

Környezeti és fenntarthatósági javaslatok

„A Közlekedés és Energetika Operatív Program 2006.02.10-i változatához”

Készítette: Magyar Természetvédők Szövetsége, Csemete Természet- és Környezetvédelmi Egyesület

Általános megjegyzés: az energetikai fejlesztések jelentős környezeti hatásai miatt, valamint a megújuló energiaforrások aránya növelésének kifejezett környezeti indíttatása miatt az energetikai intézkedéseket a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium hatáskörébe utalva, a Környezeti Operatív Programba ágyazottan tartjuk indokoltnak, ahogyan az a Nemzeti Stratégiai Referenciakeret 1-07-es változatában is megjelenik.

Az Operatív Program nemzeti forrásainál is az uniós forrásoknál alkalmazott elveket kellene figyelembe venni (közösségi közlekedés, vasút fejlesztése).

A Magyar Természetvédők Szövetsége véleményezte a „A gyorsforgalmi úthálózat és főúthálózat kiemelt beruházásainak hosszú távú fejlesztési programjának környezeti vizsgálata” című dokumentumot. Véleményünket az alábbiakban foglaljuk össze, mely alapján az Operatív Program főúthálózatfejlesztési részét - a környezeti vizsgálat hiányosságai miatt is - nem tartjuk megalapozottnak.

- A vizsgálatnak egyáltalán nem célja, hogy az útépitések valódi költségeit, az okozott károkat és az esetleges alternatívákat figyelembe vegye. Erre deklaráltan kísérletet sem tesz. A kérdés csak az, hogy 2000 km vagy 10-20%-al több, kevesebb autópályát építsünk? A VALÓDI alternatívákról szó sem esik. A program megemlíti ennek szükségességét, de nem vizsgál alternatívákat, mint a vasút vagy tömegközlekedés. A tervező is bevallja, hogy az autópályák ilyen mértékű építése többletforgalmat generál, de szerinte ennek mértéke meghatározhatatlan.
- Négy programváltozat készült különböző nyomvonalakkal, melyek közül egyiknek sem célja a környezet és természetvédelmi szempontokat, az emberek egészséges környezethez való alkotmányos jogát figyelembe venni.
- Az értékelésnél figyelembe vett főbb szempontok nem elégségesek. A közúti közlekedés valódi költségeivel a vizsgálat gyakorlatilag egyáltalán nem számol.
- A vizsgálat az útépitésekből következő környezeti károkat (élővilág, víz-, tájvédelem) folyamatosan figyelmen kívül hagyja. Indoklása szerint ezek nem kalkulálhatóak most, illetve a Natura 2000 területek vizsgálatával ezeket figyelembe veszi. A NATURA 2000 területek figyelembe vétele ugyan jól hangzik, de maga a vizsgálat is leírja, hogy ezek a területek „a madárvédelmi irányelv által meghatározott madárfajok, közösségi élőhelyek, vadon élő növény és állatfajok megőrzése és védelme érdekében született ökológiai hálózat amely a természet és táj védelmének egyéb területeit nem érinti.” Így nem érinti az országosan és helyileg védett természetvédelmi területeket, ÉTT területeket, Ramsari területeket, IBA területeket, vagy a jelenleg nem védett de élőhelyként szolgáló területeket. Ezért kizárólag a NATURA 2000 területek vizsgálata nem elégséges.

