



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/4828.**

Benyújtás dátuma: **2019-02-26 20:01**

Parlex azonosító: **1MF4I2UQ0001**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Benyújtó: **Magyar Zoltán (Jobbik)**

**Tisztelt Elnök Úr!**

Az Alaptörvény 7. cikk (1)-(2) bekezdése, valamint az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdése alapján írásbeli választ igénylő kérdést kívánok benyújtani

Az írásbeli választ igénylő kérdés címzettje: **Dr. Nagy István, agrárminiszter**

Az írásbeli választ igénylő kérdés címe: "**Mikor rendeződhet hazánkban a vízgazdálkodás helyzete?**"

**Tisztelt Miniszter Úr!**

Ezt a levelet kaptuk, gondolom Ön is:

„Tisztelt Képviselő Asszony/Úr!

Az alábbi javaslatot kívánom beadni:

**Mosonyi Emil-terv**

**A magyar vízgazdálkodás új irányvonala**

*A vizekkel való ésszerű gazdálkodás gondolata már az Árpád-korban is foglalkoztatta a Kárpát-medencében élő magyarokat. Olyannyira, hogy hazánkban több helyszínen a mai napig fellelhetők az egykori vízvezető és öntözőcsatorna-hálózat nyomai. A folyók bőségesen szállították a vízutánpótlást, hatalmas területek álltak rendelkezésre az ártéri gazdálkodás folytatásához.*

*Az ártéren az árhullámok alkalmával a halaknak kiváló ívási helye alakult ki, így a halászat adott megélhetést az ott élőknek, a víz levonulása után pedig legeltetésre használták a területet. Később, ahogy a népesség növekedett, nőtt az igény a mezőgazdasági haszonnövények, elsősorban a gabonafélék termesztésére.*

*Megkezdődött az árterek, mocsarak lecsapolása, a folyók szabályozása, amely legintenzívebben a reformkorban, Széchenyi vízgazdálkodási és hajózási terveinek nyomán zajlott. A folyók gátak közé szorítása, kanyarulatok levágása nyomán ugyan nőtt a hajózható szakaszok nagysága, és javult a megművelhető és lakható területek aránya is, azonban megkezdődött a Kárpát-medence kiszáradása is. Az elmúlt száz évben vízgazdálkodásunk az árhullámok és a belvizek minél*

hatékonyabb levezetésére koncentrálódott, így ez az egyoldalú szemlélet a vízmérleget súlyosan negatív irányba toltta el. Ma már évente mintegy öt köbkilométernyi vízzel több hagyja el hazánkat folyóinkon keresztül, mint amennyi beérkezik.

Ennek másik negatív hatása a vízháztartásra nézve a folyók medrének egyre mélyebbre történő süllyedése, amely a talajvíz szintjének süllyedésével, bizonyos helyeken annak teljes eltűnésével jár. Ez okozza többek között a Homokhátságnak súlyos problémáit is, amit elsivatagosodásnak is szoktak nevezni. Mindehhez hozzáadódnak még a globálisan tapasztalható éghajlatváltozás, illetve az emiatt egyre szélsőségesebb eloszlású és csökkenő mennyiségű csapadék okozta káros hatások is.

Vizeink duzzasztással történő visszatartása, ezáltal hajózó utak és vízerőművek megvalósítása már mintegy száz éve foglalkoztatja a döntéshozókat Magyarországon is.

A dunai vízlépcsőrendszer tervezésére először Horthy Miklós kormányzó adott megbízást Mosonyi Emil professzornak, azonban a második világháború miatt a megvalósítására már nem került sor.

Később ismét előkerültek a tervek, államközi szerződés született Csehszlovákiával egy bősi és egy nagymarosi erőmű megépítésére a háború előtt született tervek alapján. Mivel azonban Horthy idején a beruházással érintett teljes terület Magyarország részét képezte, a feltételek jelentősen megváltoztak, amit a szocializmus döntéshozói figyelmen kívül hagytak.

Ezzel a mai napig tartó nemzetközi konfliktushelyzet magvát vetették el a két ország között. A nyolcvanas években óriási tiltakozáshullám indult a beruházás ellen, mely tévesen a szocializmus megdöntésének jelképeként tekintett a bős–nagymarosi vízlépcső létrehozásának megakadályozására. A rendszerváltásnak nevezett esemény bekövetkezése után a terv teljes egészében meghiúsult, az Antall-kormány felmondta a nemzetközi szerződést, melynek azóta húzóó pereskedés és nemzetközi jogi konfliktus lett az eredménye.

Szlovákia ugyanis az egyoldalú elállásunkra válaszul önkényesen elterelte a Dunát a saját területén létesített üzemvíz-csatornába. Ennek következményei a Szigetközre nézve katasztrofálisak voltak, hiszen gyakorlatilag eltűnt a víz a Dunából. Az ügyet kizárólag hazánk érdekeit szem előtt tartva újra meg kell vizsgálni. Ez az egyik legfontosabb kulcskérdés a magyar vízkérdés jövőjének rendezése szempontjából.

A Duna ma már természetes folyami jellegét nagyrészt elveszítette a tőlünk felfelé és lefelé megépült mintegy 40 vízlépcső hordalék-visszatartó hatása miatt. A magyarországi szakaszra hordalék már alig érkezik, innen viszont duzzasztás hiányában a folyó elszállítja azt, így a folyómeder intenzíven mélyül, amely mára a 12 métert is meghaladta.

Mivel ennek már jelenleg is látszó katasztrofális következményei vannak a Duna környéki területek talajvízháztartására, a megoldás nem halogatható.

