



Országgyűlés Hivatala

Irományszám: *K/13165.*

Érkezett: 2004 NOV 29.

Dr. Boros Imre

független

Országgyűlési képviselő

1358 Budapest, Széchenyi I. rkp. 19.

Tel.: (1) 441-5178, Fax: (1) 441-5188

IRÁSBELI KÉRDÉS

**Dr. Szili Katalin asszonynak,
az Országgyűlés elnöke
H e l y b e n**

Tisztelt Elnök Asszony !

A Hárszabály 94. §-ának (1) bekezdése alapján írásbeli kérdést intézek dr. Persányi Miklós úrhoz, környezetvédelmi miniszterhez:

Lesz-e lehetőség az aktív táj-rehabilitációra ?

Tisztelt Miniszter Úr !

Hazánk különböző tájegységeit számtalan, a múltból örökölt táj-seb csúfítja, amelyek eltüntetésére ma nincs pénzügyi fedezet. További táj-sebek keletkezésének megakadályozása alapvető környezet-politikai érdek, amit mindenki megértéssel fogad. A múltban keletkezett táj-sebek rehabilitálására nem voltak alkalmas jogszabályaink és rendre elspóroltuk a fedezeteket is. Érthető, hogy szigorodott a környezetvédelmi szabályozás. Mára azonban, mint ez gyakorta szokás, átlendültünk a ló másik oldalára. A környezetvédelmi szabályokra hivatkozva, a hatóságok szinte mindent tiltanak ami a gazdasági fejlődést előre lendítené. Olyan hosszú, bonyodalmas, és költséges eljárásokat alkalmaznak, amelyeknek csak kevés közül van az ésszerűséghez, mondván, hogy védik a természetet. Nem alakult viszont ki ezzel szemben az aktív táj-rehabilitáció, amikor a táj-seb rehabilitálása után, magasabb értékűvé válik mint volt azelőtt. A semmit sem engedélyezünk, politika 10 milliárdokban mérhető többletköltségeket okoz már ma is, és fog okozni a jövőben is. Az Európai Unió Kohéziós és Strukturális Alapjai finanszírozásában megvalósuló létesítmények kivitelezésénél, (autópálya és vasútépítkezések, valamint egyéb közmülétesítések) azok nyersanyag szükségleteit azért nem lehet közeli nyersanyag lelőhelyekről fedezni (agyag, homok, kő, sóder), mert a hatóságok bánya-nyitás ügyében rendre a „nem, nem, nem” álláspontra helyezkednek ahelyett, hogy az aktív táj-rehabilitációt kérnének számon. Ha véletlenül még is engedélyeznek valamit, akkor a számon kért rehabilitáció nem egyéb, mint a bányagödrök betemetése földdel és termőtalajjal, utána virágozhat rajta a gaz, mint ahogy virágzott a bánya-nyitás előtt. A legtöbb esetben azonban ennél lényegesen eredményesebb táj-rehabilitációt is meg lehet valósítani, ami értéknövelő, turisztikai vonzerőt is képvisel. A finanszírozás az Európai Unió Strukturális Alapjaiból mindenképpen lehetséges volna, ha lettek volna az I. NFT-ben ilyen kiírások. Ezekhez az önerőt az önkormányzatok tudnák biztosítani, hiszen a vállalkozások Iparüzési adója, célirányosan az önkormányzatokhoz folyik

be. Az aktív táj-rehabilitációhoz ezek egyesülhetnének a Strukturális Alapok forrásaival. Így sok helyen a bánya-gödörből horgász-tó, esetleg sportolásra alkalmas mountenbike, motocross pálya esetleg szabadtéri rendezvény helyszín lehetne. Ehelyett pillanatnyilag inkább a nemek sorozata van, és a tetemes beruházási költség növekedés.

Információim szerint 1 tonna építőanyag 1 km-re történő szállítása ma 10-15 Ft (to/km ár),. Ha azzal számolunk, hogy 2013 -ig különböző építkezések szállítandó anyagmennyisége csak 10 millió tonna (ennél természetesen sokkal több), akkor minden 1 km-nyi szállítási többletnél 100 millió Ft többletköltség keletkezik. Ma az a gyakorlat, hogy a lehetséges 20-30 km-es távolságok helyett, néha 100 km-t meghaladó távolságból szállítják az anyagot a beruházások helyszínére. Ha ez így marad, csak nagyon költségesen épülhetnek az autópályák, vasutak és egyéb közművek.

Kérdéseim:

- Készült-e nemzetgazdasági kalkuláció és értékelemzés, ami ütközteti a passzív környezetvédelem által okozott többletköltségeket, az alkalmazásával elérhető haszonnal?
- Kíván-e tenni az aktív táj-rehabilitáció ügyében valamint a Kormány az uniós Strukturális Alap-rendszer keretében ?

Várom fenti kérdéseimre szíves válaszát.

Budapest, 2004. november 29.

Üdvözlettel:


Dr. Boros Imre

