

# Zöld vélemény az Országos Fejlesztéspolitika Konceptióról

## Általános szempontok a koncepció értékeléséhez

### **1. A nem anyagi jólét értékei nem jelennek meg az Országos Fejlesztéspolitikai Konceptióban**

A terv céljaként a jólét növelése jelenik meg, de ennek értelmezése szinte csak az anyagi szempontokra szűkül. Az emberi élet minősége ezen felül tartalmazza az ember nem anyagi igényeinek kielégítését is, mint például a lelki és szellemi egészség és műveltség, a természeti környezet minősége, demokratikus jogok, szabadidő, biztonság, családi és közösségi kapcsolatok. Ezek növeléséhez való hozzájárulást hangsúlyozottan kell célul kitűzni a tervben.

A jólét torz értelmezése az egész koncepció cél és eszközrendszerét is eltorzítja. Ezért a három átfogó cél közötti koherencia nem érezhető az anyagból, egyértelműen a gazdaság dominanciája jelenik meg, és az is elsősorban csak rövid távra tekintve. A gazdaság és a szűken értelmezett gazdasági versenyképesség fejlesztése nem válhat önálló és önhatalmú céllá. A tevékenységek célja a fenti tágabb értelemben vett társadalmi jólét emelése lehet úgy, hogy a tevékenységek ne lépjenek túl a természet eltartó-képességét. A gazdaság tehát nem cél, hanem eszköz.

### **2. A koncepció elszakad a természetes környezet adta feltételektől**

Az átfogó célok rendszere teljesen elszakad a természetes környezet adta feltételektől. Az a mondat, hogy „a létbiztonság meghatározó eleme a foglalkoztatás biztonsága és a gazdasági és társadalmi változásokhoz való sikeres alkalmazkodás”, az embert kiemeli természetes környezetéből. Úgy véli, hogy az embernek nem kell alkalmazkodni a folyton változó környezethez, holott nyilvánvaló, hogy a bennünket befogadó természetes környezethez való alkalmazkodás nélkül a fenntarthatóság elképzelhetetlen. A helyzet a leírtakhoz képest pontosan fordított, az embernek kell a társadalmi feltételeket a környezet adottságaihoz megválasztani. A globális környezeti változások figyelmeztetése ellenére még mindig úgy véljük, hogy nem kell törődnünk környezeti feltételeinkkel, úgy véljük, azokat igazíthatjuk társadalmi igényeinkhez.

A koncepció semmilyen módon nem reflektál természetes környezeti adottságainkra, a bennünket körülvevő rendszer eltartó és tűrőképességére. Azokat sem mennyiségileg (rendelkezésünkre álló erőforrások), sem minőségileg (környezeti rendszerek terheltsége) nem határozza meg. Ennek hiányában hitelesen fenntartható fejlődésről nem lehet beszélni. A fenntartható fejlődés definíciója arról szól, hogy a jelen szükségleteit úgy kell kielégíteni, hogy a jövő nemzedékek is kielégíthessék majd szükségleteiket. A fenntartható fejlődés az OECD meghatározása szerint olyan fejlődés, amely nem veszélyezteti a lakosság egészségét és az ökoszisztémákat, továbbá az emberi igényeket úgy elégíti ki, hogy a megújuló erőforrásokat lassabb ütemben használja fel, mint az újratermelődésükhöz szükséges idő, a nem megújuló erőforrásokat pedig az azokat helyettesítő megújuló források előállításának üteménél lassabban használja fel. Jelenleg a döntéshozók és a lakosság nagy többsége is úgy tekinti, hogy minden, ami körülöttünk van, korlátlanul használható a jelen számára, hiszen nem határozzuk meg a használat korlátait. A tartamos környezethasználat feltétele a környezet eltartó-képessége. A koncepcióban csak említésre kerül, hogy a gazdasági és társadalmi folyamatok már meghaladták a környezet eltartó-képességét, de erre a koncepció stratégiai, tartalmi elemei nem

*A vélemény készítésében részt vettek:*

*CSEMETE Egyesület, E-misszió Egyesület, EMLA Környezeti Management és Jog Egyesület, Független Ökológiai Központ, Hajdúböszörményi Ifjúsági természetvédő Kör, Hulladék Munkaszövetség, Inspiráció Egyesület, Levegő Munkacsoport, Ökológiai Intézet a Fenntartható Fejlődésért, Magyar Környezeti Nevelési Egyesület, Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület, Magyar Természetvédők Szövetsége*

*Elérhetőség az MTVSZ címen: 1091 Bp. Üllői út 91/b. tel: 1/216-7297, info@mtvsz.hu*

válaszolni. Ha, a magyar társadalom meghaladta saját környezetének eltartó-képességét, abban kellene egyet értenünk, hogy a fenntarthatóság érdekében túlzott igényeinket szükségleteink szintjére kell csökkenteni. A környezeti stratégiai célnál szereplő táblázat szerint az ökológiai lábnyom számítás alapján Magyarország mintegy 45%-kal túlhasználja természeti tőkéjét. Javasoljuk, hogy a jövőképben leírt „ökológiai mintaállam” megvalósítása érdekében már az OFK-ban is jelenjen meg célként, hogy ökológiai lábnyomunk csökkentésével és biokapacitásunk növelésével folyamatosan csökkenteni kell ökológiai deficitünket.

A koncepció nem beszél arról, hogy a fejlesztési tervek és programok magyar jogszabályok szerinti környezeti vizsgálata szükséges (NFT, OP-k). Emellett felhívjuk a figyelmet, hogy a környezetvédelmi törvény szerint magát a koncepciót is környezeti vizsgálati elemzés alá kell vetni még a kormány elé való beterjesztése előtt.

### **3. A versenyképesség, mint fogalom óriási túlsúllyal nehezedik koncepcióra.**

Az emberi társadalomnak legalább annyira szüksége van az együttműködésre, mint a versenyre. Ezen belül alapvetően fontos az együttműködés természetes környezetével, a benne élő fajokkal, hiszen ők biztosítják a létét. Nem az a baj, hogy versenyképességről beszélünk, hanem az, hogy nem beszélünk együttműködésről. Ahol verseny van, ott vesztesek is vannak, s egy versenyre kihelyezett társadalomban nő a polarizáltság, az instabilitás. A verseny a másik oldalon kitermeli az együttműködőket (például nemcsak a fejlett országoknak van csoportosulása, de a fejletleneknek is), majd a szembenállást, majd az instabilitást. A „fejlesztési” tervek tehát kiegyensúlyozatlanok és társadalmi instabilitáshoz vezetnek, ha a versenyképesség mellett nem alakítanak ki együttműködési stratégiát is!

Másrészt az OFK nem definiálja a versenyképesség javítása kifejezést. Milyen szinten célunk a versenyképesség javítása; vállalati-vállalkozási, vagy ágazati, vagy nemzetgazdasági szinten? Fontosnak tartjuk ezt azért tisztázni, mert a munkaanyag tartalmazza, hogy a versenyképesség növelésének feltétele a több foglalkoztatás, ugyanakkor pl. az MTA berkeiben készült Agrárstratégia egyik fontos megállapítása volt, hogy az agrárium versenyképességének javítása érdekében jelentős létszámleépítésnek kell megtörténnie, akikről kezdetben majd az állam gondoskodik.

### **4. A koncepciót összhangba kell hozni a Nemzeti Fenntartható Fejlődés Stratégiával.**

A „Kiindulópontok Magyarország Fejlesztéspolitikájához” c. munkaanyag rögzíti, hogy az Európai Unió különböző szakpolitikai együttesen szolgálják a közösségi fejlesztéspolitikai célok megvalósulását, és hogy a fenntartható fejlődés stratégiája hosszú távú keretet jelent a közösség napirendjén első helyen álló középtávú lisszaboni folyamathoz. Meggyőződésünk szerint ez a helyes út, hogy az átfogó keretet a fenntartható fejlődés stratégia biztosítja. Ismeretes, hogy az Unió Fenntartható Fejlődés Stratégiája széleskörű társadalmi párbeszédben, több éves folyamatban született meg, mely folyamatot az Európai Bizottság elnöke vezetett. Az Európai Unió 23 tagállamának már van fenntartható fejlődés stratégiája. Sajnálatosnak tartjuk, hogy az Magyarország az egyike azon két országnak, amelyek nem rendelkeznek ilyennel. Javasoljuk, hogy az OFK csak azt követően kerüljön Országgyűlés elé, ha a Nemzeti Fenntartható Fejlődés Stratégia széleskörű társadalmi párbeszédben elkészült, hiszen e stratégiának kell tartalmazni azokat az alapértékeket és elveket, amelyek a jövőnket meghatározzák és alapul szolgálhatnak az OFK-nak.

### **5. A koncepció figyelmen kívül hagyja az egyes tevékenységek valódi költségeit.**

Az anyag teljesen figyelmen kívül hagyja az egyes tevékenységek valódi költségeit. Erre vonatkozó elemzéseket nem találtunk az NFH honlapján közzétett, „[A tervezést megalapozó háttér tanulmányok](#)” címszó alatt sem. Ez azért súlyos hiány, mert semmilyen fejlesztéspolitikáról nem lehet helyesen dönten a valódi költségek ismerete nélkül (beleértve a különböző nyílt és rejtett

támogatásokat, így például a környezeti és egészségi károk meg nem fizetett költségeit – példa erre a közlekedés, amely ilyen vonatkozásait részletesen bemutatja a „Közlekedési támogatások” című tanulmány: [http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl\\_tam.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf).

Azt is tudnunk kellene, hogy egységnyi befektetés az egyes területeken (ágazatokban) mekkora hasznot eredményez, valamint hogy az egyes területek (ágazatok) fejlesztése milyen előnyökkel és hátrányokkal jár más területeken (ágazatoknál). Az ilyen jellegű elemzések hiánya miatt a fejlesztéspolitikai koncepció megvalósítása torz társadalmi-gazdasági szerkezet kialakulásához vezethet. A fejlesztések során elsősorban a legszűkebb keresztmetszeteket kell feloldani, azonban a valódi költségek ismerete nélkül erre vonatkozóan sem lehet megalapozott döntéseket hozni.

## **6. Nincs meghatározva, melyek a közjavak.**

Az anyagból nem derül ki, hogy mit tekint közjavaknak. Ez azért alapvetően fontos, mert közpénzeket kizárólag a közjavak előállításának támogatására szabad fordítani. A nem közjavakat a piaci szereplőknek, piaci körülmények között kell előállítaniuk. Ez utóbbit az államnak közvetett eszközökkel (szabályozás stb.) elő kell segítenie, de semmiképpen sem szabad közpénzekkel támogatnia. Ezen alapvető hiányosság következtében az anyag egy sor olyan fejlesztési célt is kitűz, amelyekre (akár egyetértünk az adott fejlesztéssel, akár nem) egy forint közpénzt sem szabad fordítani, és különösen nem egyedi támogatásokat nyújtani.

## **7. A demokrácia fejlesztése hiányzik a célok közül.**

Az OFK, illetve a háttérelmzés nem foglalkozik az ország demokratikus deficitjével, nem tervez célzott intézkedéseket a demokrácia fejlesztésére. Néhány ide kapcsolható intézkedés van ugyan az anyagban, de meggyőződésünk, hogy a demokrácia fejlesztése, a „jó kormányzás” megvalósítása nem lehet az igazságszolgáltatás vagy a közigazgatás fejlesztésének része – sokkal inkább tartoznak utóbbiak a demokrácia fejlesztésének eszközeihez.

## **8. A helyzetelemzés nem foglalkozik elég mélyen a globális és európai tendenciákkal.**

Az OFK kiemeli, hogy a Teendők c. anyag a helyzetelemzésre épült, amely széleskörűen értékeli azokat a körülményeket, amelyek a jövőt befolyásolják. A helyzetelemzésből hiányoljuk, hogy nem foglalkozik a nemzetközi tendenciákkal, a globalizáció várható hatásaival mind nemzetközi, mind hazai szinten. Megtapsztaltuk, hogy hazánk függősége jelentős a multinacionális cégektől, a nemzetközi tőkéktől, ezért nem hagyhatjuk figyelmen kívül a világban várható folyamatokat. Ugyancsak foglalkoznia kellene a helyzetelemzésnek az Európai Unióban várható esetleges „pénzügyi áttrendeződésekkel”, legalábbis azon a szinten, hogy több forgatókönyv készüljön. A jelenlegi elképzelések szerint, nekünk csak arra kell felkészülnünk, hogy a maihoz képest háromszor ennyi EU forrást fogadjuk, legalábbis a 2007-2013-as időszakban. Utalni szeretnénk arra, hogy Portugália, Spanyolország és Írország esetében lényegesen nagyobb EU források segítettek a felzárkózásukat. Azóta mi már megtapsztalhattuk, hogy az EU gazdag országai is gazdasági nehézségekkel küzdenek, és nem akarnak nettó befizetők lenni.

A fejlesztési célokat áttekintő anyag alapvetése, hogy a fő cél: 2020-ra Magyarország Európa egyik legdinamikusabban fejlődő országa legyen. Úgy véljük, hogy a fejlesztéspolitikai anyagban pozicionálni kellene Magyarországot Európában, és azon belül a régióban. A jövőképpen meg kellene fogalmazni, milyen területen jut az ország komparatív előnyhöz.

