



KÖZLEKEDJÜNK ÉSSZERŰBBEN!



Út a városi közlekedés új kultúrájához

**A közlekedés részecskezennyezésének csökkentési
lehetőségei Budapesten 2011-ig
Kiállítás és konferencia a Millenáris Jövő Házában,
2009. október 7–30.**



Levegő Munkacsoport

**Készült a Move Together (Együtt közlekedünk)
projekt támogatásával.**

Írta: Lukács András

Kiadja a Levegő Munkacsoport

Technikai szerkesztő: Susánszky Ferenc

Nyomda: Grafirka Stúdió

A címlapon lévő fotók szerzői joga (balról jobbra és felülről
lefelé): Linda Hadfield, Irina Comardicea, Irina Comardicea,
Irina Comardicea, Michael Schubert, Irina Comardicea

A KÖZLEKEDÉS RÉSZECSKESZENNYEZÉSÉNEK CSÖKKENTÉSI LEHETŐSÉGEI BUDAPESTEN 2011-IG

I. MIT OKOZ

A RÉSZECSKESZENNYEZÉS?



A részecskeszennyezés (PM10)¹ Budapesten évente mintegy 2000 ember idő előtti haláláért², több mint százezer megbetegedésért³ és összesen legalább egymillió betegen eltöltött napért felelős. A PM10 az egyik oka annak, hogy az asztmás megbetegedések száma Budapesten az utóbbi 25 évben a tízszeresére, a tüdőrákosoké több mint háromszorosára nőtt.⁴ Egyre több gyermek szenved asztmában, allergiában, ami régebben egyáltalán nem volt jellemző.⁵ A levegőszennyezés évente sok milliárd forint kárt okoz a lakosoknak és a vállalkozásoknak. A városok közötti versenyben is komoly hátrányt okoz a szennyezett levegő ténye és híre.

A részecske vagy szálló por itt nem azt a port jelenti, amelyet régen a mezőn fúj a szél, hanem az emberi tevékenység – elsősorban a közlekedés, a fűtés és az ipar – által kibocsátott rendkívül apró méretű és súlyosan egészségkárosító anya-

1 A 10 mikrométernél kisebb átmérőjű finom por.

2 <http://www.apheis.net/ApheisNewCityReports1.PDF/Budapest%2520city%2520report.pdf>

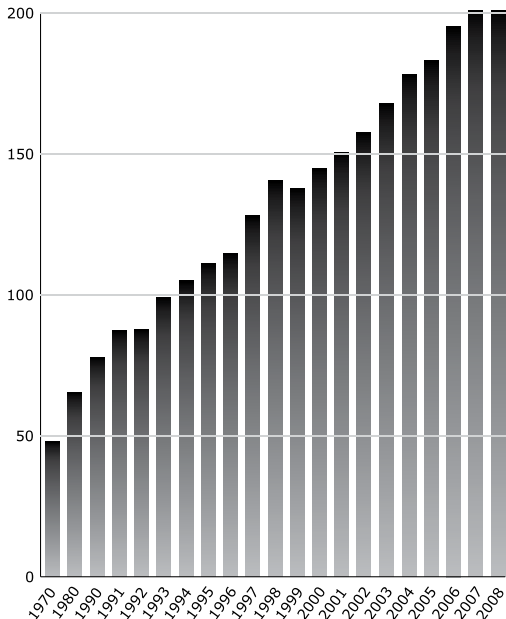
3 <http://www.who.int/heli/risks/urban/urbanenv/en/index.html>

4 <http://www.koranyi.hu/evkonyv07/evkonyv.htm>

5 http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/heimpal-saj-to_080129.pdf

gokat. A tüdőhólyagocskákba bejutó ultrafinom porrészecskék gyulladást okozhatnak, ami a vér alvadékonyságát is befolyásolhatja, és a légutak védekező funkciói is károsodhatnak. Ennek következtében az egészségesek és a légúti betegek esetében egyaránt a légzőszervi tünetek megjelenése, illetve súlyosbodása észlelhető, a légzésfunkciós értékek romlanak, és idült légzőszervi betegség alakulhat ki, illetve a krónikus gyulladás gyakoribb fellobbanása figyelhető meg. Az apró részecskék a szagló-

