2009. november 16.

**Az Országos Környezetvédelmi Tanács állásfoglalása**

**a Duna magyarországi szakasza hajózhatóságának javításával kapcsolatos tanulmányokról**

**Előzmények**

Az Országos Környezetvédelmi Tanács plenáris és bizottsági ülésein az elmúlt két évben többször, hosszú vitákat folytatott a Duna hajózhatóságának javításához készülő tanulmányokról. A munka azóta folytatódott és jelenleg fontos döntések előkészítése folyik. Az OKT alapvető álláspontja az, hogy a Duna hajózhatóságát a társadalmi és gazdasági hasznosság, a közjó, valamint nemzetközi kötelezettségeink figyelembevételével javítani kell, de a tervezett beavatkozások nem okozhatnak megengedhetetlen változást a környezet állapotában. Az OKT azért tűzte újra napirendjére a hajózhatóság javításának ügyét, hogy kialakítsa a jelenleg folyamatban lévő – és sok vitával kísért - tevékenységekkel kapcsolatos álláspontját és ezzel segítse a tervezést és a felmerülő konfliktusok megoldását.

Az OKT tagjai tájékozódásának és véleményalkotásának elősegítése érdekében egy „vitaindító összefoglaló” készült, amelyet a Testület Vízgazdálkodási és Vízvédelmi Bizottsága valamint a Közlekedéspolitikai Bizottsága együttes ülésén megvitatott. A vita és az írásban kapott vélemények alapján javaslat készült az OKT állásfoglalására, amelyet a plenáris ülés megvitatott. Az ülésen olyan fontos kérdések és észrevételek merültek fel, amelyek vizsgálatához hosszabb időre volt szükség. Ezért az OKT felkérte a Vízgazdálkodási és Vízvédelmi Bizottságot és a Közlekedéspolitikai Bizottságot, hogy elemezze a felmerült kérdéseket és készítsen új javaslatot az állásfoglalásra. Az OKT ugyanakkor megállapította, hogy a téma megtárgyalását annak ellenére eredményesnek lehet tekinteni, hogy nem született állásfoglalás, hiszen a tervezőknek az ülésen résztvevő képviselői az OKT tagjainak és a témakör meghívott fontos szakértőinek a vitája alapján tájékozódhattak arról, hogy melyek a legfontosabb kulcskérdések, amelyeket a tervezés során tisztázni kell. Az új javaslatot az OKT elfogadta.

„A Duna hajózhatóságának javítása” tárgyú projektet megalapozó, 2007-ben készített, a VITUKI által vezetett konzorcium munkájának eredményeit összefoglaló tanulmánnyal kapcsolatban az OKT 2007. decemberében fogalmazta meg a véleményét. Ebben megadta, hogy milyen feltételek teljesítése esetén tartja támogathatónak a hajózhatóság javítására kidolgozott tervet. Az OKT előbbi véleményének egyes megállapításait a 2007-es terv véglegesítésekor a tervezők figyelembe vették. A tervnek az EU támogatás elnyerése érdekében készített végleges változata a VITUKI honlapjáról letölthető. A vélemény többi megállapításának jelentős részét a most folyó munkák feladatkiírása tartalmazza.

**A Duna hajózhatóságának javításával kapcsolatban jelenleg folyó tevékenységek**

A Duna hajózhatóságának javítási lehetőségeivel jelenleg két projekt foglalkozik:

1) A vizek állapotának a Szigetközben történő javításával és a Szap és Szob közötti szakasz hajózhatóságának javításával foglalkozik a „Magyar-szlovák közös stratégiai vizsgálat a hágai Nemzetközi Bíróságnak a Bős-Nagymarosi vízlépcsőrendszer tervével kapcsolatban, 1997. szeptember 25-én hozott ítéletének végrehajtását szolgáló műszaki megoldások (továbbiakban beavatkozások) értékelése céljából” című projekt.

Ez a vizsgálat a Szap-Szob szakaszon foglalkozik a dunai hajóút fejlesztésének környezeti értékelésével. Egyrészt a VITUKI által vezetett konzorcium 2007-ben készített tervében kidolgozott változatokat, másrészt egy 1999-ben készített változatot és egy hajózási szakértő által kidolgozott változatot vizsgálnak, amely a hajózás részéről forgalomtechnikai szempontból megengedhető engedményekre épülő, a 2007-es tervben szereplőknél kisebb műszaki beavatkozásokra tesz javaslatot.

A projekttel kapcsolatos közérdekű információk megtalálhatók a www.bosnagymaros.hu weboldal „Stratégiai Környezeti Vizsgálat” menüjében.

