

Környezettudományi Központ

Center for Environmental Studies

1094 Budapest, Angyal u. 15/b. fszt. 4.

Tel: 06 1 455-8055, Fax: 06 1 216-0911

Drótposta: center@ktk-ces.hu

Világháló: www.ktk-ces.hu



MAKK

**Magyar
Környezetgazdaságtani
Központ**

1016 Budapest

Mészáros u. 18.

Tel: 06 1 212 67 75

Fax: 06 1 212 67 78

Drótposta: makk@zpok.hu

Világháló: www.makk.zpok.hu

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

KÉSZÜLT A

KÖRNYEZETVÉDELMI ÉS VÍZÜGYI MINISZTERIUM

MEGBÍZÁSÁBÓL

TÉMAVEZETŐK: ÉRI VILMA - KAJNER PÉTER

SZERZŐK: ÉRI VILMA - KAJNER PÉTER – MÉSZÁROS GÁBOR –

RÉVÉSZ ÉVA – SZUPPINGER PÉTER

BUDAPEST, 2004. ÁPRILIS

TARTALOM

BEVEZETÉS	3
1. A VÁROSOK KÖRNYEZETMINŐSÉGI PROBLÉMÁI ÉS A KÖRNYEZETPOLITIKA MAI VÁLASZAI	4
1.1. A VIZSGÁLAT MÓDSZERE	4
1.2. PROBLÉMÁK ÖSSZEGEZÉSE	7
1.2.1 Közlekedés	7
1.2.2 Hulladék.....	8
1.2.3 Szennyvíz.....	8
1.2.4 Víz.....	9
1.2.5 Zaj- és rezgésártalom.....	9
1.2.6 Zöldterületek csökkenése	9
1.2.7 Köztisztaság	10
1.2.8 Épített és táji környezet.....	10
1.2.9 Természetvédelem	10
1.2.10 Lakossági környezettudatosság alacsony szintje	10
1.2.11 Energiaracionalizálás, energiatakarékossági intézkedések.....	10
1.3. VÁROSCSOPORTONKÉNTI MEGOSZLÁS	11
1.4. A VÁROSI KÖRNYEZETMINŐSÉGI PROBLÉMÁK KEZELÉSÉNEK KÖRNYEZETPOLITIKAI ESZKÖZEI MA	13
1.4.1 A települési környezet minőségére kiható országos programok	13
1.4.1.1 Ivóvízminőség-javító Program.....	14
1.4.1.2 Nemzeti Települési Szennyvíz-elvezetési és -tisztítási Megvalósítási Program	14
1.4.1.3 Országos Hulladékgazdálkodási Terv.....	16
1.4.1.4 Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015	16
1.4.1.5 A közúthálózat fejlesztési programja 2015-ig.....	18
1.4.2 A városok programjai, tervei	19
1.4.2.1 A városok környezetvédelmi programjai	19
1.4.2.2 Folyamatban lévő projektek és tervek	21
1.5. ELÉRENDŐ CÉLOK	22
2. A VÁROSOK KÖRNYEZETMINŐSÉGÉBEN MUTATKOZÓ PROBLÉMÁK MEGOLDÁSÁRA JAVASOLT ESZKÖZÖK ÉS ÖSSZEHASONLÍTÓ ELEMZÉSÜK.....	24
2.1. A CÉLRENDSZER ELÉRÉSE ÉRDEKÉBEN AJÁNLOTT ESZKÖZÖK	24
2.1.1 A vizsgálat kiindulási alapja.....	24
2.1.2 Az AP célrendszere és a vizsgált intézkedések	25
2.1.2 A megcélzott problématerületek.....	28
2.1.2.1 Környezeti szempontok érvényesítése a településfejlesztésben, rendezésben és a korábbi hibákból eredő környezeti problémák csökkentése	28
2.1.2.1.1 Általános helyzetkép	28
2.1.2.1.2 Az esettanulmányok tapasztalatai.....	29
2.1.2.1.3 Javaslatok	30
2.1.2.2 Városi zöldterületek védelme, arányuk növelése, állapotuk alakítása	31
2.1.2.1.4 Általános helyzetkép	31
2.1.2.1.5 Az esettanulmányok tapasztalatai.....	32
2.1.2.1.6 Javaslatok	33
2.1.2.3 Közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentése, elsősorban a városok sűrűn lakott területein	35
2.1.2.3.1 Általános helyzetkép	35
2.1.2.3.2 Az esettanulmányok tapasztalatai.....	38
2.1.2.3.3 Javaslatok	38
2.1.2.4 Épített környezeti elemek megfelelő állapotának biztosítása, az épített értékek védelme	39
2.1.2.4.1 Általános helyzetkép	39
2.1.2.4.2 Az esettanulmányok tapasztalatai.....	41
2.1.2.4.3 Javaslatok	41
2.1.2.5 Tiszta, jó közérzetet segítő városi környezet biztosítása.....	42
2.1.2.5.1 Általános helyzetkép	42
2.1.2.5.2 Az esettanulmányok tapasztalatai.....	44
2.1.2.5.3 Javaslatok	45
2.1.2.6 Belterületi vízrendezés, csapadékvíz-elvezetés, -hasznosítás	47
2.1.2.6.1 Általános helyzetkép	47

2.1.2.6.2	Az esettanulmányok tapasztalatai.....	47
2.1.2.6.3	Javaslatok.....	47
2.1.2.7	Horizontális feladatok.....	48
2.1.2.7.1	Általános helyzetkép.....	48
2.1.2.7.2	Az esettanulmányok tapasztalatai.....	48
2.1.2.7.3	Javaslatok.....	48
2.2.	A HATÉKONYSÁG ÉS HATÁSOSSÁG ELEMZÉSE.....	49
2.2.1	A relatív költségigény értelmezése.....	50
2.2.2	A javasolt intézkedések, végrehajtók és a relatív költségesség-környezeti hasznok összevetése...51	
2.3.	AZ INTÉZKEDÉSI TERV KIDOLGOZÁSA ÉRDEKÉBEN TEENDŐ TOVÁBBI LÉPÉSEK.....	60
2.3.1	Az intézkedések rangsora és a beavatkozások kidolgozása.....	60
2.3.2	A zöldterületek védelmét szolgáló jogszabálmódosítási csomag.....	61
3.	A JAVASLATOK BEÉPÍTÉSÉVEL ÁTDOLGOZOTT AKCIÓPROGRAM.....	67
FORRÁSOK		85
FÜGGELÉK		90

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1.	TÁBLÁZAT. A VIZSGÁLATBA BEVONT VÁROSOK.....	4
2.	TÁBLÁZAT. PROBLÉMÁK PRIORITÁSLISTÁJA	6
3.	TÁBLÁZAT. A KÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ NÉHÁNY HAZAI ADAT NEMZETKÖZI ÖSSZEHASONLÍTÁSBAN (1999) 7	
4.	TÁBLÁZAT. LÉGSZENNYEZŐ ANYAGOK KIBOCSÁTÁSA HAZÁNKBAN ÉS A VÁLLALT HATÁRÉRTÉKEK.....	8
5.	TÁBLÁZAT. NÉHÁNY KÖRNYEZETI MUTATÓ VÁROSCSOPORTONKÉNTI MEGOSZLÁSA.....	12
6.	TÁBLÁZAT. A PRIORITÁSOK VÁROSCSOPORTONKÉNTI MEGOSZLÁSA	13
7.	TÁBLÁZAT. AZ NKP-II CÉLKITŰZÉSEI	22
8.	TÁBLÁZAT. A KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖRNYEZETBARÁT MEGKÖZELÍTÉSEK PREFERENCIÁI UGYANAZON DIMENZIÓK MENTÉN, ILLETVE A KÖRNYEZETBARÁT FEJLESZTÉS STRATÉGIAI CÉLJAI	36
9.	TÁBLÁZAT. A STRATÉGIAI CÉLOKBÓL KÖVETKEZŐ FELADATOK HELYI-, ORSZÁGOS- ÉS NEMZETKÖZI SZINTEN, ILLETVE KÍNÁLATI ÉS KERESLETI OLDALON	37
10.	TÁBLÁZAT. ÖSSZEFOGLALÓ TÁBLÁZAT AZ NKP-II VÁROSI KÖRNYEZETMINŐSÉG AKCIÓPROGRAMJA SZÁMÁRA AJÁNLOTT INTÉZKEDÉSEKRŐL, VÉGREHAJTÓIKRÓL ÉS EZEK RELATÍV KÖLTSÉGESSÉGÉNEK-KÖRNYEZETI HASZNAINAK ÖSSZEJETÉSÉRŐL.....	51
11.	TÁBLÁZAT. AZ OPERATÍV CÉLOK ÉS A PRIORITÁSI ELEMZÉS EREDMÉNYEINEK ÁTTEKINTÉSE	60
12.	TÁBLÁZAT. ÖSSZEFOGLALÓ TÁBLÁZAT A VIZSGÁLT ÖNKORMÁNYZATOK HATÁLYOS KÖRNYEZETVÉDELMI DOKUMENTUMAIRÓL.....	114

BEVEZETÉS

Tanulmányunk célja, hogy a városi környezet minőségével kapcsolatos problémák megoldási stratégiáinak feltárásával, a lehetséges intézkedések környezeti és gazdasági hatásainak elemzésével, valamint a városi környezet javításáért felelős ágazatok lehetséges szerepének elemzésével hozzájáruljon a Nemzeti Környezetvédelmi Program II. Városi környezetminőség című akcióprogramjának (a továbbiakban: Városi környezetminőség AP) és az akcióprogram végrehajtási tervének a megalapozásához.

A megbízó Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztériummal kötött szerződés értelmében a munka két részből állt. Az első fázisban elkészült vitaanyagot a KvVM által felkért szakértők véleményezték, módosítási javaslatokat tettek. Ezeket beépítettük a tanulmányba, így ennek mostani formája tekinthető véglegesnek. Az alábbi 1. és 2. fejezetben bemutatott vizsgálatok, elemzések eredményeként állt elő a 3. fejezetben bemutatandó táblázatba rendezett javaslatcsomag, melyben összegeztük a települési környezetminőség javítását szolgáló akcióprogram javasolt intézkedéseit.

1. A VÁROSOK KÖRNYEZETMINŐSÉGI PROBLÉMÁI ÉS A KÖRNYEZETPOLITIKA MAI VÁLASZAI

1.1. A vizsgálat módszere

A városi környezetminőségét leginkább meghatározó környezeti problémák azonosítása, a kiváltó okok elemzése, valamint a megoldási alternatívák településtípusonkénti feltérképezése céljából először felvettük a kapcsolatot városi önkormányzatokkal és egyrészt környezetvédelmi programjaik, állapotjelentéseik és jogszabályaik vizsgálatával, másrészt egy kérdőíven és interjúkon alapuló felmérés segítségével összeállítottunk egy „problémalistát”.

A vizsgálatba 16 várost vontunk be (Magyarországon 2003. július 1-je óta Budapesttel együtt 256 város van). A települési környezet „forró pontjainak” feltárása településtípusonként történt meg. Véleményünk szerint a minta a vizsgálat szempontjából reprezentatívnak tekinthető, mivel:

1. Lakosságszám alapján három kategóriát különböztettünk meg:
25 000 fő alatti (210 db város);
25 000-50 000 fő (25 db város);
50 000 fő feletti (20 db város).
Az egyes kategóriákból végül 8, 5 és 3 város vizsgálata történt meg.
2. A területi és gazdasági reprezentativitás elérése érdekében, az adott kategórián belül a városok, egyaránt megjelenítik az ország keleti és nyugati részét, az ipari és agrár jellegű vidékeket.
3. A vizsgálat ezen részéből Budapestet kihagytuk, mivel speciális tulajdonságai miatt csak külön kategóriaként lett volna kezelhető.

A vizsgált városok listája az 1. táblázatban látható.

1. táblázat. A vizsgálatba bevont városok

0-25000 fő	25000-50000 fő	50000 fő feletti
Pilisvörösvár	Mosonmagyaróvár	Székesfehérvár
Celldömölk	Baja	Békéscsaba
Marcali	Dunakeszi	Miskolc
Kunszentmiklós	Kazincbarcika	
Mezőberény	Hajdúböszörmény	
Vásárosnamény		
Bátonyterenye		
Jászapáti		

A további vizsgálatokat jól megalapozta az önkormányzatoknak azon kérdésre adott válaszainak összegzése, hogy „Véleményük szerint melyik a város öt legfontosabb

környezetvédelmi problémája (fontossági sorrendben)?” A kérdés nyílt volt, azaz nem adott meg példákat, lehetőségeket az önkormányzatok maguk határolták le problémáikat. Az így összeállított prioritáslistát a 2. táblázat mutatja.

A kérdőív egyéb válaszaiból és a meglévő programokból valamint a megkérdezett civil szervezetek válaszaiból újabb problémák váltak azonosíthatóvá illetve a már meglévő problémák finomodtak..

A felmerülő „forró pontokat” megerősítették vagy éppen más szempontú megközelítésére mutattak rá a hazai (KSH, KVVM) és nemzetközi (EUROSTAT, European Environmental Agency, OECD) statisztikai adatok valamint a hazai környezet állapotát elemző tanulmányok (NKP I., NKP II., KVVM, OECD, EEA).

Az általunk így módon összeállított problémalistát és a felmerült megoldási javaslatokat végül 2003. december 11-én egy fórumon vitattuk meg az önkormányzatok képviselőivel (Ennek emlékeztetőjét ld. a ld. 1. Függelékben).

A folyamat eredményeként összeállt az 1.2 fejezetben ismertetett problémalista, amely alapként szolgált a célok és eszközök meghatározásához és a költséghatékonysági elemzésekhez.

2. táblázat. Problémák prioritáslistája

Probléma megnevezése	Megjelenés helye					Összesen	Megjelenések száma	Mutató (összpont*db)
	1. (5 pont)	2. (4 pont)	3. (3 pont)	4. (2 pont)	5. (1 pont)			
1. Átmenő forgalom okozta problémák	7		3		1	45	11	495
2. Hulladékgazdálkodási rendszer korszerűsítése, Szelektív hulladékgyűjtés kialakítása, ill. fejlesztése	3	3	2	2	2	39	12	468
3. Szennyvízcsatornázás, szennyvíztelep bővítése	4	2	1			31	7	217
4. Illegális hulladéklerakók		1	3	1	2	17	7	119
5. Talajvíz szennyezettség, ivóvízbázisok védelme	1	2	1			16	4	64
6. Környezeti rekultiváció (meddőhányó, bányaterület, vörösiszap, stb.)		1	1	2	1	12	5	60
7. Belvíz, árvíz, vízrendezés		2	2			14	4	56
8. Csapadékvízvezetés rossz		2	1	1		13	4	52
9. Zöldterületek fejlesztése, fenntartása			1	1	2	7	4	28
10. Köztisztaság javítása, közterületek szépítése, fejlesztése	1			2		9	3	27
11. Ipari zajszennyezés, zajvédelem			1	1	1	6	3	18
12. Allergén növények				2	1	5	3	15
13. Lakosság környezeti tudatosságának növelése	1				1	6	2	12
14. Műemlék és városképvédelem forráshiánya					3	3	3	9
15. Természetvédelmi területek növelése, óvása				2		4	2	8
16. Tömegközlekedés elégtelensége	1					5	1	5
17. Barnamezős területek újrahasznosítása			1			3	1	3
18. Kerékpárutak fejlesztése			1			3	1	3

1.2. Problémák összegezése

1.2.1 Közlekedés

A közlekedés okozta környezetszennyezés a statisztikai adatok, a szakirodalom és az önkormányzatok prioritásai szerint is a legfontosabb megoldandó problémának tekinthető általában és a városi környezetminőség szempontjából is.

A problémákat olyan trendek jelentik, mint a mobilitás és ezzel szinte azonos tempóban a közúti forgalom folyamatos növekedése, a járműállomány növekedése és egyben öregedése (!), a tömegközlekedés szerepének csökkenése stb.

Igaz, hogy az alábbi táblázat is azt mutatja, hogy hazánkban még nem olyan „rossz” a helyzet mint az OECD országokban, de a feladat éppen az lenne, hogy a mobilitásnak azt a szintjét ne, vagy ne elsősorban közúti közlekedésre és személygépkocsikra alapozva éadjuk el.

3. táblázat. *A közlekedésre vonatkozó néhány hazai adat nemzetközi összehasonlításban (1999)*

Mutató	Magyarország			OECD	EU	
Egy főre jutó közúti forgalom nagysága (1000 jármű-km/fő) *	2,6			7,7	7,3	
Száz főre jutó közúti járműállomány (jármű/100 fő) *	26			50,0	47,0	
¹ Nitrogén-oxidok kibocsátása (kg/fő) *	19,4			40,6	34,7	
¹ Szén-dioxid kibocsátása (t/fő) *	5,7			11,1	9,7	
Személygépkocsik átlagos életkora **	1990	1998	2002	n.a.	1990	1998
	9,0	11,7	11,7		6,4	7,6

¹A NO_x és CO₂ kibocsátás adatai az egy főre jutó összes kibocsátást jelzik, de mindenképpen jelzésértékűek a közlekedésre vonatkozóan, mivel a közlekedés mindkét esetben növekvő részesedéssel bír ezekben az emissziókban (2000-ben az NO_x 59%-át és a CO₂ 18%-át a közlekedési szektor emittálta).

*Forrás: OECD Környezeti Adattár 1999

**Forrás: KSH illetve European Environmental Agency

Mindezek az alábbi kedvezőtlen helyzethez vezetnek:

- Az 1990-es évtizedben évi átlag 2%-kal nőtt az ezer lakosra jutó *személygépkocsi-állomány*, ráadásul ezen állomány korösszetétele gyakorlatilag nem javult; 1999-ben 11,6 év volt a személygépkocsik *átlagéletkora*, ami sokkal rosszabb mint az EU átlag (7,6 év). Ez különösen annak tükrében tekinthető rossz eredménynek, hogy 1980-ban hazánkban ugyanez az adat még 6,3 év volt. Ráadásul pontos adatok hiányában, tapasztalatokra hagyatkozva is kijelenthetjük, hogy a személygépkocsik *kihasználtsága* alacsony, azaz általában egy személy utazik az autóban! Mindez az állandó *forgalmi dugókon* kívül *parkolási problémákat* is felvet. A megoldási módok között foglalkozni kell a fejlett országokban már bevezetett módszerekkel (car sharing, speciális sávok, P+R, kiss and drive parkolók, díjszedés behajtásért [pl. London], vagy parkolási díj növelése), amelyek javíthatnak a helyzeten.
- 1995-től kezdve az *NO_x kibocsátás* újra nőtt, méghozzá egyértelműen a közlekedési szektor illetve részben az erőművek növekvő kibocsátása miatt; ezt az OECD

országvizsgálata is kifogásolta (OECD 28.p.). Azóta szerencsére újra csökkent az ilyen típusú emisszió, de a közlekedés részesedése folyamatosan nő (2000-ben 59%).

- Hasonló negatív fordulat következett be az *illékony szerves vegyületek* kibocsátása terén és sajnos itt napjainkig nem mutatkozik javulás!
- A nitrogén-oxidokkal ellentétben 1990 óta folyamatos csökkenést mutat a *kén-dioxid* kibocsátása, de ennek oka az, hogy ezen anyag légkörbe kerüléséért elsősorban a fosszilis energiahordozók elégetése a felelős, és csak másodsorban a közlekedés. Az első tényező megfelelő szabályokkal (kibocsátási határértékek) és technológiákkal (füstgázkéntelenítés, földgáz felhasználása) csökkenthető, a közlekedés esetében pedig az üzemanyagok kéntartalmának jogszabályok által előírt csökkentése segíti a további javulást.

A légszennyező anyagok kibocsátására vonatkozóan hazánkban nemzetközi kötelezettségei is vannak, amelyeket az alábbi táblázat mutat:

4. táblázat. Légszennyező anyagok kibocsátása hazánkban és a vállalt határértékek

	1990 [*]	1995 [*]	1999 [*]	2000 [*]	Az UNECE Göteborgi Jegyzőkönyvében 2010-re vállalt „plafon” ^{**}
Kén-dioxid (ezer tonna/év)	1010	705	590	486	550
Nitrogén-oxidok (ezer tonna/év)	238	190	201	186	198 ^{***}
Illékony (nem metán) szerves vegyületek (NMVOC) (ezer tonna/év)	141 (1991)	150	170	173	137

^{*} Forrás: KVVMM

^{**} Forrás: UNECE

^{***} Nitrogén-dioxidra vonatkozóan.

1.2.2 Hulladék

A témakörrel kapcsolatban először is sajnálatos tényként kell figyelembe vennünk, hogy növekszik a lakosságtól elszállított települési szilárd hulladék mennyisége (1992-2000 között 30%-kal!), ráadásul a legnagyobb emelkedés a városokban mutatható ki (35%) (KVVMM, 2003). Ez természetesen részben (!) a közszolgáltatásba bevont lakások számának növekedéséből adódik. (Igaz pozitívként megemlíthetjük, hogy 1990 és 2000 között csökkent a veszélyes hulladék mennyisége, aminek egyrészt a gazdasági szerkezetváltás, másrészt a tisztább technológiák elterjedése az oka.)

A hulladékkal kapcsolatos problémákkal az NKP II külön AP-ban foglalkozik illetve az Országos Hulladékgazdálkodási Terv megvalósításához kapcsolja azok megoldását.

1.2.3 Szennyvíz

A szennyvízelvezetés és -tisztítás esetében országosan javuló tendenciáról beszélhetünk, 1990 és 2000 között nőtt a biológiaiag és III. fokozattal is tisztított szennyvíz mennyisége, a folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően záródik a közműháló, de ezen a téren természetesen

még mindig jelentős az elmaradásunk Európához képest. Erről részletesebben a 1.4.1.2 pontban szólunk.

1.2.4 Víz

Előkelő helyet foglalnak el a megkérdezett önkormányzatok által megjelölt környezetvédelmi problémák prioritáslistáján a vízzel kapcsolatos problémák (5. Talajvíz szennyezettség, ivóvízbázisok védelme; 7. Belvíz, árvíz, vízrendezés; 8. Csapadékvízvezetés).

A statisztikai adatokból erre vonatkozóan egy pozitív és egy negatív trend emelhető ki:

- 1992-2000 között mintegy 30%-kal csökkent az ivóvízfelhasználás (elsősorban az árnövekedések és részben a saját kutak, gyakran illegális használata miatt);
- A felszíni és felszín alatti vizek nitrogén- és foszforszennyezettségét okozó műtrágyázás 1990-hez képest kezdetben drasztikusan visszaesett ugyan, de 1995 óta a műtrágyafelhasználás újra növekvő tendenciát mutat (igaz ugyan, hogy még csak az 1990. évi mennyiség 60%-a kerül felhasználásra és ez nem éri el a nyugat-európai szintet). Hasonló módon változott a mezőgazdaságban alkalmazott vegyszerek (peszticidek) felhasználása, ami a talaj és a felszín alatti vizek növekvő szennyezéséhez vezet.

1.2.5 Zaj- és rezgésártalom

A helyzet összetett, mivel az ipari üzemek zajterhelése a 90-es évtizedben folyamatosan csökkent (KSH), a közlekedésből származó zaj- és rezgésártalom viszont nőtt és mint azt a közlekedésnél már említettük a határértékek túllépése általánosnak tekinthető.

1.2.6 Zöldterületek csökkenése

Igen komoly probléma, amely az önkormányzatok prioritásai között ráadásul nem jelenik meg kellő hangsúllyal (talán az ingatlanértékesítésekből adódó ellenérdekeltség miatt), miközben a statisztikai adatok egyértelműen riasztó képet tárnak elénk:

- A zöldterületek kiterjedése – bár erős a szórás a különböző adottságú települések között – stagnált vagy csökkent az elmúlt évtizedben. Jóllehet a budapesti és az országos statisztikák évről-évre a városi parkok, zöldterületek növekedéséről számolnak be, teljesen pontosan nem lehet megállapítani, hogy a valóságban mi történik – a tapasztalatok szerint éppen a zöldfelületek radikális csökkenésének lehettünk tanúi az elmúlt évtizedben. Radó (1997) közlése szerint pl. a budapesti statisztikában a gondozott parkok területe 1989 és 1994 között 10%-kal, azaz 2,3 millió négyzetméterrel nőtt, miközben hiteles fővárosi adatokból tudható, hogy ezen idő alatt Budapest zöldterületei közel 3 millió négyzetméterrel (3 városligetnyi terület) csökkentek. Ez a következő okra vezethető vissza: A beépítések kis hányada kerül (a statisztika szerinti) gondozott parkterületre, nagyobb része kertes házak helyén, mezőgazdasági területeken, intézmények zöldterületein valósul meg. Ezek biológiailag élő területek voltak, de nem szerepeltek a gondozott parkok nyilvántartásában. Bár az OTÉK zöldfelületként tartja nyilván ezeket, az ilyen telkek beépítése esetén a gondozott parkok helyére kerülő épületek, parkolók miatt eltűnő zöldterületeket a *statisztikából* nem vonják le. Hozzáadásra kerülnek viszont az újonnan létesülő, de biológiailag majdhogynem értéktelen, a zöldhálózatba szervesen nem illeszkedő, valódi rekreációra is alkalmatlan új zöldfelületek, mint pl. a bevásárlóközpontok nagyterjedésű parkolói (néhány fával a

parkoló autók között), tetőkertek, ún. hulladékzöldek¹. A statisztika nem tartja számon a zöldterületek biológiai értékének csökkenését sem².

- Probléma, hogy a zöldterületek arányának *statisztikai* növekedésével párhuzamosan a gondozatlan zöldterületek aránya még jobban nő! Ez főleg kisebb városoknál jelent problémát (ld. még 1.3 fejezet). Támogatni kell tehát a fenntartást is, különben néhány év alatt teljesen tönkremegy az új telepítés.

E kérdéskörben véleményünk szerint komoly szabályozási változtatásokra és átfogó országos programra van szükség.

1.2.7 Köztisztaság

A köztisztaság szintén nagyobb probléma, mint amennyire az a prioritások között megjelenik. Ennek oka, hogy ez nagyrészt a lakosságon múlik, amit az önkormányzat illetékesei is éreznek, ezért úgy gondolják a probléma tőlük független; persze nem mellékes, hogy a civil szervezetek jelzése szerint általában kevés a köztéri kuka, vagy nem ürítik rendszeresen. A közterületek tisztántartását természetesen a forráshiány is korlátozza, bár a munkások jó része közmunkás, de a megfelelő eszközök beszerzése a kisebb városoknak már komoly problémát jelent.

1.2.8 Épített és táji környezet

Minimális mértékben jelenik meg a megkérdezett városok prioritásai között a műemlék- és városképvédelem, többször felmerül a panellakások és környezetük problémája, de nem elég hangsúlyos a barnamezők kérdése. Ez utóbbi főleg a nagyobb városoknál jelentkező kérdéskör, amire nincs forrás, de gyakran elképzelés sem. (Ezt jól mutatja, hogy a KAC 2003-as vonatkozó pályázati kiírására mindössze 18 pályázat érkezett, amelyből ráadásul csak hatot nyújtottak be települési önkormányzatok.³)

1.2.9 Természetvédelem

A természetvédelem és/vagy tájvédelem nem jelenik meg hangsúlyosan és annak ellenére, hogy a környezetvédelmi programokban jelen van a földvédelem, a parlagterületek problémája, az ebből eredő erózió, porszenyezés, ez a kérdés a gyakorlatban a parlagfüpproblémára redukálódik.

1.2.10 Lakossági környezettudatosság alacsony szintje

A prioritáslistán a kevésbé fontos problémák között szerepel ugyan a lakosság környezeti tudatossága, de az egyéb válaszokból és az interjúkból egyértelmű, hogy az önkormányzatok tisztában vannak a problémával, csak úgy gondolják (részben tévesen!), hogy ezen ők nem tudnak változtatni. A kérdéskörrel az NKP II külön AP-ban foglalkozik.

1.2.11 Energiaracionalizálás, energiatakarékossági intézkedések.

Ugyan a környezetvédelmi törvény értelmében a települési környezetvédelmi programnak tartalmaznia kell erre vonatkozó terveket, feladatokat is, ez a vizsgált városok esetében mindössze egy esetben volt így. Ez komoly gondot jelent, mert egyrészt az

¹ Mint pl. közutak kanyarai által közrefogott területek.

² Pl. amikor városi parkok alatt mélygarázst létesítenek, aminek következtében a parkoló feletti fák kivágásra kerülnek és a vékony „betontálcára” már csak bokrokat, fűvet telepítenek újra.

³ <http://www.kvvm.hu/palyaz/zoldforras/zoldforrasredm.htm> (2004.01.05-én)

önkormányzatoknak a saját épületeikben, intézményeikben is jelentős megtakarításokat érhetnének el, másrészt példát mutathatnak, ösztönözhetik a lakosságot.

1.3. Városcsoportonkénti megoszlás

A vizsgálat szempontjából fontos hangsúlyozni, hogy a hazai 256 darabos városállomány Budapestet leszámítva is igen heterogén, ami a történelmi, lakosságszámi stb. okok mellett az utobbi évtized várossá nyilvánítási politikájának a következménye is. Ezt a tényt véleményünk szerint az akcióprogram végrehajtása során lehetőség szerint figyelembe kell venni. Ezt az alábbi adatok is alátámaszthatják.

A KSH adatainak feldolgozása után városonként juthatunk a közműollóra, a zöldterületekre, a köztisztaságra és a parkolókra vonatkozó adatokhoz, amelyeket összegezve az alábbi eredményeket kapjuk:

5. táblázat. Néhány környezeti mutató város csoportonkénti megoszlása

Városkategória		Budapest		50000 fő felett		25000-50000 fő között		10000-25000 fő között		10000 fő alatt	
Mutató	Év	1998	2002	1998	2002	1998	2002	1998	2002	1998	2002
Közműöllő (m)		925,6	995,3	549,4	623,2	391,5	474,8	450,0	570,1	355,4	512,5
A szennyvízcsatorna-hálózatba bekapcsolt lakások aránya (%)		90,7	93,3	75,0	78,4	52,0	60,4	43,0	54,2	26,4	40,5
Összes közhasználatú zöldterület (1000 m ²)		74990	76229	79867	80781	26912	24733	43648	48168	19103	25071
Egy lakosra jutó zöldterület (m ²)*		41,4	42,1	42,2	42,7	32,9	30,3	32,5	35,9	26,2	34,4
Gondozatlan zöldterület (1000 m ²)		5983	6614	20954	18782	10179	10412	7479	7510	5471	5888
Gondozatlan %-os aránya az összes zöldterületből		8	9	26	23	38	42	17	16	29	23
Rendszeresen tisztított közterület (1000 m ²)		22714	23579	19233	18659	5841	6069	8371	9084	3212	3775
Kiépített parkolók területe (1000 m ²)		1249	1277	2019	2177	596	601	1012	1113	318	423

*Az egyik nemzetközileg is elfogadott standard szerint (The National Recreation and Park Association, USA <http://www.nrpa.org>) az egy főre jutó zöldterület kívánatos értéke 46-83 m² között van. Az NKP II. számszerű célkitűzése 2008-ra a 45m²/fő érték elérése.

- A táblázat adataiból látszik, hogy a zöldterületek egy főre jutó értéke minden városban alatta marad az NKP II. 45 fő/négyszetméteres ajánlásának.
- A közműolló a már elért fejlődés ellenére még mindig nyitottnak tekinthető, minden városkategóriában, de pl. a 10000 fő alatti városokban alacsonyabb színtről indulva ugyan, de igen dinamikus a növekedés.
- A táblázat legfontosabb következtetése azonban, hogy a *középvárosok* (25-50000 fő) kimondottan „veszélyeztetett” kategóriának tekinthetők. Jelenleg a legrosszabb mutatóval rendelkeznek a közműolló, az egy főre jutó zöldterület és a gondozatlan zöld területek aránya területén, ráadásul ez utóbbi kettő esetében romló mutatókkal!

Szintén érdekes eredményeket mutat a kérdőívek segítségével összeállított, fentebb már bemutatott prioritáslista (2. táblázat) város csoportonkénti vizsgálata is.

6. táblázat. A prioritások város csoportonkénti megoszlása

	Kisvárosok	Középvárosok	Nagyvárosok
1.	Hulladékgazdálkodási rendszer korszerűsítése, Szelektív hulladékgyűjtés kialakítása ill. fejlesztése	Átmenő forgalom okozta problémák	Hulladékgazdálkodási rendszer korszerűsítése, Szelektív hulladékgyűjtés kialakítása, ill. fejlesztése
2.	Átmenő forgalom okozta problémák	Illegális hulladéklerakók	Köztisztaság javítása, közterületek szépítése, fejlesztése
3.	Szennyvízcsatornázás, szennyvíztelep bővítése	Talajvíz szennyezettség, ivóvízbázisok védelme	Szennyvízcsatornázás, szennyvíztelep bővítése
4.	Csapadékvízvezetés rossz	Hulladékgazdálkodási rendszer korszerűsítése, Szelektív hulladékgyűjtés kialakítása ill. fejlesztése	Zöldterületek fejlesztése, fenntartása
5.	Belvíz, árvíz, vízrendezés	Ipari zajszennyezés, Zajvédelem	Átmenő forgalom okozta problémák

A táblázatból látszik, hogy míg a kisvárosoknak még az alapvető infrastruktúra kiépítése (hulladék, szennyvíz, csapadékvízvezetés, belvizek) jelentik a legfontosabb problémákat, addig a középvárosokban már a zajszennyezés is súlyosan jelentkezik, a nagyvárosoknál pedig már a köztisztaság és a zöldterületek is a prioritáslista „élvonalába kerülnek”.

Szintén fontos következtetés, hogy az átmenő forgalom okozta problémakör és a hulladékgazdálkodás minden esetben jelen van.

1.4. A városi környezetminőségi problémák kezelésének környezetpolitikai eszközei ma

1.4.1 A települési környezet minőségére kiható országos programok

Ebben a vonatkozásban öt országos programot kell megemlítenünk.

1.4.1.1 Ivóvízminőség-javító Program

A 201/2001. (X.25.) sz. Kormány rendelet az ivóvíz minőségi követelményeiről és az ellenőrzés rendjéről az Európai Unió normáinak megfelelően rendelkezett. A Rendelet 6. számú melléklete meghatározza az (A) 2006. december 25-ig illetve (B) 2009. december 25-ig teljesítendő feladatokat.

2006 végéig azokon a településeken kell megoldani a minőségi problémákat, ahol az arzénkoncentráció meghaladja az 30µg/l-t, valamint ahol az ivóvíz nitrit- és/vagy bór- és/vagy fluoridtartalma nem felel meg a határértékeknek. 2009 végéig pedig a 10µg/l-nél nagyobb arzéntartalmú és a 0,5 mg/l -nél nagyobb ammóniumion tartalmú ivóvizek minőségét kell a határértékeket kielégítő szintre javítani.

Tanulmányunk szempontjából fontos kiemelni, hogy az (A) feladat által 20 város érintett:

Bácsalmás, Jánoshalma, Soltvadkert, Sellye, Szentlőrinc, Gyomaendrőd, Orosháza, Tótkomlós, Hódmezővásárhely, Makó, Szentes, Sárbogárd, Nyíradony, Kisújszállás, Kunszentmárton, Tiszafüred, Törökszentmiklós, Máriapócs, Nagyecsed, Simontornya.

A (B) feladat további 67 várost érint, ami azt jelenti, hogy 2009-ig összesen 87 városnak kell ivóvízminőség-javító feladatokat végrehajtania, ami az összes városi rangú település 34%-a!

1.4.1.2 Nemzeti Települési Szennyvíz-elvezetési és -tisztítási Megvalósítási Program

A kormány 25/2002. (II.27.) sz. rendeletében fogadta el a Nemzeti Települési Szennyvíz-elvezetési és -tisztítási Megvalósítási Programot, amelyben szintén az Európai Unió elvárásainak megfelelően határozta meg az elérendő célokat. Ennek a 2008 végéig tartó első ütemében cél egyrészt a gyűjtőhálózat kiépítése az érzékeny területen a 10 ezer lakosegyenérték feletti települési agglomerációkban, másrészt az elvezetett települési szennyvíz legalább biológiai (II. fokozat), az érzékeny területen lévő 10 ezer lakosegyenérték feletti agglomerációk esetében III. fokozatú tisztítása.

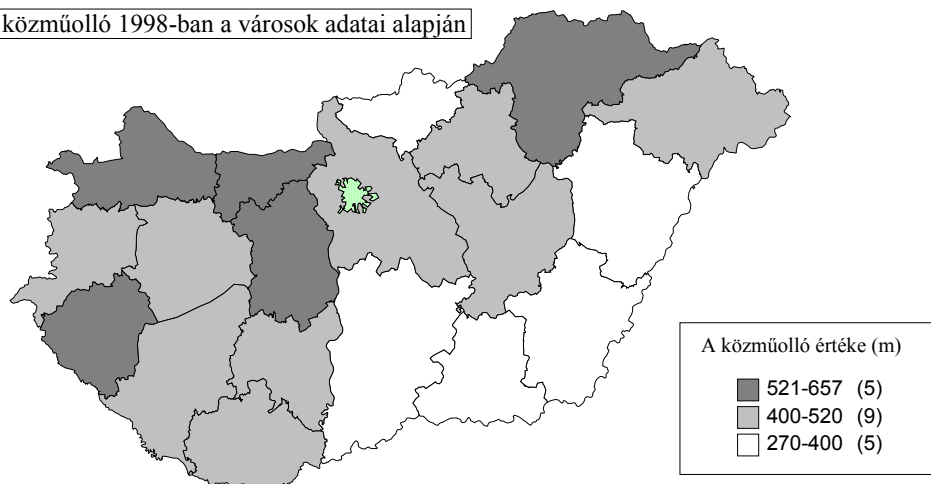
A nagyvárosok szennyvíz-beruházásaihoz 2000-től ISPA források is elérhetők, a kisebb városok és települések pedig elsősorban hazai forrásokat vesznek igénybe.

A szennyvízhálózat bővülésének egyik jó mutatója a fentebb már használt közműolló, azaz az egy km ivóvízvezetékre jutó szennyvízvezeték hossza, méterben megadva. A közműolló záródása, azaz az érték növekedése (5. táblázat; ld. fent) mutatja, hogy ha lassan is, de javul a hazai „szennyvíz-helyzet”. Városkategóriák szerint elemezve 1998 és 2002 között a legalacsonyabb szintről induló kisvárosok csatornahálózata fejlődött a legdinamikusabban (44%-os növekedés). A középvárosok ezzel szemben magasabb szintről ugyan, de kevésbé dinamikus módon növekedtek, ami azt a helyzetet idézte elő, hogy jelenleg a hazai városok közül a 25 és 50 ezer lakos közötti városokban a legkevésbé kiépített a csatornahálózat. Igaz, a táblázat második sora jól mutatja, hogy a csatornahálózatra rákötött lakások aránya az összes lakásból a városhierarchiát követve az alsóbb szintek felé csökken. Ez annak is köszönhető, hogy a nagyobb városokban a lakótelepek felfelé viszik az arányt míg a kisebb, gyakorlatilag falusias jellegű városokban az egyedi rákötések szükségessége hátráltatja a folyamatot. Ennek ellenére itt is a legkisebb lélekszámú városok mutatják a legdinamikusabb növekedést.

Ugyancsak érdekes következtetéseket vonhatunk le akkor, ha a regionális tendenciákat nézzük. (Ld. 1. és 2. térképek)

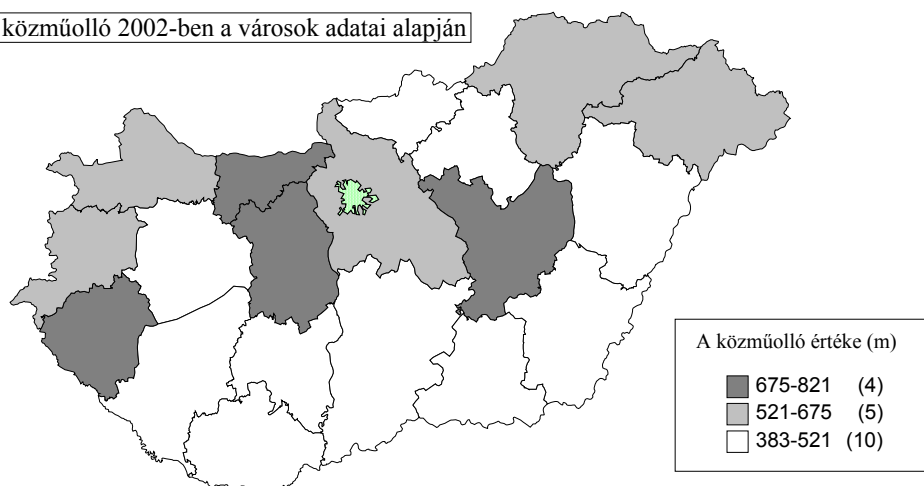
1. térkép

A közműolló 1998-ban a városok adatai alapján



2. térkép

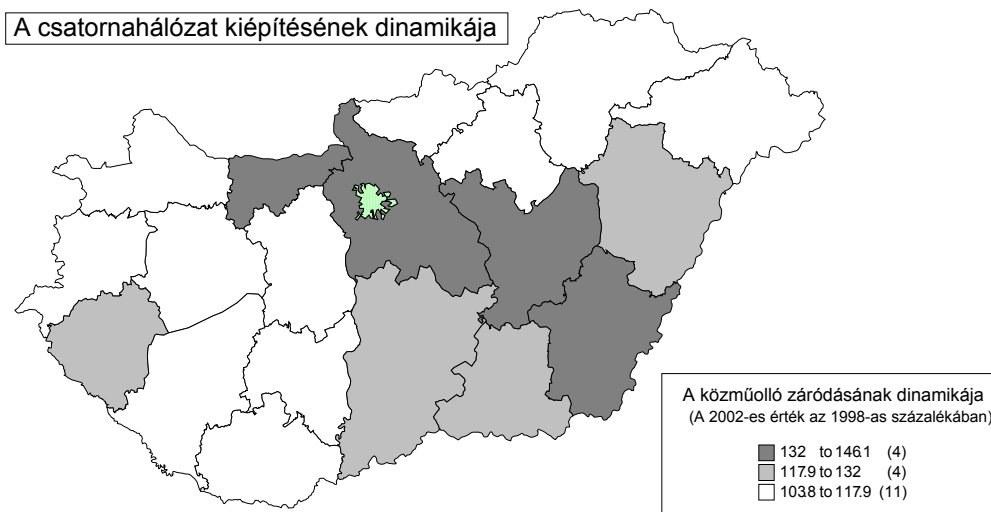
A közműolló 2002-ben a városok adatai alapján



A pozitív trend egyértelműen látszik, hiszen az 1998-as év legalsó kategóriája gyakorlatilag eltűnt. Győr-Moson-Sopron és Borsod-Abaúj-Zemplén kicsúszott a legfelső kategóriából, Jász-Nagykun-Szolnok viszont a megyék közül a második legdinamikusabb növekedést elérve bekerült abba.

A növekedés dinamikáját a 3. térkép szemlélteti, amely jól mutatja, hogy az alacsonyabb szintről induló alföldi megyék produkálták a legdinamikusabb növekedést. Problémát azok a térségek jelentenek, amelyekben a közműolló még mindig erősen „nyitott” és a növekedés üteme sem kielégítő. Ilyen pl. Nógrád és Heves megye.

3. térkép



A fejlesztési források megosztása során a regionális szempontokra a jövőben nagyobb hangsúlyt érdemes fektetni, amit az Európai Unió Kohéziós Alap és még inkább a Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program (Strukturális Alap), amelyek a szennyvízberuházások fő támogatói lehet a jövőben, el is várnak.

1.4.1.3 Országos Hulladékgazdálkodási Terv

A 2003-ban elfogadott Országos Hulladékgazdálkodási Terv gyakorlatilag az alapját és a megvalósítási programját képezi az NKP II. 8. AP-jának, azaz a Hulladékgazdálkodási Akcióprogramnak. Ennek természetesen több a települési, így a városi hulladékgazdálkodásra vonatkozó célkitűzése van.

A Terv megvalósítása során már elkészültek a regionális hulladékgazdálkodási tervek, amelyek alapján a településeknek el kell készíteniük a saját terveiket.