**A tüdőrákos betegek számának alakulása
Budapesten 1970–2008 között
(100 000 lakosra)**



Forrás: Országos Korányi TBC és Pulmonológiai Intézet

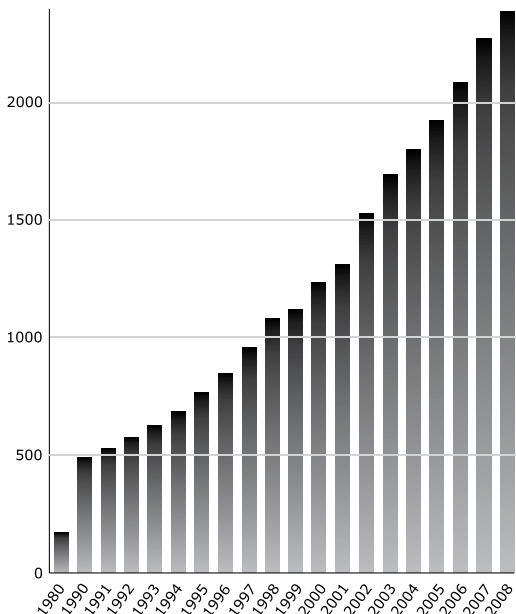
idegen keresztül akár az agyba is eljutnak, ahonnan soha nem távoznak! A PM10 károsító hatását jelentősen növekszik a szemcsék felületén megkötődő egyéb szennyeződések. Az PM10-szennyezést az ún. hirtelen csecsemőhalál egyik fő okaként is számon tartják.⁶ **Az Egészségügyi Világszervezet álláspontja szerint jelenleg nem ismertes a PM10 olyan alacsony koncentrációja, amelynél nem kellene az egészségkárosodás kockázatával számolni.**⁷

6 Ld. például: <http://www.lelegzet.hu/archivum/1998/01/0568.hpp>

7 A részecskeszennyezés mértékével és egészségügyi hatásaival kapcsolatos részletes anyagok többek között itt találhatóak:
A porszennyezés miatti halálozásban elsők vagyunk, http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/pm10_0907.pdf;
A városi levegőszennyezettség hatása az egészségre, különös tekintettel az allergiás légzőszervi betegségekre, <http://www.levego.hu/letol->

A PM10 koncentrációja a fővárosi levegőben évente 150–180 napon haladja meg az egészségügyi határértéket. Az Európai Unió 2011 júniusáig adott haladékot a vonatkozó jogszabály betartására, ami azt jelenti, hogy évente legfeljebb 35 napon fordulhat elő határérték-túllépés. Amennyiben ez nem történik meg, komoly büntetésre számíthatunk – egyebek mellett egyes uniós támogatások felfüggesztésére. (A PM10-re vonatkozó előírások be nem tartása miatt Londont, amely – Budapesttel ellentétben – nem kapott haladékot, az Európai Bizottság mintegy 90 milliárd forintnak megfelelő összegre tervezi megbüntetni!⁸)

Az asztmás betegek számának alakulása Budapesten 1970–2008 között (100 000 lakosra)



Forrás: Országos Korányi TBC és Pulmonológiai Intézet

tes/kapcsolodo_anyagok/rudnai_0604.pdf;
 Budapest légszennyezettségi adatai, http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/bp_legszennyezettsegi_adatai.pdf
 Levél a pénzügyminiszternek, http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/pm10-buszok-oszko_0906.pdf
 8 <http://www.guardian.co.uk/global/2009/oct/05/boris-johnson-pollution-deadline>

II. A RÉSZECSKESZENNYEZÉS

ELŐIDÉZŐI



A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium adatai szerint a PM10-szennyezés közel háromnegyedét a közúti közlekedés okozza.

