

Vélemény a „Budapest Környezeti Programja 2017–2021. Tervezet (2017. május 3.)” c. anyagról

A Budapest Környezeti Programja 2017–2021” című tervezet¹ (a továbbiakban: a Tervezet) színvonalas átfogó munka alapos helyzetértékeléssel és sok fontos célkitűzéssel. Mégis hiányérzetet kelt az olvasóban. Nem ez az első ilyen munka Budapesten, a legutóbbit 2012-ben fogadta el a Fővárosi Közgyűlés.² Mégsem találni a helyzetértékelésben egyetlen utalást sem arra, hogy az abban megfogalmazott célokból mi az, amit sikerült megvalósítani, és mi az, amit nem. Mert a célkitűzés könnyű, a megvalósítás az, ami nehéz, és a megvalósítás elmaradásának az okai azok, amelyekből kiindulva olyan programot lehet készíteni, amely sikeresen – vagy a korábbiaknál sikeresebben – javít Budapest környezeti állapotán.

Példaként említjük, hogy sokéves elmaradásban van a Fővárosi Önkormányzat a zajstratégia felülvizsgálatával. Ezért a Tervezetben nem csak azt kellene leírni, hogy egy milliárd forintot szükséges elkölteni erre a feladatra, hanem azt is, hogy a főjegyző záros határidőn belül jelentést készít a felülvizsgálat elmaradásának okairól, és intézkedéseket javasol arra, hogy hasonló – jogszabályban előírt, illetve önként vállalt – feladatok esetében ilyesmi a jövőben ne forduljon elő.

A Levegő Munkacsoport javasolja a Fővárosi Közgyűlésnek, hogy ne fogadja el a programot anélkül, hogy az előterjesztő kitöltötte volna a Tervezet 62-63. lapján található táblázatot (8. táblázat: *Az egyes célok elérését nyomon követő indikátorok*) igazolhatóan valós kiinduló értékekkel, egyúttal bemutatva (ahol rendelkezésre állnak adatok) a 2012-2017. évekre vonatkozó értékeket. (Kivéve természetesen az olyan célokat, mint a *Környezetvédelmi szemléletformáló kampányok száma, elért lakosság aránya*, amelyeknél nem értelmes a kiinduló érték megkövetelése.) E nélkül ugyanis a program vajmi keveset ér, hiszen így nem tudjuk, konkrétan hol tartunk, és hová akarunk elérni 2021-ig.

Ami a Levegő Munkacsoport fő témáját, az egészséges levegőhöz való hozzáférés Alaptörvényben biztosított jogát illeti, a helyzetértékelésből kiderül, hogy semmit sem sikerült teljesíteni a 2012. évben elfogadott hasonló program vállalásaiból:

Levegő	5.4.2.	L1. <u>PM10</u> : Budapesten el kell érni a kisméretű szálló porra (PM ₁₀) előírt légszennyezettségi határértékeket, valamint a napi határérték-túllépések száma legyen kevesebb, mint 35 évente.	Nem sikerült
		L2. <u>NO₂</u> : A nitrogén-dioxid szennyezettség tekintetében az egy órát meghaladó határérték-túllépések száma legyen kevesebb, mint 18 évente.	Nem sikerült

¹ http://budapest.hu/Documents/BKP_2021_0503.pdf

² http://budapest.hu/Documents/FKP_4%201_111119.pdf

Vajon miért? Erről nincs szó az anyagban. De ha nem tudjuk, hogy miért nem sikerült elérni a kitűzött célokat, akkor honnan tudjuk, mit kell tenni a jövőben?

Aki ebben a városban él, rögtön láthatja, hogy édeskevés az, ami a **4.2.4 A zajterhelés csökkentése és a levegő minőségének javításai** pontban a 44. lapon le van írva a levegő minőségének javításáról vagy a város lakói többségének egészségét a helyzetértékelés szerint is veszélyeztető elviselhetetlen zaj csökkentéséről. Mert mit jelent az, hogy „*különböző közlekedési módok – prioritási sorrend szerinti – előnyének biztosítása mellett a minél kisebb mértékű közlekedési eredetű lakossági zajérintettség és légszennyezés megvalósítása.*”? Semmit sem jelent. A Levegő Munkacsoport idevágó tanulmányainak, főpolgármesternek, BKK-vezérigazgatónak és másoknak írt javaslatainak felsorolását nem mellékeljük, azok a levego.hu honlapon néhány idevágó keresőszó – nitrogénoxidok, szálló por, dugódíj, városi útdíj, tehergépkocsik behajtási díja stb. stb. – beütésével gyorsan föllelhetők. Ugyanakkor szomorúan látjuk, tapasztaljuk, hogy ezek közül számos olyan intézkedés nem történt meg, amely megvalósítását nem lehet pénziánnyal vagy technikai nehézségekkel indokolni. Például a szmogriadó-rendelet 2011. évi módosításakor elfogadott határozatok között még feladatként szereplő téma, az alacsony kibocsátású zónák ügyében [75/2011.(01.31.) érdemi határozat, melyben a Fővárosi Közgyűlés „*Felkéri a főpolgármestert, vizsgálta meg, hogy a Nyugat-Európa több nagyvárosában sikeresnek bizonyult környezetvédelmi zónarendszer meghonosításának milyen feltételei vannak, egyúttal kéri, hogy a bevezetésre vonatkozó javaslatokat terjessze a Fővárosi Közgyűlés elé.*”] a határozat elfogadása óta eltelt több mint hat év alatt jottányit sem sikerült előbbre jutni. Mint ahogy a 4-es metró támogatási szerződésében 2013. évi bevezetéssel vállalt dugódíjnak sincs se híre, se hamva. [„*Összhangban a Budapesti Közlekedésfejlesztési Tervében lefektetett intézkedésekkel, úgynevezett hozzáférési díj (vagy dugódíj) kerül bevezetésre a főváros belső, legforgalmasabb területein, legkésőbb a 2007-2013-as programozási időszak végéig (3/4-es intézkedés, melyet a Fővárosi Közgyűlés 62/2009-es határozatával fogadott el 2009. január 29-én*” in: *A BIZOTTSÁG HATÁROZATA 2009.09.02 a „konvergencia” célkitűzés keretében a magyar régiókban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból és a Kohéziós Alapból származó közösségi strukturális támogatásra vonatkozó „Közlekedés operatív program” részét képező „Budapest 4-es metróvonal I. szakasz” nagyprojektről CCI No 2008HU161PR003*]

A Tervezetnek azon fejezeteiben (4. és 5. fejezet), amelyek a címük szerint nem a helyzetértékelést tartalmazzák, hanem a – lehetőleg minél konkrétabb – feladatokat, nagyobb részt szintén a helyzet leírását olvashatjuk. E helyett ezekben a fejezetekben sokkal részletesebben ki kellett volna fejteni a konkrét feladatokat, határidőkkel együtt. Néhány ilyen feladatra teszünk javaslatot a továbbiakban.



