

## Ökológiai értékek az Európai Duna Régió Stratégiában

Az [év eleji konferenciák](#) anyagaihoz képest árnyaltabbá vált a Duna Régió készülő európai stratégiája. Örömteli, hogy a szelíd vízi sportok és a zöld turizmus kiemelt helyen szerepelnek a programok között. Ez nem kis részben a sportszövetségek és zöld szervezetek [közös fellépésének](#), az evezős demonstrációknak és egyeztetéseknek köszönhető.

Az országgyűlés Fenntartható Fejlődés Bizottsága 2010. október 18-i ülésének egyik témája a készülő Duna Régió Stratégia volt. *Barsiné Pataky Etelka* kormánybiztos beszámolt arról, hogy a nyílt konzultáció júniusban befejeződött, s az Európai Bizottság júliusban kétoldalú egyeztetéseket folytatott az érintett országokkal. Októberben készíti el a Bizottság az akciótervet a közösen meghatározott 11 prioritási területre, amelyeket majd egy-egy tagállam fog a későbbiekben koordinálni. A területek között sok az átfedés, de feltehetőleg azért választottak ilyen sokat, hogy minden országnak jusson egy téma. Így azonban nehéz prioritásról beszélni.

Továbbá elmondta azt is, hogy a magyar kormány három alapelvet fogalmazott meg a tárgyalásokhoz. Az első, hogy a projektek, javaslatok kapcsolódjanak az [Európa 2020](#) elnevezésű új uniós stratégia céljaihoz és az Új Széchenyi Tervhez a 2013-ig történő finanszírozhatóság érdekében. (Emlékeztetünk arra, hogy 2013-ig az EU sem külön forrásokat, sem új intézményrendszert, sem pedig az általánostól eltérő szabályozást nem tervez a Duna Régió kialakításához.) A második, hogy lehetőleg minden prioritási területre készüljenek magyar javaslatok. A harmadik, hogy ehhez folytassunk megbeszéléseket az együttműködésről a tagállamok koordinátoraival.

A makroregionális együttműködés gyakorlatát a Balti Régió tapasztalatainak felhasználásával kívánják meghatározni, és a kidolgozott stratégia mellett a módszert is át akarja majd adni a magyar elnökség a jövő nyáron utánunk következő lengyeleknek. A politikai célok között a jószomszédági együttműködés és a Nyugat-Balkán EU-integrációja a legfontosabb. Egyelőre a felsorolt célok, feladatok nagyon különbözőek, kérdés, hogy a projektek elbírálásakor hogyan fognak a különféle, egymásnak sokszor ellentmondó igényeknek megfelelni. Az ún. „gördülő tervezés” lényege az, hogy vannak azonnal indítható projektek, később megvalósítandók, valamint annak a lehetősége, hogy évente újabb projekteket lehessen beadni.

A kormánybiztos asszony beszámolója után *Fülöp Sándor*, a jövő nemzedékek országgyűlési biztosa kapott szót. Beszél a Duna lélektani szerepéről, amely megfelelő légkörben képes az ott élőket egy közös célért együttműködésre bírni. Figyelmeztetett, hogy nem szabad 1-2 cél érdekében kizsákmányolni a folyót. A hajózás és az energiatermelés partikuláris célok, amelyeket csak úgy szabad megvalósítani, hogy közben ne szorítsák ki a többi. Idézte az Alkotmánybíróság 28/1994-es állásfoglalását, amelyből következik, hogy néhány éves gazdasági előny érdekében nem szabad a hosszú távú környezeti érdekeket és értékeket feláldozni. Elkészítettek egy [összehasonlítást a hajózásra](#) vonatkozó nemzetközi ajánlásokról és a hazai szabályozásról, amelyből kiderül, hogy a hazai szabályozás szigorúbb, mivel a nemzetközi szervezetek ajánlásait esetenként kötelezettségként fogadta be a magyar szabályozás. (Az anyagot eljuttatták Orbán Viktor miniszterelnökhöz és a kormány tagjaihoz is.) A folyószabályozás legvitatottabb elemei a hajózóút szélessége (180 méter, illetve 120 méter), a minimálisan garantált medermélység és az, hogy az év hány napján kell biztosítani minden engedélyezett hajótípus számára a hajózhatóságot. Jelenleg ez további beavatkozások nélkül is biztosított évi 240 napon. Ezt kívánják 308 napra emelni.

*Figeczky Gábor*, a WWF Magyarország igazgatója a Duna Régió Stratégiája kapcsán a hajózhatóság, a természeti értékek és a vízgazdálkodás érdekeit és hatásait természetvédelmi szempontból tekintette át. Több EU kötelezettséget is szem előtt kell tartani a stratégia

kialakításakor, mint például a Natura 2000, a Vízkeret Irányelv, Magyarország vízgyűjtő gazdálkodási terve. Alapelv, hogy a rehabilitációknak elsősorban az öntisztító, önszabályozó folyamatok kialakulását kell elősegíteniük. Minimalizálni kell a folyók medrét érintő beavatkozásokat, és a „több teret a folyóknak” elv szellemében törekedni kell arra, hogy a régió folyóinak – amelyek a települések mentén töltések közé vannak szorítva – árteres, legalább féltermészetes szakaszai megmaradjanak, illetve kialakulhassanak. A hajózást nem kell kiszorítani a folyókról, de környezetbaráttá kell fejleszteni. Ehhez előrelépés szükséges a navigációs rendszerek, intermodális kapcsolatok, hajóflották modernizálása terén a kikötői infrastruktúra, logisztika körében, valamint elengedhetetlenek a szektorális változtatások a közlekedésben. Fontos, hogy legyen régiós együttműködés a védett területek kezelői között az egységes természetvédelmi alapelvek és közös víziók alapján.

