

**A Levegő Munkacsoport észrevételei
a „Beszámoló jelentés
az 1330/2011. (X.12.) Korm. határozattal elfogadott
Kisméretű Szálló Por (PM10 részecske) Csökkentés
Ágazatközi Intézkedési Programjáról, 2015”
című anyaghoz**

Budapest, 2016. augusztus 4.

Az alábbiakban észrevételezzük a „Beszámoló jelentés az 1330/2011. (X.12.) Korm. határozattal elfogadott Kisméretű Szálló Por (PM10 részecske) Csökkentés Ágazatközi Intézkedési Programjáról, 2015” című anyagot¹ (a továbbiakban: a Jelentés). Bár tudjuk, hogy a Jelentés már elfogadásra került, bízunk benne, hogy észrevételeink hasznosulnak majd a Program folytatásakor, illetve a következő évi jelentés elkészítésénél.

Általános észrevételeink

1. A Jelentésből nem derül ki a legfontosabb, vagyis az, hogy mennyivel csökken a PM10-kibocsátás Magyarországon **a kormányzati intézkedések következtében**. Ez valószínűleg azzal is magyarázható, hogy a kormány nem biztosít forrást az ezt megalapozó mérésekre, illetve elemzésekre. A közlekedést tekintve, különösen fontos lenne a valós kibocsátásainak meghatározása, hiszen – amint arra a Volkswagen-botrány is felhívta a figyelmet – a gyári adatok gyakran köszönő viszonyban sincsenek a valósággal. Ugyanakkor a Jelentésből is megállapítható, hogy az egész országot tekintve, a szennyezés nagyobbik része a háztartási fűtésből származik, ezen a téren viszont gyakorlatilag semmilyen előrelépés nem tapasztalható. (Ugyanakkor számos helyen, beleértve sűrűn lakott településrészeket is, a közlekedés is jelentős – sőt esetenként a legnagyobb – szennyezőforrás, így ennek csökkentése szintén sürgető.)

A Jelentésből az állapítható meg, hogy 2015-ben (bár voltak kisebb részeredmények) összességében nem történt érdemi előrelépés a PM10-kibocsátás csökkentésében – még olyan területeken sem, ahol ez viszonylag kis befektetéssel megvalósítható lett volna.

2.

A Jelentés nagy részét egyszerűen átmásolták a 2014. évi jelentésből. Így a Jelentésből a legtöbb esetben lehetetlen megállapítani, hogy milyen konkrét intézkedések történtek 2015-ben. Aki először olvas ilyen jelentést, annak ez megtévesztő is lehet. Itt csak egy példát említenénk a sok közül. A Jelentés megállapítja: „*Szintén a LEZ kérdéshez tartozó, a programban is megjelölt feladat volt az érintett önkormányzatok számára előírásokat, szempontrendszert tartalmazó útmutató összeállítása. Az útmutató elkészült, a <http://pm10.kormany.hu/kezikonyvek-utmutatok> linken elérhető.*” Azonban szó szerint ez volt olvasható a 2014. évi jelentésben is. Aki ezt nem tudja, azt hiheti, hogy az útmutató 2015-ben készült el.

¹ http://pm10.kormany.hu/download/f/24/41000/PM10_Besz%C3%A1mol%C3%B3_2015.pdf

3.

A Jelentés 3. oldalán található, „*PM10 határértékeket túllépő állomások statisztikája*” című ábra szerint 2012-2015-ben a szennyezettség jóval alacsonyabb volt, mint a korábbi években. Ennek az állításnak a valóságtartalma megkérdőjelezhető az alábbi okok miatt.

A mérőállomások a 2012-2014. éves időszak jelentős részében nem szolgáltatott adatot.

Budapesten 2012-ben az Erzsébet téri állomás mutatta a legtöbb (65) határérték feletti napot annak ellenére, hogy itt 21 napon nem volt mérési eredmény; Csepelen a határérték feletti napok száma 46 volt annak ellenére, hogy itt 129 napon nem mértek.

2013-ban 68 nappal szintén az Erzsébet téren mértek a legtöbb napon határérték feletti szennyezettséget (igaz, itt csak 2 napról nincs adat), viszont a „második helyezést” a Kosztolányi 57 nap határérték feletti nappal érte el úgy, hogy 115 (!) napról nincs adat.

2014 napi adatainak feldolgozása alapján az állapítható meg, összesen 890 esetben hiányzott mérési adat. A legtöbb határérték felett szennyezett nap (61) az Erzsébet téren volt, ahol 9 napon nem mért az állomás. Viszont a „2. helyezett” Honvéd telepen 38 volt a határérték feletti napok száma, miközben az állomás 206 (!) napon nem szolgáltatott adatot. A Kosztolányi Dezső téren 46 napon mértek határérték feletti szennyezettséget, itt 35 napról nincs adat. A Teleki téren, ahol szintén magas, 41 volt a határérték feletti szennyezettségű napok száma, összesen 180 napon nem mért az állomás.

A 2015. évről pedig – amint azt a Jelentés is megállapítja – hiányoznak a decemberi adatok, viszont ebben a hónapban gyakoriak a magas légszennyezettségű napok.

Az ábrából (illetve az annak alapjául szolgáló adatokból) levonható következtetések megállapítását más okokból is kellő óvatossággal kellene végezni. A mérőállomások túlnyomó részét ugyanis úgy telepítették, hogy főleg a közlekedési eredetű szennyezésre voltak figyelemmel, miközben ma már a legtöbb légszennyező anyag a lakossági fűtésből, étetésből ered. Az utóbbi terén pedig inkább romlás tapasztalható, mint javulás. A mérőállomások száma is alacsony ahhoz, hogy abból általános következtetéseket lehessen levonni – annál is inkább, mivel a legtöbb erősen szennyezett levegőjű településen, illetve településrészen nincs mérőállomás.

Továbbá önmagában a PM10-, illetve PM2,5-koncentráció mikrogramm/köbméterben történő kimutatása nem nyújt elegendő tájékoztatást annak egészségügyi hatásairól, hiszen az a tömegkoncentrációnál jóval nagyobb mértékben függ egyrészt az egy köbcentiméterben található részecskék számától, másrészt a részecskék kémiai összetételéről. Ez utóbbit illetően pedig sok helyütt sajnos immár meghatározóak az illegális lakossági étetés következtében a levegőbe kerülő káros anyagok.

4.

Az 1330/2011. (X.12.) Korm. határozat (a továbbiakban: a Kormányhatározat) 3. pontja felsorolja az alábbi alapvető teendőket:

„Az Intézkedési Programban meghatározott intézkedések megvalósulása, végrehajtásuk anyagi fedezetének biztosítása érdekében a Kormány

a) felhívja az érintett minisztereket, hogy az általuk kezelt pályázati rendszerekben, a kiemelt beruházások és fejlesztések tervezése során részesítsék előnyben a kisméretű szálló por (PM₁₀) kibocsátás csökkentését szolgáló megoldásokat, különös tekintettel a környezetkímélő közlekedési fejlesztésekre, dolgozzanak ki erre vonatkozó szabályokat;

(...)

b) felhívja az érintett minisztereket, hogy az Intézkedési Programban foglalt feladatok pályázati úton történő támogatásához a központi költségvetésben irányozzák elő a szükséges forrásokat;

(...)

c) felhívja a környezetvédelemért felelős minisztert, hogy a fejlesztéspolitikáért felelős



miniszter egyetértésével és az érintett miniszterek bevonásával dolgozza ki az Intézkedési Program végrehajtását szolgáló pénzügyi eszközök felhasználásának szabályait.”

