

**Település környezeti vonatkozású
programjainak, terveinek
konzisztencia-vizsgálata**

Tartalomjegyzék

1	BEVEZETÉS	1
2	SZAKIRODALMI KITEKINTÉS.....	2
2.1	A FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉS	2
2.2	A FENNTARTHATÓSÁG HELYI PROGRAMJA	4
3	GÖDÖLLŐ	6
3.1	ELHELYEZKEDÉS	6
3.2	TERMÉSZETI KÖRNYEZET	6
3.3	MŰVI KÖRNYEZET	7
3.4	„ÖKOVÁROS” KONCEPCIÓ	8
3.5	AZ ÖNKORMÁNYZAT SZEREPE	8
4	TELEPÜLÉSI PROGRAMOK.....	9
4.1	TÖRVÉNYI ELŐÍRÁSOK	9
4.2	LOCAL AGENDA 21	11
4.3	KÖRNYEZETVÉDELMI PROGRAM	13
4.4	VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ.....	13
4.5	GÖDÖLLŐ VÁROS OPERATÍV PROGRAM-VÁZLAT	14
4.6	TURIZMUSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ	14
4.7	HULLADÉKGAZDÁLKODÁSI TERV	15
4.8	INTEGRÁLT VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA.....	15
4.9	KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ.....	16
5	A PROGRAMOK KONZISZTENCIA-VIZSGÁLATA.....	17
6	KIEMELT PROBLÉMA: A KÖZLEKEDÉS	21
6.1	KÖZÚTHÁLÓZAT.....	21
6.2	KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS	22
6.3	MEGOLDÁSOK A KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓBÓL	24
6.4	MEGOLDÁSOK AZ ELŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI TERVBŐL	25
6.5	KRITIKA, SAJÁT ELGONDOLÁS.....	26
7	ÖSSZEFOGLALÁS	28
8	MELLÉKLETEK.....	31
8.1	STUTTGART PÉLDÁJA	31
8.2	KÖZSZOLGÁLTATÓI HULLADÉKGAZDÁLKODÁSI TERV TARTALMA	32

Táblázat- és ábrajegyzék

1. táblázat. Gödöllő város környezeti SWOT táblája	12
2. táblázat. Gödöllő város környezeti vonatkozású programjainak célterületei	17
3. táblázat. A különböző tervekben, programokban megjelenő célok, kezelendő problémák összefoglaló táblázata célterületenként.....	17
1. ábra. Gödöllői járás.....	6
2. ábra. Gödöllőt átszelő főbb közúti útvonalak	21
3. ábra. Az elkerülő út tervezett nyomvonala	22
4. ábra. A HÉV és a főút jelenlegi nyomvonala	23
5. ábra. A jelenlegi problémák térképi megjelölése.....	24
6. ábra. Látványterv a HÉV és a 3-as főút helycseréjéhez	25

1 Bevezetés

Dolgozatom témájául a lakóhelyem környezetvédelmi vonatkozású terveinek, programjainak összehasonlító elemzését választottam. Gödöllői lakosként szerencsém volt egy zöldterületekben gazdag, központi, ám mégis csendes városban felnőni. Mindig is foglalkoztatott a városnak e kettőssége: a természet-közeliség fenntartása, miközben folyamatosan fejlődik az infrastruktúra. Szüleim révén is betekintést nyertem a város működésébe, mindennapi üzemeltetési és hatósági problémáiba. Édesapám az önkormányzatnál dolgozott építészként, számos tervével segítette a jelenlegi városkép kialakulását. Édesanyám szintén közalkalmazott az önkormányzatnál, közel negyven éve. Környezetvédelmi főmunkatárs volt, és jelenleg is foglalkozik a környezetvédelem hatósági részével. Ilyen családi háttérrel egyértelművé vált számomra a környezetem (legyen az épített vagy természeti) iránti érdeklődésem. Környezetkutatóként komplex rendszereket vizsgáltam környezetminősítési módszerek alkalmazásával, terveztem kísérleteket, valamint adatelemzéseket is végeztem, így szert tettem a szükséges természettudományi ismeretekre, melyekkel megfelelően értékelhetem a környezet állapotát. Ennek kiegészítéseképpen a jelenlegi környezetmenedzsment szakirányú tanulmányaim olyan tudást nyújtanak, mellyel már nemcsak különböző értékelési módszerek alkalmazása, hanem a megfogalmazott környezeti problémákra megfelelő javaslatok kidolgozása is lehetséges.

Jelen munkámat primer kutatással alapoztam meg, mely során személyes interjúk és a helyi kötődésem miatti helyismereteim alapozták meg, illetve szekunder kutatások (köztük önkormányzati dokumentumok) felhasználásával jutottam információkhoz. Szekunder kutatásomban a szakirodalom idevonatkozó tételeit is megvizsgáltam, különös tekintettel a fenntartható fejlődés témakörére. Mindeközben szem előtt tartottam dolgozatom célját, ami a helyi programok integrációjával történő helyzetjavítás, és esetleges javaslatok megfogalmazása a kritikus programpontok tekintetében. Előzetesen kijelenthetem, hogy nincs olyan kritikus tényező, mely megvalósíthatatlanná tenné a település fenntarthatósági célkitűzéseit. Gyengeségek természetesen vannak, de ezek további célok megfogalmazásával, projektek tervezésével mérsékelhetők.

2 Szakirodalmi kitekintés

2.1 A fenntartható fejlődés

Manapság már nem beszélhetünk környezetről, környezetvédelemről anélkül, hogy ne kapcsolnánk hozzá a fenntartható fejlődés fogalmát. De hogy mi is az a fenntartható fejlődés, azt egy rövid történeti áttekintéssel érthetjük meg igazán.

Amióta csak ember él a Földön, a környezeti problémák fennállnak. Gondoljunk például az ókori görögök nagymértékű erdőirtási tevékenységére. Mégis, mivel a hatások lokálisak maradtak, nem indukáltak jelentős intézkedéseket. Ez később következhetett csak be, a gyarmatosítások után, mikor már globális szinten érezhető volt a „baj”. Az emberiség elkezdett felfigyelni a hatásokra, különböző pesszimista jövőképek fogalmazódtak meg (például a Római Klub jelentései), elérkezett a nemzetközi intézkedések ideje. Ennek első lépése, hogy az ENSZ megalakította az UNEP-et, majd a Környezet és Fejlődés Világbizottságot (Brundtland Bizottság). Ez utóbbi már felismerte ugyan, hogy a fejlődés elengedhetetlen, ha optimális környezethasználoi szintre kívánunk jutni, azonban hatalmas hiányossága, hogy mindezt még nem a fenntarthatóság figyelembevételével tette, nem számolt a Föld eltartó-képességével. 1992-re, a Rio-ban tartott Környezet és Fejlődés konferenciára készült el egy terjedelmes dokumentum, az Agenda 21. (Feladatok a XXI. századra), mely már tartalmazott javaslatokat, ajánlásokat az országok és szervezetek felé, azonban nem kötelező jelleggel, így a konferencia is megmaradt általános érvényű megállapítások felsorakoztatójaként. Valós cselekvési pontokat végül a johannesburgi Világ-Csúcskonferencia a Fenntartható Fejlődésről hozott. Ez írta elő például, hogy 2005-ig az országok el kell, hogy készítsék a nemzeti fenntartható fejlődési stratégiájukat. És ezen a konferencián már kihangsúlyozták a különböző rendszerek (környezet, gazdaság, társadalom, stb.) együttes kezelésének fontosságát is. (Gyulai, 2008)

A fenntartható fejlődés fogalma a Környezet és Fejlődés Világbizottság megfogalmazásában: „A fenntartható fejlődés olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné a jövő nemzedékek esélyét arra, hogy ők is kielégíthessék szükségleteiket.” Ezt ajánlott azonban kiegészíteni a feltételével is, vagyis azzal, hogy a Föld eltartó-képességének keretein belül kell történnie. Ugyan emberközpontúság az alapja ennek a megfogalmazásnak, mégis figyelembe kell vennünk más tényezőket is. Robert Constanza megállapításában:

„Fenntartható az az állapot, ami biztosítja az ökoszisztémák számára a minimum körülményeket ahhoz, hogy azok stabilak és rugalmasak legyenek. A fenntarthatóság egy reláció a humán gazdasági rendszerek és egy dinamikusabb, de általában lassabban változó ökológiai rendszer között, amelyben:

1. az emberi élet fennmaradása hosszú távon biztosított
2. az egyénnek lehetősége van saját és családja jólétének biztosítására
3. az emberi társadalmak, kultúrák fejlődni képesek,

de amelyben az emberi aktivitás hatásai korlátok között vannak azért, hogy ne rombolja le a diverzitást, a komplexitást és az ökológiai életfenntartó funkciókat.” (Gyulai, 2008)

Így már lefedtük, hogy mi is az a fenntarthatóság, azonban a fejlődés még magyarázatra szorul. Gyulai Iván megfogalmazásában (Gyulai, 2008) „A fejlődés tehát nem más, mint jobbra válni az alkalmazkodásban a folyton változó környezethez.”

A johannesburgi találkozón kihirdetett célok alapján 2007-re elkészült hazánk Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégiája, mely az előbbieken vázolt fogalmak koncepciójára és célrendszerére épül, és elősegíti az „országunk fejlődésének közép-, illetve hosszútávon fenntartható pályára való áttérését, figyelembe véve a hazai adottságokat és a tágabb folyamatokat, feltételeket” (Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ) – Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium tervezői munkacsoport, 2007)

A nemzeti stratégia szempontjából lényeges fenntarthatósági alapelvek a következők:

- holisztikus megközelítés elve: hatások és kapcsolatok globális szinten kezelése
- nemzedéken belüli és nemzedékek közötti szolidaritás elve: a jelen nemzedék ne a következők kárára éljen
- társadalmi igazságosság elve: mindenki számára egyenlő jogok és lehetőségek biztosítása
- tartamosság elve: a környezet eltartó-képességének figyelembe vétele az erőforrások használatakor (a biodiverzitás is erőforrás!)
- **integráció elve:** a különböző programokat, terveket össze kell hangolni, valamint a helyi, regionális és nemzeti szintű tevékenységeket is
- helyi erőforrások hasznosításának elve: helyi szükségleteket helyi erőforrásokból kell fedezni, meg kell őrizni az épített környezetet is
- társadalmi részvétel elve: lehetőséget kell adni mindenkinek az információk megszerzésére és a döntéshozatalra
- társadalmi felelősségvállalás elve: a termelést és fogyasztást egyaránt mérsékelni kell

- elővigyázatosság és megelőzés elve. prioritást élvez a káros tevékenységek megelőzése, csak utána következhet a mérséklés, kármentesítés lehetősége
- a szennyező fizet elv: egy termék árában meg kell mutatkoznia az előállítási folyamat környezetre gyakorolt hatásának is

(Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ) – Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium tervezői munkacsoport, 2007)

2.2 A fenntarthatóság helyi programja

Az előbbiekben láthattuk, milyen elvárásokat támaszt a fenntartható fejlődés az országokkal szemben. De vajon ez hogyan jelenik meg lokális szinten? Erre ad megoldást a fenntarthatóság helyi programja (Local Agenda 21).

