



Álom Sziget 2004 Ingatlanfejlesztő Kft.
1033 Budapest, Hajógyári sziget 117.
Tel: 06-1-437-9099 Fax: 06-1-437-9059
e-mail: sammysmuchha@hszv.hu

Dream Island 2004 Property Development Ltd.
Hungary 1033 Budapest, Hajógyári sziget 117.
Phone: +36-1-437-9099 Fax: +36-1-437-9059
e-mail: sammysmuchha@hszv.hu

**Lukács András Úr részére
Levegő Munkacsoport
1465 Budapest Pf 1676.**

Tisztelt Lukács Úr!

A korábban tartott megbeszélésünkön jeleztük, hogy reflektálni kívánunk az Önök által felvetett javaslatokra, melyeket a Hajógyári sziget projekttel kapcsolatosan tettek. Az átláthatóság kedvéért pontokba próbáltuk szedni megjegyzéseiket, javasolataikat, és azokra egyenként próbálunk reagálni.

1. *„A Duna-parti beépítésnél a tagolást célszerű volna az ÓBVSZ szerinti előírásoknak megfelelően tovább sűríteni és a tagolás mélységét növelni. (Ez könnyedebb, játékosabb megoldásokat eredményezhet.)”*

A projekt részletes terveinek elkészítésekor figyelembe fogjuk venni ezt a javaslatot.

2. *„A szabályozási tervlapon jelenlegi 6 látványtengely helyett 8-10 látványtengely kialakítása javasolható a szigetrész átláthatósága és a „könnyedebb” beépítési tömegek megjelenítése érdekében.”*

A projekt részletes terveinek elkészítésekor figyelembe fogjuk venni ezt a javaslatot.

3. *„A szabadsávok szélességének növelése célszerű lenne 20 m-ről 25 m-re.”*

A projekt részletes terveinek elkészítésekor figyelembe fogjuk venni ezt a javaslatot.

4. *„Az értékvédelemre vonatkozó szabályozás tartalmazzon a „K” hídnak, mint közlekedéscépesítési műszaki emléknek a védelmére, felújítására vonatkozó előírást. A „K” híd rácsos tartója ma már az egyik legkritikább meglévő mérnöki szerkezet. Műszaki megoldásának egyedisége és a híd sajátos XX. század eleji megjelenése véleményünk szerint értékvédelemre érdemes.”*

Az új híd megépítését a Fővárosi Önkormányzat és a III. kerületi Önkormányzat kéri.

5. *„A sziget levegőminőségi állapotának megőrzésére céljából a felszínen érkező (nem célzottan az új fejlesztésekhez érkező) forgalmat vagy a mélygarázsokba kell irányítani, vagy a híd közvetlen közelében kell megállítani. Ehhez egyrészt szükséges a híd mellett felszíni parkoló, valamint a Margit-szigetéhez hasonló szisztéma kidolgozása és bevezetése.,*

A projekt részletes terveinek elkészítésekor figyelembe fogjuk venni ezt a javaslatot.

6. *„A tömegközlekedés és a Honvéd-üdülőkhez érkezők bejuthatnak a sorompóval ellátott kapun (pl. chip-kártya segítségével), más azonban nem. Az új fejlesztések funkcióit igénybevenni akarók pedig csak a mélygarázsban parkolhassanak. A jó megoldás feltételezi a tömegközlekedés átvezetését a szigetre, ami meghatározott útvonalon körbejárja, beszállítja a külső parkolóknak megállókat.”*

A Honvéd-üdülő nem a mi területünkön van, így ezt a kérdést a III. kerületi illetve a Fővárosi Önkormányzattal kell megbeszélni. Célunk, hogy a fejlesztési területen a gépkocsik a mélygarázsban parkolhassanak. A tömegközlekedés bevezetését a településrendezési szerződésben magunkra vállaltuk.

