

Duna-parti Építési Szabályzatok általános felülvizsgálata

(Duna-parti építési szabályzat Margitsziget területére vonatkozóan című 31/2016. (X. 25.) önkormányzati rendelet, a II. kerület Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 29/2017. (IX. 19.) önkormányzati rendelet, a XI. kerület Újbuda Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 4/2018. (II. 14.) önkormányzati rendelet, a III. kerület Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 34/2018. (X. 30.) önkormányzati rendelet, a XIII. kerület Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 36/2018. (X. 30.) önkormányzati rendelet, az I. kerület Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 38/2018. (X. 30.) önkormányzati rendelet, a Duna-part Budapest V., IX. és XXI. kerületi szakaszára vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 50/2018. (XII. 10.) önkormányzati rendelet módosítási eljárása)

419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet 66. § szerinti véleményezési szakaszra beérkezett vélemények és azokra adott válaszok

(Eljárás E-Tér azonosítója: 1725, Budapest Település Településrendezési eszközök módosítása általános egyeztetési eljárással,
Duna-parti Építési Szabályzatok általános felülvizsgálata - Duna főmedrével közvetlenül határos telkek.
kivéve: XXII. kerület, IV. kerület, Népsziget, III. kerület Római-part és Pünkösdfürdői szakasz)

1. Budapest Főváros Kormányhivatala Kormány megbízotti Kabinet – Állami főépítész

(Iktatószám: BP/1701/00170-2/2024)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszabályi 1.1.	A tervezetnek a magasabb szintű jogszabályokkal és tervekkel, ezen belül kiemelten a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben foglaltakkal összhangban kell lennie, amely többek között magában foglalja a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervét. A Kerületi Építési Szabályzatnak a többször módosított 50/2015.(I.28.) Főv. Kgy. határozatban elfogadott Budapest Főváros Településszerkezeti Tervében (a továbbiakban TSZT), illetve a Fővárosi Rendezési Szabályzatról szóló 5/2015.(II.16.) Főv. Kgy. rendeletben (a továbbiakban: FRSZ) foglalt követelményeknek meg kell felelnie. A szabályzat készítése során az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban Étv.) és az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997.(XII.20.) Korm. rendelet (a továbbiakban OTÉK) településrendezési eszközökre vonatkozó szakmai előírásait is figyelembe kell venni. Felhívom szíves figyelmét, hogy az OTÉK 121.§ (2) bekezdés a) pontja alapján a „2012. augusztus 6-át követően készült településfejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia és település-rendezési eszközök 2027. június 30-ig megvalósítható módosítása során a települési önkormányzat a módosítást e rendelet ... 2021. július 15-ig hatályos II. fejezete, valamint 1. és 2. számú melléklete figyelembevételével készíti el.” A települési önkormányzat a közérdek védelmében jogosult rendeletet alkotni, ám nem terjeszkedhet túl az Alaptörvényben és a törvényekben meghatározott jogalkotói hatáskörén, így kérem rendeletükben csak azon kérdésekben alkossanak szabályokat, amelyekre vonatkozóan felhatalmazással bírnak. A hatáskörömbbe tartozó kérdésekben a tervezettel kapcsolatos jogszabályon alapuló és egyéb szakmai észrevételeim:	Döntést nem igényel.

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábai 1.2.	3.1. Felhívom szíves figyelmét, hogy az alátámasztó munkarészhez csatolt korrektúrák rendelettervezetek több ponton nem egyeznek meg a módosító rendeletekkel.	Elfogadásra javasolt. Pontosításra kerülnek a mellékelt korrektúrák módosított rendeletek.
Jogszábai 1.3.	3.2. Az alátámasztó munkarész nem tartalmaz indoklást arra, hogy az I. II. és XI. kerületre vonatkozó DÉSZ miért új rendeletként készül, annak ellenére, hogy a tervezés megnevezése szerint felülvizsgálatról, módosításról van szó.	Elfogadásra javasolt. Az alátámasztó munkarész erre vonatkozóan kiegészítésre kerül az alábbiak szerint: „Koncepcionális elvárás volt a jelenleg hatályos DÉSZ-ek számának racionalizálása az egyszerűsítés jegyében. Ezen cél szem előtt tartása miatt született a javaslat, hogy az V. IX. és XXI. kerületi DÉSZ mintájára, az azonos típusú budai parti DÉSZ-ek (pl. nem határosak Duna-parti kerületi építési szabályzattal (DKÉSZ-el)) is összevonásra kerüljenek, mivel rendelkezéseik szinte kizárólagosan az alsó rakpartok területére vonatkoznak, illetve előírásaik közötti egyezés is igen jelentős. Nevezett adottságok miatt javasoljuk: - a Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 38/2018. (X. 30.) önkormányzati rendelete az I. kerület Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról (DÉSZ X. ütem), - Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 29/2017. (IX. 19.) önkormányzati rendelete a II. kerület Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról (DÉSZ II. ütem), - Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 4/2018. (II. 14.) önkormányzati rendelete Újbuda Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról (DÉSZ IX. ütem) hatályos rendeleteinek összevonását. Technikailag az Újbuda Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzat területi hatálya került kiterjesztésre az I. kerület és II. kerület Duna-parti területének vonatkozásában. Az összevont rendelettervezet az Alátámasztó munkarész mellékletben, teljes terjedelmében került dokumentálásra. A változások jól követhetőek, mivel az alaprendelet (Újbuda) fekete színű, I. kerület rendeletéből átvett részek kék színnel, míg a II. kerület rendeletéből átvett részek narancsszínnel, az új rendelkezések pedig piros színnel jelöltek.”

RENDELETTERVEZETEK MARGITSZIGET

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábai 1.4.	3.3. A 2. § új 7.a pontjában a raszter fogalmának magyarázatában a könnyebb értelmezhetőség érdekében kérem, hogy legyen utalás arra, hogy ez egy területi egység.	Elfogadásra javasolt. A fogalommagyarázat az alábbiak szerint módosításra kerül: „7.a. Raszter: a parthasználat és a kikötők engedélyezése során egységesen használt rendszer területi egység.”

Jogszályi 1.5.	3.4. Felhívom szíves figyelmét, hogy a módosító rendelettervezet 2. §-ában szereplő módosítás a 4. § (4) bekezdésére vonatkozik, amely az alátámasztó munkarész szerint (3) bekezdés. A módosító rendelettervezet 7. § szerint a 4. § (4) bekezdés hatályát veszti.	Elfogadásra javasolt. Köszönjük az észrevételt, helyesen: „2. § Az 1. rendelet 4. § (3) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:”
Jogszályi 1.6.	3.5. Felhívom szíves figyelmét, hogy a Jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. Tv. 18.§ (1) bekezdése alapján a jogszabály tervezetéhez indokolást kell csatolni. Kérem ennek pótlását.	Elfogadásra javasolt. A jogszabály tervezetéhez tartozó indokolás pótlásra kerül.

RENDELETTERVEZETEK I. II. és XI. KERÜLET (új rendeletként)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszályi 1.7.	3.6. Felhívom szíves figyelmét, hogy az alátámasztó munkarészben szereplő korrektúras rendelettervezet sok helyen pontatlan, a törlés nem látszik, és a számozások sem felelnek meg a rendelet-tervezetnek.	Elfogadásra javasolt. Pontosításra kerül a mellékelt korrektúras módosított rendelet.
Jogszályi 1.8.	3.7. Felhívom szíves figyelmét, hogy a Jszt. 70. § (4) bekezdése értelmében az értelmező rendelkezések nem tartalmazhatnak joghatás kiváltására alkalmas normatív tartalmú rendelkezést. A 2. § 3. j) pontjának utolsó mondatát kérem áthelyezni a rendelkező részbe. („rendeltetesszerű használatot nem teljesíthet”).	Elfogadásra javasolt. A rendelet 2.§ 3. j) pontja az alábbiak szerint módosul: „Tároló kikötői osztály: Rendeltetesszerű használatot nem teljesítő , elsősorban motoros kishajók és kabinos turistahajók kivételével nagyhajók fogadására (huzamosabb tartózkodásra és a napi üzemeltetéshez szükséges tevékenységek elvégzésére) szolgáló kikötő és kapcsolódó létesítményei, amely személyszállító hajók üzemidőn kívüli tárolására szolgál. A kikötőben tartózkodó hajó rendeltetesszerű használatot nem teljesíthet. ”
Jogszályi 1.9.	3.8. A 2. § 6. pontjában a raszter fogalmának magyarázatában a könnyebb értelmezhetőség érdekében kérem, hogy legyen utalás arra, hogy ez egy területi egység.	Elfogadásra javasolt. A fogalommagyarázat az alábbiak szerint módosításra kerül: „7.a. Raszter: a parthasználat és a kikötők engedélyezése során egységesen használt rendszer területi egység. ”
Jogszályi 1.10.	3.9. A 2. § 8. pontjában szereplő tömör kerítés fogalmát a rendelettervezet más helyen nem alkalmazza, ezért annak megtartása nem szükséges	Elfogadásra javasolt. A rendelkezés törlésre kerül.
Jogszályi 1.11.	3.10. Az 5. § (6) bekezdésében szerepel a „taxon” kifejezés, kérem ennek magyarázatát az értelmező rendelkezésekben.	Elfogadásra javasolt. A bekezdés pontosításra kerül az alábbiak szerint: „(6) Építési tevékenység érdekében szükséges fakivágás esetén a fapótlás mértéke a kivágandó fák 1 méteres magasságban mért törzsátmérőjének összege. A karaktermegőrzés érdekében a fasori pótlásokat azonos fafajjal taxonokkal kell elvégezni.”
Jogszályi 1.12.	3.11. Felhívom szíves figyelmét, hogy a Jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. Tv. 18.§ (1) bekezdése alapján a jogszabály tervezetéhez indokolást kell csatolni. Kérem ennek pótlását.	Elfogadásra javasolt. A jogszabály tervezetéhez tartozó indokolás pótlásra kerül.

RENDELETTERVEZETEK III. KERÜLET

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszályi 1.13.	3.12. A 2. § 5.b. pontjában a raszter fogalmának magyarázatában a könnyebb értelmezhetőség érdekében kérem, hogy legyen utalás arra, hogy ez egy területi egység.	Elfogadásra javasolt. A fogalommagyarázat az alábbiak szerint módosításra kerül: „7.a. Raszter: a parthasználat és a kikötők engedélyezése során egységesen használt

		rendszer területi egység.”
Jogszábai 1.14.	3.13. Felhívom szíves figyelmét, hogy a módosító rendelettervezet 12. § (rendelet 35. § új (2a) bekezdés) a korrektúrák rendelet 35. § (3) bekezdésében szerepel, amely nem kerül törésre.	Elfogadásra javasolt. A (3) bekezdés sorszáma (2a) ra kerül javításra.
Jogszábai 1.15.	3.14. Felhívom szíves figyelmét, hogy a Jszt. 70. § (4) bekezdése értelmében a az értelmező rendelkezések nem tartalmazhatnak joghatás kiváltására alkalmas normatív tartalmú rendelkezést. A 2.§ 2b. i) pontjának utolsó mondatát kérem áthelyezni a rendelkező részbe.	Elfogadásra javasolt. A rendelet 2.§ 2b. i) pontja az alábbiak szerint módosul: „Tároló kikötői osztály: Rendeltetésszerű használatot nem teljesítő , elsősorban motoros kishajók és kabinos turistahajók kivételével nagyhajók fogadására (huzamosabb tartózkodásra és a napi üzemeltetéshez szükséges tevékenységek elvégzésére) szolgáló kikötő és kapcsolódó létesítményei, amely személyszállító hajók üzemidőn kívüli tárolására szolgál. A kikötőben tartózkodó hajó rendeltetésszerű használatot nem teljesíthet.
Jogszábai 1.16.	3.15. Felhívom szíves figyelmét, hogy a Jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. Tv. 18.§ (1) bekezdése alapján a jogszabály tervezetéhez indokolást kell csatolni. Kérem ennek pótlását.	Elfogadásra javasolt. A jogszabály tervezetéhez tartozó indokolás pótlásra kerül.

RENDELETTERVEZETEK XIII. KERÜLET

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábai 1.17.	3.16. Felhívom szíves figyelmét, hogy a Jszt. 70. § (4) bekezdése értelmében a az értelmező rendelkezések nem tartalmazhatnak joghatás kiváltására alkalmas normatív tartalmú rendelkezést. A 2. § 1b. k) pontjának utolsó mondatát kérem áthelyezni a rendelkező részbe.	Elfogadásra javasolt. A rendelet 2.§ 1b. k) pontja az alábbiak szerint módosul: „Tároló kikötői osztály: Rendeltetésszerű használatot nem teljesítő , elsősorban motoros kishajók és kabinos turistahajók kivételével nagyhajók fogadására (huzamosabb tartózkodásra és a napi üzemeltetéshez szükséges tevékenységek elvégzésére) szolgáló kikötő és kapcsolódó létesítményei, amely személyszállító hajók üzemidőn kívüli tárolására szolgál. A kikötőben tartózkodó hajó rendeltetésszerű használatot nem teljesíthet.
Jogszábai 1.18.	3.17. A 2. § 4.a. pontjában a rászter fogalmának magyarázatában a könnyebb értelmezhetőség érdekében kérem, hogy legyen utalás arra, hogy ez egy területi egység.	Elfogadásra javasolt. A fogalommagyarázat az alábbiak szerint módosításra kerül: „7.a. Rászter: a parthasználat és a kikötők engedélyezése során egységesen használt rendszer területi egység.”
Jogszábai 1.19.	3.18. A módosító rendelet 24. § b) pontja szerint a rendelet 14. § (3) bekezdése módosul. A korrektúrák rendelettervezet és a Nemzeti Jogszabálytár felületén megtalálható rendeletnek nincs 14. § (3) bekezdése.	Elfogadásra javasolt. A rendelkezés törlésre kerül.
Jogszábai 1.20.	3.19. Felhívom szíves figyelmét, hogy a Jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. Tv. 18.§ (1) bekezdése alapján a jogszabály tervezetéhez indokolást kell csatolni. Kérem ennek pótlását.	Elfogadásra javasolt. A jogszabály tervezetéhez tartozó indokolás pótlásra kerül.

RENDELETTERVEZETEK V. IX. és XXI. KERÜLET

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábai 1.21.	3.20. Felhívom szíves figyelmét, hogy a Jszt. 70. § (4) bekezdése értelmében a az értelmező rendelkezések nem tartalmazhatnak joghatás kiváltására alkalmas normatív	Elfogadásra javasolt. A rendelet 2.§ 3b. l) pontja az alábbiak szerint módosul:

	tartalmú rendelkezést. A 2.§ 3b. l) pontjának utolsó mondatát kérem áthelyezni a rendelkező részbe.	„Tároló kikötői osztály: Rendeltetésszerű használatot nem teljesítő , elsősorban motoros kishajók és kabinos turistahajók kivételével nagyhajók fogadására (huzamosabb tartózkodásra és a napi üzemeltetéshez szükséges tevékenységek elvégzésére) szolgáló kikötő és kapcsolódó létesítményei, amely személyszállító hajók üzemidőn kívüli tárolására szolgál. A kikötőben tartózkodó hajó rendeltetésszerű használatot nem teljesíthet.
Jogszábai 1.22.	3.21. A 2. § 8. pontjában a raszter fogalmának magyarázatában a könnyebb értelmezhetőség érdekében kérem, hogy legyen utalás arra, hogy ez egy területi egység.	Elfogadásra javasolt. A fogalommagyarázat az alábbiak szerint módosításra kerül: „7.a. Raszter: a parthasználat és a kikötők engedélyezése során egységesen használt rendszer területi egység. ”
Jogszábai 1.23.	3.22. Felhívom szíves figyelmét, hogy a 15. § (4) bekezdésében a távolság értéke az alátámasztó munkarészben és a módosító rendelettervezetben eltér. (200 m helyébe lép 100 m vagy fordítva).	Elfogadásra javasolt. A távolság értéke a jelenlegi 100 méterről 200 méterre módosul. A rendelkezés helyesen: 15. § (4) A Rákóczi híd - Kvassay zsilip közötti partszakasz kabinosturistahajó(szállodahajó)-kikötő esetén a partkapcsolati ponttól számított 200 m gyaloglási távolságon belüli közterületen vagy egyéb telken 3 autóbusz megállását és rövid idejű (legfeljebb 1 óra) várakozását kell biztosítani.
Jogszábai 1.24.	3.23. Felhívom szíves figyelmét, hogy a Jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. Tv. 18.§ (1) bekezdése alapján a jogszabály tervezetéhez indokolást kell csatolni. Kérem ennek pótlását.	Elfogadásra javasolt. A jogszabály tervezetéhez tartozó indokolás pótlásra kerül.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábai 1.25.	A megküldött és áttanulmányozott tervezettel kapcsolatban további észrevételt nem teszek, de felhívom a figyelmét arra, hogy a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 2.§ (4) bekezdés b) pontja értelmében a fővárosi kerületi önkormányzat képviselő-testülete által alkotott rendeletnek illeszkednie kell a jogrendszer egységébe. Kérem, fentiek szíves tudomásul vételét és tárgyi településrendezési eszköz egyeztetése és elfogadása során az új R.-ben meghatározott eljárási rend maradéktalan betartását. A véleményemben foglaltakkal kapcsolatban felmerülő kérdések esetén állok szíves rendelkezésére.	Döntést nem igényel.