„A Local Agenda 21 (LA21) alapvető célja: az önkormányzat aktív és cselekvő közreműködésével, a lakosság tevőleges támogatásával olyan program kidolgozása és megvalósítása, amely a fenntartható fejlődés elvére épül.” (Európai Atelier 70 Kft., BME Környezetgazdaságtan Tsz., 2002)

Ez tehát egy olyan kooperáció két fél között, ahol szükség van konkrét lépések kidolgozására, mindeközben figyelembe véve az adott település sajátosságait, és így hozható létre egy közösséget összetartó és fenntartó környezet, annak épített és természeti részével együtt. Ha csupán a környezetről beszélünk, függetlenül a közösségtől, aki benne él, akkor sem követnénk el hibát, hisz a környezetvédelmi programok is ezt teszik, azonban LA21-nek csakis akkor nevezhetünk egy kezdeményezést, ha a környezet fenntartásán túl megfelel az alábbi feltételeknek is:

- „jól összpontosított politika, ami integrálja az egyes szektorok „környezet és fejlődés” típusú problémáit, tervezési céljait és értékeit, döntéshozását és végrehajtási mechanizmusát;
- elkötelezett a helyi problémák felismerése és megoldása mellett, mindezt szélesebb ökológiai-, regionális és megnyújtott időkeretben (legalább 3 generáció) végezve;
- a környezeti hatásokat tudatosan összefüggésbe hozza a mögöttes gazdasági és politikai nyomásokkal (amelyek rendszerint politikai döntésekből, döntések hiányából és a piac működési elégtelenségéből fakadnak);
- a helyi jellegű kérdések, ügyek, döntések és intézkedések és a globális hatások között próbálja az összefüggéseket megtalálni, legyen az környezeti vagy globális szolidaritási/méltányossági vetület;

- a közösség közreműködését erőteljesen próbálja motiválni. Az átlag polgárokat és a fő érdekcsoportokat igyekszik bevonni a „környezet és fejlődés” típusú ügyek tervezési és megvalósítási folyamatába;
- konkrétan utal a Riói Csúcsra és az Agenda 21-re.” (Európai Atelier 70 Kft., BME Környezetgazdaságtan Tsz., 2002)

Szép példa az LA21 megvalósíthatóságára a Németország leginkább fenntartható városa címet elnyerő Stuttgart. Dr. Wolfgang Schuster (aki 16 évig volt a város főpolgármestere, jelenleg pedig a Fenntartható Fejlődés Tanácsának tagja) összefoglalta egy könyv lapjain sokéves tapasztalatait a városvezetésről. Kiemeli művében az elvárosiasodás növekvő tendenciájának problémáját és a lokális megoldások keresésének fontosságát. A könyv tartalmaz 21 pontot, melyek olyan önkormányzati feladatok, amik révén beteljesíthető az LA21. Nemcsak a problémás területeket sorolja fel, hanem a hozzájuk tartozó megoldási lehetőségeket is, nagy segítséget nyújtva ezzel a fenntartható fejlődés gyakorlati értelmezésében. (Schuster, 2012) (szerk.: Dr. Hornyánszky-Hittner Anna)

Természetesen, mint minden kezdeményezésnek, az LA21 is vannak bírálói, akik szerint jobb nélküle, mint vele. Brandt tanulmányában (Brandt & Svendsen, 2013) azt vizsgálta, hogy milyen káros következményekkel járhat a lokális részvétel a fenntarthatóságra nézve. Felvázolt egy szociális interakciós modellt, melyben a cél az érintettek konszenzusra jutása abban, hogy milyen mértékű legyen az erőforrás-allokálás a jövő generációi számára. Néhány egyszerűsítéssel élve (hiszen a csoportdinamika rendkívül komplex) a modell működése a következő: a döntéshozás körökre van osztva, minden kör végén bejelentheti bármelyik résztvevő, hogy neki ennyi elég volt, kiszáll, az ő érdekeinek már nem felelnek meg a későbbi körök döntései. Ha legalább egy érintett kilép, a folyamat megáll, és a maradéknak lehetősége van dönteni, hogy kollektíve folytatják-e így csökkent létszámban is a tervezgetést. A modellből levont tapasztalat az, hogy minél nagyobb a résztvevők száma, annál nagyobb a valószínűsége annak, hogy lesz köztük szélsőséges igényű tag, aki nagyban más elvárásokkal rendelkezik, mint az átlag, nem hajlandó engedni, ezzel megakasztva a döntési folyamat dinamikáját. Így a tanulmány végső konklúziója, hogy információgyűjtésre ugyan megfelelő a közösségi együttműködés, azonban a döntést nem szabadna átengedni nekik.

Fontosnak tartottam leírni, hogy nem száz százalékos az LA21 elfogadottsága, léteznek pro és kontra érvek, azonban saját véleményem szerint mindenképp több előnye van, mint hátránya, ezért az idézett tanulmánnyal nem értek egyet. Túlságosan elméletinek, lecsupaszítottnak találom, túl sok egyszerűsítéssel él. Az a kijelentés helytálló, hogy a résztvevők számával nő

az esély a szélsőségekre, azonban a peremfeltételek helytelenek. Ha teljesen véletlenszerű embereket raknánk össze, úgy igaz lenne, azonban esetünkben egy közösségről, egy város lakóiról beszélünk, akik nem függetlenek egymástól. Mivel együtt élnek, így érdekeik is már egymáshoz formálódtak valamennyire, ha voltak is szélsőséges tagok, azok vagy elköltöztek, vagy alkalmazkodtak. Ilyen közösséget alapul véve teljesen ésszerű kezdeményezésnek tartom az LA21-t.

3 Gödöllő

3.1 Elhelyezkedés

Az ország egyik legjelentősebb alacsony dombsága a Gödöllői dombvidék. Az Alföldtől északra, a Pesti síkságtól keletre helyezkedik el, tőlük jól elkülönül klíma és élővilág szempontjából is, mivel merőben eltérő jellegű a domborzata. Ezen dombszágban található Gödöllő, Budapesttől 30 kilométerre észak-keleti irányban. A főváros felől jövő és keletnek tartó 3-as főút és az M3-as autópálya halad rajta keresztül.



1. ábra. Gödöllői járás

Forrás: www.jaras.info.hu

3.2 Természeti környezet

A várost minden irányból dombok határolják, valamint a térségre jellemző az ÉNy-DK irányú lejtés, ez befolyásolja vízrajzát. A Duna és Tisza közötti vízválasztó a városon keresztül húzódik, így a csapadék egy része a Rákos-patakon keresztül a Dunába, a másik része a Besnyői-patakba majd (több lépcsőn át) a Tiszába jut. A Rákos-patak itt a legjelentősebb

felszíni vízfolyás, vízhozama erősen ingadozó, számos mesterséges tavat táplál, és ökológiai folyosó is húzódik rajta, így kitüntetett fontosságú. A laza porózus negyedkori üledékes kőzetben a talajvíz alacsony (leggyakrabban 10 m alatti). A víztartók, melyek az ivóvízbázist adják, jó állapotúak, de a felső rétegek az anyakőzet áteresztőképessége miatt igen sérülékenyek, így ügyelni kell a felszín tisztántartására. Különleges értéket képvisel a város alatt elterülő, magas sótartalmú hévíz-készlet az átlagosan 54°C-os hőmérsékletével. A talaj jellemzően homokra rakódott barna erdőtalaj és csernozjom, azonban sokhelyütt alig ismerhető fel az erős antropogén hatás miatt. A terület lejtése végett nem elhanyagolható a vízlefolyás okozta erózió, ami szintén a termőréteg vékonyodását idézi elő. A termékeny talaj hiánya főként a mezőgazdasági használatban lévő területeken mutatkozik. A művelt földeken kívül nagyobb méretű erdőség is tartozik a város igazgatási területébe (mintegy 25 km² a 61 km²-ből). A levegő alapvetően tiszta, csak fűtési szezonban és csúcsforgalomban nő meg a szennyezőanyag-koncentráció. (Agruniver Holding Kft., 2009)

3.3 Művi környezet

Gödöllő igazgatási területéből 16 km² a beépített terület. A lakóövezet és az ipari terület jól elkülönülnek. A családok majdnem fele emeletes házakban él a centrumhoz közel, de a terület nagy részét a családi házak teszik ki. A közművesítés magas fokú, az elektromos áram és a vízellátottság 100%-os, a csatornázottság több, mint 90%-os, a közműháló csekély nyílásszögű. A földgázbekötés is a lakások több, mint 85%-ában megtörtént. A csapadékvíz-elvezetés nyílt és zárt árkos rendszerben a fő patakokba történik. (Sajnos a nyílt árkos megoldás már elavult, nem megfelelő az intenzív városiasodás kiszolgálására.) A közúthálózat kiépítettsége közel 70%-os. Csomóponti helyzetéből adódóan a város áthaladó forgalma jelentős, a környékbeli települések itt érik el az M3-as autópályát, és a 3-as főút kihasználtsága 100%-os csúcsidőben.

