

## A Környezet és infrastruktúra operatív program véleményezése

### Általános megjegyzések a programhoz

MTVSZ:

Mint később kiderült a honlapról két változat volt letölthető egyidőben, egy korábbi és egy későbbi. Ennek a hibának köszönhetően az alábbi vélemény a korábbi változathoz készült.

Polgármesteri Hivatal, Kiskunfélegyháza: A mostani folyamatban meghatározott projektlista ne legyen kizárólagos, a későbbiekben nyújthassanak be az önkormányzatok olyan projekteket is, amelyek nem szerepelnek most a MEH-hez általuk benyújtott projektlistán.

Pest Megye Önkormányzatának Hivatala, Környezetgazdálkodási Iroda:

A KIOP véleményezésére rendkívül kevés idő állt rendelkezésre, lévén hogy a dokumentum letöltése az internetről csak november 5-6 tól volt megoldható. Ilyen rövid idő alatt, úgy gondolom, nagyon nehéz felelősséggel kijelenteni, hogy részletesen áttanulmányozni az anyagot.

FÖK:

Az egy időben, nagyon rövid idő alatt véleményezendő terjedelmes anyag áttekintését a Független Ökológiai Központ (FÖK), korlátozott erőforrásaira való tekintettel csak áttekintő jelleggel tudta elvégezni, az érdemi, részletes vélemények szükségesek, azonban azok elkészítésére nem adott az egyeztetési folyamat lehetőséget.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

A terv készítésére szánt rendkívül rövid idő nem elegendő, hogy a társadalomnak lehetősége legyen a terv valós megismerésére és véleményezésére, igényeinek megfogalmazására. A "társadalmi viták" módja és a rá fordított idő – úgy tűnik – csak a terv legitimizációját, és nem a társadalmi vélemények, igények beépítését szolgálják.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

Ahogy az a terv korábbi szakaszaira, úgy az Operatív Programokra is igaz, hogy a készülő terv forrásvezérelt, csak azokat a teendőket tartalmazza, amelyek a leendő Európai Unió támogatások célterületei. A tervet nem a nemzet valós igényei, hanem a pénzszerzés lehetősége szabja meg.

HITVK:

Általános észrevétel, melyre maga a dokumentum is utal, EU elvárásoknak az EU-ból várható keretek megszerzésére törekszik felépíteni a dokumentum egészét. Ezáltal nem feltétlenül a megoldandó problémák jelentik a prioritási sorrendet, hanem az elérhető források.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

Ellenezzük, hogy a terv automatikusan kijelölje az EU támogatásainak felhasználását az elkövetkező tíz esztendőben. Szükségesnek tartjuk a tervfelülvizsgálatát, és újrafogalmazását a 2004-2006 közt a 2007-től kezdődő időszakra, mivel várható Eu-s csatlakozásunk jelentős gazdasági, társadalmi változásokat hoz, melyek nagy hatással bírnak, bírhatnak természeti környezetünkre is.

HITVK:

Valamint érdekes helyen kerül említésre az egészségügy mint különálló rész. Nem igazán illik a témához, nem illeszkedik, erőltetett.

MTVSZ:

A környezetvédelmi és infrastruktúra operatív program három célterületet ölel fel, de belső koherenciát nem sikerült közöttük kialakítani. A három célterület belső célrendszerei egymással ellentétes hatásokat fognak kiváltani, lerontják egymás hatását.

További probléma, hogy nemcsak a tartalmi de a formai egységesség is hiányzik az anyagból, továbbá az egyes célterületek anyagai is ismétlik magukat számos esetben.

FÖK:

A program három fő tengelye a program két témájú címe mellett kissé zavaró. Véleményünk szerint a környezetvédelem témáját vagy integrálni kell az összes operatív programba, vagy máshol esetleg (tekintve az EU elvárásokat) önállóan kellene kezelni. Az infrastruktúra fejlesztés cél mellett történő szerepeltetéssel nevesül ugyan, de teljességgel jelentéktelenné válik, és degradálódik szennyvíztisztítóvá és csatornaépítéssé.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

A fenntartható fejlődést jelen tervnek is sikerül egyirányú gazdaságnövekedés megfelelőjeként felhasználni, miközben nem veszik figyelembe az ország természeti erőforrásainak korlátozott eltartó képességét. Jelen helyzetben, mikor a társadalom már túllépett a természet eltartó képességén, a meglévő terheket csökkenteni kellene, miközben jelen terv is e terhelések növekedését serkenti.

A fejlesztési források infrastruktúra/beruházás és versenyképesség-orientált felhasználása valószínűleg a csatlakozás káros hatásait fogja erősíteni, ebben a helyzetben az Unió fejlesztési alapjait úgy lehetne felhasználni a fenntartható fejlődés érdekében, hogy azok kizárólag a társadalom felkészülését szolgáló intézkedéseket tartalmazzanak.

A legjobb megoldás a terv újraindítása lenne a fenntarthatóság elveinek figyelembevételével, valós társadalmi részvétel biztosítása mellett. A magyar kormányzat késlekedése és az EU által szabott szűk időkeret sajnos ez nem tűnik lehetségesnek. Részletes – konkrét – észrevételeinknél arra törekedtünk, hogy a környezeti szempontok határozottabban jelenjenek meg az Operatív Programokban. A programok véleményezésére fordítható rövid idő miatt észrevételeink nem lehetnek teljeseek, és konzisztensek.

Erdősi Ferenc, MTA RKK:

A Nemzeti Fejlesztési Tervnek nincs egyértelmű prioritása, illetve túl sok mindent akar megoldani, ahelyett hogy kevesebb tényezőre koncentrálna. A túlságosan széttagolt célrendszer nincs összefüggésben, önellentmondásos, nem holisztikus, nem rendszerszerű. Az NFT-nek elsődleges céljának a környezet jövő generációi számára való biztosításának kellene lennie. A környezetvédelem díszítő, divatos fogalomként van jelen az NFT-ben, pedig arról van szó, hogy akarunk-e élni, avagy sem. Budapesten környezetterhelésének ¾-ét az autó közlekedés adja, az autópályák mellett húszszorosa a rákos megbetegedések száma, mint a tiszta területeken.

Bioszféra Egyesület:

Az új alapok hiányoznak az NFTből, melyekre helyezve létre lehetne hozni egy élhetőbb társadalmat.

Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség:

Összességében a Nemzeti Fejlesztési Terv általunk véleményezett operatív programjait jó és megfelelő alapnak tartjuk az egyes intézkedések (projektek, pályázatok) részletes leírását tartalmazó Programkiegészítő Dokumentumok elkészítéséhez.

Egy úr a budapesti fórumról:

Az OP-ban foglaltak megvalósulásának ellenőrzésére felelősök kijelölését javasolja.

DDRFÜ:

A szakmai csoportok véleményét vegyék figyelembe a KIOP közlekedésfejlesztési intézkedéseinek tervezésekor, a tervezés folyamatáról folyamatosan tájékoztassák a régiós ügynökségeket és szakmai szervezeteket.

Fórum, Dél-dunántúl:

- A jelenlevő szakemberek aggályukat fejezték ki amiatt, hogy a közlekedési infrastruktúra stratégia kialakítása során a felelős minisztériumok nem vonták be a munkába a jelentős szakmai szereplőket (pl. MÁV Rt.).

A DDRFÜ két anyagát (A KIOP-hoz kapcsolódó fejlesztési igények a dél-dunántúli régióban – Környezetvédelmi prioritás és Közlekedési prioritás) teljes egészében mellékeljük a véleményhez.

## **Bevezetés**

### **0.1. A Nemzeti Fejlesztési Terv és az OP kapcsolata**

Dunakanyar Kistérség, Polgármesteri Hivatal – Nagymaros:

Itt ki kell fejteni azt is, hogy a kistérségek által néhány éve elkészített terület- és vidékfejlesztési stratégiák, operatív programok miként fognak beépülni a Nemzeti Fejlesztési Terv Operatív Programjaiba.

**Dr. Erdősi Ferenc**, MTA RKK:

Az Európai Unió Fehér Könyve és a Nemzeti Fejlesztési Terv nincs egymással összhangban. Az eddigi fejlesztési terveink 20%-át sikerült mindössze végrehajtanunk, ami kudarcot jelent.

Új javaslat a **Nemzeti Fejlesztési Terv és az OP kapcsolata** részhez

### **0.2. Az Operatív Programmal szemben támasztott elvárások**

*MTVSZ:*

*„közlekedési infrastruktúra környezetbarát fejlesztése ... feladata az ország egészét az európai főközlekedési útvonalakhoz kapcsolni”*

A környezetre kisebb terhelést jelentő közlekedési infrastruktúra területe a vasúti közlekedés volna, illetve a kombinált szállítás, ezek azonban nem jelennek meg az anyag konkrét prioritásai között. A gyorsforgalmi utak, illetve a regionális repterek viszont nem tekinthetők környezetbarát közlekedési módozatnak.

*„a népesség egészségi állapotának munkaerő-piaci következményei mind közvetlen fékező hatást fejtenek ki a gazdasági növekedésre”*

Ebből a mondatból is kitűnik az, ami már a stratégiának is komoly hibáját jelentette, miszerint a fő célnak tekintett életminőség a gyakorlat oldalán alárendelődik egy magasabb rendű prioritásnak, nevezetesen a gazdasági növekedésnek. A népesség egészségi állapotára sem azért kíván tekintettel lenni az anyag, mivel ez az életminőség jelentős tényezője, hanem azért, mert a gazdaságnak jövedelemkiesést jelent minden táppénzes nap.

Fórum, Dél-Dunántúl:

Többen kifogásolták, hogy a bevezetőben foglaltak nem állnak mindig összhangban a stratégiában foglaltakkal. Ez élesen kiütözik az "Operatív Programmal szemben támasztott elvárások" fejezetben megfogalmazott területi kiegyenlítés fokozása vezérelv és közlekedési infrastruktúra fejlesztési intézkedésekben foglalt tervek ellentétében, ahol is az OP szinte kizárólagosan a jórészt hazánk gazdaságilag fejlett régióin áthaladó M8-as gyorsforgalmi útra, valamint a népesség nagy része számára az elszigeteltséget nem oldó, elérhetőséget nem javító reptérfejlesztésekre koncentrálnak.

Fórum, Somogy:

A stratégia és az operatív programok kijelölt időszakai sok esetben nem fedik egymást. Az NFT terv közlekedési fejezete és az NFT KIOP-ban megfogalmazott célok ellentmondanak egymásnak.

Baranya Megyei Önkormányzat:

Ki kell itt fejteni, hogy hogyan tudnak kapcsolódni a horizontális programok az egyes ágazati operatív programokhoz, illetve, hogy a Közös Agrárfejlesztési Program (CAP) hogyan kapcsolódik az NFT Agrár- és Vidékfejlesztési Operatív Programhoz.

Új javaslat a **Operatív Programmal szemben támasztott elvárások** részhez

### **0.3. A Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program prioritásainak kapcsolódása a Strukturális Alapokhoz**

Új javaslat a **Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program prioritásainak kapcsolódása a Strukturális Alapokhoz** részhez

#### **1. Helyzetelemzés**

Új javaslat a **Helyzetelemzés** részhez

##### **1.1. Helyzetértékelés**

Új javaslat a **Helyzetértékelés** részhez

###### *1.1.1. A környezetvédelem helyzete*

Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség:

A környezetvédelemre vonatkozó helyzetelemzésben foglaltakkal alapszabán véve egyetértének.

ATIVIZIG:

Az Operatív Program Helyzetelemzési és Fejlesztési fejezeteinek 1.1.1., 1.2.1., 2.1.1. és 2.2.1. alfejezetei jobban kifejeznék azok tartalmát, ha címükben a „környezetvédelem” mellett a „vízügy” kifejezés is szerepelne.

MTVSZ:

„A vasúti fővonalak által érintett települések több mint 80%-ánál éjszaka a megengedettnél nagyobb zajkibocsátási szint mérhető, míg a mellékvonalak esetén ugyanez a mutató 37% körüli.”

Itt az összehasonlítás lehetővé tétele érdekében kérjük a közúti közlekedés hasonló adatait is feltüntetni.

*A légi közlekedés zajterhelése területileg korlátozott.*”

Mértékét kérjük megadni.

A határértéket meghaladó zajterhelésnek kitett lakosok számát, vagy népességbeli arányát kérjük feltüntetni a vasút, a közút, a légi közlekedés, illetve az ipari üzemek esetében egyaránt.

Fórum, Dél-Dunántúl:

A környezetvédelmi helyzetértékelő fejezetben több megfogalmazást, adatot kerülendőnek, ill. pontatlannak találták a résztvevők:

- A vasúti zajkibocsátás túlzott hangsúlyozása olyan intézkedések tervezésére vezethet, melynek következtében pl. a járatszám csökkentésével a többletforgalom átkerülhet a közútra, ami környezetvédelmi szempontból sem jelent előrelépést. A fenti probléma mérséklésére inkább a műszaki fejlesztés szükségességét hangsúlyozzák a szakemberek.

Fórum, Somogy:

- Ami a vasúti zajkibocsátást illeti (6.old., 2. bekezdés), itt hangsúlyozni kellene a műszaki fejlesztés szükségességét, mint a problémát mérséklő intézkedést.
- Fontos lenne továbbá, hogy az adott közlekedési szükségletet az adott területen élők fogalmazzák meg. Helytelen, hogy nem helyi szinten döntenek a helyi vasútfejlesztésről, holott ott látszanak leginkább az igények, Budapestről jóval kevésbé érzékelhetőek. Egy megépített út, vagy vasút társadalmi hasznossága sokkal összetettebb kérdés, sokkal több minden számolandó bele, mint a bevétel és költség, nevezetesen az ott élőknek nagy társadalmi hasznossággal jár, hamarabb ér oda a mentő, nem kell óriási kerülőket tenni.

Baja város Polgármesteri Hivatala:

Az árvízvédelem mellett foglalkozni kellene a vízrendezés és vízhasznosítás problémájával. A belvízelvezető rendszerek kezdő elemei, az üzemi és a társulati kezelésű csatornák fenntartása már több mint 15 éve nem történt meg. Nagyon sok csatornát beszántottak, eltüntettek. Egy nedvesebb periódus esetén a belvizes elöntések óriási károkat okoznak. Hasonló a helyzet a vízhasznosítási művekkel is a karbantartás hiánya miatt óriási értékek váltak használhatatlanná. Gyakran előfordul, hogy egy adott térségben, pl. Békés megye egy éven belül előfordul, hogy tavasszal belvízkár, nyáron aszály okoz károkat. Ez a vízgazdálkodás hiányát jelenti.

Az árvízvédelemmel együtt kezelendő a folyószabályozás, a hullámterek szélesítése, a folyót követő zöld sáv létesítése az árvízi biztonság növelése mellett vízminőségvédelmi szempontból (öntisztító kapacitás) és természetvédelmi szempontból is nagy jelentőségű lenne.

DDRFÜ:

A talajvízkészletek szennyezettsége általános gond, ezen vizek emberi fogyasztásra csak ritkán alkalmasak, a problémát kezelni kell.

