

## Rossz álmom az Óbudai-szigeten

**Az „Álom Sziget” projekt megvalósítására az óbudai Hajógyári-sziget déli felén kerülne sor. A beruházás hét-nyolc, négyemeletes, 4-5 csillagos szállodát tartalmaz 2600 hotelszobával, továbbá 3 apartmanszállodát, valamint föld alatti, nagyméretű, amerikai stílusú, 2500 főt befogadó játékkaszinót 150 játékasztallal és 1500 játékautomatával. Föld alatt lesz a háromszintes, 3000 székes konferenciaterem is. Lesz természetesen színház, 2500 főt befogadó és 1500 férőhelyes varieté, 500 fős fitness terem és kisebb sporttermek.**

Ezek a csodák a sziget déli részének keleti felén kerülnek kialakításra, a belső öböl keleti részén. Az öböl nyugati felének épületei jórészt műemléki védettségüknek megfelelő megőrzéssel kereskedelmi és egyéb szórakoztató létesítményeknek adnak helyet.

Hadrianus palotáját senki nem bántja, a régészeti emlékek magas fokú védettséget élvezve lesznek megtekinthetők.

A sziget keleti felét borító faállományából megőrzendő értéket képvisel az Öböl partjának egy nagyobb facsoportja és a Duna partján lévő galériaerdő. Azonban a tervek szerint az utóbbin keresztül fognak működni a hajóállomások, és a tervezett Árpád hídi lehajtónak is valószínűleg áldozatul esik a déli szigetcsúcs lombtömege.

A délkeleti szigetrész többi fáját kivágják. A tömeges fakivágást nem csupán a felszíni beépítés tervei követelik meg, hanem az a föld alatti garázsrendszer, amely 5000 személygépkocsit lesz hivatott befogadni. Ide fog vezetni a Bogdáni útról induló közúti alagút. A városi parkba vezető K-híd a jelenleginél nagyobb kapacitású lesz, vagy mellette épül egy szélesebb híd, így jóval nagyobb gépjármű-forgalom haladhat itt keresztül az álmoprojekt szórakoztató létesítményei felé.

A grandiózus terv valószínűleg sokaknak tetszik. Óbuda lakossága büszke lehet rá, hogy Európa legnagyobb szórakoztatóközpontját tudhatja magáénak, élvezve annak forgalmát. A Levegő Munkacsoport nem megghiúsítani kívánja a beruházást, hanem immár négy éve arra igyekszik rábeszélni a beruházókat, hogy a beépítésnek csak kevesebb mint a felét valósítsák meg, és hagyjanak meg több fát, a terveket hozzák összhangba a sziget növényzetének adottságaival. Az álmom így természetközeli lenne, nem egy közönséges, fantáziaszegény „Las Vegas”, hangulata különlegessé válna, a hely egyedisége adná meg a vonzerejét. A szállodák kisebbek lennének, titokzatos, szobrokkal díszített kertek között bújnának meg, az álmom a kultúrált szórakozásról, művészetről és exkluzív, egészséges környezetben eltölthető üdülésről szólna.

Nekünk így tetszene, bár árfekvése miatt akkor sem tudnánk igénybe venni a létesítményeket, de tudnánk, hogy a Duna szigetének ez a része is megőrizné valamennyire zöldterületi jellegét, és a dunai szélcsatorna légtisztító hatása kisebb károsodást szenvedne.

Az Álom Sziget projekttel kapcsolatos hatósági eljárásokban való részvételünket ennek érdekében most a környezetvédelmi engedélyt megadó határozat megfellebbezésével folytattuk.

Budapest, 2009. augusztus 5.

*Schnier Mária*  
*a Levegő Munkacsoport elnökhelyettese*

Mellékletek:

1. A Levegő Munkacsoport fellebbezése a környezetvédelmi határozat ellen (2009. augusztus 5.)
2. A Levegő Munkacsoport véleménye a környezeti hatásvizsgálati eljáráshoz (2009. május 25.)
3. A Levegő Munkacsoport észrevételei az előzetes vizsgálati dokumentációhoz (2008. június 11.)

Budapest, 2009. augusztus 5.  
247/2009

**Országos Környezetvédelmi,  
Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség**

Tárgy: Álom-sziget projekt környezeti hatásvizsgálatai eljárása  
KTVF: 22963-26/2009

**Tisztelt Főfelügyelőség!**

A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség KTVF: 22963-26/2009. iktatószámú, általunk f. hó 16-án kézhez vett Határozata ellen, mellyel megadta a környezetvédelmi engedélyt az ÁLOM SZIGET 2004 Ingatlanfejlesztő Kft. (Környezethasználó) részére az ÖKO Zrt. (Tervező) által benyújtott, az Óbudai-(Hajógyári) sziget déli részén komplex létesítmény-együttes, azaz az „Álom-sziget projekt” létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálatai dokumentáció és a szakhatóságok állásfoglalása alapján a törvényes határidőn belül, július 30-án

**f e l l e b b e z é s t**

jelentettünk be azzal, hogy fellebbezésünk indoklását 15 napon belül benyújtjuk.