Számos műemlék is gazdagítja az épített környezetet. Kiemelendő a Grassalkovich-kastély, ami sok turistát vonz, és kulturális eseményeknek nyújt otthont. Másik nevezetes épület a Szent István Egyetem fő épülete, melynek nemcsak történeti értéke van, hanem a tudományos élet fontos helyszíne is. Nem hagyhatók ki az értékek felsorakoztatásából a gyönyörű parkok sem, melyek a központban és a látványosságok közt terülnek el. (ENVIROSCIENCE Környezetvédelmi és Kutatásfejlesztési Kft., 2013)

3.4 „Ökováros” koncepció

Az eddigiekben felsorolt kitűnő adottságok, jellemzők mind arra ösztönözték városunk vezetőit, hogy hatékony hasznosítási módot találjanak ezek összességére. Így indult fejlődésnek az ökováros gondolat. Olyan koncepcióra volt szükség, ami kihasználja a helyi saját forrásokat, miközben fenntartható működést biztosít a városnak és javuló életminőséget a közösségnek. Forrás alatt nemcsak a környezet adta természeti elemek és rendszerek értendők, ugyanúgy annak minősül az emberi munkaerő és a gazdasági források is.

A korábbi fejezetek alapján összefoglalva a hasznosítható és bővíthető erőforrások:

- a város fekvéséből és térszerkezetéből adódó előnyök
- környezeti források (termálvíz, geotermális energia, biomassa, napenergia, szélenergia, hulladékégetésből származó energia)
- történeti és épített örökség
- lakosság (munka, patriotizmus)
- intézmények és szervezetek (TeTT Consult Kft., ÉrtékTérkép Kft., 2008)

Az idézett tanulmány alapján az ökováros pontos magyarázata a következő: „A városfejlesztés hosszú távú célkitűzésének tekintjük a saját forrásokra alapozott „önfenntartó város” létrehozását. Az ökováros célja a minél kevesebb hulladék előállítása. A hulladék átvitt értelemben is értendő: pénzpocsékolás, túlzott energia-felhasználás, ill. indokolatlan mértékű beruházás/fejlesztés. Az ökováros egyfajta optimumra törekszik a helyi értékekkel való gazdálkodásban.” (TeTT Consult Kft., ÉrtékTérkép Kft., 2008) A Hulladékgazdálkodási Tervben ez olvasható a célokról: „... Gödöllő fenntartását és fejlesztését a meglévő környezeti adottságokkal harmóniában kell végezni. Célkitűzés: Gödöllő legyen ökováros. Ám a lehető legmagasabb szakmai színvonal elérése miatt fejleszteni kell a város döntés előkészítő rendszerét környezetvédelmi szempontok alapján úgy, hogy a környezetvédelmi, környezetgazdálkodási érdekek figyelembe vétele automatikussá váljon.” (Agruniver Holding Kft., 2006)

Az erőforrásokkal való gazdálkodáshoz azonban szükség van magára a gazdálkodóra is, akinek van befolyása, érdekeltsége, eszközei stb. Az önkormányzat lesz az a szervezet, amely betölti ezt a szerepet, ezért részletesen is kifejtem ezt a szerepvállalást.

3.5 Az önkormányzat szerepe

Az LA21 tárgyalásakor már felmerült az önkormányzat kitüntetett szerepe, közte a lakosok, és minden, az önkormányzat közigazgatási területén működő gazdálkodó szervezet, civil

szerveződés között kell kialakulnia együttműködésnek a megvalósításhoz vezető úton. Azonban nem csupán azért, mert övé a helyi vezetői szerepkör, ennél jóval összetettebb a helyzete. Először is helyben van, sokkal egyszerűbb a kapcsolattartás vele, mint egy regionális szintű egységgel. Ezen felül ő a legnagyobb fogyasztó és szolgáltató egyben. Az erőforrások felhasználásának nagy hányada rajta keresztül történik, valamint az infrastruktúrára gyakorolt befolyása is jelentős, így a piac dinamikáját és tisztaságát is ő határozza meg. Információforrásként is tekinthetünk rá. Egyrészt a környezetkezelési tapasztalatait is felhasználhatjuk szervezeti szinten, másrészt az egyének tájékoztatása és oktatása is fontos szerepköre. Nem csak információkat, de tényleges segítséget is adhat eszközök, vagy akár a teljes erőforrásrendszer mozgósításának felhasználásával. Utolsóként említett, de nem kevésbé fontos feladata a közvetítő szerep a közösség igényei és a nemzeti szintek között. (Európai Atelier 70 Kft., BME Környezetgazdaságtan Tsz., 2002)

4 Települési programok

Az alábbiakban egy átfogó képet vázolok az egyes városi tervekről, koncepciókról. Természetesen nem célozom minden esetben az összes programpont és célkitűzés felsorolása, egyrészt azok számossága miatt, másrészt sok pont nem is kapcsolódik a környezetvédelem témaköréhez, így saját megítélésem szerint kiemelem az idevonatkozó célterületeket.

4.1 Törvényi előírások

A települési környezetvédelmi programok elkészítését az 1995. évi LIII. törvény IV. fejezetében, a 46. § (1) bekezdés b) pontja írja elő.

A helyi önkormányzat fenti törvény által felsorolt környezetvédelmi kötelezettségei a következők:

- a) biztosítja a környezet védelmét szolgáló jogszabályok végrehajtását, ellátja a hatáskörébe utalt hatósági feladatokat;
- b) önálló települési környezetvédelmi programot dolgoz ki a 48/E. §-ban foglaltak szerint, amelyet képviselő-testülete (közgyűlése) hagy jóvá;
- c) a környezetvédelmi feladatok megoldására önkormányzati rendeletet bocsát ki, illetőleg határozatot hoz;
- d) együttműködik a környezetvédelmi feladatot ellátó egyéb hatóságokkal, más önkormányzatokkal, társadalmi szervezetekkel;
- e) elemzi, értékeli a környezet állapotát illetékességi területén, és arról szükség szerint, de legalább évente egyszer tájékoztatja a lakosságot;

f) a fejlesztési feladatok során érvényesíti a környezetvédelem követelményeit, elősegíti a környezeti állapot javítását. (ENVIROSCIENCE Környezetvédelmi és Kutatásfejlesztési Kft., 2013)

48/B. § (1) „Átfogó környezetvédelmi terv az e törvényben szabályozott országos [40. §] és területi (regionális [48/C. §], megyei [48/D. §] és települési [48/E. §]) környezetvédelmi program.

(2) Az átfogó környezetvédelmi terv tartalmazza:

a) a környezeti elemek állapotának bemutatásán és az azt befolyásoló főbb hatótényezők elemzésén alapuló helyzetértékelést;

b) a fenntartható fejlődéssel összhangban álló, elérni kívánt környezetvédelmi célokat, valamint környezeti célállapotokat;

c) a célok és célállapotok elérése érdekében teendő főbb intézkedéseket (különösen a folyamatban lévő, illetve az előirányzott fejlesztésekkel és a működtetéssel kapcsolatos feladatokat), valamint azok megvalósításának ütemezését;

d) a kitűzött célok megvalósításának szabályozási, ellenőrzési, értékelési eszközeit;

e) az intézkedések végrehajtásának, valamint a d) pont szerinti eszközök alkalmazásának várható költségigényét, a tervezett források megjelölésével.”

48/E. § (1) „A települési környezetvédelmi programnak a település adottságaival, sajátosságaival és gazdasági lehetőségeivel összhangban - a 48/B. § (2) bekezdésben foglaltakon túl - tartalmaznia kell

a) a légszennyezettség-csökkentési intézkedési programmal, valamint a légszennyezéssel,

b) a zaj és rezgés elleni védelemmel, a külön jogszabály alapján stratégiai zajtérkép készítésére kötelezett települési önkormányzatok esetén a stratégiai zajtérképek alapján készítendő intézkedési tervekkel,

c) a zöldfelület-gazdálkodással,

d) a települési környezet és a közterületek tisztaságával,

e) az ivóvízellátással,

f) a települési csapadékvíz-gazdálkodással,

g) a kommunális szennyvízkezeléssel,

h) a települési hulladék-gazdálkodással,

i) az energiagazdálkodással,

j) a közlekedés- és szállításszervezéssel,

k) a feltételezhető rendkívüli környezetveszélyeztetés elhárításával és a környezetkárosodás csökkentésével kapcsolatos feladatokat és előírásokat.”

A települési operatív program tartalmi elemeit a 18/1998. (VI. 25.) KTM rendelet tartalmazza. Ennek nyomán minden egyes alprogramnak (jelen esetben prioritásnak) a következő elemeit kell bemutatni:

- az egyes feladatok elérendő céljainak részletes meghatározása
- az egyes feladatok végrehajtásának intézkedési és ütemezési terve
- a végrehajtásért felelős szervezetek és közreműködők
- a megvalósításhoz szükséges források pénzügyi ütemterve
- végrehajtás módja és feltételrendszere
- a végrehajtás ellenőrzési rendszere
- az eredményesség vizsgálata és értékelése
- a teljesítés-igazolás követelményrendszerének kialakítása

(TeTT Consult Kft., ÉrtékTérkép Kft., 2006)

4.2 Local Agenda 21

A talán legátfogóbb képet az idén elkészült LA21 nyújtja a város helyzetéről. Megírását megelőzte egy kérdőívezés a város lakói és tisztségviselői között, hiszen mint azt már leírtam, a helyi fenntarthatósági program csak a közösség aktív részvételével valósulhat meg. A kérdőívek felépítése megfelel a hazai LA21 kézikönyvben (Európai Atelier 70 Kft., BME Környezetgazdaságtan Tsz., 2002) javasoltaknak. Az eredmények felhasználásával bemutatja az aktuális állapotokat, és célokat fogalmaz meg különböző időtávokra tervezve. A javaslatok kidolgozását segítette egy SWOT tábla elkészítése. A SWOT analízis lényege, egy adott témát vizsgál négy szempont alapján: erősségek, gyengeségek, lehetőségek, veszélyek. Az adott szervezet (jelen esetben az önkormányzat) a belső tényezőket (erősségek, gyengeségek) tudja befolyásolni, a külsők (lehetőségek, veszélyek) tőle függetlenek, azokat csak mérsékelni tudja, vagy alkalmazkodhat hozzájuk. A tábla elemeire a későbbiekben még kitérek, előljáróban csak annyit, hogy ez alapján terveztem meg összehasonlító vizsgálatomat, igyekeztem cél-kategóriákba rendezni a különböző pontokat, majd megkeresni a dokumentációk közti hasonlóságokat és különbségeket. (ENVIROSCIENCE Környezetvédelmi és Kutatásfejlesztési Kft., 2013)

1. táblázat. Gödöllő város környezeti SWOT táblája

Forrás: (ENVIROSCIENCE Környezetvédelmi és Kutatásfejlesztési Kft., 2013) alapján saját szerkesztés

