

## **Az Országos Környezetvédelmi Tanács 2010. január 8-án tartott ülésén elfogadott állásfoglalása**

### **a Szob feletti és a Szob alatti Duna szakaszon a hajózhatóság feltételeinek javítására tervezett beavatkozások Stratégiai Környezeti Vizsgálatáról**

#### **A Stratégiai Környezeti Vizsgálatokra vonatkozó általános megállapítások**

1. Az OKT megállapította, hogy a Szob feletti és a Szob alatti magyarországi Duna szakaszra készített Stratégiai Környezeti Vizsgálat is megfelel a vonatkozó hazai és EU jogszabály előírásainak. A két SKV nem ugyanazt a módszertant alkalmazta, azonban ezt a jogszabályok előírásai lehetővé teszik.

2. Az elvégzett stratégiai környezeti vizsgálatoknak fontos eredményei voltak, azonban azt nem lehetett várni, hogy ezek alapján már kiválaszthatók az alkalmazható beavatkozások. Ezt csak az SKV ajánlásainak figyelembevételével készített részletes tervek alapján, az SKV ajánlásai szerint végzett VKI 4.7 tesztek és az Élőhelyvédelmi Irányelv 6. cikkének 3. és 4. bekezdése szerinti vizsgálatok (továbbiakban: Élőhely tesztek) elvégzésével lehet megtenni. (Ez van összhangban a hajóút paramétereit javító beavatkozások tervezésére vonatkozó EU szabályokkal, ajánlásokkal és irányzatokkal). Ezek eredményeit figyelembe véve kell az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. Korm. rendelet (továbbiakban: Natura Korm. rendelet) 10-10/A. §-ai alapján a Natura hatásbecslést és a szükséges környezeti hatásvizsgálatokat elvégezni.

#### **A vizsgált beavatkozási változatokra vonatkozó megállapítások**

3. Az OKT megállapította, hogy az SKV jelentésekben a 2009. november 16-án keltezett OKT állásfoglalás megállapításait és ajánlásait többnyire már figyelembe vették. Az OKT felhívja a figyelmet arra, hogy a további tervezés során a környezeti fenntarthatóság biztosítása érdekében az OKT többi ajánlására is tekintettel kell lenni.

4. A Szob-Déli-országhatár közötti szakaszra készült SKV tájékoztatást ad arról, hogy a tervezők az addig vizsgált változatokon felül - a Szob feletti szakaszhoz hasonlóan – a hajóút áthelyezésére, a kitűzés megváltoztatására, helyenként és időnként keskenyebb hajóút biztosítására épülő, kisebb beavatkozásokat igénylő változatot is vizsgálnak.

5. Az SKV jelentésekből megállapítható, hogy a hajóút paramétereinek javítására szolgáló beavatkozásoknak a Szob feletti és a Szob alatti szakaszon is vizsgálják a hajózás alapfeltételeit még biztosító, de legkisebb beavatkozásokat igénylő alternatíváit. A hajóút

paramétereinek javítását az egyes szakaszokon a következő beavatkozásokkal tervezik megoldani.

*A Szap-Szob szakaszon figyelembe veendő beavatkozási változatok:*

- Első beavatkozási változat: 2,5 m-es merülésű hajók közlekedésének biztosítása kotrással, sarkantyúk és vezetómű építésével, sarkantyúk kiegészítésével, illetve megrövidítésével
- Második beavatkozási változat: 2,5 m-es merülésű hajók közlekedésének biztosítása kotrással, sarkantyúk és vezetómű építésével, sarkantyúk kiegészítésével, illetve megrövidítésével és a medermélyülés megakadályozása érdekében kavics visszatöltésével
- Harmadik beavatkozási változat: 2,5 m-es merülésű hajók közlekedésének biztosítása kotrással, a hajóút kitűzésének módosításával, a hajóút nyomvonalának áthelyezésével és a hajóút kitűzésének módosításával, valamint helyenként és időszakonként keskenyebb hajóút biztosításával

*A Szob-Déli országhatár közötti szakaszon figyelembe veendő beavatkozási változatok:*

- Első beavatkozási változat: 2,5 m-es merülésű hajók közlekedésének biztosítása 180 m-es hajóút szélességgel, kotrással, sarkantyúk és vezetómű építésével, sarkantyúk kiegészítésével, illetve megrövidítésével
- Második beavatkozási változat: 2,5 m-es merülésű hajók közlekedésének biztosítása kotrással, sarkantyúk és vezetómű építésével, sarkantyúk kiegészítésével, megrövidítésével és a medermélyülés megakadályozása érdekében kavics visszatöltésével, 120-180 m közötti szélességű hajóúton, helyenként és időszakonként egyirányú áthaladással,
- Harmadik beavatkozási változat: 2,5 m-es merülésű hajók közlekedésének biztosítása kotrással, a medermélyülés megakadályozása érdekében kavics visszatöltésével, a hajóút kitűzésének módosításával, a hajóút nyomvonalának áthelyezésével és a hajóút kitűzésének módosításával, 120-180 m közötti szélességű hajóúton, helyenként és időszakonként egyirányú áthaladással

