

SZÉCHENYI 2020



MINISZTERELNÖKSÉG



# Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program

2014-2020

(IKOP 3.96 változat, 2014. 04. 22.)

## STRATÉGIAI KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT

**Projekt-vezető: dr. Tombáczy Endre**

**Témafelelős: Vidéki Bianka**

Készítette:

**ÖKO Zrt.**

**Közreműködő:  
Közlekedés Kft.**

**Budapest, 2014. augusztus**



MAGYARORSZÁG  
KORMÁNYA

Európai Unió  
Európai Strukturális  
és Beruházási Alapok



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

## TARTALOMJEGYZÉK

1. A KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT KIDOLGOZÁSI FOLYAMATA.....	4
1.1. Előzmények .....	4
1.1.1. A környezeti vizsgálat szükségessége .....	4
1.1.2. A környezeti vizsgálat célja .....	5
1.1.3. A környezeti vizsgálati dokumentum felépítése, tematikája .....	5
1.2. Kapcsolódás a tervezési folyamat más részeihez és egymáshoz.....	7
1.2.1. A tervezési rendszer, a Partnerségi Megállapodás és az operatív programok.....	7
1.2.2. Az OP-k kapcsolódásai, az átfedések elkerülése.....	10
1.2.3. Ex ante értékelés és környezeti vizsgálat.....	15
1.3. A (Stratégiai) Környezeti Vizsgálat elvi és módszertani háttere .....	15
1.3.1. Környezeti vizsgálat fogalma és menete .....	15
1.3.2. A (Stratégiai) Környezeti Vizsgálat alaplogikája.....	19
1.3.3. Az értékelés célja és módszertani vonatkozásai.....	19
1.3.4. A fenntarthatósági értékrend meghatározása .....	21
1.3.5. Korlátok, bizonytalanságok, az előrejelzések érvényességi határai.....	24
1.4. Felhasznált dokumentumok és adatok.....	25
1.5. A javaslatok hatása a terv, illetve program alakulására .....	27
1.6. A környezet védelméért felelős szervek és a nyilvánosság által adott vélemények, szempontok figyelembevétele.....	32
2. A VIZSGÁLAT TÁRGYA, AZ OPERATÍV PROGRAM RÖVID ISMERTETÉSE .....	34
2.1. Az OP prioritástengelyei, specifikus céljai és tervezett intézkedései .....	34
2.2. A prioritástengelyek és a specifikus célok összefüggése más releváns tervekkel, illetve programokkal .....	38
2.3. Változatok vizsgálata .....	42
2.3.1. Időbeli változások.....	42
2.3.2. A „null” változat értékelése .....	43
3. AZ INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM ÉS A KAPCSOLÓDÓ NEMZETI ÉS EURÓPAI UNIÓS (KÖZÖSSÉGI) CÉLOK.....	47
3.1. A kapcsolódó legfontosabbnak ítélt közösségi célkitűzések.....	47
3.1.1. Általános és területi célrendszer .....	47
3.1.2. Egy-egy környezeti elem/rendszer szempontjából kiemelt célkitűzések .....	55
3.2. Az operatív program tervezését meghatározó nemzeti célok.....	55
3.2.1. Általános gazdasági-társadalmi programok, stratégiák.....	56
3.2.2. Fenntarthatóság .....	57
3.2.3. Terület- és vidékfejlesztés .....	58
3.2.4. Környezetvédelem .....	59
3.2.5. Klímaváltozás .....	62
3.2.6. Egyéb, az IKOP szempontjából lényeges stratégiák, programok .....	63
3.2.7. Egyéb, az IKOP-hoz kevésbé köthető stratégiák, programok .....	67



3.3. A közösségi és a nemzeti célokból összeállítható környezetvédelmi célrendszer .....	68
3.4. Az IKOP értékelése a közösségi és nemzeti célok alapján .....	71
3.5. Az IKOP célrendszerének belső konzisztenciája .....	78
4. A JELENLEGI HELYZET, KÖRNYEZETI KONFLIKTUSOK ÉS PROBLÉMÁK .....	80
4.1. Általános környezeti helyzet a környezeti célok figyelembevételével .....	80
4.2. A hazai közlekedés és a közlekedési infrastruktúra jellemzői .....	87
4.3. Konfliktusok, problémák .....	90
4.4. Az operatív program helyzetértékelése környezeti szempontból .....	90
5. Az Operatív Program környezeti hatásainak és fenntarthatósági következményeinek feltárása .....	92
5.1. Környezeti hatások értékelése .....	92
5.1.1. Együttes értékelés .....	92
5.1.2. Környezeti elemek/rendszerek várható változásai prioritás-tengelyenként .....	98
5.2. Fenntarthatósági elemzés .....	112
5.2.1. A fenntartható fejlődési kritériumok meghatározása .....	112
5.2.2. Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program értékelése fenntartható fejlődési kritériumok szerint .....	116
5.3. Gátló társadalmi gazdasági konfliktusok .....	123
5.4. Az OP összefoglaló környezeti szempontú értékelése .....	126
5.5. Az országhatáron áterjedő környezeti hatások lehetősége .....	129
6. A kedvezőtlen hatások csökkentésére, a környezetvédelmi megoldások hatékonyságának javítására szolgáló javaslatok .....	131
6.1. Az operatív program környezetvédelmi hatékonyságának értékelése, javaslatok a szükséges intézkedésekre .....	131
6.2. Javaslat az operatív program által befolyásolt más tervben, illetve programban figyelembe veendő környezeti szempontokra .....	133
6.3. A várható környezeti hatások monitorozására vonatkozó javaslatok értékelése, további javaslatok .....	134
Rövidítésjegyzék .....	137
IRODALOMJEGYZÉK .....	138
KÖZÉRTHETŐ ÖSSZEFOGLALÓ .....	143
1. A vizsgálat körülményei .....	143
2. A vizsgálat tárgya és néhány fontos módszertani kérdése .....	143
3. Az értékelés eredményei .....	144
4. Javaslatok .....	150

## 1. A KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT KIDOLGOZÁSI FOLYAMATA

**Jelen munka tárgya** a 2014 - 2020-as tervezési időszak **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) prioritási tengelyeinek és egyedi célkitűzéseinek** (Stratégiai) **Környezeti Vizsgálata** (továbbiakban SKV). A Stratégiai Környezeti Vizsgálat (SKV) az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet előírásainak megfelelően készül. A feladat része a környezetvédelmi szempontok érvényesülésének segítése az operatív program véglegesítésének folyamatában, valamint a kapcsolódó környezeti értékelés elkészítése, beleértve az értékelés társadalmi egyeztetésének lebonyolítását és dokumentálását is.

### 1.1. Előzmények

#### 1.1.1. A környezeti vizsgálat szükségessége

Az Európai Unió (EU) 2014 és 2020 közötti hétéves költségvetési keretéből jelentős fejlesztési források érkehetnek Magyarországra. A vonatkozó uniós jogszabályok szerint a tagállamok, így Magyarország számára is átadott forrásokat a fejlesztési programokban rögzítettek szerint kell felhasználni. E programokat Magyarország tervezi meg, és az EU Bizottságával való egyeztetést követően indulhat el a végrehajtásuk.

A programtervezési folyamatot a Nemzetgazdasági Minisztérium 2012-ben indította el. A Partnerségi Megállapodás részleteit tartalmazó operatív programok (OP) Európai Bizottság felé történő benyújtásának feltétele a vonatkozó szabályozás szerint a független értékelők által előállított ex ante értékelési jelentés és a stratégiai környezeti értékelés kidolgozása (lásd 2014-2020-as időszak európai uniós fejlesztéspolitikájának keretszabályozását tartalmazó ún. Common Provisions Regulation előírását).

Ennek megfelelően a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ) 2012 októberében közbeszerzési eljárást indított független értékelői kapacitások beszerzése érdekében. A sikeres eljárás eredményeképpen az Ügynökség 2013. áprilisban szerződést kötött a nyertes ajánlattevőkkel mind az ex ante értékelések, mind a környezeti vizsgálatok elkészítésére. A közbeszerzési eljárás alapján az ex ante értékelések elvégzésére operatív programonként bíztak meg egy-egy független szakértő céget, konzorciumot, míg a stratégiai környezeti értékelések elkészítését az összes OP-ra egy ajánlattevő, az ÓKO Környezeti, Gazdasági, Technológiai, Kereskedelmi Szolgáltató és Fejlesztési Zrt. (1013. Budapest, Attila út 16.) nyerte el.

Az értékelési munka a következő lépésekből állt:

- A. Elkészítettük, majd feltettük a honlapra, illetve kiküldtük a tervezőknek a **munkatervet**. Erre vonatkozóan kaptunk néhány visszajelzést, amit a további munkafolyamatban figyelembe vettünk.
- B. A tervezői-értékelői csapatokon belüli többszöri egyeztetéssel elkészült az SKV során figyelembe vett két **értékelési kritériumrendszer**:
  - Fenntarthatósági kritériumok rendszere, az eddig használt táblázat tovább fejlesztésével
  - Környezetvédelmi célok, egy részletes alapozó munkaanyag alapján.
- C. Az OP-k 2.0-ás változataira készült **értékelő anyagokat** 2013 szeptemberében küldtük ki a tervezőknek és ex-ante készítőknél. Ehhez készítettünk egy sémát, amely tartalmazta a kritérium rendszereket.
- D. **Értékelő tanulmány készült a PM júniusi verziójára** is. (Elküldve 09. 12-én dr. Péti Márton NTH főosztályvezető úrnak.)



- E. Az **Országos Környezetvédelmi Tanács** 2013. október 3-i plenáris ülésén tárgyalta a 2014-2020 programozási időszak programjai Stratégiai Környezeti Vizsgálata tematikájának tartalmát. Itt bemutatót tartottuk erről és részt vettünk a téma megtárgyalásában. A Tanács elvárásait a további munkába beépítettük.
- F. 2013 októberében és november elején megkaptuk az OP-k 3.0-ás változatát, melyekre elkészítettük a **teljes SKV dokumentációt**. Ez felkerült véleményezésre az NFÜ honlapjára 2013. november végén.
- G. Regionális **partnerségi fórumok** a hét régió egy-egy meghatározó városában 2013. december közepén zajlottak.
- H. Mind a releváns elektronikus véleményeket, mind a fórumokon érkezett észrevételeket további munkánkba beépítjük.
- I. 2014 februárjában az Országos Környezetvédelmi Tanács ülésén bemutattuk az SKV-kat, amelyet a tagok jónak tartottak és véleményeztek.
- J. 2014. március elején megkaptuk az OP-k 4.0-ás (IKOP esetén 3.92-es) változatát. A hónap folyamán a beérkezett vélemények és az OP módosítások figyelembe vételével módosítottuk az SKV-kat.
- K. 2014 májusában az OP-k SKV-jának véglegesítése történt, a Kormány által elfogadott OP-változatok (IKOP esetében a 3.96-os verzió) alapján.

### **1.1.2. A környezeti vizsgálat célja**

Az Európai Unió a fejlesztéseket megelőző környezeti hatásvizsgálatok gyakorlatát 2001-ben kiterjesztette a beruházásoknál korábbi fázisok (pl. ágazatpolitikák, tervek és programok) szintjére, hogy a tervezés minél korábbi időszakában legyenek érvényesíthetők a környezeti érdekek. **Az SKV célja** – ennek megfelelően – **az operatív program környezeti és ezzel összefüggő társadalmi hatásainak előrejelzése és értékelése elsősorban az ország környezetvédelmi céljainak megvalósulása és a fenntartható fejlődés irányába történő elmozdulás szempontjából. Az SKV így – mint általában minden hatásvizsgálati folyamat – kedvező irányba befolyásolja a terveket, segít egyrészt elkerülni az elfogadhatatlan hatásokat, másrészt az esetleges problémákra megfelelő kompromisszumot találni.**

Az SKV a tervezés teljes folyamatában, így már annak korai szakaszaiban is támogatja a tervezőket abban, hogy az egyes operatív programokban hogyan lehet a környezeti követelményeket a legmegfelelőbbben megjeleníteni, és a környezeti fenntarthatóság irányába kedvező elmozdulásokat elérni. Ennek érdekében az SKV készítői az operatív programok tervezőivel az NFÜ-vel történő szerződéskötés után még 2013 tavaszán felvették a kapcsolatot.

**Az SKV partnerségi folyamatán keresztül a közvélemény, a szakértők és a civil szervezetek figyelemmel kísérhetik a környezeti értékelés teljes folyamatát** az SKV tematikájának kialakításától a tervezésében való részvételen keresztül a végső környezeti jelentés elkészítéséig. A partnerek véleményét a jelentés megfogalmazásakor figyelembe kell venni.

### **1.1.3. A környezeti vizsgálati dokumentum felépítése, tematikája**

A környezeti vizsgálat kiindulópontja egy egységes, prioritástengely - célrendszer specifikus módszertan, tematika kialakítása a 2/2005 (I.11.) Kormányrendelet konkretizálásával. A

hazai jogszabály a vonatkozó EU SKV irányelv tartalmi követelményeinek megfelel, de tartalmi előírásai annál részletesebbek. Az alábbi tematikát ezért a hazai elvárásoknak megfelelően az SKV kidolgozás első lépésében, a munkatervben dolgoztuk ki. A tematika az egyes OP-k esetében az értékelt rendszer sajátosságai alapján ettől a felépítéstől eltérhet.

A Projektindító jelentésben készült munkatervben az alábbi tematika kidolgozását céloztuk meg:

### **1. A környezeti értékelés kidolgozási folyamatának bemutatása**

- 1.1. Előzmények
- 1.2. Kapcsolódás a tervezési folyamat más részeihez és egymáshoz
- 1.3. A javaslatok hatása a terv, illetve program alakulására
- 1.4. A környezet védelméért felelős szervek és a nyilvánosság által adott vélemények, szempontok figyelembevétele
- 1.5. Felhasznált adatok, alkalmazott módszer. Korlátok, bizonytalanságok. Az előrejelzések érvényességi határai
- 1.6. Az előző periódus OP SKV-jainak és értékelő dokumentumainak felhasználása

Az alkalmazni kívánt módszertan legfontosabb elemei: Környezetvédelmi feltételrendszer meghatározása (fenntarthatósági értékrend kialakítása, környezeti célok, problémák és következmények azonosítása). Korlátok és bizonytalanságok bemutatása. Korábbi értékelési tapasztalatok szükség szerinti beépítése.

### **2. Az OP és a prioritástengelyek adta beavatkozások rövid ismertetése és illeszkedésük, konzisztenciájuk vizsgálata**

- 2.1. Az OP céljainak, tartalmának összefoglaló ismertetése: környezeti összefüggések
- 2.2. Az célok összefüggése más releváns tervekkel, illetve programokkal
- 2.3. Változatok vizsgálata: Az adott célok megvalósítása által érintett területek lehetséges fejlődése a terv megvalósítása nélkül, vagy közlekedést más módon fejlesztve

Az alkalmazni kívánt módszertan legfontosabb elemei: Az OP-k tervezési folyamatban történt változásainak, illetve az OP által érintett területek lehetséges fejlődésének a terv megvalósítása nélküli bemutatása. Az OP által kiindulásnak tekintett helyzetértékelés elemzése, megfelelősége, illeszkedése a fenntarthatósági értékrendhez. A helyzetfeltárás és a célok/beavatkozási területek közötti kapcsolat vizsgálata, konfliktusok azonosítása. A célok és beavatkozások kapcsolata az azonosított konfliktusokkal. Más tervekkel való összhang vizsgálata.

### **3. Az OP egésze és tervezett beavatkozásai környezeti hatásainak, és fenntarthatósági következményeinek feltárása**

#### **A) Cél- és eszkörendszer vizsgálata, koherenciája és konzisztenciája**

- 3.1. Az OP és a prioritástengelyek adta beavatkozások céljainak illeszkedése a nemzetközi, közösségi és országos szinten kitűzött környezet- és természetvédelmi célokkal
- 3.2. Az egyes környezetvédelmi célok és szempontok megjelenése, illetve figyelembevétele az OP egészében és a célok kialakításában
- 3.3. Az OP és a prioritástengelyei célrendszerének konzisztenciája

#### **B) Jelenlegi környezeti helyzet és várt környezeti hatások, következmények**

- 3.4. A meglévő (a terv szempontjából releváns) környezeti konfliktusok és problémák bemutatása
  - 3.4.1. Az OP és a prioritástengelyek adta beavatkozások által befolyásolt környezeti jellemzőik azonosítása

- 3.4.2. A környezeti állapot egyéb jellemzőinek leírása (eltartóképeség, terhelhetőség)
- 3.4.3. A fennálló környezeti konfliktusok, problémák leírása a terv megvalósítása esetén és anélkül
- 3.5. Az OP és a prioritástengelyek adta beavatkozások által közvetlenül vagy közvetve környezeti hatást kiváltó tényezők, okok feltárása (a rendelet tematikájában meghatározott szempontok alapján)
- 3.6. Várható környezeti hatások és következmények előrejelzése
- 3.7. Az OP összefoglaló környezeti szempontú értékelése, a környezeti szempontból elfogadható változat (változatok) meghatározása.
- 3.8. Az országhatáron áttérjedő környezeti hatások lehetősége
- Az alkalmazni kívánt módszertan legfontosabb elemei: Fenntarthatósági célelemzés. Külső és belső konzisztencia vizsgálata. Hatótényezők azonosítása, hatások ismertetése és értékelése. Kritikus programelemek azonosítása, köztük azoké is, melyeknél az országhatáron átnyúlás lehetősége felmerülhet.
- 4. Az OP, a célok és az intézkedések során alkalmazott környezetvédelmi megoldások megfelelőségének, hatékonyságának értékelése, javaslatok egyéb szükséges intézkedésekre**
- Az alkalmazni kívánt módszertan legfontosabb elemei: Konfliktusok feloldásának lehetőségei. Javaslatok kidolgozása az intézkedések hatékonyabbá tételére, a nem kívánatos hatások mérséklésére, támogatási feltételek megfogalmazására. Horizontális fenntarthatósági elvárások megadása.
- 5. Javaslat az intézkedések által befolyásolt más tervben, illetve programban figyelembe veendő környezeti szempontú intézkedésekre, előírásokra, feltételekre, szempontokra**
- Az alkalmazni kívánt módszertan legfontosabb elemei: Pályázati kiírásokban figyelembe veendő környezeti szempontok meghatározása, az OP-k rendszerének egészét érintő javaslatok (pl. elhatárolások, szinergiák, stb.)
- 6. A várható környezeti hatások monitorozására vonatkozó javaslatok értékelése, további javaslatok**
- Az alkalmazni kívánt módszertan legfontosabb elemei: Fenntarthatósági, illetve környezeti értékelést segítő (állapot, hatótényező, eredmény) mutatók meghatározása.

## 7. Közérthető összefoglaló

**Az értékelés folyamán a könnyebb áttekinthetőség, kezelhetőség biztosítására 4 különböző szimbólumot használunk a fontosnak tartott szövegrészeknél:**

- ☞ **Javaslatokat tartalmazó bekezdések**
- ⊗ **Problémák, negatív megítélések, sikertelenségek jelzése**
- ☹ **Ellentmondó megítélések, bizonytalan következtetések, egymást kioltó hatások**
- ☺ **Pozitív megállapítások, sikerek, jó irányok**

## 1.2. Kapcsolódás a tervezési folyamat más részeihez és egymáshoz

### 1.2.1. A tervezési rendszer, a Partnerségi Megállapodás és az operatív programok

*„Az Európai Unió (EU) 2014 és 2020 közötti hétéves költségvetési keretéből jelentős fejlesztési források érkeznek Magyarországra, az uniós csatlakozásunk óta már létező eljárások mentén. E forrásátadás az EU Kohéziós Politikájának, valamint Vidékfejlesztési Politikájának törekvéseit szolgálja. E források egyrészt elősegítik*

*Magyarország és a magyar térségek társadalmi-gazdasági felzárkózását az EU legfejlettebb régióihoz. Másrészt szolgálják a mezőgazdaság versenyképességét és a vidéki térségek népességmegtartó képességének megőrzését.*

*A vonatkozó uniós jogszabályok szerint a tagállamok, így Magyarország számára átadott forrásokat fejlesztési programokban rögzítettek szerint kell felhasználni. E programokat Magyarország tervezi meg, és az EU Bizottságával való egyeztetést követően indulhat a végrehajtásuk. A 2014–20-as időszak tervezési hierarchiájának csúcán a Partnerségi Megállapodás című dokumentum áll. A Partnerségi Megállapodáshoz (PM) csatlakoznak a különböző programok.*

*A PM az eddigiekhez képest nagyobb fokú integrációt jelenít meg, ugyanis egyaránt magában foglalja az EU Kohéziós Politikájának pénzügyi alapjai (Strukturális Alapok és Kohéziós Alap – SA/KA) által finanszírozott operatív programokat (OP), valamint az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap (EMVA) és az Európai Tengerügyi és Halászati Alap (ETHA) hazai felhasználásáról szóló programokat. Emellett a PM összhangot teremt a magyar tagállami programok és az EU Európai Területi Együttműködési programjai között is (ld. a határ-menti programok és a Duna térség transznacionális programja), és kitekint egyéb uniós forrásokra és kezdeményezésekre is.” (NTH)*

**A Partnerségi Megállapodás (továbbiakban PM) alapozza meg tehát Magyarország 2014 és 2020 közötti uniós finanszírozású fejlesztési programjait. A Partnerségi Megállapodást az EU Bizottsága hagyja jóvá a Magyarország Kormányával folytatott egyeztetések után.**

A 2014–2020 közötti európai uniós fejlesztési források felhasználásának tervezésével és intézményrendszerének kialakításával összefüggő aktuális feladatokról szóló 1600/2012. (XII. 17.) Korm. Határozat alapján a Nemzetgazdasági Minisztérium irányításával, a szaktárcák közreműködésével készül a PM. A határozat kimondja:

*„2. felkéri a nemzetgazdasági minisztert, hogy az érintett tárcák bevonásával koordinálja a 2014–2020 közötti európai uniós fejlesztési források felhasználásának tervezését,*

*3. jóváhagyja a 2014–2020 közötti európai uniós források felhasználására irányuló operatív programok körét az 1. számú melléklet szerint, és felkéri a nemzetgazdasági minisztert, hogy koordinálja a **partnerségi megállapodás és az operatív programok kidolgozását**, azok szakmai tartalmának meghatározása érdekében vonja be az érintett minisztereket az 1. számú mellékletben rögzített szakmai felelősségi rend szerint”*

A 2014–2020 közötti európai uniós források felhasználását biztosító operatív programok szerkezetét és a kidolgozásért felelős tárcákat a 1600/2012. (XII. 17.) Korm. határozat 1. melléklet szerint az alábbi, **1/1. táblázat** mutatja be.

**1/1. táblázat Az operatív programok rendszere, felelősségi viszonyai**

Operatív Program (indikatív megnevezése)	Forrás	Felelős tárca	Irányító hatóság
Gazdaságfejlesztési és Innovációs OP (GINOP)	ERFA, ESZA	NGM	NGM
Versenyképes Közép-Magyarorszáért OP (VEKOP)	ERFA, ESZA	NGM	NGM
Terület- és Településfejlesztési OP (TOP)	ERFA, ESZA	NGM	NGM
Intelligens Közlekedésfejlesztési OP* (IKOP)	ERFA, KA	NFM	NFM
Környezeti és Energetikai Hatékonysági OP (KEHOP)	ERFA, KA	NFM, VM	NFM
Emberi Erőforrás Fejlesztési OP	ERFA, ESZA	EMMI	EMMI
Koordinációs OP (KOP)**	KA	ME	ME
Vidékfejlesztési Program (VP), Magyar Halgazdálkodási OP (MAHOP)	EMVA, ETHA	VM	VM

\* Megnevezése időközben Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programra módosult.



\*\* Időközben megszünt.

### A PM és az operatív programok tervezése több szakasz keretében történik:

- Felülről vezérelt, ágazati szakminisztériumok által rögzített fejlesztési törekvésekre, valamint az EU Bizottsága által kidolgozott tervezési irányelvekre, útmutatókra épülve kidolgozásra került egy dokumentum, majd ez év júliusban lezajlott ennek az EU bizottsági részletes véleményezése;
- Ez utóbbival párhuzamosan jelen fázisban széleskörű szakmai egyeztetések, majd átfogó partnerség keretében végelegedik a PM, valamint az OP-k tervezése.
- A partneri észrevételek integrálását követően a PM végleges változata várhatóan az idei év végére készülhet el. Ekkor a PM hivatalosan benyújtható lesz az EU Bizottsághoz, és ezután megkezdődhetnek a hivatalos egyeztetések.
- A PM benyújtásától kezdve már az OP-k is hivatalosan elküldhetők lesznek a Bizottságnak.

### A PM-et alapvetően meghatározza a „2014-2020 közötti európai uniós fejlesztési források felhasználására vonatkozó Partnerségi Megállapodás célrendszeréről” szóló 1114/2013 (III.8.) Kormányhatározat. E szerint:

*„A 2014-2020 közötti európai uniós fejlesztési források felhasználásának átfogó célja a fenntartható, magas hozzáadott értékű termelésre és a foglalkoztatás bővítésére épülő gazdasági növekedés, amely*

- a) a gazdasági szereplők versenyképességének javításán és nemzetközi teljesítményének megerősítésén,*
- b) a foglalkoztatás növelésén,*
- c) az energia- és erőforrás-hatékonyság javításán,*
- d) a társadalmi felzárkóztatáson és a népesedési kihívások kezelésén,*
- e) a gazdasági növekedést segítő helyi és térségi fejlesztések megvalósításán mint nemzeti fejlesztési prioritásokon alapszik”*

A már említett 1600/2012. (XII. 17.) Kormányhatározat szerint:

*„1. pont/h) a 2014–2020 között rendelkezésre álló európai uniós fejlesztési források 60 százalékát közvetlenül gazdaságfejlesztésre kell fordítani, a fennmaradó 40 százalékot pedig a humánerőforrás-fejlesztés, az infrastruktúrafejlesztés, a környezetvédelem és az energiahatékonyság célterületek között kell allokálni, figyelembe véve az európai uniós forrásokból megvalósuló fejlesztésekkel kapcsolatos determinációkat”*

A fentiek alapján a következő operatív programok az alábbi forrásmegosztással kerültek megtervezésre.



**1/2. táblázat: A tervezett Operatív Programok forrásmegosztása a 2014. február 28.-án kiadott Partnerségi Megállapodás forrásmegosztása szerint**

<b>Program</b>	<b>ESB Alapok</b>	<b>2014-2020 összesen (€)</b>
Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program	ERFA	6 360 407 881
Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program	ESZA	1 712 023 450
<b>Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program összesen</b>	<b>~37,56%</b>	<b>8 072 431 331</b>
Terület- és Településfejlesztési Operatív Program	ERFA	2 935 614 743
Terület- és Településfejlesztési Operatív Program	ESZA	411 904 753
<b>Terület- és Településfejlesztési Operatív Program összesen</b>	<b>~ 15,57%</b>	<b>3 347 519 496</b>
Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program	ERFA	315 124 405
Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program	ESZA	148 579 034
<b>Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program össz.</b>	<b>~ 2,16%</b>	<b>463 703 439</b>
Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program	ERFA	930 998 394
Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program	ESZA	1 621 561 117
<b>Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program összesen</b>	<b>~ 11,88%</b>	<b>2 552 559 511</b>
Integrált Közlekedésfejlesztés Operatív Program	KA	2 865 334 367
Integrált Közlekedésfejlesztés Operatív Program	ERFA	113 435 903
<b>Integrált Közlekedésfejlesztés Operatív Program összesen</b>	<b>~ 13,86</b>	<b>2 978 770 270</b>
Környezeti és Energetikai Hatékonysági Operatív Program	KA	3 131 268 935
Környezeti és Energetikai Hatékonysági Operatív Program	ERFA	88 320 739
<b>Környezeti és Energetikai Hatékonysági Operatív Program összesen</b>	<b>~14,97</b>	<b>3 219 589 674</b>
Közigazgatás- és Köszolgáltatás-fejlesztés Operatív Program	ERFA	673 573 335
Közigazgatás- és Köszolgáltatás-fejlesztés Operatív Program	ESZA	157 376 861
Közigazgatás- és Köszolgáltatás-fejlesztés Operatív Program	KA	28 823 710
<b>Közigazgatás- és Köszolgáltatás-fejlesztés Operatív Program összesen*</b>	<b>~ 4%</b>	<b>859 773 906</b>
<b>OPERATÍV PROGRAMOK ÖSSZESEN</b>	<b>100 %</b>	<b>21 494 347 627</b>
Vidékfejlesztési Program	EMVA	3 455 300 000
Magyar Halgazdálkodási Operatív Program	ETHA	n.a.
	YEI	49 765 356
<b>Összesen</b>		<b>24 999 412 983</b>

\* Időközben megszűnt.

A 2014-2020 közötti időszak EU forrása hazai társfinanszírozás nélkül 24999 millió Euró. Ebből a VP 3455 millió Euró.

### **1.2.2 Az OP-k kapcsolódásai, az átfedések elkerülése**

*„A PM rögzíti, hogy a Magyarországra érkező uniós fejlesztési források (az ún. ESB alapok) hogyan támogatják az EU Európa 2020 stratégiájának (EU2020) és az EU Kohéziós Politikájának céljait, ezért integrálja a Nemzeti Reform Programot és az EU Tanácsának Országspecifikus Ajánlásait is. A PM szintén meghatározza e források eredményes és hatékony felhasználásának feltételeit.”*

Az 1/1. ábra mutatja be azt a PM-ben szereplő célrendszert, ami meghatározza az OP-k tartalmát és összefüggéseit. Az átfogó nemzeti cél:

**A fenntartható, magas hozzáadott értékű termelésre és a foglalkoztatás bővítésére épülő gazdasági növekedés**

***Itt ugyan szerepel a fenntartható kifejezés, de ez véleményünk szerint nem a fenntartható fejlődés jelzője, hanem csak a tartósságé.***

**A PM szerkezete az EU2020 célkitűzéseire igazodik. A megfogalmazott fő nemzeti fejlesztési prioritások alá sorolja be az EU által megfogalmazott 11 tematikus célkitűzést a következő módon:**

***1. fő nemzeti prioritás: A gazdasági szereplők versenyképességének javítása és nemzetközi szerepvállalásuk fokozása***

- EU2020 1. tematikus célkitűzés: Kutatás, technológiai fejlesztés és innováció erősítése
- EU2020 2. tematikus célkitűzés: Az információs és kommunikációs technológiák hozzáférhetőségének, használatának és minőségének javítása
- EU2020 3. tematikus célkitűzés: A kkv-k, a mezőgazdasági, a halászati és az akvakultúra ágazat versenyképességének javítása

***2. fő nemzeti prioritás: A foglalkoztatottság növelése (a gazdaságfejlesztési, a foglalkoztatási, oktatási, társadalmi befogadási szakpolitikák által, tekintettel a területi különbségekre)***

- EU2020 8. tematikus célkitűzés: A foglalkoztatás előmozdítása és a munkaerő mobilitásának támogatása

***3. fő nemzeti prioritás: Energia- és erőforrás-hatékonyság növelése***

- EU2020 4. tematikus célkitűzés: Alacsony CO<sub>2</sub> kibocsátású gazdaság felé történő elmozdulás minden ágazatban
- EU2020 5. tematikus célkitűzés: Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, a kockázat-megelőzés és -kezelés előmozdítása
- EU2020 6. tematikus célkitűzés: Környezet megóvása és védelme és az erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdítása
- EU2020 7. tematikus célkitűzés: A fenntartható közlekedés előmozdítása és szűk keresztmetszetek megszüntetése a kulcsfontosságú hálózati infrastruktúrákban

***4. fő nemzeti prioritás: Társadalmi felzárkóztatás, népesedési kihívások kezelése és Jó Állam***

- EU2020 9. tematikus célkitűzés: A társadalmi befogadás előmozdítása és a szegénység elleni küzdelem
- EU2020 10. tematikus célkitűzés: Beruházások az oktatás, képességfejlesztés és élethosszig tartó tanulás területén
- EU2020 11. tematikus célkitűzés: Az intézményi kapacitás javítása és hatékony közigazgatás

***5. fő nemzeti prioritás: A gazdasági növekedést segítő helyi és térségi fejlesztések megvalósítása***

- EU2020 3. tematikus célkitűzés: A kkv-k, a mezőgazdasági, a halászati és az akvakultúra ágazat versenyképességének javítása
- EU2020 6. tematikus célkitűzés: Környezetvédelem és az erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdítása

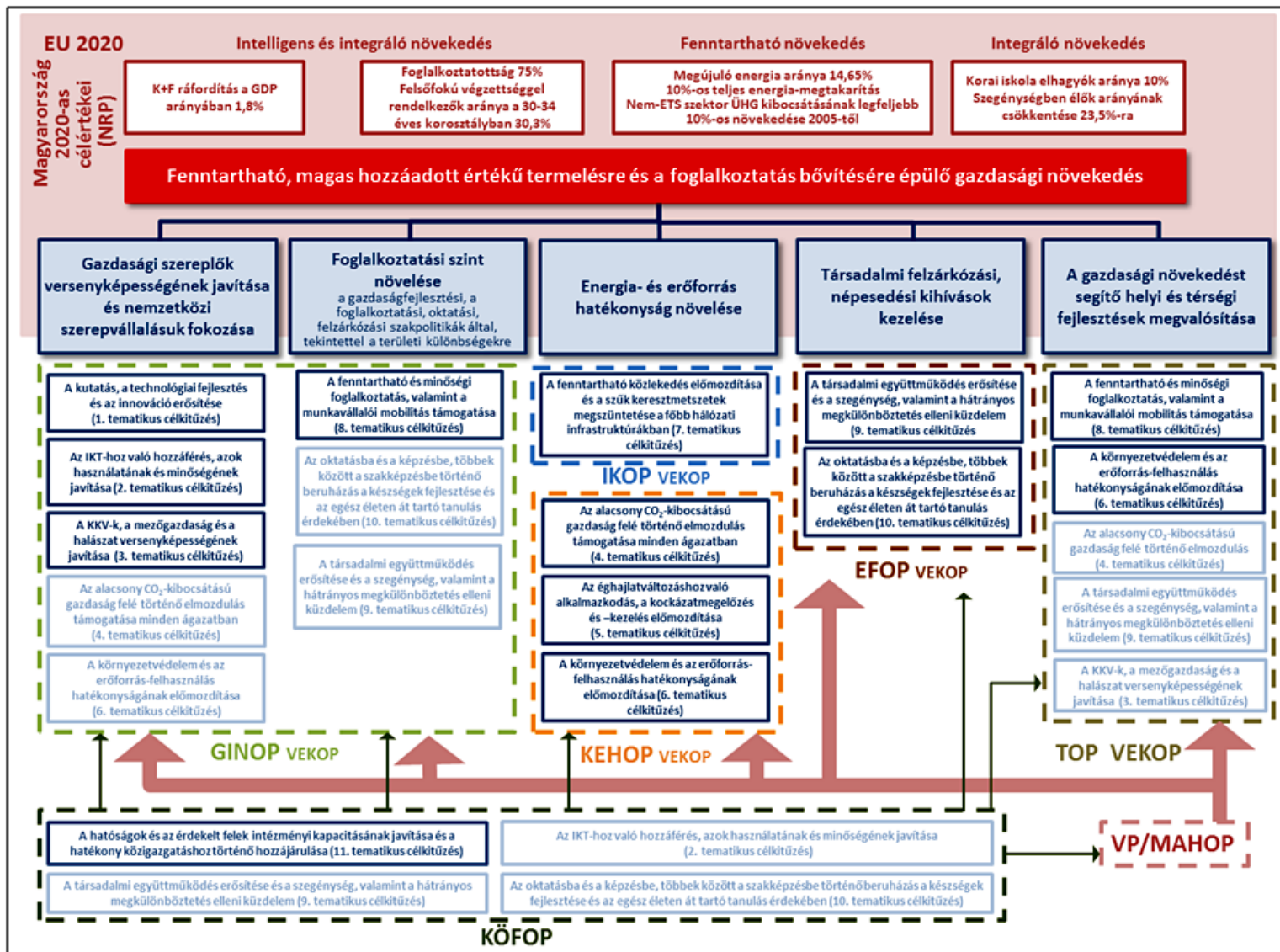
Az **1/1. ábrán** jól látható, hogy az OP-k hogyan és milyen szerkezetben lettek ennek a prioritásrendszernek alárendelve.

Az **1/2. ábra** mutatja be az OP-k közötti összefüggéseket a prioritástengelyek alapján. Külön színnel jelöltük azokat a fenti nemzeti prioritásokkal is összefüggő feladatokat, amelyek több OP-ban is megjelentek. Ilyen a **foglalkoztatás javítása**, amely a GINOP, TOP, VEKOP több prioritásának is célja, és a **társadalmi befogadás erősítése**, amelyet a Vidékfejlesztési OP, a TOP, a VEKOP, és az EFOP prioritásai is célul tűznek ki.

Az ábrán nyilakkal jelöltük az OP prioritási tengelyei közötti összefüggő feladatokat. Tipikusan ilyen feladat **az energiahatékonyság növelése**, amelynek lakossági, közületi, ipari, mezőgazdasági és közlekedési vonatkozásai jelennek meg az egyes OP-kban. A **városi infrastruktúra fejlesztésének** különböző aspektusai jelennek meg a TOP-ban, a VEKOP-ban, az IKOP-ban, és a KEHOP-ban. Ez egyébként tipikusan olyan feladatsorozat, amely települési szintű összehangolást igényelne. A természeti értékeink kezelésének kérdése nem csak a KEHOP-ban, de a Vidékfejlesztési OP-ban és a GINOP-ban is megjelenik.

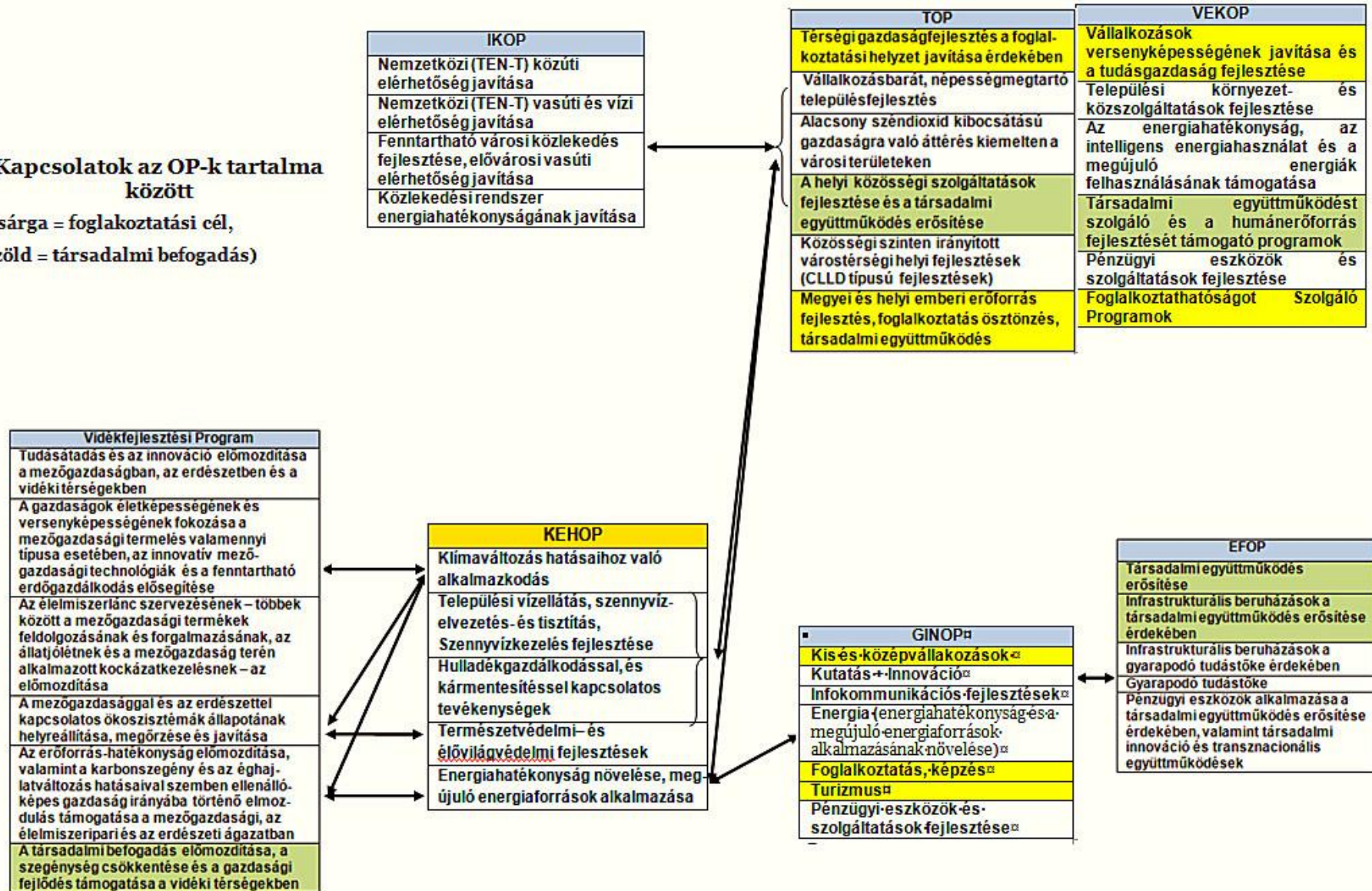


1/1. ábra: Magyarország 2014–2020-as uniós forrásfelhasználásának célrendszere: a nemzeti és a közösségi célkitűzések kapcsolata, valamint az operatív programok struktúrája (forrás: PM)



1/2. ábra: Az operatív programok közötti kapcsolatok

**Kapcsolatok az OP-k tartalma között**  
(sárga = foglalkoztatási cél, zöld = társadalmi befogadás)



Ugyan az egyes operatív programokhoz önálló SKV jelentés készül. (A Vidékfejlesztési Program és a Magyar Halgazdálkodási Operatív Program környezeti értékelése nem képezi jelen munka tárgyát.), azonban a tervezési program egészének környezeti értékelését is elengedhetetlennek tartjuk, pontosan a tartalmi összefüggések miatt. Ezért **a programok közötti kapcsolatokat szintetizáló, területi vonatkozásokra is kitékintő önálló értékelésben kívánjuk majd összefoglalni, ebben kitérve a 2014–2020-as fejlesztési időszakra vonatkozó, az OP-kat keretbe foglaló Partnerségi Megállapodás rövid értékelésére is.**

### **1.2.3 Ex ante értékelés és környezeti vizsgálat**

A környezeti jelentés és a partnerségi folyamat legfontosabb megállapításait az ex-ante értékelésbe is bele kell foglalni. (Ez általában az ex ante értékelésben bemutatott SKV kivonattal történhet meg. Az SKV-t az OP, illetve az ex ante értékelés mellékleteként teljes terjedelmében is be kell csatolni az EU Bizottsághoz küldött dokumentumok közé.)

Az ex-ante értékelés általános célja az operatív program alkalmasságának, relevanciájának, megvalósíthatóságának, belső és külső koherenciájának vizsgálata. Az ex-ante értékelés lehetővé teszi az operatív program várható hatásainak tágabb körű (tehát nem csak környezeti, hanem gazdasági-társadalmi összefüggések szerinti) elemzését is. Fontos célja az európai közösségi politika prioritásaival való összhang mértékének megállapítása, és ennek javítása.

Az SKV az ex-ante értékeléshez az alábbi pontokon kapcsolódik:

- A program környezeti és fenntarthatósági hatásainak kiemelt értékelése.
- A fenntartható fejlődés előmozdítása és környezet védelme érdekében tervezett intézkedések értékelése.
- Minden program esetében a közösségi és a hazai környezetvédelmi és fenntarthatósági célkitűzésekkel való összhang vizsgálata. A környezetvédelmi célú programoknál, intézkedéseknél emellett még ezek relevanciájának és koherenciájának környezetvédelmi és fenntarthatósági szempontból való értékelése.
- Az operatív programokra vonatkozó környezeti indikátorok értékelése, javaslatok megfogalmazása.

A fenti feladatok az ex-ante értékelés feladatai is, a különbség, hogy az SKV csak két szempontra; a fenntartható fejlődésre, valamint a környezetvédelemre fókuszálva keresi a jó megoldásokat.

**A 2014-2020-as programozási időszakra vonatkozó módszertani ex-ante útmutató (*Guidance document on ex-ante evaluation*) 1. melléklete tartalmaz iránymutatást a Kohéziós Politika programjainak SKV-jára vonatkozóan, önálló SKV útmutató azonban erre az időszakra nem született.** Az ex ante útmutató legnagyobb részét az SKV direktívának és a hazai előírásoknak megfelelő megállapításokat tesz, az eddigiekhez képest jelentős változást nem tartalmaz.

**Az ex-ante értékelés fenntarthatósági fejezetéhez egy 30-40 oldalas kivágot, összefoglalót készítünk, ami annak melléklete lehet. A kivágot alapján készítik el az ex-ante értékelés kidolgozói a 3-4 oldalas fejezetet.**

## **1.3. A (Stratégiai) Környezeti Vizsgálat elvi és módszertani háttere**

### **1.3.1. Környezeti vizsgálat fogalma és menete**

Az SKV-kötelezettséget és annak tartalmát az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Kormányrendelet szabályozza. Az SKV a terveknek a környezetvédelem és a fenntarthatóság szempontjából történő átfogó vizsgálatát jelenti az Európai Tanács 2001/42 (2001. június 27.) EK irányelve alapján. A munka részét képezi a

környezeti és fenntarthatósági szempontok érvényesülésének segítése az intézkedések véglegesítésének folyamatában, valamint a kapcsolódó környezeti értékelés elkészítése, beleértve az értékelés társadalmi egyeztetésének lebonyolítását és dokumentálását is.

Az irányelv és az ez alapján kidolgozott hazai jogszabály harmonizál egymással. A tartalmi követelmények és a jelentőség meghatározása a két jogszabályban megfelel egymásnak. A követelmények összevetése során azonban megállapítható, hogy a hazai jogszabály részletesebb, pontosabb, jobban kifejti az EU által elvártakat. Nincsen olyan, az EU irányelvben szereplő uniós elvárás, amely ne tükröződne a magyar jogszabályban. **Így a hazai követelmények szerint elkészített stratégiai környezeti vizsgálat teljes mértékben megfelel a vonatkozó uniós elvárásoknak.**

Módszertani szempontból a stratégiai környezeti vizsgálat a környezeti hatásvizsgálatokból (KHV) alakult ki. A *beruházások* környezeti hatásvizsgálata során a legfontosabb eldöntendő kérdés az, hogy adott emberi tevékenység gyakorlása miatt kialakuló új környezetállapot elfogadható-e vagy sem számunkra. A beruházásoknál magasabb tervhierarchiai szintet értékelő stratégiai környezeti vizsgálat esetén viszont már nem egy-egy konkrét terv elfogadása vagy el nem fogadása a tét. **A stratégiai hatásvizsgálatok alapját** adó területi vagy ágazati programoknál, fejlesztési koncepcióknál és más, a beruházásnál magasabb szintű **terveknél a döntés nem lehet a tervek el nem fogadása, csak a tervek megvalósítási módjának („hogyanjának”) befolyásolása.**

**Minden fejlesztési típusú programnak, intézkedésnek alapcélja** ma a jobb életminőség és a térségi szinten értelmezhető fenntartható gazdasági fejlődés biztosítása kell, hogy legyen, a környezeti értékek megtartása, és szükség esetén helyreállítása mellett. A legfontosabb cél - amit minden programnak meg kellene fogalmazni - **annak elérése, hogy jobb legyen a térségben élni a tervek megvalósulása után.** Emellett az is fontos cél lenne, hogy a térségben meglévő élőhelyeket és más zöldfelületeket ne akadályozzák, hanem kiváló adottságnak tekintsék, és ez a használatokban, a szabályozásban is megjelenjen.

A fenti szempontok szerint kulcskérdés annak meghatározása, hogy mit tekintünk jó életminőségnek. Ezt általában infrastrukturális és gazdasági mutatókban mérik, amelyek alapján egyáltalán nem biztos, hogy megfelelő eredményeket kapunk. Az életminőségnek a környezet állapota, a személyes biztonság igénye éppúgy része, mint a közösségi lét lehetőségének megmaradása. Végeredményben **a lakosság elégedettsége lehet az egyik alapvető fenntarthatósági indikátor**, még akkor is, ha tudjuk, hogy a lakosság az értékek megválasztásánál gyakran nem szakmai szempontokat helyez előtérbe.

**Az IKOP környezeti értékelése módszertanának kialakításánál figyelembe vett sajátosságok az alábbiak:**

- **Az SKV**, mivel szorosan beépül a döntéshozatalba, így nem csupán hatásvizsgálati eszközként jelentős, hanem **szorosan kapcsolódik a fenntartható fejlődés eszméjéhez.** Emiatt a legközvetlenebb értékelői kérdés az, hogy **egy stratégiai jellegű terv a fenntarthatóság irányába való elmozdulást segíti-e, vagy éppen hátráltatja azt.**
- A fenntarthatóság fogalma túlmutat a szigorúan vett környezetvédelmi törekvések érvényesítésén, ezért a célok ilyen típusú értékelése és az alkalmazott értékrend is tágabb területet fog érinteni. **A programnak a fenntartható fejlődés szempontjából nem valamilyen határértékrendszernek kell megfelelnie, hanem meghatározott elveknek, prioritásoknak, céloknak.** A kialakítandó értékrend, mely a változások minősítésének alapját képezi, a vizsgálatban támaszkodik az uniós, a hazai környezeti programozási és fenntarthatósági stratégiákra. Az értékrendet a vizsgálati folyamat elején le kell fektetni. A kialakítandó értékrend támaszkodik az uniós, a hazai környezeti programozási és fenntarthatósági stratégiákra. **Az értékrend érvényesítése akkor lehet hatékony, ha a SKV-szakértők és az OP tervezői azt közös alapként elfogadják.**



- Az operatív program szintjén **a környezetvédelem nemcsak feltételrendszert, de célokat is jelent**, így a környezeti vizsgálat feladata a környezetvédelmi célok megfelelőségének vizsgálata.
- **Az SKV nem konfrontál, hanem együtt készül az operatív programmal, menet közben juttatja érvényre a környezeti érdekeket. A környezeti vizsgálatnak elfogadható kompromisszumokat és célokat tartalmazó programokat kell eredményeznie. A munka fő célja jelen OP-nél a fejlesztések jótékony környezeti hatásainak, a fenntartható térségi rendszerek kialakításában betöltött szerepének maximalizálása.** Emellett a lehetséges **környezeti konfliktusok létének és mértékének azonosítása, és ezeknek** (amennyire lehetséges) **feloldása is elengedhetetlen.** Ez csak akkor valósulhat meg, ha az SKV készítőit már a tervezés elején bevonják a munkába, mert ez biztosítja a problémák folyamatos kezelését, a kompromisszumok keresését. Az SKV-szakértők részéről a tervezés partnerségen alapuló, folyamatos kommunikációval, iterációval kísért segítése a cél (és egyben a munkamódszer) a környezeti vizsgálati értékrendje mentén.
- Jelen esetben **a vizsgálat tárgya nem egyetlen terv, hanem egy program és a hozzá tartozó beavatkozási rendszer.** Figyelembe kell tehát venni azt is, hogy az operatív programok között vannak olyan kapcsolatok, amelyek a környezeti hatásokat együttesen eredményezik. Fontos az is, hogy egy-egy operatív program prioritástengelyei és a célok, intézkedések között szoros hierarchikus kapcsolat van, amelyek szintén jelentős hatással vannak (lehetnek) egymásra. Ezért elengedhetetlennek tartjuk a kapcsolatokat, összefüggéseket is vizsgálni a különböző OP-k között.
- **A környezetvédelmi céloknak való megfelelés értékelésénél már megjelenhetnek számszerűsített – elsősorban EU és nemzeti szintű – célok, vállalások,** de ebben a fázisban csak az elmozdulás irányát és nagyságrendjét lehet becsülni.
- A kialakított értékrend érvényesítésén túl az SKV egy része **környezeti hatásvizsgálat jellegű.** Így a környezeti vizsgálati módszertan alaplogikája, fogalomhasználata hasonló a beruházásoknál alkalmazott rendszerhez. Alapvető különbség az, hogy itt konkrét hatótényezők<sup>1</sup> nem azonosíthatók, csak ezek feltételezett típusai, irányai adhatók meg. Ennek következtében az állapotváltozások előrejelzése természetesen bizonytalanabb a beruházások hatásvizsgálatához képest. Ugyanakkor azonosíthatók a programelemek azon kritikus tartalmai, melyek esetleg jelentős kedvezőtlen környezeti hatásokkal járhatnak. Ezek végrehajtásánál az elővigyázatosság elvére kell támaszkodni, a tervezési elvárásokra javaslatok választhatók, illetve szélsőséges esetben az ilyen tervelemek elhagyása is felmerülhet.
- **Az már most is látszik, hogy a vizsgálat során felmerülő problémák egy része az EU elvárásaiból, illetve a hazai fejlesztéspolitikából következő kényszerpályákra lesz visszavezethető.** A magasabb tervezési szintről érkező célok, az EU által előírtak (derogációk) és egyéb determinációk általában nehezen változtathatók meg, legfeljebb csak finomíthatók. Így az SKV eredményei várhatóan csak szűk mezsgyén képesek változásokat elérni, ott viszont lehetőség nyílhat jó irányú változtatásokra.

Az SKV-nak a vonatkozó 2001/42 EK irányelv és a 2/2005. Kormányrendelet előírásainak meg kell felelni. Kidolgozásánál e két jogszabály mellett figyelembe vesszük a vonatkozó, más Európai Unió és hazai jogszabályokat, módszertani anyagokat, korábbi SKV-k tapasztalatait.

<sup>1</sup> A hatótényező a tervezett tevékenység olyan önálló része, amely a környezeti elemek vagy rendszerek állapotváltozásának, azaz a hatások okaként tekinthető. **A hatótényező a változások kiváltó oka.**

Lásd többek között EU által kiadott Stratégiai Környezeti Vizsgálat Kézikönyvet (*Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007-2013.*), vagy a korábbi értékelések tapasztalatait (*The Programming Period 2014-2020 MONITORING AND EVALUATION OF EUROPEAN COHESION POLICY. Guidance document on ex-ante evaluation*). Utóbbi szerint a környezeti vizsgálatnak az alábbi részekből kell állnia:

- **Környezeti jelentés** (elkészítése előtt konzultálni kell az illetékes hatóságokkal a jelentés tartalmi követelményeit és mélységét illetően)
- **Konzultáció** (mind a programtervezetet, a környezeti jelentést és annak közérthető összefoglalóját a környezetvédelmi hatóság és a nyilvánosság rendelkezésére kell bocsátani)
- A konzultáció eredményeinek beépítése a jelentésbe
- **Információ a döntésről** (mind a hatóságot, mind a nyilvánosságot értesíteni kell)
- **Monitoring** a jelentős környezeti hatások vonatkozásában
- Program Bizottsághoz történő benyújtása, utógondozás

Saját munkatervünk kidolgozásakor a fentieket ötvöztük a magyar jogszabályi elvárásokkal.

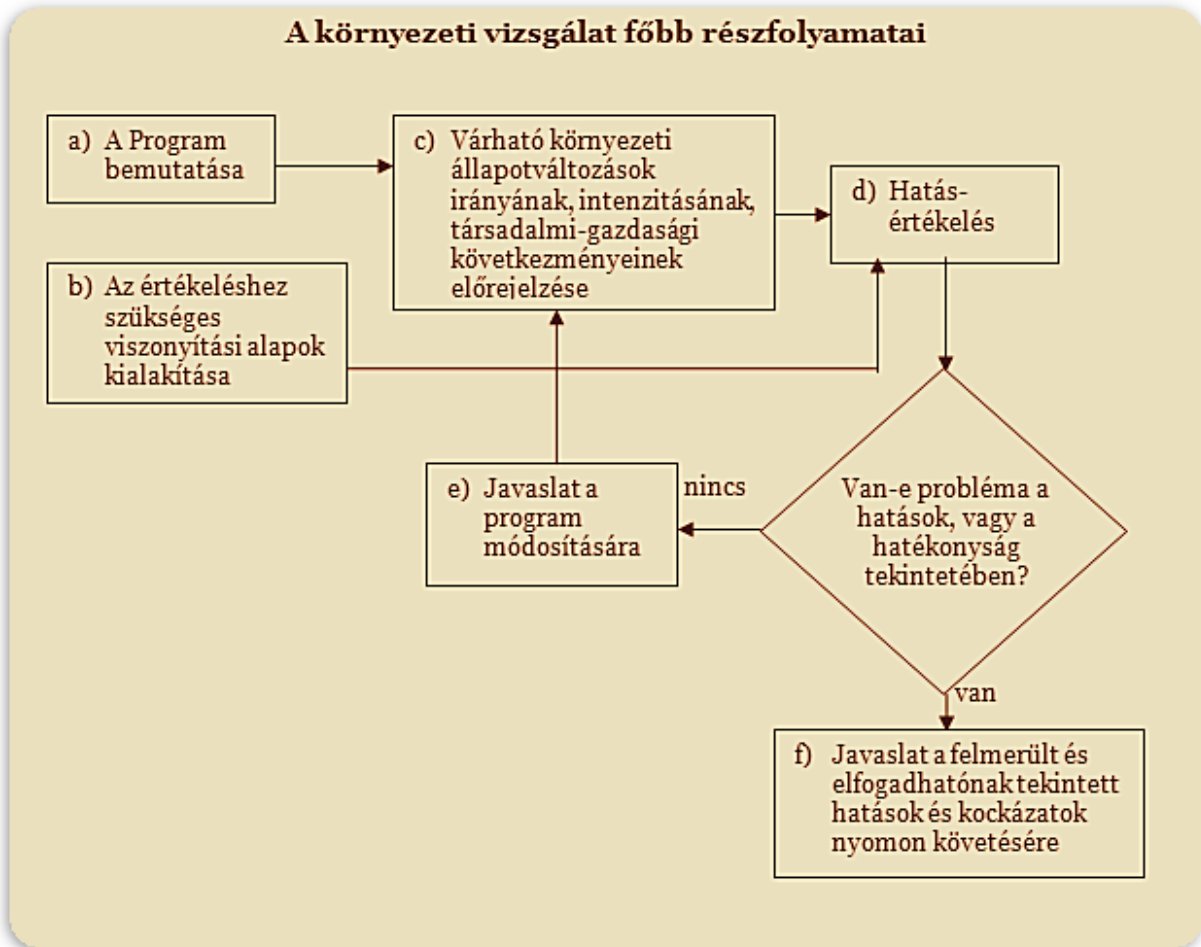
Az SKV-jelentést vagy az ex-ante értékeléshez csatolva külön dokumentumként, vagy az ex-ante értékelésbe ágyazva kell a Bizottsághoz benyújtani. Utóbbi esetben közérthető összefoglaló befoglalása mellett szükséges az ellenőrző rendszerrel (monitoringgal) kapcsolatos intézkedések leírása, a konzultációkról információ adása, a környezeti megfontolások és vélemények figyelembe vételének bemutatása.

Az EU elvárásainak megfelelően:

- A programoknak figyelemmel kell lenni más EU környezeti szakpolitikákra és szabályozásokra. Külön figyelmet kell fordítani a biodiverzitásra, a klímaváltozásra és a klímaszabályozásra (ezek figyelembe vételére vonatkozóan EU-s útmutató készült).
- Amennyiben programszinten azonosítani lehet Natura 2000 területekre gyakorolt hatásokat, akkor szükséges az élőhely-védelmi irányelv szerint – 92/43/EGK irányelv 6(3) cikk – értékelést is elvégezni.
- Amennyiben a programban nagyprojektek is nevesítésre kerülnek, azokra is reflektálni kell az SKV-ban.
- Határon átnyúló és transznacionális programok SKV-ja esetén az irányító hatóság dönti el, hogy minden tagállamban külön SKV legyen-e, vagy egyes lépések közösen kerüljenek-e kidolgozásra.

### 1.3.2. A (Stratégiai) Környezeti Vizsgálat alaplogikája

A környezeti vizsgálat alaplogikáját az alábbi ábrán foglaljuk össze:



1/3. ábra: A környezeti vizsgálat alaplogikája

### 1.3.3. Az értékelés célja és módszertani vonatkozásai

Kiindulási alapelvnek azt tekintjük, hogy az **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program és a többi Operatív Program fenntarthatósági és környezetvédelmi szempontból a vizsgálat során együtt kezelendő.** A fenntarthatósági megítélés és a környezeti hatások értékelése a teljes, az operatív programok által felölelt beavatkozási rendszer alakulásának függvénye, így az OP-kat összefüggésükben kívánjuk kezelni. Az OP-k hatásai közül a tervezett beavatkozások közlekedésre kifejtett hatásait (mint jelenleg a környezetállapot alakulásában a legdominánsabb tevékenységi kört), valamint a területi igénybevételt (értékvédelmi szempont) kiemelt figyelemmel kezeljük.

**Az SKV fő célja környezeti és fenntarthatósági szempontból értékelni az IKOP-ot és prioritástengelyeit, szükség esetén lebontva a célok, intézkedések szintjére.** Az értékelés során az OP-k egészét figyelembe vesszük azért, hogy a tervezési program egészének eredményeként létrejövő fejlesztési projektrendszer kedvező irányba befolyásolni tudja.

**Az IKOP esetében a környezeti vizsgálatnak alapvetően arra a kérdésre kell választ adni, hogy a közlekedési rendszer struktúrájának változása csökkenti-e a**

**nemkívánatos hatásokat, a jelentős terheléseket és a területi egyenlőtlenségeket, azaz a tervezett közlekedési programok eredményeként létrejövő változások a fenntarthatóság irányába mozdítják-e el a jelenlegi kedvezőtlen állapotot, térszerkezetet?**

A környezeti vizsgálat során további feladatként tűztük ki:

- az OP és céljai illeszkedésének elősegítését az Európai Unió és Magyarország környezetvédelmi és fenntartható fejlődéssel kapcsolatos céljaihoz;
- a javasolt prioritások hatékonyságának, eredményességének vizsgálatát;
- az intézkedések megvalósulása esetén fellépő kedvező hatások erősítését, az esetleges rövid és hosszú távú környezeti és fenntarthatósági kockázatok feltárását;
- a fellépő kockázatok elhárítására, csökkentésére vonatkozó esetleges alternatív megoldások, javaslatok kidolgozását.

A vizsgálat folyamán lesznek általános szempontjaink, amiket minden fejlesztéssel szemben érvényesíteni kívánunk. **Minden fejlesztéstől el kellene várnunk, hogy:**

- **a biodiverzitást és az ökoszisztéma szolgáltatásokat ne csökkentse** (lehetőséghez képest javítsa azokat),
- **a káros társadalmi és területi egyenlőtlenségeket ne növelje** (lehetőség szerint csökkentse),
- **segítse elő a klímaváltozáshoz való alkalmazkodást** (valamilyen módon járuljon hozzá, ha mással nem, akkor pl. víz- vagy energiatakarékossággal),
- **járuljon hozzá a társadalmi szolidaritás erősödéséhez.**

**Az SKV várható eredményei két fő részre oszthatók:**

- Egyrészt környezeti szempontból **minősíti az operatív program megvalósulása nyomán kialakuló várható új állapotokat**, véleményt alkot a programok prioritásai, beavatkozásai környezeti és fenntarthatósági teljesítményéről;
- Másrészt segíti megtalálni a környezeti szempontból optimális, legnagyobb eredménnyel és legkisebb kockázattal járó beavatkozásokat. Ehhez alkalmazható javaslatokat kell megfogalmazni, a tervek és a későbbi pályázati kiírások környezeti megfelelőségének elősegítése céljából.

Az alapkérdésekre a következők szerint kerestük a választ: A terveknek nem valamilyen határértékrendszernek kell megfelelniük a környezeti vizsgálatban (ez konkrétumok hiányában nem is lehetséges), hanem meghatározott (jogszábeli, stratégiai stb.) elveknek, prioritásoknak, céloknak. Az ezeket (elveket, prioritásokat, célokat) összefogó feltételrendszer hiányában nem lehet a változásokat minősíteni, mert hiányozna a viszonyítási alap. Szükség volt tehát a környezetvédelmi feltételrendszer (**viszonyítási alap**) kialakítására, melynek három pillére (a „teljeskörűség elve” környezeti szempontból) az alábbi:

- **A fenntarthatósági értékrend kialakítása:** A módszertan kialakítása során a fenntarthatósági kritériumok meghatározásával egy olyan általános kritériumrendszert adunk meg, amely az operatív programok fejlesztése során egyfajta tervezési követelményként alkalmazható. A fenntarthatósági kritériumok azokat a szempontokat határozzák meg, amelyek a fenntartható társadalmi-gazdasági folyamatok és magatartás alapját képezik. (Lásd 1.3.4. fejezet.)
- **A hazai és EU-s környezetpolitikai célok azonosítása:** A környezetpolitikai célok „külső tényezőként” is értelmezhetők. Nemcsak a hazai, de az Európai Unió

környezetpolitika céljainak megvalósítása is egy feltételrendszert jelent (jogsabályok, előírások révén), amelynek keretein belül szükséges, és kell a fejlesztési törekvéseket megvalósítani. (Lásd 3.1. fejezet.)

- **A környezeti problémák és azok okainak, következményeinek azonosítása:** A fejlesztési programok alapvetően társadalmi-gazdasági irányultságúak. Ahhoz, hogy megértsük a környezeti célokat, vizsgálni szükséges, hogy milyen társadalmi, gazdasági folyamatok vezetnek a környezeti problémák kialakulásához.

#### **1.3.4. A fenntarthatósági értékrend meghatározása**

A környezetvédelmi feltételrendszer alappillérei közül a fenntarthatósági kritériumok igényelnek részletesebb magyarázatot.

Az ENSZ Környezet és Fejlődés Világbizottsága 1987-ben „Közös jövőnk” című jelentésében a fenntartható fejlődés fogalmát a következőképpen határozta meg: **„a fenntartható fejlődés olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné a jövő nemzedékek esélyét arra, hogy ők is kielégíthessék szükségleteiket”.**

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény is használja a fenntartható fejlődés fogalmát és definiálja is azt:

**1. § (1)** A törvény célja az ember és környezete harmonikus kapcsolatának kialakítása, a környezet elemeinek és folyamatainak védelme, a fenntartható fejlődés környezeti feltételeinek biztosítása.

**4. §** E törvény alkalmazásában

w) **fenntartható fejlődés: társadalmi-gazdasági viszonyok és tevékenységek rendszere, amely a természeti értékeket megőrzi a jelen és a jövő nemzedékek számára, a természeti erőforrásokat takarékosan és célszerűen használja, ökológiai szempontból hosszú távon biztosítja az életminőség javítását és a sokféleség megőrzését**

Mivel maga a fogalom meghatározása is sokat fejlődött azóta, és a megfogalmazás is általános, keresnünk kell egy számunkra kezelhető meghatározást.

#### **A fejlődésről**

**A fogalom használói „fejlődés” alatt valójában az életminőség valamilyen javulását értik.** Ez azonban sokban különbözhet a gazdasági értelemben vett fejlődéstől. A fő problémánk, amely a különböző, pl. ENSZ, EU, OECD dokumentumok elemzése során érzékelhető az, hogy a fejlődés fogalma ezekben az anyagokban burkoltan megegyezik a gazdasági növekedéssel, és még inkább a fogyasztás alakulásával. A piacgazdaság lételemé a fogyasztás növekedésére épülő gazdasági növekedés, e nélkül nem képes működni. Szélsőségesen fogalmazva: a fenntartható fejlődés fogalma mögött gyakran azt a törekvést lehet felfedezni, hogy: **miként lehet a fogyasztást úgy növelni, hogy a felhasznált, illetve érintett természeti erőforrások fajlagosai csökkenjenek.**

**Véleményünk szerint a fejlődés csak emberi és társadalmi szinten értelmezhető fogalom.** Ebből a szempontból **a fejlődés célja az emberhez méltó életkörülmények és életmódok biztosítása mellett a kulturális és etikai színvonal emelése is.** Ez utóbbi lenne hivatott biztosítani a szükségletek megfelelő önkontrollját is az emberek részéről.

#### **A fenntarthatóságról**

Összességében a fenntartható fejlődés egy olyan viszonyrendszert (kultúrát) jelent az ember társadalmi és természeti környezete között, és azon belül, amely biztosítja, hogy környezetünk forrásait a rendszer megújulásának szintjén használjuk.

**A fenntarthatóság esetünkben a társadalmi és gazdasági folyamatoknak olyan belső önszabályozó képességét kell, hogy jelentse, amely biztosítja egyrészt a környezeti folyamatok problémamentes működését, másrészt segít az emberi értékek fennmaradásában. Ez azt is jelenti, hogy amíg a társadalmi és gazdasági folyamatok csak állandó utólagos beavatkozások árán terelhetők fenntartható irányba, addig az alkalmazott rendszer nem fenntartható.**

Itt találkozunk a fenntartható fejlődés alapkonfliktusával, miszerint a jelenlegi piacgazdasági rendszer paradigmája ellentmond a fenntartható fejlődés alapelveinek.

### **A fenntartható fejlődés**

**A fenntartható fejlődés az eddigiek alapján az emberi élet színvonalának olyan, belső értékeket is figyelembevevő emelését jelenti, amely harmóniában van a környezeti és természeti folyamatokkal, és megőrzi az ember által létrehozott értékeket is. Ez tekinthető a társadalom céljának, és ehhez a gazdaság eszközt, a természeti környezet társat, lehetőséget jelent. A cél elérése csak átfogó, komplex eszközök alkalmazásával lehetséges.**

A fenntartható fejlődéssel kapcsolatos alapelvek megfogalmazására, pontosítására és elfogadására a legmagasabb szinten is sor került mind az ENSZ, mind az EU keretében. Az általánosan elfogadott elvek közül hazai fontosságuk miatt a Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia az alábbiakat emelte ki:

- A holisztikus megközelítés elve
- A nemzedéken belüli és nemzedékek közötti szolidaritás elve
- Társadalmi igazságosság elve
- Tartamosság elve
- Integráció elve
- Helyi erőforrások hasznosításának elve
- Társadalmi részvétel elve
- Társadalmi felelősségvállalás elve
- Elővigyázatosság és megelőzés elve
- A szennyező fizet elv

Az **1/3. táblázat**ban egy általános kritériumrendszert adunk meg erre vonatkozóan, amely tervezési követelményként alkalmazható. **A kritériumrendszer azért született, hogy az SKV típusú értékelésekhez általános fenntarthatósági viszonyítási alapot jelentsen.** Ennek megfelelően alakítottuk ki a kritériumokat. A módszert már számos esetben alkalmaztuk, bevált vizsgálati/értékelési módszer, mely kis átalakításokkal igen eltérő tartalmú tervek, programok értékelésére is alkalmas volt.

1/3. táblázat: **Általános fenntarthatósági kritériumok**

Fenntarthatósági kritériumok	
<p><b>I. A szükségletek kielégítése és a természeti-környezeti értékek megőrzése között hosszú távú egyensúlyt kell elérni.</b></p> <p>(a) a környezet igénybevétele ne</p>	<p>1. A lételemnek tekintett, feltételeken megújuló környezeti elemek (levegő, víz, föld, élővilág) készleteit és állapotát, valamint az általuk alkotott környezeti rendszer potenciálját, önszabályozó képességét a rendszer terhelhetőségének határán belül fenn kell tartani, illetve ahol ez szükséges és lehetséges, a megfelelő célállapot érdekében terhelésüket csökkenteni kell.</p>

<b>Fenntarthatósági kritériumok</b>	
<p><i>haladja meg a források keletkezésének a mértékét</i></p> <p><b>(b) a környezet terhelése ne haladja meg a környezet asszimilációs kapacitását.</b></p>	<p>2. A természeti erőforrásokkal való gazdálkodásban általánosan a feláldozott és a létrehozott értékek pozitív egyenlege kell, hogy érvényesüljön, miközben a meg nem újuló erőforrások igénybevétele nem haladhatja meg azt az ütemet, amennyivel azok megújuló erőforrásokkal való helyettesíthetősége megoldható.</p>
	<p>3. A természetbe hulladékként visszakerülő (a természet által sem hasznosítható) anyagok mennyiségének és veszélyességének csökkennie kell.</p>
	<p>4. A rendelkezésre álló terület felhasználásánál az igénybe vehető területek nagyságát kemény felső korlátnak kell tekinteni, a fejlesztéseknél a területkímélő megoldásokat kell előnyben részesíteni. Ezt a szabályozás szintjén is érvényesíteni kell.</p>
	<p>5. A biológiai sokféleség megőrzésének feltételeit, a természetesen előforduló fajok, és tenyésztett vagy természetes hagyományos fajták megőrzését és védelmét, a természetes és természetstzerű élőhelyek fennmaradását, sokszínűségét, és térbeli koherenciáját biztosítani kell. Ez a természeti rendszerek környezeti változásokhoz való jobb alkalmazkodó képességét is szolgálja.</p>
<p><b>II. A kardinális értékek elvesztésével járó folyamatok nem tűrhetők el.</b></p> <p><i>Minden kipusztított faj belőlünk vesz el valamit.</i></p>	<p>6. Az ökoszisztéma szolgáltatásokat<sup>2</sup> értéknek kell tekinteni, gazdasági értéküknek meg kell jelenni a stratégiai fejlesztési döntésekben. A fejlesztések nem járhatnak az ökoszisztéma szolgáltatások károsodásával. (A fejlesztések által felhasznált ellátó szolgáltatások jellemzően külső energia bevitelével javíthatók, miközben a támogató, szabályozó és kulturális szolgáltatások csökkennek.)</p>
	<p>7. Az építészeti, táji és kulturális értékek fennmaradását biztosítani kell.</p>
	<p>8. A környezeti (pl.: klíma-) változásokhoz való alkalmazkodóképességet mind a társadalom, mind az érintett lakosság szintjén meg kell őrizni, azt korlátozni nem szabad, sőt lehetőség szerint javítani kell.</p>
<p><b>III. Biztosítani kell a természeti – környezeti változásokhoz való alkalmazkodás lehetőségét egyéni és társadalmi szinten</b></p> <p><i>A gazdasági-, társadalmi-, technikai-, egyed-, faj-, és bármilyen más fejlődés egyik elengedhetetlen feltétele, hogy szolgálja a környezethez való alkalmazkodást. Ellenkező esetben a folyamat a kérdéses alany pusztulásához vezethet.</i></p>	<p>9. A nemkívánatos természeti környezeti változásokat erősítő emberi tevékenységeket hatásuk és jelentőségük függvényében korlátozni, adott esetekben tiltani kell.</p>
	<p>10. Nem tűrhető az az állapot, hogy a társadalom egy része olyan rossz életkörülmények között él, mely az alkalmazkodóképességét szinte megszünteti, és így csak a közvetlen környezetének felélésével képes életben maradni.</p>
<p><b>IV. Meg kell adni mindenkinek a lakóhelyén az emberhez méltó élet lehetőségét mind a jelenben, mind a jövőben.</b></p> <p><i>Egy fejlesztésnek akkor van értelme, ha jobb lesz tőle ott élni.</i></p>	<p>11. Az egészséges környezet és az egészséges ételmező és ivóvíz és a biztonságos fenntartható energiaellátás minden ember alapvető joga, a nem megfelelés sem helyi, sem tágabb szinten nem tűrhető.</p>
	<p>12. Meg kell őrizni a helyi kultúrát, azokat a termelői és fogyasztói mintázatokat, amelyek a környezethez való alkalmazkodás során alakultak ki, s hosszú távon biztosították a helyi közösség és környezet harmóniáját. Ha ez már nem lehetséges, a fenntartható termelői és fogyasztói mintázatok kialakítását kell támogatni.</p>
	<p>13. A fejlesztések miatt a helyi közösségeknek nem szűkülhetnek a lehetőségei az igényelt és választható életmódok tekintetében, amennyiben ezek nem zárják ki egymást, és megfelelnek mind a fenntarthatóság, mind a fejlődés kritériumainak.</p>

<sup>2</sup> Ökoszisztéma szolgáltatásnak nevezzük az élővilág azon javait, szolgáltatásait, melyeket az ember élete során közvetlenül vagy közvetve felhasznál, így azok állapota az életminőségét meghatározza. Négy alapvető szolgáltatás típus: Az **ellátó** szolgáltatás által nyújtott javakat közvetlenül felhasználjuk, elfogyasztjuk, ilyenek például az élelmiszerek, az ivóvíz, a fa- és rostanyagok. Az élővilág **szabályozó** funkciói közé sorolhatók az éghajlatszabályozás, az árvizek mérséklése, a víztisztítás és a talajképződés. **Fenntartó** szolgáltatás a primer produkció (a zöld növények fotoszintézise által), az elemek vagy a víz körforgalmában játszott biológiai szerep. Az élővilág **kulturális** szolgáltatása szerteágazó, többek között jelentős esztétikai, spirituális, oktató és rekreációs funkciója van. (Török Katalin: *A FÖLD ÖKOLÓGIAI ÁLLAPOTA ÉS PERSPEKTÍVÁI, Magyar Tudomány*)

Fenntarthatósági kritériumok	
	14. Minden, a környezetgazdálkodással összefüggő tevékenységet azon a szinten kell megvalósítani, ahol a probléma kezelése a legnagyobb környezeti és egyéb haszonnal, valamint a legkisebb környezeti kockázattal, illetve kárral jár.
	15. A helyi szinten kezelhető erőforrások használata elsősorban a helyi közösség közvetlen, vagy közvetett hasznát kell, hogy szolgálja.
<p><b>V. A fenntartható fejlődést csak felelősségteljes ember érheti el.</b></p> <p><i>Az egyén életminőségének javulása sem a saját, sem a mások által preferált környezeti javak sérelmére nem történhet.</i></p>	16. Erősíteni kell a társadalom befogadó jellegét (társadalmi kirekesztés, demográfiai problémák kezelése, stb.) az értékek mentén.
	17. A térség, régió, város nem veszélyezteteti – sem közvetlen, sem közvetett formában – sem saját környékén, sem távolabb ugyanezeknek a követelményeknek az érvényesülését.
	18. A fejlesztésnek legyenek olyan elemei, amelyek hatására a fenntarthatóság elvei tudatosulhatnak, és erkölcsi normává válhatnak a társadalom tagjaiban, és ezzel párhuzamosan a tervezés során az érintetteknek a döntésekben való részvétele biztosított.
	19. Fenntartható fogyasztási minták terjesztésére van szükség, ellensúlyozva a jelenlegi túlfogyasztásra ösztönző rendszert.
	20. A fenntartható fejlődés szempontjából elfogadhatatlan a vagyoni különbségek jelenleg érvényesülő és folyamatosan növekvő szintje <sup>3</sup> . Társadalmi igazságosság nélkül nincs fejlődés.

A táblázatban megadott **általános környezetvédelmi prioritások, fenntarthatósági kritériumok sokkal inkább szemléletmódot kívánnak rögzíteni, semmint mérhető és számon kérhető feltételeket.** A más stratégiai vizsgálatoknál is alkalmazott kritériumrendszert második lépésben átalakítottuk jelen operatív program által meghatározott intézkedéstípusok esetére. (Lásd 5.2. fejezet.)

### 1.3.5. Korlátok, bizonytalanságok, az előrejelzések érvényességi határai

A vizsgálatnál az alábbi korlátokkal, bizonytalanságokkal számolunk:

- Az IKOP egy részben összefüggő, részben prioritási tengelyenként különböző célokat is megvalósítani kívánó **tervrendszert** jelent, mely a közlekedésfejlesztésen belül meglehetősen különböző típusú és jellegű fejlesztéseket fog eredményezni. Mint arról már beszéltünk, maguk az OP-k is egy nagyobb tervrendszer részei, amit a PM fog keretbe. Ez a sajátosság azzal jár, hogy nagyon sokrétű vizsgálatra van szükség és meglehetősen fontos kérdés a célok és eszközök konzisztenciájának biztosítása. Ez természetesen igaz az OP-k közötti vagy a fejlesztések területi viszonyaira is.
- **Az OP-k esetében nincsenek tervezési változatok.** Az OP tartalmilag a tervezés előre haladtával időben folyamatosan változik, de ezek az anyagok nem alternatívái egymásnak. Ennek két következménye van számunkra. Egyrészt alternatívaelemzés helyett érdemes a vizsgált változatot (jelen esetben 3.96) összevetni a régebbiekkel. Az esetleges változás egyaránt lehet jó vagy rossz a környezeti értékelés szempontjából. Másrészt **változatként így csak a nulla változat vizsgálható.** A nulla változat kialakításánál annak feltételezése, hogy az EU támogatások nélkül semmit sem fejlesztenénk, értelmetlen. Ebből az következik,

<sup>3</sup> A rendszerváltás következményeként igen jelentősen megnöttek a jövedelemkülönbségek. Míg 1982-ben a legfelső és a legalsó jövedelmi tízed aránya 3,8 volt, addig 2005-re 7,6-ra 2009-ben kb. 9,5-re emelkedett az arány, és azóta is tovább nőtt. A társadalmi igazságosságra és a gazdaság érdekeire jobban figyelő skandináv országokban 4 körül mozog a legfelső és a legalsó tízed jövedelem-aránya. A külföldi szakértők véleménye egyöntetű abban, hogy ötszörös arány felett a fizetőképes kereslet kezd beszűkülni. A 10 körüli értéket ebből a szempontból értékelve, már el is jutottunk a jelen gazdasági válság egyik legfontosabb jelenségéig, a fizetőképes kereslet beszűküléséig.



hogy összehasonlítási alapul azt érdemes feltételezni, hogy az EU-s támogatások nélkül mi történne az adott szakterületen, vagy ágazatban, és ennek milyen környezeti és fenntarthatósági következményei lennének. Itt azt is érdemes meggondolni, hogy támogatás nélkül az EU direktívák adta kényszerfejlesztések egyáltalán megvalósíthatóak lennének vagy sem.

- A vizsgálat során **felmerült problémák egy része magára a Partnerségi Megállapodásban szereplő nemzeti célrendszerre vezethető vissza.** A problémák okai sokszor **az EU direktíváknak való megfelelés adta kényszerpályákra,** vagy mint most, az EU által a tervezési időszakra meghatározott célrendszerre (EU 2020) vezethetők vissza. A fő célok így általában már nem változtathatók meg, legfeljebb csak finomíthatók, tehát ebből a szempontból az SKV eredményei csak nagyon szűk mezsgyén képesek változásokat elérni, ott viszont lehetőség nyílt jó irányú változtatásokra.

Jelen stratégiai környezeti vizsgálat az OP-k Kormány elé benyújtott változataira (IKOP esetén 3.96-as verzióra) vonatkozik.

A vizsgálatnál az alábbi **korlátokkal, bizonytalanságokkal** számolunk:

- Az OP a tervezés során folyamatosan fejlődik, változik. Így a környezeti értékelésnek mozgó célpontra kell lőnie. Bár a vizsgált változat a Kormány által elfogadásra került, módosítások még mindig valószínűsíthetők.
- Ilyen összetett tervrendszerek esetében a stratégiai szintű vizsgálatok nehéz elméleti problémáját jelenti az, hogy hogyan lehet összeadni az egyes prioritástengelyek által támogatandó fejlesztésekből származó környezeti hatásokat. A nagy bizonytalanság miatt a várható hatásokat az összerhelés változásával lehet leírni. Ha kisebbek a kibocsátások, ha csökkennek az igénybevételek, akkor a hatásviselő állapota is javulhat, és viszont. Természetesen ez is becslés, mégpedig elég nagy bizonytalanságú.
- A felhasználható források nagyságrendje alapján a vizsgált fejlesztések várhatóan kisebb-nagyobb mértékben, de befolyásolni fogják az országot, a régiókat és a települések helyi környezeti állapotát. E fejlesztéseken kívül azonban egy sor más folyamat is működik, amelyek szintén alakítani fogják a környezetet (mint hatásviselőt). A teljesség igénye nélkül néhány ilyen folyamat: az Új Széchenyi Terv egyéb fejlesztései, az éghajlatváltozás, a gazdasági válság alakulása, az EU válságkezelő intézkedései stb. Ez azt jelenti, hogy a valóságban ténylegesen bekövetkező környezeti változásoknak csak egy része függ össze a vizsgált tervekkel. Ez természetesen hatásonként különböző, de szinte mindenütt érzékelhető.

A fentiekén túl jelentős bizonytalanság még a fejlesztések megvalósítása által okozott közvetett környezeti terhelésekkel kapcsolatban merül fel. Ilyennel főleg a jelentősebb beruházások járnak, de arra a kérdésre, hogy ezek milyen tovagyűrűző, gyakran globális hatásokat jelentenek, nem tudunk választ adni.

## 1.4. Felhasznált dokumentumok és adatok

Az OP-t az ún. 1.0-ás első tervezetétől (2013. április 18.) fogva nyomon követi az SKV értékelő team. A tervezői üléseken részt vettünk. Az SKV tematikáját 2013. június végére összeállítottuk, azt a tervezőknek elküldtük véleményezésre. Szeptember folyamán – a 2.0 verzió vizsgálatával – elkészült az OP SKV szempontú előzetes értékelése, amit szintén megkaptak a tervezők. Az IKOP esetében a 3.0 változat (2013. szeptember 30.) október elsején került az SKV munkacsoportnak átadásra, ez alapján készült el az első SKV jelentés, ahol a közösségi és nemzeti célokhoz történő illeszkedés mellett a legfontosabb értékeléseket is elvégeztük, azaz a 3.0 változatot mind fenntarthatósági, mind környezeti szempontból röviden értékeltük. A jelentést közvetlenül küldtük meg a tervezőknek.

Ez volt az SKV jelentés első olyan változata, mely a partnerségi folyamat nélkül elvégezhető teljes tematika kitöltésével készült.

2013 novemberében a társadalmasításra kerülő SKV változat véglegesítésére, majd a véleményezésre bocsátásra került sor.

2014 márciusában az IKOP 3.93-as verziójára készítettünk el egy SKV változatot.

Jelen dokumentum elkészítéséhez felhasználtuk az IKOP minden eddig készült változatát. Az összefüggések vizsgálata, a kitekintés, az esetleges átfedések meghatározása céljából áttekintettük az eddigi elkészült PM és többi OP változatát is:

- Partnerségi Megállapodás (2014. február 28.)
- Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program 5.0 változata (2014. május 7.)
- Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program 4.0 változata (2014. május 10.)
- Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program 4.0 változata (2014. május 9.)
- Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program 4.0 változata (2014. május 8.)
- Terület- és Településfejlesztési Operatív Program 5.0 változata (2014. május 9.)
- Vidékfejlesztési program 4.0 változata (2014. március 19.)

A fenti alapidokumentumokon kívül felhasználtuk az előző tervezési időszakban készült ex ante, környezeti értékelés és ex post értékelések dokumentumait, a bennük található tanulságokat igyekeztünk a következő tervezési időszakra átültetni. A felhasznált tanulmányok a következők voltak:

- A Gazdaságfejlesztési és a Közlekedési Operatív Program környezeti vizsgálata (Respect, 2006.)
- Közlekedésfejlesztési akciótervek stratégiai környezeti vizsgálata (SKV) Prioritásonként készített Zárójelentés, (EX ANTE Tanácsadó Iroda, a MEGAKOM Stratégiai Tanácsadó Iroda és a Debreceni Egyetem Környezetgazdálkodási és Környezetpolitikai Központja által alkotott Konzorcium 2007)
- 2009-2010-es akciótervek stratégiai környezeti vizsgálatai (Ex ante – MEGACOM, 2008.)
- Az Új Magyarország Fejlesztési Terv Közlekedési Operatív Program 2007-2009 Félidei áttekintő értékelése (E.B.O. KONZORCIUM, 2010)
- Operatív Programok félidei értékelése (KPMG, 2011.)
- Az ÚMFT2011-2013-as akcióterveinek (környezeti, közlekedési, gazdasági és települési) környezeti vizsgálata (ÖKO Zrt., 2011.)
- Értékelési keretszerződés keretében az NFÜ számára készített tanulmányok (ÖKO Zrt., 2012-2013.) Ezen belül:
  - A jelentős környezeti hatású konstrukciók várható együttes hatásai a környezet állapotára és a hazai környezetvédelmi célrendszer teljesülésének alakulására (ÖKO Zrt.)
  - Fenntartható városfejlesztés (ÖKO Zrt.)
- A kerékpáros közlekedésfejlesztés időközi értékelése a 2007-13-as időszakban Értékelési jelentés (VITECO KFT. – TERRA STUDIO KFT. – REVITA ALAPÍTVÁNY-KETOSZ, 2012)
- Közlekedési infrastruktúra fejlesztések értékelése 2000-2011 (TERRA STÚDIO KFT., 2012)
- Közösségi közlekedési szolgáltatás értékelése menetrendi és utasszolgáltatási mutatók alapján (VITECO KFT.-TERRA STUDIO KFT., 2013)
- Városi és elővárosi közösségi közlekedési konstrukciók értékelése a 2014-2013 időszakban (VITECO KFT.-TERRA STUDIO KFT.-FBK-MED BT., 2013)

A további felhasznált forrásokat lásd az irodalomjegyzékben.

## 1.5. A javaslatok hatása a terv, illetve program alakulására

Az IKOP SKV-jának készítése a kezdetektől a tervezőkkel együttműködve történt, ami nagyban segítette a munkát. A készítők az alábbi IKOP-pal kapcsolatos egyeztetéseken vettek részt:

- **IKOP ex ante értékelési workshop**
  - időpontja: 2014. március 18. (kedd) 09:00-12:00
  - helyszíne: Miniszterelnökség (1077 Budapest, Wesselényi u. 20-22. 122-es tárgyaló).
- **IKOP-indikátor munkacsoport workshop ex ante értékelőkkel**
  - időpontja: 2014. február 10. (hétfő) 10:00-13:00
  - helyszíne: NGM (1051 Budapest, József nádor tér 2-4. nemzetközi tárgyaló).
- **IKOP Partnerségi Munkacsoport ülés:**
  - időpontja: 2014. január 28. (kedd) 14:00-16:30
  - helyszíne: Miniszterelnökség (1077 Budapest, Wesselényi u. 20-22 földszinti tárgyaló).
- **IKOP tervezett indikátorainak megvitatása:**
  - időpontja: 2014. január 27. (hétfő) 14:00-16:00
  - helyszíne: Miniszterelnökség (1077 Budapest, Kéthly Anna tér 1. I. emelet 101-es tárgyaló).
- **IKOP tervezett indikátorainak megvitatása:**
  - időpontja: 2014. január 14. (kedd) 09:30-12:00
  - helyszíne: Miniszterelnökség (1077 Budapest, Kéthly Anna tér 1. I. emelet 101-es tárgyaló).
- **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program szakmai konzultációja**
  - időpontja: 2013. november 14. (csütörtök) 13.00 - 16.00
  - helyszíne: Nemzetgazdasági Minisztérium (1055 Budapest Honvéd utca 13-15. díszterem)
- **Nemzeti Közlekedési Stratégia Konzorcium és a 2014-2020-as OP-k Stratégiai Környezeti Vizsgálatát készítő értékelők megbeszélése:**
  - időpontja: 2013. október 7. (hétfő) 12:30-14:30
  - helyszíne: Főmterv (1024 Budapest, Lövház u. 37, fsz-i tanácsterem).
- **NKS Konzorcium – OP-k kidolgozó munkacsoportok megbeszélése:**
  - időpontja: 2013. augusztus 1. (csütörtök) 14:00-15:30
  - helyszíne: Főmterv (1024 Budapest, Lövház u. 37, fsz-i tanácsterem).
- **IKOP 2.0 tervezői egyeztetése: ex ante értékelői vélemény (2. értékelő jelentés munkaközi változata) megvitatása:**
  - időpontja: 2013. július 30. (kedd) 14:00-16:00,
  - helyszíne: NFÜ (Kéthly Anna tér 1. I. emelet 101-es tárgyaló).
- **Műhelyvita „Értékelési útmutató az ex ante értékelésekhez”:**
  - Időpont: 2013. július 25. csütörtök, 10:00 – 12:00
  - Helyszín: NFÜ, Kéthly Anna tér 1., 231-es terem
- **IKOP, a GINOP, a TOP/VEKOP és az SKV ex ante értékelőinek megbeszélése**
  - időpontja: 2013. július 23. (kedd) 10:00-12:00,
  - helyszíne: NFÜ (Kéthly Anna tér 1. II. emelet 231-es tárgyaló).
- **Integrált Közlekedésfejlesztési operatív Program (IKOP) Tárcaközi Koordinációs Munkacsoportülés**
  - Időpont: 2013. július 16. 14.00 órától
  - Helyszín: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Fő utca 44-50. „A” ép./7.em.
- **NKS Konzorcium – IKOP ex ante értékelők megbeszélése**
  - időpontja: 2013. július 12. (péntek) 11:00-12:30

- helyszíne: Főmterv (II., Lövőház u. 37., IV. emeleti tárgyaló).
- **Informális egyeztetés az NKS SKV-ját végző értékelőkkel**
  - időpontja: 2013. július 12. (péntek) 9:00 -10:30
  - helyszíne: Utiber (XI., Csóka u. 7-13.).
- **Szakmai, kapcsolatfelvevő találkozó a Nemzeti Közlekedési Stratégiát készítő Konzorcium és az (I)KOP ex-ante értékelők között:**
  - időpontja: 2013. május 22. (szerda) 15:00-16:30.
  - helyszíne: NFÜ, Wesselényi u. 20-22., I. em. 122-es tárgyaló.
- **A KÖZOP értékelési tapasztalatainak, és a MÁV Zrt projekt csomagjának áttekintése:**
  - Időpont: május 22-én 13 órától
  - Helyszín: MÁV Zrt. 810 –es tárgyaló

A személyes egyeztetések mellett az SKV készítői és az IKOP tervezői email-en keresztül is aktív kapcsolatban voltak. Szeretnénk megjegyezni, hogy kiemelkedően jó volt a kapcsolat a tervezőkkel, ami nagyban segítette, könnyítette a stratégiai környezeti vizsgálat elvégzését.

Mindezek eredményeképpen az SKV az alábbiakban ismertetett módon hatott az OP alakulására.

Az NFÜ-vel történt szerződéskötés után összeállítottuk a projektindító jelentést, melyben bemutattuk az SKV-k tervezett tematikáját, munkamenetét és ütemezését. Ennek figyelembevételével elkészült a munkaterv, melyet kiküldtünk minden OP-tervezőnek, de csak néhány visszajelzés történt, többek között éppen az IKOP tervezőitől.

Minden OP tekintetében a tervezőkkel végzett egyeztetéssel elkészült az SKV során figyelembe vett két értékelési kritériumrendszer:

- a fenntarthatósági kritériumok rendszere (az általunk korábban használt értékrend továbbfejlesztésével)
- a környezetvédelmi célok (a közösségi és hazai gazdasági-társadalmi-környezeti meghatározó dokumentumokból leszárt, a tervezési rendszer egésze számára figyelembe veendő környezeti célok alapján)

Szeptember folyamán elkészült az előzetes értékelés, mely elsősorban a fenntarthatóság és a környezeti célrendszer alapján elemezte az addig elkészült, 2.0 OP változatot.

A 3.0 IKOP változat már ennek a figyelembevételével készült el; több javaslatunk is kedvező fogadtatásra talált és megjelent az operatív program szövegében.

Az IKOP 3.93, majd a 3.96-os változata azonban a korábban értékelt 3.0 változathoz képest az előzőleg a tervezők által már elfogadott, vagy figyelmen kívül hagyott javaslatok beépítése tekintetében változásokat hozott, ezért szükségesnek látjuk a javaslatok utóéletét is megjeleníteni az alábbi táblázatban.

(Eközben a novemberben elkészült közel teljes SKV jelentés megjelent az NFÜ honlapján, majd december elején az ország minden régiójában közmeghallgatások keretében ismertetésre kerültek az OP-k SKV-i. Ennek eredményeit bővebben lásd az 1.6. fejezetben. E helyütt csak annyit említünk meg, hogy az IKOP SKV tartalmára vonatkozóan észrevétel nem érkezett, így ez nem befolyásolta az SKV későbbi verzióit.)

A következő táblázatot továbbá kiegészítettük az SKV-k későbbi verzióban (az OP-k tartalmi módosulása és az intézkedések finomodó ismertetése következtében) megjelenő javaslatokkal is, ezek figyelembe vétele természetesen a legkorábbi OP verzióktól még nem is volt elvárható.

