

# Esettanulmány

készítette

Kovács Bence

Független Ökológiai Központ

TIOP MB delegált

## **A projekt rövid ismertetése:**

Nem egy konkrét projekt, hanem a TIOP 3.3.1. konstrukció kerül bemutatásra, melynek célja a komplex, azaz fizikai és info-kommunikációs akadálymentesítés, más kifejezéssel: a közszolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférés megteremtése, és ezáltal a fogyatékos emberek életminőségének javítása.

Az konstrukciót is magába foglaló 3.3 intézkedés 7 évre tervezett keretösszegét 2009. nyarán az OP átcsoportosítások során 8 milliárd Ft-tal, kb. a felére csökkentették..

## **Problémák:**

- Átláthatóság szempontjából

Az OP módosítás abszolút nem demokratikusan zajlott, hiszen csak az O

- Környezeti szempontból

Akadálymentesítési szempontból nem releváns.

- Társadalmi szempontból

A közintézmények akadálymentesítése által a közszolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférés nemcsak törvényi előírás (*A fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló 1998. évi XXVI. törvény szerint az állam által fenntartott intézmény által nyújtott közszolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférést az épületek komplex akadálymentesítésével 2010. december 31-ig biztosítani kell*), de a társadalmi kohézió szempontjából is kiemelkedően fontos. A 2007-8-as akciótervénél már felmerült az a probléma, miszerint: “*A 1062/2007. (VIII. 7.) Korm. határozat az új Országos Fogyatékosügyi Program végrehajtásának 2007-2010. évekre vonatkozó középtávú intézkedési tervétől eltérően ütemezik az akadálymentesítést az ágazatok*” Ez a félelem a 2007-9-es pályázati kiírások során beigazolódott, hiszen nem volt elegendő pályázat, így várhatóan nem teljesül a 2008-ról 2010. végére módosított határidő.

- Gazdasági szempontból

Az OP átcsoportosításoknál (TIOP 3.3-as intézkedés 7 éves keretéből 8 milliárd Ft-ot csoportosítottak át a GOP KKV-k versenyképességét növelő pályázati keretére. Az elvonás indoklásánál azzal érveltek, hogy a közintézmények akadálymentesítése hazai kötelezettség, így majd hazai központi forrásból kell ezt megvalósítani 2010. december végéig, pedig már ekkor ismert volt a kormányzatnak azon költségvetési tervezési elve, miszerint a válság okán 2010-ben nem lesznek hazai fejlesztési források, csupán az EU-s pályázatok társfinanszírozására lesz keret. Ahogy várható volt, az elfogadott 2010. évi költségvetés valóban nem tartalmaz az épületek akadálymentesítéséhez forrásokat.

## **Az eddigi civil fellépés és eredményei:**

Az OP módosítás véleményezésére esélyt sem adott a kormányzat, a zöld civil delegált a TIOP MB ülésen a termet is elhagyta a vita közben, annak reményében, hogy ezzel határozatképtelenné válik



*for a living planet*

## A DUNA HAJÓZHATÓSÁGÁNAK FEJLESZTÉSE

### A projekt ismertetése

Az Európai Bizottság 2003-ban döntött arról, hogy az Európát átszelő közlekedési folyósok fejlesztésére az EU forrásait használja fel. A TEN-T projekt (Transz-Európai Közlekedési Hálózat) közút-, vasút- és hajóútfejlesztéseket egyaránt tartalmaz. A projektben az egyik legfontosabb hajóút a Duna–Majna–Rajna-csatorna, melynek fejlesztéséhez a Dunán kell a legjelentősebb beavatkozásokat tenni.