2. Építési és Közlekedési Minisztérium Hajózási Hatósági Főosztály

(Iktatószám: KÖFÁT/9803-1/2024/HHF, KÖFÁT/9799-1/2024/HHF, KÖFÁT/10274-1/2024/HHF)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábai 2.1.	Budapest Főváros Önkormányzatának megbízása alapján Tervezőirodájuk által véleményezésre az Építési és Közlekedési Minisztérium Hajózási Hatósági Főosztálya részére 2024. február 14-én, az E- TÉR rendszeren keresztül megküldött beadványokkal kapcsolatban szakmai egyeztetés megtartását tartjuk szükségesnek. Budapest Duna-parti Építési Szabályzatának (a továbbiakban: DÉSZ) a tervezett módosításai há rom különálló beadvány formájában érkeztek meg a hajózási hatósághoz. A közel 2.000	Döntést nem igényel. A jogszabályban előírt folyamaton kívül, a DÉSZ hatáskörébe tartozó témakörök tekintetében egyeztetés tervezett a tervezőkkel – az ÉKM Hajózási Hatósági Főosztály időpontkijelölése alapján – 2024.03.21-én. A véleményezési eljárásban a terv Budapest Főváros Kormányhivatalának Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztály számára is megküldésre került véleményezés

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	oldalt kitevő véleményezési dokumentáció áttanulmányozását és értelmezését folyamatosan végezzük, azonban a véleményezési eljárás jelenlegi szakaszában is már felvetődött annak igénye, hogy a hajózási hatóság a hatáskörébe tartozó részletek tekintetében kérdéseit és álláspontját egy szakmai egyeztetésen kifejtthesse és a kapott vál aszok tükrében esetlegesen fennmaradó kifogásait egyeztethesse, azokra közös megoldást találjon. A víziközeledési érdekek megnyugtató rendezése érdekében az egyeztetésbe szükségesnek látju k bevonni az érintett vízterületen üzemelő kikötők felügyeletét ellátó társhatóságunkat, azaz Budapest Főváros Kormányhivatalának Országos Közúti és Hajózási Hatósági Főosztályát (a továbbiakba n: BFKH), valamint a kikötő-üzemeltetőket képviselő Személyhajósok Szövetségét is. A hajózási hatóság hatáskörei, melyek a tárgyi településrendezési eljárásokban is érintettek, és amelyeket az egyeztetésen is képviselni szeretnénk, azok a víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 2. §-a alapján az alábbiak: • a hajózás, a kikötők és a víziutak fejlesztésére vonatkozó - az épített és a természetes környezet védelmére figyelemmel kialakított, az ország kiegyensúlyozott fejlődésének igényeivel összehangolt - koncepciók jóváhagyása; • a hajózással, a kikötőkkel és a vízi utakkal kapcsolatos hatósági feladatok ellátása; • a hajózás - nemzetközi követelményeknek megfelelő - rendjének meghatározása; • a hajózással kapcsolatos környezet- és természetvédelmi követelmények megállapítása; • a víziközeledés baleset-megelőzéssel összefüggő feladatainak ellátása.	céljából. (lásd: 14. sorszám) A véleményezési eljárásban a DÉSZ módosítás tervezetét a Személyhajósok Szövetsége is megkapta, mindezen felül tárgyi témában előzetes egyeztetés került megtartásra a Személyhajósok Szövetségével 2023. márc. 6-án és június 2-án.
Jogsabályi 2.2.	A véleményezési tervdokumentációban megfogalmazott alapvető koncepciót és célkitűzéseket a hajózási hatóság teljes mértékben tudja támogatni, amennyiben evvel párhuzamosan, a hajózás biztonsága nem csökken, a hajózási létesítmények (kikötők) engedélyezése kapcsán eljárási nehézségek vagy jogbizonytalanság nem keletkezi k és a víziközeledés érdekei nem sérülnek. A DÉSZ-re vonatkozó megkereséseket kerületekre lebontva kaptuk meg és bár a tervdokumentáció kiemeli, hogy ezek mindegyike egy egységes, a Duna teljes budapesti szakaszára vonatkozó koncepció részeként került kialakításra, szükségesnek tartjuk, hogy ezt a teljes budapesti Duna- szakaszra vonatkozó szabályozást teljes egészében és részleteiben is megismerhessük azzal kapcsolatban felmerült kérdéseinkre válaszokat kaphassunk. A fő kérdéskörök melyekre egy egyeztetés során ki szeretnénk térni - a teljesség igénye nélkül - az alábbiak lennének: • A jelenlegi kikötői struktúra földrajzértelemben vett megváltoztatása, különösen a nagy méretekkkel rendelkező kabinos személyhajók és termes személyhajók esetében közvetve a Duna budapesti szakaszának forgalmi viszonyaira is hatással lehet. Ezt a forgalmi változást a forgalombiztonság megőrzése érdekében a Duna budapesti szakaszának közlekedési rendjéről és a személyhajók budapesti közlekedésének szabályozásáról szóló Hajósoknak Szóló Hirdetményeinkben kellő időben szükséges lekövetni. • . (Az érintett 72/Du/2021, 27/Dum/2021 és a 61/Du/2021. számú hirdetmények az alábbi linken letölthetők: https://www.kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/dokumentumtar?site=66222&category=66908	Döntést nem igényel. A DÉSZ-ek felülvizsgálatának egyik célkitűzése épp az esetleges jogbizonytalanság kiküszöbölése volt. A DÉSZ rendelkezései a hajózás biztonságára nincsenek ráhatással, mivel egyrészt a DÉSZ hatálya nem érinti a Duna telkét, másrészt a parthasználattal kapcsolatos rendelkezések módszertani szempontból csak úgy változtak, hogy a hídlábaktól nagyobb távolságot kell tartani és a lépcsők előtt korlátozások kerültek bevezetésre. A Duna budapesti szakaszának közlekedési rendjéről és a személyhajók budapesti közlekedésének szabályozásáról szóló Hajósoknak Szóló Hirdetmények megjelenésére nincs ráhatása a DÉSZ módosításának, nem a DÉSZ jogköre.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábrályi 2.3.	A fővárosi és kerületi önkormányzatok a Vkt. 3.§-ában kapott felhatalmazás alapján a településrendezési terv készítésénél és elfogadásánál a létesítendő kikötő működtetéséhez szükséges és megfelelő parti terület kijelölését, az igénybevétel feltételeinek tervezhető módon, hosszútávra történő meghatározását végzik. A településrendezési eszközök, jelen esetben a DÉSÉ jóváhagyásával egyidejűleg a kikötők engedélyezését végző hajózási hatóságnál az ebben foglalt rendelkezések tekintetében egyfajta kötelezettség keletkezik. A kikötő, komp- és révátelölhely, továbbá más hajózási létesítmény létesítéséről, használatbavételéről, üzemben tartásáról és megszüntetéséről szóló 510/2017. (X II. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kikötőrendelet) 15. §. (2) bekezdése alapján a hajózási hatóság az engedély kiadását megtagadja, ha a tervezett hajózási létesítmény a helyi településrendezési tervvel és szabályokkal ellenkezik. Mivel a hajózási hatóság az engedélyezési eljárást a Kikötőrendelet előírásai szerint köteles lefolytatni, egyfajta harmonizáció megteremtését tartjuk szükségesnek a DÉSÉ-ben a parthasználati engedély kiadása során használt fogalmak és eljárási alapelvek tekintetében, annak érdekében, hogy a két eljárás analóg legyen egymással.	Elfogadásra nem javasolt. A DÉSÉ a kikötők parthasználatával kapcsolatban a „parti oldalra” vonatkozóan azt szabályozza, hogy a meglévő és tervezett kikötői létesítmények esetében milyen kikötői osztály számára és milyen feltételekkel engedélyezhető a parthasználat. A DÉSÉ hatálya a Duna telkével közvetlenül határos parti (szárazföldi) területekre terjed ki, a vízi oldalra vonatkozóan a DÉSÉ rendelkezéseket nem tartalmaz. A kikötői létesítmények parthasználatával kapcsolatos, a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában álló közterületek használatáról szóló 3/2013. (III. 8.) önkormányzati rendeletben meghatározott kikötői létesítményi osztályok definíciói a DÉSÉ-be átemelésre kerültek. A DÉSÉ módosítása során az egyes kikötői létesítményi osztályok fogalmai a magasabb rendű jogszábrályokkal való szorosabb harmonizáció érdekében felülvizsgálatra kerültek. A DÉSÉ a helyi építési szabályozás adta lehetőségek alapján definiálja az egyes kikötői létesítményi osztályokat, így azok a hivatkozott 510/2017. (XII. 29.) Korm. rendeletben foglaltakkal nem ellentételesek, magasabb rendű jogszábrályokkal nem ütköznek.
Jogszábrályi 2.4.	Szükséges lenne annak tisztázása is, hogy a DÉSÉ jelen módosításai miként érintik majd a belvárosi Duna szakaszon meglévő több funkcióra alkalmas kikötőket. Itt gondolunk arra, hogy a módosítások csak a módosítások hatálybalépését követően létesíteni tervezett kikötőket érintik-e, vagy a folyamatosan üzemeltetett kikötőket is? Szükséges-e a DÉSÉ módosításainak hatályba lépésével egyidejűleg új parthasználati szerződést kötniük az üzemeltetőknek, vagy csak akkor, ha lejár a parthasználati engedélyük? Fontos annak tisztázása is, hogy ha egy meglévő kikötő nem kap parthasználati engedélyt, akkor erre vonatkozóan készült-e terv, hogy miként és hol folytatható a hajózási tevékenység, milyen alternatívákat kínál fel a DÉSÉ az ilyen esetekre?	Részben elfogadásra javasolt. A DÉSÉ a „parti oldalra” vonatkozóan azt szabályozza, hogy a meglévő és tervezett kikötői létesítmények esetében milyen kikötői osztály számára és milyen feltételekkel engedélyezhető a parthasználat. A meglévő engedélyek, hozzájárulások azok lejártáig érvényben maradnak, a DÉSÉ rendelkezéseit az engedélyek, hozzájárulások meghosszabbításakor, új létesítmények kialakításakor kell figyelembe venni. A parthasználatra vonatkozó alternatív lehetőségeket a DÉSÉ mellékletét képező „parthasználat szabályozása” c. tervlapok tartalmazzák. A DÉSÉ-ben átmeneti rendelkezésként meghatározásra kerül, hogy a DÉSÉ 5. mellékletének rendelkezései hatálybalépését követően a hatályos parthasználati engedélyek lejáratí időpontjukig érvényben maradhatnak. Emellett a DÉSÉ kiegészül az alábbiak szerint a záró rendelkezésekben: a rendelet 2. § 6. pontja és 5. melléklete (parthasználat) 2025. január 1-én lép hatályba..”
Jogszábrályi 2.5.	Arra vonatkozóan is szeretnénk tájékoztatást kérni, hogy a kikötésre újonnan kijelölt vízterületeken készült-e olyan jellegű mederfelmérés, amely alapján meghatározhatóak az ott ki kötni tervezett hajók fő méretei, merülésük. A tervezett kikötőhelyek parti területeire vonatkozóan is szeretnénk tájékozódni arról, hogy a hozzájuk szükséges parti infrastruktúra megvalósíthatóságát vizsgálták-e a kikötő megközelíthetősége, a parti bakok, híd- és támgerenda fészkek, lejárók, stb. tekintetében.	Döntést nem igényel. A DÉSÉ a parti oldalra vonatkozóan településrendezési szempontból határozza meg a parthasználat lehetőségeit. A DÉSÉ – egy-egy kiemelt partszakasztól eltekintve – az egyes kikötői osztályok tekintetében a jelenleg ismert igényeknél szélesebb körű parthasználati lehetőséget biztosít, kikötők elhelyezésének a víz felőli oldalról való akadályozottsága miatt. A kikötők elhelyezésének és a létesítéshez szükséges műszaki infrastruktúra kialakításának lehetőségeit részletes műszaki tervezést követően az engedélyezés során kell vizsgálni.
Jogszábrályi 2.6.	A hajózási hatóság érdemi állásfoglalását a tárgyi ügyekben csak az egyeztetés lefolytatását, továbbá a felmerült szakmai kérdések tisztázását követően tudja ki alakítani. Az egyeztetés helyszíneként az ÉKM Hajózási Hatósági Főosztály 1138 Budapest, Váci út 188. szám	Döntést nem igényel. Az E-TÉR felületére, véleményezési határidőn belül feltöltött véleményt a tervmódosítások vonatkozásában a Fővárosi Önkormányzat beérkezett véleményként kezeli a véleményezési eljárás folyamatában.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	1. emeleti. tárgyalóját szeretnénk felkínálni, melyre ezúton meghívjuk szakmai képviselőjüket. Részvételi szándékuk esetén a BFKH és a Személyhajósok Szövetségének képviselőit Főosztályunk értesíti.	A levélben jelezték a tervezőkkel való egyeztetési szándékát. Mint a terv vonatkozásában véleményt adó Államigazgatási szerv részére, a jogszabályban előírt folyamaton kívül, a DÉSZ hatáskörébe tartozó témakörök tekintetében egyeztetés tervezett a tervezőkkel 2024.03.21-én.

3. Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály

(Nyt. szám: 2402-2/2024/h)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszabályi 3.	Megkeresésükre értesítem, hogy a tárgyi dokumentációt megvizsgáltam és azzal kapcsolatban az alábbi állásfoglalást adom: A fenti hivatkozási számon érkezett dokumentációban foglaltak a honvédelem érdekeit nem érintik, a Magyar Honvédség nemzeti és szövetségi védelmi feladatai végrehajtása biztosított, ezért az abban foglaltakkal kapcsolatban külön észrevételt nem teszek. Jelen állásfoglalást, mint a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021 Korm. rendelet 11. melléklet táblázatának 21. sorában megjelölt államigazgatási szerv adtam ki, figyelemmel az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 7. § (2) bekezdésének m) pontjára. Tájékoztatom, hogy jelen állásfoglalásom, nem helyettesíti a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 11. sz. melléklet 15. sor b) pontjában nevesített katonai légügyi hatóság állásfoglalását. Jelen állásfoglalást a Honvédelmi Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 30/2022. (VII. 29.) HM utasítás 1. melléklet 6. függelék B) táblázat 56. sorában foglaltak alapján a Honvédelmi Minisztérium Hatósági Főosztály Településrendezési Hatósági Osztály vezetőjeként a miniszter nevében és megbízásából kiadmányozom.	Döntést nem igényel.

4. Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság Hírközlésfelügyeleti-főosztály Építményengedélyezési Osztály

(Iktatószám: EE/3667-2/2024.)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszabályi 4.	A Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság Hivatala (a továbbiakban: Hatóság) megvizsgálta a tárgyi önkormányzati rendeletek tervezetét (Margitsziget; I-III. kerületek I. szakasz; V. kerület; IX. kerület; XIII. kerület; XXI. kerület területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatok), amelyekkel kapcsolatban a Hatóság a következő észrevételeket teszi. - Az I. kerület, a II. kerület és a IX. kerület, Újbuda Duna-parti területére vonatkozó Duna- parti építési szabályzat tervezetének 9. §-a; - a III. kerület, Óbuda-Békásmegyer I. szakasz Duna-parti területére vonatkozó	Elfogadásra nem javasolt. A tervezetek az Eht.) 94. § (1)-(2) bekezdésének megfelelnek, mivel biztosított az elektronikus hírközlési építmények elhelyezésének lehetősége, a szolgáltatók antennáikat bármely meglévő építményen továbbra is elhelyezhetik. Technológiára vonatkozó előírást, korlátozást a rendelettervezetek nem tartalmaznak, többletkövetelmény nem került megfogalmazásra.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	Duna- parti építési szabályzat 10. §-a; - a XIII. kerület Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzat 9. §-a szerint „Önálló antennatartó szerkezet (torony) nem létesíthető.” - A Duna-part Budapest V., IX., és XXI. kerületi szakaszára vonatkozó Duna-parti építési szabályzat 13. §-a szerint „Önálló antennatartó szerkezet (torony) kizárólag a K-Kik, K- Log és Gksz-2 építési övezetek területén létesíthető.” A Tervezetek az elektronikus hírközlés létesítményei esetében az önálló antennatartó szerkezetek telepítése vonatkozásában teljes, vagy részleges tilalmat rendelnek el. Az elektronikus hírközlésről szóló 2003. évi C. törvény (a továbbiakban: Eht.) 94. § (1)-(2) bekezdése szerint: (1) A település tervezésénél, rendezésénél, utak és közművek építésénél, korszerűsítésénél, egyéb építmények és más létesítmények megvalósításánál, felújításánál - a külön jogszabályban meghatározott módon - biztosítani kell az elektronikus hírközlési építmények elhelyezésének lehetőségét. (2) Az elektronikus hírközlési építményt elsősorban közterületen, meglévő elektronikus hírközlési építmények közös eszközhasználatával vagy más fizikai infrastruktúra elemeinek vagy más hálózatüzemeltető meglévő fizikai infrastruktúrájának felhasználásával kell elhelyezni, úgy, hogy a lehető legkisebb mértékben érintsen egyéb nem köztulajdonban lévő ingatlant.” A Köf.5.014/2021/3 számú ügyben a Kúria Önkormányzati Tanácsa határozatának elvi tartalma szerint „az önkormányzatoknak biztosítaniuk kell az elektronikus hírközlési szolgáltatások nyújtásának szabadságát az alkalmazott technológiától és berendezéstől függetlenül. Az elektronikus hírközlési építmények létesítését a közrenddel, közbiztonsággal és közegészséggel kapcsolatos okból korlátozhatják. A korlátozás érdekében engedélyekhez köthetik az ilyen építmények létesítését építészeti, történeti vagy természeti jelentőséggel bíró épületeken vagy helyszíneken. Nem zárhatják ki azonban egész településrészekről az ilyen építmények elhelyezését, illetve nem tilthatják meg az elektronikus hírközlési berendezések fejlesztését meghatározott technológia kizárása érdekében” Fentiek alapján a Hatóság kéri a rendelet-tervezet felülvizsgálatát, és rendelkezésének összhangba hozását a magasabb rendű jogszabály előírásaival. A Hatóság kéri, hogy a módosított rendelet-tervezetet ismételt véleményezésre megküldeni szíveskedjék. A Hatóság végleges véleményét a módosított szöveg ismeretében tudja megadni. Jelen véleményt a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 64. §-ában meghatározottak szerint a Rendelet. 11. melléklet 24. pontjában foglalt felhatalmazás alapján adta a Hatóság.	A tervezési területek elhelyezkedésének sajátosságából fakadóan nem tekinthetők „egész településrészeknek”, a törvényi előírásnak megfelelően mindössze egy-egy teleksorra vonatkoznak. A Duna-parti építési szabályzat hatályterületét a Duna főmedrével közvetlenül határos telkek alkotják. Fentiek miatt az önkormányzati rendelettervezetek a hivatkozott jogszabályi helyekkel nem ellentétesek. A Duna főmedrének szomszédsága lévén torony létesítése nem kívánatos a teleksoron, a jelenleg is hatályos előírás emiatt nem került módosításra.