A fenti finanszírozási feladatok alapvető feltételei lennének az egyes szakmai intézkedések hatékony végrehajtásának.

A Jelentésből nem ismerhető meg, hogy vajon mekkora forrásokat irányoztak elő az érintett miniszterek *„az Intézkedési Programban foglalt feladatok pályázati úton történő támogatásához”*. Nem tudható meg az sem, hogy melyek *„az Intézkedési Program végrehajtását szolgáló pénzügyi eszközök felhasználásának szabályai”*.

Bár a Jelentés néhány pontjában említésre kerülnek konkrét összegek, azonban ezek az információk csak részlegesek. Szükség lenne egy olyan összefoglaló táblázatra, amelyek tételesen kimutatnák a programra fordított összegeket.

5.

Valószínűleg érdemes általános ismertetéseket betenni a Jelentésbe az egyes pontokhoz, azonban ezt tipográfiaiailag is elkülönített módon, az adott pont elejére kell betenni, nem összevissza a teljes szövegben elszórni. Különösen kerülni kell azt, hogy ezek az általános (többnyire közismert) ismertetések a konkrét, tényszerű teljesítés ismertetését „pótolják”. Ha nem történt semmi az adott témában, akkor ezt nyíltan meg kell írni.

Itt csak egy példát említenénk az ilyen „elszört” általánosságra:

„A nehéz tehergépkocsik és autóbuszok vezetésére jogosult, hivatásos gépkocsivezetők időszakonkénti továbbképzésében – különböző színvonalon – szerepel az eco-driving technikák oktatása. Az eco-driving népszerűsítésével, a lakosság aktív bevonásával, gépjárművezető oktatási rendszerbe történő beépítésével elérhető a közúti közlekedés CO₂ kibocsátásának jelentős csökkenése. Bevezetése esetén jelentős szerepet kap be az EU által előírt célok (mind a 2020-ra előírt szén-dioxid, mind az energia felhasználás csökkentés) teljesítése érdekében folytatott munkában. Egyre szélesebb körben történő elterjesztésével nemcsak a környezetet terhelő káros anyagok mennyisége csökkenthető, hanem keresztthatásként javulhat a közlekedésbiztonság is.”

E helyett a következőket javasoljuk:

„Az intézkedés szükségessége:

Az ökoavezetés népszerűsítésével, a lakosság aktív bevonásával, gépjárművezető oktatási rendszerbe történő beépítésével elérhető a közúti közlekedés CO₂-kibocsátásának jelentős csökkenése. Bevezetése esetén jelentős szerepet kap az EU által előírt célok (mind a 2020-ra előírt szén-dioxid, mind az energiafelhasználás csökkentése) teljesítése érdekében folytatott munkában. Egyre szélesebb körben történő elterjesztésével nemcsak a környezetet terhelő káros anyagok mennyisége csökkenthető, hanem keresztthatásként javulhat a közlekedésbiztonság is.

Az intézkedés jelenlegi állása:

A nehéz tehergépkocsik és autóbuszok vezetésére jogosult, hivatásos gépkocsivezetők időszakonkénti továbbképzésében – különböző színvonalon – szerepel az ökoavezetési technikák oktatása. A munka folyamatos, értékelhető eredmények 2016 végén várhatók.”

6.

Hazai és nemzetközi tapasztalatok szerint a lakosság által okozott környezetszennyezések csökkentésének egyik leghatékonyabb módja a szemléletformálás, a társadalom (központi és helyi közigazgatás, pedagógusok, polgárőrök, családok stb.) környezettudatosságának



erősítése. Ezzel nemcsak az egyén magatartását lehet környezetbarát irányba terelni, de működésbe lép a társadalmi kontroll, a deviáns (helytelen, illegális stb.) viselkedés elítélése. Ez a környezetet és az egészséget károsító tevékenységek visszaszorításában nagy szerepet játszik. Társadalmi célú reklámok és az ilyen kommunikáció számtalan egyéb eszköze (előadások, broszúrák, poszterek stb.) képes az egészséget károsító beidegződések, tévhitek, ismerethiányok leküzdésére. (Ebben nagy gyakorlata van a témával foglalkozó civil szervezeteknek.)

Javasoljuk, hogy az országos kommunikáció mellett a települések számára készítsenek mintát a PM10-csökkentéssel kapcsolatos kommunikációra stratégiát, és rendszeresen tájékoztassák őket a veszélyek mellett a csökkentés lehetőségeiről, pályázatokról, innovatív piaci megoldásokról stb. Hívják fel a települési önkormányzatokat, hogy ezeket a helyi eszközeikkel terjesszék a lakosság körében. Mindehhez a jelenleginél jóval nagyobb arányban lenne érdemes az uniós forrásokat felhasználni.

Tehát a tudatformálás, felvilágosítás a leginkább költséghatékony eszköz a PM10-szennyezés csökkentésére. Ezt jól tudja a kormány is, hiszen rendszeresen folytat jelentős tudatformáló kampányokat egyéb (nem környezetvédelmi jellegű) témákban. Ráadásul a PM10-szennyezés csökkentésével kapcsolatos felvilágosító tevékenységhez nem szükségesek sokmilliárd forintos beruházások: néhány százmillió forint ráfordítással már érdemi eredményt lehet elérni.

Mindezek fényében megdöbbenőnek tartjuk, hogy a Kormányhatározat végrehajtásáért első helyen felelős Vidékfejlesztési Minisztérium éves költségvetésében 2014-ben, 2015-ben és 2016-ban is ugyanakkora, szinte jelentéktelen összeg – mindössze 54 millió forint jutott – a PM10-kibocsátáscsökkentési programra, amiből lehetetlen a probléma súlyának megfelelő tájékoztatást folytatni; még az intézkedésekhez szükséges háttér tanulmányokra is aligha elegendő ez a forrás.

7.

Javasoljuk a jövőben megszámozni az ábrákat.

Észrevételeink az egyes intézkedésekhez

A1.

1/1. „Alacsony emissziós zónák”

A Jelentés megállapítja: „Meg kell jegyezni, a 77/2009. (XII. 15.) KHEM-IRM-KvVM együttes rendeletben meghatározott (rendszám-tábla-)plakett nem alkalmas arra, hogy szmogriadó idején megkülönböztesse a járműveket, mivel a gépjármű általános műszaki tulajdonságaira utal és nem károsanyag-kibocsátási összetevő specifikus.”

Az alacsony emissziós zóna és a szmogriadó két különböző dolog. Az idézett mondat annyiban mégis az alacsony emissziós zónák témaköréhez is kapcsolódik, hogy a környezetvédelmi plakett eltörlése miatt más módszereket kell alkalmazni a járművek környezetvédelmi szempontú megkülönböztetésére.

Tudomásunk szerint a rendőrség már sok olyan traffipax-készülékkel rendelkezik, amelyek alkalmasak a rendszámfelismerésre. Ha a rendszerben nyilvántartják az adott gépkocsi környezetvédelmi osztályát is, akkor az ellenőrzés lehetősége adott. Javasoljuk, hogy egyeztessenek a rendőrség illetékeseivel.