1. táblázat: A PM10-kibocsátás ágazati megoszlása Budapesten⁹

Ágazat	tonna/év	százalék
Ipar	320	13
Közúti közlekedés	1854	72
Lakossági fűtés	379	15
Szolgáltatók	5	0
Összesen	2558	100

A közlekedésen belül elsősorban a dízelüzemű járművek a felelősek a PM10-kibocsátásért: túlnyomó részben a tehergépkocsik, kisebb mértékben a személyautók, és legkevésbé – mindössze a tizedéért – az autóbuszok.

⁹ Forrás: KDV Környezetvédelmi Felügyelőség (2003). Idézi: Budapest Főváros Levegőtisztaság-védelmi Intézkedési Programja, 2006, <http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&command=showagendaitem&agendaitemid=53634>

2. táblázat: A közúti gépjármű-közlekedés részecske-kibocsátása Budapesten gépjármű-kategóriánkénti bontásban (2005)¹⁰

Mértékegység	Gépjármű-kategória	Részecske-kibocsátás
Tonna/év	Személygépkocsi	613
	Tehergépkocsi	1967
	Autóbusz	302
	Összesen	2882
Százalékos megoszlás az összes kibocsátás arányában	Személygépkocsi	21
	Tehergépkocsi	69
	Autóbusz	10
	Összesen	100

¹⁰ Forrás: A hazai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedés országos, regionális és lokális emisszió-kataszterének meghatározása a 2005-ös évre vonatkozóan. Közlekedéstudományi Intézet Kht. Levegőtisztasági és Motorteknikai Tagozat, Budapest.

III. A MEGOLDÁS: A KÖZLEKEDÉSI

RENDSZER ÁTALAKÍTÁSA



A közlekedési eredetű PM10-kibocsátás megfelelő mértékű csökkentésére tehát másfél év áll rendelkezésünkre. Ezért csak olyan intézkedések jöhetnek számításba, amelyek ennyi idő alatt kivitelezhetőek, és amelyekre a szükséges források is előteremthetők. Tekintettel az állami és a fővárosi költségvetés szűkösségére, véleményünk szerint legfeljebb 400 milliárd forintot lehet erre a célra reálisan felhasználónak tekinteni (beleértve a lehetséges uniós támogatásokat is).

Az egyik legfontosabb teendő a dugók megszüntetése, ugyanis a gépjárművek a torlódások során, amikor alacsony sebességgel haladnak, illetve állandóan fékeznek, majd gyorsítanak, a többszörösét bocsátják ki annak, mint ha egyenletesen, akadálymentesen haladnának.

A forgalom mintegy 80 százalékát a személygépkocsik teszik ki. Ezért ezen forgalom visszafogására kell összpontosítani. Ennek egyik alapfeltétele viszont a jó közösségi közlekedés. Csak a tömegközlekedés megfelelő szintre fejlesztése után lehet korlátozni az autóforgalmat.

1. Forgalmi előnyt a közösségi közlekedésnek!

A közösségi közlekedési járatoknak forgalmi előnyt kell adni minden vonalon. Ahol lehet, buszsávokat kell létesíteni, a közlekedési lámpákat a közösségi közlekedési járművekre kell hangolni és egyéb intézkedéseket kell hozni, hogy a közösségi közlekedési járművek folyamatosan, akadálytalanul és megfelelő sebességgel tudjanak haladni. Ezek az intézke-