5. Budapest Főváros I. kerület Budavári Polgármesteri Hivatal

(Ügyiratszám: BDV/ 8923-2/2024)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábai 5.	Polgármester asszonnyal egyeztetve tájékoztatom, hogy a Duna-parti Építési Szabályzatok (DÉSZ) általános felülvizsgálati terveivel (Albrecht Ute vezető tervező, 2024.február) kapcsolatban kerületünket érintően a Budavári Önkormányzat kifogást nem emel.	Döntést nem igényel.

6. Budapest Főváros IX. kerület Ferencvárosi Polgármesteri Hivatal Főépítész és Városrendezési Csoport

(Ügyiratszám: 00206-0011/2018)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábai 6.	Tisztelt Cím! Sajnos az e-térben nem látjuk a dokumentumot, így véleményezni sem tudjuk azon a felületen. Ez úton jelzem, hogy a DÉSZ általános felülvizsgálathoz a kerület nem tesz észrevételt. Üdvözlettel: Maczák Johanna főépítész	Döntést nem igényel.

7. Budapest Főváros XXI. ker. Csepeli Polgármesteri Hivatal

(Iktatószám: A LT/2948-2/2024.)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábai 7.1.	A Duna-parti Építési Szabályzatok általános felülvizsgálata tárgyában indult véleményezési eljárásban Budapest XXI. Csepel területére vonatkozóan az alábbi véleményt adom. Köszönettel vettük, hogy az előzetes egyeztetés során tett észrevételeinket figyelembe vették, és bizonyos pontjait a tervbe beépítették. Az alábbiakat továbbra is fenntartjuk: A közszolgáltatási személyhajó kikötő (BKK) és a vízitaxi kikötő meglévő kijelöléséből 3 raszter törlésre kerül a XXI. Budafoki út végénél, azonban mivel a partszakasz megközelítése könnyen megoldható, javaslom a megtartását. A Budafoki híd távlati megvalósulásáig hasznosítható a terület, ne zárjuk ki ennek lehetőségét.	Elfogadásra javasolt. A tervezett Albertfalvai hídtól délre található XXI/118 – XXI/120 raszterekben a közösségi közlekedési személyhajó és a vízitaxi kikötői osztályok számára a parthasználata az észrevételnek megfelelően jelölésre kerül. Az Albertfalvai híd távlati megvalósulása esetén a parthasználati lehetőség megszüntetésére kell számítani.
Jogszábai 7.2.	Ipari és kereskedelmi kikötő már meglévő kijelölését Csepel északi részén törlésre javaslom az atlétika pályák, valamint a gyalogos-kerékpáros híd közelsége miatt, mivel látvány szempontjából kedvezőtlen és az atlétika pályák, valamint a parkosított terület környezeti hatásra érzékeny kapcsolódó funkciók. Ugyanitt az ellátó kikötő felülvizsgálata is indokolt a fenti okok miatt.	Elfogadásra nem javasolt. A szennyvíztisztító telep menti javasolt parthasználatok mind az edzőpályáktól, mind a gyalogos hídtól távol vannak, nem zavaróbb jelenségek, mint maga a szennyvíztisztító.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
		
Jogszabályi 7.3.	Egyéb észrevételek: Megalapozó/Helyzetfeltáró és helyzetelemző munkarész 1.kotet_altalanos_Megalapozo. pdf. 45.oldalán, a Duna menti fejlesztési céltérségek ábrán a 7. számú lilával jelölt (belvízi szállítás, logisztika, gazdaság) terület csak a Rózsa utcáig helytálló, a Rózsadombi területre és attól délre a kerület határáig zöld jelölés indokolt (sport, rekreáció, vízi turizmus, természetvédelem, zöldfelületi dominancia, természetközeli part), (Ld.: 1 . melléklet: Csepel ITS 76. old. Rózsadomb akcióterület)	Elfogadásra javasolt. A dokumentáció javításra kerül.
Jogszabályi 7.4.	Ugyanitt a 150. oldalon a Műemléki védetség alatt álló ingatlanok ábráról hiányzik a Kvassay-zsilip és épületegyüttes, valamint hiányzik a 1 51. old. második bekezdés felsorolásából.	Elfogadásra javasolt. A dokumentáció kiegészítésre kerül.
Jogszabályi 7.5.	A jóváhagyandó munkarész rajzi mellékleteinek jelmagyarázata szerint a megtartandó értékes facsoport, faállomány jelölése sötétzöld függőleges sraff, míg a rajzon vízszintesen sraffozott sötétzöld területek láthatók, így a jelölés nem egyértelmű.	Elfogadásra javasolt. A jelmagyarázat és a térkép jelölései egységesítésre kerülnek.
Jogszabályi 7.6.	A tervezés területi hatályát javasoljuk felülvizsgálni, aktualizálni, ezzel összefüggésben javasoljuk, ahogy azt korábban szóban is jeleztük, a magasabb rendű jogszabályok módosítását közösen. Ennek kapcsán megjegyezzük, hogy az észak-csepeli atlétikai edzőpálya megvalósítása során telekalakítás történt, melynek következtében a 210000/2 hrsz.-ú kialakult telek egy része fővárosi (DÉSZ), egy része pedig kerületi szabályozás (CSÉSZ) alá esik. Javasoljuk, hogy az edzőpálya területe essen fővárosi szabályozás alá, a DÉSZ tervezési terület határa a (210000/4) hrsz. terület északi és a 210007/4 hrsz.-ú telek déli-délkeleti telekhatára legyen. A szennyvíztisztító telep területét is javasoljuk a Főváros szabályozása alá vonni összhangban a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.) vonatkozó szakaszában a Fővároshoz rendelt feladatokkal. (2. melléklet)	Elfogadásra nem javasolt. A DÉSZ területi hatályáról az Étv. rendelkezik, tetszőlegesen nem módosítható.

8. BKV

(Ügyiratszám: 220/53-1/2024/220)

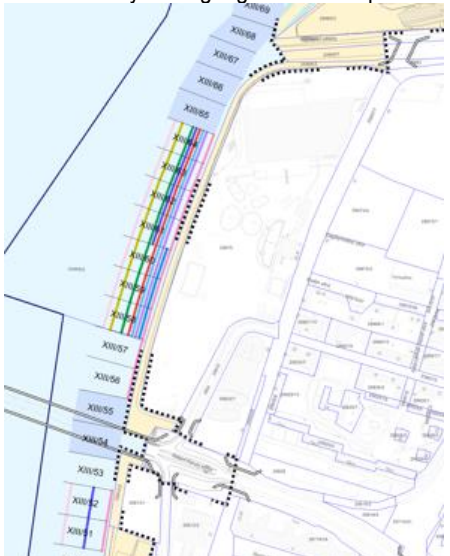
Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábi 8.1.	Köszönjük szíves tájékoztatását a Duna-parti Építési Szabályzat módosításának partnerségi egyeztetéséről. Társaságunk számára is fontos a jó partneri kapcsolat megőrzése, építése. A szabályzat tervezetét áttekintettük, melyről az alábbi véleményt kívánjuk tenni: A BKV Zrt. a fővárosi Duna szakaszon 10 db termes személyhajót üzemeltet, melyek tárolására évtizedek óta a Dráva utca és Margit híd közti Lipótvárosi rakpartrészen kiépített kikötőket használja – érvényes meder- és parthasználati engedélyek mellett, az előírások betartásával. Hajóink korszerű és jó állapotú dízelmotorokkal átépítésre kerültek, alacsony magasságú – tehát a Dunai látképet nem zavaró – közösségi közlekedési személyhajók – melyek karbantartását az Újpesti-öbölben lévő telephelyen végezzük. Tárolásuk során a kikötők környékének tisztaságát folyamatosan fenntartjuk, üzemeltetésünk során zaj, rezgés, valamint hulladék tekintetében elenyésző mennyiség keletkezik – tekintettel a hajóink közösségi közlekedési eszközként való használatára. A megküldött szabályzat tervezet kapcsán nem tudjuk elfogadni a Margit híd és a Dráva utca közötti partszakaszon lévő 11 db kikötőnk 5 db-ra való csökkentését, úgy, hogy ezek kiváltására valós és használható alternatívát nem tartalmaz az előkészítő anyag sem. Kifogásoljuk továbbá a megmaradó kikötők vonatkozásában a tárolási/ellátási tevékenységek megszüntetését is. Összességében úgy látjuk, hogy a Fővárosi Önkormányzat által kiadandó szabályozás a Főváros saját tulajdonában álló BKV Zrt.-t más piaci szereplőkkel szemben előnytelenebb helyzetbe hozza, az arányos parthasználat elve a hivatkozott partszakaszon a szabályzat értelmében nem valósulna meg. Különösen érthetetlen mindez a Fővárosi Önkormányzat és a BKV Zrt. jelenlegi finanszírozási helyzetében, hiszen a BKV hajózási tevékenységének jelentős bevételi forrása származik a partszakaszon lévő kikötők hasznosításából, melynek közvetetten - a parthasználati díjakon és a BKV alacsonyabb finanszírozási igényén keresztül – a Fővárosi Önkormányzat is haszonélvezője. A Budapest északi- és déli területegységein kijelölt raszterekben való tároló és ellátó kikötők kialakítása – figyelemmel a jelenlegi közmű-ellátottságra és közúti megközelíthetőségre, csak jelentős beruházásokkal jelenthetne egy lehetséges megoldást (a rezsifutások mennyiségének – és ezáltal a környezeti terhelés nagymértékű megemelkedésével együtt).	Elfogadásra nem javasolt. A belvárosi szakaszok tehermentesítése miatt a hajók tárolására a nevezett helytől északabbra, illetve a déli szakaszokon is új kijelölések történtek. A közösségi közlekedési szolgáltatás részét képező hajójáratok számára a DÉSZ a közösségi közlekedési személyhajó kikötői osztály keretein belül kizárólagos parthasználati lehetőséget biztosít a hajók megállóhelyein. Ezen felül azokban a raszterekben, ahol bármely más kikötői osztály számára is lehetséges a parthasználat, ott a közösségi közlekedési személyhajó kikötői osztály parthasználat is megengedett. A hivatkozott kikötői osztály azonban a jelenlegi parthasználat ellentétben a közösségi közlekedési személyhajó kikötői osztály esetében sem engedi meg az utascsera idején felül a kikötőben való tartózkodást, ennek értelmében a tárolást (hosszú idejű tartózkodást) és a karbantartást sem. Ezen funkciók számára a DÉSZ javaslata alapján a hivatkozott Dráva utca és Meder utca közötti partszakaszon a parthasználat nem megengedett. Ezért a tárolási és karbantartási tevékenység számára a jelenleg használt kikötők helyett távlatban más, erre a funkcióra alkalmas partszakaszokon kerülhet sor. A DÉSZ erre a funkcióra a jelenleg használt, lakóépületek közvetlen környezetében lévő, XIII. kerületi partszakasz helyett jellemzően a IX., a XI. és a XXI. kerületi partszakaszokon mintegy 120 darab raszterben biztosítja a parthasználati lehetőséget.
Jogszábi 8.2.	A szabályzat elemeinek változtatás nélküli rendeletbe foglalásával Társaságunk (és vélhetően a teljes hajózási ágazat) ellehetetlenülne, a hajós közszolgáltatási- és rekreációs szolgáltatások (a prognosztizálható jelentős áremelkedés miatt) elérhetetlenné válnának a társadalom jelentős része számára, mely meggyőződésünk szerint nem szolgálhatja a Fővárosi Önkormányzat által megfogalmazott célkitűzések egyikét sem. A tervezetből nem tudtuk meg, hogy a változtatások milyen átmeneti időszakkal és	Elfogadásra javasolt. A DÉSZ-ben átmeneti rendelkezésként meghatározásra kerül, hogy a DÉSZ 5. mellékletének rendelkezései hatálybalépését követően a hatályos parthasználati engedélyek lejáratú időpontjukig érvényben maradhatnak. Emellett a DÉSZ kiegészül az alábbiak szerint a záró rendelkezésekben: a rendelet 2. § 6. pontja és 5. melléklete (parthasználat) 2025. január 1-én lép hatályba.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	rendelkezőkkel kerülnének bevezetésre, valamint milyen lehetőségek vannak a Carl Lutz rakparti (vagy esetleg egyéb, Árpád híd feletti) kikötői osztályok átminősítésére? Társaságunk támogatja a Főváros településrendezési stratégiáját, erőfeszítéseit (a rakpart humanizálását), azonban rövidtávon jelen gazdasági helyzetben BKV Zrt. nem tudja kiüríteni a Lipótvárosi partszakasz rasztereiben lévő 11 db kikötőjét, amíg reális és gazdaságosan megvalósítható alternatíva nem kerül felajánlásra a 10 db közösségi közlekedési személyhajóknak effektív tárolására (és őrzésére), valamint a kapcsolatos Hajózási Hatóság által előírt feladataink (kikötőmegszüntetés és létesítés költségei) ellátására vonatkozóan.	„A Carl Lutz rakparti (vagy esetleg egyéb, Árpád híd feletti) kikötői osztályok átminősítése” a továbbiakban a DÉSZ ismételt módosításával lehetséges Fővárosi Közgyűlés támogató döntése alapján.

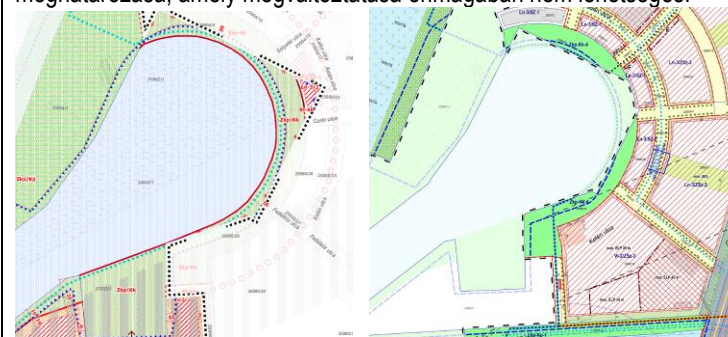
9. Budapest Főváros XIII. kerületi Polgármesteri Hivatal

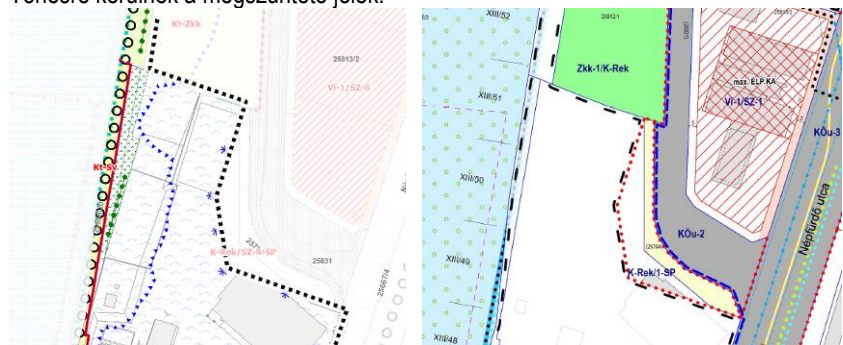
(Ügyiratszám: II/107-2/2024)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszabályi 9.1.	Tárgyi DÉSZ módosítás véleményezését Budapest Főváros XIII. kerületi Önkormányzat Tulajdonosi, Kerületfejlesztési és Lakásgazdálkodási Bizottsága (a továbbiakban: TKLB) 2024. március 7-én tartandó ülésén fogja tárgyalni. A módosítás véleményezési határideje az E-TÉR felületen 2024. március 14., azonban a Főpolgármesteri Hivatal e-mailes tájékoztatása alapján a módosítással kapcsolatos véleményeket 2024. február 28-ig várják, ezért jelen előzetes véleményem a TKLB döntése nélkül kerül megküldésre. A bizottsági döntést utólagosan meg fogjuk küldeni. Tárgyi DÉSZ módosítás általános eljárását 2022. októberében indította meg Budapest Főváros Önkormányzata. A vizsgálati és alátámasztó javaslatokkal kapcsolatban 2023. júniusáig több személyes és online egyeztetés történt önkormányzatunkkal. A jóváhagyandó rendelettervezetet előzetesen nem küldték meg, azzal kapcsolatban előzetes szakmai egyeztetés nem történt. A megküldött tervezetben kedvező a fogalmak pontosítása, az Újpesti-öböltől délre eső területeken a karbantartó, tároló, hulladékgyűjtő kikötői létesítmények tiltása. Budapest Főváros XIII. kerület Duna-parti területére vonatkozó Duna-parti építési szabályzatról szóló 36/2018. (X.30.) önkormányzati rendeletének módosításával kapcsolatban a településstervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 419. Kr.) 64. § (3) bekezdés c) pontban foglaltak alapján az alábbi véleményt adom.	Döntést nem igényel. A korábbi egyeztetések során a DÉSZ módosítás koncepciója és lényegi elemei bemutatásra kerültek a kerület részére, azonban a véleményezésre szánt rendelettervezet – hivatalos eljárásrendtől független – előzetes megküldésére nincs jogszabályi kötelezettség. A tervezet kidolgozása jelen fázisában volt lehetősége a véleményezőnek a rendelettervezet vonatkozásában vélemény megfogalmazására.
Jogszabályi 9.2.	1. A kikötői osztályok parthasználatával kapcsolatban (térképeken jelölt kikötői osztályok): 1.1 Az Újpesti-öbölben elhelyezhető kikötői osztályok jelentős csökkentése szükséges. Az öböl teljes hosszában csónakkikötő, közhasználatú rekreációs célú	Elfogadásra javasolt. A kérés alapján pontosításra kerülnek a nevezett parthasználatok.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	létesítmény, kulturális és művelődési célú létesítmény, továbbá a meglévő állapot figyelembevételével az öböl bejáratánál kizárólag közösségi közlekedési személyhajó, motoros kishajó, vízitaxi és csónakkikötő, az öböl északi részén, a vasúti hídhöz közel, tároló kikötői osztály (legfeljebb 3 db) létesíthetőségével.	
Jogszábai 9.3.	1.2 Az Újpesti öböl és a FOKA öböl között kikötői osztályok parthasználatát, úszóművek elhelyezését nem támogatjuk.	Részben elfogadásra javasolt. A területen a Községi közlekedési személyhajó kikötői osztály parthasználatának biztosítása továbbra is megtartásra kerül, míg a további kikötői osztályok törlésre kerülnek.
Jogszábai 9.4.	1.3 A FOKA öbölben a tervezet szerint nem létesíthető úszómű. Az öbölben jelenleg motoros kishajók fogadására alkalmas úszómű található, melynek üzemeltetése továbbra is tervezett. Kérjük a motoros kishajók fogadására alkalmas úszómű, csónakkikötő és vízitaxi kikötői osztályok jelölését.	Elfogadásra javasolt. A kérés alapján feltüntetésre kerülnek a nevezett parthasználatok.
Jogszábai 9.5.	1.4 A Dagály strand területe (25879 hrsz) előtt kabinos turistahajó és rendezvényhajó kikötői osztályok elhelyezését nem támogatjuk. Ezen a partszakaszon legfeljebb 3 db kikötő létesítése fogadható el, melyről a normaszövegben rendelkezni szükséges.	Részben elfogadásra javasolt. Előírásra kerül, hogy ezen partszakaszon csak 3 db kikötő létesítése fogadható el, azonban a hajózási turizmus összvárosi érdek, továbbá a strandterület mentén nem jelentkezik a zavaró hatás sem fizikailag, sem látványban. Azaz a fürdő funkciót nem zavarhatja és a kilátást sem befolyásolja ezen a helyen. Továbbá az e helyen álló Duna Aréna, mint nemzetközi versenyek lebonyolításának helyét adó létesítmény miatt is indokolt mind a kabinos turistahajó, mind a rendezvényhajó kikötői osztályok megengedése ezen partszakaszon.
		