7. *„A közlekedés tekintetében a felszíni gépkocsi forgalom minimalizálása, a buszjáratok bevezetése, megfelelő minőségű és kapcsolatú bicikliút kialakítása, a gyalogosok számára szép, más forgalom által kevésbé zavart, a vízpartot is elérhetővé tevő sétányok kialakítása, gyermekkocsikkal, tolószékekkel való közlekedés feltételeinek figyelembe vétele, mind a fenntarthatóságot és a fejlődést is érzékelhetővé teheti a látogatók számára.”*

Buszjárat bevezetését magunkra vállaltuk. A fejlesztési terület gyalogosan és bicikkel kiválóan megközelíthető lesz. A vízparti sétányok kialakítása fejlesztői érdek is. Természetesen minden létesítményünk könnyen megközelíthető lesz gyerekkocsikkal, tolószékekkel.

8. *„A sziget területe, amikor felmerült a világkiállítás rendezésének ötlete a tervezők által egyik leginkább preferált területként jelent meg. A közlekedési problémák már akkor keményen jelentkeztek a megvalósíthatóság tekintetében. A helyzet javítására irányuló egyik megoldás a kishajó forgalom alkalmazása lett volna. Ez most is jól kapcsolódhatna a tervezett fejlesztéshez, hiszen szállíthatná mind a vendégeket, mind a szigetre látogatókat. A vízibuszokat elméletben a területet működtető cég is alkalmazhatná. Sok külföldi szálloda saját buszokat üzemeltet, mondjuk a tengerpart elérésére ingyenesen a vendégeknek – persze ebben az esetben csak a vendégek jelentik a használók körét. Mindkét esetben viszont csökkenthető a közutak terhelése, hiszen ez a vendégek számára is kedvezőbb megoldást jelent, mint a nagyvárosi dugókban való szenvedés, és a parkolás szinte lehetetlen megoldása.”*

A fejlesztési terület és a város összekötését a dunai forgalom fejlesztésével kívánjuk elérni.

9. *„Célszerű lenne a tervezés további folyamata során a 89 fa vizsgálatának megismétlése. Ez azért is indokolt, mert a kijelölt fák között betegek, csúcshártyák is előfordulnak. Ettől függetlenül elvárható, hogy a legszebb, későbbiekben pontosított 90-100 faegyed, mint megőrzendő feltétele legyen a fejlesztésnek. (A javaslat vonatkozzon mind az építési helyen belül, mind azon kívül található egyedekre.)”*

A Fővárosi Kertészeti Rt. már készíti a második vizsgálatot. Célunk minél több értékes fa megőrzése, erre a KSZT is kötelez minket.

10. *„A helyben maradó és átültetett fánál a korona alakító metszésre vonatkozó 1/5-ös szám megfelelő, de ha az átültetett fánál szükséges a gyökérzet 1/5-del történő metszése, úgy a koronánál ennél nagyobb fiatalítási mérték alkalmazását javasoljuk.”*

A metszéseket a szakértők által előírt módon fogjuk végrehajtani. A szakértők figyelembe fogják venni a javaslatukat.

11. *Szükséges lehet átgondolni azt az elvárást, hogy ha a gyökérzóna egyötöde eltávolításra kerül egy a helyén megőrzött fánál, akkor elegendő-e a lombkoronáját is csak egyötödével visszavágni. Véleményünk szerint így ugyanis csökken a megmaradásának esélye. (A lombkoronát mindig jobban meg kell újítani, vissza kell vágni, mint a gyökérzónát, ez biztosabb túlélésre ad lehetőséget.)*

A metszéseket a szakértők által előírt módon fogjuk végrehajtani. A szakértők figyelembe fogják venni a javaslatukat.

12. *„A fejlesztés során várhatóan nemcsak az építési helyekhez szükséges hozzányúlni, hanem más területrészekhez (lásd pl. infrastruktúra, városi park létesítése a Duna mellett) is. Jelenleg erre a KSZT külön elvárásokat nem fogalmaz meg, csak az általános, felsőbb elvárásokat érvényesíti. Javasoljuk ezen területeken is a faállomány felmérését és a megfelelő arányok kialakítását a későbbi tervezési folyamat (pl. beruházási hatásvizsgálat) során.”*

A Fővárosi Kertészeti Rt. által készített tanulmány az építési helyeken kívül eső fák vizsgálatára is ki fog térni.

