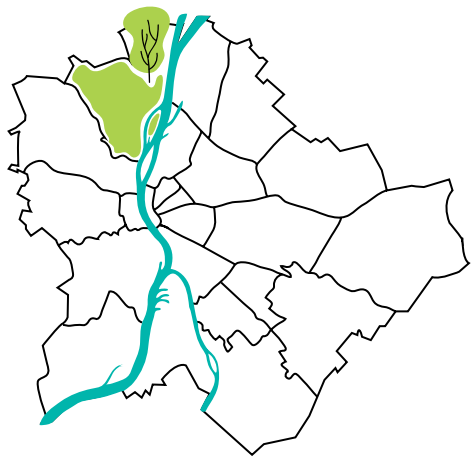
Hello Római

Lángos vagy beton



A Római-partért küzdő civilek ingyenes, időszakos kiadványa - 2017. szeptember

A budapestiek többsége azt üzeni: Megvédjük a Rómait! (Fotó: Beliczay László)

Kedves Olvasóink!

Nagy örömmel tölt el bennünket, hogy ismét megjelentethetjük a természetes Római-part megmaradásáért és a biztonságos árvízvédelemért küzdő civilek kiadványát. Szeretnénk itt is köszönetet mondani azoknak, akik adományaikkal ezt lehetővé tették. Sok minden történt az előző számunk óta, van miről beszámolnunk.

Az elmúlt hetekben megszólalt és **kifejezte aggodalmát a part menti mobilfallal kapcsolatban a vízügyes szakma több jeles képviselője.** Lapunkban velük is olvashatnak interjút. Lányi András vezetésével egy szakértői csoport tanulmányt készített a Nánási-Királyok úti árvízi védekezés lehetséges módjáról, előnyeiről. Kiadványunkban erről is találnak cikket. Kiderült, hogy a **mobilgátat tervező cég Visegrádnál már kudarcot vallott,** szerződést is bontottak velük. Erről is találnak információkat. A Greenpeace közvélemény-kutatásának eredménye szerint „a budapestiek abszolút többsége (59 százaléka) nem a part mentén, hanem beljebb, a jelenlegi nyomvonalon fejlesztené az árvízi védekezést. A part menti mobilgátat csupán 19 százalék támogatja."

A főváros által erőltetett terv mindezek ellenére tovább halad a maga útján. Júniusban a fővárosi közgyűlés megerősítette áprilisi döntését, és megszavazta, hogy a főváros kezdje meg a parti mobilgát engedélyeztetéséhez szükséges eljárásokat. A Csillaghegyi-öblözet lakói számára ennek legfontosabb állomása a **Környezeti Hatástanulmány (KHT) társadalmasítása. Az állampolgárok számára ez az egyetlen lehetőség, hogy hivatalosan is beleszólhassanak a tervekbe. Ez az időszak most van, szeptember 27-ig lehet észrevételt tenni.**

A KHT a környezetvédelmi engedély előfeltétele, e nélkül nem kaphat építési engedélyt a beruházás. Tartalmaznia kell minden olyan – az építkezés, karbantartás, üzemeltetés és elbontás során fellépő - környezeti hatást, ami az állampolgárokat közvetve vagy közvetlenül érintheti. (pl.: por, zaj, hulladék, nehézgépjárművek okozta rezgés, közlekedési akadályok, természeti környezetbe való beavatkozás és annak társadalmi, pszichológiai, hőmérsékleti stb. hatása, az árvízvédelmi mű hatása az öblözet lakóinak biztonságérzetére; és még sorolhatnánk). A KHT elkészült, a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya közzétette a honlapján. Az állampolgároknak szeptember 27-ig van módjuk arra, hogy véleményüket elküldjék az illetékes hivatalnak. Nagyon fontos, hogy ezt minél többen megtegyük! **A véleményezés menetének módja a fakaromain.hu/2017/08/26/kht/ webhelyen pontról pontra levezetve megtalálható,** de aláírásgyűjtő aktivistáink is adnak tájékoztatást.

III. kerületi lakosként Ön úgy is tehet a biztonságos árvízvédelemért és a Római-part megmaradásáért, ha felkeresi önkormányzati képviselőjét a fogadóóráján, vagy levelet küld neki. Beszélgessen el vele arról, hogy ne adja a nevét egy kockázatos, környezetpusztító védműhöz és hívja fel a figyelmét, hogy a kerület tulajdonosként megtagadhatja a hozzájárulását a beruházáshoz. Egyszer már elhalasztották a döntést, másodszorra szavazzanak nemmel!

Fontos dátumok a közeljövőben:

A KHT véleményezési szakaszát egy Közmeghallgatás fogja zárni, 2017. szeptember 28-án, 14-17 óra közt, a Békásmegyeri Közösségi Házban (1039 Budapest Csobánka tér 5.) Jöjjön el és adjon hangot véleményének!

Fővárosi Közgyűlés 2017.szeptember 27. 9 órától, (1052 Budapest, Városház utca 9-11.)
Tarlós István ígérete szerint napirenden lesz Lányi Andrásék szakvéleménye a Csillaghegyi öblözet árvízvédelmére és a Római-part rendezésére. A Közgyűlés nyílt, azon bárki részt vehet, legyünk ott minél többen! Mi meglepetéssel is készülünk, érdemes lesz csatlakozni!

Demonstráció - Megvédjük a Rómait! 2017. Október 1. 15-17 óra, Északi vasúti összekötő híd. Menet az Északi vasúti összekötő hídtól a Postás üdülőig.
Jöjjön el mindenki, akinek fontos a Római sorsa, ne hagyjuk, hogy felszámolják Budapest utolsó természetes fövenyét, kivágják a parti fák jelentős részét, kockázatos parti gátat építsenek a biztonságos Nánási-Királyok úti gát helyett és, hogy kevesek magánérdeke felülírja a közérdeket!

Kövesse figyelemmel továbbra is az eseményeket, tájékozódjon, beszélgessen aktivistáinkkal a rendezvényeken, az aláírásgyűjtő pultoknál! Olvassa a fakaromain.hu honlapon az összegyűjtött dokumentumokat! Jelentkezzen aktivistának, iratkozzon fel riadóláncunkra!

Ne dönthessenek rólunk, nélkülünk!
Biztonságos árvízvédelmet a Csillaghegyi- öblözetnek!
Ne hagyjuk elveszni a Római-partot!

Üdvözlettel:
A szerkesztők

Árvízvédelem a Nánási út-Királyok útján - Koncepció

Úgy tűnik, a Római-part és a Csillaghegyi-öblözet évtizedek óta megoldatlan árvízvédelme erőszakoltan halad egy kockázatos, feleslegesen környezetpusztító és rendkívül drága végkifejlet felé. Az engedélyeztetési eljárás annak ellenére folyik tovább, hogy az elmúlt hetekben neves vízügyes szakemberek sora állt a nyilvánosság elé, hogy a parti mobilfal kockázatosságára felhívja a figyelmet.

A Fővárosi Közgyűlés 2017 júniusában arra hatalmazta fel a városvezetést, hogy az idén áprilisban elfogadott partéli nyomvonalon, nem létező tervek alapján indítsa meg az engedélyezési eljárásokat.

A képviselők úgy nyomták meg az igen gombot, hogy sem áprilisban, sem júniusban nem láttak (nem láthattak) kockázatelemzést, nem voltak tervek, nem volt költségbecslés, holott 55 ezer ember élet- és vagyonbiztonsága a tét.

Mi, az öblözet lakói azt szeretnénk, ha képviselőink azt tennék, amiért megválasztottuk őket: ha megfelelően képviselnék az itt élők akaratát. Tegyenek eleget több évtizedes kötelezettségüknek: építsék ki a Csillaghegyi-öblözet árvízvédelmét oly módon, hogy közben ne tegyék tönkre a környezetünket! Akarjuk, sőt követeljük, hogy tegyék rendbe a Római-partot, építsenek sétányt, kerékpárutat, védjék meg a pusztuló partfalat, létesítsenek játszótereket, illemhelyeket! Ehhez nem kell mobilgáttal tönkretenni a partot, a hírek szerint már 40 milliárd forintért. Hagyják abba az egyoldalú, prekoncepciójukat igazoló, megrendelésre készült "szakvéleményekre" való hivatkozást! Vonják vissza felelőtlen döntésüket, amíg még semmi visszafordíthatatlan nem történt! Vegyék figyelembe az utóbbi hetekben megszólalt szakértők véleményét! Van igazi alternatíva, csak oda kellene figyelni arra, amit a választóik a szakértőkkel egybehangzó módon mondanak.

A partra tervezett gátról eddig mindössze prezentációkat hoztak nyilvánosságra, nem pedig terveket és hatástanulmányokat, sőt, a legutóbbi időszakig kockázatelemzés sem készült. Hozzáférhető egy úgynevezett "szakvélemény" is, ami megalapozta a főváros döntését, ennek részletes kritikáját előző lapszámunkban olvashatták. Ez alapján a fővédvonalat a partra helyezték és a felső (Nánási-Királyok útja) védekezés alternatíváját levették a napirendről. Mi, a területen élő polgárok ezzel nem értünk egyet. Nem szólíttattunk meg, pedig közel fél évtizede lenne javaslatunk, amit be is mutattunk, de válaszra sem méltattak. A fővárosi közgyűlés döntését megalapozó összehasonlító tanulmány legfontosabb és legszembetűnőbb hibája, hogy **valóban megalapozott összehasonlítást csak két, azonos kidolgozottsági szinten lévő tervről, azonos alapelvek mentén lehet készíteni. Ebben az esetben nem ez történt, hiszen tervek egyik nyomvonalról sem álltak rendelkezésre.** Egy tervezés alatt lévő projekt ad hoc számait hasonlították össze egy nem létező terv becsült adataival. A felkért szakértők feladata egy prekoncepció igazolása volt, arra kaptak megbízást, hogy minden körülmények közt a parti gátat hozzák ki győztesnek. Minden összehasonlítási pontot ennek rendeltek alá. Hasraütés-szerűen alkalmazták az alapelveket, ötletszerűen vetették be a védőtávolságok kérdését, az egyik nyomvonalnál ilyen, a másiknál amolyan számokat alkalmazva. Ez az összehasonlítás szakmaiatlan, tendenciózus, elfogadhatatlan.

A BME Geotechnika és Mérnökgeológia Tanszékének a Műegyetemhez méltatlan színvonalú tanulmánya meggyőzött bennünket arról, hogy elképzeléseinket közzétegyük. Javaslatunk a problémahalmaz megközelítésének koncepciója. A feladat egyszerűen hangzik: az árvízvédelmet, településrendezést, tájépítészetet összehangoltan kell megtervezni, nem pedig mindent alárendelni egy prekoncepciónak: partra a gátat! Olyan szempontokra szeretnénk rámutatni, ami az eddigi vizsgálatokból kimaradt, amit lesöpörtek az asztalról, anélkül, hogy erre magyarázatot adtak volna. Továbbgondolásra érdemes, szakaszosan fejleszthető, reálisan megépíthető alternatívákat szeretnénk vázolni, melyek vizsgálatát a döntéshozók indoklás nélkül elutasították.

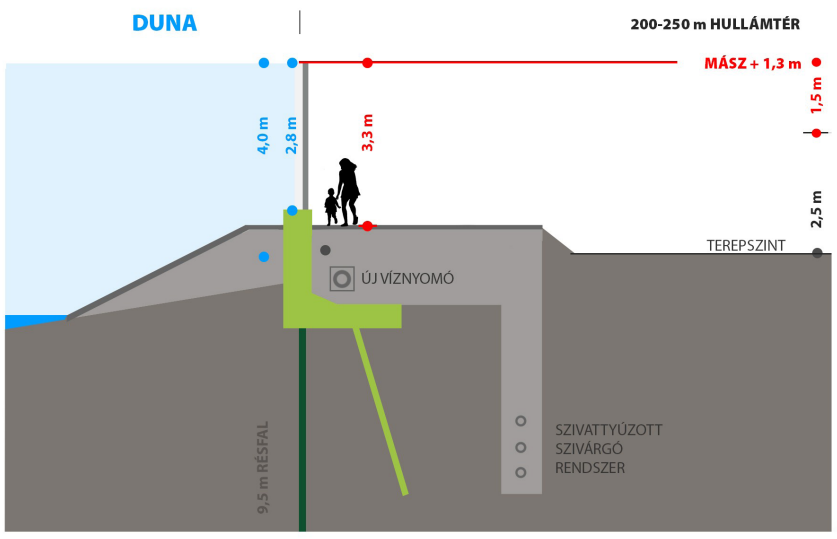
Koncepciónkat alátámasztja, megerősíti az a tanulmány, melyet Prof. Dr. Koncsos László építőmérnök, a BME Vízi Közmű és Környezetmérnöki Tanszéke tanszékvezető egyetemi tanára készített *Két változat a Csillaghegyi-öblözet árvízvédelmében* címmel. Írásunkban több helyen is idézünk ebből a munkából *(A tanulmányról szóló cikk lapunk 5-6 oldalán olvasható, a teljes tanulmány pedig a www.lanyiromaipart.info weboldalon található.)*

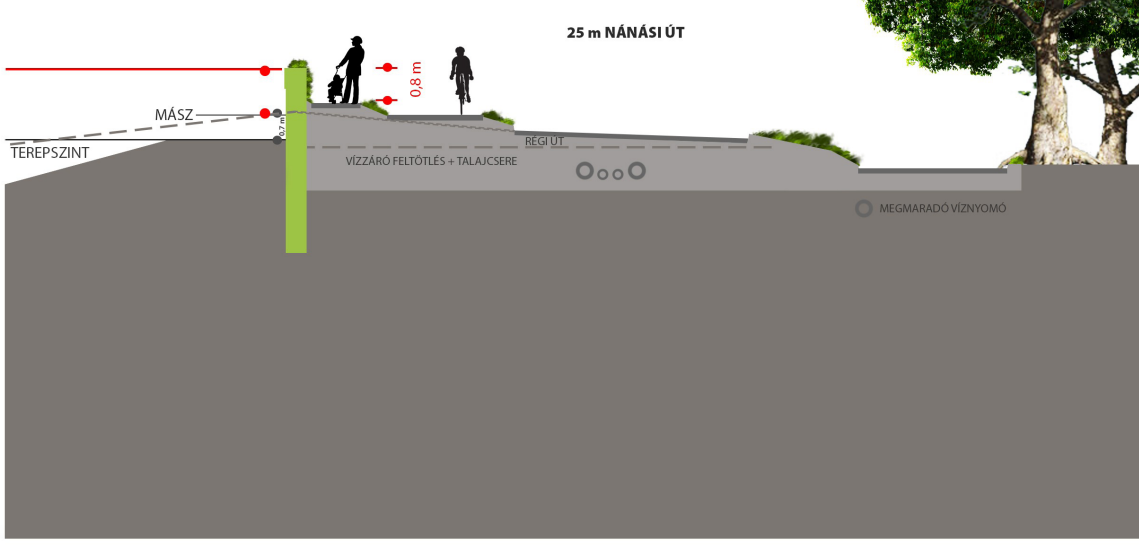
Az öblözet árvízvédelme és az elhanyagolt, lezüllesztett Római-part sorsa megoldatlan, ezt senki nem vitatja. Árvízvédelemre szűkítve a kérdést - ami már önmagában hibás megközelítés - állítjuk, hogy **a Nánási-Királyok útja, a jelenlegi elsőrendű árvízi védekezés nyomvonala a biztonságos és környezetet megőrző, gazdaságosabb nyomvonal.** Ez a vitathatatlanul silány földhányás ("nyúlgát") a kitűnő árvízvédelmi szakemberek és a lakosság aktív részvételével ebben az évszázadban négyszer védte meg 8 métert is meghaladó árvíztől az öblözetet.