ATIVIZIG:

Az árvízvédelem mellett, még ha rövidebben is, de ki kellene térni a belvízvédelemre, a dombvidéki vízrendezés kérdéskörére (helyi vízkárelhárítás, erózióvédelem, stb.) vízminőségi kárelhárításra, sőt a vízhiányos térségek (pl. Duna – Tisza közti homokhátság) problematikájára is, beleértve a belvizeknek, mint vízkészletnek a hasznosítását. Fontos, hogy a különböző tárcák irányítása mellett végbemenő fejlesztés összhangban történjék.

DDRFÜ:

Az ivóvíz minősége a Dél-dunántúli régióban az átlag feletti arányban kifogásolt.

DDRFÜ: A légszennyezés tekintetében a nagy forgalmú közutak közvetlen környezete károsul leginkább.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

“A nukleáris energia terén hosszú távú megoldást kell találni a nukleáris hulladékok tárolására.” Helyett szövegszerű javaslat: “A nukleáris energia terén alternatívát kell találni a Paksi Atomerőmű kiváltására, valamint hosszú távú megoldást kell találni a nukleáris hulladékok tárolására.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

A megújuló energiaforrásokat és energiatakarékosságot tárgyaló rész elnagyolt. Az energiatakarékosságnál említi a szabályozást a megújulónál nem. A témát javasoljuk bővebben kifejteni. Megújulóknál a háttéranyagok megnevezése. A megújuló 3,6 %-os részesedésének elemzése szükséges – melyik forrás mekkora részt képvisel.

Fórum, Somogy:

A környezetvédelmi helyzetelemzésben szereplő, Magyarország jelenlegi részesedését a megújuló erőforrásokból mutató adat tévesen szerepel, ez 3,6% helyett csak 0,36%.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A jelen levő szakemberek ismeretei alapján a megújuló erőforrások részesedéseként feltüntetett 3,6 %-os arány nem reális és a további fejlesztések szükségességének, ill. mértékének megítélésénél veszélyes lehet.

MTVSZ:

*„A prognosztizált évi 5%-os gazdasági növekedés 1-1,5%-os energiafogyasztás növekedéssel valósítható meg az elkövetkezendő években, ezáltal évi 3,5-4%-os energiahatékonyság növekedés érhető el.”*

Matematikailag rossz a következtetés. A teljes GDP-re vetítve az éves energiahatékonyság javulás kb. 0,03% mindössze.

Energiatakarékosság:

- *Terv: 2001-ig elérendő megtakarítás 75 PJ/ év (országos-éves energiafelhasználás 7 %-ának felel meg)”*

Jelenleg 2002. november 11-ét írunk, úgyhogy 2001 már nem terv, hanem a múlt.

*„A végrehajtás várható időtartama 30-40 év, amennyiben a program évente minimum 25-35 Mrd Ft használhat fel.”*

A KAC-ban ezzel szemben 1999-ben mindössze 1,5 mrd forintot különítettek el az Országos Kármentesítési Program feladataira. (Forrás: A második év – Környezetvédelmi Minisztérium, Budapest 2000)

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

A "hulladékos" rész sajnós említés szintjén sem foglalkozik a vad- illegális lerakókkal; jelenítse meg a program ezt a problémát is.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A helyzetelemzés a települési szilárd hulladékok gyűjtését és ártalmatlanítását kiemelt állami feladatként nevezi meg, holott az

valójában önkormányzati feladat. Ez a későbbiekben a támogatások tervezésénél félrevezető lehet.

DDRFÜ:

Fel kell mérni a felhagyott bányaművelés és a korábbi veszélyes hulladékokat termelő tevékenységeknek a környezetre gyakorolt hatásait, és fel kell készülni azok kezelésére. A hulladék talajban való elhelyezése helyenként súlyos károkat okoz, ill. veszélyek forrása.

Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség:

A zagyterek rekultivációját az erőművek ugyan folyamatosan végzik, azonban ennek ütemét véleményünk szerint gyorsítani szükséges.

Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség:

A környezeti kármentesítés a forrásszűke miatt az igényekhez képest lassan halad. A program végrehajtásának felgyorsítása – véleményünk szerint is - mind gazdasági, mind társadalmi szempontból indokolt.

Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség:

Véleményünk szerint is az elmúlt évek jelentős fejlesztései ellenére is, Magyarországon a csatornaellátottság és a szennyvizek tisztítása területén még mindig jelentős lemaradás van, az Észak-Magyarországi régióban is sajnos igen nyitott a „közmű olló”.

Fórum, Dél-Dunántúl:

A környezetvédelmi helyzetelemzés fejezet utolsó bekezdésének (természeti kincsek, természetes élőhelyek) néhány kijelentése a valóságtól kissé elrugaszkodottan, talán túlzott lokálpatriotizmust tükrözve került megfogalmazásra.

Új javaslat a *környezetvédelem helyzete* részhez

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

Kerüljön be a dokumentumba a környezetvédelmi intézményrendszert a civil környezetvédő szervezetek röviden ismertető rész.

Baja város Polgármesteri Hivatala:

Az 1.1.1. környezetvédelem helyzete alfejezetben a légszennyezettség tárgyalásakor teljesen kimaradt a levegő pollenszennyezettsége és a parlagfű pollen kérdése. A 2002. évi mérések szerint már Miskolcon is a parlagfű pollen dominál és a veszprémi mérőhely tanúsága szerint a Balaton környékén is súlyos a parlagfű helyzet. Így már az egész ország parlagfű fertőzött, és a magyar lakosság 20-25 %-a szenved légúti allergiás tünetek következtében.

Baja város Polgármesteri Hivatala:

A természetvédelmi területek kezelési szintje alacsony, a “bölcs hasznosítás”, a fenntartható gazdálkodás mintaterületei, a területek kezelési tervei jórészt hiányoznak.

*1.1.2. Az egészségügy helyzete*

MTVSZ:

„komoly veszélyt jelentenek a munkaképes korú lakosság számára és foglalkoztathatóságára, a gazdaság versenyképességére nézve”

Ebből a mondatból is kitűnik az, ami már a stratégiának is komoly hibáját jelentette, miszerint a fő célnak tekintett életminőség a gyakorlat oldalán alárendelődik egy alacsonyabb rendű prioritásnak, nevezetesen a gazdasági növekedésnek.

*„túlzottan magas az aktív fekvőbeteg intézményi felvétel aránya – mindez az ellátások szerkezetének az EU tagországok jellemzőitől való jelentős eltérésében (pl. a 100 000 lakosra jutó aktív kórházi ágyak, a fekvőbeteg esetek vagy az aktív kórházi esetek száma) is tükröződik.”*

Az anyag maga is utal rá, hogy a hazai lakosság egészségi állapota is rosszabb az EU átlagánál, amit nem szabad az adatok vizsgálatakor figyelmen kívül hagyni.

*„Az egészségügyi intézmények eszközállománya (épület-, gép-, műszerállomány) összességében, az ország egészét tekintve elavultnak mondható ... a gép- és műszerállomány 44 százaléka még mindig 1994 előtti beszerzésből származik”*

A nyolc évvel ezelőtti műszerek már elavultnak minősülnek az egészségügyi ellátásban?

*„kialakításra vár a geriátriai ellátás”*

Javasoljuk magyar kifejezés használatát (ha jól tudom időskorít jelent).

*„az informatikai kapacitások korlátozottak, nincs integrált egészségügyi informatikai rendszer (az informatikai eszközök kompatibilitása az intézményeken belül és között sem megoldott), az egészségügyben nincsenek naprakész, valid adatok és információk.”*

Ez azért tűnik különösnek, mert – legalábbis Budapesten – mind a házi orvosok, mind a gyógyszertárak, mind a szakorvosi rendelő intézetek számítógépre viszik fel az adatokat már jó ideje.

*„1994-ben az összes egészségügyi kiadás a GDP 7,4 százalékát tette ki, míg ez az arányszám 2000-ben már csak 6,8% volt, szemben az Európai Unió 8,6 százalékos átlagával, a kiadások vásárlóerő-paritáson számított értéke pedig mindössze 40 százaléka az EU átlagnak.”*

Ez a korábbi résszel összevetve azt jelenti, hogy a költséges ellátás ellenére is kevesebb a kiadásunk?

Egy hölgy a budapesti fórumról:

Az egészségügy túlzottan intézmény centrikus, hiányzik belőle az emberi egészség általános egészségi állapot felmérése. A kórházi infrastruktúra felújítása mellett fontos lenne, hogy legyen egy képünk a társadalom **egészségügyi** állapotáról.

Új javaslat a *egészségügy helyzete* részhez

### *1.1.3. A közlekedési infrastruktúra helyzete*

MTVSZ:

*„Az ország területén kedvező közlekedés-földrajzi helyzetéből következően áthaladnak a kelet-nyugati és az észak-déli kereskedelmi útvonalak.”*

Ez kereskedelmi szempontból is csak kétségesen kedvező, hiszen például a tranzitból nincsen kereskedelmi haszna az országnak, viszont amortizálódik a közlekedési infrastruktúra. Környezeti szempontból pedig mindenképpen kedvezőtlen a közúti közlekedésből adódó környezetterhelés miatt.

*„amíg vasúti és vízi szállítás teljesítménye alig változik, addig a légi és közúti közlekedés részaránya dinamikus fejlődést mutat”*

A közlekedési módok közül tehát pont a kevésbé környezetterhelő módozatok teljesítménye nem növekszik. A programnak erre kellene koncentrálnia.

*„A szűk keresztmetszet elsősorban a közúti közlekedés infrastruktúrája, ahol a forgalomnövekedés üteme meghaladja a kapacitások bővülését, melyet a környezeti károk minimalizálásával kell véghezvinni.”*

A fejlett országok is hasonló problémával küzdenek, s a folyamatos autótűt és autópálya építések nem oldják meg a gondot. Talán máshonnan, a mobilizáció ütemének lassítása felöl, integrált szemléletben kellene megközelíteni a kérdést.

*Vasúti közlekedés*

*„és a kisleforgalmú szárnyvonalak működésének fenntartása - akadályozzák a gazdaságos és versenyképes vasútüzemet”*

A kisleforgalmú szárnyvonalak fenntartása viszont a legfőbb cél, az életminőség szempontjából szükséges, hiszen a kisebb települések lakói szerényebb jövedelmi viszonyokkal rendelkeznek, elzártságuk csak közúti autóbusszközlekedéssel, vagy vasúti közlekedéssel enyhíthető.

*„A hálózat ellátottsági mutatója 83 km/1000 km<sup>2</sup> jóval meghaladja a 65 km/1000 km<sup>2</sup>-es európai átlagot, de a műszaki állapot miatt a vonalak közel 40 %-án sebességkorlátozás van érvényben.”*

További problémát jelent, hogy a járatsűrűség is alacsonyabb, mint a nyugati országokban. Ez viszont visszahat a kihasználtságra.

Fórum, Somogy:

Az infrastruktúra helyzetértékelésében helytelen a kisleforgalmú vasúti szárnyvonalak gazdaságtalan minősítése. Nem ez a legveszteségesebb ág.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A közlekedési infrastruktúra helyzetértékelésben a kisleforgalmú szárnyvonalakat a gazdaságosságot akadályozó tényezőként történő feltüntetése helytelen, mivel nem ez az igazán veszteséges ágazat a vasútnál, és a társadalmi hasznosságát is figyelembe véve (amely a jelen tervezésnél az alapelveket figyelembe véve elkerülhetetlen) nem gazdaságtalan.
- A helyzetelemzésben hangsúlyosan jelenik meg az utak nem megfelelő teherbírása és ennek az EU elvárásoknak megfelelő 115 kN-ra történő növelése. A csak ezen paramétert szem előtt tartó javítási munkák helyett az elavult úthálózat teljes körű rehabilitációját kellene hangsúlyozni.
- A légi közlekedés helyzetelemzése fejezet nem támaszkodik a már meglevő fejlesztési tervekre, koncepciókra és nem hívja fel a figyelmet a magántőke fejlesztési igényeire sem.

Új javaslat a *közlekedési infrastruktúra helyzete* részhez

## **1.2. A korábbi hazai programok és az Előcsatlakozási Alapok tapasztalatai**

HITVK:

A korábbi hazai programok és EA tapasztalatai rész tulajdonképpen a jogharmonizáció lépései teszik ki, nem esik szó a tapasztalatokról.

Új javaslat a **korábbi hazai programok és az Előcsatlakozási Alapok tapasztalatai** részhez

*1.2.1. A korábbi hazai programok és az Előcsatlakozási Alapok tapasztalatai a környezetvédelemben*

ATIVIZIG:

Az Operatív Program Helyzetelemzési és Fejlesztési fejezeteinek 1.1.1., 1.2.1., 2.1.1. és 2.2.1. alfejezetei jobban kifejeznék azok tartalmát, ha címükben a „környezetvédelem” mellett a „vízügy” kifejezés is szerepelne.

MTVSZ:

*„Ezek az alapvetően megelőző jellegű eszközök nagymértékben segítik a szakmai integrációt. Az iparvállalatok önkéntes környezetvédelmi minősítését szolgálja a környezetvédelmi teljesítményértékelés. Nagy jelentősége van még az említett jogintézmények mellett a környezetvédelem alkalmazott közgazdasági eszközeinek és a környezetvédelmi megbízott intézményének is.”*

Nem lehet figyelmen kívül hagyni az egyéb hatósági eszközöket sem (tiltás – bírság)  
*„A tapasztalatokról nincs információ!!!!”*

A munkaközi megjegyzéseket esetleg ki lehetett volna hagyni az egyeztetésre küldött anyagból. Több helyen is előfordulnak.

Új javaslat a *korábbi hazai programok és az Előcsatlakozási Alapok tapasztalatai a környezetvédelemben* részhez

*1.2.2. A korábbi hazai programok és az Előcsatlakozási Alapok tapasztalatai az egészségügyben*

Új javaslat a *korábbi hazai programok és az Előcsatlakozási Alapok tapasztalatai az egészségügyben* részhez

*1.2.3. A korábbi hazai programok és az Előcsatlakozási Alapok tapasztalatai a közlekedésben*

Új javaslat a *korábbi hazai programok és az Előcsatlakozási Alapok tapasztalatai a közlekedésben* részhez

### **1.3. SWOT analízis**

Új javaslat a **SWOT analízis** részhez

*1.3.a) Erősségek*

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

*Jól szervezett a helyi és helyközi tömegközlekedés: ez csak bizonyos viszonylatokban igaz.*

Javaslat: **“Több városban jól szervezett a helyi tömegközlekedés”**

Fórum, Somogy:

*"a jól szervezett helyi és helyközi tömegközlekedés" erősséget másként kellene megfogalmazni, javaslat: jó szervezeti rendszerrel rendelkező helyi és helyközi tömegközlekedés*

MTVSZ:

- *„Jól szervezett helyi és helyközi tömegközlekedés”*

Ez már nem olyan jól szervezett, mint régen. A járatokat és a vonalakat egyaránt ritkították.

- *„Kiépült intézményrendszer”*

Jelölni kellene, hogy ez már az egészségügyre vonatkozik.

