

A Levegő Munkacsoport javaslatai a Duna Régió fejlesztési stratégiához

(A Dunaújvárosi Főiskolán
2012. szeptember 5-én tartott előadás alapján)

*„Mert nekünk, Szentatyám, a nagy erőnk abban van, hogy nem tudjuk, mit akarunk.
És szándékaink mély bizonytalanságából bámulatra méltó manőverezési készség születik.”*

Anouilh: Becket

Posztindusztriális korszakunkban a társadalmi, kulturális és környezeti szempontok a gazdaság- és a térségfejlesztésben is előtérbe kerültek. Az új szemlélet sem becsüli le például a vízi közlekedés és szállítás fontosságát, de hosszabb távra tervez, és pontosabban veszi figyelembe a környezet és a természet pozitív hatásait, valamint egyes gazdasági tevékenységek negatív externáliáit. Erről beszélt Beliczay Erzsébet a Dunaújvárosi Főiskolán tartott III. Duna-térség kohézió Nemzetközi Konferencián.

A jövő nemzedékek is hozzáférhessenek a Duna ökológiai szolgáltatásaihoz.

A vízgazdálkodás egyre nagyobb szerephez jut klímaváltozáshoz alkalmazkodásban. Magyarország felszíni és felszín alatti vizekkel kapcsolatos adottságai kedvezőek. Felelősségünk, hogy a fejlesztések megőrizzék a vizek jó állapotát (erre kötelez az EU Víz-Keretirányelve is minden tagállamot) és a biológiai sokféleséget. Alapfeltétel, hogy tisztában legyünk az egyes beavatkozások következményeivel. Fontos, hogy olyan terveket, stratégiákat tegyünk a döntéshozók asztalára, amelyekkel kapcsolatban a szakemberek előzetesen egyetértésre jutottak a természettudományos és műszaki kérdésekben, és ismertek a projektek megvalósításának és a folyamatos fenntartásának költségvonzatai.

Bár „nem tenni semmit” is egyfajta cselekvés, a Levegő Munkacsoport az óvatosság elvére figyelmeztet: Csak akkor építsünk jelentős mérnöki létesítményeket, ha tisztában vagyunk az élővilágra, a hidrológiai állapotra stb. gyakorolt hosszú távú következményeikkel. Mára már saját kárán tapasztalta meg az emberiség, hogy a „természet legyőzése” helyett eredményesebb az alkalmazkodás.

A Dunával kapcsolatos fejlesztők közül a vízi közlekedésben és szállításban érdekeltek a legaktívabbak. Szorgalmazzák a medermélyítéseket, a vízlépcsőket, vagy kompromisszumos megoldásként a mederfenék folyamatos kotrását annak érdekében, hogy az év minél nagyobb hányadában, elképzelésük szerint 300–340 napon át, 2,50 méter mélységig és lehetőleg 180 méter szélességben a teherhajózás biztosított legyen. A jövő nemzedékek országgyűlési biztosa (JNO) állásfoglalásában (JNO-536/2010) az olvasható, hogy ezek nem nemzetközi kötelezettségek, csak ajánlások a Duna Bizottság részéről. A 2012-es nyár végén már a vízlépcsőkkel szabályozott német és osztrák szakaszon is majdnem leállt a teherforgalom a csapadék elmaradása miatt. Ilyen szélsőségekre az éghajlatváltozás következtében gyakrabban számíthatunk a jövőben. A hajóút jelenlegi tengelyének kisebb módosításával, egyes helyeken a hajóvonták találkozásának tiltásával, a mederállapotra és vízmélységre vonatkozó pontos előrejelzésekkel is javítható a vízi szállítás gazdaságossága.

A nagyobb műszaki beavatkozások elemzésénél egyéb szempontokat is figyelembe kell venni. A vízi szállítás nem a közúttal versenyez, hanem elsősorban a vasúttal. Nem lenne szerencsés a szűkös forrásokból egymás rovására kiépíteni párhuzamos

kapacitásokat. (Sajnálatos, hogy a vasút képviselőivel nemigen találkozhatunk a Dunával kapcsolatos szakmai rendezvényeken.) Kevesebb szó esik arról, hogy intermodális kikötőhálózat is kellene ahhoz, hogy a szállítás jelentős hasznot hozzon az országnak. A mederkorrekciót nagyrészt az EU alapokból, vagyis máshol is felhasználható közforrásokból néhány tízmilliárd forintból meg lehetne valósítani, de a mederállapot fenntartásának éves költségeiről és a nyereséges vízi fuvarozás járulékos infrastrukturális beruházásairól nem ismerjük a számításokat.

Fordítsunk többet kutatásokra és fejlesztésekre!

