létesítményei.</p>
			

*Úszólétesítmények jellemző mérete és a parthasználat jellemző időtartama*

A Pünkösdfürdő utca és az Újpesti vasúti híd közötti **szakaszon** elsősorban az evezős sport, valamint a rekreációs funkciók és az ezekhez kapcsolódó parthasználat javasolt, ami elősegíti a Duna-part intenzívebb bevonását a város életébe, a jelenleg turisztikailag kevésbé frekvenciált partok látogatottságát növeli és amellyel a városban eltöltött, természetközeli szabadidős tevékenységek és szolgáltatások köre is gyarapodik. Ezen szakaszokon elsősorban csónakkikötők, közhasználatú rekreációs célú létesítmények, valamint közösségi közlekedési személyhajó-kikötők elhelyezése javasolt, ahol korlátozásként jelentkeznek a védett, továbbá a védelemre érdemes természeti területek, valamint értékes növényállománnyal rendelkező természetes partszakaszok.

**Az alábbiakban részletesen ismertetésre kerül, hogy az egyes kikötői osztályok parthasználatát a Duna mentén hol javasolt.**






## Közösségi közlekedési személyhajó kikötői osztály:

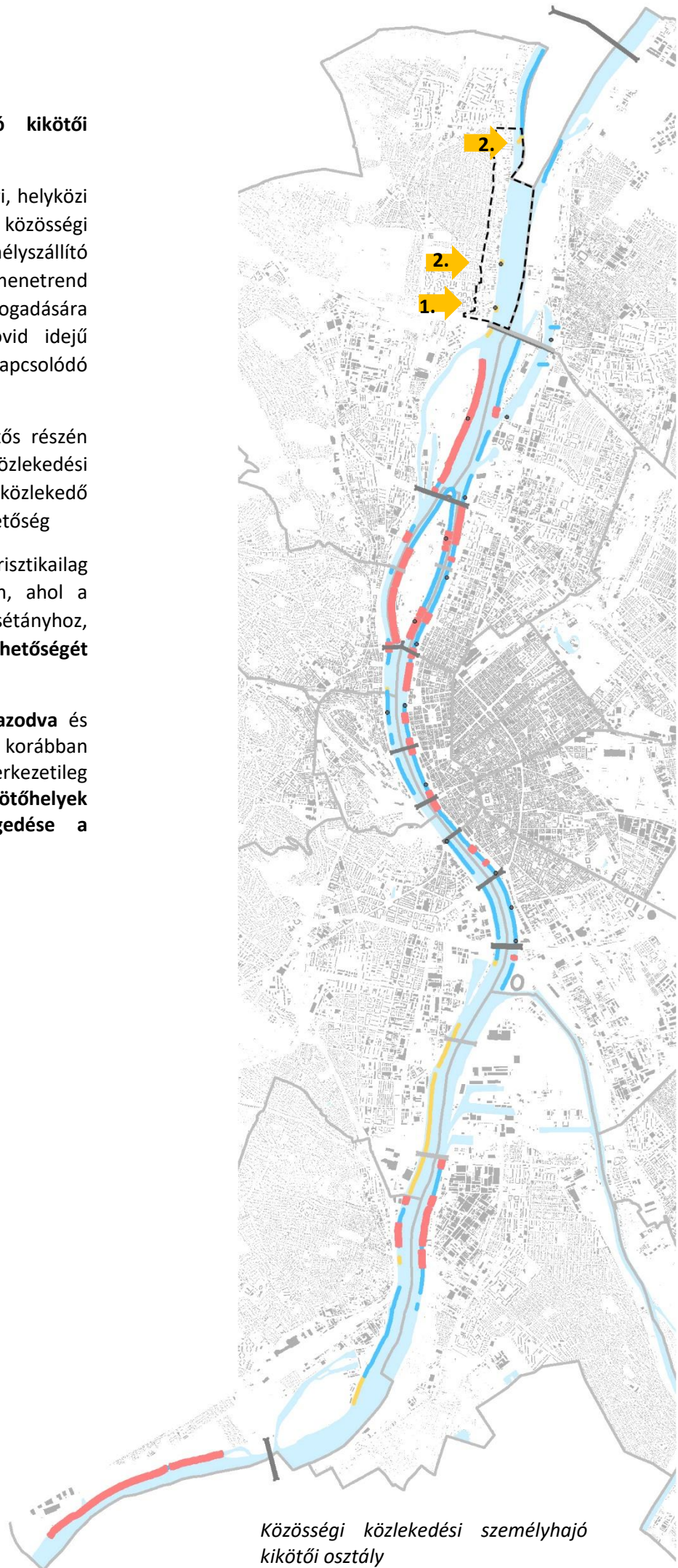
Közfeladatot ellátó szervezet által helyi, helyközi vagy révhajózási hivatásforgalmú, a közösségi közlekedés részeként személyszállító szolgáltatást ellátó, jellemzően menetrend szerint közlekedő motoros nagyhajók fogadására (utasok ki- és beszállítására és rövid idejű tartózkodására) szolgáló kikötő és kapcsolódó létesítményei.

A Duna budapesti szakaszának jelentős részén megengedett a közösségi közlekedési személyhajók (menetrend szerint közlekedő BKV/BKK hajók) számára a kikötési lehetőség

A kikötő kiépítése javasolt azokon a turisztikailag jelenleg nem frekvenciált területeken, ahol a kikötői létesítmény a parti sétányhoz, zöldterülethez kapcsolódva **a part elérhetőségét növelő funkcióként** jelenik meg (1).

A jövőbeni **tervezett funkciókhoz igazodva** és figyelembe véve a jelenleg, vagy korábban használt kikötési lehetőségeket, a szerkezetileg indokolt helyeken **a meglévő kikötőhelyek számára a parthasználat megengedése a későbbiekben is javasolt** (2).

-  Tervezési terület határa
-  Új, javasolt kikötési lehetőség
-  Jelenleg igénybevett kikötési lehetőség



Közösségi közlekedési személyhajó kikötői osztály



## Közhasználatú rekreációs célú létesítmény kikötői osztály:

A hatályos DÉSZ-ek külön kezelik a közhasználatú rekreációs létesítményt és a sportlétesítményt, összhangban az FKR fogalom-meghatározásával. Az azonos jelleg miatt javasolt ezen kategóriák összevonása, így a módosul a definíció.

**Közhasználatú rekreációs célú létesítmény:** Költségvetési szerv által fenntartott, vagy vele együttműködésben üzemeltetett, sport és szabadidős célú tevékenységet szolgáló közönségforgalmi úszómű, úszólétesítmény vagy egyéb partkapcsolattal rendelkező vízilétesítmény (így különösen víziszínpad, lebegő uszoda vagy sétány stb.), mely további úszólétesítmény kikötésére nem szolgál.




A Duna fővárosi szakaszán jelenleg közhasználatú rekreációs létesítmény számára nincsen érvényben parthasználati engedély.