- *„EU színvonalú szaktudás, szakmai képzés és továbbképzés”*

Itt is jelölni kellene, hogy mire vonatkozik.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- Az *erősségek* között megjelenő extenzív gazdálkodás kedvező feltételei, valamint a legfontosabb természeti erőforrásként megjelölt jó minőségű termőföld együttes szerepeltetése ellentmondásos, valamint ez utóbbi megállapításnak inkább az Agrár és vidékfejlesztési OP-ban lenne helye.
- A kiépült intézményrendszer megállapítás nem egyértelmű, hogy mire vonatkozik
- A jól szervezett helyi és helyközi tömegközlekedés, mint erősség pontosítása javasolt: Jó szervezeti rendszerrel rendelkező helyi és helyközi tömegközlekedés.
- A logisztika és a kombinált fuvarozás folyamatos fejlődése megállapítás nem helytálló, valójában stagnál ez a terület.

Fórum, Somogy:

- kiépült intézményrendszer erősségként szerepel – helytelenül, mert még nem hatékony

Baja város Polgármesteri Hivatala:

A környezetvédelem területi szakmai háttere, intézményrendszere az állapotfelmérés, a tervezés és a fejlesztés területén hiányos. A környezetvédelmi felügyelőségek kizárólagosan hatósági feladatokat látnak el. A települési önkormányzatok 10 %-a rendelkezik környezetvédelmi szakemberrel, a gazdálkodó szervezetek sem foglalkoztatnak környezetvédelmi szakembereket, Így a környezetvédelmi feladatokat piaci viszonyok között különböző szakmai szervezetek szakemberek látják el. Sajnos az érdekeltségük nem a problémák megoldásában, hanem azok szaporításában nyilvánul meg. Ezért ezt nem jogos tisztán erősségnek tekinteni, inkább fejlesztendő területként kellene feltüntetni.

Új javaslat a *Erősségek* részhez

Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság:

erősség az, hogy a lakosság több mint fele az EU-s ivóvíz-minőségi előírásoknak megfelelő vizet fogyaszt, valamint a lakosság további 14,6%-a csak magas vas- és mangántartalom tekintetében fogyaszt nem megfelelő ivóvizet, amely az egészségre nem ártalmas.

Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság:

Erősség az is, hogy szinte minden település rendelkezik vezetékes vízellátással, valamint az ivóvíz 1/3-a védett vízadóból származik, ezért a minősége hosszú távon biztosított.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

**Még meglévő kedvező fogyasztói szokások**

*1.3.b) Gyengeségek*

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

Gyengeségek közt ferdítő a következő állítás, mivel nem veszi figyelembe a természet-közeli szennyvíztisztítási lehetőségeket: *“A lakásoknak csak mintegy fele van közcsatorna hálózatra és mintegy negyede szennyvíztisztító telepre kötve”* Javaslat: **“A lakások kis hányadánál megoldott elfogadható módon a szennyvízkezelés.”**

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A *gyengeségek* között megjelenő megállapítások sorát csökkenteni kéne több pont összevonásával, mivel nem szerencsés, ha egy SWOT-ban arányban több gyengeség szerepel, mint erősség.
- Az alacsony a villamosított vasúti pályák aránya megállapítás kiegészítendő: villamosított és kettős vágányú pályák aránya.

Fórum, Somogy:

- a gyengeségeként szereplő "alacsony villamosított vasúti pályák arányát" ki kellene egészíteni a villamosított és kettős vágányú pályák arányával.

MTVSZ:

- „Az orvosok EU átlaghoz képest magas száma...”

Ennek ellenére a szakorvosi rendelőkben még sürgősebb bajok (fogfájás, reumatikus fájdalmak, tüdőrontgen) esetén is elő kell jegyeztetni magát a páciensnek két-három hétre előre.

- „Alacsony a villamosított vasúti pályák aránya és jelentős a sebességkorlátozások száma”  
Az alacsony járatsűrűséggel még ki lehet egészíteni, továbbá a szárnyvonalak folyamatos megszüntetésével.

- „Kiépítetlenek a regionális repülőterek”

Olyan nagy szükség van rájuk?

- „Környezetvédelmi tudat hiánya és bizalmatlanság a megújuló energia alkalmazásával kapcsolatban”

Kiegészíthető a központi támogatás (és itt nem csak pénzbeli, de jogszabályi, tudati támogatás) hiányával.

Új javaslat a *Gyengeségek* részhez

Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság

Gyengeségek között javasoljuk szerepeltetni, hogy az ivóvízbázisaink 2/3-a sérülékeny, valamint a biztonságba helyezés végrehajtási fázisa még nem, vagy alig kezdődött el.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

Javaslat az *gyengeségek* közé:

**Sok az ország területén a vad- illegális szemétkerakó**

1.3.c) *Lehetőségek*

MTVSZ:

- „Az egészség felértékelődése, a szolgáltatások iránti fizetőképes kereslet jelentős növekedése”

A társadalom jelenlegi polarizálódásának folytatódása esetén a fizetőképes kereslet növekedésével nemigen lehet számolni.

- „A gyorsforgalmi úthálózat a regionális kohézió és az elérhetőség javításával erősíti a multiplikátor hatásokat is”

A gyorsforgalmi úthálózat önmagában még nem jelent elérhetőség javulást, pláne nem a leszakadó kistelepülések számára, emellett további környezetterhelések forrása is lesz.

- „*A központi és regionális repülőterek szolgáltatási színvonalának fejlesztése*”

A regionális repterek csak egy szűk csoport érdekeit elégítik ki, a társadalmi jólétet nem növelik számottevően.

- „*Javul a környezet állapota*”

Ez mitől fog javulni?

Fórum, Dél-Dunántúl:

- *A lehetőségek, veszélyek részek nyelvtani megfogalmazását hasznos lenne felülvizsgálni.*

Új javaslat a *Lehetőségek* részhez

Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság:

A lehetőségek között megemlítenénk, hogy a különböző környezetvédelmi programok végrehajtásával (OKKP, Szennyvíz, Ivóvízminőség-javító, stb.) a környezet jó állapotra megőrizhető és javítható.

Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság:

A környezetvédelmi programok összehangolhatók az infrastrukturális fejlesztésekkel.

*1.3.d) Veszélyek*

MTVSZ:

- „*A nem megfelelő környezetvédelmi infrastruktúra akadályozza a gazdasági fejlődést*”

Itt is megfordult a célrendszer, a gazdaság lett a cél a társadalmi jólét helyett.

- „*A szabályozatlan és egyre fokozódó motorizáció következtében növekszik a levegőszennyezés, a zajártalom és a rezgések okozta károk*

- ...

- *A motorizáció következtében növekszik a közlekedésből származó zsúfoltság, zaj- és légszennyezés, és romlik az elérhetőség*”

A kettőből az egyik törölhető

Új javaslat a *Veszélyek* részhez

Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság:

Az ivóvízbázisok biztonságba helyezésének elmaradása esetén a vízkészletek károsodhatnak, új, jó minőségű vízbázis feltárására kevés lehetőségünk van, ezért az ivóvízellátás komoly veszélybe kerülhet. Tekintettel arra, hogy az ivóvíz mennyisége és minősége stratégiai fontosságú, mind életminőségi, mind gazdasági szempontból veszélyt jelent az ivóvíz-készletek sérülése.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- *A veszélyeket ki kellene egészíteni a következő ponttal: A természeti értékek idegenforgalmi terhelése túl magas; Csökken a környezeti és tájvédelmi kultúra hazánkban.*

Fórum, Somogy:

- A veszélyeket ki kellene egészíteni a természeti értékek túl magas **idegenforgalmi** terhelésével.

ATIVIZIG:

Az árvízvédelem mellett, még ha rövidebben is, de ki kellene térni a belvízvédelemre, a dombvidéki vízrendezés kérdéskörére (helyi vízkárelhárítás, erózióvédelem, stb.) vízminőségi kárelhárításra, sőt a vízhiányos térségek (pl. Duna – Tisza közti homokhátság) problematikájára is, beleértve a belvizeknek, mint vízkészletnek a hasznosítását.

## **2. Célok és fejlesztési stratégia**

HITVK:

A célok és stratégia részben definiálódik is, hogy melyik részek finanszírozhatók Strukturális Alapokból, tehát is kiderül a támogatás- és nem a problémacentrikusság.

Új javaslat a **Célok és fejlesztési stratégia** részhez

### **2.1. Célok és fejlesztési stratégia**

Bioszféra Egyesület:

Az ENSZ környezetvédelmi jelentése mint referencia kimaradt az anyagból.

Új javaslat a **Célok és fejlesztési stratégia** részhez

Pest Megye Önkormányzatának Hivatala, Környezetgazdálkodási Iroda:

Az OP környezetvédelemmel és természetvédelemmel foglalkozó részében szóba kerül célként a társadalom és a környezet harmonikus kapcsolatának elősegítése. Véleményem szerint a környezetvédelmi és természetvédelmi kérdéseknek a köztudatba és a település életébe való szerves beépülését nagy mértékben elősegítené az, ha az előbbi témákra vonatkozó feladatok és ösztönzők az Önkormányzati törvényben is helyet kapnának. Jelenleg az önkormányzatoknak csak önként vállalt feladata a települési közterület, zöldfelület rendben tartása, erre semmilyen normatív támogatást nem kapnak. Tudom, az elmúlt kormányzati ciklus alatt több mint 800 feladatot kaptak a települési önkormányzatok a kormánytól, mindenféle jogi szabályozók segítségével, és még mai napig is a prioritási lista hátsó tizedére szorul sok esetben a zöldterületek gondozása, a környezetvédelem, természetvédelem, és sok esetben csak pályázati, alkalmi beruházások és nem folyamatos koncepció alapján történik az ilyen jellegű beruházások fedezése. Mégis, hosszabb távon úgy érzem, komoly szemléletbeli változást lehetne hozni a költségvetésből átengedett pénzeszközökkel és azzal, ha kötelező feladata lenne az önkormányzatoknak a kulturált települési környezet biztosítása a lakosság számára

Lakóközösségi Szervezetek Szövetsége:

Az eddigi Európa Unió tapasztalatok alapján, a pályázatok sikeres megvalósulásához szükséges lenne megfelelő társadalmi és jogszabályi környezet kialakítása. Ez eddig nagyban hátráltatta a munkát. Két példa:

A lakossági környezetvédő- és egyéb szervezetek jogosultságát különféle jogszabályok biztosítják, ugyanakkor ezek érvényesítése sokszor kétséges, nehézkes.

Az EU csatlakozás miatt az országgyűlés módosítja az Alkotmányt, ugyanakkor 12 éve ideiglenes, amelyből hiányzik a föld, a termőhely védelme, nincs benne a lakhatás joga. Amíg maga az alaptörvény ilyen, addig kétséges, hogy meg tudunk valósítani egy NFT-hez hasonló programot, ha nem áll hozzá rendelkezésre az alkotmányos, jogi és egyéb feltétel- és eszközrendszer.

### *2.1.1. Célkitűzések a környezetvédelemben*

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A 2.1.1. pontban hangsúlyosan jelennek meg az akcióprogramok. A programozás során azonban javasolt volna a folytonosságra építeni és nem akcióprogramokra.
- Az a, b, c és d pontokban felsorolt célkitűzések összefoglalhatók egy pontban is.

ATIVIZIG:

Az Operatív Program Helyzetelemzési és Fejlesztési fejezeteinek 1.1.1., 1.2.1., 2.1.1. és 2.2.1. alfejezetei jobban kifejeznék azok tartalmát, ha címükben a „környezetvédelem” mellett a „vízügy” kifejezés is szerepelne.

Dél-alföldi Regionális Környezetvédelmi Civil Hálózat:

Az operatív program túlságosan nagy mértékben támaszkodik az NKP II-ben foglalt célkitűzésekre. (26. o) Ugyanakkor olyan alapvető feladatokat, amelyek környezeti szempontból való végigvitele alapvető fontosságú, áthárít más operatív programfejezetekre. Az AVOP-ra való hivatkozás is (27.o) merőben álszent az egyes környezetvédelmi feladatok ellátásakor – kéretik átnézni ennek anyagát, ugyanis az abban foglalt 10 fő akcióprogram közül az utolsó három nem került kifejtésre, illetve forráshányadot sem csatoltak hozzá (AVOP 15. és 21.o). Nem lehet véletlen hogy épp ezek volnának hivatottak a fejlődés fenntartható voltának biztosítására.

Magyar Földtani Társulat:

Biztosítékot kért arra, hogy ha a finanszírozás nem lesz 100%-os, akkor a pályázóknak biztosítsanak lehetőséget arra, hogy ezt a fennmaradó költséget kedvező feltételekkel fedezhessék, mert kigazdálkodni nem fogják tudni.

### *Új javaslat a „Célkitűzések a környezetvédelemben” részhez*

Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség:

Túl bürokratikusnak tartotta az Unió támogatási rendszerét. Kérte, hogy a SAPARD hibáiból tanulva legalább a kiírások legyenek majd egyértelműek, világosak. Amennyiben igazolásokat, engedélyeket kell beszerezni, arra a hatóság oldaláról is legyen meg a megfelelő kapacitás. Azaz, hangsúlyos szerepet kell kapnia a programban a környezetvédelmi intézményrendszer fejlesztésének, kapacitásbővítésének.

Baja város Polgármesteri Hivatala:

A környezetvédelem területi szakmai háttere, intézményrendszere az állapotfelmérés, a tervezés és a fejlesztés területén hiányos. A környezetvédelmi felügyelőségek és az önkormányzatok ilyen téren történő kapacitásbővítése támogatandó.

Noé Bárkája:

Társadalmi, civil részvétel segítségével mint lehetőség alternatív energia program vagy más kezdeményezés elindítására, Parlament elé terjesztésére. Az önkormányzatok segítése, mivel hiányzanak náluk a technológiai ismeretek az alternatív projektek kidolgozására.

Önkormányzati Egyesülés, Budapest:

Nagyon szükség lenne a **szakbizottságok** felállítására, amelyek civil szervezetek és szakemberek bevonásával működne

Bioszféra Egyesület:

A környezetvédelem szétagolt, ezért együttműködő intézményrendszer létrehozását, a szakterületek közötti összehangolást szorgalmazza.

Császár Géza:

a nem profitorientált szervezetek, a természetvédelem területén működőek nem tudnak befektetni, a most kialakítandó rendszert úgy kell kialakítani, hogy ezek meg tudják őrizni működőképességüket.

Egy úr a budapesti fórumról:

Kapacitásbővítést javasol az intézményrendszerben, és annak pontos meghatározását, hogy milyen szakembergárda fogja ellenőrizni, hogy a papíron megjelenő elvek megvalósulnak e (főként a **nagyvállalatok** esetében)? A környezetvédelmi felügyelőségeknek nem ez a profiljuk, ha nem lesz ilyen ellenőrzés, akkor nincs értelme a pusztá szöveges megjelenésnek sem.

Bioszféra Egyesület:

A nemzetközi környezetszennyezési folyamatok kezelésére vonatkozó célkitűzés kimaradt a programból (határokon átnyúló hatások).