Jogszábai 9.6.	1.5 Nem támogatjuk kabinos turistahajó és rendezvényhajó kikötői osztályok parthasználatát a XIII. kerület teljes partszakaszán.	Részben elfogadásra javasolt. A rendelettervezet jelentősen csökkenti a kabinos turistahajók parthasználatát, illetve a rendezvényhajók parthasználatát a Margit híd és az Árpád híd között nem teszi lehetővé.
Jogszábai 9.7.	1.6 A módosító rendeletben rögzíteni szükséges, hogy a kikötők parthasználatának száma legfeljebb 15 db lehet az Árpád híd és a Margit híd közötti szakaszon.	Elfogadásra javasolt. A rendelettervezet kiegészítésre kerül azzal, hogy az Árpád-híd és a Margit-híd között az

Ssz.	Vélemény	Válaszok
		úszóművek száma legfeljebb 15 db lehet, melyből legfeljebb 3 úszóművön megengedhető a szállodahajó kikötői parthasználat.
Jogszábai 9.8.	1.7 Az Árpád híd és a Margit híd közötti szakaszon a XIII/09-XIII/17 raszterekben, a Szent István park előtt, úszóművek elhelyezését nem támogatjuk.	Elfogadásra javasolt. A XIII/09-XIII/17 raszterekben úszómű elhelyezése törlésre kerül.
Jogszábai 9.9.	1.8. A módosító rendeletben rögzíteni szükséges, hogy az egyes kikötők parthasználata legfeljebb 2 db hajónak biztosítható.	Elfogadásra javasolt. A rendelettervezet az alábbiakkal kiegészítésre kerül: Úszóműhöz legfeljebb 2 hajó kikötését biztosító műszaki feltételrendszer alakítható ki, a csónak kikötői osztály kivételével.
Jogszábai 9.10.	1.9. Szükséges jogszabályban korlátozni a közforgalmú személyhajó kikötői osztályokban jelentkező utasforgalom mértékét a közeli lakóterületek terheltségének csökkentése érdekében. „Bulihajók” és azokat kiszolgáló úszóművek üzemelése egyáltalán nem támogatott a XIII. kerület területén, azok áttelepítése javasolt olyan Duna szakaszra, ahol működésük nem okoz lakossági konfliktusokat.	Elfogadásra nem javasolt. A DÉSZ hatáskörén túlmutat, helyi építési szabályzatban erről rendelkezni nem lehet.
Jogszábai 9.11.	1.10. Alapvető probléma, hogy a kikötők száma és használata gátolja a parthasználatot. Újlipótvárosban a hajók utasforgalma 40 ezer helyi lakost érint. A DÉSZ módosításának megalapozó munkarészeiben (II. kötet) szerepel, hogy a Duna-part e szakasza elsősorban a kerület és a város lakóinak szolgálatában kellene, hogy álljon és ezt a funkcióját korlátozottan tölti be, mert arányaiban kevés részen van lejutási lehetőség a vízhez. A megalapozó munkarész megállapítja, hogy a vizsgált területen több, védett épített érték található, a Szent István park térfalait alkotó épületek helyi védett épületegyüttese, a Pozsonyi úti Református Templom és a műemléki partfal. Ennek megfelelően szükséges a parthasználatot a kikötők csökkentésével és utasforgalmuk korlátozásával szabályozni.	Részen elfogadásra javasolt. A XIII. kerület által leírt irányelvek mentén történt a DÉSZ módosítás előkészítése. A korábban hatályos DÉSZ szerinti parthasználati lehetőségek száma jelentősen csökkentésre került. Több kikötési lehetőség a Margit híd és Árpád híd közötti szakaszon megszüntetésre került, a kerület korábbi kérése alapján egyes kikötői osztályok az adott szakaszról áthelyezésre kerültek. A zöldterületek, parkok előtti partszakaszokon valamennyi kikötői osztály számára a parthasználat megszüntetése javasolt. Az utasszám korlátozásáról nem tud rendelkezni a DÉSZ.
Jogszábai 9.12.	2. A szabályozási tervlapok tervezetének javítása szükséges a KÉS Z és a DÉS Z területi hatályát érintően (Étv 14/B.§), a DÉS Z alaprendelet hatályba lépést követően végrehajtott telekalakítások figyelembevételével. A DÉS Z területi hatályát pontosítani szükséges ☐ az új telekhatárok alapján a FOKA-öböl ívesen kialakult új telekhatára mentén, ahol a szabályozási vonal feltüntetésére sincs szükség (a 25904/9 hrsz telek mentén),	Részen elfogadásra javasolt. Törlésre kerül a szabályozási vonal, mivel a közterület kialakításra került. A főváros Duna-parti területének egységes elvek alapján történő fejlesztésére, szabályozásának és hasznosításának elősegítése érdekében 2013. évi Étv. módosítás során, mint új településrendezési eszköz került bevezetésre a Duna-parti építési szabályzat, amely területi hatálya a Duna főmedrével közvetlenül határos telkek és a Margitsziget területére terjedt ki. A DÉS Z-ek területi hatálya 2013-ban került meghatározásra, amely megváltoztatása önmagában nem lehetséges.
Jogszábai	☐ a 25666/19 hrsz alatti telek (E.ON sportterülete) északkeleti határán a	Elfogadásra javasolt.



Ssz.	Vélemény	Válaszok
9.13.	telekalakításnak megfelelően, (itt a megszüntető jelek is törlendők)	Törlésre kerülnek a megszüntető jelek. 
Jogszabályi 9.14.	☐ a 25666/16 hrsz alatti telek esetében, amely a Moszkva sétány közterületének kialakítása következtében a KÉSZ hatálya alá került.	Elfogadásra nem javasolt. A főváros Duna-parti területének egységes elvek alapján történő fejlesztésére, szabályozásának és hasznosításának elősegítése érdekében 2013. évi Étv. módosítás során, mint új településrendezési eszköz került bevezetésre a Duna-parti építési szabályzat, amely területi hatálya a Duna főmedrével közvetlenül határos telkek és a Margitsziget területére terjedt ki. A DÉSZ-ek területi hatálya 2013-ban került meghatározásra, amely megváltoztatása a szabályzat módosítása során önmagában nem lehetséges. 
Jogszabályi 9.15.	3. A Viza utca önkormányzati közterület, az építési hely és a telekből kiszabályozott építési területrészt törölését kérjük.	Elfogadásra javasolt. Az érintett telekről (25723/2 hrsz.) törlésre kerül az építési hely és a kiszabályozott építési területrészt.
Jogszabályi 9.16.	4. A Népfürdő utca nyugati oldalán a közterület szélességét a kialakult állapotnak megfelelően a meglévő kerítés vonalához kérjük igazítani szabályozási vonal feltüntetésével, a közterületi parkolás rendezhetősége érdekében.	Elfogadásra nem javasolt. Az Lechner Tudásközponttól kapott adatszolgáltatásában a kerítés vonala nem szerepel, így a kért szabályozást nem tudjuk feltüntetni. (A Népfürdő utca érintett szakasza ugyan a kerületi Önkormányzat tulajdona, azonban a közúthálózatban betöltött szerepét tekintve a Budapest Közút NZrt. kezelésében lévő II. rendű főút.) A helyi közterületi parkolási

Ssz.	Vélemény	Válaszok
		igények biztosítása egyébként sem lehet indok a Népfürdő utca közterületének szélesítésére.
Jogszabályi 9.17.	5. Az Újpesti öbölben és a FOKA öbölben a parthasználatot nem szabályozhatja a DÉS, kizárólag az öblökben elhelyezhető létesítményeket, így ennek megfelelően szükséges módosítani az előírásokat az alaprendelet 17.§-ában az 1. pontban foglalt észrevételek figyelembevételével.	Részen elfogadásra javasolt. Az Újpesti öbölben jogos az észrevétel, mivel ott a parti teleksor már valóban nem része a DÉS-nek, de a FOKA öböl esetében a parti rész is a DÉS hatálya alá tartozik, mivel a telekhatárok 2012-ben még nem a jelenlegi geometriával voltak jelen a területen. Ezért a FOKA öböl esetén a parthasználat is szabályozható. Az alaprendelet A 17. § (1) bekezdése törlésre került már az egyeztetésre kiküldött rendelettervezetben is. 
Jogszabályi 9.18.	6. A megalapozó vizsgálat (II. kötet) 591. oldalán (számozott 141. oldal) tévesen szerepel a XIII. kerületi KÉS utolsó módosításának dátuma.	Elfogadásra javasolt. Javításra kerül a dátum.
Jogszabályi 9.19.	7. A helyzetfeltáró munkarészben nem kerültek ismertetésre a DÉS és a KÉS előírásainak ellentmondásai.	Elfogadásra nem javasolt. DÉS és a KÉS területi hatálya nincs átfedésben.
Jogszabályi 9.20.	8. Az Újpesti-öbölben kérjük az úszóművek méretét, és egymástól való távolságát meghatározni a Népsziget DÉS-ben foglaltakhoz hasonlóan.	Elfogadásra javasolt. A Népsziget DÉS-ből átvételre kerül a jelzett előírás.
Jogszabályi 9.21.	9. A módosító rendelet 22. §-ának pontosítása szükséges, a rendelet az 5. melléklettel egészül ki.	Elfogadásra javasolt.

10. Dunakeszi Város Önkormányzata

(Szám: FEP/148-3/2024)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszabályi 10.	Köszönettel vettük megkeresésüket Budapest Duna-parti Építési Szabályzata módosításának ügyében. A dokumentációt átanulmányozva Dunakeszi Város Önkormányzata nevében nem emelek kifogást a készülő településrendezési eszköz tervezete ellen. Önkormányzatunk az eljárás további menetében nem kíván rész venni.	Döntést nem igényel.

11. Országos Atomenergia Hivatal

(OAH-2024-00129-0131/2024)

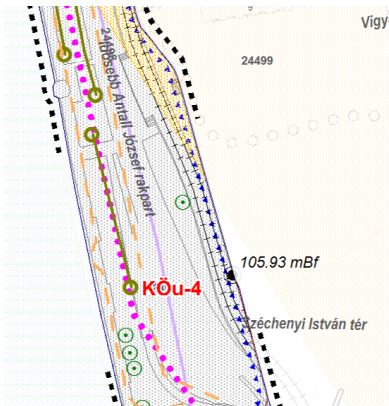
Ssz.	Vélemény	Válaszok
Jogszábai 11.1.	Budapest Duna-parti Építési Szabályzat XXII. kerületi szakaszának a Lechner Tudásközpont által üzemeltett, E-TÉR - Elektronikus Térségi Tervezést Támogató Rendszerbe történő feltöltésével megkezdődött a dokumentáció módosításának egyeztetési szakasza, melyben az Országos Atomenergia Hivatal (a továbbiakban: OAH), mint véleményezésre jogosult államigazgatási szerv vesz részt. A feltöltött dokumentáció szerint a módosítás célja a Duna budapesti partszakaszának közterület-használatra vonatkozó szabályozás felülvizsgálata annak érdekében, hogy a kikötőhasználat az érintett partszakaszon okozott terhelés a lehető legkisebb legyen. Az OAH részére a megkereséssel összefüggő véleményezői jogkört a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (továbbiakban: EljR.), és annak 9. melléklete biztosítja. Fenti jogszabályi kötelezettségeinknek megfelelően az E-TÉR rendszerbe feltöltött Duna-parti Építési Szabályzatot az OAH áttekintette. Az EljR. felhatalmazása alapján megkeresésére válaszolva az alábbi véleményt adom: A tervezési terület figyelembe veendő közelségében az OAH feladat- és hatáskörébe tartozó létesítményként az Energiatudományi Kutatóközpont kutatóreaktora, és a Budapesti Műszaki Egyetem oktatóreaktora üzemel. Felhívom figyelmét, hogy a nukleáris létesítmények 30 km-es körzete felügyelt terület, amelyen az egyes feladatokat a nukleáris létesítmény és a radioaktív hulladék-tároló biztonsági övezetéről szóló 246/2011. (XI. 24.) Korm. rendelet előírásai szabályozzák. Tájékoztatom ugyanakkor, hogy Budapest XXII. kerület Duna-parti építési szabályzatának jelen módosítása az OAH feladat- és hatáskörébe tartozó közvetlen biztonsági kérdéseket nem érint, a dokumentummal kapcsolatban kifogást nem emelünk. Jelen levelünkben szereplő állásfoglalásunk az E-TÉR rendszerbe is feltöltésre kerül.	Döntést nem igényel.

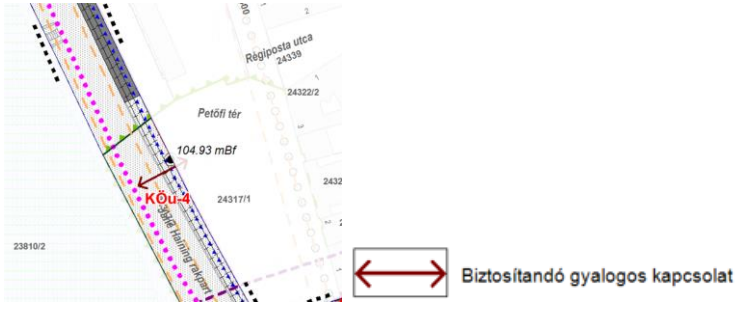
PARTNER

1. BKK

(2024. 02. 23. 12:34)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
------	----------	----------

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Partner 1.1.	A Lánchíd hídfőnél továbbra is értékes, megtartandó faként jelölnek olyanokat, amik már ott sincsenek.	Elfogadásra javasolt. A szabályozási tervlap pontosításra kerül az észrevételnek megfelelően.
Partner 1.2.	Jó lenne, ha az MTA villamosmegálló menti zöldsávban lévő inváziós fa pedig nem lenne értékesnek számító, mert akkor nehéz lesz kivágni, hogy ott egységes fasort tudjunk ültetni.	Elfogadásra javasolt. A megtartandó fákra vonatkozó előírás szerint az alábbiakban részletezett esetben megengedhető a jelölt faegyedek kivágása: - élet-, egészség- és vagyonvédelmi okok: amennyiben az adott faegyed állapota miatt balesetveszélyesnek minősül (pl. betegség, korhadás, vihar- és fagykárból stb. adódó sérülés, egyenetlenül fejlődő lombkorona, illetve gyökérzet miatt beálló rossz statikai helyzet), továbbá allergén virágzása miatt az emberi egészségre ártalmas; - árvízi védekezés számára szükséges helyigény: amennyiben az árvízvédelmet szolgáló műtárgy elhelyezését, fenntartását, illetve árvíz esetén magát a védekezést akadályozza az adott faegyed jelenléte; - részletes dendrológiai vizsgálatok alapján a faegyed nem tekinthető értékesnek: ez az előírás elsősorban az értékes facsoportok, fasorok esetében releváns, mivel azok részeként előfordulhatnak nem értékes, vagy kifejezetten kedvezőtlen hatású (pl. invazív) fajtájú egyedek is.  Az egyértelműség érdekében a faegyed a szabályozási tervlapról törlésre kerül.
Partner 1.3.	A Petőfi térnél a gyalogos kapcsolatot előíró nyilat én továbbra is levinném a tervlapról, mivel oda nem tervezünk acéllépcsőt (ahogy az korábban a Korzó tervén még szerepelt).	Elfogadásra nem javasolt. A Petőfi tér és a Jane Haining rakpart között jelölt gyalogos kapcsolat kiemelt jelentőségű a rakpart megközelíthetősége szempontjából, ezért annak törlése a távlati megvalósítás érdekében nem indokolt.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
		 Meglévő Duna-parti kapcsolatok – Vigadó tér – Petőfi tér 
Partner 1.4.	Úgy látom, hogy a Viadukt előtti szakasz továbbra is Köu-4 besorolásban van, a korábban kapott válasz dokumentumban ezzel kapcsolatban azt írták, hogy a DÉS 39. § (4.) bekezdését törlik emiatt, ezt nem találtam meg.	Döntést nem igényel. Kérésnek megfelelően szerepel a tervben! 33. § Hatályát veszti a 4. Rendelet a) 2. § 3. pontja, b) 14. § (2) bekezdésében a „- a tervezett Budapesti Atlétikai Stadion épületét kivéve –” szövegrész, c) 22. § (1) – (8) bekezdései, d) 23. § (1) bekezdésében a „, ehhez szükséges kikötői létesítmény elhelyezése az 1. melléklet figyelembevételével” szövegrész, e) 39. § (4) bekezdése, és a f) 43. § (5) bekezdésében a „... a meghatározott szabályozási határértékeket a kialakítható legkisebb telek terület kivételével az övezet teljes területére kell számítani” szövegrész.
Partner 1.5.	Ahogy azt sem találtam meg, hogy a 14. § (3) módosítása megtörtént volna a parkolóhelyek biztosításának módosításához, mondjuk ez minket már nem érint, mert a	Döntést nem igényel.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	pavilon lekerült a tervről.	Kérésnek megfelelően szerepel a tervben! 32. § A 4. Rendelet a) 2. § 5. pontjában a „motoros-kishajó-kikötő” szövegrész helyébe a „motoroskishajó-kikötő” szövegrész lép, b) 14. § (3) bekezdésében az „épületek és” szövegrész helyébe az „épületek, valamint új rendeltetések, területek és” szövegrész lép,