2) A Szob - déli országhatár közötti Duna szakasszal foglalkozik a "Tanulmányok a Duna hajózhatóságának javításáról" tárgyú, 2009-ben indított projekt. Ez a kiviteli tervezést készíti elő a hajózhatóság javításához szükséges beavatkozások megtervezésével és környezeti hatásvizsgálatával, beleértve a lehetséges változatok SKV-jét is. A "Tanulmányok a Duna hajózhatóságának javításáról" tárgyú projektben tervezési és engedélyezési feladatok elvégzése tárgyú gyorsított meghívásos közbeszerzési eljáráshoz című Részvételi Dokumentációt a közbeszerzési pályázatokkal foglalkozó EU Hivatalos Lapot tartalmazó honlapról és a www.3k.gov.hu honlapról lehetett letölteni. Jelenleg a munka ellenőrzésére kiírt dokumentáció is letölthető az előbbi címről. A munka első jelentése és az előzmények megtalálhatók a www.vituki.hu címen.

Az OKT ezzel a két projekttel kapcsolatban alakította ki az alábbi állásfoglalását.

 **Az OKT állásfoglalása a Duna hajózhatóságának javításával jelenleg foglalkozó tervezési tevékenységekkel kapcsolatban**

Az OKT Vízgazdálkodási és Vízvédelmi Bizottsága és Közlekedéspolitikai Bizottsága 2009. szeptember 24-én közös ülésen, az OKT pedig 2009. október 8-án plenáris ülésen foglalkozott a Duna hajózhatóságának javítását szolgáló, jelenleg folyó tervezési tevékenységekkel. Az üléseken számos intézményt és szervezetet képviselő meghívott vendég is részt vett, és az előterjesztésekkel kapcsolatban számos írásbeli észrevételt is kaptunk, amelyekért ezúton fejezzük ki az OKT köszönetét. Az előterjesztett dokumentumok és a lefolytatott viták és egyeztetések alapján az OKT az alábbi állásfoglalást alakította ki. Az állásfoglalás megfogalmazásakor figyelembe vettük a szakértői véleményeket, de az alábbi állásfoglalás az OKT tagjainak véleményét tükrözi, nem tekinthető a meghívott külső szakértők véleményének.

1) Az OKT a Duna egész magyarországi szakasza hajózhatóságának javításával kapcsolatban 2007-ben készített tanulmányról 2007 decemberében állásfoglalást alakított ki. A Tanács megállapítja, hogy az állásfoglalás egyes megállapításait a terv véglegesített és az Európai Bizottsághoz kiküldött, a VITUKI honlapjáról letölthető (www.vituki.hu) változatában már figyelembe vették. Az OKT megállapítja azt is, hogy a Szap-Szob és a Szob-déli országhatár közötti szakaszok hajózhatóságának javításával foglalkozó, jelenleg folyó munkák feladat-kiírásai a vélemény egyes további, jelentős megállapításait tartalmazzák. Szükségesnek tarja, hogy véleményének megállapításait a jelenleg folyó tervezés során vegyék figyelembe.

2) A Duna medre a magyarországi szakaszon folyamatosan mélyül, a kisvízszintek csökkennek. Ez a hajózás feltételeit rontja és jelentős ökológiai károkat is okoz. A Víz Keretirányelv előírásainak megfelelően az ökológiai károk enyhítése, illetve megszüntetése érdekében a hajózási célú műszaki beavatkozások nélkül is műszaki beavatkozásokat kell végezni és ezeket 2008 végéig a vízgyűjtő-gazdálkodási tervekben meg kell tervezni és a terveket 2009 végéig véglegesíteni kell. A most készülő tanulmányok eredményeit a vízgyűjtő-gazdálkodási tervekkel összhangba kell hozni, azokba az előzetes eredményeket be kell építeni.

3) Az EU közlekedésfejlesztési politikája és a dunai hajózásra vonatkozó nemzetközi egyezmények alapján meg kell javítani a hajózási feltételeket a hazai Duna-szakaszon. Az európai szárazföldi vízi úton történő szállítási politika célja – többek között – minimálisan 2,5 méter merülési mélységet biztosító hajózási szelvény kialakítása. A hajózás érdekében tervezett beavatkozások kedvezőtlen hatással lehetnek a Duna ökológiai állapotára. A Víz Keretirányelv előírásai szerint a hajózási célú beavatkozásokat csak akkor szabad elvégezni, ha az ökológiai károk megszüntetése, illetve elfogadható mértékűre csökkentése érdekében szükséges beavatkozásokat a hajózás érdekében végzett beavatkozásokkal egyidejűleg elvégzik, és a hajózás érdekében végzett beavatkozások nem rontanak a jelenlegi, illetve a jövőben kialakuló helyzeten.