Természetbarát Diákkör, Vásárosnamény:

Magyarországot minden más EU országnál jobban sújtja a környező, nem EU tag országokból érkező környezetszennyezés. Nem csak a nagyobb katasztrófák, hanem a lakossági, mindennapi szennyezések jönnek le a folyókon. Romániában nincsenek hulladéklerakók, a folyók, patakok partjára hordják ki a szemetet.

Önkormányzat Egyesület, Budapest:

A határokon átnyúló környezetszennyezések megelőzésére, kezelésére vonatkozó javaslatokat hiányolja az OP-ból.

Védegylet:

A hozzánk befolyó folyók mellett az országunkat elhagyó vizek minőségére való fokozott figyelemmel jó példát mutathatnánk.

## **2.2. Stratégia**

*Új javaslat a Stratégiához*

### *2.2.1. A környezetvédelem fejlesztési stratégiája*

ATIVIZIG:

Az Operatív Program Helyzetelemzési és Fejlesztési fejezeteinek 1.1.1., 1.2.1., 2.1.1. és 2.2.1. alfejezetei jobban kifejeznék azok tartalmát, ha címükben a „környezetvédelem” mellett a „vízügy” kifejezés is szerepelne.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A stratégia nem az NFT által felület 2004-2006 programozási periódusra koncentrálnak, hanem a hosszabb időtávú elképzeléseket sorolja fel, ill. ellentmondásos időtávú elemeket tartalmaz (2001-2005, 2015 stb.).

Új javaslat a *környezetvédelem fejlesztési stratégiája* részhez

Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság:

Nem megnyugtató az, hogy a VII. akcióprogram (Vizeink védelme és Fenntartható Használata) csak az Agrár- és vidékfejlesztési Operatív Programban (AVOP) jelenik meg, mivel ott harmadlagos szempont a környezet védelme. Ezért jelenjen meg a KIOP-ban is.

Dél-alföldi Regionális Környezetvédelmi Civil Hálózat:

Az olyan stratégiai fontosságú kérdések kihagyása, mint a környezeti nevelés és szemléletformálás témaköre (I. tematikus akcióprogram), a környezetvédelmi beruházásokat valóban csupán pénzköltéssé avanszálja, a változtatás humán hátterének biztosítása nélkül.

MTVSZ:

A stratégia elemei közül hiányzik a szemléletformálás, holott ennek jelentős a megtérülési aránya.

Kalocsa-környéki Környezetvédelmi Egyesület:

A környezeti nevelés, szemléletformálás, a társadalmi részvételre való oktatás szükségességét hangsúlyozta.

HITVK:

A prevenció, a megelőzés a környezetvédelem területén is sokkal fontosabb eszköz, mint amennyire az NFT-ben szerepel.

E téren fontos a civil szervezetek tanórán kívüli iskolai környezeti nevelő tevékenysége, amelynek szerepelnie kellene az NFT-ben, a tanórán belüli ökológiai szemléletoktatással együtt.

Magyarhoni Földtani Társulat:

A környezetvédelemmel a gazdasági megtérüléssel szemben, vagy az mellett fontos a környezettudatosság növelése, közművelő szerepe, ami kevésbé költségigényes. Az embereket nagyon sok tekintetben meg kell győzni, tájékoztatni kell.

A túlságosan szétvált tudományágakat újra össze kellene vonni. A környezettudatosság növelésében nagy meggyőző ereje van az olyan típusú vizsgálatoknak, amelyek komplex megközelítésben vizsgálják tárgyukat. Pl. milyen közeten, milyen talaj, azon milyen flóra, fauna. Az egészset tekintve egyértelműen látszik az érzékeny összefüggések hálózata.

Bioszféra Egyesület:

A szellemi energiát említi, mint legnagyobb megújuló energiát. Szellemi környezetvédelmet hiányolja az NFT-ből. Be kell venni a tervező mérnökök ismeretei közé. A széttagolt szakterületek nem látják egymást, elkülönülten, összehangolatlanul tevékenykednek.

Lazarusz Egyesület, Debrecen:

A kutatás fejlesztés, ami ugyan a GV OP-ban szerepel itt is helyet kellene, hogy kapjon, azon a címen, hogy **környezetvédelmi kutatás- fejlesztés.**

### *2.2.1.a) A települések környezetvédelmi szolgáltatásainak fejlesztése (28.o.)*

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

A hulladékgazdálkodással foglalkozó rész nem foglalkozik a illegális lerakók problémájával. A fejezetbe kerüljön be az illegális lerakók okozta probléma megoldásának fontossága.

HITVK:

A stratégia részénél pusztán jogszabály magyarázat, azok ütemezése található. A hulladékokra vonatkozó részénél nem jön elő a Hulladékgazdálkodási törvény prioritási sora ( megelőzés az első... ). Általánosságban észlelhető sajnos, hogy inkább beruházásokra, technológiákra, csővégi megoldásokra koncentrálódik a figyelem, mint magára a problémára. Sokkal

egyszerűbb és olcsóbb egy probléma elé menni, mint utólag sok beruházással, mely ,még környezetterheléssel is jár. Sajnos arra nem találtak még ki forrást...

Szintén probléma még a hulladékos résznél az égetések térnyerése, mely környezeti kockázatokkal jár, és a lakosság ellenállásába fog ütközni...

Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség:

A hulladékgazdálkodás vonatkozásában a gyakorlatban is meg kell valósítani a hulladékgazdálkodásról szóló 2000. évi XLIII. törvényben megfogalmazott prioritási sorrendet,

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A hulladékkezelési infrastruktúra kiépítésével kapcsolatban megjegyzendő, hogy már létezik egy konténeres begyűjtő-szállító rendszer (zöld-lánc néven), melynek infrastruktúrája, eszközei jelenleg kihasználatlanok.

Németné Dudás Márta magánszemély, Kétpó:

2005-re a képződő hulladék felét hasznosítani kell, tehát nincs szükség annyi lerakóra.

Fórum, Somogy:

- a hulladékkezelésnél túlzottan hangsúlyos a hulladékégetők létesítése, nem csak erre kell koncentrálni (ez csak Budapest esetében releváns megoldás)
- Hulladék újrahasznosításával kapcsolatban fontos szem előtt tartani, hogy létezik egy konténeres szállító rendszer: A Zöld lánc, ennek eszközei kihasználatlanul állnak a debreceni pályaudvaron.

Bíró Kálmán:

Nincs intézkedés a hulladéktermelés csökkentésére.

Lazarusz Egyesület, Debrecen:

A Stratégiában szerepel a **hulladék** keletkezés megelőzésének elve, ugyanakkor az OP-ban nem találni erre vonatkozó intézkedést.

Dél-alföldi Regionális Környezetvédelmi Civil Hálózat:

A hulladékgazdálkodás területén a KIOP nagy hangsúlyt fektet a hulladékkezelési és begyűjtési rendszerekre (34.o), épp arra a szegmensre, amelynek vajmi kevés kihatása van a keletkező hulladék mennyiségére, illetve az újrahasznosítás mértékére. Ha a fontossági sorrendet tekintjük, elsődlegesen a képződő hulladék mennyiségének csökkentése lehet a cél (hulladékszegény technológiák bevezetése, lakossági szemléletformálás, termékdíj-rendszer bevezetése), második lépésként a feldolgozóipar életre hívása (újrafeldolgozási-technológiák bevezetése), és csupán kiegészítése ennek a rendszer két végpontja közti kiszolgáló egységek kiépítése. Kívánatos volna, ha ez a tervezésben is kellő hangsúlyt kapna, ellenkező esetben a változatlanul egyre növekvő mennyiségű hulladék miatt soha nem érheti magát utol sem a szolgáltatói rendszer, sem a végpontként jelenleg használt depóniák és egyéb ártalmatlanításra szolgáló berendezések.

MTVSZ:

- *„elsődleges a hulladékképződés megelőzése, beleértve a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését is”*

Sajnos a gyakorlatban a program a megelőzéssel nem is foglalkozik, még a tudatformálás szintjén sem.

Baja város Polgármesteri Hivatala:

Az Országos Hulladékgazdálkodási Terv még nem került elfogadásra és már teljes mértékben elkésett. Egy lerakócentrikus koncepció valósult meg Magyarországon, jelentős uniós (ISPA) és hazai állami támogatások biztosításával. Egyes területeken már szabad lerakó kapacitások vannak, másrészt a termikus hasznosítás, a komposztálás és az anyagában történő hasznosítás még nagyon gyerekcipőben jár. Ez utóbbiakat kellene fejleszteni, támogatni.

DDRFÜ:

Komplex fejlesztési programokat kell kidolgozni, mint például a dél-dunántúli régióban, és

ezekkel kell megoldani a komplex hulladékgazdálkodást. Támogatják a körzeti lerakók rendszerének kialakítását, de a terület kijelölését kizárólag előzetes üzemeltetői, szakhatósági, önkormányzati, lakossági vélemények, állásfoglalások alapján szabad megtenni.

Önkormányzati egyesülés, Budapest:

A visszaváltható csomagolások újonnan bevezetésének szorgalmazását szeretné látni az anyagban.

Védegylet:

A hulladékélelőállítók feladatává kellene tenni a felszámolást is ahelyett, hogy az állam magára vállalja ezt a terhet.

CSEMETE:

A **hulladékszegény** technológiák bevezetését kiemelten, valamilyen engedmények adásával kellene kezelni. A hulladékfeldolgozást szintén.

MTVSZ:

- „...*meg kell oldani a biológiai tisztítás mellett a tápanyag-eltávolítást is*”

Sok esetben a tápanyagok szennyvízbe kerülése megelőzhető, vagy jelentősen csökkenthető a lakosság felvilágosításával (ne öntsük a lefolyóba az ételmaradékot).

„*Az Irányelv nem követeli meg a közműves szennyvízelvezetést, ha a gyűjtőrendszer létesítése nem jelent igazolható környezetvédelmi hasznot, vagy kiépítése és üzemeltetése aránytalanul nagy költséggel járna. Ez esetben – azonos szintű védelmet biztosító - egyedi rendszerek vagy egyéb megfelelő megoldások alkalmazhatók.*”

Sajnos a gyakorlatban erre nincs lehetőség, központi támogatást az ilyen projektek nem kapnak. Úgy tűnik, az NFT sem foglalkozik ennek a lehetőségével.

„*A szükséges fejlesztések 2015-ig három ütemben végezhetők el*”

A három fejlesztési ütem mindegyike csak csatornahálózatban gondolkodik, alternatív módszerekben nem.

DDRFÜ:

Meg kell keresni és támogatni kell a kistelepüléseken keletkező kommunális szennyvizek gyűjtésének, kezelésének, valamint környezet- és lehetőleg költségkímélő elhelyezésének módját.

Noé Bárkája:

Támogatni kell az alternatív megoldásokat a kistelepüléseken.

Fórum, Dél-Dunántúl:

A stratégia megemlíti a "zöld freonok" használatának mérséklését. Ezt az ellentmondásos megállapítást tisztázni kellene.

Közép-Duna-Völgyi Vízügyi Igazgatóság:

Az ivóvízminőség és a vízbázisvédelem kérdésében magyar terminológiai szerint 10%-ot, a parti szűrőű kutakat felszíninek számító EU definíció szerint 40%-ot kitevő – felszíni vizekkel kapcsolatos fejlesztéseket is bele kell foglalni a programba.

DDRFÜ:

A felszín alatti vizek védelme érdekében figyelmet kell fordítani a felhalmozódott szennyezések felszámolására, különös tekintettel a sérülékeny ivóvízbázisok környékén.

Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség:

Kérdezik, a légszennyezés és zajterhelés területén a feladatok között miért csak a mérés szerepel. Hiányolják az igazi gyakorlati feladatokat. Így például szorgalmazzák a nagy

forgalmú főutak településeket elkerülő szakaszai építési programjának folytatását, csökkentve ezzel a települések légszennyező anyag és zajterhelését.

HITVK:

Sok esetben tapasztalható az is, hogy meghatározódik az, hogy mérőhálózatot kell kiépíteni, a szennyezések, terhelések detektálására. Mint a légszennyezés és zajterhelés részénél, viszont kérdés az, hogy a lépések és a hatások csökkentése érdekében már lehet lépéseket tenni és kell is!!!!

DDRFÜ:

Komplex kármentesítési légszennyezési programokat kell kidolgozni.

MTVSZ:

*„A zaj és rezgés okozta hatások megfelelő kezelése érdekében fejleszteni kell a zaj- és rezgésterhelési mérőhálózatot, és el kell készíteni a szükséges zajtérképeket.”*

A zajcsökkentés konkrét, gyakorlati tennivalóira is kellene programot kidolgozni.

MTVSZ:

**A stratégia megvalósításának várható hatásai:**

- *„Az élelmiszerek exportjának biztonságossá tétele.”*

Ez hogyan illeszkedik az anyagba?

Új javaslat a *települések környezetvédelmi szolgáltatásainak fejlesztése* részhez

Baja város Polgármesteri Hivatala:

A légszennyezés csökkentésében a legfontosabb, a legtöbb embert közvetlenül érintő probléma a parlagfű pollen jelentős koncentrációja. Ennek a problémának a kezelésére egy több ágazatot átfogó (FVM, GKM, KvVM, EüM, HM, BM) program végrehajtása szükséges. A magyar lakosság mintegy 20 -25 %-át érinti a parlagfű allergia és ez az arány évről-évre folyamatosan növekszik.

Bíró Kálmán:

Az azbeszt-mentesítés hiányzik az NFT-ből.

*2.2.1.b) Természeti erőforrások védelme és fenntartható használata (32.o.)*

DDRFÜ: Hangsúlyosnak kell lennie a természetvédelmi területek és a biológiai sokféleség védelmének.

Országos Vízügyi Főigazgatóság:

A vízkezelésgazdálkodással alig foglalkozik az anyag, holott a nemrég elfogadott uniós Vízkészletgazdálkodási Keretirányelv alapján a taggá válás után fontos feladatok elvégzése vár ránk ezen a területen 2015-ig. A cél a vizek jó állapotba hozása, melyben fontos tényező a vízkészletek számbavétele és a felhasználás tervezése.

Dunakanyar Kistérség, Nagymarosi Polgármesteri Hivatal:

hiányolják a programból a Duna védelmét, valamint a Nemzeti Parkokban a hatékonyabb védelem megvalósulását.

Közép-Duna-Völgyi Vízügyi Igazgatóság:

A vízminőség javítására ugyanolyan hangsúlyt kell fektetni, mint a vizek jó állapotban való megőrzésére.

## Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság

Több helyen szerepel az Eu Víz Keretirányelve, mint olyan fontos keretjogszabály amely a jövő vízgazdálkodási és természetvédelmi feladatait megszabja. Az operatív programok között viszont nem szerepel a Keretirányelv által előírt vízgyűjtő-gazdálkodási tervek készítése, amely a keretirányelv célkitűzéseinek megvalósítását fogja elősegíteni.

### ATIVIZIG:

A „Vásárhelyi Terv Továbbfejlesztése” részletesebb kifejtést érdemelne, kitérve a Kormány állásfoglalására is.

