

Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Tájépítészeti és Településtervezési és Díszkertészeti

Intézet Településépítészeti és Települési

Zöldinfrastruktúra Tanszék

# ÓBUDAI SÉTA – ÓBUDA TÖREDEZETT VÁROSSZERKEZETE ÉS HÍDFŐTÉRSÉGEI

Konzulens: Szczuka Levente

Tanszékvezető: Szövényi Anna

Horváth Áron

Településüzemeltető szakirány

## NYILATKOZAT

### a szakdolgozat nyilvános hozzáféréseiről és eredetiségéről

A hallgató neve: Horváth Áron  
A Hallgató Neptun kódja: YQ1WGD  
A dolgozat címe: Óbudai séta – Óbuda töredezett városszerkezete és  
hídfőtérségei  
A megjelenés éve: 2025  
A konzulens intézetének neve: MATE Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti  
Intézet  
A konzulens tanszékének a neve: Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott szakdolgozat egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem. Továbbá kijelentem, hogy a dolgozat elkészítése során alkalmazott mesterséges intelligencia-eszközök (pl. szöveggenerálás, nyelvi javítás, fordítás, adatelemzés) használata nem helyettesítette a saját kutatási és alkotói munkámat, azok alkalmazását a források között vagy a módszertani részben feltüntettem, és a szakmai-etikai elvárásoknak megfelelően jártam el.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkor szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtári repozitóri rendszerébe. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem könyvtári repozitóri rendszerében.

Kelt: Budapest, 2025 év 11 hó 11 nap

  
Hallgató aláírása

## Hallgatók, doktoranduszok nyilatkozata mesterséges intelligencia (MI) alkalmazásáról

### 1. Általános adatok

|  |  |
|--|--|
| Hallgató neve:                               | Horváth Áron   |
| Neptun-kódja:                                | YQ1WGD<br>X  |
| Képzési szint (a megfelelőt jelölje X-szel): | <input checked="" type="checkbox"/> BSc/BA <input type="checkbox"/> MSc/MA <input type="checkbox"/> Doktori (PhD)<br><input type="checkbox"/> Egyéb: ..... |
| Tantárgy neve/kódja*:                        | Szakdolgozat   |
| A munka címe:                                | Óbudai séta – Óbuda tördezett városszerkezete és hídötterségei   |

\* doktori értekezés esetén nem kitöltendő

### 2. Nyilatkozat az MI használatáról

Alulírott, etikai felelősségem teljes tudatában az alábbi nyilatkozatot teszem:

(Kérjük, válasszon egyet az alábbi lehetőségek közül!)

A) Nem alkalmaztam mesterséges intelligencia rendszert vagy szolgáltatást.

(Amennyiben ezt jelölte, a további táblázatok kitöltése nem szükséges.)

B) Alkalmaztam mesterséges intelligencia rendszert vagy szolgáltatást.

(Kérjük, töltsse ki a vonatkozó táblázatokat!)

### 3. A mesterséges intelligencia használatának részletezése

I. TÁBLÁZAT: Asszisztensi vagy kisebb mértékű felhasználás (pl. fordítás, nyelvi korrektúra, ötletelés stb.)

(Ezen felhasználások esetében a konkrét promptok és válaszok csatolása nem szükséges.)

| A felhasználás célja      | Alkalmazott MI-eszköz neve és verziója | Érintett rész (ha nem a szöveg egészére vonatkozik) |
|---------------------------|--|---|
| helytörténeti kutatómunka | ChatGPT 5                              |   |

II. TÁBLÁZAT: Jelentős tartalmi hozzájárulás (pl. egy teljes ábra vagy egy hosszabb szövegrész generálása)

(Ezekben az esetekben a felhasznált kulcsfontosságú promptok és az MI által adott nyers válaszok dokumentálása és a munka **mellékletében való csatolása szükséges.**)

| A felhasználás célja | Alkalmazott eszköz verziója, elérhetősége | MI-neve, | Az érintett fejezet / ábra / táblázat pontos sorszáma | A prompt-naplót tartalmazó melléklet bejegyzésének sorszáma |
|----------------------|---|----------|---|---|
|                      |   |          |   |   |

**3/A. Oktató által előírt kiegészítő szabályok (ha vannak)**

Amennyiben az adott tantárgy oktatója vagy témavezetője az MI-eszközök használatára vonatkozóan külön szabályokat vagy elvárásokat határozott meg, kérjük, az alábbi mezőben foglalja össze ezeket:

*Pl. az MI használatának tilalma bizonyos feladattípusokra; csak konkrét eszköz használata engedélyezett; eltérő hivatkozási elvárások; dokumentációs forma stb.*

Oktató vagy témavezető által előírt szabályok:

.....

.....

.....

.....

**4. Minden hallgatóra vonatkozó nyilatkozat:**

Kijelentem, hogy az MI által esetlegesen generált tartalmakat minden esetben kritikailag felülvizsgáltam, szerkesztettem és a munkába illesztettem. A leadott munka minden eleméért, annak eredetiségéért és tudományos helytállóságáért teljes körű felelősséget vállalok. Tudomásul veszem, hogy a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem a benyújtott munkát mesterséges intelligencia detektorral ellenőrizheti, és eljárást kezdeményezhet, amennyiben a nyilatkozatom valótlan vagy hiányos.

Kelt: Budapest....., 2025. 11..... hó 11 nap

Uolh Al.....

Hallgató aláírása

[Handwritten Signature].....

Konzulens/Témavezető aláírása

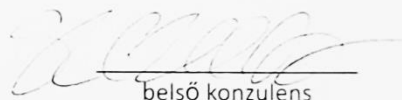
## NYILATKOZAT

Horváth Áron (név) (hallgató Neptun azonosítója: YQ1WGD) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót a záróvizsgán történő védésre javaslom / nem javaslom<sup>1</sup>.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem<sup>\*2</sup>

Kelt: Budapest, 2025 év 11 hó 08 nap

  
belső konzulens

---

<sup>1</sup> A megfelelő aláhúzendó.

<sup>2</sup> A megfelelő aláhúzendó.

## Tartalom

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 1.     | Bevezetés.....   | 9  |
| 1.1.   | Témaválasztás előzményei.....                              | 9  |
| 2.     | A szakdolgozat készítése során alkalmazott módszertan..... | 10 |
| 2.1.   | Tervi előzmények .....                                     | 10 |
| 3.     | Irodalmi áttekintés .....                                  | 10 |
| 3.1.   | A vizsgálati terület jellemzése.....                       | 11 |
| 3.1.1. | A terület közlekedése.....                                 | 11 |
| 3.1.2. | A terület jelentősége a városon belül .....                | 12 |
| 3.2.   | Óbuda történelmi városközpontjának fejlődéstörténete.....  | 12 |
| 3.2.1. | Római kor .....  | 12 |
| 3.2.2. | Középkor.....  | 13 |
| 3.2.3. | Újkor .....  | 14 |
| 3.2.4. | Budapest létrejöttétől a II. világháborúig.....            | 15 |
| 3.2.5. | A szocializmus évtizedei .....                             | 15 |
| 3.2.6. | A rendszerváltozástól napjainkig (2025) .....              | 17 |
| 4.     | Vizsgálati terület bemutatása.....                         | 18 |
| 4.1.   | Vizsgálati terület részterületekre bontása.....            | 18 |
| 4.2.   | Vizsgálati módszer.....                                    | 18 |
| 5.     | Bécsi út környéke .....                                    | 19 |
| 5.1.   | Településszerkezeti fejlődés .....                         | 19 |
| 5.2.   | Karaktervizsgálat.....                                     | 20 |
| 5.3.   | Funkcióvizsgálat.....                                      | 20 |
| 5.4.   | Közlekedési vizsgálat.....                                 | 20 |
| 5.5.   | Zöldinfrastruktúra vizsgálata .....                        | 21 |
| 5.6.   | Értékek .....  | 21 |
| 5.7.   | Problémák .....  | 22 |
| 6.     | Belső-Óbuda .....  | 23 |
| 6.1.   | Településszerkezeti fejlődés.....                          | 23 |
| 6.2.   | Karaktervizsgálat .....                                    | 23 |
| 6.3.   | Funkcióvizsgálat.....                                      | 24 |
| 6.4.   | Közlekedési vizsgálat.....                                 | 25 |
| 6.5.   | Zöldinfrastruktúra vizsgálata .....                        | 25 |
| 6.6.   | Értékek .....  | 26 |
| 6.7.   | Problémák .....  | 26 |
| 7.     | Flórián tér és környéke .....                              | 27 |

|  |    |
|--|----|
| 7.1. Településszerkezeti fejlődés.....         | 27 |
| 7.2. Karaktervizsgálat .....                   | 28 |
| 7.3. Funkcióvizsgálat.....                     | 29 |
| 7.4. Közlekedési vizsgálat.....                | 29 |
| 7.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata .....       | 30 |
| 7.6. Értékek .....                             | 30 |
| 7.7. Problémák.....                            | 30 |
| 8. Óváros .....                                | 31 |
| 8.1. Településszerkezeti fejlődés.....         | 31 |
| 8.2. Karaktervizsgálat .....                   | 33 |
| 8.3. Funkcióvizsgálat.....                     | 33 |
| 8.4. Közlekedési vizsgálat.....                | 34 |
| 8.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata .....       | 34 |
| 8.6. Érték.....                                | 35 |
| 8.7. Probléma.....                             | 35 |
| 9. Krúdy negyed.....                           | 36 |
| 9.1. Településszerkezeti fejlődés.....         | 36 |
| 9.2. Karaktervizsgálat .....                   | 37 |
| 9.3. Funkcióvizsgálat.....                     | 38 |
| 9.4. Közlekedési vizsgálat.....                | 38 |
| 9.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata .....       | 39 |
| 9.6. Érték.....                                | 39 |
| 9.7. Probléma.....                             | 39 |
| 10. Goldberger negyed.....                     | 40 |
| 10.1. Településszerkezeti fejlődés.....        | 40 |
| 10.2. Karaktervizsgálat .....                  | 41 |
| 10.3. Funkcióvizsgálat.....                    | 42 |
| 10.4. Közlekedési vizsgálat.....               | 42 |
| 10.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata .....      | 43 |
| 10.6. Érték.....                               | 43 |
| 10.7. Probléma.....                            | 43 |
| 11. Lajos utcai lakótelep és a Duna-part ..... | 44 |
| 11.1 Településszerkezeti fejlődés.....         | 44 |
| 11.2. Karaktervizsgálat .....                  | 45 |
| 11.3. Funkcióvizsgálat.....                    | 45 |
| 11.4. Közlekedési vizsgálat.....               | 46 |

|         |   |    |
|---------|---|----|
| 11.5.   | Zöldinfrastruktúra vizsgálata .....       | 46 |
| 11.6.   | Érték.....                                | 47 |
| 11.7.   | Probléma.....                             | 47 |
| 12.     | Óbudai-szigeti barnamezős területek ..... | 48 |
| 12.1.   | Településszerkezeti fejlődés.....         | 48 |
| 12.2.   | Karaktervizsgálat .....                   | 49 |
| 12.3.   | Funkcióvizsgálat.....                     | 50 |
| 12.4.   | Közlekedési vizsgálat.....                | 50 |
| 12.5.   | Zöldinfrastruktúra vizsgálata .....       | 50 |
| 12.6.   | Érték.....                                | 51 |
| 12.7.   | Probléma.....                             | 51 |
| 13.     | SWOT analízis .....                       | 52 |
| 13.1.   | Erősségek.....                            | 52 |
| 13.2.   | Gyengeségek .....                         | 53 |
| 13.3.   | Lehetőségek .....                         | 53 |
| 13.4.   | Veszélyek.....                            | 54 |
| 14.     | Előképek .....                            | 54 |
| 14.1.   | Nemzetközi.....                           | 54 |
| 14.1.1. | Berlin, Hellensdorf (D).....              | 55 |
| 14.2.   | Hazai .....                               | 55 |
| 14.2.1. | Pécs, Zsolnay negyed.....                 | 56 |
| 14.2.2. | Budapest, Robinson híd.....               | 57 |
| 15.     | Fejlesztési koncepció .....               | 57 |
| 15.1.   | Új kapcsolati elemek .....                | 58 |
| 15.1.1. | Polgár utcai átjáró .....                 | 58 |
| 15.1.2. | Tímár utcai „városi vadátjáró” .....      | 58 |
| 15.1.3. | Szentlélek híd .....                      | 58 |
| 15.2.   | Közösségi közlekedési hálózat .....       | 58 |
| 15.3.   | Gyalogos infrastruktúra .....             | 59 |
| 15.4.   | Kerékpáros infrastruktúra.....            | 60 |
| 15.5.   | Zöldinfrastruktúra .....                  | 61 |
| 16.     | Összegzés .....                           | 62 |
| 17.     | Irodalomjegyzék .....                     | 62 |
| 17.1.   | Internetes források.....                  | 62 |
| 17.2.   | Nyomtatott források.....                  | 67 |
| 18.     | Ábrajegyzék .....                         | 67 |

# 1. Bevezetés

## 1.1. Témaválasztás előzményei

Szaktervezésem témájaként olyan területet akartam választani, amit már hosszú ideje ismerek, itt lakóként naponta használom, és sokszor nyílik alkalmam a környék részleteinek megfigyelésére, és lehetőségem van a vizsgált terület problémáinak feltárására, amit a felületes szemlélődő talán észre sem venne. Az elmúlt két évben, amióta a Kiskorona utcában lakom, félúton a Flórián tér és a Szentlélek között, mindig kellemesnek tartottam ennek a városrésznek a változatosságát, az itt-ott megbúvó történeti emlékek felfedezését, a számos múzeum, vendéglátóhely nyújtotta kikapcsolódást. A területet azonban szinte teljesen elvágják egymástól a fővárosi léptékben kiemelt fontosságú közlekedési útvonalak, amiktől az egyes területek különálló zárványokként funkcionálnak, vagy némelyek nem tudnak kapcsolatokat híján a többi városrészhez szervesen csatlakozni. Az ilyen szeparálódott egységek belsejének eléréséhez szinte mindig gyaloglás vagy a kerékpározás, egyéb mikromobilitási eszközök használata a legkézenfekvőbb megoldás, meglátásom szerint azonban a helyi közterületek ezt nem tudják megfelelően kiszolgálni, részben a leromlott infrastruktúra miatt, részben olyan funkciók hiánya miatt, amik szükségesek ahhoz, hogy mai szemmel nézve is élhetőnek, használhatónak, és nem utolsósorban szerethetőnek lehessen jellemezni a városnak ezt a különleges hangulatú és történelmi részét.

A szaktervezés készítése során olyan koncepciót szeretnék bemutatni, ami nem csupán egy közterületi fejlesztési tervet tartalmaz, hanem egy régi-új városközpont létrehozásának a lehetőségét is, ami a környéken élők egészségét és jólétét szolgálja, mindemellett gazdasági és értékmegővési szempontot is képvisel, valamint a jelenleg nehezen behatárolható központi terek is mellékközponti szerephez méltó formát nyerhetnek el. Dolgozatomban elsősorban olyan lehetőségeket szeretnék vizsgálni, amik segítségével a különféle elvágó hatások miatt hermetikusan elkülönülő, történelmi, kulturális, illetve ökológiai szempontból értékes területek összefüggő rendszert alkotva jól működő városközponti szövetet tudjanak alkotni, ami magába foglalja Óbuda „szellemi idegközpontját”.

Munkám során többféle szempontból szeretném ismertetni kutatási területemet. Először is a vizsgált terület történelmét mutatom be, megfigyelve a város ezen részének kialakulásának részleteit, az Árpád híd létrejöttét és a 20. századi városfejlesztési folyamatok során kialakult közlekedési hálózat formálódását, valamint a helyi épületállomány változásait az akkori lakótelep-építési hullámok nyomán. Reményeim akár olyan tanulság is levonható a történeti áttekintés után, amihez akár visszanyúlhat is érdemes lehet a várostervezés folyamán, a térség élhetőségének javítása érdekében. Továbbá, hogy a mai Óbuda központjának mai állapotáról átfogó képet kaphassunk, a közlekedési hálózat minőségéről, a terület épületállományáról és annak megőrzendő örökségéről, a terület zöldinfrastruktúrájáról és a jelenleg funkció nélküli területekben rejlő fejlesztési potenciálról kívánok elemzést végzeni. A végső koncepció bemutatása előtt olyan hazai, illetve nemzetközi előképeket szeretnék ismertetni, amelyek inspirációt jelentettek a magam fejlesztési terveinek megalkotásánál, valamint alátámasztják a koncepció működőképességét. Végül a dolgozat során elvégzett vizsgálatok eredményeit, a

történeti kutatást, valamint saját tapasztalataimat felhasználva egy átfogó fejlesztési tervet kívánok prezentálni, és összegzést készítek a terület vizsgálatáról szóló munkámról.

## 2. A szakdolgozat készítése során alkalmazott módszertan

Munkám elsősorban másodlagos kutatásra épül, ami magába foglalja a területre vonatkozó térképek elemzését, a városszerkezetben zajló változások bemutatását. Helyszínbemjárással, területfejlesztési dokumentumokkal településkarakterisztikai, funkciós, közlekedési és zöldinfrastrukturális elemzést készítek. Továbbá olyan hazai és nemzetközi példákat mutatok be, amik hasonlóságukkal érzékeltetik a területen felmerülő problémák tipikusságát, illetve inspirációt is szolgáltathatnak az ottani fejlesztésekkel a saját fejlesztési koncepció kidolgozásánál.

### 2.1. Tervi előzmények

A már megfogalmazott vagy folyamatban lévő településfejlesztési tervek ismertetéséhez számos dokumentumot tekintettem át. Fővárosi szintű tervek közül a Budapest 2030 Városfejlesztési Koncepció, a Fővárosi Településszerkezeti Terv, a Radó Dezső Terv, az Óbudai-sziget Stratégiai Terve, a Duna-parti Építési Szabályzat, a Budapest Zöldinfrastruktúra Koncepciójának részét képező Zöldinfrastruktúra füzetek, a Barnamezős területek katasztere, kerületi szinten pedig a Helyi Építési Szabályzat és a Településarculati Kézikönyv nyújtott segítséget.

A Fővárosi Településszerkezeti Terv a terület lehatárolását, a jellemző területhasználatot segített rögzíteni, a Budapest 2030 Városfejlesztési Koncepcióból a terület jövőjét tekintve releváns, hosszútávú fejlesztések szerepelnek. A Radó Dezső Tervből és a Zöldinfrastruktúra füzetekből az ökológiai fejlesztéseket és javaslatokat tekintettem át. Az Óbudai-sziget és az óbudai Duna-part fejlesztési koncepciójánál a Duna-parti Építési Szabályzat, a Barnamezős területek katasztere szolgált alapul. A területen jelenlévő a vizsgálati terület karakterének, épített értékeinek bemutatására a Helyi Építési Szabályzatot és a Településarculati Kézikönyvet tekintettem át.

## 3. Irodalmi áttekintés

### 3.1. A vizsgálati terület jellemzése

A vizsgálati terület Budapest III. (Óbuda-Békásmegyer) kerületében helyezkedik el, ami a főváros második legnagyobb lélekszámú kerülete, 2023-ban a becsült népességi adatok alapján 123 ezres lakosságú volt<sup>1</sup>. Földrajzilag a Budai-hegység és a Duna folyam közötti, dél felé egyre jobban összesűkülő, sík területen fekszik, illetve a jobb partjánál húzódó Hajógyári(-Óbudai)-szigeten<sup>2</sup>. A vizsgálati terület a kerület központi térségét fedi le, ami főleg a régi Óbuda történelmi városmagját, a központi lakótelepeket és a környező egykori ipari területeket jelenti. A térség jelentős közlekedési gócpont, valamint történelmi, kulturális szempontból a főváros egyik legfontosabb területe.



1. ábra: A vizsgálati terület elhelyezkedése a III. kerületen belül (forrás: saját ábra)

#### 3.1.1. A terület közlekedése

A vizsgálati terület Észak-Buda legfontosabb közlekedési csomópontjában, a kelet-nyugat irányú 10-es főút-Bécsi út-Vörösvári út-Árpád híd illetve az északi-déli irányú 11-es főút-Szentendrei út-Pacsirtamező út-Lajos utca tengely metszéspontjánál fekszik, az Óbudai-(Hajógyári-)sziget és a Margit-sziget közötti legkisebb áthidalható Duna-szélesség vonalában, ahol a főváros határain belül legészakabbra fekvő, közúti forgalmat szolgáló Árpád híd biztosít kapcsolatot a túlparti Pest irányába, valamint a Margit-sziget felé. Szintén fontos északi-déli útvonal a Duna partján húzódó a Slachta Margit rakpart és a gróf Esterházy János rakpart vonala, illetve az Árpád fejedelem útja, ezek párhuzamosan tartanak a folyóparton a belváros irányába. A terület nyugati és délkeleti részén a lakótelepek raszteres úthálózata jellemző, ezek tömbjei között számos kiszolgáló út található. A fennmaradt régi belváros szövete szabálytalan, kisvárosias rajzolatot mutat, ezen utcák többsége forgalomcsillapított, illetve gyalogos övezetet alkot. Az Árpád híd mellett a terület másik legfontosabb közlekedési műtárgya a Flórián téri közúti felüljáró, ami a Flórián tér fölött átvélve biztosít közvetlen, külön szintű kapcsolatot a Szentendrei út és az Árpád híd között. Fontos még a Hajógyári-sziget felé kapcsolatot biztosító Hajógyári (H) híd, ez azonban csak a Hajógyári-szigeten lévő, magánkézben lévő vagy használaton kívül létesítményekhez vezet<sup>3</sup>, így tényleges bejárást a szigetre csak a területtől északra fekvő K híd biztosít Óbuda felől. A tömegközlekedési vonalak közül legjelentősebb a Hungária-körgyűrűt felölelő 1-es villamos, valamint a Duna-parton közlekedő H5-ös (szentendrei) HÉV vonala. Ezek közös megállója a Szentlélek tér, ahol a környéket kiszolgáló helyi autóbuszvonalak közös végállomásával együtt alkotják a térség fő tömegközlekedési csomópontját. Jelentős autóbusz-forgalmat bonyolít le még az Árpád fejedelem útja, a Szentendrei út-Pacsirtamező út vonala, illetve a Bécsi út-Vörösvári út-Árpád híd vonala. Kerékpáros közlekedés szempontjából a terület fővárosi jelentőségű kerékpárútvonalak metszéspontjában fekszik, a Hungária-körgyűrű mentén húzódó tengely, illetve

<sup>1</sup> INT-01

<sup>2</sup> Csémez Attila – Tájtervezés - tájrendezés (1996), Budapest

<sup>3</sup> INT-02

a városközpontot észak-déli irányban átszelő EuroVelo 6-os kerékpárút találkozásánál. Emellett az elmúlt évek fejlesztéseinek köszönhetően a területet több, kerületi szintű közlekedést szolgáló kerékpárútvonal is feltárja<sup>4</sup>.

### 3.1.2. A terület jelentősége a városon belül

Az elmúlt évszázadokban a mezőgazdasági funkciót ellátó település fokozatosan alakult a később egyesített Budapest gazdasági vonzáskörzetébe tartozó iparvárossá, a környékbeli kereskedelmi útvonalak és a Duna közelségéből adódóan, valamint a vasút megjelenésének köszönhetően, számos ipari üzem működött Óbudán. Később a fővárosban kialakult tarthatatlan lakáshiány és rossz életkörülmények miatt házgyári elemekből felépült lakótelepek épültek az egykori, kisvárosias arculatú városrészek helyén<sup>5</sup>. Habár a vizsgálati területen a régi belváros szövete az elmúlt fél évszázadban gyökeres változásokon ment át, a központi szereppel járó funkciókat javarészt megőrizte, jelentős történelmi örökséggel együtt. A térségben számos alap- és középfokú, illetve felsőoktatási intézmény található, emellett a kerület fő kulturális és közösségi intézményei, múzeumai is a területen belül tömörülnek, valamint a világörökség-várományos ókori római limes számos egykori építménye található meg itt. A vizsgált helyszín közterületi szempontból is központi szerepet játszik, a többi budapesti mellékközpontoz képest nagy zöldfelületi aránnyal, valamint közel fekszik a főváros legnagyobb zöldterületeihez és a Dunához, amivel nem csak a kerület, hanem az egész főváros lakóinak életében fontos szerepet játszik. A terület ezen adottságai remek alapot szolgáltatnak a térség fejlesztésének tervezésénél, amivel növelhető Óbuda történelmi központjának turisztikai és gazdasági potenciálja.

## 3.2. Óbuda történelmi városközpontjának fejlődéstörténete

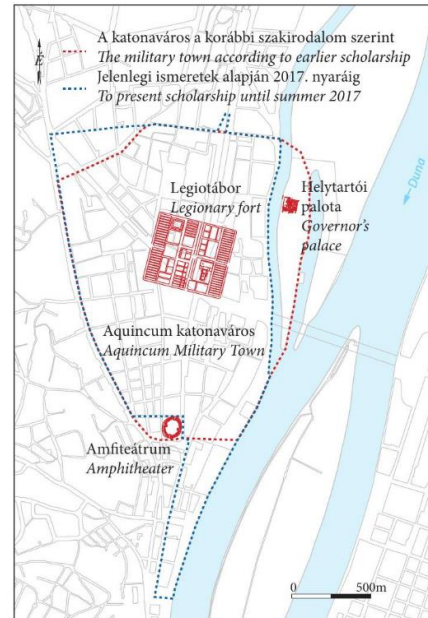
### 3.2.1. Római kor

---

<sup>4</sup> INT-02

<sup>5</sup> Benkő, E., & Kovács, Zs. (szerk.) (2000). *Budapest története III. – A városegysítéstől napjainkig*. Budapest

A Római Birodalom határvidékét védelmező limes egyik legfontosabb elemeként már az i. sz. 1. században létrejött Aquincum városa, ami egy időben Pannonia Inferior provincia székhelyeként is funkcionált, római helytartójának palotája az úgynevezett katonavárossal (canabae) szemben állt a mai Hajógyári-sziget területén, amit híd kötött össze a túlsó parti barbár területen álló, római ellenerődökkel. A település foruma (főtere) a mai Flórián tér helyén feküdt, úthálózata a limes menti utakra merőleges volt, ezek mentén számos díszes középület állt. A korszak legfontosabb építészeti öröksége a terület déli szélén álló amfiteátrum és a fórum mellett népfürdő romjai, valamint az óbudai lakótelepek építésekor felszínre került egykori légiótábor bejáratának maradványai. A limes menti erősség a Római Birodalom hanyatlásával elnéptelenedett, romjai szolgáltattak alapot a későbbi Óbuda létrejöttének, a középkortól kezdve<sup>6</sup>.



2. ábra: Aquincum canabae a római korban (forrás: Aquincumi Füzetek, 2020)

### 3.2.2. Középkor

A Római Birodalom bukását követően a népvándorlás idejében az egykori aquincumi épületeket – köztük a régi amfiteátrumot – erődítményként is használták, amelyet a források Kurszán vára néven említenek<sup>7</sup>. Később, az Árpád-korban a mai Fő tér környékén épült fel az egyszerű alaprajzú királyi rezidencia, az úgynevezett óbudai királyi curia, amely az 1220-as évektől Esztergom mellett a királyi udvar másik fő székhelyévé vált<sup>8</sup>. Az 1241–42-es tatárjárást követően a jobban védhető Újbuda (Budavár) fokozatosan átvette szerepét<sup>9</sup>, míg a 14. században új, reprezentatívabb uralkodói lakhely, az úgynevezett királynéi vár épült fel, amely a mai református templom környékén feküdt<sup>10</sup>. E korszakból származik a város plébániatemplomának alapja, valamint a már csak romjaiban látható, gótikus stílusban épült klarissza kolostor. Luxemburgi Zsigmond 1395-ben egyetemet alapított Óbudán, amely azonban alig egy évtizedig működött<sup>11</sup>. A török hódoltság idején a város fokozatosan elvesztette korábbi jelentőségét, a törökök több alkalommal is feldúlták, uralmuk alól csak Buda 1686-os visszafoglalása után szabadult fel<sup>12</sup>.