13. *„A kerületi szabályzat szerint a kerületben semmilyen nyárfaj nem telepíthető. (Ennek vélhető oka éppen az általunk sem kedvelt vattázó hibridnyaraktól való mentesítés.) A nyártelepítési tilalom alól érdemes lenne jelen területre nézve kivételt tenni. Ezen a vízközelí területen ugyanis a honos nyarainknak (fehér és szürke nyár) helye, tere van. Ráadásul viszonylag gyorsan nőnek és hosszú életűek.”*

Természetesen nyárfát is szívesen telepítünk, amennyiben ezt a III. kerület lehetővé teszi.

14. *„A Nagy-sziget keleti oldalán kialakuló (reményeink szerint a Duna vízfelületét is megközelíteni hivatott) városi közpark fenntartására vonatkozó terveket a kiviteli tervekkel párhuzamosan kell elkészíteni. A város és a fejlesztő egybevágó érdeke ez ügyben egy intenzíven fenntartott városi sétány kialakítása.”*

Egyetértünk.

15. *„A 10.3 a következőképpen módosítandó: A földmunkák (pl. alapozás, közművesítés) miatt a kötelezően megtartandó és kertészeti szakvélemény alapján megtartásra jelölt fák felszívó gyökérzónájának legfeljebb egyötöde távolítható el. A 30 % megtartott faegyed lombkoronájának legfeljebb egyötödét érintheti az építések miatti koronametsző átalakítás.”*

Ezt bízunk a Fővárosi Kertészeti Rt.-re.

16. *„Fontos lenne a tervpályázatokat úgy kiírni, hogy a szabályozás adta kereteken belül, ne „szedett-vedett” eklektikájú modernizmust eredményezzen az alkotói fantázia, hanem a természeti-táji adottságokhoz, kulturális hagyományokhoz igazodó harmonikus létesítmény-együttest.”*

Figyelembe fogjuk venni ezt a javaslatot.

17. *„Sokat segíthet a fenntarthatóság szellemének képviseletében a felhasznált anyagok milyensége. A kőre, fára jobban építő és nem mindent fémekkel, műanyagokkal, és üveggel megoldani kívánó elképzelések szintén kedvezőbb képet jelentenek egy ilyen természeti környezetben.”*

Csak legjobb minőségű anyagokat fogunk használni az építkezés során.

18. *„A szabályozási terv háttéranyagaiban célszerű felhívni a figyelmet a közmű és mélyépítési tevékenységek során a hajógyári területrészek szennyezett talajának elhelyezésével kapcsolatos környezetvédelmi szabályok szigorú betartására és az építési tevékenységek során ennek dokumentálására.”*

A területről külön környezetvédelmi hatásvizsgálat fog készülni, melynek során a környezetvédelmi szakhatóság a környezetvédelmi feladatokat előírja. Az ÓBVSZ 30§ (9) bekezdése is tartalmazza ezt, illetve a hatósági előírások is elrendelik.

19. *„A továbbtervezés során el kell végezni a felszín alatti vizekre, szivárgóvizekre, ezek mozgására gyakorolt hatások részletesebb vizsgálatát. „*

Ezt a vizsgálatot el fogjuk végeztetni.

20. *„A beruházási környezeti hatásvizsgálat során szükséges a konferencia központ méreteinek újbóli felülvizsgálata és a környezeti szempontból (parkolás, forgalom, stb.) elfogadható méret lehatárolása.”*

A konferencia központ az eredetileg 10 ezer férőhelyesre volt tervezve, és ezt csökkentettük le 3,500 főre. Ezt nem lehet tovább csökkenteni.

21. *„Az öböl menti fasorokat javasolható minél nagyobb mértékben, összefüggően megtartani.(És lehetőség szerint hasonlókat alakítani ki a másik két oldalon is.)”*

Egyetértünk.