Tapasztalataink szerint e téren is a legnagyobb problémát az önkormányzati vezetők és a hivatali apparátus elavult szemléletmódja (tisztelet a kivételnek) jelenti, ezért komoly erőfeszítéseket kell tenni a felvilágosításukra.

Az 1330/2011. (X.12.) Korm. határozat (a továbbiakban: a Kormányhatározat) ezen pontja egyebek mellett a következőket irányozza elő: „*át kell tekinteni a lehetséges támogatási rendszer kialakítását*”. Ezzel kapcsolatban a Jelentésben semmilyen tájékoztatás nem található.

Alacsony emissziós zónák bevezetésével várható eredményt (a levegőszennyezés csökkenését) minden bizonnyal hatékonyabban és nagyobb társadalmi elfogadottsággal lehetne elérni, ha olyan elektronikus útdíjat vezetnének be (elsősorban Budapesten), amelyek arányosak a gépkocsi által kibocsátott szennyezéssel. Ezért kérjük, vizsgálják meg az elektronikus útdíj bevezetésének lehetőségeit személygépkocsikra is, és ennek jogszabályi feltételeit. Egy ilyen útdíj megfelelő kialakítás esetén (1) alkalmas a gépjárművek környezetvédelmi paraméterei szerinti tetszőleges differenciálásra, (2) lehetőséget ad a területi és napszaki differenciálásra (például a tarifa belvárosi, illetve dugósodásra hajlamos területeken jóval magasabb lehet, mint a külvárosban illetve ott, ahol folyamatos a forgalom), és (3) bármikor könnyen változtatható a tapasztalatok alapján, illetve a körülmények alakulásának megfelelően.² Az erre vonatkozó részletes javaslatunk itt érhető el: <https://www.levego.hu/sites/default/files/dugodij-javaslat-lmcs.pdf>.

A1.

1/2. „Fő- és mellékutak forgalomcsillapítása”

Az elmúlt években előrelépést tapasztalhattunk ezen a területen (bár a szabályok betartatása érdekében is további komoly erőfeszítésekre lenne szükség). A Jelentés azonban sajnos semmit nem tartalmaz arról, hogy mi történt konkrétan 2015-ben a Kormányhatározat által előírt **kormányzati** feladatok tekintetében.:

- „*tájékoztató anyagok elkészítése és terjesztése,*
- *az intézkedéseket elősegítő szabályozás áttekintése,*
- *a vonatkozó pályázatok előnyben részesítése.*”

Azt, hogy a tájékoztatásra óriási szükség van, bizonyítja Dr. Fazekas Sándor vidékfejlesztési miniszter válasza Dr. Szili Katalin országgyűlési képviselő asszonynak³, amely a következőket tartalmazza: „Miatán a sebességkorlátozás a forgalom visszaszorításában nem hatékony eszköz, ám a torlódást fokozó hatása révén növeli a levegő szennyezettségét, ilyen intézkedés környezeti szempontokból nem indokolt.”

Ezzel szemben a szakirodalom szerint a sebességkorlátozás az egyik legfontosabb eszköz (lehetne) a koromterhelés elleni küzdelemben.⁴ A gépkocsik egyenletes haladás esetén

² Ld. Dugódíj, de hogyan? Levegő Munkacsoport, 2012,

<http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/dugodijtanulmany20130424.pdf>

³ Dr. Szili Katalin „Milyen valóban hatékony lépéseket kíván tenni a Kormány a súlyos egészségügyi kockázatot jelentő kisméretű szálló por, így a PM10 koncentrációjának csökkentése érdekében?” című kérdése: <http://www.parlament.hu/irom39/13513/13513.pdf> (2014. január 14.)

Fazekas Sándor vidékfejlesztési miniszter válasza: <http://www.parlament.hu/irom39/13513/13513-0001.pdf> (2014. január 29.)

⁴ A témával kapcsolatban bővebb tájékoztatás található többek között az alábbi címenek _

- A német Környezetvédelmi Hivatal a sebességkorlátozás környezeti hatásairól: www.umweltbundesamt.de/verkehr/verkehrsplan/tempolimit/index.htm



általában az óránkénti 40 és 80 kilométer közötti sebességen bocsátják ki a legkevesebb káros anyagot. Tehát az országutakon ott, ahol folyamatosan biztosítani lehet az egyenletes haladást, a kibocsátás csökkentése érdekében célszerű 80 km/h sebességkorlátozást bevezetni. Más a helyzet azonban olyan területeken (például a sűrűn lakott településrészekén), ahol a gépkocsik állandó fékezésre és gyorsításra kényszerülnek, ami fokozott üzemanyag-fogyasztással és károsanyag-kibocsátással jár. Ilyen helyeken a sebességnek az elérhető átlagsebességhez közeli szintre való korlátozása látszik célszerűnek. Ezért a városokban a főútvonalakon, illetve a tömegközlekedés által használt útvonalakon kívül mindenütt 30 km/h vagy – ahol a közlekedésbiztonsági szempontok ezt indokolják – ennél alacsonyabb sebességkorlátozást célszerű bevezetni.

A sebességkorlátozásokat viszonylag egyszerű és olcsó előírni, és már hosszú ideje alkalmazzák a belvárosokban zajvédelem és a közlekedésbiztonság növelésére. Az intézkedések hatékonyságának előfeltétele viszont a sebességhatárok betartásának következetes ellenőrzése. Egyéb forgalomtechnikai intézkedések megtétele (rázófelületek kialakítása, járdaszigetek létesítése az úttest közepén, utcák egyirányúsítása stb.) is célszerű lehet a helyi körülményektől függően.

A Levegő Munkacsoport korábbi számításai szerint Magyarországon évente több mint 300 milliárd forintot takaríthatnának meg az autósok, ha a jelenleginél jóval szigorúbb sebességkorlátozásokat vezetne be a kormány. Egyúttal mintegy 20 százalékkal csökkenne a közlekedés szennyezőanyag-kibocsátása.⁵ Svájci autópályákon tesztek alkalmával 80 km/órás sebességhatárt vezettek be, és ezzel 27 százalékos kipufogógáz-csökkentést értek el!⁶ Hasonló eredményre jutottak hollandiai vizsgálatok is.⁷

A megengedett sebesség csökkentése az országutakon, autópályákon nem lenne kirívó Európában. Miközben Magyarországon a személygépkocsik megengedett legnagyobb sebessége autópályán 130, autóúton 100, országúton 90 km/h, addig például a közlekedésbiztonságot rendkívül komolyan vevő Svédországban autópályán 110, minden egyéb úton 70 km/h, Dániában pedig 110, illetve 80 km/h. (2014-ben a közlekedési balesetben meghaltak száma egymillió lakosra vetítve Svédországban 28, Dániában 32 volt, miközben Magyarországon 63, az uniós átlag pedig 51.)⁸

A Nemzeti Közlekedési Stratégia háttéranyagaként a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megbízásából készült Közlekedési Energiahatékonyság-javítási Cselekvési Terv⁹ a következőket állapítja meg: „Az átterelő forgalom sebessége csökken, ami a 4.4.1.1-2 és 4.4.1.1.3. ábrák szerint az üzemanyag-fogyasztás mérséklődéséhez vezet. Az átterelő energiát használni óhatatlanul felveti, hogy részletesen vizsgálni kellene a megengedett sebesség betartásának, a megengedett legnagyobb sebesség csökkentésének és az egyenletes (a mai erősen ingadozóanál egyenletesebb) sebességű haladás biztosításával elérhető energiamegtakarítást is.”