1.4.1.4 Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015

A kormány 2003 őszén fogadta el az új magyar közlekedéspolitikát, amelyet 19/2004. (III. 26.) OGY h. A 2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról címen hirdettek ki. **A 2004-ben elfogadott új közlekedéspolitika komoly visszalépést jelent az 1996-ban, szakmai konszenzussal elfogadott elődjéhez képest, ami súlyos aggodalmakat vet fel környezetvédelmi szempontból.**

Jóllehet az általános részek, célkitűzések említik a fenntartható fejlődést, környezetkímélő közlekedés fejlesztését, a gyakorlatban javasolt beruházások ezzel éppen ellenkező tendenciákat, állami nagyberuházásokat vetítenek előre. A hivatalos megfogalmazás szerint: „A magyar közlekedéspolitika célja gazdasági szempontból hatékony, a társadalmi igényeknek megfelelő, korszerű, biztonságos és a környezetet egyre kevésbé terhelő közlekedés megteremtése. Kiemelt céljai: a tartós gazdasági növekedés elősegítése, az életminőség javítása, a fenntartható fejlődés biztosításával.” Ugyanakkor a kihirdetett közlekedéspolitikán érződik, hogy kiindulási pontja a szakmai szempontból már régen meghaladott *kinálatbővítő stratégia*, a konkrét javaslatok szinte kizárólagos célként az infrastruktúrafejlesztést tűzik ki célul. A II.1.1. A fenntartható fejlődés biztosítása című

részben említésre kerül, hogy az elmúlt évtizedek jellemzője volt a GDP növekedésével a személy- és áruszállítási teljesítmények folyamatos növekedése (a személyszállítás a GDP-t kissé meghaladó, az áruszállítás alatta maradó mértékben nőtt). Így a fenntartható fejlődés biztosításának egyik legfontosabb eszközeként a gazdaság egészére kiható cél a GDP és a közlekedési teljesítmények szétválasztása, a közlekedési igények menedzselése lenne az anyag szerint. A cél nem a mobilitás korlátozása lenne, hanem a felesleges, „ésszerűtlen” szállítások megszüntetése. E felismerés ellenére *nincs valódi javaslat a keresletcsökkentésre*, és láthatóan a környezetkímélő közlekedés is háttérbe szorult a preferált beruházások kijelölésénél. Az anyagon érződik, hogy a közlekedésfejlesztést elsősorban a gazdasági növekedés motorjaként kívánja a kormányzat alkalmazni, míg a hálózat ésszerűsítése, a felesleges igények csökkentése nem prioritás. A GKM honlapjának megfogalmazása szerint: „Magyarországra – központi fekvéséből adódóan – különösen érvényes az, hogy a közlekedés a gazdaság húzóereje. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésére fordított kiadások a leghatékonyabb gazdaságélénkítő ráfordítások, és azok allokációja meghatározó az adott térség fejlődése szempontjából.” Mindezen fejlesztések környezeti kárai elenyésző figyelmet kapnak a konkrét fejlesztések kijelölésekor a közlekedéspolitikában.

A magyar közlekedési rendszer által betöltendő feladatok között a joganyag a következőket említeni:

- a fenntartható fejlődést, a természetes, táji és az épített környezet védelmét,
- a közlekedésbiztonság növelését,
- az ország védelmi képességeinek erősítését, a katasztrófák elleni védekezés hatékonyságát,
- magas színvonalú, korszerű technológián alapuló kiszámítható, biztonságos és pontos szolgáltatást,
- a meglévő közlekedési hálózatok, hálózati elemek (csomópontok, egyéb létesítmények) biztonságos és hatékony kihasználását, minőségének megőrzését és fejlesztését,
- a hiányzó infrastrukturális elemek mielőbbi kiépítését, a szűk keresztmetszetek megszüntetését,
- a közlekedés -üzemeltetés, -fenntartás és -fejlesztés számára alkalmas kiszámítható finanszírozási rendszert,
- a versenyképességet és hatékonyságot nemzeti és nemzetközi szinten,
- a szaktudást, a korszerű technológia, fejlett technika alkalmazását.

E kiegyensúlyozott feladatrendszer ellenére a konkrét, kiemelt beruházások a következők: a gyorsforgalmi úthálózat kiépítése, a XXI. századi követelményeknek megfelelő vasúti közlekedés megteremtése (nagytejesítményű fővonalak kiépítése); a Duna-Majna-Rajna vízi úton a magyar belvízi hajózás újjáélesztése; a dinamikusan növekvő légi közlekedési piacon szilárd pozíciók megszerzése; a logisztikai központok kiépítése; a kombinált szállítás elősegítése és a közforgalmú személyközlekedés fejlesztése. Összességében e kiemelt beruházások inkább azt mutatják, hogy a magyar közlekedéspolitika fő prioritása a fővonalak fejlesztése az alsóbbrendű hálózatok rovására (gyorsforgalmi utak, dunai hajózás fejlesztése medermélyítés vagy akár duzzasztás útján is, vasúti fővonalak fejlesztése a szárnyvonalak rovására). Ez a politika az ország átjárhatóságát szolgálja (ami nem feltétlenül nemzeti érdek); a központok és perifériák közötti szakadék mélyítését, a környezetbarát közlekedési formák háttérbe szorulását, a közlekedési igények bővülését és az ezekhez kötődő környezeti károkozás növekedését valószínűsítik.

A korábban hatályos közlekedéspolitikához képest visszalépést jelent, hogy eltűnnek azok a fejlesztési célkitűzések, amelyek a gyalogos és kerékpár-közlekedés feltételeinek számottevő

javítására, a közlekedésben állapotuk miatt korlátozottak (például mozgássérültek) közlekedését könnyítő feltételek megteremtésére, a sűrűn lakott területeken, a történelmi jelentőségű, műemléki védettségű, valamint a pihenést, üdülést szolgáló területeken gépjárműforgalom jelentős csillapítására irányultak. Hasonló sorsra jutott a Budapesti Közlekedési Szövetség mielőbbi létrehozására irányuló javaslat is, melyet kormánypárti és ellenzéki honatyák egyaránt beterveztettek.

A gyakorlati tendenciák ugyancsak a fenntarthatatlan közlekedéspolitika felé mutatnak. A 2004. évi költségvetési megszorítások első „áldozataivá” az utak karbantartására és az elkerülőutak építésére szánt összegek váltak, míg a gyorsforgalmi úthálózat bővítése változatlanul őrzi prioritását, a magyar gazdaság- és közlekedéspolitika zászlóshajójaként. Felmerül a kérdés, hogy ésszerű-e néhány tíz (vagy száz) kilométer csúcsmínőségű és igen drága gyorsforgalmi út megépítését felvállalni, amikor az ország 30.000 km-es közúthálózata drámai állapotban van, és a települések rendkívüli módon szenvednek az átmenő forgalomtól? Esettanulmányainkban gyakorlatilag minden megkérdezett település jelezte, hogy a települést átszelő országos közút elviselhetetlen terhelést jelent. Közismert tény továbbá, hogy évente százmilliárdos károk keletkeznek országos szinten a járművekben az elégtelenül karbantartott utak miatt.

A városi közlekedést érintő részek ugyanígy az elvek és a valószínűsíthető gyakorlat disszonanciáját mutatja. A közlekedéspolitika egyik stratégiai főirányként nevezi meg „az életminőség javítását, az egészség megőrzését, a közlekedésbiztonság növelését, az épített és természeti környezet védelmét”. Ennek megfelelően a prioritások között szerepel:

- a környezetszennyezés (üvegházhatást okozó légnemű és szilárd összetevők, zajterhelés) csökkentése, a természeti és táji értékek védelme a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és fenntartása során;
- a közlekedési rendszer átalakítása környezetvédelmi szempontok figyelembe vételével, a közlekedési munkamegosztás átrendezésével. Elsőbbséget kell adni az intermodalitást ösztönző, közlekedési - szállítási alternatívát kínáló infrastruktúra építésének és a környezetkímélőbb közlekedési módok igénybevételére készítő, a forgalomnak közútról vasútra, vízi utakra és a tömegközlekedésre való áttérését eredményező megoldásoknak.⁴

Mindezeknek azonban a konkrét beruházási tervek, koncepciók között kevés nyomát látjuk. Maga a közlekedéspolitika ezen felül kijelenti, hogy a közeljövőben szükséges egy városi közlekedéspolitika kidolgozása, amelynek egyik legfőbb célja a fenntartható városi közlekedés megvalósításának elősegítése és ezáltal egyben a városi környezetminőség javítása. E Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Közlekedéspolitikai Főosztályán készülő koncepció pontos tartalma a tanulmány befejezésekor még nem ismert. Azonban mivel egyértelmű, hogy a közlekedéspolitika és ezen koncepció céljai és prioritásai több helyen illeszkednek az NKP II céljaihoz, véleményünk szerint a megvalósítás során a politikák kölcsönösen erősíthetik egymást. Mindezek figyelembe vételével a későbbiek során ajánlatos az elkészülő koncepció illesztése az NKP II megvalósítási programjaihoz.

1.4.1.5 A közúthálózat fejlesztési programja 2015-ig

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által meghirdetett program a közúthálózat intenzív fejlesztését irányozza elő. Ennek keretében több város esetében kikerülhet a forgalom a települést keresztező főútról, a városon kívül haladó autópályára vagy autódútra, így a programnak jelentős hatása lehet a városok környezeti állapotára is.

⁴ <http://www.mkogy.hu/irom37/6195/6195.htm>

A program elemei a következők:

- az M0 teljes budapesti gyűrű szektoronként a forgalom igényeinek megfelelő kiépítettséggel,
- az M1 autópálya Budapesttől Hegyeshalomig,
- az M2 autópálya Budapesttől-Vácig, az M2 autópályává fejleszthető autótút Váctól a magyar-szlovák határig,
- az M3 autópálya Budapesttől-Nyíregyházáig, az M3 autótút Nyíregyházától a magyar-ukrán határig,
- az M4 autópálya Budapesttől Szolnokig, az M4 autópályává fejleszthető autótút Szolnoktól a magyar-román határig,
- az M5 autópálya Budapesttől a jugoszláv-magyar határig,
- az M6 autópálya Budapesttől Dunaújvárosig, az M6 autópályává fejleszthető autótút Dunaújvárostól Pécsig,
- az M7 autópálya Budapesttől a magyar-horvát határig,
- az M8 autópályává fejleszthető autótút a magyar-osztrák határtól Dunaújvárosig és Dunavecstől Szolnokig (M4), az M8 dunaújvárosi Duna-hídja a rávezető szakaszokkal,
- az M9 autótút Sopron-Szombathely-Nagykanizsa és Kaposvár-Szekszárd-Hajós-53 sz. főút közötti szakaszai,
- az M15 autótút autópályává fejlesztve Mosonmagyaróvártól a magyar-szlovák határig,
- az M25 autótút az M3 autópálya és Eger között,
- az M30 autópálya Emődötől (M3) Miskolcig, az M30 autópályává fejleszthető autótút Miskolctól a magyar-szlovák határig,
- az M35 autópálya Görbeházától (M3)-Debrecen elkerülésével a 47 sz. főútig,
- az M43 autópályává fejleszthető autótút Szegedről (M5) a magyar-román határig,
- az M44 autótút Kecskeméttől (M5) a magyar-román határig,
- az M56 autótút Bólytól (M6) a magyar-horvát határig,
- az M70 autótút Letenye-Tornyiszentmiklós közötti szakasza,
- az M86 autótút Levél (M1/M15) és Hegyfalu (M9) között.⁵

1.4.2 A városok programjai, tervei

1.4.2.1 A városok környezetvédelmi programjai

A környezet védelméről szóló törvény értelmében (1995. évi LIII. tv. IV. fejezet) a településeknek, így a városoknak is, környezetvédelmi programot kell készíteniük és az abban foglalt feladatok végrehajtásáról is gondoskodniuk kell. Elviekben tehát a települési környezetvédelmi programoknak azonosítaniuk kellene a problémákat, meg kellene határozniuk a megoldási módokat és az önkormányzatnak meg kellene valósítania ezeket. A gyakorlatban azonban ez közel sem így működik.

A probléma ott kezdődik, hogy a megkérdezett 16 város közül csak 11-nek van környezetvédelmi programja és környezeti állapotjelentése. A minta alapján jellemzően a

⁵ <http://www.gkm.hu/dokk/main/gkm/kozlekedes/kozut>

kisebb városok (25 ezer fő alattiak) nem készítettek eddig környezetvédelmi programot⁶ (ld. a 12. táblázatot a Függelékben). Azok a városok, ahol nem készült környezetvédelmi program és környezeti állapotjelentés a rendezési terv (ÁRT), településszerkezeti terv keretében, illetve helyi rendeletekben (pl. helyi zajvédelmi szabályozás, környezetvédelmi alap létrehozása, közterület-használat, hulladékkezelés stb.) foglalkoznak a környezetvédelem és a városi környezetminőség egyes területeivel, kérdéseivel.

A városi környezetvédelmi programokban a helyi környezeti állapotra ható tényezők széles körét tárgyalják, jellemzően ezek egyszerre több Akcióprogramhoz is tartoznak az NKP-II rendszerében. Az általunk részletesebben elemzett valamennyi programban (Dunaújváros, Marcali, Hajdúböszörmény, Kazincbarcika, Celldömölk) kiemelt kérdéskör például a szennyvízkezelés és a hulladékgazdálkodás, amelyek egyrészt a *Vizeink védelme és fenntartható használata akcióprogramban*, másrészt a *Hulladékgazdálkodás akcióprogramban* szerepelnek az operatív célok szintjén az NKP-II-ben.

A fentieket magyarázza az, hogy az általunk áttekintett városi környezetvédelmi programok mindegyike – még a 2003-ban készültek is – az első Nemzeti Környezetvédelmi Program (1997-2002) szerkezetét alapul véve tárgyalják a városi koncepciót, azaz 1) a környezeti elemek állapotával kezdik, majd 2) a települési és épített környezet, 3) a természet állapota, végül 4) az önállóan kezelt hatótényezők következnek. Az általánosan alkalmazott struktúra: először áttekintik ezen tényezők városi állapotát a környezeti állapotfelmérés eredményei alapján, majd célállapotokat fogalmaznak meg, és megvalósításukhoz eszközöket rendelnek.

A városi programok – egy-két kivételtől eltekintve – nem fogalmaznak meg egyértelmű helyi prioritásokat a beavatkozási területek között, a fontossági sorrend a fenti struktúra miatt csak implicit módon van jelen. Az a néhány környezetvédelmi program, ahol kijelöltek prioritásokat, jellemzően az állapotfelmérésen túl egyéb forrásokra is támaszkodott: lakosság körében végzett felmérés, civil egyeztetések, szakértői vélemények, stb.

Meglehetősen nagy sokszínűséget mutatnak a programok a megvalósítás kidolgozottsága tekintetében. Néhány program egyáltalán nem tartalmaz határidőket, költségeket és felelősöket, csupán megfogalmazza a tervezett intézkedéseket. Ezzel szemben találkoztunk olyan programmal is (Dunaújváros), ahol a végrehajtandó intézkedés megnevezésén túl megjelölték a kapcsolódó *célállapotot*, a *várható környezeti hatást* valamely mutatóval, a megvalósítás *időpontját*, *várható költségét*, ennek *forrásait* (pl. pályázati forrás, vállalati hozzájárulás – esetenként a konkrét vállalat megnevezésével, vagy az önkormányzati költségvetés), a végrehajtásért *felelős* személyt, szervezeti egységet, vagy szervezetet. Ezek a szempontok nagyon megkönnyítik a program előrehaladásának vizsgálatát. Összességében az áttekintett programok közül a dunaújvárosit példaértékűnek tekintjük mind a helyzetelemzési, mind a cselekvési terv részét illetően. A marcali környezetvédelmi programhoz úgyszintén találunk konkrét intézkedéseket kijelölő rendeleteket.

Általánosságban problémának tekinthető egyrészt, hogy a megfelelő eszközök hiányában gyakran még a részleteiben kibontott feladatok megvalósítása is elakad, elhúzódik vagy legrosszabb esetben lekerül a napirendről. Másrészt a nagyberuházások (hulladék, szennyvíz) általában lekötik a forrásokat, amit csak erősít az a szemlélet, hogy környezetvédelem csak az lehet, ami nagy beruházásokhoz kapcsolódik. Az egyéb intézkedéseket csak az „elszánt” környezetvédelmi ügyintézők tudják programmá, tervvé integrálni, de forrást sok esetben még ekkor sem tudnak rendelni hozzá az önkormányzatok. Ezt támasztják alá az 1.4.2.2 pontban leírtak is.

⁶ A 2003. december 11-i workshopon az egyik önkormányzati környezetvédelmi szakértő szerint a forráshiány az egyik oka annak, hogy a környezeti állapotjelentések nehezen készülnek el. Egy szegényebb és kisebb önkormányzat esetében az ehhez szükséges néhány millió Ft is akadályt jelenthet.

Összességében elmondható, hogy az áttekintett önkormányzati környezetvédelmi programok (Dunaújváros, Marcali, Hajdúböszörmény, Kazincbarcika, Celldömölk) inkább koncepciónak tekinthetők, mintsem programnak. Kivétel ez alól Marcali és Dunaújváros, ahol alapos helyzetelemzést kidolgozott cselekvési program követ. Ezekhez megjelölik a tervezett forrást, a várható eredmények említése pedig a monitoring számára teremti meg az alapot. A helyzetelemzés a legtöbb környezetvédelmi program esetében igen kidolgozott és megfelelő alapot jelentene a részletes cselekvési terv kijelöléséhez, azonban ez általában elmarad, illetve csak a problématerületek, általános beavatkozási irányok megjelöléséig jut el. Ennek oka lehet az is, hogy a környezetvédelem az önkormányzatok prioritásai között hátrul helyezkedik el, így egy „puha” környezetvédelmi programot könnyebb elfogadtatni a testülettel, mint egy „keményet”. Jóllehet a feladatok beruházás-szintű bontása, a monitoring és a visszacsatolások meghatározása az intézkedési tervek részei lehetnének, összességében így is kevésbé megfoghatónak ítéljük a környezetvédelmi programok többségét. **Szükséges lenne ezért a feladatok, felelőseik és finanszírozásuk pl. a dunaújvárosihoz hasonló részletességű bemutatása minden környezetvédelmi program esetében.** A legtöbb környezetvédelmi program választ kíván adni a település összes környezetvédelmi problémájára. Ennek becsült összes forrásigényét legtöbbször a programok fel sem tüntetik.⁷ **A környezetvédelmi programok, amíg nem készül el részletes és számonkérhető intézkedési tervük, addig nem várható, hogy átgondolt, rendszerében is szinergikus hatásokat kifejtő megvalósításuk megtörténik.** Ad-hoc környezetvédelmi intézkedések valószínűleg meg fognak indulni, vagy folynak is azonban ezek hatékonysága, hatásossága egy számonkérhető program híján megkérdőjelezhető.⁸

Igen fontos volna, hogy a környezetvédelemben a hangsúly eltolódjon a megelőzés irányába. Általános tapasztalat, hogy az önkormányzati környezetvédelmi programok az olyan nagy forrásigényű csővégi megoldásokat helyezik reflektorfénybe, amelyekhez jelentős támogatások kaphatók (pl. hulladékgyűjtés, szennyvízgyűjtés és -kezelés, elkerülő utak). Gyarapítani kell ezért az olyan megoldások számát, amelyek a rendszerek szerkezetét javítják, a környezetszennyező kibocsátásokat megelőzik és nem utólag kezelik (pl. hulladékkeletkezés megelőzése, közlekedési igényeket csökkentő várostervezés stb.). Nagyobb figyelmet kellene szentelni a kisebb forrásigényű, „szelídebb” módszereknek is (pl. kisléptékű, természetközeli, helyi szennyvízkezelés); különösen a forrásszegény, kisebb városoknál lehetne ez prioritás.

1.4.2.2 Folyamatban lévő projektek és tervek

A megkérdezett városoknál folyamatban lévő környezetvédelmi projektek általában beruházás jellegűek, főként szennyvíz- és hulladékkezelési témakörökben;

A 16 város 21 nagyobb folyamatban lévő környezetvédelmi projektet jelzett a kérdőívekben. Ebből 6 regionális hulladékgazdálkodási projektben való részvételt, 4 régi hulladéklerakó rekultivációját, 6 pedig folyamatban lévő szennyvízberuházást jelent. Két városban csapadékvíz-elvezetést javító projekt, egyben-egyben pedig kerékpárút építése illetve belvárosrendezési program valósul meg, végül Békéscsaba Natúrpark projektje tartozik még ide.

⁷ Ha ezt megtennék, elképzelhető, hogy nyilvánvalóvá lenne, hogy a kitűzött célok megvalósítása az adott időtávon belül nem reális.

⁸ Előfordulhat, hogy egyes intézkedések csak az állami/EU-s támogatások miatt indulnak el, míg más fontos területeken nem történik beavatkozás. Utóbbi körbe tartozhatnak a közlekedési igények növekedése, a zöldterületek fogyása vagy a terjeszkedés. Az sem kizárható, hogy ad-hoc intézkedések esetén nem integrált szennyezésmegelőzés történik; egyes beavatkozások más területeken rontják a helyzetet.

A tervek illetve már beadott pályázatok (összesen 13 db) közül ezzel szemben csak 2 vonatkozik szennyvízelvezetésre, és nincs hulladékos projekt köztük. Három elkészült terv létezik viszont elkerülő út létesítésére illetve szintén három városrendezésre (elsősorban a belváros átalakítása, zöldterületek növelése stb.). Emellett egy kerékpárút-építési, egy csapadékvíz-elvezetési, egy barnamezős, egy szélenergiahasznosítási tervről illetve pályázatról számoltak be a megkérdezett önkormányzatok.

Hozzá kell tenni, hogy a probléma pont az, amit a megvalósuló és a csak tervezett projektek összevetése mutat: pénzt alapvetően hulladékos és szennyvízes, vizes projektekhez kapnak az önkormányzatok, egyéb ötleteikkel terveikkel évekig pályáznak mindenhova, de gyakran így sem jutnak elegendő forráshoz!

1.5. Elérendő célok

A fentiekben azonosított problémákhoz általában kapcsolhatók számszerűsíthető célok. A vizsgálat során felmerült problémákhoz kapcsolható célok általában megegyeznek az NKP II-ben meghatározott célokkal, így az eszközök vizsgálatánál ezeket érdemes figyelembe venni.

A Nemzeti Környezetvédelmi Program II. a települési környezetminőség javulásához illetve az ahhoz kapcsolódó egyéb tényezőkhez az alábbi táblázatban látható célkitűzéseket határozza meg (NKP 2003-2008. 46-49.p.).

7. táblázat. Az NKP-II célkitűzései

Célkitűzés	Mutató	Alapállapot (1999/2000)	Célállapot (2008, az eltérő évszám külön jelölve)
Légkör			
1. A légszennyezés csökkentése	a szennyezett levegőjű területek aránya az ország területéhez viszonyítva	11%	5-8%
	a légszennyezés által érintett lakosság aránya az ország népességéhez viszonyítva	40%	20-25%
	kén-dioxid kibocsátás	594,66 kt	500 kt (2010)
	nitrogén-oxidok kibocsátása	210,45 kt	198 kt (2010)
	illékony szerves vegyületek kibocsátása	170,37 kt	137 kt (2010)
	ammónia kibocsátása	71 kt	27%-os csökkenés a bázisév (1990) értékéhez képest
Víz			
4. A felszín alatti vizek mennyiségi és minőségi védelme	az 50 mg/l nitrát-koncentrációt meghaladó mértékben szennyezett vízműutak aránya	3,6%	2% alatt
Talaj			
6. Talajvédelem	a környezetvédelmi előírásokat ki nem elégítő, üzemelő hulladéklerakók aránya	85%	az előírásoknak nem megfelelő hulladéklerakók bezárása, felszámolása, utógondozása
Egészségmegőrzés, életmód			
15. Egészségmegőrzés	a szénanáthás és asztmás megbetegedések incidenciájának csökkentése (új betegek évi száma/összes megbetegedett)	10%	5%

Célkitűzés	Mutató	Alapállapot (1999/2000)	Célállapot (2008, az eltérő évszám külön jelölve)
17. A környezetbarát életviteli és fogyasztási szokások elterjesztése	szelektív kommunális hulladékgyűjtés aránya az összes begyűjtött hulladék tömegéhez viszonyítva	3%	35-40%
	a hulladékhasznosítás aránya az összes begyűjtött hulladék tömegéhez viszonyítva	30%	50%
18. Települési környezet- minőség javítása	az egy városi lakosra jutó közhasználatú zöldterület nagysága	38,7 m ² /fő	45m ² /fő
	a nappali 75dB(A) feletti zajterheléssel érintettek száma	20 000 fő	0 fő
	a 65 dB(A) feletti zajterheléssel érintettek száma	1,7 millió fő	1,4 millió fő
	az ivóvíz minőségi határértékeinek nem megfelelő vízzel ellátott lakosok aránya	27,4%	0% (2009)
	a megfelelő mértékben tisztított települési szennyvíz aránya		
	- érzékeny területen (a csatornázott településeken keletkező összes szennyvíz 4,1%-a)	68%	100%
	- normál területen (a csatornázott településeken keletkező összes szennyvíz 95,9%-a)	46%	83% (2015)
	a csatornahálózattal nem rendelkező településeken, településrészekben keletkező szennyvíz ártalommentes elhelyezése	12%	100% (2015)

2. A VÁROSOK KÖRNYEZETMINŐSÉGÉBEN MUTATKOZÓ PROBÉMÁK MEGOLDÁSÁRA JAVASOLT ESZKÖZÖK ÉS ÖSSZEHASONLÍTÓ ELEMZÉSÜK

2.1. A célrendszer elérése érdekében ajánlható eszközök

2.1.1 A vizsgálat kiindulási alapja

Jelen tanulmány készítése során a vizsgálatok kiindulási alapjának tekintettük az NKP II-ről szóló határozati javaslatot (2003) és az Országgyűlés által elfogadott normaszövegét⁹. A szöveg (és a javaslat) lényegét, eszközeit tekintve azonos az NKP II alapozó anyagokban javasolt (2001) Városi környezetminőség akcióprogrammal (AP), bár jóval kevésbé részletezett a korábbi háttéranyagoknál. Jelen tanulmány szerzői közül többen is részt vettek az NKP II ezen AP-ját megalapozó háttéranyagok és az ezeket megelőző vizsgálatok kidolgozásában. A 2001 során végzett vizsgálatokból leszűrt következtetések és javasolt intézkedéscsomagok bekerültek a háttér tanulmányba, majd a normaszöveg javaslatába. Ezt a munkát gyakorlatilag jelen kutatás előzményének tekintettük ezért. Az AP korábbi háttér tanulmányában leírt eszköz- és intézményrendszert a folyamatok, trendek nyomkövetése alapján két év elteltével is megfelelőnek tekintjük. Ezen anyagok használata mellett szól, hogy a normaszöveg-javaslat ugyanezeket a javaslatokat tartalmazza.

Jelen kutatás során tehát nem tekintettük célnak a korábbi eredmények teljes felülvizsgálatát és újra verifikálását. Erre egyébiránt mód sem lett volna a kutatás számára rendelkezésre álló idő és erőforrások miatt. Így a munka fő célkitűzése – a szerződésben vállaltaknak megfelelően – az volt, hogy az esettanulmányok készítése, a szakirodalom áttekintése, szakértők bevonása révén a korábban elkészült javaslatcsomagot finomítsuk, konkretizáljuk, hatékonyságukat (amennyire lehet) elemezve elősegítsük a döntéshozók számára a végrehajtási terv előkészítését. Az AP által megfogalmazott speciális célokon, operatív célokon, feladatokon tehát nem változtattunk, célnak tekintettük viszont, hogy az általános jelleggel megfogalmazott feladatokat a valós igényeknek megfelelően konkretizáljuk, alfeladatokat jelöljünk ki, amelyek megvalósítását a szakapparátus rögtön megkezdheti.

A költség-hatékonysági elemzések során az AP háttér tanulmány készítésekor végzett költségbecsléseket vettük alapul, új becslések elvégzésére ezúttal nem volt mód, de nem is láttuk célszerűnek. A 2001-ben végzett felmérés során rögzített költségbecsléseket, ha számszerűen nem is, de *arányaiban* megfelelőnek találtuk. Mivel a cél az egyes eszközök összehasonlító elemzése volt, a relatív költségigényesség számítása elegendő, ezzel egyébiránt az inflációs hatások is kiküszöbölhetők voltak. Mindez persze nem jelenti azt, hogy a későbbiek során az egyes intézkedéscsoportok gyakorlati tervezése során ne válna szükségessé az igényelt források és azok szektorok közötti felosztásának újraszámítása. Ennek viszont valóban csak akkor van értelme, ha a konkrét intézkedések és azok mennyiségi mutatói (pl. x km elkerülő út megépítése vagy y m² park kialakítása országos szinten) hivatalosan is elfogadásra került.

Az AP már korábbról, a háttér tanulmányokból ismert eszközrendszerén annyiban lép túl jelen tanulmány, hogy a végrehajtást megkönnyítendő, az esettanulmányok által feltárt, a szakértői vita során leszűrt, illetve a szakirodalom által ajánlott számos eszköz közül azokat, amelyeket potenciálisan a leghatékonyabbnak ítéltünk, beemeltük a táblázatba. A 2.2.2 pontban

⁹ 132/2003. (XII. 11.) OGY határozat a 2003-2008. közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Programról

bemutatott táblázat „Feladat” oszlopa tartalmazza az ajánlott intézkedéseket, amelyek megvalósítását illetően konkrét munkák megvalósítását ajánljuk. A háttér tanulmányban megfogalmazott helyzetértékelést, illetve javaslatait helytállónak tartjuk, ezért az ott leírt részletességű elemzéseket nem kívántuk újra lefolytatni. A hivatkozási alap egyértelművé tétele érdekében a Függelékben idézzük a hivatalos NKP (2003) szövegét és a megalapozó háttér tanulmány (2001) szövegét, amelyet jelen tanulmányban fejlesztettünk tovább.

2.1.2 Az AP célrendszere és a vizsgált intézkedések

A hivatalos NKP II (2003) célrendszere szerint a Városi környezetminőség akcióprogram átfogó céljai:

- településszerkezet, -fejlesztés, -rendezés környezeti szempontból is megfelelő alakulásának elősegítése és a korábbi hibákból eredő környezeti problémák csökkentése;
- a belterületi vízrendezés helyzetének javítása;
- a települési zöldterületek védelme, arányuk növelése, állapotuk javítása;
- a közlekedési eredetű településkörnyezeti problémák mérséklése;
- az épített környezeti elemek, az épített és régészeti kulturális örökség megfelelő állapotának biztosítása.

A megfogalmazott célrendszernek megfelelően történt meg a szükséges intézkedések specifikus céljai, operatív céljai és feladatai megfogalmazásai. A Városi környezetminőség akcióprogram a következő specifikus célkitűzéseket tartalmazza:

3.4.1 Környezeti szempontok érvényesítése a településfejlesztésben, rendezésben és a korábbi hibákból eredő környezeti problémák csökkentése

3.4.2 Városi zöldterületek védelme, arányuk növelése, állapotuk javítása

3.4.3 Közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentése, elsősorban a városok sűrűn lakott területein

3.4.4 Épített környezeti elemek megfelelő állapotának biztosítása, az épített értékek védelme

3.4.5 Tiszta, jó közérzetet segítő városi környezet biztosítása

3.4.6 Horizontális feladatok

Ezt sort az esettanulmányokból nyert tapasztalatok alapján egészítettük ki a *Belterületi vízrendezés, csapadékvíz-elvezetés, -hasznosítás* célkitűzéssel.

A fenti célkitűzéseken belül különbözteti meg az AP az operatív célkitűzéseket, azokon belül pedig a feladatokat, ahogyan az a 2.2.2 pontban bemutatott 10. táblázatban látszik. Amint arra a későbbiekben is kitérünk, a települési környezetminőség javítását szolgáló intézkedések rendkívül komplex szemléletet igényelnek, mondhatni, gyakorlatilag mindegyik célkitűzés összefügg a másikkal, lehetetlen úgy beavatkozni, hogy ne egyszerre több célkitűzést érintő hatást érjünk el. A könnyebb értelmezhetőség érdekében némiképp egyszerűsíteni, értelmezni szükséges a hazánk településein ma zajló folyamatokat. Az esettanulmányok, illetve az irodalom elemzése alapján az a következtetés vonható le, hogy az eltérő nagyságú, illetve adottságú települések sajátos problémákkal jellemezhetők, azonban a legtöbb városra vonatkozóan röviden úgy fogalmazhatjuk meg a legfontosabb alapproblémákat, hajtóerőket, hogy

- a növekvő gazdasági teljesítmény ma látszólag szétkapcsolatlanul hozza magával a közúti közlekedési igények (személyforgalom és szállítás) növekedését – ehhez hozzájárul az is, hogy az autó státusszimbólummá vált;

- a növekvő életszínvonal hozta magasabb színvonalú lakhatási igény egyrésztől, a leszakadó rétegek áramlása az olcsóbb megélhetést ígérő, de a városi munkalehetőségekhez közeli agglomerációkba a másik oldalról megnöveli a közlekedési igényeket;
- a közösségi közlekedés finanszírozásának romlása és a térségi közösségi közlekedési szövetségek hiánya miatt a megnövekvő közlekedési igényeket egyre inkább a közúti közlekedés szolgálja ki;
- a növekvő közúti közlekedés okozta zaj, légszennyezés, balesetveszély miatt egyre többen költöznek a város környéki területekre, ami pozitív visszacsatolásként rontja a környezetminőséget;
- az önkormányzatok forráshiányuk miatt zöldterületeik felélésére kényszerülnek (nyugati példák viszont azt bizonyítják, hogy a magasabb önkormányzati bevétel nem jár együtt a terjeszkedés csökkenésével);
- a zöldmezős lakásépítés általában túlságosan gyors növekedést hoz, melyet a kistelepülések infrastruktúrafejlesztései (utak, szennyvíztisztítás, hulladékgazdálkodás stb.) és közszolgáltatások fejlesztése (iskola, óvoda, egészségügy stb.) nem tudnak követni forráshiány és a befektetők hozzájárulásainak hiányában. E hiányosságok orvoslására újabb zöldterületeket adnak el, ami ismét hasonló problémákat idéz elő. Ez végeláthatatlan ördögi körbe hajszolja az önkormányzatokat.
- ugyancsak a forráshiány miatt a közterületek, az épített környezet értékei is pusztulnak, ami megint csak a terjeszkedési hullámhoz járulnak hozzá;
- fenntartható gazdasági koncepció híján az önkormányzatok minden befektetőt igyekeznek a településre csábítani, még akkor is, ha ez a településnek már középtávon (5-10 év) kárt okoz (ld. bevásárlóközpontok, lakóparkok, ipari parkok).

Mindezek következtében a legsúlyfoltabb települések belső területei ma a fokozott környezeti terhelésnek köszönhetően kiürülnek, külső területeiken a zöldterületek fogynak el, a városok terjeszkednek, illetve jelentős az agglomerálódás környezetükben. A város az autózásnak alárendelt közterületek és a terek „tematizálása” (az azonos funkciók a város egy-egy pontjára rendeződnek, amelyek egyre nehezebben megközelíthetők autó nélkül) elveszíti identitását, környezetminősége romlik.

A Források jegyzékében feltüntetett, áttekintett szakirodalomból és elemzésekből egyértelműen kiderül, hogy a városokra jellemző (azokat sújtó) problémák jó része egymásra épülő gondokból áll össze, vagyis több terület, ágazat együttes kezelését igényli: tehát a problémákat komplex módon kell látni – ezt alább még részletezzük –, így itt elsősorban az ilyen szemléletű, ennek megfelelő intézkedés-csomagokat vizsgáljuk.

A főbb környezeti problémák gyakorlatilag azonosak abban, hogy többféle környezeti ártalomnak okai lehetnek, így a megoldásban nem szabad ezeket a különféle hatásokat külön-külön kezelni; ennek viszont feltétele, hogy az adott probléma megfogalmazása és kezelése egységes gondolat- és fogalomrendszerben történjen. A problémák, és így a célok komplexitása többféle lehet:

KOMPLEXITÁS I.

Leggyakrabban a megoldást csak több terület együttes javítása szolgálhatja, hiszen több terület egymásrahatása hozza létre a problémát; pl. egy település épített szerkezete és tömegközlekedése döntően befolyásolja a közlekedés lehetséges szerkezetét, az pedig visszahat a településszerkezetre – meghatározva a járműhasználatot és a levegőminőséget. Ugyanez a visszajára is igaz: vannak olyan rendszerek, melyek javításával egyszerre több

panaszt, problémát is orvosolni lehet: pl. a településszerkezet javításával a közlekedési igényeket és a slumosodást egyszerre lehet csökkenteni.

KOMPLEXITÁS II.

Külön nehézséget jelent a környezeti eredetű terheléseknek, ártalmaknak a csökkentése azokban az esetekben, amikor egy-egy terhelés „határérték alatt” marad – de az egyszerre, egymással összefüggésben jelentkező hatások összeadódnak és így már tartósan meghaladják az elviselhetőséget. Ennek megoldása lehet, ha – megfelelő (összetett) mutató kidolgozása után, és annak alkalmazásával – a szabályozásba bekerül a határértékek ilyen módon való betartásának követelménye is.

Bár a gyakorlatban az önkormányzatok – és más hatóságok, minisztériumok is – alapvető forráshiánnyal küzdenek, tehát számos probléma megoldását semmilyen módon nem tudják finanszírozni, ennek ellenére elméletileg több megoldás közül lehet és kell választani: ezek különböz(het)nek anyagi igényükben, a megvalósítás módjában – pl. jogszabály, ösztönzés, fejlesztés stb. – a más területekkel-ágazatokkal való kapcsolódások számában és intenzitásában;

A problématerületek és megoldási javaslatok könnyebb áttekinthetősége érdekében érdemes egy olyan alapelvrendszert meghatározni, ami segít megkönnyíteni a lehetséges beavatkozási alternatívák közötti választást. Erre még akkor is szükség van, ha egy használható költség-haszon elemzést tudunk készíteni. A gyakorlati vizsgálatok, számítások azonban azt mutatják, hogy ilyet igen nehéz készíteni. Ráadásul rendszerint az n-dimenziós, tudományosan megalapozott elemzés – ha végre is lehet hajtani – végén előálló kiegyensúlyozott, optimális javaslatcsomag végül a döntéshozás napi problémái miatt torzul, megvalósítása során messze nem optimális kombinációk alakulhatnak ki. Éppen ezért fontosnak tartjuk, hogy néhány olyan alapelvet rögzítsünk (Kajner, 2001) alapján, amelyek – mintegy hüvelykujj-szabályként – képesek a döntéshozókat eligazítani egy nehezen optimalizálható helyzetben is. A konkrét intézkedések kiválasztása, megvalósítása során tehát az alábbi alapelveknek kell **egyszerre teljesülniük**:

- **Növekedés helyett értékőrző és -teremtő településfejlődést!** A településnek hosszú távon meg kell őriznie sajátos szerkezetét, értékes adottságait; az új fejlesztések ezekkel összhangban történjenek.
- **Térközök helyett közttereket!** A település nem épületek sokasága, hanem köztterek hálózata – az emberek, eszmék és áruk nyilvános találkozásának színhelye. Ahhoz, hogy az utca és a tér ismét fórum, korzó, piac lehessen, fel kell hagyni a motorizált közlekedés szempontjainak mindent alárendelő jelenlegi gyakorlattal. Az itt élők érdekei élvezzenek elsőbbséget az áthaladók szempontjaival szemben.
- **Óvni és gyarapítani a település zöldterületeit.** Az ökológiai fenntarthatóság szempontjai legyenek meghatározóak a várostervezésben.
- **A várost lakói építik.** Szerves településfejlődés csak akkor képzelhető el, ha a várospolitikai döntések kialakításának az érintettek aktív résztvevői lesznek.
- **Felelős, hatékony települési vezetést** – jobb együttműködést a döntéshozó testületek között!
- **Az önkormányzás pénzügyi hátterének megteremtését!** Az önigazgatás függetlensége és működőképessége érdekében az önkormányzatoknak stabil saját forrásokat kell biztosítani, és megteremteni a felelős felhasználás ellenőrzését.¹⁰

¹⁰ Ide tartozik az a követelmény is, hogy a fővárosban működő forrásmegosztási rendszert az érintettek érdemi együttműködésével új alapokra kell helyezni.

2.1.2 A megcélzott problématerületek

Ebben az alponban a legfontosabb problémákat tekintjük át, illetve jelezzük a szükséges beavatkozások irányát. A konkretizált javaslatcsomagot ezen elemző szakasz után következő táblázatban fejtjük ki közelebbről.

2.1.2.1 *Környezeti szempontok érvényesítése a településfejlesztésben, rendezésben és a korábbi hibákból eredő környezeti problémák csökkentése*

2.1.2.1.1 *Általános helyzetkép*

A városok és agglomerációik az együttműködés és megfelelő belső szabályozás hiányában jelenleg önpusztító versenyben állnak, amelynek tétje, hogy minél több lakost és termelő beruházást vonzzanak a településekre. A folyamat intenzitása attól is függ, hogy az adott település gazdasága milyen mértékben prosperál, illetve mekkora a különbség a környező területekhez képest. Az önkormányzatok a területek és ingatlanok értékesítéséből húznak bevételt, a beruházások nyomán pedig a helyi adók, illetve munkalehetőségek növekedésére számítanak. A zöldterületi fejlesztések az elmúlt évtizedekben mindig maradékelven valósultak meg, és a forráshiányra hivatkozva ezekről mondtak le a leghamarabb. A természeti (és az épített) környezet a helyzet látványos romlása dacára sem részesült fokozottabb védelemben.

A városok terjeszkedésének fő hajtóerői

- a magasabb jövedelmű lakosság menekülése a városok zsúfolt, pusztuló, egészségtelen belső területeiről,
- a vállalkozók igénye az olcsó, zöldmezős beruházások iránt,
- az alacsony jövedelmű lakosság kiköltözése az agglomerációkba az olcsóbb megélhetés reményében, valamint
- az önkormányzatok minden hosszú távú szempont figyelembevételét mellőző fejlesztési politikája.

Magyarország számos településén gondot okoznak a belterületi ipari tevékenységek visszaszorulásának következtében kiürült városi zónák, az ún. **rozsdaovezetek**. Országos szintű tapasztalat, hogy bár ezek a területek kedvező infrastrukturális adottságokkal rendelkeznek, alkalmasak lennének irodák, üzletek, parkok, lakóépületek vagy vegyes funkciójú épületek létrehozására, azonban itt a magánkezdeményezések általában elakadnak, nem vonzóak az újonnan betelepülő beruházások számára. Általános tendencia, hogy a beruházók a zöldmezőket részesítik előnyben, aminek viszont a városi környezetminőség szempontjából számos kedvezőtlen hatása van: pusztuló, szennyezett belső területek, átgondolatlan terjeszkedés, növekvő közlekedési terhelés (pl. a külső raktárakból a belterületek felé irányuló szállítás miatt), stb. A rozsdaovezetek kihasználatlanságának több oka is van [Priemus, 2001 és Kajner, 2001]:

- Túl magas költségek (magas telekárak, magas rehabilitációs költségek pl. a talajszennyezés miatt)
- Sok bizonytalanság a költségek és a megtérülések becslésével kapcsolatban (pl. nincsenek információk a környezeti károkról, a környék nem vonzó közbiztonsági okokból a leendő lakók, vagy kereskedők számára)
- Sok kis tulajdonos kezében van nagy terület, átláthatatlan tulajdonosi viszonyok (elhamarkodott privatizáció következtében)
- Az önkormányzatok olcsón kínálják a zöldmezős beruházások számára a területeket.

A rozsdaoövet-hasznosítás ösztönzésének többféle eszköze is lehet:

- Az állami/önkormányzati és a magánszektor közötti együttműködéssel meg lehet osztani a pénzügyi kockázatot, például az önkormányzat vállalja a rehabilitációs munkák egy részét.
- Közvetlen támogatással is ösztönözhetőek a beruházások, területfejlesztések
- Korlátozni lehet a zöldmezős beruházásokat restriktív területi tervezéssel. A restriktív területpolitika megakadályozhatja, hogy a városok szétterüljenek és ökológiailag sebezhető részeket foglaljanak el.

Veszélyes a túlzott általánosítás, természetesen nem minden zöldmezős beruházás rossz, és nem minden barnamezős jó. Célszerű kiindulni abból, hogy az adott területre milyen tevékenységek települnek várhatóan, milyen a lakáspiac helyzete, a helyi gazdaság állapota, azaz egy megelőző hatásvizsgálat ez esetben is szükséges, mindez szorosan kapcsolódik a **településrendezési tervezés** folyamatához.