Koncsos professzor az említett tanulmányában ezt írja: *"Ha megvizsgáljuk, hogy az 1876 óta rendelkezésünkre álló megfigyelések szerint hányszor érte el, illetve haladta meg az árvíz ezen a védvonalon az útburkolat*

MOBILGÁT a parton

ÁRVÍZVÉDELEM - Nánási út Rozgonyi Piroska u. felé





MOBILGÁT a parton **ÁRVÍZVÉDELEM a Nánásin**

MAGASSÁGI VISZONYOK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

Ébert Ágoston okleveles építészmérnök É1 01 3297

Rómaifürdő - 2017. augusztus 28.

1. sz. metszet - A Nánási út a jelenlegi parthoz képest 2,5 méterrel magasabban fekszik. Az út lejtését megfordítjuk a hegyek felé. Ezzel a terepszint-korrekcióval a Duna felőli oldal 20 cm-rel magasabbra kerül. Két lépcsőben (2x25 cm) kerékpárút és járda lépcsőzik fel a vasbeton fal felé. Így az út felől csupán 0,8 méter magas, kővel burkolt beton térdfallal biztosítható az árvízvédelem.

szintjét, azt látjuk, hogy a védelem kritikus, legalacsonyabb (Királyok útja–Piroska utca–Temesvár utca közötti) szakaszán tíz ilyen árhullámot tapasztaltak. Ezek átlagosan 42 cm-rel haladták meg az útburkolat jelenlegi szintjét, a maximális túllépés pedig 87 cm volt. A Nánási út–Losonc utca–Rozgonyi Piroska utca közötti szakaszon a burkolat fölé mindössze két árhullám emelkedett átlagosan 11 cm-rel, maximálisan pedig 17 cm-rel.
***A Rozgonyi Piroska utca felett nem emelkedett az útburkolat jelenlegi szintje fölé az árvíz az elmúlt 140 évben**. Ez a viszonylag kis terhelés adja a magyarázatát annak, hogy a Nánási út–Királyok útja védvonalon 1953 óta álló silány minőségű (el nem bontott) nyúlgát tartani tudta magát.*

Miközben a tervezés folyamata az egyváltozatos megoldásba (parti mobilgát) torkollott, a Nánási út–Királyok útja védvonalat megtartandónak javasolták haváriahelyzetekre (jégzajlásra, illetve káros szivárgási jelenségekre) hivatkozva. Implicit módon ezzel a döntéshozók elismerik, hogy lehetségesnek tartanak egy pl. jeges árvíz idején bekövetkező mobilgát-katasztrófát, amelyet azután a silány, de megtartandó nyúlgát tartóztat fel a Királyok útján. A szivárgási problémát elemezve nem világos, vajon miféle jelenség és különösen annak mekkora intenzitása okozhatja ennek a 70 hektáros parti területnek a feltöltődését szivárgó vízzel a MÁSZ-ig, amely a jelenlegi nyúlgát lokalizációs célú megtartását indokolja."

Biztosan kijelenthető, hogy nem egy ezeréves árvízre tervezett, irdatlan monstrum, nem a parti mobil-árvízvédelmi fal megépítése a megoldás.

Az árvízi védművek ugyanis - a legutóbb megállapított Mértékadó Árvízszint (MÁSZ) következményeként - Budapest egész területén túl alacsonyak, az új előírások követelményeinek a főváros teljes árvízvédelmi rendszere nem felel meg. A Rómaira most irdatlan pénzekért építenének egy árvízmagasság tekintetében többszörösen túlbiztosított, hatalmas gátat, Budapest többi szakasza pedig marad, ahogy van.

Koncepciótervünkben a topográfiai adottságok előnyeire és az árvízvédelem biztonságára (magasabban fekvő út) helyezzük a hangsúlyt. Védekezési magasságként az előírt - bár véleményünk szerint túldimenzionált - MÁSZ +1,3 méter vettük alapul. A Nánási-Királyok útján koncepciónkban a hatályos Óbudai Városrendezési szabályzat előírása szerint a kerítések vonalába helyeztük az árvízvédelmi falat. A vasbetonból készült falnál (csakúgy, mint a mobil árvízvédelmi falnál) nincs a közművektől és a fáktól előírt védőtávolság. Alapozása a Nánási-Királyok útján - több szakvélemény szerint - alacsonyabb résfallal (szivárgó nélkül) valósítható meg, mint a parton, gazdaságosabban, tárolási-, őrzési-, felállítási költségek nélkül üzemeltethető. Az utcaképbe kőburkolattal, növénytelepítéssel harmonikusan beilleszthető.

A Nánási út két és fél, a Királyok útja jó másfél méterrel magasabban fekszik, mint a part. Ez az első érv amellett, miért itt lenne a helye a fő védvonalnak - ahogyan ez most is van. Szakemberek mondják: **a folyamtól minél messzebb és minél magasabban kell védekezni.** A Királyok útja 1800 méter, a Nánási út 1400 méter hosszú. A délebben fekvő **Nánási utat évtizedekkel ezelőtt feltöltötték, megmagasították, így az természetes földgátként szolgál.** Ebből az irányból a lakótelep a legutóbbi történelmi árvízkor is biztonságban volt. Ezen a szakaszon elég lenne az út Duna felőli oldalán, a telkek kerítésének vonalában egy stabil, növényekkel befuttatott beton árvízvédelmi fal, ami a legújabb előírásoknak is megfelelő magasságú. A gát magassága a Nánási úti szakaszon 2,5 méterrel alacsonyabb lenne, mint a parton a mostani körülmények közt. *(lásd 1. sz. látványterv és metszet)*

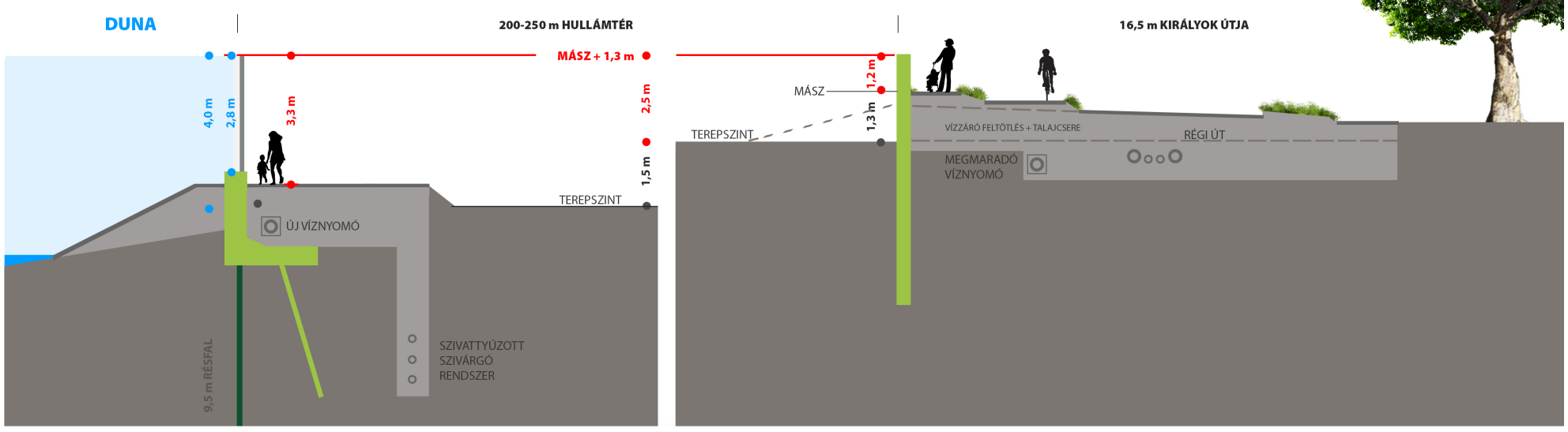
A Királyok útja a partnál 1,5 méterrel magasabban fekszik. **Ha a Nánási úti feltöltést átlagosan 70-75 cm magasságban itt, a mélyebben fekvő Királyok útján is folytatnák, egyfajta látens földgát jönne létre. Ha az útfeltöltés vízzáró anyaggal történne, ezzel lényegesen csökkenne, gyakorlatilag megszűnne a buzgárosodás veszélye.** Az emelés a Dunától a hegy felé lejtve zöldsávban fogyna el, ez parkolóként használható. A burkolatot a Duna felé kétszer fellépcsőzve elkülönített gyalogjárda és bicikliút építhető. Ehhez kapcsolódna a Duna felőli oldalon a kerítések vonalában megfelelően alapozott vasbeton árvízvédelmi fal, a hatályos óbudai városrendezési tervnek megfelelően. A Duna felől 2,5 méter magas mellvédfal így az út oldaláról egy mindössze 1,2 méter magas, kővel burkolt fal látványát nyújtaná. *(lásd 2. sz. látványterv és metszet)*

Ezt a megoldást tanulmányában Koncsos László is leírja:
"A Nánási út–Királyok útja vonalon a tervező nem kényszerült volna arra, hogy a szivárgási probléma kifejlődésének egy kavicson álló pengefallal állja útját, amelynek a fekü pozíciója szab határt. Itt a védvonal útszakasza alapozásának megerősítésével, talajcserével és sekély résfalazással olyan keresztmetszet lenne – valószínűleg jóval kisebb költséggel – létrehozható, amelynek szivárgás-hidraulikai működése széles alapzatú földgátjainkhoz lenne hasonló: a szivárgó víz útját széles horizontális és vertikális akadály állná el.
A jelenlegi nyúlgátat el kellene bontani. Helyette az árvíz elleni védekezéshez olyan mellvédfalat kellene építeni az út Duna felőli oldalán, amely a résfallal és az út alapozásával vízzáró módon egybe lenne építve (...) Ezt a mellvédfalat – ha állt volna – még sohasem lépte volna túl áradás 1876 – a vízrajzi észlelés kezdete – óta."

A partélre tervezett mobil árvízvédelmi fal tervezői jelenleg a beton mellvédre helyezett mobil elemekben látják a megoldást. Ahhoz, hogy a mobilgát sérülékeny alumínium elemei ne égbe szökő vékony pengefalként álljanak a parton, a parti sétányt feltöltik és beton mellvédet futtatnak végig rajta. A betonfal a Duna-parton helyenként 1,1 méter magas lesz! A Duna-parti telkek mostani fekvéséhez képest ez néhol embermagasságú szintemelést jelent, a parti telkekről egyáltalán nem

MOBILGÁT a parton

ÁRVÍZVÉDELEM - Királyok útja



MOBILGÁT a parton **ÁRVÍZVÉDELEM a Királyok útján**

MAGASSÁGI VISZONYOK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

Ébert Ágoston okleveles építészmérnök É1 01 3297

Rómaifürdő - 2017. augusztus 28.

2. sz. metszet - A Királyok útja a jelenlegi parthoz képest 1,5 méterrel magasabban fekszik. A közút vonalát vízzáró földtöltéssel megemelve (+70 cm) és a Duna felé két lépcsőben (2x25 cm) járda és kerékpárút fellépcsőztetésével az út felől nézve a csupán 1,2 méter magas, kővel burkolt beton mellvédfallal biztosítható az árvízvédelem.

lehet majd rálátni a Dunára. A Nánási-Királyok útján esztétikailag zavaró egy betonfal, a Duna-parton viszont ugyanez megépíthető?

A beruházás neuralgikus pontja a költségek kérdése. Még ha abból indulnánk is ki, hogy a két nyomvonalon az alépítmény ugyanakkora, tehát ugyanannyiba kerül, akkor is belátható józan ésszel, hogy **egy lényegesen alacsonyabb felépítmény nem kerülhet többe, továbbá a parti mobil fal költsége négy-ötszöröse a vasbeton falénak.** Evidencia, hogy a partéltől 200 m-re, magasabban fekvő nyomvonalon, egy alacsonyabb, szilárd vasbeton fal árvízvédelmi biztonsága összehasonlíthatatlanul kedvezőbb a parti magasabb és sérülékenyebb mobil gátnál!

A parti gát költsége egyes források szerint 40 milliárd forint körül jár.

Ez az EU támogatás négyszerese, aminek nem látni a fedezetét. A képviselők erről nem szavaztak, hiszen részletes költségszámítások híján nem is szavazhattak. Egy fedezet nélküli projekt továbbtervezetése viszont teljesen indokolatlan költségeket ró a fővárosra.

A vasbeton költsége nagyságrendekkel kisebb, mint az alumínium mobilfal elemeié. Nincs tárolási, szállítási, összeszerelési költsége. Nem igényel napokkal az árvíz érkezése előtt hajszálpontos előrejelzést. Szükség esetén homokzsákokkal magasítható.
Még kedvezőbb a helyzet, ha megvizsgáljuk a résfal kérdését. A mobil árvízvédelmi fal keskeny és magas védmű, a víz alulról nagyon gyorsan megkerüli így árvízvédelmi szempontból szükséges mélyalapozású résfalat építeni alá. Ezzel szemben a fenti nyomvonalon több szakértő egybehangzó véleménye alapján nem szükséges a résfal, vagy csak töredéke a lenti védműének. A FŐMTERV 1997-ben elkészített tervében a Nánási-Királyok útján 3 méter mély résfal szerepel (szemben a parti változat 10-12 méterével!) és a talajviszonyok azóta nem változtak.

Koncsos professzor erről az alábbiakat írja:
"A sekély résfal kisebb torlasztást és belvízi hatást jelentene. Nem tudom elfogadni azokat a korábbi számításokat, melyek szerint a Nánási út–Királyok útja (N–K) mentén mélyebb résfalat kellene építeni mint a parton. (A N–K úti védvonalon az árvizek visszatérési ideje kb. hétszerese a parti változatnak, a hidraulikus terhelés pedig csak harmada.)
A tapasztalat is ezt az állítást igazolja: <<A 2013. évi árvíz során rendkívüli beavatkozások váltak szükségessé a Római-parton is. A legjelentősebb beavatkozás a Királyok útján történt, a meglévő gáttest megerősítésével. A háttöltés megépítésével gyakorlatilag nem volt szükség a Királyok útján árvízi jelenségek kezelésére.>> "

Állandó hivatkozási alap a parti gát mellett, hogy a Nánási-Királyok útján nagyon drága lenne kiváltani az ott futó közműveket, a vízvezetéket és a gázcsövet. Egy 2011-es közérdekű adatigénylésre érkezett válasz ezzel szemben azt írja, hogy a 800 mm-es vízvezetéket már első fokú árvízi készültségnél egyszerűen kiiktatják az ellátásból. Ez a vízcső egyébként is csak a Királyok útján lehetne érintett, mert a Nánási útnál már más nyomvonalon halad. Ugyanez az adatigénylés mondja ki, hogy a parton futó SENTAB vízvezeték nem iktatható ki Budapest vízellátásából. A parti SENTAB cső cseréje - tekintettel arra, hogy a gát nyomvonalába esik - szerves része a parti gát megvalósításának. Ennek költségéről a parti gátnál nem hoztak nyilvánosságra adatokat, csak a Nánási útnál számoltak többletköltségekkel.
A Nánási úton futó gázcső kiváltása is drágítja a beruházást - állítják a prekoncepciós számítások. A valóság ezzel szemben az, hogy a gázcsövet a közelmúltban a legmodernebb technikával felújították. **Az árvízvédelmi falaktól - készüljenek azok vasbetonból, vagy mobil technológiával - nincs központilag előírt, kötelező védőtávolság.** Tekintettel arra, hogy a védőtávolságokra nincs jogszabály, **annak megállapítása a tervező és a megbízó megállapodásának felelőssége,** erről a közelmúltban érkezett, minisztériumi írásos állásfoglalás van a birtokunkban.