Lazarusz Egyesület, Debrecen:

Hiányolja a Vásárhelyi Terv, és az árvízvédelmi fővédvonalaknak, valamint a kárelhárítás költségszámításait, javasolja, hogy ezeket is lehessen a kohéziós alapokból finanszírozni.

### HITVK:

A természeti erőforrások védelme és fenntartható használata c. résznél tényként kezeli az anyag, hogy megújuló energiahordozók tekintetében jó adottságokkal rendelkeznek. Mégis az EU átlaghoz jelöli meg az igazodás mértékét, nem pedig a magyar viszonyokhoz, a helyi lehetőségekhez, pedig ezen lehetőségek kihasználása fontos lenne minden szempontból.

### FÖK:

A megújuló energiaforrások hasznosítása szerepel ugyan a programban, azonban marginális helyen és mennyiségben. A várható környezeti és nemzetgazdasági előnyök miatt véleményünk szerint a terület nagyobb súlyt kell kapjon.

### ATIVIZIG:

1. Az Operatív Program a megújuló energiaforrások hasznosításánál nem szól a vízenergiáról. Kiemelendő a hévízhasznosítás környezetkímélő megoldása.

### DDRFÜ:

Az energetikai faültetvények létesítését javasolja a szántóföldi művelésben kis hatékonysággal hasznosítható földterületeken.

Erdősi Ferenc, MTA RKK:

Nem ért egyet a fa mint tüzelőanyag használatának szorgalmazásával, mivel a fa mint biomassa használata környezetromboló.

Fórum, Dél-Dunántúl:

A stratégiában is megjelenik a megújuló energiaforrások 3.6 %-os részesedése, amely irreális adat.

Fórum, Somogy:

- megújuló energiaforrások és káros anyagok kibocsátása: nem csak a háztartásokra vonatkozóan kellene megjeleníteni
- A megújuló energiaforrások fejezetben nem egyértelmű a zöld freonok használata, illetve azok csökkentése. Segítené a megértést a zöld freon definiálása.

Noé Bárkája:

Fokozottabb támogatást kell biztosítani az alternatív energia programokra, az alternatív energiára alapuló programok kidolgozására munkacsoport létrehozását javasolja.

Önkormányzat Egyesület Budapest:

Energia felhasználás kapcsán említi: A célkutatás mellett mindig vannak mellékeredmények, amiket máshol jól fel lehetne használni. A tudás alapú társadalom kidolgozásában nagy segítség lenne, ha ezeket tervszerűen gyűjtenék egy adatbázisba. Meg kellene keresni az összes tudományos kutatóintézetet.

Az alternatív energiaforrások hasznosításában a szabályozást úgy kell átalakítani, hogy az lehetővé tegye az otthoni áramfejlesztést.

Magyarhoni Földtani Társulat:

A geotermikus energia megújuló. Szerinte, ezt ott is többen cáfolták, mert hogy vissza kell sajtolni, de sok esetben jobb, mint a fosszilisak.

Baja város Polgármesteri Hivatala:

Települési energiatakarékosági programok kidolgozása szükséges, célszerű lenne energetikusok önkormányzati foglalkoztatása.

MTVSZ:

„Az energiatakarékoság további fontos pozitív hatásai:

- *Javul a környezet állapota,*
- *Mérséklődik a közköltsegekből működtetett intézmények és a lakosság energiaszámlája, csökken a végfogyasztói kiszolgáltatottság érzése.”*

Itt meg lehet említeni a versenyképesség javulását is, mint tényezőt.

Bíró Kálmán:

**Energetikai** rész kidolgozottsága a hulladékgazdálkodási terv kidolgozottságához képest nem megfelelő.

Lazarusz Egyesület, Debrecen:

Az energia kérdését jóval rendszerszerűbben kellene megközelíteni. A környezetterhelésből kiindulva hulladékkeletkezés megelőzése hogyan valósítható meg, ha a technológiai oldalát tekintjük?

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A stratégia hivatkozik az ágazatközi együttműködésben megvalósítandó Nemzeti Agrár-környezetvédelmi Programra, melynek közös megvalósulása még nem biztosított, így még nem szerencsés hivatkozni rá. A felsorolt további programokkal (pl. NATURA 2000) való összehangolást kellene hangsúlyozni.

Új javaslat a *Természeti erőforrások védelme és fenntartható használata* részhez

Önkormányzat Egyesület Budapest:

A műtrágyázással tönkretett **talajvizek** kezelésére nem látszik egyértelmű terv.

Önkormányzat Egyesület Budapest:

a mezőgazdaság okozta károk felszámolását, kármentesítését javasolja bevenni a programba.

Kalocsa-környéki Környezetvédelmi Egyesület:

Az anyagnak foglalkoznia kellene a nukleáris fűtőelemek tárolásával, Paks bezárásával, kiváltásával.

Obermayer András, Két Forrás Környezet- és természetvédelmi egyesület:

A tájvédelemnek nagyobb hangsúlyt kell kapnia a programban (a Budai hegység beépítésének megállítására, a turizmussal kapcsolatban milyen intézkedések vannak. Budapest közparkjait hogy tervezik megvédeni a parkoló autók káros hatásaitól? A lakóparkok tájromboló hatását figyelembe veszik-e az erdők építési területbe vonásakor?)

2.2.1.c) *Környezetbiztonság (34.o.)*

Észak-magyarországi Vízügyi Igazgatóság:

hiányolják a programból a síkvidéki belvízveszély elhárításának kezelését a vízkár témájánál. Javasolják, hogy egy vízgyűjtő csak egy illetékes hatósághoz tartozzon, ne oszoljon meg a felelősség több felügyelőség között.

A vízkárelhárításra vonatkozó bekezdésben kizárólag az árvízvédelem került megemlítésre. A vízkárelhárítás alatt kell értenünk a belvízvédelmet, a vízminőségi kárelhárítást és idesorolhatjuk az aszálykárelhárításhoz kapcsolódóan a vízpótlórendszereket érintő feladatokat is. Az árvízvédelem egyébként nagyon fontos feladatai mellett ezek a területek is igényelnek fejlesztéseket, így javasoljuk ezek szerepeltetését az operatív programokban.

A dokumentumban az árvízvédelmi biztonság megteremtése alatt kiemelték a Tisza nagyvízi medrének rendezését. Mint azt a 2002. augusztusi dunai árhullám is bizonyította, ezek a feladatok a többi magyarországi folyón és sok kisvízfolyáson is előttünk állnak. Hangsúlyozni kellene az árvízvédelem és az ökológiai célok összehangolását is.

A nagyvízi meder rendezése kapcsán szükségesnek tartjuk az érintett ágazatok közötti összhang megteremtését, azaz a folyók hullámterében történő gazdálkodás, építkezés és egyéb tevékenység, területhasználat megfelelő szabályozását, mely elengedhetetlen feltétel az árvíz levonulási viszonyainak, és a nagyvízi medrek levezető-képességének javításához.

A fővédvonal-rendszer előírásoknak megfelelő kiépítése, - az utóbbi évek tetőző vízállásainak figyelembe vételével – fontos feladat a jövő árvízi biztonságának megteremtéséhez.

FÖK:

A vízvédelem mellett és helyett az árvizekkel történő gazdálkodásnak véleményünk szerint nagyobb szerepet kell szánni.

Fórum, Somogy:

- környezetbiztonságot illetően csak az árvízvédelem jelenik meg - helytelenül

ATIVIZIG:

Az árvízvédelem mellett, még ha rövidebben is, de ki kellene térni a belvízvédelemre, a dombvidéki vízrendezés kérdéskörére (helyi vízkárelhárítás, erózióvédelem, stb.) vízminőségi kárelhárításra, sőt a vízhiányos térségek (pl. Duna – Tisza közti homokhátság) problematikájára is, beleértve a belvizeknek, mint vízkészletnek a hasznosítását.

Fórum, Dél-Dunántúl:

A környezetbiztonság fejezetben túl nagy hangsúlyt kap az árvízvédelem egyoldalú. Így pl. nem jelenik meg a veszélyes anyagok kezelés szállításával kapcsolatos kockázatok csökkentésére irányuló elképzelésen

MTVSZ:

*„Ennek érdekében készült el a “Vásárhelyi Terv Továbbfejlesztése” (VTT) megnevezésű koncepcióterv.”*

Az ideai dunai árvíz azt mutatja, hogy nem csak a Tiszán, más hazai folyókon is gondok adódhatnak, ha csak a töltéseket tekintjük árvízvédelmi megoldásnak.

- *„Gyorsítani kell a szennyezett területek országos számbavételét*
- *El kell kezdeni a szennyezett területek történeti kutatását.”*

A két feladatot egyidőben kellett volna végezni.

- *„Finomítani kell a jogi szabályozásokat, hogy különösen a hátrahagyott területszennyezések esetén egyértelmű legyen: a terület jelenlegi tulajdonosa a felelős a kármentesítésért akkor is, ha a szennyezésben ő maga vétlen.”*

Ez most, a privatizáció lezárultával már egy kissé talán késő.

Új javaslat a Környezetbiztonság részhez

2.2.2. Az egészségügy fejlesztési céljai, stratégiája

MTVSZ:

### **Az egészségtudatos magatartás fejlesztése**

*„Ezért a népesség egészséggel kapcsolatos ismereteinek fejlesztése, bevonása a megelőzésbe, különösen a főbb rizikófaktorok tekintetében elengedhetetlen. Szükség van az egészségmagatartás pozitív mintáinak terjesztésére országos, regionális és helyi szinten egyaránt.”*

Sajnos sok esetben a tudat megvolna, de a gazdasági szükségszerűség ellene hat az egészséges életmódnak. A kenyér előbbrevaló.

### **Hatékony, hozzáférést biztosító szolgáltatások kialakítása**

*„Szükséges az ellátórendszer hatékonyságának javítása érdekében a szerkezet racionális átalakítására, a kapacitások újrarendezésére.”*

*Az egészségügyben közel egy évtizede minden kormányzat ezzel próbálkozik, aminek a következtében egyre romlik a szolgáltatás színvonala, miközben drágul az ellátás.*

*„A korszerűbb intézményi keretek között az aktív korú ellátottak munkaképessége rövidebb idő alatt visszaállítható, az ápolási és táppénzes napok száma 20 %-kal csökkenhet. Ez hatással lesz a gazdasági versenyképesség növekedésére.”*

Itt ismét elmondható az ami korábban, azaz az életminőség és az ennek jobbítását szolgáló eszköz, a gazdasági fejlődés prioritási sorrendje felcserélődik.

*A két szektorális cél megvalósításának irányai:*

*„Az egészségügyben felszabaduló épületek kiegészítő szociális célú felhasználásával”*

Az egészségügy eszerint olyan jól áll, hogy hamarosan épületei válnak feleslegessé? Vagy ezzel a zsúfoltságot kívánják tovább növelni?

Új javaslat a *egészségügy fejlesztési céljai, stratégiája* részhez

Egy hölgy a budapesti fórumról:

A potenciális és tényleges egészségkárosítók felmérését szerepeltetni kell az NFT programjai között és talán a munkavédelem is ide tartozik. Mert hiába van meg a szabályozása, ha nincs mindig meg a pénzügyi keret, ami ezt támogatná. Az életminőséggel ez igencsak kapcsolódik.

Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság:

Az egészséges ivóvízellátás és szennyvízelhelyezés biztosítása az egészségvédelem szempontjából is fontos. Az egészségügyi prevenciós intézkedések között is szerepeltetni kéne az Ivóvízminőség javító és a Vízbázisvédelmi Programokat.

### *2.2.3. A közlekedésfejlesztés céljai, stratégiája*

MÁV Pécsi Területi Igazgatóság:

Problémaként vetette fel, hogy az NFT közlekedési része szűk és erősen Budapest-központú szerinte szükséges lenne a területi kiegyenlítődésnek megjelennie az anyagban.

Fórum, Somogy:

Hiányolta a döntéshozók jelenlétét a fórumon. A Nemzeti Fejlesztési Terv közlekedés fejlesztési része rendkívül szűk és Budapest gondolkodású. Nagyon fontos a hálózatos fejlesztés, de az autópályák vonzáskörzetén túl élők érdekeit is figyelembe kell venni. Ezeket az autópályákat meg kell közelíteni, de nem csak gyorsforgalmi utakkal lehet megközelíteni.

**Dr. Erdősi Ferenc, MTA RKK:**

A Nemzeti Fejlesztési Terv azon céljával, mely szerint a Budapest-centrikusságot csökkenteni kell erőteljes ellentmondásban van az, hogy a középtávú és részben a hosszú távú vasúti és közúti útvonaltervek mind Budapest felé irányulnak. Magyarország infrastrukturális felépítése egy 19. századi francia városmodell képét idézi, ami nem egy makro modell. Ezt radikálisan át kellene alakítani, ahhoz, hogy egyenletes fejlődést tegyen lehetővé. A jelenlegi térbeosztás okozza a vidék elnéptelenedését, elhalását is, amit nem lehet egy külső populációból feltölteni. Ha a korridorok mentén fejlesztünk, akkor végképp konzerváljuk és erősítjük az egyenlőtlenséget. Nem csak kelet-nyugati szétszakadás tapasztalható Magyarországon, hanem észak-déli is.

DDRFÜ:

A megfogalmazott specifikus célok szegényesek és nincsenek összhangban az NFT szintű stratégiai célokkal.

Fórum, Somogy:

A stratégia és az operatív programok kijelölt időszakai sok esetben nem fedik egymást.

NFT terv közlekedési fejezete és az NFT KIOP ban megfogalmazott célok ellentmondanak egymásnak. Előbbiben a területi kiegyenlítés vezérelv, utóbbiban az új M8-as autópálya szerepel, ami hazánk legfejlettebb részén haladna át, s ezáltal tovább növelné az egyenlőtlenséget.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- Többen jelentős problémának ítélik, hogy a mai napig még nincs elfogadott Országos Területrendezési Terv, melynek iránymutatásait figyelembe kellene venni az OP kialakítása során.
- Az, hogy a szakmapolitika hosszú időtávban gondolkodik, jó keretet biztosít a tervezéshez, de a szükséges fejlesztéseket a tárgyi (2004-2006) időszakra is kivonatolni" kellene.

Fórum, Somogy:

- nincs elfogadott országos területrendezési terv, amelynek rendelkezéseit figyelembe kellene venni az OP készítésénél.
- A MÁV egy végrehajtó szervezet, aminek az a feladata, hogy az állam által elvárt igényeinek megfeleljen. Ebben szerepelnie kell a régiók igényeinek is. Hiba, hogy a fejlesztési terv tervezői nem veszik figyelembe a régiók szükségleteit.

Önkormányzati Egyesülés, Budapest:

Átgondoltabb **várostervezésre** lenne szükség, főleg Budapesttel kapcsolatban. Rossz példa:

VIII. kerület Vajda Péter út.

MTVSZ:

*„A közlekedési infrastruktúra OP fejezet fejlesztési célkitűzései integrált beruházási intézkedés-tervcsomagot alkotnak, amelybe a közúti és légi közlekedés fejlesztése és modernizációja tartozik”*

Nem tartjuk szerencsésnek, hogy a környezetvédelmi operatív programban, melynek deklarált célja mindhárom ágazat (egészségügy, környezetvédelem és közlekedés) oldaláról az életminőség javítása, a legkevésbé sem környezetbarát közlekedési megoldásokat kívánják fejleszteni. A specifikus cél az igazán környezet- és egészségbarát kerékpározás támogatása lehetne inkább: bicikliutak építése, kerékpártárolók a hely- és helyközi tömegközlekedés

állomásain stb. Emellett persze figyelmet lehetne fordítani a hazai tömegközlekedés korszerűsítésére is.