<sup>6</sup>Budapest lexikon I-II., Budapest, 1993. Akadémiai Kiadó

<sup>7</sup>INT-04

<sup>8</sup>Györffy, Gy. (1984). Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza I. Budapest: Akadémiai Kiadó.

<sup>9</sup>Benkő, E. (1998). Középkori királyi központok a Kárpát-medencében. Budapest: MTA Régészeti Intézet.

<sup>10</sup>Benkő, E., & Kovács, Zs. (szerk.) (2000). Budapest története III. – A városegysítéstől napjainkig.

Budapest

<sup>11</sup>INT-06

<sup>12</sup>INT-07

### 3.2.3. Újkor

Óbuda felszabadulása után számos német származású telepes érkezett a térségbe, akik segítettek a felszabadító hadjáratok során elnéptelenedett földek újránépesítésében, ekkor honosodott meg a város történelmében fontos szerepet játszó szőlőkultúra<sup>13</sup>. Ebben az időben a város számos új épülettel gazdagodott, mint a mai Fő téren álló Zichy-kastély, a barokk stílusban újjáépülő plébániatemplom és a hozzá tartozó plébániaépület<sup>14</sup>, valamint felépült a mai Budapest legrégebbi református temploma az egykori királynéi vár falain<sup>15</sup>. A mai Kiscelli parkerdő területén létrejött az egykori trinitárius templom és kolostor, valamint a dombra felkapaszkodó kálvária. Az 1780-as évektől kezdve megkezdte működését a Filatorigát térségében a rövid életű selyemfilatórium<sup>16</sup>, valamint a Miklós téren a Selyemgombolyító manufaktúra és a későbbi Goldberger Textilgyár jogelődje<sup>17</sup>. 1821-ben megépült az iparosodás során ide települt, nagy lélekszámú zsidó közösség számára az óbudai zsinagóga klasszicista épülete<sup>18</sup>. A reformkori iparosodás egyik fontos állomását jelentő Óbudai Hajógyár 1835-ben jött létre a később róla elnevezett Hajógyári-szigeten<sup>19</sup>. Az 1838-as jeges árvíz pusztítása nyomán a település képe jelentősen átalakult, megjelentek a zártosorú, emeletes beépítések<sup>20</sup>. 1858-tól felnyitható szerkezetű híd kötötte össze Óbuda városát a szigeten álló hajógyárral<sup>21</sup>.



2. ábra: Óbuda a II. katonai felmérés idején (forrás: [maps.arcanum.com](http://maps.arcanum.com))

---

<sup>13</sup> INT-08

<sup>14</sup> INT-09

<sup>15</sup> INT-10

<sup>16</sup> INT-11

<sup>17</sup> INT-12

<sup>18</sup> INT-13

<sup>19</sup> INT-14

<sup>20</sup> INT-15

<sup>21</sup> INT-16

### 3.2.4. Budapest létrejöttétől a II. világháborúig

1873-ban Óbuda egyesült Pest és Buda városával, ezzel létrehozva Budapest fővárost<sup>22</sup>. Az 1880-as években megjelent filoxérajárvány tönkretette az óbudai szőlőket<sup>23</sup>, ezután a területen egymás után létesültek ipari üzemek, mint az Óbudai Szeszgyár (1879), az Óbudai Dohánygyár (1893), az Óbudai Gázgyár (1910) és a Budapesti Harisnyagyár (1923)<sup>24</sup>. A XIX. század második felétől kezdve megjelent a kötöttpályás közlekedés; 1888-ra kiépült a Duna partján a szentendrei HÉV vonala is<sup>25</sup>. A XX. század elejétől egyre terjeszkedett a nagyvárosias beépítés, elsősorban a Lajos utca–Pacsirtamező utca tengely mentén, valamint felépült a Kós Károly által tervezett református parókia<sup>26</sup>. Az 1920-as évektől megjelentek az első modernista stílusú lakótömbök, mint a Nagyszombat utcai úgynevezett városi házak és a Zápor utca környéki keretes beépítések, valamint több közintézmény, köztük az óbudai evangélikus templom, az Árpád Gimnázium és a Kiscelli utcai posta<sup>27</sup>. Az 1930-as években feltárták a római kori amfiteátrumot rejtő Király-dombot<sup>28</sup>, 1939-től megkezdődött az Árpád híd építése és a Flórián tér (akkor Polgár tér) kialakítása<sup>29</sup>, valamint ekkor került át a villamospálya a Lajos utcából a Pacsirtamező utca vonalára<sup>30</sup>. A II. világháború kitörése miatt 1945-ig csak a Hajógyári-szigetig tartó, első hídnyílás, valamint a Duna medrében álló pillérek készültek el<sup>31</sup>.



3. ábra: Légifelvétel Óbudáról 1945-ben (forrás: [maps.arcanum.com](http://maps.arcanum.com))

### 3.2.5. A szocializmus évtizedei

---

<sup>22</sup> INT-17

<sup>23</sup> INT-18

<sup>24</sup> INT-19

<sup>25</sup> INT-20

<sup>26</sup> INT-21

<sup>27</sup> INT-22

<sup>28</sup> INT-23

<sup>29</sup> INT-24

<sup>30</sup> INT-25

<sup>31</sup> INT-26

A többi fővárosi Duna-híddal ellentétben az Árpád már elkészült részei átvészelték a visszavonuló német csapatok hídrombolásait, és a háborút követően 1950-ben, ugyan csökkentett kapacitással, de átadásra került<sup>32</sup>, ekkor még a jobbparti körvasút részeként a Dunán átmenő vasúti forgalmat is pótolta az Újpesti vasúti híd 1955-ös újjáépültéig<sup>33</sup>, valamint a K híd létrejöttének köszönhetően a Hajógyári-sziget üzemeltetése is vasúti kapcsolatot nyertek<sup>34</sup>. A későbbi tömeges lakásépítési program számára alkalmas lakásfajták kiválasztásához 1958–64 között felépült a Váradi utcánál az óbudai kísérleti lakótelep<sup>35</sup>, illetve a Duna-parti 8 emeletes kísérleti sávházak a

Galagonya utcánál<sup>36</sup>, emellett a Pacsirtamező utca északkeleti végén két szocreál stílusú sávház épült meg. Az Árpád híd felhajtójának megépültével létrejött a Pacsirtamező utca északi szakasza és a Flórián kibővítése, kialakítva a Polgár teret uraló körforgalmat<sup>37</sup>. 1968-ban elkezdődött a rossz állapotban lévő, közművek nélküli, földszintes kisvárosi házak bontása, és új építésű lakótelepekre cserélése 1968–1984 között<sup>38</sup>, valamint a néhány, műemléki védelmi szempontból megőrzendő épületek állagmegóvása, felújítása. Az I. ütemben a Mókusz utca és Lajos utca környéki új épületek építése kezdődött meg. A II. ütemben a Kórház utca környékének rendezése ment végbe, a III. ütem pedig a Bécsi út és a Vörösvári út menti szakaszokat érintette. Felépült a 10 emeletes sávházak mellett a Flórián Üzletház, az Óbudai piac, illetve az ország legnagyobb lakóépületének számító, Faluháznak is nevezett sávház<sup>39</sup>. A lakótelep-építési programnak köszönhetően Óbuda lakossága a 1950-es évekből 30 ezer főről 77 ezerre duzzadt<sup>40</sup>. Ez időben folytatták a környező budai hegyek kopárfásítását és a felhagyott bányaudvarok rekultiválását<sup>41</sup>, valamint a főváros egyesítésének 100. évfordulójára parkosításra került a Hajógyári-sziget északi fele, Május 9. park néven<sup>42</sup>. A 1970-es évek végére a 2x1 sávós Árpád híd közúti kapacitása kevésnek bizonyult, ezért döntés született az Árpád híd bővítéséről<sup>43</sup>, valamint a Flórián tér felett átívelve a híd felhajtóját és a Szentendrei utat összekapcsoló közúti felüljáró és a csomópont alatt húzódó aluljárórendszer építéséről<sup>44</sup>. A felüljáró építése közben napvilágra kerültek az egykori római erődítményen belüli fürdő maradványai, aminek bemutatására fedett



4. ábra: Légifelvétel Óbudáról 1988-ban (forrás: fentrol.hu)

<sup>32</sup> INT-27

<sup>33</sup> INT-28

<sup>34</sup> INT-29

<sup>35</sup> INT-30

<sup>36</sup> INT-31

<sup>37</sup> INT-32

<sup>38</sup> INT-33

<sup>39</sup> INT-34

<sup>40</sup> Budapest lexikon I-II., Budapest, 1993. Akadémiai Kiadó

<sup>41</sup> Cseméz Attila – Tájtervezés - tájrendezés (1996), Budapest

<sup>42</sup> INT-35

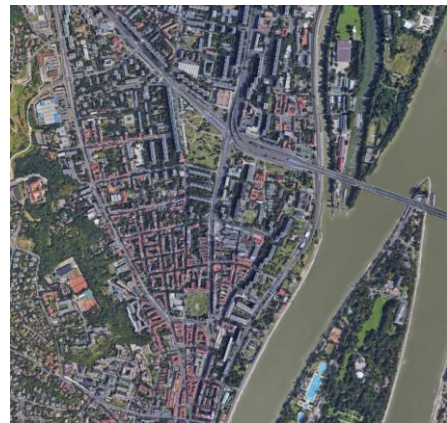
<sup>43</sup> INT-36

<sup>44</sup> INT-37

kiállító teret alakítottak ki az aluljárórendszeren belül<sup>45</sup>. A csomópont fejlesztésére még tervbe volt véve egy, 15–20 emeletes toronyházakkal övezett kereskedelmi központ létesítése<sup>46</sup>, azonban forráshiány miatt ez az elképzelés nem valósult meg, és a kereskedelmi funkciókat többségében a Bécsi út–Vörösvári út térsége vette át<sup>47</sup>. 1981-ben felszámolták a villamospályát a Pacsirtamező utcában a Nagyszombat utca és a Flórián tér között<sup>48</sup>.

### 3.2.6. A rendszerváltozástól napjainkig (2025)

A 1980-as évektől kezdve Magyarországon a szocialista gazdasági modell hanyatlásnak indult, országszerte leépülésnek indult a nehézipar, ez a tendencia a vizsgálat területén is megmutatkozott<sup>49</sup>. Az Óbudai Hajógyár termelése már a 1980-as években drasztikusan visszaesett, 1999-ben pedig végleg bezárt<sup>50</sup>. Épületeinek többségét magánvállalkozások vették birtokba, gazdasági, illetve szórakoztatóipari létesítmények jelentek meg, 1993 óta a Sziget fesztivál kiszolgáló területeként is használatos<sup>51</sup>. 2013 óta a gyár egykori területe állami tulajdon, azonban a nagyszabású fejlesztési tervek ellenére nem történt érdemi változás<sup>52</sup>. A Goldberger Textilgyár szintén hasonló életút bejárása után 1989 után befejezte működését, a szokványos tulajdonosi felaprózódás mellett a gyár egykori épületeinek egy része múzeumként, valamint irodahelyiségként hasznosult<sup>53</sup>. A 2010-es évektől kezdve egyre része kereskedelmi és vendéglátó egységgé alakult át, a textilgyár Nagyszombat utcai egysége Sun Palace lakóparkként született újjá<sup>54</sup>. A terület északi részén a már 1950-es években bezárt dohánygyár épületeinek helyén a 2000-es években új irodakomplexum jött létre, Flórián Udvar néven<sup>55</sup>. Említendő változás a 1991-ben épült Hotel Aquincum termálfürdős szállodája<sup>56</sup>. A környéken az utóbbi évek legnagyobb építőipari beruházása a 2019-ben elrajtolt Waterfront City projekt az Óbudai Szeszgyár barnamezős területén, ami során 2027-ig 1400 lakásos smart city jön létre, ez a jövőben jelentős hatással lehet a vizsgálati területre<sup>57</sup>. A 2015-ben átadott budai



5. ábra: Műholdfelvétel Óbudáról 2025-ben (forrás: earth.google.com)

<sup>45</sup> INT-38

<sup>46</sup> INT-39

<sup>47</sup> INT-40

<sup>48</sup> INT-41

<sup>49</sup> INT-42

<sup>50</sup> INT-43

<sup>51</sup> INT-44

<sup>52</sup> INT-45

<sup>53</sup> INT-46

<sup>54</sup> INT-47

<sup>55</sup> INT-48

<sup>56</sup> INT-50

<sup>57</sup> INT-51

fonódó villamoshálózattal<sup>58</sup> és az 1-es villamos 2013-14-ben lezajlott rekonstrukciója után<sup>59</sup> jelentősen javult a térség kötöttpályás közlekedésének színvonala, valamint a 2020-as években a helyi kerékpáros úthálózat is nagymértékben bővült<sup>60</sup>.

## 4. Vizsgálati terület bemutatása

A vizsgálatok elvégzése előtt bemutatom az általam elemzett helyszín határait, amivel Óbuda történelmi városközpontjának hétköznapi értelemben vett vonzáskörzete is tisztázódik, mivel meglátásom szerint a határvonalakon kívül eső területek már más települési alközpont hatáskörébe tartoznak. Ilyen vonzáskörzetek például a II. és a III. kerület határán elterülő Újlak központja, a Bécsi út és a Vörösvári út környéke, valamint a kaszásdűlői lakótelep térsége.

### 4.1. Vizsgálati terület részterületekre bontása

Mivel a vizsgálati terület igen változatos képet és jelleget mutat, célszerűnek láttam kisebb részterületekre felosztani, amik általánosságban követik a különböző települési karakterek kiterjedését. Az egyszerűbb beazonítást végett a részterületeknek az alábbi neveket adtam:

- Bécsi úti intézménykorridor
- Belső-Óbuda
- Flórián tér és környéke
- Óváros
- Krúdy negyed
- Goldberger negyed
- Lajos utcai lakótelep és a Duna-part
- Óbudai-szigeti barnamezős területek



6. ábra: A vizsgálati terület lehatárolása (forrás: saját ábra)

### 4.2. Vizsgálati módszer

Először kitérek a részterületek fejlődéstörténetére, amivel kontextusba helyezhetőek az adott helyszín értékei és jellemzői. (1. melléklet)

<sup>58</sup> INT-52

<sup>59</sup> INT-53

<sup>60</sup> INT-54

Megvizsgálom a beépítés karakterét, amihez támpontot nyújt az épületállomány korának és színtszámának elemzése, valamint kitérek a védett vagy védendő épített értékekre is. (2. melléklet, 3. melléklet, 4. melléklet)

A településrész mindennapi működéskéhez fontos a helyi épületek funkciójának vizsgálata, ennek segítségével az épületek rendeltetésével kirajzolódnak a térségen belüli funkcionális gócpontok, amik a helyi alközpontok helyét jelzik. (5. melléklet)

Ezután a közlekedési infrastruktúrát vizsgálom meg, a közúti hálózat jellegét, a közösségi közlekedési szolgáltatásokat és elérhetőségét, a kerékpáros úthálózat kiépítettségét, a mikromobilitási eszközök megosztását segítő elemek meglétét, valamint a gyalogos közlekedés lehetőségét emelem ki. Ezzel feltárhatóak a helyi közlekedési hiányosságok, illetve egyes területek túlterheltsége és a részterületek közötti elvágó hatások. (6. melléklet, 7. melléklet, 8. melléklet)

A zöldinfrastruktúrát elemzem következő lépésként, a meglévő zöldfelületek hozzáférhetőségét, kihasználtságát és ökológiai jelentőségét, és annak a lehetőségét, miképpen lehet minél jobban hálózatosabbá tenni a zöldfelületek rendszerét. Fontos eleme még a Duna-parti és a barnamezős területek ismertetése, és azok revitalizációnak lehetőségei. (9. melléklet)

A vizsgálatok elvégzésével összesítem a részterület értékeit, ezt térképes formában ábrázolom. (10. melléklet), végül a részterületre vonatkozó problémákat összesítem, ami a helyszín fő orvosolandó gondjait tükrözi (11. melléklet), ezek együttesen határozzák a végleges koncepcióalkotás folyamatát.

## 5. Bécsi út környéke

### 5.1. Településszerkezeti fejlődés

A részterület a Kiscelli parkerdő és a Bécsi út mentén, a Kiscelli-domb lábánál húzódik, és a római kortól kezdve Óbuda egyik fő közlekedési útvonalának számított<sup>61</sup>. A dombon téglagyártáshoz már a 17. századtól kezdve bányásztak agyagot<sup>62</sup>, amit a Bécsi út szakaszán üzemelő téglagyárak dolgoztak fel. A dombtetőn a 18. században barokk stílusú, trinitárius kolostor épült, amit azonban II. József türelmi rendelete nyomán elhagyni kényszerültek. Ezután raktárként, majd nyomdaként üzemelt, végül 1850-es évektől Schmidt Miksa bútorgyáros tulajdonába került, aki kastéllá alakította át, és a domb fennsíkját parkosította<sup>63</sup>. A 20. századtól fokozatosan jelentek meg beépítések a domb lábánál, az egyik első jelentősebb épületegyüttes az 1920-as években épült úgynevezett városi házak, a Doberdó út és a Bécsi út találkozásánál<sup>64</sup>, valamint kiépült a villamosvonal a Vörösvári út irányába. Később fokozatosan társasházak jelentek meg a Bécsi út mentén és a domboldalra felkapaszkodó kis utcákban, a 1970-es években a Kiscelli irodaház, és a Könyvüipari Műszaki Főiskola (később Óbudai Egyetem) épületei épültek föl<sup>65</sup>. A rendszerváltozás után a még be nem épített területek közül számos gazdasági funkciót látott el, a 2010-es évektől az üres parcellákon új társasházak épültek.

---

<sup>61</sup> INT-55

<sup>62</sup> INT-56

<sup>63</sup> INT-57

<sup>64</sup> INT-58

<sup>65</sup> INT-59

## 5.2. Karaktervizsgálat

A részterületen igen vegyes összetételű, többnyire zárt sorú beépítés található, elsőrendűen a Bécsi út mentén, a domboldalra fölfutó utcákban (Podolin utca, Kiscelli utca) szabadon álló beépítés is megjelenik. Az épületállomány többsége a 20. század második feléből származik, csupán elvétve található egy-két kisvárosias, földszintes lakóépület, a társasházak 4-7 emelettel rendelkeznek, az intézményi épületek is hasonló szintszámmal bírnak. Fővárosi védelem alatt a Nagyszombat utca-Bécsi út-Doberdó utca által közrefogott épülettömb áll, mint az I. világháború után épült lakótelepek egyik korai példája.



7. ábra: Épületek szintszámai a Bécsi út környékén (forrás: saját ábra)

## 5.3. Funkcióvizsgálat

A részterületet hagyományos lakóegyüttesként jelölik<sup>66</sup>, így a lakóépületek vannak túlnyomó többségben, azonban jelentős az oktatási és irodai funkciót épületek aránya, az Óbudai Egyetem campusa és a Kiscelli Irodaház és a Bécsi út 100. alatti irodaház képében. Kisebbségi kereskedelmi és gazdasági épületek állnak a még rendezésen át nem esett telkeken. Másodlagos földszinti funkciókkal, főleg kereskedelmi, vendéglátó funkcióval a városi házak tömbje bír, azonban ezeken felül jelentősebb települési alközponti vonzókörzet nincs a területen.



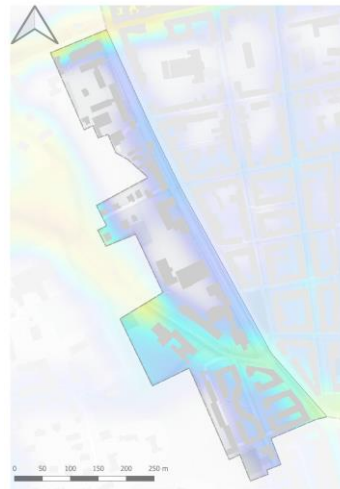
8. ábra: Funkcióvizsgálat a Bécsi út környékén (forrás: saját ábra)

## 5.4. Közlekedési vizsgálat

A Bécsi út térsége már a római korban a katonaváros nyugati határánál húzódó, kiemelt jelentőségű útvonal volt, ahol ma is az Esztergom felé tartó főút halad, amin a budai fonódó villamoshálózat egyik fő gerince húzódik, a 17-es, 19-es, és 41-es villamosvonallal. A részterületet

<sup>66</sup> Óbuda-Békásmegyer Településarculati Kézikönyv

felfűző Bécsi úton kívül kisebb, keresztirányú utcák vannak még jelen, azonban ezek többsége a Kiscelli-domb lábánál véget ér, vagy csak gyalogosan járható tovább. Kivétel a Kiscelli utca, ami a Kiscelli Múzeum irányában kapaszkodik fel, mint az egyik egyetlen harántirányú közlekedést biztosító gyűjtőút, amin keresztül elkerülhető a Kolosy tér környéki csomópont a belváros irányába. Forgalomcsillapított övezet a Doberdó utcában és a városi házak tömbjén belül található, itt 30 km/h a legnagyobb megengedett sebesség. Kerékpáros közlekedés terén fővárosi jelentőségű kerékpárútvonal fog húzódni a Bécsi út mentén, azonban ehhez még nem épült ki infrastruktúra. A területen közösségi kerékpármegosztó Mol Bubi állomás található az Óbudai Egyetemenél.



9. ábra: Gyalogos forgalom nagysága a Bécsi út környékén (forrás: Strava)

## 5.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata

A vizsgálat terület részét ugyan nem képezi, de így is jelentős zöld elem a Kiscelli parkerdő erdőterülete, ami a Kiscelli-domb peremét kísérve övezi a részterület nyugati felét. Nagyobb kiterjedésű zöldterület nincs a térségben, de korlátozottan közhasználatú zöldfelületként említhetők a Nagyszombat utcai városi házak belső udvarai, intézményi zöldfelületként pedig az Óbudai Egyetem campusán elterülő zöldfelület fontos. Fontos zöld elem még a Bécsi utat szegélyező, de hiányos fasor, ami szerencsére az elmúlt évek faültetési programjainak köszönhetően egybefüggőbbé válnak. Rekreációs területekként a Kecskai utcai és a Doberdó utcai játszóterek fontosak, ezen felül még az Óbudai Egyetem rendelkezik saját használatú sportpályával. Zöldhálózati kapcsolattal főleg a budai hegyek erdőségi felé, valamint a Katyini mártírok parkja, és azon keresztül az Amfiteátrum felé rendelkezik a terület.



10. ábra: Zöldfelületek vizsgálata a Bécsi út környékén (forrás: saját ábra)

## 5.6. Értékek

A terület karakterében változatos városrésznek tekinthető, az egykori gazdasági területekben számos potenciál rejlik, akár lakhatási, oktatási, vagy szolgáltatási fejlesztések tekintetében. A terület fő épített értékének számít, 1920-as években épült városi házak épületegyüttese 2022

óta fővárosi védelem alatt állnak<sup>67</sup>, valamint elvéve megőrződtek a régi, „földszintes” Óbuda házai közül néhány darab, ezek védelmét és megőrzését fontosnak tartom. A terület elsődleges rendeltetése hagyományos lakóterület, ezek mellett az oktatás funkció tekinthető még fajsúlyosnak, az Óbuda Egyetem campusának képében. Az alulhasznosított területek elsősorban lakóterületként újulnak meg, egységes településképet alkotva a terület korábban épült lakóépületeivel. A térség ugyan nem rendelkezik jelentős szolgáltatási központtal, azonban a városi házak környékén és a közösségi közlekedéssel gyorsan elérhető, közeli Kolosy téri központ számos igény kielégít, humáninfrastruktúra szempontjából számos alap- és középfokú oktatási intézmény elérhető, valamint maga az Óbudai Egyetem képviselteti magát a térségben, mint felsőoktatási intézmény. Közegészségügyi intézményként a Szent Margit kórház szintén közel esik a területhez. A Bécsi út térsége már évezredek óta a Budai-hegységek kikerülő, a pilisi térség felé tartó fő útvonalnak, és ezt a státuszát máig megőrizte. A 10-es főútnak helyet adó Bécsi út közvetlen kapcsolatot biztosít Budapest centruma felé, illetve az északnyugati agglomerációs térség irányába. A budai fonódó villamoshálózat kiépültével kiváló közösségi közlekedési kapcsolatot nyert egész Buda kötőpályás közlekedéssel való eléréséhez, hétköznapi csúcsidő 3-4 percnként érik egymást a korszerű, alacsonypadlós szerelvények, ezek megálló is akadálymentessé váltak az elmúlt évek fejlesztései nyomán. A biztonságos kerékpáros közlekedést a Bécsi út Dunához közelebbi oldalával párhuzamosan futó utcákban kijelölt, egyirányúsított kerékpárútvonalak biztosítják, emellett tervben van városi szinten kiemelt fontosságú kerékpársztráda a Bécsi út mentén. A terület határát képező, fontos városi zöldfelületként használatos Kiscelli parkerdő és a Kiscelli Múzeum nyújt kikapcsolódási lehetőséget a kutyasétáltatóknak és sétálni vágyóknak, a környéken élő kisgyermekes családok számára a Kecsei utcai és a Doberdó úti játszótér áll rendelkezésre, rekreációs területként.

## 5.7. Problémák

A terület építészetében nemigen találni olyan közös nevezőt, amivel egységbe lehetne foglalni a helyi épületállományt, számos foghíjtelek, elavult épület, és belterülethez nem illő funkciójú építmény található itt. A lakhatást szolgáló új épületek megjelenés csupán pontszerű fejlődést hoz, az újonnan megjelenő épületekhez jellemzően további, helyi igényeket ellátó funkció nem társul. A korszakoként eltérő építés szabályozás miatt az utcakép nem egységes, főleg a régi, földszintes épületek homlokzata ékelődik be az utca metszetébe, az irodaházak előtti területek pedig parkolást szolgálnak csupán. Helyben lévő szolgáltatás kevés adódik, azok is elsősorban építőipari vagy nagykereskedelmi vállalkozások. Mint elsőrendű főútvonal, a Bécsi úti közúti közlekedés igen nagy terhelést zaj-, por-, és légszennyezést ró a környékre, valamint a Kiscelli utca lejtője, mint fontos kerülő út a térségben, igen előnytelen vonalvezetéssel rendelkezik, a 20 %-os emelkedőt még egy hirtelen, derékszögű kanyar is tetézi, fokozva a balesetveszélyt. Emellett a biztonságos kerékpározás lehetősége sem megoldott, a kerékpárosoknak a forgalomban közúti forgalomban kell haladniuk, a tervezett kerékpársztráda kiépítése egyelőre sehol sem valósult meg. A Kiscelli parkerdő mérete folyamatosan zsugorodik, a környékbeli építkezéseknek köszönhetően, holott a környéken élők számára ez az egyetlen jelentősebb zöldfelület, azonban a parkerdő ezáltal is túlterhelt, számos ember jár ide gépkocsival kutyát sétáltatni, további terhelést róva helyi környezetre, a domboldalon álló családi házak tulajdonosai közül sokan helyezik ki szabályellenesen zöldhulladékukat az erdőterület szélén.