- A vizsgálat mint az útépitések pozitív hozadékeként tekint a zaj, baleset és légszennyezés csökkenésére, de nem veszi figyelembe és nehezen kalkulálhatónak nevezi az útépitések forgalomgeneráló hatását. Nem számol itt sem az alternatívákkal, hogy a közúthálózatba és annak fenntartásába fektetett jelentős források más közlekedési módoktól vonnak el forrásokat, így jelentősen hozzájárulnak egy autófüggő társadalom, a zaj, balesetek és légszennyezés növekedéséhez. De jellemzően megállapítja például maga az értékelés is, hogy az autópályák és korszerű közutak nem javítanak a baleseti statisztikákon, hanem ezen csak a felvilágosítás, oktatás és szigorú ellenőrzés segíthet.
- A vizsgálat következetesen az általa pozitívnak tartott hatásokat számszerűsíti - forintban is kifejezi -, míg a negatív hatásokat nehezen számíthatónak beállítva elhagyja (pl.: „A hosszú-távú közúthálózat-fejlesztés újabb érdemi mértékű, de nehezen becsülhető nagyságú területhasználattal jár.”)
- A vizsgálat szerint a területhasználat kifejeződik a területvásárlás értékében, mely a hazai viszonyokat és a területhasználat valódi költségét – eltűnő táji értékek, termőföld – ismerve, ez az értékbecslés abszurd.

Konkrét javaslatok:

Jelölések:

Új szöveg

~~Törölt szöveg~~

(Indokolás)

3.1.1.

29-30. oldal

Számbajöhető projektek:

- ~~Duna hajózhatósága (I. ütem) *A dunai hajóforgalom biztosítása*~~
- ~~Tisza hajózhatósága (Csongrádi duzzasztóval)~~
- Bp-i személyhajó-kikötők

E fejlesztések eredményeképpen javul az ország/régiók nemzetközi vízi úton történő elérhetősége, jelentősen növekednek az áruszállítási (mezőgazdaság is!) és turisztikai szükségleteket kielégítő alacsony költségű, versenyképes és környezetkímélő kapacitások.

(A csongrádi duzzasztó több szempontból sem indokolt. Gazdaságilag nem indokolt, mert ha a fejlesztést kereskedelmi céllal tervezik, az nem lehet költséghatékony, továbbá szükségtelen, mert a vasúti szállítási kapacitásaink is kihasználatlanok, amellett olcsóbbak. Közlekedési szempontból nem indokolható, mert a duzzasztó alatti 10-15 km-es folyószakasz alacsony vízállásnál nem lenne hajózható. Amennyiben az öntözési probléma megoldása motiválja a tervezett fejlesztést, úgy sem indokolható, mivel a Homokhátság vízproblémájának megoldására ökológiai és gazdasági szempontból is kedvezőbb megoldást kínál a vízviivatartás megoldása. Ökológiai szempontból sem fogadható el a tervezett projekt, mivel a folyó ökológiai rendszere nem bírná el a tervezett mértékű beavatkozást. Nem indokolható a

folyó „hozzáigazítása” a tervezett méretű és mértékű hajóforgalomhoz; a fejlesztések mértéke csak a folyó eltartó-képességének határai között engedhető meg.)

(A hajóforgalom biztosítását a folyó életébe, ökológiai rendszerébe történő minél kisebb beavatkozással kell megoldani.)

3.1.5.

36. oldal

Számbajöhető központi projektek:

- A villamos energia rendszer szabályozhatóságát biztosító, az időjárástól függő megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia befogadását elősegítő 300 MW beépített teljesítményű szivattyús-tározós erőmű létesítése
- ~~Energiatakarékossági szemlélet kialakítása érdekében országos szintű kampány (információs szolgáltatás, ismeretterjesztés, tanácsadás a hatékony energia felhasználásról az energiafogyasztási szokások befolyásolása érdekében, energiafogyasztók motiválása a takarékosagra)~~

Pályázati rendszerben kezelhető projektek:

- Energiatakarékossági szemlélet kialakítása érdekében országos szintű kampány (információs szolgáltatás, ismeretterjesztés, tanácsadás a hatékony energia felhasználásról az energiafogyasztási szokások befolyásolása érdekében, energiafogyasztók motiválása a takarékosagra)

(Az energiatkarékossági szemlélet kialakítását célzó kampány hatékonyabb lehet, ha pályázati alapon hajtják végre, a témával foglalkozó és a lakossághoz közel álló társadalmi partnerek közreműködésével.)