Javaslatok rövid távon megvalósítható intézkedésekre „Budapest Környezeti Programja 2017–2021” tervezetéhez kapcsolódóan

Meggyőződésünk, hogy lehet olyan, viszonylag kis költségbe kerülő intézkedéseket hozni, amelyek rövid időn belül érezhetően javítják Budapest élhetőségét. Már az elmúlt néhány év is több példát mutatott erre. Ilyen volt például jelentős területek forgalomcsillapítása, a BUBI üzembe helyezése, a fasorokban hiányzó fák pótlása a „Tízezer új fát Budapestre!” fapótlási program keretében, valamint a GreenGo autómegosztási rendszer elindulása villanyautókkal, amit a Fővárosi Közgyűlés azon rendelkezése tett lehetővé, hogy az elektromos autók ingyenesen parkolhatnak.

Az alábbiakban olyan intézkedéseket javasolunk „Budapest Környezeti Programja 2017–2021” tervezetéhez kapcsolódóan, amelyek viszonylag rövid idő alatt (legfeljebb két év) és alacsony költséggel (egyenként legfeljebb néhány 10 millió forint, két-három esetben legfeljebb néhány 100 millió forint) megvalósíthatóak, illetve önkormányzati többletbevétel eredményeznek, ugyanakkor érdemben javíthatják a város élhetőségét.

A javaslatok nagy része nem új, esetenként a Fővárosi Önkormányzat dokumentumaiban is megjelentek. Mivel azonban a mai napig még ez utóbbiak sem valósultak meg, sőt az előkészületeik is alig folynak, ezeket is szerepeltetjük a javaslataink között.

„H1: Környezettudatosság erősítése”

1. Mobiltelefonos alkalmazások készítésére felhívás

Célszerű lenne különböző témákban olyan mobiltelefonos alkalmazások készítése, amelyek érdekesebbé, élvezetesebbé tennék az életet a fővárosban, különösen a fiatalok részére. Ez minden bizonnyal nem kerülne sok pénzébe az önkormányzatnak, hiszen pályázatot lehetne kiírni, amelynek díjai összességében néhány százezer forintba kerülnének. Előreláthatólag sok fiatal pályázna.

2. Az autómentes nap jelentős kiterjesztése

A nemzetközi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az autómentes napok jelentős tudatformáló szerepet tölthetnek be, különösen akkor, ha az autómentesség nagy területre terjed ki, és viszonylag gyakran ismétlődik.³ Erre számos jó példa létezik szerte a világon (Brüsszel, Párizs, Bogotá⁴ stb.).

³ Ld. például itt: https://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/korommentesvarosok_0.pdf

⁴ Ld. https://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/automentes_osszefoglalo_0.pdf
http://levegomunkacsoport.blog.hu/9999/12/31/miert_nem_kiterjedtebb_az_automentes_nap_budapesten

„H2: Környezetbarát tervezési módszerek, folyamatok alkalmazása”

3. Fenntarthatósági, élıhetőségi indikátorok

Ahhoz, hogy Budapesten folyamatosan javuljon az életminőség, és növekedjen a város vonzereje, versenyképessége, célokat (és részcélokat) szükséges kitűzni, és az azokhoz vezető folyamatokat rendszeresen nyomon kell követni. Így, ha szükséges, időben be is lehet avatkozni. Mindehhez elengedhetetlen megfelelő mennyiségi és minőségi mutatók (indikátorok) alkalmazása, számszerű célértékek meghatározásával. Az ilyen indikátorok segítségével ütemezhetők a feladatok és mérhető a kitűzött (rész)célok teljesítése. Konkrét, mérhető célok hiányában viszont ellenőrizhetetlen és nehezen számon kérhető, hogy a ténylegesen kívánt irányba és ütemben haladunk-e.

Szerte a világon sok város rendelkezik összefüggő célrendszerrel és az annak alapjául szolgáló indikátorokkal, s nemzetközi összehasonlításban is alkalmazzák azokat. Ezek az „objektív” indikátorok mellett gyakran „szubjektív” indikátorokat is tartalmaznak alkalmazása is, vagyis olyan mérőszámokat, amelyek a lakosság elégedettségi szintjét mutatják.

A *Budapest 2030 Hosszú Távú Városfejlesztési Konceptió és Budapest Főváros Környezeti Programja a 2011–2016 időszakra* is tartalmaz indikátorokat, esetenként számszerűen is, azonban ezek elszórva találhatóak ezekben a dokumentumokban, nem egy átfogó indikátorrendszer részei, és nem tartalmaznak éves bontást. „Budapest Környezeti Programja 2017–2021” tervezetében még ennyi sem található, hiszen csak néhány indikátor megnevezését sorolja fel, bármilyen számszerű adat nélkül.

A Levegő Munkacsoport korábban már készített egy javaslatot Budapest élıhetőségi indikátoraira.⁵ Javasoljuk az abban leírtak figyelembe vételét.