-
- Stefan Moidl: Umweltentlastung durch Temporeduktion (Sebességkorlátozással környezetszennyezés csökkentésért), GLOBAL 2000, Wien, 2007, http://www.global2000.at/module/media/data/global2000.at_archive/4251.pdf
 - A HEAVEN (Healthier environment through Abatement of Vehicle emissions and Noise – Egészséges környezetért a járművek lég- és zajszennyezésének csökkentésével) honlapja, <http://heaven.rec.org/>

⁵ Ld. a Levegő Munkacsoport levelét a közlekedésért felelős miniszternek:

<http://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/energia-lassitas0807.pdf>

⁶ Stefan Moidl, i.m.

⁷ Védd az éghajlatot, közlekedj lassabban!

http://www.levego.hu/kapcsolodo_anyagok/vedd_az_eghajlatot_kozlekedj_lassabban

⁸ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evolution_popul.pdf

⁹ http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Kozlekedesi_Energiahatekonysag-javitasi_Cselekvesi_Terv.32.pdf



Tehát Dr. Szili Katalin országgyűlési képviselő asszonynak adott, fentebb idézett válasz sajnos azt mutatja, hogy még a kormányzat illetékes szerveinél is komoly felvilágosító munkára van szükség. Ezért sem érhetünk egyet a válasz következő megállapításával: „Kifejezetten forgalomcsillapításról szóló általános érvényű tájékoztató anyag összeállítása, elkészítése nem indokolt, mivel a módszereket a helyi adottságokhoz igazítottan szükséges meghatározni.”

A megfelelő szemlélet hiányát tapasztalhatjuk egyebek mellett a Fővárosi Önkormányzatnál is, amely évek óta elutasítja egyes főútvonalak (pl. a Kossuth Lajos utca–Rákóczi út vagy az Üllői út) humanizálását (ezekre a Levegő Munkacsoport is többször tett javaslatot¹⁰).

Nem véletlen tehát, hogy a Kormányhatározat kifejezetten előírja az ilyen tájékoztató anyagok elkészítését. Sok országban léteznek hasonló anyagok, így hazai elkészítésük nem különösebben nehéz feladat.

Egyetértünk a Dr. Szili Katalin országgyűlési képviselő asszonynak adott válasz következő megállapításával: „Az elkövetkező európai uniós költségvetési periódus alatt is számos közlekedésfejlesztési beruházás alapja az EU támogatás. Ennek elnyerése pedig az EU alapelveinek — kiemelten a »Fehér Könyv«-ben előírt céloknak — való megfelelés. Ehhez már a tervezés során is mindenekelőtt a fenntarthatósági követelményeket kell figyelembe venni. Ennek elősegítésére 2014. januártól már rendelkezésre áll az EU »Guidelines — Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan« című, jelenleg angol nyelven elérhető útmutatója.” Az angol változat¹¹ közzététele után nem sokkal, 2014 áprilisában elkészült a magyar változat¹² is, azonban – tapasztalataink szerint ezt az önkormányzatok nem ismerik, illetve nem hasznosítják. Ezért sürgetjük, hogy a kormányzat tegyen hatékony lépéseket az anyag széles körű ismertetésére. Szükséges annak szigorú megkövetelése is, hogy az adott önkormányzat által összeállított fenntartható városi közlekedési terv (FVKT) és már maga az összeállítás folyamata is megfeleljen az útmutatóban leírtaknak, ez legyen egyik alapfeltétele a támogatás elnyerésének. Célszerűnek tartanánk továbbá a már elkészült hazai FVKT-k összegyűjtését, valamint közzétételét az NFM honlapján és a pm10.kormany.hu honlapon. Tudomásunk szerint a hazai városok túlnyomó többsége nem készített FVKT-t (annak ellenére, hogy kaptak közlekedésfejlesztésre uniós támogatást). Még Budapest sem készített, pedig százmilliárd forint nagyságrendű uniós közlekedésfejlesztési támogatásban részesül (sem Budapest Közlekedési Rendszerfejlesztési Terve, sem a Balázs Mór-terv nem FVKT). Abban a néhány városban pedig, ahol készült fenntartható közlekedési (mobilitási) terv elnevezésű dokumentum, mint például Debrecenben és Miskolcon, ezek ott sem felelnek meg az FVKT-val szemben támasztott követelményeknek (nincsenek számszerűsített indikátorok, így például az, hogy meghatározott időtávon belül mennyivel csökken a PM10-kibocsátás; hiányzik az intézkedések ütemezése; esetenként a fenntarthatóság követelményeivel ellentétes beruházások terve is belekerült; stb.).

¹⁰ Ld. például:

- Hódítsuk vissza a Kossuth Lajos utcát és a Rákóczi utat!
http://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/kossuth-rakoczi_0901.pdf
- Legyen az embereké hétvégén a pesti rakpart!
<http://www.levego.hu/hirek/2012/12/legyen-az-embereke-hetvegen-a-pesti-rakpart>
- Nagy sikerű autómentes napok a fővárosban,
<http://www.levego.hu/hirek/2013/08/nagy-sikeru-automentes-napok-a-fovarosban>

¹¹ Itt tölthető le: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf

¹² ÚTMUTATÓ: Fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozása és végrehajtása,
http://www.eltis.org/sites/eltis/files/BUMP_Guidelines_HU.pdf



Megdöböntőnek tartjuk, hogy a Jelentés ezen pontja felsorolja, hogy 2015-ben a szennyezett levegőjű nagyobb városainknál mely elkerülő utakat fejezték be, de egy szót sem ír arról, hogy ezzel párhuzamosan milyen belső utakon történt forgalomcsillapítás, pedig tudjuk, hogy az elkerülő utak önmagukban nem mindig csökkentik a városok belső forgalmát. Lehet, hogy a szóban forgó esetekben ez megtörtént, de erről semmiféle tájékoztatást nem ad a Jelentés.

A2.

„Az elektronikus útdíjszedés bevezetése a nehézgépjárművek részére”

Jelentős eredménynek tekintjük a tehergépkocsik kilométer-arányos díjának bevezetését. Ugyanakkor még mindig nem teljesültek maradéktalanul a Kormányhatározat előírásai, amelyek a következők:

„A bevezetéskor figyelembe veendő szempontok a következők:

„– A díjak kialakításánál a megtett kilométerre vetített összegben érvényesülnie kell a díjfizetés alá eső infrastruktúra teljes költségének, beleértve az építési, az üzemeltetési és fejlesztési, valamint finanszírozási költségeket.

– A díjak kialakításánál a megtett kilométerre vetített összegben érvényesülnie kell a használó és szennyező fizet elvnek. A díjat ennek megfelelően differenciálni kell a jármű tömege és azok motorjainak szennyezőanyag kibocsátása alapján is.

– Az elektronikus útdíjszedésnek mindemellett nemcsak a gyorsforgalmi utakra, hanem fokozatosan a teljes országos főúthálózatra is ki kellene terjednie.

– Lényeges, hogy az útdíjat teljes egészében a meglévő közlekedési hálózat fenntartására, felújítására, valamint a kapcsolódó szabályozás módosulása és a megmaradó források függvényében a környezetkímélőbb közlekedési módok támogatására fordítsák.”

