



PEST VÁRMEGYEI  
KORMÁNYHIVATAL

**KÖZLEMÉNY**

környezetvédelmi hatósági eljárás megindításáról

**Az ügy tárgya:** Gellérthegyi Sikló létesítésére vonatkozó, új környezeti hatásvizsgálati eljárás a *környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] alapján. **(KEO-11973-1-2024)**

**Az ügy iktató száma:** PE/KTHF/11973/2024.

**Az eljárás megindításának napja:** 2024. július 10.

**Az ügyintézési határidő:** 105 nap

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 50. § (5) bekezdésében foglaltak az ügyintézési határidőbe nem számítanak be.

**Az ügyintéző neve és elérhetősége:** Petruska Fanni; Tel.: (06-1) 77-66-280

**Az ügy tárgyának rövid ismertetése:**

A Gellérthegyi Sikló Kft. (1013 Budapest, Lánchíd u. 15-17.; a továbbiakban: Kérelmező) meghatalmazásából eljáró Vibrocomp Kft. (1118 Budapest, Bozókvár u. 12.) 2021. június 17. napján benyújtotta a Pest Vármegyei Kormányhivatal (a továbbiakban: Kormányhivatal) Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság) jogelődje, a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi, Hulladékgazdálkodási és Bányafelügyeleti Főosztály részére, a Gellérthegyi Sikló létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatására irányuló kérelmet és dokumentációt (a továbbiakban: Dokumentáció).

Kérelmező tárgyi beruházás megvalósítására PE-06/KTF/24247-76/2021. számon környezetvédelmi engedélyt kapott, mely határozatot kereset benyújtását követően a Fővárosi Törvényszék 113.K.700.436/2022/55. számú ítéletével megsemmisítette és a Környezetvédelmi Hatóságot új eljárásra kötelezte.

A Környezetvédelmi Hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet és a Fővárosi Törvényszék 113.K.700.436/2022/55. számú ítélete alapján, az új környezeti hatásvizsgálati eljárást 2023. január 16. napján megindította.

A Kormányhivatal a Fővárosi Törvényszék 113.K.700.436/2022/55. számú ítéletével szemben felülvizsgálatot kezdeményezett a Kúria előtt.

A Kúria 2023. május 25. napján kelt, Kfv.V.37.085/2023/7. számú végzésével a Fővárosi Törvényszék 113.K.700.436/2022/55. számú ítéletét hatályon kívül helyezte, az elsőfokú bíróságot új eljárás lefolytatására és új határozat hozatalára utasította.

A Fővárosi Törvényszék 2024. június 5. napján kelt, 113.K.702.403/2023/14. számú ítéletével a PE-06/KTF/24247-76/2021. számú környezetvédelmi engedélyt ismét megsemmisítette és a Környezetvédelmi Hatóságot új eljárásra kötelezte.

### **A tervezett tevékenység ismertetése:**

**A tervezési terület helye:** Budapest I. kerület, 5314/2, 5413/3, 5692/2, 5966, valamint 6000 hrsz.-ú ingatlanok.

### **A tervezett Sikló fő létesítményei:**

- Fogadó tér a Fogadóépülettel (a Siklóhoz vezető Aluljáró előtti tér)
- Aluljáró és Alsó állomás
- Sikló vasút
- Alagút és Orom utcai kitorkolás
- Felső állomás

Közlekedési, forgalomtechnikai tervek alapján a Sikló feltárása a Hadnagy utca felől történik, a Krisztina krt. csomópontjában.

A Fogadó tér szintjeinek kialakítását a Krisztina körüti közúti csatlakozás, az előtér jelenlegi szintjei (melyen védendő faállomány is van), az Aluljáró bejárat magassági szintje (amit felülről a Hegyalja út, alulról a karszt víz nyugalmi szintje határol be) determinálja.

