

A miniszter erre úgy reagált, hogy a tornanádaskai vonalon a MÁV április 1-jétől az igényekhez jobban igazodva új vonatot közlekedtet. A járat munkanapokon Tornanádaskáról 6 óra 50 perckor indul, és Miskolcra 8 óra 24 perckor érkezik, míg Edelénybe a tanítás megkezdése előtt 7 óra 48 percre el lehet jutni. A muronyi csatlakozásról elvégzett vizsgálatok azt mutatták – mondta Kóka János –, hogy a korábbi menetrend szerint 5–15 perces átszállási lehetőség állt rendelkezésre Budapest, illetve Békéscsaba felé. Majd hozzátet-

te: március 4-e óta Békés és Békéscsaba között naponta 49 pár autóbuszjárat közlekedik. A 88-as számú vonalon a Mezőcsátról Miskolcra eddig is közlekedő 19 autóbuzspár mellé pedig újabbakat állítottak be. Ezek a kiemelt időben, például a diákok vasárnap délutáni utazásakor Miskolc Tiszai pályaudvarig közlekednek, és közvetlen eljutást biztosítanak az IC-vonatokhoz Budapest és Nyíregyháza felé. Ezen felül a Borsod Volán a Tiszaújváros-Budapest járatát Mezőcsáton és a környező községekben át közlekedtet. Az emlé-

tett példák is jól szemléltetik, hogy

mind a MÁV, mind a Volánok folyamatosan figyelemmel kísérik az utazási igények alakulását, és indokolt esetben a szükséges módosításokat megteszik – vélte a miniszter.

A kérdésekre adott válaszokból kiderült az is, hogy a kormány a megszűnő szárnyvonalak feladatát átvállaló országos közutak üzemeltetésére az útpénztárban kiemelt forrást biztosított. Ezeknek az utaknak a karbantartására fokozottan ügyelnek, illetőleg fel-

újításukra a regionális operatív program keretében a regionális fejlesztési ügynökségnél pályázni lehet. Kevés az esély azonban arra, hogy az önkormányzatok térítésmentesen megkapják a még állami tulajdonú volán-társaságokat. Erről akkor lehetne érdemben tárgyalni, ha egy önkormányzat fel tudná mutatni azokat a forrásokat, amelyekből e vállalatok fejlesztéseit meg lehet valósítani – hangoztatta Garamhegyi Ábel, a tárca államtitkára egy kérdésre adott válaszában.

NE

## A környezetbarát vasút a favorit

*A motorizáció magas foka, az egyéni közlekedés növekvő súlya megköveteli, hogy a közösségi közlekedésre nagyobb hangsúlyt fektessünk.*

*Amennyiben a jelenlegi trendek maradnak hosszú távon, az egyéni közlekedés további térnyerését, növekvő környezetterhelést és túlterhelt közúthálózatot eredményez. Ezért támogatja kiemelten az Európai Unió a vasút fejlesztését, amihez – egyelőre úgy tűnik csak szavakban – igazodik a magyar kormány középtávú közlekedéspolitikai koncepciója is.*

Az Európai Unió közlekedéspolitikája egyértelműen a környezetbarát vasút fejlesztését irányozza elő. Úgy tűnik azonban, hogy a magyar kormány csak elveiben igazodik ehhez. 2007 közepéig ugyanis 32 vasúti mellékvonalon szüntetik meg a személyszállítást, áttérve a forgalmat a zsúfolt, rossz minőségű és a környezetet nem kímélő közúti közlekedésbe. Év végéig pedig további vonalak megszüntetését tervezik.

Alább röviden ismertetjük a több mint ötven oldalas hazai, középtávú közlekedéspolitikai koncepcióban lefektetett elveket, kiegészítve az unió irányelveivel. A cikkben szereplő táblázat is jól mutatja, milyen komoly szerepet szán a közösségi közlekedésnek 2010-re az unió.

A közösségi közlekedési rendszerek egymásra épülő

hálózatai az elővárosi, kistérségi, regionális, országos hálózatok. Fő funkciójuk a mobilitás biztosítása a versenyképesség, az életminőség és a társadalmi kohézió érdekében. A közösségi közlekedés szereplői elsősorban az utasok, akik számára biztosítani kell a közlekedési feltételeket, az egyes szolgáltatási funkciók (pl. egészségügy, oktatás stb.) elérhetőségét. A rendszer magában foglalja a döntéshozó szerveket, így az államot, az önkormányzatokat, az illetékes hatóságokat és a szolgáltatót, aki arra szerződik, hogy az utas igényeit kielégítse, és közlekedését biztosítsa.