dések viszonylag kis összegekből megoldhatók, és rendkívül rövid idő alatt megtérülnek, sőt, évente több milliárd forint megtakarítást eredményeznének a BKV Zrt. részére! A BKV és más intézmények már több tanulmányt készítettek erről, konkrét javaslatokkal, így sok esetben viszonylag rövid idő alatt el lehet jutni a gyakorlati kivitelezésig. (Két példával szemléltetjük, milyen hatalmas megtakarítások érhetők így el. A közlekedési lámpák megfelelő beállításával a 4–6-os villamos vonalán a menetidőt több perccel lehetne csökkenteni. Ha csupán egy perccel sikerül azt mindkét irányban lerövidíteni, akkor máris egy villamossal kevesebb kell ugyanannyi utas elszállításához, mint most, de nem növekszik a zsúfoltság, viszont csökken a menetidő. Egy Combino villamos ára pedig egymilliárd forint – az üzemeltetési, fenntartási költségeket nem is említve. A másik példa: a Budaörsi úton nemrég új buszsávot alakítottak ki. Ezáltal csúcsidőben 4–5 perc menetidő–megtakarítást sikerült biztosítani a buszoknak, ami egyúttal naponta több tízezer embernek a városba jutását könnyítette meg.)

2. Tényleges Budapesti Közlekedési Szövetséget!

Sürgető a Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) tényleges megalósítása. Ez azt jelenti, hogy a BKV, a MÁV és a Volánbusz járataira egyaránt érvényes egységes jegyeket és bérleteket kell bevezetni Budapesten és az agglomeráció teljes területén. (E tekintetben komoly előrelépést jelentett, hogy 2009. január 1-jétől olyan bérlettel lehet utazni a fővárosban, amellyel a város határain belül a BKV járművei, a MÁV–START elővárosi vonatai és a VOLÁNBUSZ elővárosi járatai korlátozás nélkül igénybe vehetők.) Továbbá össze kell hangolni a három vállalat járatainak menetrendjét és egységes tájékoztatást kell alkalmazni. (Többek között ne három különböző honlapon kelljen keresgélni a menetrendeket.) Mindez jelentősen növelné a közösségi közlekedés vonzerejét.

3. Autóbuszcserét!

Haladéktalanul korszerűsíteni és bővíteni kell a BKV és a Volánbusz autóbusz-állományát. Csak Euro-5-ös vagy annál korszerűbb autóbuszokat szabad forgalomba állítani. A közösségi közlekedés megújítását azért célszerű az autóbuszokkal kezdeni, mert egyrészt ez sokkal gyorsabban és lényegesen kisebb költséggel valósítható meg, mint az egyéb járművek cseréje, illetve felújítása. Másrészt, amint említettük, a Budapesten a buszok bocsátják ki a részecskeszennyezés 10 százalékát, és ezt a buszok lecserélésével szinte teljesen meg lehet szüntetni.¹¹ A buszállomány bővítése is szükséges: nemcsak a jelenlegi zsúfoltság csökkentése érdekében, hanem azért is, mert csak úgy lehet biztosítani az emberek átszállását az autóból a közösségi közlekedésre, ha ehhez megfelelő kapacitás is rendelkezésre áll.¹²

4. Az egyéb közösségi közlekedési szolgáltatások szinten tartását!

A kötöttpályás járművek (villamos, metró, HÉV, vasút és - kisebb mértékben - a trolibusz) és pályáik korszerűsítése sokkal több időt és pénzt igénylő folyamat, mint a buszok cseréje. Azonban legalább azt el kell érni, hogy a következő másfél évben az állapotuk ne romoljon tovább, és elkészüljenek a tervek a későbbi cserékre, felújításokra. Szükséges a megfelelő szintű folyamatos karbantartás, a rossz állapotú pályák kijavítása a sebességkorlátozások feloldása érdekében.