Több olyan problémát említett Figezky Gábor, amelyek sajnos „hungarikumok”, mert más stratégiák, programok készítésénél is ugyanúgy rendre megjelennek.

1) Nem készülnek alternatívák a projektekhez, rendszerint csak egy változatot vizsgálnak. A vasútfejlesztésnek például nincsenek akkora ökológiai kockázatai. A fejlesztési elképzelések kidolgozása mégis egymástól függetlenül fut. Ide sorolnánk példaként a hírt a délszláv Cargo10 teherszállítási vasúti tervről, amely tudomásunk szerint nem hangzott el Duna konferenciákon. A Fekete-tengertől Horvátország, Olaszország, Ausztria felé vagy a Boszporuszon keresztül hajóval vagy 72 óra alatt vasúton jutott el az áru. Ezt most 25 órára kívánják leszorítani a déli államok Salzburg és Tesszalóniki, illetve Isztambul között. Magyarország nincs benne a formálódó vasúti szövetségben.

2) A hajózáshoz készültek költséghatékonysági vizsgálatok, de nem készült igazi költség-haszon elemzés. Vajon, ha ráterhelnénk az összes kockázatot, beavatkozást az áru fuvarozásra, és szigorodnának a hajózás környezetvédelmi előírásai, akkor is megérné a nagyarányú fejlesztés?

3) Nem tisztázott, mi a magyar érdek. (Ez a Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosa október 20-i konferenciáján is többször elhangzott.)

4) Külön készülnek a vizsgálatok egyes Duna szakaszokra, pedig egységesen kellene kezelni nemcsak a hajózást, de a hordalékszállítás, vízgazdálkodást, árvízvédelmet is.

5) Nincsenek társadalmi-gazdasági elemzések az EU Transzeurópai Közlekedési Hálózatának (TEN-T) fejlesztési terveiről.

Két nappal a Fenntartható Fejlődés Bizottságában zajlott vita után, mintegy az ott felvetett kételyek részletesebb kifejtéseként, október 20-án a Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosa rendezett konferenciát a Duna ökológiai szolgáltatásairól. [Az előadások olvashatók az ombudsman honlapján.](#) Egy kutatást emelnék ki az elhangzottakból, amely jó példa arra, hogy megfelelő vizsgálatok, előkészítés esetén milliárdokat lehet úgy megtakarítani egy beruházáson, hogy közben az ökológiai értékek is nagyobb biztonságban maradnak. *Gerencsér Zsolt* Nyerges és Dömös közötti szakaszon vizsgálta a Duna hajózhatóságát. Kiderült, hogy a 120 méter hajózóút szélességet a mainál megbízhatóbb, vagyis pontosabban mért gázlójelentések mellett 2 csúcsgázló kivételével biztosítani lehetne az előírások szerint. (E két ponton is a lemélyítés egyszerűbb, mivel a fenék nem sziklás.) A hajózóút nyomvonalát is a mederviszonyoknak megfelelően, az eddigiektől helyenként elmozdulva kell kijelölni. Fontos lenne a Duna teljes magyarországi szakaszán ezt a vizsgálatot elvégezni, és annak alapján dönteni a szükséges beavatkozásokról.

A konferencián többször elhangzott, hogy pontosan meg kellene határozni a magyar érdekeket. Igaz, hogy a 2011-es elnökségünk idején az EU egészét kell képviselnünk a tárgyalásokon, ez azonban nem jelentheti azt, hogy egyedül mi ne tudjuk, hogy egyes döntések milyen következményekkel járnának számunkra. Többen említették, hogy nem szabad a Rajna-Majna csatorna adatait átvenni a Duna esetében, mert egészen mások a

kialakult társadalmi, természeti és gazdasági körülmények, az ökológiai értékek és a műszaki infrastruktúra. A nálunk végrehajtott intenzív beavatkozások elsősorban északi partnereinknek előnyösek, míg a csatorna területén végzettek nekünk kedvezőbbek. Mára egyetértés van a résztvevők között abban, hogy a Duna ökoszisztémája kivételesen értékes, védendő, és ne a hajókhöz igazítsuk a Dunát, hanem a szállítás csak egy legyen a sokféle természeti-környezeti, gazdasági és társadalmi szempont között.

Budapest, 2010. október 29.

*Beliczay Erzsébet*  
*a Levegő Munkacsoport elnökhelyettese*

Címszavak: teherszállítás, Duna Régió, hajózás, ökoszisztéma