A turistaforgalom a Krisztina krt. melletti kialakított le- és felszálló hely és a Sikló-alagút bejárata között zajlik, nem érinti a fürdő és a szálloda forgalmát.

A Rácz Fürdő belső szintjeihez való csatlakozás kialakítása a gazdasági bejáratnál, a pincei főzőkonyhát ellátó emelőlapoknál, a két bérbe vehető üzletnél az előtér megfelelő kialakításával történik.

A Hegyalja út alatti Aluljáró bejárata a 105,90 mB.f szinten, lényegében a jelenlegi terepszinten csatlakozik a Fogadó előtérhez. A Hegyalja út déli járdájáról lépcső vezet le az Aluljáróba, így a Sikló megközelítése innen is biztosított. A lépcső elhelyezése 1 db közvilágítási kandeláber áthelyezését igényli.

A több szintes Felső állomást szabályozási terv által kijelölt helyre tervezték. A Citadella rekonstrukció keretében kis mértékben módosul az Ágyúdomb és a Felső állomás közötti sétautak vonalvezetése. Ez határozza meg a Felső állomás déli homlokzati vonalát, ami ívelődésével követi az Ágyúdomb 1902-ben épült kő támfalának ívét.

A sétány csatlakozó járdaszintje 215,6 – 216,3 mB.f között változik, ezért az állomás felső, váró szintjét 216,1 mB.f-re tervezték. A Sikló peronszintje sziluett-védelmi okokból a Citadella sétány alá, a 212,8 mB.f-re került.

A Citadella sétány alatti, meglévő sétányba beleépül az állomás épülete, így a hegy oldalában lévő sétautak felől – beléptető rendszeren keresztül - közvetlenül be, illetve ki lehet jutni a Sikló peronjaira.

Az Alsó állomás peron szintjéről (107,70 mB.f) a felső állomás peron szintjére (216,1 mB.f) vezető Sikló az Orom utcáig tartó alsó (100 m hosszú) szakaszán 34° lejtésű alagútban, majd átmeneti ív után 10° hajlású felszín felett lábakra állított, acélszerkezetű pályán (kb. 190 m hosszú) lesz kialakítva.

A felszín felett vezetett szakaszon a keresztező gyalogutak, sétányok felett min. 3,6 m magasságú ürszelvény mindenhol biztosított a terv szerint.

A Sikló pálya alsó, Alagút szakasza, bányászati módszerekkel kerül megépítésre, így nem befolyásolja a felette meglévő növényzet megtartását.

### **Fogadóépület építészeti kialakítása**

A közösségi közlekedés számára meglévő, illetve a turistákat szállító buszok számára tervezett fel- és leszálló buszöblök felől érkező látogatókat - a Fogadótérbe a Hegyalja út mellett kialakított terep bevágásba, „kanyonba”, a domb oldalába süllyesztve, földtakarással tervezett - Fogadóépület várja.

Minden fő funkciót kiszolgáló helyiség a Fogadótérről közvetlenül megközelíthető.

Az üzletterek mögött egy-egy mosdóval felszerelt öltöző, wc, és raktárhelyiség készül.

A vendégtér mögött a raktár és mosdóval felszerelt öltöző kap helyet.

Az épület keleti végében kapott helyet az elektromos kapcsoló helyiség, egy általános raktár, a takarítószer helyiség és az egész Sikló épületegyüttest kiszolgáló hulladék tároló.

A lehajtóhid alá csúszó épületrész a hídtól szerkezetileg elválasztva készül. Az érintett hídtámfal alapfalait körbe építik, de a lehatárolás felülről nyitott marad. A lehajtó híd pillérei az azok mellet futó vezetékek, és a pillérek alaptestei a meglévő állapottal megegyező módon elérhetők, kezelhetők.

A Fogadó épületet egy – attól szerkezetileg független - látszóbeton lamellásor fogja egybe az Aluljáró bejáratával.

