

Javaslatok a Fővárosi Közgyűlés 2024. évi munkatervének összeállításához

1.

1. előterjesztés címe,
A Fővárosi Önkormányzat kommunikációs stratégiája

2. a tárgyalás javasolt időpontja
2024. március

3. javaslat az előterjesztő személyére
Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A Fővárosi Önkormányzat által kezdeményezett különböző fórumok (Közösségi gyűlések. Zöld munkacsoport stb.) rendszeresen felhívták az önkormányzat figyelmét arra, hogy az egyik legfontosabb feladata a szemléletformálás. Bár e téren számos jó kezdeményezés történt az önkormányzat részéről, azonban ezek nem bizonyultak elég hatékonynak. Ezért szükségesnek tartjuk, hogy az Önkormányzat civil szervezetek és más szakértők bevonásával dolgozzon ki egy kommunikációs stratégiatervezetet és azt terjessze a Közgyűlés elé.

2.

1. előterjesztés címe,

Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló rendelet (Budapest Főváros Közgyűlésének 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelete) továbbfejlesztése Budapest élhetőségének javítása érdekében

2. a tárgyalás javasolt időpontja

2024. szeptember/október

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A Budapesti Mobilitási Terv a közlekedési módok közötti arányok jelentős megváltoztatását tűzi ki célul. Ennek elősegítését szolgálja a javaslatunk. A javaslat megvalósítása esetén jelentősen csökkennének a dugók, enyhülnének a parkolási gondok. A javaslat egy részének (a nem lakossági várakozási díjak emelése, a cégautóknak nyújtott parkolási kedvezmények eltörlése) megvalósításával az eddigi tapasztalatok alapján is a fővárosi lakosság nagy többsége is egyetértene.

A legutóbb 2022 júniusában módosított önkormányzati rendelet lakosságbarátabbá alakította a városi közterületi parkolás rendszerét, de a mindannyiunkat fenyegető súlyos veszélyek elhárítására messze nem elegendő. Miután a várakozási rend megváltoztatása a leghatékonyabb olyan eszköz, amely a Fővárosi Önkormányzat és a kerületi önkormányzatok rendelkezésére áll Budapest közlekedési és környezeti problémáinak gyors és hatékony enyhítésére, érdemes a lehetőségeit a lehető legnagyobb mértékben kihasználni.

Az Inrix adatai szerint 2022-ben Budapest a világ közel 1000 nagyvárosa között a 23. legrosszabb helyen állt a forgalmi torlódások tekintetében.¹ A levegőszennyezés (amelynek a fűtési időszakon kívül a legnagyobb forrása a gépjárműközlekedés) – az Európai Népegészségügyi Szövetség (EPA) 2020. évi számításai szerint – évente mintegy 3300 millió eurós veszteséget okoz fővárosunkban.² Ez a Budapesten megtermelt GDP 6,2 százalékának megfelelő összeg. Az egy lakosra jutó veszteség súlyossága tekintetében a vizsgált 432 európai város között Budapest a 22. helyen áll évi 1860 euróval. A KSH adatai szerint évről évre növekszik az asztmások és különösen az asztmás gyermekek száma.

A helyzetet súlyosbítja a klímaválság, amely miatt egyre növekszik a hőségnapok száma. Ezek a napok a halálozások száma eddig átlagosan 15-18 százalékkal, egyes években pedig 30 százalékkal emelkedett.³ A hőség és a légszennyezés együttesen pedig különösen megterhelő az emberi szervezetre, különösen a gyermekek, az idősek és bizonyos betegségekben szenvedők részére.⁴

¹ <https://inrix.com/scorecard/#city-ranking-list>

² <https://www.levego.hu/hirek/budapest-is-a-legszennyezettseg-miatt-leginkabb-karosult-europai-varosok-kozott-evi-1200-milliard-forint-kar/>

³ https://mersz.hu/dokumentum/matud_307/

⁴ https://levegomunkacsoport.blog.hu/2018/01/21/tavaszi_meleg_karacsonykor

A közterületi várakozás díjának emelésével csökkenteni lehet a Budapesten kívülről autóval indulók behajtási hajlandóságát Budapestre, és sok budapestit is rá lehet venni, hogy lemondjon a közterületi autótárolásról. A Levegő Munkacsoport javaslata szerint a díjfizetés ellenében történő közterületi várakozás rendszerét Budapest egész területére érdemes kiterjeszteni, hiszen a parkolási gondok az egész fővárost jellemzik, így többek között számos külvárosi lakótelepet is, amelyeket sokan „P+R” parkolóként használnak. A várakozási díj legutóbbi emelése sok bejáró autót kiszorít a Belvárosból, de ezen autók jelentős része a külső kerületekben keres magának parkolóhelyet, az ottani helyzetet rontva.