---

<sup>67</sup> INT-60

## 6. Belső-Óbuda

### 6.1. Településszerkezeti fejlődés

Ennek a részterületnek a létrejötte, mint általánosságban Óbudáé, többezer éves múltra tekint vissza, mint az egykori római kori katona város külső városrésze, ami főleg iparos tevékenységek és temetkezés helyszínéül szolgált, déli csücskében építették föl Közép-Európa egyik legnagyobb római amfiteátrumát, aminek falait a Római Birodalom bukása után az erre vándorolt népek erődítményként használták, az Árpád-korban kiépült egyik királyi központnak külvárosaként funkcionált. A hódoltság után betelepített német ajkú népesség vette újra birtokba, kezdetben csak a Kiscelli-dombon álló trinitárius kolostort a város központjával összekötő útmentén jelentek meg épületek, valamint az egykori amfiteátrum romjain épült fel egy különleges, földszintes házakból, körkörös beépítés<sup>68</sup>. Óbuda iparvárossá fejlődésével, majd a főváros részévé válással elkezdődött a mai Pacsirtamező utca vonalának és annak szűk környezetének beépülése. Legnagyobb változás a 1930-as években következett be, amikor a Selmeci utca-Szőlő utca-Bécsi út határolta területen egységes, koramodern stílusú társasházi beépítés jelent meg, emellett a régészetileg feltárt amfiteátrum mellett felépült az Árpád Gimnázium tömbje<sup>69</sup>. Az új beépítésektől északra eső területeken, a Pacsirtamező utcát kivéve továbbra is a kisvárosias beépítés volt jellemző. A szocializmus évtizedeit főleg új társasházias beépítések határozzák meg, drasztikusabban a Szőlő utcában cserélődtek le a kisvárosias házak szalagszerűen futó modern épületekre, valamint a Zápor utcában az újonnan épült lakótelepek távhőellátását biztosító fűtőművet hoztak létre<sup>70</sup>. A rendszerváltozás után folytatódott a régi földszintes épület eltűnés és új építésű társasházakra cserélődésével, a Bécsi úton újonnan épült irodaházak is megjelentek, továbbá a Pacsirtamező utcában utolsó földszintes házak is lebontásra kerültek, valamint felszámolták a Zápor utcai fűtőművet.



11. ábra: Épületek szintszámai Belső-Óbuda területén (forrás: saját ábra)

### 6.2. Karaktervizsgálat

A Belső-Óbuda részterületen változatos, de jól elkülöníthető beépítés van jelen. A Selmeci utca-Szőlő utca-Bécsi út által közrefogott területen egységes települési karakter figyelhető meg, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű társasházak formájában. Az elmúlt évtizedekben a korábban egységes beépítést helyenként kortárs épületek váltották, azonban alkalmazkodtak a meglévő arculathoz. A Pacsirtamező utca és Szőlő által közrefogott tömbökben nagyvárosias,

<sup>68</sup> Cseméz Attila – Tájtervezés - tájrendezés (1996), Budapest

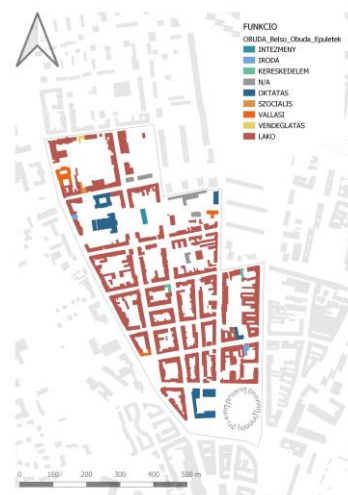
<sup>69</sup> Budapest III. kerület Örökségvédelmi Hatástanulmány, Urban-Lis Stúdió, 2014

<sup>70</sup> INT-61

zárt, zárt vagy félig nyitott udvaros beépítés figyelhető meg, ez alól a Szőlő utca 25-33. közötti szakasz kivétel, modern stílusú, keretes beépítéssel. A Selmeci utca és a Kiscelli utca közötti terület már sokrétűbb épületállománnyal bír, a régi, „földszintes Óbuda” egyik utolsó hírhedőinek számító földszintes, kisvárosias karakterű házakat sok helyen egymás mellett sorakozó, modern társasházak váltották le, a Kiscelli utca környékén elvéve néhány, 20. század elején épült bérház is akad. Műemléki védelem alatt a római kori amfiteátrum, valamint az Árpád Gimnázium épülete áll, védendő település-karaktert alkot a 1930-as években épült, modern társasházak alkotta településrész, továbbá helyi védelem alatt áll az Alternatív Közgazdasági Gimnázium és a Csalogány Készségfejlesztő Speciális Szakiskola épülete.

### 6.3. Funkcióvizsgálat

A részterületet hagyományos lakóegyüttesek alkotják<sup>71</sup>, azonban főleg a társasházak uralta részekben másodlagos, földszinti funkciók is megjelennek, elsősorban kereskedelmi, szolgáltatási vagy vendéglátó egységek formájában, legnagyobb részben a Szőlő utca és a Pacsirtamező utca környékén, települési alközpontot alkotva, itt irodai rendeltetésű épületek is megjelennek. A területen fontos szerepet játszanak az oktatási és közösségi célú intézmények, mint az Árpád Gimnázium, az Alternatív Közgazdasági Gimnázium, a Csalogány Készségfejlesztő Speciális Szakiskola, az Óbudai Szent Péter és Pál Szalézi Általános Iskola és Óvoda, az Óbuda Egyetem, valamint a Budapesti Javítóintézet. Egyházi épületek és intézmények közül az Óbudai Jó Pásztor templom, a Segítő Szűz Mária templom, valamint a Jó Nővérek Kongregációja említendő. A részterületen foghíjtelkek jellemzően nincsenek, azonban az egykori Zápor utcai fűtőmű máig jelenleg is kihasználatlanul áll.

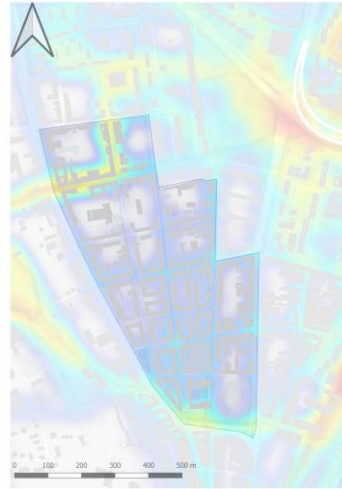


12. ábra: Funkcióvizsgálat Belső-Óbuda területén (forrás: saját ábra)

<sup>71</sup> Óbuda-Békásmegyer Településarculati Kézikönyv

## 6.4. Közlekedési vizsgálat

A részterület két városi szinten kiemelkedően fontos útvonal, a 10-es és 11-es főútvonal által közrezárt területen található, ehhez mérten rendkívül nagy közúti forgalom áramlik át nap mint nap, az amfiteátrum térsége Óbuda egyik legforgalmasabb csomópontja. A Bécsi úton a budai fonódó villamoshálózat vonalainak (17, 19, 41) köszönhetően magas színvonalú kötöttpályás közlekedési kapcsolattal rendelkezik a terület a belváros irányába, valamint a Pacsirtamező utcán közlekedő, a várost keresztülszelő tranzit buszjáratok (9, 111) ugyancsak kiemelten fontos szerep játszanak a terület mindennapi vérkeringésében. Magán a részterületen keresztül jelentősebb átmenő forgalmat a Kiscelli utca bonyolítja le a budai hegyek irányába, valamint a Szőlő utca funkcionál belső gyűjtőútként a területen belül, ami kapcsolatot biztosít a Flórián tér és a Vörösvári út irányába. A Belső-Óbuda határán futó főútvonalakat kivéve az egész terület forgalomcsillapított övezet, 30 km/h óra legnagyobb megengedett sebességgel, ezen felül az utcák többségében egyirányú forgalmi rend van érvényben. Kerékpárinfrastruktúráról illetően a részterületet a belváros irányába a San Marco utcában futó, a Vörösvári út térsége felé pedig a Zápor utcában futó, az utcák forgalmi irányát követő kerékpárút tárja föl, ezek az Egyetem térnél egyesülnek, és a Katyini mártírok parkján keresztül fut tovább a Nagyszombat utcánál keresztül a Duna irányába. Közösségi kerékpármegosztó Mol Bubi állomás a Kiscelli utca és a Zápor utca kereszteződésében található.



13. ábra: Gyalogos forgalom nagysága Belső-Óbuda területén (forrás: Strava)

## 6.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata

A belső-óbudai részterületen több zöldterület is található, amik elsősorban a Nagyszombat utca térsége körül tömörülnek. Legnagyobb ezek közül a római kori amfiteátrum körüli romkert, a Pacsirtamező utca-Nagyszombat utca-Szőlő utca-Viador utca által körbehatárolt területen. Közvetlenül mellette, a Bécsi út irányába a Katyini mártírok parkja terül el a Nagyszombat utca mentén. Ezeken túl Bécsi út mellett elterülő Egyetem park tekinthető még nagyobb kiterjedésű közparknak. Jelentősek még a Csalogány Készségfejlesztő Speciális Szakiskola és a Jó Nővérek Kongregációjának intézménykertjei, ezek azonban szabadon nem látogathatók. Fontos zöldfelületi elemek még a részterület megtalálható számos fásor, különösen az 1930-as években épült társasházak alkotta beépítés körül, illetve az északi-déli irányban futó utcákban (San Marco utca, Zápor utca, Szőlő utca). Ezzel szemben a területet keresztben átszelő, kelet-nyugati irányban futó utcák



14. ábra: Zöldfelületek vizsgálata Belső-Óbuda területén (forrás: saját ábra)

többségében (Kiscelli utca, Kenyeres utca, Selmeci utca, Tímár utca) alig vagy egyáltalán nem található említésre méltó utcafásítás. A részterületet határoló fő útvonalakon (Bécsi út, Nagyszombat utca, Pacsirtamező utca) több szakaszból álló, nem folytonos fasorok találhatóak.

## 6.6. Értékek

A belső-óbudai részterület karakterében több részre bontható szét, ezek viszont önmagukban egységes településképet mutatnak. A harmincas évekbeli társasházak és környezetük kiemelkedő értéket képviselnek, mint a korszak településépítészeti emléke, és az épületek közül ugyan számos példányt kortárs beépítés váltotta le az elmúlt évtizedekben, karakterükben igazodnak a történelmi beépítéshez. Ennek a szűkebb területnek rendkívül fontos értéke az utcák mentén húzódó, kettős fasorok megléte, amik nagy mértékben enyhítik a városi hőszigetek hatását, a vonzó utcakép mellett. A részterületen ugyan fogyatkozó számban, de még megtalálhatók a kisvárosias hangulatot megidéző földszintes vagy emeletes házak, főleg a Föld, Kiscelli utca, és Kenyeres utca környékén. A területre jellemző hagyományos lakóterületi szerep számos helyi igényt kielégítő funkció található, legfőképp a Pacsirtamező utca-Tímár utca-Szőlő utca-Selmeci utca tömbjében, Óbuda városközpontjának egyik helyi alközpontját alkotva. A terület másik legfontosabb rendeltetése a számos oktatási intézmény jelenléte, amik városi szinten is fontos szerepet töltenek be. A helyszín a szélein futó főútvonalaknak köszönhetően kiváló közúti kapcsolatokkal rendelkezik, valamint a Bécsi úton futó villamos- és a Pacsirtamező utcában futó buszkorridoron keresztül közösségi közlekedéssel is remekül ellátott a terület. A belső utcákban érvényben lévő sebességkorlátozásnak köszönhetően a közúti, a kerékpáros, valamint a gyalogos közlekedés is biztonságosabb. A terület zöldfelületei közül az Egyetem tér és a Katyini mártírok parkja fontos találkozóhelyszín, főleg a környéki intézményekben tanuló diákok számára. Az amfiteátrum romkertje, amellett, hogy kiemelkedően fontos történelmi emlék és Óbuda egyik emblemikus építménye, a környéken élőknek fontos rekreációs terület, a helyi lakosok közül sokan járnak ide kutyát sétáltatni, valamint alkalmanként rendezvényeknek is helyt ad.<sup>72</sup> Az egykori Zápor utcai távfűtőmű területe, ami a részterület északi szegletében található, számos fejlesztési potenciált rejt magában, lakhatás- és zöldterületfejlesztés van hivatalos tervben<sup>73</sup>.

## 6.7. Problémák

Ugyan a területen számos épített érték található, fennmaradásuk az elmúlt évek során bekövetkezett változások figyelve korántsem biztosított. A koramodern társasházak alkotta területen, noha településképi védelem alatt áll, sorra tűnnek a korszakos építészeti értéket képviselő, régi épületek, hogy helyüket kortárs, de karakterükben jellemtelenebb házak váltsák, amik, a régi társasházakkal ellentétben, sokkal nagyobb gépkocsibefogadási kapacitással épülnek, ami nem csupán többlet közlekedési terhelést ró a környező utcákra, de a más közlekedési alternatívákkal szemben is inkább autózásra ösztökéli az itt lakókat. Szintén probléma a részterület északi felén a régi épületállomány eltűnése, valamint az utcaképet jelentős rontó, igénytelen garázssorok látványa. A római katonai amfiteátrum, noha a környék egyik legnagyobb zöldfelülete, mezei kutyafuttatóként funkcionál csupán, híján van mindennemű közterületi fejlesztésnek és több célú hasznosításnak. A terület fekvéséből adódóan a belváros irányába

<sup>72</sup> INT-62

<sup>73</sup> Óbuda-Békásmegyer Építési Szabályzata, 2025, Budapest

tartva, a budai hegyek lábánál összeszűkülő fő közlekedési útvonalak találkozásánál nem ritkább a hatalmas közúti toródások, főleg a Nagyszombat utca térségében. A megfelelően kiépített gyűjtőúthálózat hiányában a Kiscelli utca jelentős haránt irányú forgalmat kénytelen elvezetni a budai hegyek irányába, nem ritkák csúcsidőben a lassan araszoló kocsisorok. A Bécsi úton a tervezett kerékpársztráda nem valósult meg, és a San Marco utcában és a Zápor utcában futó kerékpárutak, kerülőutat jelentő vonalvezetésük miatt, napi szinten kihasználatlanabbak, mint a Bécsi út és a Szőlő utca párhuzamos, kerékpárbarát fejlesztéseket nélkülöző szakaszai. A Tímár utca környéki települési alközpont, noha számos funkciónak ad helyet, településképileg igen lehangoló látványt nyújt, főleg az épületállomány állapotát tekintve. Emellett nem rendelkezik olyan közterületekkel és zöldterületekkel, ami a társadalmi élet színhelye lehetne, valamint a helyiben kínált szolgáltatások nem a legmagasabb minőséget képviselik. A Lajos utca-Pacsirtamező utca tengelyen továbbra sem valósult meg a közösségi közlekedési korridor kötőpályássá fejlesztése.

## 7. Flórián tér és környéke

### 7.1. Településszerkezeti fejlődés

A ma Flórián tér környékén többnyire az egykori római castrum nyugati fele és a tőle délre-délnyugatra elővárosok terültek el, déli és nyugati bejáratának helye ma a téren belülre esik<sup>74</sup>. Az Árpád-kor többnyire a királyi székhelyként szolgáló Buda várának gazdasági területei helyezkedtek el itt, majd a török időkben elnéptelenedett a terület<sup>75</sup>. A 18. században, az új beköltöző német ajkú lakosság beköltözésének, valamint a Kiscelli-dombon álló trinitárius kolostor felépülte után az arra vezető út mentén, a mai Kiscelli utca mentén megjelentek az első épületek, ami körül lassanként új településrész bontakozott ki a Bécsi út és a Vörösvári út szorításában, a Szőlőkert utca, Föld utca, Pacsirta utca zezzugos utcáival. A 19. század elején állították fel járványok elleni védelemért emelt fogadalmi szoborcsoportot, aminek szentjéről a Flórián tér a nevét is kapta. Ezidőben ismerték föl először az egykori római kori katonaváros emlékeit, amikor föltárták az erődön belüli fürdő épületegyüttesének maradványait. A szoros értelemben vett Flórián tér ekkoriban sokkal kisebb kiterjedéssel rendelkezett, és nagyjából a mai Fürdőmúzeum helyét fedte le. Óbuda iparosodásával tovább terjeszkedett a földszintes házakkal szegélyezett utcák hálózata, és helyenként nagyvárosias épületek is megjelentek, mint a Flórián téri Csemegeház, illetve 1907-ben villamosvonal épült ki a Fő tér irányából a Bécsi út felé<sup>76</sup>. A 20. század első felében pontszerűen jelentek meg újfajta beépítések, mint a Dévai Bíró Mátyás téri templom épületegyüttese, a Kórház utcai Szent József templomigazgatóság, valamint a Szőlő utca és a Kiscelli utca sarkán álló modern társasházak. Az Árpád híd felhajtójának építésével a Duna és Pacsirta utca között rengeteg épület került bontásra, létrehozva a körforgalmú Polgár teret a

---

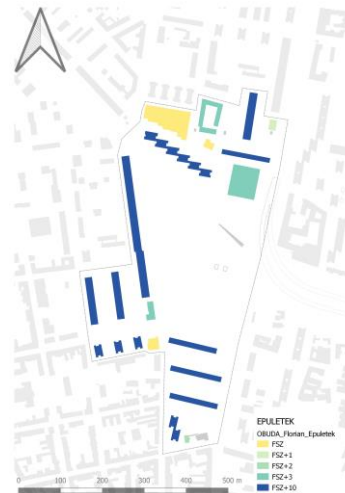
<sup>74</sup> Budai Balogh Tibor – Biller Anna Zsófia -  
Szeszgyári capriccio.

Topográfiai kutatások  
az aquincumi canabae  
északkeleti határában

<sup>75</sup> INT-63

<sup>76</sup> INT-64

Szentendrei út és a Vörösvári út találkozásánál, a Flórián tértől délre<sup>77</sup>. A második világháború megakasztotta az építkezéseket, végül 1950-ben került átadásra az új Duna-híd, ekkortól a későbbi 1-es villamos vonala is kapcsolatot biztosított a Duna túlsó partján húzódó Hungária-körgyűrű felé, továbbá ekkor kerültek villamosvágányok a Pacsirtamező utcába is, amit azonban pár évtizeddel később fel is számoltak<sup>78</sup>. A 1960-as években indult lakótelep-építési hullám során folytatódott a sok esetben közművek nélküli, rossz állapotú, kisvárosias épületállomány bontása, néhol teljesen átszabva a korábbi utcahálózatot, főleg a Pacsirta utca, Föld utca, Szőlőkert utca környéke, illetve kialakításra került a Pacsirtamező utca Flórián tér felé vezető nyomvonala. A régi házak bontásával lehetőség nyílt a történelmi leletek feltárására, így felszínre került a castrum déli kapujának környéke, a fürdőkomplexum, illetve a római kori centurio házának maradványai<sup>79</sup>. Az Árpád híd átépítésével egyetemben elkezdődött az új városközpont kiépítése, 10 emeletes, gázgyári technológiával készült sávházak, az új Vörösvári úti vásárcsarnok, a Flórián Üzletház, a tér felett átívelő közúti felüljáró, valamint a Szentendrei út-Vörösvári út kereszteződése alatti aluljárórendszer kiépítésével. Tervben volt még a mai közpark helyén egy 15-20 emeletes toronyházakkal tarkított kereskedelmi központ létrehozása, azonban ezt a tervet nem valósult meg<sup>80</sup>. A rendszerváltozás után kevés változás következett be a területen, ezek közül a Flórián Üzletház felújítása, az 1-es villamos rekonstrukciója, és a felüljárórendszer felújítása említhető, továbbá a részterületet övező panelházak közül számos került korszerűsítésre.



15. ábra: Épületek szintszámai a Flórián tér környékén (forrás: saját ábra)

## 7.2. Karaktervizsgálat

A részterületen található épületállomány karakterében egységesnek tekinthető, épületei a 1930-as évekből, illetve a 1970-80-as évekből származnak, a két építési korszakból származó telekstruktúra nem kapcsolódik egymáshoz, gyakorlatilag úszótelkes beépítés jellemző a részterület egészén. A 20. század első feléből származó épületek tájolása megőrizte az eredeti utcahálózat irányait, míg a lakótelepítési korszakból származók az új úthálózatot követik. A környék arculatát főleg a 10 emeletes sáv- és toronyházak, illetve a lakótelepekkel egyidős vásárcsarnok és üzletház határozzák meg, ezek közé pontszerűen ékelődnek be a lakótelep-építéshez kapcsolódó területrendezést átvészelő, modernista társasházak, továbbá fontos részét

<sup>77</sup> INT-65

<sup>78</sup> INT-66

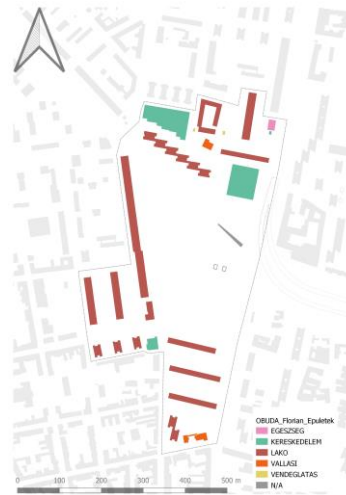
<sup>79</sup> INT-67

<sup>80</sup> INT-68

képezi a terület látképének a Flórián tér fölött átívelő kettős közúti felüljáró, valamint a római kori romok együttese.

### 7.3. Funkcióvizsgálat

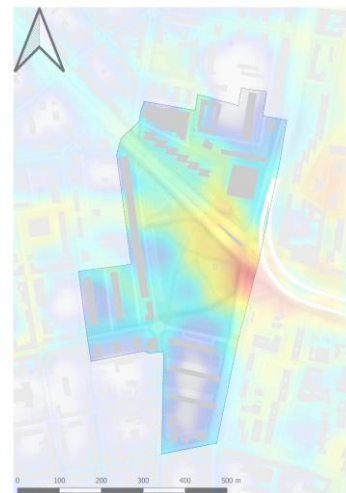
A Flórián tér környéke a vizsgálati terület fő alközpontjaként üzemel, főleg a Flórián Üzletközpont és a vásárcsarnok együttese, kereskedelmi és szolgáltatói funkciókkal, nagyobb áruház még a Kiscelli utca és Szőlő utca találkozásánál található. A csomópont alatti aluljárórendszerben található a római kori fürdőt bemutató Fürdőmúzeum, emellett sok üzlethelyiség sorakozik, de ezek többsége jelenleg funkció nélkül áll. Számos másodlagos funkció található még a lakótelepi házak földszintén is. A részterületen belül ugyan nem, de a közelében sok humáninfrastrukturális intézmény van még jelen, egészségügyi, oktatási és szociális intézmények.



16. ábra: Funkcióvizsgálat a Flórián tér környékén (forrás: saját ábra)

### 7.4. Közlekedési vizsgálat

A részterület Óbuda legforgalmasabb, különszintű csomópontjánál terül el, a Pacsirtamező utca-Szentendrei út tengelyen fekvő 11-es főút és a Hungária-körgyűrű budai folytatásának számító Vörösvári út találkozásánál, mint Budapest városkapuja a Dunakanyar és a Pilis térsége felől, haránt irányú közlekedésben még a Kiscelli utca jelentős a budai hegyek felé. A területen az 1-es villamos és számos helyi buszjárat üzemel, amik kapcsolatot biztosítanak Óbuda külső részei, a belváros felé, valamint a Vörösvári út felől fontos elővárosi buszkorridor húzódik a pesti Göncz Árpád városközpont irányába. A részterületen belül kevés helyen van kiépített kerékpárinfrastruktúra, a Flórián Üzlet előtti térségnél, ami az Árpád hídon áthaladó kerékpárút felé biztosít kapcsolatot, valamint a Vörösvári úti buszsávokban a kerékpáros közlekedés is megengedett. A részterületen két Mol Bubi állomás található, a Szőlő utca és a Vörösvári út torkolatánál, illetve a Flórián Üzletház előtti teresedésen.



17. ábra: Gyalogos forgalom nagysága a Flórián tér környékén (forrás: Strava)

## 7.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata

A részterületen nagy kiterjedésű zöldfelületek találhatóak, ezek közül a Flórián téri park rendelkezik a legnagyobb területtel. Még a Solymár utcai, illetve a Szőlő közti sávházak közötti lakótelepi zöldfelületek jelentősek, itt sport- és rekreációs célú területek is vannak. Fontos zöldfelületi elemek a közlekedési területek menti zóldsávok és a fasorok, az 1-es villamos vonala a legutóbbi rekonstrukció óta fűvesített pályával rendelkezik. A részterület fő találkozási helyszíne az üzletház előtti terület.



18. ábra: Zöldfelületek vizsgálata a Flórián tér környékén (forrás: saját ábra)

## 7.6. Értékek

Habár a szocializmus ideje alatt épült lakótelepek megítélése igen vegyes a lakosság körében, mára a budapesti lakhatásnak egyik alappilléérévé váltak, csak a Szőlő utcai „Faluház” több ezer főnek biztosít lakást<sup>81</sup>. A városközpont látképe ugyan egyszerű, de mégis egységes, és amolyan egy szabadtéri múzeumként minden arra járónak segít megismerni és bemutatni a történeti emlékeket. A vásárcsarnok és az üzletház együtt Óbuda egyik legfontosabb kereskedelmi központját alkotják, amit még kiegészítenek a panelházak földszinti funkciói, a részterülethez közel számos funkció, mint oktatás, közegészségügy, vendéglátás, irodák, hivatalok is gyorsan elérhetők. Az úszótelkes beépítésnek köszönhetően tágas, átlátható terek jöttek létre, amikben nagy a fejlesztési potenciál. A részterület, központi fekvéséből adódóan, kiváló közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik a belváros, az északnyugati agglomerációs térség, valamint Pest irányába. Bár kiépült kerékpárúthálózat még nincs a területen, az elmúlt években megjelentek az első kerékpáros fejlesztések<sup>82</sup>, két új közbringaállomás is épült, a jövőben pedig a Vörösvári út mentén kerékpársztrádát terveznek a Bécsi út irányába. Annak köszönhetően, hogy az eredeti koncepció az itt felépítendő kereskedelmi városközponttól nem valósult meg, ma egy nagy kiterjedésű zöldterület fekszik Óbuda szívében, ami még további lakótelepi zöldfelületekkel is kapcsolatban van.

## 7.7. Problémák

Óbuda központját az alábbi szóval lehet jellemezni: üres. A monoton, egyforma épületek határolta terekből hiányzik az élet, a korábbi évtizedekben megalkotott, motorizációra építő, modern városközpont mára elavult, a föld alá kényszerített gyalogosok nem szívesen használják a leromlott műszaki állapotú, üresen álló üzlethelyiségekkel kísért, koszos aluljárókat, ahol még a terület kulturális örökségének bemutatásában kiemelkedő szerepet játszó Fürdőmúzeum is évek

<sup>81</sup> INT-69

<sup>82</sup> INT-70

óta zárva tart<sup>83</sup>. A római kori építmények csupán romkertként funkcionálnak, meddő tereket alkotva, ahol cserébe a humán por rendre leülepszik. Mivel az Árpád híd a főváros egyik legforgalmasabb és legészakibb közúti hídja, a folyamatosan hömpölygő, átmenő forgalom és az átkelési lehetőségek hiánya miatt a főútvonalak két oldala között komoly elvágó hatást generál, a felszínen parkoló autók jelentős területet foglalnak el a közterületekből. Mivel a Várdi utcai elkerülőút építése még nem valósult meg, Óbudán egyedül a Kiscelli utcán keresztül lehet az újlaki csomópontot elkerülni a budai hegyek irányába, a 30 km/h-s forgalomcsillapított övezeten keresztül. A városközpont észak-déli irányú kötöttpályás fejlesztésére, noha számos koncepció született, egyik sem valósult meg, úgy mint a 9-es buszjárat trolibuszüzeművé alakítása<sup>84</sup>, a budai fonódó villamoshálózat (korábban megszüntetett) Pacsirtamező utcai vonalának kiépítése és folytatása a Szentendrei úton<sup>85</sup>, illetve az észak-déli regionális gyorsvasút (M5-ös metró) megépítése. A kerékpárút-hálózat a Flórián Üzlethálózat előtti rövid szakaszt gyakorlatilag a területen nincs kiépítve, sem a városi szintű Szőlő utcai, sem a kiemelkedően fontos városi szintű, Vörösvári úti kerékpársztráda. A terület zömét borító zöldfelületek közül egyik sem rendelkezik megfelelően kiépített infrastruktúrával, a Flórián tér közepén elterülő közparkot nem véletlenül nevezik a helyiek „kutyasétáltató parknak”<sup>86</sup>. A meg nem épített kereskedelmi központ helyén azóta sem jött létre egy átgondolt fejlesztési koncepciójú közpark, a nyaranta rendszeresen kiszáradó gyepfelületeken rengeteg az áttaposás, a parkot behálózó gyalogos útvonalak nem fedik a járókelők haladási útvonalát.