*„További nem mérhető hatás az életminőség javulásában jelentkezik.”*

Az előbb elmondottak miatt ez több mint kétséges, úgyhogy az állítás indoklását kérjük.

*„Mindkét irányú fejlesztés a környezetvédelmi szempontok figyelembevételével, a környezeti károk minimalizálása mellett, növeli a hálózat kapacitását és az adott térség mobilitási igényeinek jobb és kultúraltabb kielégítését.”*

Lehet, hogy a mobilitás szempontjából bizonyos rétegek számára (a jobb jövedelmi helyzetűek, vállalkozók stb.) kedvezőbb, nagy tömegek számára azonban a reptér bizonytalannal nem, a gyorsforgalmi út is csak korlátozottan jelent előnyt. Viszont teljes bizonyossággal okoz környezeti terhelést maga az út mint infrastruktúra, valamint építése, és a rajta áthaladó forgalom (légszennyezés, zaj).

*„((Itt az új stratégiában elfogadott célrendszer és az OP 3 fejezetével összehangolt táblázatott kell majd átdolgozott formában beépíteni ))”*

A belső megjegyzéseket törölni kellene az anyagból.

Pest Megye Önkormányzatának Hivatala, Környezetgazdálkodási Iroda:

A közlekedési infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatban az "elérhetőség" fogalma köré építetten tetszetős érvrendszer épül arra az állításra, hogy a regionális és kistérségi megközelíthetőség javításának érdekében a harántirányú térségi úthálózat fejlesztése elengedhetetlen, ezen kívül kerülőutak, elkerülő útszakaszok megépítése szükséges. Ez az érvelés homlokegyenest ellenkezik a környezetvédelmi és természetvédelmi szempontok érvényesítésével és a bölcs tájhasználattal és biológiai erőforrás-hasznosítással, ugyanis hosszabb távon a tájak, élőhely-mozaikok feldarabolódásához, elszigetelődéséhez vezet.

HITVK:

Sajnálatos tény a közúti közlekedés tényerése, valamint ezek következményei, ezek után kérdéses az is, hogy miért kell nekünk elérni az EU átlagot, mely sok káros hatással jár ( beépített területek növekedése, természetes és természetközeli területek szétdarabolódása, ökológiai hálózat záródása... ).

Dél-alföldi Regionális Környezetvédelmi Civil Hálózat:

A közlekedésben deklarált cél a vidéki esélykülönbségek mérséklése (30.o), ugyanakkor a fejlesztési célok közt prioritásként a gyorsforgalmi utak és az autópálya-hálózat fejlesztése áll – e beruházások éppen a leszakadó kistérségek további elszigetelődését fokozzák. Hiszen egyrészt az autópálya-rendszerre való rácsatlakozás az esetek túlnyomó többségében nehézkes, sokba kerül, illetve nem is megvalósítható, másrészt ezek megvalósítása a források jelentős részét elvonja azokról a fejlesztésekről, amelyek valódi esélyt jelentenének a vidéki területek számára (vasúti szárnyvonalak fejlesztése, másodrendű úthálózat kiépítése, illetve javítása.

**Dr. Erdősi Ferenc, MTA RKK:**

Probléma továbbá a vasút és közút aránya: a Fehér Könyv az előbbit támogatja, valamint a hajózást a kisebb környezetszennyezés okán, ezt is figyelembe kellene venni az NFT OP véglegesítésekor, mivel a légi közlekedés és a közúti közlekedés ellenjavallt a Fehér Könyv által is.

Nem csak a korridorok menti élet és a korridorokon túli élet kettőssége probléma, hanem az is, hogy a korridorok mellé le fog rakódni mindaz az a mobil érték, ami munkaerőben, tőkében stb. ma még háttér területeken van, tehát ezek olyan elszívó hatást gyakorolnak, amelyek a területi különbségeket igenis nagymértékben növelni fogják.

Fórum, Somogy:

A hálózatos fejlesztést bekötőutakkal, közutakkal, illetve a meglévő vertikális vasúthálózat szinten tartó fejlesztésével kell megoldani, illetve a meglévő vertikális vasúthálózat szinten tartó fejlesztésével. A kiépítési sebességét vissza kellene állítani. A Helsinki folyosókon kívül is van élet és szükség.

Zöld Forrás:

Az intermodális kapcsolatokba be kellene vonni a személyszállítást is és akkor a szárnyvonalak, kis vasutak kihasználtsága nőne. Az említett Zöld lánc azért nem működött, mert nem voltak kapcsolódási pontjai.

Amennyiben így marad és ezek a közlekedési rendszerek, áruszállítási rendszerek nem együtt, hanem egymástól külön, önállóan fejlődnek akkor nagyon drágán egy használhatatlan rendszert fogunk magunknak építeni.

Egy vegyészmérnök:

Az elkerülő utak fontosságát hangsúlyozta.

DDRFÜ: Új közlekedési folyosók kiépítését javasolja nemzetközi és régió belüli megközelíthetőség javítása érdekében, elsősorban a vasút fejlesztését előtérbe helyezve. Hangsúlyozza ugyanakkor a régió belül a fő- és mellékúthálózat egységének megteremtését a mellékutak felújítása által, mivel a mellékutak rossz állapota miatt a helyközi forgalom is sok esetben a főutak forgalmát növeli.

HITVK:

Szintén az EU követelménye/vesszőparipája a regionális repülőtér hálózat kiépítése, ezt követjük ahelyett, hogy a valós igényeket mérnénk fel.

DDRFÜ:

Hátrányként érzékeli a nyilvános kereskedelmi nemzetközi regionális repülőtér hiányát.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A stratégiában megfogalmazott 2.1.1. "Az elérhetőség javítása" specifikus cél alapvető fontosságú, de annak biztosítása nem egyedül és kizárólag a repülőterek fejlesztésével érhető/érendő el. Sajnálatos módon ezen cél alatt a cél elérését széleskörűen biztosító közútfejlesztés még csak említésre sem kerül

Fórum, Somogy:

Fontos az elérhetőség biztosítása, de annak nem egyedüli eszköze a repülőterek fejlesztése.

HITVK:

A közlekedési infrastruktúra esetében a környezetkímélő közlekedési infrastruktúra számomra korántsem a közutak építésével jelenik meg, hanem a tömegközlekedés körül mozog. Valamint az elérhetőség sem a repterek nyitásával lesz jobb. Ezt nehéz lenne Pista bácsinak beadni, hogy neki miért lesz jobb, ha reptér lesz a tanyája végében...

Védegylet:

Az egész ország struktúráját befolyásolja, hogy milyen a tömegközlekedése, BAZ megyében is addig vannak élő falvak, amíg a nagyobb városok sűrűn induló buszokat tudnak küldeni.

Ahol ez nincs, onnan az emberek elköltöznek, többnyire a városba és ez az egyenlőtlen, túl sűrű jelenlétünket okozza, miközben a falvak, falusi infrastruktúra funkciótlanává válik. Tehát az olcsó és környezetbarát tömegközlekedés fejlesztésének előnyt kell élveznie a drága repülőterek építésével szemben.

Noé Bárkája:

A távolsági tömegközlekedés szintentartását, fejlesztését javasolja.

DDRFÜ:

A régió belső kohéziója megteremtésének egyik eszközét a fejlett közhasználatú távolsági közlekedés kialakításában látja.

Zöld Forrás:

KIOP áruk- szolgáltatások, és munkaerő szabad mozgásában a KIOP-nak igen nagy szerepe van. Ha nem megfelelő az közlekedési, illetve áruszállítási szerkezet, amit készülünk építeni, akkor azokon a településeken, amelyeknek nincs módjuk valamilyen főútba bekapcsolódni, azokról nagy lesz az elvándorlás. A KIOP-on nem látszik, hogy megfelelő mértékben lassítaná, akadályozná, megállítaná egyes térségek gazdasági leszakadását.

Új javaslat a *közlekedésfejlesztés céljai, stratégiája* részhez

ATIVIZIG:

Az Operatív Program közlekedéssel foglalkozó részei egyáltalán nem említik a vízi közlekedést, amit megfelelő kritikával kell tárgyalni.

Polgármesteri Hivatal – Békés:

A kerékpárutak mint cél és intézkedés beillesztését javasolja, mivel ez népegészségügyi és közlekedésbiztonsági szempontból egyaránt fontos lenne.

DDRFÜ:

A kistérségi programokban helyet kell adni a belterületi útépitéseknek, felújításoknak, valamint kerékpárutak építésének.

DDRFÜ:

A határátkelők fejlesztését szintén támogatni kell a kistérségi programokból.

### **2.3. Az Operatív Program prioritásainak felsorolása**

MTVSZ:

„1. Környezetvédelmi infrastruktúra prioritás

- A települési környezetvédelem erősítése
- A természeti erőforrások védelme
- A környezetbiztonság növelése

2. Közlekedési Infrastruktúra prioritás

- Elkerülő utak és egyéb gyorsforgalmi utak építése
- Regionális repterek fejlesztése

3. Egészségügy infrastruktúra prioritás

- Szerkezetátalakítás
- IT fejlesztés
- Prevenációs intézményrendszer fejlesztése”

Az idézett részletből is látszik az anyagban rejlő belső feszültség. A települési környezetvédelem erősítése ellentétben áll regionális repterek fejlesztésének igényével, amennyiben a településeken növeli a környezetterhelést (a repülés káros globális hatásairól már nem is beszélve). Ez pedig ellentétben áll az egészségügy prevenációs szándékaival (bár itt a célok között csak az intézményrendszer fejlesztéséről esik szó).

A másik gondot magának a környezetvédelmi operatív program prioritásainak anyagon belüli következetlensége jeleni. Adott részben a környezetbiztonság a harmadik cél, míg a 3.1. ponton belül a környezeti szempontok ágazati integrációja jelenik meg harmadik célként.

Az ide vonatkozó egyéb javaslatok megegyeznek a 2.1. és 2.2., valamint a 3. pont alatt leírtakkal.

Új javaslat a **Operatív Program prioritásainak felsorolása** részhez

## **2.4. Szakmapolitikai összefüggések**

Új javaslat a **Szakmapolitikai összefüggések** részhez

### *2.4.1. Kapcsolat a közösségi politikákkal és horizontális alapelvekkel*

MTVSZ:

„A *“Horizontális alapelvekkel való kapcsolat” fejezet* mielőbbi elkészítése!!!”

A belső megjegyzések törlését javasoljuk.

„Az *OP template-ben szereplő horizontális alapelvek – környezetvédelem, fenn tartható fejlődés, információs társadalom, nő-férfi esélyegyenlőség. Stb. – nem jelennek meg a fejezetben!!!”*

A belső megjegyzések törlését javasoljuk.

Új javaslat a *Kapcsolat a közösségi politikákkal és horizontális alapelvekkel* részhez

### *2.4.2. Kapcsolat a hazai szakmapolitikai stratégiákkal, dokumentumokkal, és a hazai típusú horizontális alapelvek érvényesülésének rövid igazolása*

HITVK:

Kapcsolat a hazai szakmapolitikákkal c. résznél szinte jól fogalmazza meg a környezetpolitika feladatait a fenntarthatóság irányába, viszont ez igen kevés helyen jön elő!

Új javaslat a *Kapcsolat a hazai szakmapolitikai stratégiákkal, dokumentumokkal, és a hazai típusú horizontális alapelvek érvényesülésének rövid igazolása* részhez

## **3. Prioritásonkénti intézkedések rövid leírása**

Új javaslat a **Prioritásonkénti intézkedések rövid leírása** részhez

### **3.1. A környezetvédelmi prioritás intézkedései**

Új javaslat a **környezetvédelmi prioritás intézkedései** részhez

MTVSZ:

„A fenti célkitűzések elérését **három stratégia irányban** teendő lépések biztosítják:

- *A környezet- és természetvédelem horizontális megjelenése érdekében szükséges a környezeti szempontok érvényesítése az egyes ágazati politikákban.”*

Az anyag korábbi részében a környezetbiztonság volt a harmadik célkitűzés. Az összhang megteremtése indokolt.

HITVK:

A környezetvédelmi infrastruktúra prioritás intézkedései fejezetnél az indikátorok között még alkalmazásra javasolt:

- ✓ Hulladékok mennyiségének csökkenése ( pl: egyutas)
- ✓ Környezeti tudatosság növekedése.
- ✓ Hulladékszegény, energiatakarékos technológiák. BAT (Best Available Technologies )

Baja város Polgármesteri Hivatala:

Indikátorok felsorolásához javaslat:

- a légúti allergiás megbetegedések számának csökkenése.

MTVSZ:

*„Elérni kívánt célok /amelyek állami és önkormányzati feladatokat jelentenek/, **indikátorok:**“*

A felsoroltak nem igazán indikátorok, inkább teljesítmények.

*„- A közcsatornára csatlakozott lakások arányának növekedése.”*

Ehelyett javasoljuk inkább a tisztított szennyvíz mennyiségének aránya a teljes mennyiséghez feltüntetését.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

Az alpontokban található kedvezményezettek közt sehol sem szerepelnek a társadalmi szervezetek Kedvezményezettként jelenjenek meg a társadalmi szervezetek a 3.1. A környezetvédelmi infrastruktúra prioritás intézkedései alfejezetiben

### *3.1.1. A települések környezetvédelmi szolgáltatásainak fejlesztése (28.o.)*

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

A hulladékgazdálkodás fejlesztése rész sajnos szót sem ejt a célok közt még megemlített megelőzésről és minimalizálásról, emellett itt sem foglalkozik az illegális lerakók problémájával. Új pontokként jelenítse meg a program:

A hulladék keletkezésének megelőzését, minimalizálását szolgáló programok végrehajtása

A vad- illegális lerakók felszámolását elősegítő programok végrehajtása

HITVK:

A hulladékgazdálkodás fejlesztésénél szó sem esik természetesen a megelőzés, csökkentés kérdéséről.

MTVSZ:

*A hulladékgazdálkodás terén a konkrét feladatok közül hiányoljuk a megelőzésre irányuló tudatformálást, illetve a megelőzés érdekében teendő konkrét lépéseket.*

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A hulladékgazdálkodási feladatok körében több aspektusban is megjelenik a hulladékégetők létesítése. A hulladékégetés prioritizálása és támogatása más környezetkímélőbb és gazdaságosabb megoldásokkal szemben rendkívül negatív távlati hatásokkal járhat.

- A települési hulladék kezelési programok tekintetében az előkészítési és hasznosítási program meg kell, hogy előzze a gyűjtési programot.
- További fontos feladat kell, hogy legyen a hulladékgazdálkodás területén az illegális lerakók rekultivációja.

