

Jegyzőkönyv

„A vízgyűjtő-gazdálkodási tervezés ipart, közlekedést érintő eredményei, az intézkedések programja” című fórumot

a „Kvassay Jenő terv elkészítése és a vízgyűjtő-gazdálkodási terv felülvizsgálata” című KEOP-7.9.0/12-2013-0007 projekt keretében szervezi az Országos Vízügyi Főigazgatóság.

Időpont: 2015. szeptember 3. 14.00 óra

Helyszín: Magyar Földtani és Geofizikai Intézet Díszterme
(Budapest XIV., Stefánia út 14.)

PROGRAM:

14:00-14:10 **Köszöntő**

Bolyán László (Országos Vízügyi Főigazgatóság)

14:10-14:30 **Veszélyes anyag terhelés a felszíni- és felszín alatti vizekben**

Pelyhe Szabina (Országos Vízügyi Főigazgatóság)

14:30-14:50 **Operatív monitoring az iparban**

Tóth György István (Országos Vízügyi Főigazgatóság)

14:50-15:10 **Vízminőség-védelmi jogszabályok módosítási javaslata**

Nagy István (ÖKO ZRT)

15:10- **Fórum** - vélemények, kérdések és válaszok.

Az előadások a meghirdetett program szerint elhangzottak, majd ezt követően volt lehetőség hozzászólások megtartására, majd kérdések feltételére.

Szalma Botond, PLIMSOLL Kft.

A közlekedését és az ipart képviselem. Kérem, hogy tegyük bele az anyagba a közlekedést. Sajnos hiányzik a tervből. Mondjuk mega nagyközönségnek, hogy a hajózásra szükség van. Fontos dolog, hogy a Duna-Rajna Majna csatorna közepén vagyunk. Szóba kerültek a vízerőművek is. Reálisan kell látni a funkciójukat. Pl. a Tisza-tó az egy nagyon fontos dolog, egy csoda! Írjuk le, hogy megszüntettünk a VITUKI-t és szétzavartuk a vízgazdálkodással foglalkozó szakembereket. Gyűjtjük össze őket újra! Mindegy, hogy hol, de ezekre a szakemberekre szükség van. A 34. pont : „A projekt hozzájárul a Duna-stratégiához..” amiből két dolog hiányzik, a Duna és a stratégia. Valamint: „A projekt nagyban hozzájárul a hajózási problémákat okozó medermorfológiai folyamatok tudományos alapokon nyugvó feltárásához, továbbá egy jövőbeli és a teljes Dunára vonatkozó projekt létrehozásához és eredményességének növeléséhez.” Tegyük hozzá, hogy ez a szétzavart VITUKI, szétzavart mérnök emberei tökéletes munkát végezve egy pályázat keretében leírták, hogy a magyar Szap-Szob és Szob-Mohács szakaszán 51 helyen kell beavatkozni. A feladatot úgy kapták meg, hogy nem írhatják le a vízlépcső szót, de enélkül is leírták, hogy a végleges megoldás a vízlépcső, Nagymarosnál, Adonynál és Fajsznál. A Szob- Baja szakasznak még a tervei is

megvoltak, amit Illés úr visszavont. Szeretném látni ebben az anyagban, hogy ez a visszavonás mélyen törvények és szakmai előírások alapján történt.

A vízvisszatartás is nagyon fontos. A problémaelettár is nagyon fontos. Írjuk ide bele, hogy legyen annak vége, hogy nem szakmai okok miatt akadályozunk valamit ebben az országban. Ez nem a Drinai szultánság, hogy 10 évente elköltünk 10 Nagymaros árát arra, hogy nem történjen semmi! Esetleg csinálunk egy 20 km-es bicikli utat belőle. Megjegyzem, hogy nem a biciklisták ellen vagyok!

A 45 oldalon, a Célok és következményeknél odaírtuk, hogy a környezetbarát közlekedési infrastruktúra kulcselemei magas szinten kiépítettek. Hát ez nem igaz! Ha mi magas szinten kiépítjük pl. a kikötőket, akkor hasonlítani fogunk ahhoz a 4-es metróhoz, ahol már megvoltak az állomások, de közöttük nem volt sín. Tehát vegyük tudomásul, hogy a közlekedés pályája a víziút, azt ki kell építeni, mert anélkül nincs hajózás.