## 8. Óváros

### 8.1. Településszerkezeti fejlődés

Az újkori Óbuda fő központját magába foglaló részterület a római korban az erőd keleti kapujának térségét, és az Óbudai-szigeten álló Hadrianus-palotához vezető hídfő környékét jelentette. A palotát valószínűsíthetően még a Római Birodalom bukása előtt felhagyták, és a légiótábor erődítéseit is bővítették a Duna felé. A rómaiak uralma után a város elnéptelenedett, a népvándorlások korára az épületek javarésze romba dőlt. Az Árpád-korban a királyi udvar fő székhelye lett, ekkor még a város még a szoros értelemben vett Buda városát jelentette. Ebben a korszakban épült a később szinte nyomtalanul eltűnt ferences rendi kolostor, valamint az 1395-ben alapított, de kérészetűnek bizonyult Óbudai Egyetem is valószínűsíthetően a területen állt, azonban bizonytalanság övezi a pontos helyét<sup>87</sup>. A város a török időkben elnéptelenedett, és a csak Buda visszafoglalását követően népesült be újra, betelepült sváb lakossága főleg bortermeléssel és mezőgazdasággal foglalkozott. Ebben az időben alakult ki az újkori Óbuda szerkezete, ekkor még a Lajos utca tengelye jelentette a város fő közlekedési útvonalát, a város életében fontos szerepet játszó Zichy-család ekkor építtette föl kastélyát a mai Fő térnél, a város új központjává alakítva környezetét<sup>88</sup>. Az 1838-ban bekövetkezett árvíz jelentős pusztítást végzet

---

<sup>83</sup> INT-71

<sup>84</sup> INT-72

<sup>85</sup> INT-73

<sup>86</sup> INT-74

<sup>87</sup> INT-75

<sup>88</sup> Csemez Attila – Tájtervezés - tájrendezés (1996), Budapest

Óbuda városában is, az újjáépítés kapcsán jelentek a zártsorú, emeletes beépítések is. Az iparosodás első példájaként a 1780-as években megépült a selyemgombolyító manufaktúra a mai Miklós téren. A reformkor idején létrehozott, Óbudai-szigeten álló hajógyár felé 1858-tól emelőszerkezetes híd biztosított állandó kapcsolatot a város és a sziget között, 1869-től pedig omnibuszjárat kötötte össze Budát és Óbudát. A 1880-as években fokozatosan kiépült a szentendrei helyi érdekű vasút nyomvonala, vasúti kapcsolattal ellátva a város üzemait. A kastély épületegyüttesében ekkor katonai raktár üzemelt, továbbá katonai laktanya épült a mai Laktanya utcában, a Miklós tér mellett<sup>89</sup>. Óbuda iparvárossá alakulásának újabb állomása volt a dohánygyár megalapítása 1893-ban, az óbudai omnibuszok vonala 1896-tól villamosüzeművé alakultak, majd 1907-től a vágányok a Kórház utcán és a Flórián téren át egészen a Bécsi útig folytatódtak. 1906-ban felépült a Fő téren az új Városháza épülete is<sup>90</sup>, az 1930-as években befejeződött a budai rakpart óbudai szakaszának kiépítése is. A város életében új fordulatot az Árpád híd építése jelentett, amikor a Tavasz utcától délre eső épülettömbök bontásra kerültek, hogy helyet biztosítsanak az új híd felhajtójának<sup>91</sup>, ami a II. világháború miatti kényszerszünet után 1950-ben került átadásra, ezzel kettévágva Lajos utcában futó villamosvonalat, ami ekkor meg is szűnt, cserébe a hídon átvezető villamosvonal kapcsolatot biztosított Pest irányába<sup>92</sup>. Az államosítást követően megszüntetett dohánygyár épületegyüttesébe a Budapesti Rádiótechnikai Gyár költözött be. A 1960-as években kidolgozott új, modernista városközpont tervéhez igazodva folytatódott a kisvárosias, földszintes épületek bontása, ekkoriban a helyi autóbuszjáratok fő állomása a Miklós téren helyezkedett el, a Zichy-kastély udvarát és a tőle délre fekvő, újonnan létrejött teresedést parkosították<sup>93</sup>, a szigetre vezető H híd emelőhidas szerkezetét 1968-ban új, vasbetonszerkezetű híd váltotta<sup>94</sup>. Az 1970-es években elkezdődött a Miklós utca és a Kórház utca környéki régi épületek bontása, ekkor tárták föl a római kori castrum keleti kapuját, illetve egy római középületmaradványait. 1974-re felépült az új, paneltechnológiás, 10 emeletes lakótelepi tömb, a Miklós utca és a Laktanya utca között új közintézményi épületek sorával kiegészülve, valamint az egykori izraelita temető területe is parkosításra került, a Miklós téri buszállomást pedig a Szentlélek térre, a hév megállójához helyezték át<sup>95</sup>. Az 1980-as években bővítették az Árpád híd forgalmi kapacitását, ehhez kapcsolódóan megépült a Flórián téri kettős felüljáró, valamint az OTP irodaépülete<sup>96</sup>, a Tavasz utcai modern társasházak, és az Óbudai Gimnázium épülete. A megmaradó, sétálóövezetté alakított városmagban számos régi épületet váltott új modernista, de kisvárosias léptékű beépítés, a műemlékké nyilvánított épületekben pedig számos kulturális intézmény (könyvtár, galéria, múzeum) kapott otthont, 1988-tól az Alternatív Közgazdasági Gimnázium a Raktár utcai tömbben megkezdte működését. A rendszerváltozás korára jellemző ipari leépülés során a Polgár utcai üzem is befejezte működését, ipari épületei később Flórián Udvar néven születtek újjá irodai funkciókkal<sup>97</sup>.

---

<sup>89</sup> INT-76

<sup>90</sup> INT-77

<sup>91</sup> INT-78

<sup>92</sup> INT-79

<sup>93</sup> INT-80

<sup>94</sup> INT-81

<sup>95</sup> INT-82

<sup>96</sup> INT-83

<sup>97</sup> INT-84

## 8.2. Karaktervizsgálat

Az Óváros karakterét két részre lehet felosztani, az 1970-es években felépült lakótelep egységes épületállománya, illetve a régi városközpont heterogén karakterű épületei. A lakótelepi részen raszteres úthálózatú, úszótelkes beépítés jellemző, kiegészülve a történelmi épületekben helyet foglaló intézmények tömbjeivel (Selyemgombolyító, AKG, Flórián Udvar, Katasztrófavédelmi Oktatási Központ). A másik jellemző települési karaktert az Óváros épületei határozzák meg, a Fő teret övező épületek mind védelem állnak vagy védelemre javasoltak, a Vöröskereszt utcában modernista, de a kisvárosias léptékbe jól illeszkedő épületek állnak, ilyen jelleget követnek az Óbudai Gimnázium épületei is. Kortárs beépítést csupán az AKG épületbővítése, a Flórián Udvar felszíni parkolóház, valamint a Szentlélek téri hévállomás kiszolgálóépületei képviselnek, a ma zajló fejlesztések főleg a részterülettől északra épülő Waterfront City területén zajlanak.



19. ábra: Épületek szintszámai az Óvárosban (forrás: saját ábra)

## 8.3. Funkcióvizsgálat

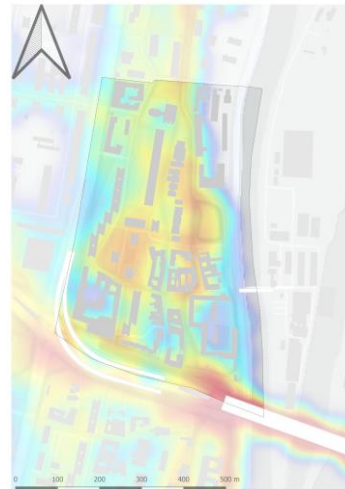
A részterület területfelhasználás szempontból nagyvárosias lakótelepi, illetve mellékközponti funkciót lát el, illetve az egykori laktanya területe intézményi rendeltetésű. A Szentlélek tér-Fő tér-Szinbád tér láncolata mentén számos hivatal, oktatási, illetve közegészségügyi intézmény található meg. Óbuda régi városközpontja a III. kerület egyik fő turisztikai vonzaskörzete, sok vendéglátó egység, kulturális intézmény, múzeum található meg itt, az óváros terei számos rendezvénynek adnak otthont egész évben. A részterületen belüli, helyi igényeket főleg a panelházak földszinti üzlethelyiségei szolgálják ki.



20. ábra: Funkcióvizsgálat az Óvárosban (forrás: saját ábra)

## 8.4. Közlekedési vizsgálat

A részterületet három, fővárosi jelentőségű közlekedési útvonal veszi körbe: a pesti Hungária-körgyűrű felől az Árpád híd budai hídfőjének töltése, a belváros felől érkező Pacsirtamező utcai tengelynek meghosszabbításaként a Szentendrei út, valamint a Duna-parti gróf Esterházy János rakparton futó főútvonal. Emellett a helyszín délnyugati sarkában fekszik a Flórián tér külön szintű csomópontja, valamint az Árpád fejedelem útja is innen indul az Újlaki rakpart mentén a Margit híd felé. A részterületet határoló fő útvonalakon kívül belső úthálózat zömét 30 km/h-s forgalomcsillapított övezet és az ott lakótelepi kiszolgálóutak, valamint az óvárosi sétálóövezet teszik ki. Közösségi közlekedés terén a Szentlélek téri



21. ábra: Gyalogos forgalom nagysága az Óvárosban (forrás: Strava)

hévállomás a legfontosabb, ami gyakorlatilag intermodális csomópontként üzemel, átszállás kínálva a Hungária-körgyűrűn haladó 1-es villamos és a H5-ös (szentendrei) hév között, valamint innen indul számos helyi autóbuszjárat a budai hegyek és Óbuda külső városrészei felé. A Szentendrei úton számos autóbusz járat biztosít kapcsolatot a belváros, illetve az Árpád híd térsége felől Kaszásdűlő és Békásmegyér irányába. A részterület kiemelt fontosságú kerékpárúttal rendelkezik az Árpád híd és a Flórián tér között, valamint erre merőlegesen a helyszínen áthalad az EuroVelo 6 nemzetközi kerékpárút budai ága is, feltárva az Óváros és a Kórház utcai lakótelepek belsejét. Közösségi kerékpármegosztó MOL Bubi állomás a Szentlélek téren, valamint a Kórház utca és a Polgár utca kereszteződésében található. Kikapcsolódásként sokan keresik fel kerékpárral a Fő tér környékét, valamint jelentős átmenő kerékpáros forgalom a Margit-sziget, illetve a Római-part felé.

## 8.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata

A részterület legnagyobb zöldterülete a Gyarmati Dezső park, ami számos sportolási lehetőséget kínál, sportpályák, gördeszkapálya és kültéri fitnesseszközök formájában, emellett itt található a terület kevés kijelölt kutyafuttatóinak egyike. Jelentősek még a panelházakat körülvevő lakótelepi zöldfelületek, ezek minősége és kihasználtsága változó mértékű. A selyemgombolyító melletti zöldterület rendezett képet mutat, újszerű játszótérrel és utcabútorokkal. A Harrer Pál utcai sétány értékes fasorral rendelkezik, a Kórház utcai lakótömb zöldfelületén közhasználatú sportpálya található, további két római kori épületmaradvány is feltárássra került itt, egy régi középület és a katonai tábor keleti kapuja. Jelentős még a Zichy-kastély udvarát borító zöldterület, ennek használata napközben lehetséges, valamint itt található a



22. ábra: Zöldfelületek vizsgálata az Óvárosban (forrás: saját ábra)

Kobuci-kert nevű szórakozóhely. A Szentendrei út mentén, a Miklós térnél fekszik a Kerényi Gábor park nevű zöldfelület, ez főleg a közlekedést szolgálja.

## 8.6. Érték

Ha ma bármely fővárosi lakost Óbudáról kérdeznénk, valószínűleg azonnal a Szentlélek tér és Fő tér környezetére asszociálna, ahol megőrződött egy szelet a régi kisváros hangulatából, itt a modern stílusú újabb épületek is belesimulnak a településképbe, valamint több jelentős köztéri szobor is áll itt, mint az Esernyősök szoborcsoportja és a Szentléleki téri Szentháromság-szobor. Óbuda-Óváros ma is az egész vizsgálati terület egyik fő intézményi gócpontja, közigazgatási, oktatási, közegészségügyi intézmények formájában. A számos műemléki védettségű középület mellett is több régi ipari létesítmény épülete is megmaradt eredeti formájában, ezek iroda, iskola vagy rendezvényház formájában ma is a köz érdekét szolgálják. A részterület belsejét elkerülik a forgalmas útvonalak, és az egész helyszín 30-as forgalmi övezetben fekszik, a Fő tér könyékét sétálóövezet fedi le. A Szentlélek térnél fekszik Óbuda egyik legnagyobb közösségi közlekedési csomópontja, ami hatalmas forgalmat bonyolít le a nagy kapacitású, kötöttpályás közlekedési eszközök, illetve a helyi buszjáratok között. A területen áthaladó EuroVelo 6 és az Árpád hídi kerékpárút kiemelten fontos fővárosi szintű kerékpáros útvonalak. A területen több olyan közpark is található, ami kiépített infrastruktúrával rendelkezik, például utcabútorokkal, sportpályával, játszótérrel, kültéri sporteszközökkel, ilyen terület a Miklós téri park, a Gyarmati Dezső park, és a Kórház utcai játszótér környéke. A részterület jelentős fejlesztési potenciállal bíró zöldterülete a Zichy-kastély udvara, ahol a Kobuci-kert képében ma is Óbuda egyik legfontosabb könnyűzenei helyszíne és szórakozóhelye foglal helyet. A főváros legjelentősebb városi parkjai közt szereplő Margit-sziget és Óbudai-sziget is a részterület közelében fekszik.

## 8.7. Probléma

A részterületen elvéve találhatunk közterületi fejlesztéseket, az egész helyszín a 1980-as években rögzült állapotokat idézi. A számos kulturális intézménynek otthont adó Zichy-kastély és környezete rendezetlen képet mutat, magára az épület átfogó felújításra szorul, a Szentlélek téri, közlekedést kiszolgáló épületek látképe kaotikus. A részterületet három oldalról úgy szorítják körben a forgalmas főútvonalak, hogy felszínen szinte sehol nem lehet átkelni rajtuk, a Flórián téren átdüörgő forgalom kifejezetten nagy terhelést ró a területre. A Flórián tér és a Krúdy negyed csupán szűk, lelakott, akadálymentesítetlen aluljárókon keresztül érhető el. A H5-ös hév elmaradt fejlesztése miatt a gyorsvasúti vonal továbbra is a városközpont szélén fut, ezzel a Szentlélek térre, meglehetősen kedvezőtlen helyszínre kényszerítve Óbuda legfontosabb tömegközlekedési gócpontját, a buszvégállomás, hévállomás, gyalogos aluljáró környékét még kerékpárút is keresztezi, konfliktusokkal terhelt területet létrehozva. A hév vágányai és a rakparton futó főút elvágó hatása miatt sehol nem lehet lejutni a Duna-partra, a H hídon pedig el van zárva a közhasználat elől, így az Óbudai-sziget Óbuda felől nem megközelíthető, a rajta keresztül húzódó Árpád hídon keresztül sem lehet bejutni, továbbá a Margit-szigetet sem lehet villamossal megközelíteni, mivel nincs a Margit-sziget északi bejáratánál villamosmegálló sem. A kiemelten fontos fővárosi kerékpárutak közül az Árpád hídi a Flórián tér után vakon végződik, továbbá a Dunakanyar irányába tartó, észak-déli tengely forgalma is nehézkesen van átvezetve a területen, sokan kényszerülnek az óváros macskaköves burkolatán keresztül menni. A helyi

zöldfelületek közül sok alulhasznosított a Szentendrei út melletti Kerényi Grácia park csak névlegesen park, csupán fásított közterületként funkcionál. Bár a Harrer Pál utcai sétány fasora nagyon értékes faállománnyal rendelkezik, a közterületi állapotok nem változtattak a lakótelep-építési korszak óta. A Zichy-kastély zöldfelületei a Kobuci-kert által használt területet leszámítva teljes mértékben kihasználatlanok, valamint a kastély előtti buszforduló zöldfelületei sem képezik szerves részét a közterület-haszúlatnak.

## 9. Krúdy negyed

### 9.1. Településszerkezeti fejlődés

A római korban a légiótábortól délkeletre fekvő külváros helyezkedett el itt, ami a késő római korban a Duna felé további erődítésekkel bővítettek. A birodalom bukása az erre vándorolt népek hasznosították a megmarad épületeket és alapanyagukat, az Árpád-korban itt alakult királyi udvartartás, majd királyi központ, ebből a korból származik a mai Szent Péter és Pál plébániatemplom alapja, mellette terült el a középkori város piactere. II. András idején felépült az úgynevezett királynéi vár, ami a királyi központ a Vár-hegyre költözésével az Árpád-ház királynéinak rezidenciáját képezte, az Anjou-korban a mai Kiskorona utcában lévő klarissza kolostoregyüttes épült fel. A törökdúlás után lakossága elhagyta, újra csak Buda 1686-os visszafoglalása után telepítettek német ajkú népességet, akik mezőgazdasággal és szőlőműveléssel foglalkoztak. 1749-re felépült a középkori templom alapjain a mai Szent Péter és Pál plébániatemplom, majd 1783-ban a Kálvin közben épült fel a református templom is, ami a mai Budapest legrégebbi református imaháza, 1820-ra a helyi zsidó hitközség is felépítette zsinagógáját klasszicista stílusban, ami kategóriájában szintén Budapest legrégebbi fennmaradt ilyen épülete<sup>98</sup>. A Duna 1838-as pusztításával itt is sok helyen cserélődtek le a falusias házak zártosú, városias épületekre<sup>99</sup>. A 19. század közepén a Lajos utcai fő tengelyen kiépült az első omnibuszvonala, amit később villamosítottak, az 1880-as években kiépült a szentendrei hév vonala is.<sup>100</sup> Az egykori királynéi vár helyén 1908-ban felépült a református parókia épületegyüttese, Kós Károly tervei alapján<sup>101</sup>. A területet szinte végig a földszintes házakkal szegélyezett látképe uralta a 20. század közepéig, jelentősebb változást csupán a Kiscelli utcában épült posta modernista épülete<sup>102</sup>, valamint a Duna-part kiépítése jelentett. Az Árpád hídi építkezések kapcsán elkezdődött a híd felhajtójának útjában lévő lakótömbök bontása, ekkor szűnt meg a villamosforgalom a Lajos utcában. A II. világháború után folytatódott az Árpád híd építése, amit végül 1950-ben került átadásra, ekkor alakították ki a részterület északnyugati sarkában fekvő Polgár téri óriás körforgalmat. Az Árpád híd megépülte után villamosvonal indult Pest irányába, valamint a Lajos utcai villamos vonalát áthelyezték a frissen kialakított Pacsirtamező utcai tengelyre<sup>103</sup>. Az 1950-es évek elején felépültek az első lakótelepi házak a Pacsirtamező utcában, szocialista realista stílusban. A 1960-as évekre elkészült Óbuda központjának városrendezési terve

---

<sup>98</sup> Budapest Lexikon I-II, 1993, Budapest

<sup>99</sup> INT-85

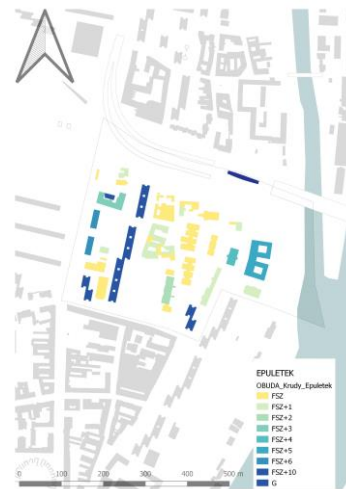
<sup>100</sup> INT-86

<sup>101</sup> Budapest Lexikon I-II, 1993, Budapest

<sup>102</sup> INT-88

<sup>103</sup> INT-89

is, aminek kapcsán elkezdődött a régi lakónegyedek bontás és területrendezése, ekkor tárták fel az Óbudai utcában a késő római kori erődítés különleges formájú falait és a klarissza kolostor romjait a Kiskorona utcában 1984-ig felépültek a Kiskorona utca lakótelepi tömbjei, valamint a Mókus utcai oktatási intézmények épületegyüttese és a Lajos utcai irodaház<sup>104</sup>, ezzel egyidőben felszámolták a villamosvágányokat a Pacsirtamező utcában. Az Árpád híd bővítése kapcsán folytatódott a régi lakónegyedek bontása a Serfőző utcában, helyükön sportpályát hoztak létre<sup>105</sup>. A rendszerváltozás után 1991-ben felépült a Hotel Aquincum épülete<sup>106</sup>, 2010-ben az addig filmstúdióként használt zsinagóga épülete visszakerült a helyi zsidó közösséghez.



23. ábra: Épületek szintszámai a Krúdy negyedben (forrás: saját ábra)

## 9.2. Karaktervizsgálat

A részterület karaktere a lakótelepi tömbök, a régi város mutatóba megmaradt épületegyüttese, és az elmaradt városfejlesztések nyomán üresen maradt területek együtteséből igen változatos képet mutat. A településkép jellege két részre bontható, a Kiskorona utca és a Pacsirtamező utca közötti, panelházak alkotta tömbben a tízemeletes sávházak, illetve a köztük megbúvó földszintes kiszolgáló épületek látképe jellemző, ettől kissé elüt a korai modern Kiscelli utcai posta és a református parókia barokk és szecessziós stílus épületegyüttese. A Lajos utca és a Kiskorona utca között elterülő intézménytömb épületállománya a Korona tér-Óbudai utca tengelyen és a Lajos utcában sorakozó, pavilonszerűen megőrzött, műemlék épületek együtteséből, valamint a Mókus utcai oktatási intézmények modern épületeiből tevődik össze, a Duna-part látképét a Hotel Aquincum és a klasszicista zsinagóga uralja. A részterület nyugati harmadában álló sávházak között a belső kiszolgáló útvonalak raszteres úthálózata jellemző, a Kiskorona utca és a Duna-part között többnyire megőrződött a régi város úthálózata, még ha az eredeti épületek alkotta térfalak mára sok helyről eltűntek. A negyedet övező főútvonalak látképét főleg az útmenti zóldsávokba ágyazódó parkolók uralják.

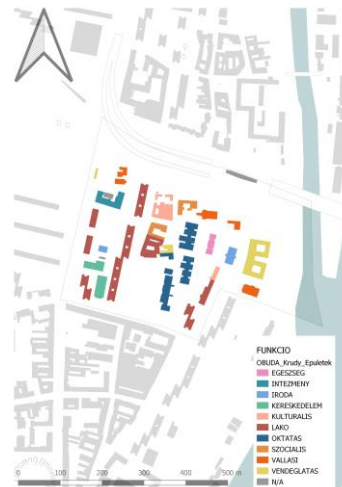
<sup>104</sup> INT-90

<sup>105</sup> INT-91

<sup>106</sup> INT-92

### 9.3. Funkcióvizsgálat

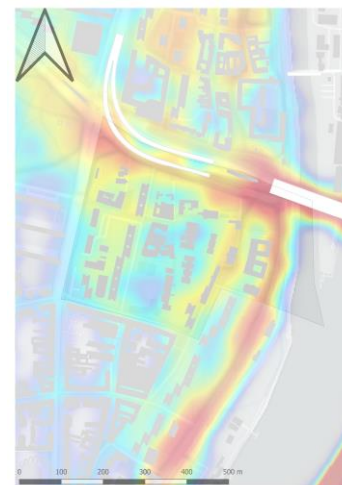
A részterület elsősorban a lakó, illetve a vegyes intézményi funkciók mentén válik ketté. A Kiskorona utcai tömböt lakóépületek övezik, köztük kereskedelmi funkciójú épületek állnak, kiegészülve a panelházak földszinti üzlethelyiségeivel, amikben főleg a helyi lakosok számára kínálnak szolgáltatásokat. A területen álló vallási épületek láncolata Óbuda fő szakrális központját határozzák meg. A Krúdy negyed számos oktatási és közigazgatási funkciónak biztosít helyet, az Óváros az Árpád híd túloldalára szorult párjaként, valamint számos közösségi és kulturális intézmény található meg itt, a Budapest Galéria, a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, az Óbudai Társaskör és a Táborvárosi Múzeum képében, a helyi vendéglátóhelyekkel Óbuda fontos turisztikai vonzáskörzetét alkotva.



24. ábra: Funkcióvizsgálat a Krúdy negyedben (forrás: saját ábra)

### 9.4. Közlekedési vizsgálat

A Krúdy negyedet három irányból fontos közlekedési útvonal veszik körbe, nyugatról a Pacsirtamező utca, északról az Árpád híd felhajtója és annak folytatásaként a Flórián téri felüljáró, illetve az azzal párhuzamosan futó Serfőző utca határolja, Duna felől az Árpád fejedelem útja, a H5-ös hév vágánya és a rakparton futó főút együttese képez határ, a szomszédos Goldberger negyedtől a Perc utca képez határt. A részterület szélein futó főútvonalakon kívül az egész terület belsejében 30 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben. Noha mindenhol engedélyezett a behajtás az autósok számára, a Kiscelli utca-Korona tér-Óbudai utca vonala de facto sétálóövezetként működik, valamint a Mókus utca-Tanuló utca tengelyen és a Lajos utca mentén is a gyalogosforgalom a legjellemzőbb. Ezekon kívül számos, történelmi közterület nevét viselő gyalogos útvonal hálózza be a részterületet főleg a Kiskorona utcai lakótelepen belül és a Mókus utcai intézmények környékén. Az északra fekvő Óváros a Szentlélek téri átjárón, valamint a Flórián téri aluljárón keresztül érhető el. Közösségi közlekedés terén a közelben található Szentlélek téri hévállomástól elérhető az 1-es villamos és a H5-ös hév, valamint a terület környékén számos helyi autóbuszjárat megállója található még, a Pacsirtamező utcában és a Serfőző utcában. A terület fő kerékpáros tengelye az Árpád fejedelem útja mentén fut, amin egyben az EuroVelo 6 budai ága is halad. Közösségi kerékpármegosztó állomás a Kiscelli utcai postánál található.