„T1: Természeti és táji értékek védelme, zöldfelületi rendszer megújítása és fejlesztése”

4. Digitális fakataszter elkészítése, közzététele

Szerte a világon sok városban létezik olyan adatbázis, amely tartalmazza az adott város közterületein (egyres esetekben a magánterületeken is) található fák legfontosabb adatait, állapotának jellemzőit, és ezeket az adatokat mindenki számára hozzáférhetővé teszik. Itt csak négy példát említünk:

A Bécs honlapján található térképen a feregiszter használata nagyon egyszerű, csupán a címet kell beírni, ahol a fa található. A növényeket zöld pontok jelölik, amelyeknek már a nagyságából megtudható, hogy mekkora fáról van szó. A fára vonatkozó konkrét adatok – fafajta, a törzs kerülete, a korona átmérője – megismeréséhez pedig csupán rá kell kattintani a fára. Sok esetben még azt is feltüntetik, hogy mikor ültették a csemetét és fénykép is található a fáról.⁶

⁵ https://www.levego.hu/sites/default/files/budapest_elhetosegi_indikatorai.pdf

⁶ <https://www.wien.gv.at/umweltgut/public/grafik.aspx?ThemePage=11>

A berlini fakataszterhez kapcsolódóan a városi önkormányzat kampányt indított, amelynek célja, hogy az emberek adakozzanak egy általuk kiválasztott fa elültetésére, illetve gondozására.⁷

A párizsi fakataszter kimutatja, hogy egy-egy szűkebb területen mennyi közterületi fa található, és tartalmazza az adott fa pontos helyszínét, fajtáját, törzsátmérőjét, magasságát, és lehetőség szerint az ültetésének dátumát is.⁸

A New York-i fakataszter azt is tartalmazza, hogy az adott fa milyen szolgáltatásokat nyújt, és ezek mennyit érnek dollárban kifejezve.⁹

Ld. még a Green City – Zöldebb Városokért Mozgalom honlapját is!¹⁰

Nagy igény lenne egy mindenki által hozzáférhető budapesti fakataszterre is. Ez nagymértékben elősegíthetné a faállomány megőrzését és a szükséges felújításokat.

5. Program zöldtetők, zöldfalak kialakítására

Programot kell indítani zöldtetők és zöldfalak kialakítására, elsősorban felvilágosító tevékenységgel, tanácsadó pontok kialakításával és kedvező szabályozással. A zöldtetők, zöldfalak hozzájárulnak a kedvezőbb városklímához, csökkentik az épületek téli és nyári energiafogyasztását, mérséklék a hirtelen nagy mennyiségű csapadék esetén a csatornahálózat terhelését. Számos külföldi városban sikerrel működnek ilyen programok.¹¹ Itt a Fővárosi Önkormányzatnak elsősorban a kereteket kell kialakítani, szakmai tanácsadást biztosítani, felhívni a figyelmet a jó példákra, valamint pénzügyileg hozzájárulni néhány mintaprojekt megvalósításához.

Ennek a programnak a megvalósításához komoly segítséget nyújthatnak a Fővárosi Önkormányzat megrendelésére készült Zöldinfrastruktúra Füzetek. Sajnálatos, hogy ezekről a kiadványokról nagyon kevesen tudnak, és interneten nem elérhetőek. Ezen haladéktalanul változtatni szükséges.

(Egy ilyen program természetesen a legkisebb mértékben sem pótolhatja az eredeti altalajjal közvetlen vertikális kapcsolatban lévő fák telepítését, illetve az ilyen fák megfelelő gondozását.)

⁷ <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/stadtbaeume/kampagne/de/karte/>

⁸

<https://opendata.paris.fr/explore/embed/dataset/arbresalignementparis2010/?tab=map&static=false&datasetcard=false&location=12,48.85878,2.3479>

⁹ <https://tree-map.nycgovparks.org/>

¹⁰ <http://www.green-city.hu/>

¹¹ Ld. a párizsi példát: http://www.paris.fr/duvertpresdechezmoi#des-murs-et-des-toits-vegetalises_1, <http://www.paris.fr/viewmultimediacdocument?multimediacdocument-id=110097>

„H3: Az üvegházhatású gázok kibocsátásának helyi csökkentése, az éghajlatváltozáshoz történő helyi alkalmazkodás”

6. Közforgalmú intézmények hőmérsékletének szabályozása

Kötelezően elő kell írni, hogy közforgalmú intézményekben (hivatalok, bevásárlóközpontok stb.) nyáron nem szabad 27 Celsius fok alá hűteni, télen pedig 20 Celsius fok fölé fűteni. Ezzel jelentős energiamentiség takarítható meg a komfortérzet érdemi csökkenése nélkül.

7. Megújuló energiát hasznosító berendezések használatának elősegítése

Felvilágosító tevékenységgel, tanácsadó pontok kialakításával és kedvező szabályozással elő kell segíteni, hogy minél több háztetőn legyen napkollektor, illetve napelem. A megújuló energiatermelés a városban csökkenti a fosszilis energiaforrások használatát, különösen a nyári csúcsideszakokban, amikor erre leginkább szükség van. Ebben a témában is figyelemre méltó a párizsi példa.¹²

„T3: Közterületek tisztántartásának javítása és a hulladékgazdálkodás alapelveinek megfelelő hatékony hulladékgazdálkodás”

8. Tűzfal- és köztérzűsítés

Budapestet sok helyütt csúfítják a sűrű tűzfalak, betonfelületek. Programot célszerű indítani a színvonalas, az adott helyhez illő tűzfal- és köztérzűsítésre. Már számos eddigi jó példa is található Budapesten.¹³

9. Több közhasználatú illemhely

Budapesten alig több, mint 80 nyilvános illemhely üzemel, vagyis minden huszonötödik budapestire jut egy közvéce. Ráadásul ezek között csak elenyésző számú illemhely használható ingyenesen és sok véce nagyon rossz állapotban van. Pedig nemrég az Alapvető Jogok Biztosa is kimondta, hogy nyilvános vécek hiánya „az emberi méltóság, és a testi-lelki egészséghez való jog sérelme okán valós közegészségügyi veszélyhelyzetet és komoly turisztikai szempontú problémákat is teremthet.” Azt is megállapította, hogy a nyilvános vécek iránti igény annyira „alapvetően emberi és természetes, hogy a biztosítására vonatkozó állami/önkormányzati kötelezettségvállalás és következetes feladat-végrehajtás nem lehet kérdéses.” Budapest járjon elől jó példával és létesítsen legalább 200 nyilvános, kulturált és akadálymentes illemhelyet, és biztosítsa az összes nyilvános illemhely folyamatos működését, fenntartását!¹⁴