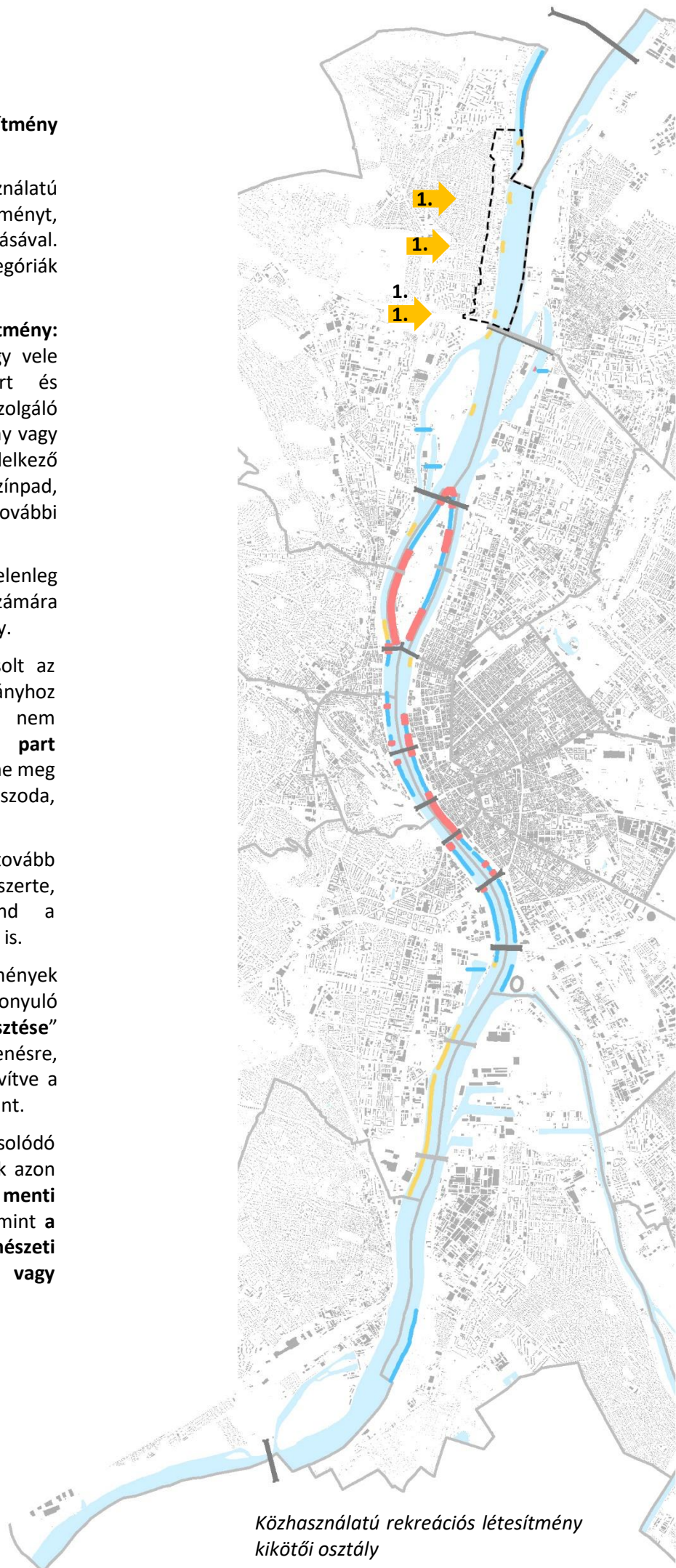
A Duna-part szinte teljes hosszán javasolt az elhelyezés, kifejezetten azokon a parti sétányhoz kapcsolódó, de turisztikailag jelenleg nem frekvenciált területeken, ahol a **part látogatottságát növelő funkcióként** jelenne meg az új létesítmény, akár lebegő uszoda, víziszínpad vagy sétány formájában (1).

Ezek a forgalomvonzó létesítmények tovább színesíthetik a rekreációs kínálatot városszerte, elhelyezésük kiemelten javasolt mind a belvárosi, mind a külső területek esetében is.

A közhasználatú rekreációs létesítmények elhelyezésével az esetleg szűkösnek bizonyuló **sétányok ponszerű, vízre való „kiterjesztése”** lehetővé válik, új „teresedéseket”, pihenésre, kikapcsolódásra alkalmas területekkel bővítve a partszakasz rekreációs lehetőségeit egyaránt.

A zöldterületi funkciókhoz kapcsolódó rekreációs célú úszóművek létesítése csak azon szakaszokon javasolt, ahol az a **part menti funkciókhoz szervesen kapcsolódik**, valamint a **védett és védelemre érdemes természeti területeket a legkevésbé érintik, vagy veszélyeztetik.**

-  Tervezési terület határa
-  Új, javasolt kikötési lehetőség
-  Jelenleg igénybevett kikötési lehetőség



Közhasználatú rekreációs létesítmény kikötői osztály



### Csónak kikötői osztály:




Gépi berendezés nélkül hajtott kedvtelési célú és egyéb sportcélú csónakok, vízi sporteszközök, valamint kísérő kiscgéphajók fogadására (utasok ki- és beszállítására és rövid idejű tartózkodásra) szolgáló kikötő és kapcsolódó létesítményei.

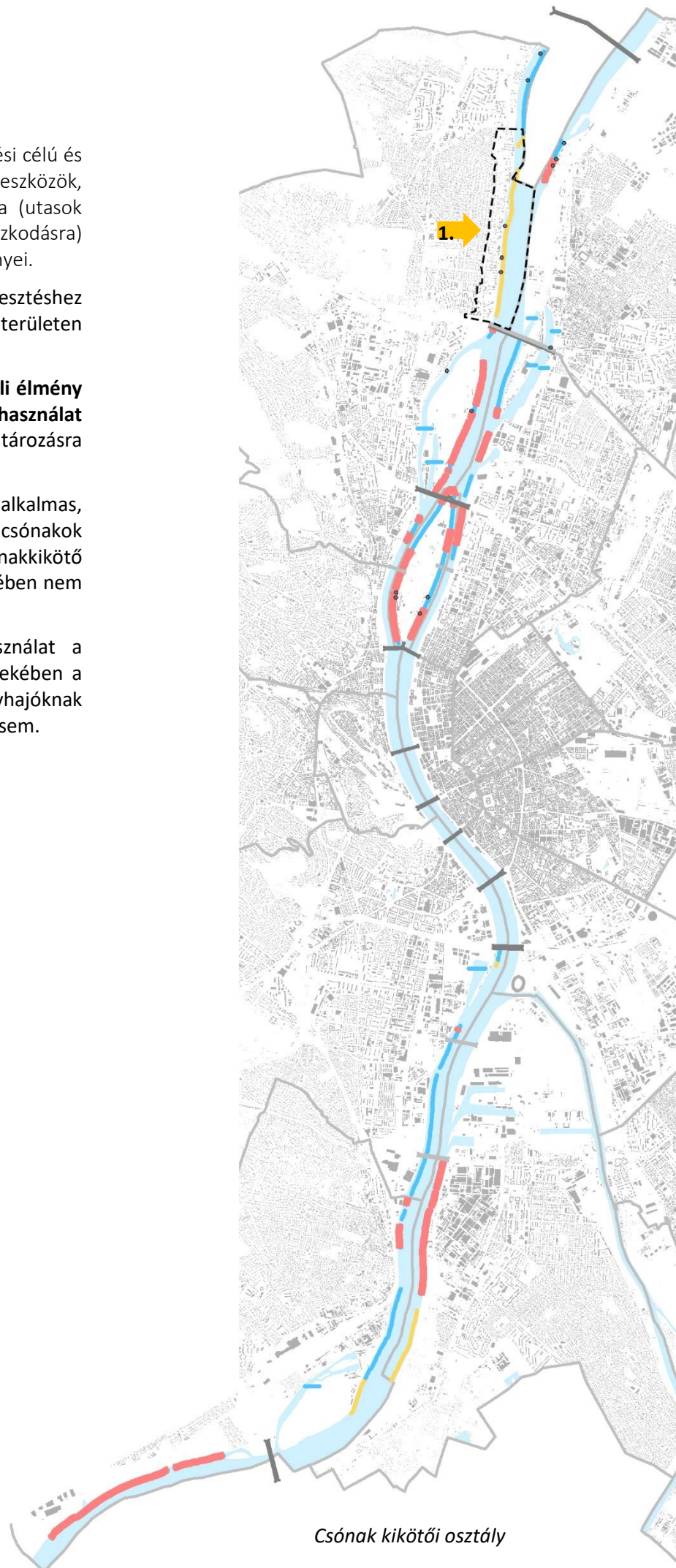
Elhelyezése nincs infrastruktúra fejlesztéshez kötve, ezáltal elhelyezésük számos területen engedélyezhető