Nem teljesült a szennyező fizet elv alapján történő differenciálás. Nem tekinthetünk ugyanis ilyen differenciálásnak egy olyan rendszert, ahol egységesen ugyanakkora díjat kell fizetni az EURO II normánál jobb tehergépkocsik után. (Megjegyezzük, hogy minden olyan európai országban, ahol létezik kilométer-arányos elektronikus útdíj, a magyarországinál sokkal komolyabb differenciálás van érvényben.)

Sajnos nem olvashatunk arról a Jelentésben, hogy a gyorsforgalmi utakra, főutakra kivetett díj a tehergépkocsik mekkora leterelődését idézi elő az alsóbbrendű (esetenként lakott területeken átvezető) utakra, és ha van ilyen, akkor milyen intézkedéseket terveznek a probléma megoldására.

A jelentés szerint (30. lap) 53 790 211 euró volt 2013-ban a nehéz tehergépkocsik PM10-kibocsátásának külső költsége. Miután ez a költség a teljes úthálózaton keletkezik, nem várható, hogy a mintegy 7000 kilométeres részhálózaton szedett külsőköltség-díj ezt teljes egészében fedezni képes. Ezen a problémán csak a teljes úthálózatra való kiterjesztés segíthet, ezért a további hatalmas veszteségek csökkentése érdekében indokolt az EU szabályozás által megengedett legnagyobb mértékű külső-költségdíj azonnali kivetése. Sokakkal egyetértésben rendkívül aggályosnak és a Kormányhatározat céljával ellentétesnek tartjuk az útdíj kiterjesztését az M0-sra és a gyorsforgalmi utak fővárosi bevezető szakaszaira.¹³ Egyes önkormányzatoktól olyan jelzések érkeztek, hogy ez az intézkedés növelte a forgalmat a települések belső útjain, így ezt is célszerű lenne megvizsgálni és szükség esetén meghozni a megfelelő intézkedéseket.

¹³ Ld. <http://www.levego.hu/hirek/2014/12/fizetos-m0-s-kesz-rafizetes>



A3.**„A városi áruszállítás ésszerűsítése — city logisztika”**

A Jelentés leírja, hogy mi történt Budapesten az elmúlt években, de semmit nem tartalmaz sem arról, hogy milyen konkrét előrelépések történtek 2015-ben. (Úgy tűnik, részben történt előrelépés azáltal, hogy javult az ellenőrzés, csökkent azoknak a tehergépkocsiknak a száma, amelyek nem fizették meg¹⁴ a behajtási díjat. Másrészt visszalépés is történt, mivel az infláció következtében reálértéken csökkent a behajtási díj, ami – szintén reálértéken számolva – alacsonyabb, mint amekkora 21 évvel ezelőtt volt.

A tekintetben, hogy a kormány mit tett a Kormányhatározat ezen pontjának megvalósítása érdekében, csak az uniós forrásokból megvalósított pályázatokat, valamint a tervezett pályázati kiírásokat említi a Jelentés, azonban még arról sem ad tájékoztatást, hogy az eddigi pályázatok eredményeként milyen fejlesztések valósultak (valósulnak) meg, és ezek mennyiben járulnak hozzá a PM10-kibocsátás csökkentéséhez.

A Jelentés nem tér ki egy olyan, a Kormányhatározatban előírt feladatra, amelyet véleményünk szerint (más országokhoz hasonlóan¹⁵) a kormánynak kell elvégeznie, nevezetesen: *„legjobb városi módszerek (»best urban practices«) közvetítése a teherfuvarozók részére a teherfuvarozás hatékonyságának növelése érdekében”*. Álláspontunk szerint a legjobb módszerek gyűjteményét mielőbb el kell készíteni és feltenni az NFM honlapjára és a pm10.kormany.hu honlapra, és az erről szóló tájékoztatást el kell juttatni az érintetteknek (fuvarozók, fuvaroztatók, önkormányzatok stb.).

A Jelentés arról sem szól, hogy hol tart az ehhez a ponthoz kapcsolódó azon feladat, amelyet a Kormány 1560/2015. (VIII. 7.) Korm. határozata a logisztikai, közúti árufuvarozási és személyszállítási vállalkozások versenyképességének növelését szolgáló intézkedésekről ír elő (*„felhívja a nemzeti fejlesztési minisztert, hogy az érintett miniszterek bevonásával, illetve a miniszterelnöki megbízottal együttműködve a közúti árufuvarozás környezetterhelésének csökkentése érdekében dolgozza ki a city-logisztika rendszer kialakításának és fejlesztésének koncepcióját”).*

A4.**4/1. „Környezetterheléssel arányos besorolási rendszer”**

A Jelentés megállapítja: *„A szakminisztérium megbízásából elkészült az a tanulmány, mely rögzíti az alapelveket. Ezen túl még számos olyan nyitott kérdés maradt, amely mélyreható – közgazdasági számításokat sem nélkülöző - további elemzéseket igényel. A gépjárművek környezetvédelmi besorolási rendszerének megváltoztatásához szükséges továbbá, hogy az alapelvek és a leendő alkalmazási körök pontosan definiálásra kerüljenek.”* Szinte szó szerint ugyanezeket a mondatokat olvashattuk Dr. Fazekas Sándor miniszter fentebb említett, közel két évvel ezelőtt kelt levelében, és pontosan szó szerint olvashattuk a 2014. évi jelentésben. Mindebből azt a következtetést vonhatjuk le, hogy ezen a téren a kormányzat semmit nem tett 2015-ben. Ez azért is érthetetlen, mert az elemzések elkészítésének, javaslatok kidolgozásának költsége elenyésző.

Jelentés leírja, hogy kedvező változások történtek a személygépkocsik adóztatása tekintetében. Úgy véljük azonban, hogy ezek a lehetőségek még koránt sincsenek teljes mértékben kihasználva. Jóval magasabb adót kellene kivetni a nagyfogyasztású, illetve különösen szennyező gépkocsikra.

¹⁴ Ld. <http://www.levego.hu/kapcsolodo-anyagok/a-teherautosok-80-szazaleka-valoban-csal-budapesten>

¹⁵ Ld. Korommentes városok, 15-16. oldal,

<http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/korommenteslevegot0919.pdf>



A4**4/2. „A környezetvédelmi felülvizsgálat rendszerének áttekintése”**

A környezetvédelmi felülvizsgálat jelenlegi rendszere korábban sem volt kielégítő, azonban az időszaki műszaki vizsgálatba történt beépítése után még számottevően romlott is (erre a Jelentés is utal). A mai technológia 2006-ban került kidolgozásra és 2008-ban vezették be. Tehát egy 9 éves technológia van használatban, miközben a járműtechnika rohamosan fejlődött. A Nemzeti Közlekedési Hatóság közúti ellenőrzést végző gépkocsijai több mint 10 éves műszerekkel, 5-8 éves számítógépekkel vannak ellátva. Ráadásul az ellenőrzési rendszert 2010-ben lebutították, ami jelentősen tovább rontotta a helyzetet. Azt, hogy a rendszer technológiailag elavult, korszerűtlen, mérések is igazolják.¹⁶

Álláspontunk szerint halaszthatatlan a vizsgálóállomások helyzetének rendezése is. Ezt támasztja alá a Gépjármű Vizsgálóállomások Országos Egyesületének 2013. május 8-i levele¹⁷ Schváb Zoltán közlekedési államtitkár részére, és amely tudomásunk szerint még mindig időszerű.

