

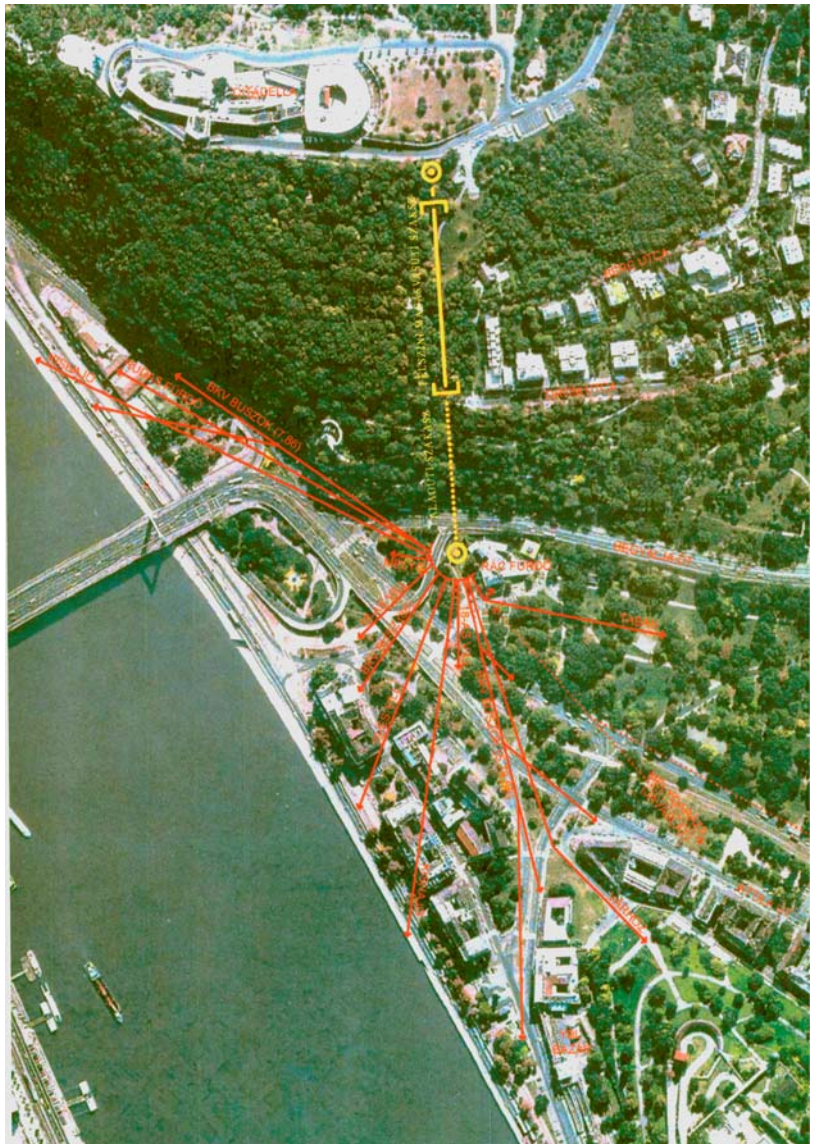
Gellérthegyi sikló – megéri?

Amint ismeretes, a Levegő Munkacsoport fellebbezést nyújtott be a tervezett gellérthegyi sikló környezetvédelmi engedélye ellen. Ennek nyomán az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség 2008. január 31-én új eljárásra utasította a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőséget.

A Főfelügyelőség a Levegő Munkacsoport fellebbezésében foglaltakon kívül még számos további problémát is felfedezett a tervvel kapcsolatban. Ezért a Felügyelőség kötelezte a Rác Sikló Kft.-t a környezeti hatástanulmány természetvédelmi munkarészének részletes kidolgozására, valamint tájvédelmi munkarész benyújtására.

A hatásvizsgálat kiegészítése alkalmából most júliusban rendezett közmeghallgatáson a tervezők vetített látványtervekkel igyekeztek bizonyítani, hogy a Gellérthegyre tervezett sikló tulajdonképpen esztétikusan illeszkedne a tájba. Sejtelmes csillogású, formatervezett kabin suhanna a fák között, az Orom utcánál kibukkanva a föld alól, és továbbhaladva a Citadella alatt építendő, kissé talán ormóttanul nagy felső állomásig.

A környezetvédelmi határozat szerint a barlangkutatót igen alaposan, 20 méter mélységig kell elvégezni geofizikai módszerrel. Ha ez nem így történik, a terhelés miatt előfordulhatnak beomlások, amint azt nemrég egy Bérc utcai építkezésnél tapasztaltuk. Fokozott védelemre érdemes barlang feltárulása esetén a beruházás meg is hiúsulhat.