2. Magyar Hajózási Országos Szövetség (MAHOSZ)

(FPH059 /536 - 9 /2024)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Partner 2.1.	A DÉSZ tervezet tanulmányozása alapján annak több pontjával egyet tudunk érteni, viszont van a tervezetben olyan gondolatmenet is, amellyel nem. Kérem engedjék meg hogy az utóbbiakat írjam le. Az előzetes megbeszéléseinken elhangzottak szerint ilyen nagy mértékű kikötői átrendezésről nem volt szó. A legtöbbször arról egyeztettünk, hogy a kikötők esztétikai és műszaki paramétereit egységesíteni szükséges, illetve minimális esetben egyes kikötők funkcionálisan változnának. Egyeztettünk villamosenergia ellátásról, valamint a hulladék elszállításáról is. Megbeszéléseink alatt azonban nem esett szó arról, hogy a Budapesten lévő személyhajók több mint 90%-ának el kell hagynia a mostani kikötőjét az Árpád híd és a Szabadság híd között, és egy eddig meg nem nevezett budapesti külvárosi kikötőben kell lenniük. Ez, megvalósulás esetén, a magyarországi személyszállítást lehetetlenné tenné, megállításra kényszerítené.	Döntést nem igényel. Az előzetes egyeztetéseken ismertetésre került a DÉSZ koncepciója, a javaslatok főbb irányelvei. A tervezés során figyelembevételre került, hogy a legtöbb hajóosztály számára továbbra is lehetőség legyen az igényeknek megfelelő számú kikötésre.
Partner 2.2.	A tervezetben leírtak szerint jelenleg Budapesten 456 db közforgalmi kikötő, 430 db rendezvényhajó kikötő, 42 db szállodahajó kikötő van. Legyenek szívesek felsorolni, hogy melyek ezek? A tervek szerint ezekből a kikötőkből sokkal kevesebbet lehet majd használni - pl. rendezvényhajó kikötő 155 rászterhelyen lehet. Legyenek szívesek megnevezni ezeket a kikötőket. Ahhoz, hogy ezeket a kikötőket a hajók használhassák feltételként ki van szabva, hogy rendelkeznie kell megfelelő villamosáram erősséggel és ivóvíz csővezetékekkel. Az Önök által leírt és használható rászterekben lévő kikötőkben ebből mennyi rendelkezik ezekkel? Legyenek szívesek ezeket is felsorolni.	Részen elfogadásra javasolt. Budapesten hatályos DÉSZ-ek a rászterekben mindösszesen 456 db közforgalmi kikötői osztály, 430 db rendezvényhajó kikötői osztály és 42 db szállodahajó kikötői osztály számára teszik lehetővé a parthasználatot. Ezen helyek felsorolása nem szükségszerű, hiszen a hatályos DÉSZ-ekből beazonosíthatóak. Valamint az alátámasztó munkarész „3. <i>Partszakaszok használatára vonatkozó javaslatok</i>” fejezetében is a parthasználatot meghatározó kikötőosztályok szerinti bontásban követhető, hogy mely szakaszokon került megszüntetésre, illetve mely rászterekben került új kijelölésre, vagy hol nem történt változás a hatályos DÉSZ-hez képest. A Fővárosi Önkormányzat az 510/2022. (VI. 8.) Főv. Kgy. határozatában döntött arról, hogy felül kell vizsgálni a Duna budapesti partszakaszának hajókikötők céljára való használatára vonatkozó, a Budapest Főváros Önkormányzatának hatáskörébe tartozó szabályokat, így különösen a Duna-parti építési szabályzatokat és a közterület-használatra vonatkozó szabályozást annak érdekében, hogy a kikötőhasználat az érintett partszakaszon okozott terhelés (ideértve mindenekelőtt a keletkező zaj,

Ssz.	Vélemény	Válaszok
		hulladékképződés és a megnövekedett gépjármű-közlekedés miatti igénybevételt) a lehető legkisebb legyen. A villamosenergia ellátás, valamint az ivóvízellátás vizsgálata során feltárásra került, hogy mely raszterek melletti területen elérhető jelenleg a villamos energia, illetve az ivóvíz szolgáltatás. Továbbá jelölésre került, hogy adott raszter ellátásának villamosenergia-ellátása, illetve ivóvízellátása könnyebben, vagy nehezebben biztosítható (ezt befolyásolta a meglévő hálózat közelsége, egyéb adottságok), azonban részletes vizsgálatok a pontos kialakítással kapcsolatban – a konkrét igények ismeretének hiányában – nem történtek. A vizsgálatok szerint jelenleg villamosenergia-ellátással rendelkező raszterrel határos terület száma: 36 db. Jelenleg ivóvízellátással rendelkező raszterrel határos terület száma: 37 db. Egy-egy raszter villamosenergia-igényét, illetve ivóvízigényt az adott raszterbe tervezett funkció, illetve kikötni kívánt hajó határozza meg, amelynek igényei jelenleg nem ismeretesek. Amennyiben az adott raszterre vonatkozóan meghatározásra kerülnek az igények, az esetlegesen szükséges fejlesztés elvégezhető. Az alátámasztó munkarész kiegészül egy magyarázó ábrával, ami ismerteti a meglévő/megmaradó, megszűnő, valamint újonnan kialakítható hajóállásokat.
Partner 2.3.	Amennyiben valamelyik kikötő nem rendelkezik az adott feltételekkel, akkor ki fogja ezeket kiépíteni, milyen költségvetésből és mikorra?	Döntést nem igényel. Nem DÉSZ hatáskör. A feltett kérdésre a valós igények ismeretében születhet válasz.
Partner 2.4.	A hajók magasságának megállapításánál a szállodahajók alacsonyabb magasságúként szerepelnek, mint a rendezvényhajók. (Tévesen, hiszen a szállodahajók mind magasabbak az összes magyar lobogójú személyhajót beleértve, egyetlen kivételével, az pedig az Európa hajó. Egy hajó miatt nem szerencsés az összes személyhajót ebbe a kategóriába sorolni.) Kérjük, a fentiek alapján legyenek szívesek módosítani a tervezetnek ezen részét.	Elfogadásra nem javasolt. Az egyes raszterekben nem tudjuk szabályozni, hogy melyik rendezvényhajó köt ki, ezért a legnagyobbat vettük figyelembe.
Partner 2.5.	A DÉSZ tervezete nem foglalkozik a magyar személyhajózás jelentőségével. A balatoni személyhajózáson kívül Budapesten van a legnagyobb kereslet a személyhajók iránt. A DÉSZ tervezete nem foglalkozik a személyhajózás turisztikai jelentőségével sem. Kérem ezeket a szempontokat is vegyék figyelembe.	Döntést nem igényel. Nem DÉSZ hatásköre, azonban a DÉSZ készítését megelőzően készült „A Dunai főág menti kikötők parthasználati terve” c. tanulmány, illetve a „Kikötői létesítmények közterület használati díjrendszere Budapesten elemzés és javaslat”, melyek a DÉSZ javaslati munkarészének alapjait képezték.
Partner 2.6.	A DÉSZ tervezete szerint nem tudják fogadni, vagy csak a mostani forgalom nagymértékű csökkentésével a hajók utasait az Árpád híd és a Szabadság híd között. Ha ez valóban így lesz, akkor a budapesti turisztika jelentős károkat fog szenvedni. Legyenek szívesek válaszolni, hogy erre milyen megoldásokat javasolnak.	Döntést nem igényel. Alternatív helyszínek kerültek kijelölésre, a belvároshoz közel, jó közlekedési kapcsolattal.
Partner 2.7.	A személyhajózás nem csak a hajósoknak teremt megélhetést, hanem az utazási irodáknak, busztársaságoknak, idegenvezetőknek, szállodáknak Jegyértékesítés,	Döntést nem igényel.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	utasváltásnál szállodai foglалások) szállítóknaк, hajójavítóknak is, de ezeken felül lehetne még sorolni, hogy közvetett vagy közvetlen módon mennyien kapcsolódnak megélhetőségi szempontból is a hajózáshoz. Ezek az emberek budapestiek, itt élnek ők is a családjukkal, és Budapesten szavaznak. A DÉSЗ tervezete nem foglalkozik azzal, hogy amennyiben a személyhajók nem az Árpád híd és a Szabadság híd között tudják beszállítani a budapesti, vidéki, külföldi vendégeket, akkor milyen mértékben fog visszaesni Budapest turisztikai népszerűsége. Legyenek szívesek ezzel is foglalkozni a tervezetben. A DÉSЗ tervezete szerint a megmaradt Árpád híd és Szabadság híd közötti kikötők nem fogják tudni kielégíteni a hajók kikötését, a vendégek be és kiszállítását. Legyenek szívesek válaszolni, hogy erre milyen megoldásokat javasolnak.	Nem tervezett a kikötők számának csökkentése, hanem a rendteremtés, pontosan a budapestiek érdekében (Dunához való hozzáférés, zavartalan lakókörnyezet stb.) Az egyes partszakaszok adottságainak megfelelő, módosított parthasználat kerül meghatározásra: - a településkép védelme szempontjából - a világörökségi terület helyszínének látványvédelme (kilátás és rálátás) - a hidakra takaratlan rálátás biztosítása - a lépcsős kialakítású partszakaszokról adódó kilátás védelme; a forgalmi terhelés egyenletesebb elosztása a part teljes hosszán, a belső partszakaszok tehermentesítése; - a környezetvédelmi szempontok fokozott figyelembevétele - lakófunkciót nem zavaró kikötőosztályok preferálása a lakótömbök közvetlen környezetében; (pl. Kabinos turistahajó, karbantartó és rendezvényhajók parthasználatának korlátozása) megfelelő kikötői infrastruktúra biztosítása.
Partner 2.8.	A DÉSЗ tervezete szerint a Jászai M. téri hajóállomásokra szállodahajók köthetnek ki és ott várakozhatnak, míg a most ott álló rendezvényhajók nem. Így a DÉSЗ tervezet ellentmond saját magának, mert a tervezet egy másik szakasza szerint nem állhatnak ott olyan hajók, amelyek aggregátort használnak. Beszélgetéseink alatt többször elhangzott, hogy sajnos Budapesten egyik kikötő sem alkalmas arra, hogy villamosenergiával ellásson egy szállodahajót, ezért csak aggregátorral tudják megtermelni a szükséges áramot. Legyenek szívesek válaszolni, hogy erre vonatkozóan mi az álláspont.	Döntést nem igényel. Kiemelt cél, a Duna-partok felszabadítása, a Duna és a városlakók közötti közvetlen kapcsolat megteremtése. A hajók energiaellátását sokszor aggregátorral oldják meg, ami jelentős zaj- és levegőszennyezést okoz. A tervezet nem ellentmondásos, a szállodahajók aggregátorral történő energiaellátása nem támogatható. A helyzet rendezése a szükséges és elégséges infrastruktúra kiépítésével oldható meg, amely új engedély kiadásánál figyelembe veendő.
Partner 2.9.	Nem értünk egyet azzal, hogy magyar lobogójú, magyar tulajdonban lévő, Magyarországon adózó hajóknak el kell hagynia a mostani kikötőjüket, és a helyükön idegen lobogójú, nem Magyarországon adózó, nem magyar személyzettel dolgozó hajók állhatnak.	Döntést nem igényel. Nem DÉSЗ hatásköre.
Partner 2.10.	A DÉSЗ tervezetéből nem tudtuk meg, hogy mikortól akarják hatályba léptetni a DÉSЗ-t. Legyenek szívesek válaszolni a tervezett időponttal kapcsolatban.	Elfogadásra javasolt. A DÉSЗ hatálybalépése a rendelet kihirdetését követő 30 napban kerül meghatározásra amelletт, hogy átmeneti rendelkezésként meghatározásra kerül, hogy a DÉSЗ 5. mellékletének rendelkezései hatálybalépését követően a hatályos parthasználati engedélyek lejáratí időpontjukig érvényben maradhatnak. Emelletт a DÉSЗ kiegészül az alábbiak szerint a záró rendelkezésekben: a rendelet 2. § 6. pontja és 5. melléklete (parthasználat) 2025. január 1-én lép hatályba.
Partner 2.11.	A DÉSЗ tervezetében leírták, hogy van olyan hajózási társaság, akinek 2026-ig érvényes a partfalhasználati engedélye. Ha 2026. év előtt akarják hatályba léptetni az új DÉSЗ-t, akkor ez a hajózási társaság monopol helyzetbe kerül a többi társasággal szemben, és versenyelőnyben részesül. Ez az EU. törvényei szerint a versenyhelyzet megsértése. Legyenek szívesek ezt is figyelembe venni, és megírni, hogy erre a problémára milyen megoldást javasolnak.	Részben elfogadásra javasolt. A parthasználatra vonatkozó rendelkezések hatálybaléptetése a 3/2013. (III. 8.) Főv. Kgy. rendelet tervezett módosításával összehangoltan fog megtörténni, amely során nem cél egyes hajós társaságok eltérő módon való kezelése.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Partner 2.12.	Kérjük, hogy a DÉSZ elfogadása előtt még legyenek további egyeztető tárgyalások.	Döntést nem igényel. A Duna-parti Építési Szabályzat módosításának témájában a tervezés során több alkalommal történtek egyeztetések, amin a MAHOSZ is képviseltette magát. Ezen felül a jelenleg zajló véleményezési eljárás keretében február 20-án került összehívásra egyeztető lakossági fórum, ami a fővárosi önkormányzat nyilvános felületein közzétételre került. További egyeztetés megtartása jelen véleményezési eljárás keretein kívül biztosítható.

3. SAILOR KFT.

(2024. 02. 29. 12:04)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Partner 3.1.	Társaságunk a SAILOR, Vízi Személyszállító és Vendéglátó Kft. 1996. év óta végzi a hajózási tevékenységét. A Sailor Kft. üzemeltette a BKV menetrendszerinti járatait saját költségén a BKV által kiírt pályázat meghirdetésig a közösségi közlekedésben. A pályázatok egyik nyerteseként részt vett személyhajóival a közösségi közlekedésben is. Tevékenységét mindig a törvényeknek előírásoknak megfelelően végzi végezte, partnerei, utasai legnagyobb meglegedésére. A SAILOR Kft. alapító tagja a Személyhajók Szövetségének. A SAILOR Kft. jelenleg 4 db. termes személyhajót üzemeltet a Duna magyarországi szakaszán, de elsősorban a Budapesti Duna szakaszon. Hajóink korszerű meghajtásokkal, igényes belső és külső megjelenéssel vannak kialakítva. Kikötőink a Jászai Mari téri hajóállomáson helyezkednek el már 28 éve. A vállalkozás felépítése teljes mértékben ezekhez a kikötőkhöz kötődik. Kikötőink környékét folyamatosan tisztán tartjuk, a környező lakossággal jó a kapcsolatunk, mindent elkövetünk a békés együttélésért. A XIII. kerületi Önkormányzattal tartjuk a kapcsolatot. Nem értjük, miért kell elhagynunk a DÉSZ tervezete szerint a mostani kikötőinket, miért gondolják így, és milyen indokok alapján állomásoznának itt helyettünk szállodahajók. Magasabbak, nagyobbak a hajóinknál, és sokkal nagyobb hangterhelést fognak okozni az állandóan üzemelő aggregátoraik miatt. A DÉSZ tervezett módosítása teljes mértékben ellehetetlenítené a tevékenységünket. Nem tudjuk elfogadni a 2 egymás melletti raszterünk elvételét. Nem látjuk annak a lehetőségét, hogy a DÉSZ tervezete által megjelölt Budapest északi és déli területein lévő raszterekben gazdaságosan üzemelni tudjunk.	Elfogadásra nem javasolt. A lakóterületek védelme érdekében az adott szakaszon a DÉSZ tervezet szerint a hajókikötés korlátozásra kerül. A szállodahajók aggregátorral történő energiaellátása nem támogatható. A helyzet rendezése a szükséges és elégséges infrastruktúra kiépítésével oldható meg, amely új engedély kiadásánál figyelembe veendő.
Partner 3.2.	A tervezetben nem láttuk, hogy mikor lépne érvénybe a DÉSZ változtatása.	Elfogadásra kerül. A DÉSZ hatálybalépése a rendelet kihirdetését követő 30 napban kerül meghatározásra amellet, hogy átmeneti rendelkezésként meghatározásra kerül, hogy a DÉSZ 5. mellékletének rendelkezései hatálybalépését követően a hatályos parthasználati engedélyek lejáratí időpontjukig érvényben maradhatnak. Emellett a DÉSZ kiegészül az alábbiak szerint a záró rendelkezésekben: a rendelet 2. § 6. pontja és 5. melléklete

Ssz.	Vélemény	Válaszok
		(parthasználat) 2025. január 1-én lép hatályba.
Partner 3.3.	További egyeztetéseket javasolunk a többi hajózási társasággal közösen. Kérjük a tervezet felülbírálatát.	Döntést nem igényel. A Duna-parti Építési Szabályzat módosításának témájában a tervezés során több alkalommal történtek egyeztetések, amin a Személyhajósok Szövetsége is képviseltette magát. Ezen felül a jelenleg zajló véleményezési eljárás keretében február 20-án került összehívásra egyeztető lakossági fórum, ami a fővárosi önkormányzat nyilvános felületein közzétételre került. Az ÉKM Hajózási Hatósági Főosztály kérésére a Személyhajósok Szövetségének bevonásával, a véleményezési eljárástól függetlenül egyeztetés kerül megtartásra a tervezőkkel március 21-én. További egyeztetés megtartása jelen véleményezési eljárás keretein kívül biztosítható. A tervezet egyes rendelkezéseinek módosítása jelen véleményezési eljárás keretein belül biztosított.

