



WWF Magyarország  
Álmos vezér útja 69/a  
Budapest, 1141  
Adószám:18226814-2-42

Tel: (1) 214 5554  
[panda@wwf.hu](mailto:panda@wwf.hu)  
[www.wwf.hu](http://www.wwf.hu)

## Ez a hajó már elment?

Budapest, 2021. február 25. – Folyamatban van a Duna magyarországi szakaszának hajózhatóságát javító projekt környezeti hatásvizsgálata.<sup>1</sup> Ha a beavatkozásokat végrehajtják, akkor az év nagy részében akadálytalanul haladhatnak Európa legfontosabb víziútján a többezer tonnás szállítmánnyal megrakott teherhajók és a hatalmas szállodahajók.

A múltban sok vitát kiváltó hajóútfejlesztési tervekhez képest kevesebb beavatkozással járó változatok olvashatók a NIF Zrt. honlapján. De mi változott a régi tervekhez képest? Indokoltak-e a beavatkozások? Hogyan zajlik a környezeti hatások vizsgálata és azok társadalmi véleményezése? Bele kell-e törődnünk, hogy a Duna természeti értékei tovább károsodnak, vagy ezúttal sikerül megfelelő kompromisszumot kialakítani a hajóútfejlesztési, természetmegőrzési és egyéb folyóhasználati (vízbázis, rekreáció stb.) szempontok között?

A WWF Magyarország rendhagyó összefoglalóban kísérli meg bemutatni a hajóútfejlesztéshez köthető szövevényes és rendkívül szerteágazó szempontokat, ezzel kontextusba helyezve szervezetünk álláspontját. A keretes szövegekben írtak sokszor túlmutatnak a természetvédelmi kérdéseken, ezek – az elsősorban irodalmi forrásokon alapuló szövegrészek – egyfajta kitekintésként a kialakult helyzet megértését segítő magyarázatok, amelyeket a téma komplexitása miatt láttunk szükségesnek röviden kifejtteni.

A Dunával foglalkozó társadalmi szereplőket joggal nyugtalanítja a hajóút fejlesztése. A hajózás – elsősorban a teherszállítás – elősegítését célzó nemzetközi víziútfejlesztés tervei miatt robbant ki az elmúlt évtized egyik legnagyobb természetvédelmi tiltakozása. Civil és állami szereplők, de még maga a kormány<sup>2</sup> is szót emelt a Magyarország szempontjából soha meg nem térülő, elsősorban nyugat-európai gazdasági igényeket kiszolgáló, azonban jelentős természetkárosítással járó beruházás ellen. Most mégis újból napirendre került a víziútfejlesztés, igaz, a NIF Zrt. honlapján olvasható dokumentumok a múltban sok vitát kiváltó tervekhez képest környezet- és természetvédelmi szempontokat hangsúlyosabban szem előtt tartó beavatkozásokról szólnak. Nagy kérdés azonban, hogy sikerült-e annyit javítani a terveken, hogy azok a természeti környezet, a jelen és jövő nemzedékek, valamint a magyar gazdaság szempontjait figyelembe véve is elfogadhatóak legyenek. A másik oldalról pedig szintén kérdéses, hogy a duzzasztóművekhez és zsiliprendszerhez szokott hajózási vállalatok mennyire elégedettek a tervezett fejlesztésekkel.

### A WWF Magyarország javaslatai a hatásvizsgálatokhoz

A hajóútfejlesztés tervezésének első lépése a környezeti hatások értékelése és vizsgálata. Az országos és regionális szintű hatások felmérését célozza a folyamatban lévő stratégiai környezeti vizsgálat (röviden SKV), melynek dokumentumai március 3-ig véleményezhetők a [NIF Zrt. honlapján](http://nif.hu) megadott módon. Az SKV eljárás lehetőséget ad arra, hogy bárki kifejtse véleményét a tervezett beavatkozásokról, felvethetők olyan szempontok is, amelyeknek további vizsgálata szükséges.

<sup>1</sup> [https://nif.hu/2021/02/elkeszult-a-magyarorszag-i-ten-t-belvizi-ut-fejleszt-es-program-strategiai-kornyezeti-vizsgalata-skv/?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=tentskv](https://nif.hu/2021/02/elkeszult-a-magyarorszag-i-ten-t-belvizi-ut-fejleszt-es-program-strategiai-kornyezeti-vizsgalata-skv/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=tentskv)

<sup>2</sup> „A hajókat kell a Dunához igazítani, nem pedig a Dunát a hajókhoz” – idézi a kormány érvelését a Világgazdaság 2012. június 18-i számában.



Küldetésünk egy olyan jövő megteremtése,  
amelyben az emberiség és a természet  
harmóniában él egymással.

együtt lehetséges. [wwf.hu](http://wwf.hu)

A WWF Magyarország megítélése szerint a jelenlegi hajóútfejlesztési program megközelítése a korábbi tervekhez képest számos tekintetben javult. A társadalmi szereplők és ellenérdekelt ágazatok korai bevonása és folyamatos tájékoztatása, valamint a tervezők segítőkész és nyitott hozzáállása példaértékű lehet a jövőbeni fejlesztések tervezői számára. Bár a hajóútszűkítések száma nem csökkent, de a tervekben a korábbiakhoz képest kevesebb mederbeavatkozást készítettek elő. Az elérhető hatásvizsgálati dokumentumokból látható, hogy a tervezők törekedtek arra, hogy tekintettel legyenek az ökológiai szempontokra. Ugyanakkor nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy a víziút fejlesztésének a hajózás kérdésén messze túlmutató hatásai lehetnek. A különböző víz- és területhasználati igények mérlegelése rendkívül fontos, emellett szem előtt kell tartani, hogy a Duna csaknem teljes hazai szakasza a Natura 2000 hálózat, valamint az Országos Ökológiai Hálózat része, továbbá számos védett természeti területet is érinteni fog a hajóút fejlesztése.