Az újonnan javasolt területek a **vízközeli élmény** és lehető **legközvetlenebb parthasználat biztosítása** érdekében kerültek meghatározásra (1).

A nagyméretű hajók fogadására is alkalmas, kikötők közelsége veszélyezteti a csónakok biztonságos használatát, ezért csónakkikötő létesítése ezen kikötők közvetlen közelében nem javasolt.

Szintén nem biztosítható a parthasználat a városon belüli hajózás elősegítése érdekében a közösségi közlekedési személyhajóknak kizárólagosan fenntartott raszterekben sem.

-  Tervezési terület határa
-  Új, javasolt kikötési lehetőség
-  Jelenleg igénybevett kikötési lehetőség



Csónak kikötői osztály

### 3.8.8.2. KÖZTERÜLET-HASZNÁLAT MÓDOSÍTÁSÁRA VONATKOZÓ JAVASLAT

#### Az FKR és a DÉSZ összhangja

A 3/2013. (III. 8.) Főv. Kgy. rendeletben (FKR) meghatározott szabályok a rendelet értelmében a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában álló közterületekre, illetve a közhasználat céljára átadott területekre terjednek ki.

A DÉSZ hatálya az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (Építési törvény, Étv.) 14/B. §-a alapján a Duna főmedrével közvetlenül határos telkekre és a Margitsziget területére terjed ki. A DÉSZ a hatálya alá tartozó területekre vonatkozóan szabályozza a parthasználatot. Ezáltal a Fővárosi önkormányzat tulajdonában álló közterületekre vonatkozóan az FKR és a DÉSZ is egymással párhuzamosan állapít meg jogszabályokat.

#### Az FKR és a DÉSZ összhangjának megteremtése érdekében szükséges DÉSZ előírások

Az FKR és a DÉSZ összhangjának megteremtése érdekében a **DÉSZ-ben az alábbi rendelkezések szerepeltetése** javasolt:

- A rendelet 2. §-ában az egyes kikötői létesítményi osztályok definiálása (*Fogalommagyarázat*)
- Kikötői létesítményi osztályok létesítéséhez szükséges infrastruktúra feltételek meghatározása
- Térképi melléklet a raszter-rendszerben létesíthető kikötői létesítményi osztályok számára biztosítható parthasználat meghatározására

#### EGYÉB DÉSZ ELŐÍRÁSOK

A parthasználatlalt érintett ingatlanok (a Duna telkével határos telkek) jellemzően a Duna-parti építési szabályzat területi hatálya alá tartoznak. A vonatkozó rendelet definíciójából adódóan azonban a Duna folyam területe – és ezáltal a Duna telkén belüli kikötésre alkalmas szárazulatok – bár szerkezetileg összetartozó területegységet alkotnak, nem tartoznak a DÉSZ területi hatálya alá. Ezen területek építési szabályozásáról az érintett kerületi önkormányzatokkal való megállapodás alapján a Duna menti kerületi építési szabályzat (DKÉSZ)

rendelkezik. Az építési szabályzatok közül a DÉSZ-t a fővárosi önkormányzat, a csatlakozó területekre készülő DKÉSZ-t a III. kerület, Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata fogadja el.

#### Kikötői létesítményi osztályok

A kikötői osztályok meghatározása a partok mentén a DÉSZ keretében javasolt. Továbbá a DÉSZ/DKÉSZ-ben szabhatók meg a kikötők infrastrukturális igényei is (*lásd. 3.8.8.3. fejezet*).

### 3.8.8.3. KIKÖTŐI LÉTESÍTMÉNYEKHEZ SZÜKSÉGES INFRASTRUKTÚRA BIZTOSÍTÁSA

#### Közlekedés

#### A kikötői infrastruktúra megújításához kapcsolódó alapvetések

- A kikötői létesítmények gépjárművel való megközelíthetőségét legalább havária esetre biztosítani kell.
- Közterülethez kapcsolódó kikötői létesítmény rendeltetészerű használatához kapcsolódó személygépjármű tárolást nem cél a kikötői létesítmények közvetlen környezetében, a Duna-parton biztosítani.
- Magánterülethez kapcsolódó kikötői létesítmény rendeltetészerű használatához szükséges járműtárolást saját telken belül javasolt biztosítani.
- A közösségi közlekedési személyhajó járat és rév kikötőhelyek számára kizárólagos parthasználat biztosítása javasolt.

#### A kikötői létesítményekhez kapcsolódó járműtárolók biztosításának igénye

- A belvárostól távol eső partszakaszok (Árpád hídtól északra, illetve a Rákóczi hídtól délre eső partszakaszok) közlekedési elérhetősége korlátozott. Ezeken a partszakaszokon kikötői létesítmények akkor hozhatóak létre, ha a rendeltetészerű használatukhoz, vagyis a vendég- és utasforgalomból, valamint a kikötő üzemeltetéséből adódó forgalom számára 500 m-es gyaloglási távolságon belüli közterületeken, illetve a kikötői létesítménnyel érintett építési telken pedig telken belül rendelkezésre állnak személygépkocsik, autóbuszok és kerékpárok elhelyezését biztosító várakozóhelyek.



