

A MAGYAR HAJÓZÁSI ORSZÁGOS SZÖVETSÉG ÉSZREVÉTELEI, JAVASLATAI a „Magyarország hozzájárulása az EU Duna térségre vonatkozó stratégiájának előkészítéséhez” c. anyaghoz

Mérleg arról, hogy mit mivel válthatunk ki akkor, ha biztosítjuk az előírt hajóútméreteket:

- a magyar Duna-szakaszon közepes méretű 4 tolt egységből álló tolt kötelék 360-400 kamion rakományát tudja továbbítani, ami 11 km hosszú kamion oszlopnak felel meg;
- ehhez átlagosan 150 liter gázolajat fogyaszt el óránként, kb. 12 km/h átlagsebesség mellett, azaz **egy km-en 12,5 litert**;
- egy **kamion ideális helyzetben** (autópálya, akadálymentes, 80 km/h átlagsebesség) átlagosan 36-40 liter/100 km gázolajat fogyaszt el, azaz 0,4 l/km, azaz a 360 kamion **144 litert egy kilométeren**;
- az arány **több mint 11,5-szeres, és ez vonatkozik a kibocsátásra, a zajra, a zsúfoltságra is**;

Mire van szükség ahhoz, hogy a hajóút elérje az előírt méreteket:

- a magyar Duna-szakaszon kb 50 helyen vannak gázlók, amelyek átlagosan 300 m hosszon okoznak mélységkorlátozást, azaz 15 km hosszan a teljes szakaszon;
- a mélységhiány 20-70 cm között mozog, azaz átlagosan (súlyozva) 50 cm körül van;
- az az anyagmennyiség, amit a mélységhiány megszüntetéséhez **át kellene helyezni** a mederben – **hangsúlyozzuk nem kivenni, hanem áthelyezni** – 250.000 m³; ennek évente a többszörösét emelik ki ipari célokra;

Mit történik akkor, ha nem biztosítjuk az előírt hajóútméreteket?

- a környezetvédelmi előnyök jelentős mértékben csökkennek; sokkal több kamion marad az utakon, és egyre inkább nő a zsúfoltság és következményei, **maradnak a balesetek** a mai szinten, sőt szaporodnak;
- mivel a hajózás is törekszik saját mutatóinak további javítására (pl. „zöld” hajó irányába fejlesztés), a fejlesztések elmaradhatnak, mivel a hajózások jövedelmezősége (azaz a finanszírozási képessége) jelentősen elmarad a lehetőségektől, hiszen a teljesítőképesség és gazdaságosság **a hajók merülési lehetőségeivel köbösen arányos** (ez különösen igaz a közepes és teljes merülések közti sávra, mivel itt azonos önsúly mellett jelentősen emelkedik a továbbítható mennyiség);

Mi van a mérleg egyik és másik oldalán?

- a lakosság számára szinte észrevétlenül, életkörülményeit egyáltalán nem zavaró módon elszállítható nagy mennyiségű áru, amellyel **egy közepes méretű tolt kötelék esetén** (ez 4 db áruszállító tolt bárkát továbbító tolt kötelék) **11 km hosszú kamionoszloptól mentesíthetők a közutak**, a naponta bekövetkező számos kamionbaleset egy része megelőzhető, a közúti dugók, torlódások egy része elmarad, **tizedére csökken azonos mennyiségű rakomány esetén az üzemanyag-fogyasztás és a kibocsátott káros anyag**;
- **a Duna kapacitása** a megfelelő vízmélység biztosítása esetén ilyen közepes méretű tolt kötelékből mindkét irányban egyidejűleg átlagosan 10, azaz összesen 20 db-t képes különösebb gond, torlódás nélkül át bocsátani óránként (ez kb. 1000 m követési távolságot jelent), azaz 20*11, összességében **220 km hosszú kamionoszlop (óránként) és annak kibocsátásának (zaj, mérgező gázok, zsúfoltság) kiváltására képes**;
- ennek ára az, hogy
 - o évente 250.000 m³ mederanyagot áthelyezzenek a meder más részébe, ezzel nem csökkentve a mederfelszín és a víz felszín magasságát, a talajvíz szintjét, de nem is javítva ezeket az értékeket; ez évente ismétlődő kb. állandó mértékű kiadással jár; vagy

A MAGYAR HAJÓZÁSI ORSZÁGOS SZÖVETSÉG ÉSZREVÉTELEI, JAVASLATAI a „Magyarország hozzájárulása az EU Duna térségre vonatkozó stratégiájának előkészítéséhez” c. anyaghoz

