

## MELLÉKLET

Messzemenően egyetértünk az anyag alábbi megállapításával:

„Azok a víztestek *erősen módosított kategóriába* sorolhatók, .... a *jó ökológiai potenciál* elérése a célkitűzés, amely a jó állapottól csak annyiban térhet el, amennyire az az adott emberi igény kielégítése szempontjából elengedhetetlen. Jelentős és fontos emberi igények például ivóvízellátás, árvíz- és belvízvédelem, rekreáció, víztározás, energiatermelés, hajózás, természetvédelem.”

Ugyanakkor az anyagban nem találtunk határozott elképzelést arról, hogy a hajózás fellendítését miképpen segítenék elő. A hajózás szempontjából a jelenlegi tiszai állapotok minden jellemző tekintetében erősen hátrányosak és az utóbbi 30 évbe semmilyen javulás nem látható (sőt romlás).

„Egyéb vízhasználatok” címszó alatt az anyag megállapítja, hogy a

„vízi úthálózat hosszának 47%-a a Tisza részvízgyűjtő területéhez tartozik. A Tisza vízgyűjtőjén a legjelentősebb kikötő a szegedi, amely a kikötők forgalmának kb. 2 %-át bonyolítja le.”

Ez sajnos elmondható a Tisza hajóforgalmának egészére is, ami jó közelítéssel a kereskedelmi hajózástól mentes övezetnek is nevezhető. A Tisza hajóforgalma gyakorlatilag a folyószabályozáshoz alkalmazott hajók tevékenységéből, valamint minimális mértékű személyhajó forgalomból áll. Ez elsősorban a Tisza hajóútjának kereskedelmi célú nagyhajózásra való teljes alkalmatlanságára vezethető vissza. Ezt csak erősíti az, hogy a két vízlépcső hajószilipje inkább hajózási akadály, mint hajózást segítő objektum. Általánosan ismert közgazdasági tétel az, hogy a gazdasági érdek akkor kerül felszínre, amikor annak kibontakozására megteremtik a lehetőséget, azaz előbb pályát kell biztosítani, és utána lehet azon közlekedni, arra számítva vízre terelni a forgalom egy részét (erre kitűnő példák láthatók Nyugat-Európában, amelyeket eddig soha nem vettek komolyan figyelembe a döntéshozók – ezért is sikerült az ország versenyképességét a mai szintre hozni).

A vízi turizmusról leírtak elsősorban a Dunára vonatkoznak (ami egy tiszai tanulmányban elég furcsa, különösen a kikötők vonatkozásában teljesen téves következtetésekre vezet). Az a megállapítás, hogy

„A hazai nagy folyókon nem adottak a feltételek a motoros vízi turizmus kulturált fogadására és ellátására, sok a hiányosság a nagyobb tavaknál a vitorlás turizmus színvonalas fogadását illetően, valamint a kisebb folyókon az evezősturizmus feltételei tekintetében.”

megállja a helyét, csak az okokkal és a megoldással marad adós.

„1.3.1 Hatáskörrel Rendelkező Hatóság

Hazánkban a 2000/60/EK Víz Keretirányelv végrehajtásának irányítására a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium (KvVM, H-1011 Budapest, Fő utca 44-50.) a hatáskörrel rendelkező intézmény.”

A megállapítással nem vitatkozva megjegyezzük, hogy jogi és gyakorlati értelemben is a Tisza és néhány mellékvíze mellett, hogy víztest, egyben víziút is, azzal kapcsolatban az illetékes szervezetek felsorolása erősen hiányos, mivel ezek tekintetében a közlekedésért felelős miniszter és a Nemzeti Közlekedési Hatóság is többszörösen rendelkezik hatáskörrel.

Az anyag mellékletei jól mutatják (a kiskörei tározó – mint erősen módosított víztest - területének adatai szerint), hogy önmagában a duzzasztásos folyószabályozás nem okozza a víz minőségének „jó” minősítés alá kerülését (Kisköre esetében 36 év állt rendelkezésre, hogy ez kiderüljön – kiderült).