## Közművek, Városüzemeltetés

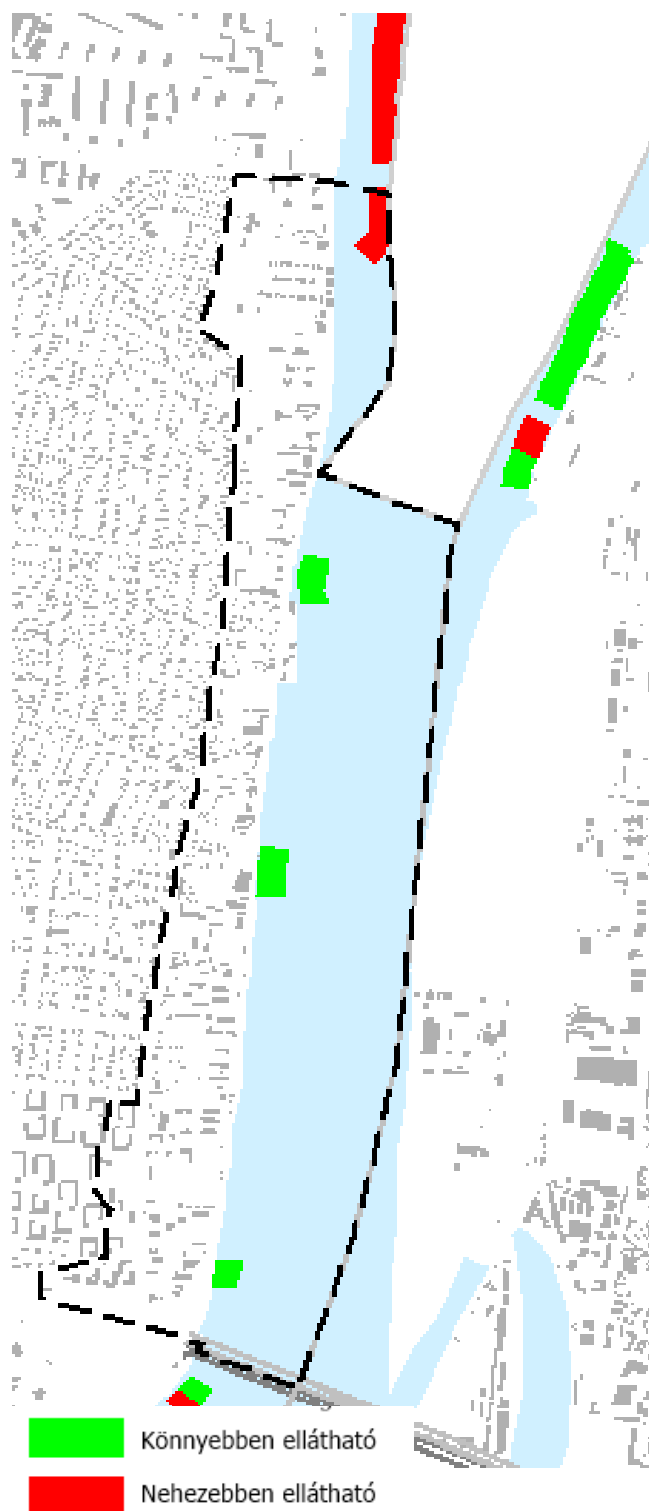
### Vízellátás

A rendelkezésre álló adatok alapján három kategória került meghatározásra az ellátás jelenlegi biztosíthatóságára (csak olyan raszterek kerültek megjelölésre, ahol tervezetten engedélyezett a kabinos turistahajó-kikötő és/vagy a rendezvényhajó-kikötő és/vagy a kulturális- és művelődési célú létesítmény és/vagy a közhasználatú rekreációs létesítmény kikötői osztályok):

- A „Rendelkezésre áll/közeljövőben rendelkezésre fog állni” kategória azt jelenti, hogy a raszter ivóvízellátása jelenleg biztosított, az elosztóhálózatról történő leágazás kiépült, vagy a RAK-PARK projekt keretében az ivóvízellátás elérhetővé fog válni. Amennyiben az adott raszterben lekötött ivóvíz mennyisége nem elegendő az igények kielégítésére, úgy az elosztóhálózat és/vagy a bekötés fejlesztése válhat szükségessé. Az ivóvízigény növekménye ismerete után a Fővárosi Vízművek Zrt. megkeresése szükséges a konkrét vízellátási feltételeket, szükséges fejlesztéseket meghatározó elvi nyilatkozat kiadása, majd vízhálózati tervjóváhagyás céljából.
- A „Könnyebben ellátható” kategóriába azok a raszterek lettek kijelölve, amelyek bár jelenleg nem rendelkeznek ivóvíz ellátásának biztosításával, viszont a közelben található olyan ivóvíz elosztóvezeték, amelyről az adott raszter ivóvízigénye biztosítható. A vízigény biztosítása hálózatfejlesztési igényt jelent.
- A „Nehezebben ellátható” kategóriába azok a raszterek kerültek besorolásra, ahol az ivóvíz biztosításához szükséges ivóvízhálózat viszonylag jelentősebb távolságra található csak. A vízigény biztosítása nagyobb mértékű ivóvízhálózat fejlesztését jelentheti.

Új ivóvízigény jelentkezésekor, csakúgy, mint az ivóvízigény növekedésekor meg kell keresni a Fővárosi Vízművek Zrt.-t, hogy általuk is megadásra kerüljenek a konkrét vízellátási feltételek, az ivóvíz ellátásához szükséges fejlesztések. A költségeket tovább növelhetik a fejlesztéshez szükséges közműkiváltások, valamint a meglévő ivóvízhálózat elhelyezkedése.

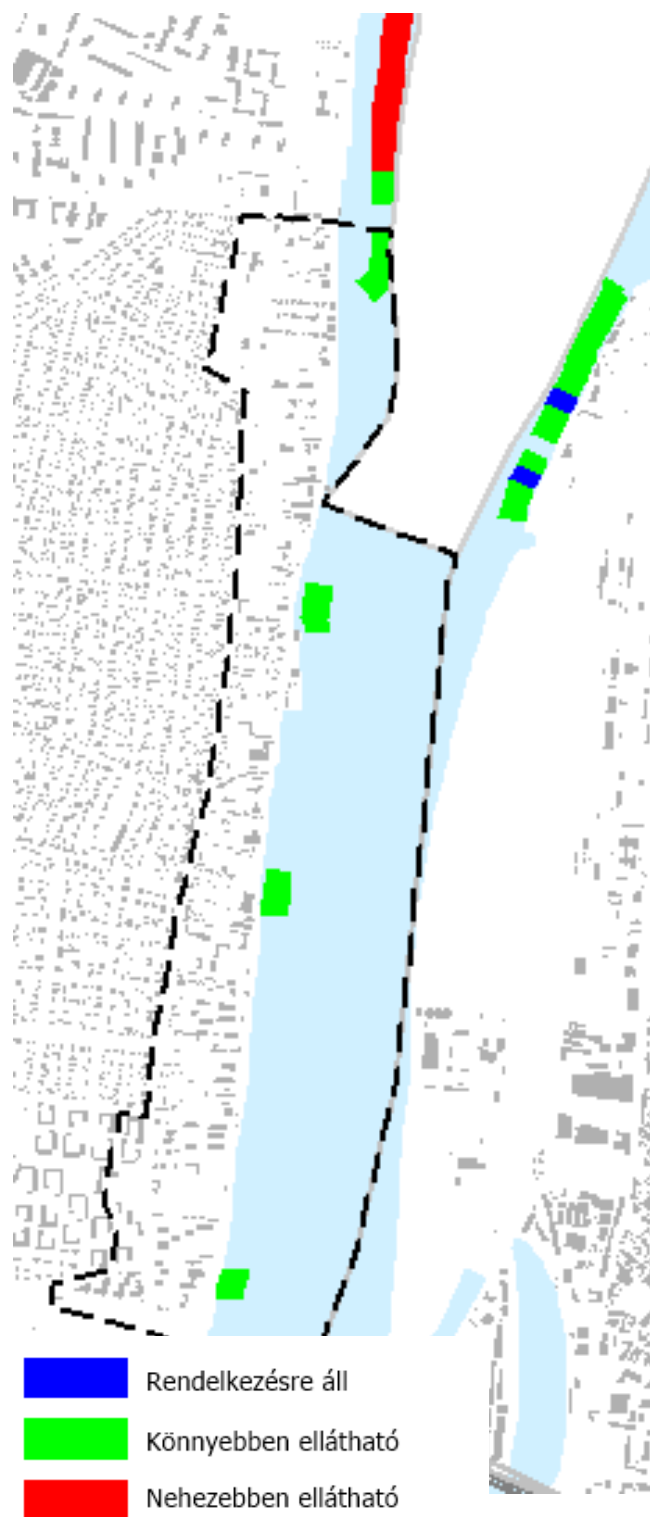
A fentebbiekből következően az ivóvíz ellátásának biztosítása, meghatározása csak pontos felmérés, tervek és a közműszolgáltatókkal történő egyeztetés, engedélyeztetés után történhet.