Fokozatosan ki kell vezetni legalább a környezetvédelmi szempontból elavult gépkocsik lakossági kedvezményes várakozási lehetőségét. A várakozási engedély árának az autók környezetvédelmi besorolása szerinti differenciálása jól szolgálhatja a város levegőjének tisztábbá tételét. A legszennyezőbb járművek kitiltása kétharmados lakossági támogatást élvez.⁵

Érdemes továbbá a várakozási díjat és a lakossági várakozási engedély árát is a gépkocsi tömegével arányossá tenni úgy, hogy a 1,5, illetve 2 tonna súly feletti járművek után jóval magasabb díjat kelljen fizetni. Ezt már több nyugat-európai városban bevezették vagy tervezik bevezetni.⁶

A részben vagy teljesen villanyhajtású – zöld rendszámú – gépkocsik ingyenes várakozási lehetősége a Levegő Munkacsoport véleménye szerint betöltötte szerepét, ma már ennek a kedvezménynek a fenntartása nem indokolt. Mindenekelőtt a hibrid autók ingyenes várakozását kell megszüntetni is, hiszen ezek a járművek szintén jelentős mennyiségű széndioxidot bocsátanak ki,⁷ továbbá a jellemzően drága gépjárművek tulajdonosainak támogatása sem szakmai, sem szociális szempontból nem indokolható, és sok milliós bevételtől fosztja meg az önkormányzatokat.

Teljes egészében fel kell számolni a céges autók kedvezményes várakozási lehetőségét. Ezek az autók ugyanis a cégek üzleti tevékenységét szolgálják, és sérti a versenysemlegesség elvét, ha egyes cégek üzleti tevékenysége kedvezményt kap. Továbbá nem célszerű a jelentős légszennyezéssel és széndioxid-kibocsátással járó üzleti tevékenységek kedvezményben való részesítése. Egy felmérés szerint a céges autók jelenlegi kedvezményével a lakosság 90 százaléka nem ért egyet.⁸ A cégautóadó kétszeresére emelése is azt jelzi, hogy a vállalati autók közpénzből történő támogatásának csökkentése elfogadható a lakosság számára.

Most, amikor az önkormányzatok és tömegközlekedési vállalatok fuldoklanak az energiaköltségek súlya alatt, és amikor egyre súlyosabb helyzetbe kerülnek a társadalom szegényebb rétegei, különösen erkölcstelen és igazságtalan tovább támogatni a magánautók közterületfoglalását.

⁵ <https://www.flickr.com/photos/greenpeacehu/albums/72157707132387024>

⁶ <https://autopro.hu/elemezsek/tobbet-fizethetnek-a-parkolasert-az-suv-k/940349>

<https://techgameworld.com/do-you-park-the-suv-in-the-city-in-freiburg-you-will-have-to-pay-6-times-more/>

⁷ <https://www.transportenvironment.org/discover/plug-in-hybrids-to-lose-low-co2-status-as-eu-reassesses-how-green-they-really-are/>

<https://www.transportenvironment.org/discover/plug-in-hybrids-pollute-more-than-claimed-in-cities-and-on-commutes-new-tests-show/>

⁸

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2022/05/08/a_lakosok_el_tudjak_fogadni_a_magasabb_parkolasi_dijakat

Célszerű az autómegosztási szolgáltatások autói (a közautók) részére kizárólagos parkolóhelyeket biztosítani, mivel az számos előnnyel jár. A közautó-használat elterjedésének ugyanis egyik jelentős akadálya, hogy sok esetben az úticél környékén rendkívül nehéz parkolóhelyet találni.

A jogszabálmódosításra tett szövegszerű javaslataink részletes indoklással:

https://www.levego.hu/site/assets/files/6563/fovarosi_parkolasi_rendelet_modositas_2022_jun28.pdf

3.

1. előterjesztés címe,

A különösen szennyező segédmotoros kerékpárok közlekedésének fokozatos kitiltása

2. a tárgyalás javasolt időpontja

2024. április

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A motorkerékpárok és különösen a segédmotoros kerékpárok üzemeltetése az esetek túlnyomó részében fajlagosan sokkal környezetszennyezőbb, mint a többi közúti járműé. A legtöbb segédmotoros kerékpár egészségkárosító szénhidrogén-kibocsátása például ezerszerese egy teherautóénak, rákkeltő benzolból is százszoros mennyiséget bocsát ki, mint egy személyautó.