„T4: A zajterhelés csökkentése és a levegő minőségének javítása”

¹² <http://www.paris.fr/viewmultimediacdocument?multimediacdocument-id=79797>

¹³ Ld. például: <http://www.funzine.hu/hu/2014-09-tuzfalfesteszet-budapesten/>

¹⁴ A témával kapcsolatban petíciót indított A Város Mindenkié csoport és az Utcajogász Egyesület: https://www.peticiok.com/kozveceket_budapestre



10. Emisszió-kataszter elkészítése

Szükséges a légszennyező anyagok aktuális emisszió-kataszterének kidolgozása, előrebecslésekkel együtt a fontosabb szennyező forrásokra (ágazatokra: ipar, fűtés, közlekedés, energiaellátás stb.; alágazatokra: személygépkocsik, autóbuszok, tehergépkocsik; háztartások fűtése, főzés, ipari tevékenységek stb.) vonatkozóan éves, napi (munkanap, munkaszüneti nap) bontásban. Ez az emissziók változási tendenciáinak értékelése, a tematikus célok kitűzése és a végrehajtási feladatok időrendi fontosságának megítélése szempontjából igen fontos.

11. Levegőtisztaság-védelmi kommandó felállítása és működtetése

Rendkívül hasznos lenne egy néhány fős gyors reagálású hatósági egység felállítása, mely az illegális hulladékégetés, illetve jelentősen szennyező járművek esetén a nap 24 órájában bármikor azonnal el tud járni és ezzel jelentősen hozzájárulni a város területén a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentéséhez. Ily módon évi néhány tízmillió forint ráfordítással milliárdos károk előzhetőek meg.¹⁵

12. A zajtérkép megújítása

A budapesti zajtérkép megújítása, zajscsökkentési intézkedési terv készítése, és erről a nyilvánosság tájékoztatása törvényi kötelezettség. Ennek ellenére mindez nem történt meg, pedig ezeknek a feladatoknak az elvégzésével csökkenthető lenne a környezeti zaj és megelőzhető az ebből eredő megbetegedések egy része.

13. Rakpartok humanizálása hétféteken

Minden hétfévégén fel kellene szabadítani az autóforgalom elől a pesti alsó rakpartot. Az eddigi tapasztalatok szerint egy ilyen intézkedés egyáltalán nem okoz zavart a főváros gépjármű-közlekedésében. Például 2013. augusztus 19-én és 20-án a budai és a pesti alsó rakpartot, sőt számos más utcát is lezártak anélkül, hogy ez komolyabb fennakadást okozott volna a főváros közlekedésében.

Az eddigi tapasztalatok azt is bizonyítják, hogy a gépjármű-forgalom megtiltása egy-egy területet akkor is vonzóvá tehet, ha semmilyen eseményt nem rendeznek ott. Néhány évvel ezelőtt egy hétköznap (szeptember 22-én, az Európai Autómentes Napon) lezárásra került az Andrássy út úgy, hogy senki semmilyen rendezvényt nem szervezett oda. Délutánra így is megtelt sétáló, kerékpározó emberekkel, játszó gyermekekkel.

A rakpartok lezárására az autóforgalom elől sok külföldi példa van.

Párizsban július közepétől augusztus közepéig – 2016-ban már szeptember elejéig – zárták le évről évre a Szajna jobb partján a Georges Pompidou gyorsforgalmi utat az autók elől, és nyitották meg a sétálók előtt. Még strandröplabdázni is lehet ott ilyenkor! A *Paris Plages* sikerén felbuzdulva, a városi levegő tisztábbá tételéért harcoló Anne Hidalgo polgármester javaslatára

¹⁵ A témával kapcsolatban bővebben ld. <https://www.levego.hu/hirek/2016/12/megvaltozhat-a-hatosag-hozzaallasa-az-illegalis-egetesekhez>, <https://www.levego.hu/hirek/2016/11/eleket-ment-a-tisztabb-futes>

nemrég úgy döntött a párizsi városi tanács, hogy a lezárást állandósítani kell: 3,3 kilométer hosszan tiltották ki minden gépjárműforgalmat a Szajna jobb partjáról a belvárosban.

A dél-koreai fővárost, Szöult átszelő folyót az 1960-as években befedték és utat építettek rá. Rövid idő elteltével hatalmas forgalom alakult ki rajta, és ezért egy emelt szintű autópályabővítés mellett döntöttek. Az 1971-ben befejeződött munkálatok egy 16 méter széles és 5,8 kilométeres gyorsforgalmi utat eredményeztek a városközpontban a már korábban meglévő út felett. A forgalmi problémákat így sem sikerült megoldani, viszont az életminőség a városközpontban elviselhetetlenné vált. Egy huszárvagással 2003-ban elkezdték bontani az autópályát, és 2005 októberében hatalmas ünnepség keretében átadták a város lakóinak a helyreállított folyót. Azóta ez lett a lakosok és turisták egyik legkedveltebb helye a városban, a környező ingatlanok ára pedig az egekbe emelkedett.

A harmadik legnagyobb francia várost, Lyont kettészelő Rhône folyó bal partját 5 kilométer hosszan teljes egészében átadták a városlakóknak 2007 tavaszán. A rakparton a parkoló autók helyén sétányt és bicikliutat létesítettek, amelyek mellett természetes növényzet, botanikus kertek, játszóterek és éttermek, pihenőhelyek váltják egymást, összesen 10 hektáros területen.

Koppenhágában a kikötőből eltüntették a parkoló autókat, és azóta tömegek járnak oda kikapcsolódni, a helyi vendéglátósok pedig vagyonokat kerestek. A példákat még sorolhatnánk.

Számos olyan város is van, ahol bár hétköznap megmarad az autóforgalom, hétvégére átadják a gyalogosoknak, kerékpárosoknak a rakpartokat, például a Massachusetts állambeli Cambridgeben és Kanada fővárosában, Ottawában.

