

A dokumentáció szerint Budapest Főváros III. Kerület, Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat Képviselő-testületének a 20/2018. (VI. 26.) önkormányzati rendelettel elfogadott Óbuda-Békásmegyer Építési Szabályzata (ÓBÉSZ) módosításának célja a Szentendrei út – Bogdáni út – HÉV vonala által határolt területen a Budapest főváros településszerkezeti terve és a Fővárosi rendezési szabályzat folyamatban levő módosításának megfelelően a jelenlegi K-Ker területfelhasználás szerinti építési övezetbe sorolt telkek területén három új, Ln-2 besorolású építési övezet kijelölése, melyek közül kettő (Ln-2/SZ-6Ka és Ln-2/SZ-7Ka) a kialakult állapotnak megfelelő, a hatályos építési övezet paramétereit nem változtató, egy új építési övezet (Ln-2/Z-11) pedig a területen tervezett lakófejlesztés megvalósíthatóságát szolgálja.

A módosítás keretében az ÓBÉSZ normaszövege módosul, kiegészül az új építési övezetekre vonatkozó előírásokkal, részletszabályokkal, valamint az ÓBÉSZ 1. melléklete (Szabályozási terv 19. és 23. szelvénye) és 2. melléklete (paramétertáblázatok) is módosul.

A módosítások a fővárosi szintű közlekedési elemek működését és azok tervezett fejlesztését nem érintik, továbbá nincsenek jelentős hatással a települési zöldinfrastruktúra hálózatra, vagy a környezet állapotára.

A Jóváhagyandó munkarész rendelettervezetének 1. §-ban, illetve ugyanezen munkarész 2. mellékletét képező, beépítési paramétereket tartalmazó táblázat 16b. sorában vélhetően elírás történt, mivel az új Ln-2/Z-11 építési övezet területére vonatkozó övezeti előírásokat nem a 110/B § tartalmazza, hanem a 110/B. alcím alá tartozó 253/B. §.

A „Hatályos terület-, településrendezési- és fejlesztési dokumentumok 3. További releváns fejlesztési dokumentumok” című fejezetben, az 50. számozott oldalon a következő megállapítás szerepel: *„A fenti koncepción alapul a Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlésének 664/2021. (III.31.) Főv. Kgy. határozatával elfogadott Radó Dezső Terv – Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterv.”* Felhívjuk a figyelmet, hogy időközben megtörtént a Radó Dezső terv felülvizsgálata, amelyet a Fővárosi Közgyűlés 601/2025. (V. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott. Javasolt a felülvizsgált Radó Dezső terv áttekintése és a kerületre vonatkozó javaslatok figyelembevétele.

Az „1.3. Kapcsolódó, a helyi klimatikus adottságokat befolyásoló egyéb természeti tényezők” fejezetben szereplő, 2015-ös zöldfelület-intenzitás és 2016-os felszínhőmérséklet-elemzéseket javasolt aktuálisabb adatokkal bemutatni, melyeket Budapest Környezeti Állapotértékelése 2024. dokumentum 1.2. Épített zöldfelületek (zöldfelület-intenzitás) és az 1.5. Klimatikus viszonyok (felszínhőmérséklet) című fejezete tartalmazza.

Pozitívként értékeljük, hogy a módosítási javaslat a zöldfelületi borítottság, a legkisebb zöldfelületi arány, valamint a teljes értékű zöldfelület meghatározott értékein keresztül a területen minél nagyobb mértékű zöldfelület kialakítására törekszik. Szakmai álláspontunk szerint azonban a megfelelő mennyiségű zöldfelület biztosítását a legkisebb zöldfelületi arány és a teljes értékű zöldfelület előírt minimumértékei önmagukban is képesek garantálni. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a „zöldfelületi borítottság” fogalma a hatályos jogszabályokban nem szerepel, egységes jogszabályi definíciója nem ismert. A jóváhagyandó munkarész rendelettervezetében az övezeti előírások között az alábbi előírás jelenik meg: *„a zöldfelületi borítottság legalább 45%, melybe a teljes értékű zöldfelületek és a tetőkerti zöldfelületek ténylegesen kialakuló (nem a számított) összes területét be kell számítani...”*. Szakmai véleményünk szerint a zöldfelületi borítottság fogalma alá a burkolt felületek feletti lombkoronaborítottság is értendő. Amennyiben a terv a zöldfelületi borítottságra vonatkozóan továbbra is meghatároz övezeti előírásokat, akkor abban az esetben indokoltnak tartjuk a fogalmi félreértelmezések elkerülése és az egységes értelmezés biztosítása érdekében, hogy a jóváhagyandó munkarész rendelettervezete egészüljön ki a „zöldfelületi borítottság” egyértelmű és pontos fogalmi meghatározásával.