- o jól megtervezett és a környezetvédelem követelményeinek messzemenően megfelelő vízlépcsőkkel állandósítani a medret, visszaállítani a talajvízszintet a kívánatos magasságra, biztosítani az éghajlatváltozás miatt csökkenő vízmennyiség tárolását, biztosítani ezzel a szélsőséges vízjárásból származó árvízi csúcsok levágását, az öntözés lehetőségét; mindezt meg lehet csinálni jól is (a rosszul és káros anyagok felhalmozódását okozó, pl. szennyvíztisztítás megoldása nélkül megépített vízlépcsőből a hajózás sem kér); látható számos jó példa pl. Ausztria, de részben Bős is;

Mi az érdeke a Duna-térségi partner államoknak a hajózással kapcsolatban?

- többségük új uniós tag vagy várományos, azaz gazdaságukat fejleszteni kívánják, ennek egyik segítője a versenyképes szállítás, azaz a megfelelő méretekkel rendelkező víziút is (ennek érdekében ők már eddig is sok pénzt áldoztak) és a magyar Duna-szakasz jelenleg ennek egyik fő akadálya; valamennyi ilyen állam erről nyilatkozott már;
- a régi tagok már kiépítették hálózatukat, Európában 40.000 km nagyhajókkal használható víziút szolgálja a hajózást (is) és az Unió is ezek minél nagyobb arányú bevonását támogatja az áruk mozgatásába éppen az élhetőbb környezet érdekében (lásd Fehér Könyv);
- ezek az államok nem ijesztgethetők a vízlépcső rémével, mivel Európában ezernél több vízlépcső üzemel ezekben az országokban és sehol nem történt katasztrófa emiatt (csak a Duna-Majna-Rajna vonalon 70 db üzemel);
- a hajók merülési lehetőségének korlátozásával radikálisan romlik a káros anyag kibocsátás csökkentésének lehetősége is, azaz ez az irány hibás; szélesség irányába nem növelhető a hajóút mérete, mivel túlnyomó többségében kultúr-területeken helyezkednek el a víziutak, továbbá éppen az a hatalmas **előnye veszne el a hajózásnak, hogy nem von el területeket a szárazulatról a közlekedés fejlesztésére**, amit a közút és a vasút igen nagymértékben kénytelen tenni;

Néhány idézet a EU Európai Gazdasági és Szociális Bizottságának ez év május 13-dikán közzétett véleményéből („Környezetbarátabb tengeri és belvízi közlekedés”):

- A belvízi hajózási mód versenyképes, fenntartható, és környezetbarát.
- A hajók zöldebb rendszereibe, az energiatakarékosságba és a kikötőkbe történő intelligens beruházások felgyorsítják majd a gazdasági világválságból való kilábalást.
- A CO₂ kibocsátás szempontjából a belvízi hajózás a leghatékonyabb közlekedési mód.
- A belvízi hajózás nem elhanyagolható szerepet játszik az európai belső közlekedésben, hiszen az EU-n belüli nem tengeri közlekedési módok között a folyóvízi közlekedés részesedése a teljes forgalomhoz képest 5,3 %, de a jelentős vízi utakkal rendelkező régiókban akár a 40 %-ot is meghaladhatja. A belvízi közlekedés megbízható, költséghatékony, biztonságos és energia-hatékony. **A belvízi közlekedés előmozdítása hozzájárulhat az EU fő környezetvédelmi céljainak teljesüléséhez, kiterjedtebb alkalmazása pedig kulcsszerepet játszhat a közlekedési ágazat CO₂-kibocsátásának csökkentésében.** Ez jól kiegészíti az uniónak azt a politikáját is, hogy csökkenteni igyekszik az utak túlzott zsúfoltságát.
- Az EGSZB megjegyzi, hogy javítani kell a kikötők és csatornák infrastruktúráját, hogy azok **nagyobb hajókat is be tudjanak fogadni**, megszűnjön a kikötők túlterheltsége, és minél inkább felgyorsuljon a kikötőkben a hajók forgási sebessége.
- A belvízi hajózási ágazat azt támogatta, hogy az üzemanyag kéntartalmát egyetlen lépésben csökkentsék 1 000 ppm-ről 10 ppm-re. Az Európai Parlament nemrégiben elfogadta a belvízi hajózási ágazatnak ezt a javaslatát, és úgy határozott, hogy a

A MAGYAR HAJÓZÁSI ORSZÁGOS SZÖVETSÉG ÉSZREVÉTELEI, JAVASLATAI a „Magyarország hozzájárulása az EU Duna térségre vonatkozó stratégiájának előkészítéséhez” c. anyaghoz

kéntartalmat 2011-től kezdődően egy lépésben 10 ppm-re kell csökkenteni. A nem túl távoli jövőben a belvízi hajózás élvezheti a zéró kibocsátású rendszerek – pl. az üzemanyagcellák – használatának áldásait.