14. Egyes nagy gépjármű-forgalmú utak forgalomcsillapításának előkészítése

Amint az előző pontban bemutattuk, nemcsak mellékutcák, hanem a főútvonalak forgalomcsillapítása is egyre elterjedtebb a világ nagyvárosaiban. A fentiekben vízparti utak esetét mutattuk be, azonban azonban az elmúlt években sok más városi főútvonalon is csillapították a forgalmat.¹⁶ Célszerű elkészíteni néhány jelentősebb fővárosi főútvonal (pl. Kossuth Lajos utca–Rákóczi út, Üllői út, Bajcsy-Zsilinszky út) forgalomcsillapításának terveit, hogy amikor egyébként is sor kerül az út felújítására, akkor ezeket a terveket meg tudják valósítani.

15. A tömegközlekedési járművek előnyben részesítése a forgalomban

Folytatni kell a programot a tömegközlekedési járművek forgalmi előnyben részesítésére: ahol lehet, az egyéb forgalomtól elkülönített sávok létesítése; a közlekedési lámpáknak a tömegközlekedési járművekre hangolása; az útkereszteződések és kanyarodási lehetőségek a alárendelése a tömegközlekedési járatok szempontjainak; ahol célszerű, negatív buszöblök kialakítása stb.

¹⁶ Ld.például:

https://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/kossuth-rakoczi_0901.pdf

https://www.levego.hu/sites/default/files/megszuno_varosi_autopalyak_1203_0.pdf

16. A nem odailó parkolóhelyek átalakítása

Meg kell vizsgálni, hogy milyen nagyobb kiterjedésű parkolóhelyeket lenne érdemes felszámolni, és helyükön zöldfelületet, illetve gyalogos felületeket kialakítani, és ezáltal vonzóbbá, szebbé tenni a környezetet. Ilyen helyek például a Fővárosi Önkormányzat parkolója a Városháza Park mögött, az MTA székháza előtti parkoló, valamint a Pesti alsó rakpart V. kerületi részén található parkolók.

17. Elektromos közautó használatának elősegítése

A Fővárosi Önkormányzat egyebek mellett a következő módokon tudná elősegíteni, hogy minél szélesebb körben terjedjen el az elektromos közautó-rendszerek használata:

Szükséges továbbra is fenntartani a villanyautók ingyenes parkolási lehetőségét, illetve amikor ez megszűnik, továbbra is biztosítani kell a közautók ingyenes parkolását.

Felvilágosító tevékenységgel kell felhívni az emberek figyelmét a közautó – és különösen az elektromos közautó – előnyeire.¹⁷

18. A telekocsi használatának elősegítése

A telekocsirendszerek növelni képesek az egy személygépkocsira eső utasok számát (ami Magyarországon az 1,3-1,4 körül van), és így csökkentik a dugókat és a légszennyezést. Ezt az utazási módot azzal is elő lehetne segíteni, ha az önkormányzat létrehozna olyan telekocsi-találkozási pontokat, ahol az agglomerációból, a külvárosokból a városközpontba (illetve vissza) együtt utazni kívánók találkozhatnak. Minél több olyan, táblával ellátott hely van a városokban, ahol a gépkocsik meg tudnak állni arra a legfeljebb egy percre, amíg az utas beszáll vagy kiszáll az autóból, annál népszerűbbé válhat a telekocsizás. Különösen a tömegközlekedési csomópontokban járulhat hozzá a telekocsizás népszerűsítéséhez a telekocsi találkozási pontok kijelölése.

19. A BUBI kiegészítése villanykerékpárokkal

Jelentősen növelhető lenne a BUBI vonzereje, és így a légszennyező és dugókat okozó személygépkocsi-közlekedést is csökkenteni lehetne, ha a BUBI-t villanyhajtású kerékpárokkal egészítenék ki. Ilyen rendszer Európa számos országában sikeresen működik, így hazánkban Kaposváron is.¹⁸ Az elektromos rásegítés rendkívül kevés energiát használ, viszont az aktív mozgást nem nélkülözi, így egészségjavító hatása is megmarad.

20. Olcsón bérelhető teherkerékpárok elektromos rásegítéssel

A BUBI mintájára – más európai nagyvárosokat követve¹⁹ – ki kell alakítani egy teherkerékpár-kölcsönző rendszert. A teherkerékpárokat személyautó helyett használhatják a városlakók

¹⁷ Ld. Autózás saját autó nélkül, https://www.levego.hu/sites/default/files/kornyezetbarat_autozas_201705.pdf

¹⁸ <https://citybike.hu/kaposvar/>

¹⁹ Ld. például <http://www.velogistics.net/en/>



nagybevásárláskor vagy akár egy nagyobb háztartási gép vagy bútor szállításánál is. Fontos szerepe lehet a city logisztikában.

21. A különösen szennyező robogók forgalmának korlátozása

Budapesten szinte elhanyagolható a robbanómotoros robogóknak a közlekedésben betöltött szerepe, ennek ellenére rendkívül nagy mértékben járulnak hozzá a levegő- és zajszennyezéséhez.²⁰ Különösen súlyos a helyzet azokon a helyeken, ahol koncentráltan és nagy gyakorisággal használnak ilyen robogókat, hiszen az itt lakók, illetve közlekedők közvetlenül vannak kitéve a szinte elviselhetetlen töménységű kipufogógáznak és gyakori erős zajnak. A robbanómotoros robogók közlekedése számos forgalomcsillapított utcában sokszor igen kellemetlenül érinti az ott kikapcsolódni vágyó embereket is a (például a Ráday utcában vagy az Október 6. utcában a vendéglátóhelyek szabadban ülő, nagyszámú hazai és külföldi vendégeit).

Megfelelő intézkedések hiányában a helyzet várhatóan tovább fog romlani, mivel az autózást korlátozó (egyébként helyes és támogatandó) intézkedések, mint például egyes utak, területek forgalomcsillapítása vagy a dugódíj várható bevezetése, ösztönzi a robogók használatát a fővárosban.

Világszerte számos jó példa igazolja, hogy a nagyvárosokban van ennek a súlyos problémának egy látványos, könnyen és szinte mindenki meglegedésére szolgáló megoldása: a robbanómotoros kétkerekű járművek elektromos kétkerekűekre cserélése.

Kettős intézkedést látunk szükségesnek és megvalósíthatónak: a járműcsere támogatását és a súlyosan szennyező járművek fokozatos kitiltását a fővárosból.