Magyarország az Európai Unió tagjává válva célul tűzte ki, hogy állampolgárai életminőségét felzárkóztatja az unió régebbi tagországai által biztosított szintre. Az életminőség javításának alapfeltétele

a gazdasági versenyképesség és foglalkoztatás növelése mind országos, regionális, mind települési szinten. A közlekedési szektor feladata, hogy a versenyképesség és a foglalkoztatás növeléséhez minél magasabb szinten biztosítsa az állam polgárainak és gazdálkodó szervezeteinek mobilitását.

Az államnak valamilyeni közlekedési tevékenysége során folytonosan szem előtt kell tartania és biztosítania kell több alapérték, cél érvényesülését. Ilyen például a környezet védelme, a közlekedésbiztonság, a területfejlesztés, vagy a nemzetközi kötelezettségek teljesítése.

A jelenlegi közlekedési hálózat állapotának jellemzői alapján egyértelmű, hogy a közlekedési infrastruktúra, ezen belül a helyközi tömegközlekedési módok racionálisabb kihasználásához, a fejlesztési reformok megvalósításához megbízható hazai költségvetési háttérre és európai uniós támogatásokra, illetve ezen források össze-

hangolására van szükség.

## Az Európai Unió célkitűzései

Az Európai Unió célja egyértelműen az, hogy hatékonyabb és attraktívabb legyen a közösségi közlekedés. A környezetszennyezés és a torlódások elkerülése érdekében a vasút célorientált megerősítését célozza az EU közlekedéspolitikája. Az unió a nagy távolsági vonalakra infrastrukturális beruházásokat irányzott elő.

Az unió közlekedésről szóló Fehér Könyve több programpontra állapít meg a közösségi közlekedés kapcsán. Ezzel párhuzamosan, a lehetőséghez mérten minél átfogóbban kell Magyarországnak is a reformtörekvéseit megvalósítani. A Fehér Könyv főbb, a közösségi közlekedés szempontjából releváns elemei a következők:

- ✓ a vasúti szolgáltatások stratégiai kezelése, a vasúti közlekedés markáns fejlesztése,
- ✓ a közúti közlekedési szektor minőségének fejlesztése,
- ✓ az intermodalitás elősegítése,

- ✓ közúti és kötöttpályás biztonság fejlesztése,
- ✓ az utasok jogainak és kötelezettségeinek elismerése,
- ✓ a globalizáció hatásainak hatékony kezelése – a közösségi közlekedés előtérbe helyezése,
- ✓ kutatási és technológia potenciál növelése révén a közlekedési szolgáltatások hatékonyabbá és környezet-tudatosabbá tétele,
- ✓ közép- és hosszú távú környezetvédelmi intézkedések fejlesztése a fenntartható közlekedési rendszer érdekében.

## A kormány célja a vasúti közlekedésben

A költségvetés teherbíró képességével összhangban álló közlekedési rendszer megvalósítása a kormány célja. A reform az alábbi főbb elemeket jelölte meg:

- ✓ egységes tarifa- és kedvezményrendszer megvalósítása az autóbusz és vasúti személyszállításban;
- ✓ a helyközi tömegközlekedés fogyasztói árkiegészítésének rendszerszintű

felülvizsgálata, és a szociális szempontok leválasztása;

- ✓ a szolgáltató társaságokat jobb minőségű szolgáltatások nyújtására ösztönző pótdíjrendszer bevezetése;
- ✓ a helyközi közúti és vasúti tömegközlekedésben meglévő párhuzamoságok megszüntetése;
- ✓ a vasúti árufuvarozás ösztönzése és a költségvetési terhek csökkentése érdekében regionális szinten versenyképes vasúti pályahasználati díjrendszer kialakítása;
- ✓ a szolgáltató társaságok működési hatékonyságának növelése: ennek keretében a Volán-társaságok regionális összevonása, valamint a MÁV központi irányításának és adminisztrációs szervezeteinek racionalizálása.

A vasúti reform folytatásának célja a konvergencia programban a többszereplős piaci modell megteremtése. A MÁV Zrt. szervezeti átalakítása során külön gazdasági társaságba kell szervezni a tartósan állami feladatot ellátó pályavasút, valamint a piaci alapon végezhető feladatokat ellátó vasúti személyszállítást, illetve az ingatlanhasznosítást. A MÁV Cargo Zrt. értékesítésével fejeződik be majd a vasúti árufuvarozás liberalizációja.