25. ábra: Gyalogos forgalom nagysága a Krúdy negyedben (forrás: Strava)

## 9.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata

A Krúdy negyed területén számos zöldfelület található, ezek közül a Hotel Aquincum mellett elterülő, névtelen zöldterület funkcionál tényleges közparkként. Nagy területet fed le a Serfőző utca mentén húzódó, beépítetlen zöldsáv, ami a Flórián téri aluljáró lejárataánál álló szoborcsoportot övező zöldterületben végződik. A Kiskorona utcai lakótelepi tömb épületei több, gyalogos utakkal feltárt zöldfelületet fognak közre, a Pacsirtamező utca mentén zöldsávokkal keretezett parkolók sorakoznak. A posta mögötti részen, a Kálvin közben korszerű játszótér található, valamint a Mókus utcában kültéri fitnessszeszközök is telepítésre kerültek. Jelentős zöldfelületi elemek még a Mókus utcai sétányt és az Árpád-házi Szent Erzsébet teret kísérő fasorok. A Serfőző utcai zöldfelületeken is számos facsemetét ültettek az elmúlt évek során. Intézményi zöldfelületként az egykori klarissza kolostor romkertjét körülvevő, gyepes zöldfelület, ami a Mókus utcai általános iskola udvarán terül el. A zsinagóga bejárata előtti terület gyepes zöldfelület fekszik, ami középkori házak romjait veszi körül.



26. ábra: Zöldfelületek vizsgálata a Krúdy negyedben (forrás: saját ábra)

## 9.6. Érték

A részterület igen változatos és izgalmas épületállománnyal rendelkezik, a történelmi épületek segítenek átélni a régi Óbuda kisvárosias hangulatát, valamint számos történelmi emlék lelhető fel a város több ezer éves múltjából. A Krúdy negyed templomaival és zsinagógájával, valamint egyháztörténelmi emlékeivel Óbuda szakrális központja, valamint a városrendezést szerencsésen átvészelő, műemlék épületek fontos közösségi és kulturális szerepet töltenek be a város életében, illetve jelentős turisztikai vonzerőt biztosítanak a helyszín számára. A részterületet ugyan forgalmas utak övezik, de a belső részekben elenyésző a forgalom, a gyalogos közlekedés a legjellemzőbb. A Mókus utca környéke sok oktatási és közigazgatási intézménynek ad helyet. A Kiskorona utca környéki panelházak igényeit számos kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátóipari egység látja el helyben, szinte 15 perces városként funkcionálva. A terület közelében az 1-es villamos két megállója, a Flórián téri és a Szentlélek téri is könnyen érhető, valamint a Szentlélek téri és Tímár utcai hévállomás a közelben van. Az Árpád fejedelem útján húzódó kerékpárút, az elmúlt évek bővített kapacitással, remek kapcsolatot biztosít a belváros és az Óváros, tovább a Dunakanyar felé. Az Árpád híd kerékpáros útvonalon keresztül Pest, illetve a közeli Margit-sziget érhető el. Jelentős mennyiségű, zöldterület-fejlesztésbe vonható zöldfelület található itt, főleg a Serfőző utca mentén az egykori sportpályák területén, továbbá a történelmi emlékeket övező zöldfelületek fontos helyszínei lehetnek az örökségekben gazdag város bemutatására.

## 9.7. Probléma

A Krúdy negyed érdemben nem változott a 1980-as években lezajlott városrendezés óta, a régi városközpont lebontása, a közlekedési csomópont kiépítése, majd a tervezett városközponti fejlesztések elmaradása nyomán egy szétzilált, helyét nem találó terület jött itt létre. A régi épületek pavilonokként állnak beágyazottság nélkül az alulhasznosított zöldfelületek és a lakótelepek között, sok helyen hiányoznak a terek határolására szolgáló térfalak. A régi utcák közül számos vakon ér véget az Árpád híd felhajtójának tövében, az egész területen elavultak és a közterületeken előforduló burkolatok, amik nem csupán esztétika gondot okoz, de balesetveszélyt is jelent, továbbá a 40 éve változatlan nyomvonalakon futó útvonalak sok esetben nem fedik a mindennapi használatot, sok helyen lelhető fel áttaposás a zöldfelületeken keresztül. A részterületről az Óváros irányába csak lelakott, szűk aluljárókon keresztül lehet átjutni, továbbá a Flórián téri felüljáróról a Serfőző utca lehajtójánál nagy sebességgel letérő autók fokozott balesetveszélyt jelentenek a felszíni átkelőkön a gyalogosokra és kerékpárosokra<sup>107</sup>. A Serfőző utca mentén húzódó zöldfelületek alulhasznosítottak, az egykori sportpálya aszfaltján gyomfák verik fel, a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum mögött csupán parkolók sorakoznak. A helyszínen fekvő romkertek jellemzően alulhasznosítottak, nem képesek a „térdig érő romok” szerepén túllépni, ilyenek a római kori erődítések nyomai a Zichy utcában, a klarissza kolostor romja és a zsinagóga előtti, középkori épületek maradványai. A részterület felől a Duna partja megközelíthetetlen, így nincs élő kapcsolat a városközpont és a folyópart között, valamint a szemközti fekvő Óbudai-sziget is megközelíthetetlen az erre járók számára.

## 10. Goldberger negyed

### 10.1. Településszerkezeti fejlődés

A római korban valószínűsíthetően erre húzódott a limes menti hadiút, ami a Duna partján sorakozó őrhelyek között biztosított összeköttetést, ekkor a katonaváros külső része terület itt, kézműves műhelyekkel és temetőkkel. Az ókori sakktablás utcahálózatot a középkorban szabálytalanabb elrendezésű utak váltották, az ekkori királyi székhely külvárosa terült el itt, ekkoriban alakult ki a település fő tengelyét jelentő Lajos utca vonala. A törökidőket követő újjáépítéssel főleg szőlőműveléssel és mezőgazdasággal foglalkozó mezőváros volt Óbuda<sup>108</sup>, a terület ekkor Óbuda és a szomszédos Újlak határánál terült el. Az iparosodás előfutáraként létrejött a Goldberger-család textilmanufaktúrájának kétfestőműhelye a Lajos utcában, ami a Perc utca mentén fokozatosan nagy üzemmé vált, továbbá kiegészült a Nagyszombat utcai üzemmel is. A 1838-as jeges árvíz után rombadőlt házak helyén városias képet mutató épületek jelentek meg, ezek főleg a mai Fényes Adolf utca környékén maradtak fenn. A 19. századtól omnibusz, majd villamosvonal szolgálta ki a terület közlekedését. Budapest megalakulásával a Kolosy tér irányából tovább terjeszkedett a nagyvárosias, zártudvaros beépítésű beépítés, ez elsősorban a Lajos utcában és a Pacsirtamező utcában volt jellemző. Ezt az arculatát a 20. század közepéig megőrizte, a II. világháborúban a textilgyárat ért bombázásban számos épület elpusztult a Pacsirtamező utcában. A szocializmus idején a Goldberger Textilgyár gyárnegyedét államosították, és további épületekkel bővítették<sup>109</sup>. A 1950-es években a Lajos utcai villamosvonalat a Pacsirtamező utcába

<sup>107</sup> INT-93

<sup>108</sup> Csemez Attila – Tájtervezés - tájrendezés (1996), Budapest

<sup>109</sup> INT-94

helyezték át, ami a lakótelep-építésekhez kapcsolódóan Óbuda új észak-déli közlekedési ütőerévé vált. A tervezett városrendezés kapcsán, az óbudai kísérleti lakótelep felépültével egyidőben létrejöttek az Árpád fejedelem útján a nyugati licenz alapján épített, kísérleti tízemeletes sávházak<sup>110</sup>, majd az 1970-es években elkezdődött a Lajos utca túloldalán húzódó panelházsor, 1981-ben megszűnt a villamosközlekedés a Pacsirtamező utcában is<sup>111</sup>. A rendszerváltozásig üzemelt a textilgyár, majd fokozatos leépülés után 1997-ben végleg befejezte működését. 1990-es években felépült a III. kerület rendőrkapitányság új épülete, 2003-ban beépültek a Pacsirtamező utca és a Lajos között húzódó, hatalmas foghíjtelkek, valamint az egykori textilgyár Nagyszombat utcai üzemének területén felépült a Sun Palace lakópark tömbje, a Fényes Adolf utcában kapott székházat az Országos Atomenergia Hivatal is. A textilgyár épületegyüttes évtizedes vegetálás után számos új funkció jelent meg, textilipari gyűjtemény, vendéglátó egységek, áruház, és loft irodák képében, azonban jelentős része ma is üresen áll.



27. ábra: Épületek szintszámai a Goldberger negyedben (forrás: saját ábra)

## 10.2. Karaktervizsgálat

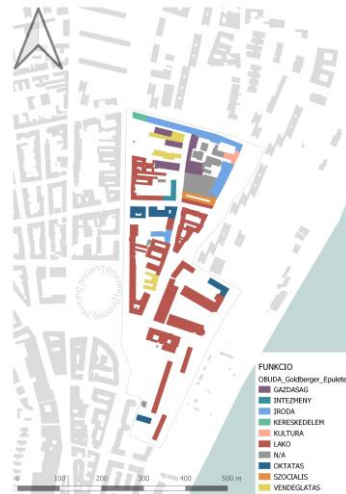
A részterület karakterében három elkülöníthető részt alkot: az északi részt lefedő, egykori gyárnegyed, igen változatos képet mutató épületei, amik között számos korszakból származó ipari építmény képviselteti magát. A Pacsirtamező utca és a Lajos utca térségében a nagyvárosias, keretes beépítés jellemző, amiben 19. századi bérházaktól kezdve kortárs beépítésekig sokféle épület áll. A részterület déli végében az Árpád fejedelem útján húzódó modernista sávházak állnak, mögöttük, a Lajos utca és a Nagyszombat utca kereszteződésében nagy foghíjtelkek terül el. A részterületen a régi város emlékét számos, műemléki védelem alatt álló, földszintes ház őrzi, főleg a Fényes Adolf utca környékén. A Nagyszombat utcai gyártelep egykori ipari épületeinek homlokzatát magába foglaló, kortárs beépítés áll.

<sup>110</sup> INT-95

<sup>111</sup> INT-96

### 10.3. Funkcióvizsgálat

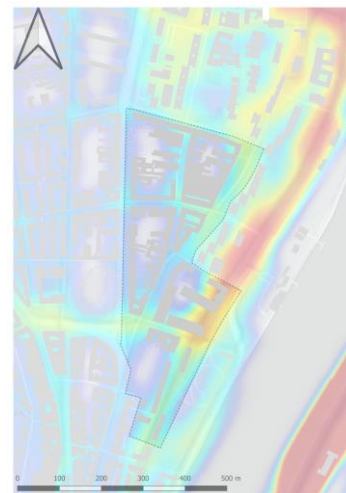
A Goldberger negyeden belül jelentős a lakófunkció, főleg a Pacsirtamező utca, a Lajos utca, a Sun Palace és az Árpád fejedelem úti lakótelep környékén, amihez földszinti másodlagos funkciók társulnak. A részterületen belül jelentős intézményi terület található, így itt van a III. kerületi rendőrkapitányság, az Országos Atomenergia Hivatal és számos oktatási és közösségi intézmény is, az Óbudai Szent Péter és Pál Szalézi Általános Iskola, a Maimonidész Kéttannyelvű Gimnázium, a Vackor Óvoda, a Budapest British International Academy, valamint az Óbudai Roma Oktatási és Művelődési Központ. A számos irodai, kereskedelmi, vendéglátó, szolgáltató funkciókkal, illetve az évszázados múltra visszatekintő szövetgyártást bemutató Textilipari Gyűjtemény múzeumával a területen Óbuda egyik települési alközpontja kezdett létrejönni az elmúlt pár évtizedben, azonban a gyárnegyed épületei közül sok ma is kihasználatlan, így jelentős terület áll rendelkezésre az alközpont fejlesztésére.



28. ábra: Funkcióvizsgálat a Goldberger negyedben (forrás: saját ábra)

### 10.4. Közlekedési vizsgálat

A Goldberger negyed fő közlekedési tengelye a részterületet nyugati irányból határoló Pacsirtamező utca, ami a Szentendrei út meghosszabbításaként biztosít a belváros irányába, valamint a Dunával párhuzamos Árpád fejedelem útja. A Nagyszombat utcánál, az Amfiteátrum előtt Óbuda egyik legjelentősebb csomópontja fekszik, ahol a Bécsi úti és a Pacsirtamező utcai tengely összefut. Az észak-déli irányú, belső utcák elsőrendűen a környék közlekedését szolgálják, az utcák forgalmi rendje igyekszik a lakóterületeken átvonuló átmenő forgalmat mérsékelni. Közösségi közlekedés terén a Pacsirtamező utcában és az Árpád fejedelem útján futó autóbuszvonalak, valamint a H5-ös hév Tímár utcai megállója szolgálják ki a helyszín közlekedését. A terület szélén az Árpád fejedelem útján az EuroVelo 6 kerékpárút húzódik, erre merőleges a Nagyszombat utcában húzódó kerékpárút, ami a Duna-part és a Bécsi út térsége között biztosít kerékpáros kapcsolatot.



29. ábra: Gyalogos forgalom nagysága a Goldberger negyedben (forrás: Strava)

## 10.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata

A Goldberger negyed területén kevés zöldfelületi elem található, mint a Nagyszombat utcai csomópontban elterülő, utak által feldarabolt zöldterület, és az Árpád fejedelem úti sávházak által körbevett zöldterület, emellett a Fényes Adolf utca és a Lajos utca találkozás bújik meg a Till Ottó tér apró, de hangulatos zöldterülete. Ezeken felül a Pacsirtamező utca és a Tímár utcai fasorok, a Lajos utcai parkolók utcafásítása és a Nagyszombat utcai platánfasor említhető jelentősebb zöldfelületi elemként, cserébe a részterület közelében fekszik a Lajos utcai lakótelep túloldalán húzódó közpark.



30. ábra: Zöldfelületek vizsgálata a Goldberger negyedben (forrás: saját ábra)

## 10.6. Érték

A Goldberger negyed az elmúlt évtizedekben városi alközponttá kezdte kinőni magát, köszönhetően a számos intézménynek, a jó közlekedési kapcsolatoknak, valamint a területben rejlő, egyre inkább felismertté vált potenciál miatt. A terület Óbuda egyik legértékesebb ipartörténeti épületegyüttesét foglalja magába, ami a gyár bezárása után is elkerülte létesítményei lebontását, és ma Budapest egyik legegységibb térrendszerét alkotva, rengeteg hasznosítási lehetőséget hordozva magában. Az elmúlt években a Lajos utca épületsort loft irodákká kezdték átalakítani<sup>112</sup>, a Pacsirtamező utca és a Perc utca sarkán áll csarnok épületben helyet kapó áruház és a Winehub borászati központja számos ügyfelet vonz a területre<sup>113</sup>. A Lajos utca műemléki védettségű, földszintes házsora és a Sun Palace tömbje által közrezárt területre sok vendéglátóhely sűrűsödik, egy kimondottan pezsgő részét képezve Óbudának. A területet érintő kerékpáros útvonalak jó kapcsolatokat biztosítanak az Árpád híd térsége, a Bécsi út, valamint a belváros felé.

## 10.7. Probléma

A Goldberger Textilgyár 1997-es bezárása óta nem sikerült a környék közterületeinek minőségén érdemben javítani, ez különösen a gyárnegyeden átvezető Fényes Adolf utcára igaz. Az ipari épületek nagy része sem talált magának állandósult funkciót, számos épület igen leromlott képet mutat. Az egykori gyárkapu körüli részen, ahol ma áruház és a Winehub üzemel, az akár találkozási helyszínné is fejleszthető teret csupán felszíni parkoló borítja, a gyártelep átjárhatóságát kerítések és lezárt kapuk akadályozzák. A fennmaradó közterületek nagy hányadát parkoló borítja, főleg a Lajos utca könyékén. A 2000-es évek végén lakóparkká átalakított Nagyszombat utcai gyáregység egy különálló, erődszerű képződmény a műemlék házsorral szemben, az előtte fekvő teresedés szinte csak a parkolást szolgálja. A Nagyszombat utcai csomópontban, a Kecse-hegy lábánál úgy összeszűkül az átmenő forgalom helye, mint egy

<sup>112</sup> INT-97

<sup>113</sup> INT-98

palack nyaka, hatalmas terhelésnek van itt kitéve a helyi úthálózat<sup>114</sup>. Az itt megmaradt zöldfelületeket is utak szabdalják szét, semmi nem ösztönöz a hosszabb itt tartózkodásra. Az Árpád fejedelem úti sávházak előtt hatalmas, üresen álló telket parkoló foglalja, kerítésén igénytelen óriásplakátok rontják a helyi látképet.

## 11. Lajos utcai lakótelep és a Duna-part

### 11.1 Településszerkezeti fejlődés

A Duna és a mai Lajos utca között húzódó, folyóparti sáv a római korban a halászatot és a hajózást szolgálta a katonaváros külvárosaként. A középkorban és a kora újkorban a magasparton húzódó Lajos utcai házak hátsó kertjei és a Duna ártere húzódott itt, ami rendszeresen vízjárta terület volt<sup>115</sup>. Az 1838-as jeges árvíz után elkezdődött a folyóparti töltés kiépítése, ez után megjelentek házak az Árpád fejedelem útja mentén is<sup>116</sup>. A Lajos utcai villamos, majd a töltésen vezetett szentendrei hév kiépülésének köszönhetően a terület is bekapcsolódhatott a már egyesített főváros közlekedésébe, az ipari létesítmények kiszolgálására a Tímár utca magasságában hajóállomás<sup>117</sup> létesült. A 20. század közepéig a z Árpád fejedelem útjáig húzódó földszintes házak és a budai rakpart sávja határozták meg, a beépítetlen folyóparti területek a Vízművek tulajdonát képezték<sup>118</sup>. A város peremén itt működött az egykori Kisfaludy Színház, a Duna-partját ekkor vízműterületek, vízisporttelepek és sportpályák borították. valamint a Duna egész partvonala kiépítésre került. A szocializmus idején itt épült ki a budai rakparton futó főútvonal, kiépítése után a nyomvonala által kettészelt, régi sportpálya területét parkosították<sup>119</sup>. Az 1970-es években elbontották a Lajos utca keleti házsorát, helyére paneltechnológiás sávházak épültek föl, a nagyszabású városrendezés keretein belül. Az eredeti tervek egy egész toronyházsor építésével számoltak az Árpád fejedelem útja mentén, azonban ennek elmaradása után közparkot alakítottak ki a Lajos utcai lakótelep előtt. A 1990-es években itt jött létre a Görzenál sportlétesítménye, a Rozmaring Étterem rendezvényháza és ekkor épült meg a vegyes használatú gyalogos-kerékpáros felüljáró a Tímár utcai hévállomásnál<sup>120</sup>. A Görzenál felújítás követően 2019-re Budapest Garden néven született újjá, mint szabadidő- és szórakoztatókomplexum<sup>121</sup>.

---

<sup>114</sup> Kerékpárforgalmi főhálózati terv, Budapest, 2022

<sup>115</sup> INT-99

<sup>116</sup> INT-100

<sup>117</sup> INT-101

<sup>118</sup> INT-102

<sup>119</sup> INT-103

<sup>120</sup> INT-104

<sup>121</sup> INT-105

## 11.2. Karaktervizsgálat

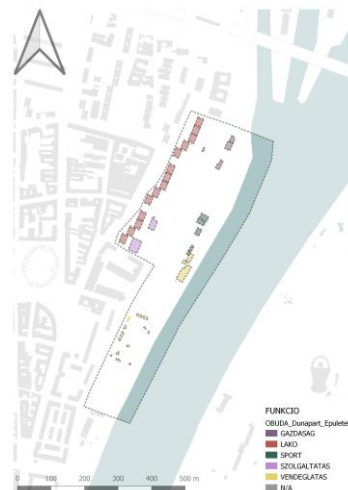
A részterületet két jól elkülöníthető karakter jellemzi: a Lajos utcai lakótelep tízemeletes panelházai, illetve a Duna-parton sorakozó, változatos rendeltetésű épületek. A lakótelep úszótelkes háza három szakaszra különülve egységes látványt képeznek a Duna felől, az előttük elterülő zöldterületen belül két lapostetős, földszintes szolgáltatóépület található. A rakparton elhelyezkedő vízisporttelep lapostetős épülete számos kiszolgálóépítménnyel egészül ki, a hévállomásnál a Rozmaring Étterem rendezvényház magastetős épületegyüttese helyezkedik, valamint a Budapest Garden rendelkezik néhány kisebb állandó épülettel. Az Árpád fejedelem útja és a hév vágányai között húzódó területen egy benzinkút és egy autójavító-műhely épületei állnak. A helyszín karakterét még két, jelentősebb építmény befolyásolja, a Tímár utcai felüljáró, illetve a Duna-parton álló nemzeti szín lobogó árboca. Védetség alatt álló építmény nincs a részterületen belül.



31. ábra: Épületek szintszámai a Lajos utcai lakótelep és a Duna-part környékén (forrás: saját ábra)

## 11.3. Funkcióvizsgálat

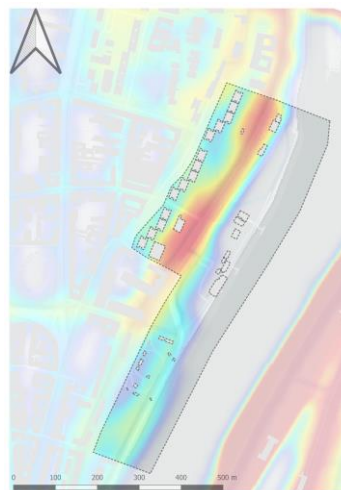
A részterületen belüli épületek rendeltetése követi a korábban megfigyelt településszerkezeti eltérést. A lakótelepi házsor elsődlegesen lakó funkciót lát el, tapasztalataim alapján az itteni épületek másodlagos földszinti funkciója elhanyagolható jelentőségű. A lakótelep előtt elterülő közparkon belül két szolgáltató épület fekszik, a Textilgyár utca mellettiben edzőterem üzemel, azonban a Tímár utcai másik épület használaton kívül van, szemmel láthatóan hosszú ideje.



32. ábra: Funkcióvizsgálat a Lajos utcai lakótelep és a Duna-part környékén (forrás: saját ábra)

## 11.4. Közlekedési vizsgálat

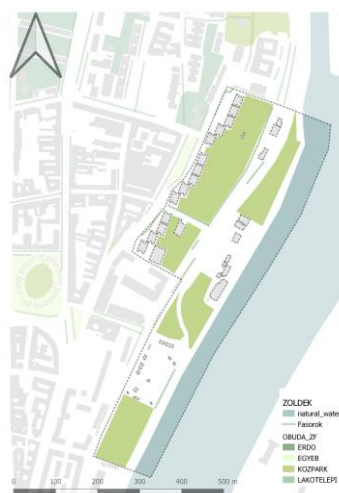
A Lajos utcai lakótelepet 30-as forgalomcsillapított övezet veszi körbe<sup>122</sup>, a Duna-partot két, egymással párhuzamos főút fogja közre, az Árpád fejedelem útja, és a Slachta Margit rakparton futó főútvonal. Ezek szorításában húzódik a H5-ös (szentendrei) hév vonala, ami a részterület fő közösségi közlekedési kapcsolata a belváros, illetve az elővárosok felé, a Tímár utcai állomáson keresztül. Erre halad a 29-es autóbuszjárat is, ez azonban csak a Kolosy tér irányába jár. A helyszínen átmegy az EuroVelo 6 kerékpárút, valamint erre merőlegesen a Nagyszombat utcából érkezik keresztirányú kapcsolat a Bécsi út térsége felé. Bár eredetileg a kerékpáros forgalom számára épült, évek óta nem engedélyezett az áthajtás a Tímár utcai felüljáró rámpáján, balesetveszélyre hivatkozva<sup>123</sup>. Az Árpád fejedelem útján az elmúlt években kerékpárosforgalmi sávokat alakítottak ki, a meglévő kerékpárúttal párhuzamosan, valamint MOL Bubi állomás is létesült a hév Tímár utcai megállójánál.



33. ábra: Gyalogos forgalom nagysága a Lajos utcai lakótelep és a Duna-part környékén (forrás: Strava)

## 11.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata

Az Árpád fejedelem útja két nagy csoportra osztja fel a részterület zöldfelületeit, az egyik a Lajos utcai lakótelep előtt húzódó közpark, a másik a folyóparti létesítmények által tagolt, kisebb zöldterületek. A lakótelep házai mentén húzódó közpark kicsit sivár, de alapvetően rendezett képet mutat, az északi felében játszótér és sportpálya található. A Slachta Margit rakpart és Duna között húzódó zöldterületek Szent XXIII. János pápa park névre hallgatnak, azonban az itt található sporttelep, vendéglátóhelyek és vízműterület miatt sok részre tagolódik. Nagyobb zöldterületet képez az országzászló körüli terület, azonban itt nincs kiépített infrastruktúra, valamint kizárólag a felüljáró irányából felől közelíthető meg. A Rozmaring Étterem és a Budapest Garden közti zöldterület elhanyagolt, néhány 1970-es évekből származó pad és szemetes leszámítva nem



34. ábra: Zöldfelületek vizsgálata a Lajos utcai lakótelep és a Duna-part környékén (forrás: saját ábra)

<sup>122</sup> Kerékpárforgalmi főhálózati terv, Budapest, 2022

<sup>123</sup> INT-106

rendelkezik érdemi kiépítettséggel, ráadásul a rakparti főút is kettészeli. Ettől délre a Fischer Ágoston park és a Budapest Garden fekszik, előbbi is hasonló képet mutat, mint a korábban tárgyalt, folyóparti társai. Ez a folyópartszakasz kivételes helyzetű a Duna mentén annak tekintetében, hogy itt a rakparti főútvonal nem a folyóparton fut, így közvetlen kapcsolat jöhet létre a Duna és a mellette elterülő zöldterületek között.

## 11.6. Érték

A Lajos utca környéke általánosságban rendezett képet mutat, felújított paneltömbökkel, az eredeti városfejlesztési koncepció szerint itt felépülő toronyházsor helyén ma nagy közpark terület, emellett számos funkció található meg a terület közelében, amik a helyi lakos igényeit kiszolgálják, boltok, iskolák, munkahelyek képében. A részterület jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik, az Árpád fejedelem útja összeköttetést biztosít a Flórián tér és a Margit híd budai hídfője között. A Tímár utcai hévállomásnak köszönhetően közösségi közlekedéssel is gyorsan elérhető a belváros, valamint az itt húzódó kerékpáros útvonalaknak köszönhetően a környék biztonságos kerékpáros közlekedése is biztosított, főleg a 2020-as években lezajlott kerékpárútfelújításoknak köszönhetően<sup>124</sup>. A Tímár utcai közpark az egész vizsgálati terület egyik legnagyobb zöldterülete, értékes növényállománnyal, játszótérrel, és kerékpáros kapcsolatokkal. A Slachta Margit rakpart és a Duna-part között húzódó terület egész Budapesten kivételes helyzetű annak tekintetében, hogy itt a folyópartot nem választják el közvetlenül a parton futó közlekedési útvonalak a mellette elhelyezkedő zöldterületektől, értékes vízparti kapcsolatot biztosítva, ami sportolási és kikapcsolódási lehetőségekkel társul.