A Jelentés megállapítja: *„Előkészítés alatt áll – az egyablakos rendszer előnyeit megtartva – integrált rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat-, a közúti környezetvédelmi ellenőrzés-, a korszerű hajtások környezetvédelmi vizsgálatának fejlesztésére vonatkozó kutatás, amelyet a Közlekedéstudományi Intézet megbízásával és a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai közreműködésével végez az NFM.”* Ugyanezt olvashattuk a 2014. évi jelentésben is.

A Kormányhatározat előírja, hogy a jelenlegi statikus ellenőrzési rendszert ki kell egészíteni egy olyanal, amely a forgalomban ellenőrzi rendszeresen és szűrőpróbaszerűen a gépkocsik gyári paramétereinek teljesítését. Egy ilyen tervről már a Dr. Szili Katalin országgyűlési képviselő asszonynak küldött levél is említést tesz: *„A környezetvédelmi felülvizsgálattal kapcsolatban további fontos tervezett fejlesztési irány a közúti ellenőrzések fejlesztése, ahol egy merőben új, nagyon korszerű technológia (Remote Emission Technology) alkalmazásával évi akár 2 millió gépkocsi véletlenszerű ellenőrzésére alkalmas technológia bevezetését tervezzük.”* A Jelentés pedig a következőket tartalmazza erről: *„2015-ben vizsgálat készült a gépjárművek közúti ellenőrzésére alkalmazható korszerű technológiákról, amely kimutatta, hogy leghatékonyabb eljárás a táv-emisszió mérés, illetve európai módszer szerint az OBD informatikai felhasználásával történő leállítós közúti ellenőrzés. Ez az egyik leghatékonyabb eszköz a közlekedés levegőszennyezésének, különösen PM10 szennyezésének csökkentésére.”* Tehát a Jelentés arra a következtetésre jutott, amit az említett miniszteri levél már két évvel ezelőtt megállapított. Ez aligha tekinthető komoly előrelépésnek.

A5.**„A környezetkímélő vezetési szemlélet elterjesztése és a környezettudatos járművezetés (ökovezetés) képzés lehetővé tétele hivatásos és nem hivatásos vezetők részére”**

A Jelentésnek ez a pontja is sajnos nagyrészt szó szerint ismétli azt, amit a 2014. évi Jelentés tartalmazott.

A Jelentésben leírt eredmények ugyan elismerésre méltók, azonban álláspontunk szerint messze elmaradnak a szükségéstől és a lehetőségektől. Ez azért is érthetetlen, mert ezen a téren nincs szükség milliárdos befektetésekre, hiszen már néhány százmillió forint ráfordítással is jelentős eredmények érhetőek el. Sőt, ha az ökovezetés-képzést jogszabállyal kötelezővé tennék a hivatásos gépjárművezetők részére, valamint kötelezően beépítenék

¹⁶ Ld. <http://zoldkartya-auto.hu/akciok/akcio2013/13pentek.html>, különösen az utolsó ábra..

¹⁷ <http://gvoe.hu/hirek/2917,nyilt-level-schvab-zoltan-allamtitkar-reszere.html>



minden gépjárművezetői tanfolyamba, akkor ez piaci alapon is tudna működni viszonylag alacsony állami ráfordítás mellett.

Érdeemes lett volna a Jelentésnek azt is, hogy ma már léteznek olyan elektronikai rendszerek, amelyek folyamatos visszajelzést adnak a gépjármű vezetőjének arról, hogy mennyire környezetbarát a vezetési stílusa, és ennek segítségével környezeti szempontból akár állandóan optimális módon vezetheti a járművet. Erre is célszerű lenne felhívni az érintettek figyelmét – annál is inkább, mert a KTI Zöld Autó Központja (bár egyelőre csak kísérleti jelleggel) már használ ilyen eszközt.

Itt is megemlítjük a lakosság környezettudatos szemléletének jelentőségét. Nem ritka, hogy a gépkocsiban várakozók, taxisok járatják a motort hűtés, melegítés céljából. Szűk utcákban, szélcsendes, ködös időben ez különösen szennyező hatású. A környezettudatosabb tagállamokban ez elképzelhetetlen az ott élők erőteljes tiltakozása miatt. A járművezetési képzéseken erre is szükséges kitérni.

A6

6/1. „Autóbuszcseré program”

Üdvözlendők Jelentésben leírt azon autóbuszcserék, amelyek során az elavult járműveket valóban korszerűekre cserélték le.

Sajnos az értékelést nehezítik a Jelentésben előforduló hiányosságok, pontatlanságok. Például a Jelentés számos esetben nem ad tájékoztatást arról, milyen buszokat cserélték le, és mikor történt a lecserélés. A felsorolásokból úgy tűnik, hogy ezek egy részét egy az egyben az előző évi Jelentésből másolták át, esetenként még a szükséges frissítéseket sem végezve el. (Erre utal ez a mondat is: „Az új járművekkel elsősorban a Budapest elővárosi forgalomban találkozhatnak az utasok 2014 elejétől.”) A legnagyobb hiányosságot pedig abban látjuk, hogy a Jelentés nem tér ki arra: milyen terveket készítettek elő 2015-ben a buszcseré folytatására az elkövetkező években. Így nem kapunk tájékoztatást arról, hogy milyen ütemezésben fogják korszerűsíteni a Volán társaságok buszait, sem pedig arról, hogy az állam milyen segítséget és milyen ütemezésben nyújt majd a városi közlekedési vállalatoknak a buszaik lecserélésére. Úgy véljük, hogy a Jelentésben a 2015-ben végzett tervezési munkákról is be kell számolni, hiszen ezek is az ehhez az évhez tartozó tevékenységek.

Úgy tűnik, idejétmúlt a Kormányhatározatban szereplő következő állítás: „a hazai autóbusz állomány meghatározó részét teszik ki azok a korszerűtlen járművek, amelyek esetében sem részecskeszűrő felszerelésére, sem pedig motorcserére nincs lehetőség.” Bár a tényleges megoldást valóban a régi autóbuszok EURO VI-os vagy annál jobb buszokra történő lecserélése jelenti, értesüléseink szerint lehetséges részecskeszűrő felszerelése a legrégebbi autóbuszokra is. Erről tanúskodik a több médiában is megjelent honlaphír¹⁸, valamint Lázár János miniszter vonatkozó levele¹⁹. Mindez indokolja részecskeszűrők felszerelését minden olyan régi buszra, amely előreláthatólag még legalább két évig üzemelni fog.

A Kormányhatározat szerint „Komoly környezeti problémát jelentenek elsősorban a fővárosban a városnéző és turistabuszok, amelyek többsége szintén a korszerűtlen környezetvédelmi osztályba tartozik.” A Jelentés erről többek között ezt írja: Budapesti Közlekedési Központnál (BKK Zrt.) előkészítés alatt áll az a Fővárosi Önkormányzati rendeletet, amely ezt a kérdést fogja szabályozni.” A 2014. évi jelentésben ezt olvashattuk: „A

¹⁸ Ld. például: Katalizátort fejlesztett buszoknak egy magyar cég, <http://www.autopro.hu/trend/Katalizator-fejlesztett-buszoknak-egy-magyar-ceg/17196/>, 2015.12.04.