## **9. A stratégiai célok közötti koherencia nem elégséges.**

A koncepció a 8+1 stratégiai célt jelöl meg. Fontosnak tartanánk, hogy e célokat a koncepció ne csak egymás mellé helyezze, hanem mutassa be egymás való viszonyukat, akár alá és mellérendeltségüket.

Ezt azért tartjuk fontosnak, mert a források bizonyára nem lesznek elegendőek az összes felsorolt cél finanszírozására, így valamilyen módon rangsorolnunk kell majd a célok között. Nem derül ki a helyzetelemzésből, hogy a létező ágazati stratégiákkal, programokkal mennyire harmonizál a jelen koncepció, és milyen lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy az ellentmondások feloldódjanak.

Emellett például teljesen hiányzik átfogó célként az agrárium és vidék fejlesztése. Az OFK elvben keretet ad a Nemzeti Agrár- és Vidékfejlesztési Tervnek, de ehhez nem szolgáltat elég konkrétumot.

## **10. Az anyagból hiányoznak a konkrét, számszerű mutatók**

Az anyagból hiányoznak a konkrét, számszerű mutatók: hol tartunk ma és mit akarunk elérni 2010-ig, 2013-ig stb. Ilyen mutatók nélkül az egész anyag „a levegőben lóg”, hiszen tulajdonképpen nem tudjuk, hová akarunk eljutni (vagy legfeljebb csak a nagy általánosságok szintjén, ami senkit semmire nem kötelez). Ezen belül alapvetően fontos a környezeti mutatók megjelenítése, hiszen ezek szigorú korlátot jelentenek sok fejlesztési cél tekintetében: a társadalom és a gazdaság a természeti környezet része, és egy zárt rendszerben (mint amilyen a Föld ökoszisztémája is) a rész nem növekedhet korlátlanul az egész rovására.

## **11. Az anyag szerint mindent fejleszteni kell és mindennek az ellenkezőjét is.**

Az anyag tulajdonképpen egy olyan étlap, amelyben mindenki megtalálhatja azt, ami a kedvére való. Így például szorgalmazza a nyilvánvalóan fenntarthatatlan tevékenységek fejlesztését (például autópályák, légi közlekedés), miközben a környezetileg fenntartható (vagy fenntarthatóbb) tevékenységeket is (például környezetkímélő közlekedési módok) előtérbe kívánja helyezni. Így valójában nem ad támpontot arra, hogy mit is kellene ténylegesen fejleszteni, illetve mit kellene kiemelten fejleszteni. Ez az egész anyagot hiteltelenné teszi. Egyébként ez a koncepciótlanság döbbenetes módon tükröződik az OFK kommunikációjában is. Erre példa a „Tegyük sikeressé Magyarországot! Új távlatok hazánk előtt” című füzet, amelynek címlapján hangsúlyos helyen egy kamion látható. A kamionos fuvarozás már a jelenlegi mértékben is fenntarthatatlan környezeti szempontból, az ország szinte valamennyi településén súlyosan rontja a lakosság életfeltételeit (az állampolgári jogok országgyűlési biztosának 2004. évi beszámolója szerint), az összes gazdasági tevékenység között kiemelten kötődik a fekete gazdasághoz (adóelkerülés, csempészet stb. – az APEH és a VPOP adatai szerint) és egyéb téren is a jogkövető magatartás általános hiánya jellemzi (munkaidőre, megengedett súlyra vonatkozó és egyéb szabályok rendszeres megszegése – a Közlekedési Főfelügyelet adatai szerint). Ezen túlmenően a kamionos fuvarozás széles körű elterjedésének nem sok köze van a piacgazdasághoz, hanem a tisztességes piaci verseny elveinek gyökeresen ellentmondó (rejtett és nyílt) támogatásoknak, ésszerűtlen keretfinanszírozásoknak az eredménye.

## Részletes vélemény a koncepcióról

A részletes vélemény a „Célok és Eszközök a Sikeres Magyarországért, Magyarország Fejlesztéspolitikai teendői” dokumentumról (2005. június 29.) készült. A véleményben szöveges javaslatokat fogalmaztunk meg, amelyek beépítését kérjük.

Jelölések:

Új szöveg

Törölt szöveg

(Indokolás)

## 2. A FEJLESZTÉSI CÉLOK RENDSZERE

### 2.1. Jövőkép, átfogó célok

5. oldal

2050-re Magyarország **Európa egyik legdinamikusabban fejlődő országa** lesz, ahol jelentősen nő az emberek életszínvonala, és javul életminőségük, ahol:

- több ***és jobb*** a munkahely, **(a munkahely minősége legalább olyan fontos, mint a mennyisége)**
- magasabbak a jövedelmek,
- biztonságos, tiszta és jó minőségű a **lakókörnyezet, (a nem lakó környezet – mezőgazdasági, természeti, üdülő, ipari stb. környezet – is biztonságos, tiszta és jó minőségű legyen!)**
- egészségesebb és hosszabb az élet,
- ***lelkileg és szellemileg is minőségi életet élnek az emberek.***  
**(A terv fő céljaként a jólét növelése jelenik meg, de ennek értelmezése szinte csak az anyagi szempontokra szűkül. Az emberi élet minősége ezen felül tartalmazza az ember nem anyagi igényeinek kielégítését is.).**

A jólét növekedését elsősorban az ország értékteremtő képessége határozza meg. Ezt alapvetően két tényező befolyásolja: a vállalkozások hatékonysága (a gazdaság versenyképessége) és a foglalkoztatottak száma, egészségi állapota és képzettsége (foglalkoztatottság szintje).

A magasabb hozzáadott értékű termelésre való áttérést azonban oly módon kell elérni – figyelembe véve a fenntartható fejlődés elvét –, hogy közben **a társadalmi és területi különbségek mérséklődjenek, illetve valamint, hogy a jövő generációinak az érdekei ne sérüljenek, továbbá hogy a jelenleg élők egyre egészségesebbek legyenek.**

A **jövendő Magyarország biztonságának** és kiszámíthatóságának alapvető feltétele a tudatosan gondolkodó és cselekvő, a fenntarthatóságot az élet minden területén vezérlőelvének tartó polgárok sokasága. A létbiztonság meghatározó eleme a foglalkoztatás biztonsága, illetve a környezeti, gazdasági és társadalmi változásokhoz való sikeres alkalmazkodás. Az ország stabilitását, a nemzeti és európai összetartozás érzésének erősítését, a jó társadalmi közérzetet, minden ember biztonságát többek

között a megfelelő **jogbiztonság** és **belbiztonság** szavatolja, ezek együttesen jelentős hatást gyakorolnak a társadalom fejlődésére.

6. oldal

Vállalkozásbarát környezetet teremtünk az emberi és a fizikai infrastruktúra fejlesztésével, valamint a magas hozzáadott értékű termelésre ösztönző adó- és szabályozórendszer segítségével. ~~Ennek és a következőes nemzetközi marketingkampánynak köszönhetően országunk a tudásintenzív tevékenységet folytató vállalatok kedvelt befektetési területévé válik. A multinacionális vállalkozásokhoz ezer szállal kapcsolódnak a technológiai megújulásra képes közép- és kisvállalataink.~~

*A hazai kis és középvállalkozások a gazdaság hajtóerejévé válnak. Növekszik a szerepe a hazai erőforrásokon, hagyományokon és tudáson alapuló helyi gazdaság szerepe.*

(Probléma, hogy a fejlődés motorjának a koncepció a tőkebeáramlást tekinti. A külső tőke bevonásán alapuló gazdaságfejlesztés kiszolgáltatottá teszi hosszú távon az országot. Az itt élő emberek hosszú távon bémunkássá válnak, a hazai tőke nem fejlődik, a külső tőke befektetők érzéketlenek a magyarországi társadalmi és természeti viszonyok javítása iránt. A multinacionális vállalatok későbbi várható keletre vándorlása miatt a gazdasági rendszer sérülékeny lesz. Ezért helytelen a kis- és középvállalkozói szektort beszállítóként a multinacionális vállalatokhoz kötni.

A külföldi tőke várása helyett a hazai KKV szektor együttműködését és versenyképességét kell erősíteni, amely hosszú távon kiegyensúlyozottabb és biztos gazdasági fejlődést hoz. Előnyben kell részesíteni a hazai erőforrásokon, hagyományokon és tudáson alapuló helyi gazdaság fejlesztését.)

~~Mindennek eredményeként a magyar gazdaság évről évre az Uniót meghaladó teljesítménynövekedést ér el, és az ország **GDP-ben mért fejlettsége** a felzárkózási folyamat végére, 2020-ra **megközelíti az uniós átlagot, több régió pedig el is éri azt.**~~

*A jelenlegi GDP-számítás mellett kidolgozzuk és bevezetjük a zöld GDP-t, amely számításba veszi a természeti erőforrások fogynását, a környezeti károkat és társadalmi feszültségeket is.*

(A jelenlegi GDP torz adatokat ad, tévesen tájékoztatja a döntéshozókat, hiszen a hagyományos GDP rendszer a gazdasági növekedés folyamatából csak a teljesítmény mennyiségét, a végeredményt méri, kihagyva a növekedés okozta környezeti és egészségi károkat, valamint társadalmi feszültségeket. Ezáltal valótlan képet fest egy ország állapotáról. Így például a környezetszennyezés, az ökológiai katasztrófák is növelhetik a GDP értékét. Árvíz esetén például sok épületet újjá kell építeni, ami fellendíti a beruházásokat és növeli az építők jövedelmét, ezáltal a GDP is nő. A környezetszennyezés miatt a megbetegedések száma emelkedik, ez serkenti az egészségügyi ágazat fejlődését, ami szintén GDP növekedéshez vezet. A zöld GDP viszont az ilyen és hasonló jellegű veszteségeket is számba veszi. Kína már elkezdte az ország zöld GDP-jének kidolgozását. A zöld GDP kimunkálása viszonylag kis összegbe kerülne. Kimutatása számos egyéb előnye mellett komoly népszerűséget is szerezne országunknak.)

**A gazdaság feltételrendszere, ezen belül a szabályozás segíti a vállalkozásokat**

**Feloldódik a gazdaság és a társadalom ma jellemző kettészakítottsága**

**2020-ra nemzeti jövedelmünk megközelíti az EU átlagát**

***Kidolgozzuk és alkalmazzuk a zöld GDP-t***

7. oldal

A teljes foglalkoztatás megközelítése érdekében támogatjuk a **munkaerőpiacot rugalmassá tevő megoldásokat**. A nők munkavállalásának megkönnyítésére ösztönözzük a gyermek- és az idősgondozó szolgáltatások elterjedését, a rész munkaidős foglalkoztatás és a távmunka lehetőségének kialakítását. (A nők munkavállalásának megkönnyítésére nem elég a gyermek- és idősgondozó hálózatot fejleszteni. Ennél lényegesebb a rugalmas, rész munkaidős foglalkoztatás és a távmunka lehetőségének kialakítása, hogy a családfenntartói és munkavállalói szerepeket könnyebben össze tudják hangolni a nők (és a férfiak is).)

**A munkaerőpiacot rugalmasabbá tesszük**

9. oldal

A **kutatás-fejlesztésre fordítható** állami források mellett az **üzleti források megtöbbszöröződnek és koncentrálnak**. A támogatás egy részét az alapkutatásokat végző intézetek versenyképes kutatócsoportjai kapják, az innovációs járadék a vállalkozások termékfejlesztését szolgálja. Támogatjuk a fenntartó erőforrás-használatra irányuló innovációt, az azzal kapcsolatos kutatásokat.

**A K+F-nek nemcsak a forrásai, hanem az eredményei is megtöbbszöröződnek**

(A kutatás-fejlesztésnél ki kell emelni, hogy hangsúlyozottan fejleszteni kell a fenntarthatósággal kapcsolatos kutatásokat. Olyan gazdasági, technológiai módszereket kell kifejleszteni, amelyek a helyi erőforrásokon alapulnak és figyelembe veszik az ökológiai eltartóképességet.)

**Budapest és agglomerációja, a regionális versenyképességi központokká váló hazai és kárpát-medencei nagyvárosokat** hálózatba szervezve **Délkelet-Európa kreatív központja**, amelyet az onnan érkező fiatalok, kutatók és közép-osztályuk mintának tekint. Az egyetemek és a vonzáskörzetükben székelő vállalkozások együttesen regionális innovációs központokat hoznak létre. Ezek innovációs teljesítménye és a piaci rések felfedezése révén több cég európai élvonassá válik a bio- és a nanotechnológiában, a környezet- és energiaiparban, az informatikai és tartalomiparban, a kreatív iparban és az üzleti szolgáltatásokban. A nagyvárosok a nemzetközi közlekedési folyosók mentén szerveződő **növekedési tengelyeken keresztül, a fejlett info-kommunikációs technológiák és a kiépült gyorsforgalmi út- és vasúthálózat** segítségével kapcsolódnak az európai térbe, különösen vigyázva a közlekedési folyosók mentén meglévő természeti és helyi értékekre. E központok a városi élet tereinek megújításával, épített örökségük és kulturális értékeik védelmével és fejlesztésével, az összefüggő rendszert alkotó zöldterületeik védelmével, az elővárosokat is bekapcsoló tömegközlekedési rendszerek kialakításával vonzó lakóhelyet jelentenek a helyiek és a letelepedő tehetséges külföldiek számára is.