Többféle lehetőség nyílik arra, hogy a Fővárosi Önkormányzat támogassa az elektromos kétkerekű járművek elterjesztését, például:

- Jelentős felvilágosító tevékenységre lenne szükség, mivel az elektromos kétkerekű járművek elterjedésének egyik legnagyobb akadálya az ezzel kapcsolatos ismeretek hiánya.

²⁰ Ld. például:

- Scooters pollute more than lorries. Scooters give off thousands of times more smog-causing pollutants than larger vehicles, according to research, The Telegraph, 2014.05.04., <http://www.telegraph.co.uk/news/science/science-news/10834679/Scooters-pollute-more-than-lorries.html>
- Study shows two-stroke scooters dominant source of air pollution in many cities; asymmetric polluters. 2014. május 23., <http://www.greencarcongress.com/2014/05/20140523-platt.html>
- Two-stroke scooters are a dominant source of air pollution in many cities. 2014, <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/articles-journals/two-stroke-scooters-are-dominant-source-air-pollution-many-cities>.
- <http://www.nature.com/articles/ncomms4749#s1>, <https://www.repository.cam.ac.uk/bitstream/handle/1810/245612/Platt-2014-NatureCommunications-3.pdf?sequence=1>
- Pollution: mopeds and scooters are the dominant source, 2014.05.30., <https://www.researchitaly.it/en/understanding/press-media/news/pollution-mopeds-and-scooters-are-the-dominant-source/>
- Assessing the Health Impact and Social Costs of Mopeds: Feasibility Study in Rome. World Health Organization, 2014, http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0004/111388/E83257.pdf
- Scooters: Europe's Pollution Machines, <http://www.forbes.com/sites/alexberozow/2014/05/14/scooters-europes-pollution-machines/#5df020ac69fb>



- Ki kell alakítani a BUBI mintájára működő villanykerékpár-bérelti konstrukciót (ld. fentebb). Bízunk benne, hogy egy felhasználóbarát rendszer mielőbb bevezetésre kerül, ami széles körű felhasználásra ösztönöz.
- Célszerű lenne hasonló rendszert kialakítani villanyrobogókkal is. Ilyen szolgáltatások már több városban működnek, illetve bevezetés alatt vannak.²¹
- Kezdeményezni kell a kormánynál, hogy kedvező feltételeket biztosítson a villanyrobogók lízingelésére. (Hasonlóan ahhoz, ami jelenleg a személygépkocsik lízingjére vonatkozik.²²) Egyébként nagy a valószínűsége, hogy egy ilyen pénzügyi konstrukció állami beavatkozás nélkül is kifizetődő lesz a lízingelő cég számára a viszonylag nagyobb futásteljesítményű robogók esetén, hiszen a villanyrobogók, villanykerékpárok üzemeltetése jóval olcsóbb, mint a robbanómotoros robogóké: a beruházás a sokkal alacsonyabb üzemanyag-költségnek és karbantartási költségnek köszönhetően egy-két év alatt megtérülhet.²³ Azonban ehhez is szükséges az állami, illetve önkormányzati felvilágosító tevékenység. A kedvezményes lízing lehetőségének biztosítása pedig még inkább felgyorsítaná a folyamatot.
- Célszerű kezdeményezni a kormánynál a robogók rendszámmal történő ellátását is.

A fenti intézkedésekkel párhuzamosan azokon a napokon, amelyek esetében a megelőző napon a levegő PM₁₀-, NO_x- vagy NO₂-szennyezettsége bármely budapesti automata mérőállomáson meghaladta a 24 órás, illetve órás határértéket, meg kell tiltani a robbanómotoros két- és háromkerekű járművek közlekedését

- 2017. június 1-jétől az V. kerületben,
- 2018. június 1-jétől a Hungária körút és a Budai körút által határolt területen belül,
- 2019. június 1-jétől Budapest egész területén.

Egyes forgalomcsillapított utcákból már ennél korábban is célszerű lenne kitiltani a robbanómotoros két- és háromkerekű járműveket.

²¹ Ld. például:

Bosch launches shared mobility electric scooter service in Berlin,

<http://www.traffictoday.com/news.php?NewsID=80838>

Des scooters électriques partagés bientôt en libre-service à Bruxelles,

<http://www.lesoir.be/1263716/article/economie/2016-07-11/des-scooters-electriques-partages-bientot-en-libre-service-bruxelles>

²² Ezt a Levegő Munkacsoport többször bírálta, többek között az „Adócsalás személygépkocsi-elszámolással és egyéb trükkökkel” című tanulmányában, <https://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/adocsalas.pdf> (a 14. oldaltól)

²³ Csak egy példával szemléltetnénk a megtakarítási lehetőségeket. Egy robbanómotoros robogó ára 300 000–1 200 000 forint, egy villanyrobogóé 900 000–1 600 000 forint. Amennyiben a villanyrobogó naponta 100 kilométert tesz meg az év 250 napján, akkor csak az üzemanyagköltségen 500 000 forintot takaríthat meg egy év alatt. (Egyébként például egy pizzafutár naponta 200 kilométert is megtesz a robogójával.) Ezen felül még számottevő megtakarítás származik az alacsonyabb karbantartási költségeknek köszönhetően.

Ld. még:

Electric scooters cost you much less than gas scooters, Ewizz, 2014.05.28., <http://www.ewizz.co.za/electric-scooters-cost-you-much-less-than-cheaper-gas-scooters/>

It pays off, <http://govcsgroup.com/en/b2b/go-transport/das-rechnet-sich/>

Egy ilyen intézkedés nem lenne egyedülálló, hiszen a világ számos városában már – környezet- és egészségvédelmi okokból – megtiltották vagy tervezik megtiltani ezeknek a járműveknek a közlekedését nemcsak a különösen szennyezett napokon, hanem általában is.²⁴

Úgy véljük, hogy a fentebb javasolt intézkedéssorozat látványosan hívhatja fel a figyelmet a villanyhajtású kétkerekű járművek lehetőségeire a városi közlekedésben, elősegítve a kormány Jedlik Ányos Tervének megvalósítását. Emellett alkalmas arra, hogy a Fővárosi Önkormányzatot a városlakók egészségére, nyugalmlára gondot viselő testületként mutassa be.