A közműszakági alátámasztó munkarészben hivatkozott épületek energetikai jellemzőinek meghatározásáról szóló 9/2023. (V. 25.) ÉKM rendelet nem ír elő kötelezően 25%-os megújuló energia részarányt, ezt a hatályon kívül helyezett 7/2006. (V.24.) TNM rendelet tartalmazta.

A területen elhelyezésre kerülő, 1400-1500 darab kerékpár-tároló elősegíti napi utazások kiszolgálásához a kerékpárok rendszeres, közlekedési eszközként való használatát, ezért a terület kerékpáros főhálózathoz való kapcsolódási lehetőségeit -különös tekintettel a csomópontokon való átvezetésre – kiemelt jelentőséggel kell kezelni.

Az örökségvédelmi szempontok érvényesítése érdekében javaslom körültekintően kezelni a szabályzat alapján lehetővé váló az építészeti tömegformálást különösen a tervezett épületek legmagasabb pontjának meghatározása vonatkozásában, annak érdekében, hogy a fővárosi helyi védettség alatt álló egykori Harisnyagyár épületei jobban érvényesülhessenek.

A III. fejezet Környezetvédelem szakasz 1.1 - A területet érintő zajterhelés fejezetében nem megállapítható, hogy üzemi vagy közlekedési eredetű zajforrás háttérterhelésének a megállapítása történt. A 131. oldalon leírják, hogy az üzemi zajterhelés nem jelentős a környéken, de a közlekedési igen. A bevágott stratégiai térképszelvények is ezt a megállapítást erősítik meg. Az övezeti módosítást követően a terület nagyvárosias lakóterület besorolást kap, ugyanakkor minden irányból közlekedési vagy gazdasági területek határolják. Ez felveti annak eshetőségét, hogy a zajterhelés mértéke érdemben nem csökken, így különösen nem igazolható az az állítás, miszerint a módosítás „a várható légszennyezettségi, zaj- és rezgésterhelési hatásokat is csökkenti”.

Az alátámasztó dokumentációban (2.1. A tervezett TSZT/FRSZ módosítás hatásai) javasolt a felnőtt házi-/szakorvosi praxisok kihasználtságára vonatkozó alátámasztás megtétele összefüggésben a kerületi önkormányzat részéről szükséges ellátások kapacitásbővítésének részleteivel. Szintén javasolt a forgalomszámlálási adatok bemutatása annak megalapozására, hogy a jelenlegi járatsűrűség / járatszám / kocsiszám hogyan tudja megfelelően kiszolgálni a megnövekvő lakosságszámot. Amennyiben a jelenlegi kapacitás nem elégséges, indokolt javaslattal élni a probléma jövőbeli megoldására.

110. oldalon a tervezett kerékpáros közlekedés kiegészítendő a következő mondattal: "A HÉV melletti út Filatorigát állomástól a Búza utcai csatlakozásig kerékpáros létesítménnyel épül ki."

A Szentendrei út erős elvágó hatása miatt kulcsfontosságúak az azt keresztező gyalogos és kerékpáros kapcsolatok, amellyel az új beépítés harmonikusabban tud a városszerkezetbe illeszkedni. A HÉV melletti úton a felüljáró alatt ez külön szinten adott, ezért az utat is így szükséges kialakítani. Ez egyúttal biztosítja a csatlakozást a jövőbeni főhálózati elemhez a Szentendrei út mentén.

A dokumentáció Budapest főváros településszerkezeti terve és a Fővárosi rendezési szabályzat folyamatban lévő módosításával összhangban készült.

Fentiek figyelembevételével kérjük pontosítani a módosítási dokumentációt.