Amennyiben például egy gyalogos, kerékpáros vagy akár egy autós várákodik egy piros közlekedési lámpánál úgy, hogy mellette egy régi segédmotoros kerékpár pöfög, akkor az számára már ezen egyetlen alkalommal is igen ártalmas lehet. Ha ott egy csecsemő fekszik egy babakocsiban, és akár néhány másodpercig kénytelen beszívni egy ilyen jármű kipufogógázát, akkor már ettől is nagy az egészségkárosodásának a kockázata; kutatások már évtizedekkel ezelőtt azt is bizonyították, hogy felnőtt korban alakulhat ki rákos megbetegedés a kisgyermekkorban belélegzett olyan anyagok miatt, amelyeket az említett régi robogók bocsátanak ki.⁹

A belső égésű motorral hajtott segédmotoros kerékpárok orrfacsaró bűze és zaja rendkívül zavaróan hat a többi közlekedőre, valamint az utcában élőkre, és ez esetenként balesetveszélyt is okozhat. Ezt a veszélyt az is növeli, hogy magas zajszintjük megnehezíti azt, hogy például a kerékpáros megfelelően figyeljen a közlekedés többi résztvevőjére. A szabályozás szigorítása azért is indokolt, mert az autóforgalom tervezett korlátozásai esetén várhatóan a jelenleginél is többen használnának motoros kétkerekű járműveket, és ezek egy részének fajlagos levegő- és zajszennyezése a legtöbb esetben jóval nagyobb, mint a személygépkocsiké.

A javaslat megvalósítását kormányzati intézkedések is elő tudják segíteni, ezért a Fővárosi Önkormányzatnak javaslattal kellene élnie a kormány felé. Egyes intézkedéseket viszont a Fővárosi Önkormányzat önállóan is meg tud tenni.

A Levegő Munkacsoport részlegesebb anyagai a témában:

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2023/01/09/a_szennyezo_robotok_kitilthatok

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2023/07/23/rendszamot_a_robotokra

⁹ <https://levegzet.hu/archivum/1999/07/0395.hpp.html>

4.

1. előterjesztés címe,

A Rákóczi út forgalomcsillapítása, humanizálása

2. a tárgyalás javasolt időpontja

2024. március

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A Budapesti Mobilitási Terv a közlekedési módok közötti arányok jelentős megváltoztatását tűzi ki célul. Ennek elősegítését szolgálja a javaslatunk.

A belvárost átszelő Kossuth Lajos utca-Rákóczi út forgalomcsillapítása már régóta napirenden van. Civil szervezetek évek óta szorgalmazzák,¹⁰ és BKK is készített rá terveket¹¹. A burkolatfelújítás egyébként is időszerű, így ez egy kiváló alkalom lehet a forgalomcsillapítás megvalósítására.

¹⁰ Ld. például: https://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/kossuth-rakoczi_0901.pdf)

¹¹ Ld. például: https://www.youtube.com/watch?v=QXqWbRq_dDQ

5.

**1. előterjesztés címe,
*Iskolautcák létesítése***

**2. a tárgyalás javasolt időpontja (a Közgyűlés 2024. július-augusztus hónapokban várhatóan nem ülésezik),
2024. március**

**3. javaslat az előterjesztő személyére
Főpolgármester**

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

Az iskolák körüli forgalom balesetveszély és légszennyezés szempontjából egyaránt sürgős megoldást igényel. Több európai nagyvároshoz hasonlóan szükséges az iskolák melletti utcákban legalább a reggeli, iskolába érkezés időszakában a gépjárműforgalmat korlátozni, illetve olyan, a terület adottságait figyelembe vevő megoldásokat kidolgozni, mellyel a balesetveszély és a járművek kibocsátása általi légszennyezés csökkenthető. Az ilyen intézkedések azért is sürgetőek, mert számos budapesti iskola mellett kiemelkedően magas a levegő szennyezettsége.¹²

Egyik ilyen lehetőség az „iskolautca”, vagy az Utcák a Gyerekekért kezdeményezés meghonosítása, és állandósítása. E szerint a reggeli 7.00-8.00 közötti órában, és lehetőség szerint a délutáni (általános iskola esetén 12.00-13.00 és 16.00-17.00) haza indulási időszakokban az iskola utcájában a forgalmat korlátozni, a személygépjárművek mozgását tiltani szükséges, illetve a sebességkorlátozás a lakó-és pihenő övezetekéhez hasonlóvá (vagy akár a lakó-és pihenő övezet bevezetése) tétele is a megoldás részét képezheti.