A fentiek fényében célszerű lenne ezért a települési belterületeken megszűnt iparterületek rehabilitációjának fokozott támogatása. Erre többek között a Környezetvédelmi és Vízügyi Célelőirányzatból már ma is lehet forrásokat igényelni, de az erre rendelkezésre álló keret messze nem elegendő. A támogatás segíti a magánberuházók gazdasági kockázatainak enyhítését. Az önkormányzatok közvetlen részvétele a kármentesítésben elvileg hozzájárulhat a beruházók bizonytalanságainak és költségeinek csökkentéséhez, ugyanakkor a gyakorlatban mégsem tanácsos az önkormányzatnak vállalkozóként is részt venni olyan folyamatokban, ahol szabályozó hatóságként is fellép, a korrupció lehetősége miatt. Hollandiában többek között ezen tevékenységek ösztönzésére állami szinten Gazdaság Megerősítő Alapot hoztak létre 1995-ben [Priemus, 2001]. További jó megoldások lehetnek:

- A problémás területekről való kitelepítés, illetve az ilyen területeken a kevésbé káros hatású tevékenységi irányokba való elmozdulás.
- Iparterületi zöldfelületi program az iparterületi zöldfelületek által ellátott funkciók számának növelésére, a zöldfelületek minőségének növelésére.

E két pont megvalósításában a tulajdonrendezés kiemelt feladata az önkormányzatoknak. Itt ismét csak a megalapozott településfejlesztési tervek lehetnek irányadók.

2.1.2.1.2 Az esettanulmányok tapasztalatai

Valamennyi általunk vizsgált városra és Budapestre is igaz, hogy az önkormányzatok környezetvédelmi szakemberei elégedetlenek a jelenlegi építési, területrendezési és környezetvédelmi szabályozással¹¹. Nincs kielégítően szabályozva például a zöldterületek biztosítása a beépített lakóterületeken. Mind az OTÉK, mind a települési építési szabályzatok felülvizsgálatra szorulnak környezeti szempontból. Ez nagyon sürgős feladat, mert a készülő helyi szabályozások ehhez igazodnak (Lukács-Beliczay, 2001). Az önkormányzat hatósági jogköre nem minden esetben tisztázott: mit tehet mit nem, mire kötelezhet, mit bírságozhat stb.

Nincsenek megfelelően meghatározva a környezeti állapotra vonatkozó követelmények, a levegőszennyezés és a zajártalom kötelezően betartandó korlátozása. Problémát jelent, hogy a különböző környezeti elemekre külön határozzák meg és mérik a határértéket, azonban előfordul, hogy bár minden mért érték a megengedett szint alatt van, de összességében a környezetterhelés elviselhetetlen, mert a hatások (pl. levegő-, zajszennyezés stb.)

¹¹ 2003. december 11-i workshop

összeadódnak. Megoldást jelenthetne, ha a szabályozás alapjává a *környezeti terhelhetőséget* tennék.

Az önkormányzatok elsősorban finanszírozási okok miatt sok esetben rövid távon gondolkodnak. Gyakori, hogy nincs a városoknak átfogó fejlesztési koncepciója, amely meghatározná a helyi gazdasági, szociális, kulturális és környezetvédelmi fejlesztési irányokat. A települések csak rövid távú gazdasági szempontok érvényesítésében érdekeltek szemben a hosszabb távú, a városi környezetminőséget is javító szempontokkal. Ez a területi átsorolások és építési engedélyek kiadásának gyakorlatában erőteljesen érződik. A főváros egyes sűrűn lakott városrészeiben például az egy főre jutó zöldterület az 1 négyzetméter sem éri el, az óvodáknak és iskoláknak nincsen kertje, nincsenek játszóterek, stb. Mindezek ellenére az önkormányzatok 90%, sőt 100%-os beépítéseket engedélyeznek a még megmaradt telkeken (Lukács-Beliczay, 2001). A területi átsorolások esetében ezért kiemelt fontosságú egy független, a fenntartható helyi városfejlesztési szempontokat figyelembe vevő építési hatóság. A terjeszkedéssel kapcsolatos nyugati tapasztalatok (uo.) azonban azt mutatják, hogy a városi terjeszkedés, a zöldmezős beruházások (különösen: új kertvárosias lakóövezetek, bevásárlóközpontok) korántsem a forrásszegény kelet-közép európai fejlődési modell sajátossága. Annál is indokoltabb tehát minél hamarabb határozott politikával közbeavatkozni.

2.1.2.1.3 Javaslatok

(a) A városok peremén kialakult kedvezőtlen környezeti hatású folyamatok szabályozása

- Országos iránymutatás kidolgozása a gazdasági, szociális, környezeti és kulturális szempontú jó városfejlesztés elveire, módszereire, pénzügyi és jogi eszközeire
- A területrendezési szabályozás erősítése
 - (Az OTÉK és a települési szabályozási, rendezési tervek, építési szabályzatok környezeti szempontból történő felülvizsgálata)
 - Az OTÉK-hoz hasonló országosan egységes környezetvédelmi szabályzat kidolgozását, amely összhangban lenne a felülvizsgált OTÉK-kal. A szabályozás alapja a környezeti terhelhetőség legyen. Ennek megvalósításához javasoljuk egy mérhető mérőszám, indikátor kidolgozását.
- Építési hatóságok és az önkormányzatok viszonyának új alapokra fektetése a területi átsorolások érdeksemlegessé tétele érdekében
 - Az építési feladatoknak a helyi önkormányzatok hatásköréből történő kivételét, és az önkormányzatoktól független, a fenntartható helyi városfejlesztési szempontokat figyelembe vevő építési hatóság felállítását (a megyei építési hatóságok mintájára).
- Ösztönzési rendszer kidolgozása a városi és városkörnyéki zöldfelületet igénybevevő fejlesztések meggátolására, illetve megfelelő feltételek kialakítására
 - A mezőgazdasági és erdőterületek átsorolása során keletkező extraprofit elvonását. Az átsorolásoknál a tulajdonosok ne csak földvédelmi, hanem közműfejlesztési, infrastruktúra fejlesztési járulékot is fizessenek.
- Rekreatív és védelmi célú városkörnyéki erdőtelepítési, erdővédelmi és erdőgazdálkodási program
- A szabályozás szigorítása, főleg az összeépülés megakadályozására a városi agglomerációban

(b) A felhagyott városi iparterületek revitalizációja, a megmaradó iparterületek hatásának csökkentése

- Települési belterületeken megszűnt iparterületek rehabilitációjának támogatása
 - A belterületeken megszűnt iparterületek rehabilitációjának támogatását. Ez történhet támogatott hitelekkel, illetve a kármentesítés támogatásával.
- A problémás területekről való kitelepítés, illetve az ilyen területeken a kevésbé káros hatású tevékenységi irányokba való elmozdulás
 - A szabályozás olyan irányú megváltoztatását, amely korlátozná a már most is jelentős környezeti terhelést elviselni kénytelen területek további terhelhetőségét. Így korlátozná a sűrűn beépített településrészekben a beépíthetőséget (és a lakósűrűséget), elkülönítené az ipari és a lakófunkciót
 - A zöldmezős beruházások restriktív területi tervezéssel való korlátozását.
- Iparterületi zöldfelületi program az iparterületi zöldfelületek által ellátott funkciók számának növelésére, a zöldfelületek minőségének növelésére

(c) Felesleges utazást csökkentő várostervezés kialakítása

- A környezetorientált, integrált közlekedés és terület használat szerepének növelése a tervezésben
- 100000 lakosúnál nagyobb városokra mobilitás fejlesztési terv készítési kötelezettség jogszabályi előírása
- Kutatás indítása a városon belüli és városkörnyéki területek közlekedési igényeinek csökkentésére a települési szerkezet és közlekedési rendszer kialakításának szabályozásával
- A személygépkocsi hivatásforgalom mérséklése, a csúcsidőn kívüli áruszállítás elősegítése érdekében kedvezmények, ösztönző rendszerek bevezetése
- A közlekedési igények csökkentését szolgáló településszervezési kísérletek támogatása

2.1.2.2 Városi zöldterületek védelme, arányuk növelése, állapotuk alakítása

2.1.2.1.4 Általános helyzetkép

Az önkormányzati forráshiány, a hosszú távú településfejlesztési koncepciók (és / vagy ezek megvalósításának) hiánya a városok terjeszkedése mellett a belső területek zöldfelületeinek csökkenéséhez, degradálódásához is vezet. A forráshiány mellett a nem megfelelő szabályozók és a kikényszerítés, végrehajtás gyengesége is gondot jelentenek.

Az egyik legsúlyosabb gond, hogy a hatályos jogszabályok alapján gyakorlatilag akadálytalanul, szankció veszélye nélkül lehet kivágni a fákat – csupán egy mondvacsínált okot kell megadni. A Magyar Köztársaság területén a fák kivágását az 1970. évi 21. sz. Kormányrendelet szabályozta, amelyet a Fák védelméről szóló 128/1999. (VIII.13.) módosító Kormányrendelet változtatott meg. A korábbi rendelet kivágási szándék esetén a településen álló, illetve az utakhoz kapcsolódó fák esetében csupán bejelentési kötelezettséget írt elő. Mindemelllett a fák kivágásának indokai egyedülállóan széleskörűek hazánkban (árnyékolásból adódó gyengébb zöldséghez, az ősszel váratlanul lehulló levelek által okozott szemétképződés, kilátás korlátozása, hogy csak a legkirívóbb példákat említsük). Az 1999-es módosító kormányrendelet úgy változtatta meg a fenti jogszabályt, hogy tovább bővítette a fák kivágásának lehetőségeit. A 21/1970. számú rendelet hatályát leszűkítették úgy, hogy az nem vonatkozik sem a lakóterületek fáira, sem pedig az utcai fasorokra. Ezek bejelentési kötelezettség nélkül, szabadon kivághatók. Semmiféle indok nem szükségeltetik a magánterületen álló fák kivágásához, amelyhez korábban a területileg illetékes hatóság – lakott területeken a jegyző – hozzájárulása kellett. „Az életet és a vagyont biztonságát veszélyeztető” fát a rendelet értelmében a tulajdonos egyenesen köteles eltávolítani, ráadásul

sürgős veszély esetén csupán utólagos bejelentési kötelezettség mellett még akkor is, ha a fa kivágása amúgy engedélyköteles is volt. A módosított rendelet láthatóan alaposan leszűkítette, lényegében kiüresítette a fák védelmének jogi eszközei körét. Nem értelmezhető egyértelműen a Fák védelméről szóló Kormányrendelet a fák pótlásának módszerére vonatkozóan sem, amely több önkormányzatnál is gondokat okoz. (Kajner, 2004)

A települések terjeszkedése során a zöldterületek fogyásával a befektetők és új lakók csábításában „versengő” önkormányzatok saját „versenyelőnyeiket” számolják fel. A nagyobb városok környéki kisebb települések középtávon is vonzóbbak lehetnek, de a befektetők már érzékelik a helyzet fonákságát: a környezeti állapot romlása és az ingázás növekvő kényelmetlenségei miatt az ingatlanok ára egyes korábban felkapott területeken csökkenni kezdett, egyidejűleg megindult a korábbi kiköltözők egy részének visszatérése is.

A városok és agglomerációik településeinek hosszú távú stratégiai érdeke fűződik ahhoz, hogy kiemelt fejlesztési célnak tekintsék a zöldterületek megőrzését és fejlesztését – nemcsak elvben, hanem a mindennapi gyakorlatban is. E politika **passzív** – védekező – eleme olyan intézkedésekből állna, amelyek megakadályozzák a biológiailag aktív zöldterületek csökkenését: a magán- és közterületen álló fák, fasorok, kertek és parkok csonkítását, kivágását, illetve beépítését ugyanúgy, mint a mezőgazdasági, rekreációs vagy egyéb rendeltetésű külterületek belterületbe vonását. **Aktív** eleme pedig az agglomeráció zöldterületeivel összefüggő, egységes zöldhálózat megteremtése lehetne. (Kajner, 2002; Fleischer, 2003)

A zöldterületek védelme érdekében a helyi önkormányzatok sürgős intézkedéseire van szükség, elsősorban a területhasználati szabályozás és a környezetvédelmi jogszabályok módosítása terén. E módosítások célja, hogy megakadályozzák a zöldterületek további csökkenését. Ezért az ebből származó közvetlen vagy közvetett anyagi hasznot részben vagy egészben el kell vonni és közcélokra fordítani. (Miklóssy, 2001)

2.1.2.1.5 Az esettanulmányok tapasztalatai

A városi terjeszkedés problémáját csak a civil szervezetek vetik fel, az önkormányzatok elvben óvják zöld területeiket gyakorlatban azonban ez nem „mindig” teljesül, vagy például barnamező hasznosításaként nem merül fel park kialakítása. Általában a terjeszkedést, a zöldek csökkenését az önkormányzatok nem tartják akut problémának (véltetően a kapott és potenciális bevételek miatt), holott ez jelentős mértékben járul hozzá a települések élhetőségének csökkenéséhez. A példák azt mutatják, hogy a zöldfelületek megóvása annak függvénye, hogy van-e ingatlanpiaci nyomás vagy nincs. Amennyiben a zöldterületek jó áron értékesíthetők a befektetőknek, akkor ezek megóvása rendre alulmarad az önkormányzati politikában, míg a hátrányosabb helyzetű térségekben az ingatlankereslet hiánya „megkönnyíti” a zöldterületek védelmét. Pozitív ellenpéldákat persze találunk: az értékek megóvását sok helyen egyes természeti értékek helyi védetté nyilvánításával óvják (pl. Mezőberényben, Dunakeszin, Hajdúböszörményben). Jelentős a különbség a növekedés korai szakaszában lévő kisebb városok, települések kiinduló helyzete között és a nagyobb városok állapota között. Előbbiek esetében több „alaphelyzetben” erdő, park vagy mezőgazdasági besorolású terület található, utóbbiak esetében sokszor ezek kialakítása már komoly költségeket igényelne.

A természetvédelem és/vagy tájvédelem nem jelenik meg hangsúlyosan és annak ellenére, hogy a környezetvédelmi programokban jelen van a földvédelem, a parlagterületek problémája, az ebből eredő erózió, porszennyezés, ez a kérdés a gyakorlatban a parlagfűproblémára redukálódik.

2.1.2.1.6 Javaslatok

(a) Városi közparkok megfelelő állapotának elérése, nagyságuk növelése a sűrűn lakott zöldterület-hiányos városközpontokban

- Szisztematikus országos felmérés a városi közparkok állapotának megismerésére, a hiányok és problémák definiálására
- A felmérés eredményeinek figyelembevételével a kritikus legsűrűbben lakott városrészek hiányának enyhítését szolgáló fejlesztések támogatása
- Városi közparkok funkcionális megfelelőségét biztosító eszközállomány beszerzésének támogatása
- A városi közparkokban található fák élőködők általi elpusztítása elleni védekezés támogatása
- Speciális, új funkciójú közkertek és közparkok kialakítása, valamint játszóterek és sportolási lehetőséget nyújtó területek kialakításának, rekonstrukciójának támogatása

(b) A belterületi zöldfelületek védelme, a káros hatásokat csökkentő képességük fenntartása

- A szabályozás szigorítása a zöldfelületek mennyiségi védelme érdekében
 - A helyi szabályozási tervek, illetve helyi rendeletek biztosítsanak védelmet a zöldterületeknek mindennemű beépítéssel, rongálással, a vegetációt veszélyeztető hasznosítási móddal szemben. Jó módszer lehet pl. a parkok és parkerdők (a londoni példához hasonló) beépíthetlenné nyilvánítása, a zöld hálózat rögzítése a tervlapokon.
 - A Fák védelméről szóló kormányrendeletet teljes mértékben felül kell vizsgálni, a fának szigorú védelmet biztosító jogszabályt kell kidolgozni.
 - Egységes, a mainál pontosabb és ésszerűbb előírás kellene a fapótlási kötelezettségekre. A mai előírások a körméretben azonos pótlást írják elő, emiatt viszont túl sűrűn kell ültetni a fákat. A Fák védelméről szóló Kormányrendeletben a fák pótlásának módszerére vonatkozó rendelkezéseit érdemes lenne szakmai és környezetvédelmi szempontból felülvizsgálni és újrafogalmazni.
 - Radikálisan csökkenteni kell a külterületek belterületbe vonását. Különösen fontos ez a fővárosban és környékén, ezért itt vagy moratóriumra van szükség, vagy a külterületek belterületbe vonása nyomán keletkező ingatlan-értékkülönbözetet el kellene vonni, és az így keletkező bevételt a zöldterületek fejlesztésére, gondozására kellene fordítani. Az önkormányzatok nem bátoríthatják az engedély nélkül építkezőket a beépített külterületek utólagos átminősítésével.
 - A kertvárosias részeken, villanegyedekben az egyes építési övezetekre megállapított keretszabályozásnál szigorúbb helyi rendeleteknek kell gondoskodni azok zöldövezeti jellegének megőrzéséről. A magántelkeken kifejlődött értékes növényzetet jogi védelemben kell részesíteni.
 - A zöldterületek szigorú védelmét szabályozó rendeletet következetesen érvényesíteni kell, szemben a mai gyakorlattal, ami lényegében szemet huny az illegális fakivágások, építkezések felett. Hogy a törvénytisztelő állampolgár ne kerüljön hátrányos helyzetbe, és az eddig büntetlenül megszegett jogszabályok tekintélye helyreálljon, meg kell kezdeni a jogtalanul emelt épületek bontását. Ehhez központi forrásból kell pénzt biztosítani az önkormányzatoknak normatív módon.
 - A közlekedési terhelések csökkentése érdekében új lakások építését csak jó közösségi közlekedési kapcsolattal rendelkező területen szabadna engedélyezni.

- A különösen súlyos agglomerációs problémákkal sújtott területek önkormányzatainak (elsősorban a főváros és környéke) mihamarabb létre kell hozni azt a fórumot, amelyen egyeztetik területi szabályozási terveiket. A stratégiai célok elérése érdekében anyagi eszközöket is biztosítani kell a zöldterületek védelmére és fejlesztésére. Ennek érdekében a környezetvédelmi alapokba megfelelő forrásokat kell juttatni, illetve zöldterületi kompenzációs alapokat kell létrehozni, olyan intézkedések fedezetéül, amelyek révén megakadályozható lenne, hogy a forráshiány a települések vezetőit a zöldterületek eladására készítse. Ennek finanszírozásában nem csak az önkormányzatoknak, de az államnak is részt kell vállalnia. A zöldterületek megóvására és fejlesztésére az ingatlanfejlesztések során keletkező extraprofit elvonásából adódó bevételeket is fel kell használni.
- A sűrűn lakott városközpontokban a biológiailag aktív zöldfelületek fejlesztése, az épületek belső udvarain létrehozott kertek és tetőkertek létesítésének támogatásával
 - A túlszűfolt belső területeken (pl. Budapest belvárosa), amennyiben bontásra kerül sor, a zsűfolttságot célszerű volna parkok kialakításával enyhíteni. (Természetesen a zöldfelületek létrehozása érdekében nem cél értékes, felújítható épületeket lebontani.) Általában, a szabályozási tervekben magasabb színvonalú parkosítási követelményeket kell előírni. Ez biztosíthatná, hogy a városok a fejlesztések révén valóban gyarapodjanak, s a vállalkozók – a mai gyakorlattal szemben – ne az „ökológiai tőke” feléléséből húzzanak nyereséget, hanem gazdagítsák a településeket.
- Környezeti ártalmak csökkentését segítő növényzet telepítése, vagy rehabilitációja, városi zöldhálózat létesítése (fasorok, növényssávok a közterületeken, a közlekedési felületek növényesítése a burkolt felületek csökkentésével)
 - A zöldfelületi ellátottság javítására rekreációs és védelmi célú városkörnyéki erdőtelepítési, erdővédelmi és erdőgazdálkodási programokat kellene indítani mindazokon a településeken, ahol erre szükség van.
 - Hasonlóképpen fontosnak tartunk egy iparterületi zöldfelületi programot az iparterületi zöldfelületek által ellátott funkciók számának növelésére, a zöldfelületek minőségének növelésére (ld. fent).
 - A még meglévő zöldterületek védelme nem elég: összefüggő, magas ökológiai értékű zöldterületi hálózatot kell létrehozni, mely a városokat és környéküket egybefűzi. A zöldövezet fejlesztésénél nemcsak az egyes elemek állapotára, illetve a zöldterületek terjedelmére kell ügyelni, hanem a köztük működő eleven kapcsolatokra is. Csak a város zöldterületeit egymással, illetve a környék természetközeli élőhelyeivel összekötő ún. ökológiai folyosók biztosíthatják, hogy a nagyobb városok ökológiaileg átjárhatók legyenek. Ez a városok tagolása szempontjából is alapvető jelentőségű.
- Intézményi közkertek (elsősorban iskolaudvarok és kórházkertek) fejlesztésének és rekonstrukciójának támogatása

2.1.2.3 Közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentése, elsősorban a városok sűrűn lakott területein

2.1.2.3.1 Általános helyzetkép

A környezetpolitika közlekedéssel kapcsolatos céljait elsősorban a közlekedéspolitika környezetbarát jellegének erősítésén keresztül érheti el, ugyanakkor a közlekedési igények csökkentését mind az állami beszerzéseknél, mind a gazdaság különböző szektoraiban, mind pedig a lakossági fogyasztásban céllá kellene emelni. Amint azt a 1.4.1.4 pontban részletesen kifejtettük, a nemrégiben elfogadott új magyar közlekedéspolitika éppen ezzel ellentétes tendenciákat vetít előre és ezeket kívánja kiszolgálni. Mindazonáltal a Városi AP-ban meg kell jeleníteni azokat célkitűzéseket, amelyek hozzájárulhatnak a városok forgalmi terhelésének csökkentéséhez. Az esettanulmányokból kiugróan jól látszik, hogy a települési életminőséget (különösen a főutak közelében) legnagyobb mértékben az elviselhetetlen közúti forgalom rontja a megkérdozett városokban, ezért a beavatkozás egyik kiemelt területe a helyi közlekedéspolitika.

Nyilvánvaló, hogy a közlekedés és környezetvédelem ügyének együttes kezelése különösen fontos a globális trendek ismeretében. A globalizálódó világ gazdaság egyre nagyobb személy- és áruszállítási igénye, illetve minőségi igényeinek jellegéből adódóan a közúti közlekedés felé tolódó mobilitás várhatóan rövid- és középtávon is fokozódó környezeti problémákat fog okozni. (MAKK, 2000) Nem mindegy azonban, hogy a helyi politikák e trendeket megváltoztathatatlan tényként kezelik, vagy a rendelkezésükre álló eszközökkel enyhítik a terheléseket.

A közlekedés, dimenziójánál és az ágazat önmozgásánál fogva, úgy tűnik, túlnó a gazdasági és társadalmi célokat kiszolgáló szektor szerepkörén és a maga képére formálja az élet legtöbb területét. Az EU 2001-es „Time to Decide” című anyaga elismeri ezt a trendet és az ez elleni fellépést szorgalmazza. Tény azonban, hogy az EU e feismerések ellenére sem tudta szétkapcsolni a gazdasági növekedés és a közlekedési igények növekedését. (Sujto, 2003) Különösen indokolt tehát ebben a helyzetben, hogy a környezetpolitika ne csak egyes vonatkozásokat célozzon meg a közlekedés káros hatásait illetően (pl. légszennyezés elleni védelem, zaj- és rezgésvédelem, vízszennyezés stb.), de az ágazat általános tendenciáit is értékelje, és ezeknek megfelelően a problémákat átfogó módon kezelni képes javaslatokat tegyen. (Glatz, 2000; HAVER, 2003)

A mobilitásból adódó környezeti problémákat nem feltétlenül a szállítás és a közlekedés (feltartóztathatatlanul növekvő) igényének kiszolgálásával kell kezelni. A több szállítás és több közlekedés nem feltétlenül jelent nagyobb fejlettséget. Adott esetben lehet, hogy nem a távoli cél elérése, hanem közelebb hozása, illetve közeli célok megteremtése hatékonyabb. Így a szabályozás eszközei között nemcsak a közlekedési, de a területrendezési és egyéb megoldások is szerepet kapnak, ami intenzív ágazati, kormánysszervek közötti koordinációt feltételez. Meg kell jegyezni azonban, hogy ennek feltételei a jelenlegi intézményi struktúrák között kevésbé adóttak. Az alábbi, a fenntartható fejlődést az ún. „hagyományos” megközelítésnél talán jobban szolgáló szabályozási elvek, eszközök alkalmazása előtt ennek intézményi megvalósíthatóságával kell foglalkoznia az ennek képviseletét felvállaló kormánysszervnek.¹²

A szakirodalmi tapasztalatokat a témában Fleischer (1999a) foglalta össze¹³, az alábbiakban az általa javasolt eszközöket mutatjuk be, illetve egészítjük ki az esettanulmányokból adódott

¹² Ennek lehetőségeit többek között Babós (2001); Fleischer–Magyar–Tombác–Zsikla (2001); Kéthelyi (2001); Lukács (2000); Orosz (1994); Pintér (2001); Trend (1993) vizsgálták.

¹³ További áttekintett összegző munkái: Fleischer (1996; 1999a; 1999b; 2000; 2003).

tapasztalatokkal. Az alábbi két táblázat szembeállítja a fentiekben gyakran csak „hagyományosnak” emlegetett közlekedéspolitikai megoldások és egy környezetbarátabb megközelítés logikáját, valamint az utóbbiból adódó stratégiai célrendszert és feladatokat. A második táblázatban elsősorban a „Helyi szinten” oszlop mutatja be a városokban alkalmazható intézkedéseket, de más oszlopokban is találkozunk a településeket érintő, de egyben országos vagy nemzetközi jelentőségű közlekedést is érintő javaslatokkal (pl. a városokat és más védett területeket elkerülő gyorsforgalmi utak). Utóbbiak nem tartoznak a Városi környezetminőség AP beavatkozási körébe, ugyanakkor elképzelhetetlen nélkülük a városi problémák megoldása. A 2.3.1 pontban bemutatott táblázatban az alább bemutatott preferenciarendszer, illetve konkrét intézkedéscsomagból választottuk ki a javasolható elemeket.

8. táblázat. *A közlekedési és környezetbarát megközelítések preferenciái ugyanazon dimenziók mentén, illetve a környezetbarát fejlesztés stratégiai céljai*

Közlekedési megoldás	Környezetbarát megoldás	Környezetbarát stratégiai cél
Több közlekedéssel járó megoldás	Kevesebb közlekedéssel járó, vagy nem közlekedési megoldások ⇒	(a) A közlekedés volumenének a csökkentése <i>közlekedési és közlekedésen kívüli</i> megoldások együttes figyelembevételével
Motorizált forgalom	Gyalogos és nem motorizált forgalom ⇒	(b) A motorizált forgalom csökkentése a közlekedés <i>nem-motorizált lehetőségeinek</i> előnyben részesítésével
Egyéni közlekedés	Tömegközlekedés ⇒	(c) A <i>tömegközlekedés</i> előnyben részesítése, az egyéni közlekedés esetenkénti korlátozása
Környezetet inkább szennyező közlekedési módok	Környezetbarát közlekedési módok ⇒	(d) A <i>környezetbarát közlekedési módok</i> előnyben részesítése a környezetet fokozottan szennyező közlekedési módok rovására
Távolsági forgalom	Helyi forgalom ⇒	(e) A <i>helyi kapcsolatrendszerek</i> közlekedéssel történő segítése a távolsági megoldásokkal szemben
Tranzitforgalom	Célforgalom ⇒	(f) A <i>célforgalom</i> preferálása az átmenő- (tranzit-) forgalommal szemben
Egyközpontú szerkezet	Oldott, réteges hálózati szerkezet ⇒	(g) A <i>közlekedéshálózat szerkezeti</i> korrekciója: többközpontú és rétegelt hálózati szerkezet létrehozása
A mai struktúrát fenntartó technológiai megoldások	Hosszú távon is kibocsátáscsökkentő technológiai megoldások ⇒	(h) <i>Technológiai fejlesztés</i> a kibocsátások hosszú távon is tartós csökkentésére

Forrás: Fleischer (1999a), módosítva.

9. táblázat. A stratégiai célokból következő feladatok helyi-, országos- és nemzetközi szinten, illetve kínálati és keresleti oldalon

	STRATÉGIAI CÉL*	HELYI SZINTEN	ORSZÁGOS SZINTEN	NEMZETKÖZI SZINTEN
KÍNÁLAT Infrastrukturális	(a)	(a) vegyes funkciójú övezetek kialakítása	(a, b, e) települési szolgáltatások kiépítése	(a) hazai termelés és foglalkoztatás szorgalmazása
	(b)	(a,e) sűrű bolthálózat, kiterjedt szolgáltatások	(b, f) településeket elkerülő utak	(c) repülőtér jobb töm. közl. megközelíthetősége
	(c)	(b,f) csillapított forgalmú- és gyalogos zónák, járdaszélesítés	(c) vasúti, repülőtéri kapcsolatok javítása	(d) vasúti tranzitvonalak haladéktalan rekonstrukciója 120 km/h-s sebességre
	(d)	(c) átszállási körülmények jó kialakítása	(d) vasúti fő- tranzit- és elővárosi vonalak haladéktalan rekonstrukciója 120 km/h-s sebességre	(d, g) közép-európai országok egymás közti vasúti kapcsolatainak fejlesztése
	(e)	(c, d) tömegközlekedésnek fenntartott sávok, utcák, hidak	(d) kizárólag koncessziós autópályaépítés (!)	(d) kizárólag koncessziós autópályaépítés (!)
	(f)	(e) városi tömegközlekedési lehetőségek javítása, a tömegközlekedés előtérbe helyezése az egyéni közlekedéssel szemben	(e, f) alsóbbrendű úthálózat fejlesztése, átkelési szakaszoknak a település érdekei szerinti kialakítása	(e, g) határmenti helyi kapcsolatok helyreállítása, regionális kooperáció minden szomszéd felé
	(g)	(g) rácsszerkezet, harántoló és gyűrűs kapcsolatok	(g) a fővárost és más védett területeket elkerülő gyorsforgalmi utak	(g) a fővárost és más védett területeket elkerülő tranzitvonalak és gyorsforgalmi utak
KÍNÁLAT Üzemanyagok, járművek és szolgáltatások	(c)	(c) kényelmes és megbízható városi tömegközlekedési járművek kialakítása	(d) a kombinált szállításra alkalmas járművek beszerzése, ill. hazai előállítása	(d) a kombinált szállításra alkalmas járművek beszerzése, ill. hazai előállítása
	(d)	(c, h) BKV és más cégek támogatása kísérleteikben: gázüzemű buszok, dieselesítés, biodízel stb.	(d) kényelmes és megbízható városi tömegközlekedési járművek	(d) nemzetközi forgalomban használható személy- és tehervagon park beszerzése, gyártása
	(h)		(h) technológiai fejlesztés a kibocsátások csökkentésére	
	(i)	(i) vonalak, járatsűrűség növelése, menetrendi változtatások, differenciált igények kielégítése	(h) a forgalomban lévő járművek ellenőrzése (c-i) a tömegközlekedés üzemeltetésének és fejlesztéseinek támogatása	
KERESLET Forgalom és fogyasztói magatartás	(a)	(a) utcakép. utcaberendezés, boltsűrűség	(a, b, e) a települési helyi szolgáltatások, igazgatás fenntartása és kiterjesztése, helyi bolthálózat kedvezményezése	(a, d, e, f, g) a tranzit csökkentése, az elkerülhetetlen tranzit vasútra terelése, az áthaladás drágítása, ill. a hazai életet kevésbé zavaró módra és útvonalra terelése
	(b)	(b, e) járda tekintélyének visszaállítása, gyalogos prioritása, átszállási körülmények javítása	(b, c, d, e, f) az externáliákat is beszámító pénzügyi szabályozás	(c) határon átnyúló régiók kooperáló menetrendekkel
	(c)	(b) forgalommentes és csillapított zónák, utóbbiak a kerékpáros egyenrangúsításával	(c, d) elővárosi vasutak fejlesztése, kombinált közlekedés lehetősége	(d) jó menetrendi kapcsolatok, pl. éjszakai vasutak a 600-1200 km-re fekvő városok között
	(d)	(c) felszíni tömegközlekedés előnyben részesítése: buszsávok, egyes utcák, hidak kizárólagos használata, közlekedési szövetség	(d) közúti tranzit korlátozása (hétvége, nyár, súly)	(d, g) közép-európai országok egymásközi vasúti kapcsolatainak fejlesztése
	(e)	(c) városi fizető zónák, napszaktól és a zóna helyétől függő változó tarifákkal	(d) vasúti közbiztonság megteremtése, áruvédelem, garancia	
	(f)	(c, d, f) elővárosi vasutak fejlesztése, közúti tranzit korlátozása (hétvége, nyár, súly)	(e, f) a teljes városi úthálózat helyi igazgatásba vétele – beleértve az átkelési szakaszokat is	

* A betűvel jelölt stratégiai célok az előző táblázatban látható jelölésekre utalnak.

Forrás: Fleischer (1999a), módosítva.

A fenti táblázatban javasolt intézkedések túlmutatnak a Városi AP által megcélzott problémakörön, ugyanakkor a megközelítés lényege éppen az, hogy az egyes problémaköröket nem egymástól elválasztva, hanem rendszerében vizsgáljuk. A Városi AP számára leginkább releváns intézkedések a „Helyi szinten” oszlopban találhatók, melyeket a 2.2.2 pontban konkretizálunk.

2.1.2.3.2 *Az esettanulmányok tapasztalatai*

A városok prioritásai között első helyen szerepelnek az *átmenő forgalomból* adódó problémák, ami egyrészt az elkerülő utak hiánya miatt; másrészt gyakran csak forgalomszervezési okokból jelent gondot. Az azonban a statisztikai adatok és a városok adatai alapján is egyértelmű, hogy az ebből adódó légszennyezési, forgalmi és parkolási problémák mellett ennek következtében a közutak mentén (alsóbrendűeknél is) szinte folyamatos a *zajterhelési* határérték-túllépés. Dunakeszi olyan városra példa, ahol nem csak a közút, de a vasútvonal is kettévágja a települést.

A legtöbb város a megoldást az elkerülő utak építésében látja, de vannak előremutató kísérletek forgalomszervezési, forgalomlassító típusú beavatkozásokra (pl. Marcali, Celldömölk), melyek a közlekedési igényekre is hatással lehetnek. Hajdúböszörmény is felveti ennek szükségességét, de konkrét válaszlépést itt nem találtunk.

Szintén komoly problémákat vet fel a *tömegközlekedés* helyzete. Egyrészt a városoktól kapott válaszokban sok helyen felmerül, hogy a helyi tömegközlekedés vonal- és/vagy járatsűrűsége vagy éppen kihasználtsága alacsony. Érdekes, hogy a legfontosabb problémák közé ez nem kerül be, aminek valószínűleg az lehet az oka, hogy az önkormányzatok, főleg a kisebbek, tehetetlennek érzik magukat a Volán társaságokkal szemben, aminek a monopolhelyzetben lévő szolgáltatónak való kiszolgáltatottság és a forráshiány az alapja. Egy kisváros jelenleg nem lehet tárgyalópartner ezen vállalatoknak, akik valószínűleg jogos pénzügyi okokra hivatkozva járatokat ritkítanak vagy éppen szüntetnek meg és nem fejlesztik járműparkjukat a szükséges mértékben. Állami támogatás hiányában az önkormányzatoknak kellene megfizetni a szolgáltatást, amire azonban nincs pénzügyi keretük, így a tömegközlekedés színvonala tovább romlik és a lakosság szinte rákényszerül a saját gépkocsival való közlekedésre. Innovatív ötletként merült fel Dunakeszi környezetvédelmi szakértője részéről, hogy a kisebb városok mikrobuszokkal (intelligens járatszervezéssel) oldhatnák meg a városon belüli közlekedést.

A városok részéről mindössze egy esetben merült fel prioritásként a *kerékpárutak* kérdése. Ennek valószínűleg az is az oka, hogy jelenleg nem egyértelmű, hogy a megépülő bicikliutak önmagukban indukálják-e azt, hogy kihasználtságuk is megfelelő legyen és ezzel részben tehermentesítsék a közúti és/vagy a tömegközlekedést.

2.1.2.3.3 *Javaslatok*

(a) Átfogó közlekedéstervezés (a városi belterületek és elsősorban a városközpontok forgalmának csökkentése, alakítása, szabályozása)

- Településeket elkerülő utak építése
- Kerékpárút hálózat fejlesztése
- Akcióprogram a 75 dBA feletti zajterhelések megszüntetésére, és a 70 dBA feletti zajterhelések enyhítésére
- Forgalomcsökkentést, forgalom korlátozást elősegítő intézkedések bevezetésének támogatása
- Városok teljes parkolási rendszerének felülvizsgálatának, a P+R rendszerek tervezésének, kialakításának támogatása

- A telekommunikációs és közlekedési információs eszközök alkalmazása a városi torlódások mérséklésére
- Városi útdíjak alkalmazása a legnagyobb forgalmi terhelésű területek környezeti állapotának javítása érdekében
- Szemléletformálási program a közlekedési szokások alakítására
- (b) Városi és agglomerációs tömegközlekedés fejlesztése, minőségének érezhető javítása**
 - A tömegközlekedés teljeskörű veszteségfinanszírozásának biztosítása és a finanszírozás környezetvédelmi alapokon történő átalakítása
 - A tömegközlekedés járműállományának korszerűsítéséhez szükséges pénzügyi alap létrehozása, a szolgáltató társaságok által befizetett jövedéki adó fejlesztési célú felhasználásának lehetővé tételével
 - Közlekedési tarifaközösség kialakítása
 - A vasút fejlesztése a fővárosi helyi és környéki tömegközlekedés érezhető javítására
 - A városi közlekedési vállalatok járműcseréjének, járműállomány-növelésének támogatása (amíg a jövedéki adó fejlesztési célú visszaigénylésére nincs mód)
 - A tömegközlekedés vonzónak tételének, minőségi javításának támogatása, közcélú közlekedési megállók, átszállóhelyek, intermodális csomópontok, autóbussz megállók színvonalának, komfortjának növelését, fejlesztését szolgáló programok támogatása
 - A városi tömegközlekedés teljes integrációjának kialakítása, Közlekedési Szövetségek létrehozása
- (c) Védelmi beruházások a káros hatások terjedésének megakadályozásának csökkentésére**
 - A káros hatások terjedésének csökkentési lehetőségeinek kutatása helyhiányos, sűrűn lakott területeken
 - Zajvédelmi műtárgyak építése, zajcsökkentő elemek beépítése
 - Repülőterek környezetének zajcsökkentése érdekében leszállási díj bevezetése

2.1.2.4 Épített környezeti elemek megfelelő állapotának biztosítása, az épített értékek védelme

2.1.2.4.1 Általános helyzetkép

Amint arra a terjeszkedéssel kapcsolatos problémák elemzésénél is kitértünk: a városok szétterülésének megakadályozására talán a legjobb módszer a város kompaktságának megőrzése, a lepusztuló belső területek megújítása. Az ország különböző adottságú városainak megújítására nem adható általános recept. Alapelvként azonban ki kell mondani, hogy e munkákat csak az adott terület értékeinek ismeretében és tiszteletével szabad végezni, annak érdekében, hogy a város, miközben az új követelményeknek megfelelő arculatot ölt, egyúttal megőrizze hagyományos értékeit, identitásának pótolhatatlan elemeit. (Kajner, 2002) Az esettanulmányok alapján az értékes városrészek, értékes épületek megőrzésére alig van pénze az önkormányzatoknak, ezért az erre fordítható állami forrásokat növelni kellene.

A várost a benne élő közösségekkel együtt tekintjük értéknek, ezért a lakónegyedek megújítása során a lakosság minél nagyobb részének kell biztosítani a lehetőséget, hogy megmaradhasson régi lakóhelyén. Csak az olyan projektek tekinthetők sikeresnek, ahol a tervezés és akár a végrehajtás is a helyiek aktív részvételével zajlik.

Az értékörzés és -teremtés alapelvének nem csak az épületek, de a közterületek megújításában is érvényesülnie kell: biztosítani kell, hogy ezek visszanyerjék közösségi funkcióikat, és a lehetőségekhez mérten minél több zöldfelület kerüljön kialakításra. (Kajner, 2002, Priemus, 2000)

A történelmi városrészek esetében igen alapos, érzékeny és sokrétű építészeti értékvizsgálatnak kell megelőznie a tervezést és a rehabilitációs beavatkozásokat. A vizsgálatnak ki kell terjednie városszerkezeti, történelmi, kulturális, társadalmi, helytörténeti és természeti értékek elemzésére. A tervezőknek – szemben a mai gyakorlattal – többféle alternatívát kellene vitára bocsátaniuk. Az önkormányzat játsszon kezdeményező szerepet a közösségi tervezés elvének érvényesítésében. (Baar, 2003; Sersliné, 2000)

A városrészek megújulása általában együtt jár az ingatlanok felértékelődésével. Ezzel együtt emelkednek rendszerint a bérleti díjak, s az értékkülönbséget a lakóknak kell megfizetniük. A szegényebb lakosok támogatására többféle megoldás kínálkozik: a közvetlen támogatáson túl felajánlhatók kedvezményes bérleti díjú lakások vagy alacsonyabb komfortfokozatú ingatlanok ugyanabban a házban vagy a közelben. A helyi lakosok bevonására az egyik legjobb megoldás az épületek felújítása társasházi támogatások segítségével. Erre sikeres példákat találunk pl. a fővárosban. Ilyenkor nem csak a felújítási terveket alakítják ki a lakókkal egyetértésben, de a házakban élők anyagilag, esetleg munkájukkal is részt vesznek a kivitelezésben. Jó megoldás lehet, hogy az egyes lakásokra eső felújítási költségeket azok a lakók, akik ezt nem tudják teljes mértékben vállalni, munkájukkal váltsák ki. (Kajner, 2002)

A közterületek megújításának részét képezi a közlekedési és parkolási rendszer átalakítása is. A rehabilitáció jó alkalom a gyalogosövezetek kiterjesztésére, csillapított forgalmú zónák kialakítására.

Foglalkozni kell a **helyi gazdaság megerősítésével** is, hiszen ennek fellendítése jótékonyan befolyásolja a települési életminőséget. A szakirodalom elemzése egyértelműen arra mutat, hogy a bevásárlóközpontok, hipermarketek káros környezeti és gazdasági hatásokat keltenek (szétterülés, belső területek kiskereskedőinek tökremenetele, növekvő közlekedési igény). Mindezek ellenére a városok az ilyen kereskedelmi létesítmények megjelenését ösztönzi vagy eltűri. Úgy véljük, e tendencia érvényesülését okvetlenül meg kell akadályozni. E tendencia rendkívül káros és ezért új stratégiákat kell keresni. (Baar, 2003; Kiss-Lukács, 2003)

A kereskedelem fejlesztését ezzel szemben olyan eszközökkel kell előmozdítani, amelyek a helyi gazdaság érdekeit, a közterek közösségi funkcióinak megújítását, a zöldterületek védelmét szolgálják. Az Észak-Amerikából indult és Nyugat-Európában is hódító fűtca-mozgalom célja a hazánkban is tapasztalt kedvezőtlen folyamatok visszafordítása a települések, illetve városrészek központi útvonalaival, az utcák eredeti funkcióinak felújítása révén. A tervek a helybeli lakókkal és az érdekelt üzletemberekkel közösen készülnek. A vállalkozás fő elemei: az utcakép színvonalának emelése (homlokzat-felújításokkal, köztéri rehabilitációval, a közlekedés átszervezésével a gyalogos és kerékpáros közlekedés előnyének érvényesítése érdekében), a helyi gazdaság erősítése és a program nyilvánosságának biztosítása. A városrész életébe szervesen tagozódó, azért felelősséget vállaló kis- és középvállalkozások térhódításával, a helyben elérhető szolgáltatások változatosságának és színvonalának javításával, a közösségi élet számára visszahódított közterületek rendezésével látványos sikereket értek el a leromló városnegyedek újjáélesztése terén. A módszer üzletileg is előnyösebb, mint a bevásárlás központosítása. Növeli a helyi adóbevételeket, több megélhetési lehetőséget teremt a helybelieknek, a nyereséget a városban tartja, és helyi közösségi vállalkozások (pl. sportcsapatok, iskolák) támogatásán keresztül az élet más dimenzióira is kedvező hatást gyakorolhat.

A főutca-program kulcseleme a jó szervezés. Az önkormányzat kezdeményező készsége, kreatív pénzügyi konstrukciók kialakítása nagyban segítheti az induláshoz szükséges források előteremtését, illetve a vállalkozók hajlandóságának megnyerését.

2.1.2.4.2 Az esettanulmányok tapasztalatai

A megkérdezett önkormányzatoknál **minimális mértékben jelenik meg a prioritások között a műemlék- és városképvédelem, és nem elég hangsúlyos a barnamezők kérdése.** Ez utóbbi főleg a nagyobb városoknál jelentkező kérdéskör, amire nincs forrás, de gyakran elképzelés sem.