A hévízforrások fontos természeti kincsünket jelentik, idegenforgalmunk egy része is ennek köszönhető. Probléma merült fel a Rác-gyógyfürdő hévízforrásai védőidomainak érintettségével kapcsolatban is. Ez év januárjában azonban egy kiegészítő tanulmány állítólag eloszlatta ezeket az aggályokat...

Ami a látványvédelmet illeti, a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal a közmeghallgatás időpontjáig nem nyilatkozott arról, hogy egyetért-e az UNESCO Világörökség Jegyzékben nyilvántartott, egyetemes értékű magyar kulturális és természeti örökség elemeit tartalmazó terület e részének megváltoztatásával úgy, ahogy azt a sikló jelenlegi tervei előírnyozzák. Ez a látvány ugyanis a következőket tartalmazná: a hegy lábánál mesterséges földművel körülvett, felül nyitott autóbusz-parkolót a közpark megszüntetése árán; tíz méter széles fairtást a Gellérthegy oldalában; 40, esetleg 60 férőhelyes siklókocsik megjelenését a Gellérthegy oldalában; kétszintes felső állomást közvetlenül a Citadella alatt.

De miért is kell a Gellérthegyre sikló?

A környezeti vizsgálatokban szereplő indoklás, valamint a Fővárosi Közgyűlés illetékes Bizottsága elé tárt érvek arra hivatkoztak, hogy a gellérthegyi utakon felfelé menetben araszoló turistabuszok kipufogógázainak, zajos motorjainak környezetszennyezése elviselhetetlenül rontja az útvonalon lakók életkörülményeit. Vajon megkímélné-e őket ettől a sikló?

A környezetvédelmi engedélyt első fokon megadó határozatban szerepel a közlekedési szakhatóság következő kikötése: „A turistabuszok Gellérthegyre feljutását szabályozott, korlátozott mértékben a Sikló létesítése esetén is biztosítani kell.”

Az biztos, hogy a Budapestre látogató turisták többnyire nem szokták kihagyni a Citadelláról feltáruuló látképet. Természetesen vannak, akik gyalogosan sétálnak fel a Gellérthegy gyönyörű városi parkjának gyalogútjain, ösvényein, és ez az igazi élmény. De a Gellérthegyen lakók folyamatosan tapasztalják azt is (főleg tavasztól őszig), hogy szinte egymást érik a külföldi és magyar cégek által üzemeltetett turistabuszok, luxus kivitelűek és lerobbant motorúak egyaránt.

A tervek szerint az autóbuszok számára parkoló épülne a Rác-fürdő mellett, a hegy lábánál, a Krisztina körút és a Hegyalja út által közrezárt, zárt lombkoronájú szép közpark feláldozásával. Azonban a terület felhasználhatósága korlátozott. Mélygarázs itt nem építhető, mivel geofizikai mérésekkel karsztos üregeket fedeztek fel, amelyek védelme miatt egy méternél mélyebbre nem lehet a felszín alá építeni. A közparki övezetben pedig a kerületi szabályozás szerint 3,5 méternél magasabb építmény nem építhető. Tehát különleges megoldással is csak igen korlátozott számú férőhellyel valósítható meg a buszgarázs. Az itteni parkolásért nyilván borsos árat kérnének, és nem lenne olcsó a sikló igénybevétele sem. Nem készült viszont felmérés arról, hogy az utazási irodák

ezt a költséget meg akarják-e (meg tudják-e) fizettetni a turistákkal, vagy pedig továbbra is busszal vinnék őket a Citadellához (vagy esetleg a sétát választanák). A Budai Vár példája is azt bizonyítja, hogy a sikló nem váltja ki a turistabuszokat: általában azok használják a siklót, akik egyébként sem turistabuszokkal jöttek.

Az is kérdéses, hogy amikor a folyamatosan emelik a BKV-jegyek és bérletek árát, és pénzhiány miatt buszjáratokat akarnak megszüntetni, valóban a siklóra kell-e költeni a milliárdokat. Nem lenne-e egyszerűbb előírni, hogy a Gellérthegyre csak korszerű, alacsony károsanyag-kibocsátású, csendes buszokkal szabad felmenni? Vagy esetleg sűríteni a BKV-nak jelenleg a Citadellához közlekedő midibuszait, és azokkal szállítani fel a turistákat? (Az oda-vissza 540 forintba kerülő jegyet figyelembe véve, ez utóbbi minden bizonnyal kifizetődő is lenne a BKV részére.)

Budapest, 2008. július 25.

Schnier Mária
a Levegő Munkacsoport elnökhelyettese

Kapcsolódó anyagaink:

http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/siklovelemeney_0704.pdf

http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/siklo_0804.pdf