A jogorvoslati eljárás díjának 1%-át (3750 forintot) a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség 10032000-01711806 számlaszámára egyidejűleg átutaltuk.

Fellebbezésünk indoklását az alábbiakban adjuk meg:

**Továbbra is fenntartjuk 155/2009. számú, 2009. május 25-i keltezésű véleményünket, melynek lényeges pontjait Tárgyi Határozat a 15. oldalán idézte. E témákkal kapcsolatban megnyugtató rendelkezést nem tartalmaz a Határozat:**

„A környezethasználat jellemzői” című I. részben szereplő adatok alapján megállapítható, hogy a tervezett beépítés volumenében nem történik változás. A 2. oldalon leírtak szerint a projekt keretében beépített terület nagysága több mint 12 hektár, amit terepszint felett csak a terület 30%-ában szándékoznak beépíteni, és a terepszint alatt a terület 50%-ában. Mivel a „fejlesztéssel érintett terület összesen 32,3 hektár”, amint a 4 önálló részegység felsorolása után az 1. oldalon rögzíti a Határozat, a 2. oldalon „a projekt keretében beépített terület összesen” valószínűleg a fő fejlesztési területre, a „Nagy-sziget” keleti nyúlványára vonatkozik.

Amennyiben az (1,3) zárójelben közölt adat szintterületi mutatót jelent, nem hozható összefüggésbe a 194 126 négyzetméter leírt terepszint feletti beépítés a 120 369 négyzetméter beépített összes telekterülettel. (Számításunk szerint csak 156 480 négyzetméter összes szintterület adódna terepszint fölött 1,3-as szorzóval.)

Tehát nem egyértelműen világos a Határozatban a terület meghatározása, a szintterületi mutató és a létesítendő szintterület mennyiségének összefüggése.

A beépítés volumenére vonatkozó lényeges kifogásunk azonban főleg a terepszint alatti beépítésre vonatkozik. A 2-3. oldalon csak a funkcionális szintterületeket említi a Határozat, amit a terület 50%-a alatt valósítanak meg. (Megjegyezzük, hogy az építési övezetben jogszabály szerint megengedett felszíni beépíthetőséggel szemben ez igen ügyes megoldás...) Viszont a 4. oldalon, „A beépítés jellege és a projekt ütemezése” cím alatt van leírva a terepszint alatt tervezett munkálatok jellegének lényege, mivel a parkoló szintek természetesen nem számítanak be a funkcionális szintterületbe: „A Nagy-szigeten szinte a teljes beépítési terület alatt, tehát a hotelek, a színház és az utak területén a földfelszín alatti harmadik és negyedik szinten, az öböl menti szállók alatt pedig mind a 4 föld alatti szinten teremgarázsokat kívánnak kialakítani.” Ez természetesen a hatásvizsgálatban is így szerepel, ezért említettük legfőbb kifogásunkként a beépítés volumenét, ami a leírás szerint úgy is értelmezhető, hogy – amennyiben a „beépítési terület” a 2. oldalon feltüntetett 120 369 négyzetméter, akkor kb. 12 hektárnyi területen 20 méter mélyen ki lesz vájva a sziget talaja amiatt, hogy a létesítendő funkciókhoz szükséges gépjármű-mennyiség az egymással összefüggő teremgarázsokban közlekedhessen. Amennyiben csak a terepszint alatti beépítés itt leírt 76 110 négyzetméter területén alakítanak ki a többszintes mélygarázsokat, akkor is 7,6 hektár területen ásnának 20 méter mélyen. (Amiatt adódna ilyen mélység a terepszint alatti négy szinten, mert a funkcionális terepszint alatti beépítések szintjeinek belmagassága jóval nagyobb, mint az átlagos mélygarázs belmagasság.)

**Ilyen volumenű mélyépítés szerintünk megengedhetetlenül drasztikus beavatkozás a sziget testébe és nem tisztázottak kellő módon az esetleges következményei.**

A kibányászott földtömeg a Bogdáni úti alagúttal együtt közel 3 millió köbmétert tenne ki. Ehhez hasonló nagyságú mélyépítési, földkitermelési munkát sehol máshol nem tapasztaltunk felszíni építési tervvel összefüggésben.