A megkérdezett városok közül többnél (pl. Miskolc, Mácra) igen súlyos gondot jelent a **panelépületek, lakótelepek** előregedése. Ezek felújítása azért is nehéz, mert az itt élők általában a szegényebb rétegekhez tartoznak, önerővel alig rendelkeznek. Ráadásul a lakótelep eleve gyengébb életminőséget biztosít, a rossz konstrukciós megoldások, a közösségi terek hiánya, maga a lakótelep koncepció voltának elhibázott volta azt tenné szükségessé, hogy előremutató, de a realitásokat figyelembe vevő, a lakótelep legfontosabb problémáira egyszerre választ adó felújítási koncepciók szülessenek. Ezek kidolgozására az esettanulmányokból láthatóan az önkormányzatok magukban képtelenek. Állami koncepció kidolgozását teszi szükségessé az is, hogy a magyar lakosság hozzávetőlegesen 20%-a él panelépületekben. Az igazi válaszokkal a kormányzat mindez ideig adós maradt.

2.1.2.4.3 Javaslatok

(a) Meglévő épületek, építmények állapotának javítása, elsősorban a lakófunkciójú területeken

- Városrészek rehabilitációs programjainak támogatása, amelyek megfelelnek esztétikai, zöldfelületi követelményeknek, és a környezetbarát közlekedésre megfelelő megoldást kínálnak
 - A megújítási program során az állami és a magánszféra együttműködésére, esetenként közös finanszírozásra van szükség.
- Környezetbarát megoldások kutatása a jövő lakótelep rekonstrukciós programjához
- Közterületek rekonstrukciójának, rehabilitációjának támogatása a történelmi városrészekben, a lakótelepeken, az ipari rehabilitáció területein, és a kertvárosi lakónegyedekben, a közterület-használat változásának elősegítésével
- Közterületek rekonstrukciójának, rehabilitációjának támogatása a történelmi városrészekben, a lakótelepeken, az ipari rehabilitáció területein, és a kertvárosi lakónegyedekben, a közterület-használat változásának elősegítésével
 - A belső városrészek megújítása során kiemelt figyelmet kell fordítani a közterületekre, hogy ezek visszanyerjék közösségi funkcióikat, arra, hogy minél több zöldfelület kerüljön kialakításra, a főutca funkció visszaállítására/kialakítására, a közlekedési és parkolási rendszer átalakítására, a gyalogosövezetek kiterjesztésére, csillapított forgalmú zónák kialakítására.

(b) Építészeti és műemléki értékek védelme, állagmegőrzése

- Történelmi településrészek rekonstrukciójának támogatása
- Helyi védelem alá helyezett épületek, utcaképek értékörző felújításának támogatása a települések központi területein

(c) A városkép védelme új, városképileg idegen, igénytelenül kialakított épülettípusok terjedése ellen a városok egészében, de elsősorban a városok történelmi magjaiban

- A történelmi városmagok, városrészek védelmét biztosító szabályozás bevezetése
- Tervezési segédletek, illeszkedést biztosító épület és építmény minták kidolgozása
 - A történelmi városrészek esetében építészeti értékvizsgálat előzze meg a tervezést és a rehabilitációs beavatkozásokat. A vizsgálatnak ki kell terjednie városszerkezeti, történelmi, kulturális, társadalmi, helytörténeti és természeti értékek elemzésére.
 - A tervezésbe (később pedig lehetőség szerint a megvalósításba) be kell vonni a helyi lakosokat. A tervezők – szemben a mai gyakorlattal – többféle alternatívát bocsássanak vitára. Az önkormányzat játsszon kezdeményező szerepet a közösségi tervezés elvének érvényesítésében.

2.1.2.5 Tiszta, jó közérzetet segítő városi környezet biztosítása

2.1.2.5.1 Általános helyzetkép

A városok által elhasznált anyag- és energiatömeg, a kibocsátott szilárd, folyékony és légnemű hulladék mennyisége az elmúlt években erőteljesen növekedett. Ez óriási mértékben terheli a környezetet, közvetlen és közvetett hatásai pedig a városlakók egészségét veszélyeztetik, különösen a légszennyezés. A települési környezetvédelem „kommunális” kérdései a hazai környezetpolitika lehangsúlyosabb területének tekinthetők, különösen az EU-csatlakozás jelentette elvárások miatt (amellett, hogy e problémák megoldása természetesen Magyarországnak is jól felfogott érdeke). A hulladékgazdálkodás megoldására, szennyvízkezelésre nagyszámú beruházási programok indultak sok helyen. E kérdéseket önálló AP-k kezelik az NKP-II-ben (Vizeink védelme és fenntartható használata akcióprogram; Hulladékgazdálkodási akcióprogram; az energiagazdálkodást az Éghajlatváltozási akcióprogram érinti). Így a Városi környezetminőség AP-ban csak olyan területekkel foglalkozunk, amelyekre más AP-k kevésbé koncentrálnak. Átfogó képet adunk az e témakörbe tartozó problémákról, de a megoldásoknál a más AP-k által megfogalmazott feladatokat nem mutatjuk be.

A város anyagcseréjét biztosító rendszerek (pl. szennyvízkezelés, hulladékgazdálkodás) ma elsősorban a központosított, csővégi módszerekre koncentrálnak, a keletkezett „salakanyag” ártalmatlanítására, a szennyezett környezet utólagos megtisztítására. Az infrastruktúra maga rendszerint bizonyos mértékben behatárolja az alkalmazható megoldások skáláját, azonban bőven akadnak lehetőségek, hogy kisebb léptékű, a szennyezés forrásához közelebbi, elsősorban a megelőzésre koncentráló eljárásokat honosítsunk meg.

A **hulladékgazdálkodás** jelenlegi módszerei, illetve a jövőt illető tervek az ártalmatlanításra (lerakás, égetés) összpontosítanak. A hulladék mennyiségének csökkentése, a szelektív gyűjtés, az újrahasznosítás és az újrahasználat elenyésző figyelmet kap, holott fenntartható és környezetbarát megoldás csak ez utóbbiaktól remélhető. A hulladékudvarok rendszere mai formájában nem hatékony. A környezetbarát kezelési módok megkívánják az érintettek és a fenntartók anyagi érdekeltiségét. A költségvetési finanszírozás önmagában formális, célszerűtlen megoldások fenntartását szolgálhatja. A hulladékgazdálkodásban (az EU és a hazai hulladékgazdálkodási törvény elveinek megfelelően) a megelőzés – újrahasználat – újrahasznosítás – lerakás – égetés prioritási sorrendet kell érvényesíteni. Jelenleg éppen a fordított sorrend érvényesül!

Gyakori tapasztalat, hogy igen kis kapacitása van a településeknek a szerves hulladék fogadására és feldolgozására, ezt mindenképpen növelni kell. Ki kell építeni egy erre alkalmas gyűjtőrendszert, a gyűjtött hulladékot komposztálni kell, és a képződő komposztot pl. parkfenntartási munkákra lehet használni. A megelőzés, újrahasználat, újrahasznosítás

módszereinek előnyben részesítése biztosíthatja, hogy a lerakókra és égetőkbe csak olyan hulladék kerüljön, amely tovább nem hasznosítható.

Az ellátórendszerek tökéletesítése nem helyettesítheti a polgárok gondoskodását. A város épségéért, tisztaságáért elsősorban polgárai felelősek. Ebbeli felelősségük tudatának elmélyítése pusztán „tudatformáló” kampányoktól nem remélhető. A környezettel és önmagunkkal szemben igényes magatartás mintáinak és ösztönzőinek ehhez jóval nagyobb meggyőző erővel kellene megjelenniük a közoktatásban és a tömegtájékoztatásban, de mindenekelőtt a politikai közéletben.

Energiagazdálkodás. A távfűtés terjedése a korábbi évtizedekben, valamint a lakossági gáz-programok a kilencvenes években csökkentették a belterületi légszennyezést. Ugyanakkor a korábbi erőteljes energiaár-támogatások oda vezettek, hogy e rendszereket rendkívül pazarló megoldásokkal építették ki. Az árrendszer nem ösztönzi, a távfűtési technológia pedig nem teszi lehetővé a fogyasztói oldalon a takarékoskosságot. Az elmúlt évtizedben a lakótelepekről a tehetősebbek elköltöztek, az ottmaradók többségének anyagi helyzete romlott. A távfűtött lakótelepi otthonok (korábban olcsónak számító) fajlagos fenntartási költségei ma a legmagasabbak közé számítanak a városokban. Az épületek pazarló fűtési rendszereinek felújítására, átalakítására a lakástulajdonosoknak nincs pénze, enélkül pedig elképzelhetetlen a távfűtés hatékonyságának növelése. Pusztán a piaci kényszerítő körülmények – melyek jelenleg egyszerűen áremelkedést jelentenek – nem alakítják ki a megfelelő fogyasztási szokásokat. Az energia hatékony felhasználása érdekében mind az energiatakarékosság műszaki feltételeit, mind az erre ösztönző árrendszert ki kell alakítani, egyik a másik nélkül nem érheti el a kívánt eredményt.

A távfűtés legfontosabb műszaki problémája a lakásállomány jelentős részének elégtelen szigetelése és a fűtőrendszerek szabályozhatatlansága. A jelenlegi árrendszerben alkalmazott magas alapidő miatt a lakások szigetelése a fogyasztók számára igen lassan térül meg, sokszor nem is érdemes belevágni. E problémák tehát csak úgy oldhatók meg, ha a távfűtő cégek rendszerméretét és működési költségeit felülvizsgálják, és az érintett fogyasztói csoportok érdekképviselőit bevonva kidolgoznak egy olyan árrendszert, ami az energiahatékonysági beruházásokat mind a fogyasztó, mind a távhőszolgáltató oldaláról gazdaságossá teszi. A mérés alapján történő elszámolás a közeljövőben kötelezővé válik, ami szintén elősegítheti a fogyasztók ösztönzését a takarékos energiaszolgáltatás irányába. Erre csak akkor van mód, ha az épületek szigetelése, a fűtőtestek szabályozása megoldható. A panelházak hőveszteségei csökkentésének érdekében a legcélravezetőbb megoldás nem a betonfalak szigetelése, hanem a nyílászárók (különösen a lépcsőházi ablakok) cseréjét és a panelek réseinek szigetelése.

A korszerűsítési programokra állami támogatás vehető igénybe. A támogatások és a folyamat koordinációja mellett fontosnak tartjuk, hogy megfelelő tudatformáló programok is elősegítsék az energiahatékonyság növelését. A távfűtés fenti problémáinak megoldása nélkül elvben létező környezetvédelmi előnyei sem érvényesülhetnek.

Magyarország kötelezettséget vállalt a megújuló forrásokból származó energia hányadának növelésére. Európa nagyvárosaiban ígéretes példák sokasága bizonyítja, hogy megfelelő ösztönzők alkalmazása mellett a lakóépületek energetikai ellátásában ezek jól alkalmazhatók. Bevezetésük azonban a kellő felvilágosítás mellett még sokáig anyagi ösztönzők igénybevétele is megkívánja. A megújuló energiaforrások használata ma már nem feltétlenül veszteséges vállalkozás. A nyíregyházi önkormányzat nemrégiben indított szélenergia-programja azt bizonyítja, hogy egy ilyen kezdeményezés ésszerűen és költségtakarékos módon illeszkedhet egy nagyváros energiaellátásába is. Szükségesnek tartjuk, hogy az önkormányzatok tegyenek lépéseket a nap- és szélenergia valamint a biomassza hasznosítási lehetőségeinek feltérképezése érdekében.

Zajszennyezés. A közúti közlekedés mellett jellegzetes városi zajforrások a szórakozóhelyek, koncertek. A szabályozás és ellenőrzés lazulása következtében az elmúlt években ezek zajterhelése is elviselhetetlenné nőtt egyes helyeken. Feltétlenül szükségesnek tartjuk ezért, hogy az önkormányzatok helyi rendeletben is korlátozzák egyes komoly zajkibocsátást okozó járművek (pl. motorkerékpárok, teherautók) közlekedését. A szórakozóhelyek, ipari üzemek zajhatását ugyancsak a jelenleginél szigorúbban kellene korlátozni a rendeletekben. A nyugodt éjszakai pihenés érdekében mindenhol újra tiltani és ellenőrizni kell, hogy este tíz óra után ne lehessen zajos tevékenységeket végezni.

A **vizuális környezetszennyezés** ugyan nem csupán városi, települési probléma, de itt fokozottan jelentkezik. E téren is átgondoltabb szabályozásra lenne szükség, a közterületeket elborító reklámok, óriásplakátok tömege már ma is nagymértékben rontja az életminőséget. Egyes önkormányzatok már helyi rendeletben korlátozták a reklámok kihelyezését. Mindenképpen ajánlatosnak tartjuk az ilyen rendeletek, példák átvételét egyre több helyen. Sajátos nagyvárosi probléma a **fényszennyezés**: a világító táblák, cégérek, az eget megvilágító reflektorok miatt ma már a csillagokat sem igen látni éjjelente. Fontosnak tartjuk a fényszennyezés korlátozását a helyi önkormányzati rendeletekben.

Magyarországon a bizonyítottan egészségi károkat okozó **villamos légvezetékek** elhelyezésének igen laza a szabályozása. A **mobiltelefonok átjátszó adóinak** felállítása esetében az országos jogszabály kifejezetten semmibe veszi az állampolgárok érdekét. Ha egy ingatlan közelében vagy ház tetején technikai szempontból optimális egy adótorony elhelyezése, ott ezt a tulajdonosok, lakók tiltakozása ellenére is felállíthatják a telefontársaságok. Jóllehet, utóbbi esetben a káros hatásokat ma még nem tekintik bizonyított-nak, egyrészt az elővigyázatosság elve, másrészt az egészséges környezethez biztosított alkotmányos jog indokolja, hogy az önkormányzatok helyi rendeletben az országos előírásoknál szigorúbbakat alkalmazzanak: biztosítsák, hogy a lakóterületek közelében ne lehessen ilyen adót elhelyezni. A villamos légvezetékek kifeszítését lakóterületek felett – hasonló okok miatt – szintén meg kell tiltani.

2.1.2.5.2 Az esettanulmányok tapasztalatai

Az esettanulmányokból jól látszik, hogy a megkérdezett városok többsége a hulladékgazdálkodás problémáit (különösen az illegális hulladéklerakókat), illetve a szennyvízelvezetés és tisztítás problémáit sokszor még a lakosság életminőségét ezeknél közvetlenebbül rontó hatásoknál – elsősorban közlekedési eredetű lég- és zajszennyezés – is előbbre sorolja a megoldásokra fordítható erőforrások elosztásánál. A magyarázat erre az lehet, hogy a hulladék- és szennyvízprobléma megoldására jelentős állami és EU-s pályázati pénzek állnak rendelkezésre, míg pl. a forgalomcsökkentés megoldására, a környezetbarát településszervezési kísérletek támogatására minimálisak, leszámítva egyes elkerülő utakat vagy annak számító gyorsforgalmi utakat. (Feltehető, hogy amennyiben komoly állami forrásokat fordítanának a „gyalogos belváros” programokra, akkor éveken belül megindulna az ilyen beruházások *boomja*.) Az anyag és energiagazdálkodás témakörén belül „mostohagyereknek” számít az energiagazdálkodás témaköre: az energiafogyasztás csökkentésére elenyésző állami források állnak rendelkezésre, jóllehet igény lenne rá.

A városokban általában megoldottnak tekinthető a hulladék gyűjtése és elhelyezése, de nehézkesen alakul ki és még kevésbé működik a szelektív hulladékgyűjtési rendszer. Problémát jelent, hogy milyen módszerrel próbálkozzon az önkormányzat, a gyűjtősziget hatékony és gazdaságos-e és ha nem milyen egyéb megoldás alkalmazható (MTA

Szociológiai Kutatóintézetének felmérése szerint a szelektív hulladékgyűjtést vállalóknak csak 40%-a vinné el hulladékszigetre, vagy udvarba a szétválogatott hulladékot¹⁴).

Hasonlóan nehéz feladat az önkormányzatoknak a hulladékdíj megállapítása (Celldömölk tapasztalata szerint, ha mennyiségre számoltak, akkor a patakba dobták az emberek a szemetet!) Ebben a kérdésben komoly segítséget jelentene egy átgondolt állami iránymutatás.

Külön problémaként jelent meg a prioritások között az illegális hulladéklerakók kérdése. Szintén tanácstalanok az önkormányzatok, hol az állandó eltakarítással, hol a civilek bevonásával, hol mezőöri szolgálat kiépítésével próbálkoznak, de persze csak amennyire szűkös forrásaik ezt megengedik.

A falusias jellegüket megőrző kisvárosoknál komoly gondot jelent a biológiai eredetű hulladék, a trágya vagy éppen az elhullott állatok elhelyezése.

Szennyvíz: Az önkormányzatok prioritáslistáján a harmadik helyen álló problémakör megoldásáról országos program gondoskodik (ld. 1.4.1.2 fejezet)

A köztisztaság helyzetéről az önkormányzatok és a civil szervezetek eltérően vélekednek. Az önkormányzat illetékesei úgy látják, hogy a probléma tőlük független, elsősorban a lakosságon múlik. A civil szervezetek szerint általában kevés a köztéri kuka, vagy nem ürítik rendszeresen. A közterületek tisztán tartását természetesen a forráshiány is korlátozza, bár a munkások jó része közmunkás, de a megfelelő eszközök beszerzése a kisebb városoknak már komoly problémát jelent. Ugyan a környezetvédelmi törvény értelmében a települési környezetvédelmi programnak tartalmaznia kell a köztisztasági feladatok megoldására vonatkozó terveket is, ez a vizsgált városok esetében mindössze egy esetben volt így. Nem jelenik meg problémaként az igen komoly gondokat jelentő téli sózás, hótakarítás kérdése.

2.1.2.5.3 Javaslatok

(a) Köztisztaság javítása

- A városi közterületeken elhagyott szemét gyűjtésével, kulturált kezelésével összefüggő eszközrendszer fejlesztésének támogatása (pl. szelektív gyűjtés feltételeinek javítása)
 - Az önkormányzatok a hulladékdíjak differenciálásán keresztül ösztönözzék a lakosságot és az ipart a hulladékkibocsátás csökkentésére és a szelektív gyűjtőrendszer használatára.
 - Az önkormányzatok saját hatáskörükben is kötelezővé tehetik a csomagolóanyagok visszaváltását, illetve kötelező visszagyűjtését a vásárlás helyén.
 - Ösztönözni és/vagy kötelezni kell a hulladékgazdálkodással megbízott vállalatokat hatékonyabb szelektív gyűjtési módszerek elterjesztésére. A lakosság tájékoztatása, ösztönzése és meggyőzése a nemzetközi tapasztalatok szerint ez utóbbiak bevezetésének elsőrendű feltétele.
 - A rendszeres lomtalanítások mellett szervezzenek kerületenként lakossági veszélyeshulladék-gyűjtést is.
 - A hulladékgazdálkodásban (az EU és a hazai hulladékgazdálkodási törvény elveinek megfelelően) a megelőzés – újrahasználat – újrahasznosítás – lerakás – égetés prioritási sorrendet kell érvényesíteni.
 - A szerves hulladék fogadására és feldolgozására alkalmas kapacitásokat növelni kell.
 - Ki kell építeni egy erre alkalmas gyűjtőrendszert, a gyűjtött hulladékot komposztálni kell, és a képződő komposztot parkfenntartási munkákra lehet használni.

¹⁴ <http://www.nonprofit.hu/hirek/egyhir/215595.html> (2003.10.30-án)

- Ösztönözni a hulladék termelőjét, hogy amennyiben meg tudja oldani, maga komposztáljon és hasznosítsa a komposztot (ez elsősorban kisebb és / vagy kertes telkekkel jól ellátott település[rész]eken releváns).
 - A településtisztaság szempontjából kiemelten rossz állapotú városrészek megtisztításának támogatása
 - Meg kell kezdeni az illegális szemétkukák felszámolását és szankcionálását.
 - Szemléletformálási programok
- (b) Az utcakép javítása, a stresszel járó helyzetek csökkentése**
- Vizuális környezetszennyezés elleni fellépés
 - Helyi önkormányzati rendeletben kell korlátozni, szabályozni a reklámok kihelyezését.
 - Helyi rendeleteket kell alkotni a fényszennyezés korlátozásáról.

Speciális városi problémák kezelése (más AP-kat érint)

- A távfűtő cégek rendszerméretét és működési költségeit felül kell vizsgálni, és az érintett fogyasztói csoportok érdekképviselőit bevonva kell kidolgozni egy olyan árrendszert, ami az energiahatékonysági beruházásokat mind a fogyasztó, mind a távhőszolgáltató oldaláról gazdaságossá teszi.
- A panelházak hőveszteségei csökkentésének érdekében ösztönözni és támogatni kell a nyílászárók cseréjét, a panelek réseinek szigetelését és a fűtőtestek szabályozhatóvá tételét célzó programokat.
- Az önkormányzatok tegyenek lépéseket a nap- és szélenergia valamint a biomassa hasznosítási lehetőségeinek feltérképezése érdekében.
- Az önkormányzatok helyi rendeletben is korlátozzák egyes komoly zajkibocsátást okozó járművek (pl. motorkerékpárok, teherautók) közlekedését.
- A szórakozóhelyek, ipari üzemek zajhatását ugyancsak a jelenleginél szigorúbban kellene korlátozni a rendeletekben.
- Mindenhol újra tiltani és ellenőrizni kell, hogy este tíz óra után ne lehessen zajos tevékenységeket végezni.
- Az önkormányzatok helyi rendeletben az országos előírásoknál szigorúbbakat alkalmazzanak: biztosítsák, hogy a lakóterületek közelében ne lehessen mobiltelefon-átjátszó adót elhelyezni.
- A villamos légvezetékek kifeszítését lakóterületek felett meg kell tiltani.

Egyéb javaslatok (Horizontális feladatokhoz)

- Ki kell dolgozni és a gyakorlatban is alkalmazni kell a városon átáramló anyag- és energiamennyiség csökkentésének ésszerű módjait.
- Az eddiginél nagyobb támogatásokat kell nyújtani a lakások szigeteléséhez, illetve a panelházak fűtési rendszerének rekonstrukciójához
- Minden esetben meg kell vizsgálni a „szennyező fizet” elv következetes alkalmazásának lehetőségét, amely a környezeti káros termelői és fogyasztói magatartásra ösztönözhet.
- Az elvek és gyakorlati módszereket a települések környezetvédelmi programjaiban kell rögzíteni.

2.1.2.6 Belterületi vízrendezés, csapadékvíz-elvezetés, -hasznosítás

2.1.2.6.1 Általános helyzetkép

Az Ötv. alapján a belterületi vízrendezés, illetve csapadékvíz elvezetés kötelező helyi önkormányzati feladat. Ugyanakkor a települési (bel- és külterületi) vízrendezés (ide értve a csapadékvíz elvezetést) nem elválasztható az országos szintű feladatoktól, amiért a Vízügy felel. A hatékony fellépés érdekében egységes települési vízrendezési programokat kell készíteni vagy a meglévőket felülvizsgálni, és ezekben megfelelően lehatárolni az egyes intézmények hatásköreit. A vízrendezés elve: az ingatlanokat és az infrastruktúrát meg kell védeni a keletkező és érkező vizektől (belvíz, árvíz, csapadék), ugyanakkor a védelmi rendszernek a lehető legnagyobb mértékben lehetőséget kell adnia a vizek hasznosítására, visszatartására helyben, rendezett körülmények között. Ez hozzájárul az anyag és energiatakarékossághoz, valamint a természetes rendszerek jobb vízellátásához (pl. vizes élőhelyek is kialakíthatók adott esetben). A tervek beilleszthetők a helyi környezetvédelmi programokba, illetve településrendezési programokba is.

A területhasználat meghatározásánál figyelembe kell venni a víz általi veszélyeztetettséget és a kockázatos helyeken (előntéssel veszélyeztetett területeken) tiltani kell az építkezést, meg kell vizsgálni a meglévő ingatlanok, infrastruktúra kiváltásának lehetőségét.

2.1.2.6.2 Az esettanulmányok tapasztalatai

Előkelő helyet foglalnak el az önkormányzatok által összeállított környezetvédelmi problémák prioritási listáin a vízzel kapcsolatos problémák (5. Talajvíz szennyezettség, ivóvízbázisok védelme; 7. Belvíz, árvíz, vízrendezés; 8. Csapadékvíz-elvezetés). Az önkormányzatok részéről speciálisan felmerült problémakör ebben az esetben a patakmeder-rekultivációk; holtág és/vagy tó-rekultivációk szükségessége. A patakok önkormányzati tulajdonba adása ugyanakkor komoly gondot jelent, mert rendben tartásukra nincs forrás az önkormányzatoknál. A városok ezen problémáik megoldására elsősorban a KÖVICE (VICE és KAC) keretből illetve belterületi vízrendezéshez címzett támogatásból pályázhatnak.

A témakör az esettanulmányok tapasztalatai szerint igen sok problémát vet fel a megkérdozett önkormányzatok körében. Az elégtelen erőforrások, a hatósági munka koordinálatlansága, az engedély nélküli építkezések, illetve a tulajdonosi kötelesség elmulasztása (pl. az árkok tisztításának elhagyása) számos esetben súlyos károkat okoztak. Kiemelt cél ezért egy egységes vízrendezési terv készítése is az önkormányzatok koordinációjában, de az országos tervekkel összhangban. Ugyanígy korszerűsíteni kell a végrehajtás intézményrendszerét is. A vízrendezésben az infrastruktúra víztől való védelmével (ami a víz elvezetését kívánja) azonos súlyú feladat a vizek megtartása és hasznosítása helyben, aminek az egyre forróbb és szárazabb nyarak adnak különös aktualitást.

2.1.2.6.3 Javaslatok

(a) Ingatlanok és infrastruktúra védelme a vízkárok ellen

- Egységes települési vízrendezési tervek kialakítása, illetve felülvizsgálata, a tervek végrehajtása. Cél az ingatlanok és az infrastruktúra védelme, és a helyben keletkező vagy oda érkező vizek megtartása, hasznosítása. El kell végezni a tervek szerint a települési vízrendszer rekonstrukcióját, biztosítani kell karbantartását.

(b) Csapadékvíz lehetőség szerinti hasznosítása

- Az egységes vízrendezési tervbe integrálva meg kell oldani a csapadékvizek környezetbarát hasznosítását. A csapadékvíz-hálózatot szükség esetén fejleszteni, rekonstruálni kell, a létesítményeket rendszeresen karban kell tartani.

(c) Települési vízfolyások minőségének védelme

- A Nemzeti Települési Szennyvíz-elvezetési és -tisztítási Megvalósítási Programmal összhangban, ahhoz illeszkedve ki kell dolgozni, illetve be kell tartani a települések vizeinek jó állapota megőrzésére vonatkozó programot, jogszabályokat. Szükség esetén rehabilitációs programot kell indítani.

2.1.2.7 Horizontális feladatok

2.1.2.7.1 Általános helyzetkép

A fent bemutatott területek helyzetelemzése, illetve a 2.2.2 pont javaslatai természetesen nem mennek el az aprólékos feladatmeghatározásig. Ez egy további kutatási-fejlesztési program feladata lehet, amelybe integrálni kell a programok végrehajtásának ellenőrzésére szolgáló rendszereket is. A konkrét intézkedési tervek – a problémák *helyi* jellegéből adódóan – nem kezelhetők a helyi sajátosságok ismerete nélkül. Ez jól kiderült a jelen tanulmányhoz készített esettanulmányok kapcsán is. Bár a javasolt intézkedések a folyamatok nagy hasonlóságát tekintve az ország különböző településein hasonlóak lehetnek, ugyanakkor a konkrétan alkalmazandó beavatkozási típusoknak igazodniuk kell a helyi sajátosságokhoz.

2.1.2.7.2 Az esettanulmányok tapasztalatai

A prioritáslistán a kevésbé fontos problémák között szerepel ugyan a lakosság környezeti tudatossága, de az egyéb válaszokból és az interjúkból egyértelmű, hogy az önkormányzatok tisztában vannak a problémával, de úgy látják, hogy ezen ők nem tudnak változtatni. A kérdéskörrel az NKP II külön AP-ban foglalkozik.

Pozitívum, hogy minden városban van környezetvédelmi ügyekben illetékes személy, ami persze részben a hatósági szerep miatt van. Szubjektív véleményünk szerint hozzáértésük is megfelelő. Gond azonban, hogy ez az általában egy-két személy (sokszor még nagyvárosokban is!) nem elegendő ahhoz, hogy a hatósági feladatok teljesítése mellett még tervek, programok megvalósítását, pályázatok írását és projektek végrehajtását véghez vigye!

Komoly gond, hogy sok esetben a probléma tényleges azonosításához, pontosításához nem állnak rendelkezésre a megfelelő adatok, információk és persze a kapacitás (pl. barnamezők, tömegközlekedés stb.) Ezen országos és regionális helyzetfelmérések, kutatások segíthetnek.

Felmerült a kérdőív „egyéb megjegyzéseinél”, hogy az illetékesek sokszor nem tudnak a lehetőségekről, pályázatokról stb.; egy ilyesmi információs rendszer vagy honlap vagy levelezőlista sokat segíthetne.

Fontos kiemelni, hogy a városok hajlamosak azt látni problémának, amit annak láttatunk velük, azaz amire pályázati pénzeket, egyéb forrásokat látnak elérhetőnek.

Általánosságban elmondható, hogy nem kielégítő a civil szervezetek és az állampolgárok bevonása a döntéshozatalba és a végrehajtásba.

2.1.2.7.3 Javaslatok

(a) Kutatás-fejlesztési feladatok

- tématerületek: a légköri folyamatok, a légkörben végbemenő anyagmozgások és anyagátalakulások, légszennyezőanyag-terjedési modellek kidolgozása; az épületek tervezési módszereinek fejlesztése pl. öko-hatékonyság, életciklus-elemzés segítségével; környezetkímélő közlekedési rendszerek kialakítása; a fenntartható fejlődés települési és térségi modelljének kialakítása

- Ki kell dolgozni és a gyakorlatban is alkalmazni kell a városon átáramló anyag- és energiamennyiség csökkentésének ésszerű módozatait.
- Az eddiginél nagyobb támogatásokat kell nyújtani a lakások szigeteléséhez, illetve a panelházak fűtési rendszerének rekonstrukciójához
- Minden esetben meg kell vizsgálni a „szennyező fizet” elv következetes alkalmazásának lehetőségét, amely a környezetkímélő termelői és fogyasztói magatartásra ösztönözhet.
- Az elveket és gyakorlati módszereket a települések környezetvédelmi programjaiban kell rögzíteni.
- A városi környezet kialakításában fontos szerepet játszó önkormányzati szakemberek felkészítésére, továbbképzésére programokat kell indítani.
- Az önkormányzatoknak a feladatokhoz igazodó belső strukturájának a kialakítására kell törekedni (pl. horizontális munkacsoportok felállítása).
- Segíteni kell az önkormányzati szakembereket a pályázatok figyelésében.

(b) Szemléletformálás

- a köztisztaság javítása, a közlekedési szokások alakítása

2.2. A hatékonyság és hatásosság elemzése

Az alábbi táblázatban javasolt intézkedések hatásosságának és hatékonyságának elemzése összetett módszert igényel, tekintve, hogy az értékelendő feladatokat kezelhető számúra igyekeztük redukálni. A leghatékonyabb intézkedéscsomag kiválasztása azért is nehéz, mert az egyes intézkedések nehezen összevethetők hatékonyság tekintetében, hiszen szerepelnek itt pl. beruházási, jogszabályalkotási, de szemléletformálási eszközök is. Ezért a kutatás során többkritériumos szakértői elemzésnek vetettük alá a javasolt intézkedéseket.

A hivatalos AP szövegében az előrehaladás mutatói a következők:

- terheléseknek a határértékekhez való viszonya;
- a terhelések csökkentése érdekében tett intézkedések (pl. megépített új elkerülő utak, zajvédelmi létesítmények, zöldterületi ellátottság alakulása, közparkok mérete és száma, forgalomba állított kis fajlagos szennyezőanyag kibocsátású tömegközlekedési járművek száma és aránya), valamint ezek terheléscsökkentő hatása;
- a kedvező változásokkal érintett terület nagysága, lakosok száma;
- megfelelő állapotúnak tekintett létesítmények, területek, eszközök aránya;
- a járműpark környezetvédelmi vonatkozású minőségi jellemzői, átlagéletkora;
- a helyi és helyközi tömegközlekedés részesedése a közlekedési módokon belül;
- a helyi és helyközi tömegközlekedés utas-km változása;
- a helyi és helyközi tömegközlekedési hálózat hosszának változása, az egyes közlekedési módokat (vasút, közút) részletezve;
- a helyi és helyközi tömegközlekedés kihasználtsági mutatói;
- a kerékpáros közlekedés részesedése a közlekedési módokon belül;
- a kerékpárutak hosszának változása;
- a szelektív hulladékgyűjtés arányának és szolgáltatási feltételeinek alakulása;

- a környezeti problémák, a környezeti okokra visszavezethető megbetegedések gyakoriságának alakulása.

A többkritériumos elemzés során egyrészt szerettünk volna az életminőséget legjobban befolyásoló tényezőket minél inkább megragadó indikátorokat alkalmazni, ugyanakkor ügyelnünk kellett arra, hogy az indikátorok száma áttekinthető maradjon. Négy paraméter mentén hasonlítottuk ezért össze egymással az operatív célkitűzéseket (amelyek lényegében kijelölik a beavatkozási lehetőségek irányát is):

L: levegőszennyezettség csökkentése

Z: zajszennyezettség csökkentése

Zö: zöldfelületek nagyságának növelése és hálózatos kialakításának elősegítése

V: A város kompaktságának és építészeti értékeinek megőrzése

2.2.1 A relatív költségigény értelmezése

A városi környezetminőség specifikus céljait operacionalizáló intézkedések mérlegeléséhez megvizsgáltuk ezen feladatok és operatív célok relatív költségességét. A megfogalmazott feladatok költségbecslése 6 évre vonatkozik 2002-es költségek alapján. A számítások alapját az NKP II kidolgozása során 2001-ben végzett számítások képezik. Az abban a munkában megadott költségek verifikálása, illetve frissítése meghaladta volna e tanulmány kereteit, ezért feltételeztük, hogy ezek – legalábbis egymáshoz viszonyított arányaikban – helyesek.¹⁵ Az alábbi táblázat megmutatja, hogy az egyes operatív célokon belül megfogalmazott intézkedések milyen súllyal vehetők figyelembe a beavatkozás költségei alapján. Azaz 100%-nak véve az egyes operatív célok költségigényét, itt ezek százalékos megoszlása alapján kaptak pontszámokat. Ezek a súlyok a táblázat „Relatív költségigény” oszlopában szerepelnek. Az összehasonlítást elvégeztük a specifikus célokon belül az operatív célok között is egy rangsorolás segítségével. A rangsorszámok a „Relatív költségigény” oszlopban félkövérrel szedve találhatók, az alacsonyabb érték jelzi az alacsonyabb költségigényt. Végül relatív költségigényük szerint összehasonlítottuk az egyes specifikus célokat is egymással, 100%-nak véve a városi környezetminőség akcióprogram teljes költségigényét.

¹⁵ NKP II alapozó anyagok (2001)

2.2.2 A javasolt intézkedések, végrehajtók és a relatív költségesség-környezeti hasznok összevetése

10. táblázat. Összefoglaló táblázat az NKP-II Városi környezetminőség Akcióprogramja számára ajánlott intézkedésekről, végrehajtóikról és ezek relatív költségességének-környezeti hasznainak összevetéséről
Részletesebb javaslatunk az egyes anyagokat kifejtő 2.1 alfejezetben találhatóak.

Specifi- kus cél	Ope- ratív cél	Feladat	A feladat megvalósulását jellemező indikátor ¹	Felelős végrehajtó, ágazat	Feladat finanszí- rozása ² (eFt)	Értékelési paraméter ³					Relatív költségigény ⁴		Prioritás ⁵
						L	Z	Zö	K	Σ	Csor- ponk- énti össze- sítés (%) ⁸	Pont- szám	
3.4.1 Környezeti szempontok érvényesítése a településfejlesztésben, rendezésben és a korábbi hibákból eredő környezeti problémák csökkentése													
	(a)	A városok peremén kialakult kedvezőtlen környezeti hatású folyamatok szabályozása			15290	1	1	3	2	7	0,1053	4	III.
		Országos iránymutatás kidolgozása a gazdasági, szociális, környezeti és kulturális szempontú jó városfejlesztés elveire, módszereire, pénzügyi és jogi eszközeire	Elfogdott jogszabályok száma és várható hatása (szakértők szerint)	FVM	40						0,0003		
		A területrendezési szabályozás erősítése	Id. fent	FVM	20						0,0001		
		Építési hatóságok és az önkormányzatok viszonyának új alapokra fektetése a területi átszervezés érdekességé tétele érdekében		FVM	12690						0,0874		
		Ösztönzési rendszer kidolgozása a városi és városkörnyéki zöldfelületet igénybevevő fejlesztések megvalósítására, illetve megfelelő feltételek kialakítására	Elkészült jogszabályok száma Támogatási keretek nagysága	FVM	80						0,0006		
		Rekreációs és védelmi célú városkörnyéki erdőtelepítési, erdővédelmi és erdőgazdálkodási program	Erdőtelepítés nagysága (ha)	FVM	2400						0,0165		
		A szabályozás szigorítása, főleg az összeépülés megakadályozására a városi agglomerációban	Települések között szabadon maradó zöldterületek nagysága (ha)	FVM	60						0,0004		
	(b)	A felhagyott városi iparterületek revitalizációja, a megmaradó iparterületek hatásának csökkentése			63655	2	2	2	3	9	0,4384	8	II.

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

Speci- fikus cél	Ope- ratív cél	Feladat	A feladat megvalósulását jellemző indikátor ¹	Felelős végrehajtó, ágazat	Feladat finanszí- rozása ² (eFt)	Értékelési paraméter ³					Relatív költségigény ⁴		Prioritás ⁵
						L	Z	Zö	K	Σ	Csor- tonkénti összesítés (%) ⁸	Pont- szám	
		Települési belterületeken megszűnt iparterületek rehabilitációjának támogatása	Rehabilitált iparterületek nagysága (ha), száma (db)	GKM, PM	37455						0,2579		
		A problémás területekről való kitelepítés, illetve az ilyen területeken a kevésbé káros hatású tevékenységi irányokba való elmozdulás	Kitelepített létesítmények nagysága vagy más módon mentesített területek nagysága (ha)	GKM, KvVM	7000						0,0482		
		Iparterületi zöldfelületi program az iparterületi zöldfelületek által ellátott funkciók számának növelésére, a zöldfelületek minőségének növelésére	Új iparterületi zöldfelületek nagysága (ha)	GKM, KvVM	19200						0,1322		
		(c) Felesleges utazást csökkentő várostervezés kialakítása			14442000	3	3	1	1	8	99,4563	12	I.
		A környezetorientált, integrált közlekedés és területhasználat szerepének növelése a tervezésben	Az elkészült tervek közlekedési igény szintje (utas-km)	GKM, KvVM, FVM	2000						0,0138		
		100000 lakosnál nagyobb városokra mobilitás fejlesztési terv készítési kötelezettség jogszabályi előírása	Az elkészült tervek száma (db) és az elkészült tervek közlekedési igény szintje (utas-km)	GKM, KvVM, FVM	1200000						8,2639		
		Kutatás indítása a városon belüli és városkörnyéki területek közlekedési igényeinek csökkentésére a települési szerkezet és közlekedési rendszer kialakításának szabályozásával	Kutatások száma (db)	OM K+F HÁT ⁷	1230000						8,4705		
		A személygépkocsi hivatásforgalom mérséklése, a csúcsidőn kívüli áruszállítás elősegítése érdekében kedvezmények, ösztönző rendszerek bevezetése	Ösztönző rendszerek száma, utas-km csökkenés		10000						0,0689		
		A közlekedési igények csökkentését szolgáló településszervezési kísérletek támogatása	Kísérletekkel érintett területek nagysága (ha)	OM K+F HÁT, KHVM	12000000						82,6392		
		Összesen			14520945						100,0000		

3.4.2 Városi zöldterületek védelme, arányuk növelése, állapotuk alakítása

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

Speci- fikus cél	Ope- ratív cél	Feladat	A feladat megvalósulását jellemző indikátor ¹	Felelős végrehajtó, ágazat	Feladat finanszí- rozása ² (eFt)	Értékelési paraméter ³					Relatív költségigény ⁴		Prioritás ⁵
						L	Z	Zö	K	Σ	Csopor- tonkénti összesítés (%) ⁸	Pont- szám	
	(a)	Városi közparkok megfelelő állapotának elérése, nagyságuk növelése a sűrűn lakott zöldterület-hiányos városközpontokban			151006	1	1	2	2	4	1,3245	8	I.
		Szisztematikus országos felmérés a városi közparkok állapotának megismerésére, a hiányok és problémák definiálására	A felmért terület nagysága az önkormányzatok területéhez viszonyítva (%)	önkorm.	450						0,0039		
		A felmérés eredményeinek figyelembevételével a kritikus legsűrűbben lakott városrészek hiányának enyhítését szolgáló fejlesztések támogatása	A támogatással megvalósult közpark nagysága (ha)	BM, GKM	7500						0,0658		
		Városi közparkok funkcionális megfelelőségét biztosító eszközállomány beszerzésének támogatása	A megfelelő eszközellátottságú közparkok területnövekedése (ha)	BM, GKM	2536						0,0222		
		A városi közparkokban található fák élőködők általi elpusztítása elleni védekezés támogatása	Védelemben részesülő növényzet tel borított terület nagysága (ha)	önkorm.	9000						0,0789		
		Speciális, új funkciójú közterek és közparkok kialakítása, valamint játszóterek és sportolási lehetőséget nyújtó területek kialakításának, rekonstrukciójának támogatása	Új és rekonstruált zöldterület nagysága (ha)	önkorm.	131520						1,1536		
	(b)	A belterületi zöldfelületek védelme, a káros hatásokat csökkentő képességük fenntartása			11250000	2	2	1	1	4	98,6755	4	II.
		A szabályozás szigorítása a zöldfelületek mennyiségi védelme érdekében	Elfogdott jogszabályok száma és várható hatása (szakértők szerint)	FVM, KvVM	50000						0,4386		
		A sűrűn lakott városközpontokban a biológiailag aktív zöldfelületek fejlesztése, az épületek belső udvarain létrehozott kertek és tetőkertek létesítésének támogatásával	Zöldfelület és tetőkert növekmény (ha)	KvVM, FVM, önkorm.	1000000						8,7712		

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

Speci- ficus cél	Ope- ratív cél	Feladat	A feladat megvalósulását jellemző indikátor ¹	Felelős végrehajtó, ágazat	Feladat finanszí- rozása ² (eFt)	Értékelési paraméter ³					Relatív költségigény ⁴		Prioritás ⁵
						L	Z	Zö	K	Σ	Csor- tonké- nti össze- sítés (%) ⁸	Pont- szám	
		Környezeti ártalmak csökkentését segítő növényzet telepítése, vagy rehabilitációja, városi zöldhálózat létesítése (fasorok, növény-sávok a közterületeken, a közlekedési felületek növényesítése a burkolt felületek csökkentésével)	Telepített növényzet nagysága (ha)	KvVM, FVM, önkorm.	2700000						23,6821		
		Intézményi közterületek (elsősorban iskolaudvarok és kórházterületek) fejlesztésének és rekonstrukciójának támogatása	Telepített növényzet nagysága (ha)	KvVM, FVM	7500000						65,7837		
		Összesen			11401006						100,0000		
3.4.3 Közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentése, elsősorban a városok sűrűn lakott területein													
		(a) Átfogó közlekedéstervezés (a városi belterületek és elsősorban a városközpontok forgalmának csökkentése, alakítása, szabályozása)			217655	3	3	2	3	11	0,0334	12	I.
		Településeket elkerülő utak építése	Megépített út hossza (km), elvezetett forgalom nagysága (db E jármű)	GKM	172438						0,0265		
		Kerékpárút hálózat fejlesztése	Megépített kerékpárút hossza (km)	önkorm., KvVM, GKM	18000						0,0028		
		Akcióprogram a 75 dBA feletti zajterhelések megszüntetésére, és a 70 dBA feletti zajterhelések enyhítésére	Érintett lakosság számának változása (fő)	GKM, KvVM, önkorm	700						0,0001		
		Forgalomcsökkentést, forgalom korlátozást elősegítő intézkedések bevezetésének támogatása	A terhelések határértékhez való viszonya (%)	GKM, KvVM	2307						0,0004		
		Városok teljes parkolási rendszerének felülvizsgálatának, a P+R rendszerek tervezésének, kialakításának támogatása	Belső területeken szabálytalanul parkolók aránya (%)	GKM, KvVM	20200						0,0031		
		A telekommunikációs és közlekedési információs eszközök alkalmazása a városi torlódások mérséklésére	A megvalósult rendszerek száma (db)	GKM, KvVM	2000						0,0003		
		Városi útdíjak alkalmazása a legnagyobb forgalmi terhelésű területek környezeti állapotának javítása érdekében	A forgalmi adatok alakulása (%-os változás)	GKM, BM, KvVM	30						0,0000		

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

Speci- fikus cél	Ope- ratív cél	Feladat	A feladat megvalósulását jellemző indikátor ¹	Felelős végrehajtó, ágazat	Feladat finanszí- rozása ² (eFt)	Értékelési paraméter ³					Relatív költségigény ⁴		Prioritás ⁵
						L	Z	Zö	K	Σ	Csor- tonk- énti összesítés (%) ⁸	Pont- szám	
		Szemléletformálási program a közlekedési szokások alakítására	A forgalmi adatok alakulása (%-os változás)	KvVM, GKM	1980						0,0003		
	(b) Városi és agglomerációs tömegközlekedés fejlesztése, minőségének érezhető javítása				648960000	2	2	3	2	9	99,5540	4	II.
		A tömegközlekedés teljeskörű veszteségfinanszírozásának biztosítása és a finanszírozás környezetvédelmi alapokon történő átalakítása	Támogatás aránya a veszteségekhez (%)	GKM, PM	20000						0,0031		
		A tömegközlekedés járműállományának korszerűsítéséhez szükséges pénzügyi alap létrehozása, a szolgáltató társaságok által befizetett jövedéki adó fejlesztési célú felhasználásának lehetővé tételével	Új / felújított járművek száma (db)	PM	7000000						1,0738		
		Közlekedési tarifaközösség kialakítása	Tarifaközösség által érintett utazóközönség száma (fő)		8000000						1,2272		
		A vasút fejlesztése a fővárosi helyi és környéki tömegközlekedés érezhető javítására	A hálózaton a helyi és városkörnyéki utazások száma, kiépített hossz (km)	GKM	100000000						15,3405		
		A városi közlekedési vállalatok járműcseréjének, járműállomány-növelésének támogatása (amíg a jövedéki adó fejlesztési célú visszaigénylésére nincs mód)	Forgalomba állított környezetbarát járművek száma, ilyen járművek aránya	GKM, KvVM, önkorm	249840000						38,3268		
		A tömegközlekedés vonzónak tételének, minőségi javításának támogatása, közcélú közlekedési megállók, átszállóhelyek, intermodális csomópontok, autóbuszmegállók színvonalának, komfortjának növelését, fejlesztését szolgáló programok támogatása	Beavatkozások száma. érintett utazók száma (fő)	önkorm., KvVM, GKM	25000000						3,8351		
		A városi tömegközlekedés teljes integrációjának kialakítása, Közlekedési Szövetségek létrehozása	A tömegközlekedés személy-közlekedésen belüli részarányának alakulása	GKM, PM	274120000						42,0515		
	(c) Védelmi beruházások a káros hatások terjedésének megakadályozásának csökkentésére				2690000	1	1	1	1	4	0,4127	8	III.

