

Előzetes állásfoglalás Budapest, III. kerület, Óbudai (Hajógyári) sziget Kerületi Szabályozási Terve című anyaggal kapcsolatban

Általános megjegyzés

Jelen állásfoglalás az Óbudai sziget Kerületi Szabályozási Terv (KSZT) tervezetének 2006. május 1-jén társadalmi egyeztetésre bocsátott anyaga, a tervezetet alátámasztó munkarészek, tanulmányok és a területre vonatkozó Településrendezési Keretszerződés szövege alapján készült. Nem ismertek előttünk az előkészületben lévő környezeti hatástanulmány eredményei. Amennyiben ennek következtetései indokolják, úgy a tervezett KSZT-vel és a beruházással kapcsolatos állásfoglalásunkat módosítjuk. Az alábbiakban csak a legfontosabb tényezőkkel kapcsolatos állásfoglalásra szorítkozunk.

Az Óbudai sziget értékei, használatának változása

Az Óbudai (Hajógyári) sziget (a továbbiakban: Sziget) a Főváros és egyben a III. kerület egyik kiemelt értékű zöldterülete, a főváros meglehetősen szakadozott ökológiai hálózatának egyik megmaradt kulcseleme. Értékét növeli, hogy a főváros zöldfelületeinek, rekreációs területeinek kiterjedése folyamatosan és radikális sebességgel csökken. Az Óbudai sziget a BVKSZ 5. sz melléklete szerint a főváros a városkép, a növényzet értéke és az idegenforgalom szempontjából védett közpark. Egyedileg védett műemlék a 27/2005. (X. 7.) NKÖM rendelet alapján a régi hajógyár szinte valamennyi megmaradt épülete. Műemléki, továbbá régészeti védetség alatt áll a Hadrianus Helytartói Palota területe és környezete, mely az ókori Aquincum városának legjelentősebb helye volt. Itt állt a római provincia helytartójának palotája és feltehetőleg annak kiegészítő létesítményei. A Kis-sziget 1956 óta áll régészeti védelem alatt. A Művelődési és Közoktatási Minisztérium 1991. március 7-i 45989/90 sz. határozata alapján a Nagy-sziget területe is védett. A 2001. évi LXIV. törvény értelmében az állam kizárólagos tulajdonában tartandó műemlékek közé tartozik a 18386/4 hrsz.-ú ingatlan (Hadrianus palota). E terület az Állami Számvevőszék megállapítása szerint törvényellenesen van az Álom Sziget Ingatlanfejlesztő 2004 Kft. tulajdonában, melyre az államnak visszavásárlási opciós joga van 2008-ig.

A Sziget használatának intenzitása története során sokat változott. Már az őskorban is éltek itt emberek. A római kori intenzív használat és beépítés után a hajógyár megépítéséig extenzívebb területhasználat jellemezte. A tervezett fejlesztés elsődleges terepének (a déli, magántulajdonban lévő 32 hektáros területnek) mai képét a több mint 150 évig itt működött hajógyár megmaradt, újrahasznosított épületei dominálják. A 90-es években a korábbi épületek jelentős részét lebontották, a területet értékőrző és nyereséges módon rehabilitálták, vegyes, extenzív használat alakult ki, jelentős zöldfelületekkel. Lehetőség nyílt arra, hogy a környezeti és kulturális értékeket szem előtt tartó fokozatos, szerves átalakulás mehessen végbe, kihasználva a Sziget páratlan lehetőségeit. Ezt a folyamatot akasztotta meg a 2003-as privatizáció. A terület törvényellenesen kikerült az állami hasznosításból, a jelenlegi tulajdonos a mainál sokkal intenzívebb beépítést kíván megvalósítani.

Az Álom Sziget tervei

A tervezett beruházás főbb létesítményei: hotelek (140.000 m² szintterület); apartment hotelek (75.000 m² szintterület); casino (28.000 m² szintterület); kongresszusi központ és kiállító terem (60.000 m²); 300 férőhelyes yacht-kikötő; színház (3500 fő), étterem, bár (3000 fő), múzeum (4.000 m²) stb. Összesen, szintterületi kedvezménnyel együtt közel 350 ezer m² kerülne beépítésre.

