

A 'Duna hajóútfejlesztésének nemzetközi tapasztalatai' fórumon elhangzott előadások összefoglalója – Általános bevezetés a Duna hajózás fejlesztéséről

A WWF Magyarország a dunai hajózás fejlesztésének nemzetközi tapasztalatait bemutató fórumokat szervezett 2009. áprilisának első hetében. A fórumok aktualitását az adta, hogy a Duna hajózhatóságának fejlesztése érdekében már előzetes környezetvédelmi engedélyezési eljárások zajlottak le hazánkban, ugyanakkor a hazai érintettek (például a Duna mentén élők) sok esetben erről egyáltalán nem is tudnak.

Ausztriában és Németországban több mint tíz éve készülnek tervek a hajóút fejlesztésére, és az itt felhalmozódott tapasztalat a hazai tervezési folyamatban is hasznos lehet. Ez hazánkban különösen azért érdekes, mert a tervezett beavatkozások összetett hatásait vizsgáló stratégiai tanulmány nem készült el, ezért gyakorlatilag senki sem tudja felmérni, hogy Magyarországon milyen társadalmi, gazdasági és ökológiai hatásokat idéz elő egy ilyen beavatkozás. A WWF Magyarország szerint éppen ezért kéne jelentős módosításokat véghezvinni a tervezési folyamatban.

Hajózásfejlesztési tervek a Dunán – Suzanne Ebert, WWF Duna–Kárpát programiroda

Az előadás az európai víziút hálózat fejlesztési tervei közül a Dunát érintő terveket felhasználva szemlélteti, hogy az Európai Unió fejlesztési politikája és természetvédelmi irányelvei milyen ellentmondásokat tartalmaznak, és ez néhány konkrét esetben milyen problémákat idéz elő.

Az előadás bemutatja, hogy az Európai Uniónak azért szándéka a Duna – mint közlekedési folyosó – fejlesztése, mert ez az áruszállítás egyik hatékony módja, szennyezőanyag-kibocsátása alacsony, nagy mennyiségű áru elszállítására alkalmas, és a Duna–Majna–Rajna csatorna kiépítésével a Fekete-tengert és az Északi-tenger összekötő víziút jött létre. Egyben felhívja a figyelmet arra, hogy a Duna gazdag élővilágnak ad otthont, nemzeti parkok, Natura 2000 területek, bioszféra rezervátumok vannak a partján egyedi hal- és madárfajokkal, és mintegy 20 millió ember ivóvízellátását biztosítja.

Beszámol arról a tényről, hogy az ökológiailag leginkább értékes folyó menti területek és az EU közlekedésfejlesztési, úgynevezett Ten-T programjának kiemelten kezelt területei ugyanazok a folyószakaszok: nevezetesen a bajorországi, a Bécs alatti, a magyarországi, valamint a román-bolgár folyószakasz. Ez jogosan veti fel a következő kérdést: Hogyan lehet fenntartható módon kivitelezni ezt a hajóútfejlesztést annak ismeretében, hogy a tervezett beavatkozások visszafordíthatatlan hidromorfológiai folyamatokat indítanak el. Köztudott, hogy a fejlesztési tervekről nem készültek megfelelő stratégiai környezeti vizsgálatok, melyek a beavatkozások összhatását hivatottak megvizsgálni, és egyetlen egy esetben sem becsülték meg a veszélybe kerülő ökológiai szolgáltatások (rekreáció, ökoturizmus) pénzben kifejezhető értékét.

Nem szabad megfélemedkeznünk arról, hogy a Dunán minden EU tagállamnak kötelező érvényű természet- és környezetvédelmi irányelveket kell betartania. Ilyen a Víz Keretirányelv, mely a felszíni vizek jó ökológiai állapotának elérését tűzte ki célul, valamint az élőhely- és madárvédelmi irányelv, mely a Natura 2000 hálózat kijelölésének alapjául szolgál. Ezekkel az irányelvekkel össze kell hangolni a hajózásfejlesztési terveket, és kompromisszumos megoldást kell találni. Egyelőre ezek a kompromisszumok hiányoznak, és a tervek a hajóút megfelelő mélységének és szélességének biztosítását célozzák.

Az előadás a román-bolgár folyószakaszon zajló fejlesztéseket mutatja be példaként, ahol egy közel 40 millió eurós projekt keretében tervezték a dunai hajóút fejlesztését. Az érintett folyószakaszon 11 kritikus pont van, tehát 11 helyen érinti érzékenyen a hajóút fejlesztése a

természeti környezetet. Az egyik ilyen érintett terület egy kivitelezés alatt lévő LIFE pályázat mintaterülete. A LIFE az EU természetvédelmi tevékenységeket támogató alapja, mely európai mércével mérve is jelentős természeti értékek megőrzését támogatja.

Az előadásban bemutatott mintaterület a Duna unikális halfaja, a viza vándorló- és élőhelye. A hajóút fejlesztése érdekében tervezett beavatkozások éppen azt a folyóágot zárják el a folyótól, ami a vizák kedvelt vándorlási útvonala, és a mederben zajló munkálatok azt a mederfenék közeli zónát érintik, amelyet szintén kedvelnek a vizák. A példa jól mutatja, hogy itt a két projekt összehangolására van szükség a kompromisszumos megoldás megtalálása érdekében.

Érzékelhetjük, hogy ha 11 folyószakaszon terveznek ilyen, vagy ehhez hasonló beavatkozásokat, akkor az a vizák számának csökkenéséhez, adott esetben pedig a faj eltűnéséhez vezethet. Más folyószakaszon persze egyéb természeti értékek kerülhetnek veszélybe, de az összegzett hatás minden esetben a biodiverzitás csökkenését, és a természetvédelmi érdekek sérülését idézi elő.

Az előadás hangsúlyozza, hogy a WWF nincs a belvízi hajózás ellen. Azt az álláspontot képviseli, hogy a hajózás fejlesztése során meg kell felelni a természetvédelmi irányelvek előírásainak, valamint a Duna mentén élő lakosság gazdasági és szociális érdekeinek. Nem szabad megfélemlenünk arról, hogy Romániában jelenleg is szüneteltetnek egy projektet amiatt, hogy nem készültek megfelelő környezeti vizsgálatok.

A WWF véleménye szerint a tervezett beavatkozások hatását minden esetben monitorozni kell, és a hajózás fejlesztése során nem kizárólag a megfelelő medermélység elérésére kell törekedni, hanem a hajózás egyéb infrastrukturális igényeit kell fejleszteni. Ez többek között megköveteli a folyó adottságaihoz alkalmazkodó hajótípusok fejlesztését, új technológiák bevezetését (pl. navigációs rendszerek), és az érintett kormányzati szektorok, minisztériumok együttműködését. Jelenleg a döntéshozók közötti együttműködés minimális, és a legtöbb folyószakaszon semmilyen alternatívát nem dolgoztak ki.