Kevés forrás jut a vizeinkkel kapcsolatos természettudományos kutatásokra. A hidrológusok és ökológusok tudnák csak megmondani, hogy milyen hatással van például a hullámverés a természetes partokra és az élővilágra. Milyen konstrukciókkal lehetne e hatásokat csökkenteni? Érdemes lenne itthon vagy nemzetközi együttműködéssel kifejleszteni és gyártani a Duna síkvidéki szakaszára természetbarát hajótípusokat. A busz-, a villamos- és a vagongyártáshoz hasonlóan a hajóépítésben is egykor eredményesek voltunk. Nem nulláról kellene a járműgyártást elkezdenünk.

A mederkialakítással, teherhajózással kapcsolatos, függőben levő kérdések megválaszolásáig, nem utolsósorban jelentős beruházási források előteremtéséig kisebb lépésekkel már most is sokat tehetnénk a Duna páratlan adottságainak jobb kihasználásáért. Erre ösztönöz a tagországok által 2011 nyarán jóváhagyott Európai Duna Régió (EDR) Stratégia, amely nagy hangsúlyt helyez a turizmusra, a biztonságra, a közös kutatásokra és az identitás erősítésére.

Tegyük mindenki számára hozzáférhetővé a vízpartokat!

Sok ország alaptörvényében szerepel, hogy a vízpartok közösségi tulajdonban vannak. Mi elmulasztottuk ezt törvénybe iktatni a rendszerváltáskor. Jellemző, hogy a Balaton-törvény alapján az önkormányzatok most próbálják legalább a partszakaszuk 30 százalékát – nemegyszer visszavásárlással – a közforgalom számára ismét hozzáférhetővé tenni. Számos kisebb tavunk partja is magánkézbe került. A Duna partjainak optimális fejlesztését is akadályozza, különösen a főváros térségében a korábbi, meggondolatlan privatizáció. Érdemes lenne a vízpartok tulajdonának kérdését széles szakmai-társadalmi vitára bocsátani.

Szivárványos térségfejlesztés

A Levegő Munkacsoport „szivárványos” dunai térségfejlesztést javasol, ahol a települések saját fizikai és immateriális adottságaik, anyagi lehetőségeik függvényében fejlesztenek, egymást erősítve a régió hazai és külföldi településeivel. Nem szándékozunk az EDR stratégia 11 tematikus céljával, a közös kutatásokkal, a vizek tisztaságát nem veszélyeztető mezőgazdasággal stb. foglalkozni. Csak néhány, elsősorban a turizmust érintő példát említünk a következőkben.

A torkolat felé haladva egyre kevesebb híd köti össze a Duna két partját. Jobb kompresszióval azonban lényegesen javítható a települések kapcsolata.

Az éghajlatváltozás hatására meghosszabbodik a szabadtéri tartózkodásra, fürdésre alkalmas időszak. A folyó rekreációs szolgáltatásainak kihasználásához tovább kell javítani a vízminőséget és ki kell építeni a túrázáshoz, sportoláshoz elengedhetetlen infrastruktúrát a partok mentén. Gazdasági szempontból az „ötcsillagos” turizmusra érdemes építeni, paradox módon válságok idején is. Azonban itt is vannak nem piaci alapon végzendő, közösségi feladatok, mint például a megbízhatóan működő információs hálózat, a természetvédelem, a műemlékek helyreállítása és bemutatása, a településkép védelme, javítása. Ugyanakkor nem szabad a sportolni vágyó idősekről és fiatalokról, a kispénzű családokról sem megfeledkezni. Kikötési lehetőséget kellene biztosítani a kézi hajtású vízi járművek számára a kerékpárutak és vendéglők mellett, a szelíden túrázóknak. A túrázóknak higiénikus vizesblokkokat, szervizt, olcsó

szálláshelyeket is ki kell építeni! Ezek beruházási költségeihez vannak uniós források, a fenntartásukat azonban csak átmenetileg szabadna támogatni, hosszabb távon piaci alapon kell megoldani. Bízunk abban, hogy a válság elmúltával még többen fognak aktívan pihenni a Dunánál, és idővel többen lesznek képesek lesznek igénybe venni a magasabb szintű szolgáltatásokat a magyar családok is.

Végül megemlítünk egy olyan projektet, amellyel elvben mindenki egyetért, azonban a megvalósításához összefogásra, közös elhatározásra van szükség: Minden a folyó menti településen felnövő fiatal tanuljon meg evezni, kajakozni az iskolaévei alatt! A páratlan természeti értékek, a nemegyszer csak komoly erőfeszítéssel, nagy fegyelemmel kezelhető hullámszél, a vízi túrázás megannyi élménye a folyó mentén élőket soknemzetiségű, közösen gondolkozó barátokká fűzi össze. Magyarország egyik legnagyobb természeti kincse felszíni vizeinek sokszínűsége. Idegenforgalmi stratégiánkban a lovaglással és a kerékpározással együtt érdemes lenne a szelíd vízi túrázásnak is kiemelt szerepet biztosítani .

Beliczay Erzsébet
a Levegő Munkacsoport elnökhelyettese