

Szent Kristóf példája

A PBK energia-munkacsoport 2026. augusztus 31-ei
„Mennyi? Mi mennyi? XXVIII” rendezvényének ismertetője

A PBK energia-munkacsoportja megalakulásától fogva küldetésének tartja az energia- és környezeti kérdések alapjainak tisztázását. 2026. augusztus 31-én – a dunai aszály és a paksi energiakrízis hónapjában – a Duna-kérdéskör történetét bemutató 1997-es dokumentumfilmet (Paulus Alajos: Szent Kristóf példája [I](#) és [II](#)) tekintettük meg.



A két rész közötti szünetben a rendezvény szervezője, Szarka László Csaba elmondta, hogy az I. részben a C-variánst papírtigrisnek nyilvánított (Vargha János, a Duna kör elnöke és Hajósy Adrienne, 1978-1987 között az MTA Geodéziai és Geofizikai Kutatóintézet, majd az MTA Kutatásszervezési Intézet munkatársa, kormányfőtanácsos) mellett a szellemi kör része volt Láng István, az MTA Kutatásszervezési Intézet igazgatója, egyben az MTA Szigetközi munkacsoport elnöke, valamint Lányi András és Droppa György is. Azzal, hogy C variáns végül is megépült és ma is működik, mindent elmond az általuk képviselt urbánus zöld szemlélet realitásérzekéről. A Szigetköz vízpótlásáról szóló [2016-os akadémiai konferencia](#) levezetőjeként is úgy tapasztalta, hogy a valamikori Duna-körből kinőtt csoportok kivételével mindenki kompromisszumkész volt. 1992 és 2016 után 2026-ban is a mérnökökre kell

hallgatni, és nem az urbánus zöldekre, illetve az általuk irányított politikusokra. Ezt a dokumentumfilmet pedig minél több embernek látnia kell ahhoz, hogy a Duna vízlépcsőinek ügyében valóban elkezdődhessen egy politikamentes teljes újragondolás Magyarországon – úgy, ahogyan a PBK energia-munkacsoportja [első tanulmányában](#) megfogalmazta, és ahogyan már mások is (pl. 2010-ben az MTA KÖTEB Energetikai Albizottsága) [tanácsolták](#).



Wagner Ernő, az MMK elnöke a filmvetítés végén mondta el [felkért hozzászólását](#). Őt követően a vitában felszólalt Vojuczki Péter, Mihalecz József, Lóránt Károly, Pasztorniczky István, Beke Imre, Wagner Ernő, Merksz Péter, Király József, Kádár Péter, Kocsi Zsuzsa, Bonyhády Elek. A rendezvényről készült videofelvétel 2026. szeptember 9-től megtekinthető a [PBK YouTube](#) csatornáján. Az ülést a PBK energia-munkacsoport elnöke vezette, aki a C-variásról szóló 10 perces filmrészlet átíratát, valamint Pálos László további dokumentumfilm-javaslatait is [közzétette](#). Hozzászólói javaslatra a Szent Kristóf példája c. dokumentumfilmnek készül egy rövid változata is.

A rendezvény után érkezett két írásbeli hozzászólás (a távol lévő Greschik Gyulától és Negyeliczky Jánostól). A hozzászólásokat függelékek formájában tesszük közzé.

2026. szeptember 8.

Szarka László Csaba
a PBK energia-munkacsoport elnök

1. függelék:

Greschik Gyula hozzászólása

Bevezető

A PBK energia-munkacsoport 2026. augusztus 31-ei „Mennyi? Mi mennyi? XXVIII” rendezvényén (Paulus Alajos: Szent Kristóf példája c. dokumentumfilm vetítésén) jelen volt és felkért hozzászólást tartott Wagner Ernő, a Magyar Mérnöki Kamara elnöke. Hozzászólását ([amit írásban is megküldött](#)) a helyszínen számos további követte. (A rendezvény videofelvétele elérhető a PBK YouTube csatornáján.) Greschik Gyula, a PBK energia-munkacsoport tagja (az 1982. évi paksi hűtővízbiztosítás egyik katasztrófával fenyegető epizódjának megoldója, aki az ülésen nem tudott jelen lenni) megküldte számomra annak a levélnek a másolatát, amit a Magyar Mérnöki Kamara elnökének a rendezvény után írt. E levél annyira mérnöki fogalmazású volt, hogy kértem tőle egy közérthető ismertetést. Ezt adom közre alább. Azóta Greschik Gyula és Wagner Ernő e kérdést közvetlenül is megtárgyalta.