A jelentésekben tett érdemi, lényegesebb javaslatokat az OP 3.0, 3.93 és 3.96. verziója az alábbiak szerint vette figyelembe:

<b>Korábbi javaslat</b>	<b>Javaslat megjelenése az OP 3.0 verziójában</b>	<b>Javaslat megjelenése az OP 3.93 verziójában</b>	<b>Javaslat megjelenése az OP 3.96 verziójában</b>	<b>Javaslat utánkövetése</b>
A közlekedéssel kapcsolatos tudatformálás kötelező elemmé tétele minden projekt esetében	Az eco-driving népszerűsítése kifejezetten megjelenik a 3. prioritás beavatkozásai között, az 5. prioritásnak szintén egyik beavatkozása a tudatformálás, és a tudatformálás minden prioritásban említésre kerül, mint a projektekhez esetlegesen kapcsolódó elem.	A közösségi közlekedés népszerűsítése, a közlekedésbiztonsági kampányok, a biztonságos és üzemanyagtakarékos közlekedési kultúra erősítése, valamint a teleautó rendszer kialakítása, népszerűsítése a 3. prioritási tengelyben (és csak ott) szerepel, valószínűleg külön projektekként.	A 3. és a 4. prioritás tartalmaz ilyen elemet csak és feltehetőleg külön projektek formájában.	Továbbra is fenntartjuk javaslatunkat, hogy minden projekt kötelező eleme legyen a tevékenységhez kapcsolódó környezetbarát közlekedéssel kapcsolatos szemléletformálási tevékenység.
Megújuló energiaforrások alkalmazási lehetőségei vizsgálatának előírása (ahol releváns)/ilyen elemet tartalmazó projektek előnyben részesítése a projektkiválasztás folyamán	-	A horizontális elvek között, a fenntartható fejlődés kapcsán szerepel, hogy a projekteknel előnyben kell részesíteni a megújuló energiaforrások alkalmazását.	A horizontális elvek között, a fenntartható fejlődés kapcsán szerepel, hogy a projekteknel előnyben kell részesíteni a megújuló energiaforrások alkalmazását.	A javaslat az OP szintjén érvényesültnek tekinthető, de érdemben a későbbi kiírásokban dől el, hogy mi lesz a szempont sorsa, ezért fenntartjuk a majdani konstrukciók, kiírások tartalmára vonatkozó javaslatunkat.
Egyenlő esélyek feltételeinek megteremtésének megkövetelése minden releváns beavatkozás folyamán	Továbbra is csak támogatható elemként jelenik meg a 2. és 3. prioritásban az akadálymentesítés.	A horizontális elvek között, az esélyegyenlőség és megkülönböztetés-mentesség kapcsán szerepel, hogy minden fejlesztést az akadálymentesítés szempontjait figyelembe véve kell megvalósítani.	A horizontális elvek között, az esélyegyenlőség és megkülönböztetés-mentesség kapcsán szerepel, hogy minden fejlesztést az akadálymentesítés szempontjait figyelembe véve kell megvalósítani.	A javaslat az OP szintjén érvényesültnek tekinthető, de érdemben a későbbi kiírásokban dől el, hogy mi lesz a szempont sorsa, ezért fenntartjuk a majdani konstrukciók, kiírások tartalmára vonatkozó javaslatunkat.
A Duna Stratégiában szereplő vízi közlekedéssel kapcsolatos elvárások teljesítésére vonatkozó elképzelések ismertetése, vízi közlekedés fejlesztésének nagyobb hangsúlya	A Duna Stratégiához való illeszkedés némiképp kibővítésre került. A Duna hajózhatóságának fejlesztésével kapcsolatban az OP a CEF-et nevezi meg potenciális finanszírozási forrásként.	A vízi közlekedést segítő fejlesztések a RIS mellett kiegészültek a dunai hajózás biztonságát javító fejlesztésekkel, az energiahatékonyságot növelő fejlesztések között pedig a hajók főgépcseréjének támogatása is megjelenik.	A vízi közlekedést segítő fejlesztések a RIS mellett kiegészültek a dunai hajózás biztonságát javító fejlesztésekkel, az energiahatékonyságot növelő fejlesztések között pedig a hajók főgépcseréjének támogatása is megjelenik.	Értjük és elfogadjuk, hogy az IKOP keretein belül nem biztosítható erre forrás, de a dunai hajózás ellentmondásos megítélése, a fennálló jelentékeny ellentétek miatt megítélésünk szerint mihamarabb el kell kezdeni érdemben foglalkozni a kérdéssel, és nem a CEF maradék pénzeire várva. Lásd még

**Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program - Stratégiai Környezeti Vizsgálata**

<b>Korábbi javaslat</b>	<b>Javaslat megjelenése az OP 3.0 verziójában</b>	<b>Javaslat megjelenése az OP 3.93 verziójában</b>	<b>Javaslat megjelenése az OP 3.96 verziójában</b>	<b>Javaslat utánkövetése</b>
				javaslatunkat később.
Konstrukció szinten előírandó: vonalas fejlesztéseknél belvízi öblözeti hatások, felszíni vízelvezető rendszerek felülvizsgálata, erdősáv őshonos növényekből, kötelező inert hulladék hasznosítási arány, szelektív hulladékgyűjtés, hulladékhasznosításra törekvés, klímaváltozás hatásait mérséklő kivitel, barnamezős/ökológiai kevésbé értékes területek preferálása, éghajlatváltozás hatásainak ellenálló, zavartűrő kivitel, átjárhatóság biztosítása, tájbaillesztés, meglévő értékek integrálása, burkolt felületek növekedésének minimalizálása, biodiverzitás megőrzése szempontjainak megjelenítése	A fenntartható fejlődés horizontális elvéhez való kapcsolódást bemutató részben az OP megemlíti a javaslatok többségét. Ebben a fázisban nem is lehet többet elvárni, ezt majd a kiírásokban kell érvényesíteni és konkretizálni.	A horizontális elvek között, a fenntartható fejlődés kapcsán szerepel ezen elvek zöme. Ebben a fázisban nem is lehet többet elvárni, ezt majd a kiírásokban kell érvényesíteni és konkretizálni.	A horizontális elvek között, a fenntartható fejlődés kapcsán szerepel ezen elvek zöme.	A javaslat az OP szintjén érvényesültnek tekinthető. Ebben a fázisban nem is lehet többet elvárni, ezt majd a kiírásokban kell érvényesíteni és konkretizálni, ezért fenntartjuk a majdani konstrukciók, kiírások tartalmára vonatkozó javaslatunkat.
ÜHG kibocsátás kapcsán ne csak a csökkenés, hanem az egyes beavatkozások esetén előforduló növekedés is legyen számszerűsítve, megjelenítve	-	-	-	Fenntartjuk a javaslatunkat.
Fehér Könyv céljaival való teljes azonosulás, annak bemutatása, hogy 2020-ig az OP ezek teljesítéséhez mennyiben tud hozzájárulni	-	-	-	Fenntartjuk a javaslatunkat.
Klímaváltozás és energiahatékonyság beemelése a horizontális célok közé és indikátorokkal történő utánkövetése	(Valószínűleg ez a minden OP esetén megfogalmazott javaslat túlmutat az OP hatáskörén.)	(Valószínűleg ez a minden OP esetén megfogalmazott javaslat túlmutat az OP hatáskörén.)	(Valószínűleg ez a minden OP esetén megfogalmazott javaslat túlmutat az OP hatáskörén.)	Fenntartjuk a javaslatunkat, de valószínűleg nem egyedi, OP-szinten kell elvárnunk a megvalósulását.

**Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program - Stratégiai Környezeti Vizsgálata**

<b>Korábbi javaslat</b>	<b>Javaslat megjelenése az OP 3.0 verziójában</b>	<b>Javaslat megjelenése az OP 3.93 verziójában</b>	<b>Javaslat megjelenése az OP 3.96 verziójában</b>	<b>Javaslat utánkövetése</b>
Összközlekedési megközelítés és stratégiai megalapozottság megkövetelése	na.	-	A városi közlekedési projektek esetében kiválasztási vezérelvként megjelenik a városi ITS-ben történő szereplés és a többi elemmel való szinergia megkövetelése.	Fenntartjuk javaslatunkat. Minden közösségi közlekedést érintő fejlesztés esetében meg kellene követelni a kapcsolódások, az integráltság bemutatását.
Fenntartható városi mobilitási tervek készítésének támogatása	na.	-	-	Fenntartjuk a javaslatunkat.
Inter- és multimodalitás kiemelt kezelése	na.	Egyes intermodális fejlesztések támogathatóak (P+R, B+R, stb.)	A közlekedési láncok összekapcsolását célzó fejlesztések a 3. prioritás fontos elemei, a kerékpáros és vasúti, illetve vasúti és közúti személyközlekedés összekötését szolgáló P+R, B+R fejlesztések a 2. prioritásban is előfordulnak.	Elfogadjuk, hogy a források szűkössége e tekintetben is limitálja a lehetőségeket, de szeretnénk, ha a modalitás minél nagyobb súlya megmaradna.
Forgalomnövekedés, légszennyezőanyag-kibocsátás és immissziós állapot, zajterhelés változásának környezeti indikátorként történő szerepeltetése	na.	-	-	Fenntartjuk a javaslatunkat; esetleg a megvalósult fejlesztések értékelései keretében is megoldható lenne.
Kihasználtság és utaselégedettség mérésének megkövetelése a teljes fenntartási időszakban és a helyi közlekedésre gyakorolt hatások vizsgálata	na.	-	-	Fenntartjuk a javaslatunkat; esetleg a megvalósult fejlesztések értékelései keretében is megoldható lenne.

## 1.6. A környezet védelméért felelős szervek és a nyilvánosság által adott vélemények, szempontok figyelembevétele

A környezetvédelemért felelős szervek és a nyilvánosság bevonása az SKV folyamatába a jogszabályi elvárásoknak megfelelően a tematika egyeztetésével indult. A környezeti vizsgálat tematikája 2013 nyarán kikerült az NFÜ honlapjára a nyilvánosság észrevételeinek figyelembe vétele érdekében. Ugyanekkor megküldtük a környezetvédelemért felelős szervezeteknek és az OP tervező teameknek. Az érkezett észrevételeket (elsősorban a tervezőktől jöttek kérdések, kérések) az SKV jelentés elkészítése során igyekeztük figyelembe venni.

A környezeti jelentések főbb megállapításainak bemutatására, szakmai és társadalmi megvitatására minden elkészült operatív program környezeti vizsgálata, környezeti jelentése felkerült az NFÜ honlapjára 2013. november második felében. Az észrevételeket ide és a tanulmányokat készítő ÖKO Zrt. email címére vártuk vissza. Sajnos csak kevés észrevétel érkezett kifejezetten a környezeti vizsgálatra vonatkozóan, ezért az SKV további munkáinak elvégzésekor az Operatív Programokra érkezett észrevételeket is figyelembe vettük.

A társadalmatisítás jelentős eseményei a regionális partnerségi fórumok voltak, melyek a hét régió egy-egy meghatározó városában 2013. december közepén zajlottak az alábbi menetrendben:

- 2013.12.10. Győr, Városháza
- 2013.12.10. Székesfehérvár, Városháza
- 2013.12.11. Budapest, Pest megyei Megyeháza
- 2013.12.13. Pécs Tudásközpont
- 2013.12.18. Miskolc NORDA Észak-Magyarországi Regionális Fejlesztési Ügynökség Közhasznú Nonprofit Kft. épülete
- 2013.12.18. Debrecen, ÉARFÜ Észak-Alföldi Regionális Fejlesztési Ügynökség Nonprofit Kft. épülete
- 2013.12.19. Szeged, Csongrád megyei Megyeháza

A regionális fórumok – bár időzítésük nem volt a legideálisabb egyrészt az OP fórumok, másrészt a karácsony közelsége miatt - lehetőséget biztosítottak a régió fejlesztésében érintett állami és civil szervezetek számára az operatív programok Kormány általi elfogadását megelőzően a legfőbb megállapítások bemutatására, szakmai megvitatására.

A hét regionális szakmai fórum keretében a házigazda köszöntőjét követően az NFÜ, mint a koordinációs hatóság képviselője szolt a fórum céljáról, háttéréről, majd az SKV jelentések elkészítésének menetéről szóló bevezető előzte meg a konkrét akciótervek stratégiai környezeti vizsgálatának ismertetését operatív programonként. Az ezt követő összefoglaló, szintetizáló értékelés mindig tartalmazott az adott régióra vonatkozó specifikumokat is, amit az ezután következő fórum keretében az elhangzó és előre beérkezett kérdések mentén igyekeztek tovább bővíteni. A záró gondolatokkal együtt a minden alkalommal felhívtuk a résztvevők figyelmét arra, hogy a témák kapcsán megfogalmazott kérdések, javaslatok 2014. január elejéig még beküldhetők az [oko-rt@oko-rt.hu](mailto:oko-rt@oko-rt.hu) e-mail címre.

Az SKV fórumok céljáról, háttéréről kapcsán a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség képviselője előadásában hangsúlyozta, hogy az SKV egyfajta környezeti-társadalmi kockázatelemzés, amely egyben javaslatokat is megfogalmaz e várható kockázatok elhárítására vagy csökkentésére. Az SKV fő célja az operatív programok környezeti célú értékelése és a fejlesztések befolyásolása környezeti, fenntarthatósági szempontból kedvezőbb irányba.

A fórumok alkalmával az érdeklődők írásban és szóban is feltehettek kérdéseket. Ezek közül a legfontosabbakat, valamint az elhangzott előadások rövid összefoglalóját a mellékletben bemutatjuk. A helyszínen megfogalmazott kérdésekre a fórumok alkalmával szóban válaszoltunk, és a következő munkafázisokban az elhangzott releváns véleményeket igyekeztünk beépíteni.



A fórumok helyszíneit, időpontjait és a résztvevő szakértőket a következő, **1/4. táblázatban** mutatjuk be.

**1/4. táblázat: Fórumokon résztvevő szakértők**

Fórum helye	ÖKO	Külső
<b>Győr</b> Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala (Városháza) (9021 Győr Városház tér 1.)	Rákosi Bevezető + KEHOP + EFOP, Vidéki IKOP	Kukely Gy. TOP + Szinte, Hermann Violetta GINOP
<b>Székesfehérvár,</b> megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala (8000 Székesfehérvár, Városház tér 1.) Díszterem	Rákosi Bevezető + KEHOP + EFOP, Vidéki IKOP	Kukely Gy. TOP+ Szinte, Hermann Violetta GINOP
<b>Budapest</b> Pest Megyei Önkormányzat 1052 Budapest, Városház u. 7.	Tombácz Bevezető + KEHOP + Szinte Magyar VEKOP, Vidéki IKOP Rákosi EFOP	Barsi Orsolya GINOP
<b>Pécs</b> Tudásközpont (7622 Pécs, Universitas utca 2/a) Konferencia terem	Tombácz Bevezető + KEHOP + Szinte, Rákosi EFOP, Magyar IKOP	Kukely Gy. TOP, Hermann Violetta GINOP
<b>Miskolc,</b> NORDA Észak-Magyarországi Regionális Fejlesztési Ügynökség Közhasznú Nonprofit Kft., Aula (3525 Miskolc, Széchenyi u. 107.)	Tombácz Bevezető + KEHOP+ Szinte, Magyar TOP + IKOP Rákosi EFOP	Rajnai Tamás GINOP
<b>Debrecen</b> ÉARFÜ Észak-Alföldi Regionális Fejlesztési Ügynökség Nonprofit Kft. (4025 Debrecen Széchenyi u. 31.)	Tombácz Bevezető + KEHOP+ Szinte, Magyar TOP + IKOP, Rákosi EFOP	Rajnai Tamás GINOP
<b>Szeged</b> Csongrád Megyei Önkormányzat Hivatala, Csongrád terem (6741 Szeged, Rákóczi tér 1.)	Tombácz Bevezető + KEHOP + Szinte, Magyar TOP+IKOP + EFOP	Hermann Violetta GINOP

A fórumokon elhangzottak, és társadalmatisítás során beérkezett vélemények, illetve a tervezők és az OKT véleményei alapján kiegészítettük, pontosítottuk az SKV tartalmát. A fórumokon jellemzően inkább az OP-k tartalmával, mint az SKV-val foglalkoztak a hozzászólók. Az, hogy milyen esély van arra, hogy az SKV-ban megfogalmazott kritikákat és hiányokat figyelembe veszik a további tervezésben ismétlődő kérdés volt. Az SKV végeredményben csak egy dokumentum, amit a tervezők annyira vesznek komolyan, amennyire ők ezt szeretnék. Ezért is volt fontos a kommunikáció a tervezőkkel. Ha ugyanis a tervezés elejétől folyik a kommunikálni, akkor az SKV-ban szereplő javaslatok bekerülhetnek az OP-kba.

Felmerült többször a környezeti típusú indikátorok igénye, amelyek meg is jelentek az SKV-ban. Szintén fontos kérdés volt, hogy támogatni kellene a komplex megoldásokat, és integrált beruházásokat kellene létrehozni.

## 2. A VIZSGÁLAT TÁRGYA, AZ OPERATÍV PROGRAM RÖVID ISMERTETÉSE

### 2.1. Az OP prioritástengelyei, specifikus céljai és tervezett intézkedései

Az IKOP meghatározott prioritástengelyei és az ezen belül kitűzött specifikus célok rendszere az alábbi. A **2-1. táblázatban** a tervezett beavatkozások jellegét, várt eredményeit és környezeti/fenntarthatósági szempontú gyorsértékelést is megadjuk.

#### 1. prioritási tengely: NEMZETKÖZI (TEN-T) KÖZÚTI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSA

##### 1. egyedi célkitűzés: Az eljutási idő javítása a magyarországi TEN-T úthálózaton

A még el nem készült, ill. meglévő kapacitáshiányos TEN-T szakaszok kiépítése, bővítése, környezeti és műszaki fenntarthatósági célú fejlesztése, TEN-T közúthálózati projektek előkészítése és korábbi fejlesztések értékelése, továbbá közlekedésbiztonsági beavatkozások, valamint Közlekedési Információs Rendszer és Adatbázis és az adatgyűjtés fejlesztése, NKS forgalmi és hatás modell megújítása, közúti hatósági szabályozáshoz kapcsolódó eszközök vizsgálata, egyes KÖZOP szakaszolt projektek

#### 2. prioritási tengely: NEMZETKÖZI (TEN-T) VASÚTI ÉS VÍZI ÚTI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSA

##### 1. egyedi célkitűzés: A hazai TEN-T vasútvonalakon az utazási idő csökkentése

TEN-T vasúti törzs- és átfogó hálózat vasútvonalai szűk keresztmetszeteinek felszámolása és informatikai fejlesztések, a vasúti infrastruktúra diagnosztikai és karbantartó eszközök beszerzése és kapcsolódó informatikai fejlesztések, az interoperabilitás javítása vonalkorszerűsítésekkel (GSM-R, ETCS, közlekedésbiztonság, akadálymentesítés, utastájékoztató), csomópont- és állomáskorszerűsítés, projektelőkészítés, továbbá korábbi fejlesztések értékelése, a fejlesztések hatékonyságát növelő utazásszervezés, egyes NKS menedzsment eszközök, egyes KÖZOP szakaszolt projektek

##### 2. egyedi célkitűzés: A dunai hajózás biztonságának javítása

A vízi közlekedést segítő informatikai fejlesztések: RIS, elektronikus hajózási térkép és frissítése, megújítása, ECDIS bevezetése, hajóút kitűzési rendszer fejlesztése és kijelölés korszerűsítése

#### 3. prioritási tengely: FENNTARTHATÓ VÁROSI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE ÉS ELŐVÁROSI VASÚTI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSA

##### 1. egyedi célkitűzés: Elővárosi vasúton utazók számának megőrzése

Elővárosi HÉV- és vasútvonalak szűk keresztmetszeteinek megszüntetését célzó fejlesztések (lassújel megszüntetés, híd rekonstrukció, vasútvillamosítás, informatikai fejlesztések, stb.), közlekedésbiztonsági fejlesztések, állomáskorszerűsítés (épületrekonstrukciók, energetikai, világításkorszerűsítés, akadálymentesítés, utastájékoztató, vagyonbiztonsági, központi információs adatbázis létrehozás, P+R, B+R), járműbeszerzés, valamint projekt előkészítés és korábbi fejlesztések értékelése

##### 2. egyedi célkitűzés: A városi közösségi közlekedési utazási idő csökkentése

Közlekedési láncok összekapcsolása (intermodális fejlesztések, informatikai fejlesztések, utazási láncok összekapcsolása), városi kötőtpályás közösségi közlekedés vonali infrastruktúra és megállóhely fejlesztése, szűk keresztmetszetekhez kapcsolódó korszerűsítések, új vonali szakaszok kiépítése, járműbeszerzés,

közlekedésbiztonsági beavatkozások (infrastrukturális és képzés jellegű – eco-driving is), projekt előkészítés, korábbi fejlesztések értékelése, szakaszolt projektek

#### **4. prioritási tengely: KÖZLEKEDÉSI RENDSZER ENERGIA-HATÉKONYSÁGÁNAK JAVÍTÁSA**

##### **1. egyedi célkitűzés: A közlekedési rendszer olajfüggőségének csökkentése**

Nem TEN-T közutak fejlesztése (elkerülő utak), vasútvonalak villamosítása és villamosítás korszerűsítése, karbantartó nagygépek beszerzése, projekt előkészítés, üzemanyag-takarékos vezetési és közlekedésbiztonsági képzések, közösségi közlekedést népszerűsítő és közlekedésbiztonsági szemléletformálás, teleautó rendszer előkészítése, népszerűsítése, elterjesztése, hajó nagyteljesítményű főgépcseré, közlekedési rendszer környezeti és energetikai modellje.

A még kidolgozás alatt lévő nagyprojekt lista az NKS beruházási listájára épül, mely csak annak Kormány általi elfogadása után válik véglegesé. Az OP 3.96 változata az NKS teljes indikatív projektlistáját tartalmazza, nem csak az IKOP-ból történő finanszírozásra tervezettek, nem tartalmazza továbbá nem áll rendelkezésre végleges információ a szakaszolt, illetve a CEF-ből finanszírozandó projektekről sem.

A vizsgálatainkhoz azonban érdemes a bemutatott célokat és beavatkozásokat környezeti szempontból, a valószínűsíthető környezeti hatások szerint csoportosítani. Itt azt vizsgáltuk, hogy az egyes intézkedések hozzájárulnak-e a környezetállapot javuláshoz, okoznak-e új környezeti problémákat és hozzájárulnak-e a fenntartható fejlődéshez, a közlekedésbiztonság növekedéséhez.

A következő táblázatból jól látható, hogy közvetve vagy közvetlenül, de majdnem minden tervezett közlekedésfejlesztési célú beavatkozás jár valamilyen környezeti hatással. Kivételt ez alól az emberélet megóvását szolgáló közlekedésbiztonsági beavatkozások, a nem kifejezetten tömegközlekedéshez kapcsolódó, tehát nem kimondottan környezeti eredményekkel járó ITS-fejlesztések, valamint a közútfenntartási tevékenységek (a gyorsforgalmi utak jellemzően nem olyan állapotúak, mely állapotok már környezeti problémákhoz vezetnének) képeznek. (A közlekedésbiztonságot a továbbiakban az egyszerűség kedvéért a környezeti hatások között fogjuk tárgyalni.)

**2/1. táblázat: Az IKOP felépítése, tartalma, várható hatása**

<b>Prioritások Beruházási prioritások</b>	<b>Egyedi célkitűzések</b>	<b>Tervezett beavatkozások tartalma Zöld = közvetlen módon környezet alakító Kék = közvetett módon környezet alakító Narancssárga = nem környezeti jellegű, vagy nem megállapítható Citromsárga = vegyes jellegű</b>	<b>Jellege, célja</b>	<b>Várható eredmény</b>	<b>1. környezetállapot javulás 2. új környezeti problémák Hozzájárulás a 3. fenntartható fejlődéshez 4. közlekedésbiztonság növekedéséhez</b>
<b>I. Nemzetközi (TEN-T) közötti elérhetőség javítása 1 015 millió EUR</b>					
<b>A multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN- T-be történő beruházás révén</b>	<b>Az eljutási idő javítása a magyarországi TEN-T úthálózaton</b>	Közúti átfogó- és törzshálózat építés, bővítés, fejlesztések	Elsődlegesen gazdaságfejlesztés, de megjelenik a közlekedésbiztonság és a környezetvédelmi kérdések is	<i>utazási idő csökkenése, szolgáltatási színvonal javulása a bekövetkezett balesetek számának csökkenése</i>	1. globálisan, illetve nagytérségi, országos léptékben esetleg, illetve nagyvárosok elkerülését biztosító utak és egyes fenntarthatósági beavatkozások esetében 2. igen 3. nem, ellentétes azzal (környezeti fenntarthatósági fejlesztések egyes káros hatások mérséklését szolgálják) 4. igen
		Környezeti és műszaki fenntarthatósági fejlesztések			
		Közlekedésbiztonsági fejlesztések			
		Egyéb: előkészítés, értékelés, szabályozási eszközök vizsgálata, információs rendszer és adatbázis fejlesztés, adatgyűjtés, forgalmi modell megújítás			
<b>II. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása 1 481 millió EUR</b>					
<b>A multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN- T-be történő beruházás révén</b>	<b>A hazai TEN-T vasútvonalakon az utazási idő csökkentése</b>	Vasúti infrastruktúra korszerűsítés	Klíma- és környezetbarát közlekedés- és gazdaságfejlesztés, de megjelenik a közlekedésbiztonság is	<i>Vasúton szállított áruk mennyiségének növekedése, utasok számának megőrzése</i>	1. igen 2. nem 3. igen 4. igen
		Állomáskorszerűsítés: épületekonstrukció, energetikai korszerűsítés, világítás korszerűsítés, akadálymentesítés, multimodális fejlesztések, ITS fejlesztések			
		Műszaki fenntarthatósági fejlesztések: diagnosztikai és karbantartó eszközök beszerzése			
		Interoperabilitás javítása: GSM-R, ETCS,			
		Utazásszervezés			
		Közlekedésbiztonsági fejlesztések			
		Akadálymentesítés			
		Utastájékoztató kiépítése, fejlesztése			
		NKS menedzsment eszközök előkészítése			
	Egyéb: előkészítés, értékelés				
<b>A dunai hajózás biztonságának javítása</b>	A vízi közlekedést segítő informatikai fejlesztések	Klíma- és környezetbarát közlekedés- és gazdaságfejlesztés a közlekedésbiztonság növelése mellett	<i>Hajózási biztonság növekedése, forgalom támogatása: időjárási veszteségek minimalizálása</i>	1. igen 2. nem 3. igen 4. igen	
<b>III. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása 874 millió EUR</b>					
<b>Alacsony szén- dioxid kibocsátással járó stratégiák támogatása valamennyi terület típuson, de</b>	<b>Elővárosi vasúton utazók számának megőrzése</b>	Vasútvonal fejlesztés	Klíma- és környezetvédelem, erőforrás-hatékonyság növelése, de megjelenik a	<i>jobb közlekedési lehetőséggel kiszolgált utasok számának növekedése az utazási idő</i>	1. igen 2. nem 3. igen 4. igen
		Vasútvonal villamosítás			
		IT fejlesztések			
		Járműbeszerzés			
		Közlekedésbiztonsági fejlesztések			

**Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program - Stratégiai Környezeti Vizsgálata**

Prioritások Beruházási prioritások	Egyedi célkitűzések	Tervezett beavatkozások tartalma Zöld = közvetlen módon környezet alakító Kék = közvetett módon környezet alakító Narancssárga = nem környezeti jellegű, vagy nem megállapítható Citromsárga = vegyes jellegű	Jellege, célja	Várható eredmény	1. környezetállapot javulás 2. új környezeti problémák Hozzájárulás a 3. fenntartható fejlődéshez 4. közlekedésbiztonság növekedéséhez
különösen városi területeken, ideértve a fenntartható multimodális városi mobilitást és a kárenyhítést előmozdító alkalmazkodási intézkedések támogatását		Állomáskorszerűsítés: épületek rekonstrukció, energetikai korszerűsítés, világítás korszerűsítés, akadálymentesítés, multimodális fejlesztések, ITS fejlesztések	közlekedésbiztonság is	csökkentése, utazási színvonal növelése kőolaj-felhasználás csökkentése, energihatékonyság növelése	
	A városi közösségi közlekedési utazási idő csökkenése	Közlekedési láncok összekapcsolása Egyéb: előkészítés, értékelés Kötőpályás hálózati elemek korszerűsítése Új kötőpályás vonalak kiépítése Kötőpályás járműbeszerzés Üzemenytakarékos és közlekedésbiztonságot növelő képzés Közlekedésbiztonsági fejlesztések Egyéb: előkészítés, értékelés	Klíma- és környezetvédelem, erőforrás-hatékonyság növelése, de megjelenik a közlekedésbiztonság is	az utazási idő csökkentése kötőpályás városi közlekedés utasszámának növekedése	1. igen 2. lehetséges (új vonalak kiépítése) 3. igen 4. nem
IV. Közlekedési rendszer energia-hatékonyságának javítása <b>133 millió EUR</b>					
Alacsony szén-dioxid kibocsátással járó stratégiák támogatása valamennyi területtípuson, de különösen városi területeken, ideértve a fenntartható multimodális városi mobilitást és a kárenyhítést előmozdító alkalmazkodási intézkedések támogatását	A közlekedési rendszer olajfüggetlenségének csökkentése	Közútfejlesztés Villamosítás fejlesztése: korszerűsítés Villamosítás fejlesztése: kiépítés Műszaki fenntarthatósági fejlesztések: karbantartó eszközök beszerzése Egyéb: előkészítés Üzemenytakarékos vezetési képzés Teleautó rendszer kialakítása, népszerűsítése, elterjesztése Hajó főgép csere Szemléletformálás: közösségi közlekedés, közlekedésbiztonság  Környezeti és energetikai modell	Klíma- és környezetvédelem, erőforrás-hatékonyság növelése és közlekedésbiztonság növelése	Közösségi közlekedés részarányának növekedése, a bekövetkezett balesetek számának csökkenése, energihatékonyság növekedése	1. igen 2. igen (közúti fejlesztések miatt) 3. igen 4. igen

## 2.2. A prioritástengelyek és a specifikus célok összefüggése más releváns tervekkel, illetve programokkal

Az operatív programok és így az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program tervezési alapját a Partnerségi Megállapodás adja. Ebben kerül felvázolásra az ország társadalmi-gazdasági-környezeti alaphelyzete, itt kerülnek meghatározásra a legfontosabb kihívások és a rájuk adandó válaszok. Lehatárolásra kerülnek a dokumentumban azok a prioritások is, melyek egy kicsit külső helyzetből, azaz az Európai Unió elvárásaiból, illetve a korábban meghatározott közösségi és hazai dokumentumokból (stratégiai tervekből, programokból, jogszabályi kötelezettségekből) adódnak. Azt kell látni, hogy ezen pályák (kényszerpályák) jelentősen befolyásolják a megoldani kívánt kihívásokat és ezek megoldási módját, azaz a kihívásokra adott válaszainkat. (A közösségi és hazai célokat részletesen megfogalmazó dokumentumok és az IKOP kapcsolatait, azon célok meghatározását, melyekre az IKOP választ ad, a 3.1. fejezetben mutatjuk be.)

Az IKOP célkitűzései tehát összhangban vannak a Partnerségi Megállapodással (PM), amely a **2/2. táblázatban** foglalt öt fő nemzeti fejlesztési prioritást határozza meg. A közlekedésfejlesztések, így az OP ezek közül az „az energia- és erőforráshatékonyság növelése” prioritáshoz kapcsolódik, de – tekintettel arra, hogy a közlekedést sosem önmagában, hanem a gazdaság fejlesztésének egyik alapvető eszközeként kezelik – közvetetten a többi prioritás megvalósítását is szolgálja. A közlekedés fejlesztése számos jelentős cél elérésének előfeltétele.

2/2. táblázat: A PM prioritásainak megjelenése az IKOP-ban

PM nemzeti fejlesztési prioritásai	Megjelenés az IKOP-ban
A gazdasági szereplők versenyképességének javítása és nemzetközi szerepvállalásuk fokozása	Közvetetten szolgálja: A megfelelő közlekedési infrastruktúra a gazdaság fejlődésének kulcsa
A foglalkoztatás növelése (a gazdaságfejlesztési, a foglalkoztatási, oktatási, társadalmi befogadási szakpolitikák által) tekintettel a területi különbségekre	Közvetetten szolgálja: a közlekedési lehetőségek bővítésén keresztül a földrajzi mobilitás növeléséhez járul hozzá
Az energia- és erőforráshatékonyság növelése	A vasútvillamosítási, energiahatékonysági beavatkozásokkal, a tömegközlekedés és a vasúti/vízi szállítás fejlesztésével, a szemléletformálással közvetlenül szolgálja
A társadalmi felzárkózási és népesedési kihívások kezelése, valamint a Jó Állam	Az oktatáshoz, egészségügyi ellátáshoz, munkalehetőségekhez való könnyebb hozzájutás biztosításán keresztül közvetve a felzárkózást is megkönnyíti
A gazdasági növekedést segítő helyi és térségi fejlesztések megvalósítása	A regionális, városi-elővárosi közlekedési kapcsolatok javításával a helyi, térségi gazdaság fejlődéséhez is hozzájárul közvetetten.

Az IKOP azonban nem egyedül, hanem a teljes OP-rendszerben ad választ a közlekedéssel kapcsolatban megfogalmazott hazai kihívásokra. A közlekedési fejlesztéseket a készülő Nemzeti Közlekedési Stratégia alapozza meg, az érintett operatív programok tervezése az NKS készítésével szoros együttműködésben valósul meg.

A 2014-2020 közötti EU támogatásból megvalósuló közlekedésfejlesztések zömét az IKOP tartalmazza (mely egyébként a KÖZOP szakaszolt projektjeit is magában foglalja). Az IKOP szorosan együtt tervez az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel (CEF), amely TEN-T törzshálózati projekteket finanszíroz, a hazai elképzelések szerint ebből valósulna meg számos jelentős vasútfejlesztési projekt, illetve esetlegesen további vasútfejlesztési projektek

mellett az M15 és M70 autópályák bővítése, a komáromi Duna híd, illetve a Duna hajózhatóságával kapcsolatos egyes beavatkozások is.

Közlekedési fejlesztéseket is támogat emellett a TOP, a VEKOP és kisebb részben a GINOP is.

Az alábbi, **2/3. összefoglaló táblából** látható, hogy a beavatkozási területek jól elkülönülnek.

A közutak fejlesztése az IKOP-ban döntően a TEN-T hálózattal kapcsolatos feladatokat foglalja magába, a legutóbbi változatban azonban újra megjelentek TEN-T-n kívüli közútfejlesztések, ezen belül az elkerülő útfejlesztések is. Az alsóbbrendű, településeket összekötő utak fejlesztése a TOP keretében valósulhat meg.

Az IKOP a vasutak esetében egyfelől az EU által elvárt TEN-T fejlesztéseket, másrészt az elővárosi vasúti elérhetőség, illetve az energiahatékonyság javítását célzó beavatkozásokat tartalmazza. A vasút tekintetében a területi OP-k egyes, a közlekedési láncok összekapcsolásához, módváltáshoz kapcsolódó beruházásokat tartalmaznak, a vonalfejlesztések legfeljebb kisebb, ipari infrastruktúrához kötődő fejlesztésekre korlátozódhatnak, ahogy a GINOP-ban is.

A vízi közlekedéssel kapcsolatos fejlesztések - igaz, itt is csak mérsékelten- az IKOP-ban jelennek meg (illetve esetleg a GINOP logisztikai fejlesztései keretei között).

A közösségi közlekedés, illetve célzottan a városi/elővárosi közlekedés fejlesztése tekintetében az IKOP alapvetően a kötöttpályás közlekedésre koncentrál.

Az IKOP csak kötöttpályás járművek beszerzését tervezi támogatni, a buszbeszerzések elvileg a TOP, VEKOP körébe tartoznak, azonban a vizsgált OP verziókban meglehetősen szegényes az információ erre vonatkozóan, nem derül ki egyértelműen, hogy valóban terveznek-e járműbeszerzést támogatni, és ha igen, milyeneket (feltételezhető sajnos, hogy inkább nem).

Célzottan kerékpáros fejlesztéseket – egyes intermodális fejlesztésekhez, illetve állomáskorszerűsítéshez kötődő B+R fejlesztéseken kívül - az IKOP nem tartalmaz, az egyéb fejlesztések kapcsán az OP-ban megjelenő parkolási, tárolási lehetőségekhez kötődő fejlesztéseken túlmenően a területi operatív programok és a gazdaságfejlesztési OP fedi le a kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó beruházásokat.

A GINOP-ban az intézkedések ismertetése keretében gyakorlatilag csak a turisztikai célú kerékpárút fejlesztés található meg, illetve utalásokból az üzleti infrastruktúrához köthető egyes kerítésen belüli fejlesztések, továbbá egyes intermodális fejlesztések támogatására lehet következtetni.

Általánosan elmondható, hogy míg – összhangban az energiatakarékos és karbonszegény gazdaság megvalósításának EU-s célkitűzésével – a környezetbarát közlekedési módok fejlesztésére nagy hangsúlyt fektetnek az egyes érintett operatív programok, addig a közlekedési igények csökkentését szolgáló intézkedések a közlekedésfejlesztési beavatkozások kapcsán egyáltalán nem jelennek meg, sőt, maguk az intézkedések a meglévő igények kielégítése mellett értelemszerűen részben további igények generálásával is járnak. A közlekedési igények mérséklését az IKOP-ban és a TOP-ban is megjelenő szemléletformálás mellett (melyet egyébként a közlekedésfejlesztési projekteknek mind tartalmazniuk kéne javaslatunk szerint) más, elsősorban nem közlekedésfejlesztési intézkedések tudják szolgálni (pl. e-kereskedelem, távmunka, helyi gazdaságfejlesztés, helyi közszolgáltatások elérésének biztosítása, stb.).

**2/3. táblázat: Közlekedésfejlesztések az egyes operatív programokban**

	<b>IKOP</b>	<b>TOP</b>	<b>VEKOP</b>	<b>GINOP</b>
<b>Útfejlesztés</b>	TEN-T hálózati fejlesztések az eljutási idő javítása érdekében (1. prioritás) TEN-T-n kívüli közútfejlesztések (4. prioritás)	1.priorításban az üzleti infrastruktúra fejlesztések önkormányzati tulajdonú iparterületek elérhetőségét, feltárását segítő vonalas infrastruktúra fejlesztését is tartalmazhatják, a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztések pedig jellemzően az alacsonyabb rendű utak felújítását, fejlesztését takarják	<i>1. prioritás 1. célkitűzésében a Pest megyei üzleti infrastruktúra fejlesztésén belül logisztikai infrastruktúra fejlesztéshez kapcsolódóan esetleg lehetséges</i>	1. prioritáson belül, az inkubátorházak, ipari parkok/területek, stb. fejlesztéséhez, korszerűsítéséhez kapcsolódóan az infrastruktúra szolgáltatási minőségének fejlesztése keretében vagy a logisztikai infrastruktúra továbbfejlesztések, logisztikai központok szolgáltatásainak fejlesztése keretében
<b>Vasútfejlesztés</b>	TEN-T (2. prioritás): lassújelek megszüntetése, vasútvonalak villamosítása, vonalkorszerűsítés, állomáskorszerűsítés és elővárosi fejlesztések (3. prioritás): vonalkorszerűsítés, járműbeszerzés	Esetlegesen 1.prioritás üzleti infrastruktúra fejlesztései között az iparterületek elérhetőségét, feltárását segítő vonalas infrastruktúra fejlesztések keretében	<i>1. prioritás 1. célkitűzésében a Pest megyei üzleti infrastruktúra fejlesztésén belül logisztikai infrastruktúra fejlesztéshez kapcsolódóan esetleg lehetséges</i>	1. prioritáson belül, az inkubátorházak, ipari parkok/területek, stb. fejlesztéséhez, korszerűsítéséhez kapcsolódóan az infrastruktúra szolgáltatási minőségének fejlesztése keretében vagy a logisztikai infrastruktúra továbbfejlesztések, logisztikai központok szolgáltatásainak fejlesztése keretében
<b>Vízi közlekedés fejlesztése</b>	2.prioritás keretében megjelennek a vízi közlekedést segítő fejlesztések (RIS, elektronikus hajózási térkép és frissítése, ECDIS használatának bevezetése, hajóút kítűzési rendszer komplex fejlesztése, kijelölés korszerűsítése) 4. prioritásban az áru- és személyszállító hajók főgépcseréje	-	-	<i>1. prioritáson belül, az inkubátorházak, ipari parkok/területek, stb. fejlesztéséhez, korszerűsítéséhez kapcsolódóan az infrastruktúra szolgáltatási minőségének fejlesztése keretében vagy a logisztikai infrastruktúra továbbfejlesztések, logisztikai központok szolgáltatásainak fejlesztése keretében esetleg</i>
<b>Nem motorizált közlekedés fejlesztése</b>	A kerékpáros közlekedés a vasútállomás fejlesztések (2. és 3. prioritás) és a 3. prioritásbeli közlekedési láncok jobb összekapcsolását szolgáló, kötőtpályás létesítményhez kapcsolódó beavatkozások kapcsán (B+R), ill. a gyalogos közlekedéshez kapcsolódó fejlesztések a 3. prioritásban a városi kötőtpályás közlekedés fejlesztése kapcsán is megjelenik	2. prioritás: Turisztikai célú kerékpárutak ráhordó szakaszainak megvalósítása 3. prioritás: gyalogos és, Regionális kerékpárforgalmi hálózat fejlesztései: építés, felújítás, hálózatba szervezés/csatlakozás, közösségi közlekedéshez való csatlakozás biztosítása, kerékpár-kölsönző hálózatok, kerékpáros közlekedés biztonságának növelése 4. prioritás: <i>lehetséges, hogy a városrehabilitáció keretében gyalogos közlekedéssel kapcsolatos kisebb fejlesztéseket is megvalósulhatnak</i>	Kerékpáros közlekedési fejlesztések: 3. prioritásban regionális és helyi kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése, országos hálózatokhoz való csatlakozás, közösségi közlekedéshez való csatlakozás, kerékpártárolók, kerékpárkölsönző-hálózat, KENYI, kerékpárút-nyilvántartás és monitoring kiépítése, kerékpáros közlekedés népszerűsítése, kerékpáros közlekedésbiztonság növelése 4. prioritásban gyalogos zónák infrastrukturális fejlesztése és ismeretlen tartalmú „kiegészítő jellegű közlekedési fejlesztések” szerepelnek	6. prioritásban a turisztikai célú fejlesztések között szerepel az Euro-Velo kerékpárhálózat fejlesztése



**Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program - Stratégiai Környezeti Vizsgálata**

	<b>IKOP</b>	<b>TOP</b>	<b>VEKOP</b>	<b>GINOP</b>
<b>Közösségi közlekedés fejlesztése</b>	3. prioritás: döntően kötőtpályás közlekedéshez kötődően (elővárosi és városi vonalkorszerűsítés/kiépítés és jármű beszerzés, , informatikai fejlesztések és közlekedési szövetségek , de emellett közlekedési láncok összekapcsolása, közlekedésbiztonsági beavatkozások is 2. prioritás fejlesztései zömében a vasúti személyszállítást is érintik (lásd feljebb)	1. prioritás munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló fejlesztései igény alapú közösségi közlekedési fejlesztéseket is takarnak 3. prioritás: közösségi közlekedés térnyerését szolgáló beruházások, a járási, települési kapcsolatok javítását célzó, új közösségi közlekedési viszonylatok itt említjük meg, hogy a 3. prioritás támogatja fenntartható városi/járásai közlekedési tervek kidolgozását is 4. prioritás: <i>elképzelhető, hogy a közszolgáltatások jobb elérhetőségének biztosítása a városrehabilitáció keretében ilyen fejlesztést is takarhat</i>	4. prioritás kiegészítő jellegű közlekedési fejlesztései vélhetőleg ide tartozó beavatkozásokat tartalmazhatnak, de nincs információ	-
<b>Városi, elővárosi közlekedés fejlesztése</b>	3. prioritás, lásd fent	lásd előző pont	4. prioritás kiegészítő jellegű közlekedési fejlesztései vélhetőleg ide tartozó beavatkozásokat tartalmazhatnak, de nincs információ	-
<b>Modalitás fejlesztése</b>	2. prioritás állomásfejlesztéseirehöz kötődően szerepel a különböző közlekedési láncok jobb összekapcsolása és a 3. prioritás céltartalmaz közlekedési láncok összekapcsolását segítő fejlesztéseket – jellemzően kötőtpályás közlekedéshez kapcsolódva	3. prioritás: módváltó rendszerek fejlesztése, intermodális csomópontok fejlesztése (jellemzően nem-kötőtpályás), közlekedési rendszerek összekapcsolása, kerékpározás közlekedés közösségi közlekedésbe integrálása (parkoló, tároló) külön is	1. prioritásban az üzleti infrastruktúrához kötődően a meglévő logisztikai infrastruktúra továbbfejlesztése keretében szerepel pl. a közlekedési eszközök közötti átrakás feltételeinek javítása 3. prioritáson belül a kerékpáros közlekedés közösségi közlekedéshez kapcsolása keretei belül B+R, kerékpártárolók építése szerepel	1. prioritáson belül a logisztikai infrastruktúra továbbfejlesztése tartalmazza a közlekedési eszközök közötti átrakás feltételeinek javítását
<b>Közlekedésbiztonság fejlesztése</b>	Minden prioritásban megjelenik.	3. prioritás: közúti baleseti gócpontokra koncentráll, gyalogos és kerékpáros közlekedéshez kapcsolódóan tartalmaz ilyen fejlesztéseket 4. prioritás: esetleg a városrehabilitáció keretében megvalósuló fejlesztések egyike-másika ezt is szolgálja	3. prioritás a városi kerékpáros közlekedés biztonságának növelését és általában regionális és helyi kerékpárutak forgalomtechnikai, balesetbiztonsági célú korrekcióját tartalmazza	
<b>Szemléletformálás</b>	A 3. prioritás közlekedésbiztonsági és üzemanyag-takarékos vezetési képzések támogatását tartalmazza. A 4. prioritásban, országos szintű közösségi közlekedést népszerűsítő és közlekedésbiztonsági kampányok, továbbá járművezetők üzemanyag-takarékos és biztonságos vezetéssel kapcsolatos képzései, illetve a teleautó-rendszer kialakítása, népszerűsítése keretében szerepel.	2. prioritás tartalmaz környezettudatoságot szolgáló szemléletformáló akciókat, de pontosabb információ nincsen a szűkebb témáról a 3. prioritásban támogatott közlekedési projektek szemléletformálási elemet is tartalmaznak (pl. slow city szemlélet terjesztése)	A 3. prioritáson belül a kerékpáros közlekedés népszerűsítése is említésre kerül	-



## 2.3. Változatok vizsgálata

**Az OP-k vizsgálatának sajátosságaival foglalkozó 1. fejezetben jeleztük, hogy az ilyen jellegű programok esetében nem beszélhetünk klasszikus értelemben vett alternatívákról.** Az IKOP esetében is igaz, hogy az OP tartalmilag a tervezés előrehaladtával időben némiképp változott ugyan, de ezek az anyagok nem alternatívái egymásnak. Ennek két következménye van számunkra:

- Egyrészt alternatíva elemzés helyett érdemes a vizsgált változatot összevetni a környezeti vonatkozású tartalom változása miatt a régebben vizsgált 1.0, 2.0-ás, illetve 3.0-ás, 3.93-as tervváltozatokkal.
- Másrészt **alternatívaként így csak a nulla változat vizsgálható.**

### 2.3.1. Időbeli változások

Az első gyorsértékelés során az IKOP 2.0. (2013. július 31.) változatot tanulmányoztuk át részletesebben. A 2.0 és a 3.0 változat között logikájában, szerkezetében, a prioritástengelyek megnevezésében és tartalmában lényegi változás nem volt, apróbb változtatások történtek (a 4. prioritásnak például már magába a címébe is bekerültek az elővárosi fejlesztések), többek között éppen az SKV készítőik javaslatainak figyelembevételével. A következőkben ezért az 1.0 és a 3.0 változatok közötti lényegi módosulásokat foglaljuk össze, azzal a megjegyzéssel, hogy az 1.0 változathoz csak a rövid, társadalmisításra bocsátott változatot láttuk.

A környezeti szempontból leglényegesebb változás – amellet, hogy időközben az operatív programnak még a neve is megváltozott, a korábbi Közlekedési Operatív Programról (illetve még korábban Intelligens Közlekedésfejlesztési Operatív Programról) Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programra – a fenntartható városi közlekedés fejlesztésének külön prioritástengelyként (5. prioritástengely) történő bekerülése az OP-ba. Módosult továbbá az 1. prioritás tartalma; korábban a fővárosi körgyűrű zárása is a tervezett nevesített beavatkozások között volt, ez később kikerült a programból. Változtak némiképp továbbá a keretösszegek és a prioritásokra jutó forrásarányok is; a legnagyobb, 10%-os forrásarány csökkentést – egyébként nyilvánvalóan az új prioritástengely megjelenése miatt - a vasúti elérhetőség és energiahatékonyság javítását célzó 4. prioritás „szenvedte el”.

A változások főleg a területi operatív programok és az IKOP közötti feladat „szétosztogatások” következményei voltak. Ha tisztán az IKOP-ot nézzük, akkor környezeti szempontból jelentős előrelépés volt a városi fejlesztések felvétele a támogatható intézkedések közé. A főváros levegőminősége és zajterhelése, illetve élhetősége szempontjából ugyanakkor kedvezőtlen lehet az Mo-ás északnyugati összekötő ágának kikerülése a konkrét intézkedések közül, amennyiben TEN-T projektként nem valósul meg, ráadásul úgy nem valósul meg, hogy ehelyett másutt, új – a közúti közlekedés arányát tovább növelő – gyorsforgalmi utak megépítése kerül támogatásra.

A 3.93 változat a 3. verzióhoz képest jelentősebb tartalmi változásokat hozott. Teljesen kikerült a nem TEN-T utak fejlesztése (korábbi 3. prioritás) az operatív programból és az 1. prioritáson belül a határközeli szakaszok nincsenek többé külön kiemelve.

A vízi közlekedéshez kapcsolódó fejlesztések kis mértékben bővítésre kerültek; a 2. prioritásban a RIS mellett megjelentek egyéb informatikai fejlesztések is, a 3. prioritásban pedig energiahatékonysági beavatkozásként a hajó főgépcserék is támogathatók.

Az elővárosi és a városi közösségi közlekedés fejlesztését célzó korábbi 4. és 5. prioritások összevonásra kerültek. Ebben a 3. prioritásban jelennek meg külön beruházási prioritásként a különböző energiahatékonysági beavatkozások, ezek közé sorolt a tömegközlekedés népszerűsítése és a teleautó-rendszerhez kötődő intézkedések is.

Emellett a korábban feltehetőleg a Technikai segítségnyújtás keretéből finanszírozni kívánt egyes, javarészt menedzsment eszköznek számító adatbázis fejlesztések, modellezések, szabályozási eszköz vizsgálatok, korábbi fejlesztések értékelései, stb. az egyes prioritásokba tagozódtak be,

Az egyes prioritástengelyek tartalmára vonatkozóan megállapítható, hogy kibővült, részletesebbé vált az intézkedések tartalmának ismertetése. Továbbá, ismertté váltak az egyes prioritástengelyeken belüli forrásmegosztások.

A Kormány által elfogadott 3.96-os változatban a leglényegesebb változás, hogy az előző verzióhoz képest külön, 4. prioritásként szerepelnek a korábban a 3. prioritás 3. egyedi célkitűzésében szereplő energiahatékonysági fejlesztések és ebbe a „Közlekedési rendszer energia-hatékonyságának javítása” nevű 4. prioritásba kerültek be visszatérő elemként a TEN-T-n kívüli útfejlesztések, melyek elkerülő útépitéseket (mi több valószínűleg zömében elkerülő útépitéseket) is magukba foglalnak. Környezeti szempontból sajnálatos, hogy az OP részére allokált forrás nem változott az új elem megjelenésével, mi több éppen a környezeti szempontból rendkívül kedvező energiahatékonysági fejlesztésektől von el támogatást az alacsonyabb rendű utak fejlesztése. A határokig vezető útfejlesztések újra nevesítve vannak az 1. prioritásban.

Továbbra sincs még végleges információ a nagyprojektekről, a szakaszolt projektekről és a CEF-ből finanszírozni kívánt projektekről, emiatt az indikátorok értéke sem tekinthető még véglegesnek.

### **2.3.2. A „null” változat értékelése**

A hazai közlekedés fejlesztése ma döntően az EU támogatásokra alapozott. Ugyanakkor ezeknek a támogatásoknak az elmaradása esetén nem feltételezhető, hogy semmilyen fejlesztés nem valósulna meg, a közlekedésfejlesztés ugyanis – mint már többször leírtuk – a gazdaságfejlesztés egyik lényeges eszköze. Az EU források hiányában is az ország elemi érdeke marad a gazdaság, a „fejlődés” által megkívánt bizonyos beavatkozások véghezvitele. Magyarország a földrajzi elhelyezkedéséből adódó lehetőségeket a lehető legnagyobb mértékben szeretné kiaknázni, a tranzitország szerepét továbbra is fenn óhajtja tartani, ami azzal jár, hogy minél nagyobb mértékben kell tudni alkalmazkodni a környező országok infrastruktúrája és közlekedési rendszere által megszabott feltételekhez. Ezért az EU Fehér Könyvében előírt bizonyos lépések megtétele nemhogy EU- források hiányában nem kerülhet el, de még akkor is meg kéne lépni azokat, ha történetesen nem volnánk már lassan tíz éve EU tagok és az azóta elvégzett fejlesztések nem állítottak volna minket egyébként is olyan pályákra, melyekről visszalépni most már ésszerűtlen volna.

Ezek a gazdasági okokból elkerülhetetlen fejlesztések gyakorlatilag az EU-ból, illetve az EU-felé érkező szállítási igényekhez, követelményekhez való alkalmazkodásból fakadnak (azaz például, ha az EU-ban a célokkal összhangban egyre nő majd a nagy távolságra történő szállításban a vasúti és vízi közlekedés szerepe, akkor mi nem tehetjük meg, hogy nem alkalmazkodunk ezekhez az igényekhez, mert akkor egészen egyszerűen el fognak minket kerülni ezek az áruk és az ezeket kötődő gazdasági hasznok is).

A Fehér Könyvben megfogalmazott klíma- és környezetvédelmi, valamint fenntartható fejlődéssel kapcsolatos célkitűzések teljesítéséhez ugyanakkor látszólag kisebb gazdasági érdekünk fűződik (legalábbis amíg nem internalizáljuk az ezekkel kapcsolatos költségeket). Így egyértelmű, hogy amennyiben nem áll rendelkezésünkre elegendő forrás, akkor először ezek megvalósításától vonják el a pénzeket. Az egyéb források márpedig igen szűkösek. Ahogy a jelenleg társadalmi egyeztetés alatt lévő Nemzeti Közlekedési Stratégia Helyzetelemzése is leszögezi; a magas államadósság és a költségvetési hiány leszorításának kényszere mind a központi költségvetésből, mind pedig a hitelből történő finanszírozást gyakorlatilag lehetetlenné teszi, a PPP-konstrukcióban megvalósuló fejlesztéseket a korábbi kedvezőtlen tapasztalatok zárják ki. A projektek pénzügyi hátterét így gyakorlatilag csak az úthasználatból adódó bevételek fedezhetik. Ezek ugyan várhatóan emelkedni fognak a szennyező/használó fizet elv kiterjesztésével, azonban nagyobbrészt az elkerülhetetlenül szükséges fenntartási

munkákra, az eddig elmaradt és tovább már nem halogatható felújításokra fognak elmenni, a maradék pedig valószínűleg nem lesz képes fedezni a fent említett gazdasági okokból szükséges és kívánatos fejlesztéseket sem.

Azaz, ahogy a **2/4. táblázat**ból is látszik, az EU támogatások elmaradása a környezet minősége és a fenntartható fejlődés elérése szempontjából egyértelműen kedvezőtlen hatásokkal járna; míg a jelenleg IKOP-ból tervezett közúti fejlesztések, és bizonyos vasúti beavatkozások (az áruszállításhoz köthetők) nagy valószínűséggel, ha a tervezettnél lassabban is, de jobbra megvalósulnának, a közösségi közlekedés szerepe, részaránya tovább csökkenne, a közúti közlekedés részaránya pedig általában is növekedne. Az EU-támogatások hiányának a legnagyobb vesztese ezen belül is a leginkább „csak” környezeti, környezetegészségügyi és „élhetőségi” okokból szükséges elővárosi és városi közlekedés fejlesztése lenne.

2/4. táblázat: Az EU támogatás nélküli helyzet értékelése

Prioritások Egyedi célkitűzések	Tervezett beavatkozások fókuszja	EU támogatás nélküli helyzet	Környezeti és fenntarthatósági következmények
<b>I. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása</b>			
<b>Az eljutási idő javítása a magyarországi TEN-T úthálózaton</b>	TEN-T átfogó és törzshálózati fejlesztések: kiépítés és kapacitásbővítés	Lévén gazdasági érdek és részben EU-s kívánalom (TEN-T hálózat kiépítése), az EU támogatás megléte esetén elvárható sebességénél jóval lassabban, de megvalósulnának a fejlesztések, elsősorban azok, melyekhez komoly gazdasági érdek fűződik. Vélhetőleg nem jutna azonban forrás a környezeti (és műszaki) fenntarthatósági fejlesztésekre, illetve a közlekedésbiztonsági fejlesztésekre, illetve az egyéb, a prioritási tengelyen belül támogatott beavatkozásokra (értékelés, adatbázis fejlesztés, stb).	A többi terület (lásd lejjebb) fejlesztésének elmaradását is tekintetbe véve elmondható, hogy a közúti közlekedés és ezen belül különösen az áruszállítás részaránya tovább nő, ráadásul az új közlekedési útvonalak még tovább is növelik a közlekedési igényeket. A környezeti (különösen a levegőszennyezés, ide értve az ÜHG kibocsátást is) terhelések nem hogy nem csökkennek, még növekednek is. Az energiafelhasználás szempontjából is kedvezőbb vasúti/vízi szállítás felé nem tud megfelelő mértékben elmozdulni a közlekedési rendszer. A fenntartható fejlődés elvével ellentétes folyamatok konzerválódnak. ☹
<b>II. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása</b>			
<b>A hazai TEN-T vasútvonalakon az utazási idő csökkentése</b>	Vasútvonali korszerűsítések a szűk keresztmetszetek felszámolása és az interoperabilitás javítása érdekében Műszaki fenntartáshoz szükséges beavatkozások Állomáskorszerűsítések	Gazdasági érdek volta miatt döntően az áruszállításhoz kapcsolódó fejlesztések valósulnának meg a források rendelkezésre állása függvényében, de az EU támogatás megléte esetén elvárható sebességénél jóval lassabban. A személyszállítás fejlesztésére nem kerülne sor.	A vasúti személyszállítás tovább veszít népszerűségéből, egyre növelve a környezeti szempontból kedvezőtlenebb és fenntartható fejlődéssel is ellentétes közúti, ezen belül az egyéni közlekedés részarányát. A vasúti áruszállítás szerepe viszont – még ha lassabban is, mintha EU támogatásokkal történe – nőhet. Összességében a kívánatosnál lassabban történe meg a közúti közlekedés részarányának csökkentése a környezeti és energiafelhasználás szempontjából kedvezőbb közlekedési módokra. A személyszállítás terén pedig további utasvesztés prognosztizálható a fejlesztések elmaradása következtében a közúti közlekedés javára, ami sem környezeti, sem fenntarthatósági szempontból nem kívánatos. ☹
<b>A dunai hajózás biztonságának javítása</b>	Vízi közlekedést támogató informatikai fejlesztések	A források hiányában ezek a „kisebb,” fejlesztések is csak rendkívül lassan valósulnának meg.	A Duna mint vízi út kihasználása még ezen, a környezeti, természeti érdekeket nem sértő beavatkozásokkal sem javul. ☹
<b>III. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása</b>			
<b>Elővárosi vasúton utazók számának megőrzése</b>	TEN-T hálózaton kívüli, elővárosi HÉV és vasútközlekedés fejlesztése, intermodális fejlesztések	A tisztán személyszállításhoz köthető fejlesztéseknek az elmaradása prognosztizálható: csak a legszükségesebb fenntartási beavatkozásokra jutna forrás.	A kötöttpályás közösségi közlekedés térnyerése az elővárosi közlekedésben sem valósul meg, sőt az állagromlás miatt tovább veszíthet szerepéből. Ez egyre növekvő terhelést jelent az érintett városok és agglomerációjuk környezetére, tovább rontva élhetőségüket. A dízelüzemű vasúti közlekedéshez köthető légszennyező anyag kibocsátás megmarad, az energiahatékonyság nem javul. A fenntartható fejlődés elvével ellentétes folyamatok

**Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program - Stratégiai Környezeti Vizsgálata**

<b>Prioritások Egyedi célkitűzések</b>	<b>Tervezett beavatkozások fókuszja</b>	<b>EU támogatás nélküli helyzet</b>	<b>Környezeti és fenntarthatósági következmények</b>
			konzerválódnak. ☹
<b>A városi közösségi közlekedési utazási idő csökkentése</b>	Kötőpályás tömegközlekedés fejlesztése	Csak a legszükségesebb, az üzemeltetéshez elkerülhetetlen fejlesztések elvégzésére kerülne vélhetőleg sor. Utazásszervezési beavatkozásokat esetleg a bevezetésre kerülő behajtási díjakból finanszíroznának, de értékelésekre nem jutna forrás.	A városi (kötőpályás) tömegközlekedés tovább veszít vonzerejéből, az egyéni közlekedés részaránya az elviselhetetlen mértékig nőhet (többi fejlesztés elmaradása miatt is), a városok levegőminősége romlik, a zaj/rezgésterhelés tovább nő, a torlódások fokozódnak, az életminőség romlik. A fenntartható fejlődés elvével ellentétes folyamatok konzerválódnak. ☹
<b>IV. Közlekedési rendszer energia-hatékonyságának javítása</b>			
<b>A közlekedési rendszer energiahatékonyságának javítása</b>	TEN-T kívüli közutak fejlesztése (elkerülő utak) Villamosítás kiépítése és korszerűsítés Hajó főgép csere Üzemanyag-takarékossági és közlekedésbiztonsági képzés Teleautó-rendszer kialakítása, népszerűsítés, terjesztés Közösségi közlekedési és közlekedésbiztonsági szemléletformálás Környezeti és energetikai modell	Csak a legszükségesebb fenntartási beavatkozásokat tudnák finanszírozni.  Az elkerülő utak, illetve új, alacsonyabb rendű utak megépítése elmaradna.  A bevezetésre kerülő behajtási díjakból leginkább P+R parkolók finanszírozása várható. Szemléletformálásra, illetve képzésekre, modellekre már nem igen jutna pénz.	A motorizált egyéni közlekedés részaránya az elviselhetetlen mértékig nőhet (többi fejlesztés elmaradása miatt is), a közösségi és a kötőpályás közösségi közlekedés rovására. A közlekedési energiahatékonyság terén nincs jelentős előrelépés, a jelenlegi pazarló szokásoknak csak az üzemanyagárak további emelkedése szabhat határt. A városok levegőminősége romlik, a zaj/rezgésterhelés tovább nő, a torlódások fokozódnak, az életminőség romlik. A fenntartható fejlődés elvével ellentétes folyamatok konzerválódnak. ☹

### 3. AZ INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM ÉS A KAPCSOLÓDÓ NEMZETI ÉS EURÓPAI UNIÓS (KÖZÖSSÉGI) CÉLOK

Az operatív programok, köztük az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program is a 2010-ben készült „Az Európa 2020 stratégia végrehajtását megalapozó előzetes nemzeti intézkedési terv” alapján kerültek kidolgozásra. Így az EU 2020 alapvetően meghatározta az OP konstrukcióit. Az IKOP emellett még a vele sajnos szinte párhuzamosan készülő Nemzeti Közlekedési Stratégián is alapszik. A következőkben összefoglaltuk a legfontosabb releváns dokumentumok alapján a nemzetközi és nemzeti célokat, majd értékeltük, hogy a célok és az IKOP egyes specifikus céljai mennyire harmonizálnak egymással.

#### 3.1. A kapcsolódó legfontosabbnak ítélt közösségi célkitűzések

##### 3.1.1. Általános és területi célrendszer

###### 3.1.1.1. EU 2020 stratégiai céljai<sup>4</sup>

Az Európa 2020 három, egymást kölcsönösen megerősítő prioritása közül az IKOP a „Fenntartható növekedés: erőforrás-hatékonyabb, környezetbarátabb és versenyképesebb gazdaság” megnevezésű prioritással áll közvetlen kapcsolatban.

A prioritások megvalósításához a Bizottság által javasolt **kiemelt és számszerűsített uniós célok** közül a következők relevánsak az OP szempontjából:

- Az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátását 20%-kal csökkenteni kell az 1990-es szinthez képest (vagy akár 30%-kal);
- A megújuló energiaforrások arányát 20%-ra kell növelni (10% a közlekedési szektorban);
- Az energiahatékonyságot 20%-kal kell javítani, az elsődleges energiafogyasztást csökkenteni;
- A szegénység és társadalmi kirekesztettség kockázatának kitett lakosok számának 25%-os csökkentése, 20 millió ember kiemelése a szegénységből.

A fenti számszerű célok közül **az IKOP egyes prioritásai hozzájárulnak az ÜHG kibocsátás csökkentéséhez**; a 2., 3. és 4. prioritások beavatkozásai az Alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaság felé történő elmozdulást (EU 4. tematikus célkitűzés) is szolgálják. **Egyes közútfejlesztések** (1. és 4. prioritás) **azonban egyrészt a forgalom növelésén, másrészt a magasabb sebesség lehetővé tételén keresztül várhatóan növelni fogják a légszennyező anyagok, köztük az üvegházgázok kibocsátását.** Érdekes, hogy éppen ezen prioritás esetében nincs allokálva külön forrás az ÜHG csökkentésre. A kedvező és kedvezőtlen hatások összesített mérlege ezen szempontból, jelen fázisban nem vonható meg, ami azért problémás, mert **az ÜHG-kibocsátás szempontjából jelenleg éppen a közlekedés az egyik legmeghatározóbb, ugyanakkor legnehezebben megfogható szektor.**

**A teljes OP-t tekintve akkor érhető el ÜHG-kibocsátás csökkenés, ha a fejlesztések eredményeképpen mind az áru-, mind a személyszállításban sikerül a nagy kibocsátású közúti, illetve személygépjárműves közlekedésről áttérni a forgalmat az összességében kisebb kibocsátást eredményező közlekedési módokra. Ez azért is kiemelkedő fontosságú, mert várhatóan a többi OP-ban szereplő fejlesztéseknek is vannak forgalomnövelő elemei, melyet épp a közlekedési ráfordításoknak kellene kompenzálni, minimalizálni.**

<sup>4</sup> Európa 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:HU:PDF>)

☞ **Javasoljuk, hogy tegyék minden projekt kötelező elemévé a tudatformálási tevékenységet** (hasonlóan, mint az a hulladékgazdálkodással kapcsolatosan a KEOP 1.1.1 konstrukcióban is elő volt írva), **a fenti kedvezőtlen hatások ellensúlyozása érdekében.**

Az OP a megújuló energiaforrások felhasználásával nem foglalkozik, arra való hivatkozással, hogy ezt a célt a Nemzeti Energiastratégia a bioüzemanyagok és a biogáz felhasználásával kívánja teljesíteni. A bioüzemanyagok termelése azonban környezeti, természeti szempontból komoly aggályokat vet fel, de ettől eltekintve is, meglátásunk szerint lenne lehetőség a megújulóenergia-felhasználás arányainak növelésére a közlekedési szektoron belül.

☞ **Javasoljuk, hogy a megújuló energiaforrások alkalmazási lehetőségeinek vizsgálatát egyes esetekben** (elektronikus tájékoztató táblák, forgalmi jelzőlámpák, stb.) **írják elő, és/vagy az ilyen elemet tartalmazó projekteket a pályázatok elbírálása során részesítsék előnyben.**

Az OP több specifikus célja szolgálja célzottan (Vasútvonalak villamosítása) vagy közvetve (pl. vasúti szűkkeszmetzetek felszámolása, tömegközlekedési fejlesztések) az **energiahatékonyság növelését, ugyanakkor számos beavatkozás önmagában, a forgalom esetleges növelése nélkül is** (lásd pl. ITS-fejlesztések) az **energiafogyasztás növekedésével jár.** Amennyiben azonban ez utóbbi beavatkozások eredményeképpen csökken az egyéni motorizált közlekedés aránya, akkor végső soron az energiatakarékosság érdekeit szolgálják. A közútfejlesztések viszont az energiahatékonyság szempontjából is a legkedvezőtlenebb közlekedési mód arányát növelik.

A szegénység elleni küzdelemhez az OP a leszakadó térségek kapcsolatainak javításával járulhat hozzá (egyes vasúti közösségi közlekedési fejlesztések), de általában a társadalmi kirekesztettség ellen az esélyegyenlőség biztosításával is tud tenni.

☞ **Javasoljuk, hogy az egyenlő esélyek feltételeinek megteremtése** (pl. fizikai és infokommunikációs akadálymentesítés) **minden olyan esetben, ahol releváns, előírás és ne pusztán egy támogatható tevékenység legyen.**

Nem látható, hogy akár az egyes specifikus célkitűzések, akár a prioritások, vagy a teljes OP mennyivel tud/kíván hozzájárulni fenti számszerű célok teljesüléséhez.

☞ **Kívánatos volna, ha nem csak a közvetlen hozzájárulásokat számszerűsíténék, hanem a közvetett, illetve az ellentétes hatásokat is.** Tisztában vagyunk vele, hogy egy efféle számszerűsítés meglehetősen nehézkes, a pontos számítás pedig talán lehetetlen is, ennek ellenére nem hagyhatjuk szó nélkül, hogy jelen OP esetében az egyes célkitűzések ellen ható fejlesztések is megvalósulhatnak, mely hatások figyelmen kívül hagyása problémákat okozhat.

A Bizottság minden prioritási témakörben **kiemelt kezdeményezéseket** (összesen hetet) javasol a haladás ösztönzésére, melyek közül az OP közvetlenül az **„Erőforrás-hatékony Európa”** kiemelt kezdeményezéshez kapcsolódik, mely a gazdasági növekedés és az erőforrások felhasználásának szétválasztását, az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság felé való elmozdulás elősegítését, a megújuló energiaforrások növekvő mértékű alkalmazását, a szállítási ágazat modernizálását és az energiahatékonyság ösztönzését szolgálja.

Emellett:

- **a helyi és regionális különbségek csökkentésével** hozzájárulhat a „Szegénység elleni európai platform” kiemelt kezdeményezéshez, melynek célja olyan szociális és területi kohézió biztosítása, ahol a növekedés és a munkahelyteremtés előnyeit széles körben megosztják, a szegénységben és társadalmi kirekesztettségben élők pedig méltóságban, a társadalom aktív tagjaiként élhetnek.



- az ipar versenyképességének növelésével segítheti a vállalkozások üzleti környezetének javítását és a világszinten versenyképes, erős és fenntartható ipari bázis kifejlesztésének támogatását célzó „Iparpolitika a globalizáció korában” kezdeményezést.
- az intelligens közlekedési rendszerek kiépítésével a nagy sebességű internet bővítésének gyorsítását és az egységes digitális piac előnyeinek háztartások és vállalkozások általi kiaknázását szem előtt tartó „Európai digitális menetrend” kezdeményezést is szolgálhatja.

Mint fentebb már láttuk, a megújuló energiaforrások alkalmazásának növelését leszámítva az OP hozzá kíván járulni a fenti kezdeményezés teljesítéséhez.

### 3.1.1.2. Erőforrás-hatékony Európa megvalósításnak ütemterve<sup>5</sup>

Környezetvédelmi szempontból ezt az EU2020 6. célkitűzésének (Környezetvédelem és az erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdítása) kibontását tartalmazó dokumentumot is kiemelt fontosságúnak tekintjük, mint SKV értékelési szempontot. Az Erőforrás-hatékony Európa megvalósításnak ütemterve a gazdaság erőforrás-hatékony pályára való átállítását szorgalmazza, más szóval a zöld gazdaságra való áttérést. A dokumentumban megfogalmazottak szerint a zöld gazdaság három összefüggő rendszere:

- Ökoszisztéma (természeti tőke)- cél: az ökológiai tűrőképesség fenntartása
- Gazdaság (tőkejavak és pénztőke)- cél: az erőforrás-hatékonyság növelése
- Az emberek jóléte (társadalmi és emberi tőke)- cél: a társadalmi egyenlőség és a méltányos tehermegosztás javítása

Fentiek figyelembevételével több mérőföldkövet határoz meg, melyek közül az alábbiakban csak az OP szempontjából esetleg relevánsakat emeljük ki:

#### I. A gazdaság átalakítása

**I/1 Fenntartható fogyasztás és termelés:** Mérőföldkő: 2020-ra a gazdasági növekedés és a jólét független az erőforrás-felhasználástól, és elsősorban a termékek és a hozzájuk kapcsolódó szolgáltatások értékének növekedéséből származik

**I/2 A hulladék erőforrássá alakítása:** Mérőföldkő: 2020-ra a hulladékot erőforrásként kezeljük.

#### II. Természeti tőke és ökoszisztéma-szolgáltatások

**II/1 Ökoszisztéma szolgáltatások:** Mérőföldkő: 2020-ra a hatóságok és az üzleti vállalkozások a természeti tőkéhez és az ökoszisztéma-szolgáltatásokhoz kellő értéket társítanak, és megfelelő mértékben figyelembe veszik őket.

**II/2 Biológiai sokféleség:** Mérőföldkő: 2020-ra az Európai Unióban a biológiai sokféleség csökkenését és az ökoszisztéma-szolgáltatások károsodását sikerült megállítani, és a biológiai sokféleséget a lehetőségekhez képest sikerült helyreállítani.

**II/3 Ásványi anyagok és fémek**

**II/4 Víz:** Mérőföldkő: 2020-ra a Víz Keretirányelv szerinti valamennyi vízgyűjtő-gazdálkodási tervet végrehajtották. 2015-ben az Európai Unió valamennyi folyójának vízgyűjtő területén a vizek állapota – minősége, mennyisége és felhasználása – megfelelő.

**II/5 Levegő:** Mérőföldkő: 2020-ra a levegő minőségére vonatkozó átmeneti uniós előírásokat – a kritikus városi területek tekintetében is – sikerült teljesíteni, továbbá további intézkedéseket határoztunk meg annak érdekében, hogy elérjük azt a levegőminőséget, amely az egészségre és a környezetre nem gyakorol jelentős hatást.

**II/6 Földterületek és talajok:** Mérőföldkő: 2050-re összességében már ne nőjön a kisajátított területek nagysága.

<sup>5</sup> Erőforrás-hatékony Európa megvalósításának ütemterve

(<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0571:FIN:hu:PDF>)

**III. A három legfontosabb ágazat közül az egyik éppen a közlekedési ágazat, melynek alábbi ismertetője gyakorlatilag le is fedti a fentebb felsoroltak zömét:**

**III/3 Hatékony mobilitás biztosítása:** Mérföldkő: 2020-ra a közlekedési ágazat általános hatékonyabbá válása az erőforrások, azaz a nyersanyagok, az energia és a földterületek optimális felhasználása, az éghajlatváltozásra és az egészségre gyakorolt káros hatások csökkentése, az alacsonyabb levegőszennyezés és zajkibocsátás, a kevesebb baleset, valamint a biológiai sokféleség csökkenésének és az ökoszisztémák pusztulásának mérséklődése révén nagyobb értéket teremt. A közlekedés kevesebb és tisztább energiát használ fel, jobban gazdálkodik a korszerű infrastruktúrával, valamint csökkenti a környezetre és a kulcsfontosságú természeti kincsekre – köztük a vizekre, a tájakra és az ökoszisztémákra – gyakorolt káros hatását. Az üvegházhatást okozó gázkibocsátás a közlekedésben 2012-től kezdődően évente átlagosan 1 %-kal csökken.

**Az OP jelen formája alapján egyértelműen megállapítható a hozzájárulás az energiafelhasználás mérsékléséhez, az ÜHG kibocsátás (és ezzel az éghajlatváltozásra gyakorolt káros hatások) csökkentéséhez, továbbá a balesetek számának redukálásához.** Ugyan kifejezetten nincs is rá az IKOP-tervezet szövegében utalás, de **a kisebb mértékű levegőszennyezéshez és zajterheléshez (így az egészségre gyakorolt káros hatások mérsékléséhez) történő hozzájárulás is előre jelezhető.** Sajnálatos ugyanakkor, hogy a tömegközlekedés terén csak a kötöttpályás járműbeszerzések támogathatók, az előregedett, elavult és a levegőminőség szempontjából (PM10 kibocsátás!) legnagyobb problémát okozó dízelüzemű buszállomány cseréje nem. Mint fentebb már szóltunk róla, **a csökkenéshez való hozzájárulás tervezett mértéke még nem került feltüntetésre. Ennek számítása során tekintettel kell lenni majd az esetlegesen ÜHG-kibocsátást növelő fejlesztésekre is.**

*☞ A konstrukciók szintjén meghatározott előírásokban megjeleníthető a nyersanyagok, földterületek optimális felhasználása, a biodiverzitás és az ökoszisztémák, valamint a táj védelme.*

**A tisztább energia felhasználással – ahogy már leírtuk – az OP célzottan nem foglalkozik (lásd erre vonatkozó javaslatunkat feljebb).**

### 3.1.1.3. Jólét bolygónk felélése nélkül – Környezetvédelmi cselekvési program<sup>6</sup>

Hasonlóan fontos, átfogó és meghatározó dokumentum az SKV szempontjából az EU által 2012-ben kiadott környezetvédelmi cselekvési program. Ez a program összefoglalja azokat az elvárásokat, melyek számos más dokumentumba foglalva, egy-egy részterületre vonatkozóan már megjelentek.

A környezetvédelem terén tett uniós vállalások a következők:

- **2020-ig legalább 20%-kal csökkenti az üvegházhatású gázkibocsátást** (illetve 30%-kal, ha más fejlett országok is hasonló mértékű kibocsátás csökkentésre vállalnak kötelezettséget, és ahhoz a fejlődő országok is felelősségük és képességeik szerint, megfelelő mértékben hozzájárulnak);
- gondoskodik róla, hogy **2020-ra az elfogyasztott energia 20%-a megújuló energiaforrásokból származzon és az energiahatékonyság fokozása révén az előre jelzett szinthez képest 20%-kal csökkenti a primerenergia-felhasználás mértékét;**
- a területén **2020-ra megállítja a biológiai sokféleség csökkenését és az ökoszisztéma-szolgáltatások romlását**, azokat a lehetőségeken belül helyreállítja, valamint fokozza a biológiai sokféleség globális csökkenésének megelőzéséhez való uniós hozzájárulást;
- **2015-re biztosítja minden európai víztest jó ökológiai állapotát**<sup>7</sup>, legyen szó édesvízről (folyó, tó vagy felszín alatti víz), átmeneti vízről (delta-/tölcsértorkolat) vagy a parttól számítva egy tengeri mérföldön belüli tengervízről;

<sup>6</sup> EU Környezetvédelmi Cselekvési Program: Javaslat a 2020-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról „Jólét bolygónk felélése nélkül” (2012. november 29. COM(2012) 710 final). [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/com/com\\_com\(2012\)0710\\_/com\\_com\(2012\)0710\\_hu.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2012)0710_/com_com(2012)0710_hu.pdf)

- 2020-ig gondoskodik a területéhez tartozó összes tenger vizének jó környezetvédelmi állapotáról;
- **olyan szintű levegőminőséget ér el, amely az emberi egészségre és a környezetre nézve nem jelent számottevő ártalmat és kockázatot;**
- **a vegyi anyagok tekintetében 2020-ig úgy alakítja a felhasználás, illetve az előállítás módját, hogy minimálisra csökkenjenek az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt jelentős kedvezőtlen hatások;**
- **a hulladék képződése és kezelése nyomán fellépő káros hatások megelőzése vagy csökkentése, valamint az erőforrás-felhasználás globális hatásainak csökkentése és a felhasználás hatékonyságának javítása révén védi a környezetet és az emberi egészséget;**
- **törekszik, hogy teljes mértékben függetlenítsen egymástól a gazdasági növekedést és a környezetkárosítást;**
- **törekszik, hogy a fenntartható fejlődés szempontjaira való tekintettel a világ talajromlás-semlegessé váljon.**

Az Európai Unió az alábbi célok teljesítése érdekében hajtja végre a programot (kiemelve a kapcsolódások jelen OP-val, illetve zárójelben a konkrétumok):

- az uniós természeti tőke védelme, megőrzése és fejlesztése** (2020-ra álljon meg a biodiverzitás csökkenése és az ökoszisztémák romlása, az ökoszisztémák és szolgáltatásaik pedig fennmaradjanak és javuljanak, az édesvizek terhelésének hatása jelentősen csökkenjen, s ezáltal sikerüljön elérni, fenntartani és meghaladni a Víz Keretirányelv szerinti jó állapotot, a levegőszennyezésnek az ökoszisztémákra és a biológiai sokféleségre gyakorolt hatásai tovább csökkenjenek, az uniós földgazdálkodás fenntartható legyen, az erdők és az általuk nyújtott szolgáltatások védelemben részesüljenek);
- erőforrás-hatékony, környezetbarát és versenyképes uniós gazdaság kialakítása** (2020-ra az Európai Unió elérje a 2020-ra kijelölt éghajlat- és energiapolitikai célkitűzéseit, és azon munkálkodjon, hogy – a középhőmérséklet növekedés 2 °C alatt tartását szolgáló globális erőfeszítések részeként – 2050-ig az 1990 évihez képest 80–95%-kal csökkentse üvegházhatású gáz kibocsátását, a termelés és a fogyasztás teljes környezeti hatása csökkenjen, különösen egyebek mellett a mobilitási ágazatban);
- az uniós polgárok megóvása a környezettel kapcsolatos terhelésektől, valamint az egészségüket és jólétüket fenyegető kockázatoktól** (2020-ra az Európai Unióban a levegő minősége jelentősen javuljon, az Európai Unióban a zajszennyezés jelentősen csökkenjen, döntő előrelépés történjék az éghajlatváltozás hatásaihoz való alkalmazkodásban);
- az uniós környezetpolitika hasznának maximalizálása;
- a környezetpolitika tudományos eredményekkel való szilárdabb alátámasztása;
- a környezet- és éghajlat-politikai beruházások megvalósulásához szükséges feltételek megteremtése és megfelelő árképzés garantálása;
- a környezeti megfontolások fokozottabb érvényre juttatása és a politikai koherencia növelése;
- az uniós városok fenntarthatóságának növelése;**
- a regionális és globális környezeti kihívások eredményesebb uniós kezelése** (2020-ra csökkentésre kerüljön az Európai Unió fogyasztásának az unió határain túllépő környezeti hatása).

**Fenti célok kapcsán gyakorlatilag az előző pontban már leírtak ismételhetőek meg.**

#### 3.1.1.4. A fenntartható fejlődés megújított stratégiája<sup>8</sup> (FFstratégia)

Az SKV szempontjából (mint azt később részletesebben is kifejtjük) nem elegendő a hagyományos környezeti elvárásoknak, célkitűzéseknek eleget tenni, fontosnak tartjuk, hogy a vizsgált tervezési

<sup>7</sup> Ez így gyakorlatilag megvalósíthatatlan, a VKI elvárásoknak megfelelően a folyamat előreláthatóan 2027-ig fog tartani.

<sup>8</sup> Review of the EU Sustainable Development Strategy (EU SDS) 10117/06 Council Of the European Union (<http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/06/st10/st10117.en06.pdf>)

dokumentum (de az OP tervezés egésze is) megfeleljen a fenntarthatósági elvárásoknak (sok esetben még a következőkben leírtaknál tágabb értelemben véve is, mint az a fenntarthatósági kritériumainknál látni fogjuk).

A fenntartható fejlődés az FFstratégia 1. pontja szerint azt jelenti, hogy a jelenlegi nemzedékek szükségleteit úgy kell kielégíteni, hogy az ne veszélyeztesse a jövő nemzedékek saját szükségleteinek kielégítésére való képességét”. A dokumentum kimondja, hogy a felülvizsgálat célkitűzése **nem** a fenntartható fejlődés stratégiájának **felváltása, hanem annak továbbfejlesztése, a kulcsfontosságú kérdések kiemelése, a hatékony végrehajtás elősegítése**. Az FFstratégia vizsgált változata kiemeli az átfogó tényezők fontosságát:

- A tendenciák egymással kölcsönösen összefüggésben állnak, így őket az ágazati politikákat átfogó, **integrált keretben** kell vizsgálni.
- A hatékony válaszadáshoz **nemzetközi együttműködés** és szolidaritás szükséges.
- Az EU és tagállamok további beruházásaira van szükség **a kutatás és a technológia** terén annak érdekében, hogy új költséghatékony és erőforrás-hatékony módszereket találjanak a termelés és a fogyasztás területén.
- Az **oktatás** kulcsfontosságú szerepet játszik a fenntartható fejlődés részét képező változások elősegítésében. Biztosítja, hogy a polgárok képesek legyenek alkalmazkodni a globális változáshoz, hogy a tudás széles körben ismertté váljon, és hogy az érintettek elkötelezzék magukat a változás mellett.

Lényeges kérdéseknek a következőket tartja:

- Az éghajlatváltozás és a tiszta energia
- Közegészségügy
- Társadalmi integráció, demográfia és migráció
- A természeti erőforrások megőrzése és az azokkal való gazdálkodás
- **Fenntartható közlekedés**
- Fenntartható fejlődés és fogyasztás
- A szegénységgel és a fenntartható fejlődéssel kapcsolatos globális kihívások

Az FF stratégia legtöbb elemét a később elfogadott EU 2020 és a kapcsolódó általános és szakterületi stratégiák tartalmazzák, illetve részletezik, továbbfejlesztik. A horizontális szempontok között a fenntarthatóságot az OP-knak meg kell jeleníteni – erre vonatkozóan már most is tartalmaz részeket az anyag.

☞ ***Az OP-ban nagy szerepet kell, hogy kapjanak a fenntartható fejlődés horizontális elvárásai. Az oktatás, ismeretterjesztés területén a fenntartható közlekedés elveinek és gyakorlatának megismertetése is kiemelendő. Minden projekt kötelező eleme kell, hogy legyen a közlekedéssel és a fenntarthatósággal kapcsolatos szemléletformálás, az adott projekt témájához kapcsolódóan (tehát pl. közútfejlesztésnél az energiatakarékos vezetéssel kapcsolatos ismeretek átadása).***

### 3.1.1.5. Duna Stratégia<sup>9</sup>

**Magyarország a Duna menti országok egyike, így területi szempontból fontos a tervezési dokumentumok illesztése az EU vonatkozó területi stratégiájához is.** Ezt egyébként az EU hangsúlyosan el is várja. (Lásd EU Bizottság PM dokumentumra adott válasza.)

A Duna Stratégiáról részletesebben a hazai illesztésére vonatkozó dokumentum kapcsán, a nemzeti céloknál szólunk, itt csak a dunai hajózás kérdéskörét járjuk körül kissé részletesebben.

<sup>9</sup> Az Európai Unió Duna-régióra vonatkozó stratégiája (EP) {COM(2010) 715} (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0715:FIN:HU:PDF>)

A Duna Stratégia kiemelt figyelmet szentel a közlekedésfejlesztésnek, ezen belül is a hajózásnak. Hangsúlyozza, hogy az EU közlekedésfejlesztési elképzelése szerint a rohamosan „fejlődő” közúti fuvarozás helyett előtérbe kell helyezni a vasúti és a belvízi szállítást. Az Unión belüli belvízi szállítási kapacitások növelésére leginkább a Duna esetében van lehetőség, azonban a társadalmi igények és a gazdaságfejlesztési elvárások óhatatlanul ütköznek. A Duna vízi szállításának és közlekedésének fejlesztésére és feltételeinek javítására irányuló nemzetközi egyezmények, uniós fejlesztési (pl. TEN-T) és hazai elképzelések több ponton is találkoznak. Ezen elképzelések megvalósítási céljai mellett kialakult az uniós és hazai fenntarthatósági, természetvédelmi és környezetvédelmi előírások rendszere, mely a hajózhatóság szempontjából jelentős korlátnak tekinthető, miközben a Duna egyszerre hordozza azokat a védelmi és a gazdaságfejlesztési potenciálokat, melyek ilyen széles spektrumú összehangolásának módjára még nem alakult ki a megfelelő gyakorlat. A Duna a társadalom szempontjából eltérő funkciókat tölt be, melyek hierarchiája és helyettesíthetősége más és más.

**A Duna hajózhatóságára vonatkozó fejlesztéspolitikai elképzelések sem uniós, sem hazai szinten nem harmonizáltak, az ellentmondások a konkrét fejlesztések környezeti-társadalmi vizsgálatánál kerülnek felszínre, az eddigi tapasztalatok szerint feloldhatatlanul.**

A Duna hajózhatósági fejlesztési elképzelései mellett kiemelt szerepet kapott az Unió makrorégiós fejlesztései között az EU Duna Régió Stratégiája (DRS) a Duna vízgyűjtő területéhez tartozó régiók és országok makroregionális fejlesztési stratégiája és akcióterve. A Stratégia egyszerre célozza a dunai makrorégió fenntartható fejlesztését, természeti területeinek, tájainak és kulturális értékeinek védelmét. A Programban a hajózhatóság fejlesztését segítő elképzelések is megjelennek.

**Az OP azonban e tekintetben – összhangban az NKS-sel és a CEF-re, mint a hajózhatóság fejlesztésével kapcsolatos beruházások potenciális finanszírozójára hivatkozva – csak a folyami információs rendszer fejlesztésére fókuszál.**

Értjük a dunai hajózás fejlesztésének óvatos kezelésének hátterét, az IKOP helyzetelemzése ugyanakkor véleményünk szerint nem jól fogalmaz (16.o. 1. bekezdés), mert az, hogy „hazánk átfogó rendszerben tekint az árvízvédelmi, természetvédelmi, vízügyi és hajózhatósági kérdésekre” nem „nehezíti”, hanem éppen ellenkezőleg, korszerűen a hosszú távú környezeti és fenntarthatósági szempontokat helyezve előtérbe, segíti a fenntartható megoldás kidolgozását. A Dunát ugyanis nem lehet vízi autósztrádának tekinteni, hanem egy olyan, az ökoszisztéma-szolgáltatások szinte teljes spektrumát nyújtó közel természetes rendszernek fogható fel, melyben a beavatkozások és terhelések a teljes egységes szakaszra kiterjednek. Ma és a jövőben az ökológiai rendszerek adottságaihoz való alkalmazkodás tekinthető fenntarthatónak, nem pedig ezen rendszerek igényeink szerinti módosítása, hasznosítása.

### 3.1.1.6. Fehér Könyv, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításhoz – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé<sup>10</sup>

Az EU közlekedéspolitikájának célja, hogy egy olyan közlekedési rendszer jöjjön létre, amely úgy járul hozzá a gazdasági fejlődéshez, a versenyképesség növeléséhez, és úgy nyújt magas színvonalú mobilitási szolgáltatást, hogy mindeközben az erőforrásokat hatékonyabban használja fel. Ez a gyakorlatban nem csak a kevesebb és tisztább energiafelhasználást, a korszerű infrastruktúrával való jobb gazdálkodást jelenti, hanem a környezetre és természetre gyakorolt kedvezőtlen hatások csökkentését is.

Annak érdekében, hogy az Európai Unió a maga részéről biztosítsa, hogy az éghajlatváltozás ne haladhassa meg a 2°C-ot, 2050-ig az EU-nak az 1990.évi ÜHG-kibocsátásához képest 80-95%-os csökkentést kell realizálnia. Ez a közlekedési ágazatban azt jelenti, hogy 2030-ra a 2008. évi közlekedési eredetű ÜHG-kibocsátást 20%-kal kell a 2008. évi szint alá csökkenteni, 2050-re pedig 60%-kal kell az 1990. évi szint alá menni. Ezen feltétel mellett kell tehát a közlekedés fejlesztését és a mobilitás támogatását megoldani.

Fentiek elérése érdekében az EU 10 célt határozott meg, 2020-ra, 2030-ra illetve 2050-re:

<sup>10</sup> Fehér Könyv <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:HTML>

- 2030-ig felére, 2050-re pedig nullára kell csökkenteni a városi közlekedésben a hagyományos üzemanyagot használó gépjárművek számát. 2030-ra a jelentősebb városok közlekedését szén-dioxidmentessé kell tenni.
- 2050-re a légi közlekedésben 40%-ban alacsony szén-dioxid kibocsátású, fenntartható üzemanyagokat kell használni, a tengeri közlekedésben pedig 40 (50)%-kal kell csökkenteni a bunkerolajból származó kibocsátásokat.
- 2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30%-át, 2050-re 50%-át más; vasúti vagy vízi közlekedésre szükséges áttéríteni.
- 2030-ig meg kell háromszorozni a nagy sebességű vasúthálózat hosszát, 2050-re pedig létre kell hozni az európai nagy sebességű vasúthálózatot. Ez időre a közepes távolságú személyszállítás zömét már vasúton kell bonyolítani.
- 2030-ra létre kell hozni az egész EU-ra kiterjedő, üzemképes TEN-T törzshálózatot, 2050-re pedig létre kell hozni egy színvonalas, nagy kapacitású hálózatot a kapcsolódó információs szolgáltatásokkal együtt.
- 2050-re a törzshálózat reptereit be kell kapcsolni a nagy sebességű vasúti hálózatba és a jelentősebb tengeri kikötőket össze kell kapcsolni a vasúti áru fuvarozási rendszerrel és a belvízi utak rendszerével.
- 2020-ra ki kell épüljön a korszerűsített légiforgalom-irányítási infrastruktúra, az Európai Közös Légtér, az ennek megfelelő vízi és szárazföldi forgalomirányítási rendszer, továbbá az európai globális navigációs műholdrendszer.
- 2020-ra létre kell hozni az európai multimodális közlekedési információs, forgalomirányítási, viteldíj-fizetési rendszer keretét.
- 2020-ra a közúti sérülések számát felére kell csökkenteni, 2050-re pedig a közúti baleseti halálozást szinte nullára kell szorítani
- A felhasználó fizet és a szennyező fizet elvének alkalmazását teljes körűvé kell tenni.

**Az OP a fentiek közül az áru fuvarozás, a vasúti személyszállítás, a TEN-T törzshálózat, a közúti balesetek terén definiált célok eléréséhez tud hozzájárulni.** Nem foglalkozik ellenben az alternatív üzemanyag meghajtású járművek terén kitűzött céllal, az igény oldali megalapozatlanságra hivatkozva. (Annak ellenére, hogy a Fehér Könyv 44. pontjában tett megállapítás szerint „fokozott erőfeszítéseket kell tenni a tiszta járművek fejlesztésének és már korai fejlesztési fázisban történő bevezetésének gyorsítására”.)

☞ **Javasolt az EU Fehér Könyv 2030-as és 2050-es céljaival való teljes azonosulás (áruszállítási, baleseti, környezetbarát üzemanyag felhasználással kapcsolatos célok), hiszen a célokba vetett hitünket nem befolyásolhatja az EU mutatóitól tapasztalt lemaradásunk. Ezen belül lehetne bemutatni, hogy 2020-ig az OP mennyiben tud hozzájárulni a célok eléréséhez.**

### 3.1.2. Egy-egy környezeti elem/rendszer szempontjából kiemelt célkitűzések

#### 3.1.2.1. Biológiai Sokféleség Stratégia<sup>11</sup>

A Stratégia alapvetően az ökológiai rendszer megóvására irányul, 6 célja közül az **OP-ban ugyan egy sem jelenik meg, de a környezetvédelmi engedélyeztetés során a biodiverzitásra gyakorolt hatásokat is számba kell venni és a biológiai sokféleség védelmét szolgáló intézkedések ekkor kerülhetnek előírásra.**

☞ **Ezen felül az egyes konstrukciók előírásai közé is beépíthetők a biodiverzitás védelmét szolgáló elemek** (pl. őshonos növényekből álló erdősáv telepítése a vonalas létesítmények mentén).

#### 3.1.2.2. Víz Keretirányelv (VKI)

A Víz Keretirányelv a felszíni és felszín alatti vizek minőségének megőrzése és mennyiségének védelme szempontjából alapvető dokumentum.

**Az OP-ban ugyan nem jelenik meg, de a környezetvédelmi engedélyeztetés során kell vizsgálni a vizekre gyakorolt hatásokat és meghatározni a szükséges óvintézkedéseket. Ugyanakkor a vizek szennyezése mellett újabban egy másik, korábban talán nem megfelelő súllyal kezelt kedvezőtlen hatásra is felfigyeltek; a vonalas fejlesztések jelentősen módosíthatják a felszíni – és ezen keresztül a felszín alatti vizek – rendszerét, a káros hatások akár több km-es távolságban is jelentkezhetnek.**

☞ **Az egyes új vonalas infrastruktúra kiépítését támogató konstrukciók előírásai között szerepeltetni javasolt az esetlegesen érintett belvízi öblözetre gyakorolt hatások számba vételét. Azoknál az intézkedéseknél, ahol már üzemelő út-vasúthálózat korszerűsítése tervezett, a felszíni vízelvezető rendszerek korszerűsítési lehetőségének felülvizsgálata lenne célszerű.**

#### 3.1.2.3. Blueprint – Az európai vízkészletek megőrzése<sup>12</sup>

Az előzővel igen szoros összefüggésben lévő dokumentum szintén a vizek mennyiségi és minőségi védelmével foglalkozik. Kicsit konkrétabban fogalmazza meg az előzőnél a beavatkozási területeket és ütemezést is ad hozzá. Kulcstémái a földhasználat javítása; a vízszennyezés kezelése; a vízfelhasználás hatékonyságának és rugalmasságának növelése; az irányításnak a vízgazdálkodásban részt vevők által történő fejlesztése.