Európai nagyvárosokban időszakos bevezetésre már évente 2 alkalommal kerül sor, ebbe 2022-től Magyarország is bekapcsolódott a Levegő Munkacsoport szerepvállalásával.¹³

Az iskolák utcáinak forgalmát részben az iskolákba járó gyermekek szülei is növelik. Ennek problémája közvetlenül összefügg a szabad iskolaválasztás egyik káros hatásával: a nagyobb távolságból érkező gyermekek nagyobb részét szállítják a szülők személygépjárművel. A szabad iskolaválasztás nem melleleg a társadalmi mobilitást is csökkenti, ezért ennek átgondolása is javasolt, de sajnos ez nem fővárosi hatáskör, azonban szemléletformálás szintjén akár a Főváros is részt vállalhat benne.¹⁴

¹² <https://www.greenpeace.org/hungary/sajtokozlomeny/4192/az-iskolak-kornyeken-kulonosen-veszelyes-lehet-a-gyerekekre-a-rossz-levego/>

¹³ <https://www.levego.hu/hirek/az-europai-gyerekek-megmutatjak-a-kontinensnek-hogyan-csokkentheti-fuggoseget-az-orosz-olajtol/>
<https://www.levego.hu/egyeb/iskolautcak-2023-tavasz/>

¹⁴ https://hu.wikipedia.org/wiki/Szabad_iskolav%C3%A1laszt%C3%A1s

6.

1. előterjesztés címe,

Az agglomeráció Budapest területére eső közlekedési infrastruktúrájának alacsony költségű átalakítása a közösségi közlekedés maximális előnybe helyezésének céljából az autós infrastruktúra rovására

2. a tárgyalás javasolt időpontja

2024. április

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A klímaváltozás elleni fellépés fokozódó sürgőssége és az a tény, hogy a költségvetési megszorítások miatt az agglomerációs tömegközlekedési nagyberuházásokra még hosszú ideig nem kerül sor, szükségesnek tartjuk buszsávok kialakítását (pl. Bus Rapid Transit folyosók) a fővárosba vezető főbb utakon Budapest területén és az agglomerációban egyaránt. Ezeket a sávokat az autós sávok rovására kell kialakítani.

A BRT-rendszer nemcsak sávkialakítást jelenthet. Részei lehetnek a könnyű vasútra jellemző egyéb elemek, pl. a peronszerűen kialakított megállók, hosszú, akár kétcsuklós buszok, közlekedési lámpáknál előnyben részesítés, ritkább megállók a nagyobb átlagsebességért, metró- vagy S-bahn jellegű ábrázolás a BKK-térképeken stb.¹⁵ Ezek nemcsak a rendszer láthatóságát, a komfortérzetet, a gyorsaságot és a hatékonyságot növelik, de tovább csökkentik az autóhasználat vonzerejét (hiszen még több helyet vesznek el az autóktól és lassítják az autóforgalmat).

Mivel mindez elsősorban állami hatáskör, a Fővárosi Közgyűlésnek egy ilyen kezdeményezéssel kellene élnie a kormány felé.

¹⁵ Ld. https://www.transitwiki.org/TransitWiki/index.php/Bus_rapid_transit

7.

1. előterjesztés címe,

Környezetvédelmi zóna (alacsony kibocsátású övezet) kialakítása Budapest területén

2. a tárgyalás javasolt időpontja

2024. március-április

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A különösen légszennyező régi autók (elsősorban a dízelüzeműek) a többi autónál jóval nagyobb mértékben járulnak hozzá a légszennyezéshez, és így a légszennyezés okozta egészségügyi és egyéb problémákhoz. Ezt felismerve a nyugat-európai városok a 2010-es évek óta sorra hozzák létre az alacsony kibocsátású övezeteket (low-emission zone, LEZ), ahova az elavult motorral rendelkező autók nem hajthatnak be. Sőt, a LEZ-hullám már Kelet-Európát is elérte, Szófiában 2023. decemberében, Krakkóban és Varsóban 2024. július 1.-én lépnek életbe a korlátozások, amelyek a jövőben előre tudhatóan egyre szigorúbbá válnak. A Greenpeace 2018-as, reprezentatív felmérése alapján a többség Budapesten is szeretne alacsony kibocsátású zónát: a budapesti lakosság 2/3-a kitiltaná a régi dízel autókat a Budapest területéről (bár feltehetően a régi benzines autók esetében is hasonló lenne a közvélemény). 2019-ben a Greenpeace petíciót is indított, és 2021 nyarán át is adott a főpolgármesternek 45 ezer aláírást. A főpolgármester akkor azt ígérte, hogy még 2021-ben céldátumot jelöl ki a dízelek kitiltására, de ez nem történt meg.