Kéne egy olyan fejezet ami arról szól, hogy miért kell a Dunát és Tiszát karban tartani. Először is az ivóvízre kevesen gondolnak! Ha valaki hazamegy és leöblíti a WC-t akkor a világ legjobb minőségű vizét használja. Mikor máshol ezért arannyal fizetnek.

Mezőgazdaság és árvíz, belvíz és aszály. Pont az történik, mint két éve. 2 milli t kukoricával kevesebb termett, mint teremhetett volna. Akkor a világpiaci ára ennek 80 milliárd Ft volt. Ennyi maradt a földeken. Ha idén ugyanez történik, akkor megint kinn marad 80 milliárd Ft, és nem is beszélék egyekről, mint pl. sport, áramtermelés, környezetvédelem, logisztika, híd.

A Kvassay tervbe írjuk bele bátran, hogy Magyarországon szükség van a vízlépcsők megépítésére. Legfeljebb pár embernek nem tetszik.

A másik: nem lehet 4 évben gondolkozni. A terv nem választástól választásig terved. Nem az unokánkról, hanem ükunokánkról beszélünk most. Kb. 50 éves késésben vagyunk.

Örülök, hogy megvan ez a terv, de kicsit több legyen benne az iparról és a közlekedésről.

Tahy Ágnes, OVF:

A vizekbe a közlekedési szennyezőanyagok elsősorban bemosódással és kiülepedéssel jutnak be. Dél előtt volt szó a települési csapadékvíz gazdálkodásról és ott bemutatásra került, hogy a közlekedésből milyen szennyezések származnak. jellemzően ez diffúz szennyezés. A hajózás kilóg.

A VGT-ben ezek a szennyezések a káresemények között jelennek meg. A Dunán ez jellemzően az olajszennyezés, ami a hajózásra, a kikötői infrastruktúrára vezethető vissza!

Baján és Gönyűn lesz zöld blokk!

Lényeges, hogy most nem a KJ-ről van szó hanem VGT-ről. Átadjuk az észrevételeket a KJT tervező csapatnak. A VGT kicsit környezetvédelmi szempontból vizsgálja az eseményeket.

A VKI nem tiltja meg pl a vízerőműveket, de biztatja a tagállamokat, hogy nemcsak a gazdasági használóját élvezzék, hanem környezetvédelmi terhelést is viseljenek. Tehát ha pl egy vízlépcsőt épít, akkor hullépcsőt is építeni kell.

A régiéknél is utólag be kell építeni a hosszirányú átjárhatósági elemet. Az első VGT legsikeresebb eleme a hallépcső volt.

A veszélyes anyagok esetében nem ad engedményt az EU. Van olyan anyag, amit ki kell vezetni, van amit csökkenteni kell.

Rákosi Judit, ÖKO ZRT:

Mi vezetjük a KJT-t is, a VGT-t is. A kettőt nem szabad összekeverni. A VKI és VGT komoly kritériumrendszere, a 4.7 elvben valósult meg. A társadalmi érdek vizsgálata mellett lehet építeni.

A VGT-ben útmutató lesz az SKV-hoz és az EVD-hez is!

Budapest, 2015 09 05

dr:Major Veronika

Kérdés	Válasz
<p>Szalma Botond, PLIMSOLL Kft. A közlekedését és az ipart képviselem. Kérem,, hogy tegyük bele az anyagba a közlekedést. Sajnos hiányzik a tervből. Mondjuk meg a nagyközönségnek, hogy a hajózásra szükség van. Fontos dolog, hogy a Duna-Rajna Majna csatorna közepén vagyunk. Szóba kerültek a vízerőművek is. Reálisan kell látni a funkciójukat. Pl. a Tiszató az egy nagyon fontos dolog, egy csoda! Írjuk le, hogy megszüntettünk a VITUKI-t és szétzavartuk a vízgazdálkodással foglalkozó szakembereket. Gyűjtsük össze őket újra! Mindegy, hogy hol, de ezekre a szakemberekre szükség van. A 34. pont : „A projekt hozzájárul a Duna-stratégiához..” amiből két dolog hiányzik, a Duna és a stratégia. Valamint: „A projekt nagyban hozzájárul a hajózási problémákat okozó medermorfológiai folyamatok tudományos alapokon nyugvó feltárásához, továbbá egy jövőbeli és a teljes Dunára vonatkozó projekt létrehozásához és eredményességének</p>	<p>Tahy Ágnes, OVF: A vizekbe a közlekedési szennyezőanyagok elsősorban bemosódással és kiülepedéssel jutnak be. Délelőtt volt szó a települési csapadékvíz gazdálkodásról és ott bemutatásra került, hogy a közlekedésből milyen szennyezések származnak. jellemzően ez diffúz szennyezés. A hajózás kilóg. A VGT-ben ezek a szennyezők a káresemények között jelennek meg. A Dunán ez jellemzően az olajszennyezés, ami a hajózásra, a kikötői infrastruktúrára vezethető vissza! Baján és Gönyűn lesz zöld blokk! Lényeges, hogy most nem a KJ-ről van szó hanem VGT-ről. Átadjuk az észrevételeket a KJT tervező csapatnak. A VGT kicsit környezetvédelmi szempontból vizsgálja az eseményeket. A VKI nem tiltja meg pl a vízerőműveket, de biztatja a tagállamokat, hogy nemcsak a</p>