¹¹ Részletesebben ld.: http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_ananyagok/pm10-buszok-oszko_0906.pdf

¹² A buszállomány bővítésére vonatkozóan a Levegő Munkacsoport részletes számításokat végzett: http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_ananyagok/bp-kozl-megoldas_20070301.pdf

5. Dugódíjat!

Világszerte számos városban sikeresen alkalmaznak dugódíjat (torlódási díjat, behajtási díjat). Így például néhány évvel ezelőtt sikeresen vezették be Londonban és Stockholmban.¹³ Gazdasági szempontból teljesen ésszerűtlen és „a szennyező fizessen!” elvet is sérti az a jelenlegi gyakorlat, hogy miközben a településeket elkerülő egyes gyorsforgalmi utak használatáért fizetni kell, a települések sűrűn lakott részein a gépjárművek ingyenesen áthaladhatnak. Ez utóbbi területeken ugyanis a járművek sokkal több költséget és kárt okoznak az épített környezetben és az emberi egészségben, mint a településektől távolabb haladó utakon. Mivel azonban a londonihoz vagy stockholmihoz hasonló rendszer kialakítása idő- és költségigényes, a Levegő Munkacsoport kidolgozott egy nem kevésbé hatékony, de gyorsan és alacsony költséggel bevezethető rendszert Budapest számára. Ennek lényege: csak a lakóhelyen (az adott kerületben, illetve kerületrészen) történő várakozás legyen ingyenes (vagy jelképes összegű), minden más helyen fizetni kelljen érte.¹⁴

6. Forgalomcsillapítást a mellékutcákban!

A kerületi önkormányzatok egyre több lakóterületen vezetnek be 20 vagy 30 kilométer/órás sebességkorlátozást. Ezt a folyamatot szükséges felgyorsítani annak érdekében, hogy csökkenjen a balesetveszély, a zaj, a légszennyezés, nagyobb biztonságban érezzék magukat az utcán az emberek, különösen a gyerekek és az idősek. A cél az, hogy néhány éven belül az összes mellékutcán valósuljon meg a 20 vagy 30 kilométer/órás sebességkorlátozás, mint aho-

13 A városi útdíj történetéről, alkalmazásának eredményeiről ld. például: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/06>, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/06/2777.hpp>

14 A javaslat részletes ismertetése itt található: http://www.levego.hu/letoles/kapcsolodo_anyagok/parkolas-mod-jav_0712.pdf

gyan ezt több nyugat-európai városban (München, Freiburg, Graz stb.) megtették.¹⁵ A fő közlekedési útvonalakon általában maradniuk kell a jelenlegi sebességhatároknak, viszont ezeknek egy részén is célszerű bizonyos mértékű forgalomcsillapítás (ld. a következő pontot!).

7. A közterület újrafelosztását (a főútvonalakon is)!

Folytatni kell a közterületek újrafelosztását, amely révén a jelenleg autók által elfoglalt helyek minél nagyobb részét átadják közösségi közlekedés, a gyalogos és kerékpáros közlekedés számára. Erre már több követendő példa is található Budapesten. Ilyen például az V. kerületi Váci utca déli szakasza, valamint a IX. kerületi Ráday utca és Tompa utca. Hasonló jellegű átalakítás folyik jelenleg is az V. kerület „Fő utca” programja keretében.¹⁶

Budapest belső úthálózata, épületeinek túlnyomó része a motorizáció előtti időből származik. A város élhetőségét és ezáltal versenyképességét is javítaná, ha a főúttjai nem elsősorban az átmenő forgalmat szolgálnák. Ezért javasoljuk például a Kossuth Lajos utcában, a Rákóczi úton és a belső Üllői úton a közúti sávok csökkentését, szűkítését, több fa, védősövény telepítését, kerékpárutak kialakítását, helyenként a felszedett villamospályák visszahelyezését.¹⁷ Hasonló átalakításokat sikerrel végeztek például Bécsben, Frankfurtban és Párizsban is.