Az alacsony kibocsátású zóna koncepciót a KRESZ is ismeri környezetvédelmi zóna néven. Bár a KRESZ a már 2016 óta nem létező környezetvédelmi matrica rendszer alapján képzei el a korlátozást, nincs különösebb akadálya annak, hogy a korlátozás a jármű Euro kategóriája vagy a minden forgalmiban szereplő környezetvédelmi osztálybesorolás alapján történjen. Ezért javasoljuk, hogy 2024. szeptember 1-től, a főváros is alakítson ki az egész területére vonatkozó környezetvédelmi zónát, ahova csak az EURO 2-es benzines, EURO 3-as dízeles vagy ezektől modernebb motorral rendelkező autók hajthatnak be, 2026. szeptember 1-től pedig csak az EURO 3-as benzines, EURO-5 dízeles vagy ezektől modernebb motorral rendelkező autók hajthatnak be. A fővárosban 2022. december 31-ig bejegyzett autók átmenetileg mentesülhetnek a tilalom alól. Egyúttal szükségesnek tartjuk, hogy hasonló elvek alapján a főváros egyes területein ennél szigorúbb előírású környezetvédelmi zónát hozzanak létre.

8.

1. előterjesztés címe,

Kerékpározás és gyaloglás fejlesztését koordináló Főosztály létrehozása

2. a tárgyalás javasolt időpontja

2024. március-április

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

Bár a klímavédelmet leginkább elősegítő közlekedési mód a kerékpározás és a gyaloglás, ez a két mód sokkal kevesebb figyelmet kap és fejlesztését jóval kisebb források segítik, mint a közösségi közlekedését vagy az autóhasználatét. Ezért javasoljuk, hogy jöjjön létre az e két közlekedési mód fejlesztését koordináló főosztály, amely legalább évi 2 milliárd Ft költségvetés felett dönthet.

9.

1. előterjesztés címe,

Budapest city logisztikai célkitűzéseinek egységes koncepciójának elfogadása

2. a tárgyalás javasolt időpontja

2024. április

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

Budapest 2008-ban nyilvánosságra hozott teherforgalmi stratégiája egy stratégiával szemben támasztott elemi követelményeknek sem felelt meg.¹⁶ 2014-ben elkészült egy részletes és – véleményünk szerint – a mai követelményeknek megfelelő javaslat Budapest city logisztikai célkitűzéseinek egységes koncepciójára, azonban ennek elfogadására a mai napig nem került sor. Szintén konkrét javaslatokat tartalmaz a 2018-ban elkészült, „Budapest Fenntartható Városi Logisztikai Terve (SULP)” című dokumentum.¹⁷

A koncepció, majd intézkedési terv elfogadása és végrehajtása rendkívül sürgető, mert a teherforgalom jelenleg komoly szennyezést okoz, továbbá nagymértékben hozzájárul a közlekedési dugókhöz és a parkolási problémákhoz. Ugyanakkor megfelelő szervezéssel és ösztönzéssel ezen problémák jelentősen enyhíthetők: így a Budapesten a teher- és személygépkocsival történő áruszállításnak akár az 50 százaléka is elkerülhető lenne (járműkilométerben mérve) megfelelő city logisztikával a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem kutatóinak tanulmánya szerint.¹⁸

¹⁶ https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/PDF/pdf08/VELEMENY-budapest-teherforgalmi-strategiajarol_080715.pdf

¹⁷ Budapest Fenntartható Városi Logisztikai Terve (SULP), Megalapozó dokumentum. Mobilissimus Kft., 2018. december, <https://www.budcluster.eu/wp-content/uploads/2015/11/Budapest-Fenntarthat%C3%B3-V%C3%A1rosi-Logisztikai-Terve.pdf>

¹⁸

https://levegomunkacsoport.blog.hu/2020/02/24/jelentosen_csokkenthető_a_varosi_arszallitas_okoza_szen_nyezes

10.