Szarka László Csaba, a PBK energia-munkacsoport elnöke

Greschik Gyula tájékoztatása

„Egy, nemzetközileg is elismert mérnökkollégámmal együtt a 2026. augusztusi dunai beavatkozás előtt mintegy egy héttel tájékoztatást adtunk egy a döntésben várhatóan közreműködő szervnek.

Ennek lényege:

az 1982. évi, az alacsony vízállás miatti hűtővízhiány feloldáshoz hasonlóan azonnali áthidaló technikai lépést lehet tenni, a Duna áramlási és hajózási viszonyainak befolyásolása nélkül. Így az áramtermelést egyelőre fenn lehet tartani. Ezzel együtt meg kell kezdeni a vízszintemelésre szolgáló mederemelést, ami egy fenékküszöb létesítését jelenti. Ezzel hosszabb távra lehet elnyújtani az erőmű kényeszerű hűtővíz-ellátását, ami mellett biztosítani lehet a nemzetközi hajózási kötelezettségeinket. Technológiai javaslatunk erre is vonatkozott, és ezt közelítő számításaim ismertetésével is alátámasztottuk. Hangsúlyoztuk, hogy - ismerve a Duna-meder tendenciózusan süllyedő helyzetét - bármilyen más megoldás súlyos következményekkel és nagy költséggel járhat. Végleges megoldás csak a mederemelés jelenthet.

A kő-mű építésének kormány általi elhatározása és az építés megkezdése: 2026. augusztus 12. A híradásokban megjelenő fényképekről lassanként láttuk, hogy nem a mederfenék emelését szolgáló fenékküszöb, hanem két szembenálló sarkantyú épül, ráadásul vízszint felett, gátként. Augusztus/szeptember fordulója táján már látszottak a víz sebességének

növekedése következtében előálló súlyosan kedvezőtlen mederváltozások. Híradások szerint a tovább mélyülés a 10 m-t is elérte, sőt jelentősen meghaladta.

Láthatóvá vált, hogy nem az 1982-ben sikeresen és kevés beavatkozással járó, kisebb költségű megoldás valósul meg. Előre láthatónak és felháborítónak látom azt az eseménysort, ami a vízszint megváltoztatása érdekében és kapcsán folyik. Nem az engedély hiányát, hanem valamilyen szinten a hozzáértés hiányát vagy semmibe vételét tartom a nagy hátrányt okozó körülménynek. Fogalmi-szóhasználati zavar is terheli a kérdést. Adott vízhozam mellett a vízépítési sarkantyú az áramlási keresztmetszetet csökkenti, ezzel a folyási sebességet növeli, és folyást áthelyezi (ennek következményeivel együtt). A fenékküszöb ugyanakkor a mederfenék szintjének, ezzel pedig a vízszintnek a megemelését szolgálja. A végrehajtott beavatkozás és a korrekciós lépések költségére vonatkozóan a híradások megdöbbentően magas összegről szóltak.

A Magyar Mérnöki Kamara elnökének szánt megjegyzésem lényege az volt, hogy a mérnök nem tilthat meg bármilyen megbízói lépést. A mérnöki felelősség a vonatkozó műszaki előírások és természeti törvények betartása mellett abban van, hogy ha megbízójának utasítását követve elmulasztotta a hátrányokról és veszélyekről kellő határozottsággal a megbízót tájékoztatni. Akár el is állhat a közreműködéstől. Ennek hiányában a mérnök eljárása nem etikus, és e kérdés a Magyar Mérnöki Kamara tevékenységi körébe tartozik.”

2026. szeptember 7.

2. függelék

(Forrás: Negyeliczki István, aki továbbította Pro Danube International nyílt levelét)

Felhívás a biztonságos, megbízható és kiszámítható dunai hajózásért

(https://www.linkedin.com/posts/robert-rafael_pro-danube-international-has-issued-an-open-activity-7501635471060660225-UP5C, magyar változat)

Az Európai Bizottság, a Duna-menti országok hatóságai, az érintett víziút-igazgatóságok, a Duna Bizottság és minden illetékes közintézmény részére

Tárgy: Sürgős felhívás a Duna hajózási feltételeit érintő fenntartható megoldás érdekében

A Duna-menti hajózási ágazat érdekeit képviselő Pro Danube International szorosan figyelemmel kíséri a Duna jelenlegi helyzetét és a Paks térségében zajló építési munkálatokat. Folyamatos kapcsolatban állunk a magyarországi érintettekkel és a Duna Bizottsággal, és tudomásul vesszük azokat a rendkívüli körülményeket, amelyek között a jelenlegi intézkedéseket bevezették.