A kitermelt földtömeg elhelyezése, elszállítása nem csekély feladat lesz, ehhez képest nem tartjuk elég határozottnak a rendelkező rész utalásait. Sem a II. „Környezetvédelmi előírások” című rész 5., 6. és 14. pontja, sem a III. „Szakhatósági előírások” 2., 16., 17. és 18. pontja nem kezeli kellő súllyal a témát. Csak határozatlan utalások történnek a szállítási útvonalakra, a várható szállítási földtömegre, ajánlások, javaslatok, figyelembe veendő rendeletre való felhívás stb. Véleményünk szerint a *erv* szerint kiásandó földtömeggel kapcsolatban pontos mennyiségi és elhelyezési, valamint szállítási tervet lenne szükséges megkövetelni már a környezetvédelmi eljárás során attól függetlenül, hogy az építési engedélyezési tervben bizonyítania kell a beruházónak vagy kivitelezőnek az „építési és bontási hulladékok” lerakóban való elhelyezhetőségét. A szokatlanul nagy volumen jóval gondosabb előreláthatóságot tesz indokolttá. De legalább a kibányászandó földtömeg hozzávetőleges mennyiségét közölni kellene a Határozatban a téves értelmezések elkerülése céljából.

Az igazolt lerakóhelyek meghatároznak a földszállítással terhelt útvonalakat is. Ebben a tekintetben a hatásterület jóval kiterjedtebb lehet!

Tisztázni lenne szükséges a Határozatban a létesítmény megközelítését szolgáló közúti fejlesztések és a szigeten tervezett munkák megvalósításának egymáshoz viszonyított időrendi sorrendjét. A szállítások szempontjából ez sem közömbös.

A szállítási és üzemelési forgalom által érintett hatásterület, vagyis a teher- és személygépjármű-forgalom növekedésével érintett útvonalak nem egyértelműen tisztázottak a Határozatban. Tisztázni lenne szükséges például a Bogdáni úti közúti alagút ki-behajtási pontját a városrész lakott területén. Határozottan kellene utalni a Szentendrei út érintettségére, nem elegendő csak a Mozaik utca védelme. Bár a Szentendrei út forgalma jelenleg is határértéken felüli zajszennyezést produkál, mégsem szabad figyelmen kívül hagyni a létesítmény forgalma által bekövetkező terhelés-növekedést. Ezt a II./30. pontnál szükséges lenne figyelembe venni. Szükséges lenne annak őszinte beismerése, hogy a II./31. pont teljesítése lehetetlen.

Észrevételünk egyik fontos pontja volt a K-híd helyével kapcsolatos aggodalmunk. A Határozat szerint lényeges forgalom várható a Mozaik utcában, amit a Jégtörő utcával akarnak részben mentesíteni. Mindkét utca a K-hídhöz vezet. Nem történt említés a Határozatban sem arról, hogy a városi parkon és a galériaerdőn keresztül ezáltal állandósult, nagy személygépjármű forgalom lesz, ami kétségesse teszi a park védettségét.

A II. „Környezetvédelmi előírások” című fejezetből hiányolunk egy „Éghajlatvédelem” tárgyú részt. A tervezési terület különleges helyszínére tekintettel itt lehetne megfogalmazni olyan előírásokat, ami a Nagy-szigeten lévő fák védelmét célozza. Szükségesnek tartjuk annak megemlítését, hogy semmilyen beépítéssel nem szabad veszélyeztetni a galériaerdőt és a belső öböl menti fákat és az egyéb értékes facsoportokat. Mivel a sziget a dunai átszellőzési csatornában helyezkedik el, fontos a projekt tervezési területén is az épületeknél magasabb fás növényzet dominanciája. Ilyen okból is megfontolandónak tartjuk a tervezett felszíni beépítés csökkentését és a terepszint alatti beépítés területének jelentős mérséklését abból a célból, hogy az eredeti altalajjal közvetlen vertikális kapcsolatban álló földbe a tervezett épületeknél magasabbra növekvő fák legyenek telepíthetők.