A Duna hajóút fejlesztés magyarországi feladatait a Közlekedési, Hírközlési és Energetikai Minisztérium (KHEM, korábban Gazdasági és Közlekedési Minisztérium) koordinálja. A KHEM megbízásából a VITUKI 2007 őszére készítette el a 'Duna hajózhathóságának javítása tárgyú projekt megalapozó tanulmánya' című munkát. Ebben a koncepcióban a teljes hazai Duna szakaszra nézve taglalják a hajóút fejlesztésének műszaki lehetőségeit. Ezt a tanulmányt a WWF Magyarország civil partnerek és szakértők bevonásával részletesen elemezte<sup>1</sup> és rámutatott az eljárásbeli és módszertani problémákra. A hajóút fejlesztés során a következő jelentős munka 2009 nyarán kezdődött, amikor a VITUKI vezette konzorcium közbeszerzési eljárás lefolytatása után megkezdte a „Tanulmányok a Duna hajózhathóságának javításáról” nevű megbízás kivitelezését. Ennek keretében a kivitelező stratégiai előkészítési, tervezési és engedélyezési feladatokat vállalt el.

### A projekt kapcsán felmerülő átláthatósági problémák

A WWF Magyarország a projekt kivitelezése kapcsán több alkalommal kért hivatalos formában választ a dunai hajózás fejlesztésére vonatkozó részletes kérdésekre, de választ egyszer sem kapott. Ezek a kérdések mind a projekt átláthatóságára vonatkoztak. A döntéshozói folyamat több esetben nem átlátható, nem tudni, hogy a közlekedésért felelős tárca tervezi-e kormányhatározat előkészítését, illetve hogy milyen egyeztetéseket folytat le az érintett társmisztériumokkal. A 2009-ben lefolytatott tendereljárás dokumentumai átláthatóak, többnyire az Interneten is hozzáférhetők.

Mindezek mellett a projekt átláthatóságára jellemző, hogy a munka kivitelezésének során a hazai Duna szakasz mederfelmérésekor gyűjtött adatok a Vituki tulajdonát képezik és nem nyilvánosak.

### A projekt kapcsán felmerülő környezeti problémák

A dunai hajóút fejlesztése által előidézett ökológiai hatások: a beavatkozások tovább gyorsítják a medermélyülés folyamatát; a beavatkozások hatására zátonyok, sekélyvízi szakaszok tűnnek el, amik halak és vízi gerinctelenek szaporodó helyei; a tervek szerint a főmederben zajló beavatkozások káros ökológiai hatásait mellékágak rehabilitációjával fogják kompenzálni, de ez téves szemléletre utal. A főmeder és a mellékágak egységben képezik a folyó védendő ökoszisztémáját a főmederben okozott károk nem ellensúlyozhatók azzal, hogy mellékágakban hajtanak végre ökológiai célú rehabilitációt; jelentős probléma, hogy nincsenek kellő részletességű ismeretek a mostani ökológiai állapotokról, ezért a várható ökológiai hatások megbecslése nagyon bizonytalan.

### A projekt kapcsán felmerülő társadalmi problémák

A hajóút fejlesztése a folyó által nyújtott ökológiai szolgáltatások csorbulásához, vagy eltűnéséhez vezethet. A legfontosabb ilyen szolgáltatások: természetes szűrésű ivóvízbázisok; rekreációra, szabadidős tevékenységre, ökoturizmusra, vízi turizmusra alkalmas folyószakaszok; természetes horgászati lehetőségek a Duna partján; a társadalmi problémák között kell megemlíteni, hogy az előzetes koncepció elkészítése során a társadalmi szervezetek, szakértők, érdekképviselői szervek véleményét nem vették figyelembe, és nem indokolták meg azt, hogy a javaslatokat miért nem építették be a koncepcióba.