22. A személyhajózás környezeti ártalmainak csökkentése

Súlyos zaj- és levegőszennyezést okoznak a Duna mentén a személyszállító hajók. A szennyezés jelentős csökkentése több milliárd forintba kerülne, azonban egy kísérleti projekt végrehajtása néhány tízmillió forintból már komoly előrelépést jelentene. Ennek keretében fel lehetne szerelni részecskeszűrőt egy vagy két olyan hajóra, amely 10 évnél nem idősebb motorral rendelkezik, továbbá egy régebbi motorral ellátott hajónak ki lehetne cserélni a motorját és az új motort részecskeszűrővel ellátni. Egy ilyen kísérleti projekttel elő lehetne készíteni egy nagyobb szabású programot.²⁵

23. A legszennyezőbb tehergépkocsik teherforgalmi behajtási díjának megemlése

A tehergépkocsik budapesti teherforgalmi behajtási díjának mértéke ma alacsonyabb, mint 1991-ben volt (reálértéken számolva), a környezetszennyezésük szerinti differenciálás pedig nem kielégítő. Ezért legalább az EURO IV-nek megfelelő és annál rosszabb besorolású tehergépkocsik behajtási díját célszerű lenne érdemben megemlíni, ami azt is elősegítené hogy fuvarozók korszerűbb járműveket használjanak a fővárosban.

24. Használatarányos városi útdíj bevezetése lehetőségének vizsgálata

Egy kilométer- és szennyezésarányos városi útdíj bevezetése sok előnnyel járna. A bevezetéshez szükséges feltételek megteremtésére könnyen lehetne hitelt kapni, hiszen ez egy biztosan megtérülő beruházás. Javasoljuk megfontolni a Levegő Munkacsoport vonatkozó

²⁴ Ld. például:

- The Moped Menace in the Netherlands, <https://bicycledutch.wordpress.com/2013/02/23/the-moped-menace-in-the-netherlands/>
- Will a full ban on Motorcycles be enforced in China's major cities? 2013.10.31., <http://www.quora.com/Will-a-full-ban-on-Motorcycles-be-enforced-in-Chinas-major-cities>
- Motorcycle ban one of many sweeping edicts in China, 2006.12.08., <http://www.alternativecruisers.com/index.php?topic=2347.0>
- Striking pictures show China's enormous 'motorbike graveyard' where thousands of vehicles are abandoned following strict ban, 2016.04.05., <http://www.dailymail.co.uk/news/peoplesdaily/article-3524655/Striking-pictures-China-s-enormous-motorbike-graveyard-thousands-vehicles-abandoned-following-strict-ban.html>
- Vietnam capital sets target to ban motorbikes, <http://www.bbc.com/news/blogs-news-from-elsewhere-36661847>
- EPA plans to ban 2-stroke scooters in 2020, says head, 2016.08.11, <http://www.chinapost.com.tw/taiwan/national/national-news/2016/08/11/475135/EPA-plans.htm>

²⁵ Részletesebben ld. <https://www.levego.hu/hirek/2017/03/elviselhetetlen-a-dunai-hajok-legszennyezese>



javaslatát²⁶: szükségesnek tartjuk, hogy a Fővárosi Önkormányzat készíttessen részletes elemzést egy kilométer-, szennyezés- és torlódásarányos dugódíj bevezetésének részletes gazdasági, társadalmi, jogi és környezetvédelmi feltételeiről, illetve hatásairól annak érdekében, hogy a különböző dugódíj-változatok közül a legelőnyösebb kerüljön megvalósításra.

25. A szmogriadóval kapcsolatos szabályozás szigorítása

A 2017. év eleji súlyos magyarországi szmoghelyzet fokozottan ráirányította a figyelmet a légszennyezés problémájára. A legjobb a szmog kialakulásának megelőzése lenne, azonban amennyiben kialakul a vészhelyzet, hatékony intézkedéseket kell tenni a károk lehető legkisebbre csökkentése érdekében. Úgy véljük, hogy ehhez módosítani szükséges a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló [4/2011. \(I. 14.\) VM rendeletet](#), illetve a [fővárosi szmogriadó-rendeletet](#) az alábbiak szerint:

- 1) A lakosság tájékoztatására már akkor kerüljön sor, ha a bármely légszennyező anyag bármelyik mérőállomáson meghaladja az órás – PM10 esetén a 24 órás – egészségügyi határértéket (azaz az egészségügyi határérték legyen egyúttal a szmogriadó tájékoztatási fokozata). A tájékoztatás során minden esetben fel kell hívni a lakosság figyelmét arra, hogy miként csökkenthetik a légszennyezést.
- 2) A riasztási fokozat elrendelésére a PM10-szennyezettség esetén akkor kerüljön sor, ha a PM10-koncentráció meghaladja a 80 mikrogrammot köbméterenként – a jelenlegi 100 mikrogramm helyett. (Párizsban például 80 mikrogramm a riasztási határérték, és véleményünk szerint a magyar lakosság is megérdemel olyan védelmet, mint a párizsiak.)
- 3) A magas PM10-szennyezettség esetén a riasztás elrendelése ne két nappal azt követően történjen, hogy a koncentráció három mérőállomáson meghaladja a riasztási határértéket, hanem az első 24 órás határérték-túllépés után 3 órával (a meteorológiai előrejelzésektől függően).
- 4) Vissza kell állítani azt a rendelkezést, amely szerint a szmogriadó riasztási fokozata alatt a személygépkocsik páros-páratlan rendszám alapján közlekedhetnek. Bár támogatandó az az elv, hogy a szmogriadó során a legszennyezőbb járművek ne közlekedhessenek, jelenleg a rendőrség nincs felkészülve ennek ellenőrzésére. Ellenőrzés és szankciók nélkül viszont a rendelkezés végrehajthatatlan.
- 5) A fővárosban bővíteni szükséges azon járművek, illetve gépek körét, amelyek nem közlekedhetnek, illetve működhetnek a riasztás ideje alatt. A tilalmat ki kell terjeszteni
 - a) a belső égésű motorral ellátott kétkerekű járművekre (robogók, Euro 4 alatti motorkerékpárok); (Ezek a járművek a közlekedésben való részvételükhöz képest aránytalanul nagy mennyiségben bocsátanak ki szennyezőanyagokat. Emiatt a világ számos városában teljesen betiltották a használatukat – nemcsak szmogriadó esetén, hanem mindenkorra.)
 - b) a belső égésű motorral rendelkező gépek használatára (például építőipari gépeknél, generátoroknál, de bizonyos kivételekkel, például hatékony részecskeszűrő alkalmazása esetén). (Az ilyen gépek helyileg idézhetnek elő jelentős levegőszennyezést.)