Folyamatos a trükközés a kivágandó fák számát illetően is. A Nánási-Királyok útján egy szilárd vasbeton árvízvédelmi fal esetén, minden ellenkező híreszteléssel szemben - amennyiben a parti gáttól számított védőtávolságokat az azonos elbírálás érdekében a felső védvonalon is alkalmazzuk - mindössze 83 darab fát kellene kivágni, a parti félezerrel szemben.

A főváros által erőltetett mobil árvízvédelmi fal a Római-part jövője, az öblözetben élők élet- és vagyonbiztonsága, a terület használati értéke, a társadalmi hatások összetett problémájának vizsgálata helyett egy egysíkú, pusztán technikai szempontú, műszaki megközelítés terméke. A Római-part árvízvédelmére pusztán műszaki jellegű problémaként tekinteni több mint bűn: hiba. A terület jövőjét a mérnöki megközelítés mellett a természeti- és társadalmi hatások komplex vizsgálatával, ezen szakterületek szakembereinek bevonásával kell meghatározni. Ez lenne a felelős döntéshozók feladata. A Nánási-Királyok úti védekezés a korábban vázolt előnyök mellett megteremti és nem korlátozza a hullámtér – üdülő és parti közterület – elengedhetetlen rendbehozatalának feltételrendszerét

É. Á. - S. Zs

Miért kockázatosabb a parton védekezni az árvíz ellen, mint a Nánási út – Királyok útján?

A Fővárosi Közgyűlés 2017. április 5-én nagy többséggel döntött arról, hogy a Csillaghegyi-öblözet árvízvédelmét szolgáló létesítményt a part menti nyomvonalon kell megvalósítani. Tette ezt anélkül, hogy bármelyik nyomvonalra érvényes környezetvédelmi hatástanulmány, valamint kockázatkezelési tanulmány készült volna. Ez utóbbi nélkül nem lehet összehasonlítani a két nyomvonal árvízvédelmi kockázatait, és nem lehet felelősségteljes döntést hozni.

Miről is van szó? Az első és talán legfontosabb különbség: a Nánási út mintegy 2,5, a Királyok útja pedig 1,5 m-rel magasabban húzódó természetes magasvonal. Ugyanakkora árvízszintnél itt értelemszerűen sokkal kisebb víznyomást kell megtartania az árvízvédelmi műnek. A partélre tervezett monstrum 3,1 km hosszon különböző teherbírású altalajra, helyenként jelentős feltöltésre épül. A témát és a területet jól ismerő árvízvédelmi szakemberek - köztük nemzetközileg elismert professzorok – véleménye szerint **ilyen magas és hosszú, vízáteresztő altalajon lévő, hullámtéri erdővel nem védett mobilgát kockázatos, és nincs rá nemzetközi árvízvédelmi tapasztalat.** Ugyanakkor tönkreteszi a Római-part természeti értékeit.

A feltöltött terepszinttől számított parti 3,3 - 3,9 m magasságú védmű a víz nyomásán túl közvetlenül ki van téve uszadékoknak, elszabadult vízi járműveknek és jégzajlásnak. A jeges ár bekövetkeztének esélye ugyan kicsi, de nem kizárt. Idén januárban láthattuk a Tiszán levonuló jeges ár pusztítását. A Dunán is megjelentek ekkor több ezer tonnás jégtáblák, amelyek egymásnak ütközve elfordulhatnak, és könnyedén letarolhatják a mobilfalat. Mindezek a veszélyek a N.-K. útján lévő védműnél a hullámtéri fák és épületek védelmének köszönhetően kizártak. **A mobilfal sérülése esetén – annak kiterjedtségétől függően – óriási erővel zúdulna a víz a mentett területre, és néhány óra alatt víz alá kerülne a Csillaghegyi-öblözet nagy része, helyenként 3 m-t is meghaladó vízmélységgel.** A döntéshozók által legtöbbször hivatkozott, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem döntéselőkészítő szaktanulmánya is elismeri: „Kétségtelenül kevés információval rendelkezünk a mobil árvízvédelmi fal jéggel, jégnyomással, uszadékfával szembeni ellenálló képességéről".

A fentebb leírt havária elkerülésére a Fővárosi Közgyűlés úgy döntött, hogy az elsőrendű árvízvédelmi létesítmény elkészültét követően az első két – III. fokot elérő vagy azt meghaladó – árvízkor a N.–K. útján meglévő védmű nyílásait lezáratja. Ez azt jelenti, hogy a Vigadó téri vízmércén 800 cm-t elérő vízálláskor a – túlnyomórészt 50 cm magas, ún. ülőfalra szerelt – mobilfal 23 cm-es víz terhelésének van kitéve. Ez gyakorlatilag semmilyen próbaterhelésnek nem nevezhető. Az ezután bekövetkező árvizek esetén mintegy 55. 000 ember élet- és vagyonbiztonsága már csak a parti védműtől függ. **Erről a védműről a tervezője idén májusban (a döntés után!) elkészítette a Komplex Kockázatkezelési Tanulmányt.** Ebből néhány kockázati tényező:

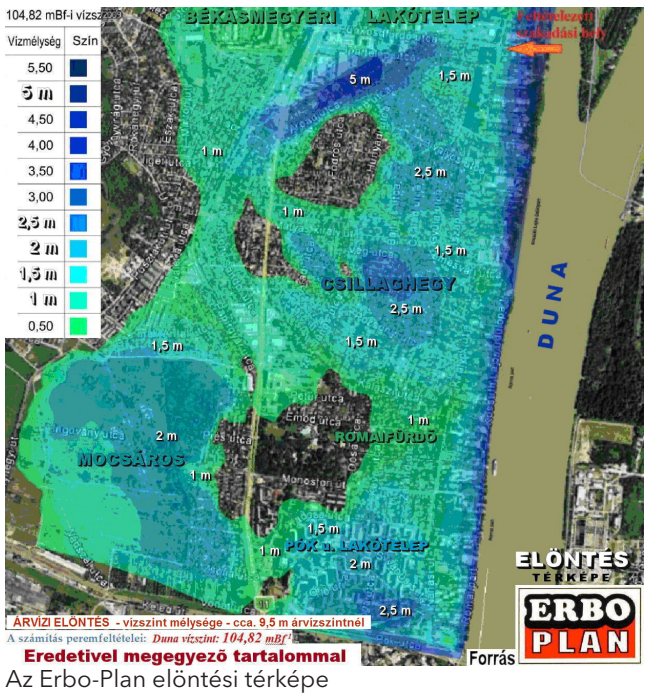
- A 2013-as árvízszintnél a mobilgát esetleges átszakadása miatt a N.-K. útja vonaláig egy óra alatt, az öblözet távolabbi területeinek feltöltése 6-12 óra alatt megtörténik. (Ez még a lakosság riasztására is kevés, nemhogy a kimenekítésére.)
- A jégzajlással kísért magas vízállásnál a nagy tömegű jégtáblák károsító potenciálja igen magas lehet.
- Havas napokon a szállítási-szerelési feladatok elvégzése kockázatosabbá válik. (A mobilfal felállítására az előrejelzéstől számítva 4 nap áll rendelkezésre.)
- Jeges árvizes helyzetben a kialakuló hófúvás az árvízvédekezést akadályozza.
- Villámtevékenység a szerelési munkákat akadályozhatja.
- A szállítási útvonalon torlódás lehet.
- Az emberi és gépi erőforrások hiánya/hibája bekövetkezhet.
- A szükséges anyagok ellopása vagy rongálása (vandalizmus) veszélyes késést okozhat.
- Az oszlopok felállításához szükséges (a fix vasbeton ülőfalban levő) csavarfuratok eltömése, rongálása a szerelés ellehetetlenülését okozhatja.
- A védmű alatt átszivárgó víz átemelésének szünetelése miatt elöntések alakulhatnak ki.

Az egyik lehetséges megoldást a parti fővédvonal helyett a Királyok útján a földgát helyén, a Nánási úton ennek folytatásában megépítendő vasbeton fal jelentené. A megfelelően alapozott fix fal a mértékadó árvízszintig épülne ki (ez közel azonos a jelenlegi gát magasságával), és ennek tetejére kerülne extrém magas árvíz idején a jogszabályokban előírt 1,3 m magas mobilfal. Ennek megépülése esetén a parti védműnél felsorolt kockázatok egyáltalán nem, vagy csak sokkal kisebb mértékben állnának fenn.

Tény, hogy a Fővárosi Közgyűlés a hullámtér bevédése érdekében döntött a parti nyomvonalról, azonban ezzel nagyobb kockázatnak teszi ki 55.000 lakos élet- és vagyonbiztonságát.

Mindezek mellett gondoskodni kell a hullámtérben jogszerűen élők problémájának megoldásáról.

Doroszlai Dénes, helyi lakos



Az Erbo-Plan elöntési térképe

Emberkísérlet 55.000 résztvevővel

Az alábbiakban Prof. Dr. Koncsos László építőmérnök, tanszékvezető egyetemi tanár KÉT VÁLTOZAT A CSILLAGHEGYI-ÖBLÖZET ÁRVÍZVÉDELMÉBEN című anyagából foglalunk össze néhány gondolatot. A teljes tanulmány a www.lanyiromaipart.info weboldalon olvasható.

Névjegy

Prof. Dr. Koncsos László

Prof. Dr. Koncsos László okleveles építőmérnök, a BME Vízi Közmű és Környezetmérnöki Tanszéke tanszékvezető egyetemi tanára. Többek között a „Tisza árvízi szabályozása a Kárpát-medencében", 111WateRisk vízkockázatok hazai kutatási programok, a SCENES (EU), CLIME (EU) árvízkockázattal kapcsolatos kutatási programok, Shenzhen város (Kína) árvízkockázati vizsgálatának szakmai vezetője, a Cigándi és Beregi (VTT) árvíztározók első megalapozó számításainak kidolgozója. Számos, a témában folytatott doktori kutatás témavezetője.

Tanulmányát Koncsos professzor a két védvonal közti magasságkülönbség összehasonlításával indítja. **A jelenlegi védelmi vonal nem véletlenül alakult ki a Nánási út-Királyok útja mentén.** A régi idők mérnökei tudták, hogy az út kitűnően védhető természetes magaslaton helyezkedik el. Az 1876 óta végzett megfigyelések szerint az elmúlt 140 évben a legalacsonyabb szakaszon tízszer, míg a legmagasabban fekvő szakaszon egyszer sem érte el, illetve haladta meg az árvíz az útburkolat jelenlegi szintjét. Ez a viszonylag kis terhelés adja a magyarázatát annak, hogy a Nánási út–Királyok útja védvonalon 1953 óta álló silány minőségű nyúlgát tartani tudta magát.

Azzal, hogy a parti mobilgát megépítése mellett a Nánási út–Királyok útja védvonalat haváriahelyzetekre hivatkozva megtartandónak javasolták, a döntéshozók implicit módon elismerik, hogy lehetségesnek tartanak egy mobilgát-katasztrófát, amelyet azután a silány nyúlgát tartóztat fel a Királyok útján.

Koncsos professzor felhívja a figyelmet arra, hogy **a kerületi építési szabályozás ellenkezik a vízügy helyi árvízvédelmi feladatával,** melynek a mértékadó árvízszint (MÁSZ) állandó szinten tartására kell irányulnia. Mivel a területen csak MÁSZ felett engedélyeznek építményt, az építési területeket feltöltik, ez pedig mederszűkítést eredményez. Ha az egész hazai folyóvölgyben hasonló logikával járnának el, akkor újra és újra emelni kellene a MÁSZ-t. Ez a szemlélet az adófizető állampolgárokkal fizetteti meg a megakadályozható negatív hatásokat. A MÁSZ emelése ugyanis mindig építkezéseket jelent.

Az Európai Unió 2007/60/EK sz. irányelve szerint: „A hatóság csak akkor engedélyezhet a MÁSZ-t növelő beavatkozást, ha kimutathatóan működnek olyan természetes hatások vagy mesterséges beavatkozások, amelyek a MÁSZ-ra nézve az építmény negatív árvízvédelmi hatásait kompenzálják." Azonban nem ismerünk ilyet.

A korábbi, 2013-as ERBO-PLAN tervet – amelyben a római-parti mobilgát nem elsőrendű védvonalként, hanem csak nyárigátként szerepelt – a 2013-as nagy árvíz után visszavonták, tekintettel a MÁSZ emelkedésére. A medermozgástól, a jéghatástól, a mobilgát megnőtt magasságától, illetve a lakossági ellenállástól tartva a nyomvonalat eltávolították a parttól, és a jelenlegi telekhatárhoz minél közelebb javasolták azt megvalósítani. Egyben elvetették az alternatívákban történő gondolkodást és ezt a terület egységes védelmének igényével indokolták. Pedig a Kossuth Lajos üdülőpartot és a Nánási út–Királyok útja közötti részt hagyományosan az árvizekhez alkalmazkodó területhasználat jellemezte, amihez az építési szabályozás is igazodott.

Koncsos professzor felhívja a figyelmet arra is, hogy **a parti védmű csak az Európai Unió Víz Keretirányelve ellenében valósulhat meg.** Ez utóbbi szerint ugyanis csak akkor végezhető ökológiai értékeket veszélyeztető beavatkozás, ha nincs más megoldás. Márpedig létezik ilyen megoldás.

A jelenlegi terv (TÉR-TEAM Kft., 2017) lényege, hogy a mobilgátat egy vasbeton mellvédfal tetejére helyezik, azaz kvázi reprodukálják a Nánási út–Királyok útja védvonal magasságát. A túllépő árhullámok átlagos visszatérési idejét és az előrejelzések hibahatárát is bekalkulálva kb. 7 éves visszatérési idővel kell a mobilgátat felépíteni. A mellvédfal mögött, a mentett oldalon, alacsonyabb szinten feltöltést képeznek – itt folyik majd az árvíz elleni védekezés. A feltöltés szintjét az árvíz átlagosan és megközelítően kétévente éri.

A mobilgát alépítményét statikailag méretezni kell, mozgása veszélyes, kerülendő. A mozgást előidéző legvalószínűbb probléma: szivárgás és egyéb árvízi jelenségek. Mint pl. a hidraulikai talajtörés, azaz a finom talajszemcsék kimosódása a nagy szivárgási sebesség miatt. **Ez üregeket moshat ki az alépítmény alatt, ami az alépítmény mozgását és stabilitásvesztését okozhatja**. Koncsos professzor szerint helyes, hogy a tervezők a gát alatti szivárgási sebesség csökkentésére törekednek. Ezt a Duna kavicsos medre alatti vízzáró réteget (feküt) megközelítő szádfalmélység növelésével kívánják elérni. A feküt szivárgáshidraulikai okokból nem nem szabad teljesen megközelíteni, de a szádfal és a fekü közötti ún. nyitott ablak túl nagy sem lehet, mert akkor az átszivárgó vízhozam óriási lenne. A jelenlegi tervben ezt 3,1 km hosszra összegezve 4,5-9 m3/s-ra becsülik, ami egy **Zala nagyságú folyó vízhozama. Ezt kellene szivattyúzással visszajuttatni a Dunába!**

Árvíz idején optimális lenne a szádfal lezárása egészen a feküig, de kisvizek idején a Duna felé irányuló talajvízmozgás van a vízgyűjtőn, így a teljes lezárással belvizet idéznének elő.