6. Mindkét szakaszon foglalkoznak a tervek, illetve tanulmányok a tervezett beavatkozásoknak a Duna főágának hidromorfológiai, hidrológiai, hidraulikai, fizikai és hidrobiológiai állapotára és a partiszűrészű vízbázisokra gyakorolt hatásaival és a legértékesebbnek tartott mellékágak rehabilitációjával, azonban a jövőbeli részletesebb tervezés során az ökológiai szempontok vizsgálatára nagyobb hangsúlyt kell fektetni, s az állításokat szakmailag alá kell támasztani.

7. Az SKV jelentések az előbbi változatok közül egyikről sem állapítják meg azt, hogy környezeti-, illetve környezeti-fenntarthatósági szempontból biztos, hogy nem szabad megvalósítani. Felhívják a figyelmet arra, hogy a tervezett beavatkozásoknak kedvezőtlen környezeti, illetve ökológiai hatásai lehetnek, és hogy az SKV ajánlásainak figyelembevételével készített részletes tervek alapján, az SKV ajánlásai szerint végzett VKI 4.7 tesztek és Élőhely tesztek elvégzésével, a Natura hatásbecslés és a környezeti

hatásvizsgálat eredménye alapján kell majd eldönteni azt, hogy melyik változatot szabad/lehet megvalósítani. Az OKT egyetért az SKV jelentéseknek az erre vonatkozó megállapításaival.

8. A Szob feletti és a Szob alatti hazai Duna szakaszra készített terv is foglalkozott olyan beavatkozási változattal, amely a folyó és környezete élővilágának állapotára és a folyóparti vízbázisokra várhatóan a legkisebb hatást gyakorolja, és a vonatkozó SKV-k kiemelik ezeknek a változatoknak a magas prioritású változatként való kezelésének fontosságát.

9. Az európai belvízi hajózás és a vízi-környezetvédelem képviselői hosszú viták után egyeztek meg arról, hogyan kell összehangolni fenntartható módon a hajózási és környezet- illetve természetvédelmi érdekeket. Az összehangolás alapelveit a Közös Nyilatkozatban fogalmazták meg (ICPDR, Danube Commission, International Sava River Basin Commission (2007) Joint Statement on Inland Navigation and Environmental Sustainability in the Danube River Basin). A Közös Nyilatkozat irányelveket ad ahhoz is, hogyan kell összehangolni az EU közlekedési- és vízi-környezetvédelmi politikáját. Jelenleg nagy intenzitással folyik a Közös Nyilatkozatban megfogalmazott alapelvek érvényesítése. A Közös Nyilatkozat ajánlásokat tartalmaz a belvízi hajózás feltételeinek a környezeti fenntarthatóság szempontjainak megfelelő javításához. Az ajánlások az integrált tervezés alapelveire és a folyómérnöki szempontokra vonatkoznak. A Szob feletti szakaszra vonatkozó SKV érdemei közé sorolható az, hogy megvizsgálták, hogy a tervezők ezen a szakaszon érvényesítették-e a Közös Nyilatkozat ajánlásait.

10. Az OKT fontosnak tartja a végzett SKV-k eredményeit, ugyanakkor felhívja a figyelmet arra, hogy a megvalósításra javasolt beavatkozásokat az SKV, a VKI 4.7 teszt és az Élőhely tesztek alapján végzett, Natura hatásbecsléssel és környezeti hatásvizsgálattal lehet majd kiválasztani, ahogyan erre a tervek utalnak is, és a Szob alatti szakaszra vonatkozó SKV a vizsgálat egyes elemeit is említi.

11. Az OKT felhívja a figyelmet arra, hogy az Európai Bizottság több erre vonatkozó nyilatkozata szerint ellenőrizni fogja, hogy az új infrastrukturális beavatkozások megfelelnek-e a vízgyűjtő-gazdálkodási terveknek és a VKI 4. cikk 7. bekezdése előírásainak. Az OKT rámutat arra is, hogy az Élőhelyvédelmi Irányelv 6. cikkének 3. és 4. bekezdése szerinti vizsgálatot is el kell végezni. Felhívja a figyelmet arra, hogy a Víz Keretirányelv 4. cikkének 7. bekezdése szigorú feltételeket szab meg arra vonatkozóan, hogy mikor lehet egy új, fenntartható vízgazdálkodást biztosító beruházást megvalósítani. Bizonyítani kell a következőket:

- „a) minden lehetséges lépést megtesznek a víztest állapotára gyakorolt ártalmas hatás mérséklésére;
- b) a változtatások okait a .. vízgyűjtő-gazdálkodási terv részletesen tartalmazza, és a célkitűzéseket hatévente felülvizsgálják;
- c) a változtatások vagy módosítások oka elsőrendű közérdek és/vagy ha a hasznokat, amelyek a környezet és a társadalom számára az (1) bekezdésben meghatározott célokból fakadnak (*a Víz Keretirányelv Környezeti Célkitűzések című 4. cikkének első bekezdésére utal a hivatkozás*), felülmúlják e változások hasznai az emberi egészség, az emberi biztonság megtartása vagy a fenntartható fejlődés tekintetében,

- d) a víztest megváltoztatásával vagy módosításával szolgált hasznos célkitűzések a műszaki megvalósíthatóság vagy az aránytalan költségek miatt nem érhetők el más olyan módon, ami a környezet számára jóval előnyösebb,
- e) (a változtatás vagy módosítás) nem zárja ki vagy veszélyezteti állandó jelleggel az .. irányelvben foglalt célkitűzések teljesítését az ugyanazon a vízgyűjtő kerületen belüli más víztestek esetén, és összhangban van az egyéb közösségi környezeti joganyaggal.”

12. Azt, hogy egy tervváltozatot környezeti szempontból meg szabad-e valósítani, a VKI szerinti teszt segítségével kell eldönteni, mert ez előírja azt, hogy számszerűsített értékelési eredményekre kell alapozni a döntéseket. Ez nehéz feladat, még nem alakult ki teljesen a végrehajtásának a módszertana, de már sok olyan tanulmány és tervezési segédlet nyilvánosságra került, amely a teszt végrehajtását segíti. Ezeket alkalmazni kell.

13. Nem egyértelmű ma még az, hogy a VKI tesztet a tervezési folyamat melyik szakaszában kell elvégezni. Az biztos azonban, hogy akkor, ha a kitűzött gazdasági cél különböző mértékben, különböző tervváltozatokkal érhető el (ha van környezeti szempontból jobb megoldás), a tesztet a lehetséges tervváltozatok figyelembe vételével kell elvégezni. Az is biztos, hogy a végső döntést arról, hogy melyik tervváltozatot valósítják meg, a VKI 4.7 teszt, valamint a Natura 2000 előírásainak figyelembe vételével kell meghozni.

A Natura 2000 területekre vonatkozó előírások megszabják azokat a feltételeket, amelyeknek teljesülniük kell ahhoz, hogy a Natura 2000 területeken olyan beavatkozást végezzenek, amelyeknek negatív természeti hatása lehet:

- „Amennyiben a természeti területre gyakorolt hatások vizsgálatának kedvezőtlen eredménye ellenére valamely elsődlegesen fontos, társadalmi vagy gazdasági jellegű közösségi érdekre figyelemmel - alternatív megoldás hiányában - mégis végre kell hajtani egy tervet vagy programot, a tagállam minden szükséges kiegyenlítő intézkedést megtesz a Natura 2000 általános egységességének megóvása érdekében. A tagállam az elfogadott kiegyenlítő intézkedésekről értesíti a Bizottságot.
- Amennyiben az érintett természeti terület elsődleges fontosságú természetes élőhely típust foglal magában és/vagy veszélyeztetett faj élőhelyül szolgál, kizárólag az emberi egészséggel, a közbiztonsággal vagy a környezet szempontjából elsődlegesen fontos előnyökkel kapcsolatos, továbbá - a Bizottság véleménye szerint - a közérdek kényszerítő indokain alapuló szempontokat lehet érvényesíteni.”
- „A beruházást úgy kell megvalósítani, hogy az a lehető legkisebb kedvezőtlen hatással járjon.”
- „A felügyelőség a terv kidolgozója, illetve a beruházás engedélyese részére a Natura 2000 területek egységességének, valamint az élőhelyek és a fajok kedvező természetvédelmi helyzetének megőrzése, illetve elérése érdekében a várható kedvezőtlen hatással arányos, azt ellensúlyozó helyreállítási és fejlesztési feladat elvégzését írja elő az érintett vagy más területen.”

14. A részletes terveket a végleges és a környezetvédelmi főhatóság (OKTVF) által elfogadott SKV javaslatainak figyelembevételével kell elkészíteni és a részletes tervek VKI és Élőhely tesztjeit, Natura hatásbecslését és környezeti hatásvizsgálatát is annak figyelembevételével kell végrehajtani.