22. *„A part mentén mindenütt szabad közterületként javasolható meghagyni egy min. 20 m-es sávot.”*

A projekt részletes terveinek elkészítésekor figyelembe fogjuk venni ezt a javaslatot.

23. *„A szintterületi kedvezmény a Sziget érzékenysége és nagy zöldterületi értéke, a keltett rendkívüli többletforgalom miatt indokolatlan, még a vállalt közcélú beruházások mellett is, ezért törölni javasoljuk az összes (1-4.) területi egység esetében.”*

A projekt nagysága már így is drasztikusan lecsökkentésre került. A projekt már csak fele akkora, mint ami az eredeti terveinkben szerepelt.

24. *„A hatásvizsgálat eredményeinek függvényében a konferenciaközpont méretének további csökkentésére vagy e létesítmény tervekből történő törlésére van szükség. A kaszinó funkciót – komoly rendszeres, napi forgalma miatt – törölni javasoljuk.”*

E két funkció a projekt lényege. E funkciók nélkül a projekt nem életképes.

25. *„Az IZ-III/4-sziget övezetben 30% helyett 15% maximális beépítési mértéket javasolunk.”*

Minden további beépítési csökkentés életképtelenné teszi a projektet.

26. *„A terepszint alatt beépíthető terület kontúrja ne lépje túl az épületekét, csak a terepszint alatti létesítmények összekötő útjai által. Ezzel jelentősen csökkenthető lenne a műtárgyaknak talajvíz áramlására gyakorolt negatív hatása.”*

Nem értjük ezt a megjegyzést. Véleményünk szerint a terepszint alatti építkezés nem fogja érdemben befolyásolni a talajvíz áramlását.

27. *„Az IZ-III/4-sziget övezetben terepszint feletti szintterületi mutatót 0,7-re vagy annál kisebbre javasoljuk csökkenteni. Ez csak terepszint felett értendő, mert az épületek alatt csak a funkcióhoz szükséges mélygarázsok, (egymással összeköttetésben lévő teremgarázsok) megvalósíthatók, a fenti pontban foglalt korlátozás mellett.*

Nem lehetséges.

28. *Az épületek magasságára vonatkozó rendelkezéseket megtartani javasoljuk, a Dunára néző oldalon továbbra sem javasolt egybefüggő homlokzatokat kialakítani.”*

Az egybefüggő homlokzatok nagyságát a KSZT szabályozza.

29. *„Tekintve, hogy a KSZT keretjellelű szabályozás, nem adott tulajdoni viszonyokhoz kötődik, ezért a telekösszevonás lehetőségét nem szabad engedélyezni.”*

Miért? Ez hogyan kapcsolódik a környezetvédelemhez?

30. *„Járulékos beruházként javasoljuk, hogy a beruházó vállaljon részt a kötöttpályás tömegközlekedési hálózat fejlesztésében, segítse az előirányzott fejlesztések előrehozatalát, illetve a jelenleg működő hálózat színvonalának emelését. Itt elsősorban a budai észak-déli villamos-vasúti tengely kiépítését kellene szorgalmazni.”*

Ezt a közlekedésfejlesztést nem nekünk kell finanszírozni.

31. *„Az általunk javasolt, fenti beépíthetőségi paraméterek lehetővé teszik az IZ-III/4-sziget övezetben a 60% teljes értékű, az altalajjal vertikális kapcsolatban álló zöldfelületet, melyet a megmaradó fás növényzet felhasználásával kertészeti tervek alapján lehetne kiegészíteni. A fapótlást az ártéri területen honos, nagyranövő fafajtákkal kell végrehajtani.”*

A zöld terület nagysága az IZ-III/4-sziget övezetben meg fogja közelíteni a 60%-t. A fapótlást a Fővárosi Kertészeti Rt. által előírt módon fogjuk végrehajtani.

32. *„A Járulékos Beruházások közül törölni javasoljuk*
- az Árpád-hídi le- és felhajtókat;
- az Árpád fejedelem útja – Árpád híd kapcsolatot;
- az Árpád fejedelem útja – Budai alsórakpart kapcsolatot;
- a Vörösvári út – Hévízi út kapcsolatot; illetve
- a K-híd 2×2 sávossra bővítését”

Az árpád hídi kapcsolat alapvető a projekt szempontjából. A többi kapcsolat kiépítést az önkormányzatok tették nekünk kötelezővé.