¹⁵ Ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/1994/03/1337.hpp>, <http://www.lelegzet.hu/archivum/1995/09/1249.hpp>, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2005/10/3320.hpp>

¹⁶ A program honlapja: <http://www.belvarosujfoutcaja.hu/>

¹⁷ A Levegő Munkacsoport részletesen kidolgozott javaslatát a Kossuth Lajos utca és a Rákóczi út visszahódítására ld. itt: http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/kossuth-rakoczi_0901.pdf

8. Alacsony kibocsátású övezeteket!

Szerte Európában egyre inkább terjednek az ún. alacsony kibocsátású övezetek.¹⁸ Ez olyan – általában sűrűn lakott – városi területeket jelent, ahová megtiltják a szennyezőbb, például katalizátor nélküli járművek behajtását. A rendszer sikerét mutatja, hogy azt már 40 német város vezette be a lakosság többségének egyetértésével. Berlinben a zöld zóna bevezetésének hatására már rövidtávon is 3 százalékkal csökkent a személygépkocsik által kibocsátott PM10, és 17 százalékkal a tehergépkocsiké, továbbá az egyéb szennyezők mennyisége is mérséklődött. A Fővárosi Önkormányzat már döntött arról, hogy a Hungária-gyűrűn belüli városrészt ilyen övezetté minősíti: ezen a területén a környezetet leginkább terhelő, ún. sárga matricás gépjárművek október és március között nem közlekedhetnek. (Az intézkedés gyakorlati megvalósítása egyelőre késlekedik.¹⁹)

9. Ésszerűbb áru fuvarozást!

A tehergépkocsik okozzák a közlekedési eredetű PM10-szennyezés 70 százalékát, ezért elsőrendű fontosságú az áruszállítás ésszerűsítése. Ebbe az irányba tett kedvező lépés a tehergépkocsik behajtási díjának jelentős emelése és kiterjesztése. Ez az intézkedés környezetvédelmi, közlekedési és gazdasági szempontból is előnyös.²⁰ Lényeges, hogy a behajtási díjakat környezetvédelmi szempontok alapján jelentősen differenciálták: egy korszerű Euro-5-ös motorral rendelkező jármű után (amely jóformán nem bocsát ki

¹⁸ Az Európában létező és tervezett alacsony kibocsátású övezetokről naprakész tájékoztatást lehet találni angol nyelven a <http://www.lowemissionzones.eu/> honlapon.

¹⁹ A részletek ld. itt: http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/szmogriado_rendeletmodositas_0909.pdf

²⁰ A Levegő Munkacsoport ezt több helyen részletesen kifejtette, ld. a www.levego.hu/kamionstop honlapot, ezen belül különösen: http://www.levego.hu/kamionstop/pmkik_0804.pdf

részecskéket) 50 százalékkal alacsonyabb díjat kell fizetni, mint egy elavult tehergépkocsi után. A díj mértéke, valamint a differenciálás azonban még nem elég ösztönző, ezért további változtatásra van szükség. Ezen túlmenően egyéb intézkedéseket is kell hozni, mivel még mindig rengeteg az ésszerűtlen fuvar, az össze-vissza történő, szervezetlen áruszállítás. A városi áruszállítás hatékony megszervezésére számos követendő külföldi példát találhatunk.²¹ Ilyen például a tehergépkocsik kihasználtságának elősegítése, a fuvaroztatók ösztönzése a közös járműhasználatra, a nehéz tehergépkocsikról átrakodás a város szélén kisebb járművekre, esetenként kézikocsival történő továbbítás a forgalomcsillapított utcákba, valamint a széles körű szakmai és népszerűsítő felvilágosítás. (Nagy-Britanniában önmagában ez utóbbival is komoly eredményeket értek el.)