1. előterjesztés címe,

A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésének éves ütemterve

2. a tárgyalás javasolt időpontja

2024. február

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A Fővárosi Közgyűlés 2021. márciusában ellenszavazat nélkül fogadta el a Budapesti Klímastratégia és Fenntartható Energia és Klíma Akciótervet, amely célul tűzte ki, hogy 2030-ig legalább 40%-kal csökkentsék az üvegházhatású gázok kibocsátását. Ennek végrehajtásához elengedhetetlen, hogy a Fővárosi Közgyűlés számszerű éves célokat tűzzön ki és ehhez részletes cselekvési tervet készítsen. Így lehetővé válik, hogy évről évre nyomon kövessék a célkitűzések megvalósítását, és amennyiben elmaradás van, meghozzák a szükséges intézkedéseket.

11.

1. előterjesztés címe,
Budapest élehetőségi indikátorai

2. a tárgyalás javasolt időpontja
2024. március

3. javaslat az előterjesztő személyére
Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

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.

Az ilyen indikátorok segítségével ütemezhető a feladatok és mérhető a kitűzött (rész)célok teljesítése. Sajnos mind a mai napig azt tapasztalhatjuk, hogy a fővárosi koncepciók, tervek többnyire nélkülözik a konkrét, számszerű célokat. Sokszor még az adatgyűjtés sem történik meg. Konkrét, mérhető célok hiányában ellenőrizhetetlen és nehezen számonkérhető, hogy a ténylegesen kívánt irányba és ütemben haladunk-e.

Általános tapasztalat az is, hogy amennyiben esetenként eldöntik, hogy milyen indikátorokat alkalmaznak, sőt még akár egy adott időtávra számszerűen meg is határozzák azokat, az indikátor alakulását nem követik figyelemmel, a szükséges feladatok végrehajtása elmarad, és így a kitűzött célok nem is valósulnak meg.

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 fentiekből következik, hogy mielőbb szükséges kidolgozni a főváros élehetősége javulásának, Budapest fejlődésének méréséhez szükséges legfontosabb célokat és az ennek megfelelő indikátorrendszert. Ezek alapján meg kell határozni az elérendő konkrét célokat meghatározott időtávlatokra (például 2030-ra), valamint a részcélokat éves bontásban. Forrásokat kell biztosítani a szükséges adatok összegyűjtésére és feldolgozására. Az indikátorok alapján évről évre figyelemmel kell kísérni a változásokat, és amennyiben eltérést tapasztalnak a kitűzött céloktól, meg kell hozni a szükséges intézkedéseket.

A Fővárosi Önkormányzatnál és a kerületi önkormányzatoknál is minden előterjesztéshez egy olyan mellékletet kell készíteni, amely bemutatja, hogy a tervezett intézkedés nyomán milyen indikátorok változnak és mekkora mértékben. Az intézkedés bevezetése után pedig meghatározott időközönként (általában egy-két évenként) meg kell vizsgálni, teljesültek-e a mutatók, és ennek megfelelő intézkedéseket kell hozni. A Levegő Munkacsoport is dolgozott ki javaslatokat ilyen indikátorokra.¹⁹

¹⁹ https://www.levego.hu/sites/default/files/budapest_elhetosegi_indikatorai.pdf

12.

1. előterjesztés címe,

Budapest főváros Szmogriadótervéről szóló rendelet (Budapest Főváros Közgyűlésének 69/2008. (VI. 4.) önkormányzati rendelete) szigorítása

2. a tárgyalás javasolt időpontja

2024. szeptember/október

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

Bár Budapesten már évek óta nem volt szmogriadó, ez elsősorban a kormányrendeletben szabályozott túl magas küszöbértékeknek és feltehetően az időjárási körülmények megváltozásának köszönhető. Ugyanakkor a budapesti lakosság egészségét veszélyeztető légszennyezés továbbra is jelentős és feltehetően évente több ezer ember továbbra is idő előtt meghal a szálló por szennyezés miatt (a pontos mértéket nem lehet tudni, mert legutóbb 2017-ben vizsgálta ezt jelentés). Az idő előtti halálozások száma csak a jéghegy csúcsa, mert a légszennyezés miatti megbetegedések száma több mint százszorosan haladja meg az elhalálozások számát. Ennek egyik jele, hogy Budapesten szinte évről évre jelentősen növekszik az asztmás gyermekek száma (ld. a következő oldalon).