4. Kláris Kiadó és Művészeti Műhely.

(2024. 02. 29. 12:16)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Partner 4.1.	Élünk a lehetőséggel, és megküldjük a véleményezésünket. (A Személyhajósok Szövetségének tagjaként a Szövetségen keresztül is érkezett Önökhöz visszajelzés, de szeretnénk közvetlenül is megküldeni a Kláris Irodahajó állásfoglalását). A Kláris Kft kéri a tisztelt Főpolgármesteri Hivatal Városrendezési Főosztályát, hogy a Kláris Irodahajó továbbra is változatlan formában ebben a raszterben működhessen.	Döntést nem igényel.
Partner 4.2.	A Kláris Irodahajó működésének leírása A XIII. kerület 2020-ban meghatározta azt a feltételrendszert, melynek teljesülése alapján támogatja a közterület-használati hozzájárulást. Ebben a felsorolásban több olyan pont van, amelynek megvalósulása érdekében a hajósok évtizedek óta fáradoznak. A COVID pandémia valamint a Duna folyamatosan alacsony vízállása miatt éppen a hajózás az egyik leghátrányosabban érintett terület – mégis reméljük és ezen dolgozunk, hogy sok remek kezdeményezés termőre forduljon, és még gyümölcsözőbbé tegye Budapest lakói számára a vízpart adta	Döntést nem igényel.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	lehetőségeket. 2020-2024 folyamán a Személyhajósok Szövetsége (SZHSZ), amelynek a Kláris Irodahajó is tagja, találkozókat szervezett, hogy az Önök által megfogalmazott információikat és javaslatokat konkrétan, érdemben megvitassa; áttekintse az eddig elért eredményeket és meghatározza, milyen módon kellene a főváros vezetésével és a XIII kerületi önkormányzattal közösen dolgozni azon, hogy ezek a szükséges feltételek kölcsönösen pontosodjanak, kikristályosodjanak, és a lehető legoptimálisabb módon mindenki megelégedésére megvalósulhassanak. Mindannyiunk közös érdeke egy hosszú távú fejlődés, amely nem lehetséges hosszú távú rakparthasználati engedélyek nélkül – tehát mindegyik fél részéről megelégedett bizalomra van szükség. Miközben a Kláris Irodahajó csapata aktívan dolgozik a többi hajós céggel a közös életterünk még modernebbé és fenntarthatóbbá tételén, a mi hajónk egy nagyon egyéni irányt képvisel a rakpart hasznosításában és egyedi módon járul hozzá Budapest sokszínűségéhez: hajónk Budapest egyetlen irodahajója és egyben Ökohajó is, amely elsődleges céljának két alapvető pillért határozott meg: a fenntartható fejlődés és a környezetvédelem melletti aktív elkötelezettséget, és Budapest lakosai számára egy kulturális tér megteremtését, megnyitását. 2007-ben intenzív munkával dolgoztunk azon, hogy az akkoriban még újdonságnak számító környezettudatos megoldásokat a hajón kutassuk és kikísérletezzük. Ennek keretében valósult meg az Ökohajó projektünk, kutatás-fejlesztési támogatással. Bevezettünk egy vizes alapú hőszivattyút, amely a Duna hőjét felhasználva fűti a hajó tereit. Kiépítettünk a hajó két végében üvegfelületek és ventilátorok, valamint légvezetékek értelmes rendszerbe kapcsolásával hőcsapdákat, amelyek a nap melegét felhasználva képesek a hajó hidegebb régióiba fűtési igény esetén hőt eljuttatni, nagyon energiatékony módon. Nyáron a hajó gyomrában hűtjük le a helyiségek forró levegőjét, hatékony és energiatakarékos klimatizálást biztosítva. Hagyományos napkollektorok hőjét használjuk fel nem hagyományos módon fűtéstámasztásra. Németországban megszerzett automatizálástechnikusi diplomám alapozta meg azt a tudást, amellyel képesek voltunk 2008-ban egy olyan automatizálási rendszert kialakítani, amely egy online vezérlőfelületen a mindenkorin igényeknek megfelelően állítható be, képes a hajó helyiségeinek hőmérsékletét szabályozni, a hőszivattyú, napkollektorok és a hagyományos kazán energiáját optimalizálva. Ez annakidején megelőzte az akkor még gyerekcipőben járó „smart” megoldásokat, saját magunk által tervezett és kivitelezett szoftverrel, ipari PC-vel és saját tervezésű és kivitelezésű mérőeszközökkel. A folyamatokat mérjük, elemezzük, kiértékeljük. A megoldások tapasztalatait megosztjuk az érdeklődőkkel, több ismeretterjesztő film is készült rólunk. A hajó nyitottan fogadja a tervezett és ad hoc érdeklődőket; gyakran keresnek meg a téma iránt nyitott szakemberek és laikusok egyaránt, 2019-ben pl. a Greenwalk tartott nálunk bemutatót megulásainkról, a Kutatók Éjszakája rendezvénysorozat kapcsolódott a hajón megvalósuló innovációkhoz. A többi hajó vezetősége felé propagáljuk a gazdaságos megoldások megvalósulási lehetőségeit. 2020-21-ben két új szabadalmat teszteltünk a hajónkon, két olyan vízturbinát, amely a Duna folyamának soha nem lankadó energiáját hivatott hasznosítani, és elektromos energiát termelni – sok kikötőnek lehetne ez alternatív energiaforrása, ez a kutatásunk nem titkolt célja – az elért eredmények ígéretesek, amely a jövőben akár alapja lehetne egy sorozatgyártásnak is. Elkötelezettek vagyunk a kultúra felé, megnyitva kapuinkat a fővárosi lakosok felé. Üzemelésünk 20 évében számos kulturális rendezvény helyszíne volt hajónk. Együttműködünk a Goethe Intézettel, több mindenki számára nyílt	

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	könyvbemutatót szerveztünk velük közösen. Volt már hajónkon több könyvbemutató, filmbemutató, különféle szakterületen továbbképzés. Cégünk, a Kláris Kiadó olyan kulturális- pedagógiai-ismeretelméleti könyveket ad ki, amelyek szándékaink szerint inspirálóak lehetnek a megújulást keresők számára. Nemcsak hajózási tevékenységgel foglalkozó cégek, hanem egyéb kreatív tevékenységet végző cégek is béreltek és bérelnék nálunk irodát, pl. építésszek, filmstúdiók, könyvkiadók tevékenykednek. A víz, az élő közeg felszabadítóan hat a kreativitásra, nagyon sok hajónkon megforduló ember visszajelzése alapján ez a tapasztalatunk megerősödött – emiatt fontos, hogy lehessenek ilyen irodák a vízen. A Duna mint élettér igazán fontos hozzáadott értéket ad a rajta élőknak, dolgozóknak és a látogatóknak egyaránt. Fontosnak tartjuk, hogy a hajók életterei ne elzárt terek legyenek, hanem kapcsolódjanak a rakpartokhoz és a városban lakó emberek gazdagodhassanak általuk. A hajón tevékenykednek olyan cégek, amelyek munkája közvetlenül kapcsolódik a Dunához, illetve hajózási tevékenységekhez. Irodabérőink között innovatív kutató és fejlesztő cégek, hajózással, hajóépítéssel és tervezéssel, valamint hajós szállítmányozással, vízi fuvarozással foglalkozó cégek egyaránt helyet kapnak. Indul innen motorcsónakázás, városnézés egyaránt. Aktív nálunk több hajós oktatást végző cég is, tartanak itt belvízi és tengeri / óceáni hajóvezetői tanfolyamokat. Rengeteg jó tapasztalatot szerezhettem külföldi tanulmányútjaim során (23 évet éltem 7 különböző európai országban), amely a Dunához hasonló élővizek hasznosításával kapcsolatos. Évekig vettem részt hajóépítési és passzív ház-építési konferenciákon. Szilárd meggyőződésem, hogy a nemzetközi jó gyakorlatok hatékonyan hasznosíthatók Budapesten is, és a geográfia adottságokból fővárosunk rengeteg eddig még ki nem aknázott lehetőséget képes lehet a közeljövőben hasznosítani. Bízunk abban, hogy a közös akarat és szándék megtalálja az utat még több potenciális lehetőség kiaknázására! A mi csapatunk örömmel néz egy ilyen közös munka elébe.	
Partner 4.3.	Észrevételek és kérdések a Duna-parti Építési Szabályzat tervezet kapcsán A Személyhajósok Szövetsége (SZHSZ) tagjaként köszönettel megkaptuk a Duna-parti Építési Szabályzat módosításának partnerségi egyeztetése kapcsán a szabályzat tervezetet. Örömmel vettük, hogy van lehetőségünk ennek véleményezésére. A Kláris Irodahajó kikötője a Budapest, XIII / 18 raszterben található. A kikötőt önerőből a Simex Kft hozta létre és alakította ki 1999-2000-ben. A kiépített kikötőpontot, kikötőhidat és úszóművet vette át üzemeltetésre a Kláris Kft 2004-ben, és azóta az elmúlt 20 évben mi üzemeltetjük az Irodahajót. 2007-2008-ban egy nagyon jelentős átépítést hajtottunk végre a hajónkon, hogy Németországban, a Drezdai Műszaki Egyetemen automatizálástechnikai szakterületen diplomázott mérnökként megvalósíthassuk mindazt az innovációt, amely a hajó üzemelését fenntarthatóvá és környezettudatosá teszi: ez volt az államilag is támogatott Ökohajó projekt, amelynek során sikerült innovatív megoldásokat integrálni a hajón, amelyeket azóta is széles körben népszerűsített a pályázat kiírója és a hajónk munkatársai is. A hajó egyidejűleg többfajta funkciót is ellát: Irodahajó: a hajón több hajózással közvetlenül kapcsolódó tevékenységet bonyolító cég bérel irodát. Irodabérőink között innovatív kutató és fejlesztő cégek, hajózással, hajóépítéssel és tervezéssel, valamint hajós szállítmányozással, vízi fuvarozással foglalkozó cégek egyaránt helyet kapnak. Aktív tevékenységet folytat nálunk több hajós oktatást végző cég is, tartanak itt belvízi és tengeri / óceáni hajóvezetői tanfolyamokat. Kulturális és művelődési célú létesítmény: a hajón több kulturális tevékenységgel foglalkozó alapítvány és cég, amelyeknek a profilja a kultúrával és művelődéssel kapcsolatos, dolgozik illetve tart rendezvényeket, képzéseket	Elfogadásra nem javasolt. A város együttélése a Dunával kiemelt célként szerepel a hatályos Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepciójában, a fővárosi fejlesztési programokban és a különböző szintű tervekben. A szabályozás módosításának a célja a Duna-partok élhető közterületi fejlesztésének előkészítése, a hatályos terv parthasználati lehetőségeinek felülvizsgálata, pontosítása, valamint egyes, a főmederrel és parti rendeltetésekkel nem összeegyeztethető funkciók felülvizsgálata. Ez alapján az olyan funkcióval rendelkező kikötői osztályok esetében, amelyek alapvetően a parti oldalon is elhelyezhetők, a mederhasználat indokoltsága megkérdőjelezhető. Ezen kikötői osztályok számára a parthasználat megengedését a DÉSZ nem javasolja.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	(könyvkiadó, köznevelési alapítvány, folyóirat-szerkesztőség, oktatási szerveződés, Goethe Intézet stb.) Motoros kishajó kikötő: több cég indít innen városnéző és turistautakat, valamint indul innen vízitaxi is Rendezvényhajó: rendszeresen a hajón tartott kulturális rendezvények, koncertek, könyvbemutatók, filmklubok, továbbképzések, találkozók Kikötőhajó: a hajó mellé kiköthetnek és alkalmi jelleggel ki is kötnék úszóművek, a hajó teljes hosszában Ökohajó: integrált innovatív környezettudatos megoldások megvalósítása, mérése, értékelése és népszerűsítése (többek között hőszivattyús fűtés-hűtés, hőcsapda-hidegcsapda, integrált fűtésvezérlés napkollektoros rásegítéssel) A Kláris Irodahajó összetett működését részletesebben is kifejtjük egy csatolt mellékletben. Meggyőződésünk, hogy a Kláris Irodahajó fontos és egyedi színtöltja Budapestnek, és hozzájárul a sokszínűséghez, amelyre a város vezetése törekszik. Véleményünk szerint ezt a tevékenységet folytatni érdemes; megtartva a kialakult munkakapcsolatokat, struktúrákat és a létrehozott munkahelyeket egyaránt. A Kláris Kft kéri a tisztelt Főpolgármesteri Hivatal Városrendezési Főosztályát, hogy a Kláris Irodahajó továbbra is változatlan formában ebben a rászterben működhessen. A két évtized alatt kialakult beágyazottság ezer szállal köti a hajót a meglévő helyen a városhoz, amely kötelékek elvágása a létrejött értékek megszüntetését jelentené. Nem beszélve a hajóhoz kötődő munkahelyekről, amelyek egy ilyen drasztikus változás kapcsán vagy megszűnnének, vagy sérülnének. A jelenlegi tervezetben a XIII / 18 rászterben nem szerepel kikötő, semmilyen típusú sem. Amennyiben vannak olyan szempontok, amelyeket nem ismerünk, szeretnénk ezeket megismerni, és ezek fényében a várostervezőkkel együtt lehetséges alternatívákat keresni a kihívások kezelésére, ahogy az elmúlt 20 évben is tettük, a természeti élő környezet és az épített környezet iránti maximális felelősséggel.	
Partner 4.4.	A rendelet milyen egyeztetéseken megy még keresztül a véglegesítése előtt? Milyen lehetőségünk van a személyes egyeztetésre?	Döntést nem igényel. A Duna-parti Építési Szabályzat módosításának témájában a tervezés során több alkalommal történtek egyeztetések, amint a Személyhajósok Szövetsége is képviseltette magát. Ezen felül a jelenleg zajló véleményezési eljárás keretében február 20-án került összehívásra egyeztető lakossági fórum, ami a fővárosi önkormányzat nyilvános felületein közzétételre került. Az ÉKM Hajózási Hatósági Főosztály kérésére a Személyhajósok Szövetségének bevonásával, a véleményezési eljárástól függetlenül egyeztetés kerül megtartásra a tervezőkkel március 21-én. További egyeztetés megtartása jelen véleményezési eljárás keretein kívül biztosítható.
Partner 4.5.	Amennyiben általunk nem ismert okokból feltétlenül indokolt lenne, hogy az Irodahajó ne ebben a rászterben folytassa tevékenységét, a következő kérdések merülnek fel:	Elfogadásra javasolt. A DÉSZ hatálybalépése a rendelet kihirdetését követő 30 napban kerül meghatározásra amellet, hogy átmeneti

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	A rendelet hatályba lépésének mi a tervezett dátuma?	rendelkezésként meghatározásra kerül, hogy a DÉS 5. mellékletének rendelkezései hatálybalépését követően a hatályos parthasználati engedélyek lejáratú időpontjukig érvényben maradhatnak. Emellett a DÉS kiegészül az alábbiak szerint a záró rendelkezésekben: a rendelet 2. § 6. pontja és 5. melléklete (parthasználat) 2025. január 1-én lép hatályba.
Partner 4.6.	34. § „A rendelet rendelkezéseit a hatálybalépését követően indult ügyekben kell alkalmazni” - ez azt jelenti, hogy a kialakult állapot fennmaradhat, csak a jövőben esetlegesen kialakított új kikötők esetén már a rendeletet kell figyelembe venni?	Döntést nem igényel. A DÉS rendelkezéseit nemcsak új kikötő létesítése, hanem a közterület-használati hozzájárulás, illetve a működéshez szükséges egyéb engedélyek megújításakor is figyelembe kell venni, amennyiben az a DÉS hatályba lépését követően történik.
Partner 4.7.	A rakparthasználati kérelem ebben a tekintetben ilyen ügynek tekinthető, azaz annak megkötését befolyásolja? Ha igen, mit jelent ez a gyakorlatban?	Döntést nem igényel. A DÉS hatálybalépését követően indítványozott parthasználati kérelem esetén kell alkalmazni a rendelkezéseket.
Partner 4.8.	2023 novemberében beadtuk a 2024-es rakparthasználati kérelmünket (sajnos évente kell ezt meghosszabbítani, bár mi mindig 10 évre kérelmezzük) - ennek elbírálása mikorra várható, és mennyiben függ össze a rendelettel?	Döntést nem igényel. A kérdés nem tartozik a DÉS módosítás hatáskörébe.
Partner 4.9.	A rendelet kidolgozói kíváncsiak tartják-e a Kláris Irodaház által jelenleg nyújtott sokszínű és változatos szolgáltatást Budapesten megtartani?	Elfogadásra nem javasolt. A város együttese a Dunával kiemelt célként szerepel a hatályos Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepciójában, a fővárosi fejlesztési programokban és a különböző szintű tervekben. A szabályozás módosításának a célja a Duna-partok élhető közterületi fejlesztésének előkészítése, a hatályos terv parthasználati lehetőségeinek felülvizsgálata, pontosítása, valamint egyes, a főmederrel és parti rendeltetésekkel nem összeegyeztethető funkciók felülvizsgálata. Az olyan funkcióval rendelkező kikötői osztályok, amelyek alapvetően a parti oldalon is elhelyezhetők, ezen esetekben a kikötői osztályok számára a parthasználat megengedését a DÉS koncepciójának nem javasolja.
Partner 4.10.	Amennyiben a kikötőt át kellene telepíteni máshova, akkor van-e Budapest területén olyan alternatíva, amely ezeknek a tevékenységeknek a folytatását ugyanilyen ideális vagy még megfelelőbb helyszínen lehetővé teszi? És amely kikötőnek van 3 x 50 A áramcsatlakozása és víz közműve?	Döntést nem igényel. A parthasználatra vonatkozó alternatív lehetőségeket a DÉS mellékletét képező „parthasználat szabályozása” c. tervlapok