10. A közlekedési igényeket csökkentő településfejlesztést!

Olyan településpolitikát kell folytatni, amely csökkenti a közlekedési igényeket. Ebben fontos szerepet játszhat a leromlott városrészek felújítása, a közterületek rendezettebbé, kellemesebbé tétele. Ugyanakkor szigorúan korlátozni kell a jelentős gépjármű-forgalmat vonzó létesítmények építését. Ez egy hosszabb folyamat, azonban az elkövetkező másfél évben legalább annyit el kell érni, hogy a helyzet ne romoljon tovább. Így például semmilyen esetben nem szabad jóváhagyni további zöldterületek átminősítését építési vagy egyéb övezetté, nem szabad engedélyezni újabb, nagy forgalmat vonzó létesítmények megépítését, meg kell állítani a történelmi városrészek további pusztítását. Több forrást kell biztosítani a meglévő zöldfelületek gondozására, felújítására, a közterületek rendbetételére.

21 Ld. http://www.levego.hu/kamionstop/teherstrategia_0807.pdf, <http://www.levego.hu/kamionstop/bestufs2-0802.pdf>, <http://www.levegzet.hu/archivum/2003/10/2857.hpp>, <http://www.levegzet.hu/archivum/2005/11/3352.hpp>,

11. Felvilágosítást!

Szükséges a közösségi közlekedés, valamint a kerékpáros és gyalogos közlekedés társadalmi támogatottságának, népszerűségének növelésére irányuló folyamatos tájékoztató, felvilágosító tevékenység. Teljesen meg kell változtatni azt a jelenlegi helyzetet, hogy szinte mindent ellepnek az autózásra ösztönző reklámok és üzenetek, miközben a környezetkímélő közlekedési módokról (különösen a közösségi közlekedésről) nagyrészt kedvezőtlen vélemények látnak napvilágot.

12. Társadalmi részvételt!

A közösségi közlekedéssel kapcsolatos döntések előkészítésébe a jelenleginél jóval nagyobb mértékben kell bevonni az érintett lakosságot és civil szervezeteket. Azon túlmenően, hogy erre a hatályos uniós és magyar törvények és nemzetközi megállapodások is kötelezik a hatóságokat, a társadalmi részvétel növelése jelentős szellemi és erkölcsi támogatást is nyújthatna a közösségi közlekedés javításához. Ehhez szükséges a társadalmi szervezetek kapacitásának fejlesztése is.

IV. A FORRÁSOK ELŐTEREMTÉSE



A Levegő Munkacsoport már korábban számos konkrét javaslatot²² tett arra, hogy miként lehet megteremteni a forrásokat az említett intézkedések megvalósításához. Ezek közül itt négyet ismertetünk.

1. Az uniós támogatások átcsoportosítása. A kormány már elhatározta, hogy a Közlekedési Operatív Programból az ország közúti elérhetősége prioritásból (vagyis gyakorlatilag az autópálya-építésektől) 45 milliárd forintot és a térségi elérhetőség prioritásból 15 milliárd forintot csoportosít át a Gazdasági Operatív Programba. Ezt az összeget nagyrészt a hazai buszgyártás támogatására, az érintett üzemekben történő munkahely-teremtésre, a közforgalmú közlekedésben részt vevő buszok korszerű magyar járművekkel való kiváltására lenne célszerű fordítani.

2. A nehéz tehergépkocsik kilométer-arányos útdíjának bevezetése. Ez évente mintegy 100 milliárd forint bevételt eredményezne. A díj néhány hónapon belüli bevezetéséhez a technikai feltételek adottak. Minden magyar és Magyarországon közlekedő külföldi tehergépkocsi rendelkezik menetíró-készülékkel (tachográfal). A közlekedési hatóság évente most is rendszeresen ellenőrzi a telephelyen a hazai tehergépkocsik menetíró-korongjait, amelyeket a fuvarozónak 5 évig meg kell őriznie. A határon belépő és kilépő