<u>Erősségek</u> – környezeti elemek kielégítő állapota – termelő és szolgáltató szektor környezetterhelése alacsony – a védett természeti területek biológiai sokfélesége jelentős – a táji és geomorfológiai adottságok kedvezőek – a talajok szennyezettsége csekély – a kommunális és szelektív hulladékszállítás – termálvíz – ökováros program – Rákos-patak	<u>Gyengeségek</u> – a városi közlekedésből és átmenő forgalomból származó környezeti terhelés értéke magas – illegális hulladéklerakó helyek – csapadékvíz-elvezető árkok állapota részben megfelelő – csatornahálózat problémái: nagy esőzésekkor jelentős mennyiségű csapadékvíz kerül a szennyvízcsatornába – a hagyományos rekreációs területek feltáratlansága
<u>Lehetőségek</u> – kistérségi, természetvédelmi, fejlesztési együttműködés kialakításának megszervezése – külső források (EU, hazai) bevonása a környezet és természetvédelmi fejlesztésekbe – helyi jelentőségű védett területek arányának növelése – természeti és táji adottságok turisztikai szempontú érvényesítése – védett természeti területek fejlesztése (Natura2000) – környezetbarát közlekedés-fejlesztés (elkerülő út, kerékpárutak, hatékonyabb tömegközlekedés) – saját, megújuló energiaforrások alkalmazása helyi szinten (szél, nap, biogáz stb.) – külterületeken erdősítés, gyepesítés az eredeti állapot visszaállítására – gyerekbárát környezet kialakítása – Rákos-patak revitalizáció	<u>Veszélyek</u> – környezetszennyezés megnövekedése – a városi terjeszkedés kedvezőtlen tájképi hatása – szelektív gyűjtőszigetekkel kapcsolatos lakossági ellenállás – erőforráskészletek csökkenése – talajszennyezettség növekedése, talajok fizikai és kémiai romlása – felszín alatti vizek szennyezettségének növekedése – légszennyezettség növekedése – levegő allergén pollenmennyiségének növekedése – természeti értékek pusztulása

4.3 Környezetvédelmi Program

A helyi Környezetvédelmi Program a törvényi előírásoknak megfelelően készült el 2009-ben, és programtervei 2014-ig nyúlnak ki. Az ezt megelőző időszakot (2002-2008) kiértékeli, sikeres programpont volt többek között a hulladékkezelés, poros utak főlészámolása, szennyvízcsatorna hálózat bővítés. Nem teljesült cél például a vízmegőrzés és erózióvédelem, monitoring rendszer kiépítése, településirányító térinformatikai rendszer fejlesztése. Az előző időszak tapasztalatai alapján az aktuális programpontok a következők:

- Kármentesítések nyomon követése
- Szelektív hulladékgyűjtés bevezetése (részletesen a Hulladékgazdálkodási Tervben)
- Komposztáló telep üzemeltetése (részletesen a Hulladékgazdálkodási Tervben)
- Szennyvíztisztító telep korszerűsítése (részletesen a Hulladékgazdálkodási Tervben)
- Hulladékgazdálkodási terv felülvizsgálata
- Útépítési program folytatása, csapadékvíz elvezetés korszerűsítésével
- Forgalomszámlálással egybekötött zajmérések végzése (közlekedés átszervezésének környezeti monitoringja keretében)
- Elkerülő út megépítésének elősegítése
- Táj rehabilitáció (városközpont rendezésének és az Alsó park rehabilitációjának keretében)
- Környezetvédelmi tárgyú pályázatokon történő részvétel
- Környezeti szemléletű oktatás, nevelés
- Környezetvédelmi program felülvizsgálata

(Agruniver Holding Kft., 2009)

4.4 Városfejlesztési Konceptió

A Városfejlesztési Konceptió (VK) célja tömören a már korábban ismertetett ökováros konceptió pontokra bontása, megvalósíthatóságának elősegítése, vagyis egy gazdasági, társadalmi és környezeti vonatkozásban egyaránt önfenntartó, fejlődő város tervezése. Szakáganként megtalálható benne a helyzetértékelés, majd a cselekvési lehetőségek listája. Ilyen lehetőségek a következők:

- környezettudatos hulladékgazdálkodás: önfenntartó városként a cél a minél kevesebb hulladék keletkezése, a keletkező egy részének pedig szelektív gyűjtése illetve felhasználása saját energiabázisban

- szerves anyag égetés visszaszorítása: a levegő minőségének romlásához nagy mértékben hozzájárul a lakossági szerves anyag égetés és fűtés. A megoldás lehet a távhőszolgáltatás fejlesztése és a zöldhulladék szervezettebb gyűjtése.
- forgalomcsökkentés: ennek eszközei az elkerülő út tervezése, gyalogos útvonalak fejlesztése, közösségi közlekedés népszerűsítése
- tudásközpont az egyetemen: „A tudásközpont egy új technológia-intenzív ágazat, a környezetipar tudományos megalapozását és térségi fejlesztését irányozza elő. Célkitűzése az érintett tudományterületen meglévő kutatási és oktatási potenciál integrálása a régióban”

Ezeknek a tényleges megvalósítására a Gödöllő Városi Operatív Program lehet alkalmas. (TeTT Consult Kft., ÉrtékTérkép Kft., 2006)

4.5 Gödöllő Város Operatív Program-vázlat

A városi Operatív Program (TeTT Consult Kft., ÉrtékTérkép Kft., 2006) a VK-hoz tartozó cselekvési terv. Mivel törvényileg szabályozott tartalmú (18/1998. (VI. 25.) KTM rendelet), az eddig elkészült verziót még csak vázlatnak nevezhetjük, még nem felel meg minden pontjában a rendelet előírásainak. Ettől függetlenül hasznosak, felhasználandók a benne felsorakoztatott prioritások:

1. Közlekedési kapcsolatok fejlesztése prioritás
2. Városkép-fejlesztési prioritás
3. Kultúra, sport és idegenforgalom fejlesztése prioritás
4. Szociális, egészségügyi és oktatási intézmények es ellátások fejlesztése prioritás
5. Helyi gazdaság es tudományos élet fejlesztése prioritás
6. Ökováros, környezetbarát városüzemeltetési prioritás

4.6 Turizmusfejlesztési Konceptió

Gödöllő Turizmusfejlesztési Konceptiója (S.O.S. Idegenforgalmi Tanácsadó Iroda, 2008) (továbbiakban TK) 4+1-es stratégiára épül: vonzerő- és kínálatfejlesztés, szervezetfejlesztés, fogadóképesség fejlesztés, marketing stratégia. Dolgozatom témájának szempontjából a kínálat- és fogadóképesség fejlesztés a releváns. A látogatók „idecsalogatása” történhet például egészségturisztikai fejlesztésekkel. Ennek központi eleme a felszín alatti vizek hasznosítása termálvízként. Másik módszer a látogatottság növelésére aktív kikapcsolódási lehetőségek teremtése. Így például a parkok és közterek rendben tartása, és rekreációs célú helyek létrehozása, esetleges művi felszín feletti vízrendszerek létesítésével. A harmadik lehetőség a népszerűsítésre a már említett ökováros koncepciójában az oktató, nevelő jellegű

programok és helyszínek kicsiknek és nagyoknak egyaránt. A fogadóképesség javításának kritikus pontja, nem meglepő módon, szintén a közlekedés. Míg helyközi közlekedés szempontjából elfogadhatónak mondható a helyzet, addig a helyi közlekedés hiányosságai nagyban megnehezítik az egymástól viszonylag távol elhelyezkedő népszerű városrészek végiglátogatását.

4.7 Hulladékgazdálkodási Terv

A város Hulladékgazdálkodási Tervében (Agruniver Holding Kft., 2006) (továbbiakban HT) a célok mellett az azokat indukáló folyamatok és a belőlük kialakítható cselekvési programok is szerepelnek. A célokat meghatározó fő okok a környezetvédelem, a jogi szabályozás és a társadalmi elvárás. Az előbbi kettő tulajdonképpen ugyanazokat az elvárásokat támasztja: kevesebb hulladék termelődjön, a keletkezőt lehessen részben újrahasználni, hasznosítani, a fennmaradó mennyiséget pedig korszerűen kell kezelni és tárolni. A cselekvés így szükségszerűen a megelőzést, fejlesztést és monitoringot kell, hogy lefedje. Az érintett természeti értékek melyek állapotának fenntartását segíti ez a terv, a talaj, felszín alatti és felszíni vizek, valamint tágabb értelmezésben a levegő (hulladékszállító járművek kibocsátása).

(Megj.: A legújabb törvényi szabályozásnak megfelelően (CERES HG Bt., 2013) elkészült a közszolgáltatói hulladékgazdálkodási terve a városi hulladékgyűjtést végző társaságnak. Összetevői a mellékletben olvashatóak.)

4.8 Integrált Városfejlesztési Stratégia

A helyi Integrált Városfejlesztési Stratégia (TeTT Consult Kft., ÉrtékTérkép Kft., 2008) a VK-ra épül, összhangban van céljaival, stratégiájával. Amiben mégis más, az a gyakorlatias megközelítése a problémáknak, mert akcióterületekre bontja a várost, és így területi lebontásban konkrétabb feladatokat tud meghatározni. Célrendszere szintén az ököváros megvalósítására épül hosszú távon (15-20 év), középtávra vonatkoztatva pedig az alábbiak szerint alakul:

- Városi központ funkciók megerősítése, vonzerő növelése
- Humán közszolgáltatások fejlesztése
- Helyi gazdaság minőségi fejlesztése
- Közösségi terek humanizálása
- Környezeti értékek fenntartható hasznosítása és gazdagítása

4.9 Közlekedési koncepció

A közlekedési koncepció (PRO URBE Kft., 2007) foglalkozik a közúti és közösségi közlekedéssel, valamint a gyalogos- és kerékpárforgalommal. Az aktuális helyzet elemzésekor kitér az egyes közlekedési módokra, majd utolsó fejezetében konkrét alternatívákat ad a feltárt problémákra.