Az alátámasztó tanulmány szerint a 32 hektáros területen megvalósuló komplexumba érkező, illetve azt elhagyó személyforgalom mintegy napi 24 ezer főt tehet ki. Teljes kiépítés esetén a mértékadó délutáni csúcsidőszakban a környező úthálózatot 1800 utas/óra/2 irány tömegközlekedési utas és 1500 egységjármű/óra/2 irány közúti többletforgalom terhelné a tanulmány – megállapításunk szerint alulbecsült – közlekedési hatástanulmánya szerint. A létesítményhez közel 4000 parkolóhely létesülne a föld alatt. A megközelíthetőség érdekében

járulékos beruhásként átépítésre kerülne a „K-híd” (a jelenlegi 1 helyett 2×2 sáv); a Bejárati híd (2×1 sáv); 2×1 sávós közúti alagút kötné össze a komplexumot a Szentendrei úttal; közvetlen kapcsolat létesülne az Árpád fejedelem útja és az Árpád híd között. Feltételes beruhásként az Árpád híd és a Sziget között lehajtó létesülhetne. Szintén összekötnék a HÉV-pálya alatt az Árpád fejedelem útját és a Budai alsó rakpartot; a Vörösvári utat és a Hévízi utat. Rendezésre kerülne a Szentlélek tér környéke, a sziget színvonalas gyalogos kapcsolatot kapna, illetve közvetlenül összekötnék a Fő térrel.

A beruházó a sziget északi részén található közpark és a szabadidő és sportközpont felújításában is részt venne, illetve vállalja buszjárat üzemeltetését a sziget északi részén. A volt hajógyári terület (magántulajdonban) álló területein közhasználatra engedne át területeket. A 400 milliárd forintra becsült beruháshoz 14,5 milliárd értékű „közcélu” fejlesztés kapcsolódna.

A szabályozó felelőssége

A Sziget ökológiai értéke, környezeti érzékenysége, egyelőre fel nem tárt régészeti kincsei, műemlékei szükségessé teszik, hogy olyan szabályozási terv készüljön, ami mindezeket figyelembe veszi, értékörző fejlesztést tesz lehetővé. Az északi részen található közpark és a Honvéd üdülő különösen indokoltá teszik ezt. A Sziget területe nem pusztán ingatlan, hanem olyan kiemelten értékes terület, amely a főváros ökológiai hálózatának eleme, a pihenés, rekreáció számára különösen fontos. A fejlesztéssel érintett terület az ókori Pannonia Inferior közigazgatási központjának nagy részben feltáratlan maradványait őrzi, melyek a régi hajógyár épületeivel együtt a nemzet kulturális örökségének kiemelt fontosságú, európai jelentőségű részei. Egyedülálló, mert Európában talán csak itt található olyan római emlék, mely kutatható és bemutatható lenne, nem települt fölé a város. Az Óbudai szigetet egyedivé teszi továbbá, hogy területe kevésbé kiépített, mint pl. a Margitsziget, közpark funkciója mellett gazdag élővilággal is rendelkezik, melynek megőrzése, zavarásának alacsony szinten tartása fontos közérdek.

A terület magántulajdonba adásával a volt hajógyár hasznosítása kényszerpályára került. Az illetékes önkormányzatok feladata a közérdek érvényesítése, míg a Sziget déli részének tulajdonosa egyéni hasznainak maximalizálására törekszik. Jelen pillanatban a KSZT olyan szabályozási eszköz, amely a közérdek és a befektetői érdek közötti optimális kompromisszum megvalósítását lehetővé tehetné.

Megítélésünk szerint a KSZT-előterjesztés jelen állapotában nem teszi lehetővé a közérdek és a magánérdek optimális kompromisszumát: olyan mértékű beépítést engedélyezne, ami óhatatlanul a Sziget értékeinek leromlásához vezetne. A becsült napi 24 ezres látogatói forgalom összemérhető nagyságrendű a Sziget Fesztivál napi 65 ezres forgalmával. Azzal a különbséggel, hogy utóbbi egy héti tart, míg az Álom Sziget egész évben üzemelni fog. A Sziget Fesztivál esetében a park rendszeresen helyreállításra szorul, ennek fényében aggasztó, hogy a déli területen megjelenő óriási forgalom milyen károkat okozhat a létrejövő magánváros belsejében és a környéken. Különösen a tekintetben, hogy a várt vendégek számához képest a beruházás területén csekély mennyiségű zöldterület áll majd rendelkezésre. Valószínűsíthető, hogy a látogatók a közparkot is intenzíven használni fogják.

El kell ismerni: a beruházás léptéke az egyeztetési folyamat során kedvező irányban változott, megjelentek kedvező hatású járulékos beruházások, ezen az úton azonban tovább kellene haladni. Amennyiben ez nem lehetséges, meg kell vizsgálni a terület visszavásárlásának és közcélu hasznosításának lehetőségét. A Sziget, a fentiekben vázolt értékei miatt „stratégiai jelentőségű” zöldterület. Még mindig nem késő a 32 hektáros terület elhibázott privatizációját felülvizsgálni.

