

KOCKÁZAT ÉS KÖZLEKEDÉS

A budapesti 4. metróvonal megépítése immár több évtizede napirenden van. Megvalósítását újabb és újabb viták, gazdasági megfontolások odázták el, és most újra összecsapnak a vélemények arról, hogy a megválasztott nyomvonalon a vállalható kockázatnál nagyobb-e ami az építés, majd az üzemeltetés során jelentkeznek. A vita elmérgesedett, a tényekről, és arról, hol kezdődnek a szubjektív vélekedések, nehezen lehet ma már az igazságot megtalálni.

A hetvenes évek végén, nyolcvanas évek elején, amikor a főváros közlekedésfejlesztési terve széleskörű szakmai munkával készült, az Állami Tervbizottság pedig elfogadta a kétezerig terjedő metróépítési programot, úgy tűnt, Budapest megkísérli felvenni a közlekedés területén a versenyt az egyéb urbanizációs kihívásokkal. Már akkor látszott, hogy a hivatásforgalom, a tömegközlekedés és a privát közlekedés feltételei a meglévő infrastruktúrával nem biztosíthatók, a forgalomszervezési intézkedések tartaléka gyorsan kimerül. Az ÁTB elfogadta a metróprogramot, amelyben a 4. vonal még Budafok és Újpalota között létesült volna, szerepelt az észak-déli 3. metró káposztásmegyeri meghosszabbítása, a csepeli hév Kálvin téri bevezetése, kapcsolódva a 4. metróhoz, valamint egy körirányú vonal terve Óbudától a Margitsziget érintésével a Lehel tér, Baross tér, Boráros tér, Kelenföldi pályaudvar, Gazdagrét irányban. Ha a terv és ütemezése megvalósul, mára a teljesnek tekinthető hálózat szolgálná az utazóközönséget.

A Tervbizottság elfogadta a 4. Dél-Buda-Rákospalota metró beruházási programját is, teljes költsége akkoriban 34 milliárd lett volna, de úgy intézkedett, hogy a beruházás indulásáról az éves költségvetési tervekkel történik döntés. A következő években nem szerepelt a 4. vonal az induló beruházások között, és gyorsan láthatóvá vált, a program leáll. Akkoriban még nem látszott az a hatalmas motorizáció, ami rászakadt Budapestre. Nem látszott a rendszerváltás olyan hatása, hogy a világon sehol sem nyereséges közlekedési vállalat számára megszakadó állami segítség nyomán sokszorosára nőnek a tömegközlekedés árai, jelentős tömegek pártoltak az autózáshoz. Nem látszott, hogy miközben a világ jelentős részén a tömegközlekedés elsőbbségében és a gyorsvasúti hálózat fejlesztésében látják a megoldást, nálunk ezek a megoldások háttérbe szorulnak. A beruházásra fordítható összegek hiánya persze nagyúr, de kérdés, ez a takarékoság min segített? Magyarországnál szegényebb országok is az infrastruktúra fejlesztésébe fektettek, de nálunk ez az ágazat mindig inkább a megtűrték között szerepelt.

A tény marad, a beruházás megszakadt, és ma, amikor még nagyobb szükség lenne rá, kritikus forgalmi helyzetű területen napi több mint 420 ezer utast kellene szállítani, a fővárosi törekvések támogatása és országos haszna ügyében szélesedett a vita, melyet a média is, mint szenzációt szívesen felkap, és egyre nagyobb a politikai erőviszonyok szerepe.

A beruházás előzményei kötetekre rúgnak, az alternatív ötletek sokasága már akkor is felmerült, majd elvetették. Az előkészítő vizsgálatok eljutottak addig a szintig, hogy az érdemi előkészítés megkezdődhetett volna azonnal is. A vonal funkciói közül a legtöbb máig időszerű maradt:

- Dél-Buda feltárása,
- a Móricz Zsigmond körtér és a Bartók Béla út felszíni rendezése,
- a dél-budai városrész-központ belvárossal való kapcsolatának megoldása,
- a Szabadsághíd tehermentesítése, illetve e területen a felszín nem átformáló új dunai átkelőhely létesítése,

- a belváros hihetetlenül értékes, de ma nem kellően kihasznált déli részének feltárása,
- a Blaha Lujza téri metróállomás tehermentesítése, a Köztársaság térnél,
- a Népszínház utcai kapcsolattal Kőbánya jobb belvárosi kapcsolatának elősegítése,
- a Baross tér, Thököly út és térségének rendezése,
- a Thököly út-Hungária körút csomópontban a metró, felszíni közlekedés, gyorsvillamos valamint a vasút kapcsolatának javítása
- és természetesen Újpalota térségének megközelítése.