Ssz.	Vélemény	Válaszok
		tartalmazzák. A villamosenergia ellátás, valamint az ivóvízellátás vizsgálata során feltárássra került, hogy mely raszterek melletti területen elérhető jelenleg a villamos energia, illetve az ivóvíz szolgáltatás. Továbbá jelölésre került, hogy adott raszter ellátásának villamosenergia-ellátása, illetve ivóvízellátása könnyebben, vagy nehezebben biztosítható (ezt befolyásolta a meglévő hálózat közelsége, egyéb adottságok), azonban részletes vizsgálatok a pontos kialakításával kapcsolatban nem történtek. Az aktuális lekötött teljesítményekről, elosztóhálózati szabad kapacitásokról, konkrét igénnyel kapcsolatos műszaki és gazdasági feltételekről a hálózati engedélyes tud tájékoztatást adni.
Partner 4.11.	Amennyiben kikötőhely van, de nem közművesített, a közművek kialakítását ki finanszírozza, és ki végzi el?	Döntést nem igényel. A kérdés nem tartozik a DÉSZ módosítás hatáskörébe. A feltett kérdésre a valós igények ismeretében születhet válasz.
Partner 4.12.	Egy esetleges áthelyezés milyen határidővel kell / tud megtörténni? Egy esetleges költözés esetén rendelkezésre áll-e olyan forrás, amely támogatja / finanszírozza ezt az áthelyezést? A kikötő kialakítását, a vontatási költségeket stb. A kikötőt saját forrásból alakítottuk ki és üzemeltettük. Van-e olyan szándék, hogy kárpótlást fizessenek a kikötő megszűnése esetén a tulajdonosoknak?	Döntést nem igényel. A kikötő üzemeltetésével kapcsolatos jelenleg érvényes engedélyek, hozzájárulások azok lejáratáig érvényben maradnak. A DÉSZ módosításának hatályba lépését követően az engedélyek megújítására – különös tekintettel a közterülethasználati hozzájárulásra – a hatályos jogszabályokban foglaltaknak megfelelően (így a módosított DÉSZ előírásainak figyelembe vételével) kerülhet sor.
Partner 4.13.	Milyen türelmi idő van egy esetleges költözés esetén? Meglátásunk szerint egy új kikötő kialakítása, az oda való költözés jó esetben is legalább fél évet vesz igénybe, de ideálisabb egy 8-10 hónapos tervezési és előkészítési időszakkal számolni. A működésünkből adódóan 2024 szeptemberéig vannak már lekötött rendezvényeink, szerződéseink. A szerződések kapcsán fizetendő kötbéreket, kártérítéseket ki fizeti?	Részből elfogadásra kerül. A DÉSZ-ben átmeneti rendelkezésként meghatározásra kerül, hogy a DÉSZ 5. mellékletének rendelkezései hatálybalépését követően a hatályos parthasználati engedélyek lejáratú időpontjukig érvényben maradhatnak. Emellett a DÉSZ kiegészül az alábbiak szerint a záró rendelkezésekben: a rendelet 2. § 6. pontja és 5. melléklete (parthasználat) 2025. január 1-én lép hatályba.
Partner 4.14.	Ahogy jeleztük, jelen ismereteink szerint a hajó jelenlegi helyén történő további üzemeltetése lenne a legcélszerűbb. Mindezen által bízunk abban, hogy a tervezet egyeztetése kapcsán sikerül megtalálni a főváros számára is legjobb megoldást, valamint annak végrehajtásában, ütemezésében, és annak finanszírozásában kialakítható egy kölcsönösen előnyös konstrukció. Ennek megtalálásának a folyamatában örömmel veszünk részt személyes egyeztetéseken, helyszíni bejárásokon. Budapest jövőbeli arculatának formálása, a közösségi és gazdasági terek és struktúrák kialakítása nagy és nemes	Döntést nem igényel.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	feladat, amely akkor valósulhat meg a legvirágzóbban, amennyiben minden résztvevő közös erőfeszítést tesz ennek érdekében. Reméljük, hogy a mi csapatunk is képes lesz ennek a célnak a megvalósításában hatékonyan részt venni.	

5. Személyhajósok Szövetsége

(2024. 02. 29. 11:56)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Partner 5.	Alulírott VOGUE WAVE Vendéglátó, Kereskedelmi és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság (rövidített cégnév: Vogue Wave Kft; székhely: 1137 Budapest, Carl Lutz rakpart XIII/19. raszter; nyilvántartó hatóság: Fővárosi Törvényszék; cégjegyzék szám: Cg. 01-09- 723831; képviselőjében eljár: Nedeljkovic Dusan ügyvezető) a Duna-parti Építési Szabályzat módosításának partnerségi egyeztetése körében a szabályzat tervezetére az alábbi észrevétel teszem. A VOGUE WAVE Kft., mint a Carl Lutz rakpart XIII/19. raszter bérlője ellenzi ezen raszteren a rendezvényhajó-kikötő funkció megszüntetését az alábbiak okán. A VOGUE WAVE Kft. a Carl Lutz rakpart XIII/19. raszteren 29 éve üzemelteti a Duna-part egyik legszebb étteremhajóját, a Vogue Restaurant étteremhajóját. Honlapunk címe: www.restaurantvogue.hu Az étteremhajó rendszeresen ad otthont céges rendezvényeknek, vacsoráknak, sajtótájékoztatóknak, esküvői rendezvényeknek. Cégünk hosszú múltra tekint vissza, például olyan vendégekkel, akiknek 30 évvel ezelőtt nálunk volt az esküvőjük, most az ő gyermekeik tervezik az esküvőjüket szintén nálunk. A turistákon kívül nagy visszatérő vendégek száma is, akik újra és újra szívesen térnek be hozzánk. Vendégeink között kiemelt közszereplők, államfők, diplomaták, a közélet és kultúra jeles képviselői is nagy számban megfordultak- megfordulnak nálunk. (pl: a jelenlegi főpolgármester is néhány éve nálunk járt egy hivatalos rendezvényen.) Ezen felül gasztronómiai kínálatunkkal gazdagítjuk a főváros turisztikai kínálatát, mind a hazai, mind a külföldi vendégek számára. A Vogue étteremhajó egyedülálló, magas színvonalat képvisel a Duna-parti létesítmények közti!, egyedi, minőségi gasztronómiai kínálattal, amely az európai fővárosok kínálatában is ritkán szerepel, akár mint pl. London, Párizs. Az alsó rakpart (Carl Lutz rakpart) felújítása óta az ott sétáló embereknek lehetőségük nyílik az étteremhajón megpihenni, ételt-italt fogyasztani és a mosdót igénybe venni, mivel több kilométeres szakaszon mi vagyunk az egyetlen hajóétterem a Dunán a la carte ajánlattal. A VOGUE WAVE Kft. számára fontos a környék biztonsága is, a személyzet egy része állandóan a hajón tartózkodik, és kiépített kamerarendszerrel van felszerelve a hajó. A VOGUE WAVE Kft. az étteremhajó üzemeltetése során 15 fő állandó alkalmazottat foglalkoztat, pozitív mérleggel rendelkezik, időben és pontosan fizeti az állam felé az előírt terheket. AVOGUE WAVE Kft. által bérlet kikötő közforgalmi kikötőként van regisztrálva, mert a Vogue étteremhajó egyben kikötő hajó is. A hajó a raszter méretével megegyezően, 50 méter hosszú. A VOGUE WAVE Kft. engedéllyel rendelkezik arra, hogy az étteremhajó mellé a dunai oldalon más hajók kiköthessenek, valamint a ponton és az úszómű is az NKH által vendégtérre van nyilvánítva. A hajó előtti útszakaszon -közbiztonsági okokból - hatalmas igény mutatkozik egy gyalogos átkelő (zebra) kiépítésére. A VOGUE WAVE Kft.	Elfogadásra nem javasolt. A város együttélése a Dunával kiemelt célként szerepel a hatályos Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepciójában, a fővárosi fejlesztési programokban és a különböző szintű tervekben. A szabályozás módosításának a célja a Duna-partok élhető közterületi fejlesztésének előkészítése, a hatályos terv parhasználati lehetőségeinek felülvizsgálata, pontosítása, valamint egyes, a főmederrel és parti rendeltetésekkel nem összeegyeztethető funkciók felülvizsgálata.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	kezdeményezésére és saját költségen finanszírozott tervek alapján (melyek költsége 2.000.000 ,-Ft volt) a VOGUE WAVE Kft. beszerzett minden szükséges dokumentumot és engedélyt a zebra megépítésére . A zebra megvalósítása folyamatban van, és a kiépítéséhez szükséges pénz beszerzésének függvényében fog megvalósulni. Ezzel a VOGUE WAVE Kft. részt vesz a környéken élők és itt sétáló emberek, turisták testi épségének megóvásában, az úttesten való biztonságos átkelés kialakításában. A VOGUE WAVE Kft-nek a MAHART Passnave Kft-vel 1994 óta van erre a raszterre aláírt bérleti szerződése. A VOGUE WAVE Kft. két évvel ezelőtt saját költségen kicserélte a régi pontont és hajóhidat, új, korszerű, biztonságos lebetonozott hídfészket építtetett ki, amely a lehető legmagasabb sztenderdeknek felel meg. Más kikötőkhöz és pontonokhoz képest a VOGUE WAVE Kft. egy magasabb színvonalú beruházást valósított meg, mind biztonsági mind stabilitás szempontjából, mely esztétikailag is emeli Budapest fényét a turisták szemében. A VOGUE WAVE Kft. számára Covid időszak rendkívüli megterhelést jelentett, a cég nagyon nehezen vészelte át a bezárások miatti bevétel kiesést, a cég költségvetése nagyon megsínylette ezt az időszakot, de bízunk benne, hogy a járvány lecsengése után sikeresen folytathatjuk a munkát. Ez az időszak a megerősödés időszaka a cég számára, ezért a rendezvényhajó-kikötő funkció megszüntetése egyértelműen a cég megszüntetését eredményezné. A VOGUE WAVE Kft. számára a folyón lévő objektumok fenntartása nagyon nagy költségekkel jár, úgy mint amortizáció, felújítás, az NKH és más hatóságok által előírt úszóműengedély megújítása, az úszómű műszaki állapotának fenntartása, karbantartása. A VOGUE WAVE Kft. álláspontja szerint hatalmas hiba lenne megszüntetni az étteremhajó ezen raszteren történő működtetésének, üzemeltetésének lehetőségét, ezért a VOGUE WAVE Kft. kéri a T. Főpolgármesteri Hivatal, tegyék lehetővé, hogy ezen a raszteren továbbra is rendezvényhajó működhessen. Amennyiben megszüntetik az étteremhajó működtetésének lehetőségét, úgy ez azt jelenti, hogy egy élet munkáját és sok család megélhetését teszik tönkre. Jelen észrevételem mellékleteként csatolom a zebra kiépítésére vonatkozó engedélyeket, a kikötőengedélyt és a hajó/úszóműengedélyt.	

6. Vogue Wave Kft.

(2024. 02. 29. 12:23)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Partner 6.	Alulírott VOGUE WAVE Vendéglátó, Kereskedelmi és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság (rövidített cégnév: Vogue Wave Kft; székhely: 1137 Budapest, Carl Lutz rakpart XIII/19. raszter; nyilvántartó hatóság: Fővárosi Törvényszék; cégjegyzék szám: Cg. 01-09- 723831; képviselőjében eljár: Nedeljkovic Dusan ügyvezető) a Duna-parti Építési Szabályzat módosításának partnerségi egyeztetése körében a szabályzat tervezetére az alábbi észrevétel teszem. A VOGUE WAVE Kft., mint a Carl Lutz rakpart XIII/19. raszter bérlője ellenzi ezen raszteren a rendezvényhajó-kikötő funkció megszüntetését az alábbiak okán. A VOGUE WAVE Kft. a Carl Lutz rakpart XIII/19. raszteren 29 éve üzemelteti a Duna-part egyik legszebb étteremhajóját, a Vogue Restaurant étteremhajóját. Honlapunk címe: www.restaurantvogue.hu Az étteremhajó rendszeresen ad otthont céges rendezvényeknek, vacsoráknak, sajtótájékoztatóknak, esküvői rendezvényeknek. Cégünk	Elfogadásra nem javasolt. A város együttélése a Dunával kiemelt célként szerepel a hatályos Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepciójában, a fővárosi fejlesztési programokban és a különböző szintű tervekben. A szabályozás módosításának a célja a Duna-partok élhető közterületi fejlesztésének előkészítése, a hatályos terv parthasználati

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	hosszú múltra tekint vissza, például olyan vendégekkel, akiknek 30 évvel ezelőtt nálunk volt az esküvőjük, most az ő gyermekeik tervezik az esküvőjüket szintén nálunk. A turistákon kívül nagy visszatérő vendégek száma is, akik újra és újra szívesen térnek be hozzánk. Vendégeink között kiemelt közszereplők, államfők, diplomaták, a közélet és kultúra jeles képviselői is nagy számban megfordultak- megfordulnak nálunk. (pl: a jelenlegi főpolgármester is néhány éve nálunk járt egy hivatalos rendezvényen.) Ezen felül gasztronómiai kínálatunkkal gazdagítjuk a főváros turisztikai kínálatát, mind a hazai, mind a külföldi vendégek számára. A Vogue étteremhajó egyedülálló, magas színvonalat képvisel a Duna-parti létesítmények közti!, egyedi, minőségi gasztronómiai kínálattal, amely az európai fővárosok kínálatában is ritkán szerepel, akár mint pl. London, Párizs. Az alsó rakpart (Carl Lutz rakpart) felújítása óta az ott sétáló embereknek lehetőségük nyílik az étteremhajón megpihenni, ételt-italt fogyasztani és a mosdót igénybe venni, mivel több kilométeres szakaszon mi vagyunk az egyetlen hajóétterem a Dunán a la carte ajánlattal. A VOGUE WAVE Kft. számára fontos a környék biztonsága is, a személyzet egy része állandóan a hajón tartózkodik, és kiépített kamerarendszerrel van felszerelve a hajó. A VOGUE WAVE Kft. az étteremhajó üzemeltetése során 15 fő állandó alkalmazottat foglalkoztat, pozitív mérleggel rendelkezik, időben és pontosan fizeti az állam felé az előírt terheket. AVOGUE WAVE Kft. által bérlet kikötő közforgalmi kikötőként van regisztrálva, mert a Vogue étteremhajó egyben kikötő hajó is. A hajó a raszter méretével megegyezően, 50 méter hosszú. A VOGUE WAVE Kft. engedéllyel rendelkezik arra, hogy az étteremhajó mellé a dunai oldalon más hajók kiköthessenek , valamint a ponton és az úszómű is az NKH által vendégtérre van nyilvánítva. A hajó előtti útszakaszon -közbiztonsági okokból - hatalmas igény mutatkozik egy gyalogos átkelő (zebra) kiépítésére. A VOGUE WAVE Kft. kezdeményezésére és saját költségen finanszírozott tervek alapján (melyek költsége 2.000.000 ,-Ft volt) a VOGUE WAVE Kft. beszerzett minden szükséges dokumentumot és engedélyt a zebra megépítésére . A zebra megvalósítása folyamatban van, és a kiépítéséhez szükséges pénz beszerzésének függvényében fog megvalósulni. Ezzel a VOGUE WAVE Kft. részt vesz a környéken élők és itt sétáló emberek, turisták testi épségének megóvásában, az úttesten való biztonságos átkelés kialakításában. A VOGUE WAVE Kft-nek a MAHART Passnave Kft-vel 1994 óta van erre a raszterre aláírt bérleti szerződése. A VOGUE WAVE Kft. két évvel ezelőtt saját költségen kicserélte a régi pontont és hajóhidat, új, korszerű, biztonságos lebetonozott hídfészket építtetett ki, amely a lehető legmagasabb sztenderdeknek felel meg. Más kikötőkhöz és pontonokhoz képest a VOGUE WAVE Kft. egy magasabb színvonalú beruházást valósított meg, mind biztonsági mind stabilitás szempontjából, mely esztétikailag is emeli Budapest fényét a turisták szemében. A VOGUE WAVE Kft. számára Covid időszak rendkívüli megterhelést jelentett, a cég nagyon nehezen vészelte át a bezárások miatti bevétel kiesést, a cég költségvetése nagyon megsínylette ezt az időszakot, de bízunk benne, hogy a járvány lecsengése után sikeresen folytathatjuk a munkát. Ez az időszak a megerősödés időszaka a cég számára, ezért a rendezvényhajó-kikötő funkció megszüntetése egyértelműen a cég megszüntetését eredményezné . A VOGUE WAVE Kft. számára a folyón lévő objektumok fenntartása nagyon nagy költségekkel jár, úgy mint amortizáció, felújítás, az NKH és más hatóságok által előírt úszóműengedély megújítása, az úszómű műszaki állapotának fenntartása, karbantartása. A VOGUE WAVE Kft. álláspontja szerint hatalmas hiba lenne megszüntetni az étteremhajó ezen raszteren történő működtetésének, üzemeltetésének lehetőségét, ezért a VOGUE WAVE Kft. kéri a T. Főpolgármesteri Hivatal, tegyék lehetővé, hogy ezen a raszteren továbbra is rendezvényhajó működhessen. Amennyiben megszüntetik az étteremhajó működtetésének lehetőségét, úgy ez azt jelenti, hogy egy élet	lehetőségeinek felülvizsgálata, pontosítása, valamint egyes, a főmederrel és parti rendeltetésekkel nem összeegyeztethető funkciók felülvizsgálata.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	munkáját és sok család megélhetését teszik tönkre. Jelen észrevételem mellékleteként csatolom a zebra kiépítésére vonatkozó engedélyeket, a kikötőengedélyt és a hajó/úszóműengedélyt.	

