

## Részletek az államközi szerződésből

I. fejezet 2. cikk (3) A nemzeti beruházások nem lehetnek hátrányosak a közös beruházással megvalósuló eredményekre.

V. fejezet 15 cikk (1) A szerződő felek a közös egyezményes tervben előirányzott megoldásokkal gondoskodnak arról, hogy a Vízlépcsőrendszer megvalósítása és üzemeltetése folytán a Duna vízminősége ne romoljék. (2) A vízminőség ellenőrzése a szerződő felek kormányai között ahatárvidékre vonatkozóan hatályban lévő megállapodások alapján történik.

VII. fejezet 19 cikk A szerződő felek a közös egyezményes tervben előirányzott megoldásokkal gondoskodnak a vízlépcsőrendszer megvalósításával és üzemeltetésével kapcsolatosan felmerülő természetvédelmi követelmények kielégítéséről.

5. oldal

## Variációk A-tól H-ig

Budapesti tárgyalásain Josef Vavrousek szövetségi környezetvédelmi miniszter hét változatot terjesztett elő a bős-nagymarosi vízlépcsőrendszer lehetséges megoldására. A nyolcadik, úgynevezett H variációt szlovák és magyar környezetvédők dolgozták ki.

A - a Bős-Nagymaros Vízerőműrendszer befejezése az 1977-es államközi szerződés alapján.

B - a bösi erőmű befejezése az 1977-es államközi szerződés alapján, a nagymarosi vízerőmű felépítése nélkül - normális üzemmód.

C - a bösi vízerőmű felépítése csupán Cseh-Szlovákia területén (kisebb tározóval), a nagymarosi erőmű nélkül.

D - a bösi erőmű felépítése a körtvélyesi tározó és a nagymarosi erőmű nélkül.

E - a bösi vízerőmű hajózásra, valamint nagy vízemennyiségek levezetésére és részleges energiatermelésre való felhasználása.

F - valamennyi munkát leállítása és az erőmű konzerválása.

G - némely létesítmény, főleg a gát felhasználása (kihasználása) árvízvédelmi célokra, további objektumok fokozatos lerészterlése, a vidék rekultivációja, környezeti szempontból való visszaállítása.

H - A környezetvédők által javasolt változat.

A Körtvélyesi (Hrusov)-Dunai-ili-tározó területe újra erdősíthető, létrehozható egy módosított ágvízrendszer. Mindehhez az alapot a még megmaradt eredeti ágvízmedrek és a

már most létező erdőfelújulás adja. A tározó új töltéseinek zömét nem kell elbontani.

A felvízesatorna területét a tározó torkolatával együtt (21 km hosszan) mélyültetési módszerrel, igénytelenebb fajokkal első lépésként be kell erdősíteni. A esatorna töltéseit száz százalékgig újra hasznosítható kavics alkotja. Az aszfalt szigetelőréteg rakással és örléssel újra hasznosítható az útépitéséknél. Így sok ezer hektár szántóföld és erdő menekülne meg a kiszáradástól, a környezeti leromlástól.

A dunakiliti duzzasztómű nagy víz esetén funkcionálhat.

A bösi vízlépcső 40-50 hektáros, a fenti létesítményekhez képest kis területét lebontani felesleges. Ésszerű kihasználása lehetne: gáz-gőzurbánás erőmű, hajójavító műhely, szerelőcsarnokok, múzeum.

Az alvízesatorna a meglévő zárózsilippel kiváló üdülési, vízisport és idegenforgalmi lehetőségeket kínál. Feltöltése indokolatlan.

A Duna medrének Szap alatti kotrása elmarad.

A nagymarosi érvéztelt duzzasztás elleni védőrendszer létjogosultságát felül kell vizsgálni, a felesleges létesítményeket le kell bontani, a területet helyreállítani.

A Duna komplex hasznosítását át kell kell értékelni, és ezen belül kell megoldani a hajózhatóságot, a meder stabilizálását és az ágvízvilág dinamikáját. Fel kell hagyni a mértéktelen kotrásokkal.

8. oldal

**ZÖLD KÁRTYA** bevezetésére kerül sor 1992. május 1-jétől az illetékes tárca 18/1991. (XII. 18.) rendelete értelmében. Ez azzal függ össze, hogy évente egyszer kötelező a gépjárművek környezetvédelmi felülvizsgálata. Ezt azok a szakműhelyek végzik, amelyek erre a Közlekedési Felügyelethől engedélyt kapnak. A főpolgármesteri hivatal karbantartó műhelye is alkalmas e feladatra, ezért a környezetvédelmi ügyosztály javasolta a műszaki és ellátási ügyosztálynak, hogy szerezze meg a zöldkártya-rendszerű vizsgálatokra az engedélyt.

**A BUDAPESTI VEGYIMŰVEK** B A robbanás következtében kialakult helyzetről tartottak megbeszélést a Környezetvédelmi és Terüleifejlesztési Minisztériumban Tarján Lászlóné politikai államtitkár részvételével. Valovits Emil vezérigazgató ismertette a vizsgálat eredményét. Véleménye szerint emberi mulasztás okozta a balesetet. Az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium főosztályvezetője, dr. Bakonyi Árpád azt javasolta, vizsgálják felül a veszélyes üzemi technológiákat, s annak alapján döntsék el, kell-e azokat módosítani, vagy a fővárosra rendkívül veszélyes technológiát be kell-e tiltani.