¹⁹ https://www.levego.hu/sites/default/files/nec_fazekas_sandornak_20160218_0.pdf (ld. a levél mellékletét!)



Budapesti Közlekedési Központ (BKK Zrt.) most készíti elő azt a Fővárosi Önkormányzati rendeletet, amely ezt a kérdéskört lesz hivatott szabályozni 2015. január 1.-től. Ekkortól lépnek majd hatályba a külső megjelenésre, környezetvédelmi besorolásra és egyéb műszaki feltételekre vonatkozó előírások, amelyek nélkül nem vehetnek majd részt a szolgáltatásban.” Úgy tűnik, most már a rendelet elfogadásának időpontját sem merik előre jelezni.

Érthetetlen, hogy a Jelentés előrehaladásként említi, hogy a Fővárosi Önkormányzat elavult, **használt** EURO III kategóriájú autóbuszokat vásárol, mikor **új** autóbusz EURO VI besorolás alatt nem is kerülhet forgalomba az Európai Unióban, Az ilyen járművek beszerzése nem csökkenti érdemben a PM10-emissziót, legfeljebb ha forgalomba állítás előtt korszerű részecskeszűrővel szerelik föl.

A6

6/2. „Nehézgépjárművek és egyéb gépek utólagos felszerelése részecskeszűrővel”

A Kormányhatározat a következőket írja elő:

„– meg kell határozni a részecskeszűrővel történő felszerelésre alkalmas gépjárművek műszaki szempontok szerinti kategóriáit és az egyes kategóriákba tartozó gépjárművek számát;

– meg kell határozni az egyes gépjármű kategóriák esetében az alkalmazott eszközökre vonatkozó műszaki követelményeket, beleértve az üzemeltetésre és karbantartásra vonatkozó követelményeket is;

– ki kell alakítani az alkalmazáshoz szükséges vizsgálati eljárásokat, azok menetét és a kapcsolódó intézményrendszert;

– elő kell készíteni a részecskeszűrők alkalmazásának kiterjesztését vasúti vontató járművekre, belvízi hajókra és építőipari gépekre is;

– a környezetvédelmi engedélyezési eljárásokban a részecskeszennyezés elfogadható határértékeként elő kell írni az EURO V besorolásnak megfelelő PM10 szennyezési határt az elérhető legjobb technika elvének megfelelően;

– ki kell dolgozni a részecskeszűrők felszerelését ösztönző rendszereket.”

A Jelentés ezen pontja egy meglehetősen homályos félmondattal kezdődik: „A részecskeszűrők utólagos felszerelését elősegítő rendszer kialakítás alatt áll...” Semmit nem tudunk meg arról, hogy milyen rendszerről van szó, miként segíti majd a részecskeszűrők utólagos felszerelését, ki végzi a feladatot, mikorra várható az elkészülte.

A Jelentésben ezt is olvashatjuk: „A Földművelésügyi Minisztérium 2014. év végén támogatási szerződést kötött a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársasággal „BKV buszok ellátása üzemanyagfogyasztást és szennyezőanyag-kibocsátást mérő- és visszajelző eszközökkel, annakísérleti vizsgálata” tárgyban. A támogatás mértéke 7 millió Ft volt. AVL Ditest Smoke 2000 mérőműszerrel vizsgálták a különböző EURO besorolású motorokkal felszerelt autóbuszok kipufogógázainak részecske tartalmát. A mérőműszer alkalmazása a magasabb (EURO III vagy annál nagyobb) besorolású motorral rendelkező autóbuszoknál volt vizsgálható. Beszerelésre került az autóbuszokba továbbá egy a járművezetői munkát támogató, visszajelző és üzemanyag fogyasztás csökkenést segítő rendszer 5 db autóbuszba. A rövid idejű kísérlet keretében vizsgálták a rendszer alkalmazásának az üzemanyag fogyasztás csökkenésére kiható eredményét.” Érdemes lett volna leírni a kísérlet eredményét, valamint azt, hogy a rendszert érdemes-e széles körben alkalmazni, és ha igen, ennek melyek a feltételei, és kíván-e kormányzat ehhez bármilyen segítséget nyújtani.



Kötelezővé kell tenni – egy nem túl hosszú türelmi idővel – részecskeszűrők felszerelését az építőipari és egyéb olyan gépekre, amelyek PM10-kibocsátása jelentős (ahogy ezt például Svájcban tették).

Itt említenénk meg, hogy a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátását a jármű megfelelő színvonalú karbantartással is lehet csökkenteni. Sok esetben ezen a téren is komoly hiányosságok tapasztalhatók, amit ellenőrzéssel és felvilágosítással lehetne felszámolni.

A7

A közutakra kerülő és a közutakon leülepedett por mennyiségének csökkentése

A Jelentés megállapítja: *„Előkészítés alatt áll az országos és a helyi közutakra vonatkozó jogszabályok követelményeit érintő minimumkövetelmények létrehozása (a tisztítási ciklusidők gyakorlati igényekhez való tökéletesebb illesztése, a ciklusidők helyett a megkövetelt tisztasági állapot definiálása a jogszabályokban).”*

Ez a bekezdés már a 2014. évi jelentésben benne van, miközben különösen a nyári, száraz időszakokban egyre nagyobb problémát okoz a városokban a járművek által fölvert por. (Budapesten ráadásul a villamosvágányra tévedő járművek kifejezetten porfelhőt húznak magukkal.) Ezért ezen jogszabályi változtatások késedelme évente sok ezer ember egészségét és életét sodorja veszélybe.

A8

8/1. ITS rendszerek fejlesztése

A Jelentés ezen pontja számos fejlesztést sorol fel, de a több esetben nem derül ki az olvasó számára, hogy ezek milyen szakaszban vannak: megvalósultak-e, folyamatban van-e a megvalósításuk, vagy egyelőre csak tervek. A Jelentés felsorol több olyan beruházást is, amelyek 2014-ben befejeződtek. Ezek esetében inkább arról kellene szólnia a Jelentésnek, hogy ezek milyen hatékonysággal működnek, mennyire segítik elő a kitűzött célt, a PM10-kibocsátás csökkentését.

Annak ellenére, hogy a telekocsirendszerek örvendetesen növelni képesek az egy személygépkocsira eső utasok számát (ami Magyarországon az 1,3-1,4 körül van), és így az egy utasra eső PM10-kibocsátást, ezek semmilyen kormányzati vagy önkormányzati támogatást nem kapnak. Pedig az ITS rendszerek elterjesztésébe, támogatásába ez is beletartozna. Ráadásul úgy néz ki, hogy a kormány kifejezetten utasellenes álláspontot foglal el a közösségi személyszállítás egy formájával kapcsolatban, aminek Magyarországon az Uber az első képviselője. Ahelyett, hogy támogatná ezt a szolgáltatást, megpróbálja benyomni egy másik kategóriába, a taxisolgáltatásba, korlátozva ezzel a felhasználók érdekeit szolgáló ár- és szolgáltatási versenyt. (Természetesen a vonatkozó adózási és környezetvédelmi előírásokat ugyanúgy érvényesíteni kell az Uberre, mint a taxisokra).