A stratégiai környezeti vizsgálat és a hozzá kapcsolódó dokumentumok azt a hamis illúziót keltik, hogy vannak ugyan bizonytalanságok, de azzal párhuzamosan, hogy a víziút adottságainak javulásával a belvízi áruszállítás térnyerése nő, a közúti teherszállítás okozta környezetterhelés csökkenése várható. Ez a felvetés azonban erősen vitatható és nem veszi figyelembe a meglévő adottságokat. A magyar közlekedési hálózat fejlesztését az elmúlt évtizedekben főként a közutak és hozzájuk kapcsolódó infrastruktúra bővítése határozta meg. Európai Unió szinten Magyarország – ha a teljes közúthálózat hosszát az ország területéhez viszonyítjuk – a negyedik legsűrűbb úthálózattal (211 km közút/100 km<sup>2</sup>) rendelkezik. E tekintetben hazánkat csak a sajátos földrajzi adottságú Málta, valamint Belgium és Hollandia előzi meg.<sup>3</sup> Amennyiben megvalósul az Európai Unió célkitűzése – miszerint 2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30%-át, 2050-re pedig 50%-át más közlekedési módoknak, például a vasúti vagy a vízi közlekedésnek kell átvállalnia<sup>4</sup> – a közúthasználat terhelése várhatóan csak térben fog átrendeledni. Ugyanis a közúti szállítás részarányát nem az alternatív áruszállítási módok kapacitásai határozzák meg, hanem a piaci igények, a szállított áru jellege és mennyisége. Bár vitathatatlan, hogy a nagytömegű áruk szállítására hatékonyabb és „zöldebb” megoldás a vasút és a hajózás, azonban a kikötők és vasúti csomópontok forgalma várható, hogy a jövőben jelentősen megnövekszik. Ezek tehermentesítését pedig újabb közutak építésével, illetve a meglévő kapacitások bővítésével és újabb csomópontok kiépítésével kell megoldani, ami további területfoglalással, tehát környezetterheléssel és természetkárosítással jár. Mindezzel együtt semmi sem garantálja azt, hogy a közúti áru fuvarozás mértéke visszaszorul a kötöttpályás teherszállítási módok fejlesztésével, sokkal nagyobb a valószínűsége, hogy a hatékonyabbá váló szállítási módok tovább ösztönzik az áru fuvarozás mértékét. Sajnos ezekre a problémákra a környezeti hatásvizsgálat nem tér ki kellő részletességgel, a közlekedésfejlesztés összehangolásának kérdéseire nem ad válaszokat.

**A WWF Magyarország a stratégiai környezeti vizsgálatot csak abban az esetben tartja elfogadhatónak, amennyiben az ahhoz kapcsolódó dokumentumokban megjelennek a következő alapvető elvárások, és ezek a további tervezés és kivitelezés során is teljesülnek:** (a számozás nem fontosságai sorrendet jelöl)

1. **A Dunai hajóútfejlesztési program egyértelműen zárja ki a víziút biztosítása érdekében a duzzasztás lehetőségét.** A jelenlegi tervek ugyan nem tartalmaznak duzzasztásra egyértelműen utaló megállapításokat, azonban szükségesnek tartjuk, hogy a hajóútfejlesztés jövőbeli irányai között deklaráltnak jelenjen meg, hogy a hazai Dunán nem lesz duzzasztás.
2. A dunai víziútfejlesztést szükséges más stratégiákkal – különösen a *Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszköz* felhasználásához kapcsolódó nemzeti stratégiában foglalt ambiciózus vasútfejlesztési szempontokkal, valamint az *Európai Unió 2030-ig tartó biodiverzitási stratégiájával* – összehangolni, **a hajózáshoz kapcsolódó kibocsátáscsökkentési és klímaalkalmazkodási célok nem járhatnak közvetlenül vagy közvetve a biodiverzitás számottevő csökkenésével.**
3. Az SKV-ban szükséges megfogalmazni, hogy a beavatkozások és kumulatív hatásai **nem okozhatják a középvízi és kisvízi meder szűkülését.** A meder part felőli részeinek feltöltődése a természeti állapot és

<sup>3</sup> KSH (2013): A közúti közlekedés területi jellemzői <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debgyorkozutikozl.pdf>

<sup>4</sup> Fehér Könyv – Útitervezés az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM/2011/0144

árvízi levezetés szempontjából kedvezőtlen eredményt hoz. Minden olyan intézkedés, amely a partszakaszokat érinti, biztosítsa a parti áramlási zónák létrejöttét.