Az előzőekben már említést tettem róla, hogy a közúti közlekedés az egyik legtöbbször megjelenő probléma a város dokumentumainak programpontjaiban. Az alapp probléma, hogy túl nagy a várost terhelő forgalom. Ez aztán tovább bontható városon belüli és áthaladó forgalomra. Az áthaladó forgalom a város csomóponti jellegem miatt nagy, minden környékből itt hajt fel/le az autópályára/ról vagy halad a főúton Budapest felé/felől. A városon belüli forgalom a közösségi közlekedés tökéletlensége miatt nagy mértékű, az emberek inkább autóba ülnek, mert vagy sokat kell gyalogni vagy sokat kell várni (vagy mindkettő) a közösségi járművekre. A kétféle forgalom közös problémaként is jelentkezik, mégpedig a HÉV nyomvonalának és a főútnak az átkereszteződése miatti torlódásokban. Többek között ezekre a problémákra ajánl megoldási alternatívákat ez a koncepció. (PRO URBE Kft., 2007)

5 A programok konzisztencia-vizsgálata

A város környezetvédelmi vonatkozású programjainak összehasonlításakor a legaktuálisabb és véleményem szerint legteljesebb programot, a Helyi Fenntarthatósági Programot választottam etalonnak, ez alapján állítottam össze a vizsgálandó célkategóriákat, melyek megléte-nemléte alapján véleményezem a többi dokumentumot. A 2. táblázatban látható az elkészített konzisztencia-vizsgálat eredménye. A zöld színnel jelölt területek le vannak fedve, a sárgák nincsenek, de nem is feltétlenül szükséges az adott programnál. A pirossal jelölt részek a kritikusak, melyekre szükség lenne, de nincsenek vagy hiányosak. A 3. táblázat pedig már részleteiben is tartalmazza az egyes területeket.

2. táblázat. Gödöllő város környezeti vonatkozású programjainak célterületei

Forrás: saját összeállítás és szerkesztés

Program megnevezése	Időszak	Célterületek									
		Felszíni vizek	Felszín alatti vizek, talaj	Hulladék- és szennyvízkezelés	Levegőszennyezés, zaj	Közlekedés	Épített környezet	Élő környezet	Energiagazdálkodás	Környezeti oktatás, tájékoztatás	Monitoring
Local Agenda 21	2013.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Környezetvédelmi program	2009-2014.	x	x	x	x	x	x	x		x	x
Városfejlesztési koncepció	2006.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Gödöllő város operatív program-tervezet	2006.	x	x	(x)	x	x	x	x	x	x	
Integrált Városfejlesztési Stratégia	2008-2013.	x	x	x	x	x	x	x	x	(x)	x
Hulladékgazdálkodási terv	2006.	x	x	x						x	x
Közlekedési koncepció	2007.					x	(x)				
Turizmusfejlesztési koncepció	2008.	x	x			x	x	x	x	x	

3. táblázat. A különböző tervekben, programokban megjelenő célok, kezelendő problémák összefoglaló táblázata célterületenként

Forrás: saját összeállítás

	Felszíni vizek	Felszín alatti vizek, talaj
Local Agenda 21	illegális szennyvíz beöntés, illegális hulladéklerakók, belterületi csapadékvíz elvezetés	illegális hulladéklerakók, termálvíz hasznosítás
Környezetvédelmi Program	csapadékvíz elvezetés, monitoring	monitoring
Városfejlesztési Koncepció	rekreációs területek, vízgazdálkodási koncepció szükségessége, illegális szennyvíz beöntés	termálprogram, illegális hulladéklerakók, vízbázis feltárása
Gödöllő Város Operatív Program-tervezet	tőrendszer fejlesztése rekreációs célokkal	városi vízbázis kezelés
Integrált Városfejlesztési Stratégia	revitalizáció, rehabilitáció	termálvízre alapozott idegenforgalom
Hulladékgazdálkodási Terv	illegális lerakók felszámolása	illegális lerakók felszámolása
Közlekedési Koncepció		
Turizmusfejlesztési Koncepció	rekreációs terület, patak revitalizáció	egészségturizmus

	Hulladék- és szennyvízkezelés	Levegőszennyezés, zaj
Local Agenda 21	2012. évi CLXXXV. Tv. értelmében közszolgáltatói hulladékgazdálkodási terv készítése, szennyvíztisztító részleges rekonstrukciója, szelektív és veszélyes hulladék gyűjtések	allergén növények, utak pormentesítése, intézkedési terv készítése, közlekedés újragondolása, üzemek kontrollja
Környezetvédelmi Program	szelektív gyűjtések, komposztáló telep, szennyvíztelep korszerűsítés, hulladékgazdálkodás felülvizsgálata	utak burkolása
Városfejlesztési Koncepció	környezettudatos hulladékgazdálkodás, szelektív gyűjtés elterjesztése	szerves anyag égetés visszaszorítása, forgalomcsökkentés
Gödöllő Város Operatív Program-tervezet	hulladékégetés felhasználása távhőszolgáltatásban	közlekedés csökkentése, kerítés menti zöldsávok
Integrált Városfejlesztési Stratégia	szennyvíztisztító korszerűsítése, illegális lerakók felszámolása	zöldgyűrű megóvása, közlekedés kirekesztése
Hulladékgazdálkodási Terv	szennyvíztisztító korszerűsítése, lerakó bővítés, szelektív gyűjtés	
Közlekedési Koncepció		
Turizmusfejlesztési Koncepció		

	Közlekedés	Épített környezet
Local Agenda 21	elkerülő út, kerékpárút	műemlékek védelme, épületek felújítása, közösségi zöld terület
Környezetvédelmi Program	elkerülő út szorgalmazása	táj rehabilitáció
Városfejlesztési Koncepció	közösségi közlekedés népszerűsítése, elkerülő út, „sétáló belváros”, kerékpárút, villamos, ló	kulturális turizmus
Gödöllő Város Operatív Program-tervezet	közlekedési kapcsolatok fejlesztése (úthálózat, alternatív közlekedés, lovasturizmus)	városképfejlesztés (park rehabilitáció, panelrekonstrukció)
Integrált Városfejlesztési Stratégia	belvárosi forgalom csökkentése, alternatív közlekedés részarányának növelése, elkerülő út	emberközeli közterek, beépíthetőség szabályozása
Hulladékgazdálkodási Terv		
Közlekedési Koncepció	áttervezés: közúti, közösségi, gyalogos, kerékpáros forgalom	parkolási lehetőségek városképbe illően, pl fásítva a parkoknál
Turizmusfejlesztési Koncepció	közösségi közlekedés fejlesztése, irányjelző táblák	kulturális turizmus

	Élő környezet	Energiagazdálkodás
Local Agenda 21	fasorok védelme, védett területek arányának növelése, ökológiai hálózati terület használatának korlátozása, barnamezős beruházások	nap, geotermális , szél, környezetbarát technológiák, szél erőmű gyártó üzemek
Környezetvédelmi Program	táj rehabilitáció	
Városfejlesztési Koncepció	rekreációs terület, sportok	környezettudatos energiagazdálkodás, alternatív energia, fűtés korszerűsítése
Gödöllő Város Operatív Program-tervezet	sportok	ököváros, környezetbarát üzemeltetés, alternatív energiák, biomassza
Integrált Városfejlesztési Stratégia	arborétum, ökopark tervezése, természeti turizmus	táv fűtéshez megújuló energia használata, energiaerdő ötlete
Hulladékgazdálkodási Terv		
Közlekedési Koncepció		
Turizmusfejlesztési Koncepció	rekreációs területek	energiaárak normalizálása saját energiaforrásokkal

	Környezeti oktatás, tájékoztatás	Monitoring
Local Agenda 21	környezetvédelmi kommunikáció terv kidolgozása, nyilvánosság környezeti ügyekben, megújuló források, komposzt, esővíz hasznosítás, intézményi megoldások, fogyasztói magatartás változtatása	felszín alatti vizek, levegő
Környezetvédelmi Program	környezeti oktatás-nevelés	kármentesítések monitoringja, forgalomszámlálásos zajmérések
Városfejlesztési Koncepció	innovációs centrum (SZIE), környezetszemléletű nevelés meghonosítása	városfejlesztési csoport felállítása
Gödöllő Város Operatív Program-tervezet	tudományos élet fejlesztése	
Integrált Városfejlesztési Stratégia	zöld óvoda	megvalósítás monitoringja
Hulladékgazdálkodási Terv	tájékoztatás, tudatformálás, példamutatás, tanácsadás vállalkozásoknak	csatornahálózat, talajvíz
Közlekedési Koncepció		
Turizmusfejlesztési Koncepció	ökoturizmus keretében	

Már a szinkódolás alapján is levonhatóak következtetések. Alapvetően jól lefedik a városi programok a fontos célterületeket, csupán néhány olyan pont van, ahol hiányosságok fedezhetőek fel.

Az OP ugyan két cselekvési irányt nélkülöz (hulladék, monitoring), de mégsem mondható ez súlyos mulasztásnak, mivel a továbbgondolásának tekinthető IVS-ben már pótolták a két irányt. Ami az IVS-ből furcsa módon hiányzik a VK és OP viszonylatában, az a környezeti nevelés és a közösség informálása. Tartalmaz ugyan oktatással kapcsolatos javaslatokat, de nem környezeti, hanem esélyegyenlőségi vonatkozásban. Véleményem szerint ez egy kardinális pontja kell, hogy legyen egy jövőbeni újradowozott stratégiának. Ráadásul ebből mindkét fél nyerne, mivel nem egyoldalú kommunikációra van szükség, érdemes fórumokat szervezni, hogy érkezzen visszacsatolás a közösségtől.

Szembetűnő probléma, hogy a KP híján van energiagazdálkodási tartalomnak. Ezt olyan mulasztásnak tartom, ami megengedhetetlen ilyen program esetén, hisz törvényi (48/E. §) kötelezettség is. Furcsa módon az előző időszakra készült KP még tartalmazta ezen programpontot is, *Alternatív energiaforrások elterjesztésének elősegítése* címen, de a „programpont kimerült a Szent István Egyetemen kísérleti alternatív energia felhasználás kialakításában.” (Agruniver Holding Kft., 2009)

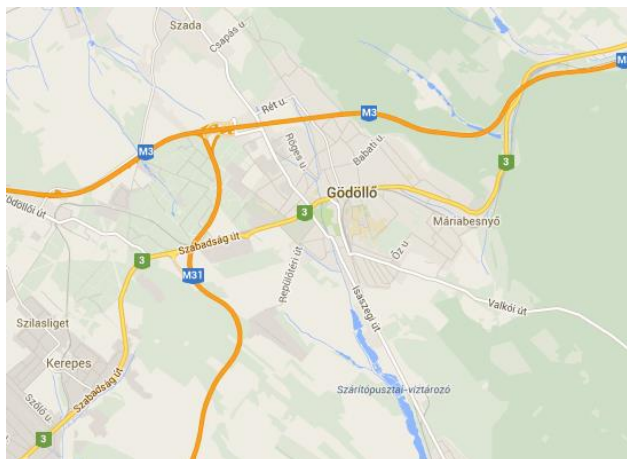
És végül elérkeztem megítélésem szerint a legsürgetőbb problémához, a közlekedéshez. A legtöbbet vitatott célterület jelenleg ez. Súlyossága egyrészt abból ered, hogy nagyon régóta húzódik már megoldatlanul, másrészt a lehetőségek látszólagos számossága is alaposságra készített. Környezeti vonatkozásban az utak folytonos kihasználtságából adódó lég- és zajszennyezés, míg társadalmi szempontból a torlódások és balesetek okozzák a legtöbb gondot. Az ennek feloldási lehetőségeit vizsgáló KK sok célterületet figyelmen kívül hagy, csupán környezeti terhelés megnevezéssel él, és nem is feszegeti tovább.