**Tisztelt Főfelügyelőség!**

**Kérjük fenti érvelésünk mérlegelésével az Óbudai szigetre tervezett „Álom-sziget projekt” környezetvédelmi engedélyének megsemmisítését, abban a reményben, hogy egy új környezetvédelmi eljárás folyamán a beépítési paramétereknek a mostani tervhez képest jelentős csökkentése valósulhat meg.**

Tisztelettel:

*Schnier Mária*  
*elnökhelyettes*

Budapest, 2009. május 25.  
155/2009

**Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi,  
Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség**

Tárgy: „Álom-sziget projekt” környezeti hatásvizsgálati eljárása  
KTVF: 22963/2009

**Tisztelt Felügyelőség!**

Tárgyi témával kapcsolatban a f. hó 4-én tartott közmeghallgatáson elhangzott probléma felvetések miatt áttekintettük a környezeti hatásvizsgálati dokumentációt és az alábbi konkrét észrevételeket tesszük, kiegészítve ezzel az előzetes környezeti vizsgálathoz írott észrevételeinket.

Tárgyi témával kapcsolatban a f. hó 4-én tartott közmeghallgatáson elhangzott problémafelvetések miatt áttekintettük a környezeti hatásvizsgálati dokumentációt, és az alábbi konkrét észrevételeket tesszük, kiegészítve ezzel az előzetes környezeti vizsgálathoz írott észrevételeinket.

A tervezett beépítést továbbra is megengedhetetlenül sűrűnek tartjuk, mind a tervezési terület beépíthetőségi százalékáé, mind a szintterületi mutató vonatkozásában. A beépítés ilyen intenzitása – a Nagy-sziget építési területének 30%-a terepszint felett, 50%-a terepszint alatt – nem illik a kiválasztott helyszínhez. Függetlenül attól, hogy mihez viszonyítva számították ki az IZ-III/4-Sziget terepszint feletti szintterületi mutatóját „1”-nek, terepszint alatti szintterületi mutatóját „0,50”-nek, a terv szerint gyakorlatilag 7,6 hektár területet szándékoznak összefüggően 18-20 méter mélyen kimélyíteni. Csak a Duna partja menti és az öböl menti területek, az értékesnek ítélt facsoport megkímélésével, maradnának kiadatlanul.

Amellett, hogy ezt túlságosan drasztikus beavatkozásnak tartjuk a sziget testébe, a beépítettség ilyen mértéke szerintünk nem használja ki, hanem inkább tönkreteszi a szigeti környezet vonzerejét. A beépíthetőség nagy volumene tehát a beépítés értéke ellen működik.

Az anyagban elhelyezett néhány fantáziakép inkább egy városi sétány hangulatát kelti, mint egy zöldterületben megvalósított üdülő-szórakoztató objektumét...

A tervezett épületek között jóval nagyobb kertterületeket kellene kihagyni, és a terepszint alatti beépítés tervét olyan módon lecsökkenteni, hogy az épületek alatti mélygarázsok összeköttetése csak az optimálisan elégséges közúti alagútban valósuljon meg. Így az épületek közötti kertekbe nagy növekedésű fajok is telepíthetők lennének, mivel nagy területen maradna meg az eredeti altalajjal közvetlen vertikális kapcsolatban álló földrészlet.

Csak ezáltal valósulna meg idővel az az állapot, hogy az épületek magassága nem haladja meg a fák koronájának magasságát. (E nélkül ez csupán a meghagyott parti sávokra vonatkozóan teljesülne.)

Aggályosnak tartjuk a Beruházónak azt a – közmeghallgatáson elhangzott – vállalását, hogy a sziget északi felén lévő városi parkot rendezi, fejleszti. Erre tulajdonképpen nincs felhatalmazása. Függetlenül attól, hogy akár a Főpolgármesteri Hivatal Környezetvédelmi Ügyosztálya, akár a FŐKERT Zrt. milyen gondos, vagy gondatlan kezelője a területnek, mégis inkább az illetékes hatóságok és az általuk megbízott szakmai cég hivatott a Városi park fenntartására. Sajnos, mint tudjuk, történtek illetéktelen beavatkozások is...

A K-híd tulajdonképpen már a városi park területére vezet. Ha ennek helye közelében létesítenek 2x2 sávós közúti hidat, amint azt az anyag – mint a tervezett projekt forgalmát, működését elősegítő, közérdekűnek nevezett fejlesztést – említi, 2x2 sávós közúti forgalom szelné keresztül a városi parkot és a természetes állapotában védendő galériaerdőt, amelyet sajnós a Sziget Kft. garázdálkodása már amúgy is megcsönkített.

Az Árpád hídról való lehajtó megvalósításának hatása a szigetcsúcs faállománya szempontjából nem lett tisztázva.

A forgalmi előrebecslések mindig fiktívek, de ha jelentősen csökken a funkcionális beépítés volumene, nyilván nem kellene ekkora forgalomra számítani a létesítmény megközelítése miatt, és nem lenne szükség ennyi közlekedési fejlesztésre.