## 11.7. Probléma

A részterületet szabályosan kettészelik az itt átfutó közlekedési útvonalak, az Árpád fejedelem útja, a H5-ös hév vágánya, és a rakparti főútvonal, kiegészülve a Duna-part látképéhez nem illő benzinkúttal és autószerelő-műhellyel. Ez együttesen egy szinte áthatolhatatlan gátat képeznek a Lajos utcai lakótelep és a Duna partja között, ami így kizárólag egy gyalogátkelőhelyen a Budapest Gardennél, illetve a Tímár utcai felüljárón keresztül érhető el, A felüljáró nem csupán akadálymentesítetlen a hév peronjai felé, de az eredetileg rajta átvezetett kerékpáros forgalom is évek óta le van tiltva róla<sup>125</sup>, balesetveszélyre hivatkozva, sok bosszúságot okozva az itt áthaladó kerékpárosoknak. A Tímár utcai hévállomás és a Rozmaring Étterem környéke az elavult infrastruktúra miatt rendezetlen képet mutat, a szűk környezetüket óriás hirdetőtáblák csúfítják. A hévmegálló felszíni megközelítése sem lehetséges, azonban így is sokan közelítik meg szabályellenesen az állomást a vágányokat szegélyező kerítésen keresztül. A Budapest Garden erődszerű kerítőfala amellett, hogy igénytelen, lepusztult képet mutat, elzárja a kapcsolatot a szórakoztató létesítmény és a mellette elterülő zöldterületek között, valamint a rakparton átmenő kerékpáros átkelőhely előtt balesetveszélyes útszűkületet okoz. A Duna-parti sporttelep, a Rozmaring Étterem, a Budapest Garden létesítményei, és a rakparti főút közösen úgy szabdalják föl a folyóparti zöldsávot, hogy azok nem bírnak ettől teljesen értékű zöldterületként funkcionálni. Az országzászló körüli zöldterület a Szentlélek tér irányából megközelíthetetlen, és semmilyen

---

<sup>124</sup> INT-107

<sup>125</sup> INT-108

kiépített infrastruktúrával kiépített infrastruktúrával nem rendelkezik. A hivatalosan XXIII. Szent János pápa park nevet viselő zöldterület néhány régi padot, szemetést leszámítva nem mutat közparkjellegűt, valamint a rakparti főút is kettévágja a Nagyszombat utcánál. A Fischer Ágoston park be van ékelődve a Budapest Garden fala és a Fővárosi Vízművek Budaújlaki telepe közé van beékelődve, és szabályosan csak a rakpart irányából közelíthető meg, az Árpád fejedelem útja felől végig a hév kordonja kíséri, sokan kénytelenek a kerítésen keletkezett réseken keresztül elérni. A rendelkezésre álló eszközök nyújtotta kínálat sem túl bőséges, itt is csak néhány pad várja az ide látogatót.

## 12. Óbudai-szigeti barnamezős területek

### 12.1. Településszerkezeti fejlődés

A mai Óbudai-sziget területe a római korban népesült be, amikor a katonavárossal mellett Pannonia provincia helytartójának palotát emeltek, és itt létesült átkelőhely a túlparti Tansaquincum erődjé felé. Egyes feltételezések szerint a sziget ekkor még a parttal egybefüggő területet alkotott, és a mai kiság medre tulajdonképpen az Aranyhegyi-patak egykori medre, ami egy valamikori áradás után alakult folyómederré, szigetként leválasztva a magaslatra épült egykori palota területét. A helytartói rezidenciát már a rómaiak idején felhagyták a 3. században, és a későbbi korok árvizei lerombolták a palota falait. A következő évszázadok során árvízjárta terület volt, a két szigetre tagolódott szigetcsoportot művelésbe nem vonták. Jelentős szerepet akkor kapott, amikor 1835-ben döntés született az Első Dunagőzhajózási Társaság hajógyárának felépítéséről a szigeten. Hogy az árvizek ne veszélyeztessék a hajógyár létesítményeit, az akkor Gyár-szigetnek nevezett kisebbik sziget szintét 4 méterrel feltöltötték, később 1855-ben lezárták a sziget felső bejáratát, öblözteté alakítva a két sziget húzódó egykori folyómedret, 1858-tól pedig állandó híd kötötte össze Óbudát a szigeten álló létesítményekkel<sup>126</sup>. A 19. századra a gyár a legnagyobb hajógyárává nőtte ki magát az Osztrák-Magyar Monarchia területén, a XX. századig fontos hadiipari létesítményként is funkcionált. A 1940-es években az Óbudai-sziget déli szigetcsúcsain épültek föl a leendő Árpád híd pillérei, azonban a II. világháborúig csak a sziget mellékágán átívelő hídszakasz készült el. A hajógyár létesítményeit a háború során számos bombatalálat érte, azonban az Árpád híd félkész részeit nem érte károsodás, így 1950-ben ugyan csökkentett kapacitással, de átadásra került<sup>127</sup>. Ezidőben tárták fel a helytartói palota maradványait, följük védelmi épületet emeltek a romok állagóvása végett. A szocializmus idején újraindult a termelés a hajógyár üzemében, ekkor főleg kishajók és uszályok készültek itt<sup>128</sup>. 1955-től a K hídon keresztül vasúti kapcsolatot is nyert a gyár<sup>129</sup>, valamint az akkor már több évtizede használaton kívül álló, emelőszerkezetes Hajógyári híd helyére 1968-ban új, vasbetonhidat készítettek<sup>130</sup>, 1980-as években az Árpád híd bővítése is megvalósult<sup>131</sup>. A sziget keleti felét

---

<sup>126</sup> INT-109

<sup>127</sup> INT-110

<sup>128</sup> INT-111

<sup>129</sup> INT-112

<sup>130</sup> INT-113

<sup>131</sup> INT-114

sportpálya, illetve mezőgazdasági területek foglalták el<sup>132</sup>. Az üzem a rendszerváltozás után fokozatosan épült le, végül 2000-ben végleg bezárta kapuit<sup>133</sup>. Az Óbudai-szigeten 1993 óta kerül évente megrendezésre a Sziget Fesztivál<sup>134</sup>, aminek kiszolgáló egységei a gyár területén üzemelnek. 2013 óta a hajógyár egykori területének egésze állami tulajdon<sup>135</sup>, a gyár régi csarnoképületei közül több műemléki védeltséget kapott<sup>136</sup>, azonban az épületek többsége, néhány bérlőn és hajójavító-műhelyet leszámítva, használaton kívül áll.

## 12.2. Karaktervizsgálat

A részterület nagyrésze barnamezős terület, amit az egykori Gyár-szigeten sorakozó, történelmi épületállomány, a keleti szigetvégen elterülő, felhagyott üzemi terület, a nyugati szigetvégi hajójavító-műhely, valamint római romokat rejtő csarnoképület alkot. A sziget látképét erősen meghatározzák a területet érintő hidak, az Árpád híd és a Hajógyári híd. A részterület északi fele beépítetlen, füves terület. A részterület épületállománya változatos állapotban, a műemléki védettségű ipari épületek jó állapotban vannak, a hajóműhely épületei változó minőséget képviselnek, a sziget keleti felét fedő, egykori iparterület épületei többsége romos állapotú.



35. ábra: Épületek szintszámai az Óbudai-sziget barnamezős területein (forrás: saját ábra)

<sup>132</sup> INT-115

<sup>133</sup> INT-116

<sup>134</sup> INT-117

<sup>135</sup> INT-118

<sup>136</sup> INT-119

### 12.3. Funkcióvizsgálat

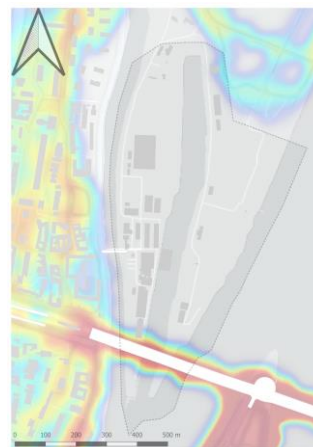
A terület közhasználat elől el van zárva. A részterületen használatban lévő épületek hasznosításáról nem találtam megbízható forrást, a nyugati szigetvégen hajójavító gazdasági funkcióját és az öbölben található jachtkikötőt tudtam biztosan azonosítani.



36. ábra: Funkcióvizsgálat az Óbudai-sziget barnamezős területein (forrás: saját ábra)

### 12.4. Közlekedési vizsgálat

Az Óbudai-szigetre jelenleg két hídon, a Hajógyári hídon és a részterületen kívül eső K hídon keresztül megközelíthető, azonban a Hajógyári híd el van zárva a közhasználat elől, így valódi kapcsolatot csupán a K híd biztosít. Az Árpád híd érinti a szigetvégeket, lejárata azonban nincs a sziget felé. Tömegközlekedéssel a H5-ös hév Szentlélek tér vagy Filatorigát állomásától érhető el, kerékpárral és gyalogosan a Sziget Fesztivál idején engedélyezett a rendezvény látogató számára a részterületre belépés, az év többi részében nem engedélyezett a belépés illetéktelenek számára.



37. ábra: Gyalogos forgalom nagysága az Óbudai-sziget barnamezős területein (forrás: Strava)

### 12.5. Zöldinfrastruktúra vizsgálata

Az egykori hajógyár területét a sziget külső szélén húzódó ártéri ligeterdő sáv övezi, a felhagyott, gondozatlan ipari területeken spontán erdősülés ment végbe az elmúlt évtizedekben. A részterület északi részét a régészeti feltárás helyét nagy kiterjedésű, füves terület borítja.

## 12.6. Érték

Az Óbudai-szigeten elhelyezkedő, egykori hajógyár Magyarország egyik legfontosabb ipartörténeti műemlék épületegyüttese, ami építészeti értéke mellett a hazai járműgyártás szülőhelye is egyben, így szimbolikus jelentőséggel is bír, történelmi emlékeinek védelme kiemelten fontos. A feltárt római emlékek akár a dunai limes, mint világörökség részévé válhatnak a jövőben<sup>137</sup>, hasonlóan az Óbudán feltárt katonaváros és az aquincumi polgárváros emlékeivel közösen. Az elmúlt évtizedekben kidolgozott, majd meg nem valósult terveknek köszönhetően hatalmas fejlesztési potenciál rejlik a területben, a hasznosítandó műemlékeken felül a sziget természeti értékei is átvészelték a meghiúsult beépítéseket, így ökológiailag fontos elem a város zöldfelületrendszerében, a sziget már korábban parkosított, északi felével együtt.



38. ábra: Zöldfelületek vizsgálata az Óbudai-sziget barnamezős területein (forrás: saját ábra)

## 12.7. Probléma

Az Óbudai-sziget jelenlegi formájában csak névlegesen kapcsolódik Óbudához, az Óvárossal egy vonalban fekvő, fontos ipartörténeti és kulturális örökséget hordozó terület évtizedek óta zárványként tengődik a 130 ezer főt számláló III. kerület központja mellett, ami gyakorlat Budapest belső városrészének az északnyugati városkapuja. A terület hasznosítása hosszú ideje vita tárgyát képezi a kerület, a főváros és a területet tulajdonló Magyar Állam között. Az ezt övező konfliktus nem csupán gazdaságilag nem kifizetődő a hasznosítás hiányából fakadóan, de az Óbudai-sziget épített és természeti örökségét is veszélyezteti, a sziget keleti felén fekvő, egykori ipari terület gyakorlatilag mára az enyészeté lett, valamint számottevő a talajszennyezés mértéke<sup>138</sup>. A sziget leginkább szem előtt lévő részén, a déli szigetcsúcson üzemelő hajójavító-műhely látványa méltatlan Óbuda történelmi városképéhez, valamint az Árpád híd is láthatóan felújításra szorul. A szigetet érintő három híd közül egyik sincs jó műszaki állapotban, a mindennap elérést szolgáló K híd állapota már-már tarthatatlan, sürgősen felújításra szorul<sup>139</sup>. A városközpont felől kapcsolatot biztosító H híd nem használható a belépni kívánóknak, valamint az Árpád hídról sincs lejutási lehetőség. A területen található zöldfelületek növényállományát az elhanyagoltságnak köszönhetően az inváziós fajok terjedése fenyegeti.

<sup>137</sup> INT-120

<sup>138</sup> Fővárosi településszerkezeti terv

<sup>139</sup> INT-121

## 13. SWOT analízis

A vizsgálatok elvégzése után SWOT-analízist végeztem, aminek segítségével átfogó tudom értékelni Óbuda városközpontjának fő tulajdonságait. Az elemzés azokat a fő erősségeket (S), gyengeségeket (W), lehetőségeket (O) és veszélyeket (T) összesíti, amik meghatározzák a terület jelenét és jövőképét, és ezek szem előtt tartásával fogalmaztam meg a vizsgálati terület fejlesztési koncepcióját.



39. ábra: SWOT analízis a vizsgálati területről (forrás: saját ábra)

### 13.1. Erősségek

- A Flórián tér kiemelkedően fontos, mellékközponti szerepet lát el a főváros működésében.
- A területen található épületállomány sokszínű beépítési karaktert vonultat fel.
- Humáninfrastruktúra tekintetében sok intézmény található a helyszínen.
- Óbuda városközpontban sok rétegből álló, gazdag történelmi és kulturális örökséggel rendelkezik
- A térségben számos városi szinten jelentős közlekedési útvonal húzódik, az úthálózat fejlett.
- A területen fejlett közösségi közlekedési hálózat található, fontos csomópontokkal.
- A területen számos forgalomcsillapított, gyalogosbarát övezet található,
- A területen fontos sugár- és harántirányú kerékpáros útvonalak haladnak át.
- Óbuda életében fontos szerepet tölt be a turizmus, kulturális intézmények, vendéglátóhelyek, formájában.
- A Duna menti fekvés lehetőséget biztosít a folyópart hasznosítására.

- Óbuda belső városrészein számos, a lakos életszínvonalára pozitív hatást gyakorló zöldfelület található.

## 13.2. Gyengeségek

- Az elmaradt településfejlesztések miatt az eredetileg tervezett városközponti szerep több, kisebb alközpontra tagolódott, vagy más városrészbe helyeződött át.
- Az átgondolatlan településrendezés miatt nehezen integrálható, történelmi városrészek keletkeztek az új beépítések közé ékelődve.
- A területen található történelmi emlékek közül sok elhanyagolt állapotú, nincs kiaknázva a benne rejlő potenciál.
- Elhanyagolt közterületek.
- Az egykori iparváros ipartörténeti örökségének jelentős hányada nincs hasznosítva.
- A város belső részeit elkerülő úthálózat kiépítetlensége többletterhelést ró a városközpont úthálózatára.
- A városközpontot kiszolgáló kötőtpályás fejlesztések hiányoznak a területről, megvalósításuk hosszú ideje váratnak magukra.
- A területről hiányzik a fővárosi jelentőségű kerékpáros korridorok fejlesztése.
- A terület belső területei közti kapcsolatokat erős elvágó hatások akadályozzák.
- A Duna-part óbudai szakaszának kihasználtsága alacsony.
- A terület zöldfelületeinek többsége alulhasznosított és széttagolt.

## 13.3. Lehetőségek

- Lakótelepek komplex revitalizációja.
- A Filatorigát térségében jelentős lakóterületi fejlesztések zajlanak vagy állnak tervezés alatt.
- A Flórián tér fejlesztése során közparkként újul meg.
- A Hajógyár területén kulturális- és rendezvényközpont létrehozását tervezik.
- A Goldberger Textilgyár épületegyüttese sokrétű hasznosítás lehetőségét rejti magában.
- A térség római kori értékei a világörökségévé válhatnak a dunai limes szakaszaként.
- Az Aquincumi híd és a Körvasúti körút megépítése jelentős terhelést venne le a térség úthálózatáról
- Az M0-s autópályát nyugati szektorának és az M10-es autópályát megépülésének köszönhetően könnyebben elérhetővé válnának a terület vonzáskörzetébe tartozó agglomerációs térségek.
- A Virágos-nyereg alatt átmenő közúti alagútnak köszönhetően Óbuda városközpontját elkerülheti a budai hegyek irányába tartó forgalom.
- A Váradi utca meghosszabbítása feloldaná a Kiscelli utca útvonalának konfliktusát.
- Az óbudai Duna-ágon számos gyalogos híd létesítése van tervben, javítva az Óbudai-sziget elérését.
- A területen a főváros szempontjából jelentős kerékpáros korridorok kialakítását tervezik.
- A dunai hajózás fejlesztése a terület közlekedését és turizmusát is segítheti.
- Az Óbudai-sziget kiválóan alkalmas vízisportlétesítmények elhelyezésére.

- A Promenádk projekt II. ütemének megvalósulásával összeköttetést nyerhetnek Óbuda értékekben gazdag térségei.
- Mint Budapest valódi főutcája, a Duna-part revitalizációja kiemelkedően fontos.

## 13.4. Veszélyek

- Értékes, de védelem alatt nem álló, történelmi épületállomány eltűnése.
- Zöldinfrastruktúra-fejlesztésbe vonható területek beépülése.
- Helyi vállalkozások megszűnése.
- Agglomerációból érkező autóforgalom növekedése.
- Kötőpályás fejlesztések meg nem valósulása.
- Megalomán fejlesztések megvalósulása a helyi érdekekkel szemben.
- Az ipartörténeti emlékek hasznosítás és/vagy védelem hiányában lebontásra kerülhetnek.
- Forráshiány miatt a fejlesztések elmaradása további állagromlást okozhat.
- Elvágó hatások fel nem számolása.
- Az Óbudai-sziget hullámtérben fekvő létesítményei árvízveszélynek vannak kitéve.
- A klímaválság okozta szélsőséges időjárás terhelést ró a lakosságra és a terület biológiailag aktív felületeire.

## 14. Előképek

A végső koncepció megalkotása előtt olyan előképeket kerestem, amik egyrészt inspirációt nyújtott a saját jövőképem megalkotásánál, másrészt pedig igazolják a létrehozásuk mögötti elképzelés működésségét a valóságban.

### 14.1. Nemzetközi

### 14.1.1. Berlin, Hellensdorf (D)



40. ábra: A berlini Hellensdorf városrészben található lakótelep egyik felújított tömbje (forrás: [www.nedelykov-moreira.com/de/projekte/arbeiten-wohnen/gelbes-viertel-plattenbau](http://www.nedelykov-moreira.com/de/projekte/arbeiten-wohnen/gelbes-viertel-plattenbau))

A berlin Marzahn–Hellensdorf kerületben elterülő városrészében a keleti blokk egyik legnagyobb lakótelepe épült föl, ami a 2000-es évekre leromlott állapotba került. A Stadtumbau Ost („keleti városátépítés”) revitalizációs projekt keretén belül 2002 óta több lépcsőben megújultak a lakótelep közterületei és épületállománya. megújul. A program során a panelházak homlokzati megújításon és energetikai korszerűsítésen estek át, néhol az egyhangú házsorok részleges megbontásával és újfajta beépítés alkalmazásával változatosabb településszövetet hoztak létre. A földszinti üzlethelyiségeket újfajta, a terület lakóit ellátó és a helyi közösségi életet pezsdítő funkciókkal ruházták fel. A terület közterületeinek fejlesztése során új gyalogos és kerékpáros tengelyeket alakítottak ki, valamint új zöldfelületeket, játszótereket hoztak létre, illetve fasorokat és utcabútorokat telepítettek a közterületekre. A Hellensdorfer Promenade a terület fő látványelemévé vált cseresznyefasorával, a lakótelep fő gyalogos tengelyeként lett kialakítva, és a számos üzlettel, bérlakásprogrammal, és megújult közterülettel sikeresen túllépett a lakótelepek nem túl magas megítélésénél, és a lakótelep-megújítások egyik kiemelkedő példájává vált<sup>140</sup>.

## 14.2. Hazai

---

<sup>140</sup> INT-122

## 14.2.1. Pécs, Zsolnay negyed



41. ábra: A pécsi Zsolnay negyed (forrás: S73)

A pécsi Zsolnay Negyed revitalizációja az egykori porcelángyár ipari területének oktatási, kulturális és turisztikai célú hasznosítására irányult, az Európa Kulturális Fővárosának keretében. A fejlesztés a Zsolnay gyárának kb. 5 hektáros, ipartörténeti és építészeti értékekben gazdag, barnamezős területét érintette. A projekt során a műemléki védettségű épületek helyreállítása és korszerűsítése után oktatási helyszínek, kézműves műhelyek, kiállítóterek, rendezvényhelyszínek és közösségi terek számára biztosítottak helyet, valamint a Pécsi Tudományegyetem több egysége is beköltözött, mindennapi pezsgést hozva az egykori iparterület környékére. A revitalizációt követően kiállítás nyílt a Zsolnay-család és a gyár történetének bemutatására, látványmanufaktúra, vendéglátó és kereskedelmi funkciók és koncert- és fesztiválhelyszínek jöttek létre a területen<sup>141</sup>. Az átfogó megújítás során a barnamezős terület ipari örökségét vegyes használatú kulturális negyeddé formálta át, hangsúlyos szerepet kapva Pécs gazdaságában, oktatásában és turizmusában.

---

<sup>141</sup> INT-123

## 14.2.2. Budapest, Robinson híd



42. ábra: A Csepel-szigetre vezető Robinson híd (forrás: Magyar Építők Zrt.)

A 2023-ban Budapesten megrendezett atlétikai világbajnoksághoz kapcsolódóan épült fel a Robinson híd a Ráckevei-(Soroksári-)Duna-ágon (RSD) északi bejáratánál<sup>142</sup>, ami gyalogos és kerékpáros összeköttetést nyújt az Atlétikai Stadion és a Csepel-sziget között. A híd és a stadion felépítésével kapcsolatban rendezésre kerültek a Kvassay-zsilip környéki, elhanyagolt barnamezős területek, a Robinson híd fehér, ferdekábeles szerkezetének árbocszerű pilonja új látványelemmel gazdagítja a Duna látképét a belváros felől nézve. A híd a jövőben a Csepel-sziget északi végén kialakítandó új közpark<sup>143</sup> irányába is kapcsolatot biztosít a RSD mentén a Közvágóhíd térsége felől.

## 15. Fejlesztési koncepció

A vizsgálatok elvégzését és a lehetséges előképek gyűjtését követően olyan javaslatteteleket fogalmaztam meg, amik Óbuda városközpontjában elsősorban az úgynevezett „szelíd közlekedők”, vagyis a kerékpárral, mikromobilitási eszközzel vagy gyalogosan közlekedők javát szolgálják, mindemellett a humáninfrastrukturális és kulturális intézmények számára is rendezett, forgalomcsillapított közterületeket biztosít. Fontos továbbá a terület történeti értékeinek feltárásában és elérhetőségének javításában, amivel Óbuda kulturális örökségében rejlő turisztikai potenciál is kiaknázható. A városközpont környékén lévő jelentős mennyiségű, de alulhasznosított zöldfelület hasznosítására is javaslatot tettem, aminek köszönhetően az óbudai zöldfelületrendszer hálózatossá tehető, áthidaló elemet alkotva a belvárost övező parkgyűrű<sup>144</sup> és a budai hegyek erdőségei között, valamint a Duna mentén.

<sup>142</sup> INT-124

<sup>143</sup> INT-125

<sup>144</sup> Radó Dezső Terv

## 15.1. Új kapcsolati elemek

A fejlesztési koncepció megalkotásában olyan, elvágó hatásokat áthidaló elemek létrehozását tartottam szükségesnek, amik kulcsfontosságúak lehetnek a gyalogos-, kerékpáros- és zöldinfrastruktúra fizikai összekapcsolásában.

### 15.1.1. Polgár utcai átjáró

A Flórián téri csomópont a felszínen jelenlegi formájában csak a Flórián Udvar és a Flórián Üzletház közötti kerékpáros átkelőn átjárható, a Krúdy negyed és az Óváros között csak nagy kerülővel lehet gyalogosan átjutni a kereszteződésen, a Flórián téri aluljárón vagy a Szentlélek téri átjárón keresztül, ezek azonban leromlott állapotban vannak, valamint akadálymentesítés tekintetében is hagynak kívánnivalót maguk után. Ezért is tartom szükségesnek egy új, felszíni átkelő létrehozását a Kiskorona utca és a Polgár utca között, amivel körbejárhatóvá válik az egykori castrum területe, és új, felszíni kerékpáros kapcsolat is létesíthető.

### 15.1.2. Tímár utcai „városi vadátjáró”

A Tímár utcai hévállomás fölött átívelő felüljáró jelenlegi formájában sem a kerékpáros átjárást, sem a H5-ös hév akadálymentes megközelítését nem tudja kiszolgálni, ezért az átkelő mostani helyétől arrébb, a Tímár utca torkolatánál hoznék létre egy olyan többfunkciós, zöld átjárót, ami az autópályák fölötti nagytestvéreihez hasonlóan sok közúti sávon ívelnek át, kapcsolatot biztosítva Árpád fejedelem úti közpark és a Duna-part között, emellett a folyó mellett húzódó kerékpárút és a Goldberger negyed között.

### 15.1.3. Szentlélek híd

Szakmai körökben az Óbudai-sziget felé számos új kapcsolat létrehozásának lehetősége merült fel, ezek helyett azonban egy olyan kétnyílású gyalogos híd felépítését gondoltam ki, ami biztosítja az Óbudai-sziget déli szigetvégeinek összeköttetését és az egykori hajógyár történelmi műemlék épületegyüttesének elérését a történelmi városközpont felől. A híd átkötő elem lehet az Óbudai-sziget közparkja és a Duna-partot a budai hegyekkel összekapcsoló zöldfolyosó között. A Szentlélek híd a fentiek mellett új látványelem lehet a jelenleg rendezetlen, óbudai-szigeti barnamezős terület helyén, a sziget új déli bejáratú kapujaként.