Védegylet:

A felszámolást is a hulladékok előállítóinak feladatává kell tenni.

Lazarusz Egyesület, Debrecen:

Konkrét intézkedéseket vár a hulladékkezelés megelőzésére.

Németné Dudás Márta, Kétpó község, magánszemély:

Az NFT-ből hiányzik az a konkrét megoldási javaslat, amely a termőföldeket megvédi a hulladéklerakók telepítése miatti leértékelődéstől. Az NFT túlzottan lerakó centrikus, sokkal inkább, mint amennyire kellene. A 2005-re a képződő hulladék felét hasznosítani kell, tehát nincs szükség annyi lerakóra.

Fórum, Somogy:

A hulladékégetők előnyben részesítése más környezetkímélőbb és gazdaságosabb eljárásokkal szemben. Egy égető telepítése az alacsony népsűrűségű területeken nem gazdaságos.

Közép-Duna-Völgyi Vízügyi Igazgatóság:

A felszíni vizek védelmét a parti szűrősű kutak vonatkozásában bele kell foglalni a programba az ivóvízminőség témakörében, és erre intézkedések szükségesek.

Közép-Duna-Völgyi Vízügyi Igazgatóság:

A tárgyi operatív program 3.1.1. pontja az al-intézkedések részénél az ivóvízminőség javító, valamint a sérülékeny vízbázisok biztonságba helyezését említi. Ezzel kapcsolatban fel szeretnénk hívni a figyelmet arra, hogy a Nemzeti Fejlesztési Tervből várhatólag azok a részek valósulnak meg, amelyekre költségvetés pénzkeretet biztosítanak. Tudomásunk szerint a 2003. évi költségvetésben az Ivóvízminőség javító Program és az Ivóvízbázisok biztonságba Helyezése Program sem szerepel. Ezekre biztosítson a költségvetés kellő forrásokat.

Észak-Magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség:

A légszennyezés és zajterhelés területén a feladatok között ne csak a mérés jelenjen meg, hanem a konkrét gyakorlati feladatok is a probléma mérséklésére.

HITVK:

Ne pusztán méréseket tervezzenek, hanem konkrét lépéseket a hatások csökkentése érdekében.

MTVSZ:

A zajterhelésre vonatkozó konkrét feladatok közül hiányoljuk a gyakorlati tennivalókat, konkrét cselekvéseket, valamint a közlekedési és ipari eredetű légszennyezés csökkentésére irányuló feladatokat.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A légszennyezés csökkentése tárgyban ismét megjelenik a "zöld freonok" használatának mérséklése, mint feladat, ami nehezen értelmezhető.

Új javaslat a *települések környezetvédelmi szolgáltatásainak fejlesztése* részhez

Baja város Polgármesteri Hivatala:

A levegő és az zajterhelés csökkentés konkrét feladatai közé beillesztendő:

- Parlagfű visszaszorítási program elkészítése és végrehajtása.

Lazarus Egyesület, Debrecen:

Közös adatbázist kellene kidolgozni, pl. a felügyelőségek között. A szakhatóságoknál vannak szétszórva az adatok, és az érdeklődők életminőségét is javítaná, ha nem ezek felkutatására fordítódna ideje jó része.

Ügyfélszolgálati irodák kiépítését javasolja a helyi felügyelőségeken.

### *3.1.2. Természeti erőforrások védelme és fenntartható használata (32.o.)*

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A természeti erőforrások védelme tárgykörben a KvVM szerepe közvetítő helyett közreműködő, ill. köztes (szervezet) kellene, hogy legyen.

Fórum, Somogy:

- természeti erőforrások védelme: a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium “közreműködő” szervezet legyen, ne pedig “közvetítő” – pontatlan fogalmazás, helyesbítendő

MTVVSZ:

A megújuló energiaforrások hasznosítása kapcsán a konkrét feladatok között szerepelhetne a vállalatok hulladékhojének hasznosítása lakossági és egyéb célokra. Információink szerint ebben még rengeteg energiamegtakarítási lehetőség rejlik.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A megújuló energiaforrások hasznosítása terén sajnos csak az állami közintézmények és a háztartások lettek feltüntetve kiemelten, nem biztosítva ezzel esélyegyenlőséget az önkormányzatok, non-profit szervezetek és a gazdálkodó szervezetek számára.

Fórum, Somogy:

Megújuló energiaforrásokra való átállásban nem elegendő a háztartások és az állami szerveket megjelölni, mint ahol ezt meg kell kezdeni, hanem az önkormányzatok, non-profit- és gazdasági szervezeteket is bele kell érteni.

Új javaslat a *Természeti erőforrások védelme és fenntartható használata* részhez

Országos Vízügyi Főigazgatóság:

Vízgazdálkodással kapcsolatban: Két feladatot kellene tehát figyelembe venni: az új típusú monitoringrendszer kialakítását, illetve a vízgyűjtő területen alapuló gazdálkodásra vonatkozó tervek elkészítését. Fontos lenne még foglalkozni az intézményfejlesztés témakörével, illetve a személyi állomány javításával. Ezen feladatokra még utalás sem történik a dokumentumban, vagy nagyon kicsiny mértékben. Emellett meg kellene jeleníteni a korlátos vízkészletek tényét, valamint nemzetközi kitettségünket is. Hiányolta továbbá, hogy a vizek kártételének elhárításán túl nem jelenik meg a feladatok között a kisebb vízfolyások vízszállító képességének visszaállítása, valamint a holtágak rehabilitációja, holott ezek a fontos feladatok jelentős forrásigénnyel járnak. További hiányosság a bányatavak, a hévízkészletek kérdése is.

Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság

A vízgyűjtő-gazdálkodási tervek készítését konkrét programként célszerű szerepeltetni, hiszen számos fejlesztés, beruházás alapját teremti meg a későbbiekben. Szintén kiemelt fontosságú feladat a fővédvonal-rendszer kiépítése az árvízi biztonság megteremtése érdekében.

ATIVIZIG:

A vízenergia, a hévízhasznosítás lehetősége és támogatása itt is meg kellene, hogy jelenjen.

Dunakanyar Kistérség, Polgármesteri Hivatal – Nagymaros:  
A Duna védelmére, valamint a Nemzeti Parkokban a hatékonyabb védelem megvalósítására figyelmet kellene fordítani az anyagnak.

Közép-Duna-Völgyi Vízügyi Igazgatóság:  
A vizek jó állapotába nem elég a megőrzést, a javítást is bele kell érteni.

Önkormányzat Egyesület, Budapest:  
Konkrét intézkedéseket is várnak a műtrágyázással tönkretett talajvizek kezelésére.

Önkormányzati Egyesülés, Budapest:  
A mezőgazdaság által fertőzött (túltrágyázott) területek kezelésére vár intézkedéseket.

Fórum, Somogy:  
A kertművelést szorgalmazni kellene.

### 3.1.3. Környezetbiztonság (34.o.)

Észak-dunántúli Vízügyi Igazgatóság  
Konkrét intézkedéseket kell tervezni és támogatni a programban a belvízvédelmet, a vízminőségi kárelhárítást és az aszálykárelhárításhoz kapcsolódóan a vízpótlórendszereket érintően.

ATIVIZIG:

A prioritásonkénti intézkedések rövid leírásánál az árvízvédelmi fővédvonal mértékadó előírásának megfelelő kiépítése mellett a védvonalat keresztező műtárgyak megfelelő biztonságúra történő fejlesztését is meg kellene említeni.

MTVSZ:

A konkrét feladatok főképp a Tiszával foglalkoznak, holott többi folyónkon is vannak árvízveszélyes szakaszok. A megoldási módok közé érdemes volna felvenni a régen elterjedten alkalmazott fokgazdálkodás lehetőségét is, ami számos gazdasági haszonnal járt az árveszély csökkentésének haszna mellett.

MTVSZ:

***A környezeti és természeti károk megelőzése, környezeti kárelhárítás és a környezetbiztonság megerősítése vonatkozásában:*** A konkrét feladatok között a határon áterjedő problémák esetében csak a vízszennyezéseket említi meg az anyag, holott levegőszennyezési és sugárbiztonsági gondokkal szintén lehetne számolni.

Új javaslat a *Környezetbiztonság* részhez

## 3.2. Az egészségügyi prioritás intézkedései

MTVSZ:

*„ egészségügyi állapotának rendkívül kedvezőtlen jellemzői számottevő veszélyt jelentenek a gazdasági versenyképességre és az ország munkaerő-piaci helyzetének jövőbeni alakulására nézve, hiszen a foglalkoztatható népesség szám a folyamatosan csökken ”*

Itt ismét megfordul a célrendszer és az egészségügyi hatásokat csak a gazdaság szempontjából vizsgálják, nem az életminőségre való tekintettel.

Fórum, Somogy:

Gondot okoz, hogy Környezetvédelmi és infrastrukturális OP alá rendelt egészségügyben minden esetben a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium a felelőse.

Új javaslat a **egészségügyi prioritás intézkedései** részhez

3.2.1. *Stratégiai irányok, tervezett intézkedések leírása*

Új javaslat a *Stratégiai irányok, tervezett intézkedések leírása* részhez

3.2.1.a) *Az egészségügyi ellátórendszer átalakítása, korszerűsítése*

Új javaslat a *Az egészségügyi ellátórendszer átalakítása, korszerűsítése* részhez

3.2.1.b) *IT fejlesztés*

Új javaslat a *IT fejlesztés* részhez

3.2.1.c) *A prevenció intézményrendszer fejlesztése*

Új javaslat a *prevenció intézményrendszer fejlesztése* részhez

Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság:

Az egészséges ivóvízellátás és szennyvízelhelyezés biztosítását az egészségügyi prevenció intézkedések között is szerepeltetni kellene.

3.2.2. *A prioritás érvényesítésével elérni kívánt célok, indikátorok*

Új javaslat a *prioritás érvényesítésével elérni kívánt célok, indikátorok* részhez

3.2.2.a) *Az egészségügyi intézmények átalakítása, korszerűsítése*

MTVSZ:

- „Az egészségügy reorganizációs átalakítása a az eddig hiányzó szolgáltatásokat a meglévő intézményeken belül a fekvőbeteg aktív kapacitások egy részének felhasználásával hozza létre.”

Érdemes volna néhány példát felsorolni a hiányzó szolgáltatásokra.

„Eredményindikátorok:

...elavult eszközállomány 10%-ának cseréje”

Ez nem igazán eredményindikátor, helyette érdemesebb volna az új eszközállomány kihasználtságát, a vele elért eredményeket vizsgálni, számbavenni.

„Hatásindikátorok:

a korszerűbb, környezetbarát géppark”

Mi értendő ezalatt?

Új javaslat a *Az egészségügyi intézmények átalakítása, korszerűsítése* részhez

3.2.2.b) *IT fejlesztés*

Új javaslat a *IT fejlesztés* részhez

### 3.2.2.c) A prevenció intézményrendszer fejlesztése

MTVSZ:

„Hatásindikátorok:

*a betegség miatt kieső munkaidő 20 %-os csökkenése”*

Eléggé optimista célkitűzésnek tűnik.

Új javaslat a *prevenció intézményrendszer fejlesztése* részhez

### 3.2.3. Az intézkedések vázlatos ismertetése

MTVSZ:

*Az egészségügyi intézmények átalakítása, korszerűsítése*

„A megcélzott kedvezményezettek egészségügyi szolgáltató szervezetek. Az alintézkedés kedvezményezettjei egyrészt országos feladatokat ellátó állami intézmények (országos intézetek, klinikák), másrészt önkormányzati intézmények és magánszolgáltatók.”

A támogatásnak eszerint magánszolgáltatók is kedvezményezettjei lehetnek?

*IT fejlesztés*

„- Az E-egészségügy magyar nyelvű, orvosoknak, a szakszemélyzetnek és laikusoknak nyújtott egészségügyi tartalomszolgáltatás fejlesztését, a virtuális egészségügyi ellátás megteremtését, valamint egységes nyilvántartási és jelentési rendszer kidolgozását és bevezetését foglalja magában.”

Itt már csak az nem világos, hogy mi is tulajdonképpen a virtuális egészségügyi ellátás. Azt hiszem a magyar lakosság többségében ez igen vegyes érzelmeket kelt.

Új javaslat a *Az intézkedések vázlatos ismertetése* részhez

### 3.3. A közlekedési infrastruktúra prioritás intézkedései

Új javaslat a **közlekedési infrastruktúra prioritás intézkedései** részhez

#### 3.3.a) Specifikus célok szerinti intézkedések (54.o.)

FÖK:

Az 55. oldalon szereplő "környezetkímélő közlekedési infrastruktúraként" beállított gyorsforgalmi utak besorolás abszurd!

MTVSZ:

Egyenesen arcátlanságnak tartjuk a gyorsforgalmi és elkerülő utak építését környezetkímélő közlekedési infrastruktúrafejlesztésnek titulálni. Sétélmezzük továbbá, hogy bár ez környezetvédelmi operatív program, mégis az a két célkitűzés került be a támogatandók körébe, melyek a környezetre legnagyobb kárt jelentik, nevezetesen a regionális repülőterek, illetve a gyorsforgalmi utak. Ezzel szemben a tömegközlekedés, a vasúti folyosók fejlesztése, az intermodális fuvarozás eltűnt az anyagból. A célok között egyébként sokkal inkább lehetett volna szerepeltetni az igazán környezetbarát közlekedési mód, a kerékpározás népszerűsítését és lehetőségeinek bővítését (kerékpárutak, tárolók stb.)

Úgy gondoljuk továbbá, hogy a regionális repülőterek bővítése egyáltalán nem az elérhetőség javítását szolgálja, sokkal inkább a multinacionális cégek igényeinek kielégítése rejlik a háttérben.

Dél-alföldi Regionális Környezetvédelmi Civil Hálózat:

A fokozott környezeti terhelést jelentő úthálózat fejlesztés további lépéseit burkolja valójában a közlekedésfejlesztési programstruktúra 2. pontja (54.o). A „környezetkímélő közlekedési infrastruktúra fejlesztése” címszó alá további útépitési beruházásokat – adott esetben az elkerülő utak építését – bújtatni már nem is szakmai dilettantizmus, egyenesen arcátlanság. A „környezetkímélő” jelző használata a közlekedés tekintetében nem azt kell hogy jelentse, hogy a szennyezőforrást jelentő fő közlekedési utakat a város helyett a vidék nyakába telepítjük: ami a környezetkímélő közlekedést illeti, itt a tömegközlekedésnek, a vasúti rendszerek kiépítésének, illetve a kerékpárút-hálózat fejlesztésének kellene állnia, valamint a meglévő járműpark üzemanyag-takarékos és környezetkímélő technológiákkal való felszerelésének. Ha már ennyire fontos a gazdaság és a befektetők számára az elkerülő utakkal elért plusz környezetrombolás, azt ne bújassák a környezetvédelem címszava alatt a tervezetbe.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A két tervezett intézkedés között alapvető ellentmondás feszül a két tervezett reptér ugyanis az első intézkedésben tervezett fő közúti közlekedési tengely mentén helyezkedik el, így az elérhetőség javítása szempontjából nemhogy addicionális hatása nincs (új területek bekapcsolása a közlekedés vérkeringésébe), de kioltják egymás hatását. A tervezett intézkedés az NFT egyik alapcéljával, a fejletlen térségek felzárkóztatásával kerül ellentmondásba, ami az OP végleges kialakítása során mindenképp elkerülendő.