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

Speci- fikus cél	Ope- ratív cél	Feladat	A feladat megvalósulását jellemző indikátor ¹	Felelős végrehajtó, ágazat	Feladat finanszí- rozása ² (eFt)	Értékelési paraméter ³					Relatív költségigény ⁴		Prioritás ⁵
						L	Z	Zö	K	Σ	Csor- tonkénti összesítés (%) ⁸	Pont- szám	
		A káros hatások terjedésének csökkentési lehetőségeinek kutatása helyhiányos, sűrűn lakott területeken	Kutatások által érintett területek nagysága (ha)	OM K+F HÁT, KvVM	280000						0,0430		
		<i>Zajvédelmi műtárgyak építése, zajcsökkentő elemek beépítése</i>	A nagy zajhatásnak kitett lakosságon belül zajcsökkentő elemekkel megfelelően védett lakosság aránya	KvVM, GKM, önkorm.	2400000						0,3682		
		Repülőterek környezetének zajcsökkentése érdekében leszállási díj bevezetése	Zajcsökkenés mértéke (%)	GKM, KvVM	10000						0,0015		
		Összesen			651867655						100,0000		
3.4.4 Épített környezeti elemek megfelelő állapotának biztosítása, az épített értékek védelme													
		(a) Meglévő épületek, építmények állapotának javítása, elsősorban a lakófunkciójú területeken			397380000	3	2	3	3	11	80,5349	4	II.
		<i>Városrészek rehabilitációs programjainak támogatása, amelyek megfelelnek esztétikai, zöldfelületi követelményeknek, és a környezetbarát közlekedésre megfelelő megoldást kínálnak</i>	Rehabilitált városrészek nagysága (ha), rehabilitált épületek száma (db)	BM, NKÖM, FVM	365280000						74,0293		
		Környezetbarát megoldások kutatása a jövő lakótelep rekonstrukciós programjához	Kutatások által érintett lakosság száma (fő)	OM K+F HÁT, BM	300000						0,0608		
		<i>Közterületek rekonstrukciójának, rehabilitációjának támogatása a történelmi városrészekben, a lakótelepeken, az ipari rehabilitáció területein, és a kertvárosi lakónegyedekben, a közterület-használat változásának elősegítésével</i>	Érintett városrészek nagysága (ha), rehabilitált épületek száma (db)	BM, KÖH,	30000000						6,0799		
		Közterületek rekonstrukciójának, rehabilitációjának támogatása a történelmi városrészekben, a lakótelepeken, az ipari rehabilitáció területein, és a kertvárosi lakónegyedekben, a közterület-használat változásának elősegítésével	Új típusú burkolatok nagysága (ha)	BM, KvVM	1800000						0,3648		
		(b) Építészeti és műemléki értékek védelme, állagmegőrzése			95886000	1	3	2	1	7	19,4327	8	II.

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

Speci- fikus cél	Ope- ratív cél	Feladat	A feladat megvalósulását jellemző indikátor ¹	Felelős végrehajtó, ágazat	Feladat finanszí- rozása ² (eFt)	Értékelési paraméter ³					Relatív költségigény ⁴		Prioritás ⁵
						L	Z	Zö	K	Σ	Csor- tonkénti összesítés (%) ⁸	Pont- szám	
		<i>Történelmi településrészek rekonstrukciójának támogatása</i>	Érintett városrészek nagysága (ha), rehabilitált épületek száma (db)	KÖH	47943000						9,7164		
		<i>Helyi védelem alá helyezett épületek, utcaképek értékörző felújításának támogatása a települések központi területein</i>	Érintett városrészek nagysága (ha), rehabilitált épületek száma (db)	KÖH, önkorm.	47943000						9,7164		
		(c) A városkép védelme új, városképileg idegen, igénytelenül kialakított épülettípusok terjedése ellen a városok egészében, de elsősorban a városok történelmi magjaiban			160000	2	2	1	2	7	0,0324	12	I.
		A történelmi városmagok, városrészek védelmét biztosító szabályozás bevezetése	Érintett városrészek nagysága (ha)	FVM	60000						0,0122		
		<i>Tervezési segédletek, illeszkedést biztosító épület és építmény minták kidolgozása</i>	Érintett városrészek nagysága (ha)	FVM, OM K+F HÁT	100000						0,0203		
		Összesen			493426000						100,0000		
3.4.5 Tiszta, jó közérzetet segítő városi környezet biztosítása													
		(a) Köztisztaság javítása			1375000	2	2	1	2	7	57,8947	4	II.
		A városi közterületeken elhagyott szemét gyűjtésével, kulturált kezelésével összefüggő eszközrendszer fejlesztésének támogatása (pl. szelektív gyűjtés feltételeinek javítása)	Támogatott fejlesztések száma, érintett terület nagysága (ha)	KvVM, BM	900000						37,8947		
		A településtisztaság szempontjából kiemelten rossz állapotú városrészek megtisztításának támogatása	Megtisztított területek nagysága (ha)	KvVM, BM	200000						8,4211		
		Szemléletformálási programok	Közterületi hulladék mennyiségének változása (%)	KvVM,	275000						11,5789		
		(b) Az utcakép javítása, a stresszel járó helyzetek csökkentése			1000000	1	1	2	1	5	42,1053	8	I.

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

Speci- fikus cél	Ope- ratív cél	Feladat	A feladat megvalósulását jellemző indikátor ¹	Felelős végrehajtó, ágazat	Feladat finanszí- rozása ² (eFt)	Értékelési paraméter ³					Relatív költségigény ⁴		Prioritás ⁵
						L	Z	Zö	K	Σ	Csor- tonkénti összesítés (%) ⁸	Pont- szám	
		Vizuális környezetszennyezés elleni fellépés	Elfogdott jogszabályok száma és várható hatása (szakértők szerint)	KvVM, NKöM, FVM	1000000						42,1053		
		Összesen			2375000						100,0000		
3.4.6 Belterületi vízrendezés, csapadékvíz-elvezetés, -hasznosítás⁶													
		(a) Ingatlanok és infrastruktúra védelme a vízkárok ellen				2	2	1	3	8			II.
		Egységes települési vízrendezési tervek kialakítása, illetve felülvizsgálata, a tervek végrehajtása	Vízkár ellen védett ingatlanok száma (db) Vízkár ellen védett infrastruktúra (pl. vonalas létesítmények) területe (m ²)	BM, KvVM, önkorm.									
		(b) Csapadékvíz lehetőség szerinti hasznosítása				3	3	2	2	10			I.
		Az egységes vízrendezési tervbe integrálva meg kell oldani a csapadékvizek környezetbarát hasznosítását	Megfelelő csapadékvíz elvezetéssel ellátott területek nagysága (m ²) Hasznosított csapadékvíz mennyisége (m ³)	BM, KvVM, önkorm.									
		(c) Települési vízfolyások minőségének védelme				1	1	3	1	6			III.
		A Nemzeti Települési Szennyvíz-elvezetési és -tisztítási Megvalósítási Programmal összhangban, ahhoz illeszkedve ki kell dolgozni, illetve be kell tartani a települések vizeinek jó állapota megőrzésére vonatkozó programot, jogszabályokat. Szükség esetén rehabilitációs programot kell indítani.	Települési vizek minőségének javulása (az I-IV. kategórián belüli elmozdulás aránya %-ban kifejezve, országos viszonylatban)	BM, KvVM, önkorm.									

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

Specifi- kus cél	Ope- ratív cél	Feladat	A feladat megvalósulását jellemező indikátor ¹	Felelős végrehajtó, ágazat	Feladat finanszí- rozása ² (eFt)	Értékelési paraméter ³					Relatív költségigény ⁴		Prioritás ⁵
						L	Z	Zö	K	Σ	Csor- ponk- énti össze- sítés (%) ⁸	Pont- szám	
3.4.7 Horizontális feladatok ⁶													
	(a)	Kutatás-fejlesztési feladatok				1	1	1	2	5			II.
		tématerületek: a légköri folyamatok, a légkörben végbemenő anyagmozgások és anyagátalakulások, légszennyezőanyag-terjedési modellek kidolgozása; az épületek tervezési módszereinek fejlesztése pl. öko-hatékonyság, életciklus-elemzés segítségével; környezetkímélő közlekedési rendszerek kialakítása; a fenntartható fejlődés települési és térségi modelljének kialakítása	Kutatásokkal érintett lakosság száma (fő)	KvVM, NKöM, FVM, PM, GKM, BM, önkorm. OM K+F HÁT									
	(b)	Szemléletformálás				2	2	2	1	7			I.
		a köztisztaság javítása, a közlekedési szokások alakítása	Adott területen a megelőzendő negatív magatartásforma csökkenése (pl. autóhasználat csökkenése, %)	KvVM, NKöM, FVM, PM, GKM, BM, önkorm. OM K+F HÁT									

¹ A táblázatban dőlt betűvel jelöltük a hivatalos AP (NKP II [2003]) szövegben megtalálható feladatokat.

² Az eredeti AP háttér tanulmány szövege szerint, tájékoztatásul.

³ A következő rövidítéseket alkalmaztuk:

L: levegőszennyezettség csökkentése

Z: zajszennyezettség csökkentése

Zö: zöldfelületek nagyságának növelése és hálózatos kialakításának elősegítése

K: A város kompaktságának és építészeti értékeinek megőrzése

⁴ 1: legmagasabb költség a csoporton belül. Annak érdekében, hogy a relatív költségigény és a környezeti hatásosság egyforma súllyal szerepeljen a prioritási lista kialakításakor, 4-es szorzót alkalmaztunk a pontozás után, így az értékek 4 és 12 között mozoghatnak.

⁵ Csoporton belül a legkisebb relatív költségigényű, legnagyobb relatív környezeti hasznot elérő feladat.

⁶ Rendelkezésre álló költség adatok hiányában csak a környezeti hatásosság alapján határoztuk meg a prioritást.

⁷ OM K+F HÁT: az Oktatási Minisztérium Kutatás-fejlesztési Helyettes Államtitkársága, mely ellátja a korábbi Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság (OMFB) feladatkörét is.

⁸ A Specifikus cél-csoporton (pl. 3.4.1 Környezeti szempontok érvényesítése a településfejlesztésben, rendezésben és a korábbi hibákból eredő környezeti problémák csökkentése) belüli relatív költségigényesség.

2.3. Az intézkedési terv kidolgozása érdekében teendő további lépések

2.3.1 Az intézkedések rangsora és a beavatkozások kidolgozása

Az alábbiakban az áttekinthetőség érdekében összefoglaljuk az elemzés eredményét.

11. táblázat. Az operatív célok és a prioritási elemzés eredményeinek áttekintése

Specifiku- s cél	Ope- ratív cél	Feladat	Megvalósulást jelző indikátorok ¹					Relatív költségigény ²		Összes pontszám	Prioritás ³
			L	Z	Zö	K	Σ	Csor- tonkén- ti összesítés	Pontszám		
3.4.1 Környezeti szempontok érvényesítése a településfejlesztésben, rendezésben és a korábbi hibákból eredő környezeti problémák csökkentése											
		(a) A városok peremén kialakult kedvezőtlen környezeti hatású folyamatok szabályozása	1	1	3	2	7	0,11%	4	11	III.
		(b) A felhagyott városi iparterületek revitalizációja, a megmaradó iparterületek hatásának csökkentése	2	2	2	3	9	0,44%	8	16	II.
		(c) Felesleges utazást csökkentő várostervezés kialakítása	3	3	1	1	8	99,46%	12	20	I.
3.4.2 Városi zöldterületek védelme, arányuk növelése, állapotuk alakítása											
		(a) Városi közparkok megfelelő állapotának elérése, nagyságuk növelése a sűrűn lakott zöldterület-hiányos városközpontokban	1	1	2	2	4	1,32%	8	12	I.
		(b) A belterületi zöldfelületek védelme, a káros hatásokat csökkentő képességük fenntartása	2	2	1	1	4	98,68%	4	8	II.
3.4.3 Közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentése, elsősorban a városok sűrűn lakott területein											
		(a) Átfogó közlekedéstervezés (a városi belterületek és elsősorban a városközpontok forgalmának csökkentése, alakítása, szabályozása)	3	3	2	3	11	0,03%	12	23	I.
		(b) Városi és agglomerációs tömegközlekedés fejlesztése, minőségének érezhető javítása	2	2	3	2	9	99,55%	4	13	II.
		(c) Védelmi beruházások a káros hatások terjedésének megakadályozásának csökkentésére	1	1	1	1	4	0,41%	8	12	III.
3.4.4 Épített környezeti elemek megfelelő állapotának biztosítása, az épített értékek védelme											
		(a) Meglévő épületek, építmények állapotának javítása, elsősorban a lakófunkciójú területeken	3	2	3	3	11	80,53%	4	15	II.
		(b) Építészeti és műemléki értékek védelme, állagmegőrzése	1	3	2	1	7	19,43%	8	15	II.
		(c) A városkép védelme új, városképileg idegen, igénytelenül kialakított épülettípusok terjedése ellen a városok egészében, de elsősorban a városok történelmi magjaiban	2	2	1	2	7	0,03%	12	19	I.
3.4.5 Tiszta, jó közérzetet segítő városi környezet biztosítása											
		(a) Köztisztaság javítása	2	2	1	2	7	57,89%	4	11	II.
		(b) Az utcakép javítása, a stresszel járó helyzetek csökkentése	1	1	2	1	5	42,11%	8	13	I.
3.4.6 Belterületi vízrendezés, csapadékvíz-elvezetés, -hasznosítás											
		(a) Ingatlanok és infrastruktúra védelme a vízkárok ellen	2	2	1	3	8			8	II.
		(b) Csapadékvíz lehetőség szerinti hasznosítása	3	3	2	2	10			10	I.
		(c) Települési vízfolyások minőségének védelme	1	1	3	1	6			6	III.
3.4.7 Horizontális feladatok ⁴											
		(a) Kutatás-fejlesztési feladatok	1	1	1	2	5			5	II.
		(b) Szemléletformálás	2	2	2	1	7			7	I.

¹ A következő rövidítéseket alkalmaztuk:

L: levegőszennyezettség csökkentése

Z: zajszennyezettség csökkentése

Zö: zöldfelületek nagyságának növelése és hálózatos kialakításának elősegítése

K: A város kompaktságának és építészeti értékeinek megőrzése

² 1: legmagasabb költség a csoporton belül. Annak érdekében, hogy a relatív költségigény és a környezeti hatásosság egyforma súllyal szerepeljen a prioritási lista kialakításakor, 4-es szorzót alkalmaztunk a pontozás után, így az értékek 4 és 12 között mozoghatnak.

³ Csoporton belül a legkisebb relatív költségigényű, legnagyobb relatív környezeti hasznot elérő feladat.

⁴ Rendelkezésre álló költségadatok hiányában csak a környezeti hatásosság alapján határoztuk meg a prioritást.

A környezeti hatásosság és költséghatékonyság vizsgálata a beavatkozási lehetőségek ilyen változtatossága mellett más módszerrel, mint a többkritériumos szakértői elemzés, nehezen megoldható vagy egyáltalán nem lehetséges. A munka során a kérdőíves felmérés, a szakértői egyeztetések, illetve az irodalom áttekintése alapján a AP operatív célrendszerének elemzésére nyílt mód. A továbbiakban, az intézkedési tervet további alapos kutatásoknak kell megelőzniük, melyek az egyes eszközök szintén is lehetségessé teszik alkalmazni a fenti módszert. E munka további fázisai javaslatunk szerint a következők lehetnek:

1. Települési szinten minden környezetvédelmi programot számba kell venni, illetve a civil szervezetek bevonásával végzett helyi felmérések útján teljes problémakatasztroft kell készíteni.
2. Meg kell határozni az egymással összefüggő agglomerációkat, ahol komplexen, a településeknek egymással egyeztetve kell cselekedniük. Ki kell jelölni, hogy a helyi intézkedések hol kapcsolódnak az országos problémákhoz.
3. A felmérések után települési, agglomerációs, megyei és országos szintekhez kell rendelni a 2.1.2 és 2.3.1 pontokban javasolt feladatokat, egyúttal a szűkös források optimalizálása érdekében a konkrét feladatokra is el kell végezni a fentihez hasonló többkritériumos elemzés az intézkedések kombinációjának és ütemezésének eldöntésére.
4. Ügyelni kell arra, hogy a 2.1.2 pontban bemutatott alapelvek mindig érvényesüljenek a megvalósítás során.
5. A beavatkozások végrehajtás közben komplex módon értékelni kell, szükség esetén felülvizsgálni a szakpolitikákat.

2.3.2 A zöldterületek védelmét szolgáló jogszabálmódosítási csomag

Az alábbiakban olyan jogszabálmódosítási javaslatokat mutatunk be, amelyek közvetlenül szolgálhatják a városi környezetminőség javítását, lényegében a Városi AP-ban megfogalmazott egyes jogszabálmódosítási javaslatok konkretizálásának is tekinthetők. A javaslatcsomagot a következő szakértők készítették: Jávör Benedek (Védegylet) – Dr. Gubek Nóra (Védegylet) – Kóródy Péter (Fővárosi Önkormányzat Városrendezési Ügyosztály) – Király Zsuzsanna (Környezet és Fejlődés Kft.). A javaslatcsomag megjelenik a Jövő Nemzedékek Képviselő IV. című kiadványban is.

A javaslatok első csoportja a településrendezés és településfejlesztés területén igyekszik a meglévő zöldfelületek védelmét megfelelő szinten biztosítani, és lehetővé tenni a tervezés, a döntéshozatal és a hatásvizsgálatok esetében a helyi közösségek kellő szintű részvételét. A javaslatokat, melyek az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (Építési törvény; Étv.), az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. Korm. rendelet (OTÉK) valamint a környezet védelméről szóló 1995. évi LIII. törvény (Környezetvédelmi törvény, Kvt.) módosítására irányulnak, összefüggően, törvényt módosítási javaslatcsomaggént készítettük el. A javaslatok a következő területeket ölelik fel (zárójelben jelezzük, hogy mely specifikus célhoz kapcsolódik az adott javaslat):

- A lakosság döntésekbe való érdemi bevonásának eszközei (3.4.6)

- A településrendezési tervek készítése ügymenetének, valamint az ezek kialakítását megelőző hatásvizsgálatok rendjének szabályozása (3.4.1)
- A hatósági bontások finanszírozási forrásainak megteremtése (3.4.1)
- A környezetvédelmi hatásvizsgálat elkészítése és a környezetvédelmi engedélyezési eljárás közérdeket szolgáló rendjének feltételei (3.4.1, 3.4.2, 3.4.3)
- Az engedély nélkül emelt épületek fennmaradási engedélyére vonatkozó szabály szigorítása (3.4.1)
- Lehetőség a kerületek számára helyi védettség megállapítására (3.4.4)
- A zöldfelületek fokozottabb védelmét célzó speciális szabálymódosítások (3.4.2)
- A főépítési tevékenység ellátásának feltételeinek módosítása (3.4.1)
- A környezetvédelmi program készítésének követelménye a településrendezési tervek megalkotását megelőzően (3.4.1, 3.4.2, 3.4.3)

A javaslatok szövegében a vastagon szedett, és szögletes zárójelben levő részek a korábbi törvényszöveget jelzik, míg az aláhúzott szövegrészek az ezek helyére javasolt módosításokat mutatják.

Javaslatok az 1997. évi LXXVIII. tv, az azzal kapcsolatos egyéb jogszabályok, valamint az 1995. évi LIII. tv. és az azzal kapcsolatos jogszabályok módosítására

1. Étv. 9. § (2) a): „az érintett állampolgárok, szervezetek, érdekképviselői szervek véleménynyilvánítási lehetőségét biztosítani kell, ennek érdekében **[a helyben szokásos módon]** a helyi képviselő-testület szervezeti és működési szabályzatában előírtak szerint, ennek hiányában az önkormányzat hivatalos lapjában az érintettek tudomására kell hozni kidolgozásuk elhatározását...”

Indoklás: Az érintett lakosság értesítését és a döntés előkészítésben való részvétel tényleges lehetőségét konkrét értesítési kötelezettség mellett lehet csak biztosítani. A helyben szokásos mód feltehetőleg az önkormányzatok szervezeti és működés szabályzatában rögzített, mivel az 1990. évi LXV. tv. (Ötv.) 18.§ (2) szerint meg kell határozni a lakossági fórumok rendjét. A helyben szokásos kifejezés azonban nem kifejezetten a normatív, rendelettel elfogadott SZMSZ szabályait idézi, hanem csupán az önkormányzat által szokássá tett, nem feltétlenül a legnagyobb hatékonyság elvén alapuló technikát.

2. Étv. 9.§-ának (2) bekezdésének b) pontjában és (3) bekezdésében 30-30 napot szükséges biztosítani.

Indoklás: A javaslattételi jog gyakorlásának – az értesítésen túl – időbeli korlátja is van. Az érintettek–köztük a társadalmi szervezetek–számára az egyeztetés két körében 15, ill. 21 nap áll rendelkezésre a javaslattételre-véleményezésre. A jogalkotó bizonytalanságát jelzi, hogy a törvény először kihirdetett szövege nem szabott határidőt, ill. 45 napot. A megalapozott, kollektív vélemény kialakításához szükséges a határidő meghosszabbítása.

3. Étv. 9. § (2) (új) d) „mindezek megalapozására környezeti, társadalmi, gazdasági hatásvizsgálatot kell végezni.”

- 3.a. OTÉK 3. § (3) A településszerkezeti terv kötelező alátámasztó szakági munkarésze a 18/1998. KTM rendelet 3. sz. mell. B. I. 3-7. pontjainak megfelelő tartalommal készített javaslat.”

Indoklás: Az OTÉK követelményeit a területrendezési tervvel összehasonlítva látható az elnagyoltság, így a területfejlesztés és az azon belüli települések alakítása között elvárható összhang a jogalkotói szándék szerint nem valósulhat meg.

- 3.b. OTÉK „2. § (6) A 3. és 4.§-ban előírtakat a településrendezési eszközök módosítása során is alkalmazni kell.”

Indoklás: A tervek módosítása nem feltétlenül kívánja meg az alapeljárásra kötelező anyagi jogi előírások betartását csupán, ha a „módosítás jellege” erre okot ad. A kifejezés túl tág teret enged az értelmezésnek, amely ilyen jelentős döntéssel kapcsolatosan súlyosan sérti a jogbiztonság elvét.

- 3.c. OTÉK 4. § az alábbi (7) bekezdéssel egészüljön ki: A szabályozási tervhez minden esetben kell környezetalakítási munkarészt készíteni és ebben a környezetre legkedvezőtlenebb állapotot kell bemutatni.

Indoklás: A szabályozási terv munkarészeihez az OTÉK 4. § (5) bekezdés értelmében nem minden esetben kell a kötelező alátámasztó szakági munkarészeket elkészíteni a településszerkezeti tervre hivatkozva. Mivel a településszerkezeti terv léptéke, jelkulcsa, tartalma lényegesen eltér, legalább a legfontosabbat, a környezetalakítási munkarészt szükséges elkészíteni. (A léptékbeli különbség különösen a főváros esetében nagy). Ha készül is környezetalakítási munkarész az általában megtévesztő, ideális állapotot mutat. E munkarész alapján alakítják ki a tervről a laikus képviselők és a polgárok a véleményüket, ezért szükséges a módosítás.

4. Étv. 9. § (4) új mondat: Az egyeztető tárgyalás kitűzését, helyét, időpontját a (2) a) pont szerint az érintettek tudomására kell hozni.”

Indoklás: Az egyeztető tárgyalásnak ugyanolyan fokú nyilvánosságát szükséges biztosítani, mint az előzetes tájékoztatásnak, mivel az ott szóban előadott véleményeket is figyelembe kell vennie az előterjesztőnek, nem csupán az egyeztetést megelőzően írásban benyújtottakat.

5. Az Étv. 9. § (6) bekezdése: A véleményezési eljárás befejezése után a szabályzatot, illetőleg a terveket az elfogadásuk előtt – a (3)-(4) bekezdés alapján beérkezett, de el nem fogadott véleményekkel és azok indokolásával együtt – a polgármesternek (főpolgármesternek) legalább egy hónapra a [helyben szokásos módon] a helyi képviselő-testület szervezeti és működési szabályzatában előírtak szerint, ennek hiányában az önkormányzat hivatalos lapjában közzé kell tennie azzal, hogy az érintettek a közzététel ideje alatt azokkal kapcsolatban észrevételt tehetnek, továbbá meg kell küldenie szakmai véleményezés céljából...

Indoklás: ld. a 4. javaslatnál

6. Az Étv. 9. § (8) bekezdése szerint: „Az elfogadott helyi építési szabályzatot, valamint településrendezési terveket [vagy azok vonatkozó részét, illetőleg kivonatát] kihirdetés után a polgármesternek (főpolgármesternek) meg kell küldenie az azok véleményezésében résztvetteknek, továbbá a dokumentációt a külön jogszabályban meghatározott Országos Dokumentációs Központnak.”

Indoklás: Bár a településszerkezeti terv nem jogszabály, hanem határozat, tehát érvényessége nem függ a kihirdetéstől, jelentősége és az érintettek tág köre miatt a kihirdetéssel azonos nyilvánosságot érdemel. A jogszabály szövegében található „vagy azok vonatkozó részét, illetőleg kivonatát” szövegrész sem a kivonat értelmezéséből, sem a jogszabály előző részeiből nem vezethető le.

7. Az Étv. 11.§ (3) bekezdését, mely szerint A településszerkezeti tervben meg kell határozni...azokat a területeket, melyekre szabályozási terv készítendő szövegrésszel ki kell egészíteni.

Indoklás: A tervek egymásra épülése a hosszú távú, nagyléptékű szempontok érvényesülését szolgálja. Káros az a gyakorlat, amikor egy szabályozási terv egy-egy építető érdekét szolgálva a lehető legkisebb területre készül. E területeket ezért már előre, az építetői szándékot megelőzve le kell határolni.

8. Az Étv. 12. §-át egy új (7) bekezdéssel kell kiegészíteni: Szabályozási terv csak arra a területre készíthető, melyre vonatkozóan már van megállapított építési szabályzat.

Indoklás: Ha a szabályozási terv úgy készül, hogy a területre még nincs helyi építési szabályzat, akkor a terv területére készülnek az építési előírások, melyek általában szintén egy-egy építető érdekét szolgálják. Az ilyen tervhez készített szabályzat nem szolgál közérdeket, az egyéb területekre készülő szabályzatokkal pedig nehéz egységes egészzé dolgozni. Tekintettel arra, hogy az alapvető építési jogokat és kötelezettségeket a helyi építési szabályzatban kell megállapítani, ezért a szabályozási terv ebből a szempontból másodlagos.

9. Az Étv. 13. § (3) és (4) bekezdései helyébe ezért az alábbi új (3) lépjen: A helyi építési szabályzatot a település teljes közigazgatási területére kell készíteni.

Indoklás: A részterületenként készülő helyi építési szabályzat óhatatlanul egyéni, rövid távú érdekeket szolgál, ezért nem kívánatos. Amíg gyorsan elkészül ott, ahol építési szándék van, addig a védelmet igénylő területekre lassan, vagy nem készül. A fővárosi kerületek vonatkozásában ugyanezt mondja ki egyébként az Étv. 14. § (3) bekezdése, tehát a javaslat elfogadásával a szabály normatívvá válna.

10. Az Étv. 48. § (2) bekezdés b) pontja helyébe az alábbi szöveget javasoljuk: Fennmaradási engedély... kiadható akkor is, ha... a szabálytalanság jelentéktelen, azaz az övezetben megengedett értéket, vagy mértéket legfeljebb 2 %-kal lépi túl.

Indoklás: A legjobb építési szabályzat, szabályozási terv is hiábavaló, ha a hatóság a szabálytalanul megépített építményre fennmaradási engedélyt ad. Az Étv. 48. § (2) bekezdés b) pontja szerint ennek két korlátja van: az okozott érdeksérelem jelentéktelen és közérdeket nem sért. Mindkét megfogalmazás szubjektív és a hatóságnak korlátlan mérlegelési jogot biztosít. E jog korrupciós kihívást jelent és gyakorlatilag valamennyi szabálytalan építmény fennmaradását eredményezi.

11. Étv. 50. § kiegészítéseként: „(5) A (2) bekezdés szerint az első fokon eljáró építésügyi hatóságot megillető bevétel az (1) c) pontjában foglalt feladatokra használható fel.”

Indoklás: Azoknál az engedély nélküli építményeknél, ahol a hatóság elrendeli a bontási kötelezettséget, a kötelezett teljesítésének elmaradása sok esetben magát a végrehajtást lehetetlenné teszi. A hatóság forráshiány miatt nem tudja megelőlegezni a bontás költségeit. Indokolt lenne az épített környezetben okozott kárért fizetett bírságnak meghatározott részét az eredeti állapot (más helyszínen elrendelt) helyreállítására fordítani.

12. Étv. 57. §-át a következőképpen kell módosítani: a (3) bekezdésből a gondolatjelek közötti szövegrészt el kell hagyni. Az 57. § új (4) bekezdéssel egészül ki:

A fővárosban a fővárosi önkormányzat állapítja meg a kettős védettség elkerülésére vonatkozó eljárási szabályokat.

Indoklás: A helyi építészeti örökség értékeinek feltárása, számbavétele, védetté nyilvánítása, fenntartása, fejlesztése, őrzése, védelmének biztosítása a települési önkormányzat feladata az Étv. 57. § (2) bekezdés szerint. A fővárosban azonban a kétszintű önkormányzat miatt más a helyzet. A (3) bekezdés szerint: A helyi védetté nyilvánításról vagy annak megszüntetéséről, továbbá a védettséggel összefüggő korlátozásokról és kötelezettségekről a települési – fővárosban a fővárosi önkormányzat, illetve az általa szabályozott keretek között a kerületi – önkormányzat rendeletben dönt. E kereteket a főváros a tv. hatályba lépése óta eltelt több,

mint 5 év alatt nem alkotta meg, nem is szándékozik, és ez az Alkotmánybíróság 891/E/2000 számú határozata szerint nem minősül mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenességnek sem. Azért, hogy a kerületek a főváros városképe, történelme szempontjából (lásd Ötv. 63.§ a) pontja) nem meghatározó, de kerületi szempontból jelentős épített környezetet ismét védetté nyilváníthassák, a javasolt módosítás szükséges.

13. OTÉK 7. § (3) bekezdésből el kell hagyni: „az újonnan beépítésre vagy jelentős átépítésre kerülő területek” szövegrészt.

Indoklás: Az OTÉK 2002.03.15-én hatályba lépett módosítása szerint csak az újonnan beépítésre, vagy jelentős átépítésre kerülő területek építési övezeteire vonatkozóan kell meghatározni az előírások tágabb körét. A szabályok hiányában pl. korlátlanul csökkenthető a zöldfelület legkisebb mértéke, vagy a hatóság az illeszkedési szabállyal csak bizonytalanul korlátozva állapítja meg a beépítés mértékét, a fellebbezés elkerülése érdekében inkább többet megengedve. A teljes körű szabályozás érdekében vissza kell állítani az OTÉK előző szövegváltozatát.

14. Az OTÉK 25. §-hoz tartozó táblázat lábjegyzete törlendő.

Indoklás: Az OTÉK 25. §-hoz tartozó táblázat területfelhasználási egységenként meghatározza a zöldfelület legkisebb mértékét. Egy lábjegyzet azonban többszintes növényállomány telepítése esetén lehetővé teszi az előírt legkisebb zöldfelület mértékének a csökkentését. E megengedő szabály jogbizonytalanságot okoz, mert a többszintes növényállomány fogalma nincs definiálva, másrészt a csökkentés mértéke nincs korlátozva. Az építési hatóságtól nem várható el, hogy az egyes telkeken ellenőrizze, a növényállomány többszintes-e.

15. OTÉK 26 §-t új (4) bekezdéssel kell kiegészíteni: A (2) bekezdésben előírt szélességektől csak a keresztmetszeti elemek helyszükségletének méretezésén alapuló szabályozási tervben lehet eltérni.

Indoklás: Az OTÉK 26. § (2) bekezdésében a 2002.03.15-én hatályba lépett módosításig szerepelt a keresztmetszeti elemek helyszükségletének méretezési követelménye. Az új megfogalmazás csak szabályzat és terv hiányában ír elő szélességeket. A hatályba lépés óta gyakori a méretezés nélkül keskenyen megállapított közterület, ahol a fák számára nem marad hely, de ez a jóváhagyás előtt éppen a méretezés hiányában nem derül ki.

16. A 9/1998. (IV. 3) KTM rendelet 3. §-ában: az okleveles építészmérnök, valamint szakirányú felsőfokú kiegészítő szakképzettséggel rendelkező építészmérnök, települmérnök tölthet be szövegrészek helyébe az 53/2000. (VIII. 11.) FVM rendelet 2. számú mellékletében meghatározott szakirányú szakképzettséggel lehet betölteni szövegrész lép.

Indoklás: A főépítési tevékenységről szóló 9/1998. (IV. 3) KTM rendelet (továbbiakban: R.) 6. § (1) bekezdése szerint a települési főépítész látja el a rendezési tervek és a helyi építési szabályzat elkészítésével összefüggő feladatokat, többek között jóváhagyásra előkészíti, és döntésre előterjeszti. Az Étv. 7. § (1) bekezdés szerint a településrendezés célja a települések terület-felhasználásának és infrastruktúra-hálózatának kialakítása, az építés helyi rendjének szabályozása, a környezet természeti, táji és épített értékeinek fejlesztése és védelme, továbbá az országos, a térségi, a települési és a jogos magánérdekek összhangjának megteremtése, az érdekütközések feloldásának biztosítása, valamint az erőforrások kíméletes hasznosításának elősegítése. A (2) bekezdés szerint a településrendezés feladata, hogy a település területének, telkeinek felhasználására és beépítésére vonatkozó helyi szabályok kialakításával:

- a) meghatározza a település összehangolt, rendezett fejlődésének térbeli-fizikai kereteit;
- b) a település adottságait és lehetőségeit hatékonyan kihasználva elősegítse annak működőképességét a környezeti ártalmak legkisebbre való csökkentése mellett;

- c) biztosítsa a település (településrészek) megőrzésre érdemes jellegzetes, értékes szerkezetének, beépítésének, építészeti és természeti arculatának védelmét.

E célok és feladatok komplex szemléletet igényelnek, melynek az építészet csak egy szakterülete. Ezzel szemben a R. 3. §-a a főépítési tevékenység ellátását építésmérnöki, szűkebb körben települmérnöki végzettséghez köti.

Az egyoldalú szemlélet beépítési célú tervekhez, szabályzatokhoz vezet. E gyakorlat megszüntetéséhez a településrendezési tervezési jogosultságról szóló rendelet mutat követendő példát, ahol a szakmai képzettséget az oktatott tárgyak aránya határozza meg.

17. A Kvtv. 47. § (3) bekezdés: a település rendezési terveinek és helyi építési szabályzatának jóváhagyása során kell végrehajtani. Jóváhagyott környezetvédelmi program hiányában településrendezési terv és helyi építési szabályzat nem hagyható jóvá.

Indoklás: A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvtv.) értelmében a települési önkormányzat települési környezetvédelmi programot dolgoz ki, és gondoskodik a programban foglalt feladatok végrehajtásáról. A jóváhagyott környezetvédelmi programban meghatározott feladatokat a Kvtv. 47. § (3) bekezdés szerint a település rendezési terveinek jóváhagyása során kell végrehajtani. A Kvtv. hatályba lépését követően mintegy két évvel lépett hatályba az Étv., ebben - a korábbi szabályozástól eltérően - különvált a településrendezési terv és a helyi építési szabályzat fogalma. Tekintettel arra, hogy az Étv. 13. § (1) bekezdés szerint a település közigazgatási területének felhasználásával és beépítésével, továbbá a környezet természeti, táji és épített értékeinek védelmével kapcsolatos, a telkekhez fűződő sajátos helyi követelményeket, jogokat és kötelezettségeket helyi építési szabályzatban kell megállapítani, különösen fontos, hogy a környezetvédelmi program végrehajtása a helyi építési szabályzatra is vonatkozzon.

18. A Kvt. 67. § (1) bekezdés: „A felülvizsgálatot az érdekelt saját költségén [**maga végezheti, illetőleg**] ilyen vizsgálat végzésére feljogosított személlyel vagy szervezettel végeztetheti.”

19. A 12/1996. KTM. rendelet 5. § (2) kiegészítendő: A jogosultnak vizsgálati tevékenységet a környezetvédelmi hatóság megbízása alapján [figyelembevételével] az ügy minden lényeges körülményére kiterjedően kell végezni, a megfelelő vizsgálati eljárásokat és módszereket alkalmaznia kell, azok alapján körültekintően és részrehajlás nélkül kell a dokumentációt elkészíteni.”

20. A 12/1996. KTM rendelet címét javasoljuk kibővíteni: a környezetvédelmi felülvizsgálat és hatásvizsgálat végzéséhez szükséges szakmai feltételekről és a feljogosítás módjáról, valamint a felülvizsgálat dokumentációjának tartalmi követelményeiről

21. A 12/1996. KTM rendelet 1. §-át javasoljuk kibővíteni: „A teljes körű, illetőleg a részleges környezetvédelmi felülvizsgálatot és hatásvizsgálatot (a továbbiakban együtt: vizsgálat) az a természetes személy, illetőleg az a gazdálkodó szervezet [Ptk. 685. § c) pont] és más jogi személy (a továbbiakban: gazdálkodó szervezet) végezhet, akit a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium (a továbbiakban: Minisztérium) a "Környezetvédelmi Felülvizsgálat és Hatásvizsgálat Végzésére Jogosultak Névjegyzéké"-be (a továbbiakban: névjegyzék) felvett”

Indoklás 18-21. javaslat: A környezetvédelmi felülvizsgálat és hatásvizsgálat oka és jelentősége azonos. A környezetvédelmi engedélyt megalapozó tanulmány és hatásvizsgálat végzését a felülvizsgálattal azonosan szigorú jogi feltételekhez kell kötni.

3. A JAVASLATOK BEÉPÍTÉSÉVEL ÁTDOLGOZOTT AKCIÓPROGRAM

Az alábbiakban bemutatjuk a Városi környezetminőség akcióprogram legfrissebb változatát, melyet jelen tanulmány első fázisában (Vitaanyag) megtett javaslatainkra és a korábban elkészült akcióprogramra alapozva készítettek a KvVM szakértői és jelen tanulmány szerzői.

4. Városi környezetminőség akcióprogram

Az Akcióprogram átfogó célja:

- településszerkezet, -fejlesztés, -rendezés környezeti szempontból is megfelelő alakulásának elősegítése és a korábbi hibákból eredő környezeti problémák csökkentése;
- a belterületi vízrendezés helyzetének javítása;
- a városi zöldterületek védelme, arányuk növelése, állapotuk javítása;
- a közlekedési eredetű településkörnyezeti problémák mérséklése;
- az épített környezeti elemek, az épített és régészeti kulturális örökség megfelelő állapotának biztosítása.

4.1 KÖRNYEZETI SZEMPONTOK ÉRVÉNYESÍTÉSE A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSBEN, -RENDEZÉSBEN ÉS A KORÁBBI HIBÁKBÓL EREDŐ KÖRNYEZETI PROBLÉMÁK CSÖKKENTÉSE

	Operatív célkitűzés	Tartalmi leírás, valamint EU és hazai jogszabályi kapcsolódás	Kapcsolódás az NKP-II célkitű- zéseihez	Mutatók
4.1.1	A városok peremén kialakult kedvezőtlen környezeti hatású folyamatok szabályozása	A településkörnyéki zöldfelületek megóvása, a városok indokolatlan, a fenntartható fejlődés környezeti aspektusát figyelmen kívül hagyó terjeszkedésének megakadályozása. Ezek elérésének eszközei a szabályozások, engedélyezések elvi szigorítása és útmutató(k), ösztönzők kidolgozása. 2001/42/EK irányelv, 1997. évi LXXVIII. tv., 1995. évi LIII. tv.,	15., 18.	A város peremi zöldfelületek nagysága (ha). Külterületi, belterületi változások (ha)

	Operatív célkitűzés	Tartalmi leírás, valamint EU és hazai jogszabályi kapcsolódás	Kapcsolódás az NKP-II célkitű- zéseihez	Mutatók
		253/1997.(XII. 20.) Korm. r., 47/1998. (X. 15.) Föv. Kgy. r.		
4.1.2	A felhagyott városi iparterületek revitalizációja, a megmaradó iparterületek káros hatásának csökkentése	A felhagyott iparterületek használatának ösztönzése környezetbarát ipari, kereskedelmi célra (a zöldmezős beruházások és a zöldterületek igénybe vétele helyett), illetve az iparterületek zöldfelületté történő átalakításának elősegítése. 1997. évi LXXVIII. tv., 1995. évi LIII. tv., 253/1997.(XII. 20.) Korm. r.	6., 14., 18.	A revitalizált (volt ipar-) területek nagysága (ha). Iparterületi zöldfelületek nagysága (ha).
4.1.3	Felesleges utazást csökkentő várostervezés kialakítása, a közlekedési igények csökkentését szolgáló településszervezési kísérletek támogatása	A közlekedési igények mérséklése településszervezési megoldások segítségével, a városi funkciók ésszerű decentralizálásával 1995. évi LIII. tv., 253/1997.(XII. 20.) Korm. r.	1., 18.	A felesleges utazást csökkentő intézkedések száma (db).