<sup>1</sup> Civil vélemény a 'Dunai hajózás fejlesztése tárgyú projektet megalapozó tanulmány' fejezeteiről, WWF, 2008

**WWF Magyarország**

1399 Budapest, pf.: 694/112

tel.: 06/1-214-5554; fax.: 06/1-212-9353

[panda@wwf.hu](mailto:panda@wwf.hu); [www.wwf.hu](http://www.wwf.hu)



*for a living planet*

#### A projekt kapcsán felmerülő gazdasági problémák

A hajóút fejlesztési tervei kapcsán nem készültek részletes gazdasági elemzések. A Duna nemzetközi hajóút lévén elsősorban nyugat-európai belvízi hajózással foglalkozó vállalatok számára nyújt lehetőséget a piac kiterjesztésére, a gazdaság bővülésére. A hajóút fejlesztése kapcsán Magyarországon nem zajlik olyan fejlesztés, ami a hazai gazdasági lehetőségek kihasználását segítené, mint például kikötő fejlesztések, vízállás-előrejelzés fejlesztése, hajóút-kitűzés fejlesztése, sekély merülésű hajók fejlesztése.

#### Eddigi civil fellépés

Aláírásgyűjtés a Duna menti lakosság körében; lobbimunka a hazai és brüsszeli döntéshozók körében; tájékoztató anyagok, elemzések elkészítése a társadalmi, gazdasági, ökológiai hatásokról; a Vituki által készített javaslatok részletes véleményezése; fórumok szervezése a Duna menti hajóút fejlesztések nemzetközi tapasztalatainak bemutatása céljából; szakmai fórumok szervezése a Vituki által készített koncepció véleményezéséről; Duna-túra kampány szervezése és lebonyolítása a lakosság figyelemfelkeltése céljából; hivatalos kifogás benyújtása az EU érintett igazgatóságaihoz.

#### Javaslatok

A WWF Magyarország azt javasolja, hogy a dunai hajóút fejlesztése kapcsán Magyarország ne a hajózhatóság fejlesztésére, hanem a hajózás egészének fejlesztésére törekedjen. A hajózhatóság fejlesztése csak a folyómederben zajló beavatkozásokat idéz elő, de Magyarország számára nem javítja a hajózással történő áruszállítás lehetőségeit. A fejlesztéssel kapcsolatban javasoljuk hogy a folyómederben zajló beavatkozások során törekedjenek a minimális ökológiai beavatkozásokra; a beavatkozások megtervezése során dolgozzanak ki olyan alternatívákat, melyek különböző beavatkozási módokat javasolnak, és számolnak a hajóforgalom korlátozásával is, ha azt egyéb tényezők megkívánják (például természetvédelmi érdek, ivóvíz-szolgáltatás biztosítása); a beavatkozások megtervezése során alkalmazzák az ICPDR belvízi hajózásra vonatkozó 'Közös Állásfoglalásban'<sup>2</sup> megfogalmazott alapelveket (például a tervezett beavatkozási helyszínek eseti elbírálása); fordítsanak jelentős összegeket a beavatkozások által előidézett változások monitorozására; készüljenek részletes elemzések arról, hogy a tervezett beavatkozások nem rontják a Duna jó ökológiai állapotát, ökológiai potenciálját (Víz Keretirányelv szerinti előírások); készüljenek olyan gazdasági elemzések a kivitelező részéről, amelyek a becsült externális költségeket is figyelembe véve bemutatják a rövid és hosszú távú ökológiai hatásokat.

---

<sup>2</sup> Joint Statement on Guiding Principles for the Development of Inland Navigation and Environmental Protection in the Danube River Basin, ICPDR, 2007

**WWF Magyarország**

1399 Budapest, pf.: 694/112

tel.: 06/1-214-5554; fax.: 06/1-212-9353

[panda@wwf.hu](mailto:panda@wwf.hu); [www.wwf.hu](http://www.wwf.hu)

**"KOMPLEX KAMPÁNY A KLÍMATUDATOSSÁG NÖVELÉSÉRE MAGYARORSZÁGON"**  
KEOP-6.1.0/B-2008-0002

Projektleírás

A projekt célja egy kommunikációs kampánnyal hozzájárulni ahhoz, hogy hatásos klímavédelmi szabályozás (törvény) szülessen Magyarországon.