33. *„A tervezés megkezdése előtt geofizikai módszerekkel (a talaj megbolygatása nélkül) el kell végezni az előzetes régészeti feltárást. Ennek alapján kell a beruházás terveit elkészíteni úgy, hogy az régészeti értékeket ne károsítsa. Kétség esetén további feltáró munkákat kell végezni még a részletes beruházási terv elkészítése előtt.”*

A javaslatot elfogadjuk.

34. *„A KSZT-tervezet rögzítse, hogy amennyiben a Nagy-szigeten a régészeti feltárás során előkerülő leletek indokolják, úgy a KSZT módosításra kerül a leletek megőrzése és bemutatása érdekében.”*

A KSZT szerint a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal megváltoztathatja az építés feltételeit, amennyiben ez a leletek miatt szükséges.

35. *„A Településrendezési keretszerződés rögzítse, hogy az Álom Sziget Kft. kártérítési igény nélkül tudomásul veszi, hogy ha a Nagy-szigeten olyan jelentőségű régészeti emléket tárnak fel, melyet eredeti helyén és összefüggéseiben kell bemutatni, akkor a feltárt területen nem építhet.”*

Ez az örökségvédelmi törvényből levezethető.

36. *„A fapótlást a fejlesztési (volt hajógyári) területen belül kell előírni.”*

Erre törekedni fogunk. Azonban erre alkalmas a szomszédos közpark területe is, különösen a közparkként ki nem alakított része.

37. *„Az építési helyek kijelölése alkalmazkodjon a meglévő fákhoz, facsoportokhoz, figyelembe véve az építkezéshez szükséges területigényt is.”*

A legértékesebb facsoportokat az építési hely kikerüli, valamint az öböl menti fasort is.

38. *„Az öböl menti fasorokat javasoljuk teljes egészében megtartani, mert fontos hangulati tényezői a szigetnek.”*

Törekedni fogunk arra, hogy a lehető legnagyobb mértékben megtartsuk az öböl menti fasorokat.

39. *„A part mentén mindenütt szabad közterületként meg kell hagyni egy legalább 20 méteres sávot. A nyugat-európai országokban már általános elfogadott, hogy a vízpartok a közösségé, ezeket nem szabad magáncélra kisajátítani.”*

A projekt részletes terveinek elkészítésekor figyelembe fogjuk venni ezt a javaslatot.

40. *„Végezzék el a tervezett létesítmény árvízre, illetve talajvíz mozgására gyakorolt várható hatásainak modellezését. Az eredmények ismeretében felül kell vizsgálni a terepszint alatti létesítmények engedélyezését, illetve a terepszint feletti árvízvédelmi művek létesíthetőségét (ideértve a feltöltéseket is).”*

A modellezést el fogjuk végezni.

41. *„A Kis-sziget déli csúcsán (1. területi egység) az engedélyezett maximális beépítési mértéket 30%-ra javasoljuk csökkenteni. A beépítési magasság ne haladja meg az Árpád híd mellvédjének magasságát. Ez a Sziget kapuja a belváros felől hajóval érkezők számára – így a megjelenésére, zöld jellegére különös gondot kell fordítani, legalább akkorát, mint a Nagyszigeten (4. területi egység). Javasoljuk fenntartani a tervezett KSZT 7.1 pontjában foglalt rendelkezést, miszerint ide épület csak tervpályázat alapján helyezhető el.”*

A projekt részletes terveinek elkészítésekor figyelembe fogjuk venni ezt a javaslatot.

42. *„A Szigeten a létesíthető kikötőket javasoljuk elsősorban az öböl területére koncentrálni, a Nagy-Duna felőli oldalon a volt hajógyári terület (fejlesztési terület) mellett javasolható egy kikötő, ettől északra csak egy kikötő engedélyezését javasoljuk, a motoros hajók korlátozott forgalmával, az élővilág védelme érdekében. „*

Ez a Maharttól és a vízügyi hatóságoktól függ.