Összességében mindegyik programnak hasonlóak a céljai, együttesen jól lefedik a város ügyeit, elsősorban azon a néhány kritikus ponton érdemes javítani, illetve a már meglévőket aktualizálni. Valamint hasznos lenne esetenként a programok „összefésülése”, mivel mindegyik tartalmaz egy-egy célterületnél egyedi ötleteket is, melyek máshol nem szerepelnek.

6 Kiemelt probléma: a közlekedés

Egyértelműen a leghangsúlyosabb problémákkal a város ügyei közül a közlekedés rendelkezik. Egyrészt a közösségi közlekedés hiányosságai és forgalom-megszakító jellege miatt, másrészt a közúti közlekedés erős terheltsége miatt. Az alábbiakban ezekre térek ki részletesen. A gyalogos és kerékpáros közlekedést jelen munkámban nem tárgyalom.

6.1 Közúthálózat



2. ábra. Gödöllőt átszelő főbb közúti útvonalak

Forrás: Google maps, 2013. október

A 2. ábrán látható, hogy a várost átszeli a 3-as főút és az M3-as utópálya is. Ezen főútvonalak miatt az átmenő forgalom jelentős, csúcsidőben maximális kihasználtságúak az utak. A környező települések Gödöllőn keresztül csatlakoznak rá a főbb útvonalakra, ezzel terhelve a két állami utat, a 3-as főutat és a rá merőleges Dózsa György utat, amiről elérhető az

autópálya. A kedvezőtlen helyzet azért alakulhatott ki, mert az egész város a fő kereszteződés körül helyezkedik el, nincsenek alternatív útvonalak, egérutak, a legtöbb esetben keresztül kell menni mindenkinek ugyanazon a ponton, legtöbb esetben a helyi forgalomnak is. Éppen ezért a legkisebb akadály is (legyen az egy baleset, vagy mint később látni fogjuk a HÉV) teljes megakadást okoz több irányba is. Sok káros következménye van mindezeknek, környezetterhelési szempontból a zaj- és légszennyezést kell kiemelni. Megoldásként új útvonalak kialakítása nem jöhet szóba, erre a városon belül nincs lehetőség, a központ már így is teljesen beépített. A meglévő utak szélesítése sem megoldás hosszú távon, az átmenő autók száma ettől nem csökkenne, csupán a rendszerben töltött idejük lenne kisebb. A legkézenfekvőbb megoldást már évek óta szorgalmazza a város, azonban anyagi korlátok miatt a kivitelezés várat magára. Az elgondolás egy kerülőút építése, mely a 3. ábrán látható, a piros színű út, ami a város alatt fut. Egyik végpontja a város nyugati határán kívüli körforgalom, és a város keleti oldalán a máriabesnyői templomnál csatlakozni vissza a 3-as főútra. Ezzel a megoldással ténylegesen csökkenthetnénk az áthaladó forgalmat, ez hozná a legjobb eredményt. (PRO URBE Kft., 2007)



3. ábra. Az elkerülő út tervezett nyomvonala

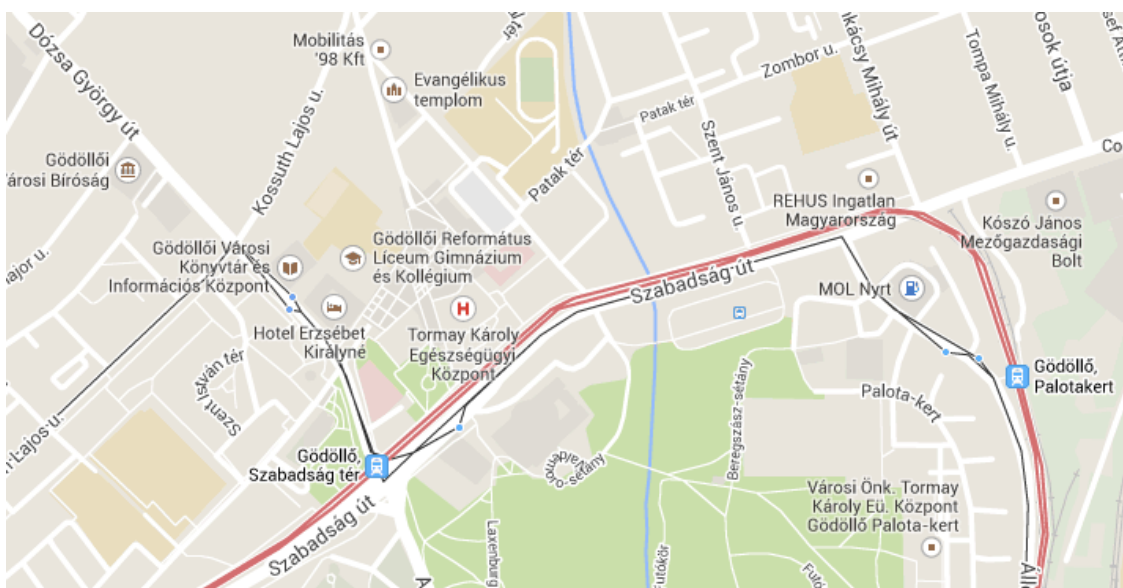
Forrás: (PRO URBE Kft., 2007)

6.2 Közösségi közlekedés

A közösségi közlekedés három ágazata is képviselteti magát a városban, ezek a busz, vasút és HÉV. Ezek külön-külön és kombinálva szolgálják ki az utasokat helyi és helyközi viszonylatban. A vasút csak helyközi közlekedést biztosít, a többi közlekedési eszközzel

nehezen kombinálható, csak a központig lehetne azokkal a vasútállomástól jutni, utána mindenképp szükséges újabb átszállás. A helyközi buszjáratok megfelelőek járatsűrűség és menetidő szempontjából. Problémát a megállóhelyek jelenthetnek, a város déli részét nem érintik, oda csak helyi buszra történő átszállással lehet eljutni (így például a vasúthoz is). A helyi buszjáratok már problémásabbak. Sajnos nem minden városrészt fednek le egyenletesen, a járatsűrűség is helyenként kicsi, valamint a sugaras szerkezet miatt a középpontban található pályaudvaron járatot kell váltani bizonyos városrészek megközelítéséhez.

Az utolsó tárgyalandó ágazat a HÉV, mely helyi és helyközi forgalmat egyaránt bonyolít. Az itt jelentkező problémák egyik része a kis járatsűrűség, ami főleg a helyi közlekedésben való részvételét csökkenti, de a helyközi versenyben is alulmarad a buszokkal szemben, egyedüli előnye a kényelem (bár csúcsidőben ez sem feltétlenül igaz). A viszonylag hosszú menetideje is hátrányba hozza a vonattal és busszal szemben. A másik része a problémának az az útvonala, ami keresztezi mindkét jelentős főút vonalat (4-5. ábra), a Dózsa György utat és a 3-as főutat. Emiatt a reggeli és esti órákban folyamatos a közúti torlódás, a járművek városon belül töltött ideje jelentősen megnő, a környezetterhelés nagymértékben növekszik.



4. ábra. A HÉV és a főút jelenlegi nyomvonala

Forrás: Google maps, 2013. október



5. ábra. A jelenlegi problémák térképi megjelölése

Forrás: Google maps, 2013. október (saját jelölésekkel kiegészítve)

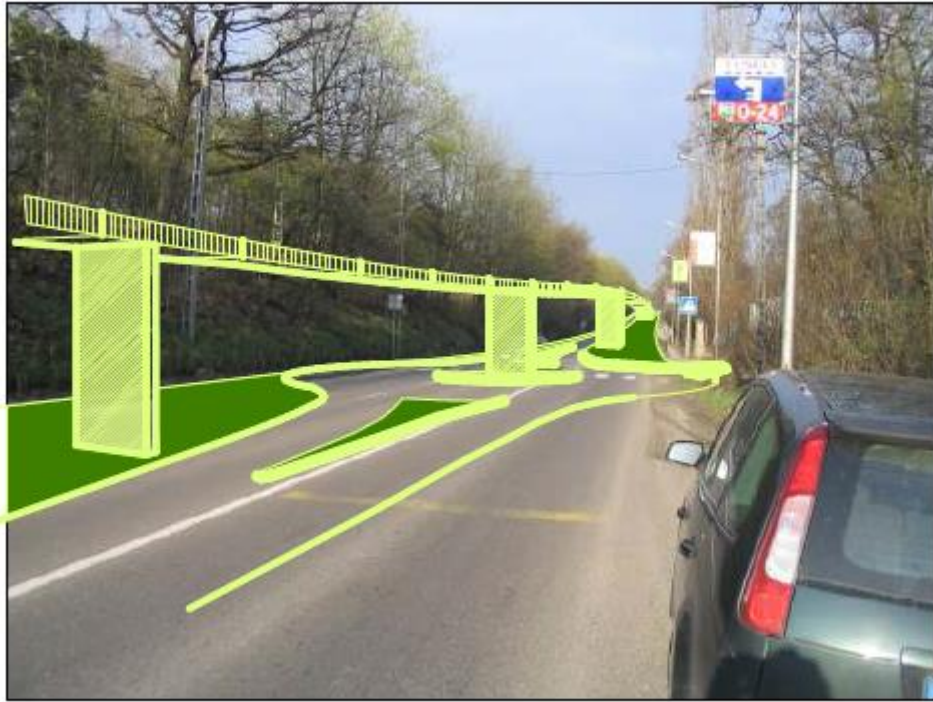
6.3 Megoldások a közlekedési koncepcióból

A közlekedési koncepció több lehetséges megoldást is felsorakoztat a hosszú távú célkitűzésekhez. Ezeket azonban főleg ötlet jelleggel teszi, konkrét tervek kidolgozásához egy tanulmány elkészítését szorgalmazza a BKV (ma már BKK) és a VOLÁN bevonásával.