**Magyarország kreatív központtá válik**

**Nagyvárosaink bekapcsolódnak az európai térbe**

(A növekedési tengelyek mentén a meglévő és a helyreállítható természeti és helyi értékek védelméről gondoskodni kell, annak érdekében, hogy a térségi jellegzetességek fennmaradjanak, hangsúlyozottabban jelenjenek meg, így elkerülve azt az egységesedést, jellegtelenedést, amely a területek komparatív előnyeinek elvesztésével jár. A városi élet tereinek megújítása terén a újabb zöldfelületi rendszerek kialakításáról is gondoskodni kell, úgy hogy a kialakuló zöldfelület összefüggő rendszert alkosson a városokon belül.)

10. oldal

~~A multinacionális vállalkozások az ország minden középvárosában megtelepednek, a beszállítói láncokon keresztül nagyszámú, a korszerű technológiát átvevő közép- és kisvállalat kapcsolódik hozzájuk. Az együttműködő helyi vállalkozások létrehozását a regionális gazdaságfejlesztés eszközei és intézményei támogatják, e cégek megerősödésük érdekében klasztereket hoznak létre. A kisvállalkozók számára indított képzésekben – miként az iskolai oktatásban is – jelentős szerepet kapnak a gazdasági, környezetvédelmi és vezetési ismeretek.~~

(Itt is hibásan jelenik meg célként a kis- és közép vállalkozások beszállítóként való betagozása a multinacionális vállalatok mellé. Hangsúlyozni kell, lényeges a KKV szektor együttműködésének javítása. Ugyancsak fontos megemlíteni, hogy a KKV szektorban erősíteni kell a környezettudatos vállalatirányítást, a tisztább termelés, az energia- és anyagfelhasználás hatékonysága és a szennyezés megelőzés elterjedését.)

A természeti adottságokra, a magas színvonalú gyógy- és wellness-szolgáltatásokra, valamint a hagyományos vidéki gazdálkodásra és a kultúrára épülő turisztikai kínálat mind a hazai, mind a külföldi turisták számára vonzerőt jelent. A határ menti területeket összekötő infrastruktúra helyreállításával az országon belüli és a határon túli nagyobb térségek közti együttműködés a gazdaságban és a kultúrában is szorossá válik.

(A turisztikai kínálat segítse elő az ökológiai szempontból eltérő mértékben terhelhető térségekben irányított turizmus megvalósítását, a helyi értékek és táji sajátosságok megőrzése mellett. A turizmus keretében Magyarországnak jelentős előnye lehetne a megerősített és széles körben ösztönzött falusi és agroturizmusnak, amely a hazai adottságok és termékek megismerése mellett a gazdálkodás, mint életforma megbecsülését és megismerését tehetné lehetővé)

11. oldal

A jól együttműködő települések adottságaiknak megfelelő speciális gazdasági, idegenforgalmi, pihenő vagy és lakófunkciót találnak maguknak. (Miért kell feltétlenül új funkciókat találni a meglévők jobbá tétele helyett? Miért kell településenként más-más funkció – az egyiken csak ipar lesz, a másik meg alvóváros??)

12. oldal

A komparatív előnyeire ismét ráataláló, tájfenntartó mezőgazdaság számos környezeti és a föld termőképességét védő funkciót is ellát. A több lábon álló, info-kommunikációs eszközöket használó, tagosított a helyi lakosok kis és közepes gazdálkodási egységeinek összefogásán alapuló mezőgazdaság versenyképességének növelését, a korszerű technika és technológia átvételét a bankok hitelekkel támogatják. A magyar mezőgazdaság jó minőségű és egészséges termékekkel jelenik meg mind hazánkban, mind az európai piacokon.

**A feldolgozóipar mellett a szolgáltatások a gazdasági növekedés motorjai**

**A szolgáltatások közül különösen a turizmusban vannak jó adottságaink.**

**A vidéknek sokfajta funkciója van sokfajta új gazdasági funkciót talál**

**A mezőgazdaság átalakul – új célokat követ, új eszközökkel rendelkezik**

A magasan képzett vállalkozók szoros együttműködése a termelésben, raktározásban és értékesítésben javítja pozícióikat. A jó minőségű, egyre nagyobb mennyiségben ellenőrzött ökológia alapanyagot feldolgozó élelmiszeripar termékei ízletesek és sok közülük Európa-szerte keresett **hungarikum**, vagy helyi, regionális áru. Az élelmiszer-termelésből kivont, rosszabb adottságú területeket erdősítik, vagy ipari és energetikai alapanyag-termelésre használják, a táji és természetvédelmi szempontok figyelembevételével.

**Az élelmiszeripar értékeesebb termékeket állít elő**

(A marketing irányultságát a minőségi, ellenőrzött ökológiai és helyi, regionális áruk fogyasztása felé kell terelni, erősíteni kell a természetkímélő, illetve az ellenőrzött ökológiai természetéből származó minőségi hazai termékek nemzetközi pozícióit, nem kizárólag a hungarikumokra kell építeni.

A rosszabb adottságú területeken a táji és természetvédelmi szempontokra tekintettel kell megoldani a hasznosítás kérdéseit. Csak azokon a területeken lehet erdősíteni és alapanyag-termelésre átállni, amely területeken ennek táj- és természetvédelmi, ökológiai feltételei biztosítottak.)

~~Az érintetlen természeti környezettel rendelkező~~ vidéki térségekben a falusi, öko-, vízi, lovas-, kerékpáros- és vadászturizmus juttatja kiegészítő jövedelemhez a lakosságot. (Egyrészt már alig van Magyarországon érintetlen természeti környezet, másrészt ami még megmaradt, azt nem szabad tömeges turizmussal terhelni.)

**A turizmus a vidék fontos bevételi forrásává válik**

## Ökológiai mintaállam

A környezettudatos Magyarország elkötelezett a fenntartható fejlődés mellett, **védi természeti és környezeti értékeit**. A környezeti szempontokhoz és a természeti, táji adottságokhoz illeszkedő gazdaság átalakulása következtében Magyarországon megáll a biológiai sokféleség csökkenése, bővülnek a védett területek és az ökológiai folyosók, a nem védett területek egyre inkább természetközeli válnak Magyarország továbbra is génmanipuláció-mentes marad. A természetvédelem jobban működik együtt a lakossággal. A vizetek kevesebb mérgező anyaggal terhelése, a csatornázás és a korszerű szennyvízkezelési módszerek bevezetése megtisztítja folyóinkat és tavainkat, a hulladékkezelés számottevő csökkentése, a keletkező hulladékok szelektív gyűjtése (szelektív válogatás = válogatott válogatás) és újrahasználat, illetve újrahasznosítása szintén hozzájárul környezetünk megővéséhez a szelektíven válogatott és újrahasznosított hulladék felhasználása megóvjja érdeinket. A kevésbé hatékony és ökológiailag fenntarthatatlan nagy regionális szennyvíztisztító rendszerek helyett kistérségi vagy helyi rendszerek épülnek, amelyek természetközeli elven működnek. A hulladékgazdálkodásban az ártalmatlanítási technológiákat felváltja a megelőző szemléletű tiszta termelés és fenntartható fogyasztás. Az eldobó csomagolások és termékek helyett többször használható, tartós és javítható termékek terjednek el. A luxusfogyasztás visszaszorul, ugyanakkor a silány és hasznavehetetlen termékek eltűnnek. A megelőzés-hasznosítás-ártalmatlanítás prioritási sorrend (amelyet az EU elvei és a magyar jogrend is támogat) nem csak üres szlogen lesz, hanem valóban meghatározó a hulladékgazdálkodást.

**A környezet-tudatosság áthatja az egész országot**

Elterjedt a megújuló energiaforrások használata, az energiahatékonyság folyamatos növelésével csökken a légszennyező anyagok kibocsátása. A globális klímaváltozás hatására bekövetkező szélsőséges időjárás és a környezeti károk megelőzésére kiépült a biztonságot garantáló előrejelző rendszer. Az ár- és belvízvédelem az aszályos területek vízellátásának biztosításával összehangolt

tevékenység. Épített környezetünk megóvásának, felújításának köszönhetően településeink vonzóbb emberi életteret biztosítanak.

(a megjegyzések a fejezet természetvédelmi és hulladék megelőzési szempontú javítását célozzák)

A vállalkozások az anyag- és energiatakarékos, **tisztább technológiákat** alkalmazzák, mert a fogyasztók e cégek termékeit előnyben részesítik. A környezetvédelmi ipar technológiája fejlett, és szolgáltatásai keresettek. A „csővégi” (azaz a szennyezés hatásait mérséklő) technológiák használata mellett azonban egyre nagyobb szerep jut a szennyezés megelőzésének. Ezáltal javul a települések környezeti állapota és az emberek ~~lakók~~ **életminősége**. (Nemcsak a településeken belül kell hogy javuljon a környezet állapota.)

**A kármentésről a szennyezés megelőzésére kerül a hangsúly**

Világszerte nő az ökoturizmus iránti igény. ~~Magyarország a tiszta, sok helyen még érintetlen és védett természeti környezet, a megőrzött biodiverzitás miatt~~ **Európa egyik ökológiai mintaállama.** E tény és a nemzetközileg is számon tartott világörökségi helyszínek miatt a turisták érdeklődése egyre nő az ország iránt, ami jelentős versenyképességi előnyt jelent. (Egyrészt már **alig van Magyarországon érintetlen természeti környezet, másrészt ami még megmaradt, azt nem szabad tömeges turizmussal terhelni. Az környezetbarát turizmus nem azt jelenti, hogy az emberek tömegesen mennek a még többé-kevésbé érintetlen természeti területekre, hanem azt, hogy a turisták környezetbarát módon utaznak, kevés hulladékot termelnek stb., illetve a vendéglátók ennek megfelelően cselekednek.**)

**Az ép környezet sok turistát is vonz**

**Megszűnnek a súlyosan szennyező és egészségkárosító tevékenységeknek nyújtott közvetlen és közvetett állami támogatások.** *Ezáltal jelentősen javul a környezet állapota, miközben korszerűsödik a gazdaság és csökkennek a társadalmi feszültségek.*

**Megvalósul a „szennyező fizet” elv**

(Új bekezdésre javaslat)

13. oldal

A szociális és környezeti biztonság javítja az emberek testi és lelki egészségét. Az egészséget a társadalom nagyon fontos értéknek tekinti, népszerű az egészséges táplálkozás, gyakori a testmozgás. Ehhez rendelkezésre áll a lakás, iskola közelében a sportoláshoz szükséges terület és egészséges környezet. Egyre kevesebben dohányoznak és isznak egészségkárosító mértékben alkoholt, a háztartásokban csökkenő mértékben használnak káros vegyi anyagokat. Az egyének és közösségek egészségtudatos magatartását népegészségügyi programjai révén országosan és regionálisan szervezett egészségfejlesztési intézményrendszer támogatja.

**Az egészséges életmód javítja az életminőséget, és csökkenti a gyógyítási költségeket**

## 2.2 Szempontok, amelyeket mindig szem előtt kell tartanunk (horizontális szempontok)

17. oldal

A fejlesztéspolitika egészét átható, úgynevezett horizontális szempontok olyan elveket takarnak, amelyeket a magyar fejlesztéspolitikai rendszer minden szintjén, a tervezés, szabályozás, megvalósítás, nyomon követés, valamint ellenőrzés során egyaránt érvényesíteni szükséges. Ezeket a szempontokat annak ellenére figyelembe kell venni a fejlesztéspolitika minden szintjén, hogy néhány kulcsterületükre vonatkozóan önálló fejlesztési eszközzel is rendelkeznek. A horizontális célok beépülését szolgáló eszköz- és feltételrendszert a stratégia és operatív programjaival párhuzamosan ki kell alakítani.

(Hangsúlyozottan üdvözlendő, hogy a fejlesztéspolitika horizontális célokat is megfogalmaz, melyek minden intézkedés esetén érvényesítendőek. Ezek beépüléséhez azonban olyan eszközrendszert is ki kell alakítani, amely által garantálható lesz a horizontális szempontok gyakorlati megjelenése.)

### Fenntarthatóság

Hogy a fejlesztéspolitika ne élje fel a hosszabb távú fejlődés erőforrásait, ezért a fejlesztéseknek maradéktalanul meg kell felelniük a fenntarthatóság elvének. **környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból** egyaránt. Fenntarthatónak *ság* *elvével összhangban lévőnek* tekinthető az a fejlesztés, amely tekintettel van a természeti és emberi erőforrásokra (beleértve a természeti értékeket, területeket, tájakat, a biológiai sokféleséget, az emberi egészséget, a társadalmi kohéziót, a demográfiai jellemzőket is), az épített *és természeti környezet minősége* és *a kulturális örökség megóvására, gazdaságilag fenntartható módon történő hasznosítására és a lakosság környezeti tudatosságának fejlesztésére. A fenntartható fejlődés az OECD meghatározása szerint olyan fejlődés, amely nem veszélyezteti a lakosság egészségét és az ökoszisztémákat, továbbá az emberi igényeket úgy elégíti ki, hogy a megújuló erőforrásokat lassabb ütemben használja fel, mint az újratermelődésükhez szükséges idő, a nem megújuló erőforrásokat pedig az azokat helyettesítő megújuló források előállításai üteménél lassabban használja fel.* A fejlesztést szabályozó feltételként figyelembe veszi egy adott terület **ökológiai rendszerének** (beleértve az ott élő embereket is) **eltartó képességét.**

(A fenntarthatóság OFK-ban megadott definíciója nem a legszerencsésebb. A fenntarthatóság nem jelenti azt, hogy a hagyományos értelemben vett gazdasági, társadalmi és környezeti fejlődés fogalmait egymás mellé rakjuk. Ezért a fenti korrekciót javasoljuk a definícióban.)