A Dunán jelenleg tapasztalható rendkívül alacsony vízállás és vízhozam komoly kihívást jelent a hajózás számára. Ugyanakkor teljes mértékben elismerjük a Paksi Atomerőmű számára szükséges hűtővíz-ellátás biztosításának kritikus fontosságát, valamint azt, hogy a magyar hatóságoknak megfelelő rendkívüli intézkedéseket kell hozniuk az erőmű biztonságos üzemelésének garantálása érdekében.

Rendelkezésünkre álló információk szerint a végrehajtott intézkedések magukban foglalják két uszály rögzítését és elsüllyesztését, valamint egy fenékküszöb létesítését az erőmű vízkivételi csatornája alatt. Az építési munkálatok miatt az érintett szakaszon a vízi utat teljes mértékben le kell zárni a hajóforgalom elől; a munkálatok jelenlegi tervek szerint 2026. november 30-ig tartanak.

Tudomásunk van arról, hogy az illetékes hatóságok folyamatosan figyelemmel kísérik a vízi út és a hajóút állapotát, valamint hogy kiadták a hajóvezetőknek szóló tájékoztatásokat. Tudomásul vesszük továbbá a hajóút – a körülmények függvényében történő – ideiglenes és részleges megnyitásáról szóló bejelentést is.

A hajózási és logisztikai ágazat szempontjából azonban a jelenlegi helyzet alapvető kihívást jelent: hiányzik a megfelelő mértékű kiszámíthatóság azt illetően, hogy mikor lesz lehetséges a hajózás, és mikor zárják le a vízi utat.

A mindössze néhány órával korábban bejelentett, átmeneti megnyitások nem biztosítanak elegendő időt a hajózási társaságok, árutulajdonosok, ipari szereplők, kikötők és logisztikai szolgáltatók számára a szállítási műveletek hatékony megszervezésére. Ez a bizonytalanság az érintett területen kívül várakozó hajókhoz, ellátásilánc-zavarokhoz, többletköltségekhez, elmulasztott szállítási határidőkhöz, végső soron pedig a Duna mint megbízható szállítási folyosó iránti bizalom elvesztéséhez vezethet.

Ezért a Pro Danube International korai tájékoztatást, előzetes előrejelzéseket és strukturált koordinációt szorgalmaz a Duna-menti hajózási ágazattal.

Ezért összehangolt fellépést sürgetünk A Pro Danube International tisztelettel felhívja az illetékes hatóságokat, az érintett víziút-kezelő szerveket és minden érintett közintézményt, hogy működjenek együtt a hajózási ágazattal egy olyan hajózási keretrendszer kialakítása érdekében, amely biztonságos, átlátható, megbízható és kiszámítható feltételeket biztosít a folyamatban lévő munkálatok idején.

Különösen kérjük:

1. A hajózás lehető legnagyobb folytonosságát

Ahol műszakilag és biztonságosan megvalósítható, minden erőfeszítést meg kell tenni annak érdekében, hogy a hajók áthaladhassanak az érintett területen, valamint hogy a hajózóút teljes lezárásának időtartama és gyakorisága a lehető legkisebb legyen.

Ideiglenes hajózási ablakokat kell fontolóra venni, amikor az építési folyamat előrehaladása, a vízállás és a biztonsági feltételek lehetővé teszik.

2. Kiszámítható hajózási ablakokat

Amennyiben ideiglenes nyitásra van lehetőség, a hajózási társaságokat és az egyéb érintett feleket a lehető legkorábban tájékoztatni kell az ilyen nyitások várható időpontjáról és időtartamáról.

Már az indikatív információk vagy az előzetes előrejelzések is jelentősen javítanák az ágazat azon képességét, hogy megtervezze a hajómozgásokat, a rakományáramlást és a logisztikai műveleteket.

3. Az átlátható és időben történő kommunikációt

Minden hajózási korlátozást, a korlátozások módosítását és a tervezett hajózási időszakokat egyértelmű, következetes és könnyen hozzáférhető csatornákon keresztül kell közölni.

Az információkat kellő időben kell rendelkezésre bocsátani, és a körülmények változása esetén azonnal frissíteni kell azokat.