Koncsos professzor nyomatékosan figyelmeztet arra, hogy az alépítmény alatti szivárgási sebesség valós értékeiről csak úgy lehetne képet kapni, ha a környezet talajrétegeit jellemző szivárgási tényezőkről is információt szerzünk. Ez pedig a fizika egyik legbizonytalanabb paramétere, a talajok összességére közel tíz nagyságrendet is változhat az értéke.

A római-parti projektet – egész története folyamán – ennek a bizonytalansági és kockázati forrásnak a nem kellő mélységű ismerete lengi körül.

Már az első, 2005-ös próbaszivattyúzási vizsgálat és az ERBO-PLAN 2013-as terve között is nagyságrendi különbség van a gát alatti átszivárgó vízmennyiség számításában, ahogy azt az ún. római-parti gát munkabizottságának 2014-es jegyzőkönyve is elismeri.

Azóta eltelt újabb három év és elkészült a GL-Expert Kft. 2016-ban megjelent talajvizsgálati jelentése ami rámutat: „A vizsgált terület (csaknem 5 km hosszúságú partszakasz) kiterjedése miatt a talajösszlet átfogó jellemzése nem lehetséges, illetve nagy változékonyságot mutat." (GL-Expert, 2016)

A szivárgás-hidraulikai számítások továbbra is nagy bizonytalanságot mutatnak. A lokális kétdimenziós modellel számított 4,5-9 m3/s helyett a nagytérségi modell 0,17-0,23 m3/s-ot mutat, azaz 30-40-szeres az eltérés!

Maga a benyújtott engedélyezési terv műszaki leírása is elismeri a problémát: „A 2+700-3+900, 4+400-4+871 keresztmetszetek között a Duna üledék, kavicsos homok és homokos kavics talajréteg felett kohézió nélküli szemcsés talajrétegek megjelenésére kell számítani. **E talajrétegek jelentősen csökkenthetik a tervezett védmű geotechnikai stabilitását.** Ezen szakaszon a kivitelezési tervezés során kiegészítő geotechnikai vizsgálat szükséges a tervezés optimalizálása céljából."

Koncsos professzor véleménye szerint a terv 55 ezer ember részvételével élesben végez el egy szivárgás-hidraulikai kísérletet, hogy ha egy kavicsrétegen álló mobilgát alatt eltűrünk, sőt stimulálunk jelentős szivárgást, akkor előidézhető-e a hidraulikai talajtörés és a gát stabilitásvesztése.

A „klasszikus" földgátak esetében a hidraulikai talajtörés a buzgárjelenség révén megfigyelhető, így van lehetőség a védekezésre a homokzsákokból kialakított ellennyomó medencével. Esetünkben azonban a szivárgórendszer nem csak a gát alatt átáramló vizeket, hanem a kimosott talajt is felfogja, ezért a jelenség rejtve marad, így aztán védekezni sem lehet ellene. **A gát alatti kiüregelődés tehát csak a gát stabilitásvesztésekor derülne ki.**

Téves az a gyakorta felbukkanó állítás, hogy a mobilgát állékonyságát a gyártó garantálja. A fentebb felsorolt kérdések kezelése a tervezés egyedi feladata, nincs rá gyártói garancia. A „komplex kockázatkezelési tanulmány" (mint a vízjogi létesítési engedélyezési terv része) 32. oldalán ez olvasható:

„Megjegyezzük, hogy az Eurocode 7 szabványrendszer szerint történt a mobilfal méretezése. Az Euro- code 7 a német és osztrák, valamint észak-amerikai tapasztalatok alapján kiterjed az ütközések és az uszadékok mint teher megfelelő statikai vizsgálatára. A mobilfalat gyártó szervezetek megfelelő garanciát vállalnak a szabvány szerint méretezett és megépített rendszer egészére."

Ezzel szemben a német mobilgátszakértővel, Holger Schuettrumpf professzorral folytatott levelezésből kiderül *(a levelezés a teljes tanulmány mellékleteként elolvasható – a szerk):*

1. Az Eurocode 7 szabvány egyáltalán nem foglalkozik a mobilfal (mobilgát) méretezésével.

2. Nincsenek még előírások a mobilgátak létesítésével kapcsolatban. Schuettrumpf levele szerint remélhetőleg ez év végére készítik el a német előírásokat.

3. Schuettrumpf ismételten említi **a kedvezőtlen tapasztalatokat pl. a kölni mobilgát esetében. Jelzi továbbá aggodalmát a csillaghegyi viszonyok között (2,8 m magasság és alluviális altalaj) létesítendő mobilgát biztonsági kockázatával kapcsolatban.**

Hogyan vállalhatnak megfelelő garanciát a gyártók a szabvány szerint méretezett és megépített rendszer egészére, amikor nincs ilyen szabvány?

Koncsos professzor szerint meglepő, hogy bár az ERBO-PLAN engedélyes tervét többek között a jéghatástól való félelem miatt vonták vissza és alakí-

tották át, a legújabb terv statikai modelljében a jégnyomás, mint terhelés fel sem bukkan. A statikai modell szintén nem számol a talajtörési, illetve a kiüregelődési jelenséggel, így ellentmondásba kerül a geotechnikai bizonytalanságokkal. Ez az ellentmondás vélekedése szerint érvényteleníti a statikai számításokat is.

A mobilgát nyomvonalvezetéséből következő további kockázati faktor, hogy a mobilgát és a MÁSZ szintjéig feltöltött telkek között áramlási csatorna keletkezik. **Gátszakadás esetében a víz magasra töltődik és a szűk szervizúton rohan végig nagy sebességgel - elsöpörve a védekező személyzetet.** Kérdéses, hogy az érintett objektumokból evakuáció lehetséges-e. Ezek az árvízbiztonsági kockázatok csak egy magasabban fekvő nyomvonallal kerülhetők el.

A professzor véleménye szerint, ha a Nánási út–Királyok útján megerősítenék a védvonal útszakaszának alapozását, talajcserével és sekély résfalazással olyan keresztmetszet lenne – valószínűleg jóval kisebb költséggel – létrehozható, amely szivárgás-hidraulikai szempontból egy széles alapzatú földgáthoz lenne hasonló: a szivárgó víz útját széles horizontális és vertikális akadály állná el.

A jelenlegi nyúlgát helyén a MÁSZ magasságáig mellvédfalat kellene építeni az út Duna felőli oldalán, amely a résfallal és az út alapozásával vízzáró módon egybe lenne építve.

Ennek a mellvédfalnak a magassága alig több mint 1 m lenne a védvonal legkritikusabb, 600 m hosszú szakaszán, a Rozgonyi Piroska utcánál már csak a térdfal lenne szükséges. **Ezt a mellvédfalat – ha állt volna – még sohasem lépte volna túl áradás 1876 óta.** A parti gáttal adekvát biztonságot alacsony, 1 m magas, a mellvédfal tetején 100 évente átlagosan egyszer felépítendő mobilgáttal lehetne biztosítani.

Koncsos nem fogadja el, hogy a Nánási-Királyok útján mélyebb szádfalat kellene elhelyezni. A korábbi számításokat felül kellene vizsgálni, két ugyanolyan megalapozottságú és gondosan kidolgozott alternatívát kellene felépíteni, továbbá monitorozni és modellezni, amely hitelesen biztosítaná az összehasonlíthatóságot.

Összegzésében Koncsos László **kalandor jellegűnek nevezi a tervet, melyben az árvízi biztonság kérdése és a költségek felfelé nyitottak. Úgy véli, a tervezést vissza kellene téríteni az alternatív megoldások kidolgozásához** úgy, hogy adekvát – egyenértékű, azonos igényekkel és részletességgel kidolgozott – változatokat kellene megfogalmazni és összehasonlítani a biztonság, az ökológiai értékvesztés, a városépítészet és a gazdaságosság szempontjai alapján. Ez leszámolás lenne a jelenlegi prekoncepciós zsákutca csapdahelyzetével.

Tanulmányát egy történettel zárja, mely szerint a XIX. században a fiumei vasútvonal építésének csaknem áldozatul esett a Balaton. Az új vasút gyors és kényelmes közlekedést ígért, a megoldásnak pedig a Balaton lecsapolását szánták. Vajon akadna-e ma Magyarországon valaki, aki a némileg gyorsabb haladás kedvéért le akarná csapolni a Balatont, csak azért, mert a vasút optimális vonalvezetése ezt indokolja? Aligha. Nem a mérnöki tervezés feladata, hogy beárazza a természeti értékeket – írja záró gondolatai közt Koncsos professzor.

Javaslat a Csillaghegyi-öblözet árvízvédelmére és a Római-part komplex rendezésére

Budapest főpolgármestere, Tarlós István július elején felajánlotta, hogyha a Római-part megmentéséért küzdő civilek elő tudnak állni egy álláspontjukat alátámasztó tudományos szakvéleménnyel, amelyet az árvízvédelem terén elvitathatatlanul illetékes szerző jegyez, akkor ő azt a Fővárosi Közgyűlés elé terjeszti. Lányi András vezetésével három szakterület képviselői: Prof. Dr. Koncsos László építőmérnök, Bardóczi Sándor tájépítész, valamint Tosics Iván és Csanádi Gábor szociológusok éltek a lehetőséggel. Az alábbiakban tanulmányuk bevezetőjéből olvasható egy részlet. A teljes tanulmány a *www.lanyiromaipart.info* weboldalon olvasható.

1. Az árvízvédelmi fő védvonal elsősorban nem jogi, hanem árvízvédelmi fogalom, nem lehet tetszés szerint ide vagy oda helyezni. Ezt a védvonalat elődeink a természetes terepviszonyoknak megfelelően, a Nánási út–Királyok útja mentén alakították ki. A biztonságos és hatékony védekezés számára ma is ez az optimális helyszín. Az általunk javasolt megoldás: az úttesthez csatlakozó betonfal kialakítása jelentené aránylag a legkisebb beavatkozást az épített, illetve a természeti környezetbe.

2. A part menti mobilfalas védekezés biztonsági kockázatai vállalhatatlanok! Árvíz idején a megnövekedett szivárgási sebesség következtében a szemcsés talajréteg kimosódása a gát alatt talajtörést okozhat. Ezért **a főmeder közvetlen szomszédságában, egy 3,2 km-es nyomvonalon létesített mobilfal olyan emberkísérletnek tekinthető, amelynek 55 ezer érintettjét erről nem kérdezték meg és nem tájékoztatták.**

3. A Római-part vonzerejét a főváros lakói számára az itt megőrzött természetközeli állapotok és az egyedülálló társadalmi miliő jelentik. Ezt **a jellegét a partszakasz teljes mértékben elveszítené, ha a mobilfal a part mentén épülne meg.**

4. A part menti védekezés esetén a nagy ingatlanpiaci nyomás miatt elkerülhetetlen a bevédett terület funkcióváltása – lakóparkszerű beépítés a mai Római-part közpark jellegének rovására –, ami nem társadalmi, csupán egyéni érdekeket szolgálna.

5. A partélre tervezett védmű e hátrányok mellett hatályos jogot is sért: **az Európai Unió irányelvei tiltják az árteret szűkítő, a vízi és vízparti élőhelyeket degradáló műszaki beavatkozást, amennyiben lehetséges más megoldás.**

6. Számos európai nagyvárosról tudunk, ahol jelentős folyóparti területek maradtak a hullámtérben. Többek között Párizs, Bordeaux, München, Hamburg, Stockholm, Amszterdam és Bécs példája mutatja, hogy ezek fejlesztése vagy rehabilitációja során a rendezett állapotok kialakítása jól összeegyeztethető a természetközeli arculat fenntartásával. Ez a lehetőség ma még a Római-parton is adott, rajtunk múlik, hogy élünk-e vele.

7. Felelős döntés csak úgy születhet, ha az alternatív megoldások azonos igénnyel és mélységben kerülnek kidolgozásra, erre a Római-part esetében nem került sor. A biztonsági, városfejlesztési és ökológiai szempontok összeegyeztetése nem mérnöki feladat. Az értékrendet ehhez a társadalomnak, Budapest közönségének kell megfogalmaznia.

Aktivistáink tájékoztatják az érdeklődőket 2017 augusztusában, a Partra Magyar! Fövenyfoglalás című rendezvényünkön. (Fotó: Beliczay László)

Több változat kidolgozásával újra kell gondolni a problémát

Kánya Tamás fotója

2017. augusztus 18-án három vízügyes szakember, Holló Gyula, Futaki Károly és Simonffy Zoltán nyílt levelet írt Tarlós István főpolgármesternek: Római-part: tájhasználat ÉS árvízvédelem címmel, melyben arra kérték a városvezetőt, hogy állítsa le a mobilgát tervezési munkáit. A nyílt-levelet és az ehhez kapcsolódó interjút az ÁTLÁTSZÓ internetes portál tette közzé. Interjúnk az ÁTLÁTSZÓ cikke előtt készült, de annak megjelenése után átdolgoztuk. A kérdező Ébert Ágoston volt.

HelloRómai: *A nyílt levél és a kapcsolódó interjú az ÁTLÁTSZÓ oldalán elolvasható, mégis arra kérjük, foglalják össze, mi indította Önöket a nyílt levél megírására és mi a levél lényege.*

Simonffy Zoltán: Az engedélyezési eljárásra váró terv továbbra is csak egyetlen változatot tartalmaz. Ez nem elfogadható. Továbbra sem beszélhetünk egyértelmű szakmai és társadalmi támogatottságról. **A jelenlegi tervezési folyamat nem felel meg az előírásoknak és a szakmai alapelveknek, mert ahhoz több, azonos szinten kidolgozott változat és azok előre meghatározott szempontok szerinti összehasonlítása szükséges.**

Futaki Károly: Továbbra is csak egyetlen változat, a part közelében megépítendő mobilfal szerepel az engedélyezési eljárásra váró tervben, jelentős hiányosságokkal. Ez nem felel meg a mérnöki tervezési szemléletnek és a jogszabályoknak sem. Az EU irányelvekben is megjelenő (a hazai jogszabályokba egyébként átültetett) **előírások megsértése** azért is lényeges, mert **veszélyezteti az EU-s támogatások igénybevételét.** Szakmai szempontból a legnagyobb hiányosság, hogy a javasolt változatot – noha történt felületes összehasonlítás - nem több változat egyenrangú értékelése alapján választották ki, így nem bizonyított, hogy ez a legjobb megoldás. Azt javasoljuk, hogy a változatok értékelése során **az árvízvédelmi-műszaki szempontok mellett figyelembe kell venni az ökológiai, területhasználati, gazdasági szempontokat és a társadalom véleményét is.**

HelloRómai: *Többször említik, hogy össze kell hangolni az árvízvédelmi, ökológiai, tájvédelmi és társadalmi-gazdasági szempontokat, mit jelent ez a gyakorlatban?*

Simonffy Zoltán: Az az általános megfogalmazás már sokszor elhangzott, hogy **az árvízvédelmi biztonságot olyan megoldással kell elérni, amelyik nem ellentétes az ökológiai célokkal.** Ez két, hazai jogszabályokba átültetett EU irányelv együttes alkalmazásából következik. Nézzük meg, hogy a Római-parton mit jelent ez. Ami nyilvánvaló: a jelenlegi fővédvonalnak számító Nánási út – Királyok útja (N-K) mentén a rendszer előírt szintre való kiépítése (kiegészítve a két kapcsolódó patak árvízvédelmével) teljesíti a fővédvonal mögötti lakóterület - úgynevezett mentett ártér - védelmét, ugyanakkor a Duna-parti tájat nem befolyásolja. A megoldás tehát ökológiai szempontból is kedvező.