43. *„A KSZT-ben rögzíteni lenne szükséges, hogy az 1-4. területi egységen az épületek kialakítása illeszkedjen a már meglévő, műemléki jellegű épületekhez, illetve tájba illeszkedő képet nyújtson.”*

Az új épületek harmonizálni fognak a meglévőkkel és illeszkedni fognak a környezethez.

44. *„Meg kell vizsgálni, hogy milyen (KSZT-n kívüli) eszközökkel szoríthatók vissza a Szigeten a közparkot lökésszerűen terhelő fesztiválok káros hatásai.”*

A fesztiválok a mi tulajdonunkon és kontrollunkon kívül eső területen vannak.

45. *„Szigorú ellenőrzésekkel és nagymértékű büntetésekkel haladéktalanul meg kell akadályozni a súlyosan környezetkárosító tevékenységeket a Szigeten, mint például az illegális autóversenyeket és a quadok használatát”*

Egyetértünk, azonban ez nem a mi feladatunk.

46. *A sziget magasságában, a HÉV-től nyugatra fekvő területeken lehetőség szerint rehabilitációt kell elvégezni. Erre tervpályázatot kell kiírni. Ezen belül szükségesnek tartjuk a Zichy kastély felújítását, valamint a hozzá kapcsolódó zöldterületek rendbetételét és teljes megnyitását a közönség részére, a Zichy kastélytól északra, a HÉV menti területen a kultúrát*

szolgáló létesítmények megvalósítását (pl. kézművesek), a Fő tér és a környékén lévő utcák mentesítését az autóforgalomtól és a parkoló autóktól, vagyis sétálóövezet kialakítását, a K-híd előtti terület, illetve csomópont rendezését a gyalogosok szempontjainak figyelembe vételével (egyebek mellett meg kell vizsgálni, hogy miként lehetne a legrövidebb közvetlen gyalogos kapcsolatot megteremteni a Filatori gáti HÉV megálló és a K-híd között).”

Egyetértünk, azonban ez nem a mi feladatunk.

47. „Megfontolandónak tartjuk a területén lévő iskola, illetve óvoda kiemelt támogatását annak érdekében, hogy kiemelkedő teljesítményt tudjon felmutatni valamely területen. Amennyiben ez sikerül, az tovább növelheti a terület vonzerejét, a nemzetközi érdeklődést.”

Ez nem a mi feladatunk. Ezt a kérdést az önkormányzattal kellene tárgyalni.

48. „A Nagy-sziget melletti beépítés mentén, a Duna-parton megtartandó Z-VP-III övezetnél célszerű olyan sétány kialakítása, melyről helyenként a vízfelület is megközelíthető (lásd Margit-sziget). (Az ilyen lehetőség is kevés a fővárosban, vagy csak nagyforgalmú úttesten keresztül közelíthető meg.) Ehhez azonban a Duna-parti rész átalakítása, a partterület átépítése, törmeléktől, szeméttől valós mentesítése, növényzetének átgondolása elengedhetetlen.”

Egyetértünk, erre törekedni fogunk.

49. „A működés során az anyag és energia felhasználás milyensége, a kibocsátások lehető legalacsonyabban tartása, a környezetbarát megoldásokra való törekvés, mind azt is jelenthetik a helyben élők és a vendégek számára, hogy itt egy fenntarthatóan működő létesítményről van szó, és a magatartás követhető, lehetséges és példaértékű.”

Egyetértünk, erre törekedni fogunk.

Tisztelt Lukács úr!

Mint a fentiekből látja, a kérdések többségéről hasonlóan gondolkodunk. Reméljük, hogy válaszaink megnyugtatják Önöket, hogy a fejlesztés folyamán a környezeti szempontokat kiemelten kívánjuk figyelembe venni.

Budapest, 2006. július 19.

Üdvözlettel:

.....
S. Sammy Smucha
ügyvezető igazgató