A várható hatások

Az előterjesztés, a kapcsolódó szerződés tervezet és a jelenleg ismert háttéranyagok a várható hatásokat többé-kevésbé jelzik, ugyanakkor közös hiányosságuk, hogy szinte csak a tervezett beruházásra (a volt hajógyári terület) koncentrálnak, míg a környező területeken jelentkező hatások jobbra kívül maradnak a vizsgálat körén. Holott az óriási léptékű fejlesztés hatásterülete jelentős. A beruházás hátrányai legnagyobb részben a III. kerület lakóira hárulnak, míg az előnyökből alig

élveznek valamit. Összességében a jelenleg ismert paraméterek mellett megállapítható, hogy a beépítés a kerület lakóinak valószínűsíthetően károkat fog okozni. A készülő hatástanulmány a várható hatások tekintetében vélhetően számszerű adatokkal szolgál majd és a vitás kérdések eldöntését segíti majd. Jelen pillanatban a megismert anyagok alapján a következőket állapítjuk meg.

- A beruházás által keltett közlekedési többletforgalom megítélésünk szerint alulbecsült és torz arányokat tükröz. Valószínűtlen, hogy a luxusszállodák, kaszinók, jachtkikötők, konferenciák vendégeinek többsége a tömegközlekedést használná személyautó vagy turistabusz helyett.
- Az alátámasztó számítások akár helytállóak, akár nem, érthetetlen, hogy a megvalósítást (leszámítva a szigeti buszjáratot, ami nem a beruházás területét tárná fel) miért nem kötik járulékos tömegközlekedés fejlesztésekhez. Különösen, ha a becslések szerint a vendégek többsége tömegközlekedéssel érkezne.
- A Településrendezési keretszerződés legnagyobb volumenű Járulékos Beruházásai a Sziget közúti megközelíthetőségét szolgálják, mások a III. kerület közútfejlesztését irányozzák elő. Az alátámasztó forgalombecslések egyértelműen megmutatják, hogy a fejlesztés környéke legfontosabb útpályáinak forgalma (Árpád híd, Budai alsó rakpart, Szentendrei út) hosszabb időtávon (2018-as becslés) nőni fog. (A tervezett északi hidak megépítése esetén ez a növekedés még nagyobb lesz.) E tény pl. a szigetre vezető árpád-hídi lehajtó megépítését gyakorlatilag előre kizárja. Azokon az utakon okoznának jelentős többletforgalmat a beruházások, amelyek már ma is túlterheltek. Ugyan e járulékos fejlesztések többsége „köz célúnak” minősített, céljuk valójában a fejlesztési területre irányuló, onnan távozó forgalmat összekötni a környező utakkal, így inkább a fejlesztő, mint a város érdekeit szolgálják. (Azaz: amennyiben nem valósulna meg a fejlesztés, a Sziget megközelíthetőségének javítására nem lenne ilyen léptékben szükség.) Mindezek a fejlesztések önmagukban is a gépjármű-forgalom növekedését vetítik elő. Ezek a beruházások milliárdokba kerülnek, de semmivel nem javítanak a főváros közlekedését. Az Árpád fejedelem útjáról az Árpád-hídra vezető felhajtó megépítése esetén ráadásul még nagyobb levegőszennyezés és zaj sújtaná az Árpád hídtól délre eső területet, ahol zöldfelület is megsemmisülne. Ez még a Szigeten megvalósuló beruházás szempontjából is hátrányos lenne, hiszen a Sziget közvetlen közelében romlik a környezet állapota. Az Árpád fejedelem útja és az alsó rakpart összekötése a Nagyszombat utca és a Szépvölgyi út között pedig az egyébként is túlszűfolt rakpartra vezetne újabb forgalmat, és gyakorlatilag nem javítana az óbudai lakosok közlekedésén sem.
- A III. kerület lakóinak egészsége, nyugalma érdekében ezen útvonalak forgalmának csillapítása lenne indokolt és nem növelése. Egyelőre kérdéses, hogy a lég- és zajszennyezési határértékek betarthatók lesznek-e a közúti fejlesztések után. Valószínűsíthetően nem. Azonban a jelenlegi állapothoz képest mindenképp romlás következik be, ami a határérték-átlépéstől függetlenül sem engedhető meg. A beruházás léptéke, a várható vendégforgalom miatt a közúti kapcsolatok kiépítése, a Sziget megközelíthetőségének a szerződés szerinti javítása a befektető szempontjából logikus, azonban a közérdeket tekintve nem elfogadható jelen formájában.
- A fejlesztés kereteit meghatározó KSZT-nek a terület környezeti érzékenységből kell kiindulnia: nem a fejlesztői érdekhez kell igazítani a Sziget paramétereit, hanem éppen fordítva. *A Szigeten és a környező területeken jelentkező megnövekedett környezetterhelés csökkentése látható módon a beépíthetőség mértékének csökkentése és a funkciók változtatása nélkül nem megvalósítható.* A tervek számos helyeseltető korlátozást tartalmaznak (pl. beépítési szintmagasságra, intenzitásra, egybefüggő homlokzatok méretére), ugyanakkor éppen ezek miatt alakul ki a rendkívüli méretű terepszint alatti beépítési terv, hogy a lehető legnagyobb beépíthető szinterületet éri el.
- A beépítés árvízi visszaduzzasztó hatása, illetve lehetséges hatása az ivóvízellátó kutakra, a talajvízáramlásra nincsen modellezve. Árvízvédelmi kérdéseket tekintve a KSZT-tervezet szinte csak a volt hajógyári terület védelmével foglalkozik. Nem esik szó arról, hogy a vízzáró agyagrétegig történő, három szint mély, nagy alapterületű beépítés, valamint a terepszint feltöltései, egyéb árvízvédelmi beavatkozások hogyan befolyásolják az északi rész (különös