4.1 KÖRNYEZETI SZEMPONTOK ÉRVÉNYESÍTÉSE A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSBEN, -RENDEZÉSBEN ÉS A KORÁBBI HIBÁKBÓL EREDŐ KÖRNYEZETI PROBLÉMÁK CSÖKKENTÉSE

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, <u>Finan-</u> <u>szírozó</u>	Határidő/ Ütemezés
4.1.1	A VÁROSOK PEREMÉN KIALAKULT KEDVEZŐTLEN KÖRNYEZETI HATÁSÚ FOLYAMATOK SZABÁLYOZÁSA			
4.1.1.1	Városfejlesztési útmutató kidolgozása	Olyan városfejlesztési elképzelés kialakítása, amely. a gazdasági, szociális, környezeti és kulturális szempontú jó városfejlesztés elveit, módszereit, pénzügyi és jogi eszközeit integráltan tartalmazza és kezeli.	<u>MeH,</u> <u>BM,</u> <u>KvVM,</u>	2005
4.1.1.2	Településrendezési szabályozás továbbfejlesztése	A környezetvédelemmel összefüggő szakági munkarészek tartalmi követelményeinek kialakítása, Stratégiai Környezeti Vizsgálattal (SKV) való összehangolása. Az egyes	<u>MeH,</u> <u>BM,</u>	2005

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, Finan- szírozó	Határidő/ Ütemezés
		tervtípusoknak (szerkezeti, szabályozási) megfelelő SKV tartalmi követelményeinek és módszertanának kidolgozása. A településrendezési tervekben gondoskodni kell arról, hogy zöldterület más célú igénybevételére (pl. zöldmezős beruházások) egyes indokolt eseteken kívül ne nyíljon lehetőség. Ezt a kapcsolódó jogszabályok módosításaiban is szerepeltetni kell. Az OTÉK és a BVKSZ környezeti szempontú felülvizsgálata.	<u>KvVM,</u> <u>Ö</u>	
4.1.1.3	Építési szabályozás szigorítása	Olyan építési előírások kidolgozása és betartatása, amely környezeti szempontból is szigorúan meghatározza az egyes területeken létesíthető építmények, épületek nagyságát, magasságát és a kompenzációként parkosított terület nagyságát. Az önkormányzatok övezeti átsorolási döntéseinek szigorú ellenőrzése. Minden önkormányzat kötelezően készítse el a belterületbe nem vonható, illetve be nem építhető területeinek listáját. A belterületbe vonást különösen a fővárosban, a nagyvárosokban és ezek agglomerációiban kell csökkenteni. Az építési övezet meghatározásánál a környezeti, természetvédelmi szempontok elsődlegességének érvényesítése.	<u>MeH,</u> <u>Ö</u>	2006
4.1.1.4	Ösztönzési rendszer kidolgozása a települési és településkörnyéki zöldfelületet igénybevevő fejlesztések visszaszorítására	Az adminisztratív intézkedéseken túl közvetett eszközökkel is mérsékelni kell a települések (elsősorban a városok) indokolatlan terjeszkedését. Az erre szolgáló ösztönző eszköz elemei lehetnek: az áron túl jelentős igénybevételi járulék fizetése a zöldterület használata után, a használatba vett zöldterület nagyságánál nagyobb zöldterület létrehozásának kötelezettsége a településen belül (pl. használaton kívüli épületek helyén parkok, játszóterek létesítése).	<u>KvVM,</u> <u>BM</u>	Kidolgo- zásra: 2006 Elfogadás- ra: 2007
4.1.2	A FELHAGYOTT VÁROSI IPARTERÜLETEK REVITALIZÁCIÓJA, A MEGMARADÓ IPARTERÜLETEK KÁROS HATÁSÁNAK CSÖKKENTÉSE			
4.1.2.1	Települési belterületeken megszűnt iparterületek rehabilitációjának támogatása	A megszűnt ipartelepek rekonstrukciójának, rehabilitációjának két megoldása lehetséges. Vagy ipari célra történő újrahasznosítás, vagy – funkcióváltással – más gazdasági tevékenység (pl. kereskedelem) céljára történő felhasználás. Amennyiben a rehabilitáció kármentesítést (is) jelent, akkor a 7. AP kereteiben szereplő kármentesítési program a releváns.	<u>MeH,</u> <u>GKM,</u> <u>KvVM,</u> <u>BM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.1.2.2	A környezetileg érzékeny, nagyobb népességet érintő területekről való kitelepítés, illetve az ilyen területeken.	A telephelyek egy része esetében maga a tevékenység környezeti szempontból alkalmatlan az adott telephelyen. Ebben az esetben a tevékenységet az adott helyen meg kell szüntetni, vagy át kell helyezni egy környezetileg kevésbé érzékeny területre. A kevésbé káros hatású tevékenységek ösztönzése.	<u>KvVM,</u> <u>GKM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.1.2.3	Iparterületi zöldfelületi program	A program célja kettős. Egyrészt a meglevő iparterületeken belül az udvarokban,	<u>GKM,</u>	folyamatos

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, Finan- sírozó	Határidő/ Ütemezés
		szabad felületeken növelni a zöldfelület nagyságát, illetve azok állapotát javítani. Másrészt a felhagyott (barnamezős területek, rozsdáövezetek), funkcióját veszített és megfelelően kármentesített iparterület helyén parkok, zöldterületek létrehozása.	Ö, G	
4.1.3	FELESLEGES UTAZÁST CSÖKKENTŐ VÁROSTERVEZÉS KIALAKÍTÁSA, A KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEK CSÖKKENTÉSÉT SZOLGÁLÓ TELEPÜLÉSSZERVEZÉSI KÍSÉRLETEK TÁMOGATÁSA			
4.1.3.1	A környezetorientált, integrált közlekedés és terület használat szerepének növelése a tervezésben	A településtervezés folyamatában és a tervezési dokumentumokban figyelembe kell venni a közlekedés környezeti aspektusait (pl. távolság, útvonal, érintett lakosság, logisztikai szempontok stb.).	<u>MeH,</u> <u>BM,</u> <u>GKM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.1.3.2	100.000 lakosnál nagyobb városokra mobilitás fejlesztési terv készítése kötelezettség jogszabályi előírása	A mobilitási tervek kiterjednek a lakosság és a közintézmények közötti közlekedési kapcsolatok feltárására, azok optimalizálására. A közlekedési megoldások mellett a közintézmények, hivatalok decentralizációja is javulást eredményezhet.	<u>BM,</u> <u>GKM,</u> <u>Ö</u>	2007
4.1.3.3	A közlekedési igények csökkentését szolgáló településszervezési kísérletek támogatása	Az intézkedés keretében olyan településszervezési kísérletek támogatása történik meg, amely ésszerűen, kevés közlekedéssel oldja meg a városok lakosságának ügyintézését, munkáját. Az ésszerű decentralizálás és más szervezési megoldások tartoznak ebbe a körbe.	<u>BM,</u> <u>GKM</u>	2008

4.2 VÁROSI ZÖLDTERÜLETEK VÉDELME, ARÁNYUK NÖVELESE, ÁLLAPOTUK JAVÍTÁSA

	Operatív célkitűzés	Tartalmi leírás, valamint EU és hazai jogszabályi kapcsolódás	Kapcsolódás az NKP-II célkitű- zéseihez	Mutatók
4.2.1	Városi közparkok állapotának javítása, nagyságuk növelése elsősorban a sűrűn lakott zöldterület-hiányos városközpontokban	Az EU előírásoknak megfelelő parkok, játszóterek létesítése, illetve állagmegőrzése. Országos felmérés a közparkok nagyságáról és állapotáról. 1997. évi LXXVIII. tv., 1995. évi LIII. tv., 253/1997. (XII. 20.)	1., 18.	Közparkok területe (ha).

	Operatív célkitűzés	Tartalmi leírás, valamint EU és hazai jogszabályi kapcsolódás	Kapcsolódás az NKP-II célkitű- zéseihez	Mutatók
		Korm. r., 21/1970. (VI. 21.) Korm. r.		
4.2.2	A belterületi zöldfelületek védelme, beépítésük megtiltása, a káros hatásokat csökkentő képességük fenntartása	A belterületi zöldfelületek megőrzését szolgáló szabályozás kidolgozása, érvényesítése a biológiailag aktív zöldfelület növelése belső udvarok kertszerű kialakításának és tetőkertek, intézményi kertek létesítésének segítségével. 1997. évi LXXXVIII. tv., 1995. évi LIII. tv., 253/1997.(XII. 20.) Korm. r., 21/1970. (VI. 21.) Korm. r.	15., 18.	Közkertek nagysága (ha).

4.2 VÁROSI ZÖLDTERÜLETEK VÉDELME, ARÁNYUK NÖVELESE, ÁLLAPOTUK JAVÍTÁSA

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, <u>Finan-</u> <u>szírozó</u>	Határidő/ Ütemezés
4.2.1	VÁROSI KÖZPARKOK ÁLLAPOTÁNAK JAVÍTÁSA, NAGYSÁGUK NÖVELESE ELSŐSORBAN A SÚRÚN LAKOTT ZÖLDTERÜLET-HIÁNYOS VÁROSKÖZPONTOKBAN			
4.2.1.1	Szisztematikus országos felmérés a települési közparkok állapotának megismerésére, a hiányok és problémák definiálására	A közparkok területének, állapotának felmérése, javaslattétel az állapot javítására, a hiányosságok kiküszöbölésére	<u>BM,</u> <u>Ö</u>	2007
4.2.1.2	A települési közparkok és közkertek fejlesztése	Különösen a sűrűn lakott településrészekben helyet kell találni az újonnan létesítendő közparkoknak, a parkosítást meg kell kezdeni és a meglévő közparkok állapotának javítását is meg kell oldani. Speciális, új funkciójú közkertek és közparkok kialakítása (pl. játszóterek és sportolási lehetőséget nyújtó területek). Az EU csatlakozással életbelépő előírásokat (felszereltség, biztonságosabbá tétel, stb.) figyelembe kell venni a felújításoknál és létesítéseknél egyaránt. A fák pótlására vonatkozó egyértelmű módszer kidolgozása. Megfelelő normatív támogatási rendszer biztosítása az önkormányzatok részére a zöldterületek fenntartására és fejlesztésére (ide értve	<u>BM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, Finan- szírozó	Határidő/ Ütemezés
		annak közgazdasági elismerését, hogy a területek be nem építése és a zöldterület fenntartása társadalmi hasznot jelent). Támogatás biztosítása a fák élősködők elleni védelmére.		
4.2.1.3	Eszközfejlesztés a városi közparkok fenntartására	A közparkok fenntartását szolgáló eszközállomány korszerűsítése és bővítése.	<u>BM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.2.2	A BELTERÜLETI ZÖLDFELÜLETEK VÉDELME, BEÉPÍTÉSÜK MEGTILTÁSA, A KÁROS HATÁSOKAT CSÖKKENTŐ KÉPESSÉGÜK FENNTARTÁSA			
4.2.2.1	A szabályozás szigorítása a zöldfelületek mennyiségi védelme érdekében	A szabályozásnak ki kell terjednie arra, hogy belterületi zöldfelület beépítésére csak akkor nyílhat lehetőség, ha helyette az elfoglalt terület kétszeresét kitevő új belterületi zöldfelületet biztosít a használatba vevő. Az új zöldfelület létrehozásának időben meg kell előznie a zöldfelület beépítését. Az engedély nélküli építkezések bontására támogatás biztosítása az önkormányzatoknak. A Fák védelméről szóló kormányrendeletet felül kell vizsgálni és szigorítani kell. A környezeti terhelhetőséget alapulvevő szabályozás kialakítási lehetőségének vizsgálata.	<u>BM,</u> <u>MeH,</u> <u>Ö</u>	2006
4.2.2.2	A sűrűn lakott városközpontokban a biológiai aktív zöldfelületek fejlesztése	Támogatást kell biztosítani a belső udvarok parkosításának, a tetőkertek létrehozásának ösztönzésére. A lakótelepi rekonstrukciós program keretében is lehetőséget kell biztosítani a tetőkertek létesítésének elősegítésére, ösztönzésére. Az épületek belső udvarain létrehozott kertek és tetőkertek létesítésének támogatása. Minden szükségessé vált bontás esetén meg kell vizsgálni a sűrűn lakott városrészekben a zöldterületek kialakításának lehetőségét beépítés helyett. Anyagilag érdekeltté kell tenni az önkormányzatokat az ilyen területeken a zöldterület kialakítására.	<u>BM,</u> <u>MeH,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.2.2.3	Környezeti ártalmak csökkentését segítő növényzet telepítése, vagy rehabilitációja, városi zöldhálózat létesítése	A közlekedési eredetű légszennyezést jól tűrő, a szennyezést megkötő növényzet telepítését kell szorgalmazni az utak mentén. Ahol megoldható, a járda és az úttest közötti részen szabad földfelületen célszerű növényt telepíteni. Fasorok, növény-sávok létesítése a közterületeken, a közlekedési felületek növényesítése a burkolt felületek csökkentésével.	<u>BM,</u> <u>KvVM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.2.2.4	Intézményi közterületek fejlesztésének és rekonstrukciójának támogatása	Közüintézmények, elsősorban iskolaudvarok és kórházterületek kertjeiben, udvaraiban a zöldfelület növelése és rekonstrukciója. Kiemelkedő jelentősége van a kórházaknak és az iskoláknak, ahol a zöldfelület általános funkcióin kívül még fokozottabb hatása van a közérzetre, egészségi és lelki állapotra is. Az iskolák udvarainak meg kell felelni az EU előírásainak.	<u>OM,</u> <u>ESzCsM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos

4.3 KÖZLEKEDÉSI EREDETŰ TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETI PROBLÉMÁK CSÖKKENTÉSE, ELSŐSORBAN A VÁROSOK SŰRŰN LAKOTT TERÜLETEIN

	Operatív célkitűzés	Tartalmi leírás, valamint EU és hazai jogszabályi kapcsolódás	Kapcsolódás az NKP-II célkitű- zéseihez	Mutatók
4.3.1	Átfogó közlekedéstervezés, -szervezés és -irányítás a városi belterületek és elsősorban a városközpontok forgalmának csökkentése érdekében	A településeket elkerülő utak, kerékpárutak építése, forgalomszervezési és forgalomcsökkentési intézkedések bevezetése, a parkolási rendszer átalakítása és a városmagok szigorú forgalomkorlátozása. A közlekedéstervezésben a nem motorizált forgalom és a tömegközlekedés előnyben részesítése. 1997. évi LXXVIII. tv., 1988. évi I. tv., 96/2002. (V. 5.) Korm. r., 253/1997.(XII. 20.) Korm. r., 30/1988. (IV. 21.) MT r., 12/1983. (V. 12.) MT r., 8/2002. (III. 22.) KöM-EüM egy. r., 15/2000. (XI. 16.) KöViM r., 20/1984. (XII. 21.) KM r., 2044/2003. (III.14.) Korm. h.	1., 18.	Az évben létesített településeket elkerülő utak hossza (km). Kerékpárutak hossza (km).
4.3.2	Városi és agglomerációs tömegközlekedés fejlesztése, minőségének számottevő javítása	A tömegközlekedés fenntartása, fejlesztése energiatakarékos és környezetbarát járműpark kialakításával. A szükséges rekonstrukciók és járműcserék elvégzése. A környezeti szempontból kedvezőbb tömegközlekedési módok arányának növelése. Tömegközlekedés-szervezési intézkedések alkalmazása.	1., 18.	Helyi tömegközlekedés teljesítménye (utaskm).
4.3.3	Védelmi beruházások a káros hatások terjedésének megakadályozása érdekében, ezek között zajvédelmi műtárgyak, zajcsökkentő elemek építése	Műszaki jellegű feladatok. A kritikus zajterhelésű lakott területeken passzív zajvédelmi rendszereket (pl. zajvédő falak, illetve növényzet telepítése, szigetelés stb.) kell kialakítani. 1997. évi LXXVIII. tv., 1997. évi LIV. tv., 1995. évi LIII. tv., 96/2002. (V. 5.) Korm. r., 253/1997.(XII. 20.) Korm. r., 12/1983. (V. 12.) MT r., 8/2002. (III. 22.) KöM-EüM egy. r., 20/1984. (XII. 21.) KM r.	15., 18.	Zajvédelmi beruházások (Ft). Zajcsökkentő létesítménnyel, passzív védelemmel ellátott útszakasz hossza (km).

4.3 KÖZLEKEDÉSI EREDETŰ TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETI PROBLÉMÁK CSÖKKENTÉSE, ELSŐSORBAN A VÁROSOK SŰRŰN LAKOTT TERÜLETEIN

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, <u>Finan-</u> <u>szírozó</u>	Határidő/ Ütemezés
4.3.1	ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSTERVEZÉS, -SZERVEZÉS ÉS -IRÁNYÍTÁS A VÁROSI BELTERÜLETEK ÉS ELSŐSORBAN A VÁROSKÖZPONTOK FORGALMÁNAK CSÖKKENTÉSE ÉRDEKÉBEN			
4.3.1.1	Településeket elkerülő utak építése	A közúthálózat fejlesztése keretében az útvezetés tervezésénél gondoskodni kell a települések belterületeinek elkerüléséről.	<u>GKM</u>	folyamatos
4.3.1.2	Kerékpárút hálózat fejlesztés	A kerékpáros közlekedés részarányának növelése, a forgalombiztonsági helyzet javítása, turizmus fejlesztése. Helyi kerékpárforgalmi hálózatok kialakítása. A kerékpár-közlekedési program folytatása.	<u>KvVM,</u> <u>BM,</u> <u>GKM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.3.1.3	Forgalomcsökkentést elősegítő intézkedések bevezetésének támogatása	A forgalom belterületről, a legnagyobb igénybevételnek kitett csomópontokról történő elvezetésére forgalomszervezési intézkedéseket (pl. gyalogosövezetek, sétálóutca, csillapított forgalmú zónák kialakítása, stb.) kell tenni. A belső, történelmi városmagokban forgalomkorlátozást, forgalmi tilalmat kell bevezetni. A forgalomszervezési intézkedések során ügyelni kell arra, hogy a forgalom más területen se okozzon határértéken túli környezetterhelést. A közlekedéstervezésben a nem motorizált forgalom és a tömegközlekedés előnyben részesítése. Útdíjak bevezethetőségének vizsgálata a sűrűn lakott, forgalommal terhelt városi zónákban.	<u>GKM,</u> <u>BM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.3.1.4	Városok teljes parkolási rendszerének felülvizsgálata, a P+R rendszerek tervezése és kialakítása	A városi tömegközlekedés fejlesztésével párhuzamosan megfelelő méretű parkolóhelyet kell biztosítani az átszálláshoz a P+R rendszer alkalmazásával. A parkoló hálózatot a tömegközlekedési csomópontokhoz, végállomásokhoz kell igazítani. Ezen intézkedések megvalósítását alapozza meg a városok teljes parkolási rendszerének felülvizsgálata.	<u>BM,</u> <u>Ö,</u> <u>GKM</u>	folyamatos
4.3.2	VÁROSI ÉS AGGLOMERÁCIÓS TÖMEGKÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE, MINŐSÉGÉNEK SZÁMOTTEVŐ JAVÍTÁSA			
4.3.2.1	A tömegközlekedés támogatási rendszerének környezetvédelmi alapokon történő átalakítása	A tömegközlekedés támogatását úgy kell szabályozni, hogy a legsúlyosabb környezeti helyzetben levő körzetekben, településeken több kedvezményt kapjon a tömegközlekedés.	<u>PM,</u> <u>GKM,</u> <u>BM</u>	2007
4.3.2.2	A városi tömegközlekedés teljes integrációjának kialakítása,	Az intézkedés célja a különböző tömegközlekedési formák együttműködése, átjárhatóság biztosítása az egyes formák között (pl. vasút és autóbusz). Ennek	<u>GKM,</u> <u>BM,</u>	2007

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, <u>Finan-</u> <u>szírozó</u>	Határidő/ Ütemezés
	közlekedési szövetségek, tarifaközösség kialakítása.	érdekében egy adott közigazgatási egységen belül ugyanazzal a jeggyel vagy bérlettel igénybe lehetne venni bármelyik tömegközlekedési formát.	Ö, G	
4.3.2.3	A vasút fejlesztése a fővárosi, helyi és városkörnyéki tömegközlekedés javítására	A vasútvonalak és a járműállomány fejlesztése egyaránt szükséges ahhoz, hogy a vonatközlekedés alkalmassá váljon helyi tömegközlekedési igények ellátására is. A feladat finanszírozása a 2.3.1.2. és a 2.3.3.1 feladat keretében történik.	<u>GKM</u>	folyamatos
4.3.2.4	A városi közlekedési vállalatok járműcseréjének, járműállomány-növelésének támogatása	A nehéz anyagi helyzetben levő közlekedési vállalatok járműállomány fejlesztésének támogatása.	<u>GKM</u> , <u>BM</u> , <u>Ö</u>	folyamatos
4.3.2.5	A helyi tömegközlekedés infrastrukturális feltételeinek és a szolgáltatások színvonalának javítása	A kultúrált, kellemes feltételek megteremtésének biztosítása. Szükség van egy korszerű járműpark mellett, az utazás egyéb infrastrukturális (pl. megállók, átszállóhelyek, állomások, intermodális csomópontok) elemének fejlesztésére is, mely a megfelelő épületállományon túl, magas és sokrétű szolgáltatás nyújtására is képes.	<u>GKM</u> , <u>MEH</u> , <u>G</u> , <u>Ö</u> <u>BM</u>	folyamatos
4.3.3	VÉDELMI BERUHÁZÁSOK A KÁROS HATÁSOK TERJEDÉSÉNEK MEGAKADÁLYOZÁSA ÉRDEKÉBEN, EZEK KÖZÖTT ZAJVÉDELMI MŰTÁRGYAK, ZAJCSÖKKENTŐ ELEMÉK ÉPÍTÉSE			
4.3.3.1	A zaj- és rezgéscsökkentési lehetőségek fejlesztése	A zaj- és rezgéscsökkentési célú beruházások közgazdasági eszközökkel történő támogatási rendszerének kidolgozása, a zaj- és rezgéscsökkentési intézkedések szabályozási rendszerének korszerűsítése, az ellenőrzés hatékonyságának javítása.	<u>KvVM</u> , <u>GKM</u>	folyamatos
4.3.3.2	Zaj- és rezgéscsökkentő intézkedések megvalósítása	A közlekedési zaj- és rezgésforrások forgalomszabályozás, forgalomszervezés útján történő, illetve primer (forrásnál történő beavatkozás, pl., csendes burkolatok kialakítása) és szekunder zaj- és rezgéscsökkentési intézkedéseket (pl. zajvédő töltések, falak, speciális anyagok beépítését, épületek passzív védelmét) kell alkalmazni. A feladat elsődleges célja a 75 dBA feletti zajterhelések mérséklése – és amennyiben lehetséges, megszüntetése.	<u>GKM</u> , <u>BM</u> , <u>KvVM</u> , <u>Ö</u> , <u>G</u>	folyamatos
4.3.3.3	Reptéri zaj csökkentése	Repülőterek környezetének zajcsökkentése érdekében leszállási díj bevezetése	<u>KvVM</u> , <u>GKM</u>	2006

4.4 ÉPÍTETT KÖRNYEZETI ELEMÉK MEGFELELŐ ÁLLAPOTÁNAK BIZTOSÍTÁSA, AZ ÉPÍTETT ÉRTÉKEK VÉDELME

	Operatív célkitűzés	Tartalmi leírás, valamint EU és hazai jogszabályi kapcsolódás	Kapcsolódás az NKP-II célkitű- zéseihez	Mutatók
4.4.1	Meglévő épületek, építmények állapotának javítása, elsősorban a lakófunkciójú területeken	Településrészek komplex szemlélet alapján történő rehabilitációja az összkép megőrzésének érdekében, különösen figyelve a zöldterületek nagyságának növelésére. 2000. évi XXVI. tv., 1997. évi LXXVIII. tv., 1997. évi LIV. tv.	18.	Felújított épületek száma (db).
4.4.2	Építészeti és műemléki értékek védelme, állagmegőrzése	Fontos feladat a Világörökség településekhez kapcsolódó kulturális elemeinek, az országosan védett, illetve csak helyi védelem alá (vagy védelem alá nem tartozó) építészeti, műemléki értékek, védett ingatlanok védelme, megőrzése és ezzel együtt a településkép megóvása. 2001. évi LXIV. tv., 2000. évi XXVI. tv., 1997. évi LXXVIII. tv., 1997. évi LIV. tv., 1985. évi 21. tvr.	18.	Védelemre, állagmegőrzésre fordított összeg (Ft).
4.4.3	A városkép védelme új, városképileg idegen, igénytelenül kialakított épülettípusok terjedése ellen a városok egészében, de elsősorban a történelmi városrészekben	A komplex folyamatokat tükröző településkép megőrzése, összhangjának megóvása, az új létesítmények építéséhez épület és építményminták kidolgozása. Ehhez szükséges az engedélyezési eljárás szigorítása, szabályozási-tervezési segédlet kialakítása. 2000. évi XXVI. tv., 1997. évi LXXVIII. tv., 1997. évi LIV. tv.	18.	Szabályozási, tervezési segédlet kialakításának száma (db).

4.4 ÉPÍTETT KÖRNYEZETI ELEMELK MEGFELELŐ ÁLLAPOTÁNAK BIZTOSÍTÁSA, AZ ÉPÍTETT ÉRTÉKEK VÉDELME

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, <u>Finan-</u> <u>szírozó</u>	Határidő/ Ütemezés
4.4.1	MEGLÉVŐ ÉPÜLETEK, ÉPÍTMÉNYEK ÁLLAPOTÁNAK JAVÍTÁSA, ELSŐSORBAN A LAKÓFUNKCIÓJÚ TERÜLETEKEN			

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, Finan- szírozó	Határidő/ Ütemezés
4.4.1.1	Romló állapotú és alacsony státuszú településrészek és épületek rehabilitációja	A településrészek rehabilitációs programját úgy kell kialakítani, hogy az egyes negyedeket (pl városok lakófunkciójú tömbházas városrészei; lakótelepek; stb.) komplexen kezelje: a több szempontú rehabilitáció megfelelő megoldást kínál a társadalmi, esztétikai, zöldfelületi, műszaki-építési, környezetbarát közlekedési lehetőségek kiaknázására az egész városnegyed vagy településrész összképének megőrzésével.	<u>MeH,</u> <u>BM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.4.1.2	Közterületek rekonstrukciója, rehabilitációja	A közterület-használat környezetközpontú változásának elősegítése. Az utak, közintézmények, emlékhelyek, temetők, közművek által elfoglalt helyek, stb. fejlesztése. Törekedni kell a zöldfelületi funkció integrálására és településképhez való illeszkedésre. Ez még fokozottabb elvárást jelent a történelmi településrészekben, a lakótelepeken, az ipari rehabilitáció területein, és a kertvárosi lakónegyedekben.	<u>BM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.4.2	ÉPÍTÉSZETI ÉS MŰEMLÉKI ÉRTÉKEK VÉDELME, ÁLLAGMEGŐRZÉSE			
4.4.2.1	Történelmi településrészek rekonstrukciója	Az építészeti, műemléki értékek megőrzése a településképp megőrzésével együtt valósulhat meg. Különösen jelentős ez a történelmileg egyedülálló építészeti és műemléki együttesek esetében. Ezek csoportos megjelenése a településrész komplex kezelését (társadalmi, településszerkezeti, természeti, kulturális, stb.), rekonstrukcióját igényli.	<u>NKÖM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.4.2.2	Helyi védelem alá helyezett épületek, utcaképek értékőrző felújításának támogatása a települések központi területein	A településeken, azok társadalmi, gazdasági élete során kialakult több, a helytörténet szempontjából jelentős épület (pl híres szülőházak, középületek), utcakép (pl. néprajzi falutípusok) található, melynek eredeti állapotában való megőrzése, a nemzeti értékek közé emelése csak a felújításukkal valósítható meg.	<u>NKÖM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.4.2.3	A Világörökség kulturális részének védelme	A Világörökség egyezmény végrehajtása. A Világörökség településekhez köthető kulturális elemeinek védelme, megóvása.	<u>NKÖM</u>	folyamatos
4.4.3	A VÁROSKÉP VÉDELME ÚJ, VÁROSKÉPILEG IDEGEN, IGÉNYTELENÜL KIALAKÍTOTT ÉPÜLETTÍPUSOK TERJEDÉSE ELLEN A VÁROSOK EGÉSZÉBEN, DE ELSŐSORBAN TÖRTÉNELMI VÁROSRÉSZEBEN			
4.4.3.1	A történelmi településmagok, városrészek védelmét biztosító szabályozás bevezetése	A szabályozás lényeges eleme, hogy az értékes településképpben ne lehessen engedélyezni olyan épületek létesítését, amely módosítja a településképi összhangot. Ez független lehet magának az épületnek a tetszetősségétől, a lényeges elem az illeszkedés kell, hogy legyen. Az illeszkedés nemcsak az épületekkel való összhangot, de a településrész morfológiájához, szerkezetéhez való megfelelést is jelenti.	<u>MeH,</u> <u>NKÖM,</u> <u>Ö</u>	2006
4.4.3.2	Tervezési segédletek,	Az illeszkedéshez szükséges segédletek elkészítése, melyek tervezési	<u>MeH,</u>	2006

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, <u>Finan-</u> <u>szírozó</u>	Határidő/ Ütemezés
	illeszkedést biztosító épület és építmény minták kidolgozása	iránymutatásként funkcionálnak.	<u>NKÖM</u> <u>Ö</u>	

4.5 TISZTA, JÓ KÖZÉRZETET SEGÍTŐ VÁROSI KÖRNYEZET BIZTOSÍTÁSA

	Operatív célkitűzés	Tartalmi leírás, valamint EU és hazai jogszabályi kapcsolódás	Kapcsolódás az NKP-II célkitű- zéseihez	Mutatók
4.5.1	Köztisztaság javítása, az eszközrendszer fejlesztése	A szemét, por, lomb és egyéb szennyezések felszámolására a köztisztaság megszervezése, fejlesztése (gyűjtésével, kezelésével összefüggő eszközállomány fejlesztése). 2000. évi XLIII. tv., 1/1986. (II. 21.) ÉVM-EüM egy. r.	15., 18.	Tisztított közterületek nagysága (m ²), ebből rendszeresen géppel (m ²).
4.5.2	Az utcakép javítása	Az esztétikus települési környezet biztosítása. A közterületeken elhelyezett hirdetésmények, építmények engedélyezésének szigorítása. 1997. évi LXXVIII. tv., 1997. évi LIV. tv., 1995. évi LIII. tv.	18.	Intézkedések (utcaképet rontó, felszámolt építmények) száma (db).

4.5 TISZTA, JÓ KÖZÉRZETET SEGÍTŐ VÁROSI KÖRNYEZET BIZTOSÍTÁSA

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, <u>Finan-</u> <u>szírozó</u>	Határidő/ Ütemezés
4.5.1	KÖZTISZTASÁG JAVÍTÁSA, AZ ESZKÖZRENDSZER FEJLESZTÉSE			
4.5.1.1	A települési közterületek köztisztaságának fejlesztése	Az elhagyott hulladékot, amennyiben tulajdonosa nem ismert, az önkormányzatnak kell begyűjtenie és kezelnie. A lakosság által a közterületeken okozott (pl. szemét) és	<u>BM</u> , <u>KvVM</u> ,	folyamatos

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, <u>Finan-</u> <u>szírozó</u>	Határidő/ Ütemezés
		egyéb más természetes (pl. por, hó, lomb stb.), illetve mesterséges szennyeződések okoznak a köztisztaság keretében megoldandó feladatot. Ezek eltávolítási, gyűjtési és kezelési feladatainak megfelelő színvonalú, környezetbarát elvégzéséhez a meglévő eszközök korszerűsítése, fejlesztése szükséges.	<u>Ö</u>	
4.5.1.2	A köztisztaság szempontjából kiemelten rossz állapotú településrészek támogatása	A települések között és azon belül is (lásd pl. Budapest egyes kerületei) jelentős különbségek adódnak a köztisztaság terén. A kiemelten rossz állapotú települések, településrészek köztisztaságának javítását külön pénzeszközök biztosításával szükséges megoldani.	<u>BM</u> , <u>Ö</u>	folyamatos
4.5.2	AZ UTCAKÉP JAVÍTÁSA			
4.5.2.1	Vizuális környezetszennyezés elleni fellépés	Az utcakép javításához hozzájárul a hirdetmények, építmények engedélyezésének szigorítása, az engedély nélkül elhelyezett reklámhordozók eltávolítása, az utcaképet rontó építmények (pl. bódék) lebontása.	<u>BM</u> , <u>Ö</u>	folyamatos

4.6 BELTERÜLETI VÍZRENDEZÉS, CSAPADÉKVÍZ-ELVEZETÉS, -HASZNOSÍTÁS

	Operatív célkitűzés	Tartalmi leírás, valamint EU és hazai jogszabályi kapcsolódás	Kapcsolódás az NKP-II célkitű- zéseihez	Mutatók
4.6.1	Ingatlanok és infrastruktúra védelme a vízkárok ellen	Egységes települési vízrendezési tervek kialakítása, illetve felülvizsgálata, a tervek végrehajtása. Cél az ingatlanok és az infrastruktúra védelme, és a helyben keletkező vagy oda érkező vizek megtartása, hasznosítása. El kell végezni a tervek szerint a települési vízrendszer rekonstrukcióját, biztosítani kell karbantartását. 1990. évi LXV, 1991. évi XXXIII. tv., 1995. évi LVII. tv., 224/1999. (XII. 30.) Korm. rend., 2001. évi LXXI. tv., 1094/2003. (IX. 9.) Korm. hat.	5., 18.	Vízkár ellen védett ingatlanok száma (db) Vízkár ellen védett infrastruktúra (pl. vonalas létesítmények) területe (m ²)

	Operatív célkitűzés	Tartalmi leírás, valamint EU és hazai jogszabályi kapcsolódás	Kapcsolódás az NKP-II célkitű- zéseihez	Mutatók
4.6.2	Csapadékvíz lehetőség szerinti hasznosítása	Az egységes vízrendezési tervbe integrálva meg kell oldani a csapadékvizek környezetbarát hasznosítását. A csapadékvíz-hálózatot szükség esetén fejleszteni, rekonstruálni kell, a létesítményeket rendszeresen karban kell tartani. 1990. évi LXV, 1991. évi XXXIII. tv., 1995. évi LVII. tv., 38/1995. (IV. 5.) Korm. r., 224/1999. (XII. 30.) Korm. r., 2001. évi LXXI. tv., 1094/2003. (IX. 9.) Korm. hat.	5., 18.	Megfelelő csapadékvíz elvezetéssel ellátott területek nagysága (m ²) Hasznosított csapadékvíz mennyisége (m ³)
4.6.3	Települési vízfolyások minőségének védelme	A Nemzeti Települési Szennyvíz-elvezetési és -tisztítási Megvalósítási Programmal összhangban, ahhoz illeszkedve ki kell dolgozni, illetve be kell tartani a települések vizeinek jó állapota megőrzésére vonatkozó programot, jogszabályokat. Szükség esetén rehabilitációs programot kell indítani. 54/1995. (V. 10.) Korm. r., 37/1999. (II. 26.) Korm. r., 224/1999. (XII. 30.), Korm. r., 25/2002. (II. 27.) Korm. r., 174/2003. (X. 28.) Korm. r., 38/1995. (IV. 5.) Korm. r.	3., 14., 18.	Települési vizek minőségének javulása (az I-IV. kategórián belüli elmozdulás aránya %-ban kifejezve, országos viszonylatban)

4.6 BELTERÜLETI VÍZRENDEZÉS, CSAPADÉKVÍZ-ELVEZETÉS, -HASZNOSÍTÁS

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, <u>Finan-</u> <u>szírozó</u>	Határidő/ Ütemezés
4.6.1	INGATLANOK ÉS INFRASTRUKTÚRA VÉDELME A VÍZKÁROK ELLEN			
4.6.1.1	Egységes települési vízrendezési tervek megalkotása, illetve	Az Ötv. alapján a belterületi vízrendezés, illetve csapadékvíz elvezetés kötelező helyi önkormányzati feladat. Ugyanakkor a települési (bel- és külterületi) vízrendezés (ide	<u>BM,</u> <u>KvVM,</u>	2006

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, Finan- szírozó	Határidő/ Ütemezés
	felülvizsgálata, illesztése más helyi tervekhez	értve a csapadékvíz elvezetést) nem elválasztható az országos szintű feladatokról, amiért a Vízügy felel. Egységes települési vízrendezési programokat kell készíteni vagy a meglévőket felülvizsgálni, és ezekben megfelelően lehatárolni az egyes intézmények hatásköreit. A vízrendezés elve: az ingatlanokat és az infrastruktúrát meg kell védeni a keletkező és érkező vizektől (belvíz, árvíz, csapadék), ugyanakkor a védelmi rendszernek a lehető legnagyobb mértékben lehetőséget kell adnia a vizek hasznosítására, visszatartására helyben, rendezett körülmények között. A tervek beilleszthetők a helyi környezetvédelmi programokba, illetve településrendezési programokba is. A területhasználat meghatározásánál figyelembe kell venni a víz általi veszélyeztetettséget és a kockázatos helyeken (előntéssel veszélyeztetett területeken) tiltani kell az építkezést, meg kell vizsgálni a meglévő ingatlanok, infrastruktúra kiváltásának lehetőségét.	<u>Ö</u>	
4.6.1.2	A települések belvíz és árvíz elleni védelmi rendszerének rekonstrukciója	Az elkészült vagy felülvizsgált terveknek megfelelő rekonstrukciós munkák elvégzése a települési vízrendszeren. Szükséges az ehhez kapcsolódó állami finanszírozási rendszer felülvizsgálata. Az ingatlanok tulajdonosait mind nagyobb mértékben be kell vonni a rekonstrukciós munkákba (pl. ingatlan előtti árok tisztítása) a felelősségérzet növelése és a költségek megosztása érdekében.	<u>BM,</u> <u>KvVM,</u> <u>Ö</u>	2007
4.6.1.3	A települések belvíz és árvíz elleni védelmi rendszerének karbantartása	A vízvédelmi létesítményeket rendszeresen karban kell tartani, minimum évente egyszer állapotukat felül kell vizsgálni. A tulajdonosokat fokozódó mértékben be kell vonni a karbantartásba.	<u>BM,</u> <u>KvVM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.6.2	CSAPADÉKVÍZ LEHETŐSÉG SZERINTI HASZNOSÍTÁSA			
4.6.2.1	A települési csapadék hasznosíthatóságára vonatkozó tervek készítése és integrálása a települési vízrendezési tervekbe	Az egységes vízrendezési tervek (4.1.6.1) részeként tervet kell készíteni arra, hogy a helyben keletkező csapadékvizek milyen módon hasznosíthatók helyben a legegyszerűbben, javítva a település vízháztartását és környezeti állapotát. Előnyben kell részesíteni a csapadékvíz elvezetését árokban a beton- (műanyag-)csatornák helyett, hiszen egy árok egyben „vizes élőhely” is. Meg kell vizsgálni kisebb csapadékvíz-tározó tavak, tavacsák kialakításának lehetőségét. A hasznosításnál figyelembe kell venni a csapadékvíz minőségét – ettől függően akár mezőgazdasági hasznosításra is kerülhet. A csapadékvíz hasznosíthatósága érdekében előnyben kell részesíteni a települési vízrendezésben az elválasztott rendszerű csatornák alkalmazását.	<u>BM,</u> <u>KvVM,</u> <u>Ö</u>	2006

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, Finan- szírozó	Határidő/ Ütemezés
4.6.2.2	Csapadékvíz hasznosítására alkalmas rendszer kialakítása, illetve rekonstrukciója	Az elkészült vagy felülvizsgált terveknek megfelelő rekonstrukciós munkák elvégzése a csapadékvíz elvezető hálózaton. Szükséges az ehhez kapcsolódó állami finanszírozási rendszer felülvizsgálata. Az ingatlanok tulajdonosait mind nagyobb mértékben be kell vonni a rekonstrukciós munkákba (pl. ingatlan előtti árkok tisztítása) a felelősségérzet növelése és a költségek megosztása érdekében.	<u>BM,</u> <u>KvVM,</u> <u>Ö</u>	2007
4.6.2.3	Csapadékvíz hasznosítására alkalmas rendszer karbantartása	A létesítményeket rendszeresen karban kell tartani, minimum évente egyszer állapotukat felül kell vizsgálni. A tulajdonosokat fokozódó mértékben be kell vonni a karbantartásba.	<u>BM,</u> <u>KvVM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.6.3	TELEPÜLÉSI VÍZFOLYÁSOK MINŐSÉGÉNEK VÉDELME			
4.6.3.1	Önkormányzati tulajdonú vízfolyások jó állapotának megőrzése	A Nemzeti Települési Szennyvíz-elvezetési és -tisztítási Megvalósítási Programmal összhangban, ahhoz illeszkedve ki kell dolgozni, illetve be kell tartani a települések vizeinek jó állapota megőrzésére vonatkozó programot, jogszabályokat. Az önkormányzati tulajdonú vízfolyások védelméhez normatív támogatást kell rendelni. Gondoskodni kell az illegális szennyvezetések szigorú szankcionálásáról.	<u>BM,</u> <u>KvVM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos
4.6.3.2	Önkormányzati tulajdonú vízfolyások rehabilitációja	A rossz állapotú vizek minőségének javítása rehabilitáció útján, a Nemzeti Települési Szennyvíz-elvezetési és -tisztítási Megvalósítási Programmal összhangban. Az önkormányzatok számára biztosítani kell a megfelelő állami források rendelkezésre bocsátását.	<u>BM,</u> <u>KvVM,</u> <u>Ö</u>	folyamatos

4.7 HORIZONTÁLIS FELADATOK

	Operatív célkitűzés	Tartalmi leírás, valamint EU és hazai jogszabályi kapcsolódás	Kapcsolódás az NKP-II célkitű- zéseihez	Mutatók
4.7.1	Kutatás-fejlesztési feladatok	A akcióprogram megvalósulását elősegítő kutatási-fejlesztési feladatok. A cél olyan település kialakítási lehetőségek kutatása, melyek eleget tesznek a fenntartható fejlődés elvének és az élehető városok követelményének.	1., 6., 14., 15., 18.	K+F tevékenységre fordított összeg (Ft).