18. oldal

### A helyi foglalkoztatás növelése

A fejlesztésekben érvényesíteni kell a foglalkoztatás növelésének szempontrendszerét, azaz mérlegelni kell az egyes fejlesztések helyi foglalkoztatásra gyakorolt hatását, és **előnyben kell részesíteni a helyi foglalkoztatási szempontból kedvezőbb megoldásokat.**

**A fenntarthatóságnak környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból egyaránt minden fejlesztés során érvényesülnie kell**

**Előnyben kell részesíteni a helyi foglalkoztatási**

(Társadalmi, közösségi és természetvédelmi szempontból sem lehet túlhangsúlyozni a helyi, táji, regionális adottságokat kihasználó, alkalmazkodó foglalkoztatás lehetőségeinek elsőbbségét. A jelenleg elnéptelenedő területeken nem lesz, akik közösségben felelősséggel viseltetnek a természeti és táji értékek iránt, ahhoz nem lesz kötődése a távolban lakóknak. A helyi foglalkoztatás összeköti a munka és az otthon, sok esetben a fogyasztás és a szolgáltatások igénybevételének területeit is, ennek köszönhetően jóval erősebb kötődés alakulhat ki a táj, térség régió iránt, szemben azzal, amikor a helyi lakosság kihalófélben, elvándorlás közben van, vagy kora reggeltől későestig vagy egy hétig más településen tölti ideje nagy részét. A helyi foglalkoztatás erősíti a helyi közösségeket, az összetartozást, is szemben a minden nap más településre ingázást igénylő foglalkoztatás esetével.)

**szempontból kedvezőbb megoldásokat.**

### **Biztonság**

A biztonság szempontjait szem előtt tartó tervezés alapvetően **jövőorientált**, mert a **jelen értékeit** kívánja **megőrizni a jövőnek**. A biztonság általános szempontjai között első helyen szerepel a folyamatok versenyképességet ösztönző kiszámíthatósága, tervezhetősége, pontossága és stabilitása. A biztonság fogalmilag tartalmaz ezenfelül olyan védelmi típusú elemeket, mint az ország társadalmi és gazdasági rendszerének, belső integritásának megőrzése, a külső vagy belső veszélyekkel és kockázatokkal szembeni védelem, továbbá a prevenció, a káros következmények ~~elhárítására~~ megelőzésére irányuló törekvés is.

**A kiszámítható, tervezhető fejlődés a biztonságnak is fontos eleme**

## **2.4 Magyarország stratégiai céljai a fejlesztéspolitikában és elérésük módja**

21. oldal

Az ország fejlesztéspolitikai átfogó céljának elérése érdekében az alábbi stratégiai célok megvalósítása szükséges 2020-ig:

1. A versenyképesség tartós növekedése
  2. A foglalkoztatás bővülése
  3. A versenyképes tudás és műveltség növekedése
  4. A népesség egészségi állapotának javulása
  5. A társadalmi összetartozás és a lelki, szellemi életminőség erősödése
  6. A fizikai elérhetőség javulása
  7. Az információs társadalom kiteljesedése
  8. A természeti erőforrások és környezeti értékek fennmaradása és fenntartható hasznosulása
- +1. Kiegyensúlyozott területi fejlődés

(A betoldás a koncepcionális véleményben indokolva)

Kiemelkedő figyelmet fordítunk a társadalmi és területi **kohézióra** egyaránt, mivel az **szélesíti a versenyképesség bázisát**. A fő lisszaboni célok végrehajtása ugyanis olyan felzárkózási feladatokat ad, amelyek nem teljesíthetők a kohéziós politika eszközei —~~közülük is különösen a széles értelemben vett infrastruktúra fejlesztése~~— nélkül. Ezért szükségesek az olyan környezetvédelmi *intézkedések* *beruházások*, amelyek fenntarthatóvá teszik a gazdasági *tevékenységeket* *növekedést*, elősegítik a természeti erőforrások megfontolt és takarékos használatát.

(A bekezdés összekeveri a fenntarthatóságot a gazdasági növekedéssel, a környezetvédelmet az infrastruktúra fejlesztéssel.)

Javaslat új bekezdésre:

*Kimutatjuk és felszámoljuk a piaci versenyt torzító, nemzetgazdasági szempontból hátrányos, versenyképességet rontó közvetlen és közvetett állami támogatásokat.*

***Ésszerűsítjük az állami támogatásokat***

#### **2.4.1 A magyar gazdaság versenyképességének tartós növekedése**

A stabil gazdasági növekedésben betöltött fontos szerepük, nagy növekedési potenciáljuk, továbbá a foglalkoztatásban, így a hazai jövedelemtermelésben betöltött kiemelkedő szerepük miatt különös figyelmet kell fordítani a **kis- és középvállalkozások fejlődésére**. A hazai induló vállalkozások, a kkv-k tőkéhez jutásának lehetősége ugyanakkor a nagyvállalatokhoz képest aránytalanul nehezebb, a finanszírozási lehetőségeik hiányoznak, vagy csak fajlagosan magasabb költségekkel állnak rendelkezésre. Ezért fontos cél, hogy megteremtődjön a kis- és középvállalkozások növekedéshez, erősödéshez, *együttműködéséhez* és stabilitásához szükséges **gazdasági környezet**.

A versenyképesség erősítésében meghatározó szerepe van a hozzáadott érték növekedésének. A hozzáadott értéke azonban csak az emberi tőke, a szervezeti kultúra javulása és a fejlett tudásbázisra, illetve *a fenntarthatóság elveire* építő innovációs és kutatás-fejlesztési tevékenység és együttműködés fejlődése révén növekedhet. A technológia-intenzív tevékenységek elterjedése, a magas hozzáadott értékű termelés és a stratégiai szolgáltatások hazai meghonosodása nagymértékben elősegítheti a gazdasági felzárkózást.

**A kis- és középvállalkozások a foglalkoztatás és a jövedelemtermelés alapjai, ők bírnak a legnagyobb növekedési potenciállal. Jobb emberi és szervezeti erőforrásokra, fejlett K+F, innovációs együttműködésekre van szükség.**

A gazdaság versenyképességének javítását a kedvező földrajzi, természeti, ökológiai adottságaink kiaknázása, és a néhány szektorban fellelhető versenyelőnyünk megtartása segítheti elő. A termelőszektor versenyképességének növekedéséhez szükség van a korszerűsödő *környezetkímélő mezőgazdaság* (beleértve az erdőgazdálkodást, halászatot) hozzájárulására is. A magyar gazdaság számára kiemelkedően fontos

**Támaszkodjunk komparatív előnyeinkre!**

szolgáltató szektoron belül jelentős növekedési potenciállal bír a **turizmus**, amelynek fejlődése a földrajzi (kelet és nyugat, valamint észak és dél közötti „találkozópontra”), természeti (kiemelten a termál- és gyógyvízkészlet) és kulturális adottságokat hasznosítva az ország komparatív előnyeire támaszkodhat, a környezeti szempontok érvényesítése mellett.

24. oldal

A technológiai fejlődés felgyorsítása érdekében új, innovatív eljárások bevezetését, ~~beszállítói~~ és együttműködési hálózatok létrehozását, üzleti tanácsadói szolgáltatások igénybevételét kell ösztönözni. Elengedhetetlen a vállalkozások piacra jutásának elősegítése, a környezettudatos és hatékony vállalatirányítás és szakmakultúra, a vállalkozói ismeretek, képességek fejlesztése, az IKT hatékony alkalmazásának ösztönzése. **... segíteni kell technológiájuk fejlődését...**

#### **2.4.2 A foglalkoztatás bővülése**

28. oldal

**Cél, hogy mindenkinek legyen munkája, aki akar és tud dolgozni. Mindenkinek legyen munkája, aki akar dolgozni**  
Álljon rendelkezésre megfelelő számú és képzettségű munkavállaló a termelésüket, szolgáltatásaikat bővítő vállalatok számára. Ennek feltétele az álláskeresést és a foglalkoztathatóság javítását segítő szolgáltatások fejlesztése, illetve a szakmai és a földrajzi mobilitás bátorítása. Előnyben kell részesíteni a helyi foglalkoztatást, az ingázás minimalizálását.

(Környezeti és társadalmi szempontok miatt is lényeges a helyi foglalkoztatás előnyben részesítése az ingázással szemben.)

A foglalkoztatás bővítése csak a **társadalombiztosítási és szociális ellátórendszernek a (bejelentett) munkavállalásra ösztönző** átalakításával lehet eredményes. Olyan szolgáltatási elemeket kell fejleszteni, amelyek egyaránt segítik a munkaerőpiacra való visszatérést és a közösségi összetartozást, illetve meg kell erősíteni azoknak az ellátásoknak a szerepét, amelyekhez a munkaerőpiaci aktivitást ösztönző elemek kapcsolódnak. **A szociális védelmi rendszer ösztönözzön a munkavállalásra**

(A szociális ellátó rendszer és foglalkoztatás fentiekben bemutatott összefüggése meghatározó eleme nem csak a foglalkoztatás növelésének, hanem a társadalmi tőke fejlesztésének is. A közösségfejlesztés alapja az emberek önszerveződésének az elősegítése, azonban az önszerveződéshez bizalomra és a bizalomra alapozott együttműködésre van szükség. Azonban az együttműködéshez együttműködési kényszer kell, tehát szükséges, hogy az emberek egymásra utaltak legyenek. A jelenlegi szociális ellátó rendszer ezt az egymásrautaltságot szünteti meg. Ezért nem csak a foglalkoztatás szempontjából kell az ellátó rendszert felülvizsgálni, hanem meg kell találni azokat az ellátási formákat, amely erősíti a reciprocitást.)

### **2.4.3 A versenyképes tudás és műveltség növekedése**

31. oldal

Az emberek képzettségének növelése, készségeik javítása és az egész életen át tartó tanulás támogatása – amellett, hogy alapvető feltétele a sikeres munkaerőpiaci részvételnek – **a szociális hátrányokat is csökkenti**, hiszen az embereket felruházza a mindennapi élet egyéb területein is nélkülözhetetlen szociális készségekkel és kompetenciákkal. Ezért kiemelkedően fontos, hogy 2020-ra a társadalom minden tagjának – függetlenül életkorától, lakóhelyétől, nemétől, szociális helyzetétől, etnikai hovatartozásától, fizikai és szellemi adottságaitól – lehetősége legyen az aktív és kreatív élethez szükséges tudás, készségek és műveltség megszerzésére és megújítására. A tanulási lehetőségek bővülése, *a környezeti nevelés* és a közösségfejlesztés együttesen járulhatnak hozzá ahhoz, hogy az állampolgárok szűkebb és tágabb közösségük felelős, aktív, *környezet iránt érzékeny* és tudatosan cselekvő tagjaivá váljanak.

**A tudásnak nemcsak a munkaerőpiacon vesszük hasznát, hanem az élet minden területén**

(A fenntarthatóság elérése miatt lényeges a környezeti nevelés szempontjainak integrálása az oktatásba is.)

### **2.4.5 A társadalmi összetartozás erősítése**

36. oldal

A közösségfejlesztés, a közösségi öngondoskodás erősítése révén azonban nemcsak az életminőség javul, hanem nő az egyéni és közösségi aktivitás, ezáltal erősödik a társadalmi tőke, ami a társadalmi összetartozás elengedhetetlen feltétele. A társadalmi szolidaritás növelése, a diszkrimináció elleni küzdelem az esélyegyenlőség növekedését és a társadalmi kohézió erősítését szolgálja.

**A jó közösséghez tartozás fontos eleme az életminőségnek**

*A fejlesztések hozzájárulnak a lelki és szellemi életminőség javulásához is az egyének lelki és szellemi fejlődésével foglalkozó csoportok, civil szervezetek, társadalmi intézmények támogatása által.*

(Az életminőség tágabb értelmezése miatt a fejlesztéseknek támogatniuk kell a lelki és szellemi életminőséggel foglalkozó társadalmi intézményeket, civil szervezeteket.)

### **2.4.6 A fizikai elérhetőség javítása**

39. oldal

(A gyorsforgalmi úthálózat elérhetősége ábrát törölni kell. Ez ugyanis arra utal, hogy az autópálya-építéssel lehet leginkább javítani a fizikai elérhetőséget, és hogy erre kell a legtöbb forrást fordítani. Ez viszont nem igaz. Természetesen, ha csak az autóval, busszal vagy kamionnal az autópályán töltött időt hasonlítjuk össze a vele párhuzamos utakon történő eljutással két pont között, akkor ez az állítás

általában igaz. Ha azonban a szélesebb összefüggéseket tekintjük, akkor a helyzet egyáltalán nem ilyen egyértelmű, sőt éppen azt mutatja, hogy az autópálya-építés rontja az elérhetőséget.

Mivel a rendelkezésre álló források igen korlátozottak, az autópályák építésére fordított összeget a közlekedés egyéb területeiről kell elvonni, így például a meglévő közutak karbantartásától, a tömegközlekedés működtetésétől, a vasúthálózat fenntartásától, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javításától. Ennek következtében társadalmi szinten jóval nagyobb mértékben romlik az elérhetőség, mint amennyire esetleg javul az autópályák létesítésével.