### Villamosenergia-ellátás

A rendelkezésre álló adatok alapján három kategória került meghatározásra az ellátás jelenlegi biztosíthatóságára (csak olyan raszterek kerültek megjelölésre, ahol tervezetten engedélyezett a kabinos turistahajó-kikötő és/vagy a rendezvényhajó-kikötő és/vagy a kulturális- és művelődési célú létesítmény és/vagy a közhasználatú rekreációs létesítmény kikötői osztályok):

- „Rendelkezésre áll” kategória jelenti a jelenleg kiszűrésű elosztóhálózati csatlakozással rendelkező rasztereket. Felhívjuk a figyelmet, hogy a csatlakozási kapacitás korlátos, minden esetben a lekötött kapacitás mértékéig lehetséges a hálózatok terhelése. A lekötött kapacitások nagyságrendi eltérést mutatnak, jellemzően 3x16 A és 3x250 A közötti rendelkezésre álló teljesítményt jelentenek az egyes csatlakozási pontokon. A lekötött kapacitások a szerződő kérésére hálózatfejlesztési hozzájárulás megfizetése mellett emelhető, a hálózati engedélyes a jelzett igény kielégítésének vizsgálatát követően műszaki és gazdasági tájékoztatást ad.
- „Könnyebben ellátható” kategóriába kerültek azok a raszterek, amelyek nem rendelkeznek csatlakozási ponttal, viszont a közelben kiszűrésű villamos elosztóhálózat üzemel, vagy középfeszültségű kábelívek közelében, új KöF/0,4 kV-os transzformátor elhelyezésével várhatóan egyszerűbben biztosítható az ellátás.
- „Nehezebben ellátható” kategóriának a jelentősebb középfeszültségű hálózatfejlesztési igényt tekintjük. Itt várhatóan nincs a közelben kellő szabad kapacitással rendelkező, figyelembe vehető villamos elosztóhálózat, a konkrét igénytől függően új középfeszültségű kábelívek és transzformátorok elhelyezésével lehet számolni.



Villamosenergia-ellátás jelenlegi biztosíthatósága



A konkrét villamosenergia-igények és a villamos elosztóhálózat aktuális kiterheltségének ismeretében a besorolás változhat.

Az engedélyezési tervben szereplő igényelt csatlakozási teljesítmények helyszínenkénti biztosíthatóságának műszaki és gazdasági feltételeit, a mérőhely kialakításának lehetőségét az ELMŰ Hálózati Kft.-vel egyeztetni szükséges.

Az energiaellátás biztosításához elosztóhálózat fejlesztése válik szükségessé, amelyeket a középtávon tervezett közterület-megújítási projektek keretében kell megvalósítani, a megjelenő konkrét igényeket az elosztóhálózati engedéllyessel (ELMŰ Hálózati Kft.) egyeztetni szükséges.

A kedvező településképi megjelenés érdekében a II.3.4. fejezetben ismertetésre kerülő KÓDEX-ben szükséges rögzíteni, hogy a parton egységes arculati megjelenéssel javasolt elhelyezni az elosztószekrényeket, valamint az ezekhez csatlakozó kábelek vezetését a pontonhídon védőszerkezetben, takarva javasolt megoldani. Légkábelek használata nem kívánatos. A villamos erőátviteli hálózat és az elektronikus hírközlés tartóoszlopait javasolt elbontani, a vezetékes hálózatok térszín alatt vezethetőek. Az ellátáshoz szükséges vezetékes elektronikus hírközlési hálózatok alépitményként létesíthetőek, az alépitménycsöveket javasolt a közterület-megújítási projektek keretében lefektetni. A vízellátást biztosító csővezetékeket térszín alatt, az úszómű csatlakozóvezetékét takartan javasolt vezetni.

A DÉSZ módosítása során javasolt figyelembe venni, hogy jelenleg egyes hajótípusok energiaellátását biztosító aggregátorok zajterhelése a part menti zajérzékeny lakó-, illetve többfunkciós, de lakódomináns területeken konfliktust okoz, amelynek feloldása szükséges. Ezért elsősorban az érintett – Árpád híd és a Rákóczi híd közötti – szakaszon javasolt a kabinos turistahajó, rendezvényhajó, kulturális és művelődési célú létesítmény és közhasználatú rekreációs létesítmény kikötői osztályok esetében az aggregátorral történő energiaellátás visszaszorítása, amelynek alapfeltétele a villamosenergia-igény villamos elosztóhálózatról

történő biztosítása. Az aggregátorok használatának tiltására KÓDEX-ben van lehetőség. Fenti kikötői osztályok – az aggregátorral történő energiaellátás visszaszorítása mellett – egyébként is igénylik a kikötői hálózati ellátást. Az igények kielégítéséhez villamos elosztóhálózat fejlesztés szükséges, amelynek mértéke hajótípusonként eltérő. Az ellátáshoz szükséges transzformátorok árvízmentesített területen helyezhetőek el.

### Városüzemeltetési szolgáltatások

Városüzemeltetés tekintetében a szennyvízelvezetés és a hulladékelszállítás az úszóművekhez kapcsolódó szolgáltatás.

Szennyvízelvezetés szempontjából a vezetékes szennyvízelvezetést a következő adottságok nehezítik:

- egyrészt nagyon kevés raszterben van közvetlen szennyvízelvezetésre megoldás,
- másrészt sok helyen nehezen kiépíthető és költséges.

A hulladékelszállítás tekintetében a partokon megjelenő hulladéktárolás jelentkezik problémaként, mivel a jelenlegi konténeres megoldás településképi szempontból kedvezőtlen.

A víziközeledés rendjéről szóló 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet 10.04 cikk - A hulladékok gyűjtése és feldolgozása a hajón 3. pontja alapján:

- A hajó vezetője köteles gondoskodni a 10.03 cikk 1. bekezdésében említett hulladékoknak – a háztartási szemétnak, a tisztítási hulladéknak, szennyvíz és egyéb különleges hulladéknak – a hajón való összegyűjtéséről és a hulladékgyűjtő pontokra való elkülönített leadásáról.

Ugyancsak az 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet 10.05 cikk - Fáradtolaj-napló, a hulladékoknak a hulladékgyűjtő pontokra való leadására vonatkozó rendelkezések 4. pontja alapján:

- Az adott víziút-szakasz felett fennhatósággal rendelkező ország hatáskörrel és illetékességgel rendelkező hatósága megkövetelheti egyéb

adatoknak is a fáradtolaj-naplóba való bejegyzését, így

- ....
- c) a háztartási szennyvíz eltávolítására vonatkozó adatokat;
- d) a szennyvizek, tisztítási maradékok és egyéb különleges hulladékok eltávolítására vonatkozó adatokat.