CIVIL

1. Újlipótváros Zöldterületeiért Csoport

(2024. 02. 29. 11:54)

Ssz.	Vélemény	Válaszok
Civil 1.1.	Az alábbiakban tett észrevételek és javaslatok az Újlipótváros Zöldterületeiért Csoport tagjai által felemlített problémákon is alapulnak. Helyzetfelmérés – problématérkép A Duna XIII. kerületi újlipótvárosi szakaszán, vagyis a Margit híd és a Dráva utca között az elmúlt tizenévekben egy teljesen zárt, összefüggő kikötősor jött létre, ami ezt a Duna-parti szakaszt mint kellemes sétára alkalmas, nyugalmas rekreációs teret elveszi az itt élőkől. • Nincs lehetőség a vízhez menni, a lépcsőkön megpihenni – elvesztettük a folyó közvetlen megközelíthetőségét, az egyedi vízparti hangulat élvezetének lehetőségét – ezzel elsősorban azok a nagykamaszok, fiatal felnőttek veszítették el a találkozási, pihenési lehetőségeiket, akikre amúgy se nagyon terveznek közterületet, viszont életkorukból adódóan nagyon is igényelnék az akár páros, akár csoportos összejövetelekre alkalmat adó, s egyben védett, intim közterületeket (ezért aztán a Szent István parkba másznak be a zárás utáni időkre, de ott a beszélgetések házak közti visszhangja jobban zavarja a lakókat), • állandó a hajókhoz/hajókról hullámzó tömeg, gyakran tömör csapatokban, hisz meghatározott időre jönnek, mennek – a folyamatos szolgáltatást nyújtó 12-14 sétahajó utasforgalma a telítettségűtől függően napi szinten 4-6, de akár 9 ezer látogatót is jelenthet – ezzel a sétány elvesztette elengedett, andalgós sétahely jellegét, • a korlátlan italfogyasztást kínáló „bulihajó” megjelenésével (2022) az illuminált állapotban lévő tömegeivel is számolni kell (napi több száz fővel, mivel az érintett hajó befogadóképessége 180 fő, s napi 3-5 alkalommal fut ki), akik nyilvános toalettek híján az autók közé vagy a parkba vizelnek, vandál módon rongálják a rakparti fasor fáit, az éjszakára lezárt parkban zajonganak, • a hajók és a turistabuszok jelentős légszennyezést is jelentenek, ami nemcsak az alsó rakpartot, de a felső, Újpesti rakpartot is érinti és 100-200 méter mélységben beszívárog a városnegyed belsejébe is (vagy az uralkodó Ny-ÉNY-i szél fújja be, vagy a szélcsend miatt ül meg szmogos paplanként a környéken – ez összességében a	Döntést nem igényel. A Duna XIII. kerületi szakaszán a part menti területek gyalogosan jellemzően jól bejárhatók, azonban a partszakaszok megközelíthetősége nehézségekbe ütközik. Az alsó rakpartokat és a part menti útszakaszokat általában nagy gépjármű-forgalom terheli, ezáltal a Duna belvárosi szakasza, valamint a Duna-hidak környezete jelentős közlekedési zajterhelésből származó konfliktussal érintett. A kikötött hajók (elsősorban a rendezvényhajók) által generált zaj- és egyéb környezeti hatások is zavaróak a közvetlen szomszédságban elhelyezkedő lakóterületek számára is. Ezen hajótípusok kikötése esetén figyelembe kell venni a part menti zajérzékeny funkciókat. A DÉSZ módosítása a fentiek figyelembevételével megteremti és pontosítja a jogszabályi háttérét annak, hogy a zajterhelés szempontjából érzékeny területek mentén (a part menti lakóterületek, illetve a lakódomináns többfunkciós területek) főként a rendezvényhajók és a kabinos turistahajók parthasználata differenciált legyen. A folyó közvetlen megközelíthetőségének lehetőségét a korlátozott várakozási övezet – „fizető parkolás” – kiterjesztését követően jellemzően a lakosság által használt személygépkocsi-parkolók hasonlóképpen akadályozzák, valamint a parkolóhelyet kereső gépkocsi-forgalom zaj és légszennyezése sem hanyagolható el. • A „bulihajó” a rendezvényhajó kikötői osztályba tartozik. A rendezvényhajó kikötői osztály: Utasok ki- és beszállítására, jellemzően huzamosabb tartózkodásra és a napi üzemeltetéshez szükséges tevékenységek elvégzésére szolgáló, vendéglátó és szórakozóhelyként működő természetes személyszállító hajók és úszólétesítmények (állóhajók) kiszolgálását biztosító kikötő és kapcsolódó létesítményei. Azokon a partszakaszokon, ahol nem áll rendelkezésre szélesebb közterület, vagy zöldterület a part és a lakó funkciójú tömbök között, a javaslat szerint a rendezvényhajó

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	napok 50-60 százalékát jelenti) – a hajók légszennyezésével kapcsolatban még 2019-ben egy petíciót indítottunk a Levegő Munkacsoporttal (5500+ aláírás) és a Greenpeace légszennyezettségi méréseket végzett végig a rakparton, ami igen súlyos szennyezettséget mutatott https://terjed.ahang.hu/campaigns/dunaihajok https://ahang.hu/kampanyok/bebizonyosodott-sulyosan-szennezo-a-levego-a-belvarosi-duna-partokon/2019/09/23/ https://www.levego.hu/sites/default/files/gp_no2_riport201909.pdf a hajók generátorai, a turistabuszok folyamatosan járatott motorjai, ill. a rendezvényhajók egyes programjai komoly zajterhelést is jelentenek	kikötői osztály nem megengedett. A hatályos rendelet 25.§-a a következő (3)-(4) bekezdéssel egészül ki: „(3) Parthasználat a (4) bekezdés figyelembevétele mellett a 5. mellékleten szereplő kikötőiosztályok számára biztosított a jelölt raszterekhez tartozó partszakaszon. (4) Kulturális- és művelődési célú létesítmény és közhasználatú rekreációs létesítmény kikötőiosztályok parthasználata csak abban az esetben lehetséges, ha a) 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, b) 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.”
Civil 1.2.	Javaslatok a világörökségi terület vonzáskörében lévő, s városképi szempontból jelentős partszakasz, ill. a lakossági szempontok védelme érdekében az úszóművek számának 25-ről 15-re csökkentése, egy úszóműhöz maximum két hajó dokkolásával (ld. a XIII. kerület tavalyi KESZ módosítása)	Elfogadásra javasolt. A rendelettervezet kiegészítésre kerül a jelzett szempontok alapján.
Civil 1.3.	- hajótípusok szigorúbb szűrése - a rendezvényhajók dokkolásának tiltásán túl javasoljuk a környékre nagy tegetést rovó „bulihajók” tiltását is – lehetséges, h egy új kategóriát(!) kellene bevezetni, ami lehetővé tenné, h lakónegyedek közelében ilyen jelentős negatív hatással bíró hajó ne üzemelhessen - az engedélyezett hajótípusok kiválasztásánál a DÉSZ tekintettel kellene legyen a lakókörnyezetre – figyelembe kell venni, hogy a sétahajók nem a helyi lakosság igényeinek a kiszolgálói, hanem szinte kizárólagosan turisztikai szempontokat elégítenek ki - a szemétszállító hajó (Tersus) egy park és egy lakótömb előtt dokkol – mind a szagok, mind a szeméttel járó patkánykolónia elkerülése érdekében más dokkolási pontot javasolunk - a temetkezési hajó a Moszkva sétány napozóágyaival van szemben, groteszk fintort nyújtva mindkét nézőpontból – a motorja szintén környezetszennyező - a túlméretes hajó (Moszkva sétány, Stopper rendezvényhajó) permanens dokkolása is felülvizsgálandó (a hajó blokkolja a panorámát és a kilátást)	Döntést nem igényel. - A „bulihajó” a rendezvényhajó kikötői osztályba tartozik. A rendezvényhajó kikötői osztály: Utasok ki- és beszállítására, jellemzően huzamosabb tartózkodásra és a napi üzemeltetéshez szükséges tevékenységek elvégzésére szolgáló, vendéglátó és szórakozóhelyként működő termes személyszállító hajók és úszólétesítmények (állóhajók) kiszolgálását biztosító kikötő és kapcsolódó létesítményei. Azokon a partszakaszokon, ahol nem áll rendelkezésre szélesebb közterület, vagy zöldterület a part és a lakó funkciójú tömbök között, a javaslat szerint a rendezvényhajó kikötői osztály nem megengedett. - A Tersus hajó kikötése számára a javaslat nem biztosít kikötési lehetőséget, valamint a nevezett helyen rendezvényhajók számára sem.
Civil 1.4.	környezeti szempontok – a hajót motorjának a műszaki megfelelősége	Elfogadásra nem javasolt. A hajók motorjának műszaki megfelelőségének előírása nem a DÉSZ kompetenciájába tartozik.
Civil 1.5.	infrastruktúra – a nyilvános illemhely megléte az infrastruktúra része kellene legyen	Elfogadásra nem javasolt. A tervezési területből adódóan a nyilvános illemhely biztosításának feltételei, szabályozási lehetőségei korlátozottak, a terv hatálya mindösszesen 1 teleksor szélességű, helybiztosítás lehetősége a XIII. kerületi KESZ területi hatályán belül lehetséges. Jelenleg

Ssz.	Vélemény	Válaszok
		a kikötő hajónak szükséges a funkciójából adódóan az illemhely biztosítása. Ezen ok miatt nem került kijelölésre nyilvános illemhely.

FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL RÉSZÉRŐL VÉLEMÉNYEZÉSI ELJÁRÁS SORÁN FELMERÜLT PONTOSÍTÁSOK

1. Főpolgármesteri Hivatal

Ssz.	Vélemény	Válaszok
FPH 1.	Az 1. Duna-parti Építési Szabályzatok általános felülvizsgálata címszó alatt elérhető dokumentumok „Megalapozó munkarész” c. fájl „Részletes” pdf (II. kötet megalapozó kikötők) 1. HELYZETFELTÁRÓ ÉS HELYZETELEMZŐ MUNKARÉSZ-ben: A VII. ütem XIII. kerület Duna-Parti területére vonatkozó szakaszban: - Az anyagrész 28. oldalán javasolt Varga Imre: Lukács György szobrának törlése a területen álló köztéri alkotások sorából, tekintettel arra, hogy az említett köztéri alkotás 2017 óta nem áll a Szent István parkban – Lukács György szobra – Köztérkép (kozterkep.hu), ennek alapján az anyag 76. oldalán is szükséges törölni a Lukács szobor fotóját. - Szintén az anyagrész 28. oldalán Kígyóölőként említett szobor hivatalos megnevezése Pátzay Pál: Raoul Wallenberg-emlékmű, javasolt ezen a néven említeni. - A felsorolt köztéri alkotások között itt is érdemes lenne utalni Kocsis András Sándor: Fejtő Ferenc mellszoborra, ahogy azt később a szöveg is teszi. A X. ütem I. kerületre vonatkozó szakaszban: - Az anyagrész 16. oldalán a Szilágyi Dezső tér kapcsán a beszűrt fotón Berán Lajos: Pecz Samu-kút című alkotása látható, amelyet javasolt nevesítve is említeni a térre vonatkozó bemutató szövegben.	Elfogadásra javasolt. A nevezett helyeken javításra kerül a dokumentum.
FPH 2.	Duna-parti tervezett kerékpáros nyomvonal levétele javasolt a Marina City projekt területéről.	Elfogadásra javasolt. A tervezett kerékpáros-infrastruktúra nyomvonalát a hatályos XIII. kerületi KÉSZ tartalmazza. A nyomvonal jelölésének törlése indokolt a DÉSZ Duna-medrében található szárazulat területéről.
FPH 3.	Tájékoztató elemek között javasolt a védvonal áthelyezése a Marina City projekt területén a KDV által engedélyezett és elfogadott pozícióra.	Elfogadásra javasolt. A javasolt védvonal vonatkozó szakasza felülvizsgálatra kerül a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt., mint a Fővárosi Önkormányzat megbízásából az operatív védekezési feladatokat ellátó szervezettel történő egyeztetéssel, illetve a KDVVIZIG megkeresésével.
FPH 4.	A XIII. kerület Hajóépítő sétány 4 szám alatti, 25880/3 hrsz-ú ingatlan vonatkozásában az építési hely korrekciós igénye: Az építési hely részben a korábbi KSZT szerinti építési hely figyelembevételével – a szabályozási vonal elfogadása mellett – megnövelésre javasolt 5,0 méteres előkert résszel.	Elfogadásra javasolt. A tervlapon 5 méteres előkert kerül feltüntetésre.
FPH 5.	Tekintettel arra, hogy a XIII. kerület Hajóépítő sétány 4 szám alatti, 25880/3 hrsz-ú ingatlan vonatkozásában a kiszabályozásnak köszönhetően eleve 2486 m2 Zkp/Kk zöldterületi övezetbe kerül, nem tekinthető indokoltnak a telket érintő további közhasználatú jelölés megtartása.	Elfogadásra javasolt. A tervlapról a közhasználatú terület jelölés törlésre kerül.

Ssz.	Vélemény	Válaszok
	A DÉSZ szabályozási tervi jelmagyarázata a kötelező elemek között tünteti fel az Étv 57. § (4) bekezdés szerinti közhasználat céljára átadott területet. Ez helyenként a már meglévő épület körül is cca. 1-2 méteres sávot jelent mindössze. A fentiek egyebek mellett nem összeegyeztethetők a már értékesített ingatlanok vevőinek jogos érdekeivel, továbbá nem elvárható egy már megkezdett és ütemezett, közcélú fejlesztési elvárásokat már 95 %-ban teljesített ingatlanfejlesztés magánhasználatú tereit érintő ilyen fokú változás elfogadása, azaz gyakorlatilag az építési helyen kívüli szabadon maradó területek közhasználatúvá tétele.	
FPH 6.	A Rákos-patak felett átvezetett gyalogos hídról a FOKA öböl a XIII. kerület Hajóépítő sétány 4 szám alatti, 25880/3 hrsz-ú ingatlan fejlesztése keretében kiépített part mentén vezetett sétányon keresztül közvetlenül megközelíthetővé vált. A keresztirányú gyalogos jelölés törlése javasolt, mivel az „egyéb szabályozási elemek” között feltüntetett, a telket keresztülvágó „biztosítandó gyalogos kapcsolat” fenntartása nem elvárható: - egyrészt mivel a megvalósított sétány miatt az már nem szükségszerű, és az öbölpartra szerkesztett sétánnyal szemben, a házak közötti, telket átszelő megközelítése nem a vízparti atmoszférát erősíti - másrészt mivel az jelentős és egyúttal indokolatlan érdeksérelmet és ezzel együtt járó következményeket generálna a tárgyi ingatlan tulajdonosáraival szemben, illetve lakói felől, miközben a már kiépített pari sétány valódi és kompromisszummentes már létező alternatívát kínál e helyett.	Elfogadásra javasolt. A tervlapról a „biztosítandó gyalogos kapcsolat” jelölés törlésre kerül.
FPH 7.	Pontosítás javasolt abban, hogy mit jelent a kerékpár/személygépjármű/buszvárakozóhely elhelyezési lehetőség biztosítása, ami követendő lehet majd a közterület-használati eljárásokban.	Elfogadásra javasolt. „A vízi közlekedéshez kapcsolódó létesítményekre vonatkozó előírások” rész kiegészítése javasolt az alábbi ponttal: „Parthasználat csak olyan kikötő számára megengedett, amely igazolja a rendeltetésszerű használatához szükséges járműelhelyezési lehetőséget és annak módját.”
FPH 8.	Javasolt a kikötői létesítmény fogalmának pontos meghatározása, amelyben egyértelműen tisztázza, hogy milyen vagyonelem tartozik bele és mi nem (pl. kikötőbak, támdorong, bejáróhid, partterület bizonyos része), hiszen enélkül a tervezetek térképes mellékleteiben bejelölt kikötői osztálylétesítési lehetőségek nem értelmezhetőek, az egyes új kikötői osztályfogalmak nem összevethetőek a mostani használati tényekkel.	Elfogadásra javasolt. A DÉSZ-tevezet fogalommagyarázata kiegészítésre kerül a jelenleg hatályban lévő, Fővárosi Önkormányzat tulajdonában álló közterületek használatáról szóló 3/2013. (III. 8.) Főv. Kgy. rendelet (FKR) 2. § j) pontja szerinti „kikötői létesítmény” meghatározásával az alábbiak szerint: „Kikötői létesítmény: az úszólétesítmények kikötésére vagy egyéb mederhasználati vízilétesítmények partkapcsolata részére kijelölt vagy azok részére fenntartott partterület, amely alkalmas a víziközlekedéssel, személyek be- és kiszállításával, árukezeléssel, áruátrakással és elosztással, valamint az úszólétesítmények hajózásra alkalmasságának megőrzésével kapcsolatos tevékenység végzésére.”
FPH 9.	A rendelet KÖu-2 övezetre vonatkozó előírásának kiegészítése javasolt oly módon, hogy a kikötői létesítmények is elhelyezhetőek legyenek az övezet területén.	Elfogadásra javasolt. A rendelettervezet a KÖu-2 övezet esetében az alábbiak szerint módosul: „15. § (1) Az övezet az I. rendű főútvonalak, ezek szervízútjainak, csomópontjainak, műtárgyainak, továbbá parkolók, kötöttpályás közösségi közlekedési elemek közúti-vasúti (villamos) pályák,

Ssz.	Vélemény	Válaszok
		kerékpáros- és gyalogosinfrastruktúra-elemek, kikötői létesítmények parti elemeinek, utaszálló létesítmények , mindezek csapadékvíz-elvezető rendszereinek, közmű- és hírközlési építmények, zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál.”
FPH 10.	Ellátó kikötői osztály definíciójának pontosítása javasolt.	Elfogadásra javasolt. Az ellátó kikötői osztály definíciója az alábbiak szerint (egy „vesszővel”) módosul: „Kereskedelmi és szolgáltatásszervezési tevékenységet támogató, kiszolgáló, jellemzően áruk ki- és beszállítását, valamint az úszólétesítmények víz felőli kiszolgálását biztosító „, ,” (különösen üzemanyag-feltöltés, szennyvíz- és hulladékszállítás) motoros kis- és nagyhajók fogadására (rakodásra, huzamosabb tartózkodásra és a napi üzemeltetéshez szükséges tevékenységek elvégzésére) szolgáló kikötő és kapcsolódó létesítményei.”