4) A hajózási viszonyoknak az egész hazai Duna-szakaszon történő fejlesztésére 2007-ben készített tervben a Víz Keretirányelv előírásainak megfelelő ökológiai állapot biztosításához és fenntartásához a tervezők által, a rendelkezésre álló ismeretek birtokában, legnagyobb ökológiai értékűnek tartott mellékágakban a szükséges beavatkozásokat megtervezték. A hajózási és ökológiai célú beavatkozások következtében a Duna ökológiailag legértékesebb mellékágainak állapota a jelenlegihez viszonyítva a terv megállapításai szerint javulni fog. A most készülő tervben – ezt a tervben is jelezték - alapos ökológiai vizsgálatokkal kell igazolni a 2007-es terv feltételezéseit. Továbbá azt is meg kell vizsgálni, hogy a Víz Keretirányelv és a kapcsolódó jogszabályok előírásainak teljesítéséhez nem kell-e a főágban is beavatkozásokat végezni a Duna jó állapotának biztosítása érdekében. Erre a 2007-ben készített terv is utalt. Ehhez elemezni és értékelni kell és akkor, ha ezt a levont következtetések indokolják, fel kell használni a vízgyűjtő-gazdálkodási tervnek a folyó ökológiai állapotára vonatkozó megállapításait.

5) A tervezett beavatkozásokkal a célként kitűzött hajózási feltételek csak nehezen és jelentős évi költséggel fenntarthatók. A kívánt hajózási feltételeket vízlépcsővel lehetne kisebb évi fenntartási költséggel, hosszú távon biztosítani. A Víz Keretirányelvben előírt módszertannal azonban valószínűleg igazolható az, hogy jelenleg ökológiai szempontok miatt a vízlépcsős megoldás nem indokolható. A 2007-es terv készítőinek a megbízási szerződésük szerint a hajózhatóság vízlépcső építésével történő javításával nem kellett foglalkozniuk, így a Víz Keretirányelv szerinti igazolást nem kellett elvégezniük.

6) A hajózási feltételek tervezett javítása a magyar hajózás számára is jelentős fuvarköltség megtakarítással járhat, de a megtakarítás jelentős része a hajóutat használó EU tagállamokban és más országokban jelentkezik majd. Ezért el kell érni azt, hogy a beruházási költségek, a környezeti költségek és a jelentős évi fenntartási költségek használattal arányos részét az EU vagy a hajóutat használó országok közösen finanszírozzák. Ezt különösen indokolja az is, hogy a Duna meder folyamatos mélyülését, az ökológiai és hajózási feltételek folyamatos romlását legnagyobb részben a Duna felettünk lévő vízgyűjtő területén épített vízlépcsők és tározók okozzák a Duna hordalékszállításának csökkentésével.

7) A hajózhatóság feltételeinek javítását támogatni kell, de csak úgy, hogy a hajózás érdekében végzett beavatkozások kedvezőtlen ökológiai és környezeti hatásainak elhárításához szükséges beavatkozásokat is elvégzik és a beavatkozások összesített hatása jelentősebb mértékű javulást fog eredményezni a hazai Duna-szakasz ökológiai állapotában, mint a helyenként esetleg jelentkező, de a Víz Keretirányelv előírásai szerint még elfogadható mértékű, kedvezőtlen hatások.

8) A 2007-es tervezés során végzett költség-haszon elemzés nem támasztotta alá kellőképpen a terv megvalósíthatóságát. A közölt számértékek számításának alapfeltételeit és a számítás egyes részeredményeit is közölni kell és a nemzetközi jelentőséget is alá kell támasztani (pld. évi fenntartási költség és annak időbeli alakulása, fuvarköltség megtakarításának számításakor figyelembe vett alapfeltevések, fuvarköltség megtakarítás nemzetközi szinten, ökológiai károk stb.).

9) Az OKT fontosnak tartja a hazai Duna-szakaszon a hajózhatóság feltételeinek megjavítását, de felhívja a figyelmet arra, hogy ez csak a környezet- és természetvédelmi előírások betartásával lehetséges. Az OKT csak akkor támogatja a hajózhatóság javítását szolgáló beavatkozások elvégzését, ha a hajózási célú beavatkozásokkal egyidejűleg elvégzik a beavatkozások kedvezőtlen ökológiai hatásainak megelőzéséhez, megszüntetéséhez, illetve elfogadható mértékűre csökkentéséhez tervezett beavatkozásokat is.