### **Aluljáró és Alsó állomás építészeti kialakítása**

Bányászati technológiával kialakított, kosáríves keresztmetszetek:

- Aluljáró 4,6 x 3,38 m
- Alsó állomás 8,2 x 5,85 m

### **Aluljáró**

Az alagút szája nem csupán egy nyílás, hanem annak tölcészerű jellegét hangsúlyozó építészeti elem, amit már a Fogadóépületnél említett látszóbeton lamellásor foglal egybe a Fogadóépülettel.

A kifelé táguló, „tölcser” épületrész kívül-belül szürke színű, látszóbetonból épül meg.

Az állomás és az alagút találkozásánál Hegyalja út menti járdára - keletre - vezető, egyenes vonalú, háromkarú lépcső készül, pontmegfogásos üvegfedéssel, mely az Aluljáró bevilágítását is szolgálja. A szintkülönbség 4,31 m. A lépcsőfokok szelvénye 34/14,86 cm. A feljárt nem a Hegyaljai úti járdát foglalja el, hanem a hegy felőli támfalak átépítésével alakítható ki.

Az Aluljáró, a lépcső és a lépcsővel szemben elhelyezett ügyelő és szerver helyiségek bányászati technológiával épülnek.

Az Aluljáró elektromosan fűtött járófelületének lejtése max. 5,0%

Az Aluljáró „tölcser” felőli vége és a Hegyalja úti járdáról levezető lépcső alsó vége üzemidőn kívül leereszthető, 100%-ban átszellőző detektívráccsal zárható.

### **Alsó állomás**

Az Alsó állomás az aluljáróból nyílik. A két műtárgy tűzvédelmi elválasztása nem szükséges. A kétoldali peronra 5,0%-os lejtő vezet. A peron felső, vízszintes padlószintje 107,70 mB.f. Az üzemeltetés szociális igényei (öltöző, mosdó, wc) a Felső állomáson kerülnek kialakításra. Az állomás beléptető kapui tűzjelzés esetén kinyíló, a kiviteli tervekkel készülő belsőépítész terv szerinti típusú, kivitelű termékek.

A peronszint alá egy technológiai szint került, 4,20 m szélességgel és 3,19-3,64 m között változó belmagassággal.

Padlószint: 103,85 mB.f. Az alapozás alsó síkja a karsztvíz becsült max. szintje : 103,65 mB.f

A lejtaknából bejutó csurgalékvíz és a technológiai igények alapján olajfogós átemelő zsompot alakítanak ki.

### **Sikló vasút rövid ismertetése**

A technológia három alapvető részből áll:

- Felső hajtómű
- Alagútban és lábakra állítottan a szabadban futó sínpálya a kitérővel
- Alsó feszítőmű

A két, max. 52 fő befogadóképességű utas kabin acél sodronnyal egymáshoz kötve „függ” a Felső állomás technikai szintjén elhelyezett hajtómű erre a célra kialakított fordító kerekén. A kiegyensúlyozott kabinok ilyen módon egyszerre indulnak el, az egyik az Alsó állomásról felfelé, ugyanakkor a másik a Felső állomásról lefelé. A sínpályán a megfelelő helyen kiépített kitérőben találkozik, és kerüli ki egymást a két kabin.

A 350 m-es sugárra szerkesztett vonalvezetésű, szabadban vezetett sínpálya a Gellérthegy oldalában futó gyalogsétányok és egy feltáró út fölött mindenhol az előírt 3,6 és 4,5 m magas ürszelvény fölött fut el.

### **Alagút és Orom utcai kitorkolás építészeti kialakítása**

Az Alsó állomástól indul a Gellérthegy gyomrában a meglévő termásvíz alagút védőtávolságán kívül 34°-os szögben az Orom utcáig felfelé vezetett Sikló Alagút. Az Alagút indulási szintje 107,70 mB.f, legmagasabb kitorkolási szintje 169,15 mB.f.