Ezek a funkciók gazdaságosan kerülő pótmegoldásokkal, többlet utazási idővel, nem egyenletes forgalmi terhelésű szakaszok összekapcsolásával nem oldhatók meg korszerűen.

Tekintsünk el a politikai felhangoktól, mit jelent a mai beruházás körül kibontakozó vita a szakmai problémák oldaláról? Lássuk az erőforrás oldalt! A mai szakember gárda még azokat a szakmai ismereteket, tapasztalatokat őrzi, melyeket iskolapadban nem lehet megtanulni. Többben közülük az itthoni munkák híján a világ legkülönbözőbb tájain dolgoztak, és már nem csak a hatvanas-hetvenes évek építéstechnológiáját ismeri. Ez a technika drágább, de biztonságosabb, és egy sor költségmegtakarító elemet hordoz. Ilyen például a sokkal rövidebb ideig tartó felszínzavarás az építés idején, a felszínsüllyedések minimálisra csökkenéséből adódó épületkár elkerülés, a gyorsabb építési ütem lehetősége, a környezeti károsító hatások csökkenése.

Erre a technikára a 4. Dél-Buda-Rákospalota metróvonal építésénél ugyancsak szükség van. A vonal a város forgalmi szempontból igen szűk keresztmetszeteit érinti, tehát felszíni forgalomkorlátozásra alig van lehetőség. A belváros déli részének épületállománya kevésbé jó állapotban van, igaz a metróval történő feltárás után ezek az ingatlanok, mint mindenütt a világon alaposan felértékelődnek. A Gellért tér térségében a vonal érinti azt a területet, mely különféle vízkincseivel különös figyelmet igényel, és ez a technológia mind a szennyezést, mind a vízbetöréseket képes elhárítani.

Különféle vizekről van szó, hiszen itt a Duna alatti átvezetés miatt az élő folyó, azon kívül a talaj és rétegvíz, a hévíz és gyógyvíz is figyelmet érdemel. Utóbbiak a feltörő források védelmét is követelik. Összességében elmondható, hogy a közbeszerzési pályázat alapján az Előzetes Környezetvédelmi Hatástanulmányra megbízást kapott Mélyépterv Kultúrmérnöki Kft. a geológia, hidrogeológia, szeizmológia területén jártas szakmai közösségeket és kiváló szakembereket igyekezett megnyerni, majd engedélyező hatósági aggályok miatt további elemzések nyomán kiegészítő kötetet is készített. Eszerint érdemi veszélyt a tanulmány készítésében részvevő sok szakember veszélyt nem lát, viszont figyelmes építéstechnológia- és szerkezet-kiválasztást ír elő. A nagyobb értéket képviselő vízkészlet nyomásviszonyai természetes védelmet jelentenek a szennyeződések bekerülése ellen. A technológia ugyan kizárja a vízbetörést, de ha emberi mulasztás vagy havária miatt előfordulna ilyen, a szakaszba betörő víz eltávolítható, a különböző vízkészletek keveredése ekkor is kizárt. Egyébként az alagútszakasz, ha megtelik sem tartalmazna annyi vizet, mint amennyit jelenleg naponta kiemelnek ezekből a hév és gyógyvizekből, a tárolt készlet mennyiségét ez nem befolyásolja.

Ugyancsak megéri, hogy az építés idején megfelelő figyelő monitoring rendszer üzemel, a talajkörnyezet hőmérsékletét is figyelik, ami vízbetörés veszélyére utalhat, illetve az alagútépítő pajzs elejéről előre tolt szonda segítségével lehet a következő idő helyzetét előre értékelni.

Visszatérő felvetés, hogy a földrengés milyen károkat okozna a metróban. A nemzetközi tapasztalat azt mutatja, hogy ezek a rugalmas szerkezetek jobban képesek ellenállni a hatásoknak, mint a felszíni létesítmények. A térség földrengés-veszély szempontjából

szerencsésnek mondható, nagy kárt okozó rengések valószínűsége igen csekély. A környező kőzetet ebből a szempontból is megvizsgálták a szakemberek. Ha mégis bekövetkezne valamilyen nagyobb földrengés, a budapesti közművek állapota és az épületek jelentős része jelentene igazi problémát.

Általában elmondható, hogy a környezeti károkozás helyreállítása mindig a legdrágább. A látszólag költségkímélő takarékoskodás az építési eljárások megválasztásánál visszaüt. Mindezek ismeretében azok a törekvések, melyek a közlekedési szempontból leghatékonyabb megoldás műszaki-gazdasági feltételeit igyekeznek megtalálni, és a környezeti károk kockázatát ezen belül csökkenteni, a 4. vonal kiviteli tervezése és kivitelezése során, támogatást érdemelnek. Remélhetőleg a mélyépítő, geológus, hidrológus terület összefogásával a felszíni viták a mélyben megoldódnak.