Véleményünk szerint az Északi szennyvíztisztító bővítése, valamint a Központi szennyvíztisztító biztonságos beüzemelése, szennyvíziszapjuk elhelyezése megoldottságának garanciája előtt nem lenne szabad ilyen nagy fejlesztéseket engedélyezni.

Fontosnak tartanánk annak kimutatását, hogy a tervezett létesítmény ivóvíz ellátási szükséglete milyen terhelést okozna.

Feltétlenül szükségesnek tartjuk, hogy a létesítmény fűtése a Távfűtő Művekkel való szerződéssel valósuljon meg.

Tisztelt Felügyelőség!

Köszönjük a lehetőséget, hogy a Közmeghallgatás után még észrevételeket tehattünk, és kérjük, hogy az elkövetkező néhány napban szakértőnk által megfogalmazott esetleges további észrevételeinket is megtehessek.

Üdvözlettel:

*Schnier Mária*  
*elnökhelyettes*

Budapest, 2008. június 11.  
224/2008

**Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi,  
Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség**

Tárgy: „Álom-sziget projekt” előzetes vizsgálati eljárása:  
előzetes vizsgálati dokumentációra vonatkozó észrevételek  
KTVF: 33214/2008.

## **Tisztelt Felügyelőség!**

Tárgyi vizsgálati dokumentációval kapcsolatban az alábbiakban adjuk meg észrevételeinket.

Előljáróban megjegyezzük, hogy a Levegő Munkacsoport más környezetvédő szervezetekkel együtt 2006. júniusban közös állásfoglalást nyújtott be a III. kerületi Önkormányzathoz a Hajógyári sziget Kerületi Szabályozási Tervével kapcsolatban.<sup>1</sup> Javaslatainkat részben a beépíthetőség jelentős csökkentésére és a fák védelmére tettük:

- Törölni javasoltuk a szinterületi kedvezményt.
- A konferenciaközpont méretének, befogadóképességének további csökkentését tartottuk szükségesnek.
- Az IZ-III/4-sziget övezetben 30% helyett 15% maximális beépítési mértéket és 0,7-es szinterületi mutatót tartottunk megengedhetőnek, és javasoltuk, hogy a terepszint alatti beépíthető terület kontúrja ne lépje túl a terepszint feletti beépítés kontúrját.
- A terepszint alatt csak az egymással összeköttetésben lévő teremgarázsok létesítését tartottuk célszerűnek, vagyis egyéb funkciót nem.
- Egybefüggő homlokzatok kialakítását elleneztük.

A zöldfelületek védelmében javasoltuk továbbá, hogy az IZ-III/4-sziget övezetben a terület 60%-ában az altalajjal vertikális kapcsolatban álló zöldfelület létesüljön a megmaradó fás növényzet felhasználásával, kertészeti tervek alapján történő kiegészítésével. Fentiekkel összhangban azt kértük, hogy az építési hely kijelölések alkalmazkodjanak a meglévő fákhhoz, facsoportokhoz. Az öböl menti fasorokat javasoltuk teljes egészében megtartani, mivel fontos hangulati tényezői a szigetnek.

A beépíthetőség ilyen arányú csökkentésével a létesítményeket megközelítő forgalom is jóval kevesebb lenne. Így nem lenne szükség olyan kapcsolódó létesítményekre, mint az Árpád hídról való közvetlen lehajtó a Nagy-szigetre, a műemléki jelentőségű K-híd átépítésére, a Bogdáni úti közúti alagútra és egyéb olyan új közúti kapcsolatokra, amelyek nem javítanának a főváros közlekedésén, ellenben nagyobb forgalmat vonzanának egyébként is forgalmas útvonalakra, és oda nem illő gépjármű-forgalmat engednének a szigetre.

---

<sup>1</sup> <http://www.levego.hu/kiadvany/telepules/hajogyari-allasfoglalas-060609.pdf>

**Fentebb idézett javaslatunkat továbbra is megfontolandónak tartjuk** annak ellenére, hogy azokból csak néhányat fogadtak be. (Például az öböl menti fasor megtartása, az épületek közötti megfelelő távolság, a Z-VP-III övezetben lévő Duna-part közcélú igénybevehetősége.)

Az ÖKO Rt. által készített Stratégiai Környezeti Vizsgálat anyagát is áttanulmányoztuk, és megállapítottuk, hogy az teljes egészében igazolni szándékozott a KSZT-ben előírtakat. Nem javasolta a beépíthetőség csökkentését, és nem tartotta hátrányosnak a környezetre a tervezett létesítmény által okozandó forgalmat, emiatt nem kérdőjelezte meg a sziget fokozott mértékben való megközelítését szolgáló közúti fejlesztési terveket.