Fellépést tart szükségesnek a vízszennyezés, az energiatermelés és földművelés miatti vízkivétel, valamint a klímaváltozás káros hatásaival szemben. Fenntartható egyensúlyra van szükség a víz kínálata és kereslete között, figyelembe véve az emberek szükségleteit és azokat az ökoszisztémákat is, amelyektől az emberek is függnek.

**Az IKOP a Blueprint céljait jelenlegi formájában konkrét célokkal nem szolgálja, ezekre a célokra elsősorban a KEHOP ad(hat) választ. Az IKOP-on belül a célokat érvényesíteni esetlegesen a pályázati feltételek megfogalmazásánál lehetne.**

## 3.2. Az operatív program tervezését meghatározó nemzeti célok

<sup>11</sup> Biológiai sokféleség stratégiája (Életbiztosításunk, természeti tőkénk: a biológiai sokféleséggel kapcsolatos, 2020-ig teljesítendő uniós stratégia, 2011. május 5. COM(2011) 244 ([http://ec.europa.eu/environment/nature/biodiversity/comm2006/pdf/2020/comm\\_2011\\_244/1\\_HU\\_ACT\\_part1\\_v2.pdf](http://ec.europa.eu/environment/nature/biodiversity/comm2006/pdf/2020/comm_2011_244/1_HU_ACT_part1_v2.pdf)))

<sup>12</sup> „Az európai vízkészletek megőrzésére irányuló terv” („Blueprint”) (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0673:FIN:HU:PDF>)

### 3.2.1. Általános gazdasági-társadalmi programok, stratégiák

#### 3.2.1.1. Magyarország 2013. évi Nemzeti Reformprogramja (NRP)<sup>13</sup>

A program 5 kiemelt prioritása közül egy, „A növekedés és versenyképesség elősegítése a jelenben és a jövőben” kapcsolható leginkább az IKOP-hoz. Az Éves Növekedési Jelentés a növekedés és versenyképesség előmozdítása keretében megfogalmazott prioritásai közül a következőbe illeszthetők a közlekedési fejlesztések:

- **A zöldgazdaság lehetőségeinek kihasználása** (kiszámítható szabályozási keret, új piacok, energiahatékonysági programok, munkahelyteremtés a hulladék- és vízgazdálkodás, újrahasznosítás terén)

Az EU2020 számszerű céljaihoz kapcsolódó hazai vállalások közül az OP szempontjából leginkább a klíma-energia releváns. (Emellett a jobb közlekedési infrastruktúra, jobb közösségi közlekedési szolgáltatások biztosításával az OP segítheti a társadalmi felzárkózás kapcsán megfogalmazott cél (Magyarországon 450 ezer fő kiemelése a szegénységből) elérését is.)

- **Klíma-energia:** Magyarország az Európa 2020 Stratégia energia és klíma céljaihoz kapcsolódva, a hazai adottságokhoz igazodóan a megújuló energiaforrások részarányának 14,65 százalékra növelését, 10 százalékos teljes energiamegtakarítást, valamint az üvegházhatású gázok kibocsátásának (2005-ös szinthez képest) legfeljebb 10 százalékos növekedését vállalta 2020-ig az EU Emisszió-kereskedelmi Rendszerének hatálya alá nem tartozó szektorokban. **Az EU 2020 vonatkozó elvárása 20 %-os csökkentés 1990-hez képest, 20 %-ra növelés a megújulóknál és a hatékonyság 20 %-os javítása. Az NRP az ÜHG gázok növekedését megengedi, a megújulóknál 14,65 %-ra történő növelést ír elő, az energiahatékonyságnál pedig az EU elvárás felét célozza meg. Az OP egyes beavatkozásai az ÜHG-kibocsátás csökkenéséhez és az energia-megtakarításhoz járulnak hozzá (a megújuló energiaforrások használatával nem foglalkozik), a változás várható mértéke a beavatkozások megvalósulásával azonban egyelőre nem olvasható ki.**

#### 3.2.1.2. Magyarország Konvergencia Programja 2013 – 2016 (Készült 2013. április)<sup>14</sup>

A programban kiemelt gazdaságpolitikai célok közül az alábbiakat kell az IKOP kapcsán megemlítenünk:

- Fordulat elérése a foglalkoztatottságban
- A romló versenyképesség és a potenciális növekedés drámaian lassuló trendjének visszafordítása

**Ahogy már tárgyaltuk, a közlekedésfejlesztés a gazdasági fejlődés eszközének tekintendő. A jobb közlekedési infrastruktúrától, a jobb közösségi közlekedési szolgáltatástól mindemellett a munkaerő nagyobb mobilizálhatóságát, így a foglalkoztatottság javulását várják.**

#### 3.2.1.3. Egyéb stratégiai dokumentumok

A jobb közlekedési infrastruktúra, az elérési idők csökkenése valamint a jobb közösségi közlekedési szolgáltatás mind a munkalehetőségekhez, mind az oktatáshoz, mind pedig az egészségügyi ellátáshoz való gyorsabb, könnyebb hozzáférést is biztosítja, így az OP végső soron a fenti két általános, a nemzetgazdaság célkitűzéseit átfogó módon megfogalmazó dokumentum mellett a következő stratégiai dokumentumokhoz is kapcsolódik: Nemzeti Társadalmi Felzárkózási Stratégia – Mélyszegénység, Gyermek-Szegénység, Romák – (2011–2020)<sup>15</sup>, Az új nemzedék jövőjéért program – A Kormány ifjúságpolitikai keretprogramja | 2012<sup>16</sup>, Újraélesztett

<sup>13</sup> Nemzeti reformprogram ([http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/nd/nrp2013\\_hungary\\_hu.pdf](http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/nd/nrp2013_hungary_hu.pdf))

<sup>14</sup> <http://www.kormany.hu/hu/magyarorszag-jobban-teljesit/magyarorszag-jobban-teljesit#/hu/nemzetgazdasagi-miniszterium/hirek/magyarorszag-konvergencia-programja-2013-2016>

<sup>15</sup> <http://romagov.kormany.hu/download/8/e3/20000/Strat%C3%A9gia.pdf>

<sup>16</sup> [http://www.ujnemzedek.hu/files/tiny\\_mce/keretprogram0116.pdf](http://www.ujnemzedek.hu/files/tiny_mce/keretprogram0116.pdf)



egészségügy – Gyógyuló Magyarország (Semmelweis Terv az egészségügy megmentésére) – Szakmai koncepció.

### 3.2.2. Fenntarthatóság

Az SKV, mint azt a bevezetőben leírtuk, nemcsak környezeti kérdésekkel kíván foglalkozni, hanem alapvető fontosságú kérdésnek tartja azt, hogy a 2014-2020-as tervezési időszak célkitűzései vajon fenntarthatósági szempontból megalapozottak-e, a fenntartható (és nemcsak a növekedés szempontjából fenntartható) gazdaság felé visznek-e el. A kérdéskör vizsgálata szempontjából alapvető fontosságú dokumentumnak tartjuk: „**A fenntarthatóság felé való átmenet nemzeti koncepciója – Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia 2012-2024 (NFFK)**”<sup>17</sup> c. dokumentumot, melyet a Nemzeti Fenntartható Fejlődési Tanács 2012. május 16-i ülésén fogadott el.

Fontosnak tartjuk kiemelni azon célkitűzéseket, melyek közvetlenül is befolyásolják az SKV értékelést, tehát olyan célkitűzést fogalmaznak meg melyek talán nem is, vagy nem is csak a fenntarthatóság, hanem környezetünk megfelelő állapotban tartása szempontjából fontosak:

- **Emberi erőforrások**<sup>18</sup>: emberi egészség megőrzése
- **Egészség**: környezeti kockázati tényezők mérséklése
- **Társadalmi kohézió – Leszakadó csoportok integrációja**: Egészséges társadalom megteremtése
- **Társadalmi erőforrások**: A fenntarthatóságot támogató kultúra kialakítása, a fenntartható társadalom szempontjából pozitív értékek, erkölcsi normák és attitűdök erősítése
- **A múlt örökségének ápolása, kulturális szolgáltatások fejlesztése**: A fenntarthatósággal kapcsolatos értékek erősítése, a kulturális hagyományok felélesztése, a kulturális sokszínűség elismerése, szellemi, tárgyi és épített örökség megőrzése, értékeinek kibontakoztatása, fenntartható használat
- **Biodiverzitás, megújuló természeti erőforrások**: Az Európában egyedülálló fajgazdagság fenntartása, a táj és a természeti értékek megőrzése, az ökoszisztéma-szolgáltatások kimerítésének megakadályozása szükséges. Fontos cél a talaj termőképességének fenntartása, a természetes területek beépítési sebességének csökkentése, a fenntartható hozamon alapuló gazdálkodás a megújuló erőforrásokkal.
- **Az embert érő környezeti terhelések csökkentése**: Az emberi egészséget és életminőséget veszélyeztető kibocsátásokat korlátok között kell tartani, azokat megfelelően szabályozni szükséges.
- **Nem megújuló természeti erőforrások**: Szükséges az ésszerű, beosztó gazdálkodás az ásványkincsekkel és az energiahordozókkal.
- **Gazdasági (fizikai) erőforrások**: Fontos az önrendelkezés megfelelő szintjének fenntartása a gazdaságpolitikai döntésekben. Cél a fizikai tőke szelektív gyarapítása, a közösségi tőkejavak amortizációjának pótlása, helyi gazdasági kapcsolatok (pl. város és vidéke) erősítése.

**Jóllehet a fenti célkitűzések nemigen jelennek meg az OP-ban, ennek ellenére több ponton is várható, illetve megfelelő elvárások megfogalmazásával lehetséges hozzájárulás az IKOP részéről is a célok teljesüléséhez.**

**A fenti célkitűzések alapján azt is meg kell állapítanunk, hogy a fenntarthatósági kritériumokat az anyag további részében még ennél is tágabban értelmezzük.**

<sup>17</sup> [http://www.nfft.hu/dynamic/NFFS\\_rovid\\_OGYhat\\_melleklete\\_2012.05.16\\_vegso.pdf](http://www.nfft.hu/dynamic/NFFS_rovid_OGYhat_melleklete_2012.05.16_vegso.pdf)

<sup>18</sup> Meg kell jegyezzük, hogy az embert erőforrásként tekinteni nem igazán felel meg a fenntarthatóságnak, jóval inkább a piaci szemléletnek. (Azért legyen egészséges, megfelelő tudással rendelkező, hogy minél inkább piacképes legyen?)

### 3.2.3. Terület- és vidékfejlesztés

#### 3.2.3.1. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK)<sup>19</sup>

Az OFTK Stratégiai Környezeti Vizsgálatra, társadalmi vitára bocsátott változata (2013. júliusi változat) átfogó célként tűzi ki a **természeti erőforrásaink fenntartható használatát, értékeink megőrzését és környezeti védelmét**. Ezen belül egyrészt cél a hosszú távú gazdasági potenciálunkat és életfeltételeinket biztosító természeti erőforrásokkal való fenntartható gazdálkodás megteremtése, az erőforrások megőrzése a jövő generációinak számára, mind mennyiségben, mind minőségben. Cél másrészt a élelmiszer-, az energia-, a környezet-, valamint a klímabiztonság megteremtése, az egészséges ivóvízellátás, a biodiverzitás, a tájak és az élővilág sokféleségének megőrzése, az egészséges élet környezeti feltételeinek és jobb minőségének biztosítása, a fenntartható életmód, termelés és fogyasztás elősegítése.

Releváns specifikus célkitűzések és beavatkozási területeik az átfogó célon belül:

- **A versenyképes, innovatív gazdaság** (autó- és járműipar, mint fejlesztési potenciált hordozó ágazatok fejlesztése, megújuló energetikai potenciál kihasználása, az energiahatékonyság növelése és a zöld gazdaság előmozdítása)
- **Életképes vidék, egészséges élelmiszertermelés és ellátás** (tájaink természeti értékeink, erőforrásaink megőrzése, a vidéki népesség életminőségének javítása)
- **Stratégiai erőforrások megőrzése, fenntartható használata és környezetünk védelme** (fenntartható energiagazdálkodás, stratégiai természeti erőforrások fenntartható használata, a biodiverzitás megőrzése, a természeti értékek védelme, a környezetminőség javítása, a fenntartható életmód, fogyasztás és termelés elterjesztése, a környezettudatosság erősítése)

**Fentiek kapcsán a következő, az OP szempontjából releváns pontokra hívnánk fel a figyelmet:**

- **az OFTK az autó- és járműipart, mely a közlekedési igények, a forgalom növekedésének is generálója mintegy kitörési pontként kezeli;**
- **itt is megjelenik az OP által nem kezelt megújuló energia hasznosítása;**
- **a mobilitás növelésével szemben az OFTK inkább a helyi foglalkoztatás növelésére fókuszál.**

#### 3.2.3.2. Nemzeti Vidékstratégia 2012 – 2020<sup>20</sup>

A Nemzeti Vidékstratégia (NVS) a korábban már bemutatott közösségi és nemzeti célokkal összhangban, elsősorban a vidék szempontjából határoz meg alapelveket, célokat.

A stratégia átfogó célkitűzése a vidéki térségeink népességeltartó és népességmegtartó képességének javítása. A stratégia öt stratégiai célt fogalmazott meg, melyek közül a következők kapcsolhatók az IKOP-hoz:

- **Tájaink természeti értékeinek, erőforrásainak megőrzése,**
- **A vidéki gazdaság létalapjainak biztosítása, a vidéki foglalkoztatás növelése,**
- **A vidéki közösségek megerősítése, a vidéki népesség életminőségének javítása .**

**A regionális megközelítés javításával (akár a közúti infrastruktúra, akár a közösségi közlekedés fejlesztéséről van szó) a vidéki élet minősége feltétlenül javulhat, ami segítheti az elvándorlás megakadályozását, így végső soron a helyi közösségeket erősíti.**

<sup>19</sup> <http://www.nth.gov.hu/oftk/index.html>

<sup>20</sup> <http://www.kormany.hu/download/8/ff/70000/Nemzeti%20Vid%C3%A9kstrat%C3%A9gia.pdf>

**Az OP a táj értékeinek, erőforrásaink megőrzéséhez akkor tud hozzájárulni, ha a helyi értékeket a megvalósítás és üzemeltetés során messzemenőig tiszteletben tartják és megóvják. Ezt alapvetően a környezetvédelmi engedélyezés során kell bizonyítani (és mint látni fogjuk, többnyire már környezetvédelmi engedéllyel rendelkező projektek pályázhatnak), de jó volna, ha már pályázati értékelési feltételként/kritériumként is megjelenhetne.**

### 3.2.3.3. Magyarország hozzájárulása a Duna Régió Stratégia (DRS) fejlesztéséhez<sup>21</sup>

A közösségi célok leírása mellett fontosnak tartottuk kiemelni, hogy országunk hogyan akar hozzájárulni ehhez a térségi fejlesztéshez. A 1150/2010 (VII.9.) Kormányhatározat mellékletében erre vonatkozóan a következők állnak:

Az alapvető célok a következők, melyek közül az OP szempontjából esetleg releváns részcélokat bontjuk ki az alábbiakban:

- **Az élhető Duna térség**
- **A víz, mint európai érték – a felelős vízkormányzás**
  - Az édesvizek – folyóvizeink, felszín alatti vizeink – mennyiségi és minőségi megőrzése illetve fenntartható hasznosítása;
- **Fenntartható közlekedés**
  - A hajózás feltételeinek javítása, ezen belül a hajózást akadályozó gázlok és szűkületek megszüntetése a vízgazdálkodás, a környezet- és természetvédelem feltételeinek egyidejű javításával;
  - A dunai hajózás hasznaiból való kölcsönös részesedés érdekében javasolható a Közép-európai Hajózási Társaság létrehozása. Másfelől, felismerve „a hajókat igazítjuk a folyókhoz, nem pedig a folyót a hajókhoz” elv fontosságát, létre kell hozni a közös Közép-Európai Hajóépítő klasztert.
  - TEN-T folyosófejlesztések: V. pán-európai közlekedési folyosó (Lyon – Velence – Trieszt – Ljubljana – Budapest – Ungvár –Lemberg – Kijev), 17. számú kiemelt TEN-T projekt, a Magistrale gyorsvasút (Párizs – Strasbourg – Stuttgart – Bécs-Pozsony) Budapestet is elérje, az ún. Central European Transport Corridor (CETC-Route 65) megvalósítása a TEN-T hálózatba az M4-M8, illetve az M9 szakaszokat a Via Carpatia útvonal integrálása a TEN-T hálózatba;
  - A magyar légi-irányítási rendszer fejlesztése.
- **Az energiaellátás biztonságának javítása, a piaci verseny erősítését és a klímaváltozás káros hatásainak mérséklése**
  - Magyarország a közlekedés energiafelhasználásának csökkentését, a tisztább közlekedési módok preferálását fontosnak tartja a térség fenntartható fejlesztése szempontjából is
- **Tudás és innováció**

**Az IKOP a fentiekhez a dunai hajózás fejlesztésén belül informatikai fejlesztésekkel, az érintett TEN-T vasúti és közúti fejlesztésekkel, valamint az energiafelhasználás mérséklését szolgáló vasúti fejlesztésekkel és képzéssel (eco-driving) járul hozzá.**

### 3.2.4. Környezetvédelem

**Környezetvédelem terén – véleményünk szerint – a legfontosabb figyelembe veendő dokumentum a 2014-2020 közötti időszakra vonatkozó Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP), mely még nem került elfogadásra (2013. október végén került közigazgatási egyeztetésre). Ennek ellenére, legfrissebb dokumentumként ennek célrendszerét vettük figyelembe értékelésünknel.**

#### 3.2.4.1. Nemzeti Környezetvédelmi Program IV. (2014-2020)<sup>22</sup>

Átfogó célok:

- Az életminőség és az emberi egészség környezeti feltételeinek javítása.

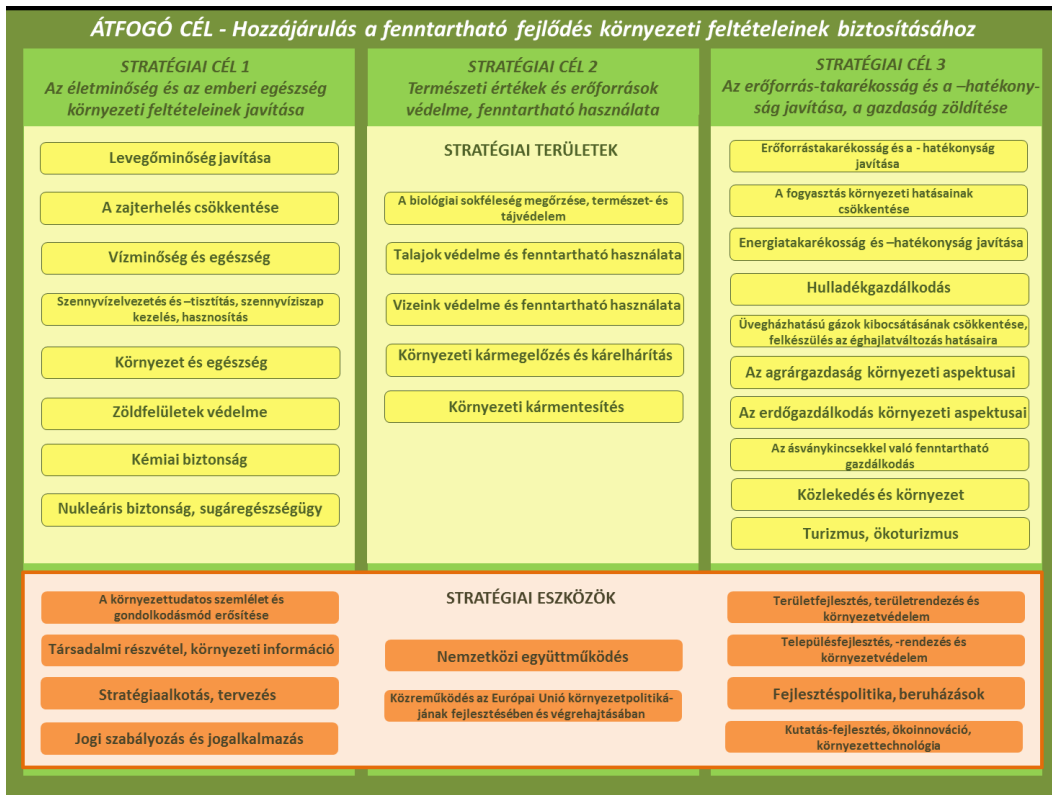
<sup>21</sup> [http://www.mfa.gov.hu/NR/rdonlyres/53CF640E-631A-4CE6-9C28-D9BoA4775B65/0/DS\\_magyar\\_hozzajarulas\\_III\\_100621\\_hu.pdf](http://www.mfa.gov.hu/NR/rdonlyres/53CF640E-631A-4CE6-9C28-D9BoA4775B65/0/DS_magyar_hozzajarulas_III_100621_hu.pdf)

<sup>22</sup> <http://www.kormany.hu>

- Természeti értékek és erőforrások védelme, fenntartható használata.
- Az erőforrás-takarékosság és a -hatékonyság javítása, a gazdaság zöldítése.

Az egyes átfogó célokhoz tartozó részcélok a következők (lásd **3/1. ábra**).

3/1. ábra: **A IV. Nemzeti Környezetvédelmi Program célrendszere**



**Az IKOP számos ponton kapcsolódik az NKP-hoz; egyrészt a 3. stratégiai célon belül közvetlenül, de az erőforrás-takarékosságon/hatékonyságon, az ÜHG-kibocsátás csökkentésén, valamint a levegőminőség javításán és a zajterhelés csökkentésén keresztül is. Pályázati kiírásokban megjelenített kritériumok kapcsán emellett még egyéb célokhoz is hozzájárulhat.**

**Alapvetően azonban a NKP IV. céljaira a KEHOP-nak kell választ adni. Azonban szeretnénk olyan támogatásokat látni minden OP-ban, ahol a tervezett beavatkozások az alapcéljukon túl egyszerre javítják az élet- és környezetminőséget, bánnak takarékosan az erőforrásokkal, védik az értékeket és a fenntarthatóság felé mozdulnak. Ezt a pályázati feltételrendszer megfelelő meghatározásával el lehetne érni.**

### 3.2.4.2. Nemzeti Vízstratégia (NVÍZS)<sup>23</sup>

A vízgazdálkodásról, öntözésről és aszálykezelésről szóló, a jövő vízügyi, öntözésfejlesztési és aszály kezelési politikáját megalapozó, a fenntarthatóságot biztosító konzultációs vitaanyagot a Vidékfejlesztési Minisztérium Környezetügyekért Felelős Államtitkárságának Vízügyért Felelős Helyettes Államtitkársága 2013 márciusában hozta nyilvánosságra. A még el nem fogadott Stratégia alapcélja az integrált vízkészlet-gazdálkodás kialakítása és működtetése.

A stratégiában a hajózás a részfeladatok között jelenik meg (kiemelt szakterületi feladatok; ellátása; regionális és határvízi kapcsolatok; vízgazdálkodási fejlesztések; nagy tavaink vízgazdálkodása; hajózáshoz kapcsolódó vízügyi feladatok; megújuló energia stratégiájának vízgazdálkodási vonatkozásai; halastavak).

A Duna hajózhatósági kérdésével kapcsolatosan fontosnak tartjuk kiemelni azon megállapítást, hogy „A hajózási viszonyok javításánál prioritást kell adnunk a mederbe való minimális beavatkozással járó megoldásoknak – pl. hajóút kitűzés javítása, navigációs rendszerek, hajópark korszerűsítése.”

**Az IKOP és a vizek, illetve a hajózás kapcsolata tekintetében lásd a korábban leírtakat.**

### 3.2.4.3. Országos Hulladékgazdálkodási Terv (OHT)<sup>24</sup>

**Országos Hulladékgazdálkodási Terv (2009-2020.)** – 2055/2013. (XII. 31.) Korm. határozattal elfogadott terv – az OP-t is érintően – lényegében **átfogó célokat határoz meg minden hulladékáramra:**

- hasznosítási arányok növelése
- hulladékképződés csökkentése
- elkülönített gyűjtés kialakítása és fejlesztése

Az IKOP szempontjából kiemelendő, hogy a nem veszélyes építési-bontási hulladék esetében a terv az előírt hasznosítási arány teljesítése érdekében egyebek mellett a kötelező építési-bontási hulladékhasznosítási szint (felhasználás) előírásának szorgalmazása.

**Hulladékgazdálkodásra vonatkozóan az IKOP-ban a horizontális elvek között, a fenntartható fejlődés kapcsán kerül említésre az inert hulladékok minél nagyobb arányú felhasználására való törekvés.**

**Az inert hulladékok beépítésének kötelező arányának előírása mellett javasoljuk a szelektív hulladékgyűjtés megvalósítását az infrastrukturális beavatkozások esetén (a működés folyamán is!), valamint beszerzések során az újrahasznosított anyagokat felhasználó eszközök preferálását, továbbá bontással járó fejlesztések esetén a képződő építési-bontási hulladékok hasznosításra történő átadását vagy hasznosítását.**

### 3.2.4.4. Nemzeti Energiastratégia (NES)<sup>25</sup>

A jelenleg érvényes Nemzeti Energiastratégiát az országgyűlés a 77/2011. (X. 14.) OGY határozattal fogadta el. A Nemzeti Energiastratégia átfogó célja, hogy az energetikai struktúraváltás során meg kell valósítani egyebek mellett az alacsony CO<sub>2</sub>-kibocsátású közlekedési módok részesedésének növelését.

<sup>23</sup> <http://www.kormany.hu>

<sup>24</sup> <http://www.kormany.hu/hu/vidékfejlesztési-miniszterium/környezetügyert-felelos-allamtitkarsag/hirek/tarsadalmi-vitan-az-orszagos-hulladékgazdalkodasi-terv>

<sup>25</sup> <http://www.kormany.hu/download/4/f8/70000/Nemzeti%20Energiastrat%C3%A9gia%202030%20teljes%20v%C3%A1ltozat.pdf>

A Stratégia szerint a közlekedés olajfüggőségének csökkentését szolgálja az elektromos (közúti és vasúti) és hidrogénhajtás (közúti) szerepének fokozása és a bioüzemanyag-felhasználás jelentős növelése 2030-ra. E cél eléréséhez elengedhetetlen a szükséges infrastruktúra kiépítése a nagyvárosokban és legfontosabb tranzitautópályák (M1, M5) mentén. A közösségi közlekedés átállítása lokálisan előállított, fenntarthatósági kritériumoknak megfelelő hajtóanyagokra stratégiai célok elérését szolgálja.

Másrésről a közlekedés energiahatékonyságát a vasúti személy- és áruszállítás szerepének erősítése növeli.

**Mint láttuk, az OP a megújuló energiaforrások hasznosításával nem foglalkozik, ugyanakkor a vasútvillamosítással és a kötöttpályás közlekedési rendszerek fejlesztésével, illetve általában a tömegközlekedés fejlesztésével az Energiastratégia céljait is szolgálja.**

### 3.2.4.5. Magyarország Megújuló Energia Hasznosítási Cselekvési Terve 2010 – 2020 (MECST)<sup>26</sup>

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Magyarország megújuló energia hasznosítási cselekvési terve c. dokumentumot az EU Bizottság 2009/548/EK határozatában közzétett formanyomtatvány szerint töltötte ki. Emellett elkészült a „Stratégia a magyarországi megújuló energiaforrások felhasználásának növelésére 2008-2020” tanulmány is, ez azonban tudomásunk szerint hivatalos elfogadásra nem került, az előző Nemzeti Energiastratégiába épülhetett bele.

A magyarországi megújuló energiapolitika kulcsterületei közül az IKOP vonatkozásában a következőket említjük meg:

- Környezeti fenntarthatóság, klímavédelem: CO<sup>2</sup> kibocsátás csökkentés megújulókkal alkalmazásával
- Zöldgazdaság-fejlesztés: energiatakarékos és energiahatékonysági programok
- Közösségi célokhoz való hozzájárulás.

A Cselekvési Terv szerint mivel **a megújuló energiaforrások széleskörűen hozzájárulnak a nemzetgazdasági célok teljesítéséhez, ezért a nemzeti átfogó célkitűzés stratégiai cél azok felhasználásának a lehetőségek határáig történő növelése.**

**Az IKOP-ban való szerepeltetés kapcsán lásd az előző pontot.**

## 3.2.5. Klímaváltozás

### 3.2.5.1. Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (2014-2025, kitekintéssel 2050-re)

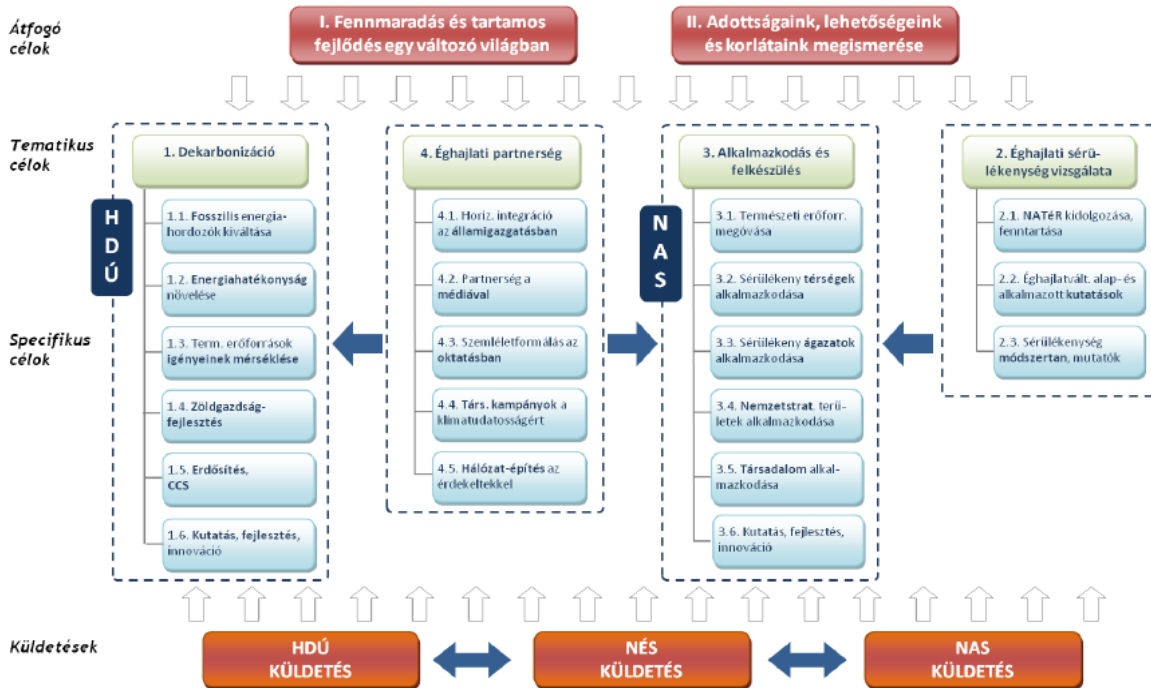
A Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégiát (NÉS2), mely tartalmazza a Hazai Dekarbonizációs Úttervet, a Nemzeti Alkalmazkodási Stratégiát és a „Partnerség az éghajlatért” Szemléletformálási Tervet 2013. szeptemberében bocsátották szakpolitikai vitára. A NÉS2 átfogó céljai az alábbiak:

- **Fennmaradás és tartamos fejlődés egy változó világban.**
- **Adottságaink, lehetőségeink és korlátaink megismerése.**

Az átfogó célok alá rendelt tematikus célkitűzéseket a **3/2. ábra** mutatja.

<sup>26</sup> [http://www.kormany.hu/download/2/b9/30000/Meg%C3%BAjul%C3%B3%20Energia\\_Magyarorsz%C3%A1g%20Meg%C3%BAjul%C3%B3%20Energia%20Hasznos%C3%ADT%C3%A1si%20Cselekv%C3%A9si%20terve%202010\\_2020%20kiadv%C3%A1ny.pdf](http://www.kormany.hu/download/2/b9/30000/Meg%C3%BAjul%C3%B3%20Energia_Magyarorsz%C3%A1g%20Meg%C3%BAjul%C3%B3%20Energia%20Hasznos%C3%ADT%C3%A1si%20Cselekv%C3%A9si%20terve%202010_2020%20kiadv%C3%A1ny.pdf)

3/2. ábra: A 2. Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia célrendszere



Kőolaj alapú energiafelhasználása miatti jelentős ÜHG kibocsátása okán a közlekedési szektor kiemelten kezelt a stratégiában. A közlekedés dekarbonizációját a kőolaj kiváltására, illetve hatékonyabb felhasználására alapozzák- Rövid távon a közlekedési, szállítási igények csökkentését, a közösségi közlekedésre való áttelést, a vasút részesedésének növelését, a szemléletformálást, az aktív közlekedési módok és az inter- illetve komodalitás fejlesztését, a járművek jobb kapacitáskihasználásának segítését, valamint az alternatív hajtások terjedésére való felkészülést és az infrastrukturális feltételeinek megteremtését jelölve ki cselekvési irányként. (A töltési infrastruktúra nagy léptékű kiépítését középtávon képzeli el.)

A közlekedési infrastruktúra, illetve maguk a közlekedők éghajlatváltozással szembeni sérülékenysége miatt az alkalmazkodás is központi kérdés a szektorban.

**Az IKOP a közlekedési szektor szén-dioxid kibocsátásának csökkentését szolgáló legtöbb intézkedést tartalmazza, a területi OP-kban megjelenő kerékpáros fejlesztések mellett gyakorlatilag csak az alternatív üzemanyag töltési infrastruktúra és az igény csökkentés oldalán nem tervez beavatkozást. A klímaváltozáshoz való alkalmazkodás ellenben, mely az Unió egyik legfontosabb irányvonala nem hangsúlyos az IKOP-ban, nyilvánvalóan azért, mert ez inkább a konkrét konstrukciók, kiírások szintjén kerülhet megfogalmazásra. Célzottan klímaadaptációs célú beavatkozásokat jelenleg a Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program 1. prioritása tartalmaz. Véleményünk (és az EU elvárások) szerint e célkitűzés tovább erősítése szükséges, általánosan kellene minden OP-ban figyelembe venni, vagy mint horizontális elvárás, vagy mint az előnyben részesítés egyik lehetősége.**

### 3.2.6. Egyéb, az IKOP szempontjából lényeges stratégiák, programok

#### 3.2.6.1. Nemzeti Közlekedési Stratégia

A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ honlapjára 2013.11.18.-án kikerült társadalmi egyeztetési anyag alapján a Nemzeti Közlekedési Stratégia feladata lényegében hazánk 2030-ig terjedő közlekedésfejlesztési stratégiájának meghatározása. A stratégia emellett egy 2050-ig tartó

kitekintést is magában foglal, és különös hangsúlyt fektet a 2014-ben kezdődő első két EU-s költségvetési ciklusra.

Az NKS társadalmi célokat és a társadalmi célok elérése érdekében közlekedési célkitűzéseket fogalmaz meg az alábbiak szerint:

Társadalmi célok:

- Környezetre gyakorolt negatív hatások csökkentése, klímavédelmi szempontok érvényesülése
- Egészség és vagyonbiztonság javulása
- A gazdaság hatékonyságának, növekedésének elősegítése
- Foglalkoztatás javulása
- Lakosság jólétének és mobilitási feltételeinek javulása
- Területi egyenlőtlenségek mérséklése
- Társadalmi igazságosság, méltányosság javítása
- Az ország egyes térségeinek a nemzetközi gazdasági, mobilitási folyamatokba ágyazása

Közlekedési célkitűzések:

- Társadalmi szinten hasznosabb közlekedési szerkezet kialakítása: Erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése és Társadalmi szinten előnyösebb személy- és áruszállítási szerkezet erősítése
- Szállítási szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése: Szállítási szolgáltatások javítása és Közlekedés fizikai rendszerelemeinek javítása

A NKS-ben megfogalmazott célok elérésnek az eszközei menedzsment eszközök, illetve fejlesztési eszközök.

Előbbibe tartozik:

- a közfeladatok költséghatékony ellátása, hosszú távú, kiszámítható finanszírozása
- költséghatékony közszolgáltatások hosszú távú kiszámítható finanszírozásának biztosítása
- ösztönzési rendszer összehangolt fejlesztése
- hatékony tervezési, szabályozási, intézményi, monitoring háttér biztosítása

A fejlesztési eszközök között a következők kerülnek említésre:

- Infrastrukturális és gördülőállomány állagromlását megállító, rekonstrukciós, rehabilitációs jellegű beruházások
- Hálózatok keresletvezérlés fejlesztése
- Intelligens informatikai, távközlési technológiák elterjesztése
- Versenyképességet növelő áruszállítási infrastruktúra fejlesztése
- Aktív, nem motorizált közlekedési módokat támogató fejlesztések
- Integrált közlekedési rendszerek, utazási láncok kapcsolati infrastruktúrájának fejlesztése

A fejlesztési eszközöket a stratégia 4 csoportba osztja (elsődlegesen megvalósítandó, megvalósítás megfelelő előkészítéssel támogatható, előkészítése támogatható, távlati lehetőség) és társadalmi hasznosság alapján is rangsorolja (kiemelt, nagy, közepes, kis hasznosságú). A beavatkozási lehetőségeket és a fentiek szerinti értékelésüket a 3/1. táblázat foglalja össze.

**Tekintettel arra, hogy a 2014-2020 közötti időszak közlekedésfejlesztési beruházásainak döntő forrása az uniós támogatás lesz, az IKOP – a támogatásra vonatkozó uniós szabályozás figyelembe vételével – teljes mértékben a stratégiára épít, azzal –ahogy az elvárható is, lévén az NKS megléte ex ante kondicionalitás - teljes összhangban van.**



3/1. táblázat: Az NKS beavatkozási lehetőségei és értékelésük

	távlati lehetőségek	előkészítése támogatható	megfelelő előkészítéssel megvalósítás támogatható	elsődlegesen megvalósítandó
<b>Kiemelt hasznosságú</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>hajózható napok számának, megbízhatóságnak növelése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>szűk keresztmetszet felszámolás vasúti TEN-T korridoron</b></li> <li>Budapest vasúti áteresztőképességének fejlesztése</li> <li>Hiányzó közúti TEN-T átfogó hálózati elemek építése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A közforgalmú közlekedési szolgáltatások igény alapú tervezése</li> <li>vasúti szolgáltatások és ráhordás kis költségű fejlesztése nagyvárosok térségi forgalmában</li> <li>Módváltó rendszerek fejlesztése</li> <li>városi áruszállítás fejlesztése</li> <li><b>közlekedésbiztonsági beavatkozások Budapesten</b></li> <li><b>vasúthálózat közlekedésbiztonsági fejlesztése</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>menedzsment eszközök megvalósítása</li> <li><b>utazási körülmények javítása, közlekedési láncok összekapcsolása az elővárosi közlekedésben</b></li> <li><b>buszközlekedés indokolt fejlesztése elővárosban, ahol nincs vasút</b></li> <li><b>közlekedésbiztonsági beavatkozások nagyvárosokban</b></li> </ul>
<b>Nagy hasznosságú</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mo hiányzó szakaszainak megépítése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>szűk keresztmetszet felszámolás országos vasúti hálózaton</b></li> <li>meglévő gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztése</li> <li><b>nagyvárosok elővárosi forgalmának vasúti fejlesztése</b></li> <li>kötőpályás rendszerek integráló fejlesztése</li> <li>hiányzó gyorsforgalmi út kapcsolatok építése megyeszékhelyekre</li> <li>Hiányzó haránt irányú közúti elemek kiépítése</li> <li>Összefüggő európai, országos kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása</li> <li>A vízi TEN-T „törzshálózatba” tartozó, illetve nem tartozó kikötők fejlesztése, egyéb hiányzó háttér infrastruktúra pótlása érdekében</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>vasúti csomópont- és állomásfejlesztés</b></li> <li><b>meglévő utak, csomópontok közlekedésbiztonsági fejlesztése</b></li> <li><b>Hiányzó közúti TEN-T törzshálózati elemek építése</b></li> <li><b>Elkerülő utak fejlesztése</b></li> </ul>	<p>Személyszállító vasúti jármű és autóbusz csere program</p>
<b>Közepes hasznosságú</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>vasúti TEN-T átfogó hálózati elemek TSI alapú fejlesztése</b></li> <li><b>szűk keresztmetszet felszámolása regionális vasúti hálózaton</b></li> <li>vasúti fővonalak korszerűsítése</li> <li>A Duna nemzetközi vízi út elvárt hajózási paramétereinek biztosítása</li> <li>Személyforgalmi kikötési pontok fejlesztése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>vasúti TEN-T törzshálózati elemek TSI szintű fejlesztése</b></li> <li><b>nemzetközi vasúti forgalom fejlesztése jelentős forgalmú relációkban</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>személyszállító vasúti gördülőállomány és autóbusz járműcsere program</b></li> </ul>
<b>Kis hasznosságú</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Versenyképes regionális repterek fejlesztése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A légi TEN-T „törzshálózat” fejlesztése</li> <li>alacsony forgalmú vasúti vonalak jelentős fejlesztése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>alacsony forgalmú vasúti vonalak szűk keresztmetszeteinek feloldása, szolgáltatásfejlesztés</li> </ul>	
	<b>nagy kockázattal megvalósítható</b>	<b>korlátozottan megvalósítható</b>	<b>megvalósítható</b>	<b>biztonsággal megvalósítható</b>

### 3.2.6.2. 1330/2011 (X.12.) Korm. határozat a kisméretű szálló por (PM<sub>10</sub>) csökkentés ágazatközi intézkedési programjáról

A program a közlekedés, az ipar és a lakosság által kibocsátott részecskeszennyezés csökkentésére szolgáló intézkedéseket fogalmaz meg, annak érdekében, hogy hazánk teljes területén elérjük a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendeletben a kisméretű szálló porra (PM<sub>10</sub>) előírt levegőterheltségi határértékek betartását.

A program megállapítása szerint az összkibocsátásban játszott részesedést tekintve a közlekedés részaránya ugyan csökkent, de a közlekedés kibocsátásai növekvőek és a városi háttérben és a helyi szinten mérhető, az emberi tevékenységnek betudható PM<sub>10</sub> források közül a közlekedésből származó kibocsátások a legfontosabbak.

Az Intézkedési Program a közlekedés terén 15 pontba szedi a feladatokat, az alábbiak szerint:

- 1) Alacsony emissziós övezetek (LEZ) létrehozása és egyéb forgalomcsillapítási intézkedések
  - Alacsony emissziós zónák
  - Fő- és mellékutak forgalomcsillapítása
2. Az elektronikus útdíjszedés bevezetése a nehézgépjárművek részére
3. A városi áruszállítás ésszerűsítése – city logisztika
4. A gépjárművek környezetvédelmi besorolási rendszerének felülvizsgálata és módosítása a finomrészecske csökkentés és más, a környezeti levegő minőségének javítására szolgáló programok megvalósítása érdekében
5. A környezetkímélő vezetési szemlélet elterjesztése és a környezettudatos jármű-vezetés (ökovezetés) képzés lehetővé tétele hivatásos és nem hivatásos vezetők részére
6. Autóbuszcseré-program és ösztönzőrendszer kialakítása a dízelüzemű gépjárművek részecskeszűrővel történő felszerelésének elősegítésére
7. A közutakra kerülő és a közutakon leülepedett por mennyiségének csökkentése
8. A közforgalmú közlekedés előnyben részesítése az egyéni motorizált közlekedéssel szemben
  - ITS rendszerek (intelligens közlekedési rendszerek) fejlesztése
  - Közforgalmú közlekedés előnyben részesítése külön forgalmi sávokkal
9. A nem motorizált közlekedési módok népszerűsítése
10. A nehézgépjárművek forgalomkorlátozásának szigorítása
11. A vasúti és a kombinált áruszállítás fejlesztése és támogatása
12. Munkahelyi közlekedési tervek kialakítása
13. Hivatali személygépkocsi használat elszámolásának környezetvédelmi szempontú átalakítása
14. Parkolási rendszerek
  - Időszakos alternáló parkolás
  - Időszakos, átmeneti parkolási díjemelés
15. A környezetet kevésbé károsító alternatív hajtóanyagok és hajtásrendszerek részarányának növelése a közlekedési járművek körében
  - Elektromos üzemű járművek bevezetése
  - K+F a CNG (sűrített földgáz) üzem elterjesztésére a közszolgáltatásokban
  - Hibrid üzemű nehézgépjárművek bevezetése
  - K+F a hidrogén, mint hajtóanyag alkalmazására

A programot elfogadó Korm. határozat előírásai szerint továbbá az érintett miniszterek feladata, hogy az általuk kezelt pályázati rendszerekben, a kiemelt beruházások és fejlesztések tervezése során részesítsék előnyben a kisméretű szálló por (PM<sub>10</sub>) kibocsátás csökkentését szolgáló megoldásokat, különös tekintettel a környezetkímélő közlekedési fejlesztésekre.

Az IKOP sem az autóbusszcseré, sem a környezetet kevésbé károsító alternatív hajtóanyagok tekintetében nem tervez intézkedéseket. A vasút-villamosítási beavatkozások, illetve a kötöttpályás közlekedési fejlesztések (illetve általában a városi és elővárosi tömegközlekedési fejlesztések), az ITS rendszerek bevezetése, a vasúti áruszállítás fejlesztések általi támogatása azonban mind-mind illeszkedik az intézkedési programhoz. Az üzemanyag-takarékos vezetés népszerűsítése a regionális közúti elérhetőség javítását szolgáló beavatkozások között szerepel, de javaslatunk szerint minden IKOP-ból támogatott projektet kötelezően ki kellene egészíteni a környezettudatos közlekedéssel kapcsolatos tudatformálással.

### 3.2.7. Egyéb, az IKOP-hoz kevésbé köthető stratégiák, programok

#### 3.2.7.1. Nemzeti Biodiverzitás Stratégia 2014-2020 (NBS)<sup>27</sup>

(VM előterjesztés 2013. október)

Az NBS olyan jövőképet kíván meghatározni, amelynek elérése Magyarország európai léptékben változatos élővilágának fennmaradását biztosítja. **A 2020-ra kitűzött jövőkép: A biológiai sokféleség csökkenésének és az ökoszisztéma-szolgáltatások további hanyatlásának megállítása Magyarországon 2020-ig, valamint állapotuk lehetőség szerinti javítása.**

**A stratégia alapvető célja**, hogy a biológiai sokféleség megőrzésének szempontjai beépüljenek a szektorokat áthidaló szakpolitikába, stratégiákba és programokba, valamint azok megvalósításába. Ennek elérése érdekében a Nemzeti Biodiverzitás Stratégia 6 stratégiai területet határoz meg, melyek közül a közlekedésfejlesztések esetében az alábbiak lehetnek érdekesek:

- I. stratégiai terület:** Hazánk védett természeti területeinek és értékeinek megőrzése, természetvédelmi helyzetük javítása, valamint az Európai Unió madárvédelmi és élőhelyvédelmi irányelvének teljes körű hazai végrehajtásához szükséges feltételek megteremtése
- II. stratégiai terület:** A táji diverzitás, a zöld infrastruktúra és az ökoszisztéma szolgáltatások fenntartása és helyreállítása
- IV. stratégiai terület:** Fenntartható erdő- és vadgazdálkodás, valamint a vízi erőforrásaink védelme és fenntartható használata
- V. stratégiai terület:** Az idegenhonos inváziós fajok (özönfajok) elleni küzdelem

Ugyan a fenti területekre elsősorban a KEHOP-ban kell válaszokat, megoldásokat találnunk, de a biológiai sokféleség védelmének szélesítését, általános elvként történő megfogalmazását célszerűnek tartanánk. Így a következő tervezési időszak programjait széleskörűbben át tudná hatni.

#### 3.2.7.2. Nemzeti Erdőprogram<sup>28</sup> és a Nemzeti Erdőprogram 2006 – 2015. évi megvalósításának terve A Kormány 1110/2004. (X. 27.) Korm. határozatának 3. pontja alapján<sup>29</sup>

A fenntarthatóság követelményét szem előtt tartva az erdővel kapcsolatos szakmapolitikai elvárások Magyarországon jelenleg az Európai Unió Erdészeti Cselekvési Tervével és az európai erdők védelmének 2003-as bécsi miniszteri konferenciájának 1-es határozatával összhangban kidolgozott, a 1110/2004. (X. 27.) Korm. határozattal elfogadott Nemzeti Erdőprogramban kerültek megfogalmazásra.

<sup>27</sup> <http://www.kormany.hu>

<sup>28</sup> <http://erdo.kormany.hu/nemzeti-erdoprogram>

<sup>29</sup> <http://erdo.kormany.hu/download/9/5a/20000/Nemzeti%20Erd%C5%91program%20a%202006-2015%20k%C3%B6z%C3%B6tti%20id%C5%91szakra.pdf>

A természetvédelmi céloknak az erdőkben a következő stratégiai szempontokon keresztül kell érvényesülnie:

- az erdőkben lejátszódó természetes folyamatok védelme, ezek beindulásának és lezajlásának támogatása;
- a természetszerű erdőállományok megőrzése, rehabilitációja;
- védett, fokozottan védett és ritka fajok élőhelyének és közösségének védelme;
- az erdő és a hozzá kapcsolódó nem erdős területek tájleptéki védelme (komplex táji szemlélet);
- a folyamatos erdőborítás lehetőség szerinti fenntartása;
- az erdővagyon megőrzése és gyarapítása.

**Jelen OP, illetve – a megfelelő előkészítettsége előírása miatt – a támogatni tervezett projektek esetében az erdővédelmi szempontokat elsősorban a környezetvédelmi engedélyezés során lehet(ett) érvényesíteni.**

*☞ **Másfelől – egyébként a levegőminőség javítása érdekében is - (akár a választható horizontális intézkedések részeként) a releváns fejlesztések során az őshonos növényekből telepített erdősáv létesítését mind az új, mind a fejlesztésre, korszerűsítésre kerülő utak vonatkozásában elő lehetne írni.***

### **3.3. A közösségi és a nemzeti célokból összeállítható környezetvédelmi célrendszer**

A közösségi és nemzeti célokat áttekintve, azokat értelemszerűen összevonva az alábbiakban megadjuk azon környezeti célkitűzéseket, melyek az SKV során vizsgálunk. *Kézzel azon hazai célokat jelöltük, melyek a közösségi célok között közvetlen módon nem jelentek meg:*

#### **I. Az uniós polgárok megóvása a környezeti terhelésektől, az egészségüket és jólétüket fenyegető kockázatoktól (levegő, zaj, vegyi és nanoanyagok, klímaalkalmazkodás, stb.)**

1. Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, a kockázat-megelőzés és -kezelés előmozdítása, a regionális és globális környezeti és éghajlat-változási kihívások kezelésének hatékonyabbá tétele,
2. Az ÜHG-k kibocsátásának csökkentése az 1990-es szinthez képest EU szinten 20%-kal (vagy akár 30%-kal). Magyarország jelentősen túlteljesítette ezt, így 2020-ra az emisszió-kereskedelem alá nem tartozó szektorokra (pl. közlekedés, épületek) akár 10%-os növekedés is megengedett.
3. A megújuló energiaforrások arányának növelése 20%-ra (10% a közlekedési szektorban), beleértve a geotermális energiát és a hulladékhasznosítást is, magyar cél: 14,65 % 2020-ig,
4. Kevesebb és tisztább energia felhasználása a közlekedési szektorban, a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás csökkentése 2012-től évente átlagosan 1 %-kal
5. Kibocsátást elnyelő természetes felszínborítottság növelése,
6. Emberi egészséget és életminőséget veszélyeztető kibocsátások korlátozása (beleértve a fürdővizek biztonságának növelését, a beltéri levegőminőség javítását és a biológiai allergének okozta egészségi kockázat csökkentését),
7. Kémiai kockázat csökkentése, környezetbiztonság növelése (beleértve a vegyi anyagok által okozott káros hatások csökkentését és a nukleáris biztonság növelését),
8. A levegő minőségére vonatkozó átmeneti uniós előírások teljesítése a kritikus városi területek tekintetében is, a kibocsátások csökkentése a Genfi Egyezményvel összhangban 2005-höz képest 2020-ra a kén-dioxid kibocsátás 46%-os, a nitrogén-oxidok kibocsátásának 34%-os, az illékony szerves vegyületek kibocsátásának 30%-os, az ammónia kibocsátás 10%-os csökkentése.

9. A vizek okozta és más természeti katasztrófák, illetve nem természeti eredetű haváriák, balesetek kártétele elleni védelem,
10. Az Európai Unió városainak fenntarthatóbbá tétele, települési környezetminőség javítása (zöldfelületi elemek minőségi és mennyiségi fejlesztése, levegőminőség-védelme, kibocsátások csökkentése, zajterheléssel érintett lakosok számának csökkentése, ivóvíz-minőség javítása, szennyvíz kezelés fejlesztése, stb.),
11. Egészséges mezőgazdasági termékek és élelmiszer biztosítása.

## **II. Erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdítása, a jólét függetlenítése az erőforrás-felhasználástól**

12. Az energiahatékonyság javítása 20%-kal, az elsődleges energia-fogyasztás csökkentése 20%-al, magyar cél 10%-os teljes energiamegtakarítás elérése 2020-ig,
13. Annak elérése, hogy valamennyi új építésű épület közel nulla energiaigényű és az anyagfelhasználás tekintetében hatékony legyen,
14. Energiatermelés esetében csak nem újrafeldolgozható termékek használata, a hulladéklerakás megszüntetése, a magas szintű újrafeldolgozás biztosítása,
15. Az élelmiszerlánc erőforrás-felhasználás csökkentése 20%-kal,
16. Ésszerű, beosztó gazdálkodás a nem megújuló természeti erőforrásokkal, az erőforrások kitermeléséből és felhasználásából eredő környezeti terhelések megelőzése, csökkentése,
17. Hatékony, a fenntarthatóság elveit tiszteletben tartó közlekedési rendszer kialakítása, alacsony kibocsátású közlekedési módok ösztönzése,
18. A közlekedési-szállítási igények csökkentése, az egyéni, nem motorizált közlekedési formák elősegítése, fejlesztése,
19. A hulladékkeletkezés megelőzése, 1 főre jutó mennyiségének csökkentése,
20. A fogyasztásra alkalmas élelmiszer-maradékból származó hulladék mennyisége felére csökkentése,
21. A nem veszélyes építési/bontási hulladék 70 %-ának újrafeldolgozása,
22. Hulladékgazdálkodás: keletkezésük megelőzése, veszélyességük csökkentése; szelektív gyűjtés; újrahasznosítás; biztonságos ártalmatlanítás, a nem hasznosítható hulladék szakszerű ártalmatlanítása.

## **III. A biológiai sokféleség csökkenésének és az ökoszisztéma-szolgáltatások károsodásának megállítása, a biológiai sokféleség helyreállítása**

23. Az uniós természetvédelmi jogszabályok hatálya alá tartozó valamennyi faj és élőhely természetvédelmi helyzete romlásának megállítása, helyzetük számottevő és mérhető javítása. (2020-ra az aktuális értékelésekhez viszonyítva az élőhelyvédelmi irányelv értelmében végzett élőhely-értékelés 100%-kal, a fajértékelés 50%-kal több; a madárvédelmi irányelv értelmében végzett fajértékelés, 50%-kal több esetben mutasson, tükrözzön stabil és jobb helyzetet. Beleértve ebbe az erdőgazdálkodástól függő, illetve általa érintett fajok és élőhelyek helyzetét is, valamint kiemelt figyelemmel a pusztai füves területek és a pannon erdőség extenzív kezelésére, a leromlott vízi ökoszisztémák állapotának javítására)
24. Az országos jelentőségű – köztük a Natura 2000 területek – védett természeti területek és természeti – köztük földtudományi – értékek oltalma, bővítése, in situ és ex situ faj, genetikai állomány védelem,
25. A leromlott ökoszisztémák 15%-ának helyreállítása a zöld infrastruktúra fejlesztése révén,
26. A fenntartható, természet- és környezetkímélő gazdálkodás elősegítése, a mező- és erdőgazdálkodásból eredő terhelések csökkentése, tájszerkezet, tájjelleg, tájpotenciál védelme,
27. Erdők természetvédelme: természetes folyamatokra alapozott erdőgazdálkodás, erdőterületek növelése,

28. A tájidegen özőnfajoknak és betelepedési útvonalainak meghatározása és rangsorolása, ez alapján a kiemelt terjedésének megfékezése, a betelepedési útvonalak szabályozása,
29. Biológiai sokféleség megőrzése, szempontjainak integrálása egyes szektorok döntéshozatalába, stratégiákba, programokba,
30. Ökológiai átjárhatóság növelése,
31. A genetikailag módosított szervezetek környezetbe bocsátásából adódó természeti, környezeti és egészségi károk megelőzése.

#### **IV. Az európai vízkincs megőrzése, jó minőségű és mennyiségű víz biztosítása minden jogos vízhasználat számára.**

32. A felszíni és felszín alatti víztestek jó ökológiai állapota, potenciálja, a jó kémiai állapota és a jó mennyiségi állapota elérése, megőrzése, hidromorfológiai terhelésük mérséklése, a vízgyűjtő-gazdálkodási terv végrehajtása,
33. Felelős vízkormányzás, integrált vízgazdálkodás, a vízkészlet adottságoknak megfelelő tájhasználatok kialakítása, a vizek hiányából eredő káros hatások csökkentése, megelőzése,
34. Az elsőbbségi anyagok által okozott szennyeződések fokozatos csökkentése és a kiemelten veszélyes anyagok bevezetéseinek, kibocsátásainak és veszteségeinek megszüntetése vagy fokozatos kiiktatása,
35. A vízkivétel ne érje el a rendelkezésre álló megújuló vízkészletek 20%-át, azaz a túlzott vízkivételek és a mezőgazdasági vízfelhasználás csökkentése, a vízfogyasztás tudatosítása, a takarékos vízhasználat, a vízfelhasználás hatékonyságának javítása,
36. A víztől függő ökoszisztémák állapotának javítása,
37. Települések vízgazdálkodási feladatainak jobb ellátása,
38. Zöld infrastruktúra fejlesztése a természetes vízmegtartás, valamint az árvíz-, aszálykockázat csökkentése érdekében,
39. Kármentesítés: a szennyezettség mértékének csökkentése, felszámolása és monitorozása.

#### **V. Környezeti eltartóképességnek, mint a gazdálkodás korlátjának érvényesítése**

40. A kisajátított területek növekedésének megállítása (2050-re), a talajerózió csökkentése, a talaj szervesanyag-tartalmának növelése,
41. A halászati erőforrások fenntartható kiaknázásának biztosítása,
42. Talajok mennyiségi és minőségi védelme, termékenységének hosszú távú fenntartása, fenntartható terület- és földhasználat
43. Építőipari alapanyagokkal való fenntartható gazdálkodás és az ásványkincsek védelme.

#### **VI. Környezeti tudatosság fejlesztése**

44. Fenntarthatóságot szolgáló hétköznapi életstratégiákkal kapcsolatos ismeretek átadása, a vásárlói tudatosság szintjének emelése, a fenntartható életmód és fogyasztás iránti igény növelése, a fenntartható fogyasztói szokások térnyerésének ösztönzése
45. Környezettudatos szemlélet népszerűsítése,
46. Fenntartható életmód, fogyasztás és termelés elterjesztése, a természet-, környezet- és energia-tudatosság erősítése,
47. A természeti értékek bemutatása, a természeti-kulturális értékek védelme, megőrzése iránti elkötelezettség tudatosítása, kialakítása, erősítése,
48. Az éghajlatváltozással kapcsolatos ismeretek bővítése.

### 3.4. Az IKOP értékelése a közösségi és nemzeti célok alapján

A 3.3. fejezetben meghatározott környezeti célok alapján az IKOP 3.93 rövid verziójának környezeti tartalmát a következő táblázatban értékeljük. A következő táblázatban az alábbi minősítési jeleket használtuk:

- ☺ A környezeti cél szempontjából egyértelműen kedvező elmozdulásokra lehet az IKOP alapján számítani.
- ☹ A környezeti cél tekintetében lehetnek kedvező folyamatok, de vagy ezek mértéke valószínűleg csekély, vagy számolnunk kell ellentétes hatásokkal is, amelyek közömbösíthetik az eredményt.
- ⊗ A környezeti cél szempontjából egyértelműen kedvezőtlen elmozdulásokra számíthatunk.

3/2. táblázat: A környezeti célok és az IKOP kapcsolata

Környezeti cél	IKOP beavatkozások – értékelés, javaslatok
<b>I. Az uniós polgárok megóvása a környezeti terhelésektől, az egészségüket és jólétüket fenyegető kockázatoktól (levegő, zaj, vegyi és nanoanyagok, klímaalkalmazkodás stb.)</b>	
1. Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, a kockázat-megelőzés és -kezelés előmozdítása, a regionális és globális környezeti és éghajlat-változási kihívások uniós kezelésének hatékonyabbá tétele	<p>Az IKOP beavatkozásai között nincs olyan, mely közvetlenül a klímaváltozáshoz való alkalmazkodást célozná. Megfelelő feltételek előírásával azonban kis mértékű pozitív hatás lehetséges a hatások enyhítése terén bizonyos, főként városi fejlesztéseknél.</p> <p>☞ <b>A fejlesztéseknél a klímaváltozás érzékelhető hatásait enyhítő kialakítás lehetőségét vizsgálni, és ahol csak lehet alkalmazni kell (pl. buszmegálló falának kivitele, állomásépületek esetében zöldhomlokzat, zöldtető).</b></p> <p>Ugyanakkor a 2. prioritásbeli, folyami közlekedéshez tartozó fejlesztések többek között az éghajlatváltozásból eredő időjárási szélsőségek negatív hajózási hatásainak kiküszöbölését szolgálják. Emellett, tekintettel arra, hogy a közlekedési infrastruktúrák esetenként különösen sérülékenyek, érzékenyek lehetnek a klímaváltozással szemben:</p> <p>☞ <b>Követelmény, hogy a különböző fejlesztések (különösen vasúti és közúti infrastruktúra) olyan kialakítása, hogy az éghajlatváltozásnak ellenállóak legyenek, a közlekedési rendszerek zavartűrő képessége pedig minél nagyobb legyen.</b></p> <p>A 2. és 3. prioritás keretében támogatott állomáskorszerűsítések esetében az OP kiemeli, hogy tekintettel kell lenni az éghajlatváltozás miatt szükséges beavatkozásokra. ☺</p>
2. Az ÜHG-k kibocsátásának csökkentése az 1990-es szinthez képest EU szinten 20%-kal (vagy akár 30%-kal). Magyarország jelentősen túlteljesítette ezt, így 2020-ra az emisszió-kereskedelem alá nem tartozó szektorokra (pl. közlekedés, épületek) akár 10%-os növekedés megengedett (2005-höz képest).	<p><b>Negatív hatás</b> valószínűsíthető:</p> <p>1. prioritás: TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése 4. prioritás: TEN-T hálózaton kívüli közutak fejlesztése</p> <p>☞ <b>Szemléletformáló tevékenység kötelező előírása javasolt a negatív hatások csökkentése érdekében minden projekt esetében.</b></p> <p>Jelentős <b>pozitív hatás</b> várható:</p> <p>2. prioritás: vasúti fejlesztések: szűk keresztmetszetek felszámolása és interoperabilitást javító vonalkorszerűsítések, állomáskorszerűsítések, utazásszervezés 3. prioritás: Elővárosi vasút- (és HÉV) vonalak fejlesztése, villamosítása, állomáskorszerűsítések, intermodális fejlesztések, városi kötőtpályás fejlesztések, utazási láncok összekapcsolása, üzemyanagtakarékos vezetési képzés 4. prioritás: energiahatékonyság növelését célzó beavatkozások ☺</p>
3. A megújuló energiaforrások arányának növelése 20%-ra (10% a közlekedési szektorban), beleértve a geotermális energiát és a hulladék-hasznosítást is	<p>Az OP megfogalmazása szerint nem igényel IKOP szintű beavatkozást, mivel döntően bioetanol- és biodízel üzemyanyagba keverésével tervezett az elérése. <b>A biomassza alapú üzemyanyagok termelése számos környezeti, természeti kockázattal jár!</b></p> <p>☞ <b>Fontossága miatt egyes esetekben a főképp nem</b></p>

Környezeti cél	IKOP beavatkozások – értékelés, javaslatok
Magyar cél: 14,65 % 2020-ig	<p><b>biomassza alapú megújuló energiaforrások alkalmazási lehetőségeinek vizsgálatát (elektronikus tájékoztató táblák, forgalmi jelzőlámpák stb.) elő lehetne írni, illetve alkalmazását plusz ponttal kellene jutalmazni.</b> Az IKOP horizontális elvei között utalás van arra, hogy a projektteknél előnyben kell részesíteni a megújuló energiaforrások alkalmazását. ☺</p>
<p>4. Kevesebb és tisztább energia felhasználása a közlekedési szektorban, a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás csökkentése 2012-től évente átlagosan 1 %-kal</p>	<p><b>Negatív hatás</b> valószínűsíthető:                      1. prioritás: TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése                      4. prioritás: TEN-T-n kívüli közútfejlesztések (Emellett az informatikai, intelligens közlekedési rendszer-fejlesztések, illetve a korszerűbb járművek is általánosságban növelik az energiafelhasználást, de várhatóan zömében végül a közlekedés hatékonyabbá tételéhez, közösségi közlekedés nagyobb arányú használatához járulnak hozzá.)                      ☞ <b>Szemléletformáló tevékenység kötelező előírása javasolt a negatív hatások csökkentése érdekében.</b>                      Jelentős <b>pozitív hatás</b> várható: 2. prioritás: vasúti fejlesztések : szűk keresztmetszetek felszámolása és interoperabilitást javító vonalkorszerűsítések, állomáskorszerűsítések                      3. prioritás: Elővárosi vasút- (és HÉV) vonalak fejlesztése, villamosítása                      intermodális fejlesztések, utazási láncok összekapcsolása városi kötőtpályás fejlesztése, üzemanyag-takarékos vezetési képzés                      4. prioritás energiahatékonysági beavatkozásainál célzottan. ☺</p>
<p>5. Kibocsátást elnyelő természetes felszínborítottság növelése</p>	<p><b>Negatív hatás</b> valószínűsíthető: 1.prioritás: TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése esetében és a 4. prioritásban a TEN-T-n kívüli közútfejlesztésnél ☹</p> <p>☞ <b>Különösen a vonalas fejlesztések esetében, de minden egyéb esetben, ahol releváns lehet, az őshonos fajokból történő növénytelepítésre (pl. erdősáv, zöldtető/homlokzat) nagy hangsúlyt kell fektetni.</b>                      Az IKOP horizontális elvei között utalás van arra, hogy a vonalas létesítményeknél nagy hangsúlyt kell fektetni – a lehetőleg őshonos fajokkal történő – növényesítésre. ☺</p>
<p>6. Emberi egészséget és életminőséget veszélyeztető kibocsátások korlátozása (beleértve a fürdővizek biztonságának növelését, a beltéri levegőminőség javítását és a biológiai allergének okozta egészségi kockázat csökkentését)</p>	<p>Nem releváns.</p>
<p>7. Emberélet és testi épség megóvás, balesetveszély csökkentés</p>	<p>A minden prioritásban megjelenő közlekedésbiztonsági fejlesztéseknek köszönhetően jelentős <b>pozitív hatás</b> várható. ☺</p>
<p>8. Kémiai kockázat csökkentése, környezetbiztonság növelése (beleértve a vegyi anyagok által okozott káros hatások csökkentését, a nukleáris biztonság növelését)</p>	<p>Nem releváns.</p>



Környezeti cél	IKOP beavatkozások – értékelés, javaslatok
<p>9. A levegő minőségére vonatkozó átmeneti uniós előírások teljesítése a kritikus városi területek tekintetében, a kibocsátások csökkentése a Genfi Egyezményvel összhangban 2005-höz képest</p> <p>2020-ra a kén-dioxid kibocsátás 46%-os, a nitrogén-oxidok kibocsátásának 34%-os, az illékony szerves vegyületek kibocsátásának 30%-os, az ammónia kibocsátás 10%-os csökkentése.</p>	<p>A felsorolt szennyezőanyagok közül a nitrogén-oxidok, az illékony szerves vegyületek, illetve kisebb mértékben a kén-dioxid kibocsátása emelendő ki a közlekedés esetében. A felsorolásban nem szereelő szennyezők közül a szálló port kell kiemelni (PM10).</p> <p><b>Negatív hatás</b> előfordulhat: 1.prioritás: egyes TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztések és a 4. prioritás TEN-T-n kívüli közútfejlesztései esetén (a mindkét prioritásban előforduló városokat elkerülő útvonalak esetében azonban javulás várható!)</p> <p>☛<b>Szemléletformáló tevékenység kötelező előírása javasolt a negatív hatások csökkentése érdekében minden projekt esetében.</b></p> <p>Jelentős <b>pozitív hatás</b> várható:</p> <p>2. prioritás: vasúti fejlesztések (vízi fejlesztések kisebb jelentőségűek)</p> <p>3.prioritás: elővárosi vasúti és HÉV közlekedés korszerűsítése, vasútvonalak villamosítása, állomáskorszerűsítések, intermodális fejlesztések, kötöttpályás városi közlekedésfejlesztések, üzemenyag-takarékos vezetés képzés</p> <p>4. prioritás: teleautó-rendszer előkészítése, népszerűsítése, elterjesztése, közösségi közlekedés népszerűsítése, eco-driving képzés, hajó főgépcseré ☺</p>
<p>10. A vizek okozta és más katasztrófák, illetve nem természeti eredetű haváriák, balesetek kártétele elleni védelem</p>	<p>Nem releváns.</p>
<p>11. Az Európai Unió városainak fenntarthatóbbá tétele, települési környezetminőség javítása (zöldfelületi elemek minőségi és mennyiségi fejlesztése, levegőminőség-védelme, kibocsátások csökkentése, zajterheléssel érintett lakosok számának csökkentése, ivóvíz minőség javítása, szennyvízkezelés fejlesztése)</p>	<p>A közlekedés esetében alapvetően a levegőminőségre gyakorolt és a zaj- és rezgésterheléssel kapcsolatos hatások vizsgálata szükséges.</p> <p><b>Negatív hatás</b> előfordulhat: 1. prioritás: egyes TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztések és a 4. prioritás TEN-T-n kívüli közútfejlesztései esetén (a mindkét prioritásban előforduló városokat elkerülő útvonalak esetében azonban javulás várható!)</p> <p>☛<b>Szemléletformáló tevékenység kötelező előírása javasolt a negatív hatások csökkentése érdekében minden projekt esetében.</b></p> <p>Jelentős <b>pozitív hatás</b> várható:</p> <p>2. prioritás: vasúti fejlesztések (vízi fejlesztések kisebb jelentőségűek)</p> <p>3. prioritás: elővárosi vasúti és HÉV közlekedés korszerűsítése, vasútvonalak villamosítása, állomáskorszerűsítések, intermodális fejlesztések, kötöttpályás városi közlekedésfejlesztések, üzemenyag-takarékos vezetés képzése</p> <p>4. prioritás: teleautó-rendszer előkészítése, népszerűsítése, elterjesztése, közösségi közlekedés népszerűsítése, eco-driving képzés, hajó főgépcseré ☺</p>
<p>12. Egészséges mezőgazdasági termékek és élelmiszer biztosítása</p>	<p>Nem releváns.</p>
<p><b>II. Erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdítása, a jólét függetlenítése az erőforrás-felhasználástól</b></p>	

Környezeti cél	IKOP beavatkozások – értékelés, javaslatok
13. Az energiahatékonyság javítása 20%-kal, az elsődleges energiafogyasztás csökkentése 20%-kal Magyar cél: 10%-os teljes energia-megtakarítás elérése 2020-ig	<b>Negatív hatás</b> előfordulhat: 1. prioritás: TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése és 4. prioritás TEN-T-n kívüli közútfejlesztései ☞ <b>Szemléletformáló tevékenység kötelező előírása javasolt a negatív hatások csökkentése érdekében minden projekt esetében.</b> Jelentős <b>pozitív hatás</b> várható: 2. prioritás: vasúti fejlesztések (vízi fejlesztések kisebb jelentőségűek) 3. prioritás: Elővárosi vasút- (és HÉV) vonalak fejlesztése, villamosítása, energetikai, világítási állomáskorszerűsítések, intermodális fejlesztések, városi kötőpályás fejlesztések, eco-driving képzés 4. prioritás: energiahatékonysági beavatkozásoknál. ☺
14. Annak elérése, hogy valamennyi új építésű épület közel nulla energiaigényű, az anyagfelhasználás tekintetében hatékony legyen	A pályázati kiírásokban lehet érvényesíteni, amennyiben új épület építésére, vagy meglévő rekonstrukciójára kerülne sor. ☺
15. Energiatermelésre csak nem újrafeldolgozható termékek használata, a hulladéklerakás megszüntetése, a magas szintű újrafeldolgozás biztosítása	☞ <b>Az építkezések során lehetőség nyílik inert hulladékok hasznosítására, ezek esetében legkésőbb a kiírásokban kötelező arány előírása javasolható. Az 1. prioritásban megjelenő egykori határátkelőhelyek bontásánál szintén előírás kellene legyen a keletkező építési-bontási hulladék ártalmatlanítás helyett hasznosításra történő átadása.</b> Az IKOP horizontális elvek között utalás van arra, hogy az infrastruktúra-fejlesztések során minél több alkalmas inert hulladék, újrafelhasznált anyagból készült termék felhasználásra kell törekedni. ☺
16. Az élelmiszerlánc erőforrás-felhasználás csökkentése 20%-kal	Nem releváns.
17. Ésszerű, beosztó gazdálkodás a nem megújuló természeti erőforrásokkal, az erőforrások kitermeléséből és felhasználásából eredő környezeti terhelések megelőzése, csökkentése	<b>Negatív hatás</b> lehetséges: 1. prioritás: TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése és 4. prioritás TEN-T-n kívüli közútfejlesztései kapcsán ☞ <b>Szemléletformáló tevékenység kötelező előírása javasolt a negatív hatások csökkentése érdekében minden projekt esetében.</b> ☞ <b>Az építkezések során lehetőség nyílik inert hulladékok hasznosítására, ezek esetében tehát kötelező arány előírása javasolható az ásványkincsek védelme érdekében. Az 1. prioritásban megjelenő egykori határátkelőhelyek bontásánál szintén előírás kellene legyen a keletkező építési-bontási hulladék ártalmatlanítás helyett hasznosításra történő átadása.</b> Az IKOP horizontális elvei között utalás van arra, hogy az infrastruktúra-fejlesztések során minél több alkalmas inert hulladék, újrafelhasznált anyagból készült termék felhasználásra kell törekedni. ☺ <b>Pozitív hatás</b> várható: 2. prioritás: vasúti fejlesztések (vízi fejlesztések kisebb jelentőségűek) 3. prioritás: Elővárosi vasút- (és HÉV) vonalak fejlesztése, villamosítása, állomáskorszerűsítések, intermodális fejlesztések, városi kötőpályás fejlesztések, eco-driving képzés 4. prioritás: energiahatékonysági beavatkozások. ☺ ☞ <b>Az épületeket (pl. állomáskorszerűsítések) érintő beavatkozásoknál a víztakarékosság szempontjait is figyelembe kell venni.</b>
18. Hatékony, a fenntarthatóság elveit tiszteletben tartó közlekedési rendszer kialakítása, alacsony kibocsátású közlekedési módok ösztönzése	<b>Negatív hatású:</b> 1. prioritás: TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése és 4. prioritás: TEN-T-n kívüli közúthálózat fejlesztése <b>Pozitív hatás</b> várható: 2. prioritás: vasúti és vízi fejlesztések 3. prioritás: Elővárosi vasút- (és HÉV) vonalak fejlesztése, villamosítása, állomáskorszerűsítések, intermodális fejlesztések, városi

Környezeti cél	IKOP beavatkozások – értékelés, javaslatok
	<p>kötőtpályás fejlesztések, eco-driving képzés</p> <p>4. prioritás energiahatékonysági beavatkozásai, különösen a közösségi közlekedés népszerűsítése, a teleautó-rendszerhez kötődő beavatkozások és az üzemanyag-takarékos vezetési képzés. ☺</p>
19. A közlekedési-szállítási igények csökkentése, az egyéni, nem motorizált közlekedési formák elősegítése, fejlesztése	<p>A közlekedési igények ésszerűsége alapuló mérséklése alapvetően nem a közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos beavatkozásoktól várható el (sőt, a fejlesztések éppen ez ellen is hatnak), de szemléletformálással hozzájárulhatnak az igények mérsékléséhez.</p> <p><b>☛ Szemléletformáló tevékenység kötelező előírása javasolt a negatív hatások csökkentése érdekében minden projekt esetében.</b></p> <p>A kerékpáros fejlesztések gyakorlatilag a TOP, VEKOP, GINOP alá tartoznak, az IKOP csak egyes módváltást szolgáló projektek kapcsán (3. prioritás: intermodális fejlesztések, utazási láncok összekapcsolása, állomáskorszerűsítések és 2. prioritás állomáskorszerűsítések) támogat kerékpár parkolás fejlesztését (B+R) célzó elemeket. Gyalogos fejlesztések az IKOP keretében nem tervezettek. A Horizontális elvek között viszont megjelenik a kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésére, a kerékpáros barát szemléletre való törekedés igénye. ☺</p>
20. A hulladékkeletkezés 1 főre jutó mennyiségének csökkentése	Nem releváns.
21. A fogyasztásra alkalmas élelmiszer-maradékból származó hulladék mennyisége felére csökkentése	Nem releváns.
22. A nem veszélyes építési/bontási hulladék 70 %-ának újrafeldolgozása	<p>☛ <b>Az építkezések során lehetőség nyílik inert hulladékok hasznosítására – legkésőbb a kiírásokban kötelező arány előírása javasolható. Az 1. prioritásban megjelenő egykori határátkelőhelyek bontásánál szintén előírás kellene legyen a keletkező építési-bontási hulladék ártalmatlanítás helyett hasznosításra történő átadása.</b></p> <p>Az IKOP horizontális elvei között utalás van arra, hogy az infrastruktúra-fejlesztések során minél több alkalmas inert hulladék felhasználásra kell törekedni. ☺</p>
23. Hulladékgazdálkodás: keletkezésük megelőzése, veszélyességük csökkentése; szelektív gyűjtés; újrahasznosítás; biztonságos ártalmatlanítás	<p>☛ <b>A közlekedési fejlesztések eredményei kapcsán szükséges lehetővé tenni a szelektív hulladékgyűjtést az infrastruktúrát, a szolgáltatást használók, illetve a dolgozók számára. A szelektív hulladékgyűjtést a megvalósítás során is biztosítani kell és törekedni kell az ömlesztetten gyűjtött illetve egyéb hulladékok esetében is lehetőség szerint az ártalmatlanítás helyett a hasznosításra történő átadásra. Az 1. prioritásban megjelenő egykori határátkelőhelyek bontásánál szintén előírás kellene legyen a keletkező építési-bontási hulladék ártalmatlanítás helyett hasznosításra történő átadása.</b></p> <p>Az IKOP vizsgált verziójában a Horizontális elvek között utalás van arra, hogy a beruházások során a szelektív hulladékgyűjtés rendszerének bevezetésére törekedni kell. ☺</p>
<b>III. A biológiai sokféleség csökkenésének és az ökoszisztéma-szolgáltatások károsodásának megállítása, a biológiai sokféleség helyreállítása</b>	
24. Az uniós természetvédelmi jogszabályok hatálya alá tartozó valamennyi faj és élőhely természetvédelmi helyzete romlásának megállítása, helyzetük számottevő és mérhető javítása	<p><b>Negatív hatás</b> előfordulhat: 1. prioritás (TEN-T közötti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése) és a 4. prioritás TEN-T-n kívüli közútfejlesztései esetében. A környezetvédelmi engedélyeztetés során kell biztosítani a negatív hatások elkerülését, minimalizálását. (Az IKOP horizontális elvei között utalás van arra, hogy a nyomvonalak kijelölésekor a természetvédelmi érdekeket szem előtt kell tartani.)</p>

<b>Környezeti cél</b>	<b>IKOP beavatkozások – értékelés, javaslatok</b>
	☺
25. Az országos jelentőségű védett természeti területek oltalma, bővítése, in situ és ex situ faj, genetikai állományvédelem	Nem releváns.
26. A leromlott ökoszisztémák 15%-ának helyreállítása a zöld infrastruktúra fejlesztése révén	<p><b>Negatív hatás</b> előfordulhat: 1. prioritás: (TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése) és a 4. prioritás TEN-T-n kívüli közútfejlesztései esetében</p> <p>☞ <b>A - lehetőleg őshonos fajokból álló - erdősáv telepítés előírása javasolható különösen a vonalas infrastruktúra fejlesztése (de az állomáskorszerűsítésekhez, intermodális fejlesztésekhez is kapcsolható növényesítés) esetében.</b> Az IKOP horizontális elvei között utalás van arra, hogy a vonalas fejlesztéseknél a növényesítésre nagy hangsúlyt kell helyezni.</p> <p align="center">☺</p>
27. A fenntartható gazdálkodás elősegítése, a mező- és erdőgazdálkodásból eredő terhelések csökkentése, tájszerkezet, tájjelleg, tájpotenciál védelme	Nem releváns.
28. Erdők természetvédelme: természetes folyamatokra alapozott erdőgazdálkodás, erdőterületek növelése	<p><b>Negatív hatás</b> előfordulhat: 1.prioritás: (TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése) és a 4. prioritás TEN-T-n kívüli közútfejlesztései esetén</p> <p>☞ <b>A - lehetőleg őshonos fajokból álló - erdősáv telepítés előírása javasolható különösen a vonalas infrastruktúra fejlesztése (de az állomáskorszerűsítésekhez, intermodális fejlesztésekhez is kapcsolható növényesítés) esetében.</b> Az IKOP horizontális elvek között utalás van arra, hogy a vonalas fejlesztéseknél a növényesítésre nagy hangsúlyt kell helyezni.</p> <p align="center">☺</p>
29. A tájidegen özönfajoknak és betelepítési útvonalainak meghatározása és rangsorolása, ez alapján a kiemelt terjedésének megfékezése, a betelepítési útvonalak szabályozása	Nem releváns.
30. Biológiai sokféleség megőrzése, szempontjainak integrálása egyes szektorok döntéshozatalába, stratégiákba, programokba	<p><b>Negatív hatás</b> előfordulhat: 1. prioritás: (TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése) és a 4. prioritás TEN-T-n kívüli közútfejlesztései esetén</p> <p>☞ <b>A szempontok az IKOP-ban is megjelenítendőek.</b> ☹</p>
31. Ökológiai átjárhatóság növelése	<p><b>Negatív hatás</b> feltételezhető: 1. prioritás: (TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése) és a 4. prioritás TEN-T-n kívüli közútfejlesztései esetén</p> <p>☞ <b>A vonalas fejlesztéseknél az átjárhatóság megfelelő biztosítására kiemelt figyelmet kell fordítani.</b> Az IKOP horizontális elvei között utalás van arra, hogy a vonalas fejlesztéseknél az ökológiai átjárhatóság biztosítására nagy hangsúlyt kell helyezni, továbbá az 1. prioritás környezeti fenntarthatósági fejlesztései kifejezetten említik a vadátjárók, az ökológiai átjárhatóság biztosításának támogatását</p> <p align="center">☺</p>
32. A genetikailag módosított szervezetek környezetbe bocsátásából adódó természeti, környezeti és egészségi károk megelőzése	Nem releváns.
<b>IV. Az európai vízkincs megőrzése, jó minőségű és mennyiségű víz biztosítása minden jogos vízhasználat számára.</b>	
33. A felszíni és felszín alatti víztestek jó ökológiai állapota, potenciálja, a	A közlekedési infrastruktúrák, esetünkben a közutak és vasutak óhatatlanul járhatnak a vizek (pl. nehézfém, szerves anyagok)

<b>Környezeti cél</b>	<b>IKOP beavatkozások – értékelés, javaslatok</b>
jó kémiai állapota és a jó mennyiségi állapota elérése, megőrzése, hidromorfológiai terhelésük mérséklése, a vízgyűjtő-gazdálkodási terv végrehajtása	szennyezésével. Ennek elkerülését a vízjogi és környezetvédelmi engedélyeztetés során kell bemutatni.
34. Felelős vízkormányzás, integrált vízgazdálkodás, a vízkészlet adottságoknak megfelelő tájhasználatok kialakítása, a vizek hiányából eredő káros hatások csökkentése, megelőzése	Nem releváns.
35. Az elsőbbségi anyagok által okozott szennyeződések fokozatos csökkentése és a kiemelten veszélyes anyagok bevezetéseinek, kibocsátásainak és veszteségeinek megszüntetése vagy fokozatos kiiktatása	Nem releváns.
36. A vízkivétel ne érje el a rendelkezésre álló megújuló vízkészletek 20%-át, azaz a túlzott vízkivételek és a mezőgazdasági vízfelhasználás csökkentése, a vízfogyasztás tudatosítása, a takarékos vízhasználat, a vízfelhasználás hatékonyságának javítása	Nem releváns.
37. A víztől függő ökoszisztémák állapotának javítása	Nem releváns.
38. Vízfelhasználás hatékonyságának javítása	Nem releváns.
39. Települések vízgazdálkodási feladatainak jobb ellátása	Nem releváns.
40. Zöld infrastruktúra fejlesztése a természetes vízmegtartás, valamint az árvíz-, aszálykockázat csökkentése érdekében	Nem releváns.
41. Kármentesítés: a szennyezettség mértékének csökkentése, felszámolása és monitorozása	Nem releváns.
<b>V. Környezeti eltartóképességnek, mint a gazdálkodás korlátjának érvényesítése</b>	
42. A kisajátított területek növekedésének megállítása (2050-re), a talajerózió csökkentése, a talaj szervesanyag-tartalmának növelése	<p><b>Negatív hatás</b> elsősorban az alábbiaknál valószínűsíthető:                      1.prioritás: TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése                      4. prioritás: TEN-T hálózaton kívüli közútfejlesztések                      Kisebb mértékben a 2. prioritásban támogatott részleges második vágány és kitérő létesítések, illetve a 3. prioritás intermodális infrastruktúrafejlesztései is lehetnek kedvezőtlen hatással. (A 3. prioritásban megjelenő új városi kötőtpályás vonali szakaszok támogatása várhatóan már a forgalom által használt (pl. közút) területeket érinti.)</p> <p>☞ <b>A fejlesztéseknél lehetőség szerint a barnamezős, illetve az ökológiailag minél értéktelenebb területek preferálása javasolható</b> (pl. intermodális csomópontok, parkolók). Az IKOP horizontális elvei között utalás van a területfoglalás minimalizálására, a barnamezős és ökológiailag kevésbé értékes területek előnyben részesítésére, az optimális földhasználatra való törekvésre. ☺</p>
43. Halászati erőforrások fenntartható kiaknázásának biztosítása	Nem releváns.
44. Talajok mennyiségi és minőségi védelme, termékenységének hosszú távú fenntartása, fenntartható terület- és földhasználat	<p><b>Negatív hatás</b> elsősorban az alábbiaknál valószínűsíthető:                      1.prioritás (TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése) és a 4. prioritás TEN-T-n kívüli közútfejlesztései kapcsán                      Kisebb mértékben a 2. prioritásban támogatott részleges második vágány és kitérő létesítések, illetve a 3. prioritás intermodális infrastruktúrafejlesztései is lehetnek kedvezőtlen hatással.                      (A 3. prioritásban megjelenő új városi kötőtpályás vonali szakaszok</p>

Környezeti cél	IKOP beavatkozások – értékelés, javaslatok
	támogatása várhatóan már a forgalom által használt (pl. közút) területeket érinti.) ☞ <b>A fejlesztéseknél lehetőség szerint a barnamezős, illetve az ökológiailag minél értéktelesebb területek preferálása javasolható</b> (pl. intermodális csomópontok, parkolók). Az IKOP horizontális elvei között utalás van a területfoglalás minimalizálására, a barnamezős és ökológiailag kevésbé értékes területek előnyben részesítésére, az optimális földhasználatra való törekvésre. ☺
45. Építőipari alapanyagokkal való fenntartható gazdálkodás és az ásványkincsek védelme	☞ <b>Az építkezések során lehetőség nyílik inert hulladékok hasznosítására – kötelező arány előírása javasolható. Az 1. prioritásban megjelenő egykori határátkelőhelyek bontásánál szintén előírás kellene legyen a keletkező építési-bontási hulladék ártalmatlanítás helyett hasznosításra történő átadása.</b> Az IKOP horizontális elvei között utalás van arra, hogy az infrastruktúra-fejlesztések során minél több alkalmas inert hulladék felhasználásra kell törekedni. ☺
<b>VI. Környezeti tudatosság fejlesztése</b>	
46. Fenntarthatóságot szolgáló hétköznapi életstratégiákkal kapcsolatos ismeretek átadása	A 3. prioritásban megjelenő üzemanyag-takarékos vezetéssel kapcsolatos képzés a 4. prioritás üzemanyag-takarékos vezetéssel kapcsolatos képzései, a teleautó-rendszerrel kapcsolatos beavatkozások és a közösségi közlekedés népszerűsítése támogatható tevékenységekként megjelennek, ugyanakkor maga az operatív program, különösen ezen belül az 1. prioritás (és részben a 4. prioritás) keretében támogatott közútfejlesztés alapvetően a közlekedési igények kiszolgálásához, mi több növeléséhez járul hozzá. (A közlekedési igények csökkentése alapvetően más OP-októl várható.) ☞ <b>Javasolható minden fejlesztés esetében szemléletformálási tevékenység kötelező előírása, mely a fenntarthatóbb közlekedés felé segít elmozdulni.</b> ☺
47. Környezettudatos szemlélet népszerűsítése, fenntartható életmód, fogyasztás és termelés elterjesztése, a természet-, környezet- és energia-tudatosság erősítése	Közvetett <b>negatív hatás:</b> 1. prioritás (TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózat fejlesztése) és a 4. prioritás TEN-T-n kívüli közútfejlesztései Közvetett <b>pozitív hatás:</b> 3. prioritás közösségi közlekedést érintő fejlesztései, valamint a 2. prioritás vasúti közlekedés vonzerejét növelő beavatkozásai esetén Közvetlen <b>pozitív hatás:</b> 3. prioritás eco-driving képzései, 4. prioritás energiahatékonysági beavatkozásai között az üzemanyag-takarékos vezetéssel kapcsolatos képzés, a közösségi közlekedés népszerűsítése, a teleautó-rendszerrel kapcsolatos beavatkozások támogatása ☞ <b>Javasolható minden fejlesztés esetében szemléletformálási tevékenység kötelező előírása.</b> ☺
48. A természeti értékek bemutatása, a természeti-kulturális értékek védelme, megőrzése iránti elkötelezettség tudatosítása, kialakítása, erősítése	Nem releváns.
49. Az éghajlatváltozással kapcsolatos ismeretek bővítése	Az IKOP eredendően nem tartalmaz ilyen intézkedést, nem is igen várható el tőle, azonban a minden projekt esetén javasolt környezetbarát közlekedéssel kapcsolatos szemléletformálási tevékenység elvileg érinti, érintheti a klímaváltozás, az ÜHG-kibocsátás témáját is. ☺

### 3.5. Az IKOP célrendszerének belső konzisztenciája

Egy adott tervrendszer belső konzisztenciáját a célok és eszközök egymást erősítő vagy gyengítő kapcsolatával szoktuk jellemezni. Itt általában nemcsak környezetvédelmi megközelítésre van szükség, hiszen célrendszer vagy prioritások tekintetében a belső konzisztencia hiánya

önmagában is problémákat okoz. (Az operatív programok közötti szinergiákat, azaz hogy a különböző operatív programokban tervezett beavatkozások hogyan tudják egymást erősíteni, vagy esetleg vannak-e olyan elemek, melyek gyengítik egymást a 2. fejezetben már bemutattuk.)

Az IKOP olyan szempontból egyszerű helyzetben van, hogy csak egyetlen szektor, a közlekedés fejlesztésére fókuszál. Mégis rendkívül sokrétűek a beavatkozási területek. Az IKOP jól lehatárolja a TEN-T fejlesztéseket és a nem TEN-T beavatkozásokat. Külön prioritásként jelenik meg a városi közlekedés fejlesztése, illetve az elővárosi kötőpályás közlekedés, utóbbi a regionális vasúti közlekedéssel együtt szerepel. Nem világos számunkra egyelőre, hogy az elővárosi és városi fejlesztések hogyan futhatnak össze, ha összeérhetnek egyáltalán. A közlekedésbiztonság mindegyik prioritásban szerepet kap.

## 4. A JELENLEGI HELYZET, KÖRNYEZETI KONFLIKTUSOK ÉS PROBLÉMÁK

### 4.1. Általános környezeti helyzet a környezeti célok figyelembevételével

Az alábbi összefoglaló táblázat Magyarország környezeti állapotát az Európai Unió és Magyarország 2020-ra kitűzött, a 3. fejezetben összefoglalt környezeti célokból kiindulva mutatja be. A célokkal összefüggő környezeti jellemzők jelenlegi állapotát, szükség szerint trendjeit villantja föl röviden. A felhasznált információk forrásai a készülő operatív programok, valamint ágazati és egyéb stratégiák voltak. Az adatok általában a 2011-es és 2012-es évre vonatkoznak. Az ezektől eltérő forrásokat és időpontokat külön feltüntettük.