Jelenleg a víz felőli oldalról a Tanker Port Kft. Zöld Sziget elnevezésű projektje biztosítja többek között a környezetre ártalmas hulladékok átvételét a mindennapi működés közben keletkező szennyvíz átvételét. A projekt Budapesten, a Duna 1644+600 fkm jobb parti szelvény, XI/121. sz. raszterben került megvalósításra. Emellett a projekt keretében két bunkerhajó (Clara és Ágnes) üzembe helyezésére is sor került, ahol az előzőekben felsorolt szolgáltatások is elérhetőek.

A hulladékok víz oldalról történő elszállítása jelenleg korlátozottan, csak kis kapacitással (mintegy 6-8, szálloda- és étteremhajókról), a MAHART PassNave Kft., a BKM FKF és a BKM FŐKERT együttműködésében üzemeltetett Tersus hulladékgyűjtő hajóval történik. A hulladékleadás kizárólag a XIII. kerületi Garam 2 úszóművön lehetséges.

Cél, hogy a szennyvízszállítás és hulladékszállítás teljeskörűen a vízoldalról történjen.

Javasolt a szennyvizek szennyvízgyűjtő hajóval történő elszállíttatása azokon a helyeken, ahol a szennyvíz elvezetése nem biztosított vezetékes szennyvízelvezető rendszeren keresztül. Mivel jelenleg csak a Zöld Sziget projekt által van erre lehetőség, ezért a megnövekedett igény miatt új szennyvízgyűjtő hajók beszerzése, új szennyvízleeresztő pontok kijelölése szükséges.

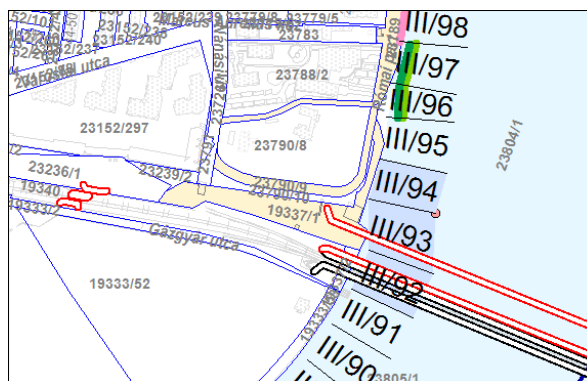
A szennyvízszállítás és elhelyezés üzemeltetésére javasolt meglévő közszolgáltató cég (Fővárosi Csatornázási Művek Zrt., Fővárosi Településtisztasági és Környezetvédelmi Kft.) vagy a Tanker Port Kft. felkérése, vagy új közszolgáltatást végző cég létrehozása.

Közművek szempontjából a következők előírása javasolt:

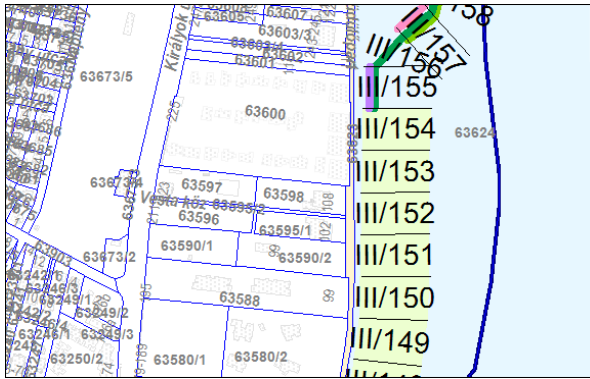
- **Közhasználatú rekreációs létesítmény kikötői osztályok parthasználata csak abban az esetben lehetséges, ha a villamosenergia-igény a villamos elosztóhálózatról biztosítható, a funkció ellátásához szükséges teljes csatlakozási teljesítmény az adott raszterrel határos közterületen vagy több szomszédos raszter igénybevétele esetén a raszterrel határos közterület legalább egyikén rendelkezésre áll.**
- **Közhasználatú rekreációs létesítmény kikötői osztályok parthasználata csak abban az esetben lehetséges, ha az ivóvízigény az ivóvízhálózatról biztosítható, a funkció ellátásához szükséges teljes vízigény az adott raszterrel határos közterületen vagy több szomszédos raszter igénybevétele esetén a raszterrel határos közterület legalább egyikén rendelkezésre áll.**

#### 3.8.8.4. DÉSZ 5. melléklet

A TSZT-vel és az FRSZ-szel összhangban **kikötő számára szárazföldi parthasználati kapcsolat nem biztosítható** jelöléssel szerepel a tervlapon az 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet 1. sz. melléklete alapján hajózási biztonsági szempontból tiltott területek parthasználati szabályozási megfelelője. Továbbá **természetvédelmi** okokból kerül tiltásra a parthasználat egyes szakaszokon.



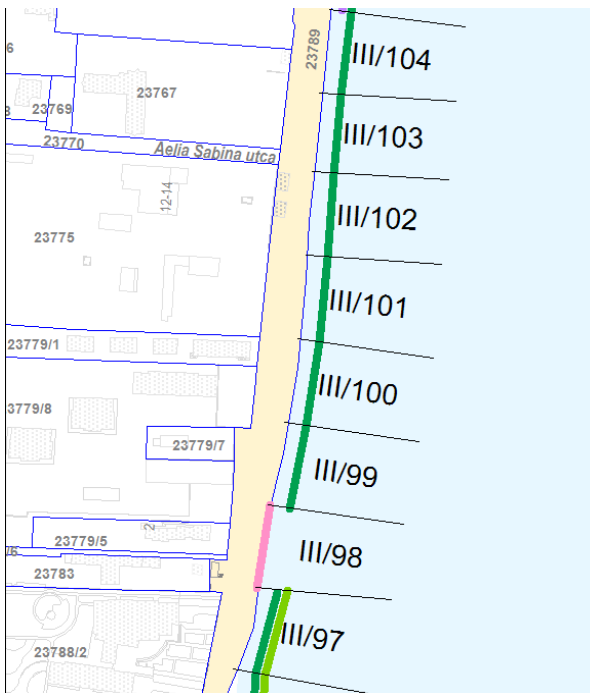




**KORLÁTOZÁSOK**

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

A szabályzat 5. melléklete rögzíti továbbá, hogy a tiltással nem érintett partszakaszokon mely hajóosztályok számára megengedett a parthasználat biztosítása, illetve az ehhez szükséges kikötői létesítmény elhelyezése.



**MEGENGEDETT PARTHASZNÁLAT**

- Közszolgáltatási személyhajó kikötői osztály
- Csónak kikötői osztály
- Közhasználatú rekreációs létesítmény kötői osztály







### 3.8.3. FRSZ

#### A beépítési sűrűségre vonatkozó előírások

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

→ Az előírás a tervezési területen teljesül. Lásd feljebb a beépítési sűrűség ellenőrzését.