4. Rendszeres egyeztetést a hajózási ágazattal

Javasoljuk heti rendszerességű – lehetőleg a hét vége felé tartandó – koordinációs értekezletek létrehozását, amelyekbe bevonják az illetékes hatóságokat, a víziút-kezelő szerveket, a Duna-bizottságot, a kikötőket, a hajózási társaságokat, a fuvaroztatókat, az ipari szereplőket és azok érdekképviselői szervezeteit.

A cél a legfrissebb helyzet közös felmérése kell, hogy legyen, a lehető legnagyobb mértékben.

Minden egyes megbeszélést követően közölni kell az ágazattal a következő hétre vonatkozó, egyeztetett operatív kilátásokat, egyértelműen feltüntetve a hajózási feltételeket, a várható korlátozásokat, a lehetséges hajózási időablakokat, valamint azokat a fő tényezőket, amelyek változásokhoz vezethetnek.

5. Összehangolt közép- és hosszú távú megoldást

A jelenlegi vészhelyzet egy olyan szélesebb körű strukturális problémára világít rá, amely nem orvosolható kizárólag rövid távú, rendkívüli intézkedésekkel.

Ezért összehangolt megközelítést szorgalmazunk egy olyan fenntartható, közép- és hosszú távú megoldás kidolgozására, amely biztosítja a kritikus infrastruktúra biztonságos működését, miközben megőrzi a Duna nemzetközi szállítási folyosóként betöltött szerepét.

Egy ilyen megoldásnak figyelembe kell vennie valamennyi érdekelt fél – köztük az energiaágazat, a hajózás, a kikötők, az ipar, a logisztikai szolgáltatók, a fuvaroztatók, a környezetvédelmi hatóságok és a Duna menti közösségek – jogos érdekeit és igényeit.

A Dunának megbízható európai közlekedési folyosónak kell maradnia

A Duna nem csupán nemzeti vízi út. Stratégiai jelentőségű európai közlekedési folyosó, amely számos országon átvélve köti össze az iparágakat, kikötőket, régiókat és piacokat.

Számos iparvállalat számára a Duna az ellátási lánc elengedhetetlen része. A megbízhatóság és a kiszámíthatóság ezért nem másodlagos szempont: alapvető feltételei a versenyképes és ellenállóképes logisztika fenntartásának.

A jelenlegi helyzet ismételten rámutat arra, hogy a Duna hajózhatósága és megbízhatósága közigazgatási és nemzeti határokon átvélő, összehangolt fellépést igényel.

A Pro Danube International teljes mértékben elismeri a jelenlegi helyzet rendkívüli jellegét, valamint a kritikus infrastruktúra és a közbiztonság védelmének fontosságát. Ugyanakkor határozott meggyőződésünk, hogy a vészhelyzeti, építési és üzemeltetési intézkedések tervezése és végrehajtása során megfelelően figyelembe kell venni a belvízi hajózás és az arra épülő iparágak érdekeit.

Felhívásunk Ezért felhívjuk az illetékes hatóságokat, hogy sürgősen hozzanak létre egy átlátható és összehangolt keretrendszert, amely az építési időszak teljes ideje alatt a lehető legmagasabb szintű biztonságot, folyamatosságot és kiszámíthatóságot biztosítja a hajózási és logisztikai ágazat számára.

Emellett szorgalmazzuk, hogy a jelenlegi helyzet során szerzett tapasztalatokat használják fel olyan megfelelő eljárások kidolgozására, amelyek a jövőben felmerülő, a vízkészletekkel, az infrastruktúra üzemeltetésével és a hajózással kapcsolatos egymással versengő igények kezelésére szolgálnak.

A biztonságos Duna elengedhetetlen.

A hajózható Duna elengedhetetlen.

Az európai ipar, a kereskedelem és az ellenálló ellátási láncok szempontjából elengedhetetlen a kiszámítható Duna.

A Pro Danube International kész támogatni az illetékes hatóságokat és minden érintett felet olyan gyakorlati megoldások kidolgozásában, amelyek egyensúlyt teremtenek a különböző érdekek között, miközben biztosítják, hogy a Duna továbbra is megbízható és fenntartható európai közlekedési folyosóként töltsen be szerepét.

Arra kérjük a hatóságokat, az iparág képviselőit, a kikötőket, a hajózási társaságokat, a fuvaroztatókat és az egyéb érintett feleket – akik osztják ezt a célkitűzést –, hogy támogassák ezt a kezdeményezést, és csatlakozzanak a Dunán zajló biztonságos, megbízható és kiszámítható hajózás melletti kiállásunkhoz.

2026. szeptember 8. -