- A belvízi hajózás megbízhatóságának egyik legfontosabb feltétele, illetve kihívása a **fizikai infrastruktúra javítása, amely megszünteti a szűk keresztmetszeteket**, és biztosítja a szükséges karbantartást.

Javasoljuk Magyarország álláspontjának megfogalmazásában a következőket:

- ahol az anyag az energiaellátás biztonságának megteremtésével foglalkozik és a megújuló energiaforrások között említi a vizet (azaz a vízierőművet is) ne csak az atomerőművek üzemeltetőivel legyenek tapasztalatcserék, hanem a vízierőművek üzemeltetőivel is, mert ebben úgy látjuk szükséges lenne a tisztánlátás;
- a társadalmi-gazdasági biztonság javításáról szóló szövegrész említi a földcsuszamlásokat, ár- és belvizet – szeretnénk megjegyezni és a szövegben is viszont látni, hogy ezek egyik elsődlegesen hatékony megoldása a Duna mentén a duzzasztásos folyószabályozás (nagy eséllyel megelőzhető vagy kártételeiben csökkenthető lett volna a dunaföldvári, a dunaszekcsői és Ercsinél történt földcsuszamlás is);
- az élelmiszertermelés, -ellátás, -biztonság bekezdésben megjelenik a vízháztartás szélsőségeségének veszélye – szeretnénk megjegyezni, hogy ezt is jelentős mértékben orvosolni tudja egy vízlépcső rendszer (lásd Ausztria, de lásd a Bős alatti területet is, ahol a szélsőségek kezelése mindeddig jól működött, pl. Budapest így úszta meg komoly következmények nélkül a pár évvel ezelőtti árvizet);
- a „3. 2. *A fenntartható gazdaságfejlesztés* érdekében elő kell segíteni:” cím alatt az első bekezdésében a következő szöveg **kiegészítést** javasoljuk: „...A térség elérhetőségének fokozása, továbbá Magyarország területén belül a nyugat-kelet irányú átjárhatóság javítása a folyókon való átkelési lehetőségek bővítésével egyaránt fontos úgy közúton, mint vasúton **és víziúton** a közlekedési-szállítási árnyékterületek felszámolása érdekében. ...”
- ugyanezen bekezdéshez fűzött lábjegyzethez, amelynek szövegében a következő található: „A gazdasági vizsgálatok különösen fontosak azokban az esetekben, amikor a belvízi hajózás a közúti szállítás helyettesítését, kiváltását célozza meg. A vizsgálatoknak a többi szállítási mód vizsgálatára is ki kell terjednie.” a következőt fűznénk:
 - o a szöveg azt sugallja, hogy valakik át akarják játszani a közúti forgalmat a belvízi hajózáshoz minden gazdaságossági vizsgálat nélkül – ez nevetséges, az Unió éppen ilyen számítások alapján kívánja ezt az áttérrelést, miért kellene még külön bizonygatni, hogy az Unió helyesen döntött?
 - o nem a belvízi hajózás akarja elorrozni a közút forgalmát, hanem az Unió polgárainak van elege a közúti forgalom következményeiből és őket képviseli az Unió – ezért akar változtatni; megdöbbenőnek és cinikusnak értékeljük ezt a megjegyzést, törlését javasoljuk;
- azt érzékeljük, hogy a tervezett anyag „jótékonyan hallgat” a gazdaság szerepéről ebben a fejlesztési tervben – szeretnénk megjegyezni, és kérjük a szövegben érzékeltetni, hogy akkor képes egy ország, vagy országcsoport lakosai számára kedvező életfeltételeket biztosítani, ha annak gazdasági alapjait már megteremtette; ezt persze nem kell a természet elpusztításával megvalósítani, de ha - mint a hajózásnál ezt érzékeltettük – minimális beavatkozásokkal és azok káros hatásainak radikális mérséklésével ugrásszerű javulás érhető el, akkor azt meg kell lépni; nem