4. A tervek **ne tartalmazzanak olyan beavatkozásokat, melyek fokozhatják a meder további mélyülését.** Az egymással párhuzamosan zajló medermélyülés és mellékági feltöltődés folyamatosan szűkíti a hullámteret. **A beavatkozások miatt megmozgatott mederanyagot a Duna medrében kell elhelyezni, mederanyag nem távolítható el a főmederből.**
5. A beavatkozásra kiválasztott és javasolt helyszínek esetében a tervezés szempontja a hajózási útvonalra meghatározott paraméterek biztosítása, ugyanakkor az árvízvédelem leginkább természetkárosító megoldásait tartalmazó nagyvízi mederkezelés kérdése az anyagban több helyen is előkerül. **A terveknek az árvízvédelem és hajózás mellett minden egyéb vízhasználatot és a társadalom többi érintettjének szempontjait is szükséges figyelembe vennie,** úgymint a vízbázisok védelme, vízi környezet és parti élőhelyek megóvása, a társadalom számára nyújtott ökoszisztéma-szolgáltatások állapota.
6. **Ellenezzük, hogy a nagyvízi mederkezeléshez kapcsolódó, jelenleg elérhető dokumentumok befolyásolják a hajóútfejlesztést, tekintettel arra, hogy nincsenek elfogadott nagyvízi mederkezelési tervek,** így ezek nem lehetnek számottevő hatással semmilyen magyarországi fejlesztésre (a *Hajóútfejlesztési programban* ilyen tervként tévesen hivatkozott dokumentumok csupán szakmai egyeztetési anyagok, nem pedig a jogszabályi kritériumoknak megfelelő miniszteri rendeletben elfogadott tervek).
7. A hajóútszűkületeket és ezek megszüntetésére tervezett potenciális **beavatkozási helyszíneket** hatásoptimalizált módon **rangsorolják** aszerint, hogy melyek a legkisebb beavatkozás mértékével (egyben vélhetően legkisebb kockázattal) járó és a hajózható napok számát legnagyobb mértékben növelő helyszínek, úgynevezett "csúcsgázlók". **Kérjük, hogy a minimum nemzetközi elvárásokra ilyen típusú megközelítés jelenjen meg a vizsgált változatok között** és ezt az SKV értékelje mind környezeti, mind gazdasági szempontból. A beavatkozási helyszínek rangsorolását követően szükséges azokat összevetni a természeti hatásokkal, társadalmi szempontokkal és utána lehet dönteni azok megvalósíthatóságáról.
8. Az SKV világosan fogalmazza meg, és a tervezés során következetesen **érvényesítsék azokat a korlátozásokat, amelyeket a forgalomszabályozás terén meg kell hozni** a hajóforgalom növekedéséből származó hatások mérséklésére. Ezek az előírások a vízi vagy vízparti élővilág, valamint a társadalmi jóllét és ökoszisztéma-szolgáltatások hosszú távú fennmaradása szempontjából nélkülözhetetlenek (pl. a parti hullámverés hatásainak mérséklése a hajók sebességének korlátozásával).
9. A beavatkozásokat úgy kell ütemezni, hogy először a fenti szakaszokon történjenek a munkák és ezekkel folyásirányban lefelé haladjanak. A beavatkozásokra kiadott engedélyek ennek figyelembevételével **időben és térben legyenek összehangolva.**
10. A belvízi hajózás áruszállításban betöltött szerepét az **összes többi áruszállítási formával kiegyensúlyozottan szükséges összevetni.** A vizsgálatok ne egy szállítási módhoz, pl. közúti szállításhoz képest ítélik meg a belvízi áruszállítás hatásait és mutatószámait (pl. károsanyag-kibocsátás), hanem a többi szállítási módra (pl. vasút) vonatkozóan is tartalmazzanak értékelést, hiszen a víziúton történő teherszállítás áruspektrumát tekintve (ömlesztett áru, konténeres áru) elsődlegesen nem a közúti forgalomban szállított áruk alternatívája, hanem a vasúté.
11. A várhatóan megnövekedő hajóforgalom hatásainál ne legyen alábecsült adottság, hogy a nemzetközi víziutakat használó hajóflotta döntően nem modern hajókból áll. A jelenleg hazánkban közlekedő dunai flotta – a hatásvizsgálatra beadott dokumentáció szerint – idős hajókból áll, melyek gázolaj üzemanyaggal közlekednek, így környezetterhelésük messze elmarad a kívánatostól.
12. **A dunai hajóút használata nem csak a víziút állapotától függ.** A belvízi áruszállítást többek között a kikötői infrastruktúra, a hajóflotta kora és állapota és a piaci igények határozzák meg. Az SKV-ban megfogalmazott célkitűzések további fejlesztések (pl. kikötők) számos tényező együttes megvalósulásától függenek és a gazdasági fejlődés irányai is befolyásolják a víziút kihasználhatóságát. Ezért elengedhetetlen, hogy az SKV erről véleményt formáljon, és a döntéstámogatás érdekében **a jelenleginél jóval részletesebb** – a járulékos

fejlesztések beruházási és fenntartási költségeivel is átfogóan kalkuláló – **költség-haszon elemzés készüljön.**

A hajóútfejlesztéskor felmerülő konfliktusok részben abból adódnak, hogy a Duna mára igen kevés szabadfolyású szakasszal rendelkezik és a magyarországi szakasz éppen ilyen. A Duna szabályozása azonban még mindig nem ért véget. A napjainkra összeadódott számos mesterséges beavatkozás (vízlépcsők, áramlásterelő műtárgyak sorozata, mederanyag-kitermelés, mellékáglezárások stb.) együttes hatásának bélyegeit a folyó erősen magán viseli. Ugyanakkor ördögi kört jelent, hogy ezek közül a hajóút tartósabb biztosítása érdekében rendre újabb munkálatok szükségessége merül fel. Ezek nélkül hajóútszűkítések jelennek meg, amit a kevesebb csapadék miatti csökkenő vízszintek még gyakoribbá tesznek.