A kitorkolás alatt elhaladó, meglévő sétány folyamatosságát új építésű támfallal biztosítják. A jelenlegi környezeti, zöldterületi kialakítást kert- és tájépítészeti eszközökkel átalakítják. Ebbe integrálják a lejtakna lehatárolását, biztonságos kialakítását. Az esővíz elvezetéséről víznyelő rendszerrel gondoskodnak.

A kitorkolás biztonságos és esztétikailag is igényes lehatárolását az Aluljáró „tölcséres” kitorkolásánál alkalmazott építészeti megoldással azonos, szürke színű, a csatlakozó terepszinthez igazított metszésű, kosárgörbe keresztmetszetű, látszóbeton „hengerral” biztosítják. Az Alagút teljes hosszában, a sínpálya keleti oldalára fém szerviz lépcső kerül. A kitorkolás üzemidőn kívüli, biztonsági lezárását itt is leereszthető, 100%-ban átszellőző detektívrács biztosítja.

### **Sínpálya és alátámasztó oszlopai**

Az acél Sikló-sínpálya és azt alátámasztó 12 db acél köroszlopok statikus által méretezett monolit vasbeton alaptesteknek felső síkja a terepszint alá kerülnek. A rétegvonalakra merőleges oszlop alapok és a két sínszalag alátámasztó, rétegvonalakkal párhuzamos oszlopfejezetek több ponton megfogott, feszített rozsdamentes acél sodronnyok kötik össze. A környezetrendezési terv szerint erre a huzalrendszerre, mint futtató hálóra telepített, a területen honos futónövények, futnak fel, a zöld környezetbe integrálva a 12 tartó oszlopot.

### **Felső állomás építészeti kialakítása**

A Felső állomás esetében alapvető építészeti, sziluett és világörökség-védelmi elvárás, hogy a Sikló kabin a Citadella sétány alatt érkezen meg. Az érvényes szabályozási terv lehetővé teszi, hogy a Sikló funkcióhoz kapcsolódó, maximálisan 150 m<sup>2</sup> beépített területű tér kerüljön a Citadella sétány szintjére. Az előbbiekből fakad a Felső állomás háromszintes kialakítása.

A Citadella sétányhoz 216,1 mB.f csatlakozik az utas váró. Alá, a 212,8 mB.f szintre került a Sikló peron szintje. A Sikló kabin érkezési területe alatt van a hajtómű és az ahhoz tartozó kiegészítő helyiségek.

A két utasforgalmi szint között többféle módon közlekedhetnek a Sikló látogatói. A fedett zárt váró térből felvonóval és belső lépcsőn az akadálymentesség előírásait betartva le lehet jutni a peron szintre. A lökészerű érkező forgalom térbeli széthúzását, így a tumultus kialakulását segíti elkerülni a két szint között létesülő, ellipszis vonalvezetésű rámpa. A Gellérthegy oldalában meglévő, a Felső állomáshoz

csatlakozó sétatuk mentén tervezett lépcsők szintén összeköttetést biztosítanak a két közönségforgalmi szint között.

A Sıkló sínpálya megfelelő peronhoz vezetési szintjének biztosítása érdekében a sínpálya utolsó méterei két vasbeton támfal közötti terep bevágásban fut a Felső állomás utas peronjai közé.

A technológiai szintre (208,53 mB.f) a peronszint üzemi területéről - az utasforgalmi lépcsőtől független - háromkarú kétszer tört, üzemi lépcső fut le. A közönségforgalmi felvonó kártyás korlátozással lemegy a technológiai szintre, az esetleges alkatrész-szállítás könnyebb lehetőségét biztosítva.

A Felső állomás elektromos ellátásához új trafó telepítése szükséges. A trafó részben a terepszint alatt, a Felső állomás nyugati végébe került, de attól lényegében szerkezetileg és megközelíthetőségében független módon kialakítva.