Szerkesztette: Németh Erika

Forrás: [www.gkm.gov.hu](http://www.gkm.gov.hu)

Az ÖN-KOR-KÉP témában korábban megjelent cikkei:

Földön, vízen, levegőben  
Az Országgyűlés 2003–2015 közötti közlekedéspolitikai tervei  
A mellékvonalak dilemmái  
(2005. július)

Vasút vagy autóbusz  
(2006. június–július)

## A közlekedési teljesítmények és a munkamegosztás várható változása az EU-ban

	Módozatok részaránya, %					Százalékos növekedés		
	1990-1998-2010					1998-2010		
	1990	1998	2010 T1	2010 T2	2010 T3	2010 T1	2010 T2	2010 T3
Személygépkocsi	78	79	78	71	77	23	12	21
Busz, metró, villamos	11	10	8	14	9	6	80	21
Vasút	7	6	6	9	7	13	74	38
Repülőgép	4	5	8	6	7	90	55	69
<b>Összesen</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>

Forgatókönyv változatok: T1 = liberális közlekedéspolitika, T2 = szigorú környezetvédő közlekedéspolitika, T3 = a valósan megvalósítható közlekedéspolitika

Forrás: EU Fehér Könyv 2001.

## Környezet, energia

A kormány megbízásából a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség tavaly decemberben benyújtotta az Európai Bizottságnak az Új Magyarország Fejlesztési Terv 15 operatív programját, köztük a Környezet és Energia Operatív Programot (KEOP). Az unió eljárása szerint a beadott dokumentumok alapján megkezdődtek a hivatalos tárgyalások. Ezzel egy időben folyamatban van a KEOP végrehajtásához kapcsolódó akcióterv forgatókönyvének kidolgozása, mely szerint Dióssy László, a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium szakállamtitkárának irányításával folytatódik a párbeszéd, mondhatjuk úgy is, hogy ő lesz a „KEOP arca”. Ez azt jelenti, hogy mind a hét regionális helyszínen részt vesz a társadalmi egyeztetésen. És figyelemmel kíséri a programot – többek között ezt tudtam meg a szakállamtitkártól.

→ Mit tartalmaz a Környezet és Energia Operatív Program, mennyi pénzhez juthatnak az érintettek, az önkormányzatok? Lehet, hogy a lakosság is haszonélvezője lesz a korszerű energiagazdálkodásnak?

– Az Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT) eredményes megvalósítása elképzelhetetlen a környezetvédelem fejlesztése nélkül. A Környezeti és Energetikai Operatív Program alapvető célja Magyaror-

szág fenntartható fejlődésének elősegítése, a biztonságos, tiszta és jó minőségű környezet, az egészségesebb, hosszabb és teljesebb emberi élet lehetőségének biztosításával. A Környezet és Energia Operatív Program stratégiájának meghatározásakor abból indultunk ki, hogy a környezetvédelem erősítése, a természetvédelmi és a vízügyi problémák megoldására tett intézkedések, mind rövid, mind hosszú távon segítik az életminőség javulását. A KEOP középtávon tartalmazza a szükséges fejlesztéseket, ezért a helyzet-elemzésnek feladata, hogy meghatározza a legsürgetőbb problémákat. A KEOP mellett más ágazati Operatív Programok is tartalmaznak olyan fejlesztéseket, melyek a helyzet-elemzésben feltárt problémákat kezelik (például a közlekedéssel kapcsolatos problémák kezelése a Közlekedési Operatív

Program fejlesztésein keresztül valósul meg), illetve egyes környezeti fejlesztéseket regionális szinten kezelnek a Regionális Operatív Programokban. A Környezet és Energia Operatív Program stratégiája és az egyes területek közötti forrásmegosztás az EU előírásainak megfelelően lebonyolított partnerségi egyeztetések eredményeképpen véglegesült. A programra fordítható összeg több mint ezermilliárd forint.

(Megoszlását az alábbi táblázat részletezi – szerk.)

→ Valahol azt olvastam, hogy a megvalósítandó beruházások hatására az esélyegyenlőség és a területi kiegyenlítés szempontjából is kimutatható életminőség-emelkedés érhető el...

– A célrendszer meghatározásakor figyelemmel voltunk nemzetközi környezeti, társadalmi és gazdasági folyamatokra, a kötelezettségeinkre és érdekeinkre egyaránt.

→ Milyen elhatározásra jutottak, mi a mi érdekünk?