²⁶ <https://www.levego.hu/sites/default/files/dugodij-javaslat-lmcs.pdf>



- 6) A szmogriadó esetén jelentősen javítani kell a tájékoztatást és az ellenőrzést.
- 7) A szélsőséges időjárási körülmények gyakorisága valószínűségének növekedése miatt a indokolt az időben (téli/nyári, munkanapi, munkaszüneti napi) és térben többfokozatú terv kialakítása.

26. A budapesti lakosság utazási szokásainak vizsgálata

Budapest közlekedését a rendelkezésre álló forrásokból a lehető leghatékonyabban és a leginkább környezetkímélő módon kell működtetni, fenntartani, fejleszteni. Ehhez egyebek mellett megfelelő adatbázisok kellene. Az egyik ilyen legfontosabb adatbázist Budapest és környéke lakossága közlekedési szokásainak nagymintás vizsgálata szolgáltathatja. A legutóbbi vizsgálatra 2004-ben került sor, azóta viszont jelentős változások következtek be. Így a város- és közlekedéstervezők elavult adatokkal dolgoznak, ami jelentős többletköltségeket, felesleges kiadásokat eredményezhet.

Az említett jellegű felméréseket megalapozottan csak a szokásosnál jóval nagyobb mintán lehet elvégezni. (A 2004. évi kutatás, amely Budapest és 24 agglomerációs település lakosságára terjedt ki, 50.000 háztartás közlekedési szokásait mérte fel, és 300 millió forintba került.).

Bár a BKV, illetve BKK rendszeresen gyűjti az adatokat, számos helyen végez forgalomszámlálást, és a tervezett új létesítményekhez kapcsolódóan is kerül sor közlekedési felmérésekre, elemzésekre, ezek együttesen sem helyettesíthetik az említett nagymintás felmérést. A részleges felmérések ugyanis csak valamilyen időszakos tervezési feladat kapcsán, illetve valamelyik szűkebb területhez kötötten történnek, és számos fontos tényezőt nem vizsgálnak. Nem terjednek ki olyan kérdésekre, mint például az egyes családtagok közlekedési szokásai vagy az adott közlekedési viselkedés háttere (például miért éppen az adott járművel, járművekkel közlekednek, milyen alternatív közlekedési módokat tudnának választani, milyen esetben választanák azokat, kikkel utaznak együtt).

Mindezzel szemben a nagymintás vizsgálat Budapest és környéke teljes területén végez felmérést, minden releváns tényezőt vizsgál (a helyváltoztatások oka, iránya, időbeli lefolyása hétköznapiakon és hétvégén, a közlekedés módja, a költségek viselése stb.), továbbá (amint fentebb említettük) a vizsgálatba a reprezentativitáshoz szükséges számú lakost von be.

Amint említettük, a nagymintás vizsgálat azért is időszakos, mert a legutóbbi, 13 évvel ezelőtt végzett kutatás óta jelentős változások következtek be a budapestiek és Budapest-környékiek közlekedési szokásaiban. Ezek közül a legfontosabbak a minden bizonnyal a következők:

- Megállt, majd megfordult a szuburbanizáció: míg az ezredfordulón évente kisvárosnyi lakos költözött ki Budapest elő- és alvóvárosaiba (különösen az aktív korú, Budapesten dolgozó családok felső középosztálybeliek voltak ebben érintettek), azóta inkább a visszaköltözés jellemző, következésképpen az agglomerációból a fővárosba irányuló hivatásforgalom jelentősen változott.
- Tizenhárom évvel ezelőtt a kerékpáros közlekedést Budapesten néhány megszállott használta, azóta viszont tömegek ültek át kerékpárra. Ehhez hozzájárult az immár rendkívüli népszerűségnek örvendő BUBI-rendszer is. Ugyanakkor nem állnak rendelkezésre adatok, hogy milyen útvonalakon mikor hányan közlekednek, és hogy közösségi közlekedés vagy autó (esetleg gyaloglás) helyett választanak ma a kerékpárt.



- Az otthonülő nyugdíjas alakja egyre inkább csak a 80 felettiekre érvényes: folyamatosan nő a 60 felettiiek aktivitási aránya, egyre később mennek az emberek nyugdíjba, és egyre több nyugdíjas dolgozik is nyugdíj mellett. A nem dolgozók közül pedig egyre többen engedhetik meg maguknak anyagilag és egészségileg, hogy szabad idejüket ne csak a négy fal között, a tévé előtt töltsék. Mindezek miatt az érintett korosztály most lényegesen nagyobb részét teszi ki a közlekedőknek, mint 13 évvel ezelőtt.
- Míg az ezredfordulón megállíthatatlannak tűnt a nagy bevásárlóközpontok, hipermarketek térnyerése, azóta a napi fogyasztási cikkek kereskedelme jelentősen átrendeződött, a lakosság egyre többet költ lakóhelyéhez közeli diszkontokban, kisebb boltokban. Tehát a bevásárláshoz kapcsolódó utazási szokások is módosultak.

Mindezen okok miatt sürgető Budapest és környéke lakossága közlekedési szokásainak újabb nagymintás vizsgálata.

27. A parlagfű-irtás ésszerűbb megszervezése

Az egész Budapest vonatkozásában valószínűleg elégtelen parlagfűirtási kapacitásokat koncentrálni kell oda, ahol a legerősebb lesz a pollenterhelés (meteorológia, domborzat, közlekedés, légszennyezettség stb. alapján), amit meg lehet határozni előre, és a többi helyen csak szabad kapacitás esetén irtani – főleg a helyben lakók aktivitására bízva.

Budapest, 2017. június 9.