## 15.2. Közösségi közlekedési hálózat

A közösségi közlekedési hálózat megalkotásánál elsősorban a Fővárosi településszerkezeti tervben jelölt fő irányokat vettem alapul. A legjelentősebb fejlesztés az észak-déli regionális gyorsvasút, „5-ös metró” óbudai szakaszának megvalósulása lenne, ami a jelenlegi hévvonalakon keresztül kötné össze a Dunakanyart a dél-pesti agglomerációs térségekkel, a belvároson keresztül. A mostani szentendrei hév alagútban futna a Lajos utca-Pacsirtamező utca-Szentendrei út tengely alatt, amivel gyorsvasút kapcsolattal látná el Óbuda fő csomópontjait. A hév felszabaduló vágányainak helyén gyorsvillamost képzeltem el, ami a Pók utcai lakótelep és a budai belváros között biztosítana kötöttpályás kapcsolatot. A fejlesztéssel az Óbudai Gázgyár környéki fejlesztések, a kaszásdűlői bevásárlóközpont, a WFC közvetlenebb összekötésre tenne szert a Szentlélek tér környékével, valamint enyhülne a vágányok okozta elvágóhatás a Duna-part mentén. Az Árpád hídon, a Margit-sziget északi bejáratánál,

villamosmegállót hoznék létre, amivel kötöttpályán is elérhetővé válna a szigeten elterülő közpark. Az Árpád híd és a Margit híd felől érkező autóbuszjáratokat (9, 34, 106) trolibuszvonalakká fejleszteném, valamint az óbudai temető felé tartó buszjáratok is elektromos üzeművé alakulnának, csupán a budai hegyek irányába tartó buszjáratok (29, 137, 237, új Váradi utcai buszjárat) maradnának hagyományos autóbuszokként. Az Óbudai Rendelőintézetnél és Szentlélek térnél lévő buszvégállomásokat megszüntetném, helyüket az új Flórián téri közlekedési gócpont venné át, intermodális csomópontként átszállást kínálva az 5-ös metró, az 1-es villamos, a trolibusz- és autóbuszjáratok, valamint a Vörösvári úton húzódó, elővárosi buszkorridor között. Elsőrendűen turisztikai járatként újra működésbe hoznám a menetrend szerinti sétahajókat a Dunán, ennek során kikötőt hoznék létre az Óbudai-szigeten és az új Szentlélek híd mellett. A Flórián tér végre igazi közlekedési csomóponttá válna, étellel töltve meg a jelenleg üres tereket is, illetve a turisztikailag fontos Szentlélek tér környéke is felszabadulna az átszálló forgalom okozta terheléstől. A fejlesztésekkel a helyi lakosoknak, az ingázóknak és az idegenforgalomnak vonzó közlekedési módokkal látná el az óbudai városközpontot. (13. melléklet)

### 15.3. Gyalogos infrastruktúra

A gyalogos koncepció megalkotásánál elsőrendűen a Promenádnál projekt II. ütemét<sup>145</sup> vettem alapul, ami az amfiteátrum, a Goldberger negyed, a Krúdy negyed, az Óváros és a Hajógyári negyed akcióterületeit fűzi fel, összekapcsolva az Óbudai Promenádnál már megvalósult újlaki<sup>146</sup>, illetve Waterfront Cityn átmenő szakaszával<sup>147</sup>. Az Óbuda-Békásmegyer Építési Szabályzatában szereplő, eredeti fő tengelyt további keresztirányú útvonalakkal egészítettem ki, a Duna-part, a kiscelli parkerdő, az Óbudai-sziget és a Flórián tér felé. A gyalogostengelyek összekapcsolják Óbuda belvárosának humáninfrastrukturális intézményekben, vendéglátóhelyekben és épített örökségekben gazdag részeit, forgalomcsillapított, gyalogosbarát, rendezett közterületekbe ágyazva őket. A Promenádnál legfontosabb gócpontjai a Till Ottó tér, a Korona tér és a Fő tér környéke. A vizsgálati terület két ipartörténetileg jelentős barnamezős területén sokszínű kulturális és szórakoztató létesítményekben gazdag területek létrehozását szorgalmazom. A hajógyár területén hajómúzeum, régészeti park és könnyűzenei helyszínek létesítésével hasznosítanám a történelmi épületegyüttest, a Goldberger negyedben pedig az alakuló félben lévő városi alközponti szerepet erősíteném, itt a régi textilgyár Pacsirtamező utcai főkapujánál új találkozóhelyként funkcionáló teret alakítanék ki. A közterületi fejlesztésekkel a terület római kori emlékei, az amfiteátrum, a castrum és a helytartó palota olyan környezetre tehetnének szert, ami a világörökség részévé válással turisztikailag kiemelkedő jelentőségűek lehetnek. A fejlesztésekkel Budapest második legnagyobb lélekszámú kerületének központjában egy pezsgő, gazdasági, kulturális és turisztikailag kiemelt térség jönne létre, ami összeköti a városmag jelentősebb alközpontjait, közvetíteni képes a városrész egyedi hangulatát, és segíti a helyi értékek tudatosítását a lakosság körében, erősítve a lokálpatriotizmust, illetve olyan tematikus útvonalakat alkotva, amik a helyieket aktív kikapcsolódásra ösztönzik, és a turisták szemében is vonzó városrésszé teszi Óbudát. (14. melléklet)

---

<sup>145</sup> Óbuda-Békásmegyer Építési Szabályzata, 2025, Budapest

<sup>146</sup> INT-126

<sup>147</sup> INT-127

## 15.4. Kerékpáros infrastruktúra

Óbuda központi térsége ma is fővárosi szinten jelentős kerékpárutak metszéspontjában fekszik, itt található a Hungária körgyűrűn futó kerékpárút és az EuroVelo 6 budai ága. A kerékpárút-hálózat kiépítettségében hatalmas hiányosságok vannak, fejlesztése nem tart lépést az évről évre növekedő forgalommal, helyenként a kerékpáros infrastruktúra elavult vagy nem megfelelő nyomvonalon fut. A koncepció megalkotását a Kerékpárforgalmi főhálózati terv (KFHT) fejlesztéseit követtem<sup>148</sup>, helyenként azokat felülbírálván. A hálózat kelet-nyugat irányú gerincét a Hungária gyűrűn és a Bécsi út-Üröm viszonylatú kerékpársztráda alkotja, azonban ehhez még szükség van a kerékpárút teljes kiépítésére a Vörösvári út-Bécsi út tengelyen, valamint a Serfőző utcában összekötő út vezetne a Flórián tér és a Duna-part között, az Árpád híd felhajtójával párhuzamosan. Az Árpád hídi tengelyre merőlegesen, észak-déli irányban húzódik az országos jelentőségű EuroVelo 6, itt a jelenlegi nyomvonal több helyen beavatkozást igényel. A kerékpárút kihagyná az Árpád fejedelem útjának keresztezését, ehelyett végig a Slachta Margit rakpart mentén futna. A KFHT eredetileg is az EuroVelo 6 Óbudai-szigeten átvezetésével számolt, a H hídon keresztül, ezt annyiban módosítom, hogy az általam megálmodott Szentlélek hídon át, a Serfőző utcával egyvonalban szeli át a Dunát, és a funkciókkal teli Hajógyári negyedet kikerülve, a gyár egykori iparvágányainak vonalát követve tér vissza a K hídon át Óbudára, ahol a Graphisoft Parknál tér vissza jelenlegi nyomvonalára. A kiemelt fővárosi hálózatot további fővárosi jelentőségű útvonalak egészítik ki a Bécsi út és a Szőlő utca-Vihar utca tengely mentén, az ezekre vonatkozó terveket meghagynám eredeti formájukban. Az óbudai városközpont lakóterületeit kerületi szintű kerékpárutak tárják fel, a fővárosi útvonalakat kiegészítendő, sugárirányban Fényes Adolf utca-Kiskorona utca-Polgár utca tengelyen, harántirányban a Nagyszombat utca, a Kiscelli utca és a Váradi utca mentén körkörös nyomvonalon hoznék létre kerékpárutakat, a San Marco utca és a Zápor utca párhuzamos kerékpárútjainak megtartását nem látom indokoltnak. A jelentősebb kerékpárutak találkozásánál közösségi kerékpármegosztó, valamint a kölcsönözhető mikromobilitási eszközt szabályos letételét szolgáló pontok további létesítését javaslom. A felsorolt javaslatokkal olyan kerékpáros korridorok jöhetnek létre, amik elkerüli a legforgalmasabb útvonalakat, környezetbarát és biztonságos alternatívát kínálva a közúti közlekedéssel szemben, és ahol lehetséges, olyan nyomvonalat választottam, amivel elkerülhető a rekreációs területeket használó járókelők és a kerékpározók közötti konfliktusok. A kerékpárinfrastruktúra-fejlesztésekkel olyan vonzó közlekedési rendszer hozható létre, ami amellet, hogy környezetbarát és egészséges, a működtetéséhez szükséges területet is a lehető leggazdaságosabban használja ki, és a mikromobilitási eszközöket használóknak is biztonságos körülményeket biztosít. (15. melléklet)

<sup>148</sup> Kerékpárforgalmi főhálózati terv, Budapest, 2022

## 15.5. Zöldinfrastruktúra

Az óbudai zöldinfrastruktúrára vonatkozó koncepció kidolgozásánál olyan zöldfelületrendszer kialakítását tartottam fontosnak, aminek keretében a meglévő zöldterületek megújításával és az alulhasznosított zöldfelületek bevonásával városi szinten jelentős, egybefüggő zöldfolyosók jöhetnek létre. A javaslatok megfogalmazásába belefoglaltam a Flórián téri közpark<sup>149</sup> és az Óbudai-sziget barnamezős területeinek<sup>150 151</sup> felújítását. Fontosnak tartom a Duna-parti zöldterületek egybefüggővé tételét, ennek kapcsán átjárhatókat nyitnék a Budapest Garden kerítőfalán, így közvetlen kapcsolat létesül a XXIII. Szent János pápa park és a Fischer Ágoston park között. Az új Tímár utcai zöldátjárón keresztül a Lajos utcai lakótelepet övező közparkkal közvetlen zöldkapcsolat létesülhet a Duna-parti zöldterületekkel. A Slachta Margit rakparton található vízisporttelepet az Óbuda-szigetre költöztetném át, így egybefüggő zöldterülettel rendező, közvetlenül folyóparti korzó jöhetne létre, új északi bejáráttal a Szentlélek híd felől, ahol az Óbudai-sziget közparkja és az óbudai zöldkorridor felé is kapcsolattal rendelkezne. A budai hegyek erdőségei és a Duna-part között egy olyan zöldfolyosó létrehozását javaslom, ami egybefűzi az Árpád híd felhajtójától délre fekvő, Serfőző utca menti zöldfelületeket, a Flórián téri közparkot, a Kiscelli utca menti lakótelepi zöldfelületeket, valamint a kiscelli parkerdőt, ezzel kapcsolatban parkosításra kerülne az egykori Zápor utca fűtőmű területe, és pihenő-lakó övezetté alakítanám át a Kiscelli utcát, a Váradi utcai gyűjtőút forgalmat elvezető hatásának köszönhetően, itt fasorokkal tenném folytonossá a zöldfelületek kapcsolatát. Kisebb, de ugyanúgy a meglévő zöldterületek kapcsolatát erősítő beavatkozás a Nagyszombat utca és a Doberdó menti zöldfelületek összeköttetése a Budapest Garden és az Óbudai Egyetem campusa között, a Nagyszombat utcai fasoron, az amfiteátrumon, a Katyini mártírok parkján és az Egyetem téren keresztül a kiscelli parkerdőig. Ehhez kapcsolódóan új, fásított közterületet hoznék létre a Nagyszombat utcai csomópont mellett elterülő beépítetlen terület helyén, új találkozóhelyszínt kínált kínálva a helyi lakosok és a környéken tanulók, dolgozók számára. Az Óváros környéki lakótelepek zöldfelületeit az ottani intézményeket feltáró sétányok fasorait a Krúdy negyedet övező zöldfolyosóval a Polgár téri átjáró köti össze, felszíni átkelőként, elkerülve a nyomasztó aluljárókat. Az Óbudai-sziget Budapest jelenleg 4. legnagyobb zöldterülete<sup>152</sup>, elérésének javítása végett több gyalogshíd is építése is tervben van<sup>153</sup>, a déli szigetvég elérését a Szentlélek híd biztosítja. A sziget délkeleti végén elterülő, romos iparterületet rekultiváció után parkosítanám, tovább növelve a sziget zöldfelületeinek méretét, ezzel a Margit-sziget és a kiscelli parkerdő túlterheltségét is enyhítené. A parkosított területen aktív rekreációt szolgáló elemeket, játszóteret hoznék létre, valamint a területen jellemző, de sok konfliktussal járó kutyasétáltatást biztosító, integrált kutyás parkot jelölnék ki, ahol a gazdák szabályosan engedhetik szabadon a kutyáikat póráz nélkül. A Hajógyári-öböl végébe költöztetném át a Slachta Margit rakparton elhelyezkedő csónakházat, amit kajakos pályával egészítenék ki, ezt az Urban-Lis Stúdió Kft. által kidolgozott JövőSziget koncepciójából vettem át<sup>154</sup>. A zöldinfrastruktúra fejlesztésével egy olyan átfogó, fenntartható vízió megvalósítását szorgalmazom Óbuda központjában, amivel a meglévő parkok, alulhasznosított zöldfelületek és barnamezős területek megújításával, valamint új gyalogos- és

---

<sup>149</sup> INT-128

<sup>150</sup> INT-129

<sup>151</sup> BARNAMEZŐS TERÜLETEK KATASZTERE

<sup>152</sup> INT-130

<sup>153</sup> INT-131

<sup>154</sup> Budapest III. kerület Örökségvédelmi Hatástanulmány, Urban-Lis Stúdió, 2014

zöldkapcsolatok létrehozásával egybefüggő zöldfolyosók alakulhatnak ki a budai hegyektől a Duna-partig. A Hajógyári-sziget egykori iparterületeinek rekultivációja, a vízisport- és rekreációs terek bővítése, illetve a kutyás parkok kijelölése mind az élıhetőséget, a közösségi életet, valamint a természeti elemekkel való együttélést segíti elő. (16. melléklet)

## 16. Összegzés

A szakdolgozat készítése során átfogó képet kívántam adni Óbuda történeti városszövetének, közlekedési rendszerének és közterületeinek alakulásáról, nagy hangsúlyt fektetve a városrész töredezettségét okozó, elvágó hatások feltárására, és a barnamezős területek helyzetére. Céloom a vizsgálatok elvégzése után egy olyan fejlesztési koncepció megfogalmazása, amely nem csupán építészeti, infrastrukturális fejlesztést jelent, hanem egy „régı-új” városközpont megteremtését, ahol a történeti értékek, a zöldfelületek és a modern városi funkciók szerves egységet alkotnak. Következtetéseim szerint Óbuda jelenlegi kihívásai a városi szövet feldarabolódottságából, a forgalom által elvágott zöldfelületekből és a közterületek alacsony minőségéből fakadnak. A javasolt fejlesztések az összeköttetések javítására, a gyalogos és kerékpáros közlekedés erősítésére, a zöldinfrastruktúra hálózatossá tétele és a közösségi terek felpezsdítésére irányulnak. Kiemelt feladat a történelmi örökség és az ipari múlt integrálása a mai városképbe, különösen az egykori barnamezős és kihasználatlanul álló területek újraértelmezése révén. A koncepció egy élıhető, környezettudatos és társadalmilag befogadó városrész megteremtését célozza, ahol a közterek nemcsak áthaladásra, hanem a találkozás, kikapcsolódás és közösségépítés színtereiként is szolgálnak. Munkám során olyan szemléletet kívántam közvetíteni, ami a fenntartható városfejlesztés elveit követi, azzal a törekvéssel, hogy Óbuda a múlt értékeit tiszteletben tartva, de a jövő igényeire reagálni képes területként váljon Budapest egyik legélıhetőbb városrészévé.

## 17. Irodalomjegyzék

### 17.1. Internetes források

|        |   |
|--------|---|
| INT-01 | <a href="https://nepeseginfo.hu/budapest-iii-nepessege-lakossaga/">https://nepeseginfo.hu/budapest-iii-nepessege-lakossaga/</a>   |
| INT-02 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20190627_putz_orsolya_a_hajogyari_sziget_titokzatos_deli_resze">https://pestbuda.hu/cikk/20190627_putz_orsolya_a_hajogyari_sziget_titokzatos_deli_resze</a>   |
| INT-03 | <a href="https://bkk.hu/hirek/2023/12/veget-ertek-a-budai-es-a-xiii-keruleti-munkabiztonsagosabban-lehet-kerekparozni-a-tersegben.11599/">https://bkk.hu/hirek/2023/12/veget-ertek-a-budai-es-a-xiii-keruleti-munkabiztonsagosabban-lehet-kerekparozni-a-tersegben.11599/</a>   |
| INT-04 | <a href="https://www.aquincum.hu/">https://www.aquincum.hu/</a>   |
| INT-06 | <a href="https://uni-obuda.hu/az-obudai-egyetem-tortenelme/">https://uni-obuda.hu/az-obudai-egyetem-tortenelme/</a>   |
| INT-07 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20210605_kozepkori_obuda_a_magyar_kiralynok_varosa">https://pestbuda.hu/cikk/20210605_kozepkori_obuda_a_magyar_kiralynok_varosa</a>   |
| INT-08 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20230310_az_1838_as_arviz_es_obuda_ujjaepitese">https://pestbuda.hu/cikk/20230310_az_1838_as_arviz_es_obuda_ujjaepitese</a>   |
| INT-09 | <a href="https://kassakmuzeum.hu/hu/zichy-kastely">https://kassakmuzeum.hu/hu/zichy-kastely</a>   |
| INT-10 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20221031_budapest_legregebbi_reformatus_temploma">https://pestbuda.hu/cikk/20221031_budapest_legregebbi_reformatus_temploma</a>   |
| INT-11 | <a href="https://epiteszforum.hu/egy-hely--az-obudai-selyemgombolyito">https://epiteszforum.hu/egy-hely--az-obudai-selyemgombolyito</a>   |
| INT-12 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20200915_a_goldberger_textilgyar_200_eve_indult_obudan">https://pestbuda.hu/cikk/20200915_a_goldberger_textilgyar_200_eve_indult_obudan</a>   |
| INT-13 | <a href="https://obudaizsinagoga.hu/az-obudai-zsidóság-nyomában/">https://obudaizsinagoga.hu/az-obudai-zsidóság-nyomában/</a>   |
| INT-14 | <a href="https://obudaianziks.hu/az-obudai-hajogyar-tortenete/">https://obudaianziks.hu/az-obudai-hajogyar-tortenete/</a>   |
| INT-15 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20230313_trauma_es_hatarko_az_1838_as_pest_budai_arviz_tortenete">https://pestbuda.hu/cikk/20230313_trauma_es_hatarko_az_1838_as_pest_budai_arviz_tortenete</a>   |
| INT-16 | <a href="https://obudaianziks.hu/372-2/">https://obudaianziks.hu/372-2/</a>   |
| INT-17 | <a href="https://bparchiv.hu/150-eves-budapest/">https://bparchiv.hu/150-eves-budapest/</a>   |
| INT-18 | <a href="https://obuda.hu/helytortenet/floxera-es-a-szolokultura">https://obuda.hu/helytortenet/floxera-es-a-szolokultura</a>   |
| INT-19 | <a href="https://obudaianziks.hu/iparkodok/">https://obudaianziks.hu/iparkodok/</a>   |
| INT-20 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20180831_130_eve_jar_a_hev_szentendrere">https://pestbuda.hu/cikk/20180831_130_eve_jar_a_hev_szentendrere</a>   |
| INT-21 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20210510_kos_karoly_obudai_reformatus_parokiaja">https://pestbuda.hu/cikk/20210510_kos_karoly_obudai_reformatus_parokiaja</a>   |
| INT-22 | <a href="https://obudaianziks.hu/wp-content/uploads/korabbiak/obudai_anziks_09.pdf">https://obudaianziks.hu/wp-content/uploads/korabbiak/obudai_anziks_09.pdf</a>   |
| INT-23 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20181115_amfiteatrum_aquincum">https://pestbuda.hu/cikk/20181115_amfiteatrum_aquincum</a>   |
| INT-24 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20241110_a_florian_teri_feluljaro_tortenete">https://pestbuda.hu/cikk/20241110_a_florian_teri_feluljaro_tortenete</a>   |
| INT-25 | <a href="https://www.hampage.hu/trams/obuda2/index4.html#nagyszombatutca">https://www.hampage.hu/trams/obuda2/index4.html#nagyszombatutca</a>   |
| INT-26 | <a href="https://maps.arcanum.com/hu/map/bp1944/?bbox=2119968.289391666%2C6030289.6041312665%2C2121104.6930231242%2C6030717.173758237&amp;maplist=1&amp;layers=30">https://maps.arcanum.com/hu/map/bp1944/?bbox=2119968.289391666%2C6030289.6041312665%2C2121104.6930231242%2C6030717.173758237&amp;maplist=1&amp;layers=30</a> |
| INT-27 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20201109_hetven_eves_az_arpad_hid_sztalin_nevet_viselte_az_atadaskor">https://pestbuda.hu/cikk/20201109_hetven_eves_az_arpad_hid_sztalin_nevet_viselte_az_atadaskor</a>   |
| INT-28 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20161025_szazhusz_eves_az_ujpesti_vasuti_hid">https://pestbuda.hu/cikk/20161025_szazhusz_eves_az_ujpesti_vasuti_hid</a>   |
| INT-29 | <a href="https://index.hu/techtud/tortenelem/2018/10/22/egy_leharcolt_ipari_hid_amelyen_emberek_szazezrei_fizetnek_hogy_atmehessenek/">https://index.hu/techtud/tortenelem/2018/10/22/egy_leharcolt_ipari_hid_amelyen_emberek_szazezrei_fizetnek_hogy_atmehessenek/</a>   |
| INT-30 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20191126_domonkos_csaba_obudai_kiserleti_lakotelep">https://pestbuda.hu/cikk/20191126_domonkos_csaba_obudai_kiserleti_lakotelep</a>   |
| INT-31 | <a href="https://epiteszforum.hu/print/budapesti-tarsashazak-hetveneves-tortenetei">https://epiteszforum.hu/print/budapesti-tarsashazak-hetveneves-tortenetei</a>   |
| INT-32 | <a href="https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/45815?r=1&amp;c=2120103.750459:6030249.052922:9">https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/45815?r=1&amp;c=2120103.750459:6030249.052922:9</a>   |
| INT-33 | <a href="https://egykor.hu/budapest-iii--kerulet/obuda-szanalasa-rekonstrukcioja/4029">https://egykor.hu/budapest-iii--kerulet/obuda-szanalasa-rekonstrukcioja/4029</a>   |
| INT-34 | <a href="https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/289274?r=1&amp;c=2119696.2336675:6030365.048727:9">https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/289274?r=1&amp;c=2119696.2336675:6030365.048727:9</a>   |
| INT-35 | <a href="https://epiteszforum.hu/kozossegi-tervezes-az-obudai-szigeten">https://epiteszforum.hu/kozossegi-tervezes-az-obudai-szigeten</a>   |
| INT-36 | <a href="https://lechnerkozpont.hu/cikk/70-eves-az-arpad-hid">https://lechnerkozpont.hu/cikk/70-eves-az-arpad-hid</a>   |
| INT-37 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20241110_a_florian_teri_feluljaro_tortenete">https://pestbuda.hu/cikk/20241110_a_florian_teri_feluljaro_tortenete</a>   |
| INT-38 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20190106_florian_ter_feluljaro">https://pestbuda.hu/cikk/20190106_florian_ter_feluljaro</a>   |
| INT-39 | <a href="https://epiteszforum.hu/az-obudai-orias--a-florian-ter-tortenete">https://epiteszforum.hu/az-obudai-orias--a-florian-ter-tortenete</a>   |
| INT-40 | <a href="https://hampage.hu/trams/obuda2/index2.html">https://hampage.hu/trams/obuda2/index2.html</a>   |
| INT-41 | <a href="https://www.hampage.hu/trams/obuda2/index4.html#nagyszombatutca">https://www.hampage.hu/trams/obuda2/index4.html#nagyszombatutca</a>   |

|        |   |
|--------|---|
| INT-42 | <a href="https://www.ksh.hu/statszemle_archive/2011/2011_01/2011_01_020.pdf">https://www.ksh.hu/statszemle_archive/2011/2011_01/2011_01_020.pdf</a>   |
| INT-43 | <a href="https://obudaianziks.hu/az-obudai-hajogyar-tortenete/">https://obudaianziks.hu/az-obudai-hajogyar-tortenete/</a>   |
| INT-44 | <a href="https://obudaianziks.hu/az-obudai-hajogyar-tortenete/">https://obudaianziks.hu/az-obudai-hajogyar-tortenete/</a>   |
| INT-45 | <a href="https://index.hu/gazdasag/2013/09/20/visszavasarolja_az_allam_a_hajogyarit/">https://index.hu/gazdasag/2013/09/20/visszavasarolja_az_allam_a_hajogyarit/</a>   |
| INT-46 | <a href="https://goldbergermuzeum.hu/a-muzeum-tortenete/">https://goldbergermuzeum.hu/a-muzeum-tortenete/</a>   |
| INT-47 | <a href="https://www.sunpalacefitnessandspa.com/kapcsolat">https://www.sunpalacefitnessandspa.com/kapcsolat</a>   |
| INT-48 | <a href="https://obuda.hu/20091216_florian_udvar_lesz_nyarra_a_dohanygyarbol/">https://obuda.hu/20091216_florian_udvar_lesz_nyarra_a_dohanygyarbol/</a>   |
| INT-50 | <a href="https://keruletiujsg.hu/budapest-te-draga/hirek/30-eves-az-aquincum-hotel-budapest">https://keruletiujsg.hu/budapest-te-draga/hirek/30-eves-az-aquincum-hotel-budapest</a>   |
| INT-51 | <a href="https://www.portfolio.hu/ingatlan/20190329/uj-varosnegyed-epul-obudan-319193">https://www.portfolio.hu/ingatlan/20190329/uj-varosnegyed-epul-obudan-319193</a>   |
| INT-52 | <a href="https://bkk.hu/hirek/2015/12/elkeszult-buda-legjelentosebb-kotottpalyas-kozlekedesfejlesztési-beruhazasa-a-budai-fonodo-villamoshalozat.1609/">https://bkk.hu/hirek/2015/12/elkeszult-buda-legjelentosebb-kotottpalyas-kozlekedesfejlesztési-beruhazasa-a-budai-fonodo-villamoshalozat.1609/</a>   |
| INT-53 | <a href="https://bkk.hu/menetrend-utazastervezes/forgalmi-hirek/ujra-jar-az-1-es-villamos-obudan-es-az-arpad-hidon-hetfotol.2090/">https://bkk.hu/menetrend-utazastervezes/forgalmi-hirek/ujra-jar-az-1-es-villamos-obudan-es-az-arpad-hidon-hetfotol.2090/</a>   |
| INT-54 | <a href="https://molbubi.hu/hu/hirek/obudan-bovul-a-mol-bubi-kozbringa-rendszer/">https://molbubi.hu/hu/hirek/obudan-bovul-a-mol-bubi-kozbringa-rendszer/</a>   |
| INT-55 | <a href="https://hu.wikipedia.org/wiki/B%C3%A9csi_%C3%BAt">https://hu.wikipedia.org/wiki/B%C3%A9csi_%C3%BAt</a>   |
| INT-56 | <a href="https://hamster.blog.hu/2021/03/18/a_becsi_uti_teglagyarak">https://hamster.blog.hu/2021/03/18/a_becsi_uti_teglagyarak</a>   |
| INT-57 | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20190310_dabasi_h_kinga_harom_evszazad_tortenete_m_egujult_a_kiscelli_muzeum">https://pestbuda.hu/cikk/20190310_dabasi_h_kinga_harom_evszazad_tortenete_m_egujult_a_kiscelli_muzeum</a>   |
| INT-58 | <a href="https://epa.oszk.hu/02900/02944/00025/pdf/EPA02944_obudai_anziks_2023_03_016-019.pdf">https://epa.oszk.hu/02900/02944/00025/pdf/EPA02944_obudai_anziks_2023_03_016-019.pdf</a>   |
| INT-59 | <a href="https://rkk.uni-obuda.hu/karunk-tortenete/">https://rkk.uni-obuda.hu/karunk-tortenete/</a>   |
| INT-60 | <a href="https://muemlekem.hu/muemlek/show/-7895">https://muemlekem.hu/muemlek/show/-7895</a>   |
| INT-61 | <a href="https://index.hu/urbanista/2013/01/17/bontjak_az_obudai_haromkemenyt_meg_n_em_tudni_mi_lesz_a_fotav_zapor_utcai_hokozpontja_helyen/">https://index.hu/urbanista/2013/01/17/bontjak_az_obudai_haromkemenyt_meg_n_em_tudni_mi_lesz_a_fotav_zapor_utcai_hokozpontja_helyen/</a>   |
| INT-62 | <a href="https://www.obudainyar.hu/amfifeszt/">https://www.obudainyar.hu/amfifeszt/</a>   |
| INT-63 | <a href="https://epiteszforum.hu/az-obudai-orias--a-florian-ter-tortenete">https://epiteszforum.hu/az-obudai-orias--a-florian-ter-tortenete</a>   |
| INT-64 | <a href="https://welovebudapest.com/cikk/2022/10/14/latnivalok-es-kultura-a-florian-ter-tortenete/">https://welovebudapest.com/cikk/2022/10/14/latnivalok-es-kultura-a-florian-ter-tortenete/</a>   |
| INT-65 | <a href="https://maps.arcanum.com/hu/map/bp1944/?bbox=2116406.1591438213%2C6029881.5064815525%2C2125497.3881954895%2C6033302.063497314&amp;map-list=1&amp;layers=30">https://maps.arcanum.com/hu/map/bp1944/?bbox=2116406.1591438213%2C6029881.5064815525%2C2125497.3881954895%2C6033302.063497314&amp;map-list=1&amp;layers=30</a>                     |
| INT-66 | <a href="https://obudaianziks.hu/horvath-peter-a-nagy-tulelo-az-arpad-hid/">https://obudaianziks.hu/horvath-peter-a-nagy-tulelo-az-arpad-hid/</a>   |
| INT-67 | <a href="https://www.origo.hu/gazdasag/2024/01/panelrengeteg-krudy-obudai-lakotelep">https://www.origo.hu/gazdasag/2024/01/panelrengeteg-krudy-obudai-lakotelep</a>   |
| INT-68 | <a href="https://epiteszforum.hu/az-obudai-orias--a-florian-ter-tortenete">https://epiteszforum.hu/az-obudai-orias--a-florian-ter-tortenete</a>   |
| INT-69 | <a href="https://hu.wikipedia.org/wiki/Faluh%C3%A1z_(%C3%93buda)">https://hu.wikipedia.org/wiki/Faluh%C3%A1z_(%C3%93buda)</a>   |
| INT-70 | <a href="https://bkk.hu/hirek/2025/02/igy-lehet-kerekparral-kozlekedni-a-florian-ternel.13907/">https://bkk.hu/hirek/2025/02/igy-lehet-kerekparral-kozlekedni-a-florian-ternel.13907/</a>   |
| INT-71 | <a href="https://www.aquincum.hu/a-muzeumrol/budapest-romai-emlekei/furdo-muzeum/">https://www.aquincum.hu/a-muzeumrol/budapest-romai-emlekei/furdo-muzeum/</a>   |
| INT-72 | <a href="https://bkk.hu/hirek/2025/09/elindult-a-kozbeszerzes-uj-trolivezetekek-epulhetnek-jozsefvarosban-es-kobanyan-trolik-valthatjak-a-dizelbuszokat-a-9-es-vonalon.15307/">https://bkk.hu/hirek/2025/09/elindult-a-kozbeszerzes-uj-trolivezetekek-epulhetnek-jozsefvarosban-es-kobanyan-trolik-valthatjak-a-dizelbuszokat-a-9-es-vonalon.15307/</a> |
| INT-73 | <a href="https://bkk.hu/hirek/2012/08/elokeszitesi-projekt.2648/">https://bkk.hu/hirek/2012/08/elokeszitesi-projekt.2648/</a>   |
| INT-74 | <a href="https://mutmutato.blog.hu/2013/03/25/az_obudai_florian_ter_es_a_kutyasetaltato_park_tortene">https://mutmutato.blog.hu/2013/03/25/az_obudai_florian_ter_es_a_kutyasetaltato_park_tortene</a>   |
| INT-75 | <a href="https://obudaianziks.hu/a-kozepkori-obuda/">https://obudaianziks.hu/a-kozepkori-obuda/</a>   |
| INT-76 | <a href="https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1895/?bbox=2117848.1097786007%2C6029746.75295735%2C2122393.724304435%2C6031457.0314652305&amp;map-list=1&amp;layers=97">https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1895/?bbox=2117848.1097786007%2C6029746.75295735%2C2122393.724304435%2C6031457.0314652305&amp;map-list=1&amp;layers=97</a>           |
| INT-77 | <a href="https://visitobuda.hu/varoshaza/">https://visitobuda.hu/varoshaza/</a>   |