A duzzasztott folyószakaszok a hajózási igényeket jobban ki tudják elégíteni. Ugyanakkor a duzzasztás által megváltoztatott, lelassult áramlási viszonyok miatt ezeken a szakaszokon a folyó hordaléka lerakódik. A vízlépcsők hordalékcsapdaként működnek, a folyó által természetes módon szállított, főként görgetett hordalék mögöttük megreked, ez hordalékhiányt okoz a duzzasztóművek alatt, ahol így megindul a medermélyülés folyamata. Nagyfolyóink medrének mélyülése napjaink egyik legégetőbb problémája. A folyószabályozások miatt főként a hajóútban felgyorsult folyású Duna hordalékszállító képessége eleve jóval nagyobb a természetes állapothoz képest, ami miatt a folyó kimélyíti saját medrét, ezt a problémát erősíti a duzzasztások miatti hordalékhiány. A mélyülő medrű folyó mind a hajózási vízszintek, mind a környező területek talajvízszintjének csökkenését okozza, ami a különböző vízhasználatok kielégítését nehezíti. Mindezen felül az elmúlt évszázadokban végzett folyószabályozások hatása a hullámtér vízi és szárazföldi élőhelyeiben is komoly károkat okoztak. A Duna legtöbb szigetének mellékágát a hajózható napok számának növelése érdekében keresztgáttal leválasztották a főmedertől, így az alacsony vízállásos időszakokban több víz jut a hajóútbába. Ezzel együtt azonban a mellékágak feltöltődése is megindult, az áramlásokkal őshonos fajok élőhelyei erősen leromlottak vagy megszűntek. Számos egykori sziget mára a partba olvadt, hajdan volt mellékágukra mementőként már csak időszakosan vízzel telt árkok emlékeztetnek. A mellékágak feltöltődésével a meder vízszállító képessége jelentősen csökkent, ennek nem csak a biodiverzitásra nézve vannak negatív következményei, a szűkülő meder az árvizek levezetését is nehezíti és a rekreációs lehetőségeket is csökkenti.

A teljes képhez hozzátartozik, hogy az elmúlt évszázadok során a hajózhatóság növelése érdekében végzett beavatkozásokon túl számos egyéb antropogén eredetű hatás is érte a Dunát, amelyek egymással kölcsönhatásban együttesen formálták a folyó és árterének, illetve ezek élőhelyeinek mai állapotát, képét. Bár kétségtelen, hogy az évezredek alatt kialakult ökológiai rendszerre hosszú távon meghatározó és legjelentősebb hatást a vízlépcsők és a folyószabályozások jelentették. A legfontosabbak terhelések között még fontos megemlíteni a 20. század ipari fejlődésével együtt járó, a mai keretek között elképzelhetetlen mértékű vízszennyezéseket (hajójavító, timföldgyár, olajfinomítók, eternitüzem, papírgyárak stb.), a mezőgazdasági területekről bemosódott tápanyagterhelést és növényvédőszeres szennyező hatását, továbbá a természet adta erőforrások túlzott kihasználását (pl. túlhalászat), és nem szabad elfeledkezni a szintén 20. század második felében történt, betonlapanyagként felhasznált mértéktelen kavics- és homokkitermelésről sem. A sort még hosszasan lehetne folytatni. A folyami élőhelyeket e külső tényezők mindegyike károsította, azonban cikkünkben igyekeztünk azokra a hatásokra koncentrálni, amelyek a hajózáshoz kapcsolódnak. Napjaink Dunájában hőmpölygő vízmennyiségek áramlását és mederalakító hatását a természetes és mesterségesen befolyásolt hidrodinamikai folyamatok együttesen határozzák meg. A mostani hajózhatóságfejlesztési program további folyószabályozási műtárgyak építését tervezi, amellyel óvatosan és kellő körültekintéssel kell bánni. Természetvédelmi szempontból az újabb építése helyett sokkal inkább a meglévő műtárgyak káros hatásainak csökkentésére kellene koncentrálni.

### **A hatások vizsgálata kiemelkedően fontos**

A hajóútfejlesztés környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálata, valamint a hazai és közösségi érdekek mérlegelése kulcsfontosságúak az elfogadható beavatkozások megítéléséhez és azoknak a beavatkozásoknak a meghatározásához, amelyek esetében a hajózási szempontokból engedni szükséges. A Dunának és környezetének használatát szerteágazó társadalmi igényekhez kell igazítani. A teherszállítás és közlekedés mellett a parti szűrésű

ivóvízbázisok használata, a természetes élőhelyek ökoszisztéma-szolgáltatásai, az erdőgazdálkodás, a mezőgazdaság, a halgazdálkodás, a rekreáció, a versenyszerű vízisport, illetve a turizmus lehetőségei egyaránt függenek a Duna állapotától. Nem elhanyagolható szempont az sem, hogy a Duna-parti ingatlanok értékét mennyiben befolyásolja a folyó természetessége. A *Dunai hajóútfejlesztési programnak* ezekre a szempontokra és a környezeti hatásokra egyaránt figyelemmel kellene lennie, ami szinte lehetetlen feladat elé állította a tervezőket.<sup>5</sup>