A MAGYAR HAJÓZÁSI ORSZÁGOS SZÖVETSÉG ÉSZREVÉTELEI, JAVASLATAI a „Magyarország hozzájárulása az EU Duna térségre vonatkozó stratégiájának előkészítéséhez” c. anyaghoz

kötelező vízlépcsőt építeni, de nem is mérlegelni azt, mint egy megoldási lehetőséget, az az állampolgárokkal szemben elkövetett csalás (az emberek becsapása);

- tudomásul kell venni, hogy az emberiség fejlődni akar, ami óhatatlanul megkívánja a feltételek – minden szempontból a lehető legkedvezőbb formában történő - biztosítását; egyenlőre nem látható e fejlődési pálya hol zárul.

A módosító indítványokhoz:

- 2.sz.: a módosításban kiemelten kerültek be a környezetvédelmi szervezetek, amellyel csak úgy értünk egyet, ha minden más e téren érdekelt szervezetet is felsorol az anyag, mivel részben a környezetvédelmi érdekek képviselője nem e szervezetek feladata, részben a környezetvédelem fontos, de csak egy eleme a témának (és a környezetvédelmi szervezetek tudomásunk szerint benne vannak a társadalmi szervezetek halmazban – vagy nem azok?); tehát vagy törölni kérjük, vagy teljes felsorolást, így pl. szakmai érdekképviselői szervezetek;
- 3.sz.: a módosítással egyetértünk, de ha ezt elfogadjuk, akkor a nemzetközi szervezeteket is be kellene emelni, pl. Duna Bizottság;
- 4.sz.: a módosítással nem értünk egyet és nevetségesnek tartjuk az indokolását is, mert egyébiránt valamennyi megemlített szegmensnek kötelessége mérlegelni a környezetvédelmi szempontokat, azaz azt kiemelni minden elé teljesen felesleges; ha zavarja a környezetvédőket a második hely, akkor legyenek az elemek abc sorrendben, a közlekedést nem zavarja, hogy előtte szerepel a környezetvédelem;
- 6.sz.: a módosítást elfogadhatónak látjuk, azonban az indokolása elfogadhatatlan; úgy véljük, hogy a környezeti és természeti követelményeken kívül minden fejlesztésnek vannak szakmai, politikai és egyéb követelményei; egyik sem rendelhető a másik alá; amúgy a hajózás és a vízgazdálkodás előírásrendszere e kérdésben is erős, azaz nem igazán értjük a „kizárólagosság” erőltetésének okát a zöldek részéről; senki és semmi sem kaphat kizárólagosságot (az indokolásból kérünk minden erre utaló szöveget törölni); az a kitétel pedig kifejezetten sértő, hogy „a Dunát ne tekintsék csupán hajózható csatornának” – senki nem tett ilyen kijelentést, senki értelmes ember nem gondolt erre – ez egy durva ferdítés (kérjük mindenképpen törölni);
- 9.sz.: A kiegészítéssel ilyen formában nem értünk egyet – ilyent minimális szakértelemmel rendelkező sem ír le – „semmilyen hatást nem szabad gyakorolniuk.”. Olyan beavatkozás nincs, aminek nincs hatása – amúgy azért avatkozunk be valahol, hogy legyen hatása, pl. ne legyen árvíz (ez embervédelmi intézkedés és ha emiatt mondjuk arrébb kell helyezni egy állatcsoport lakhelyét, vagy egy növény élőhelyét, akkor át kell helyezni, gondoskodva a lehető legideálisabb megoldásról – ezt más országokban így csinálják – egyebek mellett olyan országokban is, ahol a zöldek kormányon vannak, vagy akkor voltak; csak érdekességként a Tisza-tó ma gazdagabb élővilággal rendelkezik, mint Kisköre átadása előtt az érintett terület, valamint jóval magasabb árvízbiztonság alakult ki e területen;
- 10. sz: Javasoljuk az indoklást törölni, vagy ésszerűsíteni; egy beruházásnak mindig vannak napos- és árnyoldalai – azt kell elkerülni, hogy a negatív hatások értelmetlenné tegyék a pozitív hatásokat, azaz mérlegelni kell; ez teljesen mást jelent, mint a jelen szöveg, ami ilyen formában nem jelent semmit (pl. mi az a negatív hatás?);

Budapest, 2009. december 15.

Magyar Hajózási Országos Szövetség
elnöksége