10) Az OKT túlzott követelménynek tartja a Duna Bizottságnak azt az ajánlását, hogy a hajózhatóság biztosításakor „a tárgyidőszakot megelőző 30 év jégmentes időszakának adataiból számított 94 százalékos tartósságú vízhozamhoz tartozó vízszintet” kell mértékadónak tekinteni. A hajóútnak a Duna Bizottság által 1988-ban ajánlott paramétereit az azóta eltelt 20 év alatt nálunk sokkal gazdagabb és a hajózásban nagyobb mértékben érdekelt országok (Németország és Ausztria) se biztosították. A németországi, Straubing és Vilshofen közötti szakaszon jelenleg évente átlagosan csak 160 napig garantálják a kívánt 2,5 m-es merülési mélységet. A hajózhatóság feltételeinek javítására kidolgozott változatok közül jelenleg a hajózhatóság feltételeit a C280 jelű, egy duzzasztómű építését is magában foglaló tervváltozat biztosítaná a legnagyobb mértékben (a kormánykoalícióban a CSU ezt támogatja). A C280 változat évente 290 napig garantálná a 2,5 m-es merülési mélységet. Ez 80 százalékos tartósságot jelent a Duna Bizottság által ajánlott 95 %-hoz viszonyítva). Jelenleg a németországi szűk keresztmetszethez hasonlóan kedvezőtlen a helyzet az osztrák, a magyar és több al-dunai (román és bolgár) folyószakaszon is. A Duna teljes hosszán folynak a hajózhatóság feltételeinek javításával kapcsolatos tanulmányok. Ezekről általánosságban elmondható, hogy az egyezményekben előírt, illetve ajánlott merülési mélységet próbálják biztosítani a tervezett változatokkal, de olyan változatokat is terveznek, amelyeknél a hajóút szélességét a forgalomszabályozás korszerű eszközeinek használatát feltételezve, a kritikus szakaszokon csökkentik. Ezeket az elveket kell nekünk is követni. Ezek megfelelnek az ICPDR koordinálásával a Duna hajózhatósági feltételeinek és a hajózás általános fejlesztésének a fenntarthatóság elveinek megfelelő végzésére elfogadott Közös Nyilatkozatban megfogalmazott irányelveknek

11) Az OKT fontosnak tartja azt, hogy a Duna Szap-Szob közötti szakaszára a bős-nagymarosi jogvita rendezésének keretében Stratégiai Környezeti Vizsgálat és költség-haszon elemzés készül, ugyanakkor sajnálja, hogy ennek a Duna-szakasznak a vizsgálatával nem foglalkozik a Szob alatti szakasz hajózhatóságának fejlesztésére vonatkozó, EU által támogatott nagy projekt. Az OKT feltétlenül szükségesnek tarja azt, hogy a két szakasz hajózhatóságának fejlesztése közötti összhang biztosított legyen és a későbbiekben a részletes vizsgálatok és tervek a Szob feletti szakaszra is elkészüljenek.

12) A Víz Keretirányelv 4. cikke 3., 7., 8. és 9. bekezdése előírásait értelmezni kell annak megállapítása érdekében, hogy a hajózhatóság javításához tervezett beavatkozások ökológiailag, illetve a Víz Keretirányelv egyéb vonatkozó előírásai szerint megvalósíthatók-e. Az értelmezést segíthetik az EU szintjén és egyes tagállamok szintjén a hajózás, a környezetvédelem és a tudományos élet képviselőinak közreműködésével készített útmutatók és esettanulmányok. A hajózhatóság javítására kidolgozott tervváltozatok környezeti hatásait a Stratégiai Környezeti Vizsgálat (vagy a Környezeti Hatásvizsgálat), az Élőhelyek Irányelv (a különösen védett területekre és a Natura 2000-es területekre vonatkozó szabályok) és a Víz Keretirányelv előírásai szerint is meg kell vizsgálni.

13) Az OKT felhívja a figyelmet arra, hogy különös gondot kell fordítani a Duna hajózhatósága fejlesztési célkitűzéseinek és azok elérését biztosító tervváltozatoknak az összemérésére (célszerűen még a részletes tervezés előtt) a Natura 2000 élőhelyekbe való beavatkozás feltételeit lefektető európai közösségi rendelkezésekkel, és közöttük a Tanács 92/43/EGK Irányelve (1992. május 21.) a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről 6. cikk (2), (3), (4) bekezdéseivel.