|                |   |
|----------------|---|
| <b>INT-78</b>  | <a href="https://maps.arcanum.com/hu/map/bp1944/?bbox=2117812.2799215913%2C6029572.380986573%2C2122357.8944474254%2C6031282.659494454&amp;map-list=1&amp;layers=30">https://maps.arcanum.com/hu/map/bp1944/?bbox=2117812.2799215913%2C6029572.380986573%2C2122357.8944474254%2C6031282.659494454&amp;map-list=1&amp;layers=30</a>             |
| <b>INT-79</b>  | <a href="https://hampage.hu/trams/obuda/">https://hampage.hu/trams/obuda/</a>   |
| <b>INT-80</b>  | <a href="https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/18415?r=1&amp;c=2119722.2633309998:6030836.474412:9">https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/18415?r=1&amp;c=2119722.2633309998:6030836.474412:9</a>   |
| <b>INT-81</b>  | <a href="https://hu.wikipedia.org/wiki/Haj%C3%B3gy%C3%A1ri_h%C3%ADd">https://hu.wikipedia.org/wiki/Haj%C3%B3gy%C3%A1ri_h%C3%ADd</a>   |
| <b>INT-82</b>  | <a href="https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/123449?r=1&amp;c=2119689.3211895:6030864.129391:9">https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/123449?r=1&amp;c=2119689.3211895:6030864.129391:9</a>   |
| <b>INT-83</b>  | <a href="https://epiteszforum.hu/az-obudai-orias--a-florian-ter-tortenete">https://epiteszforum.hu/az-obudai-orias--a-florian-ter-tortenete</a>   |
| <b>INT-84</b>  | <a href="https://obudaianziks.hu/obudarol-meselo-kepeslapok-2/">https://obudaianziks.hu/obudarol-meselo-kepeslapok-2/</a>   |
| <b>INT-85</b>  | <a href="https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1838/?bbox=2118895.0734116076%2C6029314.71148348%2C2121167.8806745247%2C6030169.850737421&amp;map-list=1&amp;layers=85">https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1838/?bbox=2118895.0734116076%2C6029314.71148348%2C2121167.8806745247%2C6030169.850737421&amp;map-list=1&amp;layers=85</a> |
| <b>INT-86</b>  | <a href="https://mfor.hu/cikkek/tortenelem/130-eve-indult-el-a-szentendre-hev.html">https://mfor.hu/cikkek/tortenelem/130-eve-indult-el-a-szentendre-hev.html</a>   |
| <b>INT-88</b>  | <a href="https://muemlekem.hu/muemlek/show/11739">https://muemlekem.hu/muemlek/show/11739</a>   |
| <b>INT-89</b>  | <a href="https://hampage.hu/trams/obuda/">https://hampage.hu/trams/obuda/</a>   |
| <b>INT-90</b>  | <a href="https://obudaianziks.hu/minden-az-arpad-hid-megnyitasaval-kezdozott/">https://obudaianziks.hu/minden-az-arpad-hid-megnyitasaval-kezdozott/</a>   |
| <b>INT-91</b>  | <a href="https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/176777?r=1&amp;c=2119881.6538445:6029465.591523:9">https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/176777?r=1&amp;c=2119881.6538445:6029465.591523:9</a>   |
| <b>INT-92</b>  | <a href="https://keruletujsg.hu/budapest-te-draga/hirek/30-eves-az-aquincum-hotel-budapest">https://keruletujsg.hu/budapest-te-draga/hirek/30-eves-az-aquincum-hotel-budapest</a>   |
| <b>INT-93</b>  | <a href="https://telex.hu/belfold/2023/11/28/tippelhet-hanyan-alltak-meg-egy-stopblanal-amit-egy-halalos-baleset-miatt-tettek-ki-budapesten">https://telex.hu/belfold/2023/11/28/tippelhet-hanyan-alltak-meg-egy-stopblanal-amit-egy-halalos-baleset-miatt-tettek-ki-budapesten</a>   |
| <b>INT-94</b>  | <a href="https://goldbergermuzeum.hu/a-muzeum-tortenete/">https://goldbergermuzeum.hu/a-muzeum-tortenete/</a>   |
| <b>INT-95</b>  | <a href="https://pestbuda.hu/cikk/20191126_domonkos_csaba_obudai_kiserleti_lakotelep">https://pestbuda.hu/cikk/20191126_domonkos_csaba_obudai_kiserleti_lakotelep</a>   |
| <b>INT-96</b>  | <a href="https://www.hampage.hu/trams/obuda2/index4.html#nagyszombatutca">https://www.hampage.hu/trams/obuda2/index4.html#nagyszombatutca</a>   |
| <b>INT-97</b>  | <a href="https://epiteszforum.hu/kozosegi-irodakent-szuletett-ujja-a-goldberger-textilgyar-egyik-emelete">https://epiteszforum.hu/kozosegi-irodakent-szuletett-ujja-a-goldberger-textilgyar-egyik-emelete</a>   |
| <b>INT-98</b>  | <a href="https://epiteszforum.hu/obuda-sziveben-megnyitotta-kapuit-a-winehub-borkozpont-bimx">https://epiteszforum.hu/obuda-sziveben-megnyitotta-kapuit-a-winehub-borkozpont-bimx</a>   |
| <b>INT-99</b>  | <a href="https://obudaianziks.hu/rev-kikoto-a-kozepkori-obudan/">https://obudaianziks.hu/rev-kikoto-a-kozepkori-obudan/</a>   |
| <b>INT-100</b> | <a href="https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1838/?bbox=2118895.0734116076%2C6029314.71148348%2C2121167.8806745247%2C6030169.850737421&amp;map-list=1&amp;layers=85">https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1838/?bbox=2118895.0734116076%2C6029314.71148348%2C2121167.8806745247%2C6030169.850737421&amp;map-list=1&amp;layers=85</a> |
| <b>INT-101</b> | <a href="https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1895/?bbox=2118895.0734116076%2C6029314.71148348%2C2121167.8806745247%2C6030169.850737421&amp;map-list=1&amp;layers=97">https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1895/?bbox=2118895.0734116076%2C6029314.71148348%2C2121167.8806745247%2C6030169.850737421&amp;map-list=1&amp;layers=97</a> |
| <b>INT-102</b> | <a href="https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1945/?bbox=2119038.388642956%2C6029079.34961011%2C2121311.195905873%2C6029934.48886405&amp;map-list=1&amp;layers=103">https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1945/?bbox=2119038.388642956%2C6029079.34961011%2C2121311.195905873%2C6029934.48886405&amp;map-list=1&amp;layers=103</a>     |
| <b>INT-103</b> | <a href="https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/176779?r=1&amp;c=2120142.2120169997:6029535.816615:9">https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/176779?r=1&amp;c=2120142.2120169997:6029535.816615:9</a>   |
| <b>INT-104</b> | <a href="https://telex.hu/g7/kozelet/2020/08/02/meg-jo-par-ev-mire-elkeszulnek-a-belvarosig-ero-kerekparos-sztradak-budapesten">https://telex.hu/g7/kozelet/2020/08/02/meg-jo-par-ev-mire-elkeszulnek-a-belvarosig-ero-kerekparos-sztradak-budapesten</a>   |
| <b>INT-105</b> | <a href="https://visitobuda.hu/gorzenal/">https://visitobuda.hu/gorzenal/</a>   |
| <b>INT-106</b> | <a href="https://obkf.hu/timar-utcai-feluljaro/">https://obkf.hu/timar-utcai-feluljaro/</a>   |

|         |   |
|---------|---|
| INT-107 | <a href="https://bkk.hu/hirek/2023/12/veget-ertek-a-budai-es-a-xiii-keruleti-munka-biztonsagosabban-lehet-kerekparozni-a-tersegben.11599/">https://bkk.hu/hirek/2023/12/veget-ertek-a-budai-es-a-xiii-keruleti-munka-biztonsagosabban-lehet-kerekparozni-a-tersegben.11599/</a>   |
| INT-108 | <a href="https://obkf.hu/timar-utcai-feluljaro/">https://obkf.hu/timar-utcai-feluljaro/</a>   |
| INT-109 | <a href="https://dunaiszigetek.blogspot.com/2012/02/romai-mernokok-munkaja-hajogyar-sziget.html">https://dunaiszigetek.blogspot.com/2012/02/romai-mernokok-munkaja-hajogyar-sziget.html</a>   |
| INT-110 | <a href="https://obudaianziks.hu/horvath-peter-a-nagy-tulelo-az-arpad-hid/">https://obudaianziks.hu/horvath-peter-a-nagy-tulelo-az-arpad-hid/</a>   |
| INT-111 | <a href="https://obudaianziks.hu/az-obudai-hajogyar-tortenete/">https://obudaianziks.hu/az-obudai-hajogyar-tortenete/</a>   |
| INT-112 | <a href="https://budapestcity.org/hidak/K-hid/index.html">https://budapestcity.org/hidak/K-hid/index.html</a>   |
| INT-113 | <a href="https://hu.wikipedia.org/wiki/Haj%C3%B3gy%C3%A1ri_h%C3%ADd">https://hu.wikipedia.org/wiki/Haj%C3%B3gy%C3%A1ri_h%C3%ADd</a>   |
| INT-114 | <a href="https://obudaianziks.hu/horvath-peter-a-nagy-tulelo-az-arpad-hid/">https://obudaianziks.hu/horvath-peter-a-nagy-tulelo-az-arpad-hid/</a>   |
| INT-115 | <a href="https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/123448?r=1&amp;c=2119943.710431:6030926.237219:9">https://www.fentrol.hu/hu/legifoto/123448?r=1&amp;c=2119943.710431:6030926.237219:9</a>   |
| INT-116 | <a href="https://obudaianziks.hu/az-obudai-hajogyar-tortenete/">https://obudaianziks.hu/az-obudai-hajogyar-tortenete/</a>   |
| INT-117 | <a href="https://csodasmagyarorszag.hu/cikkek/sziget-fesztival">https://csodasmagyarorszag.hu/cikkek/sziget-fesztival</a>   |
| INT-118 | <a href="https://telex.hu/karakter/kultura/2025/06/26/demeter-szilard-obudai-sziget-ingatlan-berbeadas">https://telex.hu/karakter/kultura/2025/06/26/demeter-szilard-obudai-sziget-ingatlan-berbeadas</a>   |
| INT-119 | <a href="https://muemlekem.hu/muemlek/show/402">https://muemlekem.hu/muemlek/show/402</a>   |
| INT-120 | <a href="https://telex.hu/belfold/2021/07/30/unesco-vilagorokseg-dunai-limes">https://telex.hu/belfold/2021/07/30/unesco-vilagorokseg-dunai-limes</a>   |
| INT-121 | <a href="https://bkk.hu/fejlesztések/összes-fejlesztésünk/jelenleg-is-biztonságos-de-mar-felújításra-szorul-a-hajogyari-szigetre-vezeto-k-hid.8071/">https://bkk.hu/fejlesztések/összes-fejlesztésünk/jelenleg-is-biztonságos-de-mar-felújításra-szorul-a-hajogyari-szigetre-vezeto-k-hid.8071/</a>   |
| INT-122 | <a href="https://www.deutsche-wohnen.com/en/living/our-neighbourhoods/hellersdorfer-promenade">https://www.deutsche-wohnen.com/en/living/our-neighbourhoods/hellersdorfer-promenade</a>   |
| INT-123 | <a href="https://www.zsolnaynegyed.hu/latnivalok/a-zsolnay-negyedrol">https://www.zsolnaynegyed.hu/latnivalok/a-zsolnay-negyedrol</a>   |
| INT-124 | <a href="https://epiteszforum.hu/robinson-hid">https://epiteszforum.hu/robinson-hid</a>   |
| INT-125 | <a href="https://nkk.hu/fejlesztések/csepeli-kozpark/">https://nkk.hu/fejlesztések/csepeli-kozpark/</a>   |
| INT-126 | <a href="https://obvf.hu/obudai-promenad/">https://obvf.hu/obudai-promenad/</a>   |
| INT-127 | <a href="https://www.biggeorge.hu/hu/kinalatunk/waterfront-city/a-projektrol">https://www.biggeorge.hu/hu/kinalatunk/waterfront-city/a-projektrol</a>   |
| INT-128 | <a href="https://rdt.budapest.hu/dialogs/florian-teri-kozpark-fejlesztese/blog_posts/fatelepitessel-evelo-ultetessel-es-szort-burkolat-letesitesevel-indul-a-florian-ter-kozparki-felujitasa">https://rdt.budapest.hu/dialogs/florian-teri-kozpark-fejlesztese/blog_posts/fatelepitessel-evelo-ultetessel-es-szort-burkolat-letesitesevel-indul-a-florian-ter-kozparki-felujitasa</a> |
| INT-129 | <a href="https://epiteszforum.hu/ilyen-lesz-az-obudai-sziget-deli-reszen-megvalosulo-rendezvenykozpont">https://epiteszforum.hu/ilyen-lesz-az-obudai-sziget-deli-reszen-megvalosulo-rendezvenykozpont</a>   |
| INT-130 | <a href="https://enbudapestem.hu/2025/04/07/gyalogos-es-kerekparos-hid-epul-az-obudai-szigetre">https://enbudapestem.hu/2025/04/07/gyalogos-es-kerekparos-hid-epul-az-obudai-szigetre</a>   |
| INT-131 | <a href="https://444.hu/2021/09/30/uj-gyalogos-bringas-hid-epul-a-budapesti-dunan-a-deli-vasuti-hid-egyik-darabjat-hasznaljak-fel-hozza">https://444.hu/2021/09/30/uj-gyalogos-bringas-hid-epul-a-budapesti-dunan-a-deli-vasuti-hid-egyik-darabjat-hasznaljak-fel-hozza</a>   |

## 17.2. Nyomtatott források

- Csemez Attila (1996)Tájtervezés - tájrendezés, Budapest
- Benkő, E., & Kovács, Zs. (szerk.) (2000). *Budapest története III. – A városegysítéstől napjainkig*. Budapest
- Györffy, Gy. (1984). *Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza I.* Budapest: Akadémiai Kiadó
- Benkő, E. (1998). *Középkori királyi központok a Kárpát-medencében*. Budapest: MTA Régészeti Intézet
- Benkő, E., & Kovács, Zs. (2000). *Budapest története III. – A városegysítéstől napjainkig*. Budapest: Fővárosi Önkormányzat – Budapesti Történeti Múzeum.
- Budapest lexikon I-II., Budapest, 1993. Akadémiai Kiadó
- Óbuda-Békásmegyér Településarculati Kézikönyv
- Kerékpárforgalmi főhálózati terv, Budapest, 2022
- Fővárosi településszerkezeti terv
- Óbuda-Békásmegyér Építési Szabályzata, 2025, Budapest
- Budapest III. kerület Örökségvédelmi Hatástanulmány, Urban-Lis Stúdió, 2014
- BARNAMEZŐS TERÜLETEK KATASZTERE

## 18. Ábrajegyzék

1. ábra: A vizsgálati terület elhelyezkedése a III. kerületen belül (forrás: saját ábra)
2. ábra: Aquincum canabae a római korban (forrás: Aquincumi Füzetek, 2020)
3. ábra: Légifelvétel Óbudáról 1945-ben (forrás: maps.arcanum.com)
4. ábra: Légifelvétel Óbudáról 1988-ban (forrás: fentrol.hu)
5. ábra: Műholdfelvétel Óbudáról 2025-ben (forrás: earth.google.com)
6. ábra: A vizsgálati terület lehatárolása (forrás: saját ábra)
7. ábra: Épületek szintszámai a Bécsi út környékén (forrás: saját ábra)
8. ábra: Funkcióvizsgálat a Bécsi út környékén (forrás: saját ábra)
9. ábra: Gyalogos forgalom nagysága a Bécsi út környékén (forrás: Strava)
10. ábra: Zöldfelületek vizsgálata a Bécsi út környékén (forrás: saját ábra)
11. ábra: Épületek szintszámai Belső-Óbuda területén (forrás: saját ábra)
12. ábra: Funkcióvizsgálat Belső-Óbuda területén (forrás: saját ábra)
13. ábra: Gyalogos forgalom nagysága Belső-Óbuda területén (forrás: Strava)
14. ábra: Zöldfelületek vizsgálata Belső-Óbuda területén (forrás: saját ábra)
15. ábra: Épületek szintszámai a Flórián tér környékén (forrás: saját ábra)
16. ábra: Funkcióvizsgálat a Flórián tér környékén (forrás: saját ábra)
17. ábra: Gyalogos forgalom nagysága a Flórián tér környékén (forrás: Strava)
18. ábra: Zöldfelületek vizsgálata a Flórián tér környékén (forrás: saját ábra)
19. ábra: Épületek szintszámai az Óvárosban (forrás: saját ábra)
20. ábra: Funkcióvizsgálat az Óvárosban (forrás: saját ábra)
21. ábra: Gyalogos forgalom nagysága az Óvárosban (forrás: Strava)
22. ábra: Zöldfelületek vizsgálata az Óvárosban (forrás: saját ábra)
23. ábra: Épületek szintszámai a Krúdy negyedben (forrás: saját ábra)
24. ábra: Funkcióvizsgálat a Krúdy negyedben (forrás: saját ábra)

25. ábra: Gyalogos forgalom nagysága a Krúdy negyedben (forrás: Strava)
26. ábra: Zöldfelületek vizsgálata a Krúdy negyedben (forrás: saját ábra)
27. ábra: Épületek szintszámai a Goldberger negyedben (forrás: saját ábra)
28. ábra: Funkcióvizsgálat a Goldberger negyedben (forrás: saját ábra)
29. ábra: Gyalogos forgalom nagysága a Goldberger negyedben (forrás: Strava)
30. ábra: Zöldfelületek vizsgálata a Goldberger negyedben (forrás: saját ábra)
31. ábra: Épületek szintszámai a Lajos utcai lakótelep és a Duna-part környékén (forrás: saját ábra)
32. ábra: Funkcióvizsgálat a Lajos utcai lakótelep és a Duna-part környékén (forrás: saját ábra)
33. ábra: Gyalogos forgalom nagysága a Lajos utcai lakótelep és a Duna-part környékén (forrás: Strava)
34. ábra: Zöldfelületek vizsgálata a Lajos utcai lakótelep és a Duna-part környékén (forrás: saját ábra)
35. ábra: Épületek szintszámai az Óbudai-sziget barnamezős területein (forrás: saját ábra)
36. ábra: Funkcióvizsgálat az Óbudai-sziget barnamezős területein (forrás: saját ábra)
37. ábra: Gyalogos forgalom nagysága az Óbudai-sziget barnamezős területein (forrás: Strava)
38. ábra: Zöldfelületek vizsgálata az Óbudai-sziget barnamezős területein (forrás: saját ábra)
39. ábra: SWOT analízis a vizsgálati területről (forrás: saját ábra)
40. ábra: A berlini Hellensdorf városrészben található lakótelep egyik felújított tömbje (forrás: [www.nedelykov-moreira.com/de/projekte/arbeiten-wohnen/gelbes-viertel-plattenbau](http://www.nedelykov-moreira.com/de/projekte/arbeiten-wohnen/gelbes-viertel-plattenbau))
41. ábra: A pécsi Zsolnay negyed (forrás: S73)
42. ábra: A Csepel-szigetre vezető Robinson híd (forrás: Magyar Építők Zrt.)

## 19. Mellékletek



1. melléklet: Óbuda fejlődéstörténete (1780, 1880, 1951, 1974, 1988, 2025)

1.



2. melléklet: Épületállomány kora a vizsgálati területen (forrás: saját ábra)



3. melléklet: Épületek szintszámai a vizsgálati területen (forrás: saját ábra)



4. melléklet: Védett épületállomány a vizsgálati területen (forrás: saját ábra)



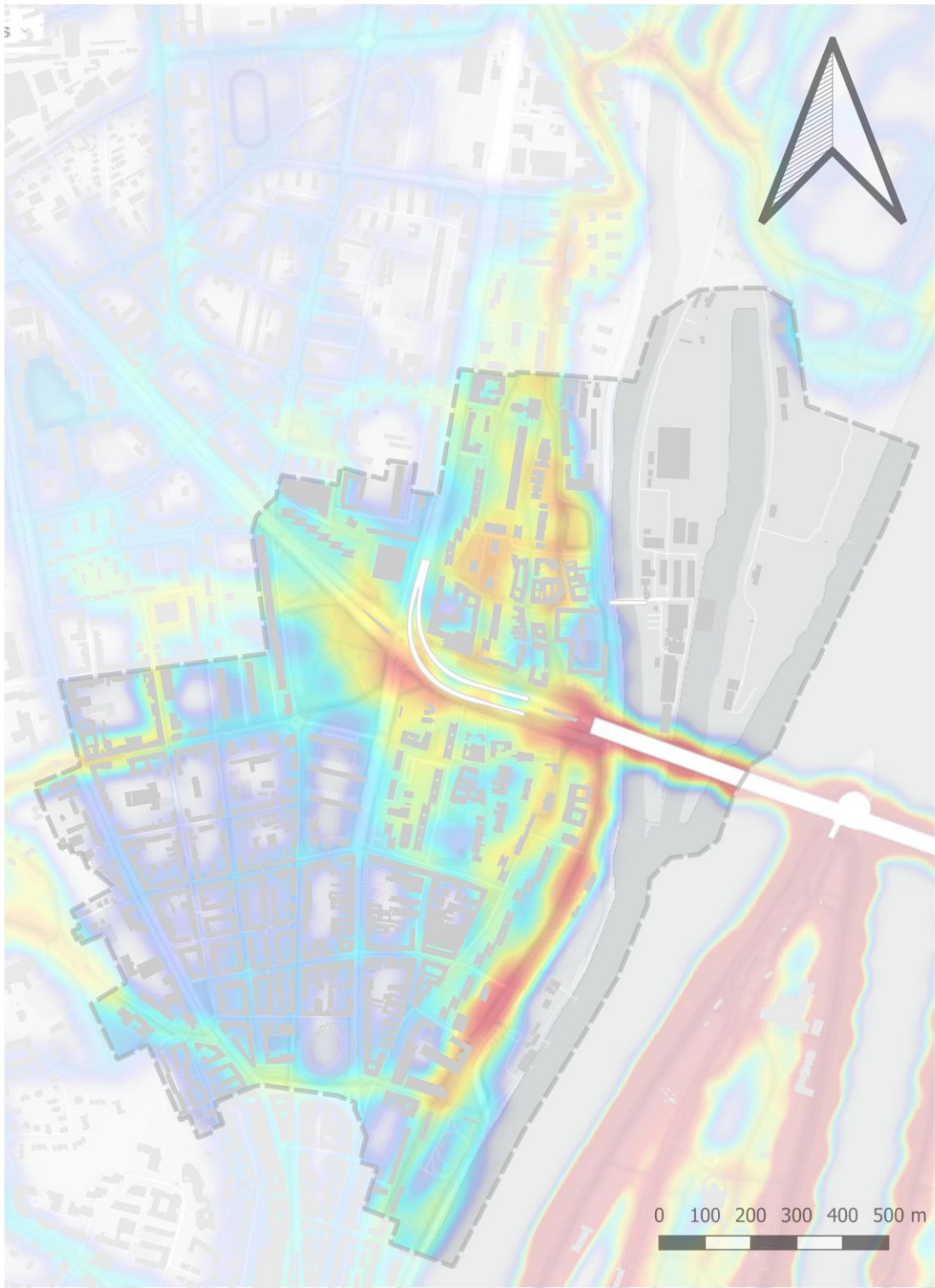
5. melléklet: Összesített funkcióvizsgálat (forrás: saját ábra)



6. melléklet: Összesített közösségi közlekedési vizsgálat (forrás: : saját ábra)



7. melléklet: Összesített kerékpárforgalom (forrás: Strava)



8. melléklet: Összesített gyalogosforgalom (forrás: Strava)



9. melléklet: Összesített zöldinfrastruktúra-elemzés (forrás: saját ábra)



10. melléklet: Összesített értéktérkép (forrás: saját ábra)



11. melléklet: Összesített problématerkép (forrás: saját ábra)



12. melléklet: Közösségi közlekedési infrastruktúra fejlesztési koncepciója (forrás: saját ábra)



13. melléklet: Gyalogos infrastruktúra fejlesztési koncepciója (forrás: saját ábra)



14. melléklet: Kerékpáros infrastruktúra fejlesztési koncepciója (forrás: saját ábra)



15. melléklet: Zöldinfrastruktúra fejlesztési koncepciója (forrás: saját ábra)