Az autópályákon zajló forgalom túlnyomó része lakott településrészekről indul, illetve oda érkezik, így ezek útjaira számottevő többletforgalom zúdul. Tehát az autópályák a települések közötti szakaszokon csökkentik az eljutási időt, azonban a településeken belül sok esetben növelik azt. Budapesten például jól láthatók ennek katasztrofális hatásai. A fővárosban és környéken több százezer ember tölt naponta 20–30 percet vagy ennél is hosszabb többlet időt közlekedési dugókban az autópályák bevezető szakaszain és az azokhoz csatlakozó utakon, ugyanakkor a több száz milliárd forintba kerülő autópálya-építéseknek állítólag az a fő célja, hogy jóval kevesebb ember eljutási ideje csökkenjen legfeljebb ennyi idővel!

Számos egyéb jelenség is azt bizonyítja, hogy az elérhetőséget – bár jelentősége sok esetben tagadhatatlan – nem szabad fetisizálni. Az elmúlt években például több százezer ember költözött ki Budapestről a környéki településekre, vállalva, hogy a korábbinál akár egy-két órával is több időt tölt közlekedéssel csak azért, hogy ő és családja kellemesebb körülmények között lakjon. Tehát ebben az esetben (is) tömegesen részesítették előnyben az egészséges lakókörnyezetet a jobb elérhetőséggel szemben.

Magyarország egyes térségeiben a vállalkozások exportképességét aligha növeli, ha az utolsó 100–150 kilométeren 10–20 perccel hamarabb lehet oda eljutni, miközben exportunk legnagyobb része 1000 kilométer felüli távolságra megy (legnagyobb felvevőpiacunk Németország). Ráadásul a kamionok a határokon ennél jóval több időt töltenek el várakozással.

Naponta olvashatjuk, hogy a hazai textilipar tönkremegy a távol-keleti olcsó termékek behozatala miatt. Számos egyéb termék esetében is a több ezer kilométer távolságban lévő országokból származó import hatékonyan versenyez a nagyságrendileg (esetenként több nagyságrendileg) közelebb előállított magyar termékekkel – itthon és külföldön egyaránt. Mindez szintén azt támasztja alá, hogy a tervezett új autópályák révén esetenként megtakarítható 10–20 perc szállítási idő gyakorlatilag semmivel nem járul hozzá az ország versenyképességének növeléséhez.

Nehezen magyarázható az is, hogy ha a kormányzat valóban fontosnak tartja az elérhetőség javítását (és a települések tehermentesítését), és úgy véli, hogy ehhez sok száz milliárd forintot kell autópálya-építésre költenie, akkor miért riasztja el azok lehetséges használóit az autópálya-díjakkal. A másik oldalról pedig az a kérdés vethető fel, hogy amennyiben az autópályák rendkívül fontosak a közlekedők, a fuvarozók részére, akkor miért kerül el a személy- és tehergépkocsik jelentős része – különösen a magyaroknál jóval magasabb jövedelemmel rendelkező külföldi kamionosok – a fizető autópályákat, és használja a településeket is kettészelő, párhuzamos régi utakat.

Ugyanakkor az elérhetőség az elmúlt években folyamatosan romlott azok számára, akik tömegközlekedéssel, kerékpárral vagy gyalog kívánták megközelíteniük úticéljaikat (egyéb kedvezőtlen hatásai mellett ez a társadalmi feszültségeket is kielezi). A közúthoz viszonyítva nagyságrendileg környezetkímélőbb vasúti áruszállítás is egyre hátrányosabb helyzetbe került. Az autópálya-építések jelentős forrásokat vonnak el, amelyeket a közforgalmú személyszállítás, a vasúti árufuvarozás, a kerékpározás és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítására lehetne fordítani. Pedig ez utóbbiakkal sokkal költséghatékonyabban jóval több személy és vállalkozás számára lehetne javítani az elérhetőséget.

Az autópályák építése és használata a GKM szerint is fenntarthatatlan környezetvédelmi szempontból. Mivel a társadalom és a gazdaság is a környezet része, nyilvánvaló, hogy az autópályák társadalmi és gazdasági szempontból is fenntarthatatlanok (ha az egész fenntarthatatlan, akkor annak egy része sem lehet fenntartható). Tehát amennyiben folytatjuk az autópályák építését, és ösztönözzük azok használatát, előbb-utóbb mindenfajta elérhetőséget rendkívüli mértékben megnehezítünk.

Mivel az OFK egyik fő célja, hogy javuljon a versenyképesség, nyilvánvaló, hogy ez a fejezet is azt szolgálná. Ebből a szempontból viszont teljesen elhibázottnak tartjuk a fejezetet. Rendkívül primitív az az elképzelés, hogy a rövidülő eljutási idők javítják a versenyképességet. Az összefüggés ennél sokkal bonyolultabb. Erre itt csak 4 példát említenék:

1. A nemzetközi adatok azt mutatják, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlettsége gyakorlatilag nem befolyásolja azt, hogy az emberek naponta mennyi időt töltenek közlekedéssel. Ez az idő – például – Tanzániában ugyanakkora, mint az Egyesült Államokban. Nem javul, sőt romlik a versenyképesség, ha (a gyorsabb eljutási idő miatt is) az emberek tömegesen költöznek ki a városból, és naponta 40-50 kilométert autóznak, hogy eljussanak a munkahelyükre és vissza.
2. A hazai termékek sokszor alulmaradnak a versenyben a több ezer (sőt, nemegyszer több mint tízezer) kilométer távolságból ideszállított termékekkel szemben. Ezen aligha javít, ha a magyarországi közúti tranzitfolyosókat kiépítjük.
3. A versenyképességet sok tényező befolyásolja. Ha ezek közül az egyikre aránytalanul sok forrást fordítunk, akkor azt azoktól az ágazatoktól vonjuk el, amelyek esetleg sokkal hatékonyabban járulhatnak hozzá a versenyképesség fokozásához. A közlekedésnek (ezen belül elsősorban a közúti közlekedésnek) az állam már ma is olyan irratlan mértékű támogatás nyújt, ami az egész rendszert (nemcsak a közlekedést, de a nemzetgazdaságot) is finanszírozhatatlanná teszi, súlyosan rontva a gazdaság működését és a versenyképességünket (ld. [http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl\\_tam.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)).
4. A közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi mutatók alakulása is nagymértékben befolyásolja a versenyképességet, viszont a közúti közlekedés fokozása ezek romlását szokta előidézni.)

A települések, létesítmények fizikai elérhetőségének javítását a megfelelő területhasználat és településszerkezet kialakítása, valamint a közlekedési hálózatok és eszközök hatékony működtetése, felújítása és fejlesztése teszi lehetővé. Az elérhetőség minőségét az infrastruktúra fejlettsége és üzemeltetésének színvonala befolyásolja. Minél fejlettebb a közlekedési hálózat (ideértve a kiépítettséget, a megfelelő struktúrát, állapotot, a megengedett sebességet, a korszerű üzemeltetést), az eszközállomány (járműpark, forgalomirányítási eszközök, rendszerek), valamint az üzemeltetés (forgalomszervezés, irányítás, utaskiszolgálás stb.), annál inkább javulhat az elérhetőség.

**A közlekedés minősége az életminőség fontos eleme...**

Az elérhetőség javítása az életminőség mellett **alapvető hatással van a gazdasági, társadalmi és területi kohézióra is.** Oldja az ország gazdasági kettészakadását, növeli a hátrányos helyzetű régiók, térségek felzárkózási esélyeit, elérhetőbbé teszi a munkahelyeket és a különböző szolgáltatásokat, mérsékli a területi egységek közötti gazdasági-társadalmi fejlettségbeli különbségeket, az akadálymentesítéssel javítja a fogyatékosokkal élőket vagy más fizikai, környezeti és kommunikációs hozzáférésben akadályozott emberek életminőségét. A közlekedési rendszerek fejlesztéséből adódó negatív hatások minimalizálásához elengedhetetlen a **környezetkímélő, illetve a közlekedés biztonságát növelő fejlesztések** (a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása, a tömegközlekedés, a vasúti közlekedés, kötött pályás városi és elővárosi közlekedés fejlesztése, történelmi városmagok tehermentesítése, elkerülő utak építése a településen belüli forgalomcsillapítással és megfelelő területhasználati előírások bevezetésével párbuzamosan, a vízi utak jobb kihasználása stb.) előtérbe helyezése. **(GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS FORGALOM:** Ezek a közlekedési módok alapvető fontosságúak a településeken belüli közlekedésnél, azaz ott ahol az emberek mindennapi életének és gazdasági tevékenységének döntő része zajlik. **ELKERÜLŐ UTAK:** Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy ahol elkerülő utakat

**... de gazdasági, környezeti és társadalmi szerepe is jelentős**

építettek, ott egy bizonyos idő elteltével a forgalom mértéke esetenként kezdte megközelíteni a korábbi szintet – sőt, esetenként meg is haladta azt –, a balesetek száma pedig még növekedett az elkerülő út megépítése előtti időszakhoz képest! Ráadásul az elkerülő út mellé különböző forgalomvonzó létesítményeket telepítettek, ami még tovább rontotta a helyzetet. Ezért az elkerülő utakat csak úgy szabad építeni, ha azzal egyidejűleg a településen belül forgalomcsillapítást vezetnek be, és területrendezési előírásokkal korlátozzák a forgalomvonzó létesítmények települését az új út mellé. VÍZI UTAK: Nagyon óvatosan kell bánni a vízi utak fejlesztésével, ugyanis könnyen előfordulhat, hogy több ökológiai kárt és gazdasági veszteséget okozunk, mint amennyi hasznunk származik belőle.) A működtetés keretfeltételei meghatározók az infrastruktúra és a szolgáltatások hatékonysága és a gazdaság fenntarthatósága szempontjából.

A fizikai elérhetőség szintje **döntően befolyásolja a gazdaság versenyképességét.** Az elérhetőség javulása ösztönzi a működő tőke magyarországi telephelyválasztását, elősegíti a munkaerő mobilitását, segíti a hazai és nemzetközi áruszállításban hatékonyabbá tételét és a turizmust. ban való hazai részvételt, ezáltal hozzájárul a tartós növekedéshez. (Mit jelent a tartós növekedés? A növekedés sok esetben káros is lehet!)

A fizikai elérhetőség javításának célja, hogy településeink élhetőbbé váljanak, javuljon az emberek életminősége. a kedvező gazdaságföldrajzi helyzetet kihasználva az országot és a régióit **bekapcsolja az európai gazdasági térbe**, másrészt **javítsa** a regionális és térségi központok, a meghatározó városok (fejlesztési pólusok) fejlődését, valamint a leszakadó (periferikus, aprófalvas, tanyás) térségek **gazdasági felzárkózási esélyeit.** (Javaslom megtekinteni a nemzetközi kereskedelmünkre és az idegenforgalomra vonatkozó statisztikákat: ezek mind azt bizonyítják, hogy rendkívüli mértékben be vagyunk kapcsolódva az európai gazdasági térbe, tehát az semmi értelme nincs annak a kijelentésnek, hogy „...az országot és a régióit **bekapcsolja az európai gazdasági térbe**”. A mondat többi része pedig semmitmondó általánosság, annál is inkább, mivel nem fejt ki, hogy miként kellene a kitűzött cél érdekében javítani az elérhetőséget.)

**A közlekedés befolyásolja a települési kiválasztást és a munkaerő mobilitását**

**A fizikai elérhetőség javítása élhetőbb településeket eredményez**

**A közlekedés révén kapcsolódunk be az európai gazdasági térbe (Ez is teljesen értelmetlen. Egyrészt az európai gazdasági térbe már rendkívüli mértékben be vagyunk kapcsolódva, másrészt ennek a kapcsolódásnak a közlekedés csak egy eleme.)**

#### *A cél elérése*

Az ország nemzetközi gazdasági térbe történő intenzívebb bekapcsolódását, illetve a térségi-regionális elérhetőség javulását segíti elő **a meglévő közlekedési infrastruktúra fejlesztése.** Ez a közúti, vasúti, vízi, légi közlekedést, illetve a logisztikát egyaránt érinti. A regionális és térségi központok, a fejlesztési pólusokat jelentő meghatározó városok, valamint a leszakadó térségek elérhetőségének javítását szolgálja a településeken belüli és a települések, térségek közötti közösségi közlekedési rendszerek (városi

**Tovább kell fejlesztenünk a közlekedési infrastruktúrát**

tömegközlekedés, elővárosi közlekedés, helyközi közúti közlekedés, vasút) fejlesztése. Ugyanakkor a különböző közlekedési rendszerek fejlesztésénél elengedhetetlen az elemek közötti **interoperabilitás és intermodalitás** biztosítása, a kombinált közlekedés feltételeinek megteremtése. Mind az infrastruktúra modernizációja, mind a szolgáltatások minőségének, a működtetés keretfeltételeinek javítása szükséges a hatékonyabban működő, gazdaságos és korszerű közlekedési rendszerek megteremtéséhez.

