



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Dr. Szili Katalin

az Országgyűlés Elnöke részére

Országgyűlés Hivatala

Érk.: 2004 MARC 0 1.

Irományszám: H/6195/54.

Kapcsolódó módosító javaslat

Helyben

Tisztelt Elnök Asszony!

A Hárszabály 102. § (1) bekezdése alapján a **2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról** szóló H/6195. számú országgyűlési határozati javaslatához – a H/6195/30. számú módosító javaslatához csatlakozva – a következő

kapcsolódó módosító javaslatot

terjesztem elő:

Az országgyűlési határozati javaslat 1. pontja ötödik bekezdése 2. alpontjának az alábbi módosítását javaslom:

/A 2015-ig prioritást élvező további fejlesztések:/

ñ a magyar Duna-szakaszon [**nemzetközi összefogással**] az Európai Unió támogatásával a Víz Keretirányelvnek megfelelő, vízlépcső és mederduzzasztás nélküli – Budapest felett az európai VI.b osztálynak megfelelő paraméterű – vízi út[és], valamint az Országos Közforgalmú Kikötők alapinfrastruktúrájának fejlesztése;

Indokolás

Az országgyűlési határozati javaslat 1. pontja ötödik bekezdése 2. alpontjához Ivanics Ferenc képviselő nyújtott be módosító javaslatot – melyet a Gazdasági és a Környezetvédelmi bizottság támogatott, és mellyel az Előterjesztő képviselője is egyetértett –; a jelen javaslat az alpont további pontosítását szolgálja.

Részletes indokolás:

1) *Az első módosítás* kicseréli a „nemzetközi összefogással” kifejezést (amely sokféleképpen érthető, így magyar-szlovák, vagy Duna bizottsági összefogásként is, ami esetleg diplomáciai bonyodalmakhoz is vezethetne) kicseréli az Európai Unió támogatására való hivatkozással. Ezt az teszi megalapozottá, hogy a Duna Szap (Palkovicovo) és Mohács közötti szakasza fel van sorolva az EU „Növekedési Kezdeményezése” keretében támogatandó projektek listájában.

2) A közösségi cselekvés kereteinek a vízpolitika területén történő meghatározásáról szóló 2000/60/EK parlamenti és tanácsi irányelv – másképp: Víz Keretirányelv, rövidítve: VKI – a felszíni vizek minden használatára kiterjed (így a hajózási célú használatra is), továbbá előírja a tervezett vízhasználatok gazdasági értékelésének a módját. **A második módosítás** egyértelműsíti, hogy az Országgyűlés a nemzeti közlekedéspolitikai céloknak a VKI-nek megfelelő alkalmazásához ad mandátumot, nem pedig valamilyen, a VKI-től függetlenített szempontrendszernek megfelelő víziút-fejlesztéshez.

3) Minden rendelkezésre álló tudományos ismeret szerint a vízlépcső-építés vagy más, a vízszintet a folyó teljes keresztmetszetében megemelő mederduzzasztó műtárgy (fenéklépcső, keresztgát stb.) létesítése ellentétes lenne a VKI legfőbb célkitűzésével, a jó ökológiai állapot helyreállításával illetve megőrzésével.

Ilyen műtárgy azonban szükségtelen is. Ugyanis ahhoz, hogy biztosítva legyen a kellő hajóútszélességben az a vízmélység, ami a Duna Budapest feletti, illetve Budapest alatti szakasza (hosszú távú forgalmi előjelzésekhez illesztett) a víziútosztályba sorolása alapján indokolt, elégséges a szokásos folyószabályozási módszerek alkalmazása is, nem kell a folyót duzzasztani illetve csatornázni. – **A harmadik módosítás** egyértelművé teszi, hogy az Országgyűlés – a szakmai köntösbe burkoltan visszatérően jelentkező politikai sugallatok ellenében – kitart az eddig is követett irányvonala mellett.

4) Magyarország a nemzetközi tárgyalásain az 1996-os országgyűlési határozatban rögzített VI.b víziútosztályhoz való ragaszkodástól csak a Budapest alatti szakasz vonatkozásában tért el – a kategóriát VI.c-re növelve –; azok a nemzeti érdekek, amelyek ezt számunkra előírták, azóta sem változtak. **A negyedik módosítás** a VI.b-re való korlátozást tartja fenn továbbra is a Budapest feletti Duna-szakaszra.

Budapest, 2004. március 1.

Dr. János Csontos
52052

Füredi Péter
52052