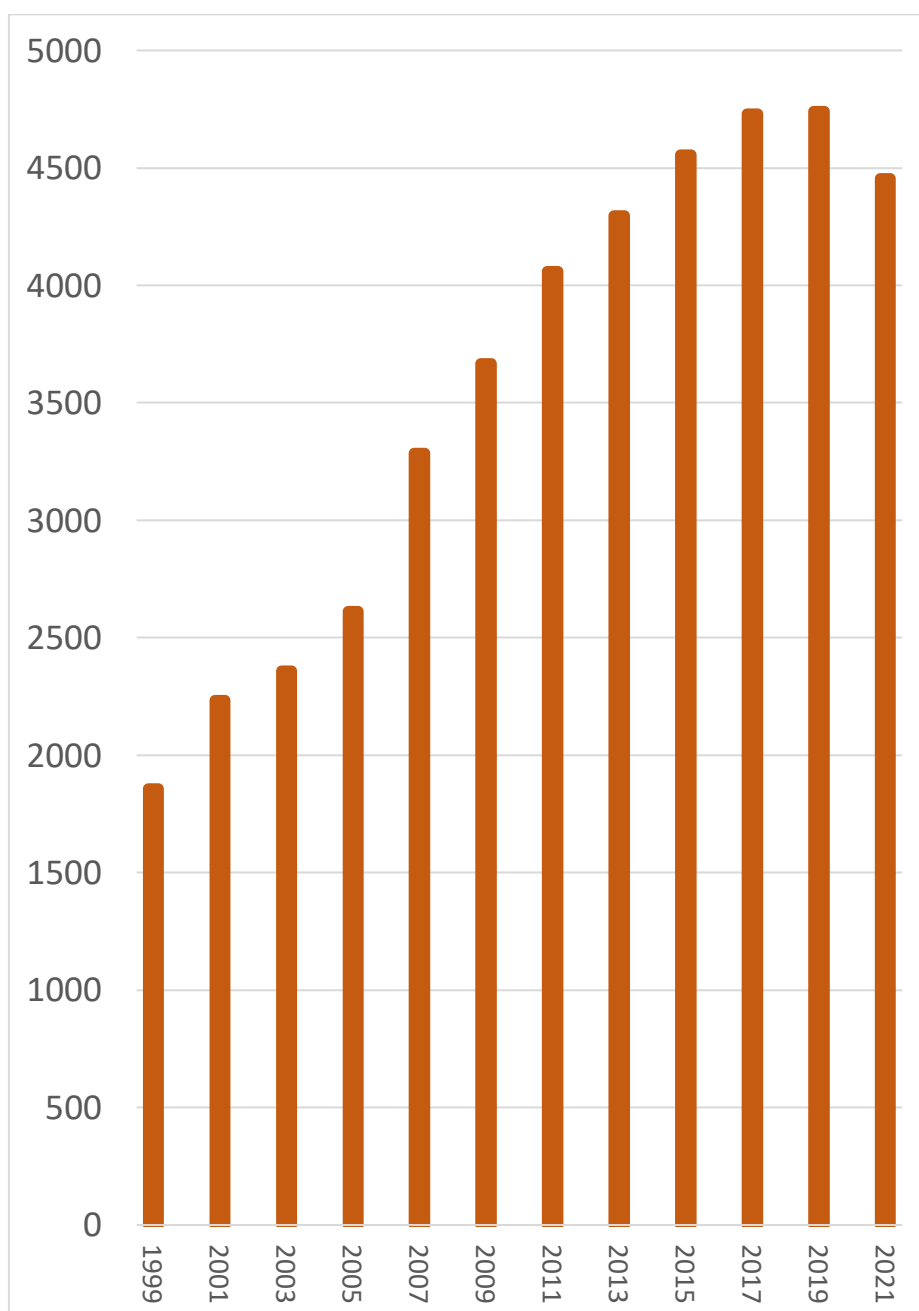
A szmogriadó-rendelet elavultságát az is mutatja, hogy a preambulumban már hatályon kívül helyezett kormányrendeletre (a 21/2001. számúra) hivatkozik.

A szmogriadó tájékoztatási és riasztási fokozatához tartozó intézkedések többségének meghozatala jelenleg nem kötelező (pl. a főpolgármester nem elrendel, hanem csak elrendelhet), ami a szmoghelyzet kezelést késleltető politikai viták fellángolását eredményezheti. Ezért javasoljuk, hogy a főpolgármester számára minden intézkedés kötelező legyen.

Annak érdekében, hogy már alacsonyabb küszöbérték mellett is elrendelhető legyen a szmogriadó, a Fővárosi Közgyűlésnek kezdeményeznie kellene a vonatkozó kormányrendelet módosítását, hogy az a finnországi előírásoknak²⁰ megfelelően határozza meg a szmogriadó küszöbértékét.