A hajóútfejlesztés több országot érintő, rendkívül nagy hatású projekt, ezért a környezeti hatások vizsgálata két lépcsőben történik. Először országos, illetve regionális léptékben szükséges megítélni a különböző helyen történő beavatkozásokból és az egyéb fejlesztésekből fakadóan összeadódó hatásokat. Ezt szolgálja a stratégiai környezeti vizsgálat (SKV). A vizsgálati eljárás keretében kerülhet sor a nemzetstratégiai és határon átnyúló hatásokból fakadó szempontok érvényesítésére és összehangolására is, ha a beruházás környezeti hatásai azokat feltételezhetően negatívan érintik.<sup>6</sup>

A hajóútfejlesztés SKV-ja két dunai szakaszra bontva készült el, a Szob feletti és alatti szakaszokra gyakorolt hatásokat a tervezők külön dokumentumokban elemezték, előbbi esetében a szlovák féllel együttműködve. Az SKV stratégiai jelentőségét jelzi, hogy azt az eljárás lefolytatását követően a Kormány fogadja el.

A stratégiai szintű keretek meghatározását követően a második lépcső a konkrét beavatkozások megvalósítását célzó projektek területi szintű környezeti hatásvizsgálata (KHV).<sup>7</sup> A hajóútfejlesztés esetén ez hat dunai szakaszra bontva, hat külön KHV eljárás keretében történik. Ezek esetében a végső döntés környezetvédelmi engedélyezés vagy annak megtagadása. Az eljárásokat a Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal és a Pest Megyei Kormányhivatal környezetvédelmi hatóságai folytatják le szakhatóságok és társadalmi szereplők bevonásával.

A dunai víziútfejlesztés esetében – vitatható módon – az SKV eljárással párhuzamosan, illetve már azt megelőzően megindultak a területi KHV eljárások is. A WWF Magyarország részletes írásbeli véleményében – műszaki és környezetvédelmi kérdések felsorolása mellett – kifogásolta, hogy az SKV elfogadása, vagyis a stratégiai keretek meghatározása előtt már megindult a területi engedélyezés lefolytatása. A szervezet álláspontja szerint ez jogellenes és jóformán okafogyottá teszi az SKV eljárást. A hatóság elfogadta a WWF álláspontját és a KHV eljárásokat felfüggesztette az SKV elfogadásáig. Ezzel a döntéssel a kormányhivatal azt is elismerte, hogy **a KHV eljárások során hozott döntéseit az elfogadás előtt álló SKV-ban foglalt kritériumokhoz kell igazítania.**

A két eljárás hierarchiája evidenciának tűnhet, azonban mivel kötelező érvényű hazai normák explicit nem rendelkeznek a különböző szintű hatásvizsgálati eljárások összehangolásáról – csupán az irányelvekben foglaltak alkalmazásával, illetve jogértelmezéssel és EU bizottsági útmutatókból vezethető le a két eljárás viszonya –, ezért a hazai hatósági jogalkalmazás során gyakran figyelmen kívül hagyják az SKV-ban foglalt szempontokat. A dunai víziútfejlesztés esetében hozott felfüggesztő döntésnek ezért nagy jelentősége van és rendkívül jó példát mutat más olyan jövőbeli hatósági eljárásokra vonatkozóan is, ahol felmerül az SKV és KHV eljárások összehangolásának kérdése.

### **Nemzetközi víziút kontra nemzeti érdek**

A Duna a világ legnemzetközibb folyója, partjai 10 állam területét érintik. A Rajna–Majna–Duna-csatorna megépítésével teljessé vált a világ leghosszabb nemzetközi belvízi útja, a Duna–Majna–Rajna transzeurópai víziút, mely megnövelte a Duna jelentőségét. Ennek ellenére a dunai országok sohasem tudták kihasználni a folyami hajózásban rejlő gazdasági lehetőségeket úgy, mint a Rajna-vidék. Ennek elsősorban földrajzi és gazdasági okai vannak: a gyorsabb folyású, kiegyenlítettebb vízjárású és keskenyebb, de mélyebb medrű Rajna torkolatánál

<sup>5</sup> Dunai Hajóút Fejlesztési Program Az SKV kidolgozásával párhuzamosan javított 2. változat, 2020.

<sup>6</sup> bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 2001/42/EK irányelv, melynek hazai alkalmazását szolgálja az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet

<sup>7</sup> az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 2011/92/EU irányelv, melynek a hazai alkalmazását szolgálja a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet

világkereskedelmi jelentőségű kikötők, partján nagy tömegű rakományok szállítását igénylő ipari és bányászati szempontból jelentős területek találhatóak. A Duna nagy vízhozama ellenére – különösen a Dévényi-szorostól lefelé – jellemzően sekélyebb medrű, szeszélyesebb vízjárású és ehhez elsősorban más társadalmi hasznok kapcsolódnak.