Kiemelt szempont az árvízvédelem ökológiai hatása. Ebből a szempontból **a partéli nyomvonal jelenti a legdurvább beavatkozást, amely gyakorlatilag megszünteti a part természeteshez közeli állapotát**, és így kihat a Duna budapesti szakaszának ökológiai potenciáljára is. Ez **csak abban az esetben engedhető meg, ha nem létezik más megoldás.** Ezt igazolni kell, ami azonban eddig nem történt meg. A feladat tehát olyan megoldás keresése, amely az ökológiai hatások, a kárcsökkentés, a többletköltség, a területhasználati előnyök és hátrányok alapján optimálisnak adódik. Az is elképzelhető, hogy az optimum nem önálló megoldásként fog adódni, hanem például a N-K változat mellett kiegészítésként, a fővédvonalhoz képest valamivel alacsonyabb védelmi szinttel. **Szó sincs tehát arról, hogy ne kellene foglalkozni a hullámtéri vagyon védelmével, de az sem lehet jó megoldás, ha átgondolatlanul ennek a szempontnak rendelik alá a part ökológiai és tájértékét.**

De mindezek eldöntéséhez szükség van területhasználati és területfejlesztési, ökológiai, társadalmi, gazdasági tanulmányokra és a megfelelő részletességű műszaki (vázlat)tervekre,illetve költségelemzésekre. Továbbá alapvető a társadalom bevonása a tervezési és döntési folyamatba.

HelloRómai: *Mi lehet ebben a folyamatban a társadalom szerepe?*

Futaki Károly: A területhasználattal kapcsolatos döntések előkészítésében kiemelten fontos az érdekeltek véleményének megismerése és becsatornázása. Erre pl. kiválóan alkalmas a kerületben már többször is alkalmazott **közösségi tervezés módszere.** A módszerrel olyan kérdésekre kaphatunk választ, mint pl. a partrendezés jellege (sétány, kerékpárút, pihenők, vendéglátóhelyek jellege és sűrűsége, csónakházak), az állandó árvízvédelmi falak esztétikai kialakítása, a parti zóna átalakítása esetén annak jellege. De **körbejárhatók ennél fajsúlyosabb kérdések is, mint pl.: Azon az áron is támogatják-e a hullámtér árvízvédelmének megoldását, ha az súlyosan károsítja a part jelenlegi tájértékét,** amik megvitatásával a civil társadalom aktívan hozzájárulhatna a követelményekhez és elvárásokhoz jobban igazodó tervek megszületéséhez. És ez az, amiért az irányelvek annyira szorgalmazzák a társadalom bevonását.

HelloRómai: *Mi a véleményük a jelenleg kidolgozott tervről?*

Simonffy Zoltán: Általában lényegesnek gondoljuk, hogy ebben a nagy horderejű és szerteágazó feladatban vegyenek részt az egyes szakterületeket képviselő szakemberek, és ne „kontárkodjunk egymás dolgába". A műszaki tervezési feladatok csak a tervezés egyik elemét képezik. A mostani sorrend nem jó: prekoncepció alapján kiválasztott egyetlen változatra részletes műszaki terv, majd e terv hatásainak elemzése, gyakorlatilag visszacsatolás nélkül. **A műszaki megoldásokat szabványok vagy az azonos biztonság szempontrendszere szerint kellene kidolgozni. Ilyen szempont- vagy szabványrendszer azonban nincs,** tehát nem beszélhetünk adott biztonságról, legfeljebb az adott műszaki megoldással elérhető biztonságról.

A jelenlegi terv részletkérdéseihez nálunk jobban értő kollégák felvetései az állékonyság, a szivárgó és a gyakorlati alkalmazás kérdésében mindenesetre jelzik, hogy **a jelenlegi terv ebből a szempontból is alapos felülvizsgálatra, komoly kiegészítésre szorul.**

HelloRómai: *Úgy tűnik, hogy a döntéshozók egy zsákutca végéhez lavírozták magukat és falba ütköztek. Mi a kiút? Mi a megoldás, mi a javaslatuk?*

Simonffy Zoltán: Azt nem tudom, hogy ez a „fal" elég erős-e. Mindenestre remélem, hogy nem akarják áttörni, hanem valóban belátják, hogy érdemes **újragondolni a problémát.** Belátják, hogy több változatot kellene megvizsgálni egységesen, a jelenleginél bővebb szempontrendszer szerint. Erre időt kellene hagyni. Megérné, mert **bizonyosan létezik olyan megoldás, amelyik – ha kompromisszumokkal is – de a hullámtéren élőknek és a Római-parti miliőt szerető sok ezer embernek is elfogadható. És így még az EU - támogatás sem kerülne veszélybe.** Sok múlik a Fővárosi Közgyűlés döntésén, ezért a nyílt levelünket minden képviselőnek elküldtük.

HelloRómai: *Mi a véleményük az Önök levele és az úgynevezett Lányi féle kezdeményezés kapcsolatáról?*

Futaki Károly: A szakértői tanulmányoknak más a megközelítése és más a célja, mint a nyílt levelünké. **Összehasonlítva, mégis úgy érzem, hogy nagyon jól kiegészítik egymást.** A civil csoport helyzetértékelő áttekintései együttesen pontosan világítanak rá a problémákra.

HelloRómai: *Köszönjük, hogy segítettek az összetett probléma megértésében.*

Névjegyek:

Simonffy Zoltán, nyug. tud. munkatárs, az 1. hazai Vízgyűjtő-gazdálkodási Tervek (VGT) műszaki koordinátora (2010), a VGT és az Árvízkockázati Kezelési Tervek (ÁKK) összehangolásának felelőse (2015)

Holló Gyula, nyug. min. főosztályvezető ICPDR magyar delegáció vezetője (1998-2012), az 1. hazai VGT kiadásának felelőse (2010), EU vízigazgató (2004-2012).

Futaki Károly, műszaki tanácsadó, ÁKK módszertani előkészítése (2009),kulcsszakértő a Száva VGT készítésében (2009 – 2011), kulcsszakértő Szerbia, Duna-Morava ÁKK készítésében (2010 – 2012)

A parti mobilfal lekövezett partot eredményezne

Nemes Zoltán okleveles vízépítő mérnök, diplomáját a Budapesti Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karán szerezte 1988-ban, diplomamunkáját a Vízépítési Tanszéken készítette. Számos, Európai Unió által támogatott szennyvíztisztítási, valamint több árvízvédelmi projekt megvalósításában vett részt Magyarországon építésvezetőként, projektvezetőként és tanácsadóként. A visegrádi mobilgátas beruházás első, már megvalósult ütemének projektvezetője volt a kivitelezést végző konzorciumnál.

Facebookon kereste meg az ,,Óvjuk meg a Római-part szépséges fáit" közösséget és felajánlotta, hogy a Római-parti gáttal kapcsolatos mondanivalóját közreadná. A kérdéseket Ébert Ágoston építész tette fel.

HelloRómai: *Mi indította Önt arra, hogy civil összefogásunkat megszólítsa és a Római-part sorsát, a parti gát tervezését illetően fontos tényeket, információkat osszon meg a nyilvánossággal?*

Nemes Zoltán: A Magyarországon eddig elkészült három jelentősebb méretű mobilgátas árvízvédelmi rendszer közül az egyiknek én voltam a projektvezetője. Ezért erkölcsi- és szakmai kötelességemnek érzem, hogy a már megvalósult munka során szerzett tapasztalataimat megosszam Önökkel és a nyilvánossággal. **Szeretném, hogy a mostani beruházás előkészítése a szakma és a társadalom számára is jól valósuljon meg, mert véleményem szerint most nem ez a helyzet.** Elhatározásomat az erősítette meg, hogy 2017. augusztus 15-én három neves vízügyi szakember kollégám, Simonffy Zoltán, Holló Gyula és Futaki Károly nyílt levélben fordult a Főpolgármester úrhoz, melyben leírták, hogy a beruházás eddigi előkészítése nem egyezik a vízügyes szakma írt és íratlan szabályaival.

HR: *Mi a véleménye a nyílt levélben leírtakról?*

NZ: Teljes mértékben egyetértek vele, szabatosan és szakmai szempontból teljesen pontosan fogalmazza meg az eddigi beruházás-előkészítési hibákat, és tökéletesen vázolja a megoldás útját.

HR: *Milyen hiba történt Ön szerint az eddigi előkészítési munkák során?*

NZ: Az első hibának azt tartom, hogy a beruházás előkészítésének nincs igazán gazdája. A főváros egyik beruházáshoz értő szervezetétől a másiknak adja át a feladatot, de egyik szervezetben sincs egy olyan, mobilgát, vagy árvízvédelmi műtárgyak építésében jártas szakembergárda, aki ezt a feladatot szakszerűen előkészítené, a lehetséges változatokat komoly költségelemzéseknek alávetné, ezek alapján a szakmailag, társadalmilag és gazdaságilag optimális változatot kiválasztaná, engedélyeztetné, majd a közbeszerzésen kiválasztott kivitelező által megvalósítaná.

HR: *Mire alapozza ezt az állítását?*

NZ: Korábban az Enviroduna Kft. kezében volt a beruházás előkészítése. Ezt a szervezetet azért hozta létre a főváros, hogy a budapesti szennyvízhálózat és szennyvíztisztító kapacitás EU-s pénzekből történt nagymértékű fejlesztését beruházói oldalról műszakilag előkészítse és a kivitelezéseket ellenőrizze. Az ott dolgozó mérnököket a szakma ezen szegmensében kiváló szakembereknek tartom, de véleményem szerint árvízvédelmi beruházások lebonyolításában nem rendelkeznek kellő tapasztalattal, ilyen munkája ennek a szervezetnek még nem volt.

HR: *A főváros azonban a mobilgát beruházás előkészítését elvette az Enviroduna Kft-től és odaadta a Fővárosi Csatornázási Műveknek az előkészítés folytatására. Mi erről a véleménye?*

NZ: A Fővárosi Csatornázási Művek (FCsM Zrt.) szintén rendelkezik beruházási osztállyal, ahol számos kiváló szakembert ismerhettem meg az elmúlt két évtized során. Az FCsM Zrt. nem csupán a szennyvízhálózat fenntartásáért és a szennyvízkezelésért felelős, hanem a főváros árvízvédelméért is. Az árvízi védekezésben komoly tapasztalattal rendelkeznek, de mobilgátas árvízvédelmi művet még soha nem kellett építeniük, emiatt ebben nem lehet tapasztalatuk. Feltételezem, hogy a főváros vezetése azért bízta őket meg a beruházás előkészítésével, mert ők lesznek az elkészült mű üzemeltetői. Az FCsM Zrt. pedig a Tér-Team Kft-t bízta meg a tervezéssel, akinek egyetlenegy megvalósult mobilgát tervezési referenciája sincs.

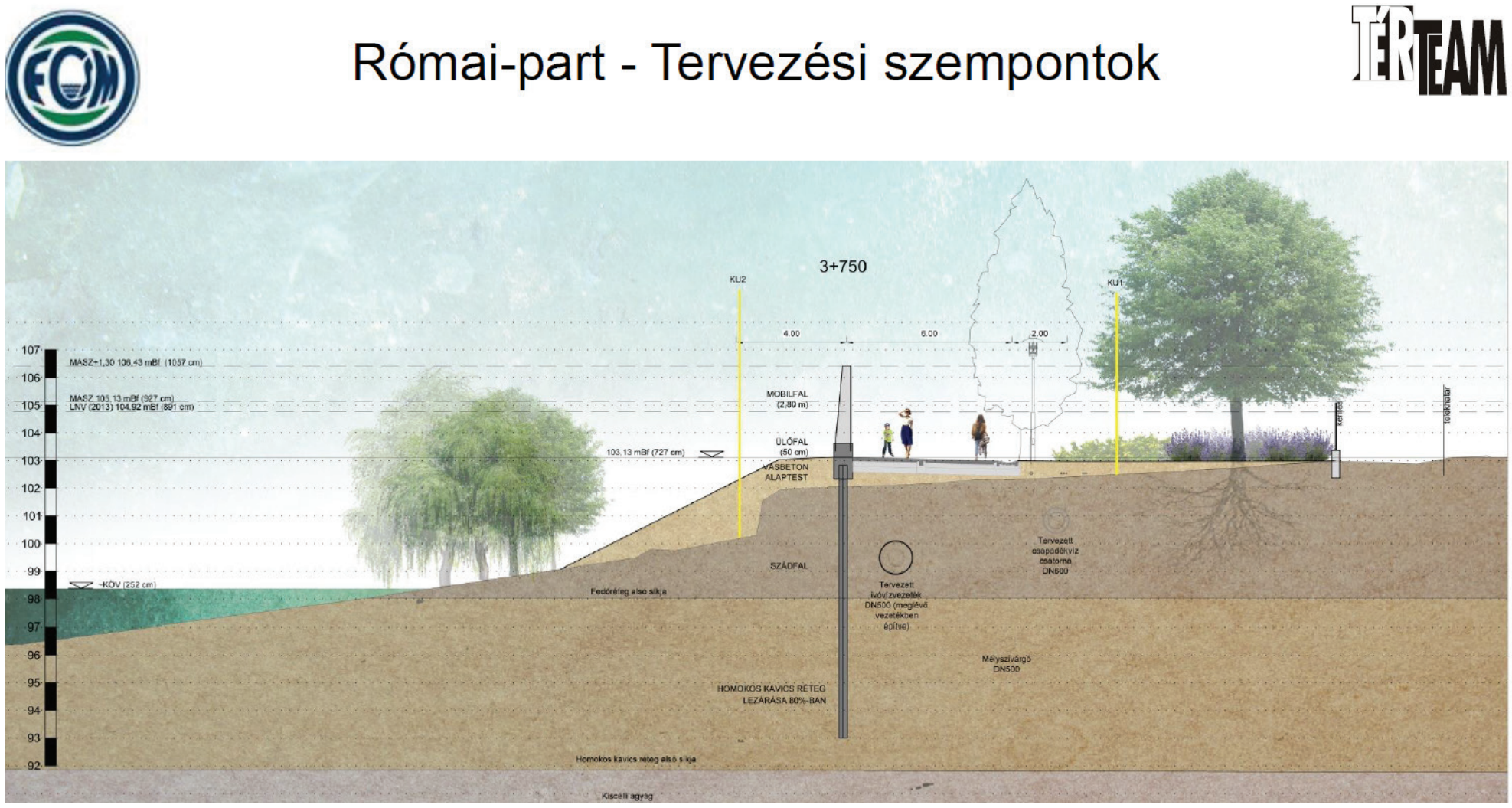
HR: *A Tér-Team tervei alapján hol épült mobil árvízvédelmi fal?*

NZ: Sehol nem épült még. Visegrádon ők készítették az engedélyezési tervet, sőt a konzorciumunk emiatt még a kiviteli tervek készítésével is megbízta őket. De miután **az általuk tervezett 1:3-as homokos-kavicsos földművet, ami a mobilgátas árvízvédelmi művet tartotta volna, a megépített 200 méteres szakaszon a Duna egyszerűen elmosta,** egy másik tervezőt választottunk. A másik tervező pedig a gát nyomvonalát a teljes kiépítési szakasz 90%-án a partvonaltól a lehető legtávolabb helyezte át és ez a változat épült meg.