növeléséhez.” Tegyük hozzá, hogy ez a szétzavart VITUKI, szétzavart mérnök emberei tökéletes munkát végezve egy pályázat keretében leírták, hogy a magyar Szap-Szob és Szob-Mohács szakaszán 51 helyen kell beavatkozni. A feladatot úgy kapták meg, hogy nem írhatják le a vízlépcső szót, de enélkül is leírták, hogy a végleges megoldás a vízlépcső, Nagymarosnál, Adonynál és Fajsznál. A Szob- Baja szakasznak még a tervei is megvoltak, amit Illés úr visszavont. Szeretném látni ebben az anyagban, hogy ez a visszavonás mélyen törvények és szakmai előírások alapján történt.

A vízvisszatartás is nagyon fontos. A problémaeltár is nagyon fontos. Írjuk ide bele, hogy legyen annak vége, hogy nem szakmai okok miatt akadályozunk valamit ebben az országban. Ez nem a Drinai szultánság, hogy 10 évente elköltünk 10 Nagymaros árát arra, hogy nem történjen semmi! Esetleg csinálunk egy 20 km-es bicikli utat belőle. Megjegyzem, hogy nem a biciklisták ellen vagyok!

A 45 oldalon, a Célok és következményeknél odaírtuk, hogy a környezetbarát közlekedési infrastruktúra kulcselemei magas szinten kiépítettek. Hát ez nem igaz! Ha mi magas szinten kiépítjük pl. a kikötőket, akkor hasonlítani fogunk ahhoz a 4-es metróhoz, ahol már megvoltak az állomások, de közöttük nem volt sín. Tehát vegyük tudomásul, hogy a közlekedés pályája a víziút, azt ki kell építeni, mert anélkül nincs hajózás.

Kéne egy olyan fejezet ami arról szól, hogy miért kell a Dunát és Tiszát karban tartani. Először is az ivóvízre kevesen gondolnak! Ha valaki hazamegy és leöblíti a WC-t akkor a világ legjobb minőségű vizét használja. Mikor máshol ezért arannyal fizetnek.

Mezőgazdaság és árvíz, belvíz és aszály. Pont az történik, mint két éve. 2 milli t kukoricával kevesebb termett, mint teremhetett volna. Akkor a világszintű ára ennek 80 milliárd Ft volt. Ennyi maradt a földeken. Ha idén ugyanez történik, akkor megint kinn marad 80 milliárd Ft, és nem is beszélünk egyekről, mint pl. sport, áramtermelés, környezetvédelem, logisztika, híd.

A Kvassay tervbe írjuk bele bátran, hogy Magyarországon szükség van a vízlépcsők

gazdasági használóját élvezzék, hanem környezetvédelmi terhelést is viseljük. Tehát ha pl egy vízlépcsőt épít, akkor hallépcsőt is építeni kell.

A régiéknél is utólag be kell építeni a hosszirányú átjárhatósági elemet. Az első VGT legsikeresebb eleme a hallépcső volt.

A veszélyes anyagok esetében nem ad engedélyt az EU. Van olyan anyag, amit ki kell vezetni, van amit csökkenteni kell.

Rákosi Judit, ÖKO ZRT:

Mi vezetjük a KJT-t is, a VGT-t is. A kettőt nem szabad összekeverni. A VKI és VGT komoly kritériumrendszere, a 4.7 elvben valósult meg. A társadalmi érdek vizsgálata mellett lehet építeni.

A VGT-ben útmutató lesz az SKV-hoz és az EVD-hez is!