A fizikai elérhetőség javítását az alábbi **prioritások** szolgálják:

## Prioritások

- ~~— hazánk **nemzetközi elérhetőségének** javítása, a logisztikai csatlakozások fejlesztése,~~
- ~~— a **regionális és régiók közötti elérhetőség** javítása,~~
- ~~— a **helyközi közösségi és a települési közlekedés** fejlesztése.~~
- *A **települési közlekedés** fejlesztése. Kiemelten kell javítani a gyalogos és a kerékpáros közlekedés feltételeit. Ezek a közlekedési módok (jelenleg elsősorban a gyalogos közlekedés) alapvető szerepet töltenek be a városok életében. Ide tartozik egyebek mellett a forgalomcsillapítás, a sétálóutcák kialakítása, a kellemes, növényzettel ellátott közterületek kialakítása, a mozgássérültek igényeinek is megfelelő közlekedési viszonyok megteremtése, valamint olyan településszerkezet kialakítása, amely csökkenti a gépjármű-közlekedés iránti igényeket. Jelentős javításra szorul a tömegközlekedés is. Szükséges az áruszállítás racionalizálása, hatékonyabbá tétele.*
- *A **helyközi közlekedés** javítása elsősorban a közösségi közlekedés fejlesztésével valósítható és valósítandó meg.*
- *A **regionális és régiók közötti elérhetőség** javítása érdekében elsősorban a vasúti közlekedés fejlesztendő.*
- *Hazánk **nemzetközi elérhetőségének** javítása érdekében a vasúti közlekedés, valamint a logisztikai csatlakozások fejlesztése kap elsőbbséget.*

A fizikai elérhetőség valamennyi prioritása esetében horizontális elvként kell érvényre juttatni a környezetterhelés minimalizálását, a természeti területek, ökológiai hálózatok, Natura 2000 területek megőrzését, a gazdaságos üzemeltetés és fenntartás szempontját (ideértve a meglévő infrastruktúra fejlesztését, illetve szinten tartását is), a közlekedésbiztonság feltételeinek érvényesítését, valamint az egyenlő esélyű hozzáférés követelményeit. A lakosság életében, a közlekedési és szállító cégek, vállalkozások gazdálkodásában a közlekedés és a veszélyes áruk szállításának biztonsága kiemelt jelentőségű.

**A közlekedés fejlesztésében szem előtt kell tartani érvényesíteni kell a horizontális szempontokat is**

## Szabályozási kérdések

A fizikai elérhetőség javítása kapcsán kiemelten fontos a közlekedés **környezeti** hatása, a közlekedés **biztonsága**, a közúti közlekedési szolgáltatások, a veszélyes anyagok szállítása szabályozási és ellenőrzési rendszerének kimunkálása és fejlesztése. A szabályozás segítségével egységes követelményrendszerrel kell érvényesíteni a közlekedési infrastruktúrák műszaki kialakításában, fenntartásában és működtetésében. Ugyancsak elengedhetetlen a közlekedési szektoron belül az ellenőrzött, szabályozott versenyre vonatkozó előírások megalkotása és ellenőrzése, a **tarifa- és díjpolitika** piaci környezetben történő szabályozása és a közösségi közlekedés bevételekkel nem

**A szabályozásnak erősítenie kell a biztonságot, és fel kell számolni a verseny korlátozását**

fedezett költségeinek megtérítése. A tisztességes piaci verseny megteremtésének, a versenykorlátozások felszámolásának alapvető feltétele, hogy megszűnjön a nem közszolgáltatásnak számító közlekedési módok közvetlen és közvetett állami támogatása, így ezt mielőbb meg kell valósítani.

A vasút fejlesztése során elengedhetetlen – az európai uniós gyakorlatnak megfelelően – a pályavasút, a személyszállító vasút és az árufuvarozó vasút szétválasztása, amelyek közül csupán a **pályavasút állami tulajdonban tartása fontos**. Az ilyen irányú fejlesztések megvalósításának alapfeltétele a MÁV Rt. privatizálását követő vasúti liberalizáció. Ugyancsak elkerülhetetlen a piacnyitás a közúti személyszállítási közszolgáltatások esetében is. A liberalizáció csak a közösségi érdekeket teljes mértékben érvényesítő, szigorú állami szabályozással és társadalmi részvétellel valósítható meg.

**A liberalizáció a vasút mellett a közúti személyszállítást is eléri**

#### **2.4.8 Természeti erőforrások és környezeti értékek védelme és fenntartható hasznosítása**

46. oldal:

Forrás: Global Living Planet Report, WWF, 2004.

A következő időszak fejlesztéspolitikájának egyik meghatározó tényezője a takarékos és megfontolt környezetgazdálkodás, a természetes és épített értékek, a környezeti táji és kulturális értékek megóvása, a lakosság környezeti tudatosságának növelése. A **környezetbiztonság** javítása az emberi egészség és életminőség javításának, a társadalmi jólét növelésének fontos részét képezi.

**A környezet az életminőség egyik fontos eleme**

47. oldal

A környezeti demokrácia kiteljesedésével, a fenntarthatóság pedagógiájának általános elterjesztésével, a társadalom környezeti értékrendjének javításával és a környezeti információk, adatok szabad áramlásának biztosításával a lakosság tevékenyebben tud részt venni a környezettel kapcsolatos döntésekben. Mindezek miatt növekszik a lakosság **környezettudatossága**.

**A lakosság környezeti tudatosságának is erősödnie kell**

Fontos a környezetbarát életmód és a fenntartható fogyasztás feltételeinek megteremtése: a kis termelési-fogyasztási közösségek támogatása, az önellátásra törekedő háztartások támogatása, a megfelelő fogyasztási alternatívák biztosítása a kereskedelemben, a fenntartható háztartási-közösségi hulladékgazdálkodás feltételeinek megteremtése és ösztönzése.

A tudatos fogyasztás alábbi elemeit kell elterjeszteni:

- Önmérséklet: nassok, élvezeti cikkek elkerülése
- A gyorsétermek és plázák kerülése
- Kreatív pihenés
- Lemondás a luxusról
- Alternatív ünneplés
- A silány minőség kerülése

(A javaslatok arra irányulnak, hogy a környezettudatosság növelésének

szükségességét még jobban aláhúzzák, az egyébként elég jól kidolgozott fejezetbe.)

A környezetpolitikánk fő törekvése az úgynevezett *szennyező fizet* elv érvényesítésének kiteljesítése. A környezetileg káros támogatások felszámolása segíti, hogy egységnyi termék vagy szolgáltatás előállításához kevesebb új anyagot és energiát kelljen felhasználni. Ez jelentős és tartós versenyelőnyt eredményezhet. A gazdasági eszközök (ökoadó, környezeti biztosítás) alkalmazása mellett fokozott figyelmet kell fordítani az információ alapuló eszközök (önkéntes megállapodások, öko-címkék alkalmazása stb.) elterjesztésére. Olyan megoldások bevezetése indokolt, amelyek elősegítik, hogy a szabályozási környezet és a fejlesztési-támogatáspolitikai célok egymást erősítve környezetbarát versenyelőnyt jelentsenek az országnak.

*A termelés és a kereskedelem terén újra kell gondolni a fogyasztói szükségleteket, tartós termékek gyártására/ eladására kell ösztönözni. Előtérbe kell helyezni az újrabasználatot, amely az újrabasznosításnál is fontosabb környezetvédelmi eszköz. Érdekléte kell tenni a vállalkozásokat a tisztább termelésben:*

- *Az életciklus-szemlélet alkalmazása*
- *Környezettudatos terméktervezés (öko-design)*
- *A Legjobb Elérhető Technológia alkalmazása*
- *Környezeti auditálás*
- *A veszélyes nyersanyagok kiváltása*

*A megelőzés támogatásánál nem lehet eltekinteni a média, a reklám, a marketing szabályozásától. Szabályozásra és önkorlátozás an szükség a reklámok stílusát és módszereit tekintve:*

- *Reklámetikai kódexek kidolgozása*
- *A gyermekreklámok mellőzése*
- *A hedonista életvezetési minták visszautasítása*
- *A hiteltelen zöld reklámozás szankcionálása*
- *A direkt mail korlátozása*
- *A reklámújságok korlátozása*
- *A Társadalmi Célú Reklám (TCR) újraszabályozása*
- *TCR-kampányok finanszírozása*
- *A reklám-immunitás fejlesztése*

**A „szennyező fizet” elv érvényesítése, az anyag- és energiatakarékosság ösztönzése**

## **2.4.9 Kiegyensúlyozott területi fejlődés**

55. oldal

### A Tisza-térség fenntartható felzárkóztatása

A Tisza-térség integrált fejlesztésének alapvető célja a Tisza által meghatározott táji rendszer működőképessége és az ökológiai kritériumoknak megfelelő fenntartható társadalmi, gazdasági fejlődés feltételeinek megteremtése.

**A Tisza-térség kezelése is csak integrált lehet**

Ennek érdekében az alábbi célok elérése szükséges:

- az árvíz, belvíz és az aszály környezetkárosító hatásainak kivédése, megelőzése, ártéri tájrehabilitáció;
- a Tisza-menti térség vízgazdálkodási rendszerének (természetes tározóknak, hullámtereknek) a kiépítése és ennek következményeként a megfelelő tájhasználatához kapcsolódó mezőgazdasági tevékenység kialakítása;
- a fejlesztések által érintett térségekben a foglalkoztatási lehetőségek bővítése érdekében a helyi termelői, szolgáltatói együttműködések ösztönzése, jelentős kulturális, táji értékekkel rendelkező területeken az ökoturizmus fejlesztése;
- a lakosság foglalkoztatási aktivitásának javítása a megfelelő képzettség megszerzésével, mentális képességek fejlesztésével és a társadalmi csoportok együttműködésének ösztönzésével.

(Érdemes lenne kibővíteni a fenti felsorolással a célrendszert)

## **2.5 Prioritások**

### **2.5.1 „Befektetés az emberbe” prioritáscsoport**

#### **6. A társadalmi és kulturális tőke erősítése**

68. oldal

Cél az **öngondoskodás** egyéni és közösségi szinten való erősítése, az állampolgárság, a társadalmi tagság megélésének, a társadalom szolidaritásának erősítése, a társadalmi tőke növelése a helyi közösségi kezdeményezések támogatásával, valamint az önkéntes munkavégzés ki szélesítése. A közösségfejlesztés és közösségi munka szomszédságok, települések, kisebb térségek és helyi társadalmak közös cselekvési képességének erősítését jelenti.

**Az öngondoskodás terjedése nem szoríthatja ki a társadalmi szolidaritást**

A fejlesztéseknek hozzá kell járulniuk a lelki és szellemi életminőség javulásához is az egyének lelki és szellemi fejlődésével foglalkozó csoportok, civil szervezetek, társadalmi intézmények támogatása által.

(Az életminőség tágabb értelmezése miatt a fejlesztéseknek támogatniuk kell a lelki és szellemi életminőséggel foglalkozó társadalmi intézményeket, civil szervezeteket.)

Az élhetőbb települések kialakulásának a legfontosabb lépései a központi településrészekben található lakónegyedek megújítása és a városok panelrekonstrukciós programjai. Ehhez csatlakozik a **szabadidős programoknak helyet adó közösségi terek kialakítása**, infrastruktúrájuk fejlesztése. Az ellátórendszer jelenleg nem tudja megelőzni a kamaszkorúak, fiatalok sajátos problémáinak kialakulását. Így különösen fontos a társadalmi integrációt segítő szolgáltatások megerősítése, **a szabadidő aktív és kreatív eltöltését szolgáló háttér megteremtése**. Ezt szolgálja az önkéntes ifjúsági munkát segítő képzés, a közösségi terek kialakítása, szabadidő-szervezési hálózat létrehozása és mindezek szakmai és információs bázisának megteremtése.

**Közösségi tereket kell kialakítani a szabadidő eltöltéséhez**

*Az egészség- és környezetvédelem erősítése érdekében támogatni kell a helyi és országos szemléletformáló programokat, civil szervezeteket és intézményeket.*

(Bár az intézkedés első bekezdése szerint cél a „egészség- és környezettudatosság növelése”, de a szövegben nem szerepel ez, mint támogatandó terület. Ezt pótolja a javaslat.)

## **2.5.2 „Befektetés a gazdaságba” prioritáscsoport**

### **10. Az innováció, kutatás-fejlesztés ösztönzése és infrastrukturális háttérének megerősítése**

76. oldal

Az **agrárium** versenyképességének növeléséhez és az agrártermelés okozta környezetterhelés csökkentéséhez elengedhetetlen a mezőgazdasági termelés hatékonyságának javítása, az élelmiszer-biztonság növelése, valamint **új típusú mezőgazdasági termékek előállítása** a mezőgazdasági biotechnológia (kiemelten a genomikai és biotechnológiai központok létrehozásával, genomikai kutatások) fejlesztése révén. *A kutatásoknál érvényesíteni kell bevezetni a természetes génállomány és a biológiai sokféleség megőrzésének szempontjait.*

**Agrárkutatások**

(A biotechnológiai kutatások egyes fajtáinak alkalmazása veszélyezteti a természetes élőhelyeket és az ökológiai gazdálkodást. Ezért fontos a megjegyzés)

#### **Új pontra javaslat**

*Elengedhetetlen a környezet- és természetvédelmi, környezet-egészségügyi valamint a fenntarthatósággal kapcsolatos kutatások jelentős fokozása. A környezetpolitika megvalósításának kiemelten fontos eszköze a tudásbázis fejlesztése, a korszerű megoldások kidolgozása, fejlesztése és elterjesztése.*

**Környezetvédelmi és fenntarthatósági kutatások**

### 2.5.3 „Befektetés a környezetbe” prioritáscsoport

82. oldal

#### 15. A természeti értékek és erőforrások megőrzése

A fenntartható fejlődés alapvető követelménye a **természeti elemek, természeti területek, természeti értékek és természeti erőforrások megőrzése**, gondozása a következő nemzedékek számára, az azokkal való takarékos, értékvédő gazdálkodás megvalósítása. **Az ingatlan, a tárgyi és szellemi örökség** környezeti szempontokat szem előtt tartó **hasznosítása, a természet megismerésére irányuló ökoturizmus fejlesztése, a hálózati rendszerek kialakítása** egyaránt hozzájárulnak a versenyképesség, ezen keresztül a társadalmi jólét növeléséhez.