A SKV anyagának megállapításai alapján készült az Előzetes Vizsgálati Dokumentáció, vagyis az SKV megállapításai az EVD-ben ismétlődnek.

Nem értünk egyet az SKV azon megállapításával, hogy *„a terv jelenlegi formájában fenntarthatósági szempontból közömbös, az előnyök nagyjából kiegyenlítik a hátrányokat.”* Ezt a szerintünk nem helytálló megállapítást megismétlik az EVD-ben is.

Korábbi javaslatunk szükségességének fenntartása mellett az EVD és a KSZT tartalmával kapcsolatban az alábbi megállapításokat tesszük:

A beépíthetőség megfogalmazása és a védendő faállomány megtartásának feltételei nincsenek összhangban egymással. Az IZ-III/4-sziget övezet majdnem teljes területe építési helyként van jelölve. Nincs tisztázva valamennyi megtartandó fa, facsoport helye. Az EVD készítőinek véleménye szerint egyébként is át kellene értékelnit a megtartandó fákat.

A problémák kezelésének javaslatai között a 16. oldalon, a növényzet védelme cím alatt szerepel, hogy *„a megőrzésre kijelölt fák egy része nőivarú hibrid nyár, és ezek májusi, nyár eleji vattázása nemcsak esztétikai, hanem közegészségügyi (allergia) és köztisztasági (szemét) szempontból is kedvezőtlen. Ezeket ezért kivonnánk a megvédendő fák köréből. (Ezt valószínűleg a kerület is támogatja, hiszen nyarak telepítését területén nem engedi.)”* Ez téves nézet. A nyárfák nem allergének, termésük szállításának időszaka egybe esik egyes pázsitfűfélék virágzásával, melyek okozhatnak allergiát. (Ezzel kapcsolatban mellékeljük Magyar Donát biológus és dr. Farkas Ildikó főtanácsos általános véleményét, valamint dr. Müller Máriának a Lélegzet című folyóiratunkban megjelent írását a pollenekről.)

Megnyugtató viszont, hogy a nyárfatelepítési tilalom alól az EVD kivonná a parti területeket. *„Ezen a vízközeli területen ugyanis a honos nyarainknak (fehér és szürke nyár) helye, tere van. Ráadásul viszonylag gyorsan nőnek és hosszú életűek.”* Szerintünk például az öböl parti fasort a hangulat miatt is meg kellene őrizni. Köszönjük, hogy ezt a javaslatunkat az EVD készítői is elfogadták.

A tervezési terület 4. számú területén, az ún. Nagyszigeten a part menti sáv Z-VP-III övezetben van. (Nem E-TG övezetben, amint az a 41., 42. és 43. oldal 2.-5., 2.-6., 2.-7. számú táblázataiban tévesen van írva.) Bár az EVD elfogadja többek között az Árpád hídról való közúti le- és felhajtó tervét, de nem tisztázza hogy ennek helyfoglalása hogyan valósulhat meg a Z-VP keretövezetben. Ez a sziget-rész egyébként gyönyörű, zárt lombkoronát alkotó fákat tartalmaz. Ez is tulajdonképpen a galériaerdő része. Ezért szerintünk fel kellene mérni a galériaerdők faállományát is. Ezeknek kiirtását szerencsére nem tervezi a beruházó. Viszont tisztázni kellene, hogy ezen, a Z-VP-III övezetbe sorolt részen hogyan valósulhat meg a parti sétány és az ide elgondolt hajókikötők a faállomány sérelme nélkül.

A Kerületi Szabályozási Terv céljainak értékelésénél problematikusnak tartja az EVD a meglévő fák 30%-a megtartásának előírását és a védendő 89 fa kijelölését. Ennek pontosítása szerintünk már az elkészítendő hatásvizsgálatban szükséges lenne. Ekkorra már meg kell lennie a terepszint alatti beépítések hozzávetőleges alaprajzának szintenkénti bontásban, a terepszint alatti és terepszint feletti közlekedési utaknak, a tervezett megközelítésekhez való csatlakozásoknak (Bogdáni úti közúti alagút, kiszélesített K-híd, vagy mellette egy új, Árpád hídról közvetlen lehajtó). Mindezeket össze kell vetni az „útban lévő” fák feláldozhatóságával, lombtömegével. Ezúttal is megjegyezzük, hogy ezeket, a sziget megközelítését célzó közúti fejlesztéseket nem tartjuk helyesnek, mint ahogyan a tervezett beépítés volumenét sem.