HR: *Jól értjük? A parti nyomvonal helyett Visegrádon a parttól távolabb kellett helyezni a nyomvonalat? Beszélne ennek okáról kicsit részletesebben?*

NZ: A visegrádi szakaszon a part jellege szinte teljesen megegyezik a Római-parttal, azaz a homokos-kavicsos meder 1:8-as, 1:10-es rézsűben áll meg. *(Az arányszám a part dőlésszögét jelöli, minél kisebb az arány, annál meredekebb a part - a szerk.)* Azért ennyiben, mert a meder anyaga kicsi kohézióval rendelkezik és csak ebben a szögben tud megállni. Ha a partot ennél meredekebben mesterséges rézsűvel feltöltjük (tehát 1:3-as rézsűvel, mint Visegrádon, vagy 1:2-es rézsűvel, mint a Római-parton a terv szerint) és nem adunk neki egy kőszórással, vagy kőburkolattal rézsűbiztosítást, akkor a folyó a földművet egyszerűen el fogja mosni. Azért, mert a középvízi mederben, ami jelen esetben a Római-parton is van, a folyó partja a gyakori, kis vízingadozások és a hullámzás miatt állandóan ki van téve a folyó meder- és partalakító munkájának. Visegrádon a Tér-Team által kiírt homokos-kavicsos fölművet a víz addig mosta, amíg a természetes szögben, az 1:8-1:10-es rézsűben meg nem állt. Tehát **ez a megoldás, mely a lakossági fórumon is bemutatásra került, műszakilag nem jó megoldás.** Akkor sem, ha a mostani változatban a rézsűre a tervező geocellát helyez és ezt humusszal tölti meg, majd abban reménykedik, hogy a humuszba ültetett fűmag kinő és stabilan tartja a rézsűt. Nem fogja tartani, mert a rézsű lábát a víz el fogja mosni, a földet el fogja hordani és a geocella, meg a fű össze fog roskadni.

HR: *Ha a jelenlegi tervek szerint megvalósulna a mobilgátas árvízvédelmi mű, akkor mi következne az üzembe helyezése után?*



Partalakítás. Az FCSM - Tér-Team ábrája A Csillaghegyi-öblözet árvízvédelmi fejlesztéséről című prezentációból, 2017. június 14.

Tiltakozók a Városháza előtt, 2017. április 5-én. (Fotó: Járdány Bence)

NZ: A mobilgát szádfalas alépítménye, a fejgerenda és a vasbeton ülőfal állna tovább, de a rézsű eltűnne és a Duna felől a rozsdás szádfalban gyönyörködhetnének az evezősök és a fürdőzők - ha vállalkoznak arra, hogy a védműről leugranak a volt rézsű helyén lévő mélyedésbe. Persze, ha 50-60 centiméter átmérőjű vízépítési kövekkel kitöltenénk az elmosott rézsű helyét, akkor műtárgyépítési szempontból helyreállna a rend, de a part élhetetlenné válna, mert ezeken a köveken már nem lehetne a partról a vizet gyalogosan megközelíteni. Ráadásul ezeket a helyreállító munkákat az uniós támogatásból már nem lehetne finanszírozni, ennek a költségét teljes egészében a fővárosnak kellene állnia. A kiálló szádlemez meg sokkal gyorsabban korrodálna védelem hiányában, mintha a földmű védené.

HR: *Akkor a józan ész is azt diktálja, hogy ezt a megoldást el kell vetni. Van-e még egyéb műszaki érve a partvonali nyomvonal ellen?*

NZ: Nem is egy. Vegyük sorra: az első, hogy a part menti fák kivágásának meghatározásakor a Tér-Team nem vette figyelembe az OVF Vízügyi Tudományos Tanácsa azon döntését, hogy a gát tengelyétől számítva 10-10 méteres távolságban a mobilgát védelmének érdekében minden fát ki kell vágni. Ha megnézzük a Tér-Team lakossági fórumon bemutatott prezentációit, akkor azt látjuk, hogy a vízoldalon 4,0 méter, a mentett oldalon 6,0 méteres távolságban nincsenek fák, utána már nagy fákat ábrázol. Ez teljesen hibás megoldás, ugyanis **a mobilgát üreges alumíniumból készült betétgerendái nincsenek méretezve arra, hogy egy rázuhanó fa súlyának ellenálljanak.** Ezért, ha a gát tengelyétől 6,0 méterre álló 10,0 méteres fa, vagy egy vastag korhadt oldalága a gátra esik, akkor ott a gát át fog szakadni. Amúgy a 10,0 méteres védőtávolság is kevés, ha egy 15,0 méter magas fa dől rá a gátra. De ez nem az én hatásköröm meghatározni, majd eldönti a leendő üzemeltető, hogy még hány fát kell kivágni az építkezés végén, hogy ne legyen gátszakadás. Hozzáteszem, hogy erre semmilyen szabvány nincs, de a mindenkori üzemeltető felelőssége a gát üzemét veszélyeztető fák kivágása.

A második: a part menti változat sokkal többe kerül. Egyrészt a mobilgát is jóval magasabb, emiatt az alépítmény is jóval mélyebb és nagyobb keresztmetszetű kell, hogy legyen a nagyobb terhelések miatt. **A mobilgát ára egy négyzetméterre vetítve körülbelül négyszerese az alépítmény (szádfal, résfal, vasbeton parapetfal, vasbeton fejgerenda) egy négyzetméterre vetített árának, tehát a part menti változat megépítése súlyos milliárdokkal terhelné meg feleslegesen az adófizetők zsebét.** A nagyobb tömegű mobilgátnak nagyobb tárolóépület is kellene, nem is beszélve arról, hogy árvíz esetén a kisebb, kevesebb elemből álló mobilgát felállítása is sokkal gyorsabb lenne. A korábban említett három kollégám alternatív javaslatát tartom leginkább megfontolandónak, hogy a gát épüljön a Nánási úti nyomvonalon és meg kell vizsgálni az ártéri részen lévő nagyobb épületek egyedi védelmét.

A harmadik: a gát melletti szivárgó építése elengedhetetlen. Ennek feladata, hogy árvízmentes időszakban a hegy felől a csapadék- és talajvizeket összegyűjtse és a folyóba emelje, árvíz esetén pedig a folyó irányából a gátalap alatt érkező vizek összegyűjtése és átemelése, hogy a buzgárok és a talajtörés kialakulását megakadályozzuk**.**
A Nánási úti verzió esetén az alacsonyabb gát miatt kisebb mélységű alapozás kell, ezáltal kisebb szivárgót is kell építeni, valamint a szivárgó vizek mennyisége is kisebb lesz. Emiatt kevesebb és kisebb teljesítményű szivattyúkra van szükség, ez az üzemeltetési költségek csökkenéséhez vezet. A talajtörés veszélye a Nánási úti verziónál a folyótól való távolság növekedése miatt lényegesen csökken, tehát a gát biztonságosabbra építhető sokkal kevesebb pénzből. A két változat összehasonlítását végző **BME tanulmány költségelemzés tekintetében teljességgel megalapozatlan:** vegyük csak azt az egy tényt, hogy az általuk becsült, komoly tervek, vagy árajánlatok mellékelése nélkül kiszámolt 15 milliárd Forint + Áfa összeget egy 35%-os "projektirányítási tényezővel" felszorozták. Ez érthetetlen, mert egy fővállalkozó cég egy ekkora projektnél maximum 10-12%-os fővállalkozói fedezettel (haszonnal) számol.

A negyedik érvem a védekezés: a Nánási út kiválóan felhasználható arra, hogy a mobilgát elemeit gyorsan teherautókkal kiszállítsák a tárolóépületből (védekezés biztonságának növelése), és nem lenne szükség egy teherautók súlyának terhelését is elbíró sétány építésére (költségcsökkenés).

Az ötödik érvem a Nánási-úti fákkal kapcsolatos: mivel a gát magassága kisebb, ezért ahol nagy és védendő fák vannak a nyomvonalon, tisztán vasbeton védművet is lehet építeni, így nem kell fákat kivágni azokon a szakaszokon. **A vasbeton fal ugyanis nem érzékeny a rá dőlő fákra, emellett körülbelül negyedannyiba kerül, mint a mobilgát.**
A hatodik érvem az, hogy **a mobilgátat minél messzebb kell helyezni a folyó medrétől,** mivel a jeges ár, az elszabaduló hajók, uszadékok romboló erejére nincs méretezve, ezért a szakma szabályai szerint az ártéri erdők védelmét ki kell használni.

Végül az utolsó érvem, hogy a Nánási úti változatnál a nagyobb építési felvonulási terület miatt nemcsak szádlemezből, hanem **vasbeton** résfalból is lehetne az alépítményt építeni, ami sokkal **tartósabb megoldás, mint a szádfal, ugyanis a résfal anyaga megvédi a falban lévő betonacélt, a szádfalat viszont semmi nem védi,** mert hiába kap esetleg festést a leverés előtt, a festést a verés során a kavicsos altalaj lecsiszolja.

HR: *Köszönjük az érveket, reméljük, a döntéshozókhoz is eljutnak. Hol van a tervezői felelősség ebben a konkrét esetben és egy megvalósult gát esetén, ha az tönkremegy? Egy árvízvédelmi mű megvalósításnál hol van a határa a megrendelő, az engedélyező hatóság, a tervező és a kivitelező felelősségének?*

NZ: Ha a beruházás a FIDIC "Piros Könyv" szerint valósul meg, tehát a kivitelezőnek pontosan a megbízó (főváros) által megtervezett művet kell megépítenie, akkor a felelősség a megbízót terheli, ha rossz tervek alapján valósul meg a mű. Ebben az esetben a kivitelezőt csak az a felelősség terheli, hogy pontosan a beruházó által rendelkezésre bocsájtott engedélyes- és kiviteli tervek alapján készüljön el a mű. Viszont ha a megbízó a FIDIC "Sárga Könyv" szerint írja ki a kivitelezési munkákra vonatkozó pályázatot, akkor a kivitelezőnek jogában áll egy másik nyomvonalat választani, ha szakmailag úgy ítéli meg, hogy az engedélyes tervekben leírt műszaki megoldással az elkészült mű az árvízvédelmi szerepét nem fogja biztonsággal betölteni. Ebben a szerződéses formában, ahol a felelősség egyértelműen a kivitelező oldalán lesz, **borítékolható, hogy a kivitelező a terveket alkalmatlannak minősíti és áttervezteti.** Ez sok időbe és pénzbe fog kerülni a beruházónak és szerintem mindenképpen el kéne kerülni egy alapos nyomvonalvizsgálattal.

A tervezői felelősség nagyon érdekes kérdés Magyarországon, mivel egy átlagos tervezői felelősségbiztosításnál **a biztosító néhány tízmillió forintig vállal felelősséget hibás teljesítés esetén a tervező helyett, ugyanakkor a tervező egy ilyen biztosítással a birtokában sok milliárdos értéket képviselő létesítményt tervezhet.** Ezért részesítik előnyben a beruházók a fent említett "Sárga Könyves" változatot, mert így a tervezés felelősségét is át lehet hárítani a kivitelezőre, mivel neki eredménygaranciát kell vállalni arra, hogy a mű működni fog.

Az engedélyező hatóság pedig leginkább azt vizsgálja, hogy a mű a jogszabályi előírásoknak megfelel-e. **A hatóságnak nem hatásköre vizsgálni azt, hogy a mű méretezése megfelelő-e, ez egyértelműen tervezői felelősség,** ami mögött a fent leírtak alapján elenyésző mértékű anyagi felelősségvállalás van biztosítás formájában.

Összefoglalva a fentieket és egyetértve a fent említett kollégáim nyílt levelével a beruházónak mindenképpen **komoly tervekre és kivitelezői ajánlatokra alapozva el kéne végezni a Nánási úti változat és a javasolt alternatív változat vizsgálatát,** mielőtt az Európai Uniós támogatási szerződést a parti változat jogerős építési engedélyére alapozva megköti.

HR: *Köszönjük, hogy megosztotta velünk ezeket az információkat.*

Rendezett és hullámtér - lehetséges?

A Római-part jövőjével kapcsolatos kerületi és fővárosi kommunikációban rendre előkerül az a hivatalos álláspont, hogy a part menti gát nélkül hiábavaló lenne rendbe tenni a partszakaszt, hisz az árvízi kitettség miatt a létrehozott épített érték állandóan erodálódna, a jelenlegi áldatlan állapotok pedig konzerválódnának. Azaz, ha nincs a parti sétányt is megvédő árvízvédelmi mű, akkor lehetetlen a területet rendezetten fenntartani.

Előre le kell azonban szögezni, hogy a part jelenlegi rendezetlensége, időnkénti szemetessége, vagy a parti infrastruktúra romossága és az árvízi bevédettség alig van kapcsolatban egymással.

A hullámtérben a vendéglátás után befizetett iparűzési adó, a nyaraló-ingatlanok után évente befizetett üdülési illetékek bőven kitermelik azt a fenntartási összeget, amelyből a Római-partot a Kopaszi-gáthoz hasonló minőségben lehetne fenntartani. Ma is rendelkezésre állnak tehát azok az anyagi források, amelyek biztosíthatnák, hogy a nagy vizek által idehordott és lerakott lebegő szemetet rendszeresen eltakarítsák, a nem használt, széttöredezett sólyákat felszámolják, az illegális csatorna bevezetéseket megszüntessék, a szennyezőket megbüntessék, a szemeteseket rendszeresen ürítsék, a sétányt karban tartsák. A Kopaszi-gát, amely szintén Budapesten, szintén a Duna hullámterében létezik, maga is pontosan olyan árvízveszélyes terület, mint a Római-part, így azt a 2006-os és a 2013-as árvizek is elöntötték - a pavilonépületek kivételével.

Az ár jött, elment, kitakarítottak utána, az élet pedig ugyanúgy ment tovább. Itt a kialakított pavilonok padlószintjét nem voltak restek az előírásoknak megfelelően a mértékadó árvíz feletti szintre kitűzni. De ellentmond ennek a sokat sulykolt érvnek maga a hivatalos terv is, amelynek nemrég napvilágot látott legújabb látványtervei maguk is kalandparkot, játszótereket, ülőlépcsőket vizionálnak azokra a területekre, amelyek a tervezett parti gát és a Duna között vannak. Ha az illetékesek úgy ítélik meg, hogy majd azokat sikerülni fog fenntartani, akkor eleve kérdésessé válik a mostani rendezetlenséget az árvízvédelem rendezettségével szembeállító érvrendszer hitelessége.

Nem csak Budapesten, de szerte Európában is vannak olyan városi folyószakaszok, amelyek megőrizték a maguk természetszerű jellegét. Ezek a területek egy-egy város féltve őrzött kincsei közé tartoznak, amelyeket a helyiek és a turisták is előszeretettel látogatnak.

1930-ban egy Budapestről készült skandináv turisztikai imázsfilm a belváros mellett már a Római-part evezős és strandolós kultúráját is megjelenítette. Sok tekintetben ez fejlettebb szemléletet jelent a mostani szikár árvízvédelmi, lekövezős mérnöki szemléletnél. Nézzük csak meg, hogyan és miképpen gondolják ma ugyanezt azok az európai városok, amelyek unikális értékként tekintenek saját természetközeli folyópartjaikra.

Az egyik legkiemelkedőbb példát Svájc fővárosa, Bern szolgáltatja. A kristálytiszta vizű Aare folyó partja a történelmi belváros kivételével sehol sem lebetonozott rakpart jellegű, hanem megőrizte a természetességét, kavicspadokkal, lankás folyópartokkal, burjánzó parti növényzettel, galériaerdőkkel, nyírott gyepes területekkel.