– A legfontosabb az életminőség javítása, a szennyezések csökkentése. A megfelelő életminőséghez indokolt a környezeti állapot megőrzése, illetve helyreállítása, a lakosság egészségi állapotának javítása, azaz az egészséges környezet feltételeinek biztosítása.

Másodikként az értékvédelmet és megőrzést említem. Ami vizeink védelmét, a fenntartható természeti erőforrást a környezet terhelhetőségét, a kör-

Prioritás	Összesen (Mrd Ft)
<b>Egészséges, tiszta települések</b>	<b>513,6 (48,7%)</b>
szennyvíz	285,7 (27,1%)
hulladék	85,6 (8,1%)
ivóvíz	142,3 (13,5%)
<b>Hatékonyabb energiafelhasználás</b>	<b>30,5 (2,9%)</b>
<b>A megújuló energiaforrásozók felhasználás növelése</b>	<b>45,1 (4,3%)</b>
<b>Vizeink jó kezelése</b>	<b>338,7 (32,1%)</b>
árvíz	140,3 (13,3%)
vízgazdálkodás	52,4 (5,0%)
VKI	3 (0,3%)
kármentesítés	38 (3,6%)
rekultiváció	100 (9,5%)
vízbazisvédelem	5 (0,5%)
<b>Természeti értékeink jó kezelése</b>	<b>31,8 (3,0%)</b>
<b>Fenntartható termelési és fogyasztási szokások ösztönzése</b>	<b>32,6 (3,1%)</b>
<b>Projekt előkészítés</b>	<b>45,4 (4,3%)</b>
<b>Technikai segítségnyújtás</b>	<b>15,8 (1,5%)</b>
<b>Összesen</b>	<b>1053,6 (100%)</b>



A képen Dióssy László és a szerző (Fotó: Petó Zsuzsa)

nyezet károsodásának megelőzését, az értékvédő gazdálkodás megvalósítását, valamint a természetes rendszerek és természeti értékek megóvását, fennmaradásának biztosítását, a bioszféra sokszínűségének megtartását, környezetiileg biztonságos életfeltételek elérését jelenti.

Harmadik célként a megelőzést, a takarékosagot és a hatékonyságot tartjuk szem előtt. A gazdasági fejlődésben a környezeti és a fenntarthatósági szempontok érvényesítése indokolt. Ennek feltétele a társadalom és a környezet harmonikus viszonyának kialakítása és fenntartása, a szennyezések és a hulladék keletkezésének megelőzése, az alacsony anyag- és energiaigényű technikák alkalmazása, a megújuló energiaforrások nagyobb arányú felhasználása.

→ A célt szentesíti az eszköz. A felsorolt célokat milyen feladatrendszer követi, mi a prioritás?

– A megfogalmazott feladatok összhangban vannak a korábban említett, három pontban meghatározott célrendszerrel, vegyük sorra őket.

## Egészséges, tiszta település

A településeken végrehajtandó környezeti fejlesztések felölelik a hulladékgazdálkodást a települési szennyvízkezelést, valamint az ivóvízminőség-javítást. A fejlesztések érintik vagy a későbbiekben érintik az ország teljes lakosságát. Az esetek több mint 95 százalékában az EU által köte-

lezően előírt normák elérésének teljesítése, a tiszta és biztonságos települések kialakítása a fő cél.

## Vizeink jó kezelése

Befejeződik a Duna árvízvédelmi rendszerének kiépítése és folytatódik a Vásárhelyi Terv továbbfejlesztésének megvalósítása, megvalósulnak az egyéb vízfolyások árvízvédelmi fejlesztései és az önkormányzati tulajdonú árvízvédelmi rendszerek fejlesztése. A vízgyűjtő gazdálkodás és az integrált vízhasználat intézkedései felölelik többek között a vizek jó állapotának elérése érdekében előírt intézkedéseket (monitoring, vizek mennyiségi és minőségi védelme). Annak érdekében, hogy vizeink 2015-re elérjék a jó állapotot, megvalósulnak a vízvédelmi fejlesztések, valamint a felszín alatti vizek további szennyezését megakadályozó intézkedések (diagnosztikai és biztonságba-helyezési műveletek az ivóvízbázis védelmi beavatkozások keretében, továbbá rekultivációs intézkedések és környezeti kármentesítés).