A 4. sz. területen már ki vannak dolgozva a régészeti kutatóárkok helyei és faáldozatainak kimutatása („természetesen” a FŐKERT szakvéleménye szerint valamennyi feláldozandó fa valamilyen vonatkozásban tökéletlen...) Viszont a feláldozott fák lombtömegének pontos hiányával szintén kalkulálni kell.

Szerintünk szükséges lenne felmérni a tervezési terület összes lombtömegét és ennek tükrében kellene számolni a feláldozásra szánt és megtartandó fák lombtömegével. Az új ültetések csak évtizedek múlva érik el a kivágott nagy fák lombtömegét és magasságát. Ennek figyelembevételével lehet véleményt mondani arról, hogy a látvány és a szélsatorna megőrzése mennyire érvényesül azáltal, hogy az épületek nem lesznek magasabbak a fák koronájánál. Hiszen nagyon kevés magas fa fog megmaradni, ha a terveket a KSZT szerint valósítják meg. Lehet, hogy az újonnan telepített zöldfelület „minőségi” lesz, és kellően gondozni is fogják, de akkor is évtizedekig érződni fog a lombtömeg-vesztés hatása.

A Fővárosi Környezetvédelmi Program előírásait és a tervezett fejlesztés összefüggéseit kimutató táblázat (EVD 21-22. oldal) következtetéseit csak fenntartással tudjuk elfogadni. A forgalomkeltő hatás időszakos megoszlása mellett is jelentős lesz. Az átszellőzési viszonyok alakulása részletesebb vizsgálatra szorul, áramlástan vizsgálat szükséges a megmaradó növényzet és az építési tervek ismeretében.

Az a tény, hogy a tervezési területen a galériaeredő beszámításával lesz 60%-os a zöldfelületi arány, és az egész sziget területére vetítve ez az arány még magasabb lehet, szerintünk nem hasonlítható össze a városi átlaggal, mivel a sziget státusza csak egyes részeiben építési terület, jellege (a Hajógyártól eltekintve) zöldterület volt, és beleszámított a városi zöldfelületi átlagba.

Az Óbudai-sziget Kerületi Szabályozási Terve és a Fővárosi Szabályozási Keretterv (2.1.2.3. fejezet a 23. oldalon) szintterületi mutatójának összehasonlításában nem tekintjük erénynek a Nagy-sziget építési területének „csak” 1,5-ös szintterületi mutató megállapítását a BVKSZ „IZ” keretövezetben megengedett 2,4-es mutatójához viszonyítva, tekintettel arra, hogy ez a terület majdnem teljesen fával borított terület volt. A BVKSZ kereteit egyébként sem kötelező kihasználni sehol sem, azok csak a megengedhető maximumot rögzítik.

#### A közlekedési hatásokkal kapcsolatban:

Aggasztó, hogy a várható forgalomnak csomópont-korrekciók általi könnyebb „levonulásában” látja a többletterhek csökkenését. Ezzel beismeri, hogy jelentős többletterhek következnek be a létesítmény miatt, talán a számítottnál is jelentősebbek. A kaszinó és a színház/szórakoztató negyed esetében például szerintünk nem lehet autóbusz-közlekedéssel számolni, ez az esti órákban 100%-osan személygépkocsival történne.

A forgalomnagyság értéke a jellemző keresztmetszetekben a 3. számú melléklet 2.4.1.1., 2., 3. táblázatok, valamint az EVD 60. és 61. oldalán szereplő 3.-1. és 3.-2. táblázatok becsült értékeivel kapcsolatban nem kívánunk véleményt nyilvánítani, mivel szerintünk a táblázatokban szereplő egyes útkeresztmetszeteket feltételezhetően befolyásoló tervezett városi beruházások (hidak, körvasútsori körút) megvalósulása bizonytalan. Lényeg, hogy amennyiben a szigeten tervezett létesítmények megvalósulnak és kihasználtságuk teljes lesz, jelentős gépjármű-forgalmi többletet okoznak majd a táblázatokban szereplő keresztmetszetekben. Figyelembe véve a Szentendrei út jelenleg is az egészségügyi határértéket megközelítő állapotát, igen kockázatosnak tartjuk a nitrogénoxidok előre becsült 74,2%-os értékét.

A tervezett tevékenység célját (2.3. fejezet) tekintve, nem gondoljuk, hogy Óbuda lakossága különösebben boldog lenne attól a lehetőségtől, hogy „*Budapest a projekt megvalósulásával Európa szórakoztató és szabadidő központjává válhat.*” Ez a cél társadalmi szempontú hatásértékelést is kívánna... A Margit-szigettel való közvetlen kapcsolat lehetősége szintén külön hatástanulmány tárgya kellene legyen. Reméljük, hogy a beruházó arrafelé nem kíván terjeszkedni...