	Operatív célkitűzés	Tartalmi leírás, valamint EU és hazai jogszabályi kapcsolódás	Kapcsolódás az NKP-II célkitű- zéseihez	Mutatók
		Ennek érdekében a problémákat több szinten kezelő kutatásokat kell végezni.		
4.7.2	Szemléletformálás (a köztisztaság javítása, a közlekedési szokások alakítása)	A lakosság tájékoztatására, ismereteinek tágítása, a környezeti-települési gondok bemutatása, csökkentésének, megelőzési módjainak folyamatos jelleggel történő ismertetése.	1., 15., 18.	Nem mérhető
4.7.3	A közösségi döntéshozatalt elősegítő jogszabályi és eljárási változtatások	A lakosságnak mindinkább lehetővé kell tenni, hogy átláthassa és részt vehessen az őt érintő döntésekben. E szempontból át kell tekinteni a jelenlegi jogszabályrendszert és eljárási gyakorlatot, a szükséges változtatásokat meg kell tenni.		Közösségi tervezést megvalósító önkormányzatok száma (db), érintett lakosok száma (fő)

4.7 HORIZONTÁLIS FELADATOK

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, <u>Finan-</u> <u>szírozó</u>	Határidő/ Ütemezés
4.7.1	KUTATÁS-FEJLESZTÉSI FELADATOK			
4.7.1.1	Kutatás indítása a településeken belüli és településkörnyéki területek közlekedési igényeinek csökkentésére, környezetkímélő közlekedési rendszerek kialakítására	A 4.1.3. operatív cél elérését segítő kutatás.	<u>GKM</u>	2006
4.7.1.2	Környezetbarát megoldások kutatása a lakótelep rekonstrukciós programjához	A 4.4.1. operatív cél megvalósulásához köthető kutatás.	<u>MeH,</u> <u>BM,</u> <u>Ö</u>	2008
4.7.1.3	"A jövő háza": Az épületek	Az úgynevezett „ökoházak” továbbfejlesztése, az ezek során elért eredmények	<u>MeH,</u>	folyamatos

A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA

	Feladat	A feladat tartalma	Felelős, Finan- szírozó	Határidő/ Ütemezés
	tervezési, létesítési, felújítási és üzemeltetési módszereinek fejlesztése az ökohatékony és az életciklus-elemzés segítségével	hagyományos építkezések tervezéséhez történő átvételét elősegítő javaslatok, eljárások kidolgozása.	<u>KvVM</u>	
4.7.2	SZEMLELETFORMÁLÁS (A KÖZTISZTASÁG JAVÍTÁSA, A KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK ALAKÍTÁSA)			
4.7.2.1	Szemléletformálási programok a köztisztaság javítására	A köztisztaság biztosításában a lakosság szemléletformálása elsősorban megelőzési célokat szolgál.	<u>OM</u> , <u>KvVM</u> , <u>Ö</u>	folyamatos
4.7.2.2	Szemléletformálási programok a környezetbarát közlekedési szokások elterjesztésére	A jelentős személygépkocsi forgalom negatív hatásainak elterjesztése (pl. autómentes nap megszervezése, stb.) fontos eleme az irracionális autóhasználat csökkentésének. A környezetbarát közlekedési módok pozitív elemeinek bevezetése a köztudatba.	<u>OM</u> , <u>KvVM</u> , <u>Ö</u>	folyamatos
4.7.3	A KÖZÖSSÉGI DÖNTÉSHOZATALT ELŐSEGÍTŐ JOGSZABÁLYI ÉS ELJÁRÁSI VÁLTOZTATÁSOK			
4.7.3.1	A közösségi döntéshozatalt elősegítő jogszabályi és eljárási változtatások érdekében szükséges feltáró kutatások	A lakosság bevonását ma akadályozó jogi és eljárási (gyakorlati problémák feltárására irányuló kutatás.	<u>BM</u> , <u>KvVM</u> , <u>FVM</u> , <u>Ö</u>	folyamatos
4.7.3.2	Közösségi tervezés megvalósítási rendszerének kidolgozása	A kutatás eredményei alapján a közösségi tervezés, közösségi döntéshozatal hatékony formáira vonatkozó módszertani ajánlás kidolgozása, valamint a szükséges jogszabályi módosítások végrehajtása.	<u>BM</u> , <u>KvVM</u> , <u>FVM</u> , <u>Ö</u>	folyamatos

FORRÁSOK

Felhasznált irodalom

- Ajánlások Budapestért. Mit várunk az önkormányzatoktól 1998 és 2002 között? Levegő Munkacsoport. Budapest, 1998. szeptember.
- Az államháztartás ökoszociális reformjának szükségessége és lehetőségei. Ajánlások a 2004. évi költségvetéshez. Szerk. Lukács András és Szabó Zoltán. Levegő Munkacsoport, Budapest, 2003.
- Az Országgyűlés 83/1997. (IX. 26.) OGY határozata a Nemzeti Környezetvédelmi Programról
- Babós Gyula (2001): Kereskedelmi létesítmények közlekedési hatásai. In: Városi közlekedés, 2001/2.
- Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombácz Endre – Zsikla György (2001): Gondolatok közlekedés-fejlesztési programok stratégiai környezeti vizsgálatának készítése kapcsán. A cikk a szerzőknek „A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata” az ÖKO Rt-ben készített hosszabb tanulmány gondolati megalapozó munkarészei alapján készült. Budapest, 2001.december 30.
- Fleischer Tamás (1996): Városi közlekedési kérdések környezetbarát megközelítése. Előadás a Mátrafüreden 1996. június 26-28 között rendezett II. Városi Útgazdálkodási Konferencián.
- Fleischer Tamás (1999a): Közlekedés – környezet, Európai Unió. Előadás a HUNGEXPO kérésére 1999. május 14-én az INDUSTRIA99 kiállítás európa standján
- Fleischer Tamás (1999b): Térségek és közúti hálózatok. Kézirat, 1999.
- Fleischer Tamás (2000): A közlekedést leginkább a forgalom akadályozza. In: A természet romlása, a romlás természete. Szerk. Gadó György Pál. Föld Napja Alapítvány, 2000.
- Fleischer Tamás (2003): A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. Előadás a Pest Megyei Közútkezelő Kht, az Uvaterv és a Közlekedéstudományi Egyesület támogatásával 2002.szeptember 11-13 között „Környezettudatos gazdálkodás a közutakon ”címmel Budapesten rendezett 30. Ütügyi Napokon.
- Fleischer Tamás (2003): Pest megye struktúra-terve light változat – fenntartható scenárió vázlata. Készült Pest megye struktúratervének kidolgozásához közbenső munkaanyagként.
- Glatz Ferenc (sz.) (2000): Közlekedési rendszerek és infrastruktúrák. MTA, Budapest, 2000.
- HAYER (2003): A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége növelésének lehetőségei a nemzetközi szakirodalom alapján (HAYER). Témafelelős: Fleischer Tamás. A kutatásban közreműködtek: Bajnai László, Bakács András, Fleischer Tamás, Futó Péter, Köller László, Léderer Károly, Réthelyi Zsolt, Somai Miklós, Török Ádám, Túry Gábor. Készült a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium részére. MTA Világgazdasági Kutatóintézet.
- Hugo Priemus (2000): Barnamezős területek felújítása és várospolitikai Nyugat-európában; Hollandia példája. In: Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ, 2000.
- Kajner Péter (szerk.) (2003): A Jövő Nemzedékek Képviselője jelentése III – 2002. Védjegyet, 2002.

- Kajner Péter (szerk.) (2004): A Jövő Nemzedékek Képviselte jelentése IV – 2003. Védegylet, 2004.
- Kajner Péter (szerk.) (2002): Növekedés vagy fejlődés? Állásfoglalás Budapest jövőjéről. Védegylet füzetek, 2002.
- Karl Alvarez (2000): A barnamezők és rozsdaovezetek gazdasági újjáélesztési programja az Egyesült Államokban. In: Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ, 2000.
- Ken Baar (2003): Jogi eszközök a városközpontok megőrzésére és a külvárosi bevásárlóközpontok terjeszkedésének megállítására. (Területfelhasználási törvényalkotás és az összeférhetetlenségi kérdések kezelése a területfelhasználási döntéshozatal során) Falu – város – régió, 2003/2.
- Kerekes Sándor – Szilágyi János (1999): A környezeti menedzsment közgazdasági eszközei Környezetvédelmi kiskönyvtár 2. Közgazdasági és jogi könyvkiadó, Budapest, 1999.
- Kéthelyi József (2001): A Budapesti Közlekedési Szövetség előkészítésének helyzete és a továbblépés nehézségei. In: Városi közlekedés, 2001/2.
- Kiss Károly – Lukács András (szerk., 2003): Uniós csatlakozás – közlekedés – környezet. Kiadja a Levegő Munkacsoport. Budapest, 2003.
- Koncepció (1994) A Magyar Köztársaság közlekedéspolitikai koncepciója. Közlekedési Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, 1994.
- Kóródy Péter (1999): A településrendezési tervek véleményeztetésének és jóváhagyásának demokratizmusa. BME Urbanisztika Tanszék, Városépítés – városgazdaság szakmérnök tanfolyam, záró szakdolgozat.
- Koszorú Lajos (2000): A budapesti rozsdaovezet kialakulása és perspektívái. In: Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ, 2000.
- Kozma Gábor (2001): Önkormányzati beruházások az 1990-es évtizedben. Falu – város – régió, 2001/8.
- Lukács András – Beliczay Erzsébet (2000): A városi terjeszkedés hajtóerői Magyarországon. In: Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ, 2000.
- Lukács András (2000): A főútvonalak lezárásának hatásai a forgalomra. In: Lélegzet, 2000/7-8.
- MAKK (1999): Az ipari fejlesztéseket akadályozó környezetszennyezések kármentesítésének finanszírozási lehetőségei. Készült a Gazdasági Minisztérium részére. MAKK, 1999.
- MAKK (2000): A hatályos utasítás és ellenőrzés típusú környezetvédelmi szabályozás egyes kiemelt területeinek teljes körű hatáselemzése. A Magyarországot érintő nemzetközi tranzitforgalom környezetkímélő lebonyolítását lehetővé tevő politikai eszközök vizsgálata. Témavezető: Kajner Péter. Szerzők: Bachmann Dóra, Bela Györgyi, Kajner Péter, Révész Éva, Szabó Adrienne, Valené Kelemen Ágnes. Készült a Környezetvédelmi Minisztérium megbízásából. MAKK, Budapest, 2000.
- Miklóssy Endre (2000): Budapest, Budapest... Tíz év a rendszerváltásból. In: Magyar Szemle, 2000. 5-6. szám.
- Miklóssy Endre (2001): Ajánlás a települési önkormányzatok környezetgazdálkodási felelősségének a javítására. Falu – város – régió, 2001/7.
- Miklóssy Endre (2002): Agglomerációs tervre várva. In: Élet és tudomány, LVII. évf. 26. szám, 2002. június 28.
- Miklóssy Endre (2002): Áttört városhatárok. In: Élet és tudomány, LVII. évf. 11. szám, 2002. március 15.

- Miklóssy Endre (2003): A településügy feladatai és intézményeinek javaslata. Falu – város – régió, 2003/1.
- MTA (2000): Közlekedési rendszerek és infrastruktúráik, 2000
- NKP II (2003): Magyar Köztársaság Kormánya H/4393. számú országgyűlési határozati javaslat a 2003-2008. közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Programról. Előadó: Dr. Persányi Miklós Környezetvédelmi és Vízügyi Miniszter. Budapest, 2003. július.
- 132/2003. (XII. 11.) OGY határozat a 2003-2008. közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Programról
- NKP II alapozó anyagok (2001): A Nemzeti Környezetvédelmi Program második tervezési időszakára (2003-2008) vonatkozó Herman Ottó Terv koncepciójáról. Környezetvédelmi Minisztérium. Tervezői háttér- és munkaanyagok. Budapest, 2001. március-december.
- Orosz Csaba (1994): Az utazási mód megválasztásának befolyásolási lehetőségei Budapesten, Városi közlekedés 2. szám, pp. 88-96.
- Pest megye struktúraterve 2004-2015. A struktúraváltás (átmenet, átalakulás) terve. Beszámoló. 2003. október. Pest Megye Önkormányzata Főépítészeti Iroda. Készítette: Pest Megye Struktúraterv Szakértői Konzorcium.
- Pintér László (2001): Mi a P+R rendszer valójában? In: Városi közlekedés, 2001/3.
- Dr. Radó Dezső (1997): Úgy fogy, mintha nőne... In: Lélegzet, VII. évfolyam, 5. szám, 1997. május
- Schuchmann Péter (2000): Városi terjeszkedés a budapesti agglomerációban. In: Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ, 2000.
- Sersliné Kócsi Margit (2000): A ferencvárosi városrészhabilitációról vagy városfejlesztési akcióról. In: Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ, 2000.
- Sujto Alexandra (2003): Az Európai Unió környezetvédelmi politikája a közlekedésben. In: Kiss-Lukács, 2003., 18. oldal.
- Tosics Iván (2000): A városi terjeszkedés visszaszorításának közgazdasági, jogi, intézményi eszközei és ezek hazai alkalmazásának problémái. In: Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ, 2000.
- Trend (1993): Budapest környezetbarát közlekedésfejlesztése. Témaszám: 14/1993. Trend Építőipari és Környezetvédelmi Kft. Budapest, 1993. január.
- Willem G. M. Salet (2000): Városok versenyképessége Európában. In: Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ, 2000.

További szakmai cikkek

- Milyen legyen Budapest parkolási stratégiája? In: Lélegzet, 2003. december.
<http://www.lelegzet.hu/archivum/?2908>
- Bern: integrált parkoláspolitiká. In: Lélegzet, 2003. december.
<http://www.lelegzet.hu/archivum/?2909>
- Logisztikai lánc, úszó elosztóközpont és más megoldások. In: Lélegzet, 2003.november.
<http://www.lelegzet.hu/archivum/?2857>

A motorizációval összefüggő állami bevételek és kiadások. In: Lélegzet, 2003. október.
<http://www.lelegzet.hu/archivum/?2868>

A gyalogos közlekedés gazdasági értéke. In: Lélegzet, 2003. augusztus-szeptember.
<http://www.lelegzet.hu/archivum/?2841>

Klíma vizsgálatok a várostervezésben. In: Lélegzet, 2003. július.
<http://www.lelegzet.hu/archivum/?2818>

A városi útdíj. In: Lélegzet, 2003. június. <http://www.lelegzet.hu/archivum/?2777>

Lakáspolitikai javaslatok. In: Lélegzet, 2003. február. <http://www.lelegzet.hu/archivum/?2702>

Az infrastruktúra ésszerű fejlesztése. In: Lélegzet, 2003. február
<http://www.lelegzet.hu/archivum/?2717>

A főváros közlekedése. In: Lélegzet, 2002. december. <http://www.lelegzet.hu/archivum/?2164>

Gyerekközpontú várostervezés. In: Lélegzet, 2002. július-augusztus
<http://www.lelegzet.hu/archivum/?0077>

Ésszerűen és emberközpontúan. Lélegzet, 2003. október.

Fleischer Tamás honlapja: <http://vki3.vki.hu/~tfleisch>

Környezetvédelmi programok

Baja Város környezetvédelmi programja, tervezet, 2003. január

„Celldömölk, a jó közérzet városa” – Celldömölk Környezetvédelmi Programja, 2001.

Dunaújváros Megyei Jogú Város Települési Környezetvédelmi Programja, Felülvizsgált, aktualizált változat, 2002.

Hajdúböszörmény Város Települési Környezetvédelmi Program 2003-2008., 2003. március

Kazincbarcika Város Önkormányzatának Környezetvédelmi Programja, 2000. március

Marcali Város Környezetvédelmi Programja, 1997 augusztus-november

Mosonmagyaróvár Környezetvédelmi Programja, 2003. október

Önkormányzati és tudományos szakértők

Köszönettel tartozunk az alább felsorolt önkormányzati és tudományos szakértőknek, akik véleményükkel, javaslataikkal segítették munkánkat.

Tudományos szakértők

Beliczay Erzsébet, elnökhelyettes, Levegő Munkacsoport

Fleischer Tamás, tudományos főmunkatársa, Magyar Tudományos Akadémia Világgazdasági Kutatóintézet

Önkormányzati szakértők

Érseki Györgyné; főtanácsos, Dunakeszi Város Polgármesteri Hivatala

Kovácsné Papp Katalin; főtanácsos, Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal, Környezetvédelmi Ügyosztály

Kóródy Péter; főtanácsos, Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal, Városrendezési Ügyosztály

Magyarné Major Éva; környezetvédelmi referens, Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala

Marsay Gábor; fogalmazó, Marcali Polgármesteri Hivatala

Nagy Gyula; műszaki osztályvezető, Kazincbarcika Városi Önkormányzat Polgármesteri Hivatala

FÜGGELÉK

A Városi környezetminőség akcióprogram jelenlegi hivatalos szövege

Az alábbiakban az NKP (2003) anyag alapján mutatjuk be az akcióprogram jelenlegi, elfogadás előtt álló szövegét.

3.4. Városi környezetminőség akcióprogram

Helyzetértékelés

A települési környezet az emberi civilizáció során létrehozott, a környezeti elemekkel, rendszerekkel, valamint a társadalmi-gazdasági folyamatokkal és a kultúrával szoros kölcsönhatásban alakuló rendszer. A települések megfelelő környezeti minőségének biztosítása kiemelt célkitűzés. Ennek megvalósítását nehezíti, hogy számos helyi és regionális környezeti problémának maguk a települések az előidézői. A városok a környező és a távolabbi területek természeti erőforrásait hasznosítják, miközben jelentős környezeti terhelést okoznak (pl. a szilárd és folyékony hulladékképződés, légszennyezés, biológiailag aktív felületek csökkenése). A települési környezet tehát önmagára és a tájra visszahatva alakítja az emberi életminőséget.

Magyarország lakosainak összesen mintegy 63% lakik városban. A főváros népessége - részben környezeti okokra visszavezethetően - csökken, az urbanizációs folyamat (különösen a falvak városiasodása, várossá válása) azonban továbbra is jellemző. A nagy népességszámú és népsűrűségű, összetett funkciókat ellátó településeken a környezeti problémák általában hangsúlyosabban jelentkeznek. Kialakulásuk gyakran szorosan összefügg a településfejlesztés és -rendezés kérdéseivel. A szerves fejlődésű, történeti településmaggal rendelkező, ill. az elmúlt 40-50 év fejlesztéspolitikájának következtében kialakuló települések, településrészek környezeti problémái számos esetben településszerkezeti problémákból fakadnak (pl. átszellőző csatornák beépítése, zöld gyűrű hiánya, zöldterületi ellátottság alacsony foka). Ehhez kapcsolódnak a kommunális ellátás és településfenntartás, -üzemeltetés hiányosságai, ill. az egyéb hatótényezők, pl. a közlekedés szennyezőanyag-kibocsátása, a zaj- és rezgésterhelés. A város, mint lakóhely, illetve az egyéb (pl. termelő, szolgáltató) funkciók között versenyhelyzet alakul ki, amelyben a város lakhatósága háttérbe szorulhat.

További feladatot jelent számos település esetében a belterületi vízrendezés megfelelő műszaki és fenntartási feltételeinek biztosítása, valamint a pincék, partfalak esetében az állékonysági problémák megoldása.

A városok környezeti minőségét meghatározó főbb tényezők a légszennyezés, a zajártalom, a városi zöldterületek megléte vagy hiánya, a lakóépületek állapota, illetve felhagyott ipari területek rehabilitációjának kérdésköre. A városokban a közúti közlekedés az összes szennyezőanyag-kibocsátás mintegy 50-60%-át teszi ki. A közúti közlekedés emissziójának csökkentését a társadalom környezettudatosságának emelésével, valamint a tömegközlekedési szolgáltatások színvonalának emelésével, forgalomcsillapítással, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés feltételeinek javításával, az áruszállítás jobb szervezésével és lehetőség szerint a vasútra történő áttérítésével lehet elérni. Olyan településpolitika kialakítása szükséges, amely

csökkenti a gépjárműközlekedés igényét. A zajterhelés szintén egyre komolyabb, az egészséget is veszélyeztető tényező.

A városi közhasznú zöldterületek nagysága egyes helyeken nőtt az utóbbi években, de azokon a területeken, ahol a leginkább szükség lenne rájuk, nincs javulás. A városközpontokban gyakran nemhogy a fejlesztés, de a meglévő zöldterületek védelme sem megoldott. A területek gondozottsága és színvonala sem megfelelő. A megvalósított épített környezeti rehabilitációs programok eredményesek, de csak lassan pótolják a sok évtizedes mulasztást e téren. A városképvédelem még a mai napig nem kellőképpen biztosított. A települések terjeszkedése tovább folytatódik (lakóparkok, ipari parkok, bevásárló központok), s ez mind a település belső működése, mind a tájjal való szerves kapcsolata szempontjából számos kedvezőtlen hatással is jár.

Az Akcióprogram átfogó céljai:

- településszerkezet, -fejlesztés, -rendezés környezeti szempontból is megfelelő alakulásának elősegítése és a korábbi hibákból eredő környezeti problémák csökkentése;
- a belterületi vízrendezés helyzetének javítása;
- a városi zöldterületek védelme, arányuk növelése, állapotuk javítása;
- a közlekedési eredetű településkörnyezeti problémák mérséklése;
- az épített környezeti elemek, az épített és régészeti kulturális örökség megfelelő állapotának biztosítása.

Az Akcióprogram minden esetben a települési környezet állapotjellemzőinek javítását helyezi a középpontba annak érdekében, hogy elérje az emberi életkörülmények javulását, az elfogadható életminőséget a város minden lakója számára. Az Akcióprogram intézkedései emellett hangsúlyt kívánnak adni a településekhez kapcsolódó környezeti értékek megőrzésének.

A Városi környezetminőség akcióprogram **specifikus** és *operatív* célkitűzései

3.4.1 Környezeti szempontok érvényesítése a településfejlesztésben, rendezésben és a korábbi hibákból eredő környezeti problémák csökkentése

- A városok peremén kialakult kedvezőtlen környezeti hatású folyamatok szabályozása (a városfejlesztés, területrendezés, terület-átsorolás módszertani, pénzügyi, jogi szabályozásának fejlesztése; a városi, városkörnyéki zöldfelületek megőrzése; rekreációs célú erdőtelepítés)*
- A felhagyott városi iparterületek revitalizációja, a megmaradó iparterületek káros hatásának csökkentése (megszűnt iparterületek rehabilitációja; iparterületek áttelepítése; ipari telephelyek zöldterületi programja)*
- Felesleges utazást csökkentő várostervezés kialakítása, a közlekedési igények csökkentését szolgáló településszervezési kísérletek támogatása*

3.4.2 Városi zöldterületek védelme, arányuk növelése, állapotuk javítása

- Városi közparkok állapotának javítása, nagyságuk növelése elsősorban a sűrűn lakott zöldterület-hiányos városközpontokban (országos felmérés; fejlesztések; eszközbeszerzés; speciális, új funkciójú közterek, közparkok, játszóterek, sportolásra alkalmas területek kialakítása, rekonstrukciója)*
- A belterületi zöldfelületek védelme, beépítésük megtiltása, a káros hatásokat csökkentő képességük fenntartása (belső kertek, tetőkertek, intézményi kertek fejlesztése és rekonstrukciója)*

3.4.3 Közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentése, elsősorban a városok sűrűn lakott területein

- a. *Átfogó közlekedéstervezés, -szervezés és -irányítás a városi belterületek és elsősorban a városközpontok forgalmának csökkentése érdekében (elkerülő utak építése, P+R rendszerek tervezése és kialakítása, kerékpárutak hálózatának kiépítése)*
- b. *Városi és agglomerációs tömegközlekedés fejlesztése, minőségének számottevő javítása (beleértve a városi tömegközlekedés teljes integrációját, a közlekedési szövetségek létrehozását; intermodális csomópontok kialakítását; a járművek korszerűsítését, cseréjét; a fővárosi, helyi és környéki vasúti közlekedés fejlesztését)*
- c. *Védelmi beruházások a káros hatások terjedésének megakadályozása érdekében, ezek között zajvédelmi műtárgyak, zajcsökkentő elemek építése*

3.4.4 Épített környezeti elemek megfelelő állapotának biztosítása, az épített értékek védelme

- a. *Meglévő épületek, építmények állapotának javítása, elsősorban a lakófunkciójú területeken (városrészek rehabilitációs programjainak, közterületek rehabilitációjának támogatása)*
- b. *Építészeti és műemléki értékek védelme, állagmegőrzése (történelmi településrészek rekonstrukciójának, helyi védelem alá helyezett épületek, utcaképek értékőrző felújításának támogatása)*
- c. *A városkép védelme új, városképileg idegen, igénytelenül kialakított épülettípusok terjedése ellen a városok egészében, de elsősorban a történelmi városrészekben (szabályozás; tervezési segédletek; épület és építmény minták)*

3.4.5 Tiszta, jó közérzetet segítő városi környezet biztosítása

- a. *Köztisztaság javítása, az eszközrendszer fejlesztése (pl. szelektív gyűjtés feltételeinek javítása)*
- b. *Az utcakép javítása*

3.4.6 Horizontális feladatok

- a. *Kutatás-fejlesztési feladatok (tématerületek: a légköri folyamatok, a légkörben végbemenő anyagmozgások és anyagátalakulások, légszennyezőanyag-terjedési modellek kidolgozása; az épületek tervezési módszereinek fejlesztése pl. ökohatékonyság, életciklus-elemzés segítségével; környezetkímélő közlekedési rendszerek kialakítása; a fenntartható fejlődés települési és térségi modelljének kialakítása)*
- b. *Szemléletformálás (a köztisztaság javítása, a közlekedési szokások alakítása)*

Az előrehaladás mutatói

- terheléseknek a határértékekhez való viszonya;
- a terhelések csökkentése érdekében tett intézkedések (pl. megépített új elkerülő utak, zajvédelmi létesítmények, zöldterületi ellátottság alakulása, közparkok mérete és száma, forgalomba állított kis fajlagos szennyezőanyag kibocsátású tömegközlekedési járművek száma és aránya), valamint ezek terheléscsökkentő hatása;
- a kedvező változásokkal érintett terület nagysága, lakosok száma;
- megfelelő állapotúnak tekintett létesítmények, területek, eszközök aránya;
- a járműpark környezetvédelmi vonatkozású minőségi jellemzői, átlagéletkora;
- a helyi és helyközi tömegközlekedés részesedése a közlekedési módokon belül;
- a helyi és helyközi tömegközlekedés utas-km változása;

- a helyi és helyközi tömegközlekedési hálózat hosszának változása, az egyes közlekedési módokat (vasút, közút) részletezve;
- a helyi és helyközi tömegközlekedés kihasználtsági mutatói;
- a kerékpáros közlekedés részesedése a közlekedési módokon belül;
- a kerékpárutak hosszának változása;
- a szelektív hulladékgyűjtés arányának és szolgáltatási feltételeinek alakulása;
- a környezeti problémák, a környezeti okokra visszavezethető megbetegedések gyakoriságának alakulása.

Az NKP II háttértanulmánya által vázolt helyzetkép és megoldási javaslatok

A városi környezetminőség

A városi környezetminőséggel összefüggő TAP "küldetése"

Az a város tekinthető környezeti szempontból megfelelőnek, ahol az emberek úgy érzik, szeretnek ott lakni, családjuk egészséges, tiszta, nyugodt, esztétikus, emberhez méltó környezetben él, ahol a városban élő minden réteg képes élni, dolgozni, a szabadidejét eltölteni. Így a települési környezetvédelem alapvető feladata, hogy egy élhetőbb, kevesebb környezeti eredetű stresszhatást közvetítő, jobb környezetminőségű település alakuljon ki.

1. A kapcsolódó környezeti és társadalmi-gazdasági folyamatok értékelése

A környezetvédelem szempontjából a települési környezet fogalma két megközelítésben is kezelhető:

A) **A települési környezet** mint mesterséges, épített környezet a benne élő lakossággal együtt **besorolható a környezetvédelem védendő rendszerei közé** mint a többi elemtől és rendszertől különböző, de védelem szempontjából önálló kezelést igénylő környezetvédelmi szakterület.

B) **A környezeti megközelítés másik vonatkozása a települési környezetet olyan szennyezőforrásnak tekinti**, amely önmagára visszahatva alakítja az emberi életminőséget.

A tematikus modul kialakítása szempontjából az első megközelítést fogjuk alkalmazni, azaz a **városi környezetet, mint hatásviselőt kezeljük**. Ez azt is jelenti, hogy a csatornázási, települési hulladékkezelési¹⁶ kérdések nem ebben a modulban kerülnek tárgyalásra.

1.1 Problémák és értékek a különleges kezelést igénylő területen

A települések közül főleg a városokban, amelyek több funkciót látnak el, és sűrűbben lakottak, a népesség összetételét tekintve vegyesebbek, mint a kisebb települések, egyes környezeti problémák hangsúlyosabban jelentkeznek, a város mint lakóhely és az egyéb funkciók közötti verseny élesebb, a városnak a lakhatósága háttérbe szorulhat. A városok szolgálnak azonban a lakosság elég számottevő részének lakhelyeül, ahol szabadidejének nagy részét is eltölti, így a városi környezetminőség alakulása a népesség egy nagy szegmensének életminőségét számottevően befolyásolja.

Mivel a városban a különböző funkciók, a lakosság különböző rétegei különböző érdekeltségek egymás mellett szorosan és egymással szoros interakcióban vannak, ezért a városi problémák kezelésénél is figyelembe kell venni, hogy azok kiragadva, önmagukban nem kezelhetőek hatékonyan. Így például a városból való kiköltözés hulláma Budapesten összefügg azzal, hogy a belső kerületek sok szempontból nem képesek a megfelelő lakókörnyezet biztosítására. Az agglomerációba való tömeges kiköltözés viszont a

¹⁶ A hulladékkezelés kérdéskörének egy egészen szűk szegmense, nevezetesen a közterületeken található szemét, mennyiségének csökkentése, a tiszta, jó közérzetet segítő városi környezet biztosítása azonban annyira szorosan összefügg a települési környezet minőségével, hogy annak tárgyalásától nem tekintünk el.

közlekedési igények növekedésével jár, így növekvő gépkocsihasználattal és levegőszennyezéssel jár, valamint a gyors és átgondolatlan agglomerációs beépüléssel. A városoknak a problémák kezelésének megkezdése előtt tisztában kell lenniük azzal, hogy azok egymással hogyan függnek össze, és miért keletkeznek, egyébként fennáll a tüneti kezelés veszélye.

A városi környezetminőségre vonatkozó TAP a települési környezet minőségének javítását célozza meg, és ezért nem képes a városban található összes probléma kiváltó okának kezelésére. Bizonyos esetekben az akcióprogram által lehetővé tett beavatkozási pontok önmagukban nem képesek a környezeti probléma hatékony kezelésére, azokat a városfejlesztés, városrendezés, társadalompolitika, gazdaságpolitika eszközeivel egyidejűleg, egy összefogott stratégia keretében lehet bevetni.

Probléma 1: A városok, de különösen Budapest intenzív, koordinálatlan növekedése, szétterülése indult meg. A városok kompaktságának csökkenése a közlekedés, szállítás mennyiségét növeli. A szétterülési folyamat egymással összefüggő káros környezeti és egészségügyi hatásokat generál. A folyamat legkárosabb hatása a városokon belüli és azokat körülvevő zöldterületek gyors fogyatkozása.

A városok növekedése, szétterülése és a zöldterületek beépítése tekinthető ma a települési környezet elsőszámú problémahalmazának, amelyet komplex mechanizmusok idéznek elő, gyakorlatilag az összes alábbiakban részletesen tárgyalt problématerülettel összefüggésben van és komplex kezelést igényel. A szétterülési folyamat káros környezeti és egészségügyi vonatkozásai jól láthatóak ma: az egyre nagyobbá váló városokban egyre többet kell közlekedni, és ehhez több ok miatt egyre többen választják a gépkocsit. A települések körüli zöld gyűrűk és belső zöldterületek a beépítések következtében fogynak, a települések összeépülnek. Emellett az ingatlanpiac sajátosságai miatt „kicserélődő” épületállomány¹⁷ is csökkenti a települések önazonosságát, esztétikai minőségét. Bár erre nem térünk ki mindenhol részletesen, de a városszerkezet megbomlásának, szervesetlen fejlődésének hatása gyakorlatilag az alábbiakban felsorolt négy problémahalmaz mindegyike kialakulásában, növekedésében komoly szerepet játszik.

A biológiailag aktív és a művi területek aránya egy sor városi agglomerációban már jelenleg is olyan kedvezőtlenül alakul, hogy az veszélyezteti a hosszú távú fenntartható fejlődés biztosíthatóságát, ezzel rontja a harmonikus területfejlesztés esélyét. Sok városkörnyéki területen minden valós területfejlesztési és rendezési akaratot nélkülöző a „kora kapitalizmusra” jellemző burjánzó, kaotikus fejlődés tapasztalható. A KSH adatai szerint a városi közhasznú zöldterületek nagysága nőtt ugyan az utóbbi 10 évben, a tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy azokon a területeken, ahol a leginkább szükség lenne ezekre a zöldterületekre, nincs javulás. Az önkormányzati érdekek és a zöldfelületi előírások összhangját továbbra sem sikerült megoldani. Miután a beépítési nyomás a legértékesebb belső városrészekben a legnagyobb, itt vannak a zöldterületek a legnagyobb veszélynek kitéve. A belső városrészek zöldterületeinek beépülésével párhuzamosan azonban a felhagyott iparterületek hasznosítása nem megoldott. A települési zöldfelületek fejlesztése terén a város centrumokban gyakran nemhogy a fejlesztés, de a meglévő zöldterületek védelme sem megoldott.

A beépítések túlzott növekedése a következő környezeti hatásokkal járhatnak:

¹⁷ A régi, stílusos épületek helyére egyszerű, modern, jellegtelen vagy stílustalan épületek kerülnek.

- ☞ A levegőminőség, a környezet kondicionáló hatás és a helyben történő rekreációs lehetőségek romlása, és ennek következtében mind nagyobb területet érintő terhelési és helyi életminőségi problémák kialakulása (bővebben ld. alább);
- ☞ A települések összenövése megszünteti a közlekedési pályák környezetvédelmi szempontból viszonylag kedvezőbb elvezetésének lehetőségeit, csökkenti a települési identitást.

Probléma 2: A nagyobb települések belterületein és a forgalmas főútvonalak mentén gyakori a határértéket meghaladó légszennyezettség. Ez növeli a légzőszervi megbetegedések és halálozások kockázatát.

A nagyobb települések belterületein és a forgalmas főútvonalak mentén a légzési zónában – természetesen az időjárás és a forgalmi helyzet függvényében – magas szennyezőanyag-koncentrációk mérhetők, helyenként növekvő gyakorisággal. A közlekedési kibocsátások, és ezen belül is a közúti gépjárműforgalom kibocsátásai, a levegőminőségi problémák legfontosabb okozóivá váltak a településeken.

A levegőszennyezettségnek, a nagy belső és/vagy átmenő forgalmat lebonyolító településekre koncentrálódó eloszlása jól mutatja, hogy a közúti gépjárműforgalom kibocsátásai, a hazai levegőminőségi problémák elsődleges okozói. A városi lakosokat érő magas egyéni expozíciók okaként a kültéri szennyezettségen kívül a beltéri szennyezettség és a biológiai légszennyező-anyagok szerepe is megjelenik.

Probléma 3: A településeken élők fokozott zajterhelésnek vannak kitéve. A határérték feletti zajterhelés halláskárosodást, és idegrendszeri problémákat okoz.

Az elfogadhatatlan zaj- és rezgésterhelések kialakulásáért is zömében a közlekedés a felelős. Magyarországon a becslések szerint a lakosság közel 40%-a él olyan területen, ahol a közlekedéstől származó zaj nagyobb a megengedhetőnél. Jelentősek továbbá az ipari, illetve egyéb forrásokból származó (pl. szórakozóhelyek) lokális zajterhelések zavaró, káros hatásai. A belterületi zajterhelés és az ennek nyomán járó stressz kialakulásában is döntő hatásúnak bizonyul a közlekedés. A következmények a légszennyezés és a zajterhelés esetében, együttesen hatva egymással és más a városokra jellemző nem kívánatos hatásokkal egyértelműen kimutathatók a lakosság egészségi állapotában. A városok szétterülésével, a egyes funkciójú területek eltűnésével, a tömegközlekedést használók arányának csökkenésével a közlekedési igények növekednek, amely a gazdasági növekedéssel csak fokozódnak.

Probléma 4: A települések közegészségügyi, higiéniai helyzete, a városkép, és az utcakép esztétikai értéke csökken (közterületek elhanyagolt, szemetes állapota, zöldfelületek csökkenése stb.), ami a lakosok életkörülményeit, közérzetét és életminőségét egyre hátrányosabban érinti.

A városkép, utcakép romlása, nemcsak esztétikai értékcsökkenéssel jár de demoralizáló hatása is kétségtelen, mivel a városlakó számára a városkép döntően befolyásolja mindennapi esztétikai élményét. A helyzetet jellemzi a korrodált, avult, felületszennyezett utcakép, az alacsony színvonalú lakókörülmények és kedvezőtlen életfeltételek. Ez egész városrészek lepusztulásaként, leépüléseként is megjelenhet. Egyes területeken az épületek állapota romlik, a lakosság cserélődik a legszegényebb rétegek irányába, ami csökkenti a területek

rendbehozatalára rendelkezésre álló forrásokat és ezzel együtt a probléma megoldásának esélyét. A városokban jellemző a lakásállomány, a lakóépületek állagának romlása, amely a lakhatósági feltételek, életfeltételek, életminőség romlásával, szélsőséges esetben egészségkárosodással jár.

A települési közterületek elhanyagolt, szemetes állapota továbbra is jellemző. A burkolt járdák és utak kevesebb, mint fele rendszeresen tisztított a városokban, de a tisztított területek állapota sem megfelelő.

A települési felhagyott iparterületek megfelelő színvonalú rehabilitációja, revitalizációja csak akkor megoldott, ha sikerül vállalkozót találni a terület hasznosítására. Ebben az esetben a vállalkozók érdeke nem feltétlenül esik egybe a település, illetve az ott élő lakosság érdekével. Az esztétikai, illeszkedési szempontokat nélkülöző fejlesztések tömeges terjedése teljesen tönkre teheti a viszonylag egységes megjelenést tükröző értékes városképi megjelenést. A vizuális környezetszennyezés más fajtáit (pl. óriásplakátok) is ehhez a problémakörhöz kell sorolnunk.

Probléma 5: Az ellenőrizetlen fejlődési folyamatok következtében a település hagyományos funkciói leépülnek, egyre kevésbé „emberbarát” helyé válik a város.

A fenti tendenciák és káros hatások mellett érdemes megkülönböztetni egy nehezen kvantifikálható, diverz jelenségcsoportot, amely azonban a városi ember közérzetét alapvető módon befolyásolja. A Probléma 4 jelenségcsoport fő okai közt a karbantartás elmaradását nevezhetjük meg a települési hatóságok, illetve a lakosok részéről; illetve a megfelelő szabályozás kialakításának és betartatásának hiányát a hatóságok részéről. Az engedélyezett, tudatos fejlesztések is járhatnak olyan nemkívánt mellékhatásokkal azonban, amelyek összességében a település élhetőségét rontják, azt az emberi élet számára egyre kevésbé kellemes helyé teszik. Az ilyen alig észrevehető folyamatok is hozzájárulnak ahhoz, hogy az emberek egy része menekül a városokból. Néhány példa e tendenciákra és hatásokra:

- ☞ A bevásárló- és szórakoztatóközpontok válnak a korábban a város utcáin, terein zajló társadalmi élet helyszínévé, elszegényítve, kiüresítve a közterületeket. A város szövetének funkciógazdagsága csökken, kevésszámú, ellenőrzött központba „terelve” a társadalmi életet.
- ☞ Az autózásra alapozott közlekedési rendszer – a légszennyezés, a zaj, a balesetveszély folytán – az utcákat közlekedésre, találkozásra, a szabadidő eltöltésére egyre inkább alkalmatlan helyé teszi.
- ☞ Az autózást preferáló közlekedési rendszer és az ezzel összefüggésben romló színvonalú tömegközlekedés egyre többeket kényszerít egyre rosszabb feltételek közötti utazásra. Az autókhoz igazodó szolgáltatási hálózat miatt egyre nagyobb távolságokat kell megtenni ugyanazokért a szolgáltatásokért, ami sokak hozzáférését gátolja ezekhez.
- ☞ A romló utcakép, a kiüresedő, kellemetlen helyé váló közterek miatt egyre kevesebb a gyalogos, ami pozitív visszacsatolásként degradálja a városképet.

Érték 1: Magyarország történelmi és kulturális értékekben gazdag (pl. műemlékek, történelmi városrészek, települési hagyományokat őrző épített környezeti elemek, történelmi kertek stb.)

A hazai városok jó része, olyan jórészt az előző századfordulón épített várossal rendelkezik, amelyre méltán lehetünk büszkéek. Ehhez járulnak még a különleges értéket

képviselő műemlékek, épületek, kastélyok várak. Az épületek, építmények állapotának kétségtelen javulása mellett, az utóbbi időszak prosperitásának köszönhető, de csak rövidtávú anyagi hasznokat mérlegelő fejlesztések, nem csak alacsony esztétikai értéket jelentettek, de illeszkedésük hiányában rombolták az értékes városképi megjelenést is.

A városi környezeti problémák hatásainak viselői

A városok az emberi egészség szempontjából halmozott problémaforrást jelentenek.

Ebből a szempontból szó sincs arról, hogy csak a szennyezőanyag kibocsátásokat kell hatótényezőként kezelni. Például a lakosságon belül 50 %-ot is eléri az allergiás hajlam. Ugyanakkor a városi környezet és életmód okozta, meglehetősen sok stresszhelyzettel járó állapot, fokozza betegség okozta problémákat. 1990-ben 50 %-kal többen haltak meg a 40-60 évesek közül, mint 20 évvel korábban, nagy a magyar lakosság idő előtti többlethalálózása. A bizonyítottan környezeti okokra is visszavezethető daganatos megbetegedések aránya a halálozási okok között magyar és nemzetközi összehasonlításban is kedvezőtlen. A szálló por a halálozásban 3-5 %-os, a légúti megbetegedések előfordulásában 7-10 %-os növekedést okoz.

Városban lakni emellett az ember közérzete, vagy tágabban vett életminősége szempontjából sem ideális. A lakható várossal szemben támasztott követelmények, mint az esztétikus hatás, a szabadidő eltöltésére alkalmas területek, a mindennapi életvitelhez szükséges dolgok könnyű elérhetősége gyakran nem teljesülnek. A szabadidő eltöltésére alkalmas zöldfelületek területének csökkenése, a tömegközlekedés egyes mutatóinak romlása, a közterületek elhanyagoltsága mind a város lakhatóságát csökkentő tényezők. A városok terjeszkedése emellett nem csak az ott lakók életminőségének csökkenésével jár, hanem gyakran értékes természeti területek károsodásával is.

1.2 A környezeti problémákra vezető okok, folyamatok és következmények értékelés

A hazai városfejlődés fent bemutatott problémái több, egymástól nem elválasztható folyamatra vezethetők vissza. A bemutatott problémák ezért rendszerszemléletű kezelést, az ágazatok kiterjedt koordinációját igénylik. Az alábbiakban két egymástól viszonylag jól elkülöníthető folyamat-csoportot mutatunk be, amelyek a fenti 5 problémacsoport kialakulásához vezettek. Tekintve, hogy a folyamatok és hatásaik a problémák kialakulására nem egyértelműen lehatárolhatók, az alábbiakban részletesebb bontásra nem került sor.

A városok terjeszkedése, illetve a belterületek beépítettségének növekedése, zöldterületek csökkenése, illetve sok esetben az épített környezet értékeinek eltűnése összefüggő problémák, több okra vezethetők vissza. Az alábbiakban felsorolt okok a települések közegészségügyi, higiéniai helyzetének romlásához, a városkép, és az utcakép esztétikai értéke csökkenéséhez, és a város „emberbarátságának” csökkenéséhez is hozzájárulnak. Az okokat az alábbiakban soroljuk fel:

- ☞ az extenzív szocialista városfejlesztés (erőteljes iparosítás, lakótelepek építése) igen komoly károkat okozott a városok élhetőségében;
- ☞ a rendszerváltás után a hazánkba beáramló működőtőke beruházási lehetőségeket keres, a gazdasági aktivitás nő, helyet kell biztosítani az újonnan betelepülő vállalkozásoknak;
- ☞ a város funkciója, elrendezése megváltozik, az erősen szennyező ipar eltűnik, és így területek szabadulnak fel. A korábbi iparterületek (barnamezők) használatbavételével megőrizhető lenne a város kompaktsága, de a zöldfelületek ingatlanára relatíve alacsony

- a barnamezők tisztítási költségeihez képest, és nem jelentenek pénzügyi kockázatot, mindemellett az átalakítás helyett olcsóbb a bontás és új, igénytelen épületek emelése;
- ☞ a jelenlegi önkormányzati rendszer sajátossága, hogy a helyi önkormányzatok igen széles hatáskörrel bírnak, ami a regionális, országos szintű tervezést szinte lehetetlenné teszi. Az önkormányzatok számára azonban magas áron értékesíthető ingatlanjaik értékesítése sokszor nem megkerülhető forráshiányuk kezelése szempontjából (többek között az ipartelepítésből várható adóbevételek és az ingatlaneladásból származó pénzösszeg miatt).
- ☞ az önkormányzatok pénz hiányában nem készítik el, illetve nem hajtják végre környezetvédelmi programjaikat;
- ☞ a helyi építési szabályzatok és övezeti besorolások a beruházók rövid távú igényeit szolgálják ki, tekintve, hogy a környezeti szempontból nem kívánatos fejlesztések sokszor bevételhez juttatják a forráshiányos önkormányzatokat;
- ☞ a beruházások környezeti hatásvizsgálatát sokszor nem kellő minőségben készítik el vagy a várható káros hatások nem kellő súllyal esnek latba a hatósági engedélyeztetés folyamatában;
- ☞ a beruházások elkészítésénél a helyi lakosság érdekérvényesítő képessége rendkívül korlátozott, a környezetvédelmi törvény által előírt lakossági fórumok és a helyi döntéshozás előírt szabályai nem nyújtanak lehetőséget megfelelő civil kontrollra. Az önkormányzat legtöbbször ellenérdekelt a bevételt hozó, de a káros környezeti hatásokkal járó beruházások leállításában;
- ☞ a jogszabályok (pl. építési szabályzatok) kikényszeríthetősége általánosságban alacsony a hatóságok kapacitási problémái és a jogkövető magatartás hiányában;
- ☞ a lakástámogatási rendszer a lakásépítést preferálja a -felújítás helyett,
- ☞ a településen élők jelentős részének minőségi igényei növekszenek lakóhelyükkel szemben, azon városlakók egyre nagyobb része, akik számára a város nem biztosítja a megfelelő életminőséget (és megtehetik) kiköltöznek a települések környéki agglomerációba. Ezzel a városi környezeti problémákat „hátrahagyják” a szegényebb rétegek számára, így azok egyre növekszenek.