²² Ld. például: Az államháztartás ökoszociális reformja, http://www.levigo.hu/letoltes/kiadvanyok/zoldkolts_tan_2008.pdf; Ökoszociális államháztartási reform: kiút a válságból, http://www.levigo.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/nemzeti-erdek_0812.pdf

járműveket pedig a határon lehet ellenőrizni, és ott lehetne fizetni is. (Ez a külföldi járműveknél korábban is így történt, amíg meg kellett fizetni a tonna-kilométerenkénti 3 Ft-os díjat. Németországban ma is így ellenőrzik a díjfizetést minden olyan külföldi tehergépkocsi esetén, amely nem rendelkezik elektronikus fedélzeti egységgel.) Ezen felül szűrőpróba-szerű ellenőrzéseket kell végezni a közutakon, amint az jelenleg is történik egyéb céllal. (Megfelelő felkészülés után célszerű átállni az elektronikus útdíjrendszerre, azonban ennek időigénye és kialakult súlyos helyzet miatt átmenetileg más módszert kell alkalmazni.) Az útdíj hazai bevezetése azért is sürgető, mert jövőre Szlovákia is be fogja vezetni (jelenleg már a rendszer kivitelezése folyik), és amennyiben Magyarország nem teszi meg ezt, az eddiginél is nagyobb kamionforgalom fog zúdulni útjainkra.

Európa több országában alkalmaznak ilyen útdíjakat a tehergépkocsik részére. A tapasztalatok szerint ezek eredményeként csökkent a kamionforgalom, javult a környezet állapota, sőt, még az adott ország versenyképessége is erősödött.

Több országban (például Svájcban) is alkalmazzák azt a módszert, hogy a tehergépkocsik útdíjából származó bevételeket a környezetkímélőbb közlekedési módok támogatására fordítják. A keresztfinanszírozás Magyarországon sem ismeretlen: két és fél évtizeden keresztül a vasúti árufuvarozás nyereségéből, illetve bevételeiből – legutóbb a MÁV Cargo eladásából befolyt összegből – finanszírozták a vasúti személyszállítás menetdíj-bevétellel nem fedezett költségeit.

3. Torlódási díj (dugódíj) bevezetése Budapesten. A Levegő Munkacsoport fentebb már részletezett javaslatának megvalósítása a dugódíj bevezetésére évente mintegy 25 milliárd forint többletbevételt eredményezne a fővárosi és kerületi önkormányzatok részére.

4. A parkolási bevételek ésszerűbb felhasználása. A parkolási rendszer felülvizsgálatával, átalakításával el kell érni, hogy a parkolási díjából befolyó összegek (a bizonyított üzemeltetési költségek levonása után) teljes egészében közösségi célokra kerüljenek felhasználásra. Az intézkedés eredményeként az érintett önkormányzatok összesen néhány milliárd forint többletbevételre tehetnek szert.

AZ GYÜTT KÖZLEKEDÜNK (MOVE TOGETHER) PROJEKT KONZORCIUM TAGJAI:



**ISIS (Istituto di Studi
per l'Integrazione dei
Sistemi), Olaszország**



**ICCR (Interdisciplinary Centre
for Comparative Research in
the Social Science), Ausztria**



**ADELPHI Research,
Németország**



**Forum per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità
sostenibile, Olaszország**



**Róma Önkormányzata, VII.
Ügyosztály, Közlekedés,
Olaszország**



**Missions Publiques,
Franciaország**



**Associazione Italiana per il
Consiglio Comuni e delle
Regioni d'Europa, Olaszország**



Róma Tartomány, Olaszország



**LEVEGŐ MUNKACSOPORT,
MAGYARORSZÁG**

AZ EGYÜTTKÖZLEKEDŐNK PROJEKT ÉS KIÁLLÍTÁS AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG 7. KUTATÁSI KERETPROGRAMJÁNAK KÖZLEKEDÉSI KUTATÁSA TÁMOGATÁSÁVAL VALÓSULT MEG.



A KIÁLLÍTÁS AZ ADELPHI RESEARCH ÉS A WELTFORMAT DESIGN, BERLIN TERVEZÉSÉBEN VALÓSULT MEG.

**WELTFORMAT.
DESIGN**