Lehetséges ötletek:

- a HÉV Pestről érkező megállója átkerül a Dózsa György út másik oldalára, így lerövidül a sorompózárési idő. Ezután árokba süllyesztve halad át a 3-as út alatt, majd a végállomáson újra felszínre kerül. legrealisabb?
- a HÉV-nek végállomása van a Rézgombosnál, és a Dózsa György út másik oldalán, a HÉV sínekre helyi villamos kerül, jobb járatsűrűséggel. Esetleg villamos helyett buszjárat lesz.
- a HÉV és a 3-as főút „helyet cserél” a város nyugati határában, kihasználva, hogy azon a szakaszon a HÉV magasabban fut (6. ábra). (PRO URBE Kft., 2007)

A koncepció hiányossága, hogy a problémát felületesen érinti, valamint semmilyen rálátása nincs, hogy a különböző ötletek milyen hatásokkal járnának környezeti, társadalmi vonatkozásban.



6. ábra. Látványterv a HÉV és a 3-as főút helycseréjéhez

Forrás: (PRO URBE Kft., 2007)

6.4 Megoldások az elővárosi közlekedési tervből

Szerencsére a későbbiekben KÖZOP keretében (KÖZOP-5.4.0-09-11) elkészült pályázati pénzből egy részletes tanulmány „Elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése Gödöllőn” címmel (MAPI Magyar Fejlesztési Iroda Zrt., 2013), melyet el is fogadott a város testülete a 2013. szeptember 26-i ülésén. Ez már szakmailag jóval megalapozottabb terv, megvizsgálták benne minden variáció előnyeit és hátrányait. Fenntarthatóság szempontjából is kielégítő ez a program, mivel egyik stratégiai célja, hogy infrastrukturálisan lehetőséget adjon a HÉV és a 2-es metró jövőbeni összekapcsolására. Ez a nem is olyan távoli jövőben be is következhet, mert a főváros hosszú távú városfejlesztési koncepciójának részét képezi a két vonal összekapcsolása, és ezzel egyidejűleg az egész vonal felújítása. (Ehhez a részletes tanulmányt a FŐMTERV Zrt. készíti.) (Gödöllői Önkormányzat, 2013)

Eszerint négy lehetséges mód kínálkozik a „HÉV probléma” feloldására:

- A) A HÉV árokba süllyesztése, 3-as főút enyhe megemelése, így már nem szintben keresztezik egymást.
- B) A HÉV lesüllyesztése kéregvasúttá, már a város határában. Ez a legdrágább és legtöbb járulékos beavatkozást igénylő.
- C) HÉV megemelése és a főút aluljáróba vitele. Ez a legkedvezőtlenebb.

D) A közlekedési koncepció utolsó ötletét felhasználva, a HÉV és a főút nyomvonalának cseréje történik.

A tanulmány a több szempontú elemzés eredményeként a D változatot javasolja megvalósításra. (MAPI Magyar Fejlesztési Iroda Zrt., 2013)

(Megjegyzendő, hogy a testület a B verziót is elfogadta olyan feltétellel, hogyha lesz rá elegendő anyagi támogatás.)

6.5 Kritika, saját elgondolás

Véleményem szerint a végkövetkeztetése a közlekedési variációknak helytálló, azonban az elsődleges céljuk nem megfelelő. Abból indul ki minden ötlet, hogy a HÉV és a 3-as főút szintbeli keresztezése meg kell, hogy szűnjön, mert az okozza a probléma nagy részét. Azonban azt nem veszik figyelembe, hogy a tervezett elkerülő út megépítésével reális elgondolás, hogy az átmenő forgalom minimalizálódik, nagyobb részt városon belüli közlekedés lesz. Ez viszont azt jelenti, hogy nem feltétlenül az autós forgalom az elsődleges célcsoportja a változtatásnak, hanem a közösségi közlekedést használók. Ez jobban megfelelne az uniós elvárásoknak is, miszerint a közösségi közlekedés, azon belül is a kötött pályások a népszerűsítendőek.

A fejlesztési terv így fogalmazza meg: „A projektterület közúti forgalmára érdemi változást gyakorolhat azonban a régóta tervezett, Gödöllőt délről elkerülő út megépítése, amely a belvárosban a harántirányú forgalom akár 50-60%-os mérséklődését is eredményezheti. Ezzel a fejlesztési elemmel azonban egyelőre nem számolhatunk a projekt megvalósítási esetében.” (MAPI Magyar Fejlesztési Iroda Zrt., 2013)

Itt említést kell tennem az EU által ajánlott integrált közlekedési koncepcióról. Az elgondolás szerint három szempont szerint kell megtörténnie a közlekedés integrálásának ahhoz, hogy az fenntartható legyen: technológiai, politikai, társadalmi. A technológiai aspektus az, hogy biztosítani kell a különböző típusú közlekedési módok egymás közti könnyű átjárhatóságát. Például átszálláskor fejlett információs rendszerrel kell támogatni az utasok útvonalkeresését. A politikai szempont annyit tesz, hogy minden itt hozott döntés kihat más szektorokra is és fordítva. Tehát nem lehet elhatárolt kérdéskörként kezelni, folyamatos hangolásra van szükség, ehhez természetesen szükség van egy meghatározó szervre is (jelen esetben önkormányzat), aki átlátja és újragondolja ezeket. A harmadik integráltsági szint a társadalmi vonatkozás. Ez egyrészt hasznosságot másrészt együttműködést jelent az emberek részéről. (Schöller-Schwedes, 2010)

A mi esetünkben sem lehet másképp, minthogy számításba vegyük ezt az integrált közlekedési elgondolást. A tervezet véleményem szerint tehát nem helytálló, míg nem integrálják azt az elkerülő út gondolatával. Így javaslom, hogy készüljön részletes tanulmány az elkerülő útról, és a két tervezetet csak együttesen lehessen kezelni. (Természetesen ez már nem csak önkormányzati hatáskör, az elkerülő út állami projekt lenne.)

Ezek alapján az általam alaposabb vizsgálatra javasolt variációk a következők (azzal a hipotézissel élve, hogy az elkerülő út megépül):

- A nyomvonalak érintetlenek, a központi megálló átkerül a buszpályaudvar közelébe, így rövidítve a sorompózárési időt a Dózsa György úton.
Előny: a legkevésbé költséges megoldás, átépítési (és az emiatti forgalomkorlátozási) idő viszonylag rövid
Hátrány: a fő útvonalak nem mentesülnek a sorompótól, meg kell oldani a gyalogosforgalom átjutását a buszhoz
- A HÉV-nek végállomása van még a központi kereszteződés előtt, utána helyi villamos közlekedik nagyobb járatsűrűséggel a HÉV nyomvonalán.
Előny: a Dózsa György út tehermentesül, lokálpatriotizmus érzését elősegíti a saját villamos, járatgyakoriság emelhető
Hátrány: az átszállás kényszere ellenérzéseket válthat ki, erős anyagi vonzata lenne egy saját járműpark fenntartásának
- A HÉV-nek végállomása van még a központi kereszteződés előtt, utána helyi villamos közlekedik, de az már a főúttal felcserélt nyomvonalon
Előny: mindkét főút mentesül a sorompótól, lokálpatriotizmus érzését elősegíti a saját villamos, járatgyakoriság emelhető
Hátrány: az átszállás kényszere ellenérzéseket válthat ki, erős anyagi vonzata lenne egy saját járműpark fenntartásának, műszaki megvalósítás idő- és forrásigényes

7 Összefoglalás

Dolgozatom Gödöllő környezetvédelmi vonatkozású terveinek, programjainak összehasonlító elemzését tartalmazza. Szekunder kutatásomban a szakirodalom idevonatkozó tételeit is megvizsgáltam, különös tekintettel a fenntartható fejlődés témakörére. A fenntarthatóság egy település vonatkozásában egyszerre jelenti a társadalmi, gazdasági és környezeti fenntarthatóságot. Minden döntést az kell, hogy vezéreljen, hogy úgy kell megfelelő életkörülményeket biztosítanunk magunk számára, hogy mindeközben az eljövendő nemzedékek lehetőségei se csökkenjenek a jólétre. A számos fenntarthatósági alapelv közül a dolgozatom szempontjából legfontosabb az integráció elve, vagyis egy település különböző programjait összekapcsoltnak kell kezelni, az egyikben hozott javaslatok nem mehetnek a többiben található kárára. Alaposan körbejártam a témát, vizsgáltam pro és kontra érveket, és levontam a következtetést, hogy szükség van helyi szinten is fenntarthatósági programra (LA21). Ennek a programnak a célrendszerét alapul véve elkészítettem egy célrendszer táblát, mely lefedi a jelentős környezetvédelmi vonatkozású célterületeket. A tábla alapján elemeztem a rendelkezésemre álló városi programokat, terveket, koncepciókat. Összességében mindegyik programnak hasonlóak a céljai, együttesen jól lefedik a város ügyeit. Van azonban néhány kritikus pont, melyek javításra várnak, valamint hasznos lenne esetenként a programok „összefésülése”, mivel mindegyik tartalmaz egy-egy célterületnél egyedi ötleteket is, melyek máshol nem szerepelnek. Szembetűnő probléma, hogy a Környezetvédelmi Programból hiányzik az energiagazdálkodási rész. Ezt olyan mulasztásnak tartom, ami megengedhetetlen ilyen program esetén, hisz törvényi (48/E. §) kötelezettség is. A másik probléma, melyet részletesen is vizsgáltam, a közlekedés tökéletlensége. Az alapprobléma az, hogy túl nagy a várost terhelő forgalom. Ez tovább bontható városon belüli és áthaladó forgalomra. Az áthaladó forgalom a város csomóponti jellegem miatt nagy, minden környékbeli itt hajt fel/le az autópályára/ról vagy halad a főúton Budapest felé/felől. A városon belüli forgalom a közösségi közlekedés hiányosságai miatt nagymértékű. A kétféle forgalom közös problémaként is jelentkezik, mégpedig a HÉV nyomvonalának és a főútnak az átkereszteződése miatti torlódásokban. A közlekedési koncepciót és az elővárosi közösségi közlekedésről szóló tanulmányt is kritikával illetem. Míg az előbbi hiányosságai magyarázhatók felületességével, addig az utóbbinál komolyabb problémát is találtam. Véleményem szerint az elsődleges cél nem megfelelő. Abból indul ki minden ötlet, hogy a HÉV és a 3-as főút szintbeli keresztezése meg kell, hogy szűnjön. Azonban azt nem veszik

figyelembe, hogy a tervezett elkerülő út megépítésével az átmenő forgalom jelentős mértékben csökken, főleg városon belüli közlekedés lesz. Ez viszont azt jelenti, hogy nem feltétlenül az autós forgalom az elsődleges célcsoportja a változtatásnak, hanem a közösségi közlekedést használók. Ez jobban megfelelne az uniós elvárásoknak is, miszerint a közösségi közlekedés, azon belül is a kötött pályások a népszerűsítendőek. Így javaslom, hogy készüljön részletes tanulmány az elkerülő útról, és a két tervezetet csak együttesen lehessen kezelni.