Az agro-vidékfejlesztés keretében a mezőgazdasági tevékenységek környezetbarát átalakításával, a termőhelyi adottságokhoz, tájhoz igazodó termék- és birtokstruktúra kialakításával, az **ökológiai típusú gazdálkodás** kiemelt támogatásával, a falusi turizmus fejlesztésével, valamint az agrár-biodiverzitás növelésével elősegíthető a vidéken kistelepüléseken, tanyás és aprófalvas térségekben élők életminőségének *az életminőség* javítása és az egészséges, vegyszermentes mezőgazdasági termékek előállítása. **(Elfogadhatatlan az a szemlélet, amely az ökogazdálkodást és a falusi turizmust a legkisebb településekre kívánja száműzni. Nyilvánvalóan ezeken a településeken is fontosak ezek a tevékenységek, de nem kizárólag ott.)**

Az **integrált vízgyűjtő-gazdálkodáson** alapulva szükséges mindazon intézkedések, tevékenységek, beavatkozások összehangolása és széles körben egyeztetett tervezése, *valamint megvalósítása*, amelyek *kedvező* hatással *lehetnek* *vannak* a vizek mennyiségi, minőségi és ökológiai állapotára, a belterületi és síkvidéki, dombvidéki vízrendezésre.

#### 16. Tiszta települések, biztonságot teremtő környezetvédelem

Az élhető települési környezet megteremtése érdekében elengedhetetlen *a hulladékok mennyiségének csökkentése, továbbá a szelektív hulladékkezelés*, ezen belül elsősorban a gyűjtés, az *újrahasználat és az újrahasznosítás széles körű bevezetése*, és *—Az így módon nem kezelhető hulladékok esetén szükséges az ártalmatlanítás korszerű feltételeinek a kialakítása.* A műszakilag alkalmatlan hulladéklerakók lezárása, rekultivációja és a rekultivációt követő utógondozása hozzájárul a potenciális környezeti veszélyforrások felszámolásához.

**Jelenleg kb. háromszor annyi hulladékot termelünk a GDP-re vetítve, mint az OECD országok átlagosan. Ebben csak Törökország előzi meg Magyarországot!**

*A hulladék elhelyezési kultúra még mindig szánalmas, rengeteg a tájképi, környezetvédelmi és környezetegészségügyi szempontból elrettentő illegális lerakó. A hulladékgazdálkodást nagyrészt az ártalmatlanítási módszerek uralják, a belföldi*

**El kell terjeszteni a szelektív hulladékkezelést**

hasznosítás gyerekcipőben jár, hulladék megelőzésről alig esik szó. Csak a környezetvédelmileg fenntarthatatlan nagy regionális lerakók épülnek vagy terveződnek, a kistérségi megoldásokra nincs beruházási hajlam és forrás. A lakosságot semmi nem ösztönzi arra, hogy kevesebb hulladékot termeljen (kevesebbet fogyasszon), a kommunális szolgáltatók és az önkormányzatok által kivetett hulladékdíj nem teljesítményarányos és nem differenciált.

Az ártalmatlanítás centrikus hulladékgazdálkodás átállítása megelőzés központúvá. Decentralizálásra van szükség: a nagy regionális hulladékkezelő művek helyett kistérségi komplex programok indítását kell szorgalmazni. Az egyedi és társasházi komposztálás támogatása is alapvető fontosságú. A szelektálás és hasznosítás terén a háztartásokig menő gyűjtési rendszerek támogatására kell a hangsúlyt fektetni. A szelektálás és feldolgozás többletköltségeit a gyártói felelősség elve alapján kompenzálni kell. Az inert hulladékok elkülönített kezelése és feldolgozása fontos eleme kell hogy legyen a hulladékgazdálkodásnak. A veszélyes hulladékkal foglalkozó cégek esetében kötelező felelősségbiztosítást kell bevezetni.

A hatékony feltételrendszer érdekében

- a lerakást és az égetést adóztatni kell, a hasznosítás elterjedése érdekében
- fogyasztási adókat kell kivetni a luxusfogyasztás mérséklésére
- a termékdíjas-licenzdíjas rendszert módosítani kell, hogy az újrabasználható termékek előnybe kerülhessenek
- a szemétdíjat differenciáltan kell kivetni, teljesítményarányosan. A kommunális adó formájú szemétdíjat ell kell törölni.

Komoly lépéseket kell tenni a jogalkalmazás a jogérvényesítés terén: kemény hatósági ellenőrzés, a civil és állampolgári matchdog tevékenység fejlesztése, az ügyészek és a bírák képzése, elrettentő erejű szankciók alkalmazása.

A jellemzően nagyvárosi és a forgalmas közlekedési létesítményekhez kötődő **levegő-, por- és a zajszennyezés** mérséklése érdekében a mérőhálózat fejlesztése mellett szükség van a forgalom csillapítására, az autómentes övezetek, sétálóutca kialakítására, a csendes területek megóvására, a zöldfelületek, parkok megvédésére és állapotuk javítására, valamint újak kialakítására, a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítására, valamint kialakítására és a tömegközlekedés felújítására és további fejlesztésére (autómentes övezetek kijelölése, kerékpárút-hálózat kiépítése).

A lakosság egészséges ivóvízzel történő ellátásához elengedhetetlen a vízbe jutó károsanyagok számottevő csökkentése, valamint a csatornázás és a szennyvíztisztító-beruházások megfelelő szintje. Az ezzel kapcsolatos uniós normáknak hazánk az ivóvízminőség-javító és szennyvíztisztítási fejlesztések révén tud megfelelni. Az egészséges ivóvízkészlet megóvását szolgálja továbbá a hosszú távú biztonságos ivóvízellátást alapkövetelménynek tekintő vízbázisvédelmi program. Ugyanakkor kiemelt jelentőségű a természetközeli szennyvízkezelési eljárások és az egyedi szennyvízkezelési technikák, technológiák támogatása azokon a helyeken, ahol a hagyományos rendszerek nem építhetők ki gazdaságosan.

A település-rehabilitáció hangsúlyos eleme a történeti településközpontok, **városmagok értékőrző megújítása**, a műemlékek védelme és felújítása, valamint a települési zöldterületek védelme és fejlesztése. A múltból örökölt, gazdasági és egyéb tevékenységből eredő környezetszennyezések felszámolása, a kármentesítés, a rekultiváció és a barnamezős beruházások megvalósítása szintén hozzájárul a közterületek és épületek megújításához, valamint

**Óvjuk meg a még meglévő tiszta, csendes területeket!**

**Tovább kell folytatni a mérgező anyagok felszámolását, a csatornázást és a szennyvíztisztítók építését**

**A településeket a környezeti értékekre figyelemmel kell rehabilitálni**

a meglévő zöldterületek megőrzéséhez és újak létrehozásához, így a minőségi életfeltételek kialakításához.

## 17. A megelőző, elővigyázatos környezetvédelem és a környezetileg hatékony innováció általános érvényesítése

Az ipari vállalkozások körében és a szolgáltató szektorban a mennyiségi és termékszemléletű gazdaság **minőség- és szolgáltatásközpontú gazdasággá** történő átalakulásának elősegítése, a környezetbarát, minőségi termékeket előállító technológiák alkalmazásának támogatása jelentősen hozzájárul valamennyi környezeti elem együttes terhelésének csökkentéséhez. Az erőforrások védelmét és fenntartható felhasználását, illetve a tartós gazdasági versenyképességet egyaránt szolgálja az energiahatékonyság, energiabiztonság és a megújuló energiaforrások **A gazdaság minőség- és szolgáltatásközpontúvá válása csökkenti a környezet terhelését** (biomassza, bioüzemanyag, szélenergia, napenergia, geotermikus energia, ~~hulladék~~) részarányának növelése.

(A kommunális hulladékot szemléletileg nem lehet a megújuló energiaforrások közé sorolni! A szemetégetés különlegesen drága technológia, 20-25% salakot és veszélyes pernyét eredményez, környezetbiztonsági szempontból nem kielégítő és komoly társadalmi konfliktusok kísérik. A szelektív gyűjtési és hasznosítási rendszerek konkurrenciái az égetők, és akkor sem elfogadhatóak, ha energetikailag esetleg hasznot hoznak.)

Az energiahatékonyság, energiatakarékosság, energiabiztonság javításának ösztönzése az energiafelhasználás csökkentésével párhuzamosan a **termelés hatékonyságának növekedését is kínálja** a vállalkozások számára. Az energiafelhasználás és az energiaköltségek mérséklése, az energiatakarékossági célú technológiai fejlesztés, a termelő- és a közsféra energiafelhasználásának a mérséklése, az energiaköltség-ráfordítások csökkentése érdekében el kell végezni ~~cél szerű támogatni~~ (Kérdés, hogy ezekből mit kell közpénzekből támogatni, és mit kell segíteni a szabályozás javításával.)

- a távhőellátás és
- a gáz- és villamosenergia-ellátás szolgáltató oldalának korszerűsítését,
- a szolgáltatóparkok, önkormányzati tulajdonú társaságok energiahatékonysági beruházásait,
- a köz- és lakóépületek energiamegtakarítást szolgáló korszerűsítését,
- a megújuló energia felhasználásához kapcsolódó környezetipari háttér, technológiák versenyképességének javítását.

**A gazdaság minőség- és szolgáltatásközpontúvá válása csökkenti a környezet terhelését**

**A környezettudatosság megtakarításokkal is járhat**

## 18. Hazánk nemzetközi elérhetőségének javítása, a logisztikai csatlakozások fejlesztése

84. oldal

(A prioritásokat meg kell fordítani. A legfontosabb a településeken belüli közlekedés, ezután következik a kis távolságú helyközi közlekedés, majd a hazai távolsági, és csak legutolsó sorban a nemzetközi elérhetőség. A legnagyobb gondok ugyanis nem hazánk nemzetközi elérhetőségével vannak, hanem a helyi és a kis távolságú helyközi közlekedéssel. Az itt felhalmozódott feszültségek sokkal inkább rontják hazánk versenyképességét, mint a nemzetközi elérhetőség terén előforduló hiányosságok. Ezt az állításunkat támasztják alá a statisztikai adatok és a közvélemény-kutatások, de erről saját szemével is meggyőződhet bárki, aki településeinken (különösen a városokban, de nemegyszer a falvakban is) kimegy az utcára.)

Magyarországon hat TEN-folyosó, illetve -folyosóág halad át, amely közlekedési kapcsolatot teremt mind az Északi-tenger és a Földközi-tenger, mind a FÁK-országok és az Európai Unió tagállamai irányába.

**Országunkon hat transzeurópai folyosó halad át**

**A transzeurópai folyosókat mielőbb ki kell építenünk**

**A transzeurópai közlekedési folyosók** tervezett magyarországi **közúti szakaszait** gyorsforgalmi utak *és más főutak* alkotják. Alapvető cél a stratégiai program keretében, hogy az érintett gyorsforgalmi utak elkerüljék a településeket hiányzó szakaszainak az országhatárokig történő kiépítése, valamint hogy a már rendelkezésre álló szakaszok korszerűsítésre kerüljenek. (Amint már fentebb kifejtettük, a gyorsforgalmi utak építése és üzemeltetése fenntarthatatlan, ezért bővítésüket nem szabad folytatni. Szükséges viszont a településeket elkerülő rövid útszakaszok megépítése a fentebb már említett feltételekkel.)

**A transzeurópai folyosókat mielőbb ki kell építenünk**

A TEN-T hálózathoz tartozó vasúti szakaszok mellett elengedhetetlen a **kapcsolódó vasúti törzshálózat** fejlesztése is. Magyarország általános stratégiai célja egy fokozatosan liberalizált, európai szinten működőképes és versenyképes vasúti közlekedés megteremtése, amely az alapvető utasigényeket (sebesség, gyakoriság, pontosság, járműkomfort) európai színvonalon képes kiszolgálni, versenyképes az áru fuvarozás terén, a magyar pályahálózat pedig az európai tranzitforgalomnak vonzó alternatívát kínál. Ennek érdekében meg kell valósítani a regionális jelentőségű vonalak kiválasztását, a törzshálózat többségének 120–160 km/h sebességre való átépítését, valamint a kisebbségi forgalmú kihazánál vonalak leválasztását a MÁV-tól és térségi kezelésbe adását. Elő kell készíteni az európai nagy sebességű vasúti hálózathoz való csatlakozást.