Az anyagban több helyen szerepel az a kitétel, hogy egy jelenleg szabályozott folyó szabályozottságának csökkentése, vagy megszüntetése (automatikusan) előnyökkel jár. Megítélésünk szerint ez ennél bonyolultabb, mert minden esetben mérlegre kell tenni minden előnyösnek és hátrányosnak vélt hatást és ennek – valamennyiünk életminőségére kifejtett globális – hatásainak mérlegelése után dönthető el a módosítás szükségessége.

A közvéleményre való hivatkozás az esetek többségében erősen tendenciózus, mert a közvéleményt annak formálói (elsősorban a média, mérsékeltebben a politika és egy-egy témában mozgalmak) irányítják, ez mindig erősen irányított, továbbá gyakran a kérdés feltevése meghatározza (sugalmazza) a kérdező álláspontját, ezért erre nem hivatkozni, hanem a „közvélemény” kialakulásában korrekt, elfogulatlan és helyes szakmai érvekkel részt venni kell. A közvélemény személytelen és területenként más „a közvélemény” – pl. jelentősen más a véleménye a duzzasztásról annak, aki annak hasznáiból részesül, vagy elmaradása miatt kerül hátrányos helyzetbe, és teljesen más annak, akinek csak az adóját fordítják erre és közvetlen hasznát a maga napi életében nem látja (csak végig kell nézni a metróról alkotott „közvéleményeket”, vagy a Szigetköz esetét – tipikus jelenség). Jól látható pl., hogy a Tisza menti népesség lényegesen inkább pártolja a csongrádi vízlépcső megépítését, mint az innen távol élők.

Az anyag 140. oldalán (Hármas-Körös):

„A folyón két duzzasztómű található, melyből az egyik – a bökényi tűsgát - 1906-ban épült, jelenleg nem üzemel. Az egész Körös-rendszer szempontjából legfontosabbnak ítélt Békésszentandrás duzzasztó építése 1942-ben fejeződött be, vízkészlet-gazdálkodási szempontból kiemelkedő jelentőségű. Mindkét duzzasztómű hajózsilippel ellátott, ami lehetővé teszi a teljes folyó hajózhatóságát.”

Annyi megjegyzést fűznénk hozzá, hogy a bökényi zsilip közel 10 éve nem üzemel, azaz a hajózást egyáltalán nem teszi lehetővé, a Békésszentandrás hajózsilip (alsó előkikötő) pedig a folyamatos eliszapolódás és annak el nem távolítása miatt szintén alkalmatlanná teszi a folyót valós hajóforgalomra, ami annál inkább sajnálatos, mert egyéb területein valóban alkalmas lenne a folyó erre.

A Tisza két vízlépcsőjénél még ennél is kedvezőtlenebb a helyzet, mert Tiszalök alul/felül alkalmatlan előkikötőkkel rendelkezik, Kisköre felül mélységi értelemben elfogadható, azonban az alsó előkikötő rendszeresen alkalmatlan hajózásra. Mint, ahogy később a 8.8.1 fejezetben leírásra került, biztosítani kell a vízlépcsőknél az átjárhatóságot, amihez annyit fűznénk hozzá, hogy nem csak a halaknak, hanem a hajóknak is.

A 160. oldalon:

„6.4 Új fejlesztések

Több olyan jelentős, a fenntartható vízhasználatok keretébe illeszthető igény és probléma van Magyarországon, amelyek megoldásához új létesítményeket

kell tervezni. Ezek egy része a jó állapottal nem összeegyeztethető hatással lehet a vizek állapotára. Ebbe a körbe tartoznak például:

- egyes árvízvédelmi létesítmények (ártéri beavatkozások, árvíztározók, műtárgyak),
- a hajózhatóságot biztosító folyószabályozási beavatkozások, kikötőfejlesztések
- dombvidéki tározók építése (vízgazdálkodási és árvízbiztonsági céllal),
- egyes belvízvédelmi létesítmények,
- a vízerő-hasznosításhoz szükséges egyes műtárgyak.