A Duna vizét duzzasztással vissza kell tartani, a duzzasztóműveknél pedig víztározókat kell létesíteni, ami az árhullámok kezelésében is óriási segítséget jelent, hiszen azokat az árvíz megérkezése előtt ki lehet üríteni, majd oda az árhullám egy részét szabályozottan beengedni. Szinte minden évben tapasztalhatjuk, hogy az árvizet néhány hónapon belül súlyos aszály követi. A visszatartott vízmennyiség ilyenkor öntözés formájában az aszálykárt is enyhíti, illetve a duzzasztás

*maga is a talajvíz emelkedésével jár együtt, így a talajok kiszáradásának folyamata visszafordítható. Ezek segítségével fentiekén túl megoldható a hajózás problémája, és nem utolsósorban környezetbarát, olcsó villamos energia termelésére is használhatók ezek a létesítmények.*

*A Dráva folyó osztrák, szlovén és horvát szakaszán összesen 22 vízerőmű épült eddig. 1988-ban a magyar és a horvát fél még megállapodott a Dráva alsó szakaszának komplex hasznosításában. A megvalósításba beleszólt a balkáni háború, valamint a magyar fél kihátrálása. Itt is eljött az idő a cselekvésre.*

*Ami a hajózást illeti, a magyarországi Duna-szakasz ma az év körülbelül felében nem vagy csak korlátozásokkal hajózható. Mindez ellentmond nemzetközi szerződésekből vállalt kötelezettségeinknek, mely szerint a szabványos, maximum 2,5 m merülésű hajók számára az év min. 300 napján biztosítani kell a hajózhatóságot a folyón. Mivel a vízi a fajlagosan legkedvezőbb költségű szállítási mód, ezért a józan ész is azt mondhatja velünk, óriási bevételkiesést okoz hazánknak ezen lehetőség ki nem használása.*

*Arról nem is beszélve, hogy a rendkívül környezetszennyező és balesetveszélyes közúti teherforgalom egy jelentős részét hajózással lehetne kiváltani. A vízlépcsők egyébként elősegítik a közúti közlekedést is, hisz hídként funkcionálva összekötik a folyó két partját.*

*Tovább javítana a helyzeten a Dunát a Tiszával összekötő csatorna megépítése, hisz a magyar mezőgazdasági termékek számára újabb piacok nyílnának meg kelet felé, ahová a jelenleg rendelkezésre álló szárazföldi szállítási módokkal nem lehet versenyképesen eljuttatni az árut.*

*A személyszállításban a hajózás feltételeinek javítása a turizmusban bír óriási jelentőséggel. A Duna magyarországi szakaszának rendkívül rossz hajózhatósága miatt a jelenleg Amszterdamtól Budapestig közlekedő szállodahajókat üzemeltető cégek fontolgatják, hogy a budapesti úti cél helyett csak Pozsonyig közlekednének. Természetesen Budapestnek, Magyarországnak ez további óriási bevételkiesést jelentene.*

*Az energiatermelés tekintetében fontos megjegyezni, hogy a fentebb felsorolt pozitív hatásai miatt a duzzasztóműveket mindenképpen célszerű megvalósítani, azonban az észszerűség azt diktálja, hogy ezek egyszersmind vízi erőművekként is funkcionáljanak, hiszen a beruházás megtérülési idejét ez jelentősen lerövidíti. Magyarország energiafüggetlensége szempontjából és környezetvédelmi okokból is támogatandó a mintegy 1000 MW-nyi megújuló forrásból származó villamosáram-termelő kapacitás kiépítése. A jövőben várhatóan egyre nagyobb arányban szerepet játszó szél- és napenergiát hasznosító erőművek ingadozó teljesítménye miatt a vízerőmű szabályozó funkciót is betölt a villamos energia rendszerben.*

*A beruházás mindazonáltal épp a fentebb említett szélenergia magyarországi elterjedésében játszhat komoly szerepet, hiszen amennyiben a megtermelt villamos energiát vízáttemelő szivattyúk működtetésére használjuk direkt módon, úgy az a hálózatban nem okozhat teljesítményingadozást.*

*Ez az energiátárolás egyfajta módja, amely a Duna–Tisza-csatornához szükséges zsilipek megvalósulásával egyébként is rendelkezésre állna.*

*A Dunát a Tiszával összekötő hajózó csatorna megépítése szintén évszázados terv, ami bár megvalósult, előnyeit mégsem élvezhetjük. Ugyanis a Baja és Óbecse között a két folyót összekötő 123 km hosszú, 1802-ben átadott csatorna teljes egészében Délvidéken, a mai Szerbia területén fekszik. Trianon után szükségessé vált tehát egy újabb csatorna megépítése, melyre több terv is született.*

*A pontos nyomvonal kijelölése természetesen a szakemberek feladata, de jelenleg a Tass és Szolnok között húzódó változat tűnik a leginkább megvalósíthatónak. Ez magában foglal egy 100 km hosszú két irányban hajózható csatornát, valamint egy 120-130 km hosszú, É-D irányú öntözőcsatornát, mellyel gyakorlatilag a teljes Homokhátság vízpótlása megoldható. A nyomvonal gyakorlatilag egybeesik az M8 autópálya tervezett útvonalával, így minimalizálhatók a kisajátítással és a nyomvonal előkészítésével kapcsolatos költségek. A csatorna a két folyó között vízi utat biztosít, valamint az életet jelentő vizet juttatja el a kiszáradó homokhátsági térségbe.*

Várom 30 napon belüli megtisztelő válaszát!

2019-02-09

Tisztelettel: Andi Norbert”

**Mindezek alapján kérdezem Tisztelt Miniszter Urat, hogy mi az álláspontja a fent leírtakkal kapcsolatban?**

Várom érdemi válaszát!

Budapest, 2019. február 26.

Tisztelettel,

**Magyar Zoltán**

országgyűlési képviselő