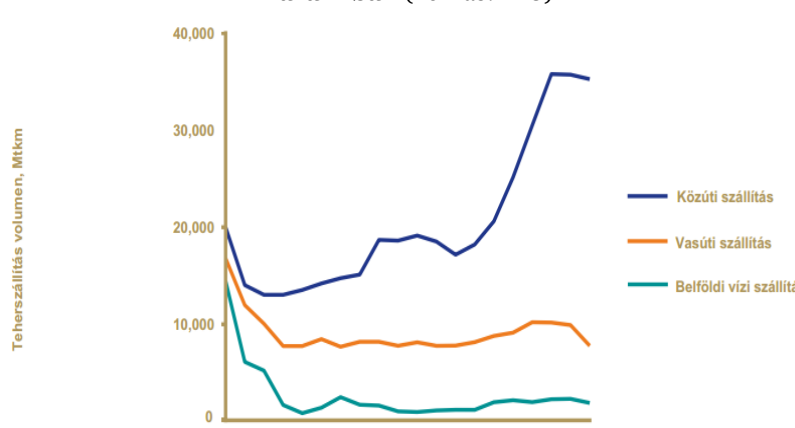
4/1. táblázat: **Magyarország környezeti célokhoz kapcsolt állapotjellemzői**

A környezetállapottal közvetlenül összefüggő EU-s és hazai környezeti célok	Releváns környezetállapot Magyarországon 2011-2012
<b>I. Az uniós polgárok megóvása a környezeti terhelésektől, az egészségüket és jólétüket fenyegető kockázatoktól (levegő, zaj, vegyi és nanoanyagok, klímaalkalmazkodás, stb.)</b>	
1. Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, a kockázatmegelőzés és -kezelés előmozdítása, a regionális és globális környezeti és éghajlatváltozási kihívások uniós kezelésének hatékonyabbá tétele.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A Kárpát-medence térségében az évszázad közepéig az átlaghőmérséklet 1,4-2,6°C-os, az évszázad végéig pedig 4,1-4,9°C-os növekedésre számíthatunk. Emellett mind a közeli, mind a távoli jövőre vonatkozóan – változatlan éves csapadékösszeg mellett – a nyári csapadékátlag 5-10%-ot elérő csökkenésére számíthatunk. A magasabb hőmérséklettel járó, meleghez köthető szélsőségek gyakoribbá, a nyári hóhullámokhoz kapcsolható aszályok kiterjedtebbé, intenzívebbé és gyakoribbá válnak. Problémát okozhat az intenzív csapadékesemények (rövid idő alatt lehulló nagy mennyiség) gyakoriságának növekedése.</li> <li>- Az IPCC Jelentés új scenáriói szerint Közép- és Kelet-Európa, így Magyarország klímaérzékenység szempontjából érzékeny régió.</li> </ul>
2. Az ÜHG-k kibocsátásának csökkentése az 1990-es szinthez képest EU szinten 20%-kal (vagy akár 30%-kal). Magyarország jelentősen túlteljesítette ezt, így 2020-ra az emisszió-kereskedelem alá nem tartozó szektorokra (pl. közlekedés, épületek) akár 10%-os növekedés is megengedett (2005-höz képest).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Az ÜHG kibocsátása 1989 óta folyamatosan csökkenő tendenciát mutat. Magyarország 2011. évi ÜHG kibocsátása 66,2 millió t CO<sub>2</sub> egyenérték volt, ami az 1990-es évhez képest 33%-os csökkenés.</li> <li>- Az ágazatok közül egyedül a közlekedési szektorban volt növekedés 1990 és 2010 között (45%).</li> </ul>
3. A megújuló energiaforrások arányának növelése 20%-ra (10% a közlekedési szektorban), beleértve a geotermális energiát és a hulladék-hasznosítást is. Magyar cél: 14,65 % 2020-ig.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A megújuló energiaforrások felhasználása 2011-ben 9,1% volt. A célkitűzések teljesítése lassan halad. A bioüzemanyagok aránya a megújuló energiákon belül 2010-ben 7,5 % volt.</li> <li>- A bioüzemanyagok használata a közlekedésben még alacsony, de emelkedik; 2010-ben már majdnem elérte (4,7%) az EU által kitűzött cél (10%) felét.</li> <li>- Típus szerinti megoszlásban 2012-ben meghatározó a fa, fahulladék, egyéb szilárd hulladék közel 80 %-kal, 4% a geotermikus, 3% körül a biogáz és a szélenergia, a többi (nap, víz) elhanyagolható mértékű.</li> </ul>
4. Kevesebb és tisztább energia felhasználása a közlekedési szektorban, a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás csökkentése 2012-től évente átlagosan 1 %-kal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A mobilizációs igények növekedéséből adódóan a közlekedés továbbra is egyre inkább a meghatározó környezetterhelő tényező.</li> <li>- A közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás 2000 óta folyamatosan nőtt, 1990 és 2010 között a növekedés mértéke 45% volt. 2009 óta kisebb csökkenés tapasztalható.</li> <li>- Az utóbbi években számos településen csökkent a fajlagos környezetterhelés, illetve szennyezőanyag-kibocsátás, de az állomány és a futásteljesítmény növekedése ezt az eredményt felülírja.</li> <li>- A közlekedés-szállítás energiafelhasználásának és a gazdasági fejlődésnek a szétválasztása tekintetében hazánk EU-n belül a sereghajtók között van, 2000 és 2010 között a szektor energiafelhasználásának növekedése 34%-kal haladta meg a GDP növekedését. Ezen belül is a közúti közlekedés energiafelhasználása nőtt a legnagyobb mértékben (43%).</li> </ul>



A környezetállapottal közvetlenül összefüggő EU-s és hazai környezeti célok	Releváns környezetállapot Magyarországon 2011-2012																								
5. Kibocsátást elnyelő természetes felszín-borítottság növelése.	<p>A faállománnyal borított terület az elmúlt években folyamatosan nőtt 2013 elején 1 993,6 ezer ha kiterjedésű, az erdőszültségi 20,8% volt. A gyepek területe folyamatosan csökken: 2006-ban 1 millió ha (11%), 2012-ben 760 ezer ha (8,1%).</p>																								
6. Emberi egészséget és életminőséget veszélyeztető kibocsátások korlátozása (beleértve a fürdővizek biztonságának növelését, a beltéri levegőminőség javítását és a biológiai allergének okozta egészségi kockázat csökkentését).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A magyar lakosság egészségi állapota és kilátásai igen rosszak, pl. a Gazdasági és Fejlesztési Együttműködési Szervezet (OECD) 2013. októberi jelentéséből kiderül, hogy Magyarországon a legrosszabb a rák halálozási aránya az OECD 34 tagállama közül. Magyarország az életminőségi mutatók szerint is középkategóriás, a Quality of Life Index 67-es listáján a 39. helyen áll.</li> <li>- A légszennyezőanyag-kibocsátás 2000 óta csökkenő mértékű, azonban ez nem járt a levegőminőség arányos javulásával, néhány légszennyezőanyag esetén további kihívások állnak előttünk (nitrogén oxidok, talajközeli ózon, részecskeszennyezettség).</li> <li>- Az ivóvízminőség javító beavatkozásoknak köszönhetően nőtt az egészséges ivóvízzel ellátott lakosság aránya. További intézkedések szükségesek az EU elvárásoknak való megfelelés érdekében.</li> <li>- A zajjal terhelt lakosság aránya Magyarországon meghaladja az 50 %-ot</li> <li>- Az OKI nyilvántartása szerint természetes fürdővizeink minősége néhány kivételtől eltekintve a kiváló és a jó kategóriába sorolt. Így ezeknél a minőségmegőrzés az elsődleges feladat.</li> <li>- Egyes ártalmas légszennyező anyagok (dohányfüst, radon, vegyi anyagok, nedvesség, allergének CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>) a belső terekben magasabb koncentrációkban lehetnek jelen, mint odakint. Így egy átlagos forgalmú városi utca levegője akár tisztább is lehet, mint a levegő a nappalinkban. Az új, energetikailag előnyösebb nyílászárók tömeges elterjedésével ez a probléma csak fokozódik, a beltéri helyiségek folyamatos légcseré biztosításának szükségessége még nem elég közismert tény.</li> <li>- Ma Magyarországon az allergiás betegek száma 3 millió körüli, ebből a légúti allergiások száma túllépte a 2 millió főt. A légúti allergia kialakulásában a levegőben terjedő allergének mellett mind a kültéri, mind a beltéri levegőszennyezettség szerepet játszik.</li> </ul>																								
7. Emberélet és testi épség megóvás, balesetveszély csökkentés	<p>A személysérüléses és halálos közúti balesetek száma hazánkban folyamatosan csökken.</p> <p>A 2011. évi 638 főhöz képest több mint 6%-kal csökkent a közúti balesetben meghaltak száma (2012-ben 598 fő) és valmivel több mint 5%-kal csökkent a sérüléssel járó balesetek száma (2011-ben 15827, 2012-ben 15007)</p> <p>A balesetek fő oka továbbra is a gyorsajtás (27 %-ban), az elsőbbségi jog meg nem adása (24 %-ban), végül a kanyarodás szabályainak meg nem tartása (15 %-ban).</p> <p>A balesetek okozói 58 %-ban a személygépkocsi vezetők, 9 %-ban tehergépjármű vezetők, 1 %-ban az autóbusz vezetők. Magas a kerékpárosok aránya (13%) is. A motorkerékpárosoknak 5, a segédmotor-kerékpárosoknak és a gyalogosoknak 6-6%-os a részük a balesetek okozásában. (2012-re vonatkozó előzetes adatok, forrás: <a href="http://www.baleset-megelozes.eu">http://www.baleset-megelozes.eu</a>)</p>																								
8. Kémiai kockázat csökkentése, környezet-biztonság növelése (benn a vegyi anyagok által okozott káros hatások csökkentését és a nukleáris biztonság növelését).	<p>A napjainkban használt mintegy 100 ezernyi vegyianyag jelentős hányadáról nem áll rendelkezésre elegendő, a humán és környezeti biztonságosságukat alátámasztó információ.</p>																								
9. A levegő minőségére vonatkozó átmeneti uniós előírások teljesítése a kritikus városi területek tekintetében is, a kibocsátások csökkentése a Genfi Egyezményrel összhangban 2005-höz képest 2020-ra az SO <sub>2</sub> 46%-os, a nitrogén-oxidok kibocsátásának 34%-os, az illékony szerves vegyületek (VOC) kibocsátásának 30%-os, az NH <sub>3</sub> kibocsátás 10%-os csökkentése.	<p>Magyarország a Genfi Egyezményben meghatározott gázokra (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub>, VOC) vonatkozó, vállalt nemzeti összkibocsátási küszöböt teljesíteni tudta 2010-ben és tartja azóta is. A Magyarország által vállalt kibocsátási szintek az EU tagországok által vállalt értékek átlagát közelítik.</p> <table border="1" data-bbox="579 1783 1434 1899"> <thead> <tr> <th>év</th> <th>SO<sub>2</sub></th> <th>NO<sub>x</sub></th> <th>NH<sub>3</sub></th> <th>VOC</th> <th>PM<sub>2,5</sub></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011</td> <td>35</td> <td>129</td> <td>65</td> <td>100</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>32</td> <td>162</td> <td>65</td> <td>109</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>129</td> <td>203</td> <td>80</td> <td>178</td> <td>31</td> </tr> </tbody> </table> <p>Forgalmas utak környezetében, a nagy gépjárműforgalommal terhelt településeken a nitrogén-oxidok koncentrációja nagy lehet, ez az éves határérték túllépését is eredményezheti. Nem szerepel a célok között, de említeni kell a szálló por koncentrációkra vonatkozó rendszeres napi határérték-túllépéseket.</p>	év	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	NH <sub>3</sub>	VOC	PM <sub>2,5</sub>	2011	35	129	65	100	31	2010	32	162	65	109	32	2005	129	203	80	178	31
év	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	NH <sub>3</sub>	VOC	PM <sub>2,5</sub>																				
2011	35	129	65	100	31																				
2010	32	162	65	109	32																				
2005	129	203	80	178	31																				

A környezetállapottal közvetlenül összefüggő EU-s és hazai környezeti célok	Releváns környezetállapot Magyarországon 2011-2012
10. A vizek okozta és más természeti katasztrófák, ill. nem természeti eredetű haváriák/balesetek kártétele elleni védelem.	Az árvizek által veszélyeztetett terület hazánkban 21 251 km <sup>2</sup> , ami az ország területének 23%-a, ez az arány a legnagyobbak között van Európában. (Ebből 5 610 km <sup>2</sup> a Duna, 15 641 km <sup>2</sup> a Tisza vízgyűjtőjén található.) Az árvizek és belvizek által veszélyeztetett területek az ország területének több mint felét teszik ki.
11. Az Európai Unió városainak fenntarthatóbbá tétele, települési környezetminőség javítása (zöldfelületi elemek minőségi és mennyiségi fejlesztése, levegőtisztaság-védelme, kibocsátások csökkentése, zajterheléssel érintett lakosok számának csökkentése, ivóvízminőség javítása, szennyvízkezelés fejlesztése).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A zöldterületek egyre kisebb szorúlnak a beépített területek közül, távolabb kerülnek a településen élőkől. A zöldfolyosók egyre keskenyebbek, hálózatosságuk egyre több helyen válik mozaikossá. Új közhasználatú zöldterületek alig alakulnak, a zöldfelületi rekonstrukciók során is növekszik a művi, burkolt felületek aránya.</li> <li>- A zöldfelület-fejlesztések ellenére stagnál az egy főre jutó zöldterület nagysága (2008-ban 17,5; 2011-ben 17,6 fő/m<sup>2</sup>). A zöldterületek mind minőségi, mind területi megoszlás tekintetében jelentős egyenlőtlenségeket mutatnak.</li> <li>- A települések összenövését meggátolni hivatott „zöld gyűrű” probléma alapvetően az agglomerációk területén jelentkezik. (További adatok más céloknál.)</li> </ul>
12. Egészséges mezőgazdasági termékek és élelmiszer biztosítása.	A Vidékfejlesztési Program kezeli (A vásárlók körében ma még gyenge, de erősödő pozitív tendencia az egészséges élelmiszerek, illetve az ökológiai gazdálkodásból származó termékek iránti kereslet növekedése.)
<b>II. Erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdítása, a jólét függetlenítése az erőforrás-felhasználástól</b>	
13. Az energiahatékonyság javítása 20%-kal, az elsődleges energia-fogyasztás csökkentése 20%-al, magyar cél 10%-os teljes energiamegtakarítás elérése 2020-ig.	A GDP növekedésével párhuzamosan a primerenergia-felhasználás 2000-2008 között folyamatosan nőtt, 2009-ben a gazdasági válság hatására az előző évhez képest 7,6%-kal csökkent, így elérte az 1056 PJ értéket és azóta kismértékben tovább csökkent (2012-ben 999,3 PJ-ra). A végső energiafelhasználás az elmúlt években ingadozott. 2010-ben a végső energiafelhasználás a következő arányban oszlott meg: lakosság 34%, közlekedés 26,7%, kereskedelem, szolgáltatás 18,7%, ipar 17,2% és mezőgazdaság 3%.
14. Annak elérése, hogy valamennyi új építésű épület közel nulla energiaigényű, az anyagfelhasználás tekintetében hatékony legyen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A közel nulla energiaigényű épületek energiahatékonyságára vonatkozó követelményeket a jelenleg kidolgozás alatt álló, az épületek energiahatékonyságáról szóló rendelet határozza majd meg. 2016-ban szigorítják majd a követelményeket, és várhatóan alapvetően átdolgozzák a követelményrendszert. A közvetlenül az aktív napenergia- és fotovoltaiikus rendszerekkel kapcsolatos követelményeket 2016-ban fogadják majd el.</li> <li>- A közel nulla és alacsony energiaigényű épületek számáról jelenleg pontos információk így nem állnak rendelkezésre, azonban a becslések szerint legfeljebb néhány száz ilyen épület épült eddig Magyarországon.</li> </ul>
15. Energiatermelésre csak nem újrafeldolgozható termékek használata, a hulladéklerakás megszüntetése, a magas szintű újrafeldolgozás biztosítása.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hazánkban a 2011-ben képződött hulladék 4,4%-át hasznosították energetikailag. A települési hulladék 67%-a (2011) lerakókra kerül. Összehasonlításként Ausztriában kb. 3,7%, Németországban és Hollandiában pedig alig több mint 1% a lerakott települési hulladékok aránya.</li> <li>- A magasabb szintű hasznosítási arányokat biztosító regionális hulladékgazdálkodási rendszerek kiépítése lassan halad. A magas szintű újrafeldolgozási arány biztosítása az országon belül csak a papírhulladékok esetében megoldott, a többi hulladékfrakció nagyarányú hasznosítása egyelőre csak külföldön lehetséges.</li> </ul>
16. Az élelmiszerlánc erőforrás-felhasználás csökkentés 20%-kal.	Nincs Magyarországra adat. Kezdeményezések előfordulnak pl. a FUSIONS (Food Use for Social Innovation by Optimising waste prevention Strategies – Élelmiszerek szociális innovációs felhasználása optimális hulladék-csökkentő stratégiák mentén) javaslat.
17. Ésszerű, beosztó gazdálkodás a nem megújuló természeti erőforrásokkal, az erőforrások kitermeléséből és felhasználásából eredő környezeti terhelések megelőzése, csökkentése.	Egyéb célkitűzéseknél szerepelnek a releváns adatok.

A környezetállapottal közvetlenül összefüggő EU-s és hazai környezeti célok	Releváns környezetállapot Magyarországon 2011-2012
<p>18. Hatékony, a fenntarthatóság elveit tiszteletben tartó közlekedési rendszer kialakítása, alacsony kibocsátású közlekedési módok ösztönzése.</p>	<p>– Az autóbuzsos és a vasúti közlekedés közötti teljesítmény-megoszlásra jellemző, hogy amíg az 90-es évek elején az 50-50%-os arány jellemezte azokat, addig 2012-re már közel 60-40%-ra módosult ez az arány az autóbuzsos személyszállítás javára. A helyközi személyszállításban utasszám szerint 2012-ben 22,2%-os volt a vasút részaránya (147,8 millió fő), és 77,8%-os az autóbuzszé (518,7 millió fő).</p> <p>– Az áruszállítási teljesítmény 2000 és 2009 között árutonna-kilométerben mérve több mint a duplájára nőtt, azóta stagnál. Az áruszállításban a közút szerepe a meghatározó. 2012-ben a magyarországi áruszállítás 50,6 milliárd árutonna-kilométer teljesítményéből a közút részesedése 66,6%, a vasúté 18%, a csővezetékes szállításé 11,4%, a vízié pedig 4% volt.</p> <p>– 2012-ben az utazások 27%-ban közösségi közlekedéssel, 38%-ban személygépkocsival, 17%-ban kerékpárral történtek (a fennmaradó hányad nagyrészt a gyalogos közlekedés - NFM). A közforgalmú gépjárművel való helyközi és távolsági utazások teljesítménye 2010 óta emelkedő, a helyi közforgalmú személyszállítás azonban továbbra is csökkenő tendenciát mutatott.</p> <p>– A kerékpáros közlekedés hazai helyzete elmarad az európai uniós átlagtól, annak ellenére, hogy az elmúlt időszakban jelentős volt a kerékpárút-hálózat bővítése. Mindezek ellenére több településen (pl. Budapesten) továbbra is hiányos és rossz minőségű, helyenként magas rizikófaktorú a kerékpárút-hálózat. Az utóbbi években szembetűnő a városi kerékpározás térnyerése, amely a modalsplit-ből a 2000. évi 1%-kal szemben 2011-re már 5%-kal részesedett, és töretlen emelkedést mutat.</p>
<p>19. A közlekedési-szállítási igények csökkentése, az egyéni, nem motorizált közlekedési formák elősegítése, fejlesztése.</p>	<p align="center"><b>Közlekedési munkamegosztás változása az áruszállításban hazánkban (Forrás: NES)</b></p>  <p>The graph illustrates the shift in freight transport modes in Hungary. Road transport (Közúti szállítás) has become the dominant mode, showing a sharp rise from approximately 15,000 Mtkm in 1990 to over 35,000 Mtkm by 2009. Railway transport (Vasúti szállítás) has declined from about 18,000 Mtkm in 1990 to around 10,000 Mtkm in 2009. Inland water transport (Belföldi vízi szállítás) remains a minor mode, with a volume consistently below 5,000 Mtkm throughout the period.</p>
<p>20. A hulladékeletkezés megelőzése, 1 főre jutó mennyiség csökkentése.</p>	<p>A 2000-ben 40 m t/év mennyiségről részben a gazdasági válság következtében 2011-re 18,5 m t-ra csökkent.</p>
<p>21. A fogyasztásra alkalmas élelmiszer-maradékból származó hulladék mennyiség felére csökkentése.</p>	<p>Miközben mintegy egymilliárd ember éhezik a világon, addig a háztartások évente 1,3 milliárd tonna ételt dobnak ki. Becslések szerint a magyar háztartásokban fejenként 40 kg élelmiszerhulladék keletkezik évente. (Európában ez a szám 76 kg/fő/év.)</p>
<p>22. A nem veszélyes építési, bontási hulladék 70 %-ának újrafeldolgozása.</p>	<p>– A nem veszélyes építési-bontási hulladékok lerakási aránya a 2004. évi 91%-ról 2011-re 47%-os értékre csökkent. A csökkenés részben a válság hatására erősen lecsökkent építőipari tevékenységnek köszönhető.</p> <p>– Az országban kiépített építési-bontási hulladékfeldolgozó kapacitás jelenleg kihasználatlan, továbbá az új építőipari beruházások elmaradásának köszönhetően nincs felvevőpiaca a feldolgozott, hasznosítandó másodnyersanyagoknak.</p>
<p>23. Hulladékgazdálkodás: keletkezésük megelőzése, veszélyességük csökkentése; szelektív gyűjtés; újrahasonosítás; biztonságos ártalmatlanítás.</p>	<p>– Az elmúlt években teljesültek az EU, adott hulladék-áramokra vonatkozó visszagyűjtési-hasonosítási követelményei, de a lerakás aránya még mindig magas (2009-ben 43,2%, 2011-ben 46,1%).</p> <p>– A hulladékok anyagában történő hasznosítása 25-30% között mozog, míg az energetikai hasznosítás 4% körül. Az égetés aránya 0,5%. A fennmaradó 25-30% egyéb kezelésben részesül.</p>
<p><b>III. A biológiai sokféleség csökkenésének és az ökoszisztéma-szolgáltatások károsodásának megállítása, a biológiai sokféleség helyreállítása</b></p>	

A környezetállapottal közvetlenül összefüggő EU-s és hazai környezeti célok	Releváns környezetállapot Magyarországon 2011-2012
24. Az uniós természetvédelmi jogszabályok hatálya alá tartozó valamennyi faj és élőhely természetvédelmi helyzete romlásának megállítása, helyzetük számottevő és mérhető javítása.	<p>– Az elmúlt időszakban a közösségi jelentőségű fajok és élőhelyek természetvédelmi helyzete javulást mutat. 2007-hez képest 2013-ra 24 élőhelytípus természetvédelmi helyzete javult (52%), 21 élőhelytípus természetvédelmi helyzete nem változott (46%) és egy élőhelytípus esetében történt negatív változás (2%). A közösségi jelentőségű fajok természetvédelmi helyzetét tekintve 137 faj esetében nem történt változás (66%), 59 faj esetében javulás történt (28%), 12 faj természetvédelmi helyzete romlott, ami a fajok 6%-át jelenti.</p> <p>– A javuló tendencia ellenére az élőhelyvédelmi irányelv mellékletein szereplő közösségi jelentőségű fajok esetében a kedvező természetvédelmi helyzetben lévők aránya csupán 36%, míg a fajok 62%-ának természetvédelmi helyzete rossz vagy kedvezőtlen, 2%-é pedig ismeretlen. Jelenleg 20 növényfajra és 23 állatfajra vonatkozóan van elfogadott fajmegőrzési terv.</p>
25. Az országos jelentőségű – köztük a Natura 2000 területek – védett természeti területek és természeti – köztük földtudományi – értékek oltalma, bővítése, in situ és ex situ faj, genetikai állományvédelem.	A védett természeti területek kiterjedése 2009 és 2013 között 884 280 hektárról 894 279 hektárra növekedett. A magyarországi Natura 2000 hálózat 56 különleges madárvédelmi és 479 különleges természet-megőrzési területet foglal magába, melynek összterjedése 1,99 millió hektár. Az előző időszak jelentős eredménye, hogy lezárult a Natura 2000 hálózat kialakítása. Az élettelen természeti értékek nyilvántartása folyamatosan bővül.
26. A leromlott ökoszisztémák 15%-ának helyreállítása a zöld infrastruktúra fejlesztése révén.	A hazai zöld infrastruktúra gerincét a védett természeti területeket és Natura 2000 területeket is magában foglaló, az ország területének több mint 36 %-át lefedő országos ökológiai hálózat képezheti - melynek kiterjedése 3 390 600 ha -, de azon messze túlmutat. A zöld infrastruktúra része a települési környezetben a funkcionálisan jól működő, biológiailag aktív, magas ökológiai értékű zöldfelületi rendszer.
27. A fenntartható gazdálkodás elősegítése, a mező- és erdőgazdálkodásból eredő terhelések csökkentése, tájszerkezet, tájjelleg, tájpotenciál védelme.	A Vidékfejlesztési Program kezeli
28. Erdők természetvédelme: természetes folyamatokra alapozott erdőgazdálkodás, erdőterületek növelése.	A Vidékfejlesztési Program kezeli (A faállománnyal borított erdőterület az elmúlt években folyamatosan növekedett, 1 993,6 ezer hektár volt 2013. január 1-jén, azaz az ország 20,8%-án van erdő. A 2009-ben hatályba lépett az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény az állami erdőterület meghatározott, fokozatosan növekvő hányadán kötelezővé tette a folyamatos erdőborítást biztosító módszerek alkalmazását. Eredményként az utóbbi években nőtt a természetközeli erdőgazdálkodási módok alkalmazása.)
29. A tájidegen özőnfajoknak és betelepülési útvonalainak meghatározása és rangsorolása, ez alapján a kiemelt terjedésének megfékezése, a betelepülési útvonalak szabályozása.	A természetvédelmi szempontból veszélyt jelentő özőnfajok jegyzékén jelenleg 33 szárazföldi és 8 vízi növényfaj, valamint 35 állatfaj szerepel. A hazánkban még nem megtelepedett, de potenciálisan veszélyt jelentő fajok listája 19 fajra sorol fel. Az inváziós fajok által benépesített élőhelyek kiterjedése nő, illetve új fajok megjelenése is igazolható. Hazánk az első tesztszörszágok között csatlakozott ahhoz a „NatureWatch” elnevezésű, európai kezdeményezéshez, mely az interneten elérhető adatgyűjtési programban szólítja majd meg a lakosságot az özőnfajok előfordulásának bejelentésére.
30. Biológiai sokféleség megőrzése, szempontjainak integrálása egyes szektorok döntéshozatalába, stratégiákba, programokba.	Az EU2020, az uniós és hazai biodiverzitás stratégia egyaránt kulcskérdésnek tekinti. Adat nincs rá, csak tapasztalat, ami nem kedvező. Segítheti pl. a kötelező környezeti vizsgálat, és lendületet adhat a biodiverzitás ágazati integrációjának az ökoszisztéma szolgáltatások gazdasági értékének az uniós és nemzeti szintű számvetési és jelentéstételi rendszerekbe történő beépítését célzó program is (EU Biodiv. strat. 2. cél. 5 intézkedés).
31. Ökológiai átjárhatóság növelése.	Az elmúlt 20 évben folyamatosan növekedett a táji és élőhelyi szintű feldarabolódás mértéke Európában. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 2009-ben Európában végzett felmérésén alapuló 2011-es elemzése szerint Magyarország a középmezőnyben található, 7-10 közötti átlag fragmentációs egységgel. (A fragmentációs egység az ökológiai szempontból akadályt jelentő létesítmények száma 1000 km <sup>2</sup> -ként.)
32. A genetikailag módosított szervezetek környezetbe bocsátásából adódó természeti, környezeti és	– A géntechnológiai tevékenységek hatásai, az azokból származó természeti, környezeti és egészségi kockázatok a jelenlegi ismeretek alapján alig becsülhetők. Moratórium biztosítja, hogy az EU-ban jelenleg köztermesztésre engedélyezett MON810 GM kukoricafajtákat ne lehessen Magyarországon

A környezetállapottal közvetlenül összefüggő EU-s és hazai környezeti célok	Releváns környezetállapot Magyarországon 2011-2012
egészségi károk megelőzése.	termeszteni, így a hazai köztermesztés jelenleg GMO-mentes. – A GMO-k előretörését segíti, hogy egyre kevesebb növényfajtát használ az emberiség, így ezek tulajdonképp ugyanúgy tűnnek el, ugyanolyan veszélyeztetettek, mint a vadonélő növényvilág.
<b>IV. Az európai vízkincs megőrzése, jó minőségű és mennyiségű víz biztosítása minden jogos vízhasználat számára.</b>	
33. A felszíni és felszín alatti víztestek jó ökológiai állapota, potenciálja, a jó kémiai állapota és a jó mennyiségi állapot elérése, megőrzése, hidromorfológiai terhelésük mérséklése, a vízgyűjtő-gazdálkodási terv végrehajtása.	– Hazánkban a közepes vagy annál rosszabb minőségű felszíni víztestek aránya 70-80%, a vízfolyások 8%-a, az állóvizek 18%-a éri csak el a VKI szerinti „jó” ökológiai állapotot. Hazánk felszín alatti vízkészlete európai viszonylatban is kiemelkedő jelentőségű és minőségű: felszín alatti víztesteink 68%-ban elérik a VKI szerinti „jó állapotot”. A vízfolyások fizikai-kémiai állapota a biológiai értékeléssel összehasonlítva lényegesen jobb, a vizsgált víztestek 50 %-a teljesíti a jó állapot követelményeit, 7 %-ban a kiváló állapotét is (OVGT 2009). – A VGT végrehajtása nagyon lassan halad. Egyes KEOP2 és 3 konstrukciók keretében történtek vízminőség-javító és a vizek megőrzését, továbbá a víztől függő ökoszisztémák állapotának javítását célzó fejlesztések, de az eddig megvalósult, ill. folyamatban lévő projektek messze nem lesznek elegendőek a 2015-rekitűzött célok teljesítéséhez. – 2010-ben az összes felszíni és felszín alatti vízkivétel mintegy 93,7%-át az ipari, 3,1%-át a közüzemi (lakossági), 1,4%-át a mezőgazdasági és 1,4 %-át az egyéb vízkivétel tette ki. (Ebben a mezőgazdasági vízhasználatok közül az öntözés és a halgazdálkodás nincs benne.) – A csatornabekötéssel rendelkező lakások aránya 74,5% (2012., KSH).
34. Felelős vízkormányzás, integrált vízgazdálkodás, a vízkészlet adottságoknak megfelelő tájhasználatok kialakítása, a vizek hiányából eredő káros hatások csökkentése, megelőzése.	Az adottságokhoz igazodó tájhasználatok kialakítása megfelelő támogatási rendszer hiányában még azon a kb. 80 ezer hektárnyi területen is várat magára, ahol egyébként a szükséges vízi infrastruktúra kiépült, vagy kiépülőben van. A vízhiányból eredő káros hatások mérséklésére történtek intézkedések. A KEOP keretében megvalósított élőhely-rekonstrukciók és komplex vízvédelmi beavatkozások e célok elérését segítik.
35. Az elsőbbségi anyagok által okozott szennyeződések fokozatos csökkentése és a kiemelten veszélyes anyagok bevezetéseinek, kibocsátásainak és veszteségeinek megszüntetése vagy fokozatos kiiktatása.	– Az EU közösségi szinten szabályozott veszélyes anyagok (33-as lista) koncentrációjának hazai vizekben történő meghatározása céljából 2007-2008. során, 66 mérőponton egy éven keresztül havi gyakorisággal történtek mérések, amelyek kiindulási alapul szolgáltak a vízminőségi problémák feltárásához. – A veszélyesanyag-terhelés miatt kockázatos víztestek száma 201 db, a pontszerű források 26 db víztestet (13%), míg a diffúz szennyezőforrások 171 db víztestet (87 %) tesznek kockázatosná.
36. A vízkivétel ne érje el a rendelkezésre álló megújuló vízkészletek 20%-át, azaz a túlzott vízkivételek és a mezőgazdasági vízfelhasználás csökkentése, a vízfogyasztás tudatosítása, a takarékos vízhasználat, a vízfelhasználás hatékonyságának javítása.	– A sekély porózus víztesteknél a Duna-Tisza közti hátság, a Nyírség déli része, a Hajdúság, a Nagykunság északi része és a Hortobágy területe süllyedő vízszintű, a száraz időszakokban megnövekvő öntözési célú, gyakorta illegális vízkivételek miatt. A rétegvíz víztestek közül a Kígyós-vízgyűjtőjén számottevő a süllyedés, ivóvíz és öntözési célú vízkivételek és szerbiai vízkivételek miatt. Az alföldi porózus termál vízadók esetében egyes gócban vannak jelentős süllyedések, elsősorban fürdő és energetikai célú vízkivételek miatt, amelyeket nem követ visszasajtolás. A bányászat miatt jelentős süllyedési góc Gyöngyösvisonta és Bükkábrány (OVGT 2009). – 2000–2011 között az egy főre jutó éves közüzemi lakossági ivóvízfogyasztás a víztakarékossági intézkedések, az emelkedő vízdíjak és a saját kutas ellátására történő átállás hatására több mint 10%-kal csökkent (2012-ben 34,4 m <sup>3</sup> /fő, KSH).
37. A víztől függő ökoszisztémák állapotának javítása.	– A 869 vízfolyás-víztest, 213 állóvíz víztest és a 185 felszín alatti víztest közül 683 db, 127, illetve 91 db van kapcsolatban védett területtel. Ezek közül a károsodott védett terület miatt intézkedést igénylők: 442 vízfolyás, 43 tó víztest és 27 felszín alatti víztest (OVGT 2009). – A KEOP keretében kb. 60 ezer ha-on valósult meg élőhely-rekonstrukció, melynek egy jelentős hányada vízviszatarthatás, továbbá komplex vízvédelmi beavatkozások történtek az ország fontos természeti értékeit hordozó területein hozzávetőleg több tízezer hektáron.
38. Települések vízgazdálkodási feladatainak jobb ellátása.	– Az ivóvíz-ellátottság szinte teljeskörű, ellátatlan önálló település nincsen, az ivóvízbekötéssel rendelkező lakások aránya országos átlagban 94,2% (2012). A szolgáltatott ivóvíz minősége a közüzemi ivóvízzel ellátott lakosság 30%-ánál

A környezetállapottal közvetlenül összefüggő EU-s és hazai környezeti célok	Releváns környezetállapot Magyarországon 2011-2012															
	<p>néhány paraméter (arzen, bór, nitrit, fluorid, ammónium) tekintetében nem felel meg az uniós és a hazai előírásoknak. E paraméterek koncentrációjának csökkentését az Ivóvízminőség-javító Program végrehajtása biztosítja. Megoldandó feladat továbbá az ólom, vas és mangán határértéknek megfelelő közüzemi ivóvízellátás megvalósítása. Az ólom jellemzően a nyersvízben nem található meg, a fogyasztói csapnál azonban előfordul a határértéket meghaladó mértékben, mely az esetek döntő részében az infrastruktúra egyes alkotóelemei és a szállított ivóvíz közötti kölcsönhatás következménye.</p> <p>– A csatornabekötéssel rendelkező lakások aránya 2012-ben 74,5% volt és az összegyűjtött szennyvíz 46,7%-a (2011., KSH) biológiai tisztítás után kerül vissza a környezetbe. A talajokat terhelő tisztítatlan szennyvíz-szikkasztás visszaszorult az ország egész területén. A növekvő számú szennyvíztisztító telep kibocsátása viszont a felszíni befogadók terhelését növeli.</p>															
39. Zöld infrastruktúra fejlesztése a természetes vízmegtartás, valamint az árvíz-, aszálykockázat csökkentése érdekében.	<p>Két árvízi tározó elkészült, kettő épül, kettő pedig előkészítés alatt van. (Mindegyik árvízi tározók területén tájgazdálkodásra alkalmas infrastruktúra tervezése zajlik. A tájgazdálkodás tényleges megvalósulásához szükséges támogatási rendszer még nem született meg.)</p>															
40. Kármentesítés: a szennyezettség mértékének csökkentése, felszámolása és monitorozása.	<p>– 2002-2004 között a KÁRINFO adatbázisba kb. 15 ezer potenciálisan szennyezett terület került. Felülvizsgálat alapján 2006-ig 1100-ra csökkent a nyilvántartott szennyezett területek száma. A 2007-ben megújított nyilvántartási rendszer újabb területeket tárt föl.</p> <p>– Az Országos Környezeti Kármentesítési Program (OKKP) keretébe tartozó szennyezett területek, valószínűsíthető szennyezettséget okozó potenciális szennyező-források száma mintegy 30-40 000. A szennyezett területek nagy száma, a szennyezések sokrétűsége és az idő- és költségigényes kármentesítési technológiák miatt becslések szerint optimális esetben az eddig ismert szennyezések felszámolása kb. 30-40 év alatt valósulhat meg.</p>															
<b>V. Környezeti eltartóképességnek, mint a gazdálkodás korlátjának érvényesítése</b>																
41. A kisajátított területek növekedésének megállítása (2050-re), a talajerózió csökkentése, a talaj szervesanyag-tartalmának növelése.	<p>A települések fejlődése számos esetben a minőségi javulás helyett inkább növekedést, szétterülést jelent. A fejlesztéshez szükséges területeket gyakran a természeti környezetből, a mezőgazdasági művelésű területektől veszik el, miközben mintegy 12 ezer hektár barnamezős terület hasznosítása nem megoldott.</p> <table border="1" data-bbox="756 1196 1257 1339"> <thead> <tr> <th></th> <th>2005</th> <th>2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>szántó</td> <td>4510</td> <td>4320</td> </tr> <tr> <td>erdő</td> <td>1840</td> <td>1928</td> </tr> <tr> <td>gyep</td> <td>1060</td> <td>760</td> </tr> <tr> <td>kivett</td> <td>1520</td> <td>1936</td> </tr> </tbody> </table>		2005	2012	szántó	4510	4320	erdő	1840	1928	gyep	1060	760	kivett	1520	1936
	2005	2012														
szántó	4510	4320														
erdő	1840	1928														
gyep	1060	760														
kivett	1520	1936														
42. Halászati erőforrások fenntartható kiaknázásának biztosítása.	A Vidékfejlesztési Program kezeli															
43. Talajok mennyiségi és minőségi védelme, termékenységének hosszú távú fenntartása, fenntartható terület- és földhasználat.	A Vidékfejlesztési Program kezeli. (Az egy hektár mezőgazdasági területre jutó műtrágya hatóanyag mennyisége 2000-től 2007-ig szinte folyamatosan nőtt, majd a 2008-2009. évi visszaesést követően ismét emelkedik. 2012-ben 82 kg/ha volt (KSH, AKI), Németországban 134 kg/ha volt 2010-ben. Az emelkedés nem éri el a 2007-es szintet. A nitrogén mérleg egyenlege az elmúlt években ingadozott, azonban a többi tagországhoz viszonyítva jóval kedvezőtlenebb. A talajok foszformérlege hosszú idő óta negatív, vagyis a gazdálkodás során több elemet viszünk el a termőföldről, mint amennyit pótolunk.)															
44. Építőipari alapanyagokkal való fenntartható gazdálkodás és az ásványkincsek védelme	Lásd 21. célnál leírtak.															
<b>VI. Környezeti tudatosság fejlesztése</b>																
45. Fenntarthatóságot szolgáló hétköznapi életstratégiákkal kapcsolatos ismeretek átadása.	A magyar lakosságra legjellemzőbb környezettudatos viselkedési forma a repülésről való lemondás az utazás során. Ezt követi az energiatakarékosság a háztartási gépek lecserélése esetén (77,5%) és az, hogy inkább zuhanyozunk fürdés helyett (76,1%). Jellemző még az újrafelhasznált anyagokból készült termékek vásárlása, az üres üvegek szelektív gyűjtése és az előmosás kihagyása is.															

A környezetállapottal közvetlenül összefüggő EU-s és hazai környezeti célok	Releváns környezetállapot Magyarországon 2011-2012
<p>46. Környezettudatos szemlélet népszerűsítése, fenntartható életmód, fogyasztás és termelés elterjesztése, a természet-, környezet- és energia-tudatosság erősítése</p>	<p>A hazai lakosság tájékozottsága a 2007. évi 41%-hoz képest 2011-re 55%-ra nőtt, azonban az eredmények fenntartása, megerősítése, illetve a tájékozottság növelése terén további erőfeszítések szükségesek. A megkérdezettek szerint a környezetvédelem, mint nagyon fontos tényező a magyar lakosság esetében 71%-ról 64%-ra csökkent. Az ár meghatározó a környezetbarát termékek vásárlásánál (az EU 72%-os átlagával szemben hazánkban 62% hajlandó többet fizetni környezetbarát termékért). Az Eurobarométer 2011. évi eredményei alapján 2007-hez képest a lakosok nagyobb arányban tettek konkrét környezetvédelmi lépéseket, pl. csökkentették energiafogyasztásukat (63%), vízfogyasztásukat (48%) és szelektíven gyűjtötték a hulladékot (54%).</p>
<p>47. A természeti értékek bemutatása, a természeti-kulturális értékek védelme, megőrzése iránti elkötelezettség tudatosítása, kialakítása, erősítése</p>	<p>A nemzeti park-igazgatóságok fenntartásában 2013-ban 29 fogadó-, látogató- és oktatóközpont üzemel. A természeti értékek bemutatását segíti a 158 saját fenntartású tanösvény, 8 tájház, 3 arborétum és botanikus kert, 52 egyéb bemutatóhely és 42 turizmus számára megnyitott barlang. A nemzeti park-igazgatóságok regisztrált látogatószáma 2013-ban meghaladta az 1,4 millió főt. Ennek ellenére a Natura 2000 hálózattal kapcsolatos tájékozottság színvonala Magyarországon különösen alacsony: a megkérdezettek 67%-a soha nem hallott a Natura 2000 hálózatról, és mindössze 9% tudja, hogy a fogalom mit takar.</p>
<p>48. Az éghajlatváltozással kapcsolatos ismeretek bővítése</p>	<p>Az éghajlatváltozással foglalkozó közvélemény-kutatás rámutatott arra, hogy 2007 első felében ötször annyi sajtómegjelenés foglalkozott az általános felmelegedés és a globális klímapolitika kihívásaival (közel két és félszer annyi), mint 2006-ban egész évben. Egy 2008-as felmérés szerint a magyar lakosság tisztában van az éghajlatváltozás fogalmával és lényegével, ám annak elsősorban csak a rövidtávú és közvetlen hatásait ismeri, míg az igazi veszélyeket rejtő hosszú távú és közvetett hatásokkal csak kevesen vannak tisztában. (a Greenpeace, a Magyar Természetvédők Szövetsége, a WWF Magyarország és a Cognative Kft. közös kutatása.)</p>

#### **4.2. A hazai közlekedés és a közlekedési infrastruktúra jellemzői**

A következő táblázatban a Nemzeti Közlekedési Stratégia Helyzetelemzése alapján azokat a hazai közlekedési, közlekedési infrastruktúrális adottságokat, sajátosságokat, jellemzőket tekintjük át, melyek közlekedési rendszerünk környezeti hatásait befolyásolják. (Az alábbiakban nem vizsgáljuk a légi közlekedés helyzetét, mivel ennek fejlesztésével az EU-forrásból történő finanszírozhatóság feltételeinek való nem megfeleléstől tartva az IKOP nem foglalkozik. A vízi közlekedés esetében pedig csak a Dunát tárgyaljuk, mint az egyetlen nemzetközi vízi utunkat.)

**4/2. táblázat: Környezeti problémákat indukáló közlekedési sajátosságok**

	<b>Közúti közlekedés</b>	<b>Vasúti közlekedés</b>	<b>Vízi közlekedés</b>	<b>Kerékpáros közlekedés</b>
<b>Infrastruktúra</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Állaga, állapota folyamatosan romlik</li> <li>- Elemek, szakaszok hiánya miatt nem teljes</li> <li>- Településeket elkerülő utak hiányoznak</li> <li>- Főváros-központú főhálózat, hiányos keresztirányú összeköttetések</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ideiglenes és állandó lassújelekkel terhelt</li> <li>- Villamosítás hiányos</li> <li>- Kétvágányúsítás szükséges</li> <li>- Tengelyterhelés emelés szükséges</li> <li>- Városkörnyéki hálózat térbeli szerkezete előnytelen</li> <li>- Főváros-központú főhálózat, hiányos keresztirányú összeköttetések</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Az elvárt hajózási paraméterek nem teljesülnek</li> <li>- A kikötői infrastruktúra elavult</li> <li>- A turisztikai vonatkozású kikötési lehetőségek hiányosak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hálózat nem folytonos</li> <li>- Hiányoznak a biztonságos parkolás, tárolás infrastrukturális feltételei</li> <li>- Hiányzik a kölcsönzési rendszer</li> </ul>
<b>Személyszállítás</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Helyenként párhuzamos kapacitások működnek a vasúti szállításal</li> <li>- Előregedett, elavult, nagy környezetterhelésű járműállomány</li> <li>- Hiányoznak az együttműködések (pl. tarifaközösség, egységes elektronikus jegyrendszer)</li> <li>- Menetrendi összehangolás még nem teljes</li> <li>- Módváltási lehetőségek korlátozottak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Előregedett, energiapazarló, korszerűtlen gördülőállomány</li> <li>- Alacsony települési lefedettség</li> <li>- Kevés a megfelelő módváltási lehetőség (intermodális létesítmények hiányoznak, ráhordó szolgáltatás nem megfelelő, átszállási lehetőségek korlátozottak)</li> <li>- Helyi és elővárosi kötőtpályás közlekedés nem átjárható (tram-train rendszerek nem terjednek)</li> <li>- Helyenként párhuzamos közúti kapacitások működnek</li> <li>- Hiányoznak az együttműködések (pl. tarifaközösség, egységes elektronikus jegyrendszer)</li> <li>- Menetrendi összehangolás még nem teljes</li> <li>- Alacsony megbízhatóság</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kihasztnátlan lehetőségek a tömegközlekedés szempontjából</li> </ul>	
<b>Áruszállítás</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimálisnál hosszabb útvonalak</li> <li>- Modalitás alacsony fokú</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Előregedett, energiapazarló, korszerűtlen gördülőállomány</li> <li>- Hosszadalmas árutovábbítás és elegyrendezés</li> <li>- Kiszolgáló létesítmények állapota romlik</li> <li>- Alacsony megbízhatóság</li> <li>- Belföldi áruforgalomban szerepe elenyésző</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kihasztnátlan lehetőségek</li> <li>- Előregedett, energiapazarló és környezetterhelő hajóállomány</li> </ul>	
<b>Egyéb</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Egyéni közúti közlekedés térnyerése kapacitáshiányokhoz vezet</li> <li>- Fenntartási, üzemeltetési költségeket a bevételek nem fedezik</li> <li>- Magas légszennyezőanyag, illetve ÚHG-kibocsátás</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Magas fenntartási, üzemeltetési költségek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nem ismertek a tényleges vízi közlekedési igények</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tömegközlekedésben a kerékpárszállítás nem megoldott</li> </ul>





### 4.3. Konfliktusok, problémák

Nagyon röviden összefoglalva a közlekedésből adódó legfontosabb környezeti konfliktusok, illetve környezeti konfliktusokat eredményező problémák a következők.

A hazai levegőszennyezés és zajterhelés egyik meghatározó oka a közlekedés, azon belül is elsősorban a közúti közlekedés. Mind a közúti forgalom, mind pedig a közút részesedése nő a forgalomból. A tömegközlekedés folyamatosan veszít népszerűségéből, és a közösségi közlekedésen belül is egyre növekszik az autóbusz-közlekedés aránya a kötöttpályás közlekedéssel szemben<sup>30</sup>. Az áruszállításban is egyre inkább a közúti szállítás dominál. A forgalom környezetkímélőbb módokra (vasút, vízi út) való áttérelésének ugyanakkor gátat szabnak a különböző infrastrukturális és szolgáltatásbeli hiányosságok.

Hiányzik mindemellett a szennyező, használó fizet elv teljes értékű megjelenítése a szállítási, utazási költségekben.

Az elkerülő utak hiánya, illetve a sugaras, Budapest-centrikus közlekedési főhálózat egyes településeinkre elviselhetetlen terhet ró. Nagyvárosaink élhetőségét immár komolyan veszélyezteti az egyéni motorizált közlekedés térhódítása. Az elavuló infrastruktúra egyfelől a vasút további térvesztéséhez, másrészt a közutak tekintetében a forgalom lassításával a légszennyező anyagok fokozott kibocsátásához és növekvő zajterheléshez vezet.

Mindeközben pedig folyamatosan nőnek a mobilitási igényeink, melyeket a hazai közlekedési infrastruktúra nem képes, vagy csak nem fenntartható, nem környezetbarát módon képes kielégíteni. Tovább rontja a helyzetet, hogy a gazdasági fejlődés mindenk felett álló érdeke a közlekedés állandó fejlesztését követeli meg, ami további közlekedési igényeket generál, továbbá, hogy a fejlesztések stratégiai megalapozása sokszor nem megfelelő, hiányzik a teljes utazási lánc vizsgálata, az összközlekedési szemlélet, a terület- és településfejlesztési, valamint környezetvédelmi és a közlekedésfejlesztési érdekek összehangolása.

### 4.4. Az operatív program helyzetértékelése környezeti szempontból

Igen nagy horderejű környezeti hatásai ellenére a környezeti megközelítés, megalapozás - nyilvánvalóan elsősorban a terjedelmi korlátok miatt - meglehetősen érintőleges az OP-ban.

A környezet- illetve természetvédelmi vonatkozású helyzetértékelés gyakorlatilag csak az EU2020 célkitűzéseibe közvetlenül illeszkedő CO<sub>2</sub> kibocsátás és energiahatékonyság kapcsán szerepel az anyagban. Csak érintőlegesen, az előregedett gépjárműparkkal kapcsolatban említi az OP a szállópor kibocsátás problematikáját, illetve a Duna hajózhatósága kapcsán a hordalékegyensúly felborulásának és a medermélyülésnek a veszélyeit. Érdeemes megjegyezni, hogy ezek ráadásul mind olyan problémakörök (buszcseré, hajózás), amiket az OP nem, vagy nem igen kezel.

A hazai levegőminőséggel és zajterheléssel kapcsolatos problémák, illetve különösen a város környezet (és élet-) minőség kérdése nem kerül részletezésre, ahogy a közlekedés és a természeti rendszerek konfliktusai és igazából – az energiahatékonyság időnkénti említésén kívül – a közlekedésenergetika kérdései sem. Pedig a vasúti közlekedés, a tömegközlekedés, valamint a környezetbarát városi és elővárosi közlekedés fejlesztése következtében kifejezetten kedvező változások is valószínűsíthetők, amire feltétlenül érdemes volna kitérni.

<sup>30</sup> Fel kell hívjuk azonban a figyelmet arra, hogy ez nem mindig és nem feltétlenül probléma, a busz lehet a környezetet externáliákkal fajlagosan kevésbé terhelő közlekedési mód is (például olyan helyeken, ahol kis kihasználtságú, korszerűtlen dízelvonatok közlekednek). (Lásd például van Essen, H. – Schrotten, A. – Otten, M. – Sutter, D. – Schreyer, C. – Zandonella, R. – Maibach, M. – Doll, C. (2011): External Costs of Transport in Europe. Update Study for 2008. CE Delft, INFRAS, Fraunhofer ISI, Delft, mely tanulmány szerint Magyarország esetében vasúton 45 €/1000 utaskilométer, a busz esetében pedig csak 18,3 €/1000 utaskilométer a fajlagos externális költség.)

Szintén indokoltnak tartanánk a főbb, környezeti problémákat okozó közlekedési sajátosságok (pl. a sugaras közlekedési hálózat) rendszerezett bemutatását, valamint a hazai lakosság közlekedéssel kapcsolatba hozható környezettudatosságának helyzetét. Utóbbi a környezetbarát közlekedési fejlesztések kihasználtsága, pénzügyi fenntarthatósága miatt fontos.

Jóllehet tudjuk, hogy az operatív programok felépítése kötött szerkezetet kell, hogy kövessen és szigorú területi korlátoknak kell, hogy megfeleljen, mégis, összességében hiányzik egy rövid, lényegre törő, de átfogó, a főbb közlekedés okozta környezeti-, természeti problémákat megjelenítő leírás. Így a várhatóan pozitív hatású beavatkozások környezeti hasznai is könnyebben bemutathatóak, illetve egyáltalán bemutathatóak lennének.

Sajnálatos továbbá, de semmiképp nem az IKOP hibája, hogy gyakorlatilag párhuzamosan kellett készülnie a közlekedésfejlesztéseket megalapozó NKS-sel. Noha nyilvánvalóan beépíti annak eredményeit, minden szempontból jobb lett volna, ha már egy elkészült, végleges anyagra tudott volna támaszkodni a tervezés. Így tudniillik az NKS SKV-jának és Natura 2000-s hatásbecslésének főbb megállapításai is hivatkozhatók lettek volna és a választott beavatkozási területek a nagyközönség számára is jobban érthetőek/indokoltabbak lennének.

Örvendetes, és egyértelműen az OP tervezésének dicséretére válik, hogy a tervezés folyamán igyekeztek minél több SKV-javaslatot figyelembe venni és beépíteni az IKOP-ba.

## 5. Az Operatív Program környezeti hatásainak és fenntarthatósági következményeinek feltárása

### 5.1. Környezeti hatások értékelése

#### 5.1.1. Együttes értékelés

A 3.1. fejezetben bemutatott az IKOP prioritástengelyei alá tartozó egyedi célkitűzéseket és azt is, hogy ezeken belül nagyjából milyen tevékenységeket kívánnak támogatni. A környezeti hatások értékelésénél a környezeti hatásvizsgálatok bevált gyakorlata szerint arra kívánunk választ adni, hogy a tervezett tevékenységek vajon befolyásolhatják-e akár közvetlenül, akár közvetve a környezeti elemek/rendszerek állapotát, befolyásolják-e a védett értékek megőrzési lehetőségeit vagy az emberi egészséget. Továbbá a közlekedésfejlesztés esetében vizsgálnunk kell egy nem környezeti hatást is; a beavatkozások emberéletre, testi épségre gyakorolt hatásait. A továbbiakban, amikor környezeti hatásokról beszélünk, beleértjük ezt a nem környezeti, mégis az ember szempontjából jelentős hatást is.

A közlekedéssel kapcsolatos fejlesztések kapcsán valószínűsíthető környezeti hatások általában a következő szempontok alapján értékelhetők kedvezően vagy éppen hátrányosan:

- erőforrások, energiahordozók felhasználása,
- levegőminőség és ezen belül az üvegházgázokon keresztül a klímaváltozás,
- települési környezetben zaj- és rezgés viszonyok,
- fentiekén keresztül is az életminőség,
- ezen, illetve a baleseteken keresztül az emberi élet, a testi épség.

Nem szabad emellett megfeledkezni az élővilágot, a természeti értékeket, a tájat, az értékes talajt és az ásványkincseket, valamint a vizeket érő hatásokról sem.

Az intézkedéseket hagyományos környezeti hatásaik szerint elméletileg több csoportba sorolhatjuk az alábbiak szerint:

- Közvetlen és nyomon követhető közvetett **környezeti hatások** a támogatandó tevékenységek megvalósulása miatt **nem várhatók**, legfeljebb csak igen közvetetten. áttételesen befolyásolhatják a környezet állapotát.
- Olyan tevékenységek, melyeknél **várhatók kisebb-nagyobb mértékű környezeti állapotváltozások**, de ezek vagy eleve elhanyagolható mértékűek, vagy néhány megfelelő tervezési paraméter, támogatási elvárás megválasztásával azzá tehetők.
- A támogatandó tevékenység miatt **valószínűsíthető a környezeti állapotának** változása, de ez vagy nem derül ki a jelenlegi leírásból, vagy áttételesen valósul meg (pl. hatékonyabb energia- vagy anyagfelhasználás).
- Olyan tevékenységek, melyeknél **egyértelmű, hogy környezeti állapotváltozással is járnak, de ennek kedvező, kedvezőtlen, vagy elfogadható volta jelentősen függ a megvalósítás módjától.** (Ezek azok az intézkedések, amelyekre leginkább oda kell figyelni környezeti szempontból.)
- Kifejezetten és egyértelműen a **környezet állapotának javítására szolgáló tevékenységek.**
- A környezet szempontjából jellemzően **kedvezőtlen változásokat indukáló beavatkozások.**

A következőkben besoroljuk az IKOP intézkedéseit a fenti típusok közül a relevánsakba (lásd 5/1. táblázat).

#### 5/1. táblázat: Az IKOP beavatkozásainak besorolása a várható környezeti állapotváltozások szerint

Nem, vagy csak elhanyagolható mértékű környezeti állapotváltozás várható	Kimutatható környezeti állapotváltozás várható*		
	közvetve kedvező	közvetlenül és egyértelműen kedvező	inkább kedvezőtlen
1. prioritás: korábbi fejlesztések értékelése, műszaki fenntarthatósági beavatkozások, KIRA, adatgyűjtés, hatósági szabályozáshoz köthető vizsgálatok	1. prioritás: projekt előkészítés a szempontoktól függően	1. prioritás: közlekedésbiztonsági fejlesztések, környezeti fenntarthatósági beavatkozások	1. prioritás: hiányzó TEN-T szakaszok kiépítése, TEN-T közúthálózat bővítése, projekt előkészítés a szempontoktól függően**
		2. prioritás: vasúti infrastruktúrakorszerűsítés, egyes állomáskorszerűsítési beavatkozások, közlekedésbiztonsági fejlesztések (hajózásbiztonság növekedését szolgáló vízi fejlesztések is)	
2. prioritás: vasúti infrastruktúra diagnosztikai és karbantartási eszközök, NKS menedzsment eszközök, korábbi fejlesztések értékelése	2. prioritás: vasúti infrastruktúrakorszerűsítés, egyes interoperabilitás javítását célzó fejlesztések, ITS fejlesztések, menetrend alapú hálózati fejlesztések, akadálymentesítés, utazásszervezés, utastájékoztatói fejlesztések, egyes állomáskorszerűsítések, egyes vízi informatikai fejlesztések, projekt előkészítés	3. prioritás: új kötőpályás vonalak, közlekedésbiztonság javítása (célzott fejlesztések és képzés), bizonyos állomáskorszerűsítési beavatkozások, vonal villamosítások, eco-driving képzés	4. prioritás: TEN-T-n kívüli közút fejlesztések**
	3. prioritás: Elővárosi HÉV- és vasútvonalak korszerűsítése, ITS fejlesztések, közlekedési láncok összekapcsolása, intermodális fejlesztések, utazásszervezés, városi kötőpályás vonali fejlesztések, járműbeszerzések, korábbi fejlesztések értékelése, egyes állomáskorszerűsítések, projekt előkészítés,		
3. prioritás: karbantartást szolgáló eszközök	4. prioritás: közösségi közlekedés népszerűsítése és közlekedésbiztonsági kampányok, közlekedési rendszer környezeti és energetikai modelljének kidolgozása, projekt előkészítés, korábbi fejlesztések értékelése	4. rioritás: hajó főgépcseré, üzemanyag-takarékos vezetési képzés, teleautó-rendszerrel kapcsolatos beavatkozások, vasút villamosítás és korszerűsítés	

\* Itt tárgyalva a testi épségre, életre gyakorolt hatásokat is.

\*\* A települések elkerülését biztosító utak azonban magának az adott település környezet minőségének szempontjából viszont kedvezőek!

Megállapíthatjuk, hogy az IKOP keretében tervezett intézkedések ugyan nem minden esetben közvetlenül, de végső soron a korábbi technikai segítségnyújtásba sorolt beavatkozások és egyes karbantartási eszközbeszerzések kivételével – bár meg kell jegyezzük, hogy a közlekedési infrastruktúra megfelelő állapotának fenntartása egyes szempontokból igenis kedvező, lásd például a zajterhelés növekedésének megelőzése mondjuk a kátyúsodás megakadályozásával - mind hatással vannak a környezetre, mi több igen egyértelműen elhatárolható, hogy melyek kedvezőek, azaz melyek szolgálják inkább a környezet állapotának javulását, és melyek azok, amelyek jellemzően a környezet állapotának romlását eredményezik.

A kedvező hatásúnak ítélt beavatkozások nagyobb része azért „csak” közvetve kedvező hatású, mert csak akkor éri el kedvező környezeti hatását, ha sikerül elérni a személy- és áruforgalom közútról történő elterelését – önmagukban a fejlesztések ezt nem nyilvánvalóan nem mindig tudják garantálni. Egyes beavatkozásoknak van, lehet közvetve és közvetlenül is ható szegmense: a lassújelek megszüntetése egyrészt az egyenletesebb sebesség biztosításával üzemanyag-megtakarításban is jelentkezhethet, de ennél is nagyobb mértékű az a hatás, amit a nagyobb sebesség következtében forgalomvonzó hatásánál keresztül kifejthet. Hasonlóan, az állomáskorszerűsítés pl. energiamegtakarításon, éghajlatváltozás hatásainak enyhítésén, stb. át közvetlenül is hat a környezetre, ha pedig többek között a parkolófejlesztések, utastájékoztató javítása hatására növekszik a vasúti személyforgalom, akkor ennél jóval nagyobb közvetett hatásokról is szó van már.

Persze a beavatkozások még így sem teljesen fekete-fehérek; egyesek bizonyos környezeti elemek szempontjából kedvezőek, mások szempontjából viszont inkább hátrányosak. Ilyenkor azt kell vizsgálni, hogy mi a meghatározó hatás (pl. egy vasúti vonal (részleges második vágány) létrehozása a táj és az élővilág szempontjából egyértelműen kedvezőtlen, de az ezekre szintén negatív hatással lévő közútfejlesztéshez képest a levegőtisztaság szempontjából kifejezetten javító hatású lehet). A káros hatások továbbá esetleg megfelelő kritériumokkal enyhíthetők.

Ezen kedvezőtlen hatású tevékenységeknél meg kell találni azokat az elveket, mellyel az elkerülhetetlen környezeti terhelések minimalizálhatók. Általában ilyen az energiahatékony, víztakarékos megoldások alkalmazása, a hulladékok újrahasznosítása, de speciálisan a közlekedési fejlesztések esetében a közlekedési igények csökkentését, illetve a környezettudatosabb közlekedést népszerűsítő, ösztönző szemléletformálásra kell elsősorban gondolnunk. Ezek a megoldások ugyan a fenntartható fejlődés, a környezet/természet kímélete irányában ható lépések, azonban csak nagyon áttételesen és csak igen kis mértékben fogják befolyásolni az alapfolyamatokat, az ország környezeti állapotát.

A közlekedésfejlesztések további sajátossága, hogy a beavatkozások jelentős és forrásfelhasználás szempontjából meghatározó része – infrastruktúra-fejlesztések, korszerűsítések - a megvalósítás során akár komoly környezeti terhelésekkel is jár, sokszor úgy, hogy a működés során viszont már kifejezetten előnyös a környezet szempontjából. A létesítés során fellépő hatásokat a hatásfolyamat-ábrán még megjelenítjük, de a szöveges értékelés során már csak a működés nagyságrendekkel hosszabb ideig fennálló hatásaival foglalkozunk. (Természetesen a megvalósításhoz is adunk viszont olyan javaslatokat, melyek a környezeti szempontú hatékonyságot javíthatják.)

Környezeti szempontból egy közlekedésfejlesztési beavatkozás akkor tekinthető előremutatónak, ha környezet- és természetkímélő a megvalósítása és az üzemeltetése. (Utóbbi lehetőleg a korábbi, akár kiváltott megoldásoknál környezetbarátabb.) A környezeti hatások tekintetében a fentiek mellett előzetesen még arra hívnánk fel a figyelmet, hogy összhangban a Fehér Könyv 54. pontjával: „a társfinanszírozott projekteknek is tükrözniük kell, hogy olyan infrastruktúrára van szükség, amely minimálisra csökkenti a környezeti hatást, ellenálló az éghajlatváltozás esetleges hatásaival szemben, és fokozza az utasok biztonságát és védelmét.”

A közlekedési fejlesztések esetében a cél az kell, legyen, hogy annak ellenére, hogy bizonyos fejlesztések többnyire elvártan a forgalom növekedését fogják eredményezni, a káros anyagok kibocsátása, valamint az anyag- és energiafelhasználás csökkenjen, a természetes élőhelyek pedig legalább a jelenlegi szinten fennmaradjanak.

A környezeti szempontok integrálása kapcsán meg kell jegyezzük, hogy a közlekedésfejlesztéssel foglalkozó szakemberek sokszor hajlamosak azt feltételezni, hogy a környezetvédelmi engedély megléte garancia egy beruházás „ártalmatlanságára”.

A valóságban azonban ez nincs, nem is lehet így, különösen mivel az egyes projektek hatásai igen gyakran összeadódnak és erősítik egymást. Ráadásul a környezeti hatásvizsgálat gyakran már késői szakasz a környezeti problémák megelőzésére, különösen, hogy – kiváltképp EU-s

támogatásra számottartó projektek esetén – az illetékes hatóságra sokszor óriási nyomás nehezedik a projekt „továbbengedése” érdekében.

Jó volna, ha nem lenne elég pusztán a környezetvédelmi engedély megléte a környezetvédelmi szempontok teljesüléséhez! Sajnos féltő, hogy igazán jelentős változás már nem érhető el, mivel csak a már kellően előkészített projektek kerülnek be várhatóan a projektlistába. Azaz, az előkészítés folyamatába érdemben már nem minden területen lehetséges beavatkozni, még leginkább a kivitelezés az, ahol be lehet csempészni a környezeti szempontokat (pl. inert hulladékhasznosítás kötelező arányának előírása az útépitések során, őshonos fajokból álló fasor telepítések a megépülő vonalas infrastruktúra mellé), illetve ahol a környezetkímélő megvalósítás minimumkövetelmény kell legyen.

Ugyanakkor még a forráslekötés és a megvalósítás gyorsításának igénye sem vezethet a környezet szempontjából kedvezőtlen hatásokkal járó projektek megvalósulásához, pillanatnyi érdekekből kifolyólag nem okozhatunk nehezen, vagy egyáltalán nem helyrehozható károkat. Ez még akkor is így van, ha emiatt esetleg vissza kell lépni a projektelőkészítés egy korábbi fázisába (terv-, vagy engedélymódosítás). Akár a meglévő engedélykérés ellenére is ki kell térni bizonyos, a hatásvizsgálatban, illetve az engedélyben esetleg nem taglalt szempontok vizsgálatára is!

Az alábbiakban az egyértelműen inkább kedvező, illetve inkább kedvezőtlen közlekedési fejlesztések közül az összetettebb, és többféle jellemző hatással is rendelkezők (vasúti és kötőtpályás hálózati fejlesztések, közútfejlesztések) hatásait, hatásfolyamatait hatásfolyamat-ábrákon mutatjuk be. A hatásfolyamat-ábrák felépítése a hatásvizsgálatoknál megszokott:

- Az első oszlop az érintett környezeti elemet, vagy rendszert jelzi;
- A második oszlop sorszámozás;
- A tervezett tevékenység várható hatótényezői a harmadik oszlopban szerepelnek. Adott hatótényező mindig annál a környezeti elemnél jelenik meg, amelyre közvetlenül, áttétel nélkül hat. Egy hatótényező egyszerre több környezeti elemre is hathat közvetlenül, persze más-más módon. Ilyenkor az összes érintett környezeti elemnél szerepeltetjük. (Ilyenek például az építési munkák, vagy a forgalom hatásai, amelyek több környezeti elemre/rendszerre hatnak.)
- A várható közvetlen hatások a negyedik, a közvetett hatások után következő oszlopokban szerepelnek. A nyílak a hatások tovagyűrűzését jelzik a végső hatásviselők irányába. A tovagyűrűzés számtalan fázison keresztül történhet többnyire egyre csökkenő, ritkán erősödő hatásokkal. Általában a tovagyűrűzés alatt a hatások intenzitása lecsengő tendenciájú. A végső hatásviselő általában az ökoszisztéma és/vagy az ember.
- Az utóbbit az ábrán külön, kiemelten, az utolsó oszlopban kezeltük, mivel a környezetet érő hatások, azaz a környezeti elemek/rendszerek állapotában beállt változások alapvetően az ember szempontjából értelmezhetők és értékelhetők.

Az ábrákon a meghatározó hatótényezőket félkövér betűkkel emeltük ki.

5/1. ábra: **Közútfejlesztések (építés, működés) lehetséges környezeti hatásai, hatásfolyamatai**

Érintett elem/rendszer	Hatótényezők / Események	Közvetlen hatás	Közvetett hatások	Ember mint végső hatásviselő
<b>Levegő</b>	1 Építkezés	→ Átmeneti levegőminőség vált.	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Éghajlatváltozás</div>	Egészségügyi károsodás lehetősége
	2 <b>Forgalom</b>	→ <b>Tartós levegőminőség romlás az út mentén, ÜHG kibocsátás növekedése</b>		
	3 Forgalom elvonó hatás	→ Tartós levegőminőség javulás a párhuzamos utak mellett		
	4 Havária	→ Átmeneti levegőminőség vált.		
<b>Felszíni és felszín alatti vizek</b>	5 Vízépítési műtárgyak elhelyezése	→ Vízdinamikai változások felszíni vizekben	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Felszín alatti vizek változása</div>	Romló hasznosítási lehetőség
	6 Anyagnyerőhelyek kialakítása, és/vagy működtetése	→ Vízdinamikai változások felszín alatti vizekben		
	7 Csapadékvíz elvezetés és szikkasztás	→ Felszíni vagy felszín alatti vizek minőség romlása		
	8 Havária	→ Felszíni vizek átmeneti minőség romlása		
<b>Föld</b>	9 <b>Területfoglalás</b>	→ <b>Mennyiségi csökkenés</b>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Talajszennyezettség növekedése az út mellett</div>	Romló hasznosítási lehetőség
	10 Anyagnyerőhelyek kialakítása	→ Mennyiségi csökkenés		
	11 Fenntartási munkák	→ Talajszennyeződés		
	12 Havária	→ Talajszennyeződés		
	13 Hulladékkezelés építési, majd működési fázisban	→ Talajszennyeződés		
<b>Élővilág-ökoszisztémák</b>	14 <b>Területfoglalása</b>	→ <b>Élőhely csökkenés</b>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Életfeltétel romlása</div>	Egészségkárosodás lehetősége
	15 Gázolás	→ Egyedek pusztulása		
	16 <b>Forgalom zavaró ingerei (optikai, zaj, hő, ökológiai gát stb.)</b>	→ <b>Élőhely zavarás</b>		
	17 Növénytelepítés	→ Kedvezőtlen hatások csökkentése		
<b>Művi elemek Települési környezet</b>	18 Új művi elem megjelenése	→ Értékváltozás	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Művi elemek állagromlása</div>	Életkörülmények változása
	19 Építkezés	→ <b>Zaj-és rezgés terhelés növekedés az út mentén</b>		
	20 <b>Forgalom</b>	→ Zaj/rezgésszint csökkenés		
	21 Forgalom elvonó hatás	→ Forgalom csökkenés másutt		
	22 Új infrastruktúra elem megjelenése	→ Településközi kapcsolatok változása, innovációs hatások		
	23 Új infrastruktúra elem megjel.	→		
<b>Táj</b>	24 <b>Új vonalas infrastruktúra megjel.</b>	→ <b>Tájképi – tájszerkezeti változások</b>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Tájhasználati változások</div>	Életmód, életkörülmény vált.



5/2. ábra: Vasútfejlesztés<sup>31</sup> (korszerűsítés és működés) lehetséges környezeti hatásai, hatásfolyamatai

Érintett körny.-i elem/rendszer	Hatótényező	Közvetlen hatás	Közvetett hatások	Ember mint végső hatásviselő	
Levegő	1 Építkezés	→ Átmeneti levegőminőség romlás		Egészségkárosodás, életkörülmények változása, veszélyezt.	
	2 Forgalom + forgalom elvonó hatás	→ Levegőminőség javulás, ÜHG kibocsátás csökkenés			
	3 Forgalmi csomópontok működése	→ Levegőminőség romlás, havária veszély			
Felszíni és felszín alatti vizek	4 Művi elemek arányának növekedése	→ Lefolyási viszonyok változása		Felszín alatti vizek szennyeződése	Használat korlátozás
	5 Vízfolyás keresztezések kialakítása	→ Vízdinamikai változások, havária veszély		Talajszennyeződés	Egészségügyi károsodás lehetősége Használat korlátozás
	6 Forgalmi csomópontok működése, havária	→ Vízszennyezés (veszélyes anyagok élővízbe kerülése)			
Föld	7 Területfoglalás (intermodális csomópontok)	→ Mennyiségi csökkenés		Életfeltételek romlása, migráció, izoláció, degradáció	Használat korlátozás
	8 Vasúti forgalom, havária	→ Talajszennyeződés			
	9 Hulladékkeletkezés	→ Talajszennyeződés			
Élővilág-ökoszisztémák	10 Területfoglalás	→ Egyedek, populációk pusztulása, élőhely csökkenés		Egészségkárosodás	Géneráció, életfeltételek változás
	11 Hálózat léte és működése, fenntartás: gyomirtás	→ Élőhelyek zavarása, életfeltételek romlása, pusztulás			
	12 Működés zavaró hatásai, gázolás	→			
Művi elemek Települési környezet	13 Korszerű kötőtpályás hálózat léte és működése	→ Közút tehermentesítése		Életkörülmények, életminőség javulása, városias környezeti problémák enyhülése	
	14 Építkezés	→ Átmeneti zajszint növekedés			
	15 Vasúti forgalom gyorsulása, növekedése	→ Zaj- és rezgésszint növekedés a vasút mentén			
Táj	16 Villamosvezeték megjelenése a sínek mentén	→ Tájképi változás		Életkörülmények, életminőség javulása, városias környezeti problémák enyhülése	

<sup>31</sup> Ide értve a közösségi közlekedés fejlesztés kötőtpályás fejlesztéseit is.

## 5.1.2. Környezeti elemek/rendszerek várható változásai prioritástengelyenként

### 5.1.2.1. Általános észrevételek

Előjáróban annyit kell megjegyeznünk, hogy az EU követelményei, előírásai (milyen fejlesztéseket vár el és milyen fejlesztéseket hajlandó finanszírozni), valamint a szakaszolt projektek, illetve az előző periódusban előkészített – és előkészítettséjük miatt most előnyben részesülő – projektek miatt az OP mozgástere meglehetősen limitált. A források végeessége csak még tovább szűkíti a lehetőségeket, hiszen a támogatások elaprózása oda vezetne, hogy szélsőséges esetben akár egyetlen célt sem tudnánk elérni. Ezért tekintettel kell lennünk az értékelés során arra a tényre, hogy mivel minden kezelendő probléma terén az OP nem tud beavatkozni, ezért inkább néhány kiemelt területre koncentrálnak.

Az OP beavatkozási lehetőségeit továbbá szűkítik az IKOP-ot megalapozó stratégiai dokumentumban, a Nemzeti Közlekedési Stratégiában foglaltak, mivel az OP az NKS megvalósításának egyik, de a 2014-2020 közötti időszakban domináns eszköze.

A konkrét hatások értékelését, megítélését rendkívül nehézé teszi, hogy az NKS még nem került elfogadásra, így az OP projektlistája és ennek következtében az indikátorok célértéke sem végleges még. (Az OP az NKS- projektlistát tartalmazza, sem a CEF-ből finanszírozni tervezett, sem a végleges szakaszolt projektek listája nem tisztázott még.) Ennek hiányában igazából sem azt nem lehet megmondani, hogy megfelelő-e a források prioritások közötti megosztása, sem azt, hogy költséghatékonyan éri-e el az OP a kívánt célokat. (E tekintetben még az előző költségvetési ciklus tapasztalatai sem állnak rendelkezésre, hiszen még jelenleg is valósulnak meg a projektek, nincs információ még arról, hogy mekkora pénzből, összességében mit értek el.)

Az operatív program konkrét tartalma kapcsán az alábbi általános megjegyzéseket tesszük.

- Az előző finanszírozási periódussal, illetve közlekedésfejlesztési operatív programmal (KözOP) összehasonlítva egyrészt az állapítható meg, hogy abszolút mértékben közel 45%-kal csökkentek a források (KözOP 3. módosítása: 1877,46 milliárd Ft, IKOP: 2979 millió Euro), reálértéken nézve, fogyasztói árindex-szel számolva a csökkenés ~60%-os. Némileg javít a helyzeten a CEF-ből megvalósítani tervezett közlekedési projektek figyelembevétele; korábbi információk alapján a „magyar közlekedési borítékba” 373 milliárd Ft jut.
- Másrészt az is látható, hogy a környezeti, fenntarthatósági szempontból kevésbé kedvező közútfejlesztésre ugyan még mindig a források egy jelentős része jut (az 1. prioritásra az IKOP forrásainak ca. 29%-a jut, arról nincs információ, hogy a 4. prioritásra allokált szűkös keretből mennyit fognak közútfejlesztésre fordítani, de az indikatív lista alapján tetemes összeg volna szükséges), de korábbi túlsúlya már megdőlt (a KözOP harmadik módosítása eredményeképpen a TEN-T közúti fejlesztésekre a KözOP egyébként jóval magasabb forrásainak mintegy 18,1%-a, a térségi elérhetőség javítására kb. 23,9%-a jutott). Ezt a képet tovább árnyalná, ha lenne friss információ a CEF-ből tervezett projektekről (korábban a CEF magyar borítékjába biztosan beférő projektek mindegyike vasúti fejlesztés volt). Az azonban biztos, hogy a környezeti szempontból kedvezőtlenebb nemzetközi közúti fejlesztésekre nagyobb arányban szán az IKOP forrást, mint korábban a KözOP, hiszen a városi környezet és életminőség szempontjából kedvező elkerülő utak építésére a korábbinál mindenképpen jóval kisebb forrás lesz.
- Az operatív program jelentős részben gyakorlatilag az átmenő forgalom infrastruktúrájának (TEN-T hálózat) fejlesztésére koncentrálnak (1. és 2. prioritás), ezzel jelentős lépést tesz a vonatkozó EU elvárás teljesítése felé, másrészt hozzájárul a gazdaság hazánk tranzitország voltán alapuló fejlesztéséhez. Ez azonban környezeti szempontból finoman szólva is megkérdőjelezhető, ráadásul kérdéses az is, hogy a várt gazdasági-társadalmi hasznok (pl. foglalkoztatás, jövedelemszint növekedése)

valóban jelentkeznek-e. **A tranzitforgalom növekedéséből származó várt hasznokat úgy kell tudni kiaknázni, hogy a környezet, a természet, és végső soron az ember érdekei ne sérüljenek!**

- Ugyan az EU a térségi fejlesztések esetében a nemzeti források szerepvállalását kívánja, az SKV szemszögéből fontos megjegyeznünk, hogy – ahogyan az már az előző finanszírozási periódus közlekedési operatív programjának környezeti vizsgálata során is megállapításra került - a gazdaságfejlesztési, versenyképesség növelési célok megint csak háttérbe szorítják a társadalmi-gazdasági kohéziót.
- A közlekedési eszközpark, a járműállomány megújítása – noha több értékelő tanulmány is megállapította szükségességét – az előző időszakhoz hasonlóan továbbra is csak a kötöttpályás közlekedés fejlesztése kapcsán jelenik meg. A buszállomány cseréjének területi operatív programból történő támogatásának szándéka nem derül ki az adott OP-kból.
- Hiányzik a hálózatban történő gondolkodás, a szálak elvarrása igényének megjelenítése. A multimodalitás a jelen OP verzióban nem tűnik hangsúlyosnak, pedig ma már - ahol szóba jöhet - az intermodalitáson túllépve errefelé kellene fejlődni a közösségi közlekedés részaránya csökkenésének, illetve még inkább a közúti szállítás részaránya növekedésének megállításához.
- Nem igazán jelenik meg a projektek összehangolása, a teljes utazási lánc fejlesztésére irányuló, összközlekedési szemléletű megközelítés, továbbá az integráció kérdése – sőt, az IKOP az ITI-től és a CLLD-től például kifejezetten elzárkózik –, pedig az együttes előkészítésre – különösen az önkormányzati projektek illesztésére – nagy hangsúlyt kéne helyezni. Ugyanakkor elővárosi viszonylatban már megjelenik az utazási láncok összekapcsolásának támogatása és a kiválasztási kritériumok között a városi projektek esetében az ITS-ben szereplés és a más fejlesztésekkel való szinergia már követelményként említésre kerül.
- ☞ **Javasolt a jövőben az eddigieknél nagyobb hangsúlyt fektetni az összközlekedési megközelítés és a stratégiai megalapozottság vizsgálatára a projektek értékelése során.**
- ☞ **Javasoljuk, hogy a későbbiekben tervezett, illetve a folyamatban lévő intézkedések stratégiai megalapozása és összehangolása érdekében a 3. prioritás keretében biztosítsanak lehetőséget fenntartható városi mobilitási tervek készítésének támogatására is.**

#### 5.1.2.2. Levegőminőség

Az IKOP beavatkozásai igen különbözőek a levegőminőségre gyakorolt hatásaik tekintetében. A tervezett közútfejlesztések esetében összességében – tekintettel arra, hogy a városi levegőminőségre várhatóan kedvező hatással bíró MO-ás gyorsforgalmi úthoz kötődő, illetve egyes, az OP-ban még nem véglegesített egyéb fejlesztések kivételével nem településeket elkerülő, ezzel a korábban az átmenő forgalom által különösen terhelt települések levegőkörnyezetét javító beruházásokról van szó – a levegőbe történő kibocsátások növekedése várható. A vasútfejlesztések (a vasútvillamosítás, illetve a közúti közlekedés és szállítás részarányának csökkentésén keresztül) és a városi és elővárosi személyszállítás ellenben a levegőminőség javulása irányába mutatnak.

Az **1. prioritás**ban támogatott TEN-T úthálózat fejlesztésétől globális szinten a megtett távolságok jelentős lerövidülése következtében a légszennyező anyagok (különösen az üvegházgázok) kibocsátásának csökkenését várjuk. Ugyanakkor a településeket nem érintő, lényegesen magasabb haladási sebességet lehetővé tevő gyorsforgalmi utak ezzel ellentétes hatást is indukálhatnak. Ugyanis (légszennyezőanyagtól, járműtől, stb. függően) körülbelül 70 km/h felett a növekvő sebesség fokozódó üzemanyag-felhasználással és káros anyag emisszióval jár. Amíg ez a településeket nem érintő utak esetében első látásra talán nem tűnik

akkora a problémának (lásd lejjebb), éppen az EU-s fejlesztések és így az IKOP fókuszában is álló ÜHG-kibocsátás kapcsán összességében akár romló helyzettel is szembesülhetünk. (Számítások szerint a 2000 és 2009 között megvalósult hazai – nem gyorsforgalmi – közútfejlesztési projektek hatására a CO<sub>2</sub>-kibocsátás az érintett projektszakaszokon mintegy harmadával nőtt, mivel a külterületi szakaszokon realizálható magasabb sebesség okozta többletfogyasztás miatti CO<sub>2</sub> kibocsátás növekedés jelentősebb, mint a belterületi szakaszokon tapasztalt csökkenés hatása.)

A városi levegőminőséget rontó szennyezőanyagok tekintetében viszont egyértelmű javulás várható a fővárosban, például az 1. prioritásból támogatásra tervezett MO-ás elkerülő északnyugati szakaszának kivitelezésével.

A helyzetet tovább rontja, hogy az ekkora horderejű közútfejlesztések természetesen a közúti közlekedés részarányának további növekedését vonják maguk után, ahelyett, hogy más, környezetkímélőbb közlekedési és még inkább szállítási módok felé terelnének. Mivel nemzetközi hálózat fejlesztéséről van szó, ezért a közúti közlekedés arányának növelése nemzetközi szinten is érezteti majd hatását.

Amennyiben tehát megvalósulnak a beruházások, de továbbra is hiányoznak a forgalom csillapítását, hatásait mérséklő, valamint más közlekedési eszközök felé terelését lehetővé tevő megoldások, ösztönzők, akkor (térégi, de amennyiben más országoktól is forgalomelszívás történik, akkor országos szinten is) óhatatlanul a levegőminőség romlásával kell számolni, még úgy is, hogy az új nyomvonalak kialakításakor már a környezet- és az emberi egészség érdekeit szem előtt kell tartani. Meg kívánjuk jegyezni ugyanakkor azt is, hogy noha a vonatkozó (306/2010. (XII.23.)) Korm. rendelet előírásait új vonalforrások esetében értelemszerűen betartják a tervezők, nem szabad elfeledkezni arról, hogy egyes légszennyezők prekursoraiból azok kibocsátási helyétől távolabb keletkeznek és okoznak környezetminőségi problémát (ózon), vagy kiülepedés, illetve átalakulás nélkül jutnak el messzire (szálló por). Kérdés tehát, hogy nagyobb távolságokban (akár lakott területeken) milyen immisziós következményekkel lehet számolni.

Kérdéses továbbá az is, hogy a tervezéskor becsült forgalom – és így az okozott kibocsátások is! – nem haladják-e meg majd jelentősen a számított értékeket. A beruházások során megvalósuló utakon kialakuló forgalom becslése ilyen szempontból ezen projektek legnagyobb és meglehetősen nehezen kezelhető (légszennyezettségi határértéket rendszeresen és tartósan meghaladó koncentrációk esetében leginkább a kiépítés céljával ellentétben álló forgalomszervezési korlátozó intézkedések jöhetnek szóba) kockázatának tekinthető. A vonalas létesítmények mellett kialakítani javasolt véderdősávoknak a szennyezés terjedésének meggátlása és a levegő minőségének javítása terén mindezekért jelentős szerep jut.

Az új útszakaszokon lokálisan szennyezettebb területek alakulnak ki; a komplex pihenőhelyek, üzemanyagtöltő állomások, vendéglátóegységek környékén.

- ☞ **Javasoljuk az útépitésekhez kapcsolódóan az (őshonos fajokból álló) erdősáv telepítés előírását a levegőbe jutott káros anyagok „szűrése” érdekében.**
- ☞ **Javasoljuk a közlekedési igények csökkentését, a környezetbarát közlekedés felé történő elmozdulást elősegítő szemléletformáló tevékenység kötelező előírását minden fejlesztés, de különösen a közúti közlekedéshez kapcsolódó fejlesztések esetében.**

Légszennyezés szempontjából a motorizált megoldások közül napjainkban - megfelelő kihasználtság esetén! - a vasúti közlekedés tűnik a legkedvezőbbnek (a vízi közlekedés vitatott levegőminőségre gyakorolt hatásai és kisebb hazai jelentősége miatt is). Az elektromos mozdonyok légszennyezőanyag kibocsátása a villamos energiát megtermelő erőműveknél jelentkezik, a dízelmozdonyok kibocsátása pedig ugyan a tehergépjárművek kibocsátásával

közélíthető, de vasúton üzemanyag-egységként kétszer annyi utas, illetve áru szállítható, mint közúton (Forrás: www.dolceta.eu).

Ezért a vasúti szállítás arányának növelése a levegőminőség szempontjából általában is kedvező és kívánatos. A vasúti áruszállítás versenyképességének javítása, a vasúti szállítás szerepének erősítése a kisméretű szálló por (PM10) csökkentési stratégiának is az egyik fontos eleme. Így a **2. és 3. prioritások** a levegőminőség javulását szolgálhatják, amennyiben sikeresek a közúti forgalom kiváltásában. Ezt a fentebb már javasolt szemléletformáló tevékenység tudná támogatni (egyszersmind a fejlesztések pénzügyi fenntarthatóságát is támogatva).

Míg az eddigiekben inkább a CO<sub>2</sub>-ra helyeztük a hangsúlyt, a 3. prioritásban (elővárosi kötőtpályás kapcsolatok és városi közlekedés fejlesztése) finanszírozott projektek eredményeképpen nem csak az ÜHG-emisszió, hanem az egyéb, településeink levegőjét súlyosan terhelő légszennyező anyagok (nitrogén-oxidok, illékony szénhidrogének, kisméretű szálló por, illetve végső soron ózon, csak, hogy a legproblémásabbakat említsük) tekintetében is javulás várható. Főleg akkor, ha a különböző típusú fejlesztések hatására számottevő sokaság választja a saját gépkocsi helyett a tömegközlekedést, vagy a nem motorizált közlekedési módokat. Fontos ennek érdekében a zöldebb közlekedéssel összefüggő szemléletformálás (**4. prioritásban** kifejezetten megjelenik, de minden érintett prioritásban, minden projektnél javasolható), de az is, hogy teljes utazási láncok, összközlekedési szemlélettel kerüljenek fejlesztésre (akár OP-k vagy prioritástengelyek közötti együttműködések eredményeképpen), a párhuzamos, egymással konkuráló megoldásokat kerülve. A városi levegőminőség javítása meglátásunk szerint rendkívüli jelentőségű, hiszen az ország lakosságának zöme (ca. kétharmada) városlakó, de nagyvárosaink zöme komoly – részben, vagy döntően közlekedési eredetű – légszennyezettséggel küzd (szálló por esetében több légszennyezettségi agglomerációban nem sikerült teljesíteni az EU elvárását)!

(A kedvező hatású beavatkozások mellett sajnálatos ugyanakkor, hogy nem látni, hogy a közösségi közlekedés levegőminőség szempontjából is komoly gondokat okozó előregedett diesel-üzemű buszállomány cseréjére van-e lehetőség legalább a területi operatív programokból.) Az OP-ban továbbá egyelőre nincs információ arról, hogy a fent említett integrált, összközlekedési szemléletű megvalósítás hogyan lesz biztosítva.

A már említett 4. prioritás levegőre gyakorolt hatásai változóak; a nem TEN-T hálózatba tartozó közútfejlesztések kapcsán az 1. prioritásnál leírtak érvényesek, azaz hogy a forgalommal különösen terhelt városokat elkerülő utak létesítése a városi levegőminőségre mindenképpen kedvező, de összességében, országos viszonylatban a nagyobb sebességek és a forgalomvonzó, -növelő hatás miatt valószínűleg inkább kibocsátás növekedéssel járnak. A szintén a 4. prioritásban támogatott energiahatékonysági beavatkozások (vasút villamosítás kiépítése, korszerűsítése, eco-driving képzések, teleautó rendszerrel kapcsolatos beavatkozások, hajók főgépcseréje) a levegő immisziós állapotára is jó hatással lesznek.

### 5.1.2.3. Erőforrások védelme

Az EU2020, így az uniós támogatásból finanszírozott fejlesztések egyik fontos célja az energiahatékonyság javítása, az energiahordozók takarékos felhasználásának lehetővé tétele. Az IKOP is kiemelt figyelmet szentel az energiahatékony közlekedés felé történő elmozdulásnak, az OP számos beavatkozása szolgálja ezt a célt.

Az IKOP 4. prioritása – leszámítva a „kakukktójásként ide került TEN-T-n kívüli közútfejlesztéseket - kimondottan a közlekedési rendszer energiahatékonyságát növelő, igen változatos beavatkozásokat tartalmaz (hajó főgépcserétől kezdve a szemléletformáláson és a közlekedési rendszer környezeti és energetikai modelljének kialakításán át a vasút villamosítás korszerűsítéséig), de más célkitűzések/intézkedések is hatnak – többféleképpen - többek között az energiahatékonyságra is.

Elsősorban a közúti közlekedéssel összehasonlítva rendkívül energiahatékony és energiatakarékos vasúti közlekedés, szállítás (a személyszállítás esetén energiaigénye csak

negyed/ötödannyi, teherszállításban ötöd/hatodannyi, mint azonos teljesítményű közúti szállításé) arányának növekedését eredményező fejlesztéseket kell említenünk. (Ezen belül is kiemelve a vasútvonalai villamosításokat, mint egy alapvetően energiatakarékos közlekedési mód még energiahatékonyabbá alakítását célzó beruházásokat), illetve általában a közösségi közlekedéshez kapcsolódó beavatkozásokat, melyeket támogat a tömegközlekedéssel kapcsolatos szemléletformálás is (**2., 3. és 4. prioritások**.)

Másfelől azonban a közlekedés, mint egy rendkívül energiaigényes ágazat fejlesztése, a mobilitási igények gerjesztése az energiatakarékosági törekvésekkel megy szembe. Ez különösen a közútfejlesztések (1. és 4. prioritás) esetében jelentős, mivel az effajta beavatkozások elkerülhetetlenül az egyéni közúti közlekedés térnyerését, ezzel a közlekedésben felhasznált energiamennyiség növekedését segítik. A **4. prioritásban** nevesített, az üzemanyag-takarékos vezetéssel kapcsolatos ismeretek oktatása (ez megjelenik a 3. prioritásban is) és a teleautó-rendszer kialakításának megalapozása, népszerűsítése, elterjesztése ezt némiképp enyhíteni igyekeznek. Ezek azonban, bármilyen hatékonyak és jók is, a közlekedés energiafelhasználásának tükrében sajnos igazából kis mértékben tudnak csak hozzájárulni az üzemanyag felhasználás mértékének csökkentéséhez. Ennek ellenére minden közútfejlesztési projekt kötelező elemévé kéne tenni ezt a fajta szemléletformálást (lásd korábbi javaslat).

Az OP a megújuló energiahasznosítással nem foglalkozik, célzottan a megújuló üzemanyagokhoz kapcsolódó fejlesztéseket nem tervez támogatni, azonban az alábbi javaslatunkkal összhangban a Horizontális elvek kapcsán a fenntartható fejlődésről szóló részben megemlíti, hogy előnyben kell részesíteni a megújuló energiaforrások alkalmazását.

- ☞ **A megújuló energiaforrások felhasználásának lehetőségeit vizsgálni lenne szükséges a projektekhez kapcsolódóan (pl. közlekedési lámpák, utastájékoztatók, stb.), az ilyen elemet vállaló projekteket előnyben javasolt részesíteni.**
- ☞ **Javasoljuk az energiahatékonyságot, energiatakarékoságot horizontális célkitűzéssé tenni.**

Az eddigiekben csak az energiaforrásokról volt szó, a természeti erőforrások azonban egy sor egyéb anyagot is magukban foglalnak, melyekkel szintén fenntartható módon kell bánnunk. E tekintetben az anyag sok információt nem tartalmaz – mivel inkább a pályázati kiírásokban rögzítendő kritériumokról van szó, ezért nem is feltétlenül az OP feladata ennek részletezése -, a horizontális elvekkel foglalkozó fejezetben azonban az alábbi javaslatunkkal összhangban kitér az inert hulladékok, újrafelhasznált anyagokból készülő termékek felhasználására és a szelektív hulladékgyűjtés bevezetésére.

- ☞ **Az építkezések során lehetőség nyílik inert hulladékok hasznosítására – e tekintetben legkésőbb a kiírásokban kötelező arány előírása javasolható.**
- ☞ **A közlekedési fejlesztések kapcsán szükséges a szelektív hulladékgyűjtést lehetővé tenni az infrastruktúrát, a szolgáltatást használók, illetve a dolgozók számára. A szelektív hulladékgyűjtést a megvalósítás során is biztosítani kell és törekedni kell az ömlesztetten gyűjtött illetve egyéb hulladékok esetében is lehetőség szerint az ártalmatlanítás helyett a hasznosításra történő átadásra.**
- ☞ **Az épületek, egyéb infrastrukturális elemek bontása (pl. 1. prioritásban a volt határátkelőhelyek bontása, de állomáskorszerűsítés és pályarekonstrukció esetén is előfordulhat) esetében biztosítani kell, hogy a keletkező építési-bontási hulladékok ne ártalmatlanításra, hanem hasznosításra átadásra (vagy akár a projekten belül hasznosításra) kerüljenek.**
- ☞ **Az épületfelújítások, illetve létesítések során (pályaudvar korszerűsítés, intermodális csomópontfejlesztés) a víztakarékos, másodnyersanyagokat**

**felhasználó, a megújuló energiát hasznosító, illetve nulla (vagy közel nulla energiaigényű) megoldások preferálása javasolható.**

- ☞ **Az eszköz-, gép- és járműbeszerzések esetében az újrahasznosított anyagokat is tartalmazókat előnyben kellene részesíteni.**

A korábban a kedvezményezettek adminisztrációs terheinek csökkentése érdekében javasolt elektronikus ügyintézésre, illetve a benyújtandó dokumentumok számának, terjedelmének csökkentésére vonatkozó lépések már nem jelennek meg, inkább az időbeli gyorsítást célzó könnyítéseken van a hangsúly most már. Pedig a korábban tervezett könnyítések rendkívül előremutatóak lettek volna/lennének a természeti erőforrásokkal való takarékos bánásmód tekintetében és mindenképpen indokolt az alkalmazásuk.

- ☞ **Javasoljuk az elektronikus pályázati ügyintézésre, a projektbenyújtás formájára, számára, terjedelmére vonatkozó, korábban az OP szövegében szerepeltetett könnyítések érvényesítését a 2014-2020-as időszakban.**

#### 5.1.2.4. Klímavédelem, klímaalkalmazkodás

A hatásait már napjainkban is érezhető éghajlatváltozás esetében több kérdéskört szükséges vizsgálnunk, egyrészt a klíma további jelentős változásának mértékét mérséklő üvegházhatású gáz- (ÜHG) kibocsátás csökkentést, másrészt a már bekövetkezett negatív hatások csökkentését, továbbá a klímaváltozással szembeni sérülékenységet, illetve az alkalmazkodást a változásokhoz.

A zöldgazdaság fejlesztése deklaráltan a klímaváltozás elleni küzdelmet hivatott szolgálni. Az EU ugyanis célul tűzte ki 2050-re az alacsony szén-dioxid kibocsátású, versenyképes gazdaság megvalósítását, összhangban azzal, hogy a korunk egyik legnagyobb kihívásának tekintett éghajlatváltozás kapcsán a leglényegesebb beavatkozási terület az ÜHG kibocsátásának csökkentése. Így az EU-s források fontos felhasználási területe a környezetbarát közlekedés támogatása. Ez tükröződik az OP-ban is, a várt kedvező hatások azonban nemigen kerülnek kifejtésre az anyagban. A közlekedés által okozott üvegházhatású gázok csökkenése, mint indikátor csak a 3. és 4. prioritásokban jelenik meg output indikátorként. Ugyanakkor a 3. és 4. prioritások egyes intézkedésein túlmenően is számos kedvező és kedvezőtlen hatást lehet azonosítani az üvegházgázok emissziója vonatkozásában és nagyon fontos volna, ha (nem az EU Bizottság felé történő jelentés szándékával, hanem mintegy „SKV indikátorként”) összesítve lehetne majd látni az IKOP ÜHG kibocsátásra gyakorolt hatását. Könnyen előfordulhat ugyanis, hogy a közútfejlesztések eredményeképpen végső soron növekedés lesz tapasztalható (elvileg ez meg is engedett).

A CO<sub>2</sub>-kibocsátással összefüggésben a megállapításainkat a levegős résznél már ismertettük, így az alábbiakban az adaptáció, az alkalmazkodás, illetve a sérülékenység témájára térünk ki.

Bár az OP egyik kiemelt célja a CO<sub>2</sub> (mint a legfőbb antropogén üvegházgáz) kibocsátás mérséklése, az adaptációra is számos lehetőség nyílna, bizonyos a közlekedéshez kapcsolódó épületek felújítása, létesítése kapcsán (leginkább a **2-3. prioritásokban**, de esetleg a pihenők esetében például az **1. prioritásban** is). A vizsgált verzió erre csak az állomáskorszerűsítések kapcsán tér ki.

A már zajló klímaváltozáshoz való alkalmazkodó képesség, illetve az ezzel szembeni sérülékenység tekintetében a teljes közlekedési infrastruktúra érintett; a nyári hőségben károsodó aszfaltburkolattól kezdve a viharban megsérülő közlekedésirányítási/biztonsági berendezéseken át a hirtelen nagy csapadékok miatt alámosódó töltésekig.

Leginkább a vasúti infrastruktúrát és vízi közlekedést kell kiemelni (utóbbi vizsgálatától eltekintünk, hiszen az IKOP keretében tervezett beavatkozás az információs rendszer fejlesztésére korlátozódik, ami éppen a változó időjárási körülményekhez való gyorsabb reagálást is segíti). Az időjárási körülmények meghatározóak a vasúti közlekedés szempontjából, így nem meglepő, hogy a globális felmelegedés számos hatása kedvezőtlenül

befolyásolja a vasúti közlekedést, gondoljunk csak a hirtelen és intenzív csapadék, illetve az árvizek, a hőség, az extrém hideg vagy a nagy (vasútvonalhoz képest keresztirányú) szelek hatására. A vasúti infrastruktúra számos eleme kifejezetten sérülékeny a fenti és egyéb időjárási viszonyokkal szemben (lásd vágány kimosódás, deformálódás, törés, szétválás, vonat kisiklás, töltés alámosódás, állékonyságrómlás, stb.). De nemcsak a vasúti pálya, hanem az intermodális csomópontok is sérülékenyek (pl.: vízi és vasúti).<sup>32</sup> Városi környezetben a kötöttpályás közlekedés is szembesül a problémák egy részével (vágány deformálódás, vetemedés).