A dunai hajózás nehézségeinek megértéséhez és a folyók használatával kapcsolatos eltérő fejlődési irányok bemutatásához érdemes kicsit visszatekinteni a múltba. Mai fejtel talán nehéz elgondolni, hogy a folyami áruszállításnak egykor mekkora jelentősége volt. A vasúti és közúthálózat kiépítése előtt a víziutak nélkül a nagytömegű áruszállítást el sem lehetett képzelni. A Duna magyarországi szakaszán azonban mindig is nehéz volt hajózni, sekély gázlók, jegesedés, áradások és kisvizes időszakok egyaránt problémákat okoztak, továbbá a politikai és gazdasági folyamatok sem kedveztek a folyami áruszállításon alapuló kereskedelem fejlődésének. Az ártéri gazdálkodás gyorsan romló terményeit – főként hal és gyümölcs – nem lehetett a lassan vontatott hajókon exportálni, ugyanakkor a kiterjedt árterek és más folyóvízhasznosítások, mint a hajómalmok vagy fokgazdálkodás akadályozta a hajózást, a hatékony kereskedelmet, valamint a jól szállítható gabonatermelést egyaránt. A Duna mentén tehát ártéri gazdálkodás folyt, a folyó erejét pedig számos hajómalom üzemeltetésére használták (a nagy sodrású, de közepesen sekély, gázlós szakaszok közelében egyszerre akár százas nagyságrendű hajómalom is örölhetett). A népesség növekedése és a magyarság helyzetében bekövetkező kül- és belpolitikai változások igen erős hatást gyakoroltak a mezőgazdaságra is. Az agrárkonjunktúra következtében a 17. századtól felerősödött az igény a folyamszabályozásokra, főként gátak emelésére, fokok eltömésére és utak építésére a gabonatermő területek és az ezzel szorosan összefüggő kereskedelmi lehetőségek bővítése céljából. Az áruszállítás – döntően mezőgazdasági termények szállítása – elsősorban Bécs és a Vaskapu között volt jellemző az ellenséges törökök és az osztrák vámpolitika miatt. A 18. században azonban a porosz-francia Habsburg-ellenes koalíció ellehetetlenítette az osztrákok kereskedelmi lehetőségeit nyugaton, ezért keleti irányban kerestek új piacokat.<sup>8</sup> Az osztrák áru számára az iparilag fejletlenebb és hatalmas területű Oroszországot szemelték ki, azonban ahhoz, hogy a Fekete-tengerig eljuttassák a rakományokat a Duna hajózhatóságának javítására volt szükség, ezért 1723-ban megszületett az első olyan törvény, ami a magyarországi folyók használatát korlátozta az áruszállítás érdekében.<sup>9</sup> Ekkor kezdték elbontani a hajók mozgását akadályozó hajómalmokat, fél évszázaddal később pedig megkezdődtek a hajózási célú folyószabályozások.<sup>10</sup> A Habsburgok így két legyet ütöttek egy csapásra: egyfelől ugyanis a birodalmi munkamegosztásra alapozott gazdaságpolitikába jól illeszkedett, hogy a magyarok feldolgozatlan mezőgazdasági alapanyagot termeltek és szállítottak, másfelől új piacok is elérhetővé váltak.<sup>11</sup>

A hajózás a Rajnán ezzel szemben rendkívüli jelentőségűvé vált. A hatékony teherszállítási lehetőség a Ruhr- és Saar-vidéki szén- és ércbányászat, valamint a nehézipar fejlődéséhez nagyban hozzájárult. A Rajnához és mellékfolyóinak adottságaihoz igazodva itt mélymerülésű és nagy terhelhetőségű hajók alakultak ki, szemben a Dunára jellemző szélesebb és sekélyebb viszonyokhoz igazodó szállítási módokhoz. A Rajna–Majna–Duna-csatorna a nyugat-európai hajópark kiszolgálására épült ki, de a rajnai típusú hajópark teljes kiterhelését a dunai mederviszonyok az év egy részében nem teszik lehetővé.<sup>12</sup>

A hajózási célú fejlesztések megítélésékor alapvető nehézséget jelent, hogy az európai belvízi hajózás etalonját a sok értelemben egyedi adottságú Rajna-vidék jelenti. Ahhoz, hogy megértsük, hogy mi a jelentősége a hajózás fejlesztésének, fontos látni a Duna–Majna–Rajna víziútnak szánt szerepet. A 3483 km hosszú hajózási célú útvonal az transzeurópai közlekedési hálózat (röviden TEN-T) belvízi hajózási hálózatának gerincét képezi. A transzeurópai

<sup>8</sup> Bíró József (1983): A magyar Duna tengerhajózás története a felszabadulásig. In: Czére Béla (szerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve VI. 1981–1982. Budapest, 209–254. pp.

<sup>9</sup> 1723. évi XV. törvénycikk (<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=72300015.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D24>)

<sup>10</sup> az országban a közönségre nézve káros malmok megszüntetéséről szóló 1751. évi XIV. törvénycikk (<https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=75100014.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D25>)

<sup>11</sup> Ambrózy Gábor (2016): A Bucentaurus, Batthyány Tódor önjáró hajója. In: Fülöp József, Mészáros Márton, Tóth Dóra (szerk.): A szél fűj, ahová akar – Bölcsészettudományi dolgozatok. Károli Gáspár Református Egyetem, L'Harmattan Kiadó, Budapest, 192–200. pp.