15. A tervváltozatokat az előbbi háromféle típusú környezeti vizsgálatra vonatkozó előírások alapján kell értékelni. Az értékeléshez fel kell használni a külföldi kezdeményezéseket és a jelenleg alakuló „legjobb gyakorlatot”, különös tekintettel arra, hogy az előbb említett háromféle módszer kombinációjára épülő vizsgálatot a vízgazdálkodás feltételeit javító új infrastrukturális beavatkozások tervei, és az OKT tudomása szerint még más típusú vízgazdálkodási tervek esetén sem alkalmazták. Egyes előírások teljesítéséhez olyan adatokra van szükség, amelyeket csak részletes tervek alapján lehet biztosítani. Ezért a tervezésnek az első szakaszában, a Stratégiai Környezeti Vizsgálat alapján, csak azt lehet megállapítani, ha valamelyik tervváltozat egészen biztosan nem valósítható meg környezeti szempontból. A megvalósítandó változatot a részletes információk birtokában lehet kiválasztani.

16. Az OKT mindkét hazai szakaszra vonatkozó SKV-ben fontosnak tartotta volna a hazai Duna szakaszon és a Duna külföldi szakaszain tervezett beavatkozások összemérését, a folyamatban lévő tervezési folyamatok összehangolási lehetőségeinek vizsgálatát. Felhívja a figyelmet arra, hogy a további tervezés során erre különös figyelmet kell fordítani.

17. Az ICPDR 2004-ben Akció Programot dolgozott ki a Fenntartható Árvízvédelemhez a Duna vízgyűjtőjén. Az Akció Programot az EU 2007/60/EC Árvíz Irányelvvel összehangolták és figyelembe veszik az EU VKI előírásait is. Az Akció Program keretében külön tervek készülnek a Duna egyes nagyobb szakaszaira és nagyobb mellékfolyóira. Az ICPDR Akcióprogramjának részeként elkészültek a részvízgyűjtők árvízvédelmi akcióprogramjai. Ezeknek a hazai Duna szakaszra vonatkozó részeit a hajózhatóság feltételeinek javítását szolgáló tervek készítése során figyelembe kell venni.

18. A tervezés során figyelembe kell venni a 2010-ben elfogadásra kerülő Duna vízgyűjtőkerület vízgyűjtő-gazdálkodási tervében foglaltakat, valamint a Duna Magyarországi szakaszán elkészült Duna részvízgyűjtő vízgyűjtő-gazdálkodási tervét.

19. Az OKT felhívja a figyelmet arra, hogy a beavatkozások tervezése, megvalósítása és működése során nagy hangsúlyt kell fektetni a környezeti monitoringra. Ha egy beavatkozás típus nem várt káros hatásokat vált ki, akkor felül kell vizsgálni és hasonló típusú beavatkozást, hasonló körülmények között nem szabad alkalmazni. A monitoringot a beavatkozás előtti alapállapot felmérésével kell kezdeni, hogy az esetleges negatív hatások megfigyelhetők legyenek.

20. Mindkét SKV felhívja a figyelmet a kiegészítő intézkedések szükségességére (például: kikötőfejlesztés, kapcsolódó infrastruktúra, előrejelző rendszerek, a hajókon keletkező hulladék és szennyező anyagok fogadására és kezelésére alkalmas ún. zöld terminálok létesítése és fejlesztése a kikötőkben, stb). Ezeket a javaslatokat össze kell hangolni és – az SKV javaslatok figyelembevételével – a lehető legkisebb környezeti és ökológiai terhelésre kell tervezni.

## Összefoglaló vélemény

21. Az OKT az előbbieken említett feltételekkel mindkét hazai szakaszra vonatkozó SKV-t alkalmasnak tartja a további tervezés alapjául. Az OKT felhívja a figyelmet arra, hogy a stratégiai környezeti vizsgálatok eredményeként készülő Környezeti Jelentések kidolgozásakor figyelembe kell venni az OKT állásfoglalásában megfogalmazott ajánlásokat.

22. A hajóút paramétereinek megjavítása az EU közlekedéspolitikájának fontos eleme, a Duna hajózható hossza mentén minden ország foglalkozik a feladat megoldásával, a témakör valószínűleg az Európai Duna Stratégiában is a magas prioritású akciók között fog szerepelni, ugyanakkor jelentős a környezeti kockázat is. Ezért az OKT folyamatosan figyelemmel kívánja kísérni a hajóút fejlesztésének és a kapcsolódó ökológiai rehabilitációs és egyéb célokat szolgáló fejlesztéseknek a folyamatát, és segíteni kívánja a konfliktusok megoldását, valamint a fenntarthatóság alapelveinek érvényesítését.

Budapest, 2010 Január 19.

---