Szerintünk jelentős lenne a szállítási útvonalak környezetszennyezése. A hatástanulmányban szükséges lesz kimutatni a terepszint alatti beépítések (funkcionális, mélygarázs, közlekedési utak, közúti alagút) miatti földkitermelés volumenét. Ehhez természetesen szükséges a terepszint alatti beépítések szintenkénti rajza, melyből hozzávetőlegesen kiszámítható a térfogat. (Mint már utaltunk rá, ez a zöldterület-számításhoz és a favédelmi tervhez is szükséges) Az építkezés miatti szállítások miatti környezetterhelés megbecsülése érdekében egy ilyen áttekintés feltétlenül rendelkezésre kell álljon az elkészítendő környezeti hatásvizsgálathoz.

Légszennyezettségi prognózis szempontjából nem tartjuk korrektnek a 4.1.2.2. „Alaplégszennyezettség” 72. oldalon olvasható fejtegetéseit. Az már önmagában is figyelemre méltó, hogy a 2002. évi adatok szerint a nitrogén-dioxid az éves határérték 75%-a, és a porterhelés éppen eléri az éves határértéket.

Hangsúlyozzuk, hogy egy ilyen reprezentatív beruházáshoz feltétlenül el kell végezni a létesítmény megközelítésében várhatóan részt vevő lakott útvonalak **jelenlegi** forgalomszámlálását napszakokra és járműtípusokra bontva, az útvonalak mentén nitrogén-dioxid és PM10 szennyezettséget legalább 1-2 hónapig kell mérni olyan időjárási viszonyok között, melyekből egész éves terhelésre következtetések levonhatók. (Határérték-túllépések számának kimutathatósága az óránkénti adatok lejegyzése által.)

A fenti vizsgálatok adatainak és a létesítmény megvalósítása közben kitermelt és beépítendő anyagok mennyiségének ismeretében számított szállítási forgalom, valamint a létesítmény üzemelése miatti forgalom figyelembevételével kell a létesítési és üzemelési időszak vonatkozásában a sziget lakott útvonalainak légszennyezését előre becsülni. Ezeknek a konkrét adatokból számított értékeknek az ismeretében lehetne csak állítani, hogy: „*Határértéket meghaladó szennyezettség azonban nem valószínű.*”

Egyébként a lakosságra gyakorolt hatásokat nem szabad bagatellizálni, sem a légszennyezettség, sem egyéb hatások tekintetében. Az építkezési időszak időtartama sem lesz annyira elhanyagolható, mint ahogyan azt az EVD a 4.1.3. fejezetben állítja.

Mivel a forgalom számadatai a Közlekedés Kft. 2006. évi felmérése, a légszennyezettség mérése 2002. évi, nem tekinthető hiteles prognózisnak a 76. oldalon levő 4.-5. táblázat, melynek alapján írja az EVD azt, hogy a Szentendrei útnál a nitrogén-oxidok az egészségügyi határérték 74,2%-a lesz a létesítmény megépülése esetén. A „vele-nélküle” viszonyításnak tehát az alapja nem aktuális.

Nem tartjuk korrektnek a 4.1.7. „Egészségügyi, ökológiai hatások” című fejezet következtetéseit sem a lakosságra nézve. Azért, mert egyesek „nem ideális” helyen laknak (egyébként a lakosság nagy része ilyen helyen lakik a közlekedési környezetterhelés szempontjából), nem lehet őket figyelmen kívül hagyni luxusigényeket szolgáló létesítmények építésének és üzemelésének hatásai miatt.

Figyelemre méltó a Szentendrei út jelenlegi zajterhelése is.

Az elvégzendő környezeti hatásvizsgálatban a létesítmény miatti forgalmi prognózis és ebből adódó környezeti terhelés szempontjából szükséges lenne figyelembe venni a terület egyéb fejlesztési szándékait is, amelyek forgalma szintén a Szentendrei úton fog megjelenni (Északi városkapu, Mocsáros dűlő). Véleményünk szerint a kerületi Önkormányzatnak áldoznia kell ilyen, nagyobb térségi fejlesztéseket figyelembe vevő hatásvizsgálat elvégzésére is, és lakossága érdekében döntéseit e vizsgálatok eredményeitől kell függővé tennie.

Tisztelt Felügyelőség!

Kérjük, hogy fenti észrevételeinket szíveskedjenek az elkészítendő környezeti hatásvizsgálat szempontjainak meghatározásánál figyelembe venni.

Tisztelettel:

*Schnier Mária*  
*elnökhelyettes*