Fórum, Somogy:

A repülőterek és az autópályák, gyorsforgalmi utak – mivel túl közel vannak egymáshoz – kioltják egymás hatását. Nem vonnak be új területeket, hanem megduplázzák az eléréseket ugyanazok között a pontok között. A területi kiegyenlítés cél kapcsán tervezett intézkedések körét feltétlenül ki kell terjeszteni a gazdaságilag fejletlenebb területekre.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

*A Környezetkímélő Közlekedési Infrastruktúra Fejlesztése* intézkedései közül miért került ki a tömegközlekedés fejlesztése Kerüljön vissza az intézkedések közé a tömegközlekedés fejlesztése - ill. hozzá kapcsolódóan a későbbiekben kerüljön részletesen is kifejtésre.

Noé Bárkája:

Egy pécsi példával illusztrálva a távolsági tömegközlekedés fejlesztését javasolja.

Védegylet:

Ahol nincs tömegközlekedési infrastruktúra, azok a települések elnéptelenednek. Ezért az olcsó és környezetbarát tömegközlekedés fejlesztését kell előnyben részesíteni a regionális repterekkel szemben.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

"A gyorsforgalmi és elkerülő utak" és "az elérhetőség javítása" cím alatt megjelenő regionális repülőterek ellentmondanak a fenntarthatóságnak sokkal fontosabb lenne a meglévő úthálózat karbantartása, felújítása valamint a tömegközlekedés fejlesztése. Javasoljuk, hogy a gyorsforgalmi és elkerülő utak helyett a meglévő úthálózat felújítása, a regionális repülőterek helyett a tömegközlekedés fejlesztése legyenek az program intézkedései.

HITVK:

A közúti közlekedés térnyerése és a regionális repülőter-hálózat preferálása ellen emelte fel szavát azok számos káros hatása miatt (beépített területek növekedése, természetes és természetközeli területek szétdarabolódása, ökológiai hálózat záródása... ).

MTVSZ:

*„Ugyanis az érintett térségek nem rendelkeznek olyan közúti közlekedési kapcsolatokkal, mely az elérési idők csökkentésével könnyítene a viszonylagos bezártság helyzetén.”*

Az átlagos lakos bezártságán nem fog változtatni a regionális repülőtér. A jól szervezett, megbízható tömegközlekedés már sokkal inkább. Ezt azonban az elmúlt évtizedben igyekeztek minden eszközzel visszafejlesztani, sikerrel.

*„A programban megfogalmazott intézkedések olyan térségi jelentőségű repülőterek fejlesztését tűzik ki célul, melyek egyúttal a környező régiók ilyen jellegű igényét is kiszolgálják, üzleti és turisztikai szempontból pedig nagy mértékben javítják a térség elérhetőségét.”*

Főképpen üzleti szempontból. Ez azonban eléggé partikuláris érdek, az ottlakók helyzetét nem javítja.

Egy vegyész mérnök:

Az elkerülő utak építését szorgalmazta, mivel a fejlett országokban az elkerülő utaknak köszönhetően a településekre csak a célforgalom megy be, addig itthon a forgalom jelentős része áthalad a településeken, a sebességkorlátozásnak és a forgalmi dugóknak köszönhetően jelentős környezetszennyezést és egészségügyi gondot okozva.

HITVK:

Az elérhetőség növelésének nem a regionális repülőterek fejlesztése a legjobb eszköze, mivel ez nem szolgálja a népesség nagy részét.

Új javaslat a *Specifikus célok szerinti intézkedések* részhez

ATIVIZIG:

A programban tárgyalni kell a vízi közlekedést is, azonban megfelelő kritikával.

Pest Megye Önkormányzatának Hivatala, Környezetgazdálkodási Iroda:

Véleményem szerint nem csak új utak építésével lehet orvosolni a problémát. Fel kell mérni azt, hogy mennyire gyenge minőségűek a kistérségek 3 vagy 4 számjegyes útjai, mekkora időhátrányt okoz az, hogy a meglévő úthálózat gyatra minősége nem engedi a tempós közlekedést. Az útfelújítások támogatásával, a veszélyesebb szakaszok rendezésével, útszélesítésekkel, a belátás javításával, tereprendezéssel nagyon nagy előrelépés érhető el, új utak építése nélkül. Pest megyében tucatnyi olyan mellékútszakasz van, amely megfelelő felújítás után 15-20%-os sebességnövekedést eredményezve segítené az elérhetőség javulását. Mind a rekonstrukciók, mind pedig az új utak építése során szükséges lenne elérni azt, hogy a vadállatokat megfelelő védelmi berendezések óvják a közúton való áthaladástól, illetve hogy az út szintje alatt az átjárásukat biztosító alagutak, átereszek stb. beépítésre kerüljenek. Erre nagyon sok uniós országbeli példa, kampány, intézkedés adhat útmutatást.

Polgármesteri Hivatal – Békés:

a közlekedési infrastruktúra projektek között szerepeljen a kerékpárút-hálózat fejlesztése.

MTVSZ:

**EREDMÉNY INDIKÁTOROK**

Ha már maradunk az elkerülő utak, akkor legalább az eredményindikátor legyen valóban eredmény, tehát például a kiváltott út forgalmának csökkenése, az ottani zaj és légszennyezés csökkenése. Az elérhetőség javítása esetében pedig az elérhetőségből fakadó pozitív eredmény, tehát például a munkaalkalmak növekedése, a településen kívül munkát találók aránya, vagy valami hasonló.

Határozottan tiltakozunk az ellen, hogy a gyorsforgalmi és elkerülő utakat környezetkímélő beruházásnak tüntessék fel.

*„A tervezett első ütem három részből áll. Nevezetesen egy új Duna-hídból és a folyó két oldalán vezető utakhoz kapcsolódó útszakaszokból. Az egyik oldalon, a Duna jobb partján vezető M6-os gyorsforgalmi úthoz külön csomóponttal, a másik oldalon az 51-es úthoz csatlakozással épül.”*

Ha már másutt az elérhetőség javítását célozza a program, akkor talán a keleti országrészben, a hátrányosabb helyzetű régiókban kellene a fejlesztést megkezdeni.

DDRFÜ:

A KIOP nyolc közlekedésfejlesztési intézkedése közül összesen kettőhöz van indikatív forrás hozzárendelve, azaz az OP a közúti folyosókhoz kapcsolódó és a hálózatot kiegészítő gyorsforgalmi utak fejlesztését, illetve a regionális és az interregionális kapcsolatokat és a térségi elérhetőséget javító repülőterek fejlesztését prioritizálja. Sajnálatosan nem lehet az anyagból következtetni arra, hogy milyen tervezői megfontolások alapján lett e két intézkedés kiválasztva, valamint arra sem kapunk választ, hogy a két intézkedés keretein belül miért éppen azok a nevesített nagyprojektek megvalósítására kerül majd sor, amelyek szerepelnek az anyagban (M8, M35 gyorsforgalmi utak, sármelléki és debreceni repülőtér).

A munkacsoport nem tartja szakmailag indokoltnak és helyesnek ezen fejlesztések prioritizálását. A kiválasztott projektek vagy nem illeszkednek az NFT magasabb szintű stratégiai anyagában meghatározott célokhoz, vagy éppen ellentmondásban állnak velük.

Fórum, Dél-Dunántúl:

- A területi kiegyenlítés fokozása cél elérése érdekében a tervezett intézkedések körét feltétlenül ki kell bővíteni a gazdaságiilag fejletlenebb régiók így a Dél-Dunántúl közlekedési gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolását lehetővé tevő fejlesztésekkel. Ennek megfelelően szükséges az M9 gyorsforgalmi út, úgysis, mint hazánk Észak-Olaszországgal való összeköttetését biztosító folyosó megjelenítése az intézkedések között.
- A területi kiegyenlítés fokozása cél elérése érdekében a tervezett intézkedések körét feltétlenül ki kell bővíteni a gazdaságiilag fejletlenebb régiók így a Dél-Dunántúl közlekedési gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolását lehetővé tevő fejlesztésekkel. Ennek megfelelően szükséges az M9 gyorsforgalmi út, úgysis, mint hazánk Észak-Olaszországgal való összeköttetését biztosító folyosó megjelenítése az intézkedések között.

### *3.3.b) A tervezett intézkedések rövid ismertetése (56.o.)*

DDRFÜ:

A centrális hálózat oldásában nem hoz lényeges javulást az M8-as út Veszprém-Dunaújváros-51. sz. főközlekedési út közötti kiépítése, hiszen az új dunai átkelő a főváros legdélebbi (MO-s) hídjától nem esik messze. A Közép-Dunántúli és Közép-Magyarországi Régiók hazánk dinamikusabban fejlődő területei, amelyek fejlődési lehetőségei tovább nőnének a tervezett beruházás megvalósulásával. Ez az önmagában üdvözölendő tény azonban az országban már most is aggasztó

regionális különbségek további növekedéséhez vezetne tudván azt, hogy a KIOP forrásainak szűkössége miatt más hasonló, ugyancsak a sugaras közlekedési szerkezetet oldó főútvonali fejlesztésre az ország kevésbé fejlett régióiban már nem kerülhet sor.

Az M35-ös út kiválasztásának szakmai indokai sem derülnek ki az OP anyagából. Informális tájékoztatás szerint ez a fejlesztés kimaradt a KIOP legújabb változatából, ezért erre vonatkozó javaslatunkat itt nem ismertetjük. Felhívjuk azonban az ágazati kollégák figyelmét arra, hogy nincs jól működő egyeztetési és informálási mechanizmus a közlekedési ágazat és a régiók között, hiszen a KIOP legutolsó, a régiós szereplők számára is hozzáférhető változata október 10.-ei dátumozása, és frissebb verzió sem az eufórium honlapon, sem a GKM honlapján nem elérhető jelen pillanatban.

Számos aggály merült fel a sármelléki és debreceni repülőterek fejlesztését célzó intézkedéssel kapcsolatban is. A kiválasztás kritériumai nem ismertek, és a kiválasztás ténye, valamint a kiválasztott repülőterek paraméterei ellent mondanak Strukturális Alapok szabályainak, valamint az NFT stratégiájában megfogalmazottaknak. A stratégia szerint a regionális repülőterek fejlesztése olyan térségek esetében létjogosult, amelyeket gyorsforgalmi utakkal rövidtávon nem lesznek elérhetők. Sármellék esetében az M7-es autópálya, Debrecen esetében pedig az M3-as autópálya az, amelyik a fejlesztésre kijelölt repülőteret nem jelentős távolságban érinti. (Az M35-ös út tervezett fejlesztése csak fokozza az ellentmondást). Mivel az ország jelenleg nem rendelkezik legitim, a parlament által elfogadott Országos Területrendezési Tervvel, nem lehet érv e repülőterek kiválasztása mellett az sem, hogy e terv javaslatában e két repülőtér valóban regionális repülőtérként van feltüntetve (hiszen mellette számos egyéb repülőtér is ugyanebbe a kategóriába tartozik).

Az intézkedés leírása szerint a tervezett fejlesztés nagysága repülőterenként 5-5 milliárd forint lenne. A Strukturális Alapok szabályai szerint nevesítve, nagyprojektként csak az 50 millió EUR (~12 milliárd Ft) projektméret feletti fejlesztések kerülhetnek meghirdetésre. A két repülőtér összesített költségvetése sem éri el ezt az összeget, azaz ezekkel a számadatokkal a regionális repülőterek fejlesztése csak grant scheme formában, pályázatással képzelhető el.

Új javaslat a *tervezett intézkedések rövid ismertetése* részhez

DDRFÜ:

A munkacsoport felhívja az ágazati tervezők figyelmét az M9-es gyorsforgalmú út legalább Szekszárd és Dombóvár közötti kiépítésének fontosságára, amely véleményünk szerint fontosabb és időben az M8-as út kiépítésénél hamarabb realizálandó fejlesztés. A nemzeti forrásokból 2003-ra elkészülő Szekszárdi-híd az M9-es továbbépítése nélkül nem tudja betölteni azon szerepét, hogy javítsa a régiók közötti közlekedési kapcsolatokat és enyhítse hazánk centrális közlekedési szerkezetét. A Dél-Dunántúli Régió két megyeszékhelye, Szekszárd és Kaposvár között ma nincs főútvonali összeköttetés, amely akadályozza a régió fejlődését és belső kohéziójának erősödését. Tervezői szempontból is aggályos, hogy egy frissen elkészülő, a folyami átkelést biztosító beruházáshoz szükséges kapcsolódó hálózatfejlesztések helyett egy másik átkelő építése és a hozzá kapcsolódó útfejlesztés tervezése indult meg. A téma regionális fontosságát mutatja, hogy az Előzetes Regionális Fejlesztési Program (PHARE "Tükörprogram") keretén belül 2002 végére elkészül az M9-es gyorsforgalmi út megvalósíthatósági tanulmánya, ami megteremti a fejlesztés szakmai alapjait. A tanulmány eddig elkészült szakmai anyagai hozzáférhetők a Dél-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség Kht.-nál.

A régiók külső elérhetőségének gyorsforgalmi utakkal történő biztosításán kívül fontos a regionális úthálózat mellék- és bekötőútjainak fejlesztése is. E cél megjelenik az NFT stratégiájában (régióon belüli elérhetőségi viszonyokat javító közúti infrastruktúra fejlesztése),

valamint a KIOP Elérhetőség javítása prioritás második intézkedésében), azonban a legutóbbi KIOP verzió szerint ehhez az intézkedéshez nincsen forrás rendelve. A Dél-Dunántúli Régió helyzetelemzésében és programozási dokumentumaiban kulcsfontosságú területként lett megfogalmazva a régiós közlekedési hálózat fejlesztése. Ezt megerősítendő, mellékelten megküldjük a Dél-Dunántúli Régió kistérségi terveinek és a regionális ügynökséghez beérkezett projektjavaslatok táblázatos feldolgozását, amely mutatja, hogy a régió belső kohéziójának erősítéséhez feltétlenül szükséges a régiós úthálózat fejlesztése.

Ennek tükrében javasoljuk, hogy a KIOP tartalmazzon olyan intézkedést, amely regionális jelentőségű mellék- és összekötő útvonalak hiányzó szakaszainak kiépítését, valamint települési elkerülő utak építését teszi lehetővé. A javasolt intézkedés eredményeként javulnának a régiók belső elérhetőségi viszonyai, erősödne a regionális kohézió, és csökkenne a zsáktelepülések Dél-Dunántúlon rendkívül magas száma.

Nyugat-Dunántúli Regionális Környezetvédelmi Fórum:

Jelen változathoz sajnós csak névleg kerültek ki a konkrét projektek (M8-as út, sármellék repülőtér...)

A sugaras úthálózat és a repterek fejlesztése, mint ahogy a korábbiakban is említettük teljesen ellentmond a fenntartható fejlődés elveinek.