**Ehhez is kapcsolódóan végre kell hajtani a vasút korszerűsítését**

A **Duna** ugyancsak a TEN eleme. A Duna ~~német, osztrák, szlovák, szlovák-magyar és magyar szakaszán~~ —~~azonos normák figyelembevételével~~ ~~végrehajtott munkálatok eredményeként~~ —~~homogén mutatókkal jellemezhető~~ szállítási pálya létrehozása a cél, ami hozzájárulhat a vasúti és közúti szűk keresztmetszetek tehermentesítéséhez, a turisztikai célú hajóforgalom növekedéséhez. Elengedhetetlenül fontos a Duna komplex fejlesztése. a meglévő

**Elengedhetetlen a dunai hajózás fejlesztésénél az ökológiai szempontok érvényesítése**

~~adottságok kihasználásával, az ökológiai szempontok legmesszebbmenő érvényesítésével lehet a hajózást biztosítani. (Nem a Dunát kell a hajóforgalomhoz igazítani, hanem fordítva. A vasúti pályákon jelenleg óriási kihasználatlan kapacitás van, és a tervezett fejlesztések nyomán ezek növekedni fognak. Értelmetlen, sőt nemzetgazdasági szempontból kifejezetten káros, ha a meglévő vasúti kapacitás kihasználatlanul hagyjuk, és közben a vízi szállítás bővítésére fordítunk közpénzeket.)~~

**Duna komplex fejlesztése**

~~Az elsősorban turisztikai célú utazások számának gyarapodása miatt megnövekedett Magyarországra irányuló légi- és légtérforgalom szükségessé teszi **a légi forgalom keresletszabályozással történő visszafogását, Ferihegyi repülőtér** kapacitásbővítő fejlesztését, illetve szerepének újrafogalmazását a közép-európai gazdasági térben, másfelől a légiforgalmi irányítás korszerűsítését, valamint a légtér biztonságának növelését. (A légi forgalom egyrészt hatalmas közvetlen és közvetett állami támogatásban részesült és részesül, ami indokolatlanul nagy forgalmat gerjeszt. Másrészt a légi közlekedés a leggyorsabban növekvő és egyúttal az egyik leginkább környezetszennyező közlekedési mód. Ezen okok miatt a továbbiakban semmiféle állami támogatásban nem szabad részesíteni és az ún. külső költségeket be kell építeni az áraiba.)~~

**Ferihegyet tovább kell bővíteni**

**A légi forgalom további növekedése nem kívánatos**

~~A szállítás-logisztika távlati fejlesztésének legfontosabb lépése egyrészt a közlekedési infrastruktúra fejlesztése a perspektivikus nemzetközi kereskedelmi útvonalak mentén (közutak, vasúti törzshálózat, kikötők, agrárkikötők, repülőterek), másrészt pedig a logisztikai központok hálózatának kialakítása, a meglévők korszerűsítése, a hiányzó központok megépítése (esetenként ipari parkkal, illetve az agrárlogisztika esetében termelési és értékesítési szövetkezettel közös létesítményként), magánvállalkozók bevonásával (helyi infrastruktúra kiépítése). (Ez egyrészt felesleges ismétlés, másrészt nem különíti el, hogy mi az amihez állami hozzájárulás kell, és mi fejlesztendő tisztán piaci alapon.)~~

Magyarországon az utóbbi években jelentősen megnőtt a közúti forgalom részaránya és a közúti tranzitáru-forgalom, növelve a hálózat terhelését, a zaj- és légszennyezést, valamint az energiafelhasználást. E hatások mérséklésének hatékony eszköze a kombinált szállítás fejlesztése. A **kombinált szállítás** nagyobb térhódítása csak infrastruktúrájának (a terminálok és a szállító eszközök) fejlesztésével, valamint megfelelő adó- és díjrendszer bevezetésével képzelhető el. (A közúti szállítás valódi költségeit érvényesíteni kell az árakban, különben folytatódik a jelenlegi óriási pazarlás és környezetszennyezés, és a kombinált szállítás is feleslegesen nagy állami támogatást igényel.)

**A kombinált szállítás elterjesztésével csökkenthető az úthálózat és a környezet terhelése**

## 19. A regionális és a régiók közötti elérhetőség javítása

Közúthálózatunk sűrűsége alapvetően megfelel az ország fejlettségének és igényeinek, de számos fontos kapcsolati elem hiányzik. Ez többek között azt jelenti, hogy a közlekedők esetenként jelentős kerülőre kényszerülnek. A közúthálózat hatékony működése szempontjából mindenképpen szükséges **hiányzó kapcsolati elemek megépítése**. Ezeket a nagyobb vagy fontosabb forgalmi áramlatok gyorsabban, biztonságosabban és megbízhatóbban, a környezetre gyakorolt negatív hatások minimalizálásával tudnak lebonyolódni.

~~A térségi regionális elérhetőség szintjének javításához alapvető fontosságú a transzeurópai közlekedési folyosókhoz kapcsolódó, azokat haránt irányban összekötő gyorsforgalmi utak, főutak fejlesztése. Elengedhetetlen az európai közlekedési folyosók által nem érintett, közlekedési szempontból elzárt térségek elérését javító gyorsforgalmi hálózati elemek kiépítése, a jelenlegi rendszer kiegészítése a forgalmi igényeknek megfelelő, jelentős útvonal-rövidülést eredményező elemekkel. Bővíteni kell a meglévő úthálózatot, különösen azokon a szakaszokon, ahol 5000 E jármű/nap értéknél nagyobb a forgalom, illetve újabb hidakat és a hozzájuk kapcsolódó úthálózatot is kell építeni vagy felújítani. További (Magyarországon nincsenek közlekedési szempontból elzárt térségek, minden térség viszonylag gyorsan megközelíthető a meglévő úthálózaton. Nem mennyiségi gondok vannak, hanem minőségiek. 2013-ig nem új utakat kell építeni, hanem a katasztrofálisan leromlott meglévő úthálózatot kell legalább részben rendbe tenni. Ezen túlmenően – amint azt az EU 2001-ben elfogadott közlekedéspolitikája is megállapítja – a közúti közlekedést túlzottan gerjesztik az alacsony árak, ami abból adódik, hogy a résztvevői nem fizetik meg az általuk okozott költségeket. Csak a helyes árak megvalósítása tenné lehetővé annak megállapítását, hogy milyen fejlesztésekre van szükség. Figyelembe kell venni azt is, hogy a közúti közlekedés jelenlegi formája fenntarthatatlan, amint ezt az Európai Bizottság és az OECD is megállapította.) Sűrűtő feladat a meglévő úthálózat felújítása. Fontos feladat a számos akadállyal (útsatlakozás, vasúti átjárók), **belterületi szakasszal neheztett útvonalak fejlesztése, a hiányzó határátkelők kiépítése és a meglévők fejlesztése**, ami a szomszédos országokkal való jobb együttműködést is szolgálja, ~~a rossz elérhetőségből adódóan hátrányos helyzetű települések, főként a zsáktelepülésekre vezető utak megépítése. (Erre is vonatkoznak az előzőkben említettek. Ráadásul a zsáktelepülések jelentős vonzerőt jelenthetnek a falusi turizmus és az ökoturizmus szempontjából, így ennek előmozdítására kell fordítani a támogatást, nem az ezt lerontó útépítésekre.)~~ A **burkolat megerősítési program** révén az EU-csatlakozási szerződésben vállalt kötelezettségnek megfelelően a közúthálózat burkolatát alkalmassá kell tenni a 115 kN tengelyterhelésű járművek forgalmára oly módon, hogy ennek költségeit teljes egészében az érintettek fizetik meg. (A 100 kN tengelyterhelés feletti járművek a közúton közlekedők néhány tízezrelékét teszik ki. Társadalmilag igazságtalan, mélységesen erkölcstelen és gazdaságilag is ésszerűtlen lenne, ha az útburkolatok 115 kN tengelyterhelésre történő megerősítését nem kizárólag ezen járművek üzemeltetőire terhelnék, hanem a többi közlekedőre is, sőt az egész társadalomra.)~~

**Pótolni kell közúthálózat hiányzó kapcsolati elemeit.**

**Összekötő gyorsforgalmi utakra van szükség**

**Meg kell akadályozni a meglévő úthálózat további romlását**

A közforgalmú közlekedés térvesztésének megállításához, a tömegközlekedéssel történő utazási idők csökkentéséhez és a jobb szolgáltatási színvonal eléréséhez elengedhetetlenné válik a **közlekedési ágazatok** (közút, vasút, egyéb) **kínálatának összehangolása** regionális, térségi és agglomerációs szinten, ami a gazdaságos üzemeltetést és fenntarthatóságot is elősegíti. Ennek eszköze a **közlekedési szövetségek** létrehozása lehet a helyi és helyközi (elővárosi) személyszállítási feladatok összehangolására (menetrendek illesztése, egységes tarifarendszer kialakítása). Ezt szolgálja még a régiók közötti összehangolt közösségi szolgáltatások megszervezése, ezek feltételeinek – ideértve a finanszírozási feltételeket is – biztosítása (közút, vasút), illetve regionális közforgalmú hatósági rendszer kialakítása.

**Össze kell hangozni a tömegközlekedési ágazatok kínálatát**

~~Egyre növekvő szerephez jutnak a regionális elérhetőség javításában a **regionális repülőterek**. A regionális repülőterek fejlesztésének egyaránt kell szolgálnia a szolgáltatások színvonalának javulását, illetve a repülőterek infrastruktúrájának fejlesztését. (Ez nem állami feladat. Az állam megfelelő szabályozással, valamint a társadalmi költségeket is tükröző adók és díjak megállapításával befolyásolja a légi közlekedést, azonban egyetlen forint közpénzt se nyújtson számára.)~~

**Fejleszteni kell a regionális repülőterek szolgáltatási színvonalát és infrastruktúráját**

## 20. A helyközi közösségi és a települési közlekedés fejlesztése

A magyarországi országos közúthálózat összes hosszának mintegy negyede települési átkelési szakasz. Így jelenleg a fő közlekedési utak tranzitforgalmának nem elhanyagolható része a településeken halad át. Az elkerülő utak hiánya rontja az érintett települések lakhatóságát, és indokolatlanul terheli a környezetet. Ezért **az elkerülő és tehermentesítő utak építése – a településen belüli forgalomcsillapítással és megfelelő területhasználati előírások bevezetésével párhuzamosan – kiemelt cél.** (Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy ahol elkerülő utakat építettek, ott egy bizonyos idő elteltével a forgalom mértéke esetenként kezdte megközelíteni a korábbi szintet – sőt, esetenként meg is haladta azt –, a balesetek száma pedig még növekedett az elkerülő út megépítése előtti időszakhoz képest! Ráadásul az elkerülő út mellé különböző forgalomvonzó létesítményeket telepítettek, ami még tovább rontotta a helyzetet. Ezért az elkerülő utakat csak úgy szabad építeni, ha azzal egyidejűleg a településen belül forgalomcsillapítást vezetnek be, és területrendezési előírásokkal korlátozzák a forgalomvonzó létesítmények települését az új út mellé.) ~~Ugyancsak fontos a hátrányos helyzetű (zsák) települések közösségi közlekedéssel való megközelíthetőségének javítása. (A zsáktelepülések jelentős vonzerőt jelenthetnek a falusi turizmus és az ökoturizmus szempontjából, így ennek előmozdítására kell fordítani a támogatást, nem az ezt lerontó útépitésekre. Ez gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt hatékonyabb módja lenne a közpénzek felhasználásának.)~~

**Az elkerülő és tehermentesítő utak építése kiemelt cél, a településen belüli forgalomcsillapítással és megfelelő területhasználati előírások bevezetésével együtt**

A közlekedéspolitikai fő prioritása olyan városi közlekedési rendszer kialakítása, amely a fenntartható mobilitás érdekében határozottabban támaszkodik a **közforgalmú közlekedésre** az egyéni gépjármű-használattal szemben, továbbá *kiemelten* javítja a gyalogos közlekedés és a kerékpáros közlekedés feltételeit, valamint a közlekedésbiztonságot.

**Állítsuk meg a tömegközlekedés térvesztését az egyéni közlekedéssel szemben!**

**Növeljük a  
tömegközlekedés  
részarányát,  
jelentősen  
javítsuk a  
gyalogos és  
kerékpáros  
közlekedés  
feltételeit!**

### **3. A FEJLESZTÉSPOLITIKA HATÉKONYSÁGÁNAK MEGALAPOZÁSA**

95. oldal

Az elmúlt években a magyar költségvetés több lépést tett ebbe az irányban (célelőirányzatok, elkötelezettségek bemutatása a költségvetés mellékletében, összevont támogatási előirányzat a Közösségi Támogatási Keretterv mögött), az átláthatóság követelménye azonban további lépéseket tesz szükségessé.

Szükséges a támogatások felülvizsgálata. A nemzetgazdasági és környezetvédelmi szempontból káros közvetlen és közvetett támogatásokat mielőbb fel kell számolni.

**Felszámoljuk a  
káros  
támogatásokat**

(A megvalósítás peremfeltételei között nem szerepel a „jó kormányzás” (*good governance*), amely az egész fejlesztési folyamat társadalmi befogadásának alapja. Az anyagot a peremfeltételek között javasoljuk az alábbi ponttal kiegészíteni. )

#### **Jó kormányzás, társadalmi részvétel**

A közösségi részvételt biztosítani kell a fejlesztéspolitika kialakításától, a programok végrehajtásán és monitoringján keresztül, az operatív programok meghatározásáig és végrehajtásáig. Szükséges továbbá a társadalom aktív tájékoztatása a folyamat dokumentumainak, háttérelmzéseinek nyilvánosságának megteremtésével, a felelős állami közigazgatási szereplők megnevezésével és számon-kérhetőségével együtt.

Budapest, 2005. augusztus 10.