Az ITS-típusú fejlesztések ugyanakkor az ilyen helyzetekre való felkészülést és a gyors reagálást is megkönnyítik.

Az utak esetében részben jelentkeznek a vasút kapcsán már ismertetett veszélyek (töltés alámosása, út elmosása, tartós vízborítás, buzgárok, aszályos időszakban süppedés) mellett döntően a hőség és a fagyok útburkolat állagát rontó hatásával kell számolni. A megfelelő, kellően ellenálló burkolat alkalmazása fontos szempont. (Az 1. prioritástengely ennek kapcsán a hirtelen nagymennyiségű csapadék vonatkozásában a vízelvezető rendszerek korszerűsítését, továbbá a burkolatrovátkolást külön nevesíti, mint lehetséges beavatkozást.)

A közösségi közlekedés esetében a már leírtak mellett a hőség veszélyeire is fel kell hívni a figyelmet: a megfelelő mértékű hűtés, szellőztetés biztosítása kiemelt feladat a járműveken.

Mindezek okán a fejlesztések során a klímaváltozás potenciális hatásait is mérlegelni kell, a tervezés során lehetőségek szerint azokra fel kell készülni.

- ☞ **Javasoljuk a horizontális célkitűzések közé beemelni a klímavédelmet, ide értve mind az ÜHG-kibocsátás csökkentését, mind pedig a klímaváltozáshoz történő alkalmazkodást, illetve a hatások csökkentését.**
- ☞ **Javasoljuk az éghajlatváltozás hatásainak való ellenállást biztosító kialakítás, a zavar-tűrő képesség biztosításának fokozott ellenőrzését, számon kérését.**
- ☞ **Javasoljuk a fejlesztéseknél (nem kizárólag az állomáskorszerűsítéseknél!) a klímaváltozás érzékelhető hatásait enyhítő kialakítás lehetősége vizsgálatának előírását, és ahol csak lehet alkalmazásának megkövetelését, például az alábbiak szerint:**
- ☞ **Javasoljuk, hogy a klímabarát - az alkalmazkodást segítő, az éghajlatváltozás hatásait mérséklő - építészeti megoldásokat írják elő/részesítsék előnyben az esetleges felújítások, létesítések (csomópontok, állomások, várók, pihenőhelyek, stb.) kapcsán. Ide tartoznak többek között például a zöld homlokzatok, az (extenzív) zöldtetők, az árnyékoló, fényvisszaverő felületek, a csapadékvíz talajba szivárgását, elpárolgását lehetővé tevő vízáteresztő felületek, és vízáteresztő burkolatok alkalmazása, a vízvételi helyek számának (ivókutak, szökőkutak) növelése, kevésbé felmelegedő burkolatok használata.**
- ☞ **Javasoljuk, hogy a közösségi közlekedés fejlesztése kapcsán a buszmegállóknak, állomásokon, intermodális központokban, stb. az árnyékolás, a fényvisszaverés biztosítása is kötelező szempont legyen a kialakítás során.**

#### 5.1.2.5. Zaj és rezgés

A levegőszennyezés mellett a zaj-, illetőleg rezgésterhelés a közlekedés okozta másik igen jelentős probléma. Sajnos kezelése nem olyan egyértelmű, mint a légszennyezőanyag

<sup>32</sup> Michael A. Rossetti Potential impacts of Climate Change on Railroads at <http://2climate.dot.gov>



kibocsátás; például a levegőminőség szempontjából kedvező vasút e tekintetben már nem olyan pozitív (de lényegesen kevesebbet érint). A zaj megítélése, érzékelése ráadásul rendkívül szubjektív, így akár a határértékek teljesülése esetén is panaszok kiváltója lehet.

Mivel a gyorsforgalmi úthálózat esetében az új szakaszok, illetve nyomvonalak kijelölése lehetőség szerint a lakott területektől megfelelő távolságra történik, ezért az **1. prioritás**ban tervezett újonnan létesítendő utak kapcsán zajproblémák csak kisebb mértékben várhatók. Sőt, az új út forgalomelvonó hatása a korábban használt (általában településen vagy településeken átvezető) útvonalak mentén számottevő zajcsökkenéssel is jár. Ettől persze még nem szabad azt gondolni, hogy e tekintetben nincsenek negatívumok. Mivel a közútfejlesztések óhatatlanul a közúti közlekedési igények növelésével járnak, ha a teljes gyorsforgalmi szakaszon nem is, de a kiindulási és a céltelepüléseken fokozódhat a zaj- és rezgésterhelés.

(A zajterhelés tekintetében a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 3. mellékletében az újonnan létesítendő, illetve bővítendő, korszerűsítendő utakra vonatkozóan előírt határértékeknek teljesülni kell. (Illetve a változást megelőző zajterhelés nem léphető túl, ha a változást megelőző állapotra vonatkozó számítások vagy mérések már eredendően is a határérték túllépését igazolták). Mivel azonban a zaj a forgalom nagyságától függő, sok múlik a helyes forgalombecslésen.)

Pozitívum, hogy az OP-ban nevesítve van a TEN-T úthálózat fejlesztése kapcsán az **1. prioritás**ban a környezetvédelmi fenntarthatósági beavatkozások között a zajvédő falak kiépítése is, ami feltehetőleg nem az új szakaszokhoz kötődik (hiszen az kötelező), hanem már meglévő utakhoz.

A TEN-T hálózaton kívüli közútfejlesztések (**4. prioritás**) esetében hasonló megállapítások tehetők; a forgalmas városok elkerülését biztosító utak egyértelműen pozitívak, de a közlekedési igények esetleges növekedése, valamint a külterületen megengedett magasabb sebességek miatt zajterhelés növekedés is lehetséges.

Tekintettel arra, hogy a vasúti zajkibocsátás meghatározó komponense a gördülési zaj, a felújított vonalakon lehetővé váló magasabb sebesség az eddiginél nagyobb zajterhelést okoz (annak ellenére is, hogy maguk a felújított vágányok önmagukban nyilvánvalóan csendesebb elhaladást tennének lehetővé), azonban a beruházásoknak a lakott területek zajvédő falakkal való ellátása is része kell legyen, mivel a vonatkozó határértékek betartása kötelező érvényű. A vasút előnye továbbá, hogy a vasúti zaj jóval kevesebb embert érint, mint a közúti forgalom zaja és a vasút használatától a közúti forgalom mérséklődését várjuk.

Az újonnan beszerzésre kerülő járművekkel szemben a csendesebb üzem is elvárás kell legyen.

A vasútállomások és vasúti megállóhelyek, illetve intermodális csomópontok felújítása során a hangosbeszélőn keresztüli utastájékoztató lakókörnyezetet kevésbé zavaró kivitelezésének igényét is szem előtt szükséges tartani. A vasúti keresztezésekben előírt hangjelzés is rendkívüli mértékben tudja zavarani a közelben lakókat, e tekintetben egyes közlekedésbiztonsági beavatkozásokról (pl. szintbeni keresztezések kiváltása) javulás várható.

A vasúti fejlesztések során a zaj- és rezgésterhelés mérséklésére, lakott területeken a csendes megoldások alkalmazására kiemelt figyelmet szükséges fordítani, mind a pálya, mind a járművek, mind pedig az egyéb létesítmények vonatkozásában.

Így összességében a **2., 3. és 4. prioritás** esetén várt pozitív hatások felülmúlják a (lokális) negatív hatásokat.

A közösségi közlekedést (is) érintő **2., 3. és 4. prioritás** kapcsán általánosságban elmondható, hogy az egyéni közúti közlekedés mértékének csökkenése a tömegközlekedés térnyerése következtében összességében a korábbinál mindenképpen kedvezőbb zaj- és rezgéshelyzetet eredményez. Mindemellett lokálisan romló körülmények elkerülhetetlenül előfordulnak.

A vasútvonalakhoz hasonlóan a kötöttpályás városi közlekedési rendszerek felújítása a nagyobb haladási sebesség lehetővé tétele okán a pálya közvetlen környezetében növeli a

zajterhelést. (Különösen a HÉV esetében igaz ez, lévén a belvárosok közepén közlekedő villamosok esetében engedélyezett nál ezeknél jóval nagyobb sebesség lehetséges, nem beszélve az egyéb (pályaszerkezet stb.) különbségekről. Másfelől viszont a közösségi közlekedés jó esetben forgalomcsökkentő hatású, ezáltal zaj- és rezgésmérséklő hatása jóval kiterjedtebb területet érint. Ettől függetlenül is, kiváltképp a városi környezetben törekedni kell a zaj- és rezgésterhelést mérséklő megoldások alkalmazására, ide értve mind az infrastruktúra csendes üzemű kivitelét, mind a járművekkel szemben támasztott követelményeket.

Lokálisan kedvezőtlen hatás jelenik meg ugyanakkor azon helyek szűkebb környezetében, ahol új megálló, vagy intermodális csomópont kerül kialakításra, vagy a fejlesztés eredményeképpen a korábbinál gyakrabban áll meg tömegközlekedési eszköz.

*Zárójelben megjegyezzük, hogy zaj- és rezgésvédelmi szempontból is fontos volna az elavult autóbuszpark cseréje - „csendesebb” típusokra.*

#### 5.1.2.6. Felszíni- és felszín alatti vizek

Az új hálózati elemeket létrehozó projektek (gyakorlatilag csak az **1. és részben a 4. prioritás**, hiszen a 3. prioritásban megjelenő új városi kötőtpályás vonalak feltételezhetően már beépített területen valósulnak meg) esetében egyértelmű negatív hatások jelentkezhetnek, elsősorban a síkvidéki területeken, ahol jelentős töltésepítések szükségesek egy-egy új nyomvonal esetében. Ezek felszíni vizekre gyakorolt negatív hatásait (lefolyási viszonyok megváltozása) egyértelmű hazai kutatási eredmények támasztják alá. A töltésepítést igénylő közúti fejlesztések a területen előforduló belvizek gyakoriságát növelik, illetve korábban belvízmentes területeken is megjelenhet a víz. Különösen új csomópontok kialakítása jár negatív hatással, ezekben az esetekben már a talajvizek áramlási viszonyai is megváltoznak, ezért a negatív hatások a felszín alatti vizek esetében is egyértelműek. A jelenlegi gyakorlatban csak a pályatestek felületéről történő vízelvezetés kap kiemelt figyelmet, az érintett terület belvízöblözetére gyakorolt hatásokat nem veszik figyelembe – ahogy erre az illetékes Hatóságok fel is hívták a figyelmet a 2007-2013 közötti jelentős környezeti hatású konstrukciók hatásait vizsgáló, ÖKO Zrt. által készített értékelésben.

- ☞ **Javasoljuk, hogy a hálózatfejlesztések esetében a felszíni vízrendezés ne csak a pályatestek vízelvezetésére korlátozódjon, a teljes belvízöblözetre gyakorolt hatások is vizsgálva és kezelve legyenek, elkerülendő, hogy az IKOP-ból finanszírozott projekt negatív hatásait egy másik (KEHOP) forrásból kelljen enyhíteni.**
- ☞ **Javasoljuk, hogy a már meglévő vonalas létesítmények korszerűsítése esetében is támogatott projektem legyen a felszíni lefolyási viszonyok fentieknek megfelelő rendezése, amennyiben a korábbi műszaki kialakításnak negatív hatásai vannak a belvizek kialakulására.**

Jelenleg fenti javaslatok alapján az jelenik meg az operatív program horizontális elvei között, hogy a vízelvezető rendszerekre a korszerűsítések során is figyelemmel kell lenni, ez azonban megítélésünk szerint nem fedi a fentebb leírtakat.

Az említetteken túl az intézkedéseknek kettős hatása van a felszíni vizekre, hiszen a nyomvonalak közvetlen közelében egyrészt a gépjárművek károsanyag-kibocsátásából, a gumikopásból és a fékek kopásából jelentős mennyiségű nehézfém, másrészt szintén a gépjárművekből, valamint az infrastruktúra karbantartása során egyéb szennyezőanyagok (pl. döntően szénhidrogének) kerül(het)nek a vizekbe. Az új utak (**1. és 4. prioritás**) esetében ezzel új területeken jelenik meg a szennyezés, mely esetében a hatások csökkentésének módját a vízjogi és környezetvédelmi engedélyezés során kell rögzíteni. Az is igaz viszont, hogy ezek az úthálózatok számos lakott területet mentesítenek a forgalomtól, tehát ezeken a területeken viszont csökken a terhelés.

A vasúti infrastruktúra hatásai megegyeznek a közúti infrastruktúra hatásaival, annyi különbséggel, hogy mivel itt nem történik új vonalak létrehozása (kivéve a 3. prioritásban említésre kerülő új kötőtpályás vonalak és a 2. és 3. prioritásban is szereplő részleges

második vágányok), így új terhelés megjelenésére nem, illetve nem jelentős mértékben kell számítani. A vasúti, illetve kötöttpályás hálózatot érintő korszerűsítések, fejlesztések (**2., 3 és 4. prioritások**) esetén a fenti javaslatot szükséges figyelembe venni.

A **2., 3. és 4. prioritások** intézkedési közvetett módon egyértelműen kedvező hatással lesznek a természetes vizekre, hiszen megvalósulásuk esetén elvártan többen fogják választani a vasúti, illetve kötöttpályás közlekedési módokat, az egyéni közlekedők száma remélhetőleg lecsökken. Ennek egyenes következménye, hogy az egyéni közlekedésből származó kibocsátások, káros anyagok mennyisége lecsökken, elsősorban a közutak közvetlen környezetében. Ezzel együtt a vasúti vonalas létesítmények esetlegesen már meglévő káros hatásait célszerű mérsékelni a rekonstrukciók keretein belül (lásd fenti javaslat).

A 2. prioritásban szereplő vízi közlekedéssel kapcsolatos fejlesztések egyik célja a hajóközlekedés biztonságának növelése, a vízi balesetek számának csökkentése. Ezzel a felszín víz minőségére is kedvező hatással lehet az intézkedés.

A városi és elővárosi területeken megvalósuló projektek olyan területeket érintenek, ahol jelentős mértékű már jelenleg is a beépítettség, ezért természetes vizekről csak elvétve beszélhetünk. A HÉV vonalak agglomerációs szakaszain azonban érvényesek a fentebb megfogalmazott javaslatok.

#### **5.1.2.7. Föld, talaj, hulladék**

A közutak és vasútvonalak vizekre gyakorolt negatív hatásai a talajok esetében is jelentkeznek, közvetlen módon a tömörödést lehet említeni, amely a kivitelezés és az üzemelés alatt is tapasztalható, közvetett módon a belvizek okozta oxigénhiányos állapot vezet a talajok degradálódásához. A városi fejlesztéseket tartalmazó 3. prioritás esetében a hatások mértéke kisebb, tekintettel arra, hogy itt városi környezetben valósulhatnak meg a projektek, ahol jelentős mértékű már jelenleg is a beépítettség, ezért a talajok jelentős része burkolattal vagy épülettel fedett.

A közútfejlesztések (illetve egyes vasútfejlesztések) esetében (**1. és 4. prioritás, esetleg 2. és 3. prioritás is**, különösen, ha a pályatesttöltésen helyezkedik el, valamint a HÉV vonalak agglomerációs szakaszain) a következők javasolhatók.

- ☞ **Javasoljuk, hogy a hálózatfejlesztések esetében a felszíni vizeknél leírtakat vegyék figyelembe, így közvetett módon a talajok állapotának romlása is mérsékelhető, megelőzhető. (A már meglévő vonalas létesítmények korszerűsítése esetében, támogatott projektem legyen a felszíni lefolyási viszonyok rendezése, amennyiben a korábbi műszaki kialakításnak negatív hatásai vannak a belvizek kialakulására.)**
- ☞ **Javasoljuk a tervezett létesítmények területfoglalásának lehetőségek szerinti minimalizálását, a talajtömörödés és humuszvesztés elkerülése érdekében.**

A területfoglalás minimalizálása, valamint a talajtömörödést és humuszvesztést minimalizáló optimális földhasználat az IKOP horizontális elvei között is felsorolásra kerül, a kérdés persze az, hogy a projektek szintjén hogyan fog ez realizálódni.

A talajokkal kapcsolatban mindenképpen meg kell említeni a működés jelentős negatív hatásaként az infrastruktúrát használó járművekből, illetve az infrastruktúra fenntartásához kapcsolódó munkálatok során történő talajt és vizeket szennyező anyagok (dőntően szénhidrogének, illetve nehézfémek) kibocsátását. Az új utak (**1. és 4. prioritás**) esetében ezzel új területeken jelenik meg a szennyezés, mely esetében a hatások csökkentésének módját a vízjogi és környezetvédelmi engedélyezés során kell rögzíteni.

A hulladékok tekintetében az alábbi megállapítások tehetők.

Az IKOP közúti hálózat fejlesztési elemeket tartalmazó intézkedéseinek **(1. és 4. prioritástengely)** kettős hatása van a hulladékgazdálkodáson keresztül a környezeti elemekre és a városi környezetre. A negatív hatás a kisebb mértékű, hiszen a nagyobb kapacitású vonalas létesítmények mentén, az üzemelés során mindig tapasztalható olyan hulladékképződés, amely a létesítés előtt nem volt a területen. Azonban megfelelő üzemrenddel, ennek a negatív hatásnak a jelentős része kezelhető.

A vasútvonalak **(2., 3. prioritás)** esetében a hulladékképződés döntően a vasúti kocsikban, illetve a pályaudvarokon, megállóhelyeken, intermodális csomópontokban jelenik meg, és nem végig a teljes útvonalon, így kezelése is sokkal egyszerűbb.

- ☞ **Javasoljuk, hogy a fejlesztések kapcsán a szelektív hulladékgyűjtést biztosítsák az infrastruktúrát, a szolgáltatást használók, illetve a dolgozók számára. A szelektív hulladékgyűjtést a megvalósítás során is biztosítani kell és törekedni kell az ömlesztetten gyűjtött illetve egyéb hulladékok esetében is lehetőség szerint az ártalmatlanítás helyett a hasznosításra történő átadásra.**

Elsősorban a közútfejlesztések **(1. és 4. prioritás)** során, de az intermodális **(3. prioritástengely)**, illetve pályaudvar fejlesztések **(2. és 3. prioritás)**, továbbá esetleg a vasúthálózat korszerűsítések **(2., 3. és 4. prioritás)** kapcsán is az építési szakaszban, illetve később a karbantartási munkák során lehetőség van olyan másodlagos nyersanyagok nagy mennyiségű felhasználására, amelyek a hulladékgazdálkodási technológiák révén ma már rendelkezésre állnak. Jelenleg döntően az építési-bontási hulladékokból származó anyagokat van lehetőség az útalapokban felhasználni, de pl. a használt gumiabroncsok segítségével előállított „gumiaszfalt” is az ipari méretű felhasználás kapujában van Magyarországon. Az alábbi javaslatunk kedvező fogadtatására utal, hogy a program Horizontális elvei között megjelenik a minél több alkalmas inert hulladék, illetve újrafelhasznált anyagból készült termék felhasználására való törekvés szándéka.

- ☞ **Javasoljuk, hogy az új szakaszok építésénél, illetve a felújítások során a lehető legnagyobb mértékben használjanak fel másodlagos nyersanyagokat, illetve hulladékok feldolgozása során előállított termékeket. Erre vonatkozóan kötelező hasznosítási arány előírása javasolható.**
- ☞ **Épületek, egyéb létesítmények bontása esetében pedig törekedni javasolt a keletkező építési-bontási hulladékok ártalmatlanítás helyett hasznosításra történő átadására (vagy projekten belüli felhasználására).**

A járműbeszerzések során **(2. és 3. prioritástengely)** fontos lenne a hulladékszegény, hosszú szervizperiódusú járműtípusok előnyben részesítése. A járműkarbantartások során nagyrészt veszélyes hulladékok keletkeznek, ezért különösen fontos, hogy olyan típusokat részesítsenek előnyben, amelyek karbantartása később a lehető legkevesebb hulladékot termeli. Az ilyen jellegű beszerzések környezeti terhei tovább csökkenthetők, amennyiben a beszerzés során előnyben részesítik a másodlagos nyersanyagok felhasználásával készített járműveket.

#### 5.1.2.8. Élővilág, zöldfelületek

A közlekedési infrastruktúra meghatározó hatással bír a környező élővilágra, illetve a zöldfelületekre. Egyrészt élőhely-megszüntető, másrészt fragmentáló, továbbá főképp a közlekedési zajkibocsátás és a kapcsolódó fényszennyezés, de önmagában a forgalom következtében is zavaró hatású, illetve a vadélutések miatt közvetlenül is veszélyezteti az élőlényeket.

Az **1. prioritási tengely** esetében a tervezett intézkedések részben a még el nem készült és kapacitáshiányos szakaszok fejlesztését célozzák. Ezek a jelenlegi infrastruktúra új szakaszokkal és elemekkel való bővítését jelentik. Ezek a gazdaság szempontjából talán kedvező hatást eredményeznek, ugyanakkor az adott területek eddig megmaradt zöld

infrastruktúráját, ökológiai hálózatát, diverzitását tönkre teszik. Az új nagyforgalmú közúti törzshálózati létesítmények megvalósítása maradandó és vissza nem fordítható hatásokkal, az érintett ökológiai rendszerek megszűnésével és/vagy jelentős degradációjával járnak. Minden új út a már így is jelentősen fragmentált és terhelt tájak terhelhetőségét csökkenti, korlátozva azok önszabályozó képességét. Megemlítésre kerül, hogy ezek a létesítmények hosszú tervezési-engedélyezési folyamat részeként valósulnak meg. Ennek ellenére indokolt lenne (itt is) a beavatkozás környezeti hatékonyságát, illetve a hatáscsökkentő intézkedéseket bemutatni. Ugyanez mondható el a **4. prioritás** közútfejlesztéseiről is (TEN-T-n kívüli közutak, különösen elkerülő utak).

A **2. prioritási tengely** kapcsán egyrészt meg kell jegyezzük, hogy a vízi közlekedés biztonságának növelése, a balesetek számának csökkenése a vízi ökoszisztémák szempontjából is kedvező hatású lesz. Másrészt azonban itt egyedülálló módon nem csak a támogatni tervezett intézkedésekről, hanem arról is kell szólnunk, ami a prioritásból kimaradt; a dunai hajózás informatikai fejlesztésén túlmutató fejlesztéséről. Elméletileg az ehhez kapcsolódó feladatok ellátása a CEF hatáskörébe lesz utalva, „ha marad rá pénz és a szükséges engedélyek már rendelkezésre állnak” alapon. Ez azonban azzal a veszéllyel jár, hogy érdemi előrelépés a témában nem történik, mígnem a hajózhatóság biztosítása már annyira sürgetőbbé válik, hogy végül idő hiányában kellő megalapozás nélkül kényszerülünk bele fejlesztésekbe. Ezért elengedhetetlennek tartjuk a fejlesztések megalapozásához szükséges bizonyos tevékenységek haladéktalan megkezdését. A dunai hajózhatóság fejlesztése kapcsán például indokolt volna egy átfogó elemzés készítése, mely a hajózás valós igényét és valódi hasznait mutatná be, valódi, a reverzibilis és irreverzibilis környezeti károkat egyaránt figyelembe vevő költség-haszon elemzéssel alátámasztva. Ezzel párhuzamosan meg kellene kezdeni mindazokat a természetvédelmi felméréseket, melyek a hajózhatóság fejlesztése kapcsán szükségesek, de hiányoznak. Jelenleg egyik operatív program sem tartalmaz ilyen jellegű projekteket, és nem látható az sem, hogy egyéb forrás vagy akár csak szándék rendelkezésre állna.

A vasútvonalak fejlesztése és helyreállítása, az állomások korszerűsítése, az intermodalitás kialakítása, a vasúti villamosítás (**2., 3 és 4. prioritások**) elősegíti az ökorendszerek állapotának fenntartását, de igazán csak kiegészítői lehetnek a korszerű térhasználatra vonatkozó integrált területfejlesztési, településrendezési, gazdaságfejlesztési és más stratégiáknak.

A városi kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztése, valamint általában a közösségi közlekedés igénybevételét ösztönző, segítő beavatkozások (**3. és 4. prioritás**) csökkentik a városon belüli indokolatlan közúti forgalmat, csökkenti a területi igénybevételek növekedését és lehetővé teszi a városi zöldfelületek és zöldterületek biológiai aktivitásának javulását. Ez a fejlesztés a városi szövetben még meglévő védett területek (mint refúgiumok) természetességének, diverzitásának fenntartását és település táji értékeinek fennmaradását segíti.

A minden prioritásban megjelenő közlekedésbiztonsági fejlesztések esetleg a vadélutések számát is csökkentik; az 1. prioritásban nevesített környezeti fenntarthatóságot növelő beavatkozások között pedig nagy örömeinkre külön is kiemelésre kerül a védőkerítések korszerűsítése és a hiányzó vadátjárók, stb. létesítése.

További, illetve fentieket kiegészítő, árnyaló javaslatunk:

- ☞ **A vonalas fejlesztéseknél az átjárhatóság megfelelő biztosítására kiemelt figyelmet kell fordítani: csak a valóban hatékony és működő megoldásokat szabad megvalósítani.**
- ☞ **A fejlesztéseknél lehetőség szerint a barnamezős, illetve az ökológiailag minél értéktelenebb területek preferálása javasolható.**
- ☞ **A pályázati kiírások keretében természetvédelmet szolgáló követelményeket is javasolt megfogalmazni, például, hogy a projekt megvalósítása következtében/során:**

- lehetőség szerint ne, vagy csak az elkerülhetetlenül szükséges minimális mértékben növekedjen a beépített, a burkolt felületek nagysága;
- lehetőség szerint ne, vagy csak az elkerülhetetlenül szükséges minimális mértékben csökkenjen a zöldfelületek, illetve a természeti területek, élőhelyek kiterjedése, ne romoljon az állapotuk, a zöldfelületek intenzitása ne csökkenjen;
- őshonos fajokból álló cserjések, fasorok, erdősávok telepítésének előírása a fejlesztéssel érintett vonalas infrastruktúra mentén, illetve az intermodális csomópontok, valamint a felújított állomások környékén.

Fenti javaslataink részben megjelennek az operatív program horizontális elvei között, például vonalas létesítmények esetében a lehetőleg őshonos fajokkal történő növényesítés vagy az ökológiai átjárhatóság biztosítása.

#### 5.1.2.9. Épített elemek, települési környezet, táj

A települési környezeti állapotot – és ezáltal az épített értékek helyzetét – meghatározó terheléstípusok elsősorban a zaj- és rezgésterhelés, valamint a levegőszennyezés. Ezeket korábban már tárgyaltuk, itt csak annyit jegyünk meg, hogy az épületek, az épített környezet állapotát mind egyes légszennyező anyagok, mind pedig a rezgés kedvezőtlenül befolyásolja. Ezért az ezen hatások mérséklésével járó hatások – elsősorban a városi és elővárosi fejlesztésekre, valamint a vasútfejlesztések egyes, lakott területeket érintő elemeire gondolunk (**2., 3. és 4. prioritási tengely**)– kedvezőek e szempontból is.

Az épített környezet meghatározó eleme a közlekedési infrastruktúra. Az IKOP keretében támogatni tervezett beavatkozások egyrészt új elemek létesítésével járnak (döntően **1. prioritás, kisebb részben 4. prioritás és 3. prioritás**, illetve intermodális fejlesztések kapcsán **esetleg 2.** is), másrészt a régi infrastruktúra egyes elemeinek felújítását is magukban foglalják (mindegyik prioritástengely).

A vonalas közlekedési infrastruktúra jellemző hatása a táj fragmentálása; az utak és vasutak önmagukban jelentős és feloldhatatlan konfliktusokat jelentenek (a természeti, illetve védett területek mellett) a tájak szempontjából is. A közlekedés vonalas létesítményei szétszabdalták és szétszabdalták a területeket, egyebek mellett a tájak szétDarabolódását okozzák, a köztük lévő kapcsolatokat megbontják és elpusztítják. Ez az általuk nyújtott és az egész társadalom szempontjából fontos szolgáltatások részbeni megszűnését és értékvesztését okozza. A folyamat egyirányú, az elveszett értékek és kapcsolatok helyreállítása nem lehetséges. Ezt különösen a jelentős új létesítésekkel járó fejlesztések esetében (**1. és 4. prioritás**) szükséges szem előtt tartani. A tájat, a látképet kisebb mértékben befolyásoló elem a vasútvonalak mentén húzódó villamosvezeték-hálózat, amelynek növekedése várható a **3. és 4. prioritás**ban tervezett vasútvillamosítási intézkedés következtében.

#### 5.1.2.10. Egészségi állapot, testi épség, életminőség

Összességében az IKOP az emberi élet és egészség, valamint életminőség megóvása, javítása irányába mutat, mégpedig két oldalról is.

Egyrészt a közlekedésbiztonsági fejlesztéseken keresztül az emberélet, testi épség közvetlen megóvásával, másfelől pedig az emberi egészséget, életminőséget közvetetten befolyásoló beavatkozásokkal; a települések levegőminőségét, zajhelyzetét, élhetőségét befolyásoló fejlesztésekkel, valamint az ÚHG kibocsátáson keresztül az éghajlatváltozásra hatással bíró beavatkozásokkal. (Megj.: A kerékpáros fejlesztések elvileg közvetlenül is szolgálják az emberi egészséget (legalább is megfelelő (levegő)minőségű környezetben), de az IKOP külön ilyen beavatkozásokat nem támogat; az intermodális fejlesztések és állomáskorszerűsítések keretében nyílik ugyan lehetőség kerékpáros parkolás biztosítására, de az igazán meghatározó beavatkozások a TOP-ból, a VEKOP-ból, illetve GINOP-ból kerülnek finanszírozásra.)

A közlekedésbiztonsági fejlesztések mindegyik prioritásban nevesítve vannak, de bizonyos egyéb fejlesztésektől is várható akár a biztonság növekedése is (ITS fejlesztések, vonali korszerűsítések, új, korszerűbb járművek, stb.).

A városi és elővárosi beavatkozások illetve általában a vasúti fejlesztések (**2.,3 és 4. prioritás**) a települések levegőminőségének javulását, ezáltal élhetőségét is kedvezően befolyásolják. Itt említhetők még azok a közútfejlesztési projektek is, melyekkel egy-egy település elkerülése biztosítható (a főváros szempontjából kiemelt jelentőségű például az MO északnyugati szektorának építése) (**1. és 4. prioritás**).

Ugyanakkor az életminőségbe nem csak a megfelelő minőségű környezet, hanem a megközelítés, a közlekedési lehetőségek biztosítása is beletartozik. Így a közútfejlesztések is szolgálhatják az életminőség javulását olyan esetekben, amikor egy-egy lakott terület infrastrukturális kapcsolatai javulnak, ezáltal egyszerűbbé, kényelmesebbé, gyorsabbá (adott esetben lehetővé!) válik a munkába (iskolába) járás, az egészségügyi, kulturális intézmények, rekreációs lehetőségek elérésre, az ügyintézés, stb. Míg tehát a nagyvárosokban a zsúfoltság és a döntően közlekedésből eredő környezeti terhelések mérséklése a cél, kisebb települések számára a közlekedési kapcsolatok biztosítása a kívánatos. Sajnos az e szempontból talán legnagyobb jelentőségű térségi közlekedési kapcsolatok fejlesztését célzó beavatkozások kikerültek az OPból (bár a 4. prioritásba időközben egyes TEN-T-n kívüli közútfejlesztések – valószínűleg leginkább elkerülő út és meglévő útfejlesztések visszakerültek), de ebből a szempontból az **1. és 2. prioritásoknak** sem elhanyagolható a szerepe. A közlekedésbiztonság szempontjából ellenben a forgalom növekedése (elsősorban a közútfejlesztések (**1. és 4. prioritás**), de a **2. prioritástengely** által támogatott nagyobb volumenű vasútfejlesztések is) éppenséggel kedvezőtlenül hathatnak, nyilvánvalóan ezt is hivatottak kompenzálni az e prioritási tengelyek esetében támogatni kívánt közlekedésbiztonsági beavatkozások.

#### 5.1.2.11. Környezettudatos magatartás, életmód

Bár az utóbbi években javul a környezettudatosság, terjednek a környezettudatos magatartásformák is, összességében jelentős a lemaradás az Európai Unió régebbi tagállamaiban jellemző állapotokhoz képest, és a hazai tervekben megfogalmazott célokat sem sikerült maradéktalanul megvalósítani. Pedig a megfelelő szemlélet elengedhetetlen mind a közlekedés „zöldítéséhez”, mind pedig a fejlesztések megfelelő kihasználtságának biztosításához, azaz a pénzügyi fenntarthatóságához!

A **4. prioritás** (illetve kisebb részben a **3. prioritás**) tartalmaz az üzemanyag-takarékos vezetéshez kapcsolódó képzést, a környezetbarát városi közlekedés szemléletoldali erősítését szolgáló népszerűsítő beavatkozást, illetve a teleautó-rendszer megalapozását, kialakítását, népszerűsítését célzó intézkedéseket. Kedvező esetben hosszabb távon ugyanakkor a közösségi és vasúti közlekedést, az intermodalitást javító beavatkozások is ösztönözhetnek környezettudatosabb, környezetbarátabb közlekedési módok választására.

☞ **Javasoljuk, hogy a közlekedésfejlesztési projektek kötelezően tartalmazzanak a beavatkozás jellegéhez kötődő környezetbarát közlekedéssel kapcsolatos szemléletformálási elemet. (Pl.: a közlekedési igények csökkentése, car-sharing, telekocsi, eco-driving, tömegközlekedés használata, aktív (nem motorizált, azaz szelíd) közlekedési módok)**

## 5.2. Fenntarthatósági elemzés

A fenntartható fejlődés elérésének biztosításához szükséges meghatározni azt a viszonyítási alapot, amelynek való megfelelést a társadalmi, gazdasági és a környezetvédelmi politikán, stratégiákon, illetve terveken számon kérhetünk.

A fenntartható fejlődés gyakorlatban történő alkalmazásához tehát meg kell határozni olyan széles körben elfogadott értékeket, amelyeket érvényesíteni tudunk. Az érvényesítés vizsgálatához ezeknek mérhetőnek, de legalábbis számon kérhetőnek kell lenniük.

A fenntarthatósági célok a környezetvédelminél tágabb célkitűzést jelentenek, de a környezetvédelmi célok megvalósulása teljes egészében része a fenntartható fejlődés célkitűzéseinek megvalósulásának.

**Miután sem a célállapotok, sem az ezekhez vezető utak pontosan meg nem határozhatók, a kialakított rendszer célja megfelelő irányok megadása és az egyes politikák, programok és tervek értékelhetőségének biztosítása. Ez utóbbi végeredményben az elmozdulás kedvező vagy kedvezőtlen voltát hivatott megállapítani, azaz azt, hogy egy adott lépés a fenntarthatóság irányába történő elmozdulást eredményez-e vagy attól való távolodást.**

Az értékrend részben az eddigi gyakorlat, részben a témakörben megjelent EU és hazai stratégiák szintetizálásával készült. A használt kritériumrendszer mindig fejlődik, de már számos SKV-ban került felhasználásra, mindig a vizsgálat specialitásainak megfelelően.

### 5.2.1. A fenntartható fejlődési kritériumok meghatározása

A fenntartható fejlődésre vonatkozó értékrendünket az SKV elkészítésekor az egyes operatív programokra vonatkozóan konkretizáltuk. A következő táblázat első és második oszlopa az egyes általunk figyelembe veendő fenntarthatósági kritériumot általános formában mutatja. A harmadik oszlop az IKOP tartalmát is figyelembe vett pontosítás, ezeket az elvárásokat kívánjuk érvényesíteni az IKOP-pal szemben az értékelés során.



5/2. táblázat: A fenntarthatósági kritériumok értelmezése az IKOP rendszerének értékeléséhez

Fenntarthatósági kritériumok	A kritériumok konkretizálása az OP elemzéséhez
<p><b>I. A szükségletek kielégítése és a természeti-környezeti értékek megőrzése között hosszú távú egyensúlyt kell elérni.</b></p> <p>(c) a környezet igénybevétele ne haladja meg a források keletkezésének a mértékét</p> <p>(d) a környezet terhelése ne haladja meg a környezet asszimilációs kapacitását.</p>	<p><b>A fejlesztéseknek – a teljes hazai közlekedési rendszert tekintve – összességében csökkenteni kell a közlekedésből származó károsanyag kibocsátást és terhelést. Egyedileg (projekt szinten) pedig minimalizálni szükséges a többletkibocsátást, terhelést. Az egyik környezeti tényező javulása nem járhat egy másik érzékelhető romlásával (pl. elkerülő út építés hatása az ökoszisztémára). Az állapotjellemzőknek érzékelhetően, a ráfordítások nagyságrendjével arányosan javulni kell.</b></p> <p><b>Az alacsonyabb fajlagos energiafelhasználású közlekedési módokat kell előnyben részesíteni.</b></p> <p><b>A megújuló erőforrások felhasználásának és elterjesztésének lehetőségeit legalább vizsgálni szükséges, és ahol lehet ilyen elemet is be kell illeszteni. A fejlesztések megvalósítása során biztosítani kell az anyag-, energia- és víztakarékos megoldások használatát (pl. a megvalósítás során az alacsonyabb fajlagos energiafelhasználású szállítási módokat kell előnyben részesíteni).</b></p> <p><b>A fejlesztések kivitelezésénél el kell érni, hogy minél több beépítésre alkalmas hulladék kerüljön felhasználásra (különösen pl. útépitések esetében).</b></p> <p><b>A területfoglalással járó beavatkozások terület-igényét minimumra kell szorítani, és lehetőleg minél rosszabb termőképességű és értéktelenebb élővilágú területeket kell igénybe venni. Ha a fejlesztés jellege megengedi, akkor befogadására lehetőség szerint rehabilitált, barnamezős területeket is fel kell használni.</b></p>
<p><b>II. A kardinális értékek elvesztésével járó folyamatok nem tűrhetők el.</b></p> <p><i>Minden kipusztított faj belőlünk vesz el valamit.</i></p>	<p><b>A fejlesztések területfoglalását, a nyomvonalak kijelölését a természetvédelmi érdekek szem előtt tartásával kell elvégezni. Mivel a közlekedés természetvédelmi szempontból érzékeny tevékenység, olyan feltételrendszert kell kialakítani, hogy a védelem biztosított maradjon.</b></p> <p><b>Az intézkedéseknek tekintettel kell lenni arra, hogy addig használhatunk egy ökoszisztéma szolgáltatást, amíg nem sértjük meg a rugalmasságát. Nem engedhető, hogy egy területen az ellátó funkciók terén megvalósuló bővülés, másutt veszteségeket okozzon. A piac által preferált szolgáltatások kihasználása nem mehet a többi, a piac által nem igen érzékelt szolgáltatás rovására, mivel ez által a természeti tőke folyamatosan csökken, amit a gazdasági mérőszámok tudomásul sem vesznek.</b></p> <p><b>Az építészeti, táji és kulturális értékek fennmaradását biztosítani kell.</b></p> <p><b>Az építészeti, táji és kulturális értékek fennmaradását a fejlesztések megvalósítása és működtetése során biztosítani kell.</b></p>

Fenntarthatósági kritériumok	A kritériumok konkretizálása az OP elemzéséhez
<p><b>III. Biztosítani kell a természeti, környezeti változásokhoz való alkalmazkodás lehetőségét egyéni és társadalmi szinten</b></p> <p><i>A gazdasági-, társadalmi-, technikai-, egyed-, faj-, és bármilyen más fejlődés egyik elengedhetetlen fel-tétele, hogy szolgálja a környezethez való alkalmazkodást. Ellenkező esetben a folyamat a kérdéses alany pusztulásához vezethet.</i></p>	<p>8. A környezeti (pl.: klíma-) változásokhoz való alkalmazkodó képességet mind a társadalom, mind az érintett lakosság szintjén meg kell őrizni, azt korlátozni nem szabad, sőt lehetőség szerint javítani kell.</p> <p>9. A nem kívánatos természeti, környezeti változásokat erősítő emberi tevékenységeket hatásuk és jelentőségük függvényében korlátozni, adott esetekben tiltani kell.</p> <p>10. Nem tűrhető az az állapot, hogy a társadalom egy része olyan rossz életkörülmények között él, mely az alkalmazkodóképességét szinte megszünteti, és így csak a közvetlen környezetének felélésével képes életben maradni.</p>
<p><b>IV. Meg kell adni mindenkinek a lakóhelyén az emberhez méltó élet lehetőségét mind a jelenben, mind a jövőben.</b></p> <p><i>Egy fejlesztésnek akkor van értelme, ha jobb lesz tőle ott élni.</i></p>	<p>11. Az egészséges környezet és az egészséges ételmisszer és ivóvíz és a biztonságos fenntartható energiaellátás minden ember alapvető joga, a nem megfelelés sem helyi, sem tágabb szinten nem tűrhető.</p> <p>12. Meg kell őrizni a helyi kultúrát, azokat a termelői és fogyasztói mintázatokat, amelyek a környezethez való alkalmazkodás során alakultak ki, s hosszú távon biztosították a helyi közösség és környezet harmóniáját. Ha ez már nem lehetséges a fenntartható termelői és fogyasztói mintázat kialakítását kell támogatni.</p> <p>13. A fejlesztések miatt a helyi közösségeknek nem szűkülhetnek a lehetőségei az igényelt és választható életmódok tekintetében, amennyiben ezek nem zárják ki egymást, és megfelelnek mind a fenntarthatóság, mind a fejlődés kritériumainak.</p> <p>14. Minden a környezetgazdálkodással összefüggő tevékenységet azon a szinten kell megvalósítani, ahol a probléma kezelése a legnagyobb környezeti és egyéb haszonnal, valamint a legkisebb környezeti kockázattal, illetve kárral jár.</p> <p>15. A helyi szinten kezelhető erőforrások használata elsősorban a helyi közösség közvetlen, vagy közvetett hasznát kell szolgálja.</p>

Fenntarthatósági kritériumok		A kritériumok konkretizálása az OP elemzéséhez
<b>V. A fenntartható fejlődést csak felelősségteljes ember érheti el.</b> <i>Az egyén életminőségének javulása sem a saját, sem a mások által preferált környezeti javak sérelmére nem történhet.</i>	16. Erősíteni kell a társadalom befogadó jellegét (társadalmi kirekesztés, demográfiai problémák kezelése, stb.) az értékek mentén.	<b>Valós tartalommal kell kitölteni az esélyegyenlőségi és antidiszkriminációs kritériumokat. Szélesíteni szükséges a fejlesztések hatására nyertesnek tekinthető lakosok körét. Az egyenlő esélyek biztosítása (mozgáskorlátozottak, fogyatékkal élők, idősek, kisgyermek és kisgyermekes családok) bizonyos közlekedési fejlesztések esetében alapvető feltétel.</b>
	17. A térség, régió, város nem veszélyezteti – sem közvetlen, sem közvetett formában – sem saját környékén, sem távolabb ugyanezeknek a követelményeknek az érvényesülését.	<b>A fejlesztéseket úgy kell megvalósítani, hogy a nem kívánatos környezeti hatások ne rontsák telepítési területen túl más területen élők életminőségét, vagy ne károsítsák más területek környezeti értékeit.</b>
	18. A fejlesztésnek legyenek olyan elemei, amelyek hatására a fenntarthatóság elvei tudatosulhatnak, és erkölcsi normává válhatnak a társadalom tagjaiban, és ezzel párhuzamosan a tervezés során az érintetteknek a döntésekben való részvétele biztosított.	<b>Az érintettek bevonását a mindennapjaikat érintő döntésekbe biztosítani kell. A közlekedési rendszer változása ösztönző legyen a társadalom és a gazdasági szereplők számára a környezettudatos közlekedés és szállítás mindennapi normává válásához.</b>
	19. Fenntartható fogyasztási minták terjesztésére van szükség, ellensúlyozva a jelenlegi túlfogyasztásra ösztönző rendszert.	<b>A fejlesztések közvetlenül vagy közvetetten szolgálják a fenntartható életmódbeli minták terjedését, de ne egymás konkurenciái legyenek.</b>
	20. Fenntartható fejlődés szempontjából elfogadhatatlan a vagyoni különbségek jelenleg érvényesülő és folyamatosan növekvő szintje. Társadalmi igazságosság nélkül nincs fejlődés.	<b>A fejlesztések támogatásának a társadalmi jólét növelését kell szolgálnia. A közjó szempontjából nem értékelhető támogatások károsak, mert fontos területekről vonnak el erőforrásokat.</b>

### 5.2.2 Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program értékelése fenntartható fejlődési kritériumok szerint

Mielőtt a fenti fenntarthatósági kritériumokat tételesen összevetnénk az IKOP egyes specifikus céljaival, néhány általános gondolatot szeretnénk előrebocsátani.

- Az alapvető probléma a közlekedésfejlesztéssel általában – és ez természetesen nem az operatív program hibája – az az, hogy a közlekedésfejlesztésre, mint a gazdaság fejlesztésének eszközére tekintenek. Ez egyrészt magában hordozza azt a nagyon is valós veszélyt, hogy ha a gazdaság fejlesztése nem a fenntartható fejlődés elve mentén valósul meg, akkor a közlekedés sem a fenntarthatóság felé fog elmozdulni. A hazai közlekedési rendszer fejlesztése elvekben (NKS tézis) a környezeti fenntarthatóság elvének figyelembevételével történik. Ugyanakkor ez magának az NKS tervezőinek a véleménye szerint az igények ésszerű kielégítését, energiafüggetlenség mérséklését, erőforrás hatékonyságot, a környezetterhelés (ÜHG, talaj- és vízterhelés csökkentést, területmegőrzést) mérséklését jelenti. Azaz nem jelenik meg a fenntarthatóság alapvető követelménye, az igények mérséklése<sup>33</sup>. Sőt mi több, a munkaerő mobilizálása (ami a munkaerő helyben tartásának igényével is ellentétes) kifejezett cél! A közlekedésfejlesztés tehát felvállaltan a gazdaságfejlesztés kiszolgálójává válik, a kérdés csak az, hogy vajon ezt képes lesz-e legalább kritikusan tenni (vö. igények ésszerű kielégítése), egyúttal törekedve a fenntarthatóbb minták kialakítására, meghonosítására. (Az erőforrás-hatékony Európa megvalósításának ütemterve is világosan megfogalmazza, hogy az Unió kettős kihívással néz szembe: egyrészt ösztönöznie kell a növekedést, ugyanakkor biztosítania kell ennek fenntartható módon történő megvalósulását.) E tekintetben nagy feladat hárul az operatív programra, mint az NKS megvalósításának 2014-2020 közötti domináns eszközére.
- A forgalom köztudomásúlag kitölti a rendelkezésére álló teret, így az új utak óhatatlanul forgalomműködést generálnak. Fred Kent várostervezés kapcsán tett megállapítása: „Ha a városokat autók és forgalom számára tervezed, autókat és forgalmat kapsz.” némi átalakítással itt is érvényes lehet, azaz: *Ha utakat tervezel, autókat és forgalmat kapsz.* És nem csak azért, mert esetleg az eddig a szomszédos országok úthálózatát használó járművek is hazánkon keresztül fogják úti céljukat elérni, hanem azért is, mert a lehetőség megteremti az igényt is. Ennek ellensúlyozása fontos feladat lenne.
- Ha – mint azt az OP is megállapítja – a közösségi közlekedés EU-s összehasonlításban még mindig kedvező aránya az alacsony motorizáció és a magas üzemeltetési költségek következménye, akkor kézenfekvő, hogy a – részben a közlekedésfejlesztés útján elérni kívánt – gazdasági fejlődéssel ez az arány tovább fog romlani, amennyiben nem teszünk megfelelő lépéseket.
- A fenntartható fejlődésre a növekedés és foglalkoztatás szempontjából jelentős hatással bíró városi mobilitás kiemelt témakör. Ugyanakkor ennek megvalósítása éppen a városokban jelent igazán kihívást, a környezeti érdekek, az életminőség, illetve a megközelíthetőség és a gazdasági fejlődés összehangolásának nehézségei miatt.

<sup>33</sup> Ez természetesen semmiképp nem jelenti a mobilitás visszaszorítását, pusztán a Zöld Könyv megfogalmazása szerint „a mobilitáshoz való jognak a közlekedés iránti igény megfelelő kezelésén keresztül tiszteletben tartása”.

A következő táblázatban felhasználjuk az IKOP-ra kialakított fenntartható fejlődési kritériumrendszert, és ezek szempontjából értékeljük az OP tartalmát. Az értékelések folyamán, ahol ez felmerül, javaslatokat is teszünk. A táblázatban a következő minősítési jeleket használtuk:

Jel	Jelentés
☺	A fenntarthatósági kritérium szempontjából egyértelműen kedvező elmozdulásokra lehet az IKOP alapján számítani.
☹	A fenntarthatósági kritérium tekintetében lehetnek kedvező folyamatok, de vagy ezek mértéke valószínűleg csekély, vagy számolnunk kell ellentétes hatásokkal is, amelyek közömbösíthetik az eredményt.
⊗	A fenntarthatósági kritérium szempontjából egyértelműen kedvezőtlen elmozdulásokra számíthatunk.

Összefoglalóan elmondható, hogy **jóllehet a közlekedés alapvetően, eredendően nem fenntartható tevékenység, a 2014-2020 közötti időszakra szóló IKOP – a CEF-ből finanszírozandó projektek figyelembevételével - alkalmas arra, hogy fenntarthatóbb irányba mozdítsa el a hazai közlekedést.**

**Az előző időszakban ugyanis a hangsúly inkább a közútfejlesztésen volt. Ilyen szempontból a fenntartható fejlődés elve és a környezet a 2014-2020-as időszakra érvényes OP nyertesének tekinthető (különösen mivel előreláthatólag közlekedésfejlesztésre ezen kívül nem is nagyon lesz más forrás) - de csak a CEF-es közlekedési projektekkel együtt nézve, és az előző, 2007-2013 közötti időszakhoz viszonyítva.**

A közútfejlesztés, elsősorban a nemzetközi elérhetőség biztosításának igénye miatt, mindazonáltal továbbra is fontos részét képviseli a tervezett beavatkozásoknak, a források jelentős részét lekötve. A TEN-T hálózat fejlesztését az EU-val szembeni kötelezettségeink teljesítésének szüksége vezérli, mégsem hagyható szó nélkül, hogy **egy olyan, évtizedekkel korábban kialakult struktúrához való csatlakozást várnak el jelenleg tőlünk, melytől egyébként éppen az EU – felismerve fenntarthatatlanságát - már távolodni kíván!**

Az OP további beavatkozásai ezt a közúti/egyéni közúti közlekedéstől való távolodást szolgálják, gyakorlatilag úgy téve kísérletet a mérleg nyelvének visszafelé billentésére, hogy közben azért a másik oldalra is helyeznek súlyokat. **Kérdés azonban, hogy vajon ezek a jelenleg támogatni tervezett, előremutató fejlesztések képesek-e, alkalmasak-e az egyéni autós közlekedés és a közúti teherszállítás volumenének, arányának csökkentésére, vagy a közúti közlekedés folyamatos térnyerése a többi rovására már nem visszafordítható folyamat, amelyet a közlekedésfejlesztés által is elért gazdasági fejlődés csak még tovább fog katalizálni.**

5/3. táblázat: Az IKOP értékelése a fenntarthatósági kritériumokhoz való viszony alapján

IKOP kritériumok	Értékelés és javaslatok
<p>1) A fejlesztéseknek - a teljes hazai közlekedési rendszert tekintve - összességében csökkenteni kell a közlekedésből származó károsanyag-kibocsátást és terhelést. Egyedileg (projekt szinten) pedig minimalizálni szükséges a többletkibocsátást, terhelést. Az egyik környezeti tényező javulása nem járhat egy másik érzékelhető romlásával (pl. elkerülőút építés hatása az ökoszisztémára). Az állapotjellemzőknek érzékelhetően, a ráfordítások nagyságrendjével arányosan javulni kell.</p>	<p>A TEN-T közútfejlesztések akkor és csak akkor járulhatnak hozzá a kibocsátás csökkentéséhez, ha az elérési távolságok oly mértékű csökkenésével járnak, mely kompenzálni tudja a fejlesztéssel lehetővé váló magasabb sebességek okozta kibocsátás növekedést. Az eddigi értékelések (pl. ÜHG-kibocsátás<sup>34</sup>) alapján sajnos nem ez a helyzet, ráadásul az ilyen jellegű fejlesztések várhatóan a közúti forgalom növekedését vonják maguk után, további kibocsátásokat generálva. ☹</p> <p>A vasúti (és vízi) TEN-T hálózati fejlesztések, korszerűsítések az áru- és személyszállítás vasútra (vízre) vonzásával és a körülmények javításával egyértelműen ezt a célt szolgálják. ☺</p> <p>A vasúti szűk keresztmetszetek felszámolása az utazási idő csökkentésén, azaz a vasút vonzóbbá tételén keresztül, a vasút-villamosítás a kőolaj felhasználás csökkenésén keresztül, és az elővárosi közlekedés korszerűsítésénél mind a járműbeszerzésen, mind pedig a vasút vonzóbbá tételét is eredményező vonalfejlesztésen keresztül hozzájárulnak ezen kritérium teljesüléséhez. ☺</p> <p>A fenntartható városi közlekedésfejlesztések egyrészt közvetlenül (járműbeszerzés), másrészt a nívósabb szolgáltatásnak, a szemléletformálásnak köszönhetően az egyéni közúti közlekedéstől való eltereléssel közvetve is a káros kibocsátások csökkenéséhez járulnak hozzá, ráadásul a levegőszennyezés és zajterhelés szempontjából legproblémásabb városi területeken. ☺</p> <p>A célzott energiahatékonysági beavatkozások, úgymint pl. villamosítás és villamosítás korszerűsítése, hajó főgépcseré, teleautó-rendszer, üzemanyag-takarékos vezetés oktatása az energiahordozókkal való takarékos bánásmód mellett, illetve azon keresztül a káros emissziók csökkenését is szolgálja. ☺</p> <p>Az egyes környezeti tényezők romlását elviekben a környezetvédelmi engedélyezés hivatott megakadályozni. Mivel zömmel már előkészített projektekre lehet számítani az igazán kérdéses konstrukciók esetében, ezért a beavatkozási lehetőség ebben a stádiumban már nagyon korlátozott. ☹</p> <p>Tekintettel arra, hogy a közlekedés napjainkra az egyik főbb környezetszennyezővé lépett elő, a környezetbarát, erőforrás-takarékos közlekedési módok fejlesztése, illetve a nagyobb arányú használatukat eredményező beavatkozások a fosszilis energiahordozók használata, a levegőminőség (ide értve az ÜHG-kibocsátást is) és a zaj/rezgés szennyezés területén mindenképpen javulást fognak hozni. A közútfejlesztések azonban megint csak ezzel ellentétesen hathatnak. ☹</p> <p>☞ <b>Javasolható, hogy a projektek kötelezően egészüljenek ki szemléletformálási elemmel (pl. üzemanyag-takarékos vezetéstechnikai ismeretek, car-sharing, car-pooling, tömegközlekedés népszerűsítése, stb.), mely segíthetne ellensúlyozni a növekvő mobilitási igények kedvezőtlen hatásait.</b></p>
<p>2) Az alacsonyabb fajlagos energiateljesítményű közlekedési módokat kell előnyben részesíteni. A megújuló erőforrások felhasználásának és elterjesztésének lehetőségeit legalább vizsgálni szükséges, és ahol lehet, ilyen elemet is be kell illeszteni. A fejlesztések megvalósítása során</p>	<p>A TEN-T közútfejlesztések akkor és csak akkor járulhatnak hozzá az energiateljesítmény csökkenéséhez, ha az elérési távolságok oly mértékű csökkenésével járnak, mely kompenzálni tudja a fejlesztéssel lehetővé váló magasabb sebességből eredő üzemanyagfelhasználás-növekedést. Sajnos az ilyen jellegű fejlesztések várhatóan a közúti forgalom növekedését vonják maguk után, további energiaigényt támasztva. ☹</p> <p>A vasútvonalak villamosításától és a vasúti szűk keresztmetszetek felszámolásától az energiaigény csökkenését várják. ☺</p> <p>A GSM-R, ETCS fejlesztések, az intelligens közlekedési rendszerek, az e-jegyrendszer, és a korszerű utas-tájékoztatás, valamint a korszerűbb járművek (vö. pl. klímaberendezés) önmagukban az energiaszükséglet növekedésével járnak. Amennyiben azonban – a vasúti, vízi szállítás, illetve a közösségi közlekedés fejlesztéséhez kapcsolható beavatkozásoknál –</p>

<b>IKOP kritériumok</b>	<b>Értékelés és javaslatok</b>
<p>biztosítani kell az anyag-, energia- és víztakarékos megoldások használatát (pl. a megvalósítás során az alacsonyabb fajlagos energiafelhasználású szállítási módokat kell előnyben részesíteni).</p>	<p>a szolgáltatási színvonal ily módon történő javításával sikeresen szorítják háttérbe a közúti egyéni közlekedést/szállítást, akkor összességében végül is az energiafogyasztás csökkenését eredményezhetik. ☺</p> <p>A tömegközlekedés fejlesztése mind városi, elővárosi, illetve regionális viszonylatban energiamegtakarítással jár, amennyiben sikeresen váltja ki az egyéni közúti közlekedést. Éppen ezért nagyon fontos a megfelelő tervezés, összehangolás! ☺</p> <p>A megújuló erőforrások használatának lehetősége nem szerepel az OP-ban, arra való hivatkozással, hogy szinte kizárólag a bioüzemanyagok segítségével kívánja hazánk teljesíteni a vonatkozó célkitűzést, de a horizontális elvek között említésre kerül pl. az utastájékoztató kapcsán a megújuló energiaforrások előnyben részesítése. ☺</p> <p>A megvalósításra, annak energia- és anyagtakarékos módjára vonatkozóan információt az OP szintén a Horizontális elvek között tartalmaz. ☺</p> <p>☞ <b>Javasolható, hogy a megújuló energia-felhasználás lehetőségeinek vizsgálatára ösztönözzék mindazon pályázókat, akik projektjeinél ez egyáltalán szóba jöhet. A pályázatok értékelése során részesítsék előnyben azon pályázatokat, amelyek megújuló energia-hasznosítási elemet tartalmaznak.</b></p> <p>☞ <b>Javasolható, hogy a pályázat részeként, a megvalósíthatósági tanulmányban legyen előírás és értékelési szempont az anyag-, energia-, és víztakarékos megoldási lehetőségek vizsgálata, a választott megoldások bemutatása.</b></p>
<p>3) A fejlesztések kivitelezésénél el kell érni, hogy minél több beépítésre alkalmas hulladék kerüljön felhasználásra (különösen pl. útépitések esetében).</p>	<p>Jelenleg erre vonatkozó szándékot az OP a horizontális elvek között tartalmaz. ☺</p> <p>☞ <b>Javasolható legkésőbb a kiírásokban egy kötelező minimális hulladék hasznosítási arány előírása a releváns konstrukciók esetében.</b></p>
<p>4) A területfoglalással járó beavatkozások területigényét minimumra kell szorítani, és lehetőleg minél rosszabb termőképességű és értéktelenebb élővilágú területeket kell igénybe venni. Ha a fejlesztés jellege egyáltalán megengedi, akkor befogadására lehetőség szerint rehabilitált, barna-mezős területeket is fel kell használni.</p>	<p>A Horizontális elvek között szerepel az ezekre való törekvés szándéka, ami egyértelműen üdvözlendő és belátható, hogy sokkal többet nem is várhatunk el az OP-tól, de sajnos vélhetőleg érdemi változást nem fog jelenteni a tervezésben.</p> <p>A területfoglalás túlzott mértékét elviekben a környezetvédelmi engedélyezés tudja megakadályozni. Mivel zömmel már előkészített projektekre lehet számítani az igazán kérdéses konstrukciók esetében, ezért a beavatkozási lehetőség ebben a stádiumban már nagyon korlátozott. ☺</p> <p>☞ <b>Javasolható, hogy ahol releváns, a megvalósíthatósági tanulmányban legyen előírás és értékelési szempont a területfoglalás, területigény minimalizálásának bemutatása.</b></p>
<p>5) A fejlesztések területfoglalását, a nyomvonalak kijelölését a természetvédelmi érdekek szem előtt tartásával kell elvégezni. Mivel a közlekedés természetvédelmi szempontból érzékeny tevékenység a feltételrendszer úgy kell kialakítani, hogy a védelem biztosított maradjon.</p>	<p>A Horizontális elvek között szerepel az ezekre való törekvés szándéka, ami egyértelműen üdvözlendő és belátható, hogy sokkal többet nem is várhatunk el az OP-tól, de sajnos vélhetőleg érdemi változást nem fog jelenteni a tervezésben.</p> <p>A természetvédelmi érdekek szem előtt tartását elviekben a környezetvédelmi engedélyezés hivatott biztosítani. Mivel zömmel már előkészített projektekre lehet számítani az igazán kérdéses konstrukciók esetében, ezért a beavatkozási lehetőség ebben a stádiumban már nagyon korlátozott. ☺</p> <p>☞ <b>Javasolható, hogy ahol releváns, a megvalósíthatósági tanulmányban előírás és értékelési szempont legyen a természetvédelmi intézkedések bemutatása.</b></p>
<p>6) Az intézkedéseknek tekintettel kell lenni arra, hogy addig használhatunk egy ökoszisztéma szolgáltatásait, amíg nem sértjük meg a rugalmasságát. Nem megengedhető, hogy egy területen az</p>	<p>A Horizontális elvek között szerepel az ezekre való törekvés szándéka, ami egyértelműen üdvözlendő és belátható, hogy sokkal többet nem is várhatunk el az OP-tól, de sajnos vélhetőleg érdemi változást nem fog jelenteni a tervezésben.</p> <p>Mivel zömmel már előkészített projektekre lehet számítani az igazán kérdéses konstrukciók esetében, ezért a beavatkozási lehetőség ebben a stádiumban már nagyon korlátozott. ☺</p> <p>☞ <b>Javasolható a – nem az EU felé történő beszámolásra készülő - indikátorok között az adott</b></p>

IKOP kritériumok	Értékelés és javaslatok
<p>ellátó funkciók terén megvalósuló bővülés, másutt veszteségeket okozzon. A piac által preferált szolgáltatások kihasználása nem mehet a többi, a piac által nem igen érzékelt szolgáltatás rovására, mivel ez által a természeti tőke folyamatosan csökken, amit a gazdasági mérőszámok tudomásul sem vesznek.</p>	<p><b>beavatkozás eredményeképpen fellépő forgalom-növekedés és az ebből adódó légszennyező anyag kibocsátás és immisziós állapot, illetve szükség szerint a zajterhelés változásának szerepeltetése.</b></p>
<p>7) Az építészeti, táji és kulturális értékek fennmaradását a fejlesztések megvalósítása és működtetése során biztosítani kell.</p>	<p>A Horizontális elvek között szerepel az ezekre való törekvés szándéka, ami egyértelműen üdvözlendő és belátható, hogy sokkal többet nem is várhatunk el az OP-tól, de sajnos vélhetőleg érdemi változást nem fog jelenteni a tervezésben. Ezen értékek fennmaradását elviekben a környezetvédelmi engedélyezés hivatott biztosítani. Mivel zömmel már előkészített projektekre lehet számítani az igazán kérdéses konstrukciók esetében, ezért a beavatkozási lehetőség ebben a stádiumban már nagyon korlátozott. 😊</p> <p>☞ <b>Ahol csak lehetséges, a meglévő értékek felhasználásával, integrálásával (és nem megszüntetésével!) javasolt megvalósítani a projektet. Amennyire csak lehet, a tájba illesztett megoldásokat kellene preferálni (a látványos mérnöki bravúrok helyett).</b></p>
<p>8) A lakosságot jelentősen érintő fejlesztések esetében figyelembe kell venni a várható klimatikus hatásokat, illetve a városfejlesztésnél az alkalmazkodóképesség javításának lehetőségeit is vizsgálni és lehetőség szerint alkalmazni kell.</p>	<p>Az állomáskorszerűsítések kapcsán (2. és 3. prioritás) megjelenik az éghajlat-változási hatások figyelembe vételének előírása. 😊</p> <p>☞ <b>Különösen a városi beavatkozások esetében minden releváns esetben javasolt vizsgálni az egyidejűleg az adaptációt is szolgáló megoldások alkalmazásának lehetőségét (pl. megállók fényvisszaverő, hővédő kialakítása, új épületek esetén zöldtető, zöldhomlokzat alkalmazása, stb.). Bizonyos esetekben ez előírás is kellene, hogy legyen.</b></p>
<p>9) A klímaváltozás kedvezőtlen hatásait növelő fejlesztéseket kerülni kell. Ha a megvalósítás társadalmi fontossága nagy, akkor legalább a hatásokat minimalizálni kell.</p>	<p>Az 1) pontnál leírtakkal összhangban általában különösen az útfejlesztések, illetve a közúti forgalom növekedését eredményező beavatkozások esetén az ÜHG-kibocsátás növekedése fordulhat elő. 😞</p> <p>☞ <b>Javasolható a szemléletformáló projektelem kötelező előírása minden támogatásra pályázó projekt esetében, az ÜHG kibocsátás növekedésének mérséklése érdekében is.</b></p>
<p>10) Szükség van olyan intézkedésekre, amelyek közvetlenül a hátrányos helyzetű lakosságra és térségekre vonatkoznak. Ahol az alkalmazkodóképesség csökkenése közvetett hatásként feltételezhető, a pozitív hatásokat növelni, a negatívokat csökkenteni szükséges.</p>	<p>Az e szemponttal kapcsolatba hozható <b>regionális elérhetőség javítását szolgáló</b> beavatkozások kikerültek az IKOP-ból. (A nagy forgalommal terhelt nem TEN-T közutak fejlesztése (pl. elkerülő utak) viszont ismét megjelent az OP-ban.) 😞</p>
<p>11) A fejlesztéseknek a területi kiegyenlítődést is szolgálnia kell, hiszen egy élhetőségi szintet minden településnek el kell érni.</p>	<p>Lásd fent.</p>
<p>12) A fejlesztések eredményeinek az energaintenzív szolgáltatások körétől az energia szegény fogyasztás irányába kell elmozdulást elérnie. A települések mindennapi elérhetőségét</p>	<p>A tömegközlekedési lehetőségek, illetve a meglévő szolgáltatás javítása több prioritási tengelyen belül is szerepet kap. 😊</p> <p>A jelen kritérium esetében leginkább releváns regionális közösségi közlekedési kapcsolatok javítását célzó beavatkozások azonban kikerültek az IKOP-ból.</p> <p>Mind a tömegközlekedés, mind a vasúti, vízi áruszállítás terjedését elősegítő beavatkozások az energiaszegény fogyasztás</p>



**Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program - Stratégiai Környezeti Vizsgálata**

<b>IKOP kritériumok</b>	<b>Értékelés és javaslatok</b>
tömegközlekedési eszközzel is biztosítani kell.	irányába terelnek, ha és amennyiben a fejlesztések valóban növelik ezek használatát. ☺ ☞ <b>Javasolt a projektek kötelező elemévé tenni a szemléletformáló tevékenységet is.</b>
13) A helyi közösségeknek bővüljenek a lehetőségei az igényelt és fenntarthatóbb életmódok választásának tekintetében. Javuljon a környezetbarát közlekedési módok igénybevételének lehetősége.	Lásd fent. ☞ <b>El kell kerülni azonban, hogy a különböző környezetbarát közlekedési lehetőségek egymás konkurensévé válva egymástól vonzzák el az utasokat, ahelyett, hogy egymás hatásait erősítve az egyéni, motorizált közúti közlekedés részarányát csökkentenék.</b> A kerékpáros közlekedés (melynek fejlesztése az IKOP keretében csak egyes intermodális csomópontokhoz és állomáskorszerűsítésekhez köthető B+R parkolók kapcsán tervezett) szempontjainak figyelembe vétele a horizontális elvek között kitéüntetett figyelmet kap. ☺
14) A fejlesztéseknek alkalmazkodniuk kell az érintett települések sajátosságaihoz. A térségi kapcsolatok elősegítésének az együttműködési lehetőségek bővülését kell szolgálnia.	☞ <b>Javasolt a stratégiai megalapozottság előírása és alapos vizsgálata a projektek értékelése során, annak érdekében, hogy összehangolt, egymás kedvező hatásait erősítő és nem gyengítő fejlesztések valósuljanak meg egy-egy településen/térségben. E tekintetben az ITI-nek, vagy bármely más, a különböző, de egy területen megvalósuló projektek integrációját megvalósító lehetőségeknek nagy szerep juthatna.</b>
15) A beavatkozásokat úgy kell megvalósítani, hogy az érintett lakosság számára érzékelhető, és megfizethető életminőség-javulással járjon a hatásterületen.	A tömegközlekedés fejlesztését, ezáltal annak népszerűségét, használatát növelő minden beavatkozás, valamint a lakott területen átmenő forgalmat csökkentő, vagy azok hatásait csökkentő beavatkozások (pl. áruszállítás áterelése vasútra, vagy vízi útra) az életminőség-javulását (is) szolgálja. Különösen kedvezőek lehetnek e szempontból a városi közlekedésfejlesztési projektek. ☺ Amennyiben tényleg a gazdaság növekedését eredményezik helyi szinten is, akkor akár a közútfejlesztések is pozitív hatásúak lehetnek. ☺ ☞ <b>A fejlesztések esetében fontos lenne a helyi közlekedésre gyakorolt hatások vizsgálata is, hiszen a beavatkozások nem ronthatják az élhetőséget!</b>
16) Valós tartalommal kell kitölteni az esélyegyenlőségi és antidiszkriminációs kritériumokat. Szélesíteni szükséges a fejlesztések hatására nyertesnek tekinthető lakosok körét. Az egyenlő esélyek biztosítása (mozgáskorlátozottak, fogyatékkal élők, idősek, kisgyermekes és kisgyermekes családok) bizonyos közlekedési fejlesztések esetében alapvető feltétel.	Tekintettel arra, hogy a közlekedési balesetek áldozatai gyakrabban nőik, gyermekek, illetve idősek, így a közlekedésbiztonsági fejlesztések egyértelműen esélyegyenlőségi célokat szolgálnak. Ezek a fejlesztések továbbá várhatóan a tömegközlekedéstől korábban tartók egy részét a személyautó használatától eltéríthetik. ☺ Az útfejlesztések ellenben kevésbé kedveznek az időseknek és a nőknek, valamint a fogyatékkal élőknek és a szegényebbeknek, a társadalom ezen rétegei ugyanis kisebb valószínűséggel rendelkeznek személyautóval. ☹ A regionális fejlesztések támogatásának megvonása ugyanakkor azonban sajnos éppen a hátrányos helyzetű térségek szintén hátrányosabb helyzetű (autóval nem rendelkező, vagy azt nem használó) lakosokat hozza nehéz helyzetbe, hiszen ezen fejlesztések jellemzően a buszközlekedés fejlesztését is tartalmazták volna. ☹ Az IKOP 3.93 változatának Horizontális elvei között említésre kerül ugyan a fogyatékkal élők helyzetének javítása és egyes fejlesztések kapcsán az akadálymentesítés is nevesítésre kerül az intézkedések között, azonban fontos volna, ha minden fejlesztés az akadálymentesítéssel együtt valósulna meg, még akkor is, ha a fejlesztés eredendően nem érintette volna feltétlenül az utasoldali infrastruktúra fejlesztését. ☞ <b>Javasolt, hogy a fizikai és az infokommunikációs akadálymentesítés ne szabadon választható támogatható tevékenység, hanem bizonyos fejlesztések esetében támogatási feltétel legyen.</b> Az IKOP horizontális elvei között megjelenik az a feltétel, hogy minden fejlesztést az akadálymentesítés szempontjait figyelembe véve kell megvalósítani. ☺
17) A fejlesztéseket úgy kell megvalósítani, hogy a nem kívánatos környezeti hatások ne	Lásd az 1) pontban, az ÜHG-kibocsátás kapcsán leírtakat.

<b>IKOP kritériumok</b>	<b>Értékelés és javaslatok</b>
<p>rontsák telepítési területen túl más területen élők életminőségét, vagy ne károsítsák más területek környezeti értékeit.</p>	
<p>18) Az érintettek bevonását a mindennapjaikat érintő döntésekbe biztosítani kell. A közlekedési rendszer változása ösztönző legyen társadalom és a gazdasági szereplők számára a környezettudatos közlekedés és szállítás mindennapi normává válásához.</p>	<p>Alapvetően a környezetvédelmi engedélyezés folyamata az, ahol az érintetteknek leginkább lehetősége nyílik beleszólni egy-egy projektbe, illetve a nagyvárosi tömegközlekedés szervezése már egyre inkább a partnerség, a majdani használók véleményének megkérdezésével, igényeinek felmérésével zajlik. ☹️</p> <p>A tömegközlekedést érintő minden beavatkozás esetében elengedhetetlen azonban az igények előzetes felmérése, a fejlesztések „testreszabása” és az adott helyszínt, területet érintő esetleges különböző fejlesztések (akár más kedvezményezettek által, vagy más OP-kból megvalósuló) összehangolása. (El kell kerülni, hogy a különböző, önmagukban a fenntartható fejlődést, vagy a környezet érdekeit szolgáló intézkedések egymás versenytársaivá váljanak.)</p> <p>Az igényekre szabott megoldások mellett a szemléletformálás, illetve egyéb, pl. gazdasági ösztönzők, szabályozók alkalmazása is szükséges (lehet) a mindennapi normává váláshoz. (Utóbbi már kívül esik az OP hatáskörén.)</p> <p>☞ <b>Javasolható a kihasználtság, az utaselégedettség kötelező monitorozása a fenntartási időszakban és a szükség szerinti beavatkozás.</b></p> <p>☞ <b>Javasolt a különböző, de egymásra potenciálisan ható fejlesztések összehangolásának biztosítása érdekében, hogy a projektek értékelése, kiválasztása során a stratégiai megalapozottság megléte feltétel legyen, különösen a városi, elővárosi projektek esetében.</b></p> <p>Az ITS-sel való összhang megkövetelése a városi tömegközlekedési fejlesztések esetén már megjelenik az OP-ban.</p> <p>☞ <b>Javasolt a projektek kötelező elemévé tenni a szemléletformáló tevékenységet is.</b></p>
<p>19) A fejlesztések közvetlenül vagy közvetetten szolgálják a fenntartható életmódbeli minták terjedését, de ne egymás konkurenciái legyenek.</p>	<p>Tekintettel arra, hogy a „forgalom előbb-utóbb kitölti a rendelkezésre álló teret” a közútfejlesztések többnyire önmagukban éppen hogy a közúti közlekedés arányának növeléséhez járulnak hozzá, így nem a fenntarthatóságot szolgálják. ☹️</p> <p>A tömegközlekedés, a nem közúti áruszállítás lehetőségeit megteremtő, javító beavatkozások ugyan megteremtik az alapját a fenntartható minták terjedésének, de önmagukban nem elegendőek ahhoz. Széleskörű szemléletformálási kampány, illetve egyéb (pl. gazdasági) ösztönzők, szabályozók is szükségesek lehetnek azok térnyeréséhez. ☺️</p> <p>A közösségi közlekedés népszerűsítéséhez köthető szemléletformálás, a teleautó-rendszerrel kapcsolatos beavatkozások, továbbá az üzemanyag-takarékos vezetéshez köthető képzés egyértelműen a fenntartható viselkedésminták terjedését szolgálja. ☺️</p> <p>☞ <b>Javasolható, hogy a kihasználtság (forgalomszámlálás, utasszámlálás), az utaselégedettség mérése a teljes fenntartási időszakban legyen előírás.</b></p> <p>☞ <b>Javasolt a jövőben az eddigieknél nagyobb hangsúlyt fektetni az összközlekedési megközelítés és a stratégiai megalapozottság vizsgálatára a projektek értékelése során.</b></p> <p>☞ <b>Kiemelten szükséges kezelni az inter-, sőt multimodalitás biztosításának a kérdését.</b></p>
<p>20) A fejlesztések támogatásának a társadalmi jólét növelését kell szolgálnia. A közjó szempontjából nem értékelhető támogatások károsak, mert fontos területekről vonnak el erőforrásokat.</p>	<p>Az alapfeltevés az, hogy a közlekedésfejlesztés, mint a gazdaság fejlesztésének eszköze végső soron a társadalmi fejlődést szolgálja. E tekintetben rendkívül előremutatónak tartjuk, hogy az NKS a közlekedési fejlesztéseket társadalmi hasznosság szerint is rangsorolta, és az IKOP kiválasztási vezérelveinek legfontosabbika éppen a minél nagyobb társadalmi hasznosság. Ugyanakkor, számos példa van arra vonatkozóan, hogy egy-egy fejlesztés nem hozta meg a várt gazdasági, ezáltal pedig társadalmi fellendülést. ☹️</p> <p>☞ <b>Szükséges lenne annak vizsgálata, hogy egy adott fejlesztés ténylegesen milyen gazdasági-társadalmi hatásokkal jár – visszamenőlegesen, a korábban megvalósult projektek vonatkozásában vizsgálva a hatásokat értékes következtetések lennének levonhatók a jövőbeli projektek vonatkozásában is.</b></p> <p>A prioritások intézkedéseinek leírása között megjelenő, „korábbi fejlesztések értékelése” kitétel akár fedheti ezt a célt is.</p>

### 5.3. Gátló társadalmi gazdasági konfliktusok

Az eddigiekben a fenntarthatóság és környezeti hatások szempontjából elemeztük a fejlesztéseket, de számolnunk kell olyan átfogó folyamatokkal is, amelyek a végrehajtás során a tervezettel ellentétes környezeti hatásokat okozhatnak, kedvezőtlen folyamatokat indíthatnak el, vagy megkerülhetetlen végrehajtási korlátot jelentenek. Ezek közül a közlekedésfejlesztés által is érintett konfliktusokat, jelenségeket az alábbi táblázatban foglaljuk röviden össze.

5/4. táblázat: **Társadalmi-gazdasági eredetű hatások és az operatív programok**

Társadalmi-gazdasági eredetű hatások	Esetleges következmény/ OP válasz
<b>Gazdasági hatások, folyamatok</b>	
<p><b>1. Gazdasági válság, a lassú kilábalás hatására a rövid távú szemlélet és a minden áron való növekedési kényszer erősödik,</b> a hosszú távú környezeti szempontokat is figyelembe vevő magatartás háttérbe szorul.</p>	<p>A fejlesztéseknél és egyéb intézkedéseknél a környezeti, fenntarthatósági horizontális szempontok elhanyagolása. A kiválasztási szempontoknál a környezeti követelmények következetes érvényesítésének elmaradása. A PM-ben is a növekedés jelzője ugyanaz, vagyis <i>fenntartható</i>, de ez tartóssat, és nem a fenntartható fejlődésnek megfelelőt jelent.</p>
<p><b>2. A gazdaságfejlesztési céllal megvalósított beruházások esetenként nem hozzák meg a kívánt eredményt, nem érik el tényleges gazdaság- és társadalomfejlesztési céljukat, miközben a környezeti konfliktusokat generálták, illetve folyamatosan generálják.</b></p>	<p>Ezek végeredményben felesleges pénzköltések, fejlesztések. Ezt megelőzni csak a jelenleginél megalapozottabb stratégiákkal, és jobb kiválasztási rendszerrel lehet. (Csak kellően megalapozott fejlesztéseket szabad támogatni, melyek társadalmi-gazdasági hatásait is kellő körültekintéssel vizsgálták és melyek ténylegesen képesek a kívánt gazdasági-társadalmi hatások elérésére.) A következmény egyértelmű feleslegesen feláldozott környezeti érték, állapotjellemző.</p>
<p><b>3. A stratégiai megalapozottság, összehangolás és integráció hiánya egymás ellen ható, egymással versenyző, vagy egymás kedvező hatásait szinergikusan nem erősítő beavatkozásokhoz vezet.</b></p>	<p>A helyi szintű beavatkozásokkal szemben is elvárás kell, hogy legyen a megfelelő stratégiai megalapozottság. Különösen regionális és kistérségi, illetve elővárosi viszonylatban a fejlesztési stratégiákat, a fejlesztéseket össze kell hangolni. A közlekedésfejlesztés esetében az összközlekedési szemlélet is elvárás.</p>
<p><b>4. Az állandó szabályozásváltozások, a költségvetési megszorítások és a kedvezményezettek rossz pénzügyi helyzete (kevés önereje) kikényszeríti a rövid távú szemléletet.</b></p>	<p>Környezeti szempontból nem megfelelő fejlesztések valósulhatnak meg. Veszélybe kerül a támogatások felhasználása (abszorpció) és a megépített létesítmények, illetve intézkedések hosszú távú pénzügyi, környezeti fenntarthatósága is.</p>
<p><b>5. A helyi közösségek hozzászoktak valamilyen – a politika vagy a gazdasági kényszerek (külföldi befektetők) diktálta külső feltételeknek való – kiszolgáltatottsághoz. A kívülről diktált fejlődés azonban általában környezet- és hagyományidegen.</b></p>	
<p><b>6. Az önkormányzatok fejlesztései gyakran presztízs célokat szolgálnak,</b> sokszor nem a helyi valós szükségletek kielégítése a cél.</p>	
<p><b>7. Az önkormányzatok szakember ellátottsága szerény,</b> céljai (túlélés) erősen determináltak.</p>	
<p><b>8. Az önkormányzatokra és közszolgáltatókra jellemző folyamatos erőforráshiány, eladósodási hajlam.</b></p>	

<b>Társadalmi-gazdasági eredetű hatások</b>	<b>Esetleges következmény/ OP válasz</b>
9. A tőkebefektetőket, a külföldi és hazai beruházókat a környezeti hatások általában maximum a jogszabályok betartásának szintjéig érdeklik, általában <b>nincs kötődésük a területhez.</b>	A területi környezeti adottságokhoz illeszkedő fejlesztések akadályoztatása.
10. Az ipari fejlődés további stagnálásával, kismértékű beindulásával, illetve a közlekedési igények (egyéni motorizált közlekedés mind nagyobb térnyerése) további növekedésével <b>megállhat</b> a savasodást okozó, illetve <b>az üvegházhatású gázkibocsátás csökkenése</b> , növekedhet az ipar és a közlekedés energiafogyasztása, és emiatt a légszennyező anyagok kibocsátása.	Kemény környezeti, klíma, fenntarthatósági horizontális kritérium és pályázati követelményérvényesítés szükséges. A közlekedés terén az igények és hatások mérséklésére is figyelmet kell fordítani.
11. <b>Kevéssé jellemző a gazdaságban a hulladékszegény technológiák alkalmazása</b> , vagy a keletkező melléktermékek, hulladékok, maradékok visszaforgatása. Az ipari ökológiai megközelítés alkalmazása, a primer nyersanyagok védelme és az anyagában történő hasznosítás alacsony szintű.	Kemény környezeti, klíma, fenntarthatósági horizontális kritérium és pályázati követelményérvényesítés szükséges, mind a hulladékszegény kivitelezés, technológia, mind pedig a megvalósítások során a hulladékhasznosítás vonatkozásában.
12. <b>A legnagyobb tőke és lobbierő, továbbra is az iparosított, intenzív technológiák mögött van.</b>	Kemény környezeti, klíma, fenntarthatósági horizontális kritérium és pályázati követelményérvényesítés szükséges. (Elsősorban a GINOP-nál, de minden olyan OP-nál, ahol ilyen technológiákat alkalmazó tevékenység támogatása előfordulhat.)
13. <b>Növekednek a mobilitási igények</b> , és ezt gyakran gazdasági célokból szándékosan is növelik, valamint célként jelenik meg ennek kielégítése.	A közösségi közlekedés, illetve a vasúti, vízi és a kombinált szállítási módok preferálása az OP-kban. (Leginkább az IKOP, TOP, VEKOP szintjén.)
14. <b>Túlcentralizált hálózatok feloldásának folyamatos ellehetetlenülése.</b> (Minden autópálya Budapest felé vezet, minden metróvonal az V. kerületbe, decentralizált energiaellátás terjedésének akadályozása)	Közlekedési intézkedések hatásai korlátozottak, a centralizált hálózat problémaként sem mindig jelenik meg. (Elsősorban az IKOP, TOP, VEKOP szintjén.)
15. <b>Turizmus növekedése jelentős környezeti igénybevétellel jár</b> , általában területileg koncentrált módon.	Kemény környezeti, klíma, fenntarthatósági horizontális kritérium és pályázati követelményérvényesítés szükséges, ugyanakkor a területi szempontokat is figyelembe kell venni. (Elsősorban GINOP, TOP, VEKOP szintjén.)
16. <b>Épületállomány állapota kritikus, legalább kétharmada felújításra szorul.</b>	Az OP-kban megjelenő épületenergetikai fejlesztéssel együtt felújításra is lehessen támogatást kapni. (Szinte minden OP, de elsősorban a GINOP, TOP, VEKOP, KEHOP.)
17. <b>A közösségi infrastruktúra</b> , köztük a környezeti közszolgáltatások (vízhálózat, szennyvíz) mellett a közlekedési infrastruktúra (és a járműpark) is, helyenként <b>rendkívül lepusztult állapotban van.</b>	A rekonstrukciós feladatok előtérbe kellene, hogy kerüljenek, nagyon fontos lenne emellett a járműállomány cseréjének a támogatása is.
18. <b>A területhasználat alakulása kedvezőtlen.</b> Jellemző a belterületbe vonás, és elsősorban az infrastruktúra (útépítés) és a szolgáltató (kereskedelem, logisztika, stb.) területek terjeszkedése. A növekvő mértékű urbanizáció, a települések szétterülése, összeépülése jellemző.	Kemény környezeti, klíma, fenntarthatósági horizontális kritérium és pályázati követelményérvényesítés szükséges, ugyanakkor a területi szempontokat is figyelembe kell venni.
19. <b>A piac önmagától nem preferálja a környezetbarát megoldásokat, termékeket.</b> A környezetileg jobb, társadalmilag hasznosabb termékeknek, megoldásoknak kicsi az ismertsége, az elérhetősége és általában drágább is.	Ökoinnováció, (közlekedés-) környezeti K+F, környezeti kritériumok, tudatformálás erősítése. (Minden OP, de elsősorban is a GINOP, a TOP és a VEKOP, IKOP szintjén.)

Társadalmi-gazdasági eredetű hatások	Esetleges következmény/ OP válasz
20. Nemzetközi összehasonlításban <b>alacsony a hazai vállalkozások K+F és innovációs tevékenysége</b> , pláne a környezetvédelmi tartalmú.	
21. A hazai tudásáramlás nemzetközi viszonylatban <b>lassúnak számít</b> : a tudomány és az ipar között jelentős „szakadék” húzódik.	
<b>Társadalmi hatások, folyamatok</b>	
22. Új munkahely teremtését, vagy a régiiek megtartását <b>gyakran alapvető létkérdésként, társadalmi elvárásként lehet értelmezni, akár a környezeti érdekek sérelme árán is.</b>	Kemény környezeti, klíma, fenntarthatósági horizontális kritérium és pályázati követelményérvényesítés szükséges, ugyanakkor a területi szempontokat is figyelembe kell venni.
23. Az elmaradott térségek a saját források hiánya miatt <b>eleve kevesebb támogatáshoz juthatnak.</b> A kitörési kísérletek gyakran járnak a meglévő értékek felélésével, feláldozásával. A jelenlegi támogatási periódus is Budapest és néhány nagy lobbierőjű város pozícióit erősítette.	A területi felzárkózást segítő intézkedések kis mértékű, elszigetelt eredményekre vezethetnek. A területi felzárkózást segíteni nemcsak az EFOP-ból kell, megfelelő pályázati kritériumrendszer szükséges a többi OP-ban is. A nagyobb lobbierő mindig felülírja ezeket a törekvéseket.
24. <b>Jelentősek, és nőnek a regionális, térségi különbségek.</b>	Törekedni kell a win-win megoldásokra, ami egyszerre szolgálja a szegénység elleni küzdelmet, a foglalkoztatottság növelését és a fenntartható fejlődést (pl. közösségi közlekedés fejlesztése).
25. A lakosság jelentős részének helyzete olyan, hogy a <b>mindennapi megélhetési problémák háttérbe szorítanak minden mást.</b> Gyakoriak a szegénységből, megélhetési kényszerből származó környezeti túlterhelések, túlhasználatok.	
26. A foglalkoztatottság szintje még mindig <b>alacsony.</b>	
27. A reáljövedelmek nem, vagy kis mértékben <b>növekednek, sőt a növekedési adatot is leggazdagabb rétegek adatai produkálták.</b> A jövedelemkülönbségek már olyan szintűek, ami a gazdasági fejlődésnek is gátja. (tízszeres körüli)	A közszolgáltatásoknál komoly megfizethetőségi, lakossági fizető-képességi probléma merül fel. Veszélybe kerül a támogatások felhasználása (abszorpció) és a megvalósult létesítmények, illetve intézkedések hosszú távú pénzügyi, környezeti fenntarthatósága is.
28. A fogyasztói társadalmi értékrend <b>dominál.</b> Az anyagi jólét megszerzése, a kényelem biztosításának igénye aránytalanul nagy szerepet kap, míg a környezet minőségének, szolgáltatásainak értékelése nem megfelelő súlyú. Ezt a szemléletet a média még erősíti is.	Környezeti nevelés, szemléletformálás szerepét növelni kell.
29. A fogyasztói társadalom magatartásformái <b>anyag- és energiapocsékoláshoz és a hulladékok fokozott termeléséhez vezetnek.</b>	Az OP-k vonatkozó intézkedései korlátozott, olykor a kívánattal ellentétes hatásúak lehetnek, ezért erősítésük szükséges, illetve mindent meg kell tenni a szemléletre gyakorolt negatív hatások csökkentéséért.
30. A környezeti nevelésben <b>megjelenő normákat a mindennapi élet gyakorlata nem erősíti.</b> Állami és önkormányzati környezetvédelmi példamutatás nem megfelelő.	
<b>Intézményi, szabályozási hatások</b>	
31. A környezetpolitika ágazati és területi <b>integrációját nehezítő tényezők vannak túlsúlyban.</b> Nincs olyan intézmény, mechanizmus, amely képes lenne a környezeti, a fenntarthatósági és társadalmi-gazdasági kérdések együttes kezelésére.	Az OP-k környezeti intézkedései korlátozott hatásúak lehetnek. Lassíthatja a fejlesztések megvalósítását, ugyanakkor gyengíti a környezeti követelmények érvényesíthetőségét. A társadalmisítási feladatokat komolyabban kell venni, hogy a közérdek jobban érvényesülhessen. Ezt erősíti a környezetvédelmi (és a vízügyi) feladatok irányításának széttagolása.
32. A társadalmi együttműködés területén, nemzetközi összehasonlításban <b>alacsony mind az emberekbe, mint az intézményekbe vetett bizalom.</b>	

Társadalmi-gazdasági eredetű hatások	Esetleges következmény/ OP válasz
33. A környezeti intézkedések nem, vagy nehezen illeszkednek az ágazati és területfejlesztési tervekbe.	
34. Az egyes beruházási tevékenységek <b>társadalmi-gazdasági-környezeti megvalósíthatóságának vizsgálata és társadalmi egyeztetése sokszor nem megfelelő módon történik.</b> A környezeti döntéshozatal mozgásteret szűkül.	Az OP-k környezeti intézkedései korlátozott hatásúak lehetnek. Lassíthatja a fejlesztések megvalósítását, ugyanakkor gyengíti a környezeti követelmények érvényesíthetőségét. A társadalmisítási feladatokat komolyabban kell venni, hogy a közérdek jobban érvényesülhessen.
35. Sokszor a <b>stratégiai szintű döntéshozatal során is a rövid távú érdekek kerülnek előtérbe,</b> melyek nem állnak arányban a környezethez fűződő, hosszabb távú közérdekkel.	
36. A <b>zöld közbeszerzés</b> elvei nem terjedtek kellő mértékben el sem a magán, sem a közzférában.	Legalább az EU pályázatoknál érvényesíteni kell.
37. <b>Kedvezőtlen tendencia, hogy a környezetvédelmi igazgatási szervek dolgozóinak létszáma az elmúlt időszakban is csökkent,</b> miközben az intézett hatósági ügyek száma folyamatosan növekedett.	Nehezíti és jelentősen lassítja a projektek megvalósítását, gyengíti a környezeti követelmények érvényesítését.
38. Az <b>államigazgatás karcsúsítására vonatkozó ismétlődő elképzelések és a rendszeresen szintén ismétlődő reformok veszélyeztethetik a pályázati intézményrendszer működésének színvonalát, hatékonyságát is.</b>	Abszorpciós és végrehajtási problémák adódhatnak.
39. Az <b>államigazgatási átszervezések sokszor az összetartozó területek szétválasztásához vezetnek</b> (pl. vízügy).	A stratégiák, célok, végrehajtás feltételei nem konzisztensek, egymásnak ellentmondó törekvések érvényesülnek. Nincs mód megfelelő egységes szemlélet kialakítására.
40. A <b>közvetlen és közvetett állami támogatások (pl. ágazati célleírányzatok, adókedvezmények) egy része kedvezőtlen környezeti hatással jár.</b>	Nehezíti a környezeti projektek megvalósítását, gyengíti a környezeti követelmények érvényesítését.
41. Az <b>árak általában nem tükrözik a környezeti külső költségeket (externáliák), az ökoszisztéma szolgáltatásokat sem fizetik meg.</b> Ebből is adódik a természeti erőforrások túlhasználata. A fogyasztók nem kapnak jelzéseket az árakon keresztül az általuk fogyasztott termékek környezeti hatásáról.	Nehezíti a környezeti projektek megvalósítását, gyengíti a környezeti követelmények érvényesítését, a környezeti fejlesztések elfogadottságát. A „szennyező, használó fizet” elvek érvényesítése a közlekedési infrastruktúra pénzügyi fenntarthatóságát is javítja.
42. <b>A környezeti adók súlya nem növekszik,</b> kevés a környezetvédelmi alapú adókedvezmény.	
43. <b>Nem megfelelők a környezeti-gazdasági szabályozók, ösztönzők, nincs innovatív fejlődés e területen.</b>	

#### 5.4. Az OP összefoglaló környezeti szempontú értékelése

Az IKOP egyes prioritástengelyeinek specifikus céljain belül tervezett beavatkozások környezeti elemekre/rendszerekre gyakorolt hatásait összefoglalóan a következő táblázatban mutatjuk be.