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

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

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

→ A szabályzat analóg módon határozta meg a szintterületi mutató értékét: „Szintterületi mutató (szm): Az összes építhető bruttó szintterület és a telekterület hányadosa. Az összes építhető bruttó szintterület értéke általános szintterületi mutató értékből (szmá) és kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkolók – a kiszolgáló közlekedési területeikkel együtt – épületen belüli elhelyezésére igénybe vehető parkolási szintterületi mutató értékből (szmp) adódik össze (szm=szmá+szmp).” A beépítési sűrűség ellenőrzését lásd feljebb.

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

→ A rendelkezés figyelembevételével kerültek meghatározásra az építési övezetek.

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.

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

→ Figyelembevételre került.

#### Egyes területek beépítési magasságának korlátozásával kapcsolatos előírások

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A területen az épületmagasság fogalma került alkalmazásra.

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.

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

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

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



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

→ A területet nem érinti.

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

(1) Az I.-II. párkánymagassági kategóriájú terület rendelkezéseit együtt kell alkalmazni a 8. § kiegészítő rendelkezéseivel.

(2) A legnagyobb párkánymagasságra vonatkozó rendelkezések figyelmen kívül hagyhatók a 3. mellékleten lehatárolt I.-II. párkánymagassági kategóriájú területeken, ha a beépítés 12,5 méternél alacsonyabb beépítési magassággal tervezett, vagy már kialakult szabadonálló, vagy telepszerű jellemzőkkel rendelkezik.

A b) pont esetében az I. párkánymagassági kategóriájú területen a beépítési magasság nem haladhatja meg a 33,0 métert.

(3) Ahol a 3. mellékleten az I. és II. párkánymagassági kategóriájú terület közterületen található, ott a közterület menti egy-egy teleksoron a kettő közül bármelyik párkánymagassági kategóriájú terület szabálya alkalmazható.

(4) Az utcai légtérarányt és a megengedett legnagyobb párkánymagasság értékét a közterület átlagos szélességének függvényében a 6. melléklet rögzíti, amelynek keretein belül a KÉSZ meghatározza a megengedett legnagyobb párkánymagasság értékét.

(5) A megengedett legnagyobb párkánymagasságot arra az utcára kell vonatkoztatni, amely felé az adott épület homlokzata tekint. Saroktelek esetén a szélesebb utcát lehet figyelembe venni, alacsonyabb épülethez való megfelelő illeszkedés mellett a (7) – (8) bekezdések figyelmen kívül hagyásával.

(6) A megengedett legnagyobb párkánymagasság az adott tömb érintett teleksora előtti közterület átlagos szélességének és a 6. mellékletben rögzített utcai légtérarányának a szorzata, amely (7) bekezdés figyelembevételével mellett nem lehet nagyobb az ott meghatározott maximált értéknél sem.

(7) Az I. párkánymagassági kategóriájú területen: az épület párkánymagassága a 6. mellékletben meghatározottak figyelembevételével sem lehet nagyobb az adott épülethez csatlakozó magasabb épület közterület felőli párkánymagasságánál;

a Duna-part menti épületsor meglévő épületeinek párkánymagassága nem növelhető, kivéve a 8. § (5) bekezdésben foglalt eseteket.

(8) A (6) bekezdésben meghatározott értéktől a II. párkánymagassági kategóriájú területen eltérni akkor lehet, a) ha a közterület átlagos szélessége és a szomszédos csatlakozó épület közterület felőli párkánymagassága nagyobb, mint 21,0 méter, ez esetben a megengedett legnagyobb párkánymagasság növelhető, de a magasabbik szomszédos épület párkánymagasságát nem haladhatja meg;

b) ha az adott ingatlan a 3. mellékletben jelölt főút menti egy-egy teleksávban helyezkedik el, ez esetben a főút felé a megengedett legnagyobb párkánymagasság 25,0 méter.”

→ A területet nem érinti.

A III. párkánymagassági kategória területei 7. §

(1) A III. párkánymagassági kategóriájú terület előírásait együtt kell alkalmazni a 8. § kiegészítő rendelkezéseivel.

(2) A területen a megengedett legnagyobb párkánymagasság az egymással szemközt elhelyezkedő és átfedő utcai homlokzatok közötti távolság és az 1,25-ös érték szorzata, ha a KÉSZ-ben

a) a beépítési mód zártsorúan kerül meghatározásra, és b) a jellemző beépítési magasság a 12,5 métert meghaladja, de az épület nem magasépület.

(2a) Magasépület létesítése esetén az átfedő utcai homlokzatok között

a) 30 méter-es magasságot meg nem haladó épületrészek között a (2) bekezdés szerinti,

b) magasház 30 méter-es magasságot meghaladó részeinek homlokzatától legalább 30 méter,

c) toronyház 30 méter-es magasságot meghaladó részeinek homlokzatától legalább 40 méter távolságot kell tartani.

(2b) Amennyiben az utca két oldalán eltérő megengedett legnagyobb párkánymagasság kerül meghatározásra, a (2) és (2a) bekezdés a) pontja szerinti légtérarányhoz azok magassági átlagára kell teljesülnie.

(3) Saroktelek esetén a megengedett legnagyobb párkánymagasság értékét az egymással szemben elhelyezkedő és átfedő homlokzatok közül a nagyobb távolság szerinti értéknek megfelelően lehet megállapítani.

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.

5. Egyes dunai szigetekre vonatkozó magassági rendelkezések 10. §

A 3. melléklet szerint lehatárolt szigetek beépítésre szánt területein az épület legmagasabb pontja legfeljebb 18,0 méter lehet.

→ A területet nem érinti.

6. Magasépítményekre vonatkozó szabályozás 11. §

→ A területet nem érinti.

7. Beépítésre nem szánt területekre vonatkozó magassági szabályozás

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

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

b) mezőgazdasági területfelhasználási kategóriába sorolt ba) Má általános mezőgazdasági művelésre szánt területen 9,0 méter,

bb) Mk kertés mezőgazdasági területen 4,5 méter;

c) zöldterület területfelhasználási kategóriába sorolt

ca) 5 hektárnál kisebb Zkp közkert, közpark területen 4,5 méter,

cb) a Duna-parti építési szabályzatban meghatározható eltérések figyelembevételével Zvp városi park területen 9,0 méter az ÉHAT/112/1/2014. számú OTÉK-tól való eltérési engedély alapján.”

→ Figyelembevételre került.

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

→ Figyelembevételre került.

## A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó rendelkezések

### 8. Közúti közlekedési terület (KÖu)

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

- gyorsforgalmi közutak (KÖu-1),
- I. rendű főutak (KÖu-2),
- II. rendű főutak (KÖu-3),
- településszerkezeti jelentőségű gyűjtő utak (KÖu-4).”

→ A területen KÖu-2 jelű I. rendű főutak és KÖu-3 jelű II. rendű főutak területe övezetek kerültek kijelölésre.

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

- legalább 2x2 forgalmi sávós keresztmetszetet kell kialakítani,
- felszíni szakaszon kerékpáros infrastruktúra csak önállóan (kerékpárút vagy kétoldali irányhelyes kerékpársáv) létesíthető,
- közterületi parkoló csak szervizútról megközelíthetően, vagy önálló parkolási létesítményként valósítható meg.”

→ Az előírások a KÖu-2 övezet előírásaiba beépítésre kerültek.

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

- felszíni szakaszon kerékpáros infrastruktúra csak önállóan (kerékpárút vagy kétoldali irányhelyes kerékpársáv) létesíthető,
- szervizút nélküli közterületi parkoló csak úttengellyel párhuzamosan alakítható ki.”