A projekt célcsoportjai 8 fókuszmegyében a lakosság (háztartások), a közérdekű ügyekben aktivizálható állampolgárok, valamint a politikai döntéshozók, pontosabban az országgyűlési képviselők. A projekt tervezett időtartama egy év, 2009 január és december között, a pályázó konzorcium 3 jelentős szakmai tapasztalattal bíró környezet- és természetvédelmi civil szervezetből áll.

Átláthatósági szempontok

A pályázat tervezésétől kezdve a projektben fontos szerepet kapott az átláthatóság. A projekt menedzsment a korábbi lakossági klímatudatossági felméréseket, kutatásokat és egyeztetéseket vette alapul a projekt tervezésekor és a fenntarthatóságon alapuló klímatörvény koncepciót széles körben vitatták meg ahhoz, hogy a projekt egyeztetéseihez, fórumaihoz kiindulópont lehessen. A társadalmi egyeztetés a kampány során kulcsszerepet játszott. A szakértőkkel és regionális koordinátorokkal személyesen, a lakossággal a honlap fórumán és személyesen az akciónapokon keresztül egyeztettek. A visszajelzéseket kérdezz-felelek kiadványban jelentették meg, a folyamat során a felvetett szempontokat figyelembe vették.

Környezeti szempontok

A környezeti hatásokat az Öko Zrt. megvalósíthatósági tanulmánya foglalta össze. A tanulmány szerint összességében a törvénytervezet, hasonlóan a politika szintű koncepciókhoz nem tartalmaz, olyan konkrétumokat, hogy ezekből akár a környezeti elemeket (levegő, víz stb.), akár a környezeti rendszereket (ökoszisztéma, település, táj) érinti, akár valamilyen területileg azonosítható környezeti hatások becsülhetik lennének, így a vizsgálatnak ez nem lehet feladata. A rendszer alkalmazásának legfontosabb problémás környezeti hatásokkal is rendelkező következménye, a megújuló energia felhasználás növekedése a fosszilis energiahordozók rovására.

### Társadalmi szempontok

A lakosság klímátudatosabbá tétele megvalósult projekt célkitűzés, kutatással mérték fel. A cél érdekében a lakosság célcsoport 19%-át elérő hatásos média kampányt tartalmazott a projekt (2009 márc-április, 8 megyében: regionális rádiószpot, hirdetés megyei napilapokban, online bannerek portálokon). Ezen túlmenően a lakossági szemléletformálást segítette a 8 akciónap és a generált sajtómegjelenések; a folyamatosan frissülő kampányhonlap ([www.klimatorveny.hu](http://www.klimatorveny.hu)).

A projekt partnerségben valósult meg, a 8 fókuszmegyében 8, szakmai kampányban jártas civil szervezet hajtotta végre a regionális koordinációt, a lakossággal való kapcsolattartás folyamatos volt.

### Gazdasági szempontok

A projektnek közvetlenül nem, de a magának a klímátörvény koncepciónak az Öko Zrt. tanulmánya alapján jelentős gazdaságélénkítő hatása lehet a javasolt közgazdasági eszköz, a kvótarendszer révén (környezetbarát termékek és szolgáltatások piaca a visszatérülő alappal; ezáltal helyi zöld beruházások, kis- és középvállalkozások megerősítése, munkahelyteremtés, K+F).

### Az eddigi civil fellépés eredményei

A projekt eredményeként a klímátörvény ügye téma lett a lakosság és a parlamenti képviselők körében, a klímátudatosság nőtt. A kampány és az általa kialakított társadalmi nyomás hozzájárult ahhoz, hogy 2009 júniusában az Országgyűlés elfogadta a klímátörvény elkészítéséről szóló határozatot. Ennek értelmében várhatóan februárig Parlament elé kerül vitára a klímátörvény-javaslat.

### Javaslatok

A projekt megvalósítását külső okok, pl. a szakmapolitikai helyzet, az országgyűlési képviselők mint célcsoport megkeresésének nehézségei, az átlagnál jobban befolyásolták, ez azonban minden érdekérvényesítő kampányra igaz. A tapasztalatok alapján rugalmasabb tervek készíthetők.