## Természeti értékeink jó kezelése

A természetvédelem területén megvalósuló beavatkozások magában foglalják a NATURA 2000 és egyéb védett területek természetvédelmi fejlesztéseit (faj- és élőhelyvédelem, élettelen természeti értékek védelme, erdei iskolák, vonalas létesítmények tájromboló hatásának mérséklése, élőhely-megőrző mező- és erdőgazdál-

kodás). A fejlesztések érintik, vagy érinthetik az ország területének 20 százalékát.

Az oktatás és a szemléletformálás a természetvédelem fontos stratégiai kérdése, amely az erdei iskolák intézményrendszerén keresztül jelentős szerepet játszik az ágazati politikában.

A környezettudatos magatartás kialakításának elősegítése, az élményszerű, közvetlen természetmegismerés feltételeinek megteremtése az erdei iskola-hálózat fejlesztésével valósulhat meg.

## A megújuló energiaforrás-felhasználás növelése és a hatékonyabb energia felhasználás

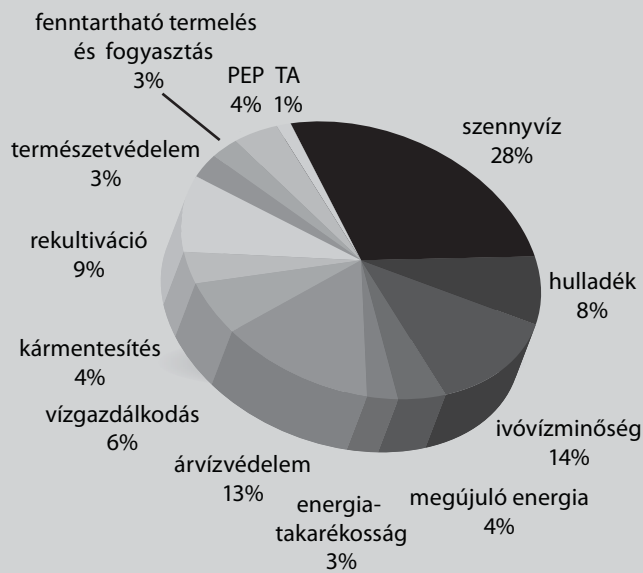
Az Új Magyarország Fejlesztési Tervben kiemelt szerepet kap a hagyományostól a megújuló energiaforrások irányába történő elmozdulás ösztönzése. Fontos az energiatakarékosságot és a hatékony energiafelhasználást szolgáló eszközrendszer kialakítása a termelési és a fogyasztói körben egyaránt. A megújuló energiaforrás (felhasználás) növelését a az Európai Regionális Fejlesztési Alap támogatja, erre Nyugat-Dunántúl, Közép-Dunántúl, Dél-Dunántúl, Észak-Magyarország, Észak-Alföld és Dél-Alföld jogosult.

→ Milyen művelettípusokra vonatkozik a támogatás?

– A teljesség igénye nélkül, most csak néhányat említek. Mostanában gyakran beszélünk a biomassza felhasználásáról. Itt energianövényekre alapozó mezőgazdasági fejlesztéshez kapcsolódó, energiatermelést végző biomassza projektek (szilárd biomassza, biogáz, illetve bioüzemanyag), ezen belül is a kis kapacitású üzemek élveznek prioritást. A bioüzemanyag-felhasználás növeléséhez a felhasználói oldalon is meg kell teremteni a szükséges feltételeket.

De említhetem a hulladék-felhasználás támogatását is: nagyon fontos a nagy tömegben keletkező használt sütőolaj, illetve állati zsiradék energetikai és/vagy bio-motorhajtóanyag alapanyagként történő hasznosítása. Ilyen a biológiai hulladék alapú biogáz termelés és használat támogatása: a növényi és állati eredetű, illetve szennyvíztisztító telepeken képződő szennyvíziszapból előállított biogáz hasznosítása hulladékkezelés és energiatermelés szempontjából is előnyös.

A geotermikus hő (vagy villamosenergia), a helyi lakossági, intézményi, termelői igények kielégítésére fordítható.



A geotermikus energia felhasználásának támogatásánál kiemelten kell kezelni azokat a technológiákat, amelyek a felszín alatti vizek helyben tartását, illetve visszajuttatását biztosítják.

Fontos a legkorszerűbb fűtési és hűtési célú hőszivattyús rendszerek telepítésének támogatása is. A napenergiát hasznosító rendszerek telepítésének támogatásakor részben vagy egészben biztosítható a fogyasztók energiafelhasználása.

A szélenergiával történő villamosenergia-termelés támogatásakor fontos szempont, hogy a rendszerszabályozási problémák megoldásáig csak lokális vagy közösségi, hálózatra nem termelő, szélerőgépek működtetése támogatható.