14) Az OKT felhívja a figyelmet arra, hogy a magyar Duna szakasz hajózhatóságának javításával foglalkozó terveket a Magyarország területére és a Duna egész vízgyűjtőjére készülő vízgyűjtő-gazdálkodási tervvel, a dunai hajózás szűk keresztmetszeteinek a többi duna-völgyi országban történő megszüntetésére készülő tervekkel és a készülő magyar hozzájárulással az Európai Duna Stratégiához is össze kell hangolni.

15) Az OKT véleménye szerint különös figyelmet kell fordítani a Duna hajózhatósága és hordalékmérlegének változásai közötti összefüggésre és az éghajlatváltozás várható hatásaira való felkészülésre. Ebben is segítséget jelenthetnek a közelmúltban Európa- és világszerte megjelent útmutatók. Számolni kell azzal, hogy a Duna kisvízhozamai az éghajlatváltozás következtében csökkenni fognak és erre a dunai hajózás fenntarthatóságát biztosító műszaki beavatkozások feltárásával és esetleg a hajóflotta átalakításával kell felkészülni, különös tekintettel az ivóvízbázisok védelmére és az érintett Duna-szakaszok ökológiai állapotára. Az OKT követendőnek tartja azt a nemzetközi szinten, több helyen alkalmazott gyakorlatot, hogy a hajóutak jobb ökológiai állapotának biztosításához szükséges beavatkozásokat és a hajóflotta esetleges környezetbarátabbá alakítását csak alapos előkészítő vizsgálatok és a javasolt megoldások gondos tesztelése után, fokozatosan tervezik.

16) Az OKT helyesnek tartja és támogatja a Szob – déli országhatár közötti Duna-szakaszon folyó vizsgálatok feladatkiírásának azt a megállapítását, hogy „abban az esetben, ha vízgazdálkodási, ivóvízbázis-védelmi, vízvédelmi, környezet- és természetvédelmi, vagy más társadalmi megfontolásból a 2007-es tervben munkahipotézisként megfogalmazott paraméterek nem teljesíthetők, a hajóút fejlesztés során a különböző érdekek és kötelezettségek összeegyeztethetőségén alapuló új célkitűzéseket (hajóút paramétereket) kell kijelölni és a projekt második szakaszában megvalósuló tervezési eljárásokban ezeket kell irányadónak tekinteni. Az új célkitűzéseken alapuló vizsgálatoknak ki kell terjedniük a hajóút hagyományos folyamszabályozási eszközöket igénybe vevő műszaki beavatkozásokkal történő fejlesztés kiegészítéseként más, nem szerkezeti módszereket is figyelembe vevő tervváltozatok vizsgálatára is”.

17) Olyan megfigyelő rendszert kell kialakítani, amely a Víz Keretirányelv előírásai szerint 2007 elejétől bevezetett monitoringot kiegészíti azokkal a megfigyelésekkel, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a beavatkozások hatásait folyamatosan ellenőrizni lehessen.

18) A Kormány figyelmét fel kell hívni arra, hogy:

* a Duna medre tovább fog mélyülni és így
* a tervezett megoldásokat nehéz és költséges lesz fenntartani (ennek számszerű értékhatárait és várható időbeli alakulását is meg kell adni a Kormány számára),
* a műszakilag hosszú távon fenntartható megoldás a vízlépcső lenne, de arról, hogy ez megvalósítható-e, csak a Víz Keretirányelv 4. cikkének előírásai alapján végzett vizsgálattal lehetne meggyőződni.

19) Kezdeményezni kell, hogy a Kormány tegyen lépéseket annak érdekében, hogy a tervezett beavatkozások beruházási, környezeti és évi fenntartási költségeit a használat arányában az EU költségvetéséből vagy a hajóutat használó országok finanszírozzák, mert egyébként a költségek Magyarország számára az EU terminológiája szerint „aránytalanul magasak” lesznek. A Kormányt az előbbieket alátámasztó adatokról is tájékoztatni kell, valamint arról a tényről, hogy a várható tranzitforgalomhoz viszonyítva, a hazai, vízi úton történő szállítási volumen nem lesz számottevő. Ettől függetlenül, tekintettel arra, hogy a Duna fontos nemzetközi víziút, és arra is, hogy a hajózhatóság feltételeinek javítását az EU közlekedésfejlesztési politikája is fontos célkitűzésnek tartja, a Duna hajózhatósági feltételeinek javítását az OKT is támogatja.

Budapest, 2009. november 16.