Előbbiekén kívül több olyan vízgazdálkodási és nem-vízgazdálkodási célú infrastrukturális létesítmény programja is szerepel az Új Magyarország Fejlesztési Tervben és az Új Magyarország Vidékfejlesztési Tervben, amely kedvezőtlen hatást gyakorolhat a vizek állapotára. A programok, tervek részletes értékelése a 9. fejezetben található. Minden esetben csak akkor szabad megvalósítani a fejlesztéseket, ha azok megfelelnek a VKŐ előírásainak. Az említett projektek műszaki tervezésével kapcsolatban a vízgazdálkodási tervezésnek közvetlen feladata nincs.”

E bekezdéssel kapcsolatban szeretnénk felhívni a figyelmet arra – amit már a Dunára vonatkozó anyag esetében is megtettünk – ebből az anyagból is hiányoltuk a kitekintést az Unió (és ezzel hazánk) globális céljaira, ezért egyes megállapításokat olyan dimenzióban mutatott be, amelyek a vízkeret-irányelvet valamely mindenek felett álló szabályrendszernek tüntették fel, holott erről szó sincs. Az Unió két fontos célt tűzött maga elé, az egyik a versenyképesség erősítése (helyreállítása) a versenytárs nagy blokkokkal (USA, Ázsia, stb), valamint élhető életér biztosítása az Unió polgárainak. Ez utóbbinak részeleme az irányelv. Fontos az is, hogy az Unió elsősorban egy gazdasági és kulturális érdekközösség, amely ezért messze nem illetékes az élet minden rész kérdésében, de amiben illetékes abban döntéseket hoz. Víziút tekintetében az Uniónak van hatásköre és ezzel él is (lásd: közlekedéspolitikai), míg a vízkeret-irányelv jelentős mértékben hagy teret nemzeti döntésekre (amelyek persze nem lehetnek ellentétesek az uniós döntésekkel).

Szeretnénk, ha jól érzékelhetően megjelenne a készülő anyagban, hogy az Unió azért kívánja a víziutat jelentősen javítani, mert környezetvédelmi érdekek elsődlegessége okán ezzel tudja a hajózás felé növelni a közlekedés arányait, azaz lényegesen csökkenteni a közúti közlekedés okozta halálos szorítást. Mindkét nagy szárazföldi közlekedési ággal szemben a hajózás valamennyi fontos kérdésben lényegesen kedvezőbb környezetvédelmi mutatókkal rendelkezik (zaj, por, káros anyagok, terület-felhasználás, zsúfoltság), ezért minden hajóval elszállított árumennyiség jelentős számú kamion közlekedését váltja ki (egy hajókötelék több száz kamionnyi rakomány továbbítására képes töredék környezeti terheléssel).

Egyebek mellett ezért is tűnt fel az, hogy az anyag meg sem említi a Duna-Tisza-csatorna megépítésével lehetséges feszültségoldásokat a Tisza-medence vízhiányával kapcsolatban. Az említett csatorna számos problémára nyújthatna hosszú távú megoldást, ami ma – az éghajlatváltozás folyamatával súlyosbítva – különösen fontos lenne.

A 167. oldalon található „7-2. táblázat: Egyéb vízhasználatok alakulása, Magyarország” hajózásra vonatkozó adatai a hivatalos forgalmi adatoktól jelentősen eltérnek (pl. 2008-ban 6 millió tonna árut raktak kikötőinkben).