**5/5. táblázat: Az IKOP hatásainak értékelése**

Prioritások/Egyedi célkitűzések	Tartalom	Levegő	Klíma	Felszíni víz	Felszín alatti víz	Talaj	Öko-rend.	Települ. körny.	Táj	Ember	Term. erőf./energia igény
<b>I. Nemzetközi (TEN-T) közötti elérhetőség javítása</b>											
Az eljutási idő javítása a magyarországi TEN-T úthálózaton	Közúti átfogó- és törzshálózat építés, bővítés, fejlesztések	3	3	3	2	2	3	2	3	3	2
	Környezeti és műszaki fenntarthatósági fejlesztések			1			2	2			
	Közlekedésbiztonsági fejlesztések						1			3	1
	Egyéb: előkészítés, értékelés, szabályozási eszközök vizsgálata, információs rendszer és adatbázis fejlesztés, adatgyűjtés, forgalmi modell megújítás										1/1 1
<b>II. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása</b>											
A hazai TEN-T vasútvonalakon az utazási idő csökkentése	Vasúti infrastruktúra korszerűsítése	3	3					2			1/1 2
	Közlekedésbiztonsági fejlesztések						1			3	1
	Műszaki fenntarthatósági fejlesztések										
	Állomáskorszerűsítés: épületrekonstrukció, energetikai korszerűsítés, akadálymentesítés, intermodális fejlesztések, ITS fejlesztések	1	1					1		2	1/1 1
	Utazásszervezés	2	2					2		3	
	Utastájékoztató kiépítése, fejlesztése	1	1					1			1/1 1
	Akadálymentesítés	1	1					1		3	
	Intermodalitás javítása	2	2					2		3	
	Interoperabilitás javítása: GSM-R, ETCS	1	1							3	1/1 1
	NKS menedzsment eszközök										
Egyéb: előkészítés, értékelés											
A dunai hajózás biztonságának javítása	Vízi közlekedést segítő informatikai fejlesztések	1	1	1			1			1	1/1 1

**Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program - Stratégiai Környezeti Vizsgálata**

Prioritások/Egyedi célkitűzések	Tartalom	Levegő	Klíma	Felszíni víz	Felszín alatti víz	Talaj	Öko-rend.	Települ. körny.	Táj	Ember	Term. erőf./energia igény
<b>III. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása</b>											
Elővárosi vasúton utazók számának megőrzése	Vasútvonal fejlesztés	3	3	1	1	1		3		3	2
	Vasútvonal villamosítás	3	3	2	1	2		2	1	2	3
	ITS fejlesztések										1/1 1
	Intermodális fejlesztések	3	3	1	1	1		3		3	1/1 1
	Közlekedésbiztonsági fejlesztések						1			3	1
	Utazásszervezés	2	2					2		3	
	Járműbeszerzés	1	1	1	1	1		1			2
	Állomáskorszerűsítés: épületrekonstrukció, energetikai korszerűsítés, akadálymentesítés, intermodális fejlesztések, ITS fejlesztések	1	1					1		2	1/1 1
	Közlekedési láncok összekapcsolása	2	2					2		3	
Egyéb: előkészítés, értékelés											
A városi közösségi közlekedési utazási idő csökkenése	Új kötőtpályás vonalak kiépítése	2	2					2		2	1
	Kötőtpályás hálózati elemek korszerűsítése	2	2	1	1	1		2		2	1
	Eco-driving és közlekedésbiztonsági képzés	1	1	1	1	1				3	2
	Kötőtpályás járműbeszerzés	1	1	1	1	1		1			1/1 1
	Egyéb: előkészítés, értékelés										
<b>IV. Közlekedési rendszer energia-hatékonyságának javítása</b>											
A közlekedési rendszer olajfüggőségének csökkentése	TEN-T hálózaton kívüli közútfejlesztés	3	3	3	2	2	3	2	3	3	2
	Villamosítás fejlesztése: korszerűsítés	2	2	1	1	1		2		2	1
	Villamosítás fejlesztése: kiépítés	3	3	2	1	2		2	1	2	3
	Szemléletformálás	2	2	1	1	1		2		3	2
	Eco-driving és közlekedésbiztonsági képzés	1	1	1	1	1				3	2
	Teleautó rendszer előkészítése, népszerűsítése, elterjesztése	1	1	1	1	1					2
	Hajó főgépcseré	1	1								1
	Környezeti, energetikai modell	1	1					1		1	1
Egyéb: előkészítés											

1 nem jelentős negatív hatás, 2 közepes negatív hatás, 3 jelentős negatív hatás, 1 nem jelentős pozitív hatás, 2 közepes pozitív hatás, 3 jelentős pozitív hatás, 1/1 vegyes hatás



A táblázatból látható, hogy az IKOP számos jelentős környezeti hatással bír, de a hatások között többségben vannak a kedvezőek. Fontos, hogy az emberre vonatkozó hatásoknál nemcsak a kifejezetten környezeti hatásokat vizsgáltuk az összefoglaló értékelésnél, hanem az emberi életmódra, életminőségre, valamint a közlekedés közismert baleseti kockázata miatt az emberéletre, testi épségre gyakorolt hatásokat is. Jól látható, hogy az emberre vonatkozó hatások szinte minden beavatkozásnál tetten érhetők, akár az életkörülmények, az életminőség javulása, akár a biztonság növekedése okán.

Tekintettel arra, hogy a közlekedési beavatkozások a működés során is jelentős hatásúak, az építési, megvalósítási fázishoz kötődő, a működéshez képest elenyésző időtartamú hatásokat a táblázatban nem jelöltük (bizonyos pozitív működési hatásokat ugyanis látszólag lerontottak volna).

Az is látható a táblázatból, hogy a természeti erőforrások (energiahordozók) kapcsán több esetben vegyes hatásokat becsültünk. Ez arra utal, hogy számos beavatkozás többletenergia-igénnyel jár (klasszikusan ilyen például az intelligens közlekedési rendszerek működtetése), ugyanakkor, ha következményeképpen csökken mondjuk az egyéni közúti közlekedés aránya (a példánál maradva a közösségi közlekedés ITS fejlesztése következtében), akkor végső soron összességében mégiscsak csökkenhet az üzemanyag felhasználás. A vegyes hatás jelölése mellett ilyen esetekben jelöltük a végeredményben várható erőforrás megtakarítás előjelét és nagyságrendjét.

**A települések elkerülését biztosító utak kedvező hatásait a települési környezetre gyakorolt hatásoknál értékeljük, külön a levegőnél nem, az olvasó megzavarásának elkerülése érdekében.**

Az értékelés indoklására vonatkozóan bővebb felvilágosítást az 5.1.2. fejezet nyújt.

## 5.5. Az országhatáron áterjedő környezeti hatások lehetősége

Mint már a „0” változat kapcsán leírtuk, egy ország közlekedési rendszerének fejlesztése szükségszerűen függ a környező országok közlekedési rendszerétől. Csak a szomszédos országokéhoz illeszkedő infrastruktúra teszi lehetővé ugyanis a közlekedésfejlesztéstől elvárt gazdasági fejlődést. Következésképpen, figyelembe véve azt is, hogy az IKOP-ban tervezett intézkedések az EU közlekedésfejlesztési céljainak elérését szolgálják, összehangolt (különösen a szomszédos EU-tagállamokkal harmonizált) fejlesztések valósulnak meg.

Nyilvánvaló, hogy például a határig vezető vonalas közlekedési infrastruktúrájának akkor van értelme, ha a határ túloldalán folytatódik az út, vasút. A közlekedési infrastruktúra fejlesztése így várhatóan mindkét ország érdekeit szolgálja.

Az 1. és 2. prioritásokban támogatni tervezett nemzetközi TEN-T hálózati elem fejlesztések környezeti hatásai minden bizonnyal érzékelhetők, kimutathatók lesznek külföldön. Jelentősnek azonban ezek a hatások nem mondhatók, hiszen szinte kivétel nélkül meglévő nyomvonalak további fejlesztéséről szólnak és jellemzően nem teljesen új kapcsolatok létesítése a cél. A környezeti hatások az emelkedő forgalom következtében mind a szomszéd országokban (közvetlen környezeti hatásokon keresztül), mind pedig az EU-n belül, illetve az EU-val hazánkon keresztül elsősorban kereskedelmi, gazdasági kapcsolatban lévő nem EU-tagországokban számszerűsíthetők lesznek, de emiatt vélhetően nem várható komoly konfliktus. A megvalósítás közös érdeknek tekinthető!

A környezeti következmények esetleges jelentősége azért is megkérdőjelezhető, mert a tervezett fejlesztések – mint ahogy a környezeti hatások kapcsán már hazai vonatkozásban ismertettük – kifejezetten kedvező környezeti hatásokkal (is) járnak. A TEN-T vasúti (és esetleg, de az IKOP-ból itt tervezett fejlesztés volumene miatt jóval kisebb mértékben a vízi) fejlesztések nem csak a magyar, de akár a környező országok levegőminőségére, zaj- és rezgésterhelésére is pozitív hatással lehetnek, hiszen így (az eddig csak a magyar terület kedvezőtlen vasúti és vízi áruszállítási lehetőségei miatt) a közutat választók nagyobb

arányban tudnak áttérni ezekre a környezetbarátabb közlekedési módokra - akár a teljes útvonalukon is.

Környezeti szempontból elsősorban a közútfejlesztéseknél várhatóak határon áttérjedő kedvezőtlen hatások; a TEN-T hálózati fejlesztések esetében ugyanis az új, vagy jelentősen javuló közúti kapcsolatok – különösen, ha az egyéb (közösségi, illetve vasúti/vízi áruszállítási) közlekedési lehetőségek fejlesztése nem követi a közútfejlesztést – az egyéni motorizált közlekedésre/közúti áruszállításra ösztönöznek, – nem csak idehaza.

Az IKOP az NKS elfogadásáig még csak az NKS indikatív listáját hivatkozva nevesíti a nagyprojekteket, és a szakaszolt projektekről is csak limitált az információ, így nem lehet tudni, hogy egészen biztosan milyen, országhatárokon áttérjedő hatással bíró fejlesztésekre lehet számítani.

A jelenleg felsorolt, az országhatárt érintő számos projektek közül az M30-as Tornyosnémetiig, 2x2 sávú autópályaként történő meghosszabbítása érdemel említést, mivel ez az országhatárnál az R4-es autópályához csatlakozva Kassa megközelítését fogja megkönnyíteni. Emellett a 8-as út (távlati M8-as) Körmen és az országhatár közötti 2x2 sávú kialakítását, az M34-es fejlesztését tudjuk kiemelni. A szomszédos országokat érintő esetleges hatások felmerülése esetén a környezetvédelmi engedélyezés részét kell, hogy képezze az érintett országok bevonása az espoo-i eljárásba. Erről az illetékes környezetvédelmi hatóság feladata gondoskodni. Az útfejlesztések kapcsán ez a gyakorlatban is jól működő eljárás.

A szakaszolt projektekre is, de a kidolgozott projektesatorna kritérium miatt javarészt a 2014-2020-as időszakban támogatni tervezett egyéb projektekre is igaz, hogy környezetvédelmi engedéllyel rendelkeznek már, mire benyújtásra kerülnek, azaz az érintett országokkal való egyeztetésen ezek a projektek már valószínűleg „túl vannak”.

## 6. A kedvezőtlen hatások csökkentésére, a környezetvédelmi megoldások hatékonyságának javítására szolgáló javaslatok

### 6.1 Az operatív program környezetvédelmi hatékonyságának értékelése, javaslatok a szükséges intézkedésekre

Javaslatainkat három témakörben fogalmaztuk meg:

- Az OP tartalmára, megfogalmazására vonatkozó, illetve legfontosabb általános javaslatok
- Az intézkedések hatékonyságát erősítő, a kedvezőtlen hatások csökkentését szolgáló javaslatok
- A pályázatok kiírására, elbírálására vonatkozó javaslatok

Az utolsó csoport kapcsán meg kell jegyeznünk azért, hogy az IKOP-ban túlságosan nagy verseny már nem várható, legalábbis több – döntően éppen a legnagyobb környezeti hatással bíró – beavatkozás esetében, tekintettel arra, hogy:

1. információink szerint közcélú kedvezményezettek esetében pályáztatás nem tervezett;
2. a kidolgozott projektcsatorna-követelmény, valamint a szükséges projektek NKS által történt kijelölése a nagyprojekteket determinálja.

Így itt tulajdonképpen nem is a javasolt kritériumok szerinti előnyben részesítésről lehetne igazából szó, hanem ezen szempontok előírásáról, követelményként történő szerepeltetéséről.

#### **Az OP tartalmára, megfogalmazására vonatkozó, illetve általános javaslataink:**

- ☞ Javasolt, hogy a fizikai és az infokommunikációs akadálymentesítés ne szabadon választható támogatható tevékenység, hanem – ahol releváns – kötelezően megvalósítandó elem, támogatási feltétel legyen.
- ☞ Javasoljuk a horizontális célkitűzések közé beemelni a klímavédelmet, ide értve mind az ÜHG-kibocsátás csökkentését, mind pedig a klímaváltozáshoz történő alkalmazkodást, illetve a hatások csökkentését.
- ☞ Javasoljuk az energiahatékonyságot, energiatakarékosságot horizontális célkitűzéssé tenni.
- ☞ Javasolt az EU Fehér Könyv 2030-as és 2050-es céljaival való teljes azonosulást (áruszállítási, baleseti és környezetbarát üzemanyag felhasználással kapcsolatos célok), hiszen a célokba vetett hitünket nem befolyásolhatja az EU mutatóitól tapasztalt lemaradásunk. Ezen belül lehetne bemutatni, hogy 2020-ig az OP mennyiben tud hozzájárulni a célok eléréséhez.
- ☞ Az ÜHG-kibocsátás számszerűsítése során javasolt nem csak a közvetlen hozzájárulások számszerűsítését megkövetelni, hanem a közvetett, illetve az ellentétes hatásokat is. Jelen OP esetében ugyanis az egyes célkitűzések ellen ható fejlesztések is megvalósulhatnak, mely hatások figyelmen kívül hagyása problémákat okozhat.
- ☞ Javasolható az OP környezeti (azaz nem EU jelentési kötelezettséggel bíró) indikátorai között a beavatkozások eredményeképpen fellépő forgalomnövekedés és az ebből adódó légszennyezőanyag-kibocsátás és immisziós állapot, illetve szükség szerint a zajterhelés változásának szerepeltetése.
- ☞ Javasolható, hogy a kihasználtság (forgalomszámlálás, utasszámlálás), az utaselégedettség mérése a teljes fenntartási időszakban legyen előírás a releváns projekteknél.
- ☞ Javasolt a jövőben az eddigieknél nagyobb hangsúlyt fektetni az összközlekedési megközelítés és a stratégiai megalapozottság vizsgálatára a projektek értékelése során.

- ☞ Javasoljuk, hogy a későbbiekben tervezett, illetve a folyamatban lévő (városi) intézkedések stratégiai megalapozása és összehangolása érdekében a 3. prioritás keretében biztosítsanak lehetőséget fenntartható városi mobilitási tervek készítésének támogatására is.
- ☞ Kiemelten szükséges kezelni az inter-, sőt multimodalitás biztosításának a kérdését.
- ☞ Szükséges lenne annak vizsgálata, hogy egy adott fejlesztés ténylegesen milyen gazdasági-társadalmi hatásokkal jár (visszamenőlegesen, a korábban megvalósult projektek vonatkozásában vizsgálva a hatásokat értékes következtetések lennének levonhatók a jövőbeli projektek vonatkozásában is) – például a megvalósult fejlesztések értékelése megnevezésű intézkedéseken belül.

### **Az intézkedések hatékonyságát erősítő, a kedvezőtlen hatások csökkentését szolgáló javaslatok:**

- ☞ Javasoljuk, hogy a közlekedésfejlesztési projektek kötelezően tartalmazzanak a beavatkozás jellegéhez kötődő környezetbarát közlekedéssel kapcsolatos szemléletformálási elemet. (Pl.: a közlekedési igények csökkentése, car-sharing, telekocsi, ecodriving, tömegközlekedés használata, szelíd közlekedési módok)
- ☞ Javasoljuk a vonalas fejlesztések mentén, illetve az intermodális csomópontok, pályaudvarok környékén az (őshonos fajokból álló) erdősáv telepítés előírását a levegőbe jutott káros anyagok „szűrése” és a zöldfelület növelése érdekében.
- ☞ A közlekedési fejlesztések kapcsán szükséges a szelektív hulladékgyűjtést lehetővé tenni az infrastruktúrát, a szolgáltatást használók, illetve a dolgozók számára. A szelektív hulladékgyűjtést a megvalósítás során is biztosítani kell és törekedni kell az ömlesztetten gyűjtött illetve egyéb hulladékok esetében is lehetőség szerint az ártalmatlanítás helyett a hasznosításra történő átadásra.
- ☞ Javasoljuk a fejlesztéseknél a klímaváltozás érzékelhető hatásait enyhítő kialakítás lehetősége vizsgálatának előírását, és ahol csak lehet alkalmazásának megkövetelését, például az alábbiak szerint:
  - Javasoljuk, hogy a klímabarát - az alkalmazkodást segítő, az éghajlatváltozás hatásait mérsékelő - építészeti megoldásokat részesítsék előnyben az esetleges felújítások, létesítések (csomópontok, állomások, várók, pihenőhelyek, stb.) kapcsán. Ide tartoznak többek között például a zöld homlokzatok, az (extenzív) zöldtetők, az árnyékoló, fényvisszaverő felületek, a csapadékvíz talajba szivárgását, elpárolgását lehetővé tevő vízáteresztő felületek, és vízáteresztő burkolatok alkalmazása, a vízvételi helyek számának (ivókutak, szökőkutak) növelése, kevésbé felmelegedő burkolatok alkalmazása.
  - Javasoljuk, hogy a közösségi közlekedés fejlesztése kapcsán a buszmegállókban az árnyékolás, a fényvisszaverés biztosítása is kötelező szempont legyen a kialakítás során.
- ☞ Javasoljuk, hogy az építéssel járó beavatkozások (új szakaszok építése, illetve a felújítások) során a lehető legnagyobb mértékben használjanak fel másodlagos nyersanyagokat (pl. inert hulladékot), illetve hulladékok feldolgozása során előállított termékeket. Erre vonatkozóan legkésőbb a kiírásokban kötelező hasznosítási arány előírása javasolható.
- ☞ Javasoljuk, hogy a bontással járó beavatkozások esetében a keletkező építési-bontási hulladék ártalmatlanításra történő átadása helyett a hasznosításra történő átadást (vagy a projekten belüli hasznosítást) minél nagyobb arányban követeljék meg.
- ☞ A fejlesztéseknél lehetőség szerint a barnamezős, illetve az ökológiailag minél értéktelenebb területek preferálása javasolható.
- ☞ Javasoljuk a tervezett létesítmények területfoglalásának lehetőségek szerinti minimalizálását, a talajtömörödés és humuszvesztés elkerülése érdekében.
- ☞ A fejlesztéseknél a klímaváltozás érzékelhető hatásait enyhítő kialakítás lehetőségét vizsgálni, és ahol csak lehet alkalmazni kell (pl. buszmegálló falának kivitele, épületek esetében zöldhomlokzat, zöldtető).

- ☞ Követelmény kellene, hogy legyen a különböző fejlesztések olyan kialakítása, hogy az éghajlatváltozásnak ellenállóak legyenek, a közlekedési rendszerek zavartűrő képessége pedig minél nagyobb legyen.
- ☞ Ahol csak lehetséges, a meglévő értékek felhasználásával, integrálásával (és nem megszüntetésével!) javasolt megvalósítani a projektet. Amennyire csak lehet, a tájba illesztett megoldásokat kellene preferálni (a látványos mérnöki bravúrok helyett).
- ☞ A fejlesztések esetében fontos lenne a helyi közlekedésre gyakorolt hatások vizsgálata is, hiszen a beavatkozások nem ronthatják az élıhetőséget.

### A pályázatok kiírására, elbírálására vonatkozó javaslatok:

- ☞ A megújuló energiaforrások felhasználásának lehetőségeinek vizsgálatát lenne szükséges elıírni a projektekhez kapcsolódóan (pl. közlekedési lámpák, utastájékoztató, stb.), az ilyen elemet vállaló projekteket elınyben javasolt részesíteni.
- ☞ Az épületfelújítások, illetve létesítések során (pályaudvar-korszerősítés, intermodális csomópontfejlesztés) a víztakarékos, másodnyersanyagokat felhasználó, a megújuló energiát hasznosító, illetve nulla (vagy közel nulla energiaigényű) megoldások preferálása javasolható.
- ☞ Javasoljuk az éghajlatváltozás hatásainak való ellenállást biztosító kialakítás, a zavartűrő-képesség biztosításának fokozott ellenőrzését, számon kérését.
- ☞ Javasoljuk, hogy a már meglévő vonalas létesítmények korszerősítése esetében, támogatott projektem legyen a felszíni lefolyási viszonyok rendezése, amennyiben a korábbi mőszaki kialakításnak negatív hatásai vannak a belvizek kialakulására.
- ☞ Javasoljuk, hogy a hálózatfejlesztések esetében a felszíni vízrendezés ne csak a pályatestek vízvezetésére korlátozódjon, a teljes belvízöblözetre gyakorolt hatások is vizsgálva és kezelve legyenek, elkerülendı, hogy az IKOP-ból finanszírozott projekt negatív hatásait egy másik (KEHOP) forrásból kelljen enyhíteni.
- ☞ A pályázati kiírások keretében természetvédelmet szolgáló követelményeket is javasolt megfogalmazni, például, hogy a projekt megvalósítása következtében/során:
  - lehetőség szerint ne, vagy csak az elkerülhetetlenül szükséges minimális mértékben növekedjen a beépített, a burkolt felületek nagysága;
  - lehetőség szerint ne, vagy csak az elkerülhetetlenül szükséges minimális mértékben csökkenjen a zöldfelületek, illetve a természeti területek, élıhelyek kiterjedése, ne romoljon az állapotuk, a zöldfelületek intenzitása ne csökkenjen;
  - őshonos fajokból álló cserjések, fasorok, erdısávok telepítésének elıírása a fejlesztéssel érintett vonalas infrastruktúra mentén, illetve az intermodális csomópontok, valamint a felújított pályaudvarok környékén;
  - javasolt a stratégiai megalapozottság elıírása és alapos vizsgálata a projektek értékelése során, annak érdekében, hogy összehangolt, egymás kedvezı hatásait erısítı és nem gyengítı fejlesztések valósuljanak meg egy-egy településen/térségben.

## 6.2 Javaslat az operatív program által befolyásolt más tervben, illetve programban figyelembe veendı környezeti szempontokra

A környezeti vizsgálatoknál más esetben a fenti cím azt jelenti, hogy javaslatot kell adni egy, a tervhierarchiában a vizsgált terv/program felett álló terv szükséges módosítására, illetve meg kell határozni, hogy mit kell az alatta lévıbe beépíteni. (Lásd pl. egy megyei területfejlesztési tervnek lehetnek kihatásai az országos rendezési tervre, ugyanakkor meghatározzák a kistérségi lehetőségeket. Itt ilyen tervhierarchia nincs. Ugyanakkor azt látni kell, hogy az operatív programozás egy igen erısen egymásra épülı szakterületi tervezést takar.)

Környezeti szempontokat alapvetően a konkrét kiírásokat tartalmazó akcióterv(ek) kapcsán lehet javasolni. Eredendően kétféle megközelítésről beszélhetünk, egyrészt elő lehet írni kötelezően előírt kritériumokat (pl. inert hulladék kötelező felhasználási arányának előírása építéssel járó beruházások esetén), illetve a pályázatok bírálata során előnyt jelentő szempontokat is meg lehet adni (pl. a nagyobb inert hulladék felhasználás több pontot ér).

Árnyalja kissé a képet ugyanakkor, hogy az IKOP esetében várhatóan jelentős lesz a nagyprojektek száma, illetve az NKS, valamint a kidolgozott projektcsatorna-követelmény eléggé leszűkíti a szóba jöhető projektek körét – legalábbis éppen a nagyobb költségű és nagyobb hatású projektek esetén. Azaz, ha egy projekt szerepel a stratégiában, mint kellő hasznosságú és nagy biztonsággal megvalósítható projekt, valamint a szükséges tervek és engedélyek is rendelkezésre állnak, akkor a projekt támogatást fog nyerni. Így a versenyt két projekt között lényegében leginkább az dönti el, hogy melyik projekt kapja meg először az engedélyeket, és nem az, hogy melyik használ fel – a fentebbi példánál maradva -- több inert hulladékot.

Az ide vonatkozó javaslatokat az előző fejezetben, a pályázatok kiírására, elbírálására vonatkozó javaslatok között már tárgyaltuk.

Emellett fontosnak tartjuk a programozási időszak más, de közlekedési vonatkozású fejlesztéseket is támogató operatív programjaival (TOP, VEKOP, GINOP) való összehangolást. Az OP-k közötti lehatárolásra szemlátomást nagy figyelmet fordítottak, nyilvánvalóan a forrásszűke miatt. A különböző OP-k korábbi és Kormány elé benyújtott verzióit összehasonlítva látható azonban, hogy azok közlekedési vonatkozású fejlesztési tartalma esetenként jelentősen változott és nem mindig egyértelmű, hogy egyes más OP-kból kihagyott beavatkozások szándékosak, vagy csak a szöveg nem fogalmaz homályosan. Mindenképpen el kell kerülni, hogy a feladatok másik operatív programba történő „áttolgatása” végül lefedetlen problématerületekhez vezessen. (Jelenleg ilyen területnek tűnik például a területi programokból támogatni tervezett buszcseré.) Ugyanilyen nagy jelentősége van a fejlesztések összehangolásának, az integrált megközelítés biztosításának is. Nem győzzük eleget hangsúlyozni, hogy a közlekedési fejlesztéseket összközlekedési szemlélettel szükséges megvalósítani. Például a kerékpáros közlekedési fejlesztések jelenleg a területi és a gazdaságfejlesztési operatív programokban szerepelnek, az IKOP csak az intermodális csomópontok és állomáskorszerűsítések kapcsán támogatna egyes (B+R) fejlesztéseket. Ugyanakkor a vonalas infrastruktúrához kapcsolódó fejlesztésektől is elvárható a kerékpáros átjárhatóság, akadálymentesítés biztosítása – ahogy azt az IKOP a horizontális elvek között is kiemeli.

A különböző beavatkozások során a párhuzamos, egymással konkuráló fejlesztések elkerülésére kiemelt figyelemmel kell lenni, ezt nem csak OP-n belül, hanem az OP-k között is biztosítani kell. A települési fejlesztések esetében éppen ezért fontos a stratégiai megalapozottság, az összehangolás számon kérése.

### **6.3. A várható környezeti hatások monitorozására vonatkozó javaslatok értékelése, további javaslatok**

Az IKOP egyedi célkitűzésenként megad egy-egy eredményindikátort, melyek többé-kevésbé lefedik az adott specifikus cél keretében támogatott beavatkozásokat – azért csak többé-kevésbé, mert sokszor igen változatos jellegű beavatkozások tervezettek egy adott specifikus célon belül is. Így maradnak indikátor által lefedetlen területek.

A megadott programspecifikus célkitűzéseknek megfelelő eredményindikátorok közül nincs kifejezetten környezetinek tekinthető, de több eredményindikátor még ha nem is környezetvédelmi, azért közvetve utalhat a kedvező környezeti hatásokra is. (Az utazási idő változása a TEN-T vasúti korszerűsítések, illetve a városi kötöttpályás közlekedés korszerűsítése hatására, az elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése hatására nem csökkenő utasszám, villamosított vasútvonalak aránya.)

Ennek kapcsán megjegyezzük, hogy véleményünk szerint nem elegendő az adott viszonylat utasszáma változásának megadása egy tömegközlekedéssel kapcsolatos fejlesztésnél, követni volna szükséges ezzel párhuzamosan az egyéni közúti forgalom változását is, valamint az esetleg egymás mellett elérhető, párhuzamos környezetbarát közlekedési módok kihasználtságát is. Ezáltal információt nyerhetnénk arról is, hogy a tömegközlekedéssel kapcsolatos beavatkozás eredményeképpen felszabaduló útvonalak a későbbiekben magukhoz vonzanak-e máshonnan egyéni közúti forgalmat, illetve, hogy a környezetbarátabb megközelítési lehetőségek egymással konkurálnak-e, egymástól (és nem az egyéni gépjármű-közlekedéstől) vonják-e el az utasokat. (Ez természetesen már nem a Bizottság felé beszámolási kötelezettség alá tartozó indikátor volna, de belső, hazai célokra nagyon jól használható lenne.)

Ettől függetlenül szükség volna a környezeti hatások utánkötésére, számszerűsítésére is, különös tekintettel arra, hogy az IKOP esetében jelentős környezetminőség javulás lenne elvárható egyes fejlesztésektől. Ugyanilyen lényeges lenne ugyanakkor a kedvezőtlen hatásokkal is járó beavatkozások esetében is a negatív következmények számszerűsítése is. (Megint csak nem olyan új, extra indikátorokról van szó, amelyet az EU Bizottság felé jelenteni kéne.)

Az SKV-kban meghatározott környezetvédelmi célrendszer alapján megadhatók azok a mutatók, amelyekkel az intézkedések tényleges környezeti hatásai mérhetőek lehetnek, illetve a környezetvédelmi, fenntarthatósági típusú célok érvényesülése követhetővé válhat. Figyelembe véve azt a tényt, hogy az intézkedések többsége nem környezetvédelmi jellegűek, az intézkedések környezetre gyakorolt hatásainak meghatározásához az indikátorok szélesebb körét (intézkedések teljesítménye, hatótényezők, környezeti állapot mérésére szolgáló indikátorokat) szükséges alkalmazni.

Ezek a mutatók elvileg akár intézkedésenként meghatározhatók, de miután ennek az is a célja, hogy a közbenső és az utólagos értékeléshez alapot nyújtson, nagyon körültekintően kell eljárni, főleg a tényleges mérhetőség tekintetében.

A tervezett projektek megvalósításából eredő jelentős környezeti hatások monitorozását szolgáló adatok a következő forrásból származhatnak és meglétük a következő intézkedéseket eredményezheti:

1. A legjelentősebb környezeti hatású projektek esetében 314/2005-ös Korm. rendelet alapján **környezeti hatásvizsgálatot** kell készíteni. Ennek keretében részletesen be kell mutatni a fontos környezeti hatásokat, és a nem kívánatos hatások csökkentésének, megszüntetésének módját. Az így megjelenő legfontosabb adatokat érdemes egy adatbázisban összesíteni, az utólagos értékeléshez. Az információk alapján az intézkedést a környezetvédelmi hatóság hozhatja azzal, hogy jelentős káros hatású projektet nem engedélyez.
2. A projektek **megvalósíthatósági tanulmányai tartalmi követelményei** között elírható, hogy milyen környezeti, fenntarthatósági jellegű adatot, információt kell tartalmaznia a dokumentumnak. Ezek típusára javaslatot is tett az SKV. Az ilyen adatok a projekt elfogadhatóságát befolyásolhatják, tehát figyelembe vételük a döntéshozók feladata. Itt olyan előírászerű megfelelési kritériumokról is szó lehet, amelyhez a projektnek kötelező alkalmazkodnia.
3. A fejlesztések megvalósulása után a projekt kedvezményezettjétől elvárható, hogy a 2. pontba foglaltak közül néhány környezetvédelmi jelentőségű adatot **működési fázisban** is szolgáltatson a hatások értékeléséhez. Természetesen ez már az utólagos értékelést szolgálja, de nagyobb problémák esetében mód lehet a támogatás eredményének a felülvizsgálatára, a fejlesztés működésébe való beavatkozásra.

4. Vannak olyan **országos jellegű** a kibocsátásokra és a környezet állapotára vonatkozó folyamatosan feltöltődő adatbázisok, amelyek adatai alapján becsülhetők a fejlesztésekre visszavezethető hatások. Az ilyen jellegű adatokból levont következtetések, tanulságok részben a következő tervezési fázis tartalmát befolyásolhatják, részben módot adhatnak bizonyos szabályozási korrekciók elvégzésére.

**A környezetvédelmi értékelésekhez háromfajta mutatót lehet általában használni:**

- a) a környezet **állapotának** alakulását jellemző adatokat. (jellemzően hatás leíró indikátorok pl. vízminőség változása egy adott befogadón) Az információk jellemzően állami adatbázisból származhatnak.
- b) az egyes **hatótényezők** alakulását jellemző adatokat (jellemzően eredményindikátorok pl. szennyezőanyag kibocsátás változása) Az monitorozást szolgáló adatok jellemzően vagy kedvezményezetti vagy valamilyen állami adatbázisból számíthatók.
- c) valamilyen projekt, intézkedés **működését**, alkalmazását, **eredményeit** jellemző adatokat. (jellemzően output indikátorok pl. szennyvíztisztító kapacitás növekedése, energiafelhasználás csökkenése) Az ilyen indikátor jellegű adatok jellemzően valamilyen kedvezményezetti adatbázisból származhatnak.

Az IKOP esetében a fejlesztések által érintett területeken minimálisan a levegőminőség és a zajterhelés monitorozása lenne az elvárás. A légszennyező anyagok közül legalább a nitrogén-oxidok, szálló por és illékony szénhidrogének (benzol), valamint megfelelő távolságban az ózon mérése, továbbá a szén-dioxid kibocsátás forgalomszámláláson alapuló számítása szükséges. Az ÜHG (szén-dioxid) kibocsátás mértékének megadása ugyanis egy olyan szektor esetében, amely jelentős CO<sub>2</sub> forrás, mindenképpen elvárható, ha a fejlesztések egy fontos mozgatórugója a szén-dioxid emisszió csökkentése. Fontos, hogy ne csak a csökkenés, hanem az esetenkénti (pl. közútfejlesztés) növekedés is bemutatásra kerüljön, hogy az OP együttes hatása is láthatóvá, megítélhetővé váljon.

További indikátornak javasolt mutatók az alábbiak:

- Az új infrastruktúra, vagy infrastruktúrafejlesztés révén ellátott terület nagysága,
- a zöldfelületek kiterjedésének változása,
- a felhasznált, beépített másodnyersanyagok, inert hulladék mennyisége,
- az energiafelhasználás változása (nem csak a vasútvillamosítás esetében, hanem mindenütt, ahol szóba jön),
- a szemléletformálással elért emberek száma, esetleg az ismeretek növekedésének mértéke,
- a megújuló (alternatív) energiafelhasználás mértéke a fejlesztésekhez kapcsolódóan,
- a klímataudatos építészeti megoldásokat alkalmazó beavatkozások száma, illetve a fejlesztések során megvalósított (közel) nulla energiaigényű épületek száma.

Fontosnak tartjuk az akadálymentesítettség (fizikai és infokommunikációs) mértékének változását is nyomon követni, lehetőleg az utazási láncokra vetített értéket megadva.



## Rövidítésjegyzék

AS	Az aszály kezelésének hosszú távú koncepciójáról – Aszálystratégia
B+R	Bike and ride
CEF	Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz
CNG	Sűrített földgáz
EFOP	Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program
EMMI	Emberi Erőforrások Minisztériuma
ERFA	Európai Regionális Fejlesztési Alap
ESZA	Európai Szociális Alap
ETCS	Egységes európai vonatbefolyásoló rendszer
EU	Európai Unió
EUSDR	EU Duna Régió Stratégia
GINOP	Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program
GSM-R	Nemzetközi vezeték nélküli kommunikációs standard a vasúti kommunikációra és alkalmazásokra
HÉV	Helyi érdekű vasút
IKOP	Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program
ITI	Integrált területi beruházás
ITS	Intelligens közlekedési rendszer
KA	Kohéziós Alap
KEHOP	Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program
KHV	Környezeti Hatásvizsgálat
KKV	Kis- és középvállalkozás
KMR	Közép-Magyarországi Régió
KözOP	Közlekedés Operatív Program
K&R	Kiss and ride
MECST	Magyarország Megújuló Energia Hasznosítási Cselekvési Terve
NBS	Nemzeti Biodiverzitás Stratégia
NES	Nemzeti Energiastratégia
NÉS2	Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia
NFFK	Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NFÜ	Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
NGM	Nemzetgazdasági Minisztérium
NKP	Nemzeti Környezetvédelmi Program
NKS	Nemzeti Közlekedési Stratégia
NRP	Nemzeti Reformprogram
NVÍZS	Nemzeti Vízstratégia
NVS	Nemzeti Vidékstratégia
OFTK	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció
OHT	Országos Hulladékgazdálkodási Terv
OP	Operatív Program
PM	Partnerségi Megállapodás
P+R	Park and ride

RIS	Folyami információs rendszer
SKV	Stratégiai Környezeti Vizsgálat
TEN-T	Transzeurópai közlekedési hálózat
TOP	Terület- és Településfejlesztési Operatív Program
ÜHG	Üvegházhatású gáz
VEKOP	Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program
VKI	Víz Keretirányelv
VP	Vidékfejlesztési program

## **IRODALOMJEGYZÉK**

	Dátum	Cím	Készítető - Szerző
<b>HAZAI DOKUMENTUMOK</b>			
1.		Új Széchenyi Terv vonatkozó stratégiai dokumentumai ( <a href="http://www.nfu.hu/uj_szechenyi_terv">www.nfu.hu/uj_szechenyi_terv</a> )	
	2010.12.	Gyógyító Magyarország – Egészségipari Program	Új Széchenyi Terv/NFÜ
	2010.12.	Zöldgazdaság-fejlesztési Program	Új Széchenyi Terv/NFÜ
	2010.12.	Vállalkozásfejlesztés	Új Széchenyi Terv/NFÜ
	2010.12.	Közlekedésfejlesztés	Új Széchenyi Terv/NFÜ
	2010.12.	Tudományinnováció	Új Széchenyi Terv/NFÜ
	2010.12.	Foglalkoztatás	Új Széchenyi Terv/NFÜ
2.	2012.06.	Az aszály kezelésének hosszú távú koncepciójáról ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Vidékfejlesztési Minisztérium
3.	2011.05.	Nemzeti társadalmi felzárkózási stratégia – mélyszegénység, gyermekszegénység, romák – (2011–2020) - Keretmegállapodás Magyarország Kormánya és az Országos Roma Önkormányzat között ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	KIM Társadalmi Felzárkózásért Felelős Államtitkárság
4.	2011.11.	Nemzeti társadalmi felzárkózási stratégia – mélyszegénység, gyermekszegénység, romák – (2011–2020) Helyzetelemzés és Stratégia ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	KIM Társadalmi Felzárkózásért Felelős Államtitkárság
5.	2010.07.	Magyarország hozzájárulása a Duna Stratégia fejlesztéséhez (Melléklet az 1150/2010 (VII.9.) Kormányhatározathoz) ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Magyarország Kormánya
6.	2012.	Új Nemzedék jövőjéért Program - Kormány Ifjúságért keretprogramja 2012 ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Magyarország Kormánya
7.	2013.04.	Magyarország Konvergencia Programja 2013 – 2016 ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Magyarország Kormánya
8.	2011.	Magyarország 2013. évi Nemzeti Reformprogramja ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Magyarország Kormánya
9.	2011.04.	Magyarország 2011. évi Nemzeti Reformprogramja ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Magyarország Kormánya
10.	2013.03.	Nemzeti Vízstratégia ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	VM Környezetügyekért Felelős Államtitkársága
11.	2010.11.	Az Európa 2020 stratégia végrehajtását megalapozó előzetes nemzeti intézkedési terv ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Magyarország Kormánya
12.	2013.05.	„Befektetés a jövőbe” Nemzeti Kutatás-fejlesztési és Innovációs Stratégia 2020 ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Nemzetgazdasági Minisztérium
13.	2013.	Környezetértékelés az „Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció” c. dokumentáció Stratégiai Környezeti Vizsgálatához ( <a href="http://www.nth.gov.hu">www.nth.gov.hu</a> )	Nemzetgazdasági Tervezési Hivatal

	Dátum	Cím	Készítető - Szerző
<b>HAZAI DOKUMENTUMOK</b>			
14.	2013.	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció ( <a href="http://www.nth.gov.hu">www.nth.gov.hu</a> )	Nemzetgazdasági Tervezési Hivatal
15.	2011.05.	Semmelweis Terv az egészségügy megmentésére ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Nemzeti Erőforrás Minisztérium Egészségügyért Felelős Államtitkárság
16.	2011.	Szell Kálmán terv - összefogás az adósság ellen ( <a href="http://www.polgariszemle.hu">www.polgariszemle.hu</a> )	Magyarország Kormánya
17.	2012.	Nemzeti Energiastratégia ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
18.	2012.05.	A Nemzeti Energiastratégia környezeti és fenntarthatósági értékelése ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
19.	2010.	Magyarország megújuló energia hasznosítási cselekvési terve (2010-2020) ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
20.	2010.	Magyarország megújuló energia hasznosítási cselekvési terve - a 2020-ig terjedő megújuló energiahordozó felhasználás alakulásáról ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
21.	2012.	Nemzeti Energiastratégia 2030 ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
22.	2012.05.	A fenntarthatóság felé való átmenet nemzeti koncepciója - Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia 2012-2024 ( <a href="http://www.nfft.hu">http://www.nfft.hu</a> )	Nemzeti Fenntartható Fejlődési Tanács
23.	2012.	Nemzeti Vidékstratégia 2012 – 2020 ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Vidékfejlesztési Minisztérium
24.	2013.	Nemzeti Környezetvédelmi Program IV. (2014-2020) ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Vidékfejlesztési Minisztérium
25.	2013.	Országos Hulladékgazdálkodási Terv (2009.-2020.) ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Vidékfejlesztési Minisztérium
26.	2013.	Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (2014-2025, kitékintéssel 2050-re) ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
27.	2013	Nemzeti Biodiverzitás Stratégia 2014-2020 ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Vidékfejlesztési Minisztérium
28.	2004	Nemzeti Erdőprogram ( <a href="http://erdo.kormany.hu/nemzeti-erdoprogram">http://erdo.kormany.hu/nemzeti-erdoprogram</a> )	Vidékfejlesztési Minisztérium
29.	2010	Magyarország hozzájárulása a Duna Régió Stratégia (DRS) fejlesztéséhez ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
30.	2011.09.	Nemzeti Környezettechnológiai Innovációs Stratégia ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Vidékfejlesztési Minisztérium
31.	2013.	A szubszidiaritás a fenntartható fejlődés környezetvédelmi szemszögéből ( <a href="http://www.matud.iif.hu">www.matud.iif.hu</a> )	Bándi Gyula
32.	2013. tavasza	Az EU környezetvédelmi politikája ( <a href="http://nagyboldizsar.freeweb.hu/">nagyboldizsar.freeweb.hu/</a> )	Nagy Boldizsár
33.	2013.06.	Nemzetközi klímapolitikai együttműködés, Magyarország részvétele és feladatai ( <a href="http://www.vahavahalozat.hu">www.vahavahalozat.hu</a> )	dr. Faragó Tibor
34.	2012.10.	A kerékpáros közlekedésfejlesztés időközi értékelése a 2007-13-as időszakban ( <a href="http://www.nfu.hu">www.nfu.hu</a> )	Viteco Kft. – Terra Studio Kft.
35.	2013.03.	Közösségi közlekedési szolgáltatás értékelése menetrendi és utasszolgáltatási mutatók alapján ( <a href="http://www.nfu.hu">www.nfu.hu</a> )	Viteco Kft. – Terra Studio Kft.
36.	2012.	Magyarország jelentése az elkövetkezendő öt éves időszakra szóló nemzeti ITS -intézkedésekről, a 2010/40. sz. ITS Direktíva 17. cikk (2) bekezdés előírásának megfelelően, az intelligens	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

	Dátum	Cím	Készítető - Szerző
<b>HAZAI DOKUMENTUMOK</b>			
		közlekedési rendszerek és szolgáltatások kiemelt alkalmazási területeire vonatkozóan ( <a href="http://www.nih.gov.hu">www.nih.gov.hu</a> )	
37.	2012.04.	ÉRTÉKELŐ JELENTÉS Közlekedési infrastruktúra fejlesztések értékelése 2000-2011 ( <a href="http://www.nih.gov.hu">www.nih.gov.hu</a> )	Terra Studio Kft.
37.	2013.03.	Városi és elővárosi közösségi közlekedési konstrukciók értékelése a 2004-2013 időszakban ( <a href="http://www.nfu.hu">www.nfu.hu</a> )	Viteco Kft. – Terra Studio Kft. – FBK-Med Bt.
38.	2013.04.	A hazai környezetügy az elmúlt negyed században: tények és adatok, hazai előzmények és nemzetközi háttér ( <a href="http://www.vahavahalozat.hu">www.vahavahalozat.hu</a> )	dr. Faragó Tibor
39.	2011.05.	A természeti erőforrások fenntartása ( <a href="http://www.nfft.hu">http://www.nfft.hu</a> )	Nemzeti Fenntartható Fejlődés Tanácsa
40.	2013. 04.	Az élelmezési célú növényi genetikai erőforrások megőrzésének stratégiája 2020-ig ( <a href="http://www.kormany.hu">www.kormany.hu</a> )	Vidékfejlesztési Minisztérium
41.	2010. 04.	A Duna-vízgyűjtő magyarországi része Vízyűjtőgazdálkodási Terv ( <a href="http://vizeink.hu">vizeink.hu</a> )	VKKI
42.	2013.09.	Országos Natura 2000 Priorizált Intézkedési Terv 2014-2020. NATURA 2000 FINANSZÍROZÁS EU finanszírozási lehetőségek a 2014-2020 időszakban ( <a href="http://www.termeszetvedelem.hu">www.termeszetvedelem.hu</a> )	Vidékfejlesztési Minisztérium, Természetmegőrzési Főosztály
43.	2013.09.	Natura 2000 területek finanszírozási lehetőségei az EMVA forrásaiból . NATURA 2000 FINANSZÍROZÁS EU finanszírozási lehetőségek a 2014-2020 időszakban ( <a href="http://www.termeszetvedelem.hu">www.termeszetvedelem.hu</a> )	Vidékfejlesztési Minisztérium, Nemzeti Parki és Tájvédelmi Főosztály
44.	2013.09.	A magyar halgazdálkodás és a Natura 2000 területek Uniós finanszírozásának összefüggései	Vidékfejlesztési Minisztérium, Halgazdálkodási és HOP Irányító Hatósági osztály
45.	2013.09.	NATURA 2000 FINANSZÍROZÁS EU finanszírozási lehetőségek a 2014-2020 időszakban Erdészet ( <a href="http://www.termeszetvedelem.hu">www.termeszetvedelem.hu</a> )	Vidékfejlesztési Minisztérium Erdészeti Halászati Vadászati Főosztály
46.	2013.	A fenntartható fejlődés indikátorai Magyarországon 2012 ( <a href="http://www.ksh.hu">www.ksh.hu</a> )	KSH
47.	2013.	A fenntartható fejlődés indikátorai Magyarországon ( <a href="http://www.nfft.hu">http://www.nfft.hu</a> )	A Nemzeti Fenntartható Fejlődési Tanács számára készítette a Hétfa Kutatóintézet
48.	2013.07.	Az Előzetes Fenntarthatósági Vizsgálat (EFV) módszertana	Hétfa Kutatóintézet
48.	2004.	Módszertani útmutató kormányzati stratégia tervezéséhez	Miniszterelnöki Hivatal
49.	2013.10.	Nemzeti Közlekedési Stratégia	Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
50.	2011	Hazánk környezeti állapota 2010	Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium

	Dátum	Cím	Készítető - Szerző
<b>EU által készített dokumentumok</b>			
EU 1.	2010.03.	Európa 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	Európai Unió Bizottsága
EU 2.	2010.01.	Európai stratégia a Duna-régióról – Az Európai Unió állásfoglalása ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	Európai Unió
EU	2011.05.	Életbiztosításunk, természeti tőkénk: a biológiai	EU (A Bizottság közleménye az

	Dátum	Cím	Készítető - Szerző
<b>EU által készített dokumentumok</b>			
3.		sokféleséggel kapcsolatos, 2020-ig teljesítendő uniós stratégia ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának)
EU 4.	2013.03.	Az európai vízkészletek megőrzésére irányuló terv COM(2012) 673 final ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU (A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának)
EU 5.	2013.03.	A vízhiányra és az aszályra vonatkozó európai politika felülvizsgálatáról szóló jelentés COM(2012) 672 final ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	
EU 6.	2013.03.	A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vízpolitikai keretirányelvben (2000/60/EK) előírt vízgyűjtő-gazdálkodási tervek végrehajtásáról COM(2012) 670 final ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	
EU 7.	2010.12.	Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	
EU 8.	2011.12.	Innováció a fenntartható jövőért - Az ökoinnovációs cselekvési terv (Eco-AP) ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU (A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának)
EU 9.	2011.01.	Erőforrás-hatékony Európa – Az Európa 2020 stratégia keretébe illeszkedő kiemelt kezdeményezése ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	
EU 10.	2013	Környezetbarát infrastruktúra – Európa természeti tőkéjének növelése ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	
EU 11.	2005.12.	A fenntartható fejlődés stratégiájának felülvizsgálatáról - Cselekvési program ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	
EU 12.	2012.11.	Javaslat az Európai Parlament és a Tanács határozata a 2020-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról „Jólét bolygónk felélése nélkül” ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU
EU 13.	2011.	Sustainable development in the European Union 2011 edition - 2011 monitoring report of the EU sustainable development strategy ( <a href="http://epp.eurostat.ec.europa.eu">epp.eurostat.ec.europa.eu</a> )	EU
EU 14.	2013	The Programming Period 2014-2020 - Guidance document on monitoring and evaluation, Concepts and Recommendations ( <a href="http://ec.europa.eu">ec.europa.eu</a> )	EU
EU 15.	2012.03.	Az Európai Parlament és a Tanács rendelete A Közös Stratégiai Kerethez tartozó Európai Regionális Fejlesztési Alapra, Európai Szociális Alapra, Kohéziós Alapra, Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról, az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1083/2006/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU
EU 16.	2013.	A Bizottság Szolgálatának álláspontja MAGYARORSZÁG 2014–2020-as időszakra vonatkozó partnerségi megállapodása és programjai előrehaladásáról ( <a href="http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/.../hu_positio">ec.europa.eu/regional_policy/what/future/.../hu_positio</a> )	EU

	Dátum	Cím	Készítető - Szerző
<b>EU által készített dokumentumok</b>			
		<a href="#">n_paper_hu.pdf</a>	
EU 17.	2010.10.	Az Európa 2020 stratégia kiemelt kezdeményezése: Innovatív Unió ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU (A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának)
EU 18.	2010.10.	Intelligens szabályozás az Európai Unióban ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	
EU 19.	Brüsszel, 2013.05	Környezetbarát infrastruktúra – Európa természeti tőkéjének növelése ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	
EU 20.	2013.06	A TANÁCS AJÁNLÁSA Magyarország 2013. évi nemzeti reformprogramjáról és Magyarország 2012–2016-os időszakra vonatkozó konvergencia programjának tanácsi véleményezéséről ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU
EU 21.	2011.03.	FEHÉR KÖNYV: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU
EU 22.	2011.	Európai Bizottság javaslata a 2014-2020 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretre ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU
EU 23.	2006.06.	Review of the EU Sustainable Development Strategy (EU SDS) – Renewed Strategy ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU
EU 24.	2012.07.	Resolution adopted by the General Assembly on 27 July 2012 ( <a href="http://www.un.org/depts/dhl/resguide/gares_en.shtml">www.un.org/depts/dhl/resguide/gares_en.shtml</a> )	EU
EU 25.	2006.02.	Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007-2013 ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU
EU 26.	2013.	A TANÁCS HATÁROZATA a Magyarországon fennálló túlzott hiányról szóló 2004/918/EK határozat hatályon kívül helyezéséről ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU
EU 27.	2012.11.	Az európai vízkészletek megőrzésére irányuló terv ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU (A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának)
EU 28.	2013.04.	Innováció a fenntartható növekedésért: az európai biogazdaság ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	
EU 29.		Az éghajlatváltozás hatásaihoz való alkalmazkodásra vonatkozó uniós stratégia ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	
EU 30.	2013.	Startegy for Danube Region Biomass Action Plan ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU
EU 31.	2013.09.	Financing Natura 2000 Policy framework and new opportunities for 2014-2020 Workshop ( <a href="http://www.termeszetvedelem.hu">www.termeszetvedelem.hu</a> )	EU
EU 32.	2013.09.	Strengthening the uptake of EU funds for Natura 2000 ( <a href="http://www.termeszetvedelem.hu">www.termeszetvedelem.hu</a> )	<i>Alberto Arroyo Schnell, WWF EPO</i>
EU 33.	2013.09.	FINANCING NATURA 2000 IN 2014-2020 GUIDANCE HANDBOOK ( <a href="http://www.termeszetvedelem.hu">www.termeszetvedelem.hu</a> )	Commissioned by the European Commission DG Environment
EU 34.	2013.	Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment ( <a href="http://eur-lex.europa.eu">http://eur-lex.europa.eu</a> )	EU

## KÖZÉRTHETŐ ÖSSZEFOGLALÓ

Jelen munka tárgya a 2014-2020-as tervezési időszak Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) prioritási tengelyeinek és specifikus céljainak (Stratégiai Környezeti Vizsgálata (továbbiakban SKV)). A Stratégiai Környezeti Vizsgálat (SKV) az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Korm. rendelet előírásainak megfelelően készül. A feladat része a környezetvédelmi szempontok érvényesülésének segítése az Operatív Program (OP) véglegesítésének folyamatában, valamint a kapcsolódó környezeti értékelés elkészítése, beleértve az értékelés társadalmi egyeztetésének lebonyolítását és dokumentálását is.

### **1. A vizsgálat körülményei**

Az SKV célja az operatív program környezeti és ezzel összefüggő társadalmi hatásainak előrejelzése és értékelése elsősorban az ország környezetvédelmi céljainak megvalósulása és a fenntartható fejlődés irányába történő elmozdulás szempontjából. Az SKV így – mint általában minden hatásvizsgálati folyamat – kedvező irányba befolyásolja a terveket, segít elkerülni az elfogadhatatlan hatásokat, az esetleges problémákra megfelelő kompromisszumot találni.

A SKV a tervezés teljes folyamatában, így már annak korai szakaszaiban is támogatja a tervezőket abban, hogy az egyes operatív programokban hogyan lehet a környezeti követelményeket a legmegfelelőbbben megjeleníteni, és a környezeti fenntarthatóság irányába kedvező elmozdulásokat elérni. Ennek érdekében az SKV készítői az Operatív Programok tervezőivel és az NFÜ-vel történő szerződéskötés után még 2013 tavaszán felvették a kapcsolatot.

Az SKV partnerségi folyamatán keresztül a közvélemény, a szakértők és a civil szervezetek figyelemmel kísérhetik a környezeti értékelés teljes folyamatát az SKV tematikájának kialakításától a tervezésében való részvételen keresztül a végső környezeti jelentés elkészítéséig. A partnerek véleményét a jelentés megfogalmazásakor figyelembe vették.

### **2. A vizsgálat tárgya és néhány fontos módszertani kérdése**

**Az SKV tárgya az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program 3.96 (2014. április 22.-ei) verziója.** Az IKOP prioritástengelyeit, specifikus céljait és intézkedéseit a következő, **1. táblázat**ban mutatjuk be. Az utolsó oszlopban röviden értékeljük, hogy az egyes intézkedések járhatnak –e környezeti hatással (kedvezővel, vagy kedvezőtlenül), illetve hozzájárulhatnak-e a fenntartható fejlődéshez, a közlekedésbiztonság növekedéséhez.

A környezeti vizsgálat kiindulópontja egy egységes, prioritástengely - célrendszer specifikus módszertan, tematika kialakítása a 2/2005 (I.11.) Kormányrendelet konkretizálásával. A hazai jogszabály a vonatkozó EU SKV irányelv tartalmi követelményeinek megfelel, de tartalmi előírásai annál részletesebbek.

Az SKV fő célja környezeti és fenntarthatósági szempontból értékelni az IKOP-ot és prioritástengelyeit, szükség esetén lebontva a célok, intézkedések szintjére. Az értékelés során az OP-ok egészét figyelembe vesszük, azért hogy a tervezési program egésze eredményeként létrejövő fejlesztési projektrendszert kedvező irányba befolyásolni tudja.

**Az IKOP esetében a környezeti vizsgálat arra a kérdésekre kereste a választ, hogy a fejlesztések következtében a közlekedési rendszer struktúrájának változása csökkenti-e a nem kívánatos hatásokat, a jelentős terheléseket és a területi egyenlőtlenségeket, azaz a tervezett közlekedési programok**

## **eredményeként létrejövő változások a fenntarthatóság irányába mozdítják-e el a jelenlegi kedvezőtlen állapotot, térszerkezetet?**

Az SKV eredményei két fő részre oszthatók. Egyrészt környezeti szempontból minősíti az Operatív Program megvalósulása nyomán kialakuló várható új állapotokat, véleményt alkot a programok prioritásainak, beavatkozásainak környezeti és fenntarthatósági teljesítményéről. Másrészt segít megtalálni a környezeti szempontból optimális, legnagyobb eredménnyel és legkisebb kockázattal járó megoldásokat. Ehhez alkalmazható javaslatokat kell megfogalmazni, a tervek és a későbbi pályázati kiírások környezeti megfelelőségének elősegítése céljából.

### **3. Az értékelés eredményei**

Hazánk a **közlekedésfejlesztésre**, mint a **gazdaság fejlesztésének eszközére** tekint, így a mobilitás feltételeinek biztosítása, mi több elősegítése kifejezett cél. **A kérdés az, hogy vajon ezt a gazdaságfejlesztési funkcióját képes lesz-e a közlekedésfejlesztés legalább kritikusan betölteni**, egyúttal törekedve a fenntarthatóbb minták kialakítására, meghonosítására. **E tekintetben nagy feladat hárul az operatív programra, mint a Nemzeti Közlekedési Stratégia megvalósításának 2014-2020 közötti domináns eszközére.**

**Ugyanakkor** tekintettel kell lennünk arra is, hogy az EU követelményei, előírásai (milyen fejlesztéseket vár el, és milyen fejlesztéseket hajlandó finanszírozni), valamint a szakaszolt projektek, illetve az előző periódusban előkészített – és előkészítettségük miatt most előnyben részesülő – projektek miatt **az OP mozgástere meglehetősen limitált**. A források végeessége csak még tovább szűkíti a lehetőségeket, hiszen a támogatások elaprózása oda vezetne, hogy szélsőséges esetben akár egyetlen célt sem tudnánk elérni. Az OP beavatkozási lehetőségeit továbbá szűkítik az IKOP-ot megalapozó stratégiai dokumentumban, a NKS-ban foglaltak, mivel az OP a Stratégia megvalósításának egyik, de a 2014-2020 közötti időszakban domináns eszköze.

Az operatív program fentiek okán jelentős mértékben **koncentrál az átmenő forgalom infrastruktúrájának (TEN-T hálózat) fejlesztésére**, ezzel lépést tesz a vonatkozó EU elvárás teljesítése felé, másrészt hozzájárul a gazdaság hazánk tranzitország voltán alapuló fejlesztéséhez. **A tranzitforgalom növekedéséből származó várt hasznokat azonban úgy kell kiaknázunk, hogy a környezet, a természet, és végső soron az ember érdekei ne sérüljenek!**

A közlekedéssel kapcsolatos fejlesztések kapcsán valószínűsíthető környezeti hatások általában a következő szempontok alapján értékelhetők kedvezően vagy éppen hátrányosan:

- erőforrások, energiahordozók felhasználása,
- levegőminőség és ezen belül az üvegházgázokon keresztül a klímaváltozás,
- települési környezetben belül zaj- és rezgés viszonyok,
- fentiekén keresztül is az életminőség,
- ezen, illetve a baleseteken keresztül az emberi élet, a testi épség (mint nem kifejezetten és tisztán környezeti hatás).

Nem szabad emellett megfeledkezni az élővilágot, a természeti értékeket, a tájat, az értékes talajt és az ásványkincseket, valamint a vizeket érő hatásokról sem.



**Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program - Stratégiai Környezeti Vizsgálata**

**1. táblázat: Az IKOP felépítése, tartalma, várható hatása**

Prioritások Beruházási prioritások	Egyedi célkitűzések	Tervezett beavatkozások tartalma Zöld = közvetlen módon környezet alakító Kék = közvetett módon környezet alakító Narancssárga = nem környezeti jellegű, vagy nem megállapítható Citromsárga = vegyes jellegű	Jellege, célja	Várható eredmény	1. környezetállapot javulás 2. új környezeti problémák Hozzájárulás a 3. fenntartható fejlődéshez 4. közlekedésbiztonság növekedéséhez
<b>I. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása 1 015 millió EUR</b>					
<b>A multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén</b>	<b>Az eljutási idő javítása a magyarországi TEN-T úthálózaton</b>	Közúti átfogó- és törzshálózat építés, bővítés, fejlesztések	Elsődlegesen gazdaságfejlesztés, de megjelenik a közlekedésbiztonság és a környezetvédelmi kérdések is	<i>utazási idő csökkenése, szolgáltatási színvonal javulása a bekövetkezett balesetek számának csökkenése</i>	1. globálisan, illetve nagytérségi, országos léptékben esetleg, illetve nagyvárosok elkerülését biztosító utak és egyes fenntarthatósági beavatkozások esetében 2. igen 3. nem, ellentétes azzal (környezeti fenntarthatósági fejlesztések egyes káros hatások mérséklését szolgálják) 4. igen
		Környezeti és műszaki fenntarthatósági fejlesztések			
		Közlekedésbiztonsági fejlesztések			
		Egyéb: előkészítés, értékelés, szabályozási eszközök vizsgálata, információs rendszer és adatbázis fejlesztés, adatgyűjtés, forgalmi modell megújítás			
<b>II. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása 1 481 millió EUR</b>					
<b>A multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén</b>	<b>A hazai TEN-T vasútvonalakon az utazási idő csökkentése</b>	Vasúti infrastruktúra korszerűsítés	Klíma- és környezetbarát közlekedés- és gazdaságfejlesztés, de megjelenik a közlekedésbiztonság is	<i>Vasúton szállított áruk mennyiségének növekedése, utasok számának megőrzése</i>	1. igen 2. nem 3. igen 4. igen
		Állomáskorszerűsítés: épületek konstrukció, energetikai korszerűsítés, világítás korszerűsítés, akadálymentesítés, multimodális fejlesztések, ITS fejlesztések			
		Műszaki fenntarthatósági fejlesztések: diagnosztikai és karbantartó eszközök beszerzése			
		Interoperabilitás javítása: GSM-R, ETCS,			
		Utazásszervezés			
		Közlekedésbiztonsági fejlesztések			
		Akadálymentesítés			
		Utastájékoztató kiépítése, fejlesztése			
	NKS menedzsment eszközök előkészítése				
	Egyéb: előkészítés, értékelés				
<b>A dunai hajózás biztonságának javítása</b>	A vízi közlekedést segítő informatikai fejlesztések	Klíma- és környezetbarát közlekedés- és gazdaságfejlesztés a közlekedésbiztonság növelése mellett	<i>Hajózási biztonság növekedése, forgalom támogatása: időjárási veszteségek minimalizálása</i>	1. igen 2. nem 3. igen 4. igen	
<b>III. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása 874 millió EUR</b>					
<b>Alacsony széndioxid kibocsátással járó stratégiák támogatása valamennyi terület típuson, de</b>	<b>Elővárosi vasúton utazók számának megőrzése</b>	Vasútvonal fejlesztés	Klíma- és környezetvédelem, erőforrás-hatékonyság növelése, de megjelenik a	<i>jobb közlekedési lehetőséggel kiszolgált utasok számának növekedése az utazási idő</i>	1. igen 2. nem 3. igen 4. igen
		Vasútvonal villamosítás			
		IT fejlesztések			
		Járműbeszerzés			
		Közlekedésbiztonsági fejlesztések			

**Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program - Stratégiai Környezeti Vizsgálata**

Prioritások Beruházási prioritások	Egyedi célkitűzések	Tervezett beavatkozások tartalma Zöld = közvetlen módon környezetalakító Kék = közvetett módon környezetalakító Narancssárga = nem környezeti jellegű, vagy nem megállapítható Citromsárga = vegyes jellegű	Jellege, célja	Várható eredmény	1. környezetállapot javulás 2. új környezeti problémák Hozzájárulás a 3. fenntartható fejlődéshez 4. közlekedésbiztonság növekedéséhez
különösen városi területeken, ideértve a fenntartható multimodális városi mobilitást és a kárenyhítést előmozdító alkalmazkodási intézkedések támogatását		Állomáskorszerűsítés: épületekonstrukció, energetikai korszerűsítés, világítás korszerűsítés, akadálymentesítés, multimodális fejlesztések, ITS fejlesztések	közlekedésbiztonság is	csökkentése, utazási színvonal növelése kőolaj-felhasználás csökkentése, energihatékonyság növelése	
	<b>A városi közösségi közlekedési utazási idő csökkentése</b>	Közlekedési láncok összekapcsolása Egyéb: előkészítés, értékelés Kötőpályás hálózati elemek korszerűsítése Új kötőpályás vonalak kiépítése Kötőpályás járműbeszerzés Üzemenytakarékos és közlekedésbiztonságot növelő képzés Közlekedésbiztonsági fejlesztések Egyéb: előkészítés, értékelés	Klíma- és környezetvédelem, erőforrás-hatékonyság növelése, de megjelenik a közlekedésbiztonság is	az utazási idő csökkentése kötőpályás városi közlekedés utasszámának növekedése	1. igen 2. lehetséges (új vonalak kiépítése) 3. igen 4. nem
IV. Közlekedési rendszer energia-hatékonyságának javítása <b>133 millió EUR</b>					
Alacsony széndioxid kibocsátással járó stratégiák támogatása valamennyi területtípuson, de különösen városi területeken, ideértve a fenntartható multimodális városi mobilitást és a kárenyhítést előmozdító alkalmazkodási intézkedések támogatását	<b>A közlekedési rendszer olajfüggettségének csökkentése</b>	Közútfejlesztés Villamosítás fejlesztése: korszerűsítés Villamosítás fejlesztése: kiépítés Műszaki fenntarthatósági fejlesztések: karbantartó eszközök beszerzése Egyéb: előkészítés Üzemenytakarékos vezetési képzés Teleautó rendszer kialakítása, népszerűsítése, elterjesztése Hajó főgép csere Szemléletformálás: közösségi közlekedés, közlekedésbiztonság  Környezeti és energetikai modell	Klíma- és környezetvédelem, erőforrás-hatékonyság növelése és közlekedésbiztonság növelése	Közösségi közlekedés részarányának növekedése, a bekövetkezett balesetek számának csökkentése, energihatékonyság növekedése	1. igen 2. igen (közúti fejlesztések miatt) 3. igen 4. igen

A közlekedésfejlesztések sajátossága, hogy a beavatkozások jelentős és forrásfelhasználás szempontjából meghatározó része – infrastruktúra-fejlesztések, korszerűsítések - a megvalósítás során akár komoly környezeti terhelésekkel is jár, sokszor úgy, hogy a működés során viszont már kifejezetten előnyös a környezet szempontjából.

Az azonban látható, hogy **az IKOP keretében tervezett intézkedések** ugyan nem minden esetben közvetlenül, de végső **soron szinte kivétel nélkül hatással vannak a környezetre**, mi több, általában egyértelműen elhatárolható, hogy melyek kedvezőek, azaz melyek szolgálják inkább a környezet állapotának javulását, és melyek azok, amelyek jellemzően a környezet állapotának romlását eredményezik. Persze a beavatkozások még így sem teljesen fekete-fehérek; egyesek bizonyos környezeti elemek szempontjából kedvezőek, mások szempontjából viszont inkább hátrányosak.

Az ilyen **kedvezőtlen hatású tevékenységeknél meg kell találni azokat az elveket, melyekkel az elkerülhetetlen környezeti terhelések minimalizálhatók.** Általában ilyen az energiahatékony, víztakarékos megoldások alkalmazása, a hulladékok újrahasznosítása, de speciálisan a közlekedési fejlesztések esetében a közlekedési igények csökkentését, illetve a környezettudatosabb közlekedést népszerűsítő, ösztönző szemléletformálásra kell elsősorban gondolnunk. Ezek a megoldások ugyan a fenntartható fejlődés, a környezet/természet kímélete irányában ható lépések, azonban csak nagyon áttételesen és csak igen kis mértékben fogják befolyásolni az alapfolyamatokat, az ország környezeti állapotát.

**Környezeti szempontból egy közlekedésfejlesztési beavatkozás akkor tekinthető előremutatónak, ha környezet- és természetkímélő a megvalósítása és az üzemeltetése.** (Utóbbi lehetőleg a korábbi, akár kiváltott megoldásoknál környezetbarátabb.) **A cél az kell, legyen, hogy annak ellenére, hogy bizonyos fejlesztések többnyire elvártan a forgalom növekedését fogják eredményezni, a káros anyagok kibocsátása, valamint az anyag- és energiafelhasználás csökkenjen, a természetes élőhelyek pedig legalább a jelenlegi szinten fennmaradjanak.** Ehhez nem elég a környezetvédelmi engedély megléte, különösen mivel az egyes – önmagukban környezetvédelmi engedélyt kapott - projektek hatásai igen gyakran összeadódnak és erősítik egymást. Sajnos a kidolgozott projektcsatorna követelmény és az egyéb determinációk miatt az előkészítés folyamatába érdemben már nem minden területen lehetséges beavatkozni. Leginkább a kivitelezés az, ahol be lehet csempészni a környezeti szempontokat (pl. inert hulladékhasznosítás kötelező arányának előírása az útépitések során, őshonos fajokból álló fasortelepítések a megépülő vonalas infrastruktúra mellé), illetve ahol a természetkímélő megvalósítás minimumkövetelmény kell, hogy legyen. Ugyanakkor még a forráslekötés és a megvalósítás gyorsításának igénye sem vezethet a környezet szempontjából kedvezőtlen hatásokkal járó projektek megvalósulásához, pillanatnyi érdekekből kifolyólag nem okozhatunk nehezen, vagy egyáltalán nem helyrehozható károkat. Ez még akkor is így van, ha emiatt esetleg vissza kell lépni a projektelőkészítés egy korábbi fázisába (terv-, vagy engedélymódosítás).

**2. táblázat: Az IKOP hatásainak értékelése**

Prioritások/Egyedi célkitűzések	Tartalom	Levegő	Klíma	Felszíni víz	Felszín alatti víz	Talaj	Öko-rend.	Települ. körny.	Táj	Ember	Term. erőf./energia igény
<b>I. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása</b>											
Az eljutási idő javítása a magyarországi TEN-T úthálózaton	Közúti átfogó- és törzshálózat építés, bővítés, fejlesztések	3	3	3	2	2	3	2	3	3	2
	Környezeti és műszaki fenntarthatósági fejlesztések			1			2	2			
	Közlekedésbiztonsági fejlesztések						1			3	1
	Egyéb: előkészítés, értékelés, szabályozási eszközök vizsgálata, információs rendszer és adatbázis fejlesztés, adatgyűjtés, forgalmi modell megújítás										1/1 1
<b>II. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása</b>											
A hazai TEN-T vasútvonalakon az utazási idő csökkentése	Vasúti infrastruktúra korszerűsítése	3	3					2			1/1 2
	Közlekedésbiztonsági fejlesztések						1			3	1
	Műszaki fenntarthatósági fejlesztések										
	Állomáskorszerűsítés: épületrekonstrukció, energetikai korszerűsítés, akadálymentesítés, intermodális fejlesztések, ITS fejlesztések	1	1					1		2	1/1 1
	Utazásszervezés	2	2					2		3	
	Utastájékoztató kiépítése, fejlesztése	1	1					1			1/1 1
	Akadálymentesítés	1	1					1		3	
	Intermodalitás javítása	2	2					2		3	
	Interoperabilitás javítása: GSM-R, ETCS	1	1							3	1/1 1
	NKS menedzsment eszközök										
Egyéb: előkészítés, értékelés											
A dunai hajózás biztonságának javítása	Vízi közlekedést segítő informatikai fejlesztések	1	1	1			1			1	1/1 1

**Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program - Stratégiai Környezeti Vizsgálata**

Prioritások/Egyedi célkitűzések	Tartalom	Levegő	Klíma	Felszíni víz	Felszín alatti víz	Talaj	Öko-rend.	Települ. körny.	Táj	Ember	Term. erőf./energia igény
<b>III. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása</b>											
Elővárosi vasúton utazók számának megőrzése	Vasútvonal fejlesztés	3	3	1	1	1		3		3	2
	Vasútvonal villamosítás	3	3	2	1	2		2	1	2	3
	ITS fejlesztések										1/1 1
	Intermodális fejlesztések	3	3	1	1	1		3		3	1/1 1
	Közlekedésbiztonsági fejlesztések						1			3	1
	Utazásszervezés	2	2					2		3	
	Járműbeszerzés	1	1	1	1	1		1			2
	Állomáskorszerűsítés: épületekonstrukció, energetikai korszerűsítés, akadálymentesítés, intermodális fejlesztések, ITS fejlesztések	1	1					1		2	1/1 1
	Közlekedési láncok összekapcsolása	2	2					2		3	
Egyéb: előkészítés, értékelés											
A városi közösségi közlekedési utazási idő csökkenése	Új kötőtpályás vonalak kiépítése	2	2					2		2	1
	Kötőtpályás hálózati elemek korszerűsítése	2	2	1	1	1		2		2	1
	Eco-driving és közlekedésbiztonsági képzés	1	1	1	1	1				3	2
	Kötőtpályás járműbeszerzés	1	1	1	1	1		1			1/1 1
	Egyéb: előkészítés, értékelés										
<b>IV. Közlekedési rendszer energia-hatékonyságának javítása</b>											
A közlekedési rendszer olajfüggőségének csökkentése	TEN-T hálózaton kívüli közútfejlesztés	3	3	3	2	2	3	2	3	3	2
	Villamosítás fejlesztése: korszerűsítés	2	2	1	1	1		2		2	1
	Villamosítás fejlesztése: kiépítés	3	3	2	1	2		2	1	2	3
	Szemléletformálás	2	2	1	1	1		2		3	2
	Eco-driving és közlekedésbiztonsági képzés	1	1	1	1	1				3	2
	Teleautó rendszer előkészítése, népszerűsítése, elterjesztése	1	1	1	1	1					2
	Hajó főgépcseré	1	1								1
	Környezeti, energetikai modell	1	1					1		1	1
Egyéb: előkészítés											

1 nem jelentős negatív hatás, 2 közepes negatív hatás, 3 jelentős negatív hatás, 1 nem jelentős pozitív hatás, 2 közepes pozitív hatás, 3 jelentős pozitív hatás, 1/1 vegyes hatás

Összefoglalva elmondható, hogy **jóllehet a közlekedés alapvetően, eredendően nem fenntartható tevékenység, a 2014-2020 közötti időszakra szóló IKOP – különösen a CEF-ből finanszírozandó projektek figyelembevételével - alkalmas arra, hogy fenntarthatóbb irányba mozdítsa el a hazai közlekedést.** A közútfejlesztés - elsősorban a nemzetközi elérhetőség biztosításának igénye miatt - mindazonáltal továbbra is fontos részét képviseli a tervezett beavatkozásoknak, a források jelentős részét lekötve. Az OP további beavatkozásai ezt a közúti/egyéni közúti közlekedéstől való távolodást szolgálják, gyakorlatilag úgy téve kísérletet a mérleg nyelvének visszafelé billentésére, hogy közben azért a másik oldalra is helyeznek súlyokat. **Kérdés azonban, hogy vajon ezek a jelenleg támogatni tervezett, előremutató fejlesztések képesek-e, alkalmasak-e az egyéni autós közlekedés és a közúti teherszállítás volumenének, arányának csökkentésére, vagy a közúti közlekedés folyamatos térnyerése a többi rovasára már nem visszafordítható folyamat, amelyet a közlekedésfejlesztés által is elért gazdasági fejlődés csak még tovább fog katalizálni.**

#### 4. Javaslato

Javaslatainkat három témakörben fogalmaztuk meg:

- Az OP tartalmára, megfogalmazására vonatkozó, illetve legfontosabb általános javaslatok
- Az intézkedések hatékonyságát erősítő, a kedvezőtlen hatások csökkentését szolgáló javaslatok
- A pályázatok kiírására, elbírálására vonatkozó javaslatok

#### **Az OP tartalmára, megfogalmazására vonatkozó, illetve általános javaslataink:**

- ☞ Javasolt, hogy a fizikai és az infokommunikációs akadálymentesítés ne szabadon választható támogatható tevékenység, hanem – ahol releváns – kötelezően megvalósítandó elem, támogatási feltétel legyen.
- ☞ Javasoljuk a horizontális célkitűzések közé beemelni a klímavédelmet, ide értve mind az ÜHG-kibocsátás csökkentését, mind pedig a klímaváltozáshoz történő alkalmazkodást, illetve a hatások csökkentését.
- ☞ Javasoljuk az energiahatékonyságot, energiatakarékosságot horizontális célkitűzéssé tenni.
- ☞ Javasolt az EU Fehér Könyv 2030-as és 2050-es céljaival való teljes azonosulást (áruszállítási, baleseti és környezetbarát üzemanyag felhasználással kapcsolatos célok), hiszen a célokba vetett hitünket nem befolyásolhatja az EU mutatóitól tapasztalt lemaradásunk. Ezen belül lehetne bemutatni, hogy 2020-ig az OP mennyiben tud hozzájárulni a célok eléréséhez.
- ☞ Az ÜHG-kibocsátás számszerűsítés során javasolt nem csak a közvetlen hozzájárulások számszerűsítését megkövetelni, hanem a közvetett, illetve az ellentétes hatásokat is. Jelen OP esetében ugyanis az egyes célkitűzések ellen ható fejlesztések is megvalósulhatnak, mely hatások figyelmen kívül hagyása problémákat okozhat.
- ☞ Javasolható az OP környezeti indikátorai között a beavatkozások eredményeképpen fellépő forgalomnövekedés és az ebből adódó légszennyezőanyag-kibocsátás és immisziós állapot, illetve szükség szerint a zajterhelés változásának szerepeltetése.
- ☞ Javasolható, hogy a kihasználtság (forgalomszámlálás, utasszámlálás), az utaselégedettség mérése a teljes fenntartási időszakban legyen előírás.
- ☞ Javasolt a jövőben az eddigieknél nagyobb hangsúlyt fektetni az összközlekedési megközelítés és a stratégiai megalapozottság vizsgálatára a projektek értékelése során.



- ☞ Javasoljuk, hogy a későbbiekben tervezett, illetve a folyamatban lévő (városi) intézkedések stratégiai megalapozása és összehangolása érdekében a 3. prioritás keretében biztosítsanak lehetőséget fenntartható városi mobilitási tervek készítésének támogatására is.
- ☞ Kiemelten szükséges kezelni az inter-, sőt multimodalitás biztosításának a kérdését.
- ☞ Szükséges lenne annak vizsgálata, hogy egy adott fejlesztés ténylegesen milyen gazdasági-társadalmi hatásokkal jár (visszamenőlegesen, a korábban megvalósult projektek vonatkozásában vizsgálva a hatásokat értékes következtetések lennének levonhatók a jövőbeli projektek vonatkozásában is).

### **Az intézkedések hatékonyságát erősítő, a kedvezőtlen hatások csökkentését szolgáló javaslatok:**

- ☞ Javasoljuk, hogy a közlekedésfejlesztési projektek kötelezően tartalmazzanak a beavatkozás jellegéhez kötődő környezetbarát közlekedéssel kapcsolatos szemléletformálási elemet. (Pl.: a közlekedési igények csökkentése, car-sharing, telekocsi, ecodriving, tömegközlekedés használata, szelíd közlekedési módok)
- ☞ Javasoljuk a vonalas fejlesztések mentén, illetve az intermodális csomópontok, pályaudvarok környékén az (őshonos fajokból álló) erdősáv telepítés előírását a levegőbe jutott káros anyagok „szűrése” és a zöldfelület növelése érdekében.
- ☞ A közlekedési fejlesztések kapcsán szükséges a szelektív hulladékgyűjtést lehetővé tenni az infrastruktúrát, a szolgáltatást használók, illetve a dolgozók számára. A szelektív hulladékgyűjtést a megvalósítás során is biztosítani kell és törekedni kell az ömlesztetten gyűjtött illetve egyéb hulladékok esetében is lehetőség szerint az ártalmatlanítás helyett a hasznosításra történő átadásra.
- ☞ Javasoljuk a fejlesztéseknél a klímaváltozás érzékelhető hatásait enyhítő kialakítás lehetősége vizsgálatának előírását, és ahol csak lehet alkalmazásának megkövetelését, például az alábbiak szerint:
  - Javasoljuk, hogy a klímabarát - az alkalmazkodást segítő, az éghajlatváltozás hatásait mérsékelő - építészeti megoldásokat részesítsék előnyben az esetleges felújítások, létesítések (csomópontok, állomások, várók, pihenőhelyek, stb.) kapcsán. Ide tartoznak többek között például a zöld homlokzatok, az (extenzív) zöldtetők, az árnyékoló, fényvisszaverő felületek, a csapadékvíz talajba szivárgását, elpárologását lehetővé tevő vízáteresztő felületek, és vízáteresztő burkolatok alkalmazása, a vízvételi helyek számának (ivókutak, szökőkutak) növelése, kevésbé felmelegedő burkolatok alkalmazása.
  - Javasoljuk, hogy a közösségi közlekedés fejlesztése kapcsán a buszmegállókban az árnyékolás, a fényvisszaverés biztosítása is kötelező szempont legyen a kialakítás során.
- ☞ Javasoljuk, hogy az építéssel járó beavatkozások (új szakaszok építése, illetve a felújítások) során a lehető legnagyobb mértékben használjanak fel másodlagos nyersanyagokat (pl. inert hulladékot), illetve hulladékok feldolgozása során előállított termékeket. Erre vonatkozóan legkésőbb a kiírásokban kötelező hasznosítási arány előírása javasolható.
- ☞ Javasoljuk, hogy a bontással járó beavatkozásoknál követeljék meg a keletkező építési-bontási hulladékok ártalmatlanítás helyett hasznosításra történő átadását, vagy projekten belül történő hasznosítását.
- ☞ A fejlesztéseknél lehetőség szerint a barnamezős, illetve az ökológiailag minél értéktelenebb területek preferálása javasolható.
- ☞ Javasoljuk a tervezett létesítmények területfoglalásának lehetőségek szerinti minimalizálását, a talajtömörödés és humuszvesztés elkerülése érdekében.
- ☞ A fejlesztéseknél a klímaváltozás érzékelhető hatásait enyhítő kialakítás lehetőségét vizsgálni, és ahol csak lehet alkalmazni kell (pl. buszmegálló falának kivitele, épületek esetében zöldhomlokzat, zöldtető).

- ☞ Követelmény kellene, hogy legyen a különböző fejlesztések olyan kialakítása, hogy az éghajlatváltozásnak ellenállóak legyenek, a közlekedési rendszerek zavartűrő képessége pedig minél nagyobb legyen.
- ☞ Ahol csak lehetséges, a meglévő értékek felhasználásával, integrálásával (és nem megszüntetésével!) javasolt megvalósítani a projektet. Amennyire csak lehet, a tájba illesztett megoldásokat kellene preferálni (a látványos mérnöki bravúrok helyett).
- ☞ A fejlesztések esetében fontos lenne a helyi közlekedésre gyakorolt hatások vizsgálata is, hiszen a beavatkozások nem ronthatják az élıhetőséget.

### A pályázatok kiírására, elbírálására vonatkozó javaslatok:

- ☞ ☞ A megújuló energiaforrások felhasználásának lehetőségeinek vizsgálatát lenne szükséges elıírni a projektekhez kapcsolódóan (pl. közlekedési lámpák, utastájékoztató, stb.), az ilyen elemet vállaló projekteket elınyben javasolt részesíteni.
- ☞ ☞ Az épületfelújítások, illetve létesítések során (pályaudvar korszerősítés, intermodális csomópontfejlesztés) a víztakarékos, másodnyersanyagokat felhasználó, a megújuló energiát hasznosító, illetve nulla (vagy közel nulla energiaigényű) megoldások preferálása javasolható.
- ☞ ☞ Javasoljuk az éghajlatváltozás hatásainak való ellenállást biztosító kialakítás, a zavartűrő-képesség biztosításának fokozott ellenörzését, számon kérését.
- ☞ ☞ Javasoljuk, hogy a már meglévı vonalas létesítmények korszerősítése esetében, támogatott projekteleme legyen a felszíni lefolyási viszonyok rendezése, amennyiben a korábbi mőszaki kialakításnak negatív hatásai vannak a belvizek kialakulására.
- ☞ ☞ Javasoljuk, hogy a hálózatfejlesztések esetében a felszíni vízrendezés ne csak a pályatestek vízvezetésére korlátozódjon, a teljes belvízöblözetre gyakorolt hatások is vizsgálva és kezelve legyenek, elkerülendı, hogy az IKOP-ból finanszírozott projekt negatív hatásait egy másik (KEHOP) forrásból kelljen enyhíteni.
- ☞ A pályázati kiírások keretében természetvédelmet szolgáló követelményeket is javasolt megfogalmazni, például, hogy a projekt megvalósítása következtében/során:
  - lehetőség szerint ne, vagy csak az elkerülhetetlenül szükséges minimális mértékben növekedjen a beépített, a burkolt felületek nagysága;
  - lehetőség szerint ne, vagy csak az elkerülhetetlenül szükséges minimális mértékben csökkenjen a zöldfelületek, illetve a természeti területek, élıhelyek kiterjedése, ne romoljon az állapotuk, a zöldfelületek intenzitása ne csökkenjen;
  - őshonos fajokból álló cserjések, fasorok, erdısávok telepítésének elıírása a fejlesztéssel érintett vonalas infrastruktúra mentén, illetve az intermodális csomópontok, valamint a felújított pályaudvarok környékén;
  - javasolt a stratégiai megalapozottság elıírása és alapos vizsgálata a projektek értékelése során, annak érdekében, hogy összehangolt, egymás kedvezı hatásait erısítı és nem gyengítı fejlesztések valósuljanak meg egy-egy településen/térségben.



## Az IKOP tervezésénél figyelembe veendő közösségi és nemzeti célok és mérőszámok

### TARTALOMJEGYZÉK

1. Erőforráshatékony Európa megvalósításnak ütemterve.....	154
2. Jólét bolygónk felélése nélkül – Környezetvédelmi cselekvési program .....	156
3. A fenntartható fejlődés stratégiájának felülvizsgálatáról - Cselekvési program .....	162
4. Országajánlás.....	165
5. Biológiai Sokféleség Stratégia.....	166
6. Víz Keretirányelv (VKI) .....	167
7. Blueprint – Az európai vízkészletek megőrzése .....	168
8. A fenntarthatóság felé való átmenet nemzeti koncepciója - Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia 2012-2024 (NFFK) .....	169
9. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (OFTK) .....	171
10. Nemzeti Vidékstratégia 2012 – 2020 .....	172
11. Magyarország Hozzájárulása a Duna Stratégia Fejlesztéséhez .....	174
12. Nemzeti Vízstratégia (NVÍZS) .....	176
13. Országos Hulladékgazdálkodási Terv.....	178
14. Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (2014-2025, kitekintéssel 2050-re).....	184
15. Nemzeti Biodiverzitás Stratégia (NBS) 2014-2020 (VM előterjesztés 2013. október).....	196

# 1. Erőforráshatékony Európa megvalósításnak ütemterve<sup>35</sup>

Az SKV szempontjából alábbi mérőföldkövek figyelembe vételét tartjuk szükségesnek:

## I. A gazdaság átalakítása

**I/1 Fenntartható fogyasztás és termelés:** Mérőföldkő: 2020-ra már működnek azok a piaci és szakpolitikai ösztönzők, amelyek díjazták a hatékonyságot növelő befektetéseket. Ezek az ösztönzők serkentették az innovációt, amelynek eredményeit erőforrás-hatékony termelési módszerek formájában széles körben alkalmazzák. A vállalkozások és a befektetők képesek a teljes életciklusra vonatkozó erőforrás-hatékony mérésre és értékelésre. A gazdasági növekedés és a jólét független az erőforrás-felhasználástól, és elsősorban a termékek és a hozzájuk kapcsolódó szolgáltatások értékének növekedéséből származik.

**I/2 A hulladék erőforrássá alakítása:** Mérőföldkő: 2020-ra a hulladékot erőforrásként kezeljük. A hulladékkezelés egy főre jutó mennyisége egyértelműen csökken. A hulladékok újrafeldolgozása és újrahasználata – a széles körű szelektív hulladékgyűjtés és a másodlagos nyersanyagpiac kialakítása révén – gazdasági szempontból vonzó lehetőséget jelent az állami és a magánszféra szereplői számára. Egyre több anyagot, köztük egyre több jelentős környezeti hatással bíró, illetve kritikus nyersanyagot hasznosítunk újra. Megvalósul a hulladékokra vonatkozó szabályozás teljes körű végrehajtása. Nincs többé illegális hulladékszállítás. Az energiatermelési célra történő felhasználás a nem újrafeldolgozható termékekre korlátozódik, a hulladéklerakók gyakorlatilag megszűntek, és biztosított a magas szintű újrafeldolgozás.

**I/3 A kutatás és innováció támogatása:** Mérőföldkő: 2020-ra a tudományos áttörések és a fenntartható innovációs erőfeszítések révén hatalmas előrelépés történt azon a téren, hogy az erőforrásokat hogyan értelmezzük, kezeljük, azok felhasználását hogyan csökkentjük, azokat hogyan használjuk, majd használjuk és dolgozzuk fel újra, hogyan helyettesítjük, óvjuk és becsüljük meg. Mindezt a beruházások jelentős növelése, az erőforrás-hatékonyság, az éghajlatváltozás és a tűrőképesség társadalmi kihívásai kezelésének összehangolása, valamint az európai kutatási térségen belüli megalapozott szakosodás és együttműködés tette lehetővé.

**I/4 Környezeti szempontból káros támogatások és az árak helyes kialakítása:** Mérőföldkő: 2020-ra a környezeti szempontból káros támogatások megszűntek, és a rászorulóakra gyakorolt hatásokat a folyamat során kellő mértékben figyelembe vették.

Mérőföldkő: 2020-ra érezhető elmozdulás történt a munkát terhelő adóktól a környezetvédelmi adók felé. Ennek nyomán – a tagállamokban alkalmazott bevált módszerekkel összhangban – a költségvetési bevételek között jelentősen megnőtt a környezetvédelmi adók aránya, többek között a tényleges adómértékek rendszeres kiigazítása révén.

## II. Természeti tőke és ökoszisztéma-szolgáltatások

**II/1 Ökoszisztéma szolgáltatások:** Mérőföldkő: 2020-ra a hatóságok és az üzleti vállalkozások a természeti tőkéhez és az ökoszisztéma-szolgáltatásokhoz kellő értéket társítanak, és megfelelő mértékben figyelembe veszik őket.

**II/2 Biológiai sokféleség:** Mérőföldkő: 2020-ra az Európai Unióban a biológiai sokféleség csökkenését és az ökoszisztéma-szolgáltatások károsodását sikerült megállítani, és a biológiai sokféleséget a lehetőségekhez képest sikerült helyreállítani.

<sup>35</sup> Erőforrás-hatékony Európa megvalósításának ütemterve (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0571:FIN:hu:PDF>)

### **II/3 Ásványi anyagok és fémek**

**II/4 Víz:** Mérföldkő: 2020-ra a Víz Keretirányelv szerinti valamennyi vízgyűjtő-gazdálkodási tervet végrehajtották. 2015-ben az Európai Unió valamennyi folyójának vízgyűjtő területén a vizek állapota – minősége, mennyisége és felhasználása – megfelelő. Az aszályok és az árvizek hatásai minimálisak, az érintett növényfajták alkalmazkodtak a körülményekhez, a talaj vízmegtartó képessége javult, és az öntözés hatékony. Alternatív vízellátási lehetőségekhez csak akkor folyamodnak, ha már valamennyi olcsóbban kivitelezhető módszert igénybe vették. A vízkivétel nem éri el a rendelkezésre álló megújuló vízkészletek 20 %-át.

**II/5 Levegő:** Mérföldkő: 2020-ra a levegő minőségére vonatkozó átmeneti uniós előírásokat – a kritikus városi területek tekintetében is – sikerült teljesíteni, továbbá ezeket az előírásokat korszerűsítettük és további intézkedéseket határoztunk meg annak érdekében, hogy tovább közelítsünk a végső célkitűzéshez, azaz elérjük azt a levegőminőséget, amely az egészségre és a környezetre nem gyakorol jelentős hatást.

**II/6 Földterületek és talajok:** Mérföldkő: 2020-ra az uniós szakpolitikák kialakításánál figyelembe vesszük az azok által az EU-ban és globális szinten a földhasználatra gyakorolt közvetlen és közvetett hatásokat, és a kisajátítás mértéke úgy alakul, hogy 2050-re összességében már ne nőjön a kisajátított területek nagysága; a talajerózió csökkent és a talaj szervesanyag-tartalma nőtt, a talajjavítási munkák a szennyezett területeken már javában folynak.

**II/7 Tengeri erőforrások:** Mérföldkő: 2020-ra sikerült elérni az EU tengervizeinek jó környezeti állapotát, és 2015-re a halászat a legnagyobb fenntartható hozamon belül marad.

## **III. A LEGFONTOSABB ÁGAZATOK**

**III/1. Élelmiszerek:** Mérföldkő: 2020-ra széles körben elterjedtek az egészségesebb élelmiszereket előállító és fenntarthatóbb termelésre és fogyasztásra irányuló ösztönzők, amelyek az élelmiszerlánc erőforrás-felhasználásának 20 %-os csökkenését eredményezték. A fogyasztásra alkalmas élelmiszer-maradékból származó hulladék mennyiségét sikerült a felére csökkenteni az Európai Unióban.

**III/2 Az épületek korszerűsítése:** Mérföldkő: 2020-ra az épületek és az infrastruktúra felújítása és kivitelezése magas erőforrás-hatékonysági színvonalon valósul meg. Az életcikluson alapuló megközelítést széles körben alkalmazzák, valamennyi új építésű épület közel nulla energiaigényű és az anyagfelhasználás tekintetében hatékony, érvényben vannak a meglévő épületállomány felújítására vonatkozó szakpolitikák, így a felújítások költséghatékony módon, évi 2 %-os ütemben haladnak. A nem veszélyes építési és bontási hulladék 70 %-a újrafeldolgozásra kerül.

**III/3 Hatékony mobilitás biztosítása:** Mérföldkő: 2020-ra a közlekedési ágazat általános hatékonyabbá válása az erőforrások, azaz a nyersanyagok, az energia és a földterületek optimális felhasználása, az éghajlatváltozásra és az egészségre gyakorolt káros hatások csökkentése, az alacsonyabb levegőszennyezés és zajkibocsátás, a kevesebb baleset, valamint a biológiai sokféleség csökkenésének és az ökoszisztémák pusztulásának mérséklődése révén nagyobb értéket teremt. A közlekedés kevesebb és tisztább energiát használ fel, jobban gazdálkodik a korszerű infrastruktúrával, valamint csökkenti a környezetre és a kulcsfontosságú természeti kincsekre – köztük a vizekre, a tájakra és az ökoszisztémákra – gyakorolt káros hatását. Az üvegházhatást okozó gázkibocsátás a közlekedésben 2012-től kezdődően évente átlagosan 1 %-kal csökken.

## **IV. IRÁNYÍTÁS ÉS ELLENŐRZÉS**

**IV/1 Az erőforrás-hatékonysággal kapcsolatos fellépések új lehetőségei:** Mérföldkő: 2020-ra az érdekelteket valamennyi szinten sikerül mozgósítani annak érdekében, hogy a szakpolitikák, a finanszírozás, a kutatás és az innováció egymással

összhangban legyen és egymást kölcsönösen erősítse. Az erőforrás-hatékonyabb gazdaság irányába történő átalakulás folyamatában az erőforrás-hatékonyagra vonatkozó ambiciózus célkitűzések és stabil, naprakész mutatók irányt mutatnak a magán- és a közszféra döntéshozói számára.

**IV/2Az erőforrás-hatékonyosság támogatása nemzetközi szinten:** Mérföldkő: 2020-ra az erőforrás-hatékonyosság a nemzetközi közösség közös célkitűzése lesz, és – a Rióban elfogadott megközelítés alapján – konkrét előrelépés is történt megvalósításának irányába.

**IV/3Az uniós környezetvédelmi intézkedésekből származó előnyök jobb kihasználása:** Mérföldkő: 2020-ra az uniós környezetvédelmi jogszabályok előnyeit sikerül teljes mértékben kiaknázni.

## 2. Jólét bolygónk felélése nélkül – Környezetvédelmi cselekvési program<sup>36</sup>

Környezetvédelmi cselekvési programban szereplő célkitűzések a következők:

### 1. sz. kiemelt célkitűzés: Az Európai Unió természeti tőkéjének védelme, megőrzése és fejlesztése

- A Biodiverzitás Stratégia és a Víz Keretirányelv végrehajtása;
- A célkitűzések beépítése más politikákba;
- Az éghajlatpolitikának széles körben kell támaszkodnia az ökoszisztémákra;
- A megújuló energiákkal kapcsolatos döntéseknél messzemenően figyelembe kell venni a biológiai sokféleség megőrzését;
- A földhasználattal kapcsolatos tagállami döntéseket fenntarthatóbban kell megtervezni. A fenntartható föld- és talajhasználat célértékeit is meg kell határozni;
- További erőfeszítéseket kell tenni a tápanyagciklus költség és erőforrás-hatékonyabb kezelése és a műtrágyahasználat hatékonyabbá tétele érdekében is. E kihívások kezeléséhez a környezetre vonatkozó uniós szabályozást jobban érvényre kell juttatni, továbbá szükség szerint szigorítani kell a szabványokat, és a tápanyagciklus tárgykörét holisztikusabban – a túlzott tápanyagterhelés és az eutrofizálódás tárgyában meglévő uniós politikák összekapcsolásával és szerves egységbe foglalásával kell megközelíteni;
- 2020-ra az uniós és országos szintű számviteli és jelentéstételi rendszerek szerves részévé válik.

Az Európai Unió természeti tőkéjének védelme, megőrzése és fejlesztése érdekében a program biztosítani fogja, hogy 2020-ra:

- megálljon a biodiverzitás csökkenése és az ökoszisztémák romlása, az ökoszisztémák és szolgáltatásaik pedig fennmaradjanak és javuljanak;
- az édesvizek, valamint az átmeneti és a part menti vizek terhelésének hatása jelentősen csökkenjen, s ezáltal sikerüljön elérni, fenntartani és meghaladni a Víz Keretirányelv szerinti jó állapotot;
- a tengervizek terhelésének hatása jelentősen csökkenjen, s ezáltal sikerüljön elérni, fenntartani és meghaladni a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvben szerinti jó környezetvédelmi állapotot;

<sup>36</sup> EU Környezetvédelmi Cselekvési Program: Javaslat a 2020-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról „Jólét bolygónk felélése nélkül” (2012. november 29. COM(2012) 710 final).

