



slovenia
hungary
croatia

Szlovénia-Magyarország-Horvátország Szomszédsági Program
2004-2006

Dunaszekcső-országhatár közötti hajóút áteresztőképességének javítása

I. konferencia

Mintegy 35 millió forintot fordíthat a bajai vízügyi igazgatóság a Dunaszekcső és a déli országhatár közötti dunai hajóút javítására. A Duna medre egyre töltődik, ezért nehéz megoldani a növekvő hajóforgalom számára a biztonságos közlekedést.

A tervezett fejlesztések a közös érdekeltségű horvát–szerb szakaszt is érintik. Mindkét ország szakemberei részt vettek tegnap a programot elemző konferencián Baján, a Deák-zsilipnél. A magyar–horvát–szerb közös érdekeltségű, 227 kilométer hosszú szakaszon az Alsó-Dunavölgyi Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság látja el a hajóúttal kapcsolatos feladatokat.

Jelentős a vizsgált, Dunaszekcsőtől induló terület, ahol számos tényező befolyásolja az egyre növekvő –az újvidéki hidakat újjáépítették, a pontonhidat megszüntették – hajóforgalmat. Gondot okoz kisvíznél a sok gázló és a hajóút-szűkület, nagyvíznél pedig a hidak és légvezetékek alatti korlátozott áthaladás. Ráadásul Dunaszekcsőtől délre több, jégmegállásra hajlamos hely nehezíti a vízi közlekedést. Horvát oldalon hasonló a helyzet. Nemzeti parkkal érintett terület úgyszintén van, ilyen a Kopácsi-rét. – A készülő megvalósíthatósági tanulmány sok fontos területet ölel fel.

Így a szűkületek, mederkeresztezések, jégmegállásra hajlamos helyek felmérését. A mérési adatok révén helyszínrajzok szerkesztését. A lefolyási, jégvonulási, természetvédelmi és a hajóút-kitűzési viszonyok elemzését, szükséges beavatkozások megfogalmazását. Folyószabályozási és mederrendezési tervek készítését. Korszerű hajóút-kitűzési módszerek és eszközök bevezetését – választa a feladatokat Rab Ferenc, a vízügy műszaki igazgatóhelyettes főmérnöke.

Vörös Béla árvízvédelmi és folyószabályozási osztályvezető a vizsgált Duna-szakaszokat mutatta be. – Igazán nagy árvízvédekezési munkák a 19. században kezdődtek. Kanyarulatokat metszettek át Sükösdnél, Érsekcsanádnál és a Koppánynál, de összesen harmincnál több helyen. Rövidült is a Duna. Az 1956-os és 1965-ös nagy árvizek után pedig fontos döntés volt, hogy a jéglevonulás és a hajózás feltételeit javítani kell. Szűkítették a medret, ami az előbbieket valóban segítette, ám káros hatásai is voltak

Megkezdődött a meder beágyazódása, amit fokozott a Kalocsa környékén zajló kavicskitermelés. Feltöltődött a hullámtér és számos mellékág. Ezért 1983-ban teljes kotrási tilalmat rendeltek el ezen a szakaszon. Persze a hajózás feltételeit teljesíteni kell: 180 méter szélességre és minimum 25 deciméter vízmélységre van szükség. Gázlóknál is hasonló mélységviszonyok az elvártak, valamint harmincszázalékos jegesedésig biztosítani kell a hajózást – sorolta az osztályvezető.

A projekt a Szlovénia-Magyarország-Horvátország Szomszédsági Programban, az Európai Unió és a Magyar Köztársaság társfinanszírozásával valósul meg. Jelen dokumentum tartalmáért az Alsó-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság felelős. A dokumentum nem az Európai Unió álláspontját képviseli.

A konferencia képei





A hajózási szervezetek által igényelt vízi közlekedés

- Helyi közlekedési vállalatok által üzemeltetett hajók közlekedése a vízrajzi törvény szerinti közlekedés
- Ha az állam közlekedési vállalatok által üzemeltetett hajók közlekedését a közlekedési törvény szabályozza
- A közlekedési vállalatok által üzemeltetett hajók közlekedését a közlekedési törvény szabályozza
- A hajózási szervezetek által üzemeltetett hajók közlekedését a közlekedési törvény szabályozza