A 178. oldalon olvasható a következő mondat: „Egyéb (pl. vízienergia, gazdasági célú tározás, duzzasztás, hajózás vízhasználatokra új pénzügyi ösztönzők bevezetése (erre irányuló vizsgálatok eredményének függvényében).” Javasoljuk mérlegelni a Dunára vonatkozó nemzetközi szerződést (Belgrádi Egyezmény), valamint a Tiszára vonatkozó nemzetközi szerződéseket. Mindegyikben szerepelnek kitételek arra vonatkozóan, hogy a hajózásért önmagában nem szedhető díj, ezért nem szedhető díj ezeken a területeken a zsilipelésért sem.

A 207. oldalon: „KK1: Kikötők korszerűsítése ökológiai szempontok figyelembe vételével

– *Célja* a kikötők környezeti szempontok szerinti megvalósítása, átalakítása es üzemeltetése (környezetkímélő megoldások, szennyvezetékek nyílt vízre jutásának akadályozása)” – szeretnénk jelezni, hogy ez a kérdés ma is rendezett, szigorú jogi feltételeket kell teljesítenie a kikötők létesítőinek, üzemeltetőinek, azaz ebben új elemek szerintünk nem szükségesek.

A 208. oldalon: „KK2: A hajózás fenntartása ökológiai szempontok figyelembe vételével

– *Célja* a „minimális zavartság” elvének érvényesítése. ökológiai szempontokat figyelembe vevő víziút kijelölés, fenntartó kötrás, duzzasztás, hullámverés elleni védelem, védőtávolságok stb. megvalósítása. A megfelelő megoldások kiválasztása (beleértve a hajóút kategóriáját) részletes hatástanulmányt es költség-haszon elemzéseket igényel.

– *Megvalósító:* vízfolyás tulajdonosa, kezelője” – ezzel kapcsolatban kérjük, hogy már ezen intézkedési tervek készítésekor vonják be a hajózást képviselő államigazgatási és társadalmi szervezeteket a munkába (ebben felajánljuk együttműködésünket), mert a jó szándék ellenére felesleges korlátozásokkal tovább gyengíthetik a hajózás versenyképességét annak ellenére, hogy annak erősítése közösségi érdek.

Az anyag csak név nélkül említi a csongrádi vízlépcsőt, mint lehetséges vízvisszatartási eszközt. javasoljuk, hogy minden kutatás legyen világos és egyértelmű, nem szabad szakmai intézkedési terveknek politikai megfontolások (a negatív módon befolyásolt közvéleménytől való félelem) miatt fontos kérdéseket elhallgatni, vagy ki nem mondani. Ismereteink szerint a térség önkormányzatai támogatják az ilyen módon történő megoldásokat. Ennek említésének hiánya annál is inkább különös, mert ez – ellentétben a víztározók építésével – nem pusztán az árvízi hozamokat tudná akkumulálni, hanem a kisvizek esetében is, nem beszélve más hasznos elemekről.

A 254. oldalon a következő megállapítás olvasható:

„3. prioritási tengely: Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése Az intermodális logisztikai központok közlekedési csatlakozásainak fejlesztése révén a környezetbarát közlekedési módok (vasúti, vízi úti szállítás) erősítése. Ennek érdekében a következő időszakban a kikötők fejlesztésének is célja a trimodális funkció betöltése (a vasúti kapcsolat kialakítása) és áruforgalmi központ kialakítása. Kikötők fejlesztése akadályozza a Víz Keretirányelv célkitűzéseinek megvalósítását.” – ezzel a megállapítással ebben a formában nem értünk egyet, mivel ismételt arra utal, hogy a tanulmány készítői kizárólag egyetlen jogforráson át szemlélik a világot

és nem vették figyelembe az Unió komplex céljait, azaz az élhető környezet biztosításának – az anyagban említettnél (Víz Keretirányelv) lényegesen magasabb érdeket megjelenítő – érdekét. A kikötők azért szükségesek, hogy mentesíthető legyen minden település (ahol ez fizikailag lehetséges) a kamionáradattól a hajózás arányának növelésével. Ezt azonban csak akkor lehet megoldani, ha van kikötő és van megfelelően használható hajóút (erre egyértelmű nemzetközi normák vannak).