→ Az előírások a KÖu-2 övezet előírásaiba beépítésre kerültek.

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

→ Az előírás a KÖu-2 és KÖu-3 övezet előírásaiba beépítésre került.

### 9. Kiemelt jelentőségű gyalogos felületek

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A Duna-parti városias sétány kijelölésre került a szabályozási terven.

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

→ A Duna-parti természetközeli sétány kijelölésre került a szabályozási terven.

### 10. Változással érintett területek belső közlekedésével kapcsolatos előírások

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

- a közösségi közlekedés által állandó jelleggel igénybe vett tervezett közutak legalább gyűjtőút hálózati szerepkörrel rendelkezzenek,
- a kertvárosias és kisvárosias lakóterületek lakó-pihenő övezetként tervezett területei és a 10%-nál nagyobb keresztirányú terepesést meghaladó útszakaszok kivételével, a közúton és a közforgalom számára megnyitott magánúton a kétoldali fasor telepítésének megvalósításához szükséges kétoldali zöldsáv helyigényét, legalább 2,0 – 2,0 méter szélességben,
- a kertvárosias és kisvárosias lakóterületek lakó-pihenő övezetként tervezett útjain, továbbá – a gazdasági területek kivételével – az egyéb mellékutakon (gyűjtő, kiszolgáló és lakó utak), valamint a közforgalom számára megnyitott magánúton a gyalogos infrastruktúra helyigényét legalább 2,0 méter szélességben, az építési övezettel határos oldalon,
- a tervezett főút vagy gyűjtőút hálózati szerepkörrel rendelkező közterületen önálló kerékpáros infrastruktúra (kerékpárút vagy kétoldali irányhelyes kerékpársáv) helyigényét, együttesen legalább 3,0 méter szélességben.

→ Az érintett területeken belül közösségi közlekedés által állandó jelleggel igénybe vett közút nem tervezett. A magánutakra vonatkozó előírások az FRSZ-nek megfelelőek.

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

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



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

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.

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

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

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

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

12. Közlekedési infrastruktúra (közúti vagy vasúti) számára irányadó területbiztosítás 17. §

→ A területet nem érinti.

13. Egyéb előírások

„18. § (1) A KÖu területfelhasználási egységbe sorolt közterületen a gyalogos forgalom számára kijelölt vagy kiépített szélességet a biztonságos gyalogosfelület számára kell fenntartani. A közterület egyéb célú használata esetén a gyalogosfelület szélessége legalább 3,0 méter és nem lehet kisebb, mint a – berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett – szélesség 50%-a vendéglátó terasz, 75%-a közterületi pavilon elhelyezése esetén.”

→ A szabályzat az FRSZ-nek megfelelő rendelkezést tartalmaz.

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

→ A szabályzat az FRSZ-nek megfelelő előírást tartalmaz.

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

→ A területet nem érinti.

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

egészségügyi, államigazgatási funkciók kiszolgálása számára létesíthető.”

→ A szabályzat az FRSZ-nek megfelelő előírást tartalmaz.

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

→ A szabályzat az FRSZ-nek megfelelő előírást tartalmaz.

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

→ A szabályzat az FRSZ-nek megfelelő előírást tartalmaz.

## A közmű infrastruktúrára vonatkozó rendelkezések

„19. § (1) Minden beépítésre szánt területfelhasználási egység területén kijelölhetők az 1 ha-nál kisebb telekigényű

- vízműgépházak, vízmedencék, víztornyok,
- önálló épületként elektromos állomások,
- gázátadó állomások,
- 50 MW névleges teljesítőképességet el nem érő erőművek, valamint
- telephelyenként az 50 MW összes hőteljesítményt el nem érő távhőtermelő berendezések elhelyezésére szolgáló területek.”

→ A DÉSZ területén kijelölésre került a Pók utcai Szivattyútelep.

„19. § (2) Beépítésre nem szánt területfelhasználási egység területén kijelölhetők az 1 ha-nál kisebb telekigényű

- vízműgépházak, vízmedencék, víztornyok,
- elektromos állomások,
- gázátadó állomások elhelyezésére szolgáló területek.”

→ A területet nem érinti.

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

→ A szabályzatban előírásra került a teljes közművesítettség kötelezettsége.

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

→ A területen egyedi szennyvízkezelő berendezés és zárt szennyvíztároló sem létesíthető.

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

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

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

→ A területet nem érinti.

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

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

→ A területet nem érinti.

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

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

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

→ A területet nem érinti.

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

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

rendeltetés számára.

→ A területet nem érinti.

(2b) Magasépületek helye a kerületi településrendezési eszközben csak olyan látványvizsgálat alapján jelölhető ki, amely igazolja, hogy a tervezett épület látványa – forgalmas látványközpontokból (legalább a Gellért-hegy és a Budai Várhegy kilátópontjairól, a Duna-partokról és a hidakról) feltáruló nézetekből – nem veszélyezteti Budapest városképének harmóniáját, különösen a világörökség védett látványát, valamint nem eredményez zavaró együttlátászódást a kiemelt magassági hangszívekkel

(legalább Parlament, Szent István Bazilika, Gellért-hegy, Budai Várhegy).

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.

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

→ Figyelembevételre került.

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

- a) növelhető a KÖu területfelhasználási egység szélessége
  - aa) meglévő csomópont átépítése és bővítése, vagy új csomópont létesítése,
  - ab) meglévő közút gyalogos vagy kerékpáros infrastruktúrájának szélesítése, utólagos létesítése,
  - ac) a közlekedésbiztonságot növelő nyomvonal korrekció megvalósítása,
  - ad) környezetvédelmi berendezés telepítése, vagy átépítése esetén;
- b) növelhető a KÖk területfelhasználási egység szélessége beépítésre szánt terület rovására a közlekedési infrastruktúra bővítésének, átépítésének az a) ponttól eltérő esetben is;
- c) növelhető a KÖk területfelhasználási egység szélessége
  - ca) új, átépülő vagy áthelyezésre kerülő állomás, megállóhely építése,
  - cb) vasutak külön szintű keresztezésének építése,
  - cc) környezetvédelmi berendezés telepítése, vagy átépítése esetén;
  - d) közút és vasút külön szintű keresztezésében felüljáró helyett aluljáró létesítése esetén műtárgyépítés miatt a közlekedési területek határa a szükséges mértékig módosítható;
  - e) Dunát keresztező, kizárólag kerékpáros és gyalogos forgalom számára szolgáló híd helye a mellékúthálózat figyelembevételével 100 m-rel módosítható;
  - f) a közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítással jelölt elem esetében a nyomvonal hosszától annak 50%-ában el lehet térni;
  - g) a beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területfelhasználási egység közös határán lévő, a közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítással jelölt elem nyomvonala pontosítható oly módon is, hogy ne érintse a beépítésre szánt területfelhasználási egység területét;



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

→ Az FRSZ-ben meghatározott lehetőségek nem kerültek alkalmazásra.

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

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

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

c) helyi autóbusz-pályaudvar létesíthető vagy megszüntethető

ca) autóbusz-, trolibusz hálózat átszervezése,

cb) kötőtpályás közlekedés párhuzamos fejlesztése esetén;

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

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

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

→ A területet nem érinti.

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

→ A területet nem érinti.