[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/com/com\\_com\(2012\)0710\\_/com\\_com\(2012\)0710\\_hu.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2012)0710_/com_com(2012)0710_hu.pdf)

- a levegőszennyezésnek az ökoszisztémákra és a biológiai sokféleségre gyakorolt hatásai tovább csökkenjenek;
- az uniós földgazdálkodás fenntartható legyen, a talaj megfelelő védelemben részesüljön, és jó úton haladjon a szennyezett helyszínek helyreállítása;
- a tápanyagciklus (a nitrogén és a foszfor) kezelése fenntarthatóbb és erőforráshatékonyabb legyen;
- az erdők és az általuk nyújtott szolgáltatások védelemben részesüljenek, és fokozódjon az éghajlatváltozással és a tűzvészekkel szembeni ellenálló képességük;

## **2. sz. kiemelt célkitűzés: erőforrás-hatékony, környezetbarát és versenyképes uniós gazdaság kialakítása**

Ahhoz, hogy az Európai Unióból erőforrás-hatékony, környezetbarát és versenyképes gazdaság váljon, a programnak biztosítania kell, hogy 2020-ra:

- az Európai Unió elérje a 2020-ra kijelölt éghajlat- és energiapolitikai célkitűzéseit, és azon munkálkodjon, hogy – a középhőmérséklet növekedés 2 °C alatt tartását szolgáló globális erőfeszítések részeként – 2050-ig az 1990 évihez képest 80–95%-kal csökkentse üvegházhatású gáz kibocsátását;
- az Európai Unió iparának teljes környezeti hatása minden ipari ágazatban jelentősen csökkenjen, az erőforrás-hatékonyság pedig megnőjön;
- a termelés és a fogyasztás teljes környezeti hatása csökkenjen, különösen az élelmiszer-ipari, a lakás- és a mobilitási ágazatban;
- a hulladékkal, mint erőforrással való gazdálkodás biztonságos legyen, az egy főre jutó abszolút hulladékképződés csökkenjen, az energetikai hasznosítás az újrafeldolgozásra alkalmatlan anyagokra korlátozódjon, és ténylegesen megszűnjön az újrafeldolgozható és a komposztálható anyagok hulladéklerakóban való elhelyezése;
- az Európai Unióban megelőzhető legyen vagy jelentősen visszaszoruljon a vízstressz.

Ennek feltétele különösen, hogy:

- maradéktalanul végrehajtásra kerüljön az éghajlat-változási és energiaügyi csomag, és megállapodás szülessen az uniós éghajlat- és energiapolitikának a 2020 utáni időszakra szóló keretéről;
- általánossá váljon a „rendelkezésre álló legjobb technológiák” alkalmazása, és fokozott erőfeszítések történjenek az újonnan megjelenő innovatív technológiák, eljárások és szolgáltatások alkalmazásának ösztönzésére;
- lendületet kapjanak a karbonszegény, erőforrás-hatékony gazdaságra való átállás felgyorsítására és költségeinek csökkentésére alkalmas innovatív technológiák, rendszerek és üzleti modellek bevezetéséhez szükséges köz- és magánszektorbeli kutatási és innovációs erőfeszítések;
- egyöntetűbb uniós keret vonatkozzon a fenntartható termelésre és fogyasztásra; a termékekre vonatkozó szabályozás felülvizsgálatra kerüljön a termékek teljes élettartamra vetített környezeti teljesítményének és erőforrás-hatékonyságának javítása érdekében; célértékek kerüljenek kijelölésre a fogyasztás teljes hatásának csökkentése érdekében;
- maradéktalanul végrehajtásra kerüljön a hulladékra vonatkozó uniós szabályozás; ez magában foglalja a hulladék-hierarchia alkalmazását, továbbá azon piaci alapú eszközök és intézkedések tényleges alkalmazását, amelyekkel biztosítható a hulladéklerakás tényleges felszámolása, az energetikai hasznosításnak az újrafeldolgozásra alkalmatlan anyagokra való korlátozása, az újrafeldolgozott hulladéknak jelentős, megbízható uniós nyersanyagforrásként való felhasználása, a veszélyes hulladék biztonságos kezelése és keletkezésének csökkentése, a jogellenes

hulladékszállítmányok felszámolása, valamint az uniós környezetbarát újrafeldolgozási tevékenységek belső piaci akadályainak elhárítása;

- a vízfelhasználás hatékonyabbá váljon vízgyűjtő kerületenkénti célértékek rögzítése és piaci mechanizmusok alkalmazása – például vízárképzés – révén.

### **3. sz. kiemelt célkitűzés: az uniós polgárok megóvása a környezettel kapcsolatos terhelésektől, valamint az egészségüket és jólétüket fenyegető kockázatoktól**

Az uniós polgároknak a környezettel kapcsolatos terhelésektől, valamint az egészségüket és jólétüket fenyegető kockázatoktól való megóvása érdekében a programnak biztosítania kell, hogy 2020-ra:

- az Európai Unióban a levegő minősége jelentősen javuljon;
- az Európai Unióban a zajszennyezés jelentősen csökkenjen;
- az Európai Unióban mindenhol szigorú előírások garantálják a polgárok ivó- és fürdővizének biztonságát;
- eredményes intézkedések történjenek a vegyi anyagok együttes hatása és az endokrin diszruptorokkal kapcsolatos biztonsági aggályok tárgyában, és sor kerüljön a veszélyes anyagok – köztük a termékekben lévő anyagok – használatával kapcsolatos környezeti és egészségi kockázatok felmérésére és minimalizálására;
- eredményes intézkedések történjenek a nanoanyagokkal kapcsolatos biztonsági aggályok tekintetében, egy a különböző szabályozásokon végigvonuló egyöntetű megközelítés részeként;
- döntő előrelépés történjék az éghajlatváltozás hatásaihoz való alkalmazkodásban.

Ennek feltétele különösen, hogy:

- felülvizsgált, a legújabb tudományos ismeretekhez igazított uniós levegőminőségi politika kerüljön végrehajtásra, és mérések szolgálják a levegőszennyezésnek a forrásnál történő visszaszorítását;
- felülvizsgált, a legújabb tudományos ismeretekhez igazított uniós zajpolitika kerüljön végrehajtásra, és mérések szolgálják a zajszennyezésnek a forrásnál történő visszaszorítását;
- fokozottabb erőfeszítések történjenek az ivóvíz-minőségi irányelv végrehajtására – különös tekintettel a kis ivóvíz-szolgáltatókra – és a fürdővízminőségi irányelv végrehajtására;
- a nem toxikus környezet kialakítása érdekében olyan uniós stratégia kerüljön kidolgozásra, amely egy a vegyi anyag-expozícióra és -toxicitásra vonatkozó átfogó tudásbázison alapul, és amely fenntartható helyettesítő anyagok feltalálásához vezet;
- elfogadásra és végrehajtásra kerüljön az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás uniós stratégiája, ami azt is jelenti, hogy a főbb uniós politikai kezdeményezésekbe és ágazatokba szervesen be kell építeni az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodással és a katasztrófakockázat-kezeléssel kapcsolatos megfontolásokat.

### **4. sz. kiemelt célkitűzés: az uniós környezetpolitika hasznának maximalizálása**

A környezetre vonatkozó uniós szabályozás hasznának maximalizálása érdekében a program biztosítani fogja, hogy 2020-ra:

- egyértelmű információk álljanak az uniós polgárok rendelkezésére az uniós környezetjog alkalmazásának módjáról;
- javuljon a környezetre vonatkozó speciális joganyag végrehajtása;
- valamennyi közigazgatási szinten fokozottabban betartsák az uniós környezetjogot, és biztosítva legyen a belső piac versenyfeltételeinek egyenlősége;
- az állampolgárok bizalma megnőjön az uniós környezetjog iránt;

- érvényesíthető legyen az állampolgárokat és szervezeteiket megillető hatékony jogi védelem elve.

Ennek feltétele különösen, hogy:

- nemzeti szinten létrejöjjenek olyan rendszerek, amelyek a környezetre vonatkozó uniós szabályozás végrehajtásának módjáról szóló információkat aktívan terjesztik, és amelyeket az egyes tagállamok teljesítményének uniós szintű felülvizsgálata egészít ki;
- partnerségen alapuló végrehajtási megállapodások jöjjenek létre a tagállamok és a Bizottság között;
- bővüljön a hatékony tagállami vizsgálatra és felügyeletre vonatkozó kötelező kritériumok alkalmazási köre az uniós környezetjogban, s ennek kiegészítéseképpen kialakításra kerüljön az alapos aggodalomra okot adó helyzetek kezelésére alkalmas uniós szintű apparátus;
- nemzeti szinten egységes és hatékony mechanizmusok kerüljenek kialakításra az uniós környezetjog alkalmazásával kapcsolatos panaszok kezelésére;
- biztosítva legyen az igazságszolgáltatáshoz való hozzáférésre vonatkozó nemzeti rendelkezések összhangja az Európai Unió Bíróságának ítélezési gyakorlatával, és ösztönzésben részesüljön a peren kívüli vitarendezés, mint a környezettel kapcsolatban felmerülő jogviták békés rendezésének eszköze.

### **5. sz. kiemelt célkitűzés: a környezetpolitika tudományos alapjának megszilárdítása**

A környezetpolitika tudományos alapjának fejlesztése érdekében a program biztosítani fogja, hogy 2020-ra:

- a politikai döntéshozók és a vállalkozások szilárdabb alappal rendelkezzenek környezet- és éghajlat-politikájuk kialakításához és végrehajtásához, a költségek és hasznok mérése tekintetében is;
- az újonnan felmerülő környezeti és éghajlat-változási kockázatokat számottevően jobban értsük és tudjuk értékelni és kezelni;
- megerősítést nyerjen a környezetpolitika és -tudomány közötti kapcsolódási felület.

Ennek feltétele különösen, hogy:

- az uniós és tagállami szintű erőfeszítések össze legyenek hangolva és a környezettel kapcsolatos ismeretek fő hiányosságaira összpontosuljanak, a környezeti fordulópontok kockázataira is kiterjedően;
- következetes megközelítés jusson érvényre a kockázatkezelésben;
- egyszerűbbé, ésszerűbbé és korszerűbbé váljon a környezeti és éghajlatváltozási adatok és információk gyűjtése, kezelése és megosztása.

### **6. sz. kiemelt célkitűzés: a környezet- és éghajlat-politikai beruházások és a megfelelő árképzés biztosítása**

A környezet- és éghajlat-politikai beruházások és a megfelelő árképzés biztosítása érdekében a program biztosítani fogja, hogy 2020-ra:

- a környezet- és éghajlat-politikai célkitűzések költséghatékonyan kerüljenek megvalósításra, és megfelelő finanszírozás álljon a háttérükben;
- megnőjön a környezeti és éghajlat-változási kiadások magánszektorbeli finanszírozása.

Ennek feltétele különösen, hogy:

- fokozatosan megszűnjenek a környezetileg káros támogatások, egyre inkább olyan piaci alapú eszközök kerüljenek alkalmazásra, mint az adók, az árképzés és a díjkötelezettség, és bővüljön a környezetbarát termékek és szolgáltatások piaca, kellő tekintettel a lehetséges kedvezőtlen társadalmi hatásokra;



- könnyebbé váljon a hozzáférés az innovatív pénzügyi eszközökhöz és az ökoinnováció finanszírozásához;
- a gazdasági, társadalmi és földrajzi kohéziót előmozdító szakpolitikákban kellően megnyilvánuljanak a környezeti és éghajlat-változási prioritások;
- külön erőfeszítések történjenek a környezetpolitikai cselekvés uniós finanszírozásának maradéktalan és hatékony felhasználása érdekében, többek között a 2014–2020-as uniós többéves pénzügyi keretből való gyors lehívás jelentős előmozdításával, valamint a költségvetés legalább 20%-ának az éghajlatváltozás enyhítésére és a hozzá való alkalmazkodásra fordításával, ami az éghajlat-politikai cselekvések általános érvényesítésével, egyértelmű mérföldkövek és célértékek kijelölésével, nyomon követéssel és jelentéstétellel oldható meg;
- 2014-ig kialakításra és alkalmazásra kerüljön a környezettel – és különösen az éghajlatváltozással és a biológiai sokféleséggel – kapcsolatos uniós költségvetési kiadások bejelentésére és nyomon követésére szolgáló rendszer;
- a környezeti és éghajlat-változási megfontolások az európai szemeszter folyamatában is érvényre jussanak olyankor, amikor relevánsak egy adott tagállam fenntartható növekedési kilátásai szempontjából, és alkalmasak arra, hogy országspecifikus ajánlások részét képezzék;
- fejlődésünk fenntarthatóságának nyomon követésére alternatív – a GDP-t kiegészítő és túlhaladó – mutatók kerüljenek kidolgozásra és alkalmazásra, és további munkára kerüljön sor a gazdasági mutatóknak a környezeti és társadalmi mutatókkal – a természeti tőkére vonatkozó számviteli eljárásokkal is – történő integrálására.

### **7. sz. kiemelt célkitűzés: a környezeti megfontolások fokozottabb érvényre juttatása és a politikai koherencia növelése**

Ennek érdekében a program biztosítani fogja, hogy 2020-ra az ágazati politikákat a környezettel és az éghajlattal kapcsolatos vonatkozó célértékek és célkitűzések elérésre törekedve dolgozzák ki és hajtsák végre uniós és tagállami szinten. Ennek feltétele különösen, hogy:

- az uniós és tagállami szintű politikai kezdeményezések – beleértve a meglévő politikák felülvizsgálatait és reformjait, valamint az új kezdeményezéseket is – környezeti és éghajlat-változási feltételeket és ösztönzőket is tartalmazzanak;
- koherenciájuk és eredményességük biztosítása érdekében az uniós és a tagállami szintű politikai kezdeményezések minden esetben előzetes környezeti, társadalmi és gazdasági hatásvizsgálat tárgyai legyenek.

### **8. sz. kiemelt célkitűzés: az Európai Unió városainak fenntarthatóbbá tétele**

Ennek érdekében a program biztosítani fogja, hogy 2020-ra az Európai Unió városainak többsége a fenntartható várostervezés és –rendezés érdekében célirányos politikát hajtson végre. Ennek feltétele különösen, hogy:

- a városok környezeti teljesítményének értékelése céljából, a gazdasági és társadalmi hatások figyelembevételével kritériumrendszer kerüljön meghatározásra és elfogadásra;
- a városok tájékoztatást kapjanak a városi fenntarthatóság javítását szolgáló intézkedések finanszírozásáról, és ilyen finanszírozáshoz juthassanak.

### **9. sz. kiemelt célkitűzés: a regionális és globális környezeti és éghajlat-változási kihívások uniós kezelésének hatékonyabbá tétele**

Ennek érdekében a program biztosítani fogja, hogy 2020-ra:

- a Rio+20 csúcstalálkozó eredményei maradéktalanul érvényre jussanak az uniós külső politikákban, és az Európai Unió ténylegesen hozzájáruljon a közösen vállalt



kötelezettségek – köztük a riói egyezményekben foglaltak – teljesítése érdekében tett globális erőfeszítésekhez;

- az Európai Unió ténylegesen támogassa a környezeti és éghajlat-változási kihívások kezelése és a fejlődés fenntarthatóságának biztosítása érdekében tett nemzeti, regionális és nemzetközi erőfeszítéseket;
- csökkentésre kerüljön az Európai Unió fogyasztásának az unió határain túllépő környezeti hatása.

Ennek feltétele különösen, hogy:

- lépések történjenek olyan fenntartható fejlődési célok elfogadására, amelyek:
  - a befogadó zöld gazdaság és a fenntartható fejlődés tágabb célkitűzései szempontjából kulcsfontosságú területekre – energia, víz, élelmezésbiztonság, óceánok, fenntartható fogyasztás és termelés – és horizontális kérdésekre – méltányosság, társadalmi befogadás, emberhez méltó foglalkoztatás, jogállamiság és jó kormányzás – vonatkoznak;
  - univerzálisan, a fenntartható fejlődés mindhárom területén alkalmazhatók;
  - célértékek és mutatók segítségével kerülnek értékelésre, és azokkal el vannak látva, és d) a 2015 utáni időszakra szóló fejlesztési kerettel koherens és szerves egészet alkotnak, továbbá támogatják az éghajlat-változási cselekvéseket.
- az ENSZ Környezetvédelmi Programjának megerősítése révén lépések történjenek egy, a fenntartható fejlődést szolgáló hatékonyabb ENSZ-struktúra kialakítására – összhangban a Rio+20 csúcstalálkozó eredményeivel, és továbbra is kiállva amellet, hogy az ENSZ Környezetvédelmi Programját egy ENSZ-ügynökség rangjára emeljék – , továbbá támogatásban részesüljenek a multilaterális környezetvédelmi megállapodások közötti szinergiák fokozására irányuló erőfeszítések;
- erőteljesebb hatást fejtsenek ki a különböző finanszírozási források többek között az adók, a hazai erőforrás-mozgósítás, a magánberuházás, valamint az új és innovatív források bevonása révén, és lehetőségek teremődjenek a fejlesztési támogatásnak a többi finanszírozási forrás bevonása céljából való hasznosítására a Rióban, valamint az Európai Unió saját szakpolitikáiban – beleértve az éghajlatváltozás elleni küzdelem és a biológiai sokféleség finanszírozásával kapcsolatos nemzetközi kötelezettségvállalásokat is – foglalt, a fenntartható fejlődés finanszírozására irányuló stratégiák részeként;
- a partnerországokkal való kapcsolattartás stratégiaibbá váljon. Ennek érdekében az együttműködésnek a következőkre kell összpontosulnia:
  - a stratégiai partnerek esetében a legjobb gyakorlatoknak a belső környezetpolitikába és környezetpolitikai szabályozásba való átültetésének előmozdítására és a multilaterális környezetvédelmi tárgyalásokkal kapcsolatos konvergenciára;
  - az európai szomszédságpolitika hatálya alá tartozó országok esetében a környezettel és az éghajlatváltozással kapcsolatos uniós politika és szabályozás fő elemeihez való fokozatos közelítésre, valamint a regionális környezeti és éghajlat-változási kihívások kezelését szolgáló együttműködés megerősítésére;
  - a fejlődő országok esetében a környezetvédelem, az éghajlatváltozás elleni küzdelem és a természetikatasztrófa-elhárítás érdekében ezen országok által tett erőfeszítések támogatása, valamint – a szegénység csökkentéséhez és a



fejlődés fenntarthatóságához való hozzájárulásképpen – a környezettel kapcsolatos nemzetközi kötelezettségvállalások teljesítése.

- az Európai Unió a multilaterális környezetvédelmi folyamatokban – beleértve az UNFCCC-t, a Biológiai Sokféleség Egyezményt és a vegyi anyagokkal kapcsolatos megállapodásokat – és más releváns fórumokon – például a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben és Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben – egységesebben, proaktívabban és hatékonyabban lépjen fel annak érdekében, hogy uniós és globális szinten teljesüljenek a 2020-ig szóló kötelezettségvállalások, és megállapodás szülessék a 2020 utáni nemzetközi lépésekről;
- jóval 2020 előtt megerősítésre kerüljenek a fő multilaterális környezetvédelmi megállapodások;
- az élelmiszerárak és egyéb árucikkek uniós fogyasztásával globálisan járó környezeti hatások és a velük kapcsolatos esetleges válaszlépések értékelése.

### 3. A fenntartható fejlődés stratégiájának felülvizsgálatáról - Cselekvési program<sup>37</sup>

Lényegi kérdéseknek az alábbiakat fogalmazza meg:

#### 1. Éghajlatváltozás és tiszta energia

- Az EU kész a meglévő, 2012-ig érvényes kötelezettségvállalásokon túli kötelezettségvállalásokra az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának további csökkentése érdekében, javaslatok kialakításával, továbbá olyan nemzetközi megállapodások előkészítésével, amelyek valamennyi üvegházhatást okozó gázra és ágazatra vonatkoznak, ösztönzi továbbá az innovációt és kiigazító intézkedéseket hoz. Az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszere példaértékű lehet egy nemzetközi szénpiac számára.
- Az EU a jövőbeli éghajlat-politikát az európai éghajlat-változási program második szakaszában fejleszti tovább, együttműködve az érintettekkel a költséghatékony lehetőségek szisztematikus kiaknázását szolgáló új intézkedések kialakításában, ideértve például a gépjárműveket, a repülőgépeket, a technológiai fejlesztést és annak a fejlődéshez való hozzáigazítását. Az EU és a tagállamok felülvizsgálják az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerét annak továbbfejlesztése céljából, és megfontolás tárgyává teszik azt a kérdést, hogy kiterjesszék-e üvegházhatást okozó további gázokra és más ágazatokra, ideértve a légi közlekedést is.
- 2005 októberében Hampton Courtban tartott informális megbeszélésükön az állam- és kormányfők megállapodtak abban, hogy felkérik a Bizottságot az újonnan megerősített, fenntartható, biztonságos és versenyképes európai energiapolitika kialakítására. A Bizottság jelentős kezdeményezéseket tesz a biomasszával és a bioüzemanyagokkal kapcsolatosan 2006-ban. Vitát indít el továbbá 2006-ban az EU 2020-ig alkalmazandó, megújuló energiával kapcsolatos politikájáról, ideértve a megújuló erőforrásokból nyert összes energia megoszlását is. Ez valamennyi érintett szereplő számára egyértelmű célkitűzést jelent, és biztosítja a vállalkozások és a befektetők számára fontos biztonságot. Az EU világszerte ösztönzi a továbbiakban is a megújuló energiák felhasználását.
- A Bizottság az energiahatékonyságra vonatkozóan cselekvési tervet javasolt a 20%-osra becsült költséghatékonsági megtakarítási potenciál elérése érdekében. Határozott lépésre van szükség az épületek energia-megtakarításának terén az épületek energiateljesítményére vonatkozó jelenlegi jogszabályokon túlmenően,

<sup>37</sup> Review of the EU Sustainable Development Strategy (EU SDS) 10117/06 Council Of the European Union (<http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/06/st10/st10117.en06.pdf>)

különösen a háztartások érdekében. A Bizottság együttműködik majd a tagállamokkal, a strukturális alapokból megvalósítva az energiahatékonysági célkitűzéseket, eközben különös figyelmet fordít azokra a tagállamokra, amelyek a legnagyobb fejlesztési potenciállal rendelkeznek.

## 2. Közegészségügy

- Az egészségügyi fenyegetettségek kezelésére vonatkozó cselekvési terveik javítása (lehetséges járványokra való felkészülés, figyelembe véve az influenzajárványra való felkészültségre vonatkozó, nemrégiben frissített iránymutatást),
- A HIV/AIDS-szel kapcsolatos EU-stratégia elfogadása és végrehajtása, ideértve az ellenőrzés fokozására és a tagállamok közötti együttműködés javítására tett lépéseket. Harmadik országok esetében fokozni kell az erőfeszítéseket az EU meglévő cselekvési programjának végrehajtására a HIV/AIDS, a tuberkulózis és a malária elleni küzdelem érdekében,
- A környezeti szennyezőanyagok, az azoknak való kitettség és az egészségügyi hatások közötti kapcsolatok kutatásának összehangolása annak érdekében, hogy jobban megértsük, mely környezeti tényezők okoznak egészségügyi problémákat, és ezeket hogyan lehet a legeredményesebben megelőzni.

## 3. Társadalmi kirekesztés, demográfia és migráció

- A 2005 októberében Hampton Courtban ülésező állam- és kormányfők megbeszéléseire reagálva a Bizottság 2006 elején közleményt tesz közzé, amely megvizsgálja annak módjait, az EU hogyan segítheti a tagállamokat az előttük álló demográfiai kihívások kezelésében, különösen az aktív öregedési stratégiák, a bevándorlók integrálása és a jobb családi feltételek megteremtése révén. Konzultál a szociális partnerekkel arról, hogy tegyen-e javaslatot új kezdeményezésekre a munka és a magánélet összeegyeztethetősége érdekében.
- A Bizottság javaslatot tesz a szegénység és a társadalmi kirekesztés elleni küzdelem európai évének megtartására. A nők és férfiak közötti egyenlőséggel kapcsolatos ütemtervet 2006-ban terjesztik elő; ennek célja az lesz, hogy segítse a nemek közti egyenlőség megvalósítását és az EU-t terhelő demográfiai problémák kezelését. Az EU támogatja a tagállamok arra irányuló erőfeszítéseit, hogy szociális biztonsági rendszereiket ezek fenntarthatósága biztosításának érdekében korszerűsítsék.
- Az EU-nak és tagállamainak folytatniuk kell a legális migrációra vonatkozó EU-politika fejlesztését, támogatást kell nyújtaniuk a migránsok és családtagjaik beilleszkedéséhez, és küzdeniük kell az illegális bevándorlás ellen. A tagállamok integrációs intézkedéseinek támogatása érdekében a Bizottság javaslatot tett a harmadik országokból származó állampolgárok beilleszkedését támogató európai alap létrehozására a 2007–2013 közötti időszakra. Emellett a legális migrációval kapcsolatosan – ideértve a bebocsátási eljárásokat is – szakpolitikai tervet bocsátott ki. Javaslatot tesz 2006-ban az illegális bevándorlás elleni küzdelmet szolgáló közös szakpolitikai keret létrehozására is.

## 4. A természeti erőforrásokkal való gazdálkodás

- A tagállamoknak a Bizottsággal együtt meg kell osztaniuk egymással tapasztalataikat és a bevált gyakorlatot a téren, ahogyan az adózási terhet a munka megadóztatásáról a fogyasztás és/vagy szennyezés jövedelemtől függetlenül történő megadóztatására helyezik át, hozzájárulva ezáltal az EU növekvő munkanélküliséggel és környezetvédelemmel kapcsolatos célkitűzéseikhez. Emellett a tagállamoknak jelentős közbeszerzési forrásaikat hatékonyabban kell kihasználniuk az innovatív, energiahatékonyabb és tisztább alkalmazások térnyerésének támogatása érdekében. A Bizottság javaslatot tesz majd a „zöld” járművek közbeszerzéséről szóló irányelvre.
- Az EU a tagállamokkal és az érintettekkel együttműködik az ökoinnováció ösztönzésében és az ökotekológiák piacának bővítésében. A tagállamoknak végre



kell hajtaniuk a környezeti technológiákkal kapcsolatos ütemterveiket. A 7. kutatási keretprogrammal az EU finanszírozást biztosít a tevékenységek ösztönzéséhez, továbbá a kulcsfontosságú területeken, mint például a hidrogén- és fűtőanyagcellák, a kutatás és a technológiai fejlesztés előmozdításához.

- A Bizottság cselekvési tervet készít a fenntartható termelés és fogyasztás ösztönzésére, amely terv a folyamatban lévő kezdeményezésekre és eszközökre épít, mint például az erőforrás- és hulladékgazdálkodási politika, az integrált termékpolitika és -normák, a környezetirányítási rendszerek, valamint az innovációs és technológiai politikák; célja, hogy ezek hatását fokozza, a hiányosságokat felszámolja, továbbá hogy biztosítsa a globális kezdeményezésekhez való hozzájárulásukat.
- Az EU-nak és a tagállamoknak biztosítaniuk kell a védett területek Natura 2000 hálózatának hatékony finanszírozását és irányítását, továbbá bel- és külpolitikájukba a biológiai sokféleség szempontjait a biológiai sokféleség hanyatlásának megállítása érdekében jobban be kell vonniuk.

## 5. Fenntartható közlekedés

- Az EU-nak és tagállamainak arra kell összpontosítaniuk, hogy a teher- és utasszállítás szempontjából vonzóbbá váljanak a közúti közlekedés alternatívái, e célból fejleszteniük kell többek között a transzeurópai hálózatokat és az intermodális kapcsolatokat a teherszállítás logisztikája érdekében, hogy így az áruk közúti, vasúti és vízi szállítása könnyen váltogatható legyen. Ez 2006 második felében jelentős politikai vita témája lesz.
- Az Európai Bizottság tovább vizsgálja az infrastrukturális díjak alkalmazását az EU-ban, tekintettel az olyan példákra, mint a forgalomfüggő úthasználati díjak sikeres helyi rendszerei, a kamionokra kivetendő infrastrukturális díj az EU teljes területén, valamint a műholdas, információs és kommunikációs technológiák alkalmazásának új lehetőségei.
- A Bizottság intézkedéscsomagot javasol majd, amelynek célja, hogy azáltal fejlessze a gépjárművek környezeti teljesítményét, hogy a tiszta és energiahatékony járműveket részesíti támogatásban; az intézkedéscsomag része lesz az ilyen járművek közbeszerzéséről, az új gépjárműnormákról és a bioüzemanyagok felhasználásának növeléséről szóló irányelv is. A Bizottság már javaslatot tett arra, hogy a tagállamok eltérő személygépjármű-adót állapítsanak meg a CO<sub>2</sub>-kibocsátás alapján.

## 6. A globális szegénység és a fejlesztési kihívások

- Az EU-nak és tagállamainak támogatásuk mértékét 2015-re a bruttó nemzeti jövedelem (GNI) 0,7%-ára kell növelniük, 0,56%-os időközi célkitűzés elérésével 2010-ben, amelyből a korábbi 15 EU-tagország számára az egyéni célkitűzés 0,51%, a 10 új tagállam számára pedig 0,17%.
- Az EU-nak és tagállamainak növelniük kell támogatási politikáik hatékonyságát, koherenciáját és minőségét a 2005–2010 közötti időszakban a tagállamok közötti fokozottabb koordináció megvalósításával, közös uniós programozási keret fejlesztésével; több közös intézkedés és a projektek közös finanszírozása révén, valamint a fejlesztési és egyéb politikák koherenciájának növelésével. A támogatás minőségét a hatékony költségvetési támogatás, az adósságsökkentés és a támogatások feltételektől független odaítélése révén kell növelniük.
- Az EU ösztönzi a nemzetközi környezetirányítás fejlesztését, többek között egy környezettel foglalkozó ENSZ-szervezet megerősítése és a többoldalú környezeti megállapodások megerősítése révén. Fokozza erőfeszítéseit annak biztosítására, hogy a nemzetközi kereskedelmet a globális fenntartható fejlődés elérésének valódi eszközeként alkalmazzák társadalmi-gazdasági és környezeti szempontból egyaránt. Így jár el többoldalú (WTO, Dohai Forduló) és regionális és kétoldalú kereskedelmi kapcsolatait tekintetében is.



## 4. Országajánlás<sup>38</sup>

EU országajánlásai a következők:

1. Hajtson végre hiteles és növekedésbarát költségvetési stratégiát a kiadásmegtakarításra összpontosító, szükséges intézkedések meghatározásával és a programidőszak alatt a középtávú költségvetési célnak megfelelően tartsa fenn a költségvetés rendezett pozícióját. A fenti lépésekre építve állítsa stabil csökkenő pályára az államadósság-rátát, a felgyülemlett makrogazdasági egyensúlyhiány enyhítése érdekében is. Erősítse a középtávú költségvetési keretet annak kötelezőbb jellegűvé tételével és számszerű szabályokhoz való szorosabb hozzákapcsolásával. Szélesítse ki a Költségvetési Tanács kötelező hatáskörét, beleértve a számszerű költségvetési szabályok betartásának szisztematikus utólagos ellenőrzését, valamint rendszeres makrofiskális előrejelzések és a jelentős szakpolitikai javaslatok költségvetési hatásvizsgálatának elkészítését.
2. Segítsen helyreállítani a gazdaságnak történő hitelnyújtás rendes feltételeit elsősorban a pénzügyi szektorbeli tőkefelhalmozási képesség javítása révén, többek között a jelenleg az ágazatra rótt külön terhek csökkentésével. Javítsa a portfólióminőséget a rossz eszközöknek a bankok mérlegéből való eltávolításával, folytasson szoros konzultációkat az új szakpolitikai kezdeményezésekről az érintettekkel és biztosítsa, hogy az új szakpolitikai intézkedések nem növelik a hitelfelvevők körében az erkölcsi kockázatot. Erősítse a pénzügyi szabályozást és felügyeletet azáltal, hogy hatékonyabb vészhelyzeti hatáskört ad a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyeletének, és létrehoz egy bankszanálási rendszert.
3. Gondoskodjon stabil, kiegyensúlyozottabb és kiszámíthatóbb társasági adórendszerrel. A növekedés és a foglalkoztatás előmozdítása érdekében egyszerűsítse a társasági adózást, és csökkentse minimálisra az ágazatspecifikus adók által a forráselosztásban teremtett torzulásokat. Folytassa a munka megadóztatásának foglalkoztatásbarátabbá tételét az alacsony keresetűek adóterhének enyhítésével, többek között a munkahelyvédelmi törvényben szereplő jogosultsági kritériumok finomításával, és az adózásnak a környezetvédelmi adók felé való elmozdításával. Teljes körűen hajtsa végre és gyorsítsa fel az adómorál javítására és az adószabályok betartásához kapcsolódó költségek csökkentésére irányuló, már bejelentett intézkedéseket.
4. Szorítsa vissza az ifjúsági munkanélküliséget például ifjúsági garancia segítségével. Erősítse meg az aktív munkaerő-piaci intézkedéseket és javítsa a Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálat ügyfél-kategorizálási rendszerét. Csökkentse a közmunkaprogram dominanciáját a foglalkoztatási intézkedéseken belül és erősítse meg az aktiválási elemeket. Erősítse meg a képzési programokat az egész életen át tartó tanulásban való részvétel növelése érdekében. A nők részvételének ösztönzése érdekében folytassa a gyermekgondozási létesítmények bővítését. A szegénység csökkentése érdekében – különösen a gyerekek és a romák körében – biztosítsa, hogy a Nemzeti Társadalmi Felzárkózási Stratégia célkitűzése minden szakpolitikai területen megjelenjen.
5. Teremtsen támogató üzleti környezetet, mindenekelőtt állítsa helyre a külföldi közvetlen befektetők számára vonzó környezetet, a szabályozási keret stabilabbá tételével és a piaci verseny elősegítésével. Biztosítsa az adminisztratív terhek csökkentésére irányuló intézkedések azonnali végrehajtását, javítsa a közbeszerzés terén a versenyt és hozzon megfelelő intézkedéseket a korrupció leküzdésére. Kezelje az igazságszolgáltatás függetlenségével kapcsolatos aggályokat. Szüntesse meg a szolgáltatási szektorban nemrégiben bevezetett akadályokat, beleértve a kiskereskedelmi szolgáltatásokat is. Célzott ösztönzőkkel támogassa az innovatív vállalkozásokat.
6. Hajtson végre a korai iskolaelhagyókra vonatkozó nemzeti stratégiát, és gondoskodjon arról, hogy az oktatási rendszer minden fiatalnak biztosítsa a munkaerőpiacra jutáshoz szükséges készségeket, szaktudást és képesítéseket. Javítsa az inkluzív általános

<sup>38</sup> A TANÁCS AJÁNLÁSA Magyarország 2013. évi nemzeti reformprogramjáról és Magyarország 2012–2016-os időszakra vonatkozó konvergencia programjának tanácsi véleményezéséről COM(2013) 367 final

oktatáshoz való hozzáférést, különösen a romák számára. Segítse az oktatás különböző szakaszai közötti, és a munkaerőpiac felé való átmenetet. Hajtson végre olyan felsőoktatási reformot, amely nagyobb arányban teszi lehetővé felsőfokú végzettség megszerzését, különösen a hátrányos helyzetű tanulók körében.

7. Fokozatosan szüntesse meg a szabályozott energiaárakat, eközben biztosítsa a gazdaságilag kiszolgáltatott fogyasztók hatékony védelmét. Tegyen további lépéseket a nemzeti szabályozó hatóság függetlenségének biztosítása érdekében. A működési költségek csökkentése és a bevételek növelése révén biztosítsa az állami tulajdonú vállalatok pénzügyi fenntarthatóságát a közlekedési ágazatban.

## 5. Biológiai Sokféleség Stratégia<sup>39</sup>

A Stratégia alapvetően az ökológiai rendszer megóvására irányul. Céljai az alábbiakban foglalhatók össze:

### 1. CÉL: A madárvédelmi és az élőhelyvédelmi irányelv teljes körű végrehajtása

Az uniós természetvédelmi jogszabályok hatálya alá tartozó valamennyi faj és élőhely helyzete romlásának megállítása, valamint helyzetük számottevő és mérhető javítása annak érdekében, hogy 2020-ra az aktuális értékelésekhez viszonyítva:

- (i) az élőhelyvédelmi irányelv értelmében végzett értékelések közül 100%-kal több élőhely-értékelés és 50%-kal több fajértékelés tükrözzön kedvező vagy javuló természetvédelmi állapotot, és
- (ii) a madárvédelmi irányelv értelmében végzett értékelések közül 50%-kal több fajértékelés tükrözzön stabil és jobb helyzetet.

### 2. CÉL: Az ökoszisztémák és az általuk biztosított szolgáltatások fenntartása és helyreállítása

A „zöld” infrastruktúra létrehozása és a romlásnak indult ökoszisztémák legalább 15 %-ának helyreállítása révén 2020-ra maradjanak fenn és javuljanak az ökoszisztémák és a szolgáltatásaik.

### 3. CÉL: A biológiai sokféleség fenntartásában és fokozásában a mezőgazdaság és az erdészet által játszott szerep növelése

3A) Mezőgazdaság: A biológiai sokféleség megőrzése érdekében, továbbá azért, hogy a 2010. évi uniós állapotfelméréshez képest mérhető javulás következzen be a mezőgazdaságtól függő, illetve általa érintett fajok és élőhelyek védettségi helyzetében és az ökoszisztéma-szolgáltatásokban, 2020-ra maximalizálni kell azoknak a mezőgazdasági célra hasznosított földterületeknek (legelőknak, szántóföldeknek és állandó kultúráknak) az arányát, amelyek a közös agrárpolitika biológiai sokféleséggel kapcsolatos intézkedéseinek hatálya alá tartoznak, és ezáltal elő kell segíteni a fenntartható gazdálkodást.

3B) Erdők: Annak érdekében, hogy a 2010. évi uniós állapotfelméréshez képest mérhető javulás következzen be az erdőgazdálkodástól függő, illetve általa érintett fajok és élőhelyek védettségi helyzetében és az ökoszisztéma szolgáltatásokban, 2020-ig el kell érni, hogy a fenntartható erdőgazdálkodás elvével összhangban álló erdőgazdálkodási tervek, illetve azokkal egyenértékű eszközök legyenek hatályban valamennyi köztulajdonban lévő vagy egy bizonyos (a tagállamok vagy a régiók által meghatározott és vidékfejlesztési programjukban rögzített) méretet

<sup>39</sup> Biológiai sokféleség stratégiája (Életbiztosításunk, természeti tőkénk: a biológiai sokféleséggel kapcsolatos, 2020-ig teljesítendő uniós stratégia, 2011. május 5. COM(2011) 244 ([http://ec.europa.eu/environment/nature/biodiversity/comm2006/pdf/2020/comm\\_2011\\_244/1\\_HU\\_ACT\\_part1\\_v2.pdf](http://ec.europa.eu/environment/nature/biodiversity/comm2006/pdf/2020/comm_2011_244/1_HU_ACT_part1_v2.pdf)))

meghaladó, az Unió vidékfejlesztési politikája keretében finanszírozott erdőgazdaságra vonatkozóan.

**4. CÉL: A halászati erőforrások fenntartható kiaknázásának biztosítása**

2015-ig el kell érni a legnagyobb fenntartható hozamot (Maximum Sustainable Yield; MSY). Az életkor és a méret szerinti megoszlás tekintetében egészséges állományú populációk elérése halászati gazdálkodás révén, más állományokra, fajokra és ökoszisztémákra gyakorolt számottevő kedvezőtlen hatások nélkül, a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv szerinti követelményeknek megfelelően a jó környezeti állapot 2020-ig történő elérését támogatva.

**5. CÉL: Az idegenhonos özőnfajok elleni küzdelem**

2020-ig meg kell határozni és fontossági szempontból rangsorolni kell az idegenhonos özőnfajokat és betelepedési útvonalakat, meg kell fékezni vagy fel kell számolni a kiemelt fajokat, és az újabb idegenhonos özőnfajok betelepedésének és meghonosodásának megakadályozása érdekében szabályozni kell a betelepedési útvonalakat.

**6. CÉL: Hozzájárulás a biológiai sokféleség globális csökkenésének megelőzéséhez**

Az Unió 2020-ig fokozottabban járjon hozzá a biológiai sokféleség globális csökkenésének megelőzéséhez.

## 6. Víz Keretirányelv (VKI)

A Víz Keretirányelv a felszíni és felszín alatti vizek minőségének megőrzése és mennyiségének védelme szempontjából alapvető dokumentum. Az irányelv a felszíni vizekre a következő környezeti célkitűzések elérését tűzi ki:

- a víztestek állapotromlásának megakadályozása;
- a természetes állapotú felszíni víztestek esetén a jó ökológiai és jó kémiai állapot megőrzése vagy elérése (vagy a kiváló állapot megőrzése);
- az erősen módosított vagy mesterséges felszíni víztestek esetén a jó ökológiai potenciál (a hatékony javító intézkedések eredményeként elérhető állapot) és jó kémiai állapot elérése;
- az elsőbbségi anyagok által okozott szennyezések fokozatos csökkentése és a kiemelten veszélyes anyagok bevezetéseinek, kibocsátásainak és veszteségeinek megszüntetése vagy fokozatos kiiktatása.

A felszín alatti vizekre a VKI-ban előírt célok kiegészülnek a felszín alatti vizek védelmére vonatkozó 2006/118/EK<sup>40</sup> irányelvben foglaltakkal:

- a felszín alatti vizek szennyezésének korlátozása, illetve megakadályozása;
- a víztestek állapotromlásának megakadályozása;
- a víztestek jó mennyiségi és jó kémiai állapotának elérése;
- a szennyezettség fokozatos csökkentése, a szennyezettségi koncentráció bármely szignifikáns és tartós emelkedő tendenciájának megfordítása.

<sup>40</sup> 2006/118/EK Irányelv a felszín alatti vizek szennyezés és állapotromlás elleni védelméről (2006. december 12.)

Mindezeken túlmenően a vizek állapotától függő, az egyes víztestekhez közvetlenül, vagy csak közvetetten kapcsolódó védett területeken teljesíteni kell a védetté nyilvánításukhoz kapcsolódó speciális követelményekkel összefüggő célkitűzések eléréséhez szükséges intézkedéseket, a vizeket, illetve a vízgyűjtőket érintően. Védett területeknek az ivóvízkivételek védőterületei, a tápanyag- és nitrát-érzékeny területek, a természetes fürdőhelyek és a természeti értékei miatt védett területek minősülnek.

## 7. Blueprint – Az európai vízkészletek megőrzése<sup>41</sup>

A terv három pilléren nyugszik:

- A már hatályos szabályozások végrehajtásának javítása
- Integráció: más szakpolitikai területekbe való fokozott integrációra van szükség, például a közös agrárpolitika (KAP), a kohéziós és strukturális alapok, valamint a megújuló energiára, közlekedésre és integrált katasztrófavédelemre vonatkozó szakpolitikák esetében
- A jelenlegi szabályozási keretrendszerben nem szereplő témák szabályozása (ilyen kevés van), főleg a vízgazdálkodás hatékonyságának területén.

A Blueprint tehát elsősorban szabályozási változtatások révén kíván eredményt elérni a földhasználatok, a vízszennyezés (új szennyezőanyagok figyelembe vétele, pl. peszticidek, gyógyszerek, gyógyszermaradványok), a hatékony vízfelhasználás terén. Kiemeli ezen területeken végzett beavatkozások (pl. vízenergia, folyami hajózás, stb.) esetén a környezeti hatásvizsgálat és a stratégiai környezeti vizsgálatok fontosságát. Kulcskérdésnek tartja a vízarázást, a vízszámlák készítését. (A vízszámlák lényegében azt mutatnák meg, hogy egy adott vízgyűjtő területre mennyi víz folyik be, és mennyi víz távozik onnan, így a vízgazdálkodásban világosan és egyértelműen látható lenne, mennyi vízzel lehet gazdálkodni egy-egy területen.)

A konkrét célkitűzések közül az alábbiakban kiemeljük azokat, melyek konkrét beavatkozással is együttjárhatnak (nem csak jogi, intézményi feltételük van):

- Vízfelhasználás csökkentése a mezőgazdaságban
- A vízfogyasztás tudatosítása (például a globális kereskedelem tárgyát képező javak virtuális víztartalma)
- A természetes vízmegtartást segítő intézkedések használatának maximalizálása (zöld infrastruktúra)
- Hatékony vizet használó berendezések az épületekben
- Víz újrafelhasználásának maximalizálása
- Az árvíz kockázat csökkentése
- Az aszály kockázat csökkentése
- Jobb tudásalap
- A szennyezés kérdésének megoldása

<sup>41</sup> „Az európai vízkészletek megőrzésére irányuló terv” („Blueprint”) (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0673:FIN:HU:PDF>)



*Alapvetően a VKI-nál, az előző pontnál leírtak a mérvadók. A 2. prioritástengelyben megfogalmazott vízi közmű rendszerek hatékonyabb működtetése*

## 8.A fenntarthatóság felé való átmenet nemzeti koncepciója - Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia 2012-2024 (NFFK)<sup>42</sup>

A dokumentum megállapítja, hogy:

A 2007-ben a kormány által elfogadott első hazai Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia elsősorban a fenntarthatósági elsőbbségi célok kidolgozására fókuszált ágazati szemléletben. Jelen, második Keretstratégia középpontjába a nemzeti erőforrásaink állapotának bemutatása, a jövő generációkat „eladósító” folyamatok azonosítása, valamint az erőforrások megfelelő karbantartását segítő intézményrendszer kialakítása áll.

A nemzeti erőforrások terén mutatkozó, nem fenntartható állapotok javítása a folyamatok, ok-okozati kapcsolatok gyökerének, alapvető hajtóerőinek kezelését igényli. A tüneti kezelés – bár a jelenben könnyebben elviselhető helyzetet teremthet – hosszú távon nem segít, a problémák újratermelődnék.

A Keretstratégia szemléletében a fenntarthatóság felé való átmenet célja a közjó tartós biztosítása. A jó élet lehetőségének alapjait jelentő erőforrásaink hosszabb távú megóvása a rövidtávú érdekekkel egyensúlyba hozó kormányzást, szabályozást és gazdálkodást jelent. A fenntarthatósági politika középpontjába pedig – az eddigi ágazati megközelítés helyett – az embert és a közösségeket kell helyezni.

A nemzet fenntarthatósági politikájának átfogó célja a folytonosan változó társadalmi/humán-gazdasági-természeti külső környezethez való alkalmazkodóképesség feltételeinek biztosítása, az ahhoz szükséges kulturális adaptáció minőségi javítása. A négy alapvető nemzeti erőforrás területén a célok rendszere a következő:

- **Emberi erőforrások:** Cél a népességében stabil, egészséges, a kor kihívásainak megfelelő készségekkel és tudással rendelkező emberek alkotta, a kirekesztettséget fokozatosan csökkentő társadalom.
- **Demográfia:** Közép távon kívánatos és elérhető a születések számának növelése, a halandóság csökkentése, ezek eredményeképpen a népességfogyás lelassítása, hosszú távon a népességszám stabilizálása. Mivel a társadalom öregedése nem elkerülhető, fontos az idős emberek egészségének megőrzése, a társadalmi együttműködésben való szerepük lehetőségének biztosítása. A súlyos problémát jelentő elvándorlás lefékezéséhez szükség van a kritikus mértékben érintett szakmákban versenyképes munkabérek biztosítására. Meg kell kezdeni egy bevándorlási politika kialakítását.
- **Egészség:** A halandóság csökkentésében a közép-európai régiós átlaghoz való felzárkózás a cél, ezzel együtt a betegségteher túlnyomó részét adó, jelentős mértékben az életmódtól függő krónikus nem fertőző megbetegedések számának csökkentése, az egészségkockázatos magatartási formák arányának, valamint a környezeti kockázati tényezők mérséklése.
- **Tudás:** Olyan oktatás-nevelés-képzés (és kulturális intézményrendszer) kialakítása a cél, amely egyfelől fejleszti az értékeket, erkölcsi normákat, a társadalmi minőséget, az érzelmeket, a közösségekhez való kötődést, rendszerszemléleti képességet ad, másfelől biztosítja a munkavégzéshez szükséges tudás, készségek és kompetenciák elsajátítását, a társadalmi tanulás új formáinak létrejöttét, kialakítja az életen át tartó tanulásra való igényt. Az intézményrendszer törekszik az egyenlő esélyű hozzáférés biztosítására a társadalmi egyenlőtlenségek csökkentése érdekében. Fontos a fenntarthatóságot

<sup>42</sup> [http://www.nfft.hu/dynamic/NFFS\\_rovid\\_OGYhat\\_melleklete\\_2012.05.16\\_vegso.pdf](http://www.nfft.hu/dynamic/NFFS_rovid_OGYhat_melleklete_2012.05.16_vegso.pdf)

szolgáló hétköznapi életstratégiákkal kapcsolatos (pl. egyszerű mezőgazdasági, kertművelési és háztartási) ismeretek átadása is. A minőségi oktatást szolgálja az oktatásban töltött idő növelése és az oktatási rendszer szelektivitásának csökkentése. Cél továbbá, hogy a gazdasági-társadalmi fejlődés fő forrásává a tudás és az innováció váljon, s hogy növekedjen a foglalkoztatható emberek száma.

- **Társadalmi kohézió - Leszakadó csoportok integrációja:** A szegénység vagy az etnikai alapú társadalmi kirekesztettség az egyik leg súlyosabb akadálya a szolidáris, tudásalapú, egészséges társadalom megteremtésének [C2.1].
- **Társadalmi erőforrások:** Cél a fenntarthatóságot támogató kultúra kialakítása, a fenntartható társadalom szempontjából pozitív értékek, erkölcsi normák és attitűdök erősítése. Mivel minden társadalom környezete folyamatosan változik, e változáshoz saját önazonosságunk megtartása mellett alkalmazkodnunk kell. Ebből fakadóan karban kell tartanunk azon ismereteinket, amelyek a közösség összetartozását és fennmaradását szolgálják.
- **A bizalom infrastruktúrájának erősítése:** Elkerülhetetlen a korrupció és a gazdasági járadékvadászat elleni fellépés, a normák betartásának biztosítása, a társadalmi-gazdasági kapcsolatok befolyásoló állami szabályzórendszer stabilitásának megteremtése, a kormányzás kiszámíthatóságának erősítése.
- **A munka társadalmi körülményei:** Növelni kell a munkakörülményekkel való elégedettséget és örömezt, a szervezeti kultúra fejlesztésével csökkenteni kell a munkahelyi stresszt. A társadalmi kirekesztettség mérséklését célzó programok segítségével a munkába bevonható polgárok körét bővítjük, a foglalkoztatottságot javítjuk.
- **A családi értékek erősítése:** Támogatandó a párkapcsolatokhoz, házassághoz kapcsolódó értékek (a nevelésben, továbbá a civil szervezetek és egyházak segítségével).
- **A múlt örökségének ápolása, kulturális szolgáltatások fejlesztése:** Kívánatos a társadalmi összetartozás erősítése, a bizalom újratermelése, működőképes közösségi hálózatok fenntartása, a fenntarthatósággal kapcsolatos értékek erősítése, a kulturális hagyományok felélesztése, a kulturális sokszínűség elismerése, szellemi, tárgyi és épített örökség megőrzése, értékeinek kibontakoztatása, fenntartható használata.
- **Természeti erőforrások:** A környezeti eltartóképességet, mint a gazdálkodás korlátját kell érvényesíteni.
- **Biodiverzitás, megújuló természeti erőforrások:** Az Európában egyedülálló fajgazdagság fenntartása, a táj és a természeti értékek megőrzése, az ökoszisztéma-szolgáltatások kimerítésének megakadályozása szükséges. Fontos cél a talaj termőképességének fenntartása, a természetes területek beépítési sebességének csökkentése, a fenntartható hozamon<sup>2</sup> alapuló gazdálkodás a megújuló erőforrásokkal.
- **Az embert érő környezeti terhelések csökkentése:** Az emberi egészséget és életminőséget veszélyeztető kibocsátásokat korlátok között kell tartani, azokat megfelelően szabályozni szükséges.
- **Nem megújuló természeti erőforrások:** Szükséges az ésszerű, beosztó gazdálkodás az ásványkincsekkel és az energiahordozókkal.
- **Gazdasági (fizikai) erőforrások:** Fontos az önrendelkezés megfelelő szintjének fenntartása a gazdaságpolitikai döntésekben. Cél a fizikai tőke szelektív gyarapítása, a közösségi tőkejavak amortizációjának pótlása. Kiemelt feladat a vállalkozói réteg megerősítése, a hazai tőkebefektetések fokozatos növelése, külföldi kitértségünk csökkentése. Fontos a lokalizáció és a nemzetközi gazdasági kapcsolatok kihasználása közötti ésszerű arány megteremtése, a helyi gazdasági kapcsolatok (pl. város és vidéke) erősítése.



- **A vállalkozói tőke és az innováció erősítése, a foglalkoztatás bővítése:** Cél a vállalkozások fenntartható fejlődéséhez szükséges üzleti környezet fejlesztése, a bizalom infrastruktúrájának erősítése, az innovációs ráfordítások és a forrásfelhasználás hatékonyságának növelése, a környezetterhelést csökkentő technológiák elterjedésének ösztönzése
- **Költségvetési politika:** Szükséges az államadósság ésszerű szintre csökkentése, a prudens költségvetési gazdálkodás tartósítása.
- **Életpálya-finanszírozás:** Kiemelt feladat a korosztályos egyensúly, az erőforrások generációk közötti, jóléti célú (pl. gyermektámogatások és nyugdíj) átcsoportosítása egyensúlyának fokozatos visszaállítása.

## 9. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK)<sup>43</sup>

Az átfogó célon belül az alábbi részletes célokat tűzi ki e dokumentum:

- **A versenyképes, innovatív gazdaság:**
  - A fejlődési potenciált hordozó ágazatok (pl.: Autó- és járműipar, elektronikai iparágak, híradástechnika, egészségipar, gyógyszeripar, orvosi berendezés és eszközgyártás, élelmiszeripar, építő- és építőanyag ipar, logisztika, gépipar, szerszámgyártás, vegyipar, környezetvédelmi ipar) fejlesztése
  - A geotermális és megújuló energetikai potenciál kihasználása, az energiahatékonyság növelése és a zöld gazdaság előmozdítása
- **Életképes vidék, egészséges élelmiszertermelés és ellátás:** Cél a vidéki térségek népességeltartó és népességmegtartó képességének javítása, ennek érdekében tájaink természeti értékeink, erőforrásaink megőrzése, a sokszínű és életképes agrártermelés, az élelmezési és élelmiszerbiztonság megteremtése, a vidéki gazdaság létalapjainak biztosítása, a vidéki foglalkoztatás növelése, a vidéki közösségek megerősítése, a vidéki népesség életminőségének javítása.
  - A foglalkoztatást és a természeti erőforrások fenntartható módon történő felhasználását biztosító, életképes agrár- és élelmiszergazdaság, valamint a termelés szerkezet kialakítása.
  - A természet-, táj- és környezetvédelem szerepének erősítése, a biológiai sokféleség megőrzése, a vidéki örökség, vidéki térségeink táji, társadalmi, gazdálkodási és építészeti értékeinek megőrzése és értékalapú fejlesztése, a hagyományápolás és a helyi identitás erősítése.
- **Stratégiai erőforrások megőrzése, fenntartható használata és környezetünk védelme:** Cél a természeti erőforrásokkal való takarékos és hatékony gazdálkodás, így a fenntartható energiagazdálkodás, a zöldgazdaság-fejlesztés, a stratégiai természeti erőforrások (a víz, a talaj, az ásványkincsek) fenntartható használata, a biodiverzitás megőrzése, a természeti értékek védelme, a környezetminőség javítása és a környezetbiztonság erősítése. További cél a fenntartható életmód, fogyasztás és termelés elterjesztése, a környezettudatosság erősítése. Ez magába foglalja:
  - Természeti erőforrásaink fenntartható és stratégiai szemléletű védelmét, és takarékos felhasználását;
  - Az élővilág, a termőföld, a talajok és a vízbázisok védelmét, az ivóvízminőség javítását, illetve a tájgazdálkodási keretbe illesztő vízgazdálkodást;
  - Az energiahordozókkal, építőipari alapanyagokkal való fenntartható gazdálkodást és az ásványkincsek védelmét;
  - A biológiai- és táji sokszínűség valamint a hazai erdők védelmét, megőrzését;

<sup>43</sup> <http://www.nth.gov.hu/oftk/index.html>

- A zöldgazdaság bővítését, a környezetvédelmi ipar fejlesztését, energia-takarékosság és –hatékonyság, energiabiztonság, megújuló energia térségi autonóm energiaellátási rendszerekben való fenntartható hasznosítása, geotermikus energia komplex hasznosítása, földhő hasznosítás;
- A klímabiztonság megteremtését, a települési és intézményi klímavédelmet, valamint a klímaváltozáshoz való alkalmazkodást;
- A környezetvédelmet és a környezetbiztonságot;
- A környezeti oktatást, nevelést és szemléletformálás erősítését.

Az OFTK területi specifikus célokat is megfogalmaz. Ezen belül kiemelendő a vidéki térségek népességeltartó képességének növelése cél, melyben nevesíti: a klímaváltozás hatásai által különösen érintett vidéki térséget (pl.: a Duna-Tisza közti Homokhátság), ahol növelni kell a térségek alkalmazkodó képességét. (e törekvés nem kizárólagosan a vidéki térségeket érinti, a kedvezőtlen klímahatások ellen a városainkban is védekezni kell).

## 10. Nemzeti Vidékstratégia 2012 – 202044

A Nemzeti Vidékstratégia vidéki Magyarország egészének megújítása érdekében a természeti erőforrások fenntartható hasznosítására alapozva határozza meg az agrár- és élelmiszergazdaságra, a vidékfejlesztésre, valamint a környezetvédelemre vonatkozó célkitűzéseket és a megvalósításukhoz szükséges programokat.

A stratégia átfogó célkitűzése a vidéki térségeink népességeltartó és népességmegtartó képességének javítása. Ezen átfogó célkitűzés jegyében cél egy olyan vidékfejlesztési program megvalósítása, amely az emberek és a közösség értékeire építve, a hagyományokat ápolva, a táji és épített környezet értékeit megőrizve, a természeti erőforrásokkal fenntartható módon gazdálkodva, a mezőgazdaságot és a nem mezőgazdasági tevékenységet folytató vidéki vállalkozásokat fejlesztve nyújt esélyt a vidéki élet megbecsültségének és vonzerejének helyreállítására, a vidéken élők életminőségének átfogó javítására, a vidék, és általa az ország felemelkedésére.

A stratégia legfontosabb célja, hogy a vidék ne jelentsen életminőségi hátrányt. A vidéki élet választható életforma legyen, ne az anyagi kényszerek, korlátok tartsák falun, tanyán az embereket, hanem a vidéki környezetben elérhető életminőség és a megélhetés biztonsága legyen a vidéki élet alapja. Ehhez nemcsak a gazdasági és fizikai életesélyeket szükséges kiegyenlíteni, javítani, hanem azt a szemléletet is szükséges megváltoztatni, amely a vidékhez, a faluhoz, a tanyához a lemaradást, a hátrányos helyzetet köti. A stratégia központi eleme annak tudatosítása, hogy a vidék érték, a mezőgazdaság értékteremtő tevékenység. A stratégia a fenti átfogó célkitűzés elérése érdekében az alábbi öt stratégiai célt fogalmazza meg:

– **Tájaink természeti értékeinek, erőforrásainak megőrzése:**

- a táji sokféleség, az élővilág sokféleségének, a gazdálkodás szempontjából is kulcsfontosságú természeti erőforrások, vagyis a talaj és a vízkészletek, vízbázisok védelme, mennyiségi és minőségi megőrzésük, mindezzel összefüggésben a környezetbiztonság növelése
- a táj és a benne élő, a tájat gondozó ember együttműködésének helyreállítása
- mással nem pótolható biológiai és ökológiai alapok és a jó környezeti minőséget „szolgáltató” környezeti rendszerek megőrzése, fejlesztése
- az egészséges és jó minőségű mezőgazdasági termékek és élelmiszer biztosítása

– **Sokszerű és életképes agrártermelés:**

- agrár- és élelmiszergazdaság életképességének növelése, piaci pozícióinak javítása
  - az állattartás egyensúlyának helyreállítása
  - a tájfenntartást és az erőforrások megőrzését biztosító, a hazai és a helyi biológiai alapokra támaszkodó gazdálkodás, kiemelten az ökológiai gazdálkodás térnyerésének elősegítése
  - az ágazat foglalkoztatási szerepvállalásának növelése, a foglalkoztatást biztosító tevékenységek és üzemszerkezeti formák erősítése, a nemzeti földtulajdonlás védelme
  - az életképes gazdálkodást biztosító föld- és birtokpolitika megvalósítása, továbbá az alulról szerveződő együttműködések ösztönzése
- **Élelmezési és élelmiszerbiztonság:**
- az élelmiszerek jó minőségére és sokféleségére törekvő, a hazai és a helyi alapanyagokra támaszkodó, fenntartható, a környezeti szempontokat szem előtt tartó élelmiszertermelés,
  - a jó minőségű és elegendő, az exportunkat is szolgáló élelmiszerek előállítása
  - a hozzáadott érték növelésével a bel- és külpiazi jelenlét növelése, a magyar élelmiszer presztízsének javítása
- **A vidéki gazdaság létalapjainak biztosítása, a vidéki foglalkoztatás növelése:**
- a vidéki térségek, települések, kiemelten a falvak és a tanyák gazdasági létalapjának megerősítése, újjászervezése, a vidéki gazdaság több lábra állítása, mindezzel a megélhetés biztosítása, a munkahelyek megőrzése és a foglalkoztatás növelése
  - a helyi közösségek által megfogalmazott, a helyi adottságokra, sajátosságokra, erőforrásokra építő helyi gazdaságfejlesztési programok segítése
  - komplex helyi gazdaságfejlesztési programok támogatása,
  - a kulturális örökség érték alapú fejlesztése, bekapcsolása a turizmus rendszerébe
- **A vidéki közösségek megerősítése, a vidéki népesség életminőségének javítása**
- a vidékről történő elvándorlás megállítása,
  - a fiatalok gazdálkodásra, a vidéki élet vállalására, helyben maradásra való ösztönzése
  - a város és vidéke szoros kapcsolatának helyreállítása, területi egyenlőtlenségek csökkentése
  - a vidéki életminőség átfogó javítása
  - a vidéki helyi közösségek megerősítése, újjászerveződésének támogatása

## 11. Magyarország Hozzájárulása a Duna Stratégia Fejlesztéséhez<sup>45</sup>

A közösségi célok leírása mellett fontosnak tartottuk kiemelni, hogy országunk, hogyan akar hozzájárulni ehhez a térségi fejlesztéshez. A 1150/2010 (VII.9.) Kormányhatározathoz mellékletében erre vonatkozóan a következők állnak:

- **Az élhető Duna térség**
  - Az EU2020 stratégia célrendszeréhez történő alkalmazkodás;
  - Az európai gazdaság válságból való kitörés elősegítése;
  - Zöld gazdaságfejlesztés, és beruházások;
  - Környezettudatos megközelítés: erősödjön a Dunamenti együttműködés az olyan fő környezeti kihívások tekintetében, mint az erőforrások fenntartható használata, a vízkészletek ökológiai szempontú hasznosítása, vagy a fenntartható agrárszektor és az élelmiszerbiztonság előre mozdítása, ezzel is növelve a vidék népességmegtartó erejét;
  - Szabadságjogokat gátló akadályok tényleges lebontása, mind gazdasági (KKV-k, kutatásfejlesztés), mind infrastrukturális (energia-hálózatok összekapcsolása, fenntartható mobilitás, átjárható határok,) mind kulturális értelemben;
  - A régió gazdaságának és versenyképességének, s végső soron polgárai jólétének növelése.
- **A víz, mint európai érték – a felelős vízkormányzás**
  - Az édesvizek – folyóvizeink, felszín alatti vizeink – mennyiségi és minőségi megőrzése illetve fenntartható hasznosítása;
  - Az ún. „felelős vízkormányzás” során több, látszólag egymással ellentmondó érdeket kell összehangolni a stratégiai vízkészletek megőrzése érdekében, így egyszerre kell megvalósítani a vízigények biztosítását (ivóvízigények, ipari, közlekedési, térségi stb. vízigények), továbbá a stratégiai vízkészletek megőrzését, beleértve az ökológiai vízigény biztosítását is, valamint a vizek megfelelő minőségének megőrzését;
  - A Duna Stratégia jó példája kell legyen az integrált vízgazdálkodás megvalósításának. Ez a Víz Keretirányelvben előírt környezeti célkitűzések elérésén kívül a társadalom vízigényeinek megfelelő gazdasági és szociális célok elérését jelenti;
  - A „felelős vízkormányzás” csak egy a tagállamok által közösen, az egymásrautaltság jegyében kialakított, terület- és gazdaságpolitikai koncepcióba ágyazva valósítható meg. Fel kell mérni a vízigényeket és rendelkezésre álló vízkészletet, meg kell teremteni a vízkészletek rendelkezésre állását biztosító infrastruktúrát (beleértve a vízkárelhárítást biztosító és a tározást szolgáló vízi létesítményeket, valamint vízszétosztást biztosító vízkormányzási rendszereket), s végül biztosítani kell a fenntartható, azaz a vízkészlet megőrzést támogató és a vizek minőségi

<sup>45</sup> [http://www.mfa.gov.hu/NR/rdonlyres/53CF640E-631A-4CE6-9C28-D9BoA4775B65/0/DS\\_magyar\\_hozzajarulas\\_III\\_100621\\_hu.pdf](http://www.mfa.gov.hu/NR/rdonlyres/53CF640E-631A-4CE6-9C28-D9BoA4775B65/0/DS_magyar_hozzajarulas_III_100621_hu.pdf)

védelmét szolgáló, vízhasználatok szabályrendszerét, illetve ösztönözni azok megvalósítását.

– **Fenntartható közlekedés**

- A hajózás feltételeinek javítása, ezen belül a hajózást akadályozó gázlók és szűkületek megszüntetése a vízgazdálkodás, a környezet- és természetvédelem feltételeinek egyidejű javításával;
- A dunai hajózás hasznaiból való kölcsönös részesedés érdekében javasolható a Közép-európai Hajózási Társaság létrehozása. Másfelől, felismerve „a hajókat igazítjuk a folyókhoz, nem pedig a folyót a hajókhoz” elv fontosságát, létre kell hozni a közös Közép-Európai Hajóépítő klasztert.
- TEN-T folyosó fejlesztések: V. pán-európai közlekedési folyosó (Lyon – Velence – Trieszt – Ljubljana – Budapest – Ungvár –Lemberg – Kijev), 17. számú kiemelt TEN-T projekt, a Magistrale gyorsvasút (Párizs – Strasbourg – Stuttgart – Bécs-Pozsony) Budapestet is elérje, az ún. Central European Transport Corridor (CETC-Route 65) megvalósítása a TEN-T hálózatba az M4-M8, illetve az M9 szakaszokat a Via Carpatia útvonal integrálása a TEN-T hálózatba;
- A magyar légi-irányítási rendszer fejlesztése.

– **Az energiaellátás biztonságának javítása, a piaci verseny erősítését és a klímaváltozás káros hatásainak mérséklése**

- A New European Transmission System (NETS) megvalósulásával egyesíthető az ebben résztvevő országok gázhálózata és egységes hálózat jön létre;
- A Nabucco gázvezetéknek, valamint az adriai LNG kapacitás kifejlesztése. Kiemelt célkitűzés, hogy a majdani horvátországi LNG-terminál kapacitásai Magyarország számára is hozzáférhetővé váljanak;
- Magyarország támogatja a Druzhba (Barátság) olajvezeték modernizálását;
- Magyarország kiemelt jelentőségűnek tartja az észak-déli gáz-összeköttetés kiépítését a régió gázellátásának szempontjából;
- Az elektromos hálózat összeköttetése a Magyarország és Horvátország, ill. Magyarország és Románia között szintén magyar prioritás.
- A megújuló energiaforrások fokozott használat, különös tekintettel a térség bioenergia (biomassza, biogáz, bioüzemanyag) termelő képességére. A biomassza felhasználása során ugyanakkor maradéktalanul figyelembe kell venni a fenntarthatósági követelményeket.
- Magyarországnak speciális adottságokkal és tudásanyaggal rendelkezik a geotermikus energia terén, így érdekelt annak minél szélesebb körű használatában; törekszik geotermikus technológiai klaszter, ill. klaszterek létrehozására.
- Az épületek energiahatékonyságának, és ahol lehetőség van, megújuló energiával történő ellátásának programja;
- A városi térségek energiahatékonysági törekvéseinek összehangolása.
- Magyarország a közlekedés energiafelhasználásának csökkentését, a tisztább közlekedési módok preferálását fontosnak tartja a térség fenntartható fejlesztése szempontjából is



– **Tudás és innováció**

- Az oktatás és kutatás-fejlesztés összehangolt fejlesztése a régióban. Az együttműködés, a Dunai Tudományos Klaszter ígéretes kezdeményezés, amely bővíthető a doktori tanulmányok, az oktatói és hallgatói mobilitás programjával;
- A Duna-térség közös kutatási programja (ERANET) kereteinek kidolgozása, és a program megvalósítása;
- Magyarországi intézmények bekapcsolása a tudomány, kutatás-fejlesztés közös programjaiba. Lásd pl. Andrassy Gyula Német Nyelvű Egyetem, amely a Duna Stratégiát megelőző ulm-i együttműködés sikeresen megvalósított projektje, vagy a Közép-Kelet Európai Környezetvédelmi Kutatóközpont (REC) Szentendrén, vagy az Európai Technológiai Intézetet(EIT).

## 12. Nemzeti Vízstratégia (NVÍZS)

A stratégia feladata a vizek kezelésével kapcsolatos célkitűzések meghatározása, és a feladatok megoldásához szükséges intézkedések megvalósítási feltételeinek megteremtése, az öntözéses gazdálkodás lehetőségeinek megteremtése, a klímaváltozás és az aszály káros hatásainak megelőzése és mérséklése. A stratégia célkitűzései:

- Magyarország elsődleges célkitűzése felszíni- és felszín alatti vizeinknek a Víz Keretirányelv szerinti „jó” minőségi és mennyiségi állapotának elérése és megőrzése, valamint a velük való hosszú távú és fenntartható gazdálkodás a Vízgyűjtő-gazdálkodási Tervek és a Nemzeti Környezetvédelmi Programban foglaltaknak megfelelően
- A klímaváltozás hatásainak mérséklése, beleértve az aszálykezelési feladatokat, az aszály stratégia kidolgozása
- Az öntözési feltételek javítása, az öntözéses gazdálkodás feltételeinek biztosítása, a csapadékgazdálkodás támogatása, a mezőgazdaság versenyképességének javítása
- A mezőgazdasági termelők terheinek csökkentése, a termelés biztonság vízgazdálkodási feltételeinek stabilizálása
- A települések és a lakosság nem ivóvíz célú vízszükségletének biztosítására a csapadékvíz helyben hasznosításának támogatása, a helyi víztározás pályázatainak elősegítése
- Az állam fokozott felelőssége mellett és a vízbiztonság megteremtése érdekében az árvizek és belvizek kezelése során a megelőzés, a vizek lehetőség szerinti visszatartása, a tározás növelése
- A Nitrát Irányelv követelményeinek teljesítése a kijelölt érzékeny területeken, a jó mezőgazdasági gyakorlat végrehajtásának elősegítése
- Az állam szerepének erősítése a vízilétesítmények vagyionkezelésében, a vízszolgáltatásban, a víziközmű szolgáltatásban, a víziközművek állapotának javításában, az EU szabályozás teljesítésében (települési szennyvíz irányelv, ivóvízminőség irányelv)
- A vízügyi hatósági, felügyeleti tevékenység erősítése, megfigyelő rendszerek, adatbázisok fejlesztése
- A közfoglalkoztatással ellátható vízgazdálkodási feladatok bővítése, egységes ellátási rendszerének kidolgozásával a feladatellátás stabilitásának megteremtése
- A nemzetközi együttműködés erősítése a vízgazdálkodás területén



- Az állami vízgazdálkodási feladatok működési és fenntartási finanszírozása, egységes normatívák (munkanemenként és tevékenységenként fajlagos költségek) bevezetésével
- A szakterületi oktatás és képzés megújítása a kor tudományos színvonalának megfelelően, valamennyi korosztály számára az óvodástól a felnőttoktatásig
- Kutatás anyagi és infrastruktúrahálózatának kiépítése és fejlesztése



## 13. Országos Hulladékgazdálkodási Terv

Részletes célok, feladatok és szükséges intézkedések az egyes hulladéktípusokra a következők:

### **Önkormányzati felelősségi körbe tartozó hulladékok**

#### **Települési hulladék esetén:**

Cél:

- elkülönített hulladékgyűjtési rendszerek fejlesztése.
- az újrahasználat növelése,
- hulladékgazdálkodási életciklus elemzések alkalmazása, a környezeti szennyezések és a nyersanyag felhasználás csökkentése érdekében

Feladat

- elkülönített hulladékgyűjtési rendszer kiépítése 2015-ig
- újrahasználati központok kialakítása
- életciklus elemzések módszertanának beépítése a hulladékgazdálkodási jogi szabályozásba

Szükséges intézkedések:

- elkülönített hulladékgyűjtés infrastruktúrájának biztosítása a lakosság számára
- az elkülönítetten gyűjtött vagy válogatott, hasznosítható összetevők lerakásának megszüntetése. Az elkülönített hulladékgyűjtésre és a biológiailag lebomló hulladék kezelésére vonatkozó, számszerű jogszabályi kötelezettségek meghatározása szükséges. A 2020-as 50%-os hasznosítási arány eléréséhez szükséges a kötelező elkülönített gyűjtés bevezetése 2014-től, és később pedig a betétdíj kötelező alkalmazását kell előírni.
- a települési hulladék érintő informatikai rendszerek összehangolása, működésük fejlesztése, adatellenőrzések fejlesztése, különböző informatikai rendszerek összekapcsolása, egységes lekérdező rendszerek, hozzáférések rendezése.
- az újrahasználati központok hálózatának megtervezése, a befogadható hulladék és a működés rendjének meghatározása.
- hulladékkezelő létesítmények fejlesztése.
- a hulladékelhagyás, illetve az illegális hulladéklerakás felderítése, felszámolása hatékonyabbá tehető közmunka

#### **Hulladéktörvény hatálya alá tartozó szennyvíziszap esetén:**

Cél:

- a szennyvíziszapban hasznosítható energia és növényi tápanyagok minél nagyobb arányú kinyerése és visszaforgatása, a környezeti kockázatok csökkentése, a talajok fokozott védelme. A szennyvíziszapok foszfortartalmának minél gazdaságosabb és hatékonyabb kinyerése
- az iszap mezőgazdasági kihelyezése során a környezeti biztonságot javítani kell a talajok fokozott védelme érdekében
- szennyvíziszap hasznosítás elősegítése
- a települési szennyvíz kezeléséről szóló 91/271/EGK irányelvben foglalt határidős kötelezettségek teljesítése.

Feladat:

- a szennyvíziszapok növényi tápanyagtartalmának kinyeréséhez szükséges jogszabályi, technológiai háttér megteremtése
- az iszap mezőgazdasági kihelyezésével kapcsolatban a vonatkozó határértékek szigorítása



- 25.000 LE szennyezőanyag-terhelés feletti szennyvíztisztító telepeken a rothasztók kötelező kiépítése és a biogáz előállítás és hasznosítás kötelezővé tétele.

Szükséges intézkedések:

- jogszabály módosítások
- K+F
- a szennyvíziszap kezelés innovatív módszereinek hazai bevezetésének előkészítése, adaptációja
- fejlesztési igények felmérése, megvalósítás
- szükséges hulladékkezelő létesítmények kiépülésének ellenőrzése
- új szennyvíziszap agglomerációk létrehozása, önkormányzatok aktív közreműködésével, térségi szemlélet adaptálásával.
- korszerű szennyvíziszap-kezelési lehetőségek vizsgálata és regionális szennyvíziszap

### **Gyártói felelősségi körbe tartozó hulladékok**

#### **Csomagolási hulladék esetén**

Cél:

- betétdíjas rendszerek kiépítése
- a hasznosítás és anyagában hasznosítás növelése szükséges az Európai Unió által 2012-re meghatározott mértéken túl is, a települési szilárd hulladékon belüli elkülönített hulladékgyűjtést fokozni kell
- a települési papír, műanyag, fém és üveg hulladék hasznosítását 2014-re összességében 40%-ra (NKP III.), 2020-ra 50%-ra kell növelni
- a vegyes települési hulladék haszonanyagot jelentő csomagolási hulladék tartalmának tovább kell csökkennie

Feladat:

- 2015-ig elkülönített hulladékgyűjtési rendszer felállítása

Szükséges intézkedések:

- jogszabályi kötelezettség meghatározása a betétdíj vonatkozásában
- az elkülönített hulladékgyűjtés infrastruktúrájának biztosítása
- az üveg és fém frakcióknál a jelenlegi hulladékgyűjtő sziget/hulladékgyűjtő udvar hálózatának bővítése szükséges
- az ellenőrzések fokozása a gyűjtés és a hasznosítás elszámolásában, különös tekintettel a finanszírozási rendszerrel visszaélők, és az illegálisan tevékenykedők csökkentésére

### **Gumiabroncs hulladék**

Cél:

- az újrahazsnálat előnyben részesítése, elősegítése, azaz az arra alkalmas gumiabroncsok újrafutózás útján történő hasznosítása
- a gumiabroncsok lerakásának elkerülése
- a hulladékká vált gumiabroncsok teljes körű gyűjtése és hasznosítása

Feladat:

- a használt gumiabroncsok átvételének ösztönzése
- a lerakási tilalmak, illegális égetés folyamatos ellenőrzése

Szükséges intézkedések:

- az újrahasználat, azaz az újrafutózáselősegítéséhez szükséges jogi eszközök, támogatási feltételek megjelenítése a termékdíjas és az ágazati szabályozásban, valamint az OHÜ által évente elkészítendő Országos Gyűjtési és Hasznosítási Tervben
- a kiterjesztett gyártói felelősség HKI-vel összhangban történő erősítése,
- a fogyasztóvédelem és a termékforgalmazás terén az ellenőrzés fokozása
- a környezetvédelmi hatóság, valamint az adóhatóság kibocsátással és a hulladékszállításokkal kapcsolatos ellenőrzésének fejlesztése
- átvételi, visszavételi kötelezettség bevezetése az OHT 2014-2020-as időszaka alatt
- a gyártói felelősség körébe tartozó hulladék átvételi rendszerének bővítése
- a szennyező fizet elvének betartása

### **Elemek, akkumulátorok**

#### **Cél:**

- az elemekre és a hordozható akkumulátorokra vonatkozó gyűjtési kötelezettség (2014. 35% és 2016. 45%) teljesítése
- az átvett, visszavett elemeket, illetve akkumulátorokat teljes egészében, de típustól függően 50-75%-os hatékonysággal kell újrafeldolgozni
- 2009/603/EK bizottsági határozata alapján az adatszolgáltatási és nyilvántartási rendszer megújítása

#### **Feladat:**

- gyűjtési és hasznosítási arány növelése
- az adatszolgáltatási és nyilvántartási rendszer átalakítása az új európai szabályozásnak megfelelően

#### **Szükséges intézkedések:**

- a fogyasztóvédelem és a termékforgalmazás terén az ellenőrzés fokozása az illegális, tehát a gyártói éves adatszolgáltatásokban fel nem tüntetett forgalomba hozatal, a termék szennyezőanyag tartalma, a termék élettartamának növelése, valamint a minőségbiztosítás vonatkozásában

### **Elektromos és elektronikai berendezések**

#### **Cél:**

- az elért és a 2012/19/EU irányelvben meghatározott 4 kg/fő/év gyűjtött mennyiség tartása
- legkésőbb 2018-ra (derogációs cél) a gyűjtésnek a kibocsátott mennyiség 65%-át el kell érnie

#### **Feladat:**

- az újrahasználat elősegítéséhez szükséges jogi eszközöket meg kell jeleníteni a termékdíjas és az ágazati szabályozásban
- iparágfejlesztés (hulladék mennyiségének csökkentése, hasznosítási arány növelése)

#### **Szükséges intézkedések:**

- újrahasználati központok létrehozása,
- az OHÜ-ellenőrzéseket fokozni kell a gyűjtés és a hasznosítás elszámolásában
- a termékdíj törvény és a végrehajtási rendelet módosításával erősíteni kell a kiterjesztett gyártói felelősséget a HKI-vel összhangban, különösen megelőzés, a termék szennyezőanyag tartalmának korlátozása, élettartamának növelése, és a termékből képződött hulladék bonthatósági feltételeinek javítása érdekében
- az összes elektromos és elektronikus berendezésre ki kell terjeszteni a termékdíjas szabályozást

### **Gépjárművekből származó hulladékok**

**Cél:**

- 2014. év végére az összes hulladékká váló jármű tömegarányát tekintve az újrahasználat és hasznosítás együttes arányának a 95%-ot, ezen belül az anyagában történő hasznosításának a 85%-ot, az energetikai hasznosításának a 10%-ot kell elérnie
- vissza kell szorítani a szürke- és fekete átvevő – és bontó hálózatot
- rendezni kell a jogszabályi kereteket az utolsó üzembentartó adó- és biztosítás-fizetési kötelezettség területén, kiemelten fontos az átmeneti kivonási kategória feltételrendszerének rendezése

**Feladat:**

- hasznosítási kapacitások kialakítása (különösen egyes, gazdaságosan nem hasznosítható összetevők leválogatása – műanyag, üveg, gumi, olaj –, valamint a technológiai hulladékok energetikai hasznosítása) érdekében. Elő kell mozdítani a másodlagos (reciklált) anyagokból készült termékek piacra kerülését, pl. zöld közbeszerzések rendszerének bevezetésével.
- az újrahasználat elősegítéséhez szükséges jogi eszközöket meg kell jeleníteni az ágazati szabályozásban.
- biztosítani kell a közlekedésbiztonsági szempontból kifogástalan állapotú, műbizonylatolt, számlával értékesített bontott alkatrészek térnyerését az ellenőrizetlen eredetű darabokkal szemben

**Szükséges intézkedések:**

- jogszabályi háttér felülvizsgálata
- post-shredder technológiák fejlesztése
- együttes hatósági adatbázis létrehozása

**Termelői felelősségi körbe tartozó és lakossági vonatkozású hulladékáramok  
Veszélyes hulladék**

**Cél:**

- a károsanyag-kibocsátás minimalizálása
- a veszélyes hulladék hasznosításának fokozása, fejlesztése
- a lakosság és a foglalkozásukból eredően esetlegesen kitett népességcsoportok környezeti szemléletének fokozása

**Feladat:**

- a gyűjtési kapacitások fejlesztése
- környezeti és egészségügyi tájékoztatás a veszélyes hulladék vonatkozásában

**Szükséges intézkedések:**

- kapcsolódó szemléletformáló kampányok lefolytatása, figyelembe véve a kiemelten kezelendő veszélyeshulladékáramokra előírt kötelezettségek betartásához szükséges igényeket

**Azbeszthulladék**

**Cél:**

- az azbesztet tartalmazó termékek eltávolítása és ártalmatlanítása
- az azbeszt környezetre gyakorolt negatív hatásának megszüntetése

**Feladat:**

- felelősségi területek meghatározása az azbesztmentesítés vonatkozásában (pl. az azbeszttel kapcsolatos betegségek okozta halálozások megfigyelése és dokumentálása, EMMI)

**Szükséges intézkedések:**

- a meglévő azbeszttartalmú hulladékot fogadó hulladéklerakó kapacitás felmérése, a szükséges lerakó kapacitások meghatározása és ütemezése
- előrejelzés, környezeti hatástanulmány készítése
- elektronikus információs rendszer létrehozása az azbeszttartalmú termékek eltávolításának nyomon követésére
- az Elektronikus Területi Információs Rendszer Indítása
- az elektronikus területi információs rendszer fenntartása

### **Egészségügyi hulladékok, gyógyszerhulladék**

Cél:

- elkülönített gyűjtés

Feladat:

- a keletkező hulladékok elkülönített gyűjtése
- a meglévő rendszerek műszaki állapotának, valamint a tevékenység jelenlegi logisztikájának felmérése

Szükséges intézkedések:

- a megfelelő gyűjtőeszközök, gyűjtőhelyek alkalmazása, kialakítása
- hulladék hasznosítás fejlesztése (műanyag, üveg, fém stb.);
- nem-égetéses eljárások fejlesztése az egészségügyi hulladékok ártalmatlanításának érdekében
- az egyes egészségügyi intézmények belső hulladékkezelési gyakorlatának felülvizsgálata
- az ártalmatlanító berendezések kibocsátását mérő és adatrögzítő monitoring rendszer egységes és kötelező kialakítása

### **Növényvédő szer hulladék és növényvédő szerrel szennyezett csomagolóeszköz hulladék**

Cél:

- a növényvédő szer hulladékokat a környezetre biztonságos módon kell ártalmatlanítani
- a növényvédő szerrel szennyezett csomagolóanyagok, göngyölegek gyűjtési arányát tovább kell növelni

Feladat:

- a lejárt szavatosságú történelmi hulladék, illetve hulladéknak minősülő növényvédő szerek pontos felmérése és biztonságos ártalmatlanítása (POP Nemzeti Intézkedési Terv és Nemzeti Növényvédelmi Cselekvési Terv feladata)
- törekedni kell a növényvédő szer hulladékok újbóli felhalmozódásának megelőzésére

Szükséges intézkedések:

- meg kell vizsgálni a növényvédőszeres műanyag kannák, hordók esetén a betétdíj-rendszer alkalmazásának előnyeit és hátrányait
- a szintén veszélyes hulladéknak minősülő műtrágya zsákokra ki kell terjeszteni a visszagyűjtési kötelezettséget
- a betétdíj bevezetése a növényvédő szerek, vetőmagok és műtrágyák csomagolóanyagaira

### **Hulladékolajok**

Cél:

- a hulladékáram vonatkozásában felmerülő környezeti ártalmak csökkentése

Feladat:

- el kell terjeszteni a regenerálás alkalmazását
- a lakossági és kiskereskedelmi begyűjtési rendszer fejlesztése és az ezekhez kapcsolódó szemléletformáló kampányok lefolytatása

**Szükséges intézkedések:**

- a hazai kenőolaj forgalmazók egyéni hulladékkezelési teljesítőként való bejelentkezésének jogszabályi lehetővé tétele,
- a kenőolajok termékdíjából befolyó bevételek egy részének hasznosításra fordítása
- azon kenőolajok mennyiségének visszaszorítása, melyek után nem kerül megfizetésre a termékdíj. Ennek eszköze például a kenőolajok jövedéki törvény hatálya alá vonása és a NAV fokozott ellenőrzése lehet.
- a forgalmazó gazdasági társaságok tevékenységük részeként biztosítsák az elhasznált termék visszagyűjtését

**PCB/PCT**

**Cél:**

- a károsanyag-kibocsátás minimalizálása

**Szükséges intézkedések:**

- az ipari alkalmazásokban ösztönözni kell a PCB-t helyettesítő, a környezetre és az emberi egészségre veszélyt nem, vagy csökkent mértékben veszélyt jelentő anyagok használatát.

**Egyéb, gazdasági tevékenységekből származó, nem veszélyes hulladék**

**Cél:**

- hasznosítási arányok növelése
- hulladékkezelés csökkentése a korszerűbb ipari technológiák terjedésének előremozdításával, valamint gyártásoptimalizálással

**Feladat:**

- vonatkozó jogszabályok szükség szerinti felülvizsgálata
- hasznosítási lehetőségekre irányuló kutatómunka támogatása, majd a kutatások eredményeinek, és az alkalmazható hasznosítási módoknak elérhetővé tétele (pl. kiadványokban való közzétevése) az ipari szereplők részére

**Szükséges intézkedések:**

- jogszabály módosítások (Termelési hulladékról szóló Korm. rendelet, Zöld közbeszerzésekről szóló Korm. rendelet)
- esetleges adókedvezmények támogatási és szankcionálási lehetőségek vizsgálata

**Építési-bontási hulladék**

**Cél:**

- 2020-ig a nem veszélyes építési-bontási hulladék újrahasználatra történő előkészítésének, újrafeldolgozásának és az egyéb, anyagában történő hasznosításának tömegében minimum 70%-ra növelése
- építési-bontási hulladék hasznosításából származó termék, anyag felhasználása
- az építési-bontási hulladékból származó termékek versenyképessé tétele

**Feladat:**

- szelektív bontás elterjesztése, hasznosító és kezelő kapacitások növelése
- a meglévő szakági útmutatók felülvizsgálata, újak kidolgozása
- a mélyépítési, vízépítési beruházásoknál a minimálisan kötelezően beépítendő építési-bontási hulladék hasznosításából származó termékekre, anyagra vonatkozó előírás kidolgozása

- az építési-bontási hulladék hasznosítási arányának emeléséhez szükséges gazdasági és jogi eszközök megteremtése
- az önkormányzati és országos beruházásokhoz kapcsolódó közbeszerzések rendszerének (zöld közbeszerzés) felülvizsgálata.

Szükséges intézkedések:

- a szelektív bontás kritériumainak meghatározása
- kötelező építési és bontási hulladék hasznosítási szint előírása
- kapcsolódó jogszabályi környezet felülvizsgálata
- adatszolgáltatási rendszer felülvizsgálata
- útmutatók, szabványok, műszaki irányelvek áttekintése
- új útmutatók és műszaki irányelvek bevezetése

### **Mezőgazdasági és élelmiszeripari hulladékok**

Cél:

- a mezőgazdasági és élelmiszeripari hulladék és melléktermék biológiailag lebomló része – a hulladékhierarchiának megfelelően – elsősorban biológiai kezelésre kerüljön

Feladat:

- kezelő létesítmények kialakítása
- a mezőgazdasági és élelmiszeripari biológiailag lebomló hulladékból, melléktermékekből előállított komposztok mezőgazdasági felhasználásának elősegítése

Szükséges intézkedések:

- támogatási lehetőségeket szükséges biztosítani a rendelkezésre álló EU-s és hazai pályázati forrásokból

### **Egyéb hulladékáramok**

#### **Biológiailag lebomló hulladék**

Cél:

- 2016. július 1-jéig a hulladéklerakóba kerülő, biológiailag lebomló települési hulladék mennyiségét az 1995. évi szint 35%-ára szükséges csökkenteni

Feladat:

- hasznosító kapacitások kiépítése, szemléletformálás

Szükséges intézkedések:

- komposztáló és biogáz üzemek létesítése
- komposztok minőségbiztosítási rendszerének kialakítása
- további 250-350 ezer tonna/év lakossági biohulladék komposztáló kapacitás kiépítése
- a biológiailag lebomló hulladék kezelésének szabályaival kapcsolatos végrehajtási rendelet elkészítése
- a házi és közösségi komposztálás elterjesztése, a zöldhulladékok helyben történő visszaforgatása

## **14. Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (2014-2025, kitekintéssel 2050-re)**

### **TEMATIKUS CÉLKITŰZÉSEK**



Az éghajlatpolitika tématerületeit az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye és annak Kiotói Jegyzőkönyve végrehajtási keretrendszeréről szóló 2007. évi LX. törvény jelöli ki. Ennek megfelelően a NÉS négy tematikus célkitűzést határoz meg:

- **Dekarbonizáció:** Cél az éghajlatváltozás hajtóerői elleni küzdelem keretében, a nemzetközi és EU tagságunkból adódó kötelezettségek figyelembevételével az alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaságra való áttérés az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése, a természetes nyelő-kapacitások megerősítése és a szén geológiai közegben történő elnyelése és tározása révén.
- **Az éghajlati sérülékenység területi vizsgálata:** Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás területi és ágazati stratégiai integrációja széleskörű információkat igényel a változásokkal szembeni társadalmi-gazdasági, környezeti sérülékenységről. Cél egy olyan, hazai kutatásokon alapuló, többcélú felhasználásra alkalmas térinformatikai adatrendszer kialakítása, amely objektív információkkal segíti a változó körülményekhez igazodó, rugalmas döntés-előkészítést, döntéshozást és tervezést.
- **Alkalmazkodás és felkészülés:** Az éghajlati alkalmazkodás célja a nemzeti (természeti, humán, társadalmi és gazdasági) erőforrások készleteinek és minőségének megóvása, a változó külső feltételekhez való rugalmas (reziliens) természeti, társadalmi-gazdasági és szakpolitikai válaszok előmozdítása. Cél, hogy a felkészülés összehangolt választ adjon a klímabiztonság, az energiabiztonság, az élelmiszer- és vízbiztonság, valamint a kritikus infrastruktúra biztonság hosszútávon ható problémaköreire.
- **Éghajlati partnerség:** Cél, hogy a magyarországi klímapolitika széleskörű partnerség és társadalmi-gazdasági konszenzus keretei között valósuljon meg. Növekedjen az éghajlatváltozással, a megelőzési és alkalmazkodási intézkedésekkel kapcsolatos tájékozottság és közbizalom, az állam tartós és folyamatos példaállítással – többek között az energiatakarékosság, a klímabarát közbeszerzések terén – segítse e konszenzus kialakulását. Növekedjék a civil- karitatív- és egyházi szervezetek, az önkormányzatok szerepe, valamint a gazdasági érdekképviseletek, kamarák részvétele a közös cselekvésekben, hiszen a klímapolitikai célok költséghatékony teljesüléséhez az államháztartáson kívüli források bevonása is elengedhetetlen.

## SPECIFIKUS CÉLOK

### Részletek

#### Az üvegházhatású gázok hosszú távú kibocsátás-csökkentésének specifikus céljai

A **dekarbonizációra** vonatkozó tematikus célkitűzések alapján a következő **specifikus célokat** tűzi ki (HDÚ):

- A **fosszilis energiahordozók kiváltásának elősegítése**, elsősorban a hő- és villamosenergia-termelés, az épületfűtés és a közlekedés területén. Ezen célok teljesítése a hazánk által az Európa2020 stratégia keretében vállalt 14,65%-os megújuló energia részarány elérését is segíti.
- Az **energihatékonyság növelése** és az energiatakarékosság előmozdítása, elsősorban az épületenergetika és a közlekedés, a mezőgazdaság és az ipar egyes ágazatai területén.
- Azon technológiák, szolgáltatások és fogyasztói szokások elterjesztésének ösztönzése, melyek a **természeti erőforrások** (különösen az energiahordozók, nyersanyagok és víz) **igénybevételének mérséklése** révén és a zárt anyagforgalmú rendszerek alkalmazásával segítik a karbonszegény gazdaság felé való átmenetet.
- A **dekarbonizáció zöldgazdaság-fejlesztési eszközként való megjelenése**. A dekarbonizáció megvalósítását a hazai gazdaságfejlesztés keretrendszerébe kell



helyezni. Ennek érdekében a dekarbonizációs törekvések, valamint az innovációs és kisvállalkozásokra vonatkozó fejlesztési politikák összehangolása szükséges.

- **A szén-dioxid természetes nyelőkapacitásainak megerősítése**, valamint elnyelése, anyagában történő hasznosítása és a geológiai közegben történő megkötés technológiai lehetőségeinek vizsgálata.
- **Kutatások, fejlesztések, innovációk, demonstrációs projektek támogatása**, különös tekintettel az anyag- és energiatakarékos technológiák, a megújuló energiahordozók elterjesztése, a környezetbarát közlekedés és agrotechnikák, a fenntartható építészet, a hő-és villamosenergia-termelés és a CLT területein.

### Az alkalmazkodás és felkészülés specifikus céljai

A NAS a következő **specifikus célokat** tűzi ki:

- A **természeti erőforrások** készleteinek és minőségének megőrzése, ill. tartamos hasznosítása a fenntarthatóság felé való átmenet elősegítése érdekében.
- **Sérülékeny térségek** alkalmazkodási lehetőségeinek támogatása; térség-specifikus alkalmazkodási stratégiai dokumentumok kidolgozása és integrálása a térségi fejlesztési tervekbe.
- **Sérülékeny ágazatok** (többek között turizmus, energetika, közlekedés, épületszektor, telekommunikáció, hírközlési rendszerek) rugalmas és innovatív alkalmazkodásának megvalósítása; ágazat-specifikus alkalmazkodási stratégiai dokumentumok kidolgozása és integrálása az ágazati tervezésbe.
- Növekvő **kockázatok** kezelésére való felkészülés elősegítése, és az alkalmazkodás megvalósítása kiemelt **nemzetstratégiai jelentőségű horizontális területeken** (többek között katasztrófavédelem, kritikus infrastruktúra vízgazdálkodás, vidékfejlesztés területein).
- A klímaváltozás várható **társadalmi hatásainak** mérséklése és a társadalom alkalmazkodóképességének javítása, az alkalmazkodási lehetőségek a társadalom által történő megismertetésének elősegítése.
- **Kutatások, innovációk** támogatása, keletkező tudományos kutatási eredmények közzététele.

### Egyes részterületek cselekvési irányai

#### Emberi egészség

##### RÖVID TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A nagyobb létszámú csoportokat ellátó (szociális, oktató.) intézmények kötelezése **„intézkedési terv” összeállítására**, ahhoz központi szempontrendszer kidolgozása.
- A növekvő hőmérséklet szempontjából a **beltéri és kültéri munkahelyeken** az egészséget nem veszélyeztető munkafeltételeket biztosító szabályok bevezetése
- Kiemelten fontos a kullancsok, lepkeszúnyogok és más, ún. vektorok esetében az **elterjedtség kontrollálása**, a fertőzöttség monitorozása, vírushordozás arányának nyomonkövetése, felügyeleti rendszer kiépítése, szükség esetén az élőhelyek felszámolása.
- **Környezetegészségügyi védelem és a betegségek felügyeleti rendszerének fejlesztése, klíma-egészségügyi hálózat (tovább)fejlesztése** a ”minimál-szerkezetek” elve alapján: a meglévő rendszeren csak a minimálisan szükséges és elégséges módosítások végrehajtása történjen. Célszerű a fővárosban már működő Klíma-egészségügyi Hálózatot országosan kiterjeszteni. Fel kell készülni a klímaváltozással és változékonysággal kapcsolatos vészhelyzetekre és a gyors közegészségügyi válaszadásra. Standardizált korai figyelmeztető rendszereket kell



kialakítani, javítani kell a sürgősségi betegellátás feltételeit, különös tekintettel a katasztrófahelyzetekre.