A rövid berni nyarak alkalmával a belvárosi hivatalok dolgozóitól a városlakókon át a városnéző turistákig mindenki leruccan a folyópartra egyet csobbanni.

A hidakról is beugrálnak egyet úszni szemrebbenés nélkül, de a rafting és az evezés is igen népszerű. A folyóparton kempingekkel, szabadstrandokkal, vendéglátó helyekkel, csónakházakkal is találkozhatunk, de igazán a természetes környezet dominál, amelyet a berniek mindennél jobban őriznek.

Bern belvárosában olyan természetes a folyóban úszás, mint a folyópart (forrás: travelsecretsmag.wordpress.com)

Ha ez sem lenne elég, tekintsük meg Bern "Római-partját", a város szélén található Eichholz nevű állami parkot, ahol egy kemping is üzemel a szabadstrand mellett. Egy kis kaviccsal felszórt sétány és a kemping víz-, villany- és csatorna-ellátása az egyetlen mesterséges infrastruktúra itt, minden más természetességet sugall. Pedig ha valamelyik város megtehetné anyagilag, hogy telibeburkolja és bevédje ezt a partszakaszt is, az pont Bern lehetne. Itt nem probléma, ha a folyó időnként kilép a medréből, ha a svájci Alpokban megolvad a hó: van tere a folyónak, a folyóparti zöldfelületek pedig elviselik, szeretik, igénylik ezt az áradást.

Az Aare partja Eichholz térségében (forrás: campingeichholz.ch)

Bordeaux-ban még ennél is tovább mentek, itt a városlakók érdekében a mesterséges folyópartok visszahódítása, a természetesség növelése mellett döntöttek.

A Kopaszi-gát árvíz idején is rendezett

A Garrone folyó nyugati partján elterülő történelmi Bordeux-val szemközt terül el az eléggé eliparosodott keleti part. A Garrone folyónak ez a keleti oldala nádasokkal, folyóparti fákkal tarkított Natura2000 természeti terület, az ipar pedig leépülőben van. Ezeknek az ipari épületeknek a romjain újabban kis borteraszok, osztriga éttermek kezdenek kinőni, amelyek a történelmi belvárosra kínálnak gyönyörű, folyóparti kilátást.

Les Chantiers de la Garonne étterem terasza a Garrone partján, Bordeuxban (forrás: villaschweppes.com)

A Königsufer - a Királyok partja Drezdában (forrás: opernreisen-dresden.de)

A Garrone folyó partján viszont nem csak ezeket a volt ipari területeket találjuk meg, számos kisváros a Garrone völgyében a saját homokos vagy kavicspados természetes szabadstrandjával akar kitűnni és ezt helyezi a turisztikai kínálatának élére. Az egyik legismertebb ilyen szabadstrand Marmande városa mellett terül el, tökéletes hullámtéri fürdőzőhely. Ezt a plázst a párizsi Szajna-parti mesterséges plázs mintájára alakították ki, a különbség pusztán annyi, hogy itt alig kellett mesterséges beavatkozást elvégezni.
De nem csak a svájciak vagy a franciák gondolják azt, hogy a természetközeli folyópart vonzerővel bír és lehet az rendezett is. Németország ennek a műfajnak az elsőszámú bajnoka. Szinte számolatlanul lehetne sorolni azokat a városi vagy városközeli folyópartokat, ahol természetesség és rendezettség kéz a kézben jár, a parthasználat ennek ellenére igen intenzív. Az egyik legjobb példa erre Drezdában található, ahol az Elba jobb partján alakult ki egy széles kavicsos, gyepes sáv. Drezda egyik legromantikusabb találkahelyeként aposztrofálják ezt a hullámtéri területet az utazási magazinok, ahol rendszeresen megjelennek a szász lakosok is egy-egy pokróccal, piknikkosárral, üveg borral, hogy a történelmi belváros csodálatos panorámájában gyönyörködjenek kötetlenül a nyári estéken, vagy sütkérezzenek egyet a napon. A városközponthoz nem is lehetne közelebbi természetszerű folyópartot keresni.

A másik klasszikus német példa a bajor tartományi fővárosban, Münchenben található, ahol az Isar partja alakul át nyáron szabadstranddá. Nem máshol, mint a belső városban, ahol éppen olyan széles galéria-/erdők, parksávok kísérik a folyót, mint a külterületeken. A bajorok nemhogy csökkentették, de inkább növelték ennek a folyószakasznak a természetességét az elmúlt évtizedekben, hatalmas folyóparti rehabilitációt hajtottak végre ökológusok és tájépítészek bevonásával annak érdekében, hogy a folyót kísérő növényzet, a természetes kavicsteraszok, az ökológiai tanösvények, zöldutak, hullámtéri kerékpárutak, játszóterek, futóösvények sokasága alkosson zöld folyosót. Mi sem természetesebb, minthogy a müncheni parkok folytonos hálózatot alkotnak, ahol akár több tíz kilométereket lehet gyalogosan, kerékpárral barangolni úgy, mintha egy nemzeti parkban járkálnánk, vagy éppen megmártózni a kristálytiszta folyóvízben.

A marmande-i plázs a Garrone középső szakaszán, Bordeaux felett (forrás: voyage.blogs.rfi.fr)

A Római-part ezekhez a külföldi példákhoz hasonlatos adottságokkal bír, egy felelős városvezetés pedig képes létrehozni a rendezettséget a hullámtérben is, a természetszerűség megőrzésével.

Ennek egyáltalán nem feltétele a part közelében megvalósított árvízvédelem. A III. kerület lakóterületeit természetesen nem hagyhatjuk árvízvédelem nélkül, de ehhez nem kellene elpusztítani azt a folyóparti értéket, amely ma emberek tízezreit vonzza le Budapesten a Dunához. A játékelmélet szerint létezik a nem zéró összegű játszma, ahol a szembenálló felek között olyan egyezség alakulhat ki, amelyben mindkettő könyvelhet el nyereséget. A természetes partot védők és az árvízvédelem fontosságát kiemelők között ez a játszma akkor lehet csak nem zéró összegű, ha sikerül megőrizni a jelenlegi part természeti értékeit, miközben növeljük a kerületi árvízi biztonságát. Annyi bizonyos, hogy erre a feladatra a partélre tervezett árvízvédelmi nyomvonal alkalmatlan.

Bardóczi Sándor

Nyári idill az Isar partján München belvárosában (forrás: muenchen.de)

Civil ellenállás: Példák és lehetőségek

A világban sok példa van arra, hogy civilek (a lakosság, nem-kormányzati szerveződésekkel karöltve) sikeresen megakadályoztak vagy lényegesen lelassítottak általuk kifogásolt fejlesztéseket.

A Hainburger Au elfoglalása (1984): a Bécshez közeli Hainburgi vízierőmű terve 1983-ban kiemelt projekt lett, amelyet a politika gyorsan meg akart valósítani. 1984 májusában a tiltakozók sajtótájékoztatót tartottak, beöltözve olyan állatoknak (szarvas, fekete gólya, varangy, kormorán), amelyek életterét a vízierőmű megszüntette volna – ezzel a mozgalom széles körben ismertté vált. 1984. decemberében 3.000 tüntető dacolt 800 aggresszíven fellépő rendőrrel szemben a helyszínen, kiváltva egy 40.000-es tüntetést Bécs belvárosában. A köztársasági elnök ekkor „tűzszünetet" hirdetett, a Legfelsőbb Bíróság pedig lehetővé tette helyi népszavazás elrendelését legalább 100.000 támogató aláírás esetén. Miután ennél jóval több, 353.000 támogató aláírás gyűlt össze rövid idő alatt, a projektet végképp törölték. **Ettől az eseménytől számítható, hogy a polgári engedetlenség elfogadott elemévé vált a közvetlen demokráciának Ausztriában.**

Gezi park (2013): a tervek szerint a török kormány az isztambuli park helyére egy 1940-ben lerombolt oszmán katonai laktanyát épített volna újra, bevásárlóközpontként hasznosítva azt. Erdoğan kijelentette, hogy „akármit tesznek is, mi meghoztuk a döntésünket és végre fogjuk hajtani". A május 28-i békésnek szánt demonstráció zavargásokba fulladt, amikor a rendőrök erőszak alkalmazásával próbálták meg a tüntetést feloszlatni. A tüntetés így kiszélesedett és kormányellenes tüntetéssé fejlődött. Május 31-én a rendőrség könnygázzal próbálta meg a tüntetést feloszlatni, legalább 60 főt letartóztattak és becslések szerint több mint ezren sérültek meg. A rendőrség bánásmódja heves reakciókat váltott ki, az éjjel több ezren vonultak végig az utcákon Isztambulban. **A tüntetések hatására a projektet leállították** (habár újabban megint szóba került ez a terv…)

Magyarországon a korábbi politikai rendszer kevésbé tette lehetővé az ilyen megmozdulásokat, habár éppen a Bős-Nagymarosi duzzasztómű felépítésének megakadályozása volt az egyik fontos eleme a rendszerváltáshoz vezető folyamatnak.

Azóta itthon is megsokasodtak a civil ellenállás példái és néhány ezek közül el is érte a célját.

Római-part (1994): a hagyományosan családi házas övezetbe a Tutto Mobili bevásárlóközpontot akart építeni. **Három lakossági fórum elementáris tiltakozása és több ezer tiltakozó aláírás végül elsodorta ezt a tervet.** 1997-ben újabb elképzelés látott napvilágot: a Római kemping területének beépítése apartmanokkal. A lakossági fórum és az erőteljes ellenállás hatására itt már az önkormányzat egyetértésével került le a napirendről a lakótelep. Ha ezek az ellenállási akciók nem lettek volna, a Römain már régóta nem működne a közkedvelt kemping és a kalandpark.

Dunakeszi Auchan parkoló bővítés (2010): a Dunakeszi és Újpest határában lévő Auchan 46 ezer négyzetméteres üzletrésszel és 2800 férőhelyes parkolóval akarta bővíteni a területét, éppen ott, ahol egy különleges vizes élőhelyként védettnek minősülő tőzegláp található. Több mint két tucat civil szervezet országos bojkottra szólított fel az Auchan ellen. A természetvédők szerint kiemelkedően értékes vizes élőhelyről egy hatóságilag kirendelt szakértő szándékoltan hibás adatokkal dolgozva megállapította, hogy a helyszínen vízborítás és tőzegképződés nincsen, a láp nem létezik. Ezt követően a hatóság a lápot nemlétezőnek ítélte. A fordulat nagyrészt egy zseniális amatőr videónak köszönhető, amelyben a riporter derékig a tőzegláp vizében állva mondja el, hogy itt mégiscsak kell legyen valami víz… Ez a videó rekordsebességgel terjedt az interneten és végül az Auchannak fel kellett adnia bővítési terveit, így tehát a tőzegláp megmenekült.

A röviden említett civil megmozdulásoknak az volt a célja, hogy megakadályozzanak nagy beruházásokat. A Római-parti gát ügye ettől látszólag különbözik, hiszen itt a civilek egyetértenek abban, hogy az árvízvédelem megoldása érdekében szükség van beruházásra. Azért harcolnak, hogy ennek alternatíváit (helyét és módját) korrekt módon meg lehessen vitatni.

A döntő kérdés ugyanis a tervezés és a döntéshozás módja.

Demonstráció a természetes Római-part megmaradásáért 2016. október 9-én. (Fotó: Járdány Bence)

Ennek fontosságát a ***berlini Gleisdreieck park*** példája mutatja.
Berlin nyugati részén egy korábbi vasúti terület barnamezős holtterületére a tervezők autópálya-csomópontot álmodtak. A civil mozgalmak sikeresen megakadályozták ezt, és a városi tanács 1997-ben elfogadta, hogy itt park létesüljön. **Ekkor egy több, mint egy évtizedes együttműködési fázis kezdődött:** a város kérdőíveket küldött szét, a civilek munkacsoportokat alkottak, a három érintett kerület ötlet-bazárokat és bejárásokat szervezett. A külső tervezőknek kötelező volt részt venniük a tervezési hétvégéken, mielőtt bármilyen tervet beadtak. A folyamat végeredménye egy „két-sebességes" pihenő-, illetve sportpark lett, amelynek végső kialakításakor nagy gondot helyeztek a terület vasúti múltjának bemutatására, amit mindenki fontosnak tartott.
A Gleisdreieck park története rávilágít a civil mozgalmak fontos tulajdonságaira:

a cél a döntéshozók rákényszerítése a korrekt párbeszédre és a civilek által felvetett alternatívák egyenrangúként való figyelembevételére.

A Gleisdreieck az átalakítás után. (Fotó:Ji-Elle, 2014)

A Gleisdreieck az átalakítás előtt. (Fotó:Lienhard Schulz, 2011)

A Római-part esetében ennek a harcnak az elejénél tartunk. A hatalom eddig soha nem tekintette a Csillaghegyi-öblözet árvízveszélyes területén élőket és a Római-partot rendszeresen használókat partnernek. **A civil ellenállásnak először azt kell elérnie, hogy a hatalom belássa: a Római-part fejlesztése nem kizárólag vízügyes szakértők belügye.** Csak az eddigi, erőből meghozott döntések visszavonása után kezdődhet meg az együttműködési szakasz, amelyben az összes elképzelés figyelembevételével, hosszas egyeztetésekkel és a tárgyalásos demokrácia módszereivel kell egy minden szempontot figyelembe vevő tervhez eljutni.

A Római szerelmese - Beszélgetés Somogyi Róberttel

Somogyi Róbert (Fotók: Beliczay László)

Évtizedek óta evez a Rómain, itt nőttek föl a gyerekei, szinte minden nap hajóba ül. Somogyi Róberttel, a Hattyú Vízisport Egyesület egyik alapítójával a vízitelep Dunára néző teraszán ültünk le, hogy arról meséljen, amit nehéz szavakba önteni: a folyóval való kapcsolatáról.

- Közel hatvan éve, középiskolás korom óta járok ide, számomra ez maga az Édenkert. Akkor még csodálatosan gazdag vízi sportélet volt itt a Rómain. Az egyszerűbb kenu, kajak, kielboat mellett mentünk egy-, két- és hárompárevezős és nyolcas hajókkal is. Az egyetem után néhány évig vidéken éltem, és amikor visszajöttem, folytattam az evezést. Először sportolóként, majd lett egy hajóm, amit a Hattyú Csónakházban tartottam. Azóta is itt vagyok, bár már nem az első kielboat-omat használom.

- A hetvenes, nyolcvanas években tömegesen jártak ki evezni a Rómaira. Ennek még ma is van nyoma, de a rendszeresen evezők száma már a töredéke a korábbinak. Mi a helyzet ma?

- Összesen 6 csónakház maradt itt a partszakaszon, ebből 5 állami tulajdonban van, a Külker csónakházának pedig egy önálló evezős klub a tulajdonosa. A Béke csónakházban bérhajók is vannak, a többiben a hajótulajdonosok tartják a csónakjaikat. A Hattyúban 10-15 éve még közel 1000 hajó volt, most úgy 400. Minden csónakházban van egy hajónapló, amikor valaki kivisz egy hajót, beírja a nevét és a dátumot, abból pontosan lehet látni a forgalmat. Siralmas. Pedig nem költséges, de annál fantasztikusabb élmény a Dunán evezni. Melyik európai fővárosban van ilyen partszakasz, ahol ennyi szabadidős tevékenységet lehet űzni egyszerre, ahová hamar el lehet jutni, reggel kitolni a csónakot, és a vízen tölteni az egész napot? Az én gyerekeim is itt nőttek föl, de kamaszkorukban volt egy pillanat, amikor már nem izgatta őket. Viszont az unokám nyaranta megint itt van a parton...