tekintettel az ott megvalósuló vízbázisra, üdülőre) lehetséges árvízi borítását, illetve a környező területekét (különös tekintettel a Római partra). A Településrendezési keretszerződés alapján, ha a beruházás árvízi károkat, védekezési többletköltséget okoz a fejlesztés területén kívül, azért a beruházó nem felel. A beruházásnak a fejlesztési területen kívüli árvízi hatásainak modellezése nélkül a beépítés nem engedélyezhető.

- A Nagy-szigeten megvalósuló terepszint alatti beépítés miatt a föld alatti létesítmények felett csak tetőkert létesíthető. Az építési területen az összes fa kivágásra kerül és valószínűsíthető, hogy a költségek miatt csak alacsonyabb értékű fák, de inkább bokrok jelennek meg a területen. Ez a Sziget zöldfelületeinek értékét (ha kiterjedését nem is feltétlenül) csökkenti. A megjelenő épületek a légáramlást, mikroklímát kedvezőtlenül fogják befolyásolni, ami az egyre szélsőségesebbé váló időjárás mellett különösen aggályos. További problémát jelenthet a szomszédos park területén a jelentős vendégszám miatt óhatatlanul megjelenő pluszterhelés.
- A Kis-sziget déli csücskén megjelenő „meghatározó látványelem” egyáltalán nem illik környezetébe, a szabályozás itt túlzottan intenzív és magas beépítési lehetőséget engedélyez.
- A kongresszusi központ megvalósítása – még a csökkentett férőhelyszám mellett is – túlzott terhelést jelent. A BVKSZ 49.§-a értelmében ilyen létesítményt K-TP jelű övezetben lehetne elhelyezni. Nem látjuk indokoltnak az engedélyezését IZ övezetben.
- A Honvéd üdülő, illetve a vízbázis fejlesztésére vonatkozó kereteket összességében elfogadhatónak tartjuk, azonban különös gondot kell fordítani arra, hogy a közpark személyautóval ne legyen átjárható, az új létesítményeket a látogatók tömegközlekedéssel, kerékpárral vagy gyalog közelíthessék meg.
- A KSZT, illetve a szerződés jelenlegi formájában nem biztosítja a Nagy-szigeten feltételezhető régészeti emlékek védelmét. Jelenlegi formájában a tervek egyenesen kizárják a lehetséges emlékek eredeti helyükön és eredeti összefüggésükben történő megőrzését. Amennyiben itt – mint ahogy az sejthető – komoly régészeti értékre bukkannak, úgy az új KSZT készítését teheti szükségessé, egyben a beruházást a ma elképzelt formájában ellehetetleníti. Erre azonban nincs utalás sem a szerződéstervezetben, sem a KSZT-tervezetben.
- A Sziget Nagy-Duna felőli oldalán szinte végig kikötők létesítését engedélyezné a terv. Ez a védelemre szoruló ártéri erdősávot megengedhetetlen mértékben zavarná, ezért a kikötők létesítését néhány pontra kell koncentrálni és forgalmukat (elsősorban a motorcsónakok használatát) a part mentén korlátozni kellene.