<sup>12</sup> Fleischer Tamás (2008): Belvízi közlekedés a Dunán és Európában. A Duna és a térségi versenyképesség. Mőhelykonferencia, MTA – Corvinus Egyetem, Budapest, 2008 május 19. Az előadás szerkesztett szövege.



közlekedési hálózat magában foglalja a vasúti, belvízi, közúti, tengeri és légi közlekedéshez szükséges legfontosabb infrastruktúrát, célja a személy- és az áruszállítás akadálymentes, biztonságos és fenntartható mobilitása, továbbá a gazdasági növekedés és versenyképesség növelése az Európai Unión belül. A hálózat fejlesztése – beleértve a belvízi hajózóútfejlesztést – alapvetően uniós közösségi érdek, melyet hazánkra nézve kötelező érvényű EU rendelet szabályoz<sup>13</sup>, de hazánk egy kifejezetten a belvízi utakról szóló nemzetközi egyezménynek (AGN egyezmény) is részes fele<sup>14</sup>. **Magyarországnak tehát uniós és nemzetközi jogból fakadó kötelezettsége a dunai hajózóút fejlesztése, annak módját azonban a hazai szakpolitikai szempontok nagyban befolyásolhatják.**

Joggal merül fel a kérdés, hogy mennyiben szolgálja Magyarország érdekeit az, ha a nyugat-európai hajózási lehetőségekhez igazítjuk a dunai víziutat. A **Duna–Majna–Rajna transzeurópai víziútnak** nem csak azzal a feladattal kell megbirkóznia, hogy hatékonyabbá tegye a közlekedést. Alapvetően **eltérő természeti adottságú és gazdasági fejlődésű térségeket kellene összekötnie, ami egyfajta egységesítést is igényel mind a víziút, mind a hajópark terén.** A hajózás a Rajnán napjainkban is virágzik, aminek egyik hajtóereje a kiváló adottságú, Európa legforgalmasabb tengeri kikötőinek közelsége, de szintén fontos hajtóerő az Észak-Rajna–Vesztfália globális szinten is kiemelkedő vegyipari, gépipari termékeinek az igen jelentős exportja, amely az elmúlt években Közép- és Kelet-Európa országaiban – köztük Magyarországon és Romániában – bővítette piacait.<sup>15</sup> Az összes európai belvízi hajózási társaság 87,5%-a Rajna-menti országokban található és a teljes európai belvízi áruszállítási teljesítmény 70%-át holland és német vállalkozások állítják elő. Ezzel szemben Magyarország az összes európai víziszállítás mindössze 1,19%-át adja, míg pl. Románia 9,05%-kal részesedik.<sup>16</sup> Nem alaptalan tehát az aggodalom, hogy a magyarországi víziútfejlesztések főként a hazánk szempontjából nem kifizetődő, de a környezeti és társadalmi érdekeket háttérbe szorító Északi-tenger–Fekete-tenger közötti tranzitforgalom lebonyolítását szolgálják. Másrészt vitatható, hogy a nyugat-európai országok térségünkben történő piacbővítési törekvéseit mennyiben érdemes további infrastruktúra-fejlesztésekkel elősegíteni, miközben a hazánkhoz hasonló félperifériák felzárkózását sokkal inkább segítené a belső gazdaság, illetve regionális gazdasági kapcsolatok erősítése, szemben a centrumországok igényeinek kiszolgálásával.

#### **A környezetbarát közlekedésfejlesztés mítosza**

A WWF Magyarország meglátása szerint a hajózóút fejlesztése mindenekelőtt egy gazdaságélénkítő beruházás, amelyet a fejlesztésre dedikált EU-s források ösztönöznek. Az SKV és a KHV több helyen megállapítja, hogy az ökológiai károk – mint például a mellékágak vízellátása, medermélyülés okozta vízszintsüllyedés – enyhítése hajózási cél nélkül is műszaki beavatkozások legalább egy részének megfontolását fogja kikényszeríteni. Ez a WWF véleménye szerint helytelen megközelítés, amely a műszaki megoldásokat szentesíti. A műszaki megoldások az élő folyóinkban rendre újabb megoldandó feladatokat generálnak. Nem a *műszaki* vagy *természetes* jelző, aminek jelentősége van, hanem hogy a megoldások a természetes működést elősegítik-e, vagy rontják. Ezt hivatott az SKV 7-es mellékletében szereplő víz-keretirányelv (röviden VKI) 4 cikk (7) bekezdése<sup>17</sup> szerinti elemzés feltárni. A WWF szerint alapvető elvárás – amelyet a VKI szemlélete is tükröz –, hogy a természetes folyamatok működését segítő és nem rontó beavatkozások jöhetnek szóba infrastruktúra fejlesztések esetén.