- **A tudatosság növelése, oktatás és figyelemfelkeltés:** egészségügyi és szociális személyzet szakirányú képzése, klíma-egészségügyi ismeretek oktatása a különböző szintű oktatási intézményekben. A lakosság klíma-egészségügyi tudatosságának növelése a média bevonásával, oktatási segédanyagok elkészítése. A lehetséges veszélyekről a lakosságot rendszeresen tájékoztatni kell ( átfogó kampányok szervezése), melybe a civil szervezeteket, az egyházakat és az önkormányzatokat is célszerű bevonni.
- Meg kell osztani a „**legjobb gyakorlatokat**”, kutatási eredményeket, adatokat, információkat, technológiákat és eszközöket az éghajlatváltozással, a környezettel és az egészséggel kapcsolatosan. Az egészségügyi szektor ellátása információval, eszközökkel és tanácsokkal, a WHO oktatóanyagai és a hazai tapasztalatok alapján.

#### KÖZÉPTÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- **Az élelmiszerbiztonsági intézkedéseket ki kell terjeszteni a klímaváltozás közvetett hatásainak kivédésére.** Biztosítani kell a környezeti és szociális-gazdasági szempontból fenntartható élelmiszertermelést és -kereskedelmet, az élelmiszerbiztonságot. Ennek érdekében rendszeresen felül kell vizsgálni a vonatkozó jogszabályokat. Szigorúan ellenőrizni kell a jogszabályok betartását, ehhez biztosítani kell a megfelelő intézményi háttérrel. Az ivóvízbázisok védelme, az extrém időjárási helyzetekben az ivóvíz minőségének fokozott ellenőrzése többlet terheket ró az ellátó rendszerre.
- **Egészségügyi ellátórendszerek megerősítése** abból a célból, hogy fel tudjanak készülni a klímaváltozásból eredő veszélyekre, különös tekintettel az extrém időjárási helyzetekre. A közegészségügy belső szervezeti és működési rendszerének felülvizsgálata szükséges az éghajlati alkalmazkodás követelményeinek átfogó integrálása érdekében. A sikeres adaptáció szempontjából nagyon fontos az egészségügyi intézmények átalakítása is. Itt elsősorban az épületek hőszigetelése, hűtése az elsődleges tényező.
- A védekezésben **a megelőzés (megelőző felkészülés) szerepének fokozatos növelése**, majd túlsúlyra juttatása a beavatkozás (mentés, betegellátás, rehabilitáció) tevékenységéhez képest.
- Felül kell vizsgálni a **kiegészítő oltások bevezetésének** lehetőségét és az oltási gyakorlatot. Védőoltó anyag gyártás gyors alkalmazkodóképességének új, molekuláris genetikai módszerekkel való fejlesztése.
- **A klímaváltozásból fakadó valamennyi már ma és a jövőben hazánkban fellépő emberi megbetegedés számbavétele**, jellemzőik feltárása, valamint sérülékenységük folytán az érintettek teljes – várhatóan bővülő – körének elérése a megelőző intézkedésekkel.
- **A kórokozók terjesztésében szerepet játszó állatfajok elterjedtségének felmérése**; a terjedés lassítására, a hordozók létszámának lehetséges gyérítésére és a járványok helyhez kötésére irányuló módszerek kidolgozása.

#### HOSSZÚ TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A ténylegesen bekövetkező klíma módosulások figyelembevételével az **éghajlatváltozás, mint peremfeltétel teljes körű integrálása az emberi és társadalmi erőforrásokkal kapcsolatos szakpolitikákba.**

#### Vízgazdálkodás

##### RÖVID TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- Szükséges a **Vásárhelyi Terv Továbbfejlesztése program** megvalósítása. Minden kialakítandó tározóterületen biztosítani kell a rendszeres, sekélyvízi



előntéshez igazodó ártéri tájgazdálkodási rendszerek kialakításának támogatási feltételeit. A gazdálkodókat képzéssel, szaktanácsadással, tudatformálással kell segíteni a fenntartható, közösségi tájhasználat kialakításában.

- **A Víz Keretirányelvből adódó feladatok ütemes végrehajtása** vizeink jó minőségi és mennyiségi állapotba hozatala érdekében, a Nemzeti Vízstratégia prioritásaira is tekintettel. A Vízyűjtő-gazdálkodási tervek rendszeres felülvizsgálata és igazítása a változó éghajlati feltételekhez.
- **A vízelvezető vízrendezési gyakorlat helyett a vízviisszatartó vízrendezés kialakításának megkezdése.** A területi tervezési, természetvédelmi, mezőgazdasági, vízgazdálkodási tervezés integrációjával egy fenntartható területhasználat kialakításának megkezdése, mintaterületeinek mihamarabbi kialakítása.
- **Területhasználatok felülvizsgálata és igazítása a változó ökológiai és éghajlati feltételekhez.** Belvizes területek mezőgazdasági művelésből való kivonása, illetve adottságainak megfelelő hasznosítása (vizes élőhelyek kialakítása) területcserével, a támogatási rendszer átalakításával. Természetközeli vízpótlási rendszerek kialakítása, kistáji vízkörforgások rehabilitációja, erdők, vizes élőhelyek fokozott szerephez juttatása a vizek megtartásában.
- **Ártéri tájgazdálkodási mintaterületek** kialakítása az erre alkalmas területeken, különös tekintettel az aszályal, belvízzel, illetve árvízzel veszélyeztetett területekre.
- Az alkalmazkodás fontos eszköze a **víztakarékos öntözési technológiák elterjesztése**, ez a mezőgazdaság feladata. Az öntözési igények várható növekedése miatt a meglévő vízszolgáltató rendszert fenn kell tartani, indokolt esetben fejleszteni szükséges. A vízszolgáltató rendszer, főként csatornák vízveszteségeinek csökkentése, a természetvédelmi szempontok integrációja.
- **Csökkenteni szükséges a hirtelen lezúduló esőzések hatásaiból eredő vízminőségi kockázatot.** Gyors ütemben terjeszteni kell a kisléptékű, természetközeli szennyvíztisztítás rendszereit azokon a területeken, ahol nagykapacitású rendszerek és a csatornázás kiépítése, üzemeltetése ésszerűtlen.
- **A víztakarékos vízhasználatok lehetőségeinek feltárása**, elterjesztése a kevésbé vízigényes technológiák kutatása, fejlesztése (innováció). Vízpazarlás megszüntetése. Csökkenő vízkészletek és növekvő vízigények mellett kell a vízkészlet-vízigény egyensúlyt biztosítani, az ehhez kapcsolódó megoldási lehetőségek, illetve a jogi és gazdasági keretrendszer feltárása, kialakítása szükséges.
- **A vízjárásban, a hidrológiai adottságokban** várható hatások sokoldalú, a hatások kölcsönös kapcsolatait is feltáró **részletesebb elemzések készítése szükséges**, különös tekintettel az éghajlatváltozás forgatókönyveire.
- **A szélsőséges árvizek emelkedő gyakorisága és árvízszintek múltbeli emelkedési okainak feltárása, kockázati térképezés**, hegy- és dombvidéki területeken árvízi és záportározók kialakítási lehetőségeinek vizsgálata, a tározók várható hatása az árvizekre éghajlatváltozás esetén.
- **A települési vízgazdálkodás** (ivóvízkezelés, szennyvíz tisztítás technológiái) éghajlati érzékenységének, továbbá a szennyvíztisztítással szemben támasztott fokozott igények feltárása, tartalék vízbázisok kijelölése, a települési szintű árvízi kockázat térképezése.
- Az adaptációs intézkedések általános alapelveinek figyelembe vételével éghajlati forgatókönyvenként fel kell tárni az **adaptációs intézkedések lehetséges alternatíváit, megvalósíthatóságukat, költségeiket**, hogy az alkalmazkodás elmaradása vagy elhalasztása milyen hátrányokkal járhat adott térségben, melyek a nem-cselekvés következményei, veszteségei. Fontos feladat azon intézkedések feltárása, amelyeket nem éghajlati szempontok is indokolnak (vízigény-szabályozás,



környezetterhelés csökkentése) és amelyek az éghajlathoz való adaptációt is jól szolgálják.

- **Indikátor- és monitoringrendszer kialakítása és fejlesztése**, amivel nyomon követhetők az éghajlatváltozás vízjárási, vízminőségi és vízgazdálkodási hatásai, és amely segítheti a döntéshozókat az éghajlatváltozásból eredő feladatok megalapozottabb és realisabb megítélésében, döntéseik meghozatalában.
- Az **alkalmazkodási eljárások számbavétele**, a jó gyakorlat példáinak bemutatása, kiemelten fontos a hasznosítható vízkészletek növelésére és a vízminőség javítására szolgáló eljárások számbavétele.
- Azon **adaptációs eljárások feltárása, amelyek egyszerre szolgálhatnak az éghajlati és nem éghajlati hatások adaptációs válaszául**, amelyeket nem-éghajlati szempontok is indokolnak, és amelyek akkor is hasznosak, ha az éghajlat változása nem vagy nem az előre jelzett szerint következne be. Ilyen eljárások ismerete nagyobb támogatást és biztonságot adhat a döntéshozóknak az éghajlatváltozásra adandó adaptációs válaszok tervezésére és végrehajtására hozott döntéseiknél.

#### KÖZÉPTÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- **Vízvisszatartó vízrendezési gyakorlat** teljes körű bevezetése vízgazdálkodásunkban. Kistáji vízkörforgási rendszerek helyreállítása.
- **Ártéri tájgazdálkodási mintaterületek**, mélyárterek reaktiválási programjának **kiterjesztése**.
- **A hajózás feltételeinek éghajlatváltozási szempontú vizsgálata**. A dunai hajóúttal jó feltételeinek biztosítását nemzetközi előírások is igénylik, ugyanakkor ezek teljesítése nem minden esetben esik egybe a fenntarthatóság felé való átmenet szempontjaival. A hajózás mellett számos gazdaságfejlesztési (és jó néhány környezeti) szempont is szól, hasonlóan számos érv szól a folyók természetes állapotának megváltoztatása ellen is.
- **A vizekkel szemben támasztott igények várható változásainak előrejelzése**. Az igény-menedzsment szabályozási feltételeinek átalakítása a növekvő igények-szűkülő készletek problémájának kezelésére, a hosszú távú fenntarthatóságra tekintettel.
- **Monitoringrendszer kialakítása az éghajlatváltozás vízjárási, vízminőségi és vízgazdálkodási hatásainak nyomonkövetésére**. Fel kell tárni az éghajlatváltozás összetett hidrológiai következményeit és a tudásalapot bővíteni kell, különös tekintettel a Duna és Tisza vízrendszereinek nemzetközi együttműködést igénylő területeire.
- **A VKI előírásainak megfelelően vizeink jó mennyiségi és minőségi állapotba helyezése 2027-ig**. A területi tervezési, természetvédelmi, mezőgazdasági, vízgazdálkodási tervezés teljes körű integrációjával egy fenntartható éghajlatilag alkalmazkodó területhasználat kialakítása.

#### HOSSZÚ TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A ténylegesen bekövetkező klímamódosulások figyelembevételével az **éghajlatváltozáshoz igazodó vízgazdálkodás, mint peremfeltétel teljes körű integrálása a nemzetközi együttműködésekbe és a külpolitikába** (két- és többoldalú nemzetközi együttműködés az éghajlatváltozás esetén várhatóan megváltozó mértékben hasznosítható vízkészletek megosztására).

#### Mezőgazdaság, vidékfejlesztés

##### RÖVID TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- Az alkalmazkodási stratégiában kiemelten fontos a **helyes terület, illetve tájhasználat kialakítása**. A termelést a változó éghajlati, ökológiai feltételekhez szükséges igazítani. Olyan tájhasználatot célszerű kialakítani, mely az időjárási szélsőségek fokozódásához alkalmazkodik, illetve ezeket lokálisan csökkenteni képes.



- A mezőgazdasági alkalmazkodással összefüggően a vízigények kielégítésének fokozódó nehézségeivel szükséges számot vetni. Minden kétséget kizáróan a jövő kritikus területe az édesvíz, különösen az ivóvíz- és az öntözővíz-ellátás, mert a rendelkezésre álló egészséges édesvíz mennyisége rohamosan csökken az egész világon, értéke pedig drámaian emelkedik. A lakosság „túlélésének” – az élelmiszerek és gyógyszerek mellett – az ivóvíz az egyik alapvető feltétele. Az öntözés fő konkurense az ivóvízigények kielégítése, melynek feloldása szükséges. **Megkerülhetetlen az országos vízigények körütekintő felmérése, tervezése, szabályozása.**
- Döntő fontosságú a **természetes csapadék talajba jutásának, tározásának, hasznosulásának elősegítése.** Mély fekvésű, belvizes, vízjárásos, kötött talajú területeken az altalajlazító használata jelenthet megoldást. A rendszeresen belvízzel veszélyeztetett területeket azonban legcélszerűbb kivonni a szántóművelésből. Ezek gyepként, vizes élőhelyként vagy erdősítéssel hasznosíthatók, aminek a támogatási feltételeit meg kell teremteni.
- **A vízhiányos, aszályal veszélyeztetett területeken a természetközeli vízpótlás** (árvízi víztöbblet tározása, ártéri tájgazdálkodási rendszerek) **kialakítása jelenthet megoldást,** illetve fokozódó szerephez juthatnak a kevésbé vízigényes, időjárás érzékeny kultúrák. A leginkább érintett területeken (a Duna-Tisza közén, a Dél-Alföldön) a vízvisszatartás és a folyamatos növénytakarás biztosítása, vizes élőhelyek visszaállítása sürgető feladat. A rendszeresen vízhiányos, aszályos területeken a vízigényes kultúrákat más hasznosítással szükséges felváltani.
- Az öntözésnél célszerű mérlegelni az élelmiszerek és az öntözővíz árának emelkedését, forrásainak csökkenését. Az öntözés csak a magas hozzáadott értéket előállító kultúrák esetén gazdaságos, így hosszabb távon sem számolhatunk azzal, hogy művelhető területeink néhány százalékánál nagyobb területre kiterjeszhető. Felül kell vizsgálni a meglévő öntözőrendszerek állapotát, illetve újak telepítése mérlegelhető ott, ahol ez gazdaságilag indokolható. Az ilyen területeken **környezetvédelmi szempontból fenntartható, víztakarékos öntözőrendszerek telepítése kezdeményezhető** a táj ökológiai vízszükségletére valamint egyéb ipari, lakossági vízigények kielégítésére is tekintettel.
- Alkalmazkodó talajműveléssel, vízgazdálkodással és tájba illő növényi kultúrák termesztésével **kerüljük a talajvízszint kritikus zónába emelését,** különösen ott, ahol a talajvíz összes oldott anyag tartalma 500 mg/l fölötti, s ezáltal megelőzzük a talaj, a terület elszikesedését.
- **A savanyodásra hajlamos területeken, a megfelelő kultúrák kialakításával, illetve célszerű gazdálkodással kerüljük a talajsavanyodás kialakulásának lehetőségét.** Az eredendően savanyú területeken megfelelő növények termesztésével, alkalmazkodó talajműveléssel és trágyázással előzzük meg a további talajromlást.
- **A korszerű technika, technológia** alkalmazása, illetve a **hagyományos tudás, tájismeret** felelevenítése és gyakorlati alkalmazása a gazdálkodás minden területén segítheti az alkalmazkodást.
- Az alkalmazkodás technikai-technológiai átalakulásának stratégiai lépései a talajműveléshez, a gépesítéshez kapcsolódnak: **a műveletek számának csökkentése, összevonása, elhagyása, anyag- és energiatakarékos gépek, precíziós agrotechnikák alkalmazása.** Az extrém időjárás károk csökkentését, kivédését szolgálják a különféle védekezési megoldások. A termelési, tevékenységi szerkezet rugalmasságának, többoldalúságának fokozása és újabb tevékenységek bevonása, az extrém időjárás kárainak elviselését segíti, de egyúttal a piaci kereslethez való igazodást is előmozdítja. A több lábbon állás a kiegyensúlyozottabb és jövedelmezőbb gazdálkodás feltétele is.
- **A biológiai alapok fejlesztése, a kutatás támogatása** kulcsfontosságú annak érdekében, hogy újabb szárazságtűrő illetve a szélsőséges hatásokat jobban tűrő fajták kerüljenek termelésbe. Különös figyelmet kell fordítani őshonos, régen honosult,



tájfajtáink újra termesztésbe vonására, amihez a génbankjaink adnak alapot. Az ültetvényeknél megnő a termőhelyi kitérttség helyes megválasztásának a szerepe.

- **Aszálykárok elleni információs rendszert kell kiépíteni a NATÉR rendszerhez kapcsolódóan.** Fontos a meteorológiai információk, előrejelzések, riasztások rendszerének és a gazdálkodókhoz való eljuttatásának fejlesztése.
- A Nemzeti Alkalmazkodási Térinformatikai Rendszer keretében szükséges elvégezni a geográfiai, meteorológiai, talajtani és földtani információkon alapuló **járási szintű talajminőség-változás prognózist**, valamint meg kell határozni az éghajlatváltozás hatásaihoz való alkalmazkodás elősegítése érdekében a szükséges talajvédelmi intézkedéseket.
- Az alkalmazkodási stratégia megvalósításának intézményi feltételei között kiemelt szerepe van a **„művezető” szaktanácsadók alkalmazásának a bemutatás, betanítás, begyakorlás érdekében**, akik rendszeresen visszatérnek a helyszínre, tanácsot adnak, segítenek a felkészülésben, védekezésben, a károk rendezésében. A gyakorlati megvalósításnál mindenekelőtt a szaktanácsadók kiképzéséről célszerű gondoskodni, hogy elsajátítsák a felkészülés, megelőzés, védekezés, kárcsökkentés, helyreállítás tennivalóit, illetve megismerkedjenek különféle „hátrányból előnyt” teremtő lehetőségekkel, vagy a több célú fejlesztésekkel.

#### KÖZÉPTÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A **vízpótlás** tartalékait fejleszteni kell, ennek eszközei lehetnek: többcélú víztározók létesítése; a tó-gazdaságok bővítése; árapasztó tározók vízpótlási, tájgazdálkodási célú hasznosítása; a rendszeres árvízi elöntéssel érintett és a nyári gátakkal védett területek szakszerű hasznosítása a szántóművelés visszaszorításával, a gye-, illetve erdőgazdálkodás kiterjesztésével, vizes élőhelyek létrehozásával.
- A megtermelt termékek, termények, együttesen a **biomassza stratégiai szerepe** is változik az alkalmazkodás során. Cél, hogy egyrészt teljes körűen hasznosuljon a megtermelt szerves anyag, semmi ne váljon szemétté, minél több visszakerüljön a szerves anyagok körforgalmába, a talajba; másrészt előállítás és felhasználás közben minél kevesebb szén-dioxid, metán és más káros anyag kerüljön a légkörbe; harmadrészt a sokoldalú hasznosításon belül növekedjék a megújuló energiatermelés, mindenek előtt a biogáz termelés, valamint a különféle helyi hasznosítású energia előállítás, mert – más előnyök mellett – 70-80 %-os költségmegtakarítás érhető el.
- A tőkehiányos gazdálkodás, illetve a táji adottságokat gyakran figyelmen kívül hagyó termelési szerkezet (melynek fenntartását a támogatási rendszer is ösztönzi részben) a mezőgazdasági károk bekövetkezése esetén sokszor túlzott terheket ró a gazdálkodókra, a kártérítést fizető biztosítókra, illetve az államra. Az időjárási szélsőségek fokozódásával a károk bekövetkezésének valószínűsége nőni fog. Az alkalmazkodási stratégiának ezért nélkülözhetetlen eleme a biztosítás, amely többszereplős, preventív, megelőzésre és öngondoskodásra ösztönző kell hogy legyen. Fontos a **mezőgazdasági biztosítási rendszer új alapokra helyezése, összehangolása a támogatási rendszer nyújtotta gazdasági impulzusokkal.**
- Az alkalmazkodást segítheti a **precíziós gazdálkodás rendszerbe illesztése**, amely GPS segítségével csökkenti a ráfordításokat, mérsékeli a környezet terhelését.
- Intenzívebbé kell tenni az **agroökológiai potenciálban rejlő alkalmazkodást segítő lehetőségek vizsgálatát.**
- **Az állatfajták nemesítése** során a teljesítmény és a minőség mellett célszerű hangsúlyt fektetni a klímaváltozás hatásaihoz alkalmazkodó fajtákra.

#### HOSSZÚ TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- **Helyi termelés – helyi feldolgozás – helyi fogyasztás** integrált rendszereinek kiterjesztése.
- A ténylegesen bekövetkező klímamódosulások figyelembevételével **az éghajlatváltozás, mint peremfeltétel teljes körű integrálása a mezőgazdaságba és a vidékfejlesztésbe.**



- **Távlati cél a fenntartható mezőgazdasági termelés megvalósítása az ország teljes területén.** Az éghajlat- és időjárásváltozáshoz való alkalmazkodást is segítő, fenntartható mezőgazdasági termelés olyan tudatos, gondosan tervezett tevékenység, amelyben a gazdálkodó a biológiai, természeti folyamatok zavartalan körforgására, megismétlésére, „újratermelésére” törekedve, olyan beavatkozásokat, berendezéseket, anyagokat (vegyszerek, trágyák, állati gyógyszerek, öntözővíz) – technikát, technológiát, védekezést használ, amely nem akadályozza a természeti folyamatok körforgását, sőt kedvező ráfordítás–hozam arány mellett elégti ki az emberek növekvő élelmiszer szükségletét.

## Természetvédelem, erdészet

### RÖVID TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A **Nemzeti Erdőprogram felülvizsgálata** a klímavédelmi célkitűzéseknek megfelelően. Az erdőterületek nagyságának növelése a Nemzeti Erdőtelepítési Programban foglaltak szerint, az éghajlatváltozás hatására módosuló termőhelyi viszonyok függvényében, lehetőség szerint őshonos vagy kutatási eredmények alapján e célnak megfelelő fajok alkalmazásával.
- Tűzkockázat mérséklése, az erdőtüzek megelőzését szolgáló intézkedések megtétele, a leggyúlékonyabb ültetvénytípusok visszaszorítása a leginkább tűzveszélyes területekről.
- **Fenntartható erdőművelés:** olyan erdőgazdálkodási technológiák elterjesztése, amelyek növelik az erdők ellenálló képességét és stabilitását az éghajlatváltozás hatásaival szemben, beleértve az erdőtüzek, kártevők és viharok kockázatainak csökkentését.
- Kiemelten fontos egy kedvező természeti állapotú természetes, természetközeli, és restaurált ökoszisztémákból álló **összefüggő „zöld infrastruktúra” kialakítása**, mely különböző funkciójú alapelemekből (magterületek, pufferterületek, folyosók, lépegető kövek) áll, mindezzel megfelelő átjárhatóságot és diverzitást biztosítva.
- A **vizes élőhelyek vízmegtartó képességének helyreállítása**, esetleges vízpótlási lehetőségek kidolgozása.
- **Az ökoszisztéma-alapú adaptáció hazai „mintaprojektje”:** A Tisza-völgy árvízvédelme céljából folytatni kell a VTT megvalósítását és kiterjesztését, nagy hangsúlyt helyezve a tározók ökológiai szempontokat figyelembe vevő üzemeltetésére. A mélyárterek szabályozott vízkivezetésen alapuló reaktiválása és az ehhez igazodó területhasználat kialakítása eddig kihasználatlan lehetőség – ez pótolandó. E tapasztalatok alapján az ökológiai szempontok fokozott figyelembevételével a tározók üzemeltetése, valamint a hullámterek kezelése esetében.
- A **klímaváltozás erdőkre, erdei élőhelyekre, erdei mikroklímára gyakorolt hatásának, jövőbeli alakulásának vizsgálata.** Az erdőkre vonatkozó olyan térinformatikai modell kidolgozása, amely bemutatja az éghajlati övek változásának lehetséges forgatókönyveit, a zonális erdőtakaró változásának lehetséges mértékét, a talajtípusokra gyakorolt hatást, az erdőalkotó fajok várható vándorlását.
- Készüljenek **feltáró vizsgálatok az élővilágot érintő éghajlati és más antropogén hatásokról**, kerüljenek meghatározásra a sérülékenységet csökkentő és az alkalmazkodóképességet növelő intézkedések és azok komplex költség-hozson viszonyai, továbbá ezek épüljenek be a természetvédelmi kezelési tervekbe.
- A NATÉR-hez kapcsolódva készüljenek **éghajlati sérülékenységi elemzések a legfontosabb hazai élőhelyekre, azok kulcsfajaira.** A sérülékenységi elemzés térjen ki a várható hatás és az alkalmazkodóképesség indikátorokkal való számszerű jellemzésére.
- A **természetvédelmi monitorozó tevékenység erősítése**, a térbeli struktúra és a hálózatosság fokozott figyelembevételével a védett területek kijelölésekor, a jelenlegi védett területek hálózatának éghajlatváltozási szempontú auditálása.





- **Ismeretterjesztés és szemléletformálás:** az ökoszisztéma szolgáltatásokról és az éghajlatváltozás ökológiai hatásairól való ismeretterjesztés és annak beépítése az oktatásba, a környezeti nevelésbe és a társadalmi szemléletformáló tevékenységekbe.

#### KÖZÉPTÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- **Modellek kidolgozása az erdőgazdálkodók részére,** figyelemmel az erdők hosszú távú, fenntartható gazdálkodásának követelményére, a 30-150 éves vágásfordulók specialitásaira, és az erdőgazdálkodók lehetőségeire.
- **Védelmi koncepció és kezelési ajánlások kidolgozása** a városi és mezőgazdasági területekbe ágyazódó műveletlen területek (mezsgyék, sövények, fasorok) hálózatainak a fenntartására és kedvező természeti állapotba hozására.
- **A sérülékeny térségek erdőterületeinek szükség szerinti állománycseréje,** a 10 éves központi erdőterv ennek megfelelő felülvizsgálata, a természeti katasztrófák miatt károsodott erdőterületek mielőbbi helyreállítása.
- **A hagyományos tájgazdálkodás elemeinek** (gyepek kaszálása, legeltetése) **fenntartása** vagy újraélesztése, kisméretű folyások és partjaik revitalizációja ezek fokozottabb beépítése a támogatási rendszerekbe.
- **A helyi genetikai források megőrzése** és azon elemek kiválasztása a meglévő genetikai forrásból, amelyek a legjobban alkalmazkodtak a jövőbeni várható növekedési viszonyokhoz. Ez új fajok vagy variánsok felhasználását is magában foglalhatja.

#### HOSSZÚ TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A ténylegesen bekövetkező klímamódosulások figyelembevételével az **éghajlatváltozás, mint peremfeltétel teljes körű integrálása az erdészeti és természetvédelmi szakpolitikákba.**
- **A természetes erdődinamikai folyamatokat figyelembe vevő és folyamatos erdőborítást eredményező erdőgazdálkodás.**
- A természetközeli felújítási módokat nem akadályozó, hosszú távon is **fenntartható méretű nagyvadállomány fenntartása.**
- Az erdősztyepp zónában **alacsony záródású ligeterdők fenntartása.**
- **Az élőhelyek heterogenitásának, mozaikosságának és különböző szukcessziós stádiumok fenntartása.**

#### Épített környezet, településfejlesztés, települési infrastruktúra

##### RÖVIDTÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- **Az építési és területhasználati előírások, szabályozások** egységes, klímaváltozási szempontú felülvizsgálata, szigorítása és következetes betartatása.
- Az Éghajlatváltozási Cselekvési Tervben az **épített környezetet és településfejlesztést érintő alkalmazkodási intézkedések részletes meghatározása,** javaslatok kidolgozása a hulladékgazdálkodás és a közlekedési infrastruktúra alkalmazkodóképességének javítása érdekében.
- **A felszínmozgásos, földcsuszamlásos területek felmérése,** ezzel összefüggésben a rendezési tervek, építési szabályozások felülvizsgálata. A felszínmozgásokkal érintett területeken a beépítés elkerülése, a már beépített területek kezelésére javaslatok kidolgozása.
- **A veszélyeztetett műemlékállomány felmérése,** a beavatkozási pontok azonosítása, akcióterv kidolgozása a műemlékek éghajlatváltozás hatásainak ellenálló rekonstrukciójára.
- Az éghajlatváltozás hatásainak leginkább kitett **település-együttesek** (nagyvárosi agglomerációk, agglomerálódó térségek, tanyás térségek) **összehangolt rendezési és fejlesztési terveinek elkészítése.**
- **Ösztönzés az „alternatív”, környezetbarát egyéni közlekedési formák igénybevételére.**

- **Városi zöldterületek, „zöldhálózatok” bővítése** és minőségi fejlesztése, a burkolt felületek csökkentése.
- **Út és közterület fásítási program** indítása a közlekedési infrastruktúra hővédelme, és a hősziget hatás mérséklése érdekében.
- A motorizált közlekedési igények mérséklése, továbbá ezek kiszolgálása hatékonyabb és fenntarthatóbb módon.
- **Átfogó települési sérülékenységelemzések elvégzése** az épületállományra és a települések közlekedési és közszolgáltatási infrastruktúrájára vonatkozóan.
- A meglévő **hulladéklerakók, zagy- és iszaptározók, valamint meddőhányók, továbbá a potenciálisan lerakásra kijelölt területek felülvizsgálata** a változó éghajlati paraméterekből fakadó kockázatok figyelembe vételével.
- **Az építésgazdaság szereplőinek folyamatos, átfogó szakmai tájékoztatása** a klímatudatos anyagfelhasználás és tervezés lehetőségeiről.

#### KÖZÉPTÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- Megfelelő szabályozás kidolgozása a **hőterhelésnek ellenállóbb közúti burkolóanyagok** szélesebb körben történő alkalmazása érdekében.
- **Az alkalmazkodás és a fenntarthatóság szempontjainak integrálása a településfejlesztés és az építésgazdaság stratégiai- és tervdokumentumaiba.**
- A zöldterületek bővítésével olyan **zöldterületi rendszer létrehozása**, amely biztosítja az ökológiai átjárhatóságot, valamint elősegíti a települések átszellőzését, mérsékli a hősziget jelenséget.
- **A közösségi közlekedési hálózat felkészítése a szélsőséges időjárási jelenségekre** (hőhullámok, áradások, viharok idején), beavatkozási pontok azonosítása, akcióterv kidolgozása.
- Alkalmazkodás a klímaváltozás hatásaihoz az építésgazdaságban, **új építési megoldások kialakítása és alkalmazása** (hőhullámok, szélsőséges időjárási helyzetek, viharok, árvízbiztos építés), az épületállomány felkészítése a szélsőséges időjárási helyzetek, vízhiányos körülmények kialakulására.

#### HOSSZÚ TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A ténylegesen bekövetkező klímamódosulások figyelembevételével az **éghajlatváltozás, mint peremfeltétel teljes körű integrálása a terület- és településfejlesztési és építéspolitikába.**
- Tudatos, az éghajlatváltozás hatásaihoz való alkalmazkodás szempontjait figyelembe vevő településtervezéssel, zöldterületekkel és **átszellőzést elősegítő területekkel tagolt, kompakt városszerkezet kialakítása.**
- **Az agglomerációkban, agglomerálódó térségekben és a jelentős üdülőterületeken felül kell vizsgálni a beépítettség mértékét** és gátolni kell a települések összenövését, erősíteni kell a többközpontúságot.

#### Energetikai infrastruktúra

##### RÖVID TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- **Az éghajlati kockázatok integrálása az erőmű- és energetikai infrastruktúra-tervezésbe.** Az energetika éghajlati sérülékenységét a gazdasági ágazatokban horizontálisan (más ágazatokkal való kölcsönhatás, például vidékfejlesztés és víz) és vertikálisan (egy adott ellátási lánc mentén, termelés-fogyasztás hatásai) is áttekintő hatások vonatkozásában is vizsgálni kell.
- **Információgyűjtés és hatásértékelés:** Az energiatermelő és elosztó hálózat „klímabiztossága” szempontjából elsődleges teendő a tényleges hatásláncok megértése, valamint azok szisztematikus értékelése.
- **Az energetikai infrastruktúra felülvizsgálata** és felújítása során a meglévő értékelési módszertanok (auditok, minősítések) éghajlati szempontú kibővítése.



- Az **időjárás-függő megújuló energiahordozók** (elsősorban nap, szél, biomassa) rendelkezésre állásának, készleteinek és fenntartható hasznosításának felülvizsgálata a várható éghajlatváltozás figyelembevételével.
- **Szemléletváltás és tudás megosztás:** tapasztalatok és legjobb gyakorlatok megosztása.

#### KÖZÉPTÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A klímaváltozás lefolyásának függvényében, és a megismert hatások ismeretében az intézkedések felülvizsgálata, a jogszabályi kritériumok további módosítása.

#### HOSSZÚ TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A közlekedési elektrifikáció és az intelligens (smart) városi közüzemi infrastruktúrák elterjedésével, továbbá a ténylegesen bekövetkező klíma módosulások figyelembevételével az **éghajlatváltozás, mint peremfeltétel teljes körű integrálása az energiapolitikába.**

### Turizmus

#### RÖVID TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- **Klímabarát turizmus-fejlesztési stratégia kidolgozása**, különös tekintettel az alkalmazkodás és fenntarthatóság témaköreire, figyelembe véve a releváns hazai turizmusfejlesztési dokumentumokat.
- A hazai turisztikai régiókra vonatkozó **sérülékenység-vizsgálat eredményeinek gyakorlati alkalmazása**, az érintettek alkalmazkodási lehetőségeinek, eszközeinek, adaptációs portfóliójának további vizsgálata.
- **Szemléletformálás erősítése.** A klímatudatosság javítása lehetővé teszi a turizmus szektor résztvevőinek az éghajlatváltozással, és annak következményeivel kapcsolatos informálását, valamint ennek következményeként az adaptációs (és mitigációs) folyamatokban történő részvételük motivációjának növelését. Klímabarát turisztikai védjegy kidolgozása, a különböző turisztikai kínálati típusok alkalmazkodóképességének vizsgálata és az eredmények alapján iránymutatás, útmutató készítése.

#### KÖZÉPTÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- **Éghajlati szempontú kockázatelemzési módszertan kidolgozása és alkalmazása** a desztináció menedzsmentben.

#### HOSSZÚ TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A ténylegesen bekövetkező klímamódosulások figyelembevételével az **éghajlatváltozás, mint peremfeltétel teljes körű integrálása a turizmusfejlesztésbe** klímabarát és fenntartható magyarországi turisztikai régiók kialakítása révén.

### Katasztrófavédelem

#### RÖVIDTÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A Kárpát-medence időjárásának kiszámíthatatlansága és a régiót érintő szélsőséges klimatikus csapások miatt:
  - fokozni kell a kormányzati szervek (korai) előrejelző, nyomon követő képességeit,
  - a probléma természete és jellemzői megértése érdekében **be kell vonni a szakmai és tudományos szervezeteket** a téma kutatásába,
  - **meg kell kezdeni a társadalom tájékoztatását** és meg kell szervezni a lakosság felkészítését, védelmét.
- **A katasztrófavédelem, a belbiztonság és a honvédelem ismereteinek, képességeinek és eszközeinek erősítése** a fokozódó környezeti kockázatok hatékony kezelése és a megfelelő felkészülés, alkalmazkodás érdekében.



- A gyakoribbá váló betegségek, fertőzések, járványok kezelése, visszaszorítása érdekében ki kell alakítani a **közegészségügyi, rendészeti, bel- és akár nemzetbiztonsági együttműködés** operatív kereteit.
- A szélsőséges időjárási események (hőhullámok, viharok, havazás, ónos eső ) idején előforduló **közlekedési tömegbalesetek, országos dugók, energiaellátási problémák** kezelésének, elhárításának érdekében integrált és operatív polgári védelmi, közlekedés-biztonsági, energetikai összefogást kell létrehozni.
- A kiemelt **nemzetbiztonsági jelentőségű épületek, intézmények klímabiztos kialakítása**, energia- és vízellátás biztonságuk megerősítése.

#### KÖZÉPTÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A települések, a kritikus infrastruktúrák, valamint a mezőgazdasági-, erdő-, vad-, halgazdálkodási területek **komplex (infrastrukturális, közlekedési, vidékfejlesztési, belügyi szempontú) védelmének kialakítása**.
- **Fel kell készülni globális klíma-migrációra**, az éghajlati okokból hazájukat tömegesen elhagyó menekültek megjelenésére, ennek politikai, illetve rendészeti, bevándorlási kezelése komplex kormányzati, belügyi, külügyi intézkedéseket igényel.
- **Vizsgálni kell az éghajlatváltozás hatásait a Kárpát-medence demográfiai folyamataira**, a belső vándorlás megjelenésére.

#### HOSSZÚ TÁVÚ CSELEKVÉSI IRÁNYOK

- A ténylegesen bekövetkező klímamódosulások figyelembevételével az **éghajlatváltozás, mint peremfeltétel teljes körű integrálása a nemzetbiztonsági politikákba**.
- Fel kell készülni a természeti erőforrások, különösen az ivóvíz és termőföld feletti uralom érdekében indított direkt, vagy indirekt gazdasági, politikai, vagy akár fegyveres támadás megelőzésére és elhárítására.

## 15. Nemzeti Biodiverzitás Stratégia (NBS) 2014-2020 (VM előterjesztés 2013. október)

Az NBS olyan jövőképet kíván meghatározni, amelynek elérése Magyarország európai léptékben változatos élővilágának fennmaradását biztosítja. **A 2020-ra kitűzött jövőkép: A biológiai sokféleség csökkenésének és az ökoszisztéma-szolgáltatások további hanyatlásának megállítása Magyarországon 2020-ig, valamint állapotuk lehetőség szerinti javítása.**

**A stratégia alapvető célja**, hogy a biológiai sokféleség megőrzésének szempontjai beépüljenek a szektorokat áthidaló szakpolitikába, stratégiákba és programokba, valamint azok megvalósításába. Ennek elérése érdekében a Nemzeti Biodiverzitás Stratégia a következő célkitűzéseket, azon belül célokat, valamint az elérésüket szolgáló intézkedéseket jelöli ki.

**I. stratégiai terület: Hazánk védett természeti területeinek és értékeinek megőrzése, természetvédelmi helyzetük javítása, valamint az Európai Unió madárvédelmi és élőhelyvédelmi irányelvének teljes körű hazai végrehajtásához szükséges feltételek megteremtése**

**1. célkitűzés: A Natura 2000 területek, valamint a védett természeti, illetve nemzetközi természetvédelmi egyezmények hatálya alá tartozó területek állapotának javítása és a megfelelő természetvédelmi kezelés biztosítása**

- 1.1 Az élőhely-rekonstrukciós fejlesztések, illetve a kezelés infrastrukturális feltételeinek javítására irányuló fejlesztések nyomán legalább 95.000 hektár Natura 2000 területen (beleértve a területileg átfedő egyéb védelmi kategóriájú területeket is) javul a természetvédelmi értékek helyzete.
- 1.2 Az európai uniós célkitűzésekkel összhangban, a Pannon régióra jellemző közösségi jelentőségű élőhely-típusok természetvédelmi helyzete jelentősen javul:



a kedvező, vagy javuló természetvédelmi helyzetű élőhely-típusok száma megduplázódik (100%-kal emelkedik).

- 1.3 A védett természeti területek, ex lege védett természeti értékek, illetve Natura 2000 terület természetvédelmi kezelését a hatályos előírásoknak megfelelően elkészített szakmai kezelési iránymutatás alapozza meg a területek, értékek 100%-án.
- 1.4 A biodiverzitás szempontjából kulcsfontosságú ex lege védett természeti területek 50%-a esetén megőrzésük feltételei javulnak.

**2. célkitűzés: A legrosszabb helyzetben lévő közösségi jelentőségű fajok, valamint a legveszélyeztetettebb védett fajok természetvédelmi helyzetének javítása**

- 2.1 A Pannon régióra jellemző fajok természetvédelmi helyzete jelentősen javul: a kedvező vagy javuló természetvédelmi helyzetű fajok száma 50%-al nő. A kedvező helyzetű fajok helyzete kedvező marad. 2020-ig újabb őshonos faj nem tűnik el a hazai faunából és flórából.

**3. célkitűzés: A védelemre szoruló, illetve közösségi jelentőségű fajok és a közösségi jelentőségű élőhely-típusok sikeres és hatékony megőrzését szolgáló tudásbázis fejlesztése**

- 3.1 A Pannon régióra jellemző hazai előfordulású közösségi jelentőségű fajok és élőhely-típusok természetvédelmi helyzetének nyomon követését a fajok és élőhely-típusok 100%-a esetén működő monitorozó program biztosítja.
- 3.2 Nincs olyan közösségi jelentőségű faj és élőhely-típus, amelynek természetvédelmi helyzetéről hiányos információ áll csak rendelkezésre.
- 3.3 Védelemre szoruló fajok veszélyeztető tényezői, a védelem szükségességének indokai ismertté válnak.

**4. célkitűzés: A védett, illetve a közösségi jelentőségű természeti értékek, valamint a védett természeti területek és Natura 2000 területek ismertségének és társadalmi megítélésének javítása a tájékoztatás, szemléletformálás és bemutatás eszközeivel**

- 4.1 Évente legalább két tematikus természetvédelmi bemutatóhely létesül a biodiverzitás megőrzését célzó tevékenységek megismertetésére, népszerűsítésére, ebből legalább egy Natura 2000 terület bemutatása céljából.
- 4.2 A helyi közösségek részvételi arányának megkétszerezése a biodiverzitás megőrzéssel kapcsolatos rendezvényeken és bemutatóhelyeken a 2013-as értékhez viszonyítva.
- 4.3 Az erdei iskola tevékenységben résztvevők számának 20%-os növelése a 2013-as értékhez képest.
- 4.4 A nemzeti park igazgatóságok biodiverzitás megőrzést célzó tevékenységeit bemutató, egységes megjelenéssel kiadott szemléletformáló kiadványok száma 50%-kal növekszik.
- 4.5 Az Ökoiskola Hálózat rendszerében 1500 iskola részt vesz.
- 4.6 Legalább 1000 óvoda minősítő címmel történő aktív részvétele a Zöld Óvoda Hálózatban.

**II. stratégiai terület: A táji diverzitás, a zöld infrastruktúra és az ökoszisztéma szolgáltatók fenntartása és helyreállítása**

**5. célkitűzés: A tájdiverzitás és a biológiai tájpotenciál megőrzése**

- 5.1 A biodiverzitás hosszú távú fenntartása érdekében szükséges tájdiverzitás állapotának felmérése az ország 30%-ára elkészül.

- 5.2 A biológiai és tájdiverzitás szempontjából jelentős egyedi tájértékek felmérése az ország 50%-ára elkészül.
- 5.3 Országos tájrehabilitációs és tájrekonstrukciós céltérkép és nyilvántartás készül az ország teljes területére.

**6. célkitűzés: A zöld infrastruktúra elemeinek összehangolt fejlesztése a természeti rendszerek működőképességének fenntartása és javítása, illetve a klímaváltozás hatásaihoz történő alkalmazkodás elősegítése érdekében, beleértve az ökológiai és tájökológiai funkcióval bíró területek közötti kapcsolatok javítását, a potenciális területi elemek rekonstrukcióját, illetve a degradált ökoszisztémák helyreállítását**

- 6.1 2020-ig az ökológiai funkcióval bíró degradált ökoszisztémák, illetve a meglévő és potenciális zöld infrastruktúra-elemek meghatározása megtörténik és legalább 15%-ának helyreállítása, rekonstrukciója, az ehhez szükséges szakmapolitikai és szabályozási keretek megteremtése megvalósul.
- 6.2 Az élőhelyek feldarabolódása és elszigetelődése által leginkább érintett védett és közösségi jelentőségű fajok élőhelyei esetében azok fragmentációjának mértéke csökken.
- 6.3 A belterületi zöld infrastruktúra hálózat területaránya és az ökológiai hálózat összterülete nem csökken, ökológiai funkciója növekszik.

**7. célkitűzés: Az ökoszisztémák és az ember számára nélkülözhetetlen materiális és immateriális szolgáltatásaik értékének meghatározása és integrálása a természeti erőforrásokkal való gazdálkodásért felelős átfogó és tematikus stratégiákba, a helyi és országos szintű területhasználatot és területfejlesztést érintő döntéshozatalban**

- 7.1 A hazánkban azonosított ökoszisztéma-kategóriák 100%-a esetében az ökoszisztémákkal és szolgáltatásaikkal való fenntartható gazdálkodást azok ökológiai, biológiai és közgazdasági szempontok szerinti értékelése alapozza meg.
- 7.2 Az ökoszisztéma szolgáltatások értékelése, valamint a megőrzésük és fejlesztésük szempontjai érvényesülnek a természeti erőforrásokkal való gazdálkodásért felelős stratégiákban, a területhasználatot és területfejlesztést érintő tervezési folyamatokat szabályozó jogi eszközökben, valamint a 2014-2020 pénzügyi időszakban megvalósuló fejlesztések előkészítése és kidolgozása során.

**8. célkitűzés: A biológiai és táji diverzitás megőrzését és fejlesztését szolgáló szempontok integrációja az átfogó, valamint az érintett ágazati szakpolitikákba a zöld infrastruktúra és az ökoszisztéma-szolgáltatások eszközrendszerével, különös tekintettel a területi tervezésre**

- 8.1 Stratégiai és projekt szintű jogi, módszertani és gazdasági eszközrendszer megteremtése a biológiai és táji diverzitás megőrzését és fejlesztését szolgáló szempontok érvényesítése érdekében.
- 8.2 A zöldmezős beruházások éves aránya 2020-ra a 2013-as érték 80 %-ára csökken.
- 8.3 A települési környezetvédelmi program szabályozási rendszere kiegészül a helyi biodiverzitás stratégia elemeivel.

**III. stratégiai terület: A biológiai sokféleség megőrzésében a mezőgazdaság szerepének növelése**

**9. célkitűzés: A mezőgazdaságunk alapját képező genetikai erőforrások megőrzése, fejlesztése és fenntartható használata, a mezőgazdaságban használatos genetikai erőforrások változatosságának növelése**

- 9.1 A növényi genetikai erőforrások hosszú távú ex situ megőrzésének biztosítása érdekében a növényi génbankokban őrzött tételek számának növelése legalább 20%-kal

- 9.2 A tájfajták szélesebb körű használata érdekében a regisztrált tájfajták száma érje el a 100-at.
- 9.3 20%-os növekedés az in situ és ezen belül a gazdálkodói (on farm) módszerekkel megőrzött tételek számában, különös tekintettel a Kárpát-medencében régóta termesztett növényfajok fajtáira.
- 9.4 Az erdészeti génbanki megőrzésben az őshonos fajok tételszámának növelése legalább 25%-kal.
- 9.5 Az erdészeti fajok in situ génmegőrzési programjának kiterjesztése, az erdészeti in situ génrezervátumok összterületének és számának növelése legalább 10 veszélyeztetett állományalkotó és egyben előforduló faj tekintetében.
- 9.6 Az állati genetikai erőforrások hosszú távú megőrzése kapcsán a hazai értékes védett őshonos és veszélyeztetett mezőgazdasági állatfajták génbanki tételeinek in vitro megőrzése legalább 30%-ban.
- 9.7 Az élelmezési és mezőgazdasági célú állatgenetikai erőforrások hosszú távú megőrzése kapcsán az egyes mezőgazdasági állatfajták végleges elvesztésének csökkentése, és a hazai értékes védett őshonos és veszélyeztetett mezőgazdasági állatfajták nukleusz állományainak legalább 50%-ban állami fenntartású telepeken történő in situ megőrzése.
- 9.8 Az állami elismeréssel jelenleg még nem rendelkező, rég honosult, valamint adott tájegységhez kötődő mezőgazdasági állatfajták, továbbá az állami elismeréssel rendelkező, alacsony állománylétszámmal rendelkező mezőgazdasági állatfajták hosszú távú, biztonságos megőrzéséhez szükséges állatállomány létszámok elérése.

**10. célkitűzés: A biológiai sokféleség megőrzését és a környezet- és tájvédelmi szempontokat szem előtt tartó, a hazai és helyi biológiai alapok – különösen a változatos élelmezési és mezőgazdasági célú állat- és növényi genetikai erőforrások – hasznosítását előtérbe helyező, sokszínű, mozaikos mezőgazdaság elterjesztése**

- 10.1 A növénytermesztés környezet-terhelésének csökkentése.
- 10.2 A természetközeli gazdálkodási módok előtérbe helyezése érdekében a környezet- és tájvédelmi szempontokat szem előtt tartó, ökológiai gazdálkodással hasznosított területek kiterjedésének 350 ezer ha-ra történő növelése.
- 10.3 A legeltethető állatállomány létszám csökkenésének megállítása, a legelők és kaszálók állattenyésztéssel történő hasznosításának legalább 10 %-kal történő növelése.
- 10.4 Természeti erőforrásokkal való fenntartható gazdálkodás a Közös Agrárpolitika zöldítésével kapcsolatos program által meghatározottak figyelembe vételével.

**11. célkitűzés: 2020-ra maximalizálni kell azoknak a területeknek a kiterjedését, amelyek a közös agrárpolitika biológiai sokféleséggel kapcsolatos intézkedései (agrár-környezetgazdálkodási kifizetések, Natura 2000 kompenzációs kifizetések, stb.) által megvalósuló fenntartható gazdálkodás hozzájárul az agrobiodiverzitás és ezen keresztül a biológiai sokféleség fenntartásához, növeléséhez**

- 11.1 A mezőgazdasági biológiai sokféleség megőrzését szolgáló földhasználat (biodiverzitás szempontjából releváns horizontális és zonális agrár-környezetgazdálkodási célprogramokban és a Natura 2000 kompenzációs programban támogatott területek) területi kiterjedése 1,2 millió hektárra nő.
- 11.2 Az agrár-környezetgazdálkodási programba tartozó terület nagysága eléri a 2 millió hektárt.
- 11.3 Az ernyőfajként számon tartott túzok országos állományának nagysága eléri az 1700 egyed.

- 11.4 Az agrár-élőhelyek jellemző madárfajainak állományváltozási indexe állandó értéken (100) marad.
- 11.5 A gyepterületek kiterjedésének csökkenése megszűnik.

#### **IV. stratégiai terület: Fenntartható erdő- és vadgazdálkodás, valamint a vízi erőforrásaink védelme és fenntartható használata**

**12. célkitűzés: A biodiverzitás megőrzése és növelése érdekében a természet közeli erdőgazdálkodási módszerekkel kezelt erdőterületek további növelése, valamint a teljes erdőterületre kiterjedő erdőtervezés során a biológiai sokféleség megőrzését szolgáló szempontok hatékony érvényesítése**

- 12.1 A Natura 2000 erdőterületek 80%-a rendelkezik Natura 2000 hatásbecsléssel.
- 12.2 A folyamatos erdőborítást biztosító üzemmódban kezelt erdők területe meghaladja a 125.000 hektárt.
- 12.3 Az őshonos fafajokból álló erdőállományok területe 5.000 hektárral növekszik a 2013-as kiterjedéshez képest.
- 12.4 Az erdők egészségi állapota szempontjából kockázatot nem jelentő holtfa mennyisége növekszik.
- 12.5 Az erdei haszonvétellel érintett fajok hasznosítása fenntartható módon történik.

**13. célkitűzés: A vadgazdálkodás során a nagyvadgazdálkodás nem veszélyezteti a biológiai sokféleség megújulását, míg az apróvadállomány természetes szaporodása megindul, a veszélyeztetett állományok rehabilitálódnak.**

- 13.1 A nagyvadállomány csökken 2020-ig, a biológiai sokféleség megújulására nem jelent veszélyt.
- 13.2 Az apróvadfajok, különösen a mezei nyúl, fogoly és a fészkelő, vadászható vízivad fajok létszámának csökkenése megáll 2020-ig, és valamennyi faj esetében életképes populáció van az országban.

**14. célkitűzés: A természetes vízi halgazdálkodás során a halállomány természetes szaporodásának és így megújulásának elősegítése, a veszélyeztetett halfajok, illetve vad formák megőrzése, veszélyeztetett élőhelyek rehabilitációja, különösen az ivó- és vermelőhelyek védelme. A vizek hossz- és keresztirányú átjárhatóságának biztosítása.**

- 14.1 Halak és körszájúak életterének védelme, rehabilitációja
- 14.2 Valamennyi őshonos hal- és körszájú faj esetében stabil életképes populáció van az országban. A fajok elterjedési területe nem csökken, a mocsaras élőhelyekhez kötődő fajoké növekszik.

**15. célkitűzés: A vizek vízi és vizektől függő szárazföldi ökoszisztémákban betöltött szerepének feltárása; a vízgazdálkodás, az ésszerű és takarékos vízhasználat elterjesztése, összehangolása; a vizek szennyezőanyag terhelésének csökkentése a biológiai sokféleség megőrzésének érdekében, a vízhez kötött mikro és makro szintű életformák ökoszisztéma szolgáltatásainak fenntartása céljából.**

- 15.1 A szárazföldi felszíni és felszín alatti vizek védelmének megvalósítása a Víz Keretirányelvben meghatározottak szerint. A „jó állapot” elérése 2015-re, illetve további intézkedések 2020-ig a vizekkel kapcsolatban lévő (a vízi és a vízi ökoszisztémáktól közvetlenül függő szárazföldi) ökoszisztémák védelme, állapotuk javítása érdekében.
- 15.2 A területfejlesztési és területrendezési célok és elvek, valamint a vizek biológiai sokfélesége szempontjából fontos célkitűzések közötti összhang megteremtése.





- 15.3 A felszíni és felszín alatti vizek állapotromlásának megakadályozása annak érdekében, hogy a vízi és a vizektől függő szárazföldi élőlény együtteseinek rendszere megfelelően reagáljon a külső terhelésekre.
- 15.4 Egészséges vízi ökoszisztémák 2020-ra, melyek képesek a megfelelő szolgáltatásokra a rendszer, a biológiai sokféleség, a jól-lét érdekében.
- 15.5 A folyók mellékágrendszereinek legalább 15%-án javul a hossz- és keresztirányú átjárhatóság.
- 15.6 A Duna hordalékegyensúly mérlege elkészül, amely alapján a medersüllyedés-csökkenés érdekében intézkedések valósulnak meg.

## V. stratégiai terület: Az idegenhonos inváziós fajok (özönfajok) elleni küzdelem

### **16. célkitűzés: A természetes és természet-közeli ökoszisztémákat károsító idegenhonos inváziós fajok állományainak visszaszorítása, továbbterjedésük, valamint a potenciális veszélyt jelentő inváziós fajok hazánkba történő bekerülésének és betelepülésének megakadályozása**

- 16.1 A természetes és természet-közeli ökoszisztémákat károsító aktuálisan legveszélyesebb inváziós fajok elleni hazai küzdelmet és további terjedésük megelőzését az európai uniós szabályozással összhangban kialakított szabályozási és intézkedési keretrendszer alapozza meg.
- 16.2 Az idegenhonos inváziós növényfajok általi fertőzöttség elleni beavatkozás, kezelés a Natura 2000 területek (beleértve az területileg átfedő egyéb védelmi kategóriájú területeket is), legalább 10%-án megvalósul.
- 16.3 Újabb, természetvédelmi szempontból potenciális veszélyt jelentő idegenhonos inváziós fajok hazai megtelepedésének megakadályozása, az ehhez szükséges szabályozási és intézkedési keretrendszer kialakítása.

## VI. stratégiai terület: Hazánk szerepvállalásának erősítése a biológiai sokféleség világszintű csökkenésének megállításában, továbbá a biológiai sokféleség védelmi megállapodásokból fakadó kötelezettségek hazai végrehajtása

### **17. célkitűzés: Az elővigyázatosság elvének alkalmazása a genetikailag módosított szervezetek környezetbe történő kijuttatása során a biológiai sokféleségre gyakorolt negatív hatások kiküszöbölése érdekében**

- 17.1 Magyarország területén nincs GMO termesztés, a biológiai sokféleséget nem veszélyeztető GMO-k környezetbe történő kijuttatása.
- 17.2 Hazai független hatásvizsgálatok számának növekedése.

### **18. célkitűzés: A kereskedelem által veszélyeztetett állat- és növényfajok védelme**

- 18.1 A Washingtoni egyezmény (CITES) hatálya alá tartozó, Magyarországon előforduló fajok vadon élő állományait nem veszélyeztető a nemzetközi kereskedelem.
- 18.2 A veszélyeztetett fajok kereskedelme kapcsán a jogkövető magatartás arányának növelése.

### **19. célkitűzés: A genetikai erőforrásokhoz való hozzáférés és a használatukból származó hasznok igazságos és méltányos megosztásának biztosítása, előmozdítva ezzel a Nagojai Jegyzőkönyv mielőbbi hatályba lépését**

- 19.1 Magyarország genetikai erőforrásaihoz való hozzáférés jogilag megfelelően szabályozott keretek között történik a hazai biológiai sokféleség veszélyeztetése nélkül.

19.2 A genetikai erőforrások magyar felhasználói a Nagojai Jegyzőkönyv és az érintett ország rendelkezéseit betartva, jogszerűen szerzik be a genetikai erőforrásokat a világ bármely országában.

**20. célkitűzés: Magyarország nemzetközi szerepvállalása során, így a fejlődő országok részére nyújtott források biztosításakor a biológiai sokféleség megőrzés nagyobb mértékű érvényesítése**

20.1 Hazánk Nemzetközi Fejlesztési Együttműködései során a biológiai sokféleség megőrzési szempontok nagyobb mértékű érvényesítése.

20.2 Jövőbeli kötött segély hitelezési projektek során a biológiai sokféleség megőrzését biztosító szempontok nagyobb mértékű érvényesítése.



## **SKV fórumok országszerte – partnerség a környezeti jelentések kapcsán**

Mint ismert, elkészültek a 2014-20-as időszak európai uniós forrásainak felhasználást célzó operatív programok környezeti teljesítményét vizsgáló környezeti jelentések (SKV), amelyek elkészítésével a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség közbeszerzési eljárás keretében az Öko Zrt.-t bízta meg. Az SKV elvégzését Európai 2001/42 EK irányelv írja elő, itthon pedig a 2/20055. (I.11.) kormányrendelet szabályozza.

### **1. Minden régióban jelen**

A környezeti jelentések legfőbb megállapításainak bemutatására és szakmai megvitatására regionális partnerségi fórumok zajlottak a hét régió egy-egy meghatározó városában december közepén (időrendi sorrendben: Győr, Székesfehérvár, Budapest, Pécs, Miskolc, Debrecen, Szeged). Ezek lehetőséget biztosítottak a régió fejlesztésében érintett állami és civil szervezetek számára az operatív programok Kormány általi elfogadását megelőzően a legfőbb megállapítások bemutatására, szakmai megvitatására.

### **2. Hét regionális fórum**

A hét regionális szakmai fórum keretében a házigazda köszöntőjét követően az NFÜ, mint koordinációs hatóság képviselője szolt a fórum céljáról, háttéréről, majd az SKV jelentések elkészítésének menetéről szóló bevezető előzte meg a konkrét akciótervek stratégiai környezeti vizsgálatának ismertetését operatív programonként. Az ezt követő összefoglaló, szintetizáló értékelés mindig tartalmazott az adott régióra vonatkozó specifikumokat is, amit az ezután következő fórum keretében az elhangzó és előre beérkezett kérdések mentén igyekeztek tovább bővíteni. A záró gondolatokkal együtt a minden alkalommal felhívtuk a résztvevők figyelmét arra, hogy a témák kapcsán megfogalmazott kérdéseket, javaslatokat 2014. január elejéig még beküldhetők az [oko-rt@oko-rt.hu](mailto:oko-rt@oko-rt.hu) e-mail címre.

### **3. Megyei szerepkörök**

A rendezvény köszöntő gondolatait jellemzően az adott régió egy-egy megyéjének magas rangú képviselője fogalmazta meg, itt értelemszerűen a közéleti szereplők váltották egymást a helyi felkéréseknek megfelelően. Például Győrben Kóczán Zoltán, a Győr-Moson-Sopron Megyei Közgyűlés alelnöke, Budapesten Szabó István, a Pest Megyei Közgyűlés alelnöke, Debrecenben Tóth Attila, a Hajdú-Bihar Megyei Közgyűlés alelnöke, Szegeden Vadász Csaba, a Csongrád Megyei Önkormányzat főjegyzője. A megyei tisztségviselők szinte mindenütt egyöntetűen megfogalmazták: a megyei önkormányzatok átalakuló szerepkörének megfelelően ebben az időszakban különösen fontos munkát végeznek. Az elmúlt hónapokban zajlott mindenhol a megyék erősségeinek feltárása, és a területfejlesztési szerepkörnek megfelelően a stratégiai tervezés, a lehetőségek átgondolása, nem lemondva természetesen a jövőben sem a megyehatárokon átnyúló, komplex programokról. Ezekből kaptak rövid ízelítőt a fórum résztvevői. Mindnyájan fontosnak tartották a környezeti vizsgálatokat, és sok sikert kívántak a szereplőknek a további munkához ezen a területen.

### **4. Fő szándék: kedvező irányú befolyásolás**

Az SKV fórumok céljáról, háttéréről kapcsán a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség képviselője előadásában hangsúlyozta, hogy az SKV egyfajta környezeti-társadalmi kockázatelemzés, amely egyben javaslatokat is megfogalmaz e várható kockázatok elhárítására vagy csökkentésére. Az SKV fő célja az operatív programok környezeti célú értékelése és a fejlesztések befolyásolása környezeti, fenntarthatósági szempontból kedvezőbb irányba.

### **5. A környezeti állapot mellett a fenntarthatóság is fontos**

Az SKV jelentések elkészítésének menetéről, a vélemények feldolgozásáról az Öko Zrt. egy-egy vezető tisztségviselője adott átfogó képet, bemutatva a környezeti jelentések készítésének

folyamatát az előkészítés-tervezéstől az előzetes véleményezésen, majd tanulmánykészítésen, a közérthető összefoglaló elkészítésén és a partnerség lebonyolításán keresztül a közeljövőben várható végső véleményezett környezeti jelentések elkészítésén át az utógondozásig. Végül szóltak a környezeti állapot és a fenntarthatóság értékelésére alkalmazott kritériumrendszerrel, a vizsgálati szempontokról, javaslatokról.

## 6. Fókuszban az Operatív Programok

Ezt követte a partnerségi fórum gerincét adó elemzések sora, melyben az akciótervek következő uniós tervezési ciklusra vonatkozó környezeti vizsgálatának ismertetését végezték el, operatív programonként. Ebben az alábbiak kerültek előtérbe: KEHOP (Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program), TOP (Terület- és Településfejlesztési Operatív Program), GINOP (Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program), IKOP (Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program), EFOP (Emberi Erőforrás Operatív Program), illetve egy esetben, Budapesten a VEKOP (Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program). Részletesen ugyan nem, de az összegzésnél szóba került a Vidékfejlesztési Program és a MAHOP (Magyar Halgazdálkodási Operatív Program) is.

## 7. KEHOP: áthúzódó kötelezettségekkel

A KEHOP (Környezeti és Energia Operatív Program) környezeti célú elemzése kapcsán elhangzott: számos korábbi cél megvalósítása szükséges a következő időszakban is áthúzódó kötelezettségként. A szennyvízprogramok mellett számos „vizes” cél is megjelenik, ám például a természetvédelemre konkrétan viszonylag kevés forrás jutna a pillanatnyi állapot szerint. A fő kérdés: mennyire, milyen mértékben javul majd a beruházások által a környezet állapota? Laikusok számára érdekes lehet, hogy egy megújuló energiaforrás (pl. biomassza) sem biztos, hogy környezeti szempontból tökéletes. Megjelent egy új elem hangsúlyosan ezen a területen: a katasztrófavédelem, és a klímaváltozás is kulcsfogalom lett a tervezésnél. Az alapvetően pozitív képet a tervezésnél megfigyelhető forráshiány árnyalja.

## 8. GINOP: jobb lesz-e tőle itt élni?

A GINOP (Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program) a központi kommunikáció szerint is az egyik legfontosabb program lesz, hiszen a következő hét esztendőben az összes forrás közel kétharmadát szeretnék majd gazdaságfejlesztésre felhasználni. Ez a GINOP esetében a javasolt allokáció szerint a pénzek 40%-át jelenti (s ne feledjük, hogy más OP-k is tartalmaznak ilyen jellegű célokat, például a TOP.) Itt a fő célok a versenyképesség javítása és a foglalkoztatás ösztönzése, arányának növelése. Az alapkérdés pedig: van-e értelme a beruházásnak, jobb lesz-e tőle itt élni? Mint elhangzott: a kimutatható környezeti állapotváltozás jellege a megvalósítás módjától függ majd. Ez még ugyanis eléggé az általános tervezés szakasza, így jelenlegi állapotában kevés következtetés vonható le.

## 9. TOP: a valódi helyi igényekre

A TOP (Terület- és Településfejlesztési Operatív Program) a korábbi ROP-ok helyét, szerepét veszi át részben megújult tartalmakkal (a VEKOP-pal együtt.) Ez lehetővé teszi mostantól decentralizált szemlélettel a helyalapú megközelítést, helyi erőforrásokra és valódi igényekre fókuszálva. Az elemzés során 48 környezeti célkitűzést azonosítottak, s viszonylag pozitív hatásúnak tűnnek az elképzelések fenntarthatósági szempontból is. A főbb kérdések: fenntarthatóbb termelési struktúrák jönnek-e létre, az emberi életkörülmények javulhatnak-e, beleértve a környezeti állapotát a településeknek? A javaslatok között megfogalmazták a megújuló energia fontosságát és a Nemzeti Talajvédelmi Stratégia kidolgozását.

## 10. VEKOP: eleve fejlettebb közegben

A VEKOP (Versenyképes Közép Magyarország Operatív Program) „egyfajta TOP” az ország közepére vonatkoztatva, amely egyébként uniós szemszögből az egyetlen fejlett hazai régióknak tekinthető. Ez egyben kicsi hátrányt is jelenthet, hiszen ami fejlettebb, nem támogatható ugyanolyan mértékben, így bizonyos forrásszűke jellemző a programra. 8 prioritástengely és 28 specifikus cél mentén haladt az elemzés, melynek lényege, hogy a

térségi gazdaságfejlesztést szolgálja majd a helyi igények alapján, csakúgy, mint a TOP esetében.

### **11. IKOP: a gazdaságfejlesztés egyik kulcsa, eszköze**

Az IKOP (Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program) tervezése az EU elvárások jegyében zajlik és nagyban kapcsolódik a Nemzeti Közlekedési Stratégiához. Ne feledjük: az európai hálózatokhoz való teljes, magas szintű kapcsolódás és az elmaradt, de hiányzó infrastruktúrák kiépítése még várat magára. A cél elvileg a forgalom közútról vasútra (és ha lehetséges, részben vízi útra) való terelése, valamint a városi, elővárosi közlekedés fejlesztése. Ugyanakkor, mint elhangzott, fontos lenne bizonyos szempontból visszafogni a mobilitási igényeket is, hiszen az mindenképpen közlekedést generál, ami nem javítja a környezet állapotát. Az ökológiai szempontból negatív hatások ugyanis elkerülhetetlenek, ám nem mindegy azok mértéke például a levegőszennyezés és zajterhelés szempontjából. Hozzáátéve azonban, hogy ezek a programok a felzárkóztatást is szolgálják. Megjelenik ennél az OP-nál a kidolgozott projektszatterna követelmény, és belátható, hogy ezek a programok hosszú előkészítési idővel futnak.

### **12. EFOP: a foglalkoztathatóságért**

Az EFOP (Emberi Erőforrás Operatív Program) a leszakadási folyamatok megállítást, a foglalkoztathatóság növelését célozza a befogadó társadalom – gyarapodó tudástőke – jó állam tengelyek mentén. A GINOP-ban is megjelenő ambiciózus, 2020-ra elérendő foglalkoztatási ráta (75%) érdekében kell cselekedni. Fontos, hogy mindez a társadalmi egyenlőtlenségek felszámolása és a szolidaritás erősödése irányába hasson. Pozitív az anyagban például a részletes elemzéstől eltekintve az erdei iskolák szerepének kiemelése, ám talán több figyelmet is érdemelne a környezetvédelmi nevelés.

### **13. Összegzés: előnyök, odafigyelésre érdemes szempontok**

Az operatív programok környezeti célú elemzése után összefoglaló, szintetizáló értékelés hangzott el főként dr. Tombácz Endre, valamint részben Kukely György prezentálásban, ahol pozitívumok és negatívumok egyaránt szerepeltek. Mindenképpen előnye a jelenlegi verzióknak, hogy tartoznak hozzájuk a fenntartható fejlődést és a környezeti célok teljesítését szolgáló fejlesztések, és alapvetően kevés az olyan tervezett lépés, amely komolyan problémásnak mondható. Ugyanakkor látható több területen a forráshiány, vigyázni kell, nehogy a versenyképesség oltárán feláldozzuk az egészséget és csökkenjen az empátia szint a társadalomban, ügyelni kell rá, hogy a fenntarthatóság, mint horizontális cél ne tartalom nélküli szlogen legyen, s célszerű volna, ha a legjelentősebb fejlesztéseket nem csak a legerősebb potenciállal rendelkező nagyvárosok, térségek vinnék el.

Megfogalmaztak néhány, az anyagokból már kiolvasható specifikus célt is a regionális fórum résztvevőinek. Így például utaltak Észak-Magyarországon a VTT Dél-Borsodi tározójára, a Dél-Alföldön a VTT Alsó-Tiszai tározójára, több helyen pedig a Natura 2000-es területekre, valamint a szennyvízprogramokra.

### **14. Kérdések, zárás**

A fórum résztvevői számos kérdést fogalmazta meg a helyszínen, részben előzetes kérdező lapok, részben nyíltzínű kérdésfeltevések formájában. Ezek egy része általános vonatkozott az SKV tartalmakra, más része pedig konkrét, lokális feladatok mentén született. Többen érdeklődtek a jelentések sorsa, azoknak a végső változatokba való beépíthetősége kapcsán, valamint kíváncsiak voltak a részletes szempontrendszerre. Volt résztvevő, aki az ipari parkok, területek megkülönböztetéséről kérdezett a fejlesztési támogatások kapcsán, s rákérdeztek az elővárosok közlekedésfejlesztésének ügyére is. Több kérdés hangzott el a drávai környezetvédelmi fejlesztések kapcsán, a szakmai oktatás fontosságáról, illetve az árvízvédelem, mint tág kérdéskör mentén.

A válaszadók az elhangzott gondolatok mellett adott esetben személyesen is bővítették az esetleg speciális, konkrét kérdések kapcsán válaszaikat, amelyre a moderátori összefoglaló és zárást követő kötetlen beszélgetések során adódott lehetőség.

## Részletezve a lényeges kérdéseket:

### 2013.12.10. Győr. Városháza

#### Kérdések:

**Kérdés:** a 6 km-re lévő Vámoszabadinak igen kevés közösségi közlekedési lehetősége van, hogy az hajmeresztő. Erről megfeledezünk mindig. Nagyszerű dolog, hogy hallok a budapesti elővárosi közlekedés felemelő dolgait.

**Válasz:** A tömegközlekedés fejlesztése a III. prioritáson belül (autóbuszos közlekedés) tervezett nem csak elővárosok, hanem akár kistelepülések vonatkozásában is. A megyei fejlesztési koncepciók fognak foglalkozni ezzel, ami beépül a TOP-ba is, mint ajánlás. A kisebb városok várostérségi fejlesztései külön területként megjelennek a megyei fejlesztési koncepciókon belül is, és így pl. a közlekedés fejlesztése is. A TOP-ban az autóbusz hálózat fejlesztésével kapcsolatos infrastrukturális fejlesztések is megjelennek, sőt talán még járműbeszerzés is lesz benne, de ez még nem teljesen tiszta.

**Kérdés:** A vízi közlekedés szabályozása a Szigetközben lehetséges-e, amíg Illés Zoltán az államtitkár?

**Válasz:** Ez IKOP kérdés, elvileg a II-es prioritás ad lehetőséget a vízi közlekedés fejlesztésének, azonban a Nemzeti Közlekedési Stratégia alapján az IKOP jelenleg nagyon minimális folyami fejlesztést tartalmaz a vízi közlekedési vonatkozásában. Nekünk az egyetlen TEN-T vízi utunk a Duna, tehát csak az jöhetne szóba az IKOP-on belül, de nem véletlenül van ez így egyébként. Az IKOP az NKS-re épül, és ha az valamit úgy ítél meg, hogy nagy fontosságú, megfelelő előkészítésű és a 2014-2020-as időszakban viszonylag kis kockázattal megvalósítható, azok fognak bekerülni az IKOP projektek közé. Jelenleg a CEF még egy pl. közlekedésfejlesztési finanszírozási lehetősége az EU-nak, az IKOP oda „utalja” a dunai hajózás fejlesztését, de csak akkor, ha marad rá pénz. Egyébként is rengeteg konfliktussal terhelt és amíg a szükséges környezetvédelmi engedélyek nincsenek meg, nem is felelhet meg a kidolgozott projekt csatorna követelményeknek a hajózás fejlesztése ilyen szempontból. Javaslatként egyébként elhangzott az IKOP tervezők részéről, hogy a hajózás fejlesztését segítené, ha a GINOP-ból lehetne folyami hajók cseréjét finanszírozni, mert rettenetesen elavult, elöregedett a hajóállomány.

### 2013.12.11. Budapest

#### Két kérdés:

- Pénz** – Csak EU-s finanszírozás – elfogyó pénzek, nem marad forrás a fenntartásra, mit lehet tenni?
- Kontroll** – Pályázati rendszer – mi a minőségi megvalósulás biztosítója?

**Válasz:** A fenntarthatóságot mi inkább környezeti szempontból néztük, a kérdés a gazdasági fenntarthatóságra vonatkozott, ami egy kicsit más dolog. De ez sok programra igaz volt, hogy van beruházási pénz, azt elköltjük, de miből fogjuk fenntartani a beruházást. Itt jönnek a nehézségek, mi a javaslatok között jeleztük, hogy tisztázni kell a fejlesztéseknek meg van-e a fenntartási forrása. Példa: csinálunk árvízvédelmi töltéseket, tározókat, stb., de az árvízvédelmi művek fenntartási költségeivel minden évben baj van. Mi csak annyit tehetünk, hogy elírjuk ezeket a problémákat és kérjük, hogy épüljenek be olyan elemek, amik ezt ellenőrzik, garantálják. Minden pályázathoz az illetékes minisztériumnak nyilatkozni kellett, hogy vállalja 5 évig a finanszírozást. Ezek a nyilatkozatok meg is születnek, de aztán sokszor elfelejtődnek. De pl. a BM-nél külön soron vannak az EU-s pályázatok fenntartására vonatkozó összegek, tehát van jó példa is. A másik kérdés az arról szólt, hogy a feltételrendszer az mindig felpuhul. Erről nagyon kevés van az anyagokban, a fenntarthatóságnak és az esélyegyenlőségnek még a tartalma sincs megfogalmazva, nemhogy az érvényesítés lehetősége. Ezek közül néhány elemnek kötelezőnek kell lennie. Legyenek pl. környezeti (SKV) indikátorok.

Nem tudjuk, hogy mennyi támogatás – intenzitás várható, milyen önerő kell egy önkormányzatnak vagy bárkinek bizonyos tevékenységhez. A megvalósíthatóságról az anyagban semmi információ az OP-ben még EU-s szinten sincsen. A probléma az volt, hogy az önkormányzatok a projektekhez az önerőt sem tudták előteremteni, hát még a későbbi fenntartási költségeket, tehát ez a rész abszolút kockázatos. A második, hogy újfajta pályázati rendszerek jönnek létre, a kiválasztási kritériumok jelentősége kisebb lesz. Úgy gondolom, hogy magának a fejlesztési programokat kellene befolyásolni az SKV-nak. Az OP-knak csak végrehajtó szerepük lesz. A működtetési fenntartás pedig reménytelen az önkormányzati szférában, mert olyan fejlesztések valósultak meg az elmúlt időszakban, amelyek fenntarthatatlanok hosszú távon. (pl. szennyvízes vonal). **Ezért javasoltuk az olcsóbb, egyedi megoldásokat, kizárólag a hosszú távú fenntarthatóság miatt.** Nagyon fontos a projektgazdai felelősség is a pénzügyi fenntarthatósági szempontnál. A költség-hason elemzés egy csomó projekt esetében adott és kötelezően alkalmazandó volt. Hogy ezt mennyire veszik komolyan azok, aki elkészítik és mennyire vizsgálják ilyen szempontból a projektjüket akár a helyi jóváhagyás szintjén, ezt nem feltétlenül az OP-ok szintjén kell kezelni, mert ez így egy adminisztratív aktussá válhat, ami megkerülhető.

**Kérdés:** A KEHOP SKV-jához szólnék hozzá. Jó, kritikus szemléletű és kiegyensúlyozott szemléletű anyagnak láttam, de mert én a KEHOP gyengébb pontjaira világítanék rá, amit az SKV-ban is jó lenne megemlíteni az egyik a klímaváltozáshoz való alkalmazkodás szerepelt nagyon markánsan és az itt az árvízvédelmi intézkedések szerepelnek a legnagyobb hangsúllyal. Én itt egy nagy ellentmondást látok, mert szerintem nem a klímaváltozáshoz való alkalmazkodáshoz tartozik az árvízvédelem. Nagyon sok helyen szerepel az anyagban a természeti katasztrófák elleni védekezés és ezt felelteti meg az anyag a klímaváltozáshoz való alkalmazkodásnak és háttérbe szorulnak a megelőző intézkedések. Ez nagy hiányosság és ezt az SKV-ban nem sarkították ki.

**Tombác Endre:** a szélsőséges árvízi helyzetek klímaváltozás hatásúak is. Az új árvízi irányelvekben viszont a szemlélet sokkal megelőzőbb, mint ami a KEHOP-ban megjelenik, mint intézkedés-rendszer. Ezért javasoltuk főleg a kis vízfolyásokon a vízvisszatartást, záportározást. A klímaváltozás kérdését minden prioritásnál vizsgálandónak javasoltuk.

### 2013.12.13. Pécs Tudásközpont

**Kérdés:** Milyen esély van arra, hogy az SKV-ban megfogalmazott kritikákat és hiányokat figyelembe veszik a további tervezésben?

**Válasz:** Az a tapasztalat, hogyha viszonylag korán, jó időben kiépítünk kapcsolatot a tervezőkkel, akkor van esély arra, hogy bizonyos javaslatok átkerüljenek, sőt ez már most is megtörtént, vannak már olyan javaslataink, amelyek már bekerültek a tervekbe. Azoknál az OP-knál, ahol jobbak a kapcsolatok, ott erre nagyobb esély van, ahol csak megkapták a anyagokat, de nem reagáltak rá, ott nehezebb. Brüsszelt sem érdekli ez nagyon, csak az, hogy pl. ezek a fórumok megtörténtek-e, ezt ellenőrzik, igazolni kell. Ha teszünk egy javaslatot, azt

vagy elfogadják, vagy nem, de ez utóbbit meg kell indokolni. Magában az SKV jelentésbe bekerül az hogy hogyan reagáltak a terezők, mi volt a partnerségi kérdés felvetésében, mi az amit ezek közül be lehet építeni, tehát fehéren-feketén ott lesz, hogy valamit figyelembe vettek, vagy sem.

**Kérdés:** Most, hogy megszűnt a ROP és átalakult a TOP jelent-e ez előnyt a térségnek?

**Válasz:** A megyei fejlesztési koncepciók, illetve az integrált településfejlesztési stratégiák készülnek minden megyére, minden megyei jogú városra. Beruházások biztos lesznek. Ezeknek a forrás allokációjában még lehet különbség. Lehet, hogy Pécs több kap, mint Győr, de az is lehet, hogy kevesebbet. Ez még a következő időszakban fog kialakulni. De ezeket megpróbálják hasonló forráselosztással megoldani. A regionális területiség meg fog jelenni a forráselosztásban. Mindenki részesül majd a közös kosárból. Még egy dolog, amit talán szerencsésebb, hogy most a TOP-ban a megyék saját maguknak dolgoznak ki valamilyen koncepciót, így a helyi közösségek érdekeit fogják inkább szolgálni.

**Kérdés:** Lesznek-e környezeti típusú indikátorok?

**Válasz:** Mi csinálunk SKV indikátorokat, amit javasolunk, hogy használjanak. Nagyon érdekesen kell ezekkel az indikátorokkal bánni. Az EU megadott most olyan indítékokat, amelyeket kötelező használni. Amelyeket mi találtunk ki a környezetre vonatkozóan, az vissza is üthet, mert ha nem tudunk elszámolni velük, úgy ez a források befagyasztásával is járhat. Tehát ezeket az indikátorokat nagyon jól meg kell gondolni.

**Kérdés:** Hogy lehet elérni, hogy ne burkoljanak be a városfejlesztési projekteknél mindent.

Ezzel az a probléma, hogy ezeknek jó része környezeti hatásvizsgálati kérdés, ugyanakkor attól is függ, hogy annak a fejlesztésnek van-e KHV-ja. Mi hiába írtuk be a fenntarthatósági feltételek közé, hogy minél kisebb területet használjanak, minél kisebb területet burkoljanak ez csak írott malaszt, hiszen a konkrét fejlesztést nem tudjuk ellenőrizni. Olyan problémával is találkozunk, hogy nem hogy a burkolásnál, de a növénytelepítésnél sem maradt pénz a fenntartásra. Kifejezetten munkaigényes növényeket telepítettek. De sajnos mi ebben a kontextusban csak elveket tudunk megadni.

**Kérdés:** Van utalás arra, hogy a komplex megoldásokat támogatni akarják és integrált beruházásokat kellene létrehozni. A vízgazdálkodási fejlesztések nagyon szoros összefüggésben vannak a vidékfejlesztési programokkal. Nem látom annak lehetőségét, hogy ez megvalósítható ilyen feltételek mellett, hiszen az OP-k egymástól teljesen függetlenül léteznek.

**Válasz:** én is olvastam a Vidékfejlesztési Programot. Ez egy olyan nagy probléma, hogy teljesen egyetértek a megjegyzéssel. Még az előző időszakban is voltak komplex vizes projektek, most nem nagyon vannak. A KEOP-nál sincs területi együttműködési projekt, pedig települési szinten is lenne mit összehangolni, pl. csatornázás-útburkolás. Ez nekünk egyébként régi sirámunk. Leírtuk hogy nem lehet különböző programokat összehangolni, mert mások a feltételek, más idő, más az átfutás, tehát ha egyszerre két-három programot kellene megvalósítani, akkor ez lehetetlen. Persze megjelentek területi programok, de azokban az anyagokban még zavarosabb a lebonyolítás, és a KEOP pont kimarad belőlük. Pedig nagyon sok olyan fejlesztés van – pl. árvízi tározók – ha kiépítjük a tájgazdálkodási rendszert, kitisztítjuk az öntözőcsatornákat stb. akkor a vidékfejlesztési program folytatását is meg kéne csinálni és nem várni arra, hogy ezt majd valaki valamikor meg fogja csinálni, hanem előre elvégezni. Pl. nagyon sok fürdőt fejlesztettek az előző OP-k alatt, rengeteg gyógyfürdő épült egymás mellé, egymás konkurenciájának, mert mindenki kiharcolta a saját közösségének. Tehát a területiség nagyon hiányzik a rendszerből.

Egy mondatot felolvasok: „Létre kell hozni olyan komplex projektekre vonatkozó mechanizmust, ami a KEHOP, a vidékfejlesztési és egyéb környezetvédelmi, természetvédelmi pénzek forrásait összehangolja mind a pályázati kiírásokban, mind a végrehajtásban.”



**Kérdés:** Szóba került az ivóvíz és a szennyvíz programok teljesítése. A VKI nem jelent hasonló nagyságrendű követelményt?

**Válasz:** Igen. A VKI-vel két baj van, egyrészt 2027-ben van vége, ezért az „ej ráérünk arra még” állapot van. De a felszíni vizeinknek csak 8 %-át minősítettük jónak – ami azért túlzás – így igen nagy feladataink vannak, mert 2027-ig mindent „jó állapot”-ba kell hozni és semmi nem történik szinte. A VKI az EU egyik legjobb irányelve, teljesen új szemléletet ad. Nem azt mondja, hogy építsünk szennyvíztisztítókat és akkor majd jó lesz, hanem azt mondja, hogy a végén a vízkincset kell megőrizni, vagyis a végén egy jó állapotú vízrendszernek kell lennie, az EU tagországokban. Ez egy komoly dolog, a többi környezeti elemnél nem nagyon van ilyen.

### 2013.12.18. Debrecen

**Kérdés:** Mi történik majd ezekkel a jelentésekkel? Mi lesz a sorsuk?

**Válasz:** Az SKV végeredményben csak egy papír, amit a tervezők annyira vesznek komolyan, amennyire ők ezt szeretnék. Ezért is fontos a kommunikáció velük. Ha a tervezés elejétől tudunk egymással kommunikálni, akkor elérhető, hogy az SKV-ban szereplő javaslatok bekerüljenek az OP-kba. Amikor elkészül a tanulmány és túl vagyunk a társadalmi egyeztetéseken, ezek beépülnek és azt is le kell írunk, hogy a javaslatainak komolyan vették vagy sem. Nekik pedig meg kell mondani, hogy ha nem vették komolyan akkor azt miért? Tehát van még egy ilyen feladat, amit ellenőrizni is szoktak. A javaslatok egy része azért mindig beépül. A javaslatok másik része a pályázati kritérium rendszerbe épülhet be, tehát jó esetben még tovább is hat az SKV.

**Kérdés:** milyen szempontokat használtak az elemzések elkészítésénél?

**Válasz:** Kétféle rendszert használtunk. Egy környezeti szempontrendszert, mely 48 környezeti célt tartalmazott. Ezek részben magyar jogszabályokból, stratégiákból származnak. Mindig megpróbáltuk a legkonkrétabbat kiszedni a programokból, előírásokból. Megnéztük aztán, hogy az OP csinál-e valamit vele, javítja, rontja vagy közömbös. A KEHOP-nál az derült ki, hogy a 20-25.-nél várható javulás, a többinél nem. A másik szempont a 20 db fenntarthatósági kritérium volt. Ezeket az OP-k nagyobb céljaival vetettük össze. Azt vizsgáltuk, hogy a rendszer elmozdul-e abba az irányba vagy sem.

### 2013.12.10. Székesfehérvár

**Kérdés:** Az indikátorok változnak-e a 2014-2020-as szakaszban?

**Válasz:** Az OP-k szintjén jelenleg un. „eredmény indikátor” létezik, ami nem intézkedésenként, hanem specifikus célonként jelentkezik. Másrészt un. „output indikátorok”, amelyek viszont nagyjából intézkedésenként tervezik. Ezek még tervezetek, mi is javasoltunk mást is. Azt még nem lehet tudni, hogy pontosan milyen „output” indikátorok lesznek. Pl. árvíznél – népesség, belvíznél – vízviisszatartott m<sup>3</sup>, amit nagyon nehéz számszerűsíteni. De hogy a projektekre még milyen „előrehaladási indikátorok” lesznek az az OP-kból még nem látszik.

Ez rendszer szintű probléma. 2007-2013 között számos értékelésünk mutatta, rengeteg megvalósítással kapcsolatos tapasztalat jelezte, hogy „nonszensz” indikátorokat és vállalásokat kell teljesíteni. Elindult egy kezdeményezés 2014-2020-as időszakra való felkészülés kapcsán, ami pontosan az adminisztrációs terheit és a pályázati rendszer egyszerűsítését célozza.

Maga az OP tartalmaz egy olyan fejezetet, hogy hogyan lesz az adminisztráció megkönnyítve például internetes, e-alapon. Teljesen világos, hogy az eddigi horizontális és fenntarthatósági indikátoroknak nem sok értelmük volt, meg azoknak a követelményeknek nem. Mi javasoltuk, hogy az adott projekt jellegéhez igazodó indikátorok legyenek, ami javítja a

teljesítményt és nem egy formális követelmény. De hogy pontosan mik lesznek azt még nem lehet tudni.

**Kérdés:** Várható-e, hogy a területi OP-kban, vagy a TOP-ban megjelenik a vízrendezés, vagy ez kizárólag a KEHOP-ban fog megjelenni?

**Válasz:** A vízrendezést most úgy hívjuk, hogy térségi vízszétosztás és azon kívül belvízgazdálkodás, vízviisszatartás. Ami hiányzik a KEHOP-ból az a síkvidéki csapadékvíz-gazdálkodás, a dombvidéken van rá utalás, hogy pl. tározókkal majd ezt kezelik. A TOP-ban csak általánosan van vízgazdálkodás. Ott ez eléggé kiforratlan.

**Kérdés:** Az IKOP-ban szerepelt a városi közlekedés, az elővárosi közlekedés fejlesztése is. Erre milyen források látszanak előzetesen?

**Válasz:** külön prioritás-tengely van a városi közlekedés fejlesztésére. Ez időközben került be az IKOP-ba, a legelső verzióban még nem volt benne. Úgy tudom, hogy területi OP-ból tették át az IKOP hatáskörébe, illetve külön prioritás-tengelyen szerepel az elővárosi közlekedés fejlesztése, mégpedig a kötöttpályás tömegközlekedésé. A buszos közlekedés fejlesztése a területi program és a VEKOP feladata lenne. Kérdés, hogy végül sikerül-e megjelentetni. Valószínű, hogy az EU nem szeretne dieselbusz-beszerzést támogatni, hanem hibrid, illetve alternatív technológiák felé szeretne elmozdulni. Ezek viszont nagyon drágák.

## 2013.12.19.Szeged

**Kérdés:** a Bizottság jelezte, hogy különösen a végső értékelésnél nem találják elégségesnek az internetet történő vélemény-nyilvánítást. Hogyan történik meg ennek a társadalmi értékelése és véleményezése? Van-e valamin terv erre?

**Válasz:** Gyakorlatilag csináltunk egy partnerségi tervet az elején. Ennek egy része vagyis az internetre megy, mert olyan nincs hogy megszólítom a társadalmat és kiállok az utcára, ez úgy nem fog menni. A második kör, hogy megpróbálunk ilyen fórumokat csinálni, amiben mindig azt sajnálom, hogy kevesen vagyunk. Megyénként kiment vagy 300 meghívó külön a zöldszervezeteknek. Tapasztalatunk szerint a „személyes kapcsolatok”, amik működnek. Ha én felhívok valakit – pl. levegő munkacsoportot – hogy írjatok valamit nekünk, akkor írnak, de magától ez nem működik. Igazság szerint megkérdeznénk mi a társadalmat, csak a társadalom nem akar válaszolni. A tapasztalatom az volt, hogy az embereket inkább az OP érdekli, mint az SKV. Sokszor a kérdésekben is azt kapjuk, hogy nem jó az OP, pedig neki az SKV-ra kellene reagálni.

**Kérdés:** A barnamezős beruházások preferálásánál lehetne- e esetleg egy kicsit finomítani? Arról lenne szó, hogy van olyan kistélepülés Bács megyében, aki felismerte azt, hogy a fenntartható fejlődés egyik alappillére lehet a gazdasági fejlesztés, viszont nincs nálunk „ipari park”, ahová a gazdasági szereplők be tudnának települni, nincs nekik barnamezős felületük. A fejlesztés zöldterületek, termőterületek kivonása nélkül elképzelhetetlen. GINOP-ban és TOP-ban is preferált a „barnamező”. Így a döntésnél pontoktól esnek el.

**Válasz:** Konkrét környezetvédelmi előírások a GINOP-ban nem jelennek meg. Jelen állapotban nem kizáró ok a „termőföld kerül kivonásra”, de környezetvédelmi szempontból nem örülnék neki. Ilyenkor azt kell nagyon körültekintően megválasztani, hogy milyen területről van szó, mert azok különböző értékűek és különböző érzékenységek. Eddig a beruházó választotta ki a neki tetsző területet, a község pedig kiszolgáltató helyzetben volt, mert szüksége volt a fejlesztésre. Itt kellene a jövőben valami egyensúlyt találni, hogy olyan helyre kerüljön a beruházás, ahol nem okoz, vagy csak kevés kárt okoz.

**Kérdés:** az SKV módszertanába hogyan lehet kezelni egy olyan tervezett beavatkozást, ami egyértelműen jár pozitív és negatív hatásokkal is? Két példa: klímaváltozáshoz kapcsolódóan a csongrádi vízlépcső kérdése; jégeső-elhárító rendszer.

**Válasz Tombácz Endre:** az az igazság, hogy nagyon sok ilyen van, ami ilyen kettős hatású, van jó és rossz oldala. Az ember megpróbálja a rosszakat minimalizálni, a jókat pedig erősíteni a rendszerbe. A csongrádi vízlépcső fogós, ravasz ügy, az egy olyan komoly beavatkozás, hogy nehéz VKI-konform módon megcsinálni a jogszabályokat be kell tartani, a környezetvédelmi jogszabályokat is. Vannak dolgok, amikre nem vonatkoznak jogszabályok, itt azt teheti a készítő, hogy elírja az előnyöket és hátrányokat korrektül és majd a döntéshozó eldönti, hogy melyik „balhét hajlandó elvinni”. A vízerőművekkel most az a helyzet, hogy a GNV óta senki nem mer vízierőművet építeni, senki nem akarja azt a „balhét elvinni”. Lehet, hogy ez nem feltétlenül jó. Ezeket az ügyeket még a politikusok is csak bottal merik megpiszkálni.

**Kérdés.....:** megpróbálok egy komplex kérdést feltenni. A GINOP nem feltétlenül járul hozzá a környezet megerősítéséhez, fejlesztéséhez, ugyanakkor az EFOP a „jó állam” keretében a közigazgatás megújítását is célul tűzte ki. egyik célkitűzés a párhuzamosságok megszüntetése bizonyos szakterületeken, ahol ez jelen van. Összevonható-e egy-egy OP és egy teljes egészet képezve, valamennyi érdeknek megfelelően, illetve elvárásnak? Várható-e egy komplex összevont program kialakítása?

**Magyar Emőke:** nagyon jó a kérdés – javaslat. A probléma fennáll. Mi is megpróbáltuk áttekintetni, hogy az OP-k mennyire átfedőek, mennyire kiegészítőek, hogyan tudják egymást segíteni. Vannak, ahol jók a lehatárolások (KEOP, GINOP), de vannak olyan szakterületek, ahol ez még nem világos. De ezekre felhívtuk a figyelmet, hogy itt a lehatárolásokat finomítani kell. Viszont amire a javaslat-kérdés irányult, az egyértelműen problémának tűnik. Korábbi vizsgálataink alapján is ilyen komplex programok még nem működőképesek. Nem látjuk az intézményi háttérrel, hogy kell az ilyen komplex programot (útépítés-csatornázás-főtér-rehabilitáció) megpályázni, ki a kedvezményezett, kinél kell pályázni, stb. de a javaslatokat mi megpróbáljuk közvetíteni.



**Fórumok résztvevői**

Fórum helye	ÖKO	Külső
<b>Győr</b> Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala (Városháza) (9021 Győr Városház tér 1.)	Rákosi Bevezet + Kehop + EFOP Vidéki IKOP	Kukely Gy. TOP + Szinte Hermann Violetta GINOP
<b>Székesfehérvár,</b> megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala (8000 Székesfehérvár, Városház tér 1.) Díszterem	Rákosi Bevezet + Kehop + EFOP Vidéki IKOP	Kukely Gy. TOP+ Szinte Hermann Violetta GINOP
<b>Budapest</b> Pest Megyei Önkormányzat 1052 Budapest, Városház u. 7.	Tombácz Bevezet + KEHOP +Szinte Magyar VEKOP Vidéki IKOP Rákosi EFOP	Barsi Orsolya GINOP
Tudásközpont <b>Pécs</b> (7622 Pécs, Universitas utca 2/a) Konferencia terem	Rákosi EFOP Magyar IKOP Tombácz Bevezet + KEHOP + Szinte	Kukely Gy. TOP Hermann Violetta GINOP
<b>Miskolc, NORDA Észak-Magyarországi</b> Regionális Fejlesztési Ügynökség Közhasznú Nonprofit Kft., Aula (3525 Miskolc, Széchenyi u. 107.)	Tombácz Bevezet + KEHOP+ Szinte Magyar TOP + IKOP Scheer EFOP	Hermann Violetta GINOP
<b>Debrecen</b> ÉARFÜ Észak-Alföldi Regionális Fejlesztési Ügynökség Nonprofit Kft. (4025 Debrecen Széchenyi u. 31.)	Tombácz Bevezet + KEHOP+ Szinte Magyar TOP + IKOP Scheer EFOP	Hermann Violetta GINOP
<b>Szeged Csongrád Megyei Önkormányzat Hivatala, Csongrád terem</b> (6741 Szeged, Rákóczi tér 1.)	Tombácz Bevezet + KEHOP + Szinte Magyar TOP+IKOP Scheer EFOP	Hermann Violetta GINOP