A tervezett Felső állomás közvetlenül a két meglévő, fákkal benőtt, nagymértékben lehatárolt, leromlott műszaki állapotú kilátópont mellé épül. Mivel a tervezett utasváróból és annak teraszairól a meglévőnél lényegesen jobb, akadálymentesen megközelíthető kilátási terület kínálkozik, a projekt keretében a terv javaslatot tesz a két meglévő kilátópont megszüntetésére.

#### **A tervezett tevékenység közvetlen hatásterületének vélelmezett határai:**

Budapest Főváros I. kerület Budavár közigazgatási területén, valamint Budapest Főváros XI. kerület Újbuda közigazgatási területén, a benyújtott Dokumentációban körülhatárolt hatásterületen belül.

**A Környezetvédelmi Hatóság az eljárás során** a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (1) és (3) bekezdései szerint **tartandó közmeghallgatást** a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (11) bekezdése alapján az érintettek személyes megjelenése nélkül tartja meg.

**A Környezetvédelmi Hatóság tájékoztatja az érintett nyilvánosságot, hogy észrevételeiket és kérdéseiket 2024. augusztus 15. napjáig írásban tehetik meg a [zoldhatosag@pest.gov.hu](mailto:zoldhatosag@pest.gov.hu) címen, vagy megküldhetik postai úton a 1016 Budapest, Mészáros utca 58/B. címre.**

A benyújtott Dokumentáció elérésével kapcsolatban a Környezetvédelmi Hatóságnál, valamint Budapest Főváros I. kerület és Budapest Főváros XI. kerület önkormányzatainál lehet érdeklődni.

A környezeti hatástanulmány közzétételének és a betekintési lehetőség biztosításának időtartama legalább **harminc nap.**

**Tájékoztatásul közlöm**, hogy a Környezetvédelmi Hatóságnak az eljárást lezáró határozatában az alábbi döntései lehetnek:

- kiadja a tevékenység gyakorlásához szükséges környezetvédelmi engedélyt,
- ha a környezeti hatásvizsgálat során a tevékenység környezetvédelmi engedélyezését kizáró ok merül fel, határozatában e tény rögzítése mellett megállapítja, hogy az adott tevékenység kérelem szerinti megvalósítására engedély nem adható, ezért a kérelmet elutasítja.

A Környezetvédelmi Hatóság a közleményt hivatalában, valamint honlapján közzéteszi.

**Az elektronikus úton közzétett kérelem és mellékletei az alábbi elektronikus elérési útvonalon érhetőek el:**

A [www.kormanyhivatalok.hu](http://www.kormanyhivatalok.hu) oldalon Pest Vármegye kiválasztását követően a dokumentumok, nyomtatványok gombra kattintva a szabadszöveges keresés alkalmazásával a KEO-11973-1-2024 szövegrészletre történő rákereséssel.

A Környezetvédelmi Hatóság felhívja a figyelmet, hogy a tárgyi eljárás során hiánypótlásra, vagy tényállás tisztázásra felszólító végzésekre benyújtott összes további kiegészítő dokumentációkkal, valamint a közmeghallgatásra benyújtott észrevételekkel és azokra adott válaszokkal, továbbá az eljárásba bevont más hatóságoktól érkezett szakvéleményekkel és szakhatósági állásfoglalásokkal folyamatosan frissíti a fenti – KEO-11973-1-2024 számon – közzétett mappát, ezekről újabb közlemény közzétételére nem kerül sor.

Az érintettek a Dokumentációba, illetve az ügy egyéb irataiba a Környezetvédelmi Hatóság Zöld Pont Irodájában (1016 Budapest, Mészáros utca 58/B.) előre egyeztetett időpontban és ügyfélfogadási időben betekintheznek.

Budapest, 2024. július 11.

  
**dr. Tarnai Richárd főispán**  
nevében és megbízásából:  
  
**Szabóné dr. Mihályfi Mónika**  
osztályvezető