**Az Országos Környezetvédelmi Tanács álláspontja** az Európai Unió Duna Makro-regionális Stratégia magyar programjának előkészítéséről szóló 1001/2011. (I. 14.) Kormányhatározat – konkrétan: **a Duna hajózhatóságának javítására irányuló javaslat elkészítési határidejének módosításáról.**

Az OKT megítélése szerint a kormány-előterjesztés tervezetében szereplő alternatíva A), illetve B) változatában kidolgozandó feladatok és az elvégzendő egyeztetések tartalmát tekintve – lényegében – nincs különbség „csupán” a munkák megvalósítására fordítható/ engedélyezett, lehetséges (?) időtartam hosszúságának meghatározásában.

A VITUKI (vezette konzorcium) által készített megalapozó tanulmány (tervek) – amelyek alapján a tárcák majd javaslatot terjesztenek a kormány elé – „környezeti szempontból legjobb változata” paramétereinek meghatározásához nélkülözhetetlen a Stratégiai Környezeti Vizsgálat (SKV). Az SKV következtetéseivel, illetve ajánlásaival megjavított, környezeti-, ökológiai szempontból legjobb, egyúttal az EU Víz Keretirányelv (VKI) szerinti környezeti célokat várhatóan leginkább (hatékonyan) biztosító terv-változat alapján kell tehát a Duna hajózhatóság javítása/ fejlesztése érdekében szükséges egyszersmind azonban a hazánk számára legelőnyösebb intézkedésekre a Kormány számára javaslatot tenni.

E javaslat kidolgozására rendelkezésre álló, szükséges, ugyanakkor lehetséges időtartam meghatározása szempontjából a valódi kérdés az, hogy valójában mit jelent a „vitás kérdések” – A) változatban – az a mondat, miszerint: „a VITUKI vezette konzorcium megalapozott szakmai indokaira figyelemmel a projekt jelentős, 50%-os arányban, mintegy 4 millió euróval támogató Európai Bizottság 2010. augusztus 4.-én az engedélyes tervek (?) készítésének határidejét 2011. november 30.-ra módosította.”

Elvi engedélyezési eljárások – nyilvánvalóan csak – az SKV megállapításaira reflektáló, legjobb változatról kezdődhetnek, az ütemezés szerint, tehát – leghamarabb (B) – 2011. július 31. után és – a föntiek szerint november 30.-ig be is kellene fejeződjenek.

**Az OKT** 2007. óta folyamatosan figyelemmel kíséri és javaslataival támogatja **a Duna hajózhatóság javítására készülő tanulmány** terveket, valamint ezek stratégiai környezetei vizsgálatát és e hosszú folyamatban szerzett tapasztalatai alapján, továbbá ismerve a tervezőknek, a helyi lakosságnak és képviselői, valamint az országos és helyi környezet- és természetvédő szervezetek képviselőinek a véleményét a **legjobb – egyeztetett – változat alapján készülő kormány-előterjesztés határidejének módosítását támogatja, legkorábban 2012. március 31.-re.**

Amint álláspontunkban eddig (is) kifejtettük, ha ez – a társfinanszírozó EU Bizottságtól függően – lehetséges a legjobb megoldás kidolgozásához szükséges időtartam kitűzéséhez további megfontolások is tekintetbe vehetők.

1. Németországban is csak 2012-ben fognak elkészülni azok a tanulmányok, amelyek alapján majd döntenek arról, hogy milyen módszerrel és milyen hajóút paramétereket biztosítanak a területükön lévő kritikus Duna szakaszon. A közelmúltban a Bundestag olyan álláspontot alakított ki, amely szerint a német szakaszon valószínűleg nem fogják biztosítani teljes mértékben a Duna Stratégia Akciótervében közzétett hajóút paramétereket.

2. Az európai környezeti mozgalmak szükségesnek tartották azt, hogy az Európai Bizottság vizsgálja felül és hatásvizsgálatokkal támassza alá a közlekedés politikáját, beleértve a vízi szállítás szerepét. Ezért 2010.nyarán a Bizottság 300 szakértő nap munkaigényű és 12 hónap időtartamú tendert írt ki a vízi szállítás hosszú távú perspektívájának vizsgálatára a többi szállítási mód figyelembe vételével. Ennek a tendernek 2011 őszén várhatóan megszülető eredményeit a VITUKI által koordinált hajóút-javítási projekt SKV-jának készítésekor, illetve a jogszabályban előírt "élőhely teszt" és "VKI 4.7 teszt" elvégzésekor feltétlenül célszerű figyelembe venni. Ettől a tendertől többek között az várható, hogy környezeti és gazdasági szempontból is elfogadható hatáselemzésekkel alátámasztott javaslatokat tesz az egész dunai hajóút paramétereire.

3. Nagyon fontos és nagy kihívás a környezeti szempontok érvényesítése, a tervezők most ennek a kihívásnak próbálnak megfelelni. Az EU szakértői kialakítottak egy olyan jogi szabályozó-rendszert, amely biztosítja a környezeti célok teljesítését, és ugyanakkor a gazdasági szempontok figyelembe vételét is. Ilyen nagy projektek esetén, mint a hazai Duna szakasz, illetve a Duna teljes hajózható hossza, de még rövidebb szakaszok esetén se alkalmazta eddig a gyakorlatban senki az EU jogszabályainak az előírásait. Nincs pontos, jól kialakult módszertana annak, hogyan és milyen ütemezésben kell az SKV-ra, a KHV-ra, a VKI 4.7 és az élőhelyek tesztre vonatkozó előírásokat alkalmazni, úgy, hogy ezek a leghatékonyabban biztosítsák a környezeti célok elérését és ugyanakkor a gazdasági fejlődés igényeinek kielégítését is. Hallgatni kell a tervezőkre és a megbízójukra és nem szabad a tervezést az eredmények rovására sürgetni.

Az OKT tehát ismételten javasolja e nagyon lényeges, a körültekintő eljárásra törekvő szándékokról és eredményekről szóló információk figyelembe vételét. A Tanács ennek megfelelően a saját, korábbi véleményének, legutóbbi, 2010. január 14.-i á llásfoglalásának, valamint a DMRS Kormánybiztosa fölkérésének megfelelően május végéig újból áttekinti a Duna hajózhatóság javítására készülő projekt és annak SKV-ja helyzetét és állásfoglalását, javaslatait eljuttatja a Kormánynak

Budapest, 2011. április 21.-én



Dr. Bulla Miklós