Kiemelten ösztönzött, ha a fejlesztésekhez kapcsolódó alapanyag-előállítás, feldolgozás, energiatermelés és felhasználás jól körülményezhető, összefüggő rendszerben, térségi alapon valósul meg. A térség, a fejlesztések méretétől függően egy településrészre, településre, települések csoportjára, kis-

térségre, kistérségek csoportjára terjedhet ki, igazodva a helyi adottságokhoz és a leghatékonyabban előállítható helyi megújuló energiaforrásokhoz. Támogatandó, ha a fejlesztések közösségi beruházások keretében, közösségi hozzájárulással valósulnak meg, és a beruházások eredményei közösségi érdeket is szolgálnak.

### A fenntartható termelési és fogyasztási szokások erősítése

A környezeti megfontolások előtérbe helyezése számos területen vezethet a gazdasági hatékonyság növeléséhez. Meghatározó, a tudatosan és takarékosan gazdálkodó fogyasztási szokások kialakulásához vezető környezeti szemléletformálás. Fontos a környezetbarát életmód és a fenntartható fogyasztás feltételeinek megteremtése. A fejlesztések érintik, vagy érinthetik szinte bármely önkormányzatot és intézményeit, a kis- és középvállalkozások legtöbbször. A fejlesztések eredményeképpen alacsony környezetterhelésű, anyag és energiatakaré-

kos, területkímélő és jelentős foglalkoztatási kapacitással bíró gazdasági vállalkozások fejlődnek ki.

→ Túl sok az információ, és nagyon kevés az idő. Az érintettek türelmetlenül várják, hogy a pályázatok minél hamarabb megjelenjenek, egyesek szerint már most is késő...hogyan tudják ezt a hátrányt behozni?

– A Környezet és Energia Operatív Program (KEOP) akcióterveinek véglegesítése után, de még a pályázati felhívások megjelenése előtt a KEOP megismertetésére, a források minél hatékonyabb lekötése érdekében országos népszerűsítő kampányt indítunk. A kampány a KEOP AKTÍV roadshow keretében valósul meg, melynek az a célja, hogy a pályázati lehetőségeket „házhoz vigyük”, így a potenciális pályázók közvetlenül az érintettekől szerezhetnek információkat környezetvédelmi beruházásaikkal, az Európai Unió támogatásaival kapcsolatban. Ahhoz, hogy az információ a leghatékonyabban eljusson az illetékesekhez, országos szintű, hét helyszínes (régiónként 1-1 helyszín) roadshow-t bonyolítunk le. A roadshow keretein belül a célközönség előadások formájában ismerkedhet meg a 2007–2013-as időszak célkitűzéseivel, pályázati lehetőségeivel, az előadások után műhelymunka következik, a kerekasztal-beszélgetések keretében konkrét kérdésekre is választ adunk.

→ Kik tartoznak a célcsoport-hoz, milyen kört érint a KEOP?

– Érintettek a központi költségvetési szervek, az önkormányzatok és az önkormányzati szövetségek, valamint az önkormányzati többségű gazdasági társaságok, a kis- és középvállalkozások, a civil szervezetek, a szakmai szövetségek, a kamarák és a regionális fejlesztési tanácsok/ügynökségek. A kampányt a minisztérium, a KvVM Fejlesztési Igazgatósága (KEOP Közreműködő Szervezet) a Regionális Fejlesztési Tanácsokkal (RFT) és a Regionális Fejlesztési Ügynökségekkel (RFÜ) együttműködve bonyolítja le, bevonjuk a regionális fejlesztési tanácsok és a minisztérium által delegált tagokat is. A rendezvénysorozat lebonyolításába önkormányzati szövetségekre is számítunk. Én is minden helyszínen előadást tartok. A roadshow kezdetekor indítunk egy weblapot, ahol a témával kapcsolatos összes információt közöljük, ezenkívül információs telefonvonal szolgálja majd a hatékony tájékoztatást.

### A roadshow helyszínei:

Közép-magyarországi Régió: Budapest, (április 5.), Közép-dunántúli Régió: Székesfehérvár (április 12.), Dél-dunántúli Régió: Pécs (április 17.), Dél-alföldi Régió: Szeged (április 20.), Nyugat-dunántúli Régió: Győr, (április 24.), Észak-alföldi Régió: Debrecen (április 26.) Észak-magyarországi Régió: Miskolc (május 3.)

Csikó Ildikó