Összegezve: A fejlesztési terület környéken jelentkező többletterhelés negatív hatásai messze felülmúlják azokat a pozitív hatásokat, amelyek a beruházás következtében létrejönnek. Önmagában nem elutasítható a fejlesztési terv, ugyanakkor megvalósításának tekintettel kell lennie a környező területek terhelésének korlátaira, illetve a Sziget érzékenységre, ökológiai értékeire. Ennek értelmében a következő javaslatokat tesszük.

Javaslatok

1. A jelenlegi KSZT-tervezet és a kapcsolódó Településrendezési keretszerződés módosítása.

Óbuda-Békásmegyer Önkormányzatát arra kérjük, hogy jelen állapotában a KSZT-tervezetet ne fogadja el, hanem indítványozza annak átdolgozását a környezetterhelés csökkentése, a természeti és kulturális értékek megőrzése érdekében, az alábbi javaslatok figyelembevételével. Javaslatunk célja, hogy a megvalósítandó beruházás által keltett többletforgalmat és környezetterhelést elfogadható szintre lehessen csökkenteni, mely esetén a beruházó céljai és a közcélok ésszerű kompromisszuma alakul ki.

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

- Az IZ-III/4-sziget övezetben 30% helyett 15% maximális beépítési mértéket javasolunk. 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.
- 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. Az épületek magasságára vonatkozó rendelkezéseket megtartani javasoljuk, a Dunára néző oldalon továbbra sem javasolt egybefüggő homlokzatokat kialakítani.
- 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 beépítési cél ezáltal megváltozna, inkább üdülő jellegű lenne, jóval kisebb forgalommal a korábbi tervekhez képest, a közpark zöldterületeire nehezedő nyomás csökkenthető lenne.
- A Járulékos Beruházások közül törölni javasoljuk
 - az Árpád-hídi le- és felhajtókat;
 - az Árpád fejedelem útja – Árpád híd kapcsolatot;
 - az Árpád fejedelem útja – Budai alsórapart kapcsolatot;
 - a Vörösvári út – Hévízi út kapcsolatot; illetve
 - a K-híd 2×2 sávokra bővítését.
- A többi Járulékos Beruházás megtartását javasoljuk és üdvözöljük ezeket.
- Járulékos beruházásként 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.
- 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 leletek értékelésébe elismert, független, külföldi szakértőket is be kell vonni, biztosítani kell, hogy civil szervezetek figyelemmel kísérhessék a feltárás folyamatát.
- 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.
- A fák állapotának új felmérésére van szükség. Valószínűsíthető, hogy a jelenlegi felmérés a kötelezően megtartandó fák számát alulbecsüli. A fapótlást a fejlesztési területen belül kell előírni.
- Az építési helyek kijelölése alkalmazkodjon a meglévő fákhhoz, facsoportokhoz, figyelembe véve az építkezéshez szükséges területigényt is.
- Az öböl menti fasorokat javasoljuk teljes egészében megtartani, mert fontos hangulati tényezői a szigetnek.
- 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 Kis-sziget déli csúcán (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 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.
- 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 épületek kialakítására építészeti tervpályázatot kell kiírni.
- 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.

2. Megfontolásra ajánljuk

- Meg kell vizsgálni, hogy milyen (KSZT-n kívüli) eszközökkel szoríthatók vissza a Szigeten a közparkot lökésszerűen terhelő fesztiválok káros hatásai.
- Szigorú ellenőrzésekkel és nagymértékű büntetésekkel haladéktalanul meg kell akadályozni a súlyosan környezetkárosító tevékenységeket a Szigeten, mint például az illegális autóversenyeket és a quadok használatát.
- 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 Filatori gát HÉV-megálló és a K-híd közötti közvetlen gyalogos kapcsolat megteremtését a Közlekedési Felügyelet területén keresztül
 - 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).
- 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.

3. Amennyiben a módosítás során nem érhető el egy a közérdek szempontjából optimálisnak tekinthető állapot, úgy – a Sziget „stratégiai fontosságú zöldterület” és európai jelentőségű régészeti terület jellege miatt meg kell teremteni a volt hajógyári terület állami tulajdonba vételének feltételeit.

Kajner Péter, elnökségi tag, Élőlánc Magyarországért
Lukács András, elnök, Levegő Munkacsoport
Richvalski Tibor, elnök, S.O.S. Békásmegyerért Egyesület
Köteles László, elnök, Rodata SE
Rátkai János, elnök, Rómaifürdő Telep Környezetvédő,
Szabadidő és Diák Vízisport Egyesület

Budapest, 2006. május 24.