A közlekedés okozta negatív környezeti hatások (növekvő légszennyezés, zajterhelés) erősödésének okai:

- ☞ az országok közötti növekvő kereskedelem miatt a tranzitforgalom és export/import célú szállítás növekedése;
- ☞ a hazai gazdasági rendszer átalakulása miatt a korábbi nagyvállalatok által dominált struktúrában nagyszámú kisvállalat jelenik meg, ami a szállítási igényeket növeli;
- ☞ a hazai autókínálat dinamikusan nő;
- ☞ az autó presztizs fogyasztási cikk, emellett a gazdasági növekedéssel nő az azt megfizetni képesek száma, utóbbi két ok miatt a gépkocsállomány hazánkban folyamatosan nő;
- ☞ a tömegközlekedés fejlesztését, karbantartását a legtöbb városban elhanyagolták forráshiány miatt az elmúlt évtizedben;
- ☞ a városok szétterülése és a különböző funkciót ellátó területek egymástól való elkülönülése a közlekedési igény növekedésével jár;
- ☞ az agglomerációk lakosságának növekedésével nem járt együtt az ezeket kiszolgáló tömegközlekedési rendszer fejlesztése.

2. A tematikus akcióprogram célrendszere

A városi környezetminőség szempontjából a következő általános célok adhatók meg:

- I. **Környezetvédelmi szempontból is olyan várost kialakítani, ahol jó élni („élhető város”).** Ebből a szempontból egy város működése akkor tekinthető jónak, ha az egyén életminőségének javulása nem a mások által preferált környezeti javak sérelmére történik.
- II. **Érvényesíteni kell a fenntartható fejlődés elvét, azaz a település fejlődésének harmonizálnia kell a környezeti értékek megtartásának igényével is,** az ott lakók minden rétege számára megfelelő városi környezet biztosításán túl. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a terhelhetőségi korlátokat kemény korlátként kell kezelni, illetve ahol ezek meghaladása kerültek ott a környezetvédelemnek ezen szintekhez kell a tevékenységeket igazítaniuk.
- III. **A környezeti problémák kezelése mellett meg kell akadályozni a problémák újratermelődését is.** Ez a törekvés hatással van a problémák kezelésére javasolt megoldások alkalmazására is.

Az általánosan a várossal szemben megfogalmazott fenti elvárásokból levezethető konkrét célokat „A tematikus akcióprogram specifikus célkitűzései és operatív céljai” című alpontban ismertetjük.

2.1. Kapcsolódás a Herman Ottó Terv környezeti célállapotaihoz

Összességében a városi környezet minőség védelmével összefüggő célok elsődlegesen az emberi egészség, és az épített környezet védelmével függenek össze, miután a város mindkét szempontból koncentrálna mind a hatásokat, mind a hatásviselőket. E mellett a célok érintik a levegőminőséget, mint a hatást közvetítő környezeti elemet és a tájat, amelynek a városok is részét képezik.

Levegő

1. Lokális légszennyezés: A sűrűn lakott, nagy forgalmú, valamint a turisztikai és élővilág szempontjából érzékeny területeken a határérték túllépések gyakoriságát és tartósságát csökkenteni kell
2. Regionális légszennyezés: A kén-dioxid, NOX, VOC, POP kibocsátását csökkenteni kell

Táj

20. El kell érni, hogy a települések megfelelően illeszkedjenek a tájba (pl. zöld gyűrűk, véderdők kialakítása, a beépített területek további rohamos növekedésének megakadályozása, a tájkép szempontjából jelentős dombtetők be nem építése révén).

Egészség-megőrzés

22. A stresszhatást okozó zajterheléseket megfelelő határértékre kell szorítani, és szinten kell tartani. Első lépésben a 65 dBA zajterhelési szint feletti terheléseket meg kell szüntetni.
23. A levegőszennyezettség és sugárzás (légszennyező gázok, szálló por, természetes eredetű légköri komponensek, beltéri terhelések) egészségügyi hatásainak mérséklése érdekében az egyes embereket érő egyéni terheléseket csökkenteni és megelőzni kell

Életmód

25. Elő kell mozdítani a környezettudatos életmód fejlődését és elterjedését

Épített környezet

27. A belterületeken revitalizálni kell a funkciójukat elvesztő iparterületeket
28. A településeken növelni kell a zöldfelületek arányát és javítani kell állapotukat

29. Biztosítani kell a belterületeken az egészséges és esztétikus, magas környezeti kultúrájú (tiszt és történelmi, kulturális értékekben gazdag, szép) települési környezetet

2.2. A tematikus akcióprogram specifikus célkitűzései és operatív céljai

A városi környezetre vonatkozó TAP céljai:

A települési környezet állapotjellemzőinek javítása;

Ezen keresztül az emberi életkörülmények jobbítása egy már elfogadható életminőség irányába a város minden lakója számára;

Biztonságosabb, nyugodtabb városok kialakítása;

A településekhez kapcsolódó természeti és épített környezeti értékek megtartása;

- A városok kompaktságának és identitásának megőrzése;
- A városok szerkezetének funkciógazdagságának, változatosságának emelése;
- A település minden lakója számára élhető maradjon, ne váljon szegregálttá;
- A fenntartható, perspektivikus fejlesztések biztosítása: a jelen gazdasági és társadalmi igényeinek kielégítése ne szűkítse a jövő generációk lehetőségét a jó életminőség eléréséhez.

A városi környezetre vonatkozó Tap specifikus és operatív programok

5.1. Településszerkezeti, fejlesztési hibák okozta környezeti problémák csökkentése

5.1.1. A városok peremén kialakult kaotikus fejlődés megfékezése, következményeinek enyhítése (A területrendezési akarat hiánya, illetve érvényesülésének ellehetetlenülése miatti problémák csökkentése)

5.1.2. A városok növekedésével összefüggő problémák megfelelő kezelése városszéli zöldterületek túlzott csökkenésének, a kisebb települések összeépülésének megakadályozása.

5.1.3. A felhagyott városi iparterületek revitalizációja, a megmaradó iparterületek hatásainak csökkentése.

5.1.4. Felesleges utazást csökkentő várostervezés

5.2. Városi zöldterületek védelme, arányuk növelése

5.2.1. Városi közparkok megfelelő állapotának elérése, nagyságuk növelése a sűrűn lakott zöldterület-hiányos városközpontokban

5.2.2. A belterületi zöldfelületek védelme, a káros hatásokat csökkentő képességük fenntartása.

5.3. Közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentése, elsősorban a városok sűrűn lakott területein

5.3.1. A városi belterületek és elsősorban a városközpontok forgalmának csökkentése, alakítása, szabályozása. megfordított prioritásrendszer, cél az emberek igényei, nem az autóké; Átfogó közlekedési tervezés

5.3.2. Városi és agglomerációs tömegközlekedés fejlesztése, minőségének érezhető javítása.

5.3.3. Védelmi beruházások a káros hatások terjedésének megakadályozására, csökkentésére.

5.3.4. A járművek szennyezőanyag- és zajkibocsátásának csökkentése.

5.4. Épített környezeti elemek megfelelő állapotának biztosítása, az épített értékek védelme

5.4.1. Meglévő épületek, építmények állapotának javítása elsősorban a lakófunkciójú városrészekben.

5.4.2. Építészeti értékek olyan állapotban való megtartása, amely a védelem célját képezi.

5.4.3. A városkép védelme, új, igénytelen, városképileg idegen, igénytelenül kialakított épülettípusok terjedése ellen a városok egészében, de elsősorban a városok történelmi városrészeiben

5.5. Tiszta, jó közérzetet segítő városi környezet biztosítása

5.5.1. Köztisztaság javítása

5.5.2. Az utcakép javítása

2.3. A célrendszer illeszkedése a fenntartható fejlődés hazai és nemzetközi követelményeihez

A fenntartható városi fejlődés magába kell, hogy foglalja a fenntartható gazdasági fejlődést és a fenntartható társadalmat is, amely a városban kíván maradni, képes önmagát újratermelni, megfelelő egészségi állapotban, megfelelő képzettséggel és együttélési kultúrával. A környezeti értelemben vett fenntarthatóság megkívánja a társadalmi és gazdasági rendszerek fenntartható működését is, ezek között ugyanis erős összefüggések vannak. A nem megfelelő lakókörnyezet például a szegényebb rétegek lakhelyévé válik, amely nem képes jobbat megfizetni, és adott körzet elszegényedése további degradálódáshoz vezet.¹⁸ A fenntartható városi környezetminőség biztosítását célzó politikának tehát kapcsolódnia kell, ki kell egészítenie a gazdaság és társadalompolitikát is.

Az EK 6. akcióprogramjának 4 célkitűzése közül a „**Környezet és egészség**” az, amely legerősebben kötődik a városi környezetminőség alakulásához. *Cél: egy minőségi környezet kialakítása, ahol az emberi eredetű szennyezőanyagok – beleértve a különböző típusú sugárzásokat – szintjei nem okoznak jelentős hatásokat vagy kockázatokat az emberi egészségre.* Az akcióprogram konkrét feladataival való kapcsolat terén elsősorban az egyéneket érő külső és beltéri levegőszennyezési, zajterhelési problémák kezelésében vannak párhuzamok.

A városi környezettel kapcsolatos feladatok jellegüknél fogva adott településhez és így adott területhez kapcsolódnak. Túlnyomó részük a városok meghatározható (pl. sűrűn lakott centrumok) területeivel foglalkozik, tehát ez a terület akár szűknek is tekinthető. A feladatok megvalósítása során azonban világosan kiderül, hogy hatékonyan sok esetben csak nagyobb terület átfogó vizsgálatával lehet eredményt elérni. A városok belterületének forgalma nem csökkenthető csak ide koncentrálnó fejlesztésekkel.

Az ágazati tervezésben tehát meg kell jelennie:

- a költségvetési finanszírozást igénylő feladatoknak
- a szabályozási feladatoknak
- az országos szintű felmérést igénylő feladatoknak

A regionális tervezésben meg kell jelenni

- a régió több települését érintő feladatoknak
- a nagyobb helyismeretet igénylő feltáró feladatoknak
- a települések közötti kapcsolatokat érintő feladatoknak

¹⁸ A város célja természetesen a méltányosság is: amellett, hogy a kiemelkedően jó humánökológiai adottságú, de emiatt költséges karbantartást igénylő városrészek megfelelő állapotban tartásáról, fejlesztéséről gondoskodik, a szerényebb fizetőképességű rétegek számára is kielégítő életkörülményeket kell biztosítani. Elkerülendő a városok szegregációja.

- a települési önkormányzatok hatáskörének, konkrét cselekvésének lehetőség szerint olyan irányba történő módosítását, ami elősegíti a TAP céljainak megvalósulását.

A fenntarthatóság kérdését tekintve érdemes a fenntartható város fogalmát is bevezetni. Ez a kérdéskör túlmutat jelen akcióprogram keretén, itt már figyelembe kell venni a hulladék- vagy a vízgazdálkodás kérdéseit is. A város, mint egység éppúgy anyagot és energiát használ és bocsát ki mint az ország egésze, a város koncentrált áruhasználó és hulladékforrás. A városi környezet állapota nagyban függ a jelenlévő önkormányzat értékrendjétől, a vállalkozások magatartásától, a lakosság életstílusának alakulásától. Így azután a fenntarthatósági feladatok is lebomlanak az adott város szintjén, például fenntarthatóbb életstílus, vagy fenntartható termelés elérésére. Egy város szintjén a fenntarthatóság jobban értelmezhető és kezelhető, mint a gazdaság egésze vagy az EK szintjén.

3. A tematikus akcióprogram megvalósításának általános terve

3.1. A végrehajtás érintettjei

A városi környezetminőséget egyik legsúlyosabban befolyásoló ágazat a közlekedés. A problémák túlnyomó többsége ezen belül a közúti közlekedéstől származtatható. A megoldások keresésénél azonban az ágazat szűken értelmezett határain túlra kell tekinteni: a közlekedés okozta problémák csökkentésének leghatékonyabb módja, ha a közlekedés iránti igényt csökkentjük több, különféle módszerrel. Itt a lakosság, a kereskedelem, a logisztika, az ipar is az akcióprogramok célcsoportjai között szerepelnek, nem csak a közlekedés. A közlekedés környezetbarát módjainak előtérbe helyezése csak a második legjobb megoldások halmaza lehet. A településtervezést meghatározó önkormányzati eszközöknek, a területi tervezés regionális és országos koordinációjának és szabályozásának ezért kiemelkedően fontos szerepe van.

A városi zöldterületek veszélyeztetettségében több ágazat is szerepet játszhat. Közvetlenül hozzájárulnak ehhez a lakossági építkezések, de a zöldterületek további csökkenését idézheti elő a városból való kiköltözés miatt megnövekvő közlekedési igények által szükségessé váló közlekedési és más infrastruktúra fejlesztés is. A kereskedelem, a logisztika és az ipar pedig a zöldterületeken való beruházáson keresztül egyaránt jelentős tényezőként kezelhető. Az elsődleges felelősség mégis az önkormányzatokat terheli, amelyek területek átsorolásával nagyobb bevétel reményében lehetőséget adnak a túlzott, zöldterületeket súlyosan érintő beépítésekre. Az önkormányzatok bevételkényszerben élnek, és így rákényszerülnek értékeik kiárusítására.

Az önkormányzatok, mint hatásokozók jelennek meg ezen kívül

- a közterületeken található szemét, hulladék mennyiségének kialakulásában,
- a városkép összhangjának megbomlásában,
- a településszerkezeti hibák elkövetésében,
- az épített környezeti elemek állagának romlásában,

A lakosság tekinthető az egyik hatásokozónak

- a közterületeken található szemét, hulladék mennyiségének kialakulásában,
- az épített környezeti elemek állagának romlásában, a városképet rontó építészeti megoldások alkalmazás miatt,

Az állami kezelésű területek tulajdonosai hatásosokozók

- az épített környezeti elemek állagának romlásában,
- az elhagyott városi iparterületek revitalizációjának elmaradásáért, ha az nem került az önkormányzatok tulajdonába,

Az állami szervek hatásosokozónak tekinthetők

- a szükséges szabályozások elmaradásáért, illetve azok gyengesége miatt,

Az ipar, a közlekedés, más termelő ágazatok is hatásosokozók

- az épített környezeti elemek állagának romlásában, a városképet rontó építészeti megoldások alkalmazás miatt,
- az elhagyott városi iparterületek revitalizációjának elmaradásáért, ha az nem került az önkormányzatok tulajdonába.

A városi környezettel kapcsolatos problémák által okozott kedvezőtlen környezeti hatások végső hatásviselője gyakorlatilag minden esetben az érintett területen élő és dolgozó lakosság, valamint a város terjeszkedése esetében a város környéki természeti területek. Hatásviselőként szinte minden a városokban tevékenykedő és kicsit is környezetérzékeny ágazat is megjelenhet.

A TAP-ban megfogalmazott célok megvalósítása általában ágazatok közötti együttműködést feltételez.

A közlekedési tárca felelős

- a közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentéséért
- bizonyos környezeti célú hálózati fejlesztésekért
- elfogadhatatlan helyzetek megszüntetéséért, a káros hatások terjedését akadályozó védelmi beruházások megvalósításáért a nem önkormányzati kezelésű közlekedési útvonalak esetében
- a városi és agglomerációs tömegközlekedés fejlesztésének támogatásáért
- a járművek szennyezőanyag -és zajkibocsátásának csökkentéséhez szükséges járműfejlesztési feladatok teljesítéséért

A környezetvédelmi tárca felelős

- az önkormányzati környezetvédelmi programok kidolgozását határidőhöz kötő jogszabály kidolgozásáért
- a környezetbarát közlekedési módok elterjesztésével, és a városközpontok terhelésének csökkentésével kapcsolatos kutatásokért, tudatformálási programok indításáért
- a közlekedés tekintetében elfogadhatatlan helyzetek megszüntetését, a káros hatások terjedését akadályozó védelmi beruházások támogatásáért
- a közterületeken található szemét gyűjtése, a hulladék mennyiségének csökkentésének támogatásáért
- a városi zöldterületek védelme, arányuk növelésének támogatásáért
- a városi környezet védelme érdekében szabályozás korszerűsítések kezdeményezéséért
- a helyi lakosság demokratikus jogainak környezetvédelmi ügyekben aktív gyakorlását elősegítő jogszabályi módosítások kezdeményezéséért

A Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium felelős

- az épített környezeti elemek megfelelő állapotának biztosítása, az épített értékek védelme

érdekében szükséges szabályozások, tervezési segédletek kidolgozásáért

- a területi tervezéssel és a területhasználatokkal kapcsolatos szabályozás erősítése, szigorításáért
- a rekreációs és védelmi célú városkörnyéki erdőtelepítési program kialakításáért

A Belügyminisztérium felelős

- a közterületeken található szemét gyűjtése, a hulladék mennyiségének csökkentésének támogatásáért
- a városi zöldterületek védelme, arányuk növelésének támogatásáért
- az önkormányzati törvény felülvizsgálatának kezdeményezéséért,

Az érintett önkormányzatok felelősek

- a közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentéséért
- elfogadhatatlan helyzetek megszüntetéséért, a káros hatások terjedését akadályozó védelmi beruházások megvalósításáért az önkormányzati kezelésű közlekedési útvonalak esetében
- a városi tömegközlekedéssel, a kerékpárút hálózattal kapcsolatos fejlesztésekért
- a parkolási és P+R rendszerek tervezésének és kialakításának támogatásáért
- a közterületeken található szemét gyűjtése, a hulladék mennyiségének csökkentéséért
- a városi zöldterületek és zöldfelületek védelme, arányuk növeléséért
- az épített környezeti elemek megfelelő állapotának biztosítása, az épített értékek védelméért
- a környezeti szempontokat is figyelembe vevő városfejlesztésért

3.2. A végrehajtás eszközei

3.2.1. Megvalósítás alatt álló intézkedések illeszkedése a tematikus akcióprogramhoz

A) Településszerkezeti, -fejlesztési hibák okozta környezeti problémák csökkentése

A városok peremén kialakult kaotikus fejlődés megfékezése elsősorban a szabályozás, alakításán múlik, ami lehetővé teszi az önkormányzatok ellenérdekeltségének kezelését és a beruházók szigorúbb ellenőrzését, valamint a városfejlesztéssel kapcsolatos koncepciók kialakításán

A városok növekedésével összefüggő problémák megfelelő kezelése, a városszéli zöldterületek túlzott csökkenésének, a kisebb települések összeépülésének megakadályozása szinten kapcsolódik a szabályozáshoz, de van lehetőség konkrét beavatkozás támogatására is.

- A felhagyott városi iparterületek revitalizációja konkrét támogatandó feladat. A megmaradó belső városi iparterületek hatásainak csökkentése egyaránt jelentheti konkrét beavatkozások vagy tevékenységi változtatások pénzügyi támogatását vagy jogi eszközökkel történő ösztönzését. A felhagyott területek kezelésének támogatása azonban jól kidolgozott programot igényel, ami lehetővé teszi, hogy a területek tisztítása és revitalizálása a települések környezeti, gazdasági és társadalmi igényeinek megfelelően történjen.

B) A városi zöldterületek védelme, arányuk növelése

A **városi közparkok megfelelő állapotának elérésére** minden területen, **nagyságuk növelésére** elsősorban a sűrűn lakott zöldterület-hiányos városközpontokban van szükség. A hiányokkal leginkább érintett területeken a fejlesztések erőteljes támogatására van szükség. A már létező parkok megóvása az élőködöktől egyre komolyabb feladatot jelent. Fontos, hogy a közterületek játszótérként, sportolási lehetőséget nyújtó területként is funkcionálhassanak, a környék lakóinak kikapcsolódási lehetőséget biztosítsanak.

A **belterületi zöldfelületek védelmére** a káros hatásokat csökkentő, kondicionáló képességük miatt is szükség van. Ezen a területen feltétlenül szükség van a szabályozás erősítésére.

C) Közlekedési eredetű településkörnyezeti problémák csökkentése, elsősorban a városok sűrűn lakott területein.

A **városi belterületek forgalmának csökkentése** elsősorban a sűrűn lakott centrumokra vonatkozik. A forgalom csökkentése történhet olyan közvetlen eszközökkel, mint elkerülő utak építése, az autós forgalom kitiltása, vagy közvetettekkel mint tudatformálás vagy P+R lehetőségek biztosítása. Egy-egy város szintjén valódi eredményeket felmutató modell ezen a területen nincs. Valószínűsíthető, hogy önmagától nem lehet számítani ilyen kialakulásra, tehát szintén a program része lehet magának a közlekedési szempontból elfogadható terhelésekkel járó városközpont létrehozásának kísérlete, ami modellként szolgálhat hasonló korlátozások bevezetésére több nagyvárosunkban is

A **városi és agglomerációs tömegközlekedés fejlesztése** mind a hálózat, mind a járműállomány, mind az általános színvonal szempontjából szükséges. Tudomásul kell venni, hogy csak színvonalas, megbízható tömegközlekedés jelentheti a gépkocsihasználat alternatíváját. Ez bizonyos fokig az egész hazai tömegközlekedési koncepció újragondolását igényli.

Az előző, megelőző jellegű célokkal szemben a **káros hatások terjedésének megakadályozása** utólagos megoldás. A feladatok itt elsősorban műszaki jellegűek, beleértve a megoldásokat megalapozó kutatásokat is.

A **járművek kibocsátásainak csökkentése** a járműállomány korszerűsítésén, illetve a rájuk vonatkozó környezetvédelmi követelmének betartásán és az üzemanyagok minőségén múlik.

D) Az épített környezeti elemek megfelelő állapotának biztosítása, az épített értékek védelme

A **meglévő épületek, építmények állapotát** sok területen javítani kell, főleg a városok lakófunkciójú tömbházas városrészeiben és a lakótelepeken. Ez utóbbiakat illetően a nagy rekonstrukciós igények megjelenését megelőzően kutatásokra is szükség van, annál is inkább, mert a rekonstrukciók nem csak műszaki kérdést jelentenek, de meg kell oldani az ilyen területekhez kötődő életminőségi és társadalmi problémákat is.

A **városok építészeti értékeinek védelme** részben kapcsolódik az előző célhoz. Itt kifejezetten az építészeti értéket jelentő településrészek rekonstrukciója, rehabilitációja a feladat.

A **városok értékes történelmi városrészeiben akadályozni kell az új igénytelen, városképileg idegen épülettípusok terjedését.** Ez megfelelő szabályozás kialakítását és a megfelelő színvonalú fejlesztések elterjedésének támogatására minták kidolgozását jelentheti. Az igénytelen épülettípusok azonban nem csak a történelmi városrészben jelentenek problémát, hanem az újonnan épülő városszéli és agglomerációs kertes hézas területeken is.

E) Tiszta, jó közérzetet segítő városi környezet kialakítása

A **szemetesség csökkentése** érdekében a közvetlen beavatkozások, és az eszközrendszerek beszerzésének támogatása mellett szükség van új stílusú tudatformálási fellépésre is. Emellett szükséges a más típusú vizuális szennyezés elleni fellépés is.

3.2.2. A végrehajtás ellenőrzése, monitorozása

A végrehajtás értékeléshez három különböző típusú mutatót lehet használni:

- a környezet állapotának alakulását jellemző adatokat
- az egyes hatótényezők alakulását jellemző adatokat
- az egyes eszközök működését, alkalmazását jellemző adatokat.

A célok megvalósulását legjobban a környezet-állapotának alakulását jellemző mutatókon, adatokon keresztül lehetne mérni, azonban a Program megvalósulásának idején egyrészt ezek az adatok még nem állnak rendelkezésre, másrészt ha rendelkezésre állnának is, az időszak rövidege miatt nagyon kevés, a Program keretében megtett intézkedésekre visszavezethető változást tudnának kimutatni. Ezért a mutatók jórésze a hatótényezőkre, illetve az intézkedések természetes eredményeire vonatkozik.

- Megépített új létesítmények, például elkerülő utak, zajvédőfalak, közparkok.
- Terheléseknek a határértékekhez való viszonya.
- Megfelelőnek tekintett állapotjellemzőkkel rendelkező létesítmények, területek, eszközök aránya.
- A kedvező változásokkal érintett terület nagysága, lakosság száma.
- Beszerzett új eszközök mennyisége. (Pl. Forgalomba állított környezetbarát járművek száma.)
- Járműpark kv-i vonatkozású minőségi jellemzői, átlagéletkora.
- Városi, városkörnyéki tömegközlekedés igénybevételének alakulása.
- Felmérések teljessége.
- Környezeti problémák, megbetegedések gyakoriságának alakulása.
- Megoldott problémák felsorolása.

3.4. A végrehajtás szervezése

3.4.1. A megvalósítás összehangolása az ágazati, regionális és nemzetközi fejlesztésekkel

A városi környezet TAP specifikus és operatív céljai eléréséhez fontos finanszírozási háttérrel jellemezhetők a hazai és nemzetközi, elsősorban EU támogatási források.

A hazai források, támogatási lehetőségek közül a **Környezetvédelmi Alap Célelőirányzat (KAC)** forrásai tekinthetők a legtöbb feladathoz igénybe vehető támogatási lehetőségnek. A KAC támogatási forrásokat igénybe lehet venni a *közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentése* specifikus cél olyan feladatainak finanszírozásához, mint a kerékpárút hálózat fejlesztése, a 75 dBA feletti zajterhelések megszüntetése, a P+R rendszerek tervezése és kialakítása, a káros hatások terjedését akadályozó védelmi beruházások, beleértve a fokozott hangszigetelésű épületszerkezetek és nyílászárók elterjesztését is, amely más operatív cél (egészséges életkörülmények biztosítása) elérését is szolgálja. A közterületeken található szemét gyűjtése, a hulladék mennyiségének csökkentése specifikus cél eléréséhez is igénybe vehető lehet KAC támogatás csakúgy, mint a városi zöldterületek védelme, arányuk

növelése cél elérése érdekében. (Meg kell jegyezni, hogy a KAC pályázatok támogatható céljait a HOT hatására esetenként bővíteni is célszerű lehet.)

A közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentése specifikus cél elérése érdekében a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium költségvetési fejezetében szereplő források játszanak nagy szerepet.

A Belügyminisztérium költségvetési fejezete **Helyi önkormányzatok támogatásai** elnevezésű részében elkülönít a települési szilárd hulladék fejlesztésére forrásokat. Ez, valamint a szintén a költségvetési fejezetébe tartozó **címzett –és céltámogatások** jelenleg hulladékgazdálkodási feladatok támogatására is szolgálnak, melynek címzettjei az önkormányzatok. Ezért célszerű lenne, ha a közterületeken található szemét gyűjtése, a hulladék mennyiségének csökkentésének támogatására is lehetőség lenne ezekből a forrásból. A városi zöldterületek védelme, arányuk növelése specifikus cél feladatai jelenleg nem szerepelnek a támogatható célok között, azonban –mivel megnövekedett önkormányzati feladatot jelentenek- célszerű lehet kibővíteni a támogatási célok körét.

Nemzetközi források igénybevétele a városi környezettel kapcsolatban közvetetten elsősorban a települések belterületeit elkerülő utak létesítésével kapcsolatban merülhet fel. A gyorsforgalmi úthálózat létesítéséhez a későbbiekben ugyanis igénybe vehetők lennének ilyen források (pl. TINA program), ez pedig maga után vonná több település esetében is az elkerülő útszakasz létesítését. Közvetetten a közlekedésfejlesztésre és komplex hulladékgazdálkodási rendszerek kialakítására igénybe vehető ISPA források is szolgálhatják a városi környezet specifikus céljainak teljesítését.

Az EU csatlakozásunk várható időpontja, 2004 a HOT időszakra esik, ezért az időszak második felében számíthatunk a strukturális és kohéziós alapokból származó támogatásokra is. Ugyancsak lehetőség nyílna nemzetközi források igénybe vételére az építészeti értékek, történelmi épületek, városrészek megóvása érdekében (pl. UNESCO).

3.4.2. A végrehajtás intézményrendszere

A városi környezet védelme nagyon speciális esetet jelent abból a szempontból, hogy a végrehajtás elsősorban a városi önkormányzatok magatartásának, lehetőségeinek, értékrendjének a függvénye. Vannak konkrét ágazatokhoz kötődő feladatok, de ezek egy része főleg a konkrét beavatkozások szintjén az önkormányzatokhoz kapcsolódik.

A végrehajtás ágazati intézményei az érintett minisztériumok, országos hatáskörű szervek. A közlekedési eredetű települési környezeti problémák csökkentése specifikus célt tekintve a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium a legerősebben érintett intézmény. A minisztérium a végrehajtásban is szerepet játszik, hiszen a legfontosabb szükséges fejlesztések a tárca irányítása alatt történnek meg. A környezetvédelmi tárca szerepe elsősorban a támogatási források biztosításában, illetve az igénybevétel lehetőségének megteremtésében van.

A célok elérését szolgáló kutatási feladatokban az érintett tárcák (közlekedési, környezetvédelmi, földművelésügyi) mellett az OMFB-nek is van feladata. Hasonló a helyzet a tudatformálással, amely az oktatási tárca kompetenciája is.

Helyi szinten döntően az érintett önkormányzatok a végrehajtás letétményesei. Mivel a városi környezet eleve településhez kötött, ezért egyértelmű az önkormányzatok döntő szerepe.

A végrehajtásra külön intézmények megszervezése nem tűnik szükségesnek, hiszen ezek a feladatok nem igényelnek jelentős intézményfejlesztést, csak nagyobb forrást és több odafigyelést.

A célok teljesítése eléréséhez nehézséget jelent, hogy hiányzik az országos és helyi szint közötti, kompetenciával és anyagi lehetőségekkel rendelkező szint kialakítása. Ez akár a megye, akár a régió szintjén kialakított szervezet lehet, amely felelős és közreműködő lehet olyan feladatok végrehajtásában, amelyek túlmutatnak a település szintjén, de döntéseket, szervezési kérdéseket országos szintre vinni nem indokolt. Jelenleg önkormányzati mivoltánál fogva, erre a feladatra inkább a megye látszik alkalmasnak.

3.4.3 Melléklet

A tematikus akcióprogram finanszírozási terve

Emlékeztető a munkamegbeszélésről

EMLÉKEZTETŐ „A TELEPÜLÉSI KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁT SZOLGÁLÓ, KÖLTSÉG- ÉS KÖRNYEZETHATÉKONY ÁGAZATI INTÉZKEDÉSEK VIZSGÁLATA” CÍMŰ PROJEKT KAPCSÁN TARTOTT MUNKAMEGBESZÉLÉSRŐL

Helyszín:

Környezettudományi Központ, Budapest, Angyal u. 15/b.

Időpont:

2003. december 11.

Résztvevők:

Éri Vilma (Környezettudományi Központ), Érseki Györgyné (főtanácsos, Dunakeszi Város Polgármesteri Hivatala), Kajner Péter (MAKK Alapítvány), Kovácsné Papp Katalin (főtanácsos, Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal, Környezetvédelmi Ügyosztály), Magyarné Major Éva (környezetvédelmi referens, Székesfehérvár Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala), Marsay Gábor (fogalmazó, Marcali Polgármesteri Hivatala), Nagy Gyula (műszaki osztályvezető, Kazincbarcika Városi Önkormányzat Polgármesteri Hivatala), Révész Éva (Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem, MAKK Alapítvány külső munkatárs), Szuppinger Péter (Környezettudományi Központ)

A találkozó célja és folyamata

A találkozót a Környezettudományi Központ szervezte meg annak érdekében, hogy a MAKK Alapítvánnyal közösen folytatott kutatásba becsatornázhassa az egyes városok környezetvédelmi szakértőinek tapasztalatait. A munkamegbeszélésen általánosságban és részletesen is megvitatásra került a MAKK Alapítvány által elkészített, a Városi környezetminőség Tematikus Akcióprogram (AP) végrehajtását szolgáló eszközök előzetes listája. (E listát jelen emlékeztetőhöz mellékeljük, kiegészítve a munkamegbeszélésen elhangzott legfontosabb javaslatokkal.)

A munkamegbeszélésen az egyes városok szakértői jelezték, hogy a megkapott ötletadó, előzetes anyagot írásban is véleményezik, további ötleteket írnak hozzá és a kiegészített anyagot a találkozót szervező kutatóknak drótpostán megküldik, amennyiben lehetséges, a december 15-ével kezdődő héten.

Az alábbiakban bemutatjuk a legfontosabb észrevételeket, javaslatokat.

A legfontosabb elhangzott ötletek, javaslatok, észrevételek

Éri Vilma (KTK)

Érseki Györgyné (Dunakeszi)

Kajner Péter (MAKK)

Kovácsné Papp Katalin (Budapest)

Magyarné Major Éva (Székesfehérvár)

Marsay Gábor (Márcali)

Nagy Gyula (Kazincbarcika)

Révész Éva (BKÁE, MAKK)

Szuppinger Péter (KTK)

Kovácsné Papp Katalin (Budapest)

A különböző szerkezetű településeknek eltérőek a problémáik.

A jelenlegi környezetvédelmi szabályozás nem képes betölteni szerepét, mert a különböző környezeti elemekre külön határozzák meg és mérik a határértéket, azonban előfordulhat, hogy minden mért érték a megengedett szint alatt van, de összességében a környezetterhelés mégis elviselhetetlen, mert a hatások (pl. levegő-, zajszennyezés stb.) összeadódnak. Megoldást jelenthetne, ha a szabályozás alapjává a *környezeti terhelhetőséget tennék*. Nehézséget jelent, hogy ennek mérése nehezen vagy alig kivitelezhető. A jelentős környezeti terheltségű területeken szigorúbb szabályozás kell: pl. a sűrűn beépített részeken lehetőleg lazítsák a beépítési mutatókat.

Budapest speciális problémája a kétszintű önkormányzatiság, ami nehezíti az együttműködést, döntéshozatalt. Ehhez hozzáadódik, hogy a kerületek forráshiányosak, minden bevételi lehetőséget megragadnak. A jogbiztonságra hivatkozva beépülnek a területek. A Fővárosnak nincs is lehetősége korlátozni.

Az ipari és a lakófunkciót el kellene különíteni. Nem tartható, hogy lakóövezetben zajos, szennyező ipari tevékenységet folytassanak. Pl. a jogszabályok lehetőséget adnak pótkocsigyártásra L4-es övezetben.

A mérés, szankcionálás rendszerét felül kell vizsgálni. Ma előre be kell jelenteni a Környezetvédelmi Felügyelőség ellenőrzésének időpontját, így nem lehet tettenérni a jogsértőt.

Éri Vilma (KTK)

A sűrűn lakott területeken korlátozni lehetne a lakósűrűséget az élhetőség érdekében.

Magyarné Major Éva (Székesfehérvár)

Az OTÉK-hez hasonlóan országosan egységes környezetvédelmi szabályzat kellene. Ennek előírásainak be kellene épülnie a városszerkezeti szabályozásba. Sokszor az önkormányzatok megtennék a szükséges környezetvédelmi intézkedéseket, de nincs hozzá jogalapjuk, ezért nem teszik meg.

Érseki Györgyné (Dunakeszi)

A lakó és az ipari funkció keveredése problémát okoz Dunakeszin is. Az ipartestületeknek kellen összefogni és finanszírozni a vállalkozások kitelepülését az ipari zónába. Információátadás is kellene, a vállalkozók sokszor nincsenek tisztában a jogszabályokkal.

A tömegközlekedés kialakítása sokat segíthetne a személygépkocsiforgalom enyhítésében. Ezt mikrobuszjáratokkal lenne ésszerű megvalósítani egy Dunakeszi méretű város esetében. A járatokat a város koncesszióba adhatná.

Magyarné Major Éva (Székesfehérvár)

Gondot okoz, hogy a környezetvédelmi ügyosztályok érdekérvényesítő képessége gyenge az önkormányzatokon belül. Az amúgyis forráshiányos önkormányzatok keveset fordíthatnak

környezetvédelemre. Segítséget jelenthetne, ha pl. állami normatíva lenne zöldterületfejlesztésre.

Nagy Gyula (Kazincbarcika)

Kazincbarcikán környezetvédelmi állapotfelmérés sem volt, pénzhiány miatt. A város meghatározó ipari létesítménye a Borsodchem környezetvédelmi szempontból a város számára nem ellenőrizhető, a Környezetvédelmi Felügyelőség is csak előzetes bejelentés után szállhat ki. A szankcionálási rendszert felül kellene vizsgálni.

Fontos lenne, hogy az Építési Hatóság kerüljön ki az önkormányzatok alól, legyen független, akár a megyei építési hatóságok.

Erdősávokat kellene telepíteni a lakó- és ipari övezetek között.

A biomassza fűtés súlyos problémákat okoz annak ellenére, hogy környezetbarátnak tartják. A kazincbarcikai fűtőmű a fával tüzelésre való átállás óta sorra vágja ki a környék erdeit, 1-2 hektár erdő ég el egy óra alatt.

Marsay Gábor (Márcali)

Márcali településszerkezete sajátos, több települést csatoltak hozzá, hogy város lehessen. A tömegközlekedésre nincs panasz. A közlekedést ellátja a volán, de a *lakosok egymással egyeztetve is meg tudják oldani közlekedési problémáikat*.

A városban szintén probléma az ipari tevékenység beékelődése a lakóterületre (Danone).

A legnagyobb problémák egyike az átmenő forgalom, ami éjjel is 50-60 dB zajterhelést okoz. Már létezik terv elkerülőútra.

Magyarné Major Éva (Székesfehérvár)

A fák védelmét minimum intézményi területekre ki kellene terjeszteni. Egységes, a mainál pontosabb előírás kellene a fapótlási kötelezettségekre is. Legyenek egységesek a parkok, zöldterületek kialakításának alapvető szabályai az építési szabályokhoz hasonlóan. Legyen pl. kötelező előírás a locsolóhálózat kiépítése.

Kovácsné Papp Katalin (Budapest)

A favédelmet törvényi szinten kellene szabályozni. A fapótlás szabályait ésszerűsíteni kell és egységesíteni: a mai előírások a körméretben azonos pótlást írják elő, emiatt viszont túl sűrűn kell ültetni a fákat. A fahelyeket kellene védeni.

Érseki Györgyné (Dunakeszi)

A szelektív hulladékgyűjtést több reprezentatív gyűjtőszigettel kellene megoldani.

Kovácsné Papp Katalin (Budapest)

A gyűjtőszigeteket óvodák, iskolák környékén kell elhelyezni, hogy beépülhessen a mindennapokba.

Éri Vilma (KTK)

A gyűjtőszigetek csak átmeneti megoldást jelentenek, kár rájuk túl sokat költeni. Már a házakban meg kell oldani a külön gyűjtést (ld. barcelonai példa).

Nagy Gyula (Kazincbarcika)

A zöldfelületek kialakításánál törekedjenek a zöldfolyosók kialakítására, ami lehet pl. erdősáv vagy folyó – így ki tudna szellőzni a szmog.

Kellenek az ajánlott növényfajták (öshonosak), de ne tiltsák az aakácot, ha a meddőhányón csak az marad meg.

A területek átsorolásánál ne csak földvédelmi járulékot, de közműfejlesztést is finanszírozzák a tulajdonosok.

Kovácsné Papp Katalin (Budapest)

A kertészeti előírásokat helyi szinten érdemes szabályozni: a helyi kertész ismeri legjobban a terepet. A településrendezési terv zöldfelületi részét kertész készítse.

A területek átsorolása során extraprofit keletkezik, ami a terület tulajdonosánál marad. Ezt (ennek egy részét) magas adóval el kellene vonni: kerüljön az önkormányzathoz. A barnazónák rehabilitációja nagyon fontos, de kellene hozzá támogatott állami hitel. Az önkormányzatok üzleti alapon ne vegyenek részt ebben, mert ez a korrupció melegágya, viszont a *szabályozást* alakítsák úgy, hogy elinduljanak ilyen projektek.

Magyarné Major Éva (Székesfehérvár)

Nincs a városoknak gazdaságfejlesztési koncepciója, holott ez határozná meg a környezetvédelem lehetőségeit, irányait. Nagy szükség lenne ilyenekre.

Kovácsné Papp Katalin (Budapest)

Oktatás, képzés, támogatás kellene a szakembereknek a pályázatok előkészítésére: ez a forrásbevonás alapfeltétele.

Támogatni kell a szakemberképzést.

Horizontális munkacsoportokat kellene kialakítani az önkormányzatokon belül.

12. táblázat. *Összefoglaló táblázat a vizsgált önkormányzatok hatályos környezetvédelmi dokumentumairól*

Megkérdezett város	Környezetvédelmi Program	Környezeti Állapotjelentés
0-25000 fő		
Pilisvörösvár	nincs	nincs
Celldömölk	van	van
Marcali	van	van
Kunszentmiklós	nincs	nincs
Mezőberény	nincs	nincs
Vásárosnamény	nincs	nincs
Bátonyterenye	van	van
Jászapáti	van (elfogadás előtt áll)	nincs
25000-50000 fő		
Mosonmagyaróvár	van	van
Baja	van	van
Dunakeszi	nincs	nincs
Kazincbarcika	folyamatban	nincs
Hajdúböszörmény	van	nincs
50000 fő feletti		
Székesfehérvár	van	van
Békéscsaba	van	van
Miskolc	van	van

A felmérés során használt kérdőív

Kérdőív esettanulmány elkészítéséhez

Tisztelt Válaszadó!

A Környezettudományi Központ a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium megbízásából a Nemzeti Környezetvédelmi Program-II. Városi környezetminőség akcióprogramjának megvalósításához készít tanulmányt. Ezen program átfogó célja olyan városi környezet kialakítása, amely egészséges, tiszta, nyugodt és esztétikus, azaz a cél az ún. "élhető város" megteremtése.

Az anyag összeállításához 16, az országot reprezentáló városról készítünk esettanulmányt, amelynek célja a városok főbb környezeti problémáinak illetve azok megoldására tett erőfeszítéseiknek a feltárása, összegzése és egyfajta fontossági, finanszírozási sorrend megállapítása a program végrehajtásának segítésére.

Munkánk elvégzését nagyban segítik az alábbi kérdésekre Ön által adott válaszok. A kitöltött kérdőívet kérnénk minél előbb juttassa vissza hozzánk postán (1094 Budapest Angyal u. 15/b.), faxon (1-216-0911) vagy e-mailben (szuppinge@ktk-cs.hu)

Köszönettel,

Szuppinge Péter
projekt koordinátor

Budapest, 2003-10-09

I. *Város neve:*
Polgármesteri hivatal címe, tel, fax, e-mail, honlap:

Válaszadó neve, beosztása:
Elérhetősége (tel., fax, e-mail):

II. **Irományok**
Van -e a városnak Környezetvédelmi Programja, Környezeti Állapotjelentése:.....

Van -e a városnak olyan rendezési vagy fejlesztési terve, ami környezetvédelmi kérdéseket is érint: Ha igen, melyek ezek:.....

Van -e városnak bármilyen olyan rendelete, határozata, ami környezetvédelmi kérdéseket érint: Ha igen, melyek ezek:.....

III. **Környezetvédelmi problémák**

1. *Városperemi zónák környezeti problémái* (illegális szeméttlerakók, infrastruktúra hiánya, vagy éppen túlzott városi terjeszkedés stb.):

2. *Zöldterületek* (városon belüli arányuk, állapotuk, védelmük, fenntartásuk, beépítési veszélyeztettség stb.):
3. *Barnamezők* (felhagyott ipari területek, szennyezett területek stb.):
4. *Közlekedési eredetű környezeti problémák* (főút, elkerülő út, légszennyezés, zaj- és rezgésártalom, zajvédelem, forgalomcsökkentés, parkolás stb.):
5. *Tömegközlekedés helyzete*
6. *Épített környezet állapota* (lakófunkciójú épületek állapota, műemlékek, városkép védelme stb.):
7. *Köztisztaság*:
8. *Vízügyek* (belterületi vízügy, szennyvízelvezetés, belvíz, árvíz stb.):
9. *Településszerkezeti, -fejlesztési hibák* (útszerkezet, városszerkezet, zöldterület hiánya, átszellőző folyosók hiánya stb.):

IV. Tervek, megvalósulások

Van-e a városnak valamilyen környezetvédelmi probléma megoldására irányuló terve, folyamatban lévő beruházása, pályázata stb:

V. Mi lenne fontos, mi legyen hangsúlyos az NKP végrehajtásakor

Véleménye szerint melyik a város öt legfontosabb környezetvédelmi problémája (ha lehet fontossági sorrendben)

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

VI. Egyéb adat

Van -e szelektív hulladékgyűjtés a városban: Ha igen kb. hány %:.....

Van -e kiépített kerékpárút a városban: Ha igen, hány km hosszú kb.:

VII. Egyéb

Bármilyen egyéb megjegyzése, véleménye, javaslata stb.