A gazdasági növekedés törvényszerűségei miatt, az áruszállítás csökkentését célzó jogszabályi keretek nélkül a víziútfejlesztés forgalomnövekedést, ebből kifolyólag pedig további környezetterhelést fog generálni. Nem elhanyagolható szempont, hogy a hajóút biztosítása során igen nagy a mind a beruházási, mind az állandó költségek aránya. A kikötők fenntartását, személyzetük biztosítását, a hajózóút rendszeres karbantartását (időközönkénti mederkostrás, műtárgyak karbantartása stb.) legnagyobb részt a hajóútát biztosító államok finanszírozzák és a

<sup>13</sup> a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló 1315/2013/EU rendelet

<sup>14</sup> Európai Megállapodás a nemzetközi jelentőségű vízi utakról (AGN), melynek magyarországi kihirdetéséről az 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet rendelkezik

<sup>15</sup> PANORAMA – Kohéziós politika: 30 éve tartó beruházás az európai régiók jövőjébe [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag64/mag64\\_hu.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag64/mag64_hu.pdf)

<sup>16</sup> Dunai Hajóút Fejlesztési Program Az SKV kidolgozásával párhuzamosan javított 2. változat, 2020.

<sup>17</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2000/60/EK irányelve (2000. október 23.) a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról

környezeti terheket is az egyes államok viselik, és végső soron a beruházásra szánt uniós forrásokat is az EU polgárai fizetik. **Ezért különösen fontos, hogy érdemi és széleskörű konzultáció folyjon a témában.** A társadalom joggal várja el az egészséges vízi és vízhez kötődő környezet megőrzésének szempontjait mind a tervezéskor, mind a kivitelezés és üzemeltetés során figyelembe vegyék a beruházók.

Gyakran hangoztatott érv új utak építésekor, hogy azokra azért van szükség, hogy tehermentesítsenek más utakat. Ilyen esetben rendszerint elmarad a tehermentesített út forgalmának csökkenése, mivel az új utak újfajta forgalmat generálnak. Nincs ez másként a dunai víziút fejlesztéssel sem. Bár az Európai Unió Zöld Megállapodásának (Green Deal) keretében kiemelt cél, hogy a drága és környezetszennyező közúti áru fuvarozás jelentős része a kisebb kibocsátással járó vasúti és vízi teherszállításra helyeződjön át, azonban az új szállítványozási lehetőségek elősegítése valójában csak a még nagyobb mértékű árumozgatásnak kedvez. Semmi sem garantálja ugyanis, hogy a jelentős uniós és nemzeti ráfordítással létrejövő új, olcsóbb áruszállítási lehetőségek a közutak tehermentesítésével járnak. Ez csak akkor van így, ha a szállított áru mennyisége, és az azokkal megtett távolságok állandóak. Csakhogy a piacgazdaság nem így működik. Könnyen belátható, hogy **amennyiben az áruk szállítása olcsóbbá és hatékonyabbá válik az azt vonja maga után, hogy még nagyobb mennyiségű szállítványt, az eddigieknél távolabbi piacokra is megéri majd eljuttatni, így lényegében az újabb utak létesítése – beleértve a víziutak fejlesztését is – a szállítványozás mennyiségét növelik, ami a környezet további terhelését vonja maga után.**

Mindaddig tehát, amíg az áruk nagy távolságokba történő mozgatását ösztönözzük nem várható valódi zöld megújulás. Mindez független attól, hogy az újabb szállítványozási lehetőségek mekkora kibocsátással járnak. **A gyors és rugalmas közúti áru fuvarozással a rendkívül kötött víziközeledés nem tud konkurálni, utóbbi sokkal inkább hasonlítható a vasúti teherszállításhoz, mely tonnánként megmozgatott szállítványra vetített károsanyag-kibocsátás tekintetében versenyre kel a hajózással.** Ez azonban mind, az eddigieken felüli újabb és újabb kibocsátást jelent. Kizárólag akkor állnak meg a víziút fejlesztése melletti környezeti szempontú érvek, ha mellé rendkívül szigorú, közúti áru fuvarozást korlátozó szabályozást vezet be az Európai Unió, vagy az üzemanyagárak emelkedése miatt már egyszerűen nem éri meg az olcsóbb árut közúton szállítani, ezeknek azonban jelenleg nincs reális esélye.

#### **A Duna jövője a mi kezünkben van**

**Bár Magyarországnak teljesítenie kell a víziutakról szóló nemzetközi szerződésben vállalt kötelezettségeket, de nem kell azokat túlteljesíteni.** A nemzetközi és uniós jog nem várja el, hogy a hajózási idény 343 napig tartson, hanem **240 napos minimumot ír elő.** A Dunán – az extrém alacsony vízállású éveket leszámítva – ez jelenleg is teljesül. A nemzetközi szabályozás rendkívül megengedő a környezet- és természetvédelmi szempontú hajózási korlátozásokra vonatkozóan is.

**Rajtunk áll tehát, hogy hogyan használjuk ki az adottságainkat.** Érdemes lenne például a Közös Agrárpolitika, az Operatív Programok és Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszköz forrásait a helyi gazdaságok megerősítését és hazai termelők versenyképességének javítását szolgáló fejlesztésekre fordítani oly módon, hogy a megtermelt értékek nagyobb arányban hasznosuljanak helyben. Így talán valóban csökkenne a rendkívül környezetterhelő áru fuvarozás és Magyarország is érdemi lépéseket tenne a fenntartható fejlődés irányába.

#### **Szerzők:**

**Dedák Dalma**, a WWF Magyarország környezetpolitikai szakértője

**Ádám Szilvia**, a WWF Magyarország Élő Folyók programjának szakértője

**Samu Andrea**, a WWF Magyarország Élő Folyók programjának szakértője

**Gruber Tamás**, a WWF Magyarország Élő Folyók programjának vezetője