²⁰ https://www.levego.hu/sites/default/files/smog_emergency_schemes_in_europe_201703.pdf

Az asztmás gyermekek számának alakulása Budapesten 100.000 gyermekre vetítve*



*Háziorvosokhoz és házi gyermekorvosokhoz asztmás megbetegedéssel bejelentkezett 0-18 éves korúak. Saját számítás a KSH adatai alapján (<https://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haViewer.jsp>)

13.

1. előterjesztés címe,

Megvalósíthatósági tanulmány készítése a városi dugódíj bevezetésére Budapesten két lépésben

2. a tárgyalás javasolt időpontja

2024. szeptember/október

3. javaslat az előterjesztő személyére

Tüttő Katalin főpolgármester helyettes

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A Budapesti Mobilitási Terv a közlekedési módok közötti arányok jelentős megváltoztatását tűzi ki célul. Ennek elősegítését szolgálja a javaslatunk.

A szerződés a 4-es metróvonal építésének támogatására Európai uniós támogatásból, melyben a Fővárosi Közgyűlés vállalta, hogy dugódíjat vezet be Budapesten.

Magyarország Kormánya azzal, hogy a projektet támogatta, azt is vállalta, hogy nem gördít akadályt a dugódíj bevezetése elé.

A Helyreállítási és Ellenállóképességi Terv elkészítéséhez készült Útmutató kiegészítésében (Guidance document), melyet az Európai Bizottság az Ukrajna elleni orosz agresszió után adott ki, ajánlatként szerepel a Helyreállítási és Ellenállóképességi Alap ilyen irányú felhasználása is, azaz a bevezetés támogatható az Alapból: „tax reform for urban road charging (e.g. to internalise the negative external effects of GHG emissions from vehicles)” [„a városi úthasználati díjak adóreformja (pl. a járművekből származó üvegházhatású gázok kibocsátásának negatív külső hatásainak internalizálása érdekében”].²¹

A városi útdíj bevezetését már tervezik Londonban, és tesztelik Brüsszelben. Azzal, hogy közé tette a BudapestGo mobiltelefonos alkalmazást, a Főváros is elindult azon az úton, melynek végén, nagyjából a XXI. század közepén megvalósul a személyközlekedés szolgáltatássá válása. Vagyis egy olyan szabályozási/gazdasági környezet, melyben a gyaloglás kivételével minden közlekedési mód az A-ból B-be utazás minden feltételével – infrastruktúra, közlekedésirányítás, hó eltakarítás stb. – szolgáltatás, melyet az utas igénybe vesz, és a kiválasztott utazási módok tarifája szerint fizet érte. Ebből a fizetésből tartja fenn a város és a különféle szolgáltatók – közforgalmú közlekedési szolgáltató, biciklikölcsönző, közautó- társaság, sofőr nélküli taxis szolgáltató, sofőr nélküli társaskocsi-szolgáltató – a szolgáltatás egészét, az utcakőtől kezdve a villanyrendőr-hálózatig.

A dugódíj bevezetése budapesti városi útdíj formájában az átmenet szükséges lépése az új városi mobilitási paradigmába. A személyközlekedésben a magánautó-használatát közelebb viszi a közforgalmú közlekedéséhez oly módon, hogy tudatosítja az autót használókban, ahhoz, hogy az autójával eljuthasson A-ból B-be számos feltételnek kell teljesülnie, mely feltételek jelentős részéről a város gondoskodik, és e gondoskodás sokkal több pénzbe kerül, mint amennyit az autósok fizetnek érte.

²¹ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/c_2022_3300_1_en_0.pdf

A Levegő Munkacsoport már számos anyagot készített a témával kapcsolatban.²²

Budapest, 2023. november 6.

²² <https://www.levego.hu/hirek/2021/08/szamos-varosban-jol-mukodik-a-dugodij/>
<https://www.levego.hu/hirek/2021/09/otszaz-forintos-napi-matricaval-lehetne-kezdeni-a-budapesti-dugodijat/>
<https://www.levego.hu/sites/default/files/dugodij-javaslat-lmcs.pdf>
<https://www.levego.hu/hirek/2021/12/minden-masodik-autos-dugodijat-szeretne-dugo-helyett-budapesten/>
<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20210612/rendkivul-igazsagtalan-a-magyar-autosok-helyzete-adjunk-vissza-evi-325-ezer-forintot-8-millio-szegegyebb-magyaroknak-487608>