Irodalomjegyzék

- Agruniver Holding Kft. (2006). *Gödöllő Város Hulladékgazdálkodási Terve*.
- Agruniver Holding Kft. (2009). *Gödöllő Város Környezetvédelmi Programja*.
- Brandt, U., & Svendsen, G. (2013). Is local participation always optimal for sustainable action? The costs of consensus-building in Local Agenda 21. *Journal of Environmental Management* 129, 266-273.
- CERES HG Bt. (2013). *Zöld Híd Régió Környezetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Kft. közszolgáltatói hulladékgazdálkodási terve 2013-2015*. Gödöllő.
- ENVIROSCIENCE Környezetvédelmi és Kutatásfejlesztési Kft. (2013). *Gödöllő Város Helyi Fenntarthatósági Programja*.
- Európai Atelier 70 Kft., BME Környezetgazdaságtan Tsz. (2002). *Útmutató a Fenntartható Fejlődés Helyi Programjai (Local Agenda 21) elkészítéséhez*.
- Gödöllői Önkormányzat. (2013. 07. 16). Forrás: Önkormányzati Sajtószolgálat: http://onkormanyzat.mti.hu/hir/35235/a_fomterv_tervezi_a_2-es_metro_es_a_godolloi_hev_osszekotesenek_megvalosithatosagi_tanulmanyat
- Gyulai, I. (2008). *Kérdések és válaszok a fenntartható fejlődésről*. Budapest.
- MAPI Magyar Fejlesztési Iroda Zrt. (2013). *Elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése Gödöllőn*. Gödöllő.
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ) – Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium tervezői munkacsoport. (2007). *Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia*.
- PRO URBE Kft. (2007). *Gödöllő Város Közlekedési Koncepciója*. Gödöllő.
- S.O.S. Idegenforgalmi Tanácsadó Iroda. (2008). *Gödöllő Turizmusfejlesztési Koncepciója*.
- Schöller-Schwedes, O. (2010). The failure of integrated transport policy in Germany: a historical perspective. *Journal of Transport Geography* 18, 85-96.
- Schuster, W. (2012). *Nachhaltige Städte-Lebensräume der Zukunft*. München: oekom.
- TeTT Consult Kft., ÉrtékTérkép Kft. (2006). *Gödöllő Városfejlesztési Koncepció*.
- TeTT Consult Kft., ÉrtékTérkép Kft. (2008). *Gödöllő Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája*.

8 Mellékletek

8.1 Stuttgart példája

21 önkormányzati feladat a fenntartható fejlődés szolgálatában

1. A rövid utak városa: kompakt, városi, zöld
2. Alapvető életfeltételeink fenntartható védelme: a víz, a talaj, a levegő és a klíma védelme; hosszú távú célkitűzés: CO₂-mentes élet
3. Atom- és fosszilis energia nélküli jövő a polgárok, a vállalkozások, a tudomány és a kutatás együttes közreműködésével
4. Klímavédelem üvegházhatású gázok csökkentése révén, illetve környezetbarát alkalmazkodás a változó klimatikus viszonyokhoz
5. Mindenki számára egyenlő iskolai képzési esélyek és élethosszig tartó tanulás a jövő tudás társadalmában
6. A környezetbarát eljárások és a termékek feltalálásán, ill. fejlesztésén keresztül a tudomány világa is jelentősen hozzájárul a fenntartható természeti, szociális, technikai és gazdasági fejlődéshez
7. Munkahelyteremtéshez, a közügyek finanszírozásához fenntartható gazdaságpolitikára van szükség.
8. Minden stuttgarti lakosra igaz, hogy aktív tagja egy nemzetközi, interkulturális és egységes társadalomnak
9. Gyermekbarát társadalom, ahol több generáció együtt, egymáshoz közel, aktív, boldog életet él
10. Megfizethető áron alacsony energia felhasználású lakások szociális ellátórendszer közelében, jó infrastruktúrával és korszerű tömegközlekedési lehetőségekkel
11. Kevesebb fosszilis energiát felhasználó, kisebb levegőszennyezéssel és zajártalommal járó közlekedés elérhető áron.
12. A művészeti alkotások támogatása, a kultúra mindenki számára elérhetővé tétele
13. A sport és szabadidős tevékenységek célja mind a fiatalok mind pedig az idősebbek számára: a mozgás öröme; tettekre készségre ösztönzés; a közösséghez tartozás; a fair play elsajátítása; az egészségmegőrzés
14. Színvonalas szabadidős tevékenységek jutányos áron, jól megközelíthető helyen
15. Fizikai és lelki egészségben leélt hosszú életet biztosítani mindenki számára szociális háttértől függetlenül

16. Élelmiszerek környezetbarát módon történő előállítás, egészséges táplálkozás megfizethető áron
 17. Fontos, hogy minden lakos biztonságban érezze magát és biztonságban is legyen
 18. Az átlátható kiválasztási rendszernek, a hivatalnokok részére szervezett tréningeknek és a képzett vezetésnek köszönhetően az önkormányzat megbízható, pártsemleges, interkulturális, hatékony és minőségi szolgáltatást nyújt a lakosság, az intézmények és a vállalkozások részére.
 19. Költségvetési egyensúly, az állami szervek működőképességének fenntartása, a közvagyon megőrzése a következő generáció számára
 20. A polgárság aktív részese a települési önkormányzat életének
 21. A globalizáció nyerteseként felelősséggel bírunk nemcsak polgártársainkért, hanem több európai és nemzetközi együttműködés keretében a határainkon túl élőkért is
- (Schuster, 2012) (Fordította: dr. Hornyánszky-Hittner Hanna)

8.2 Közzolgáltatói Hulladékgazdálkodási Terv tartalma

A közzolgáltatói hulladékgazdálkodási terv a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. számú törvény 78. §-a, valamint a közzolgáltató hulladékgazdálkodási tevékenységéről és a hulladékgazdálkodási közzolgáltatás végzésének feltételeiről szóló 438/2012. (XII. 29.) számú kormányrendelet 11.§-a alapján készült és az következő tartalmi követelményeket emelte ki:

„A közzolgáltató a közzolgáltatói hulladékgazdálkodási tervben bemutatja, hogy a közzolgáltatással érintett területen a közzolgáltatás körébe tartozó hulladék átvételével, elszállításával és kezelésével, valamint az e törvényben meghatározott – hasznosításra, illetve ártalmatlanításra vonatkozó – célkitűzésekkel kapcsolatban milyen intézkedéseket tervez megtenni, azokat milyen módon, illetve eszközökkel kívánja végrehajtani.” (2012. évi CLXXXV. sz. törvény 78.§ 2. bekezdés)

A fentiek alapján a terv az alábbiakat tartalmazza:

- a) az elkülönített hulladékgyűjtésre történő ösztönzés és szemléletformálás, továbbá az ezek érdekében tervezett intézkedések – így különösen a lakossági tájékoztatás módjának – részletes leírását, továbbá azt, hogy a hatékonyabb és szélesebb körű lakossági tájékoztatás lehetőségei hogyan bővíthetők;
- b) a biológiailag lebomló hulladék nagyobb arányú gyűjtésére és hasznosítására vonatkozó részletes tervet, továbbá azt, hogy a közzolgáltatással érintett településeken a meglévő

biológiailag lebomló hulladékkal kapcsolatos gyűjtési és hasznosítási lehetőségek hogyan bővíthetők;

c) a háztartásban képződő veszélyes hulladék nagyobb arányú gyűjtésére vonatkozó részletes tervet, továbbá azt, hogy a háztartásban képződő veszélyes hulladék gyűjtése és átvétele hogyan és milyen módon tehető hatékonyabbá, a hatékonyság növeléséhez a közszolgáltató milyen további feltételek biztosítását tartja szükségesnek;

d) a házhoz menő gyűjtési rendszer kialakítására és működtetésére vonatkozó részletes tervet, továbbá a gyűjtési rendszer működtetésének eszközeit, módját, fejlesztésének további lehetőségeit bemutató részletes tervet;

e) a hulladék nagyobb arányú újrahasználatra történő előkészítésének és az újrahasználati központok kiépítésének lehetőségeit bemutató részletes tervet, továbbá azt, hogy az újrahasználati központok kiépítéséhez a közszolgáltató milyen feltételek biztosítását tartja szükségesnek;

f) a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás körébe tartozó hulladék hasznosítási arányainak növelését bemutató részletes tervet, továbbá azt, hogy a nagyobb arányú hasznosításhoz a közszolgáltatással érintett településeken a közszolgáltató milyen feltételek biztosítását tartja szükségesnek, és ezek a feltételek hogyan bővíthetők, figyelemmel az önellátás és a közelség elvére;

g) a hulladéklerakókra jutó szerves anyag mennyiségének csökkentése érdekében tervezett intézkedések leírását, módját, továbbá azt, hogy a szerves anyag mennyiség csökkentéséhez a közszolgáltató milyen feltételek biztosítását tartja szükségesnek, figyelemmel a biológiailag lebomló hulladék hasznosításának elvére.” (438/2012. (XII. 29.) kormányrendelet 11.§ 1. bekezdés)

(CERES HG Bt., 2013)