- Hogyan tűntek el a csónakházak ezen a parton? A hetvenes években még több mint 20 ilyen létesítmény várta a túraevezősöket.

- 2000 táján bontották le az első csónakházakat, köztük a műemlék jellegű Vadkacsát, ami még fából épült. Ekkor indult el a nagyobb arányú parti építkezés, a csónakházak helyén üdülőparkoknak nevezett lakóparkok épültek. Azóta nem bontottak többet, de több régebbi csónakház bezárt, üresen áll. Azokból az épületekből pedig, amelyek akkor épültek, a Duna felé néző földszinten kötelezővé tett csónaktárolón egyetlen csónakot sem toltak ki. Mert stég építését már nem írták elő, és anélkül ki és hogyan használná a csónakját... Öt évre szólt a kötelezettség, megvárták, aztán leírták, hogy nem használják csónaktárolónak, és kocsmát, irodát, garázst alakítottak ki bennük.

- Egy környezetvédőtől hallottam, hogy az a gyerek, aki 10 éves kora előtt csónakba száll, az érteni fogja, mi a természet, és nem fogja rongálni egész életében. A környezettudatosságra való nevelésnek a vízisport is egy módja, nem is akármilyen.

- Ez pontosan így van. Majdnem minden nap kimegyek a vízre. Élvezem a Római-partot, és nagyon bízom abban, hogy ilyen marad, amilyen most. Ráférne egy alapos rendezés, de óriási hiba lenne a fák egy részének kivágásával megcsonkítani ezt a gyönyörű, eleven és változatos folyópartot. Évek óta nincs karbantartva, megoldatlan a tisztán tartása, de megengedhetetlen, hogy ez a part letarolásával járjon együtt.

- Ha megépül a mobilgát, mi lesz a vízi élettel?

- A mobilgáthoz kapcsolt rendezés terveiben le van írva, hogy maradnak a csónakházak, sőt mindegyikhez lesz sólyapálya is, ami a csónak vízre tételéhez kell. De ha az valósul meg, amit bemutattak, hogy a gát két oldalán nem lehet fa, mert a gyökerek kikezdik a résfalat, akkor vége a Rómainak. Nem fog ide jönni senki, mert csupasz és sivár lesz a part. A vízpartot bazaltkő fogja borítani, az itt élő, több évtizedes fák eltűnnek. Az a 15.000 ember, aki aláírta a mobilgát elleni tiltakozást, tudja, mi a tét. De bárki, aki nem is evezni, csak esténként kijön a Rómaira, az nem egy sima, lebetonozott sétautat akar élvezni, hanem a természetnek ezt a közvetlen közelségét, ami a Római mindig is volt. A Duna akkor is itt lesz, de a fák nem. Ez tragédia lenne.

- A vízisport megújulása segítene megtartani a partszakasz értékeit?

- Minden bizonnyal. A versenysportok körül nagy a visszhang, de a tömegsport nem kap reklámot. A fiatalok sportra nevelésében a foci viszi a pálmát, de az evezés, annak ellenére, hogy a Római egyedülálló lehetőséget kínál Budapestnek, nem támogatott tömegsport. A csónakházaknak sincs jövője. Évtizedek óta nem korszerűsítették a bungalókat, amelyekben azelőtt egész családok töltötték a nyarat. Ma elfogadhatatlan az a komfortszínvonal, amit ezek nyújthatnak. De ha kisebb ráfordítással feljavítanák őket, és a budapestiek tudnának erről a lehetőségről, ha megtámogatná egy propagandakampány, biztosan volna rá igény. Egyszerűen nem tudnak róla, hogy itt a parton bérelhető szálláshelyek vannak, evezési lehetőséggel. Fontosnak tartom, hogy a fiatalok visszatérjenek az evezéshez. 2008-ban alapítottuk meg a Hattyú Vízisport Egyesületet, akkor 55 fővel. Ezen a vízitelepen 15-20 éve még talpalatnyi hely nem volt szabad. Most van vagy 30 faház, talán 5-6-ban laknak nyaranta, a többi lebontásra van ítélve. Pénzt akarnak csinálni belőle, mégpedig mielőbb. A lakóparkok zárt közösségek, ott portás ül, nem mehet be, csak aki ott lakik, nem használhatják a medencét, a parkot. Kell hely azoknak is, akik másutt laknak, és a Rómait sportolásra, pihenésre használják.

- Mit lehetne tenni, hogy újra fellendüljön a vízi élet itt a Rómain?

- Először központi forrásra lenne szükség a megújuláshoz, aztán erős propagandára, sok jó reklámra, eseményekre, amelyek ráirányítják a figyelmet erre a pazarlóan eltékozolt lehetőségre. Fontos, hogy eljusson a szülőkhöz az információ, hogy kihozzák a gyereket, csónakba ültessék őket, hogy élvezhessék a Dunát. Csodálatos dolog. Tiszta levegő, napfény, víz és nyugalom – megunhatatlan élmény.

- Ön évek óta küzd azért, hogy a Római vízi élete megmaradjon. De idén júliusban már nem csak az evezősökért lépett föl, hanem a fák érdekében is: egy kiáltványban felszólította az itt élőket és a Római rendszeres látogatóit, civileket és magánembereket, hogy fogadják örökbe a part fáit.

- 2016-ban Óbuda Közgyűlése helyi védelem alá helyezésre javasolta a Nánási út platánfáit. Ebből indultam ki, arra gondoltam, hogy ha azok a fák védhetők, a part fái miért nem? Az akció sikeres volt, sok fán most is ott van a kék szalag, rajta egy-egy rövid üzenettel: szükségünk van a fákra, vigyázni akarunk rájuk, nélkülük nincs Római-part.

(Somogyi Róbert a Római vízi életének fennmaradásához azzal is hozzájárul, hogy ingyen tart evezés oktatást az érdeklődőnek. Jelentkezni a +36/70/2366.440 telefonszámon lehet)

Az interjút Götz Eszter készítette

Akit megihletett a Római-part - Interjú Kánya Tamással

Kánya Tamás a Római-part tájművésze. Számos cikk jelent már meg róla, és ha rákeresünk a „land art" hívószóra, sok munkáját láthatjuk a külföldi példák között. Különleges kavics és uszadékfa szobrai a Duna-partján, a budakalászi ártéri erdőben, a Palotai-szigeten és a legnagyobb hőségben a szentendrei Bükkös-pataknál a Mókus hídnál készülnek. A Római-parti Kőkert alkotója szerényen bánik a nagy szavakkal. Vonakodott, mégis sikerült egy rövid interjút készítenünk vele, hogy a kedves olvasó ne csak a jövő tartogatta rémségeket ismerje meg a lapból, hanem a part ma még létező csodáit is.

G.Á.: *Ez az egyetlen hely, ami ilyen ihletett állapotba hozott?*

K.T.: Itt lakom, ide jövök le napi szinten. Régen ötvösként dolgoztam, akkor abban éltem ki az alkotó vágyamat, hogy valamit készítenem kell. Ennek vége lett, aztán hirtelen teljesen szabad lettem. Állandóan a Római-partra jártam, sok időt töltöttem itt. Valószínű egyébként, nem akarom belemagyarázni, de biztos az lehetett, hogy sokat ücsörögtem a kőkertnél és megihletett a táj, a föveny, a fák és elkezdtem munkálkodni. A táj adta ihletettség van az alkotásaimban.

G.Á.: *Mi lenne ezzel a tevékenységgel, ha megvalósulna a gát? Találnál új terepet tevékenységednek?*

K. T.: Nem tudok új terepet. Imádom a Római-partot. Engem ezzel teljesen el fognak lehetetleníteni. Kimehettem azelőtt a Lupa tóra, az is magánkézbe került. Egyelőre még szerencsére be tudok menni alkotni. Itt fogok a Rómain sírni a betonon. Most voltam Szentendrén tegnapelőtt, biciklivel, megnézni a színes köveket. Mintha téglával verték volna a fejemet abban a hőségben. 35 fokban egy ember nincs ott. Senki nem megy arra a 400 méteres részre, mert megőrül, nincs árnyék. Odatették azokat a kis vackokat, a kettő méteres fákat, amiknek egy méter átmérőjű a lombkoronájuk, hogy elmondhassák, van itt fa. Kiszúrják velük az emberek szemét. Na jó, beszéljünk a Rómairól! Nincs talán ember, aki többet van itt, mint én. Állandóan itt vagyok, télen is. Mínusz hét fokban is biciklivel jövök, sehol senki, talán egy kutyás a távolban. Majdnem minden nap jövök és alkotok. Nekem ez egy akkora törés lesz! Az elmúlt három-négy évben teljesen beépült az életembe. Éjjel egykor azért megyek haza, mert illene otthon aludni, nem a parton. (nevet)

Cz. Á.: *Most lett vége a Római-parti FÁK napjának. Neked van kedvenc fád?*

K. T.: Kedvenc? Egy fát kell mondanom? Gondold el, hogy végig ismerem Budakalászig a partot. Ezzel most megfogtatok. Nem tudom. A Palotai-szigeten van egy gyönyörű szép fa, ami behajlik a víz fölé. Föl lehet rá menni végig, annyira meredek. Azon a szigeten van két-három fa is, amiket nagyon szeretek. Budakalászon imádom az ártéri erdőt, ami tele van tőzikével. Most egy fát kell kiválasztanom? Nincs kedvenc. Én azokat a fákat szeretem, amik behajlanak a víz fölé, már szinte a dőlés állapotában vannak. Szeretek ezekre felmászni, leülni, és lógatom a lábamat a víz fölött. Imádom ezt csinálni, és van, mikor az evezősök alattam mennek el. Élvezettel ücsörgök ott.

Cz. Á.: *Az állatokkal milyen a kapcsolatod? Tudjuk, a kacsákat mindenki szereti, de esetleg valami extra?*

K. T.: Igen, a hód a múltkor lefröcskölt. Nem vagyunk valami jóban. (nevet) A Palotai-szigeten a kövekből építettem, odajött, egy méterre. Nem tudtam, most kaját vár? Néztük egymást vagy fél percig, nem kapott semmit és úgy elkezdett fröcskölni! Elzavart végül is. Tegnapelőtt meg itt fröcskölt le a Rómain. Ilyen nagy melegben úgy szoktam ülni, hogy belógatom a lábam a vízbe és kilenc órakor jön. Négy méterre a parttól végigúszik és látod, mert egyébként nem a vizet kell figyelni, hanem az embereket. Kiszúrják, mindenki áll föl és csak azt látod, hogy fotózgatnak valamit. A hód meg föl-le, és képzeljétek, pont itt jött föl a vízből velem szemben egy méterre. Én úgy megijedtem! Ő is megijedt, rögtön elugrott, de a farkával megint lefröcskölt. (nevet) Egyébként nem picike! A Lupa fölé szoktam járni az ártéri erdőbe uszadékfát gyűjteni, ott hód család van. A lábnyomukat látom, ami elég ijesztő különben. Olyan a lábnyomuk, mint az ufónak. Nagyon furcsa. Megy a nagy, mögötte a picik sorban.

Imádom a kiskacsákat etetni és télen nagyon szeretem, mikor lejönnek a hattyúk. 30-40 éve nem volt ilyen jégzajlás. Négy vagy öt hattyú szokott lejönni és most ötvenet számoltam. Akkor jó fotókat tudtam csinálni. Építettem kövekből, direkt hoztam le egy csomó kenyeret, odajött az összes sirály, hattyú, tumultus volt. A szobrok mögött a madarak, ahogy csapkodnak a szárnyaikkal, szállnak le… Olyan jó képeket lehetett készíteni!

Cz. Á.: *Emlékszem, hogy volt egy különösen hideg hétvége, mínusz nyolc fok nappal és mindenki lilára fagyott arccal jött le, de mindenki mosolygott, mert derült volt az idő. Akkor voltak talán a jégoszlopaid is.*

K. T.: Tudod mit figyeltem meg? Csináltam a jégoszlopokat és csak jöttek oda hozzám folyamatosan. Azt vettem észre, hogy a parton, a járdán nem beszélgetnek. Jöttek-mentek a házaspárok, a kutyások. Sétálgattak, és ahogy készítettem odajöttek hozzám fotózni. Jött valaki más is, akkor elkezdtek ketten beszélgetni. Az öregek arról, milyen jó volt a Római-part régen. Jött egy hölgy, hozzászólt és végül ott voltak stabilan hatan-heten úgy, hogy közben mindig cserélődtek. Folyamatosan becsatlakoztak valamennyi időre, és mondta is ott az egyik öreg, hogy ez hogy összehozza az embereket! Van miről elkezdeni beszélni, nosztalgiázni és persze mindenki előhozza ezt. A Gát. Szét fogják verni a Rómait. Mindenki mesélte az emlékeket, hogy gyerekkorában itt fürdött, itt kérték meg a kezét, a romantika, mi egyéb… Egy idősebb úr hívta fel rá a figyelmem, hogy odafönn elmennek egymás mellett az emberek, ahol alkotok, körülöttem meg egész baráti kör alakult ki. Amikor a Kőkertet megcsináltam, képzeld el ezt fél éven keresztül! Volt olyan hétvége, hogy kétezer ember ott volt. Ott nem hatan-heten, hanem ötvenen-hatvanan folyamatosan beszélgettek. Nem csak a partról, művészetekről, bármiről. Élveztem, nagyon jó volt, és akkor jöttem rá, hogy az embereknek mekkora igényük van erre, hogy vadidegenek elkezdjenek beszélgetni egymással valami apropó folytán! Én meg végül is okot adtam.

Gonda Ágnes, Czimer Ágnes

(A fotókat köszönjük Kánya Tamásnak)

MEGVÉDJÜK *a Rómait!*

2017.10.01.

15:00-17:00 ÉSZAKI VASÚTI ÖSSZEKÖTŐ HÍDTÓL MENET A POSTÁS ÜDÜLŐIG

NEM HAGYJUK, HOGY:

- *felszámolják Budapest utolsó természetes fövenyét, kivágják a parti fák jelentős részét.*
- *kockázatos parti mobil fővédvonalat építsenek, a biztonságos Nánási út - Királyok útjai alternatíva helyett.*
- *kevesek magánérdeke felülírja a közérdeket.*
- *a Rómain évtizedek óta elmaradt partrendezést a teljes területre kiterjedő koncepció nélkül kezdjék meg, és kihalásra ítéljék a part közkedvelt, sokak által megfizethető rekreációs funkcióját!*

CSATLAKOZZ HOZZÁNK!

Védjük meg a Római-partot és a csillaghegyi öblözet 55 ezer lakóját a Főváros tervei szerint 2017 ősszel induló, kockázatos és természetromboló árvízvédelmi beruházástól!

FÁKAT A RÓMAIRA! GÁTAT A NÁNÁSIRA!

Impresszum:
Felelős kiadó: Civilek a Rómaiért
Polgár Jogi Társaság
Megjelenik 15.000 példányban
Kapcsolat:
info@civilekaromaiert.hu
fakaromain@gmail.com
Honlap: www.fakaromain.hu

Szerkesztők: RÓMAIFÜRDŐ TELEPEGYESÜLET 1896 – 2016 (120 éves) KÖRNYEZET és TELEPÜLÉS – ÉRTÉKVÉDELMI EGYESÜLET; FÁK A RÓMAIN Gát a Nánásin; AQUINCUM-MOCSÁROS EGYESÜLET; Civilek a Rómaiért

Partnerek: GREENPEACE; VALYO

ÓVJUK MEG A RÓMAI-PART SZÉPSÉGES FÁIT