Érthetetlen, hogy miközben a kormányzat szorgalmazza a villanyautók ingyen parkolhatását, aközben nem biztosítja ezt a kedvezményt a közautóra (autómegosztásra) és a telekocsitalálkozási pontokra, ahol a városok központjából a külvárosokba illetve az agglomerációba 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

telekocsis találkozási pontok kijelölése. Mindez nem kíván jelentős befektetést, és gyors eredményt hozhat.

A8

8/2. „Közforgalmú közlekedés előnyben részesítése külön forgalmi sávokkal”

A Jelentés általánosságokban leírja az intézkedés – már jól ismert – előnyeit. Semmit nem tartalmaz arról, hogy 2015-ben konkrétan milyen előrelépés történt ezen a téren, és arról sem, hogy a kormány mit tett az ilyen intézkedések elősegítésére.

A kormánynak ösztönöznie kellene a városi önkormányzatokat, hogy átfogó programot készítsenek a tömegközlekedés forgalmi előnyben részesítésére (a fenntartható közlekedési tervük részeként), és ne csak egyedi, „ad hoc” beruházásokra kerüljön sor. Ehhez a kormánynak szakmai támogatást kellene adnia (útmutatók stb.). Ráadásul sajnálatos módon az anyag említi ilyen sávok megszüntetését is Budapesten. Úgy tűnik szükség volna egy olyan rendeletre, amely bizonyos kritériumok – például a napi gépkocsiegységszám, a közösségi közlekedési járatok száma, a menetrend tarthatósága stb. – alapján kötelezővé teszi buszsáv kijelölését a közútkezelő számára.

A9

„A nem motorizált közlekedési módok népszerűsítése”

A Jelentés érzékelteti, hogy az elmúlt években szinte robbanásszerű fejlődés figyelhető meg a kerékpározás terén. Ugyanakkor ez elsősorban a civileknek és az önkormányzatoknak köszönhető. A kormányzati népszerűsítés messze elmarad a szükségéstől és a lehetőségtől.

A nem motorizált közlekedéshez tartozik a gyalogos közlekedés. Ennek feltételeinek javításában jelentős előrelépések történtek számos településen. A Jelentésnek ez a pontja viszont a gyalogos közlekedést egyáltalán nem említi.

A10.

„A nehéz tehergépjárművek forgalom-korlátozásának szigorítása”

A Kormányhatározat a következő feladatokat irányozza elő: *„A hétvégi nehéz tehergépkocsi forgalom korlátozásának komoly környezetvédelmi előnyei vannak. A szabályozás az évek során folyamatosan enyhült, amely rontott a hatékonyságán. Ezért át kell tekinteni a hatályos szabályozást, ugyanolyan szigorú intézkedéseket megfogalmazva mind a hazai, mind a nemzetközi fuvarozókra. Mindemellett át kell tekinteni a települések rendelkezésére álló, a nehéz tehergépkocsi forgalom szigorú korlátozására vonatkozó feltételrendszert.”* A Jelentés viszont nem erről szól, hanem a külsőköltség bevezetéséről. Ez utóbbi szintén rendkívül fontos, de nem erről szól Kormányhatározat ezen pontja.

Örvendetes, hogy tanulmány készült a tehergépkocsik külsőköltség-díja bevezetésének lehetőségeiről, valamint az e téren elvégzendő feladatokról. A Jelentés azonban hallgat arról, hogy mikor, milyen ütemezésben fogják elvégezni ezeket a feladatokat.



A11.**„A vasúti és a kombinált áruszállítás fejlesztése és támogatása”**

A Jelentés megállapítja: „A »vasúti és a kombinált áruszállítás fejlesztése és támogatása« keretében az ún. szórt vagonos forgalom fenntartására a jelenlegi menetrendi évben a vasúti pályahálózat működtetésének költségtérítésén belül a MÁV Zrt-nek és GYSEV Zrt-nek a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium maximum 4,1 milliárd Ft támogatást tervez nyújtani. A támogatás mértéke az igénybevételtől/felhasználástól függ. A szórt vagonos vasúti forgalom támogatásának forrása a központi költségvetés XVII. Nemzeti Fejlesztési Minisztérium fejezetében »A vasúti pályahálózat működtetésének költségtérítése« sor. A támogatás segítségével a GYSEV és a MÁV olcsóbb díjakon tudja nyújtani a szórt vagonos vagy egykocsis vasúti teherforgalom működtetéséhez szükséges tolatási szolgáltatásokat (pl. személyzet, tolatójármű) az árufuvarozó vasúttársaságoknak.” Ezt a tényt örvendetesnek tartjuk. (Reméljük, hogy ez a szöveg nem tévedésből került a Jelentésbe, mivel szó szerint megegyezik a 2014. évi jelentésben írtakkal.) Ugyanakkor fontos lett volna megírni azt is, hogy az intézkedések hatására mennyire veszik igénybe a vasúttársaságok ezt a támogatást, mennyivel nőtt 2015-ben a szórt vagonos fuvarok száma az előző évekhez képest.

A tehergépkocsik útdíjának bevezetése javította a vasúti, illetve kombinált áruszállítás versenyképességét, azonban ez nem elegendő. Ezt a támasztja alá a Nemzeti Közlekedési Stratégia 2013. évi helyzetelemzése is, melynek 22. lapján ez olvasható:

„Magyarországon a kombinált forgalom részesedése elmarad a térségben és Nyugat-Európában tapasztalhatótól. A magyar intermodális szállítási forgalom vasúti szállítási ágazaton belüli részaránya alig éri el a 10-13%-ot, miközben ez az arány a nyugat-európai országokban 20-25%. A hazai intermodális szállítás közötti szembeni versenyhátrányának egyik oka, hogy a hazai vasúti infrastruktúra használatának díja a legmagasabbak között van Európában. ... Az intermodális szállítási láncok kialakulásának a piaci lehetősége alacsony, a városi áruszállításban a city logisztika eszközei nem terjedtek el. ... „Az európai fejlődési tendenciákra alapuló forgalmi előrebecslések a kombinált forgalom további növekedését jelzik, amihez azonban a szükséges fejlesztések megvalósítása elengedhetetlen, hiszen egyes relációkban és egyes időszakokban már jelenleg is kapacitáshiány mutatkozik mind a fuvarszköz, mind pedig a terminál-infrastruktúra terén.”

Tehát fejlesztésekre van szükség ahhoz, hogy ezt az előnyt kihasználva a teherszállításban nőjön a környezetbarát vasúti és a kombinált szállítás aránya. Ezért üdvözlendőek a Jelentésben felsorolt vasúti fejlesztések.

A vasúti szállítás PM10-kibocsátásának csökkentését segítené elő a dízelmozdonyok felszerelése részecskeszűrővel. A MÁV korábban már egy mozdonyra felszerelt ilyen eszközt²⁰, ezt a programot célszerű lenne folytatni.

A12.**„Munkahelyi közlekedési tervek kialakítása”**

Üdvözljük, hogy a kormányzat mintaprojekteket valósított meg a munkahelyi közlekedési terv megvalósítása terén. Ugyanakkor sajnálatosnak tartjuk, hogy ezeket a projekteket titokként kezelik (legalábbis mi sehol nem bukkantuk a leírásukra, az eredmények

²⁰ Ld. „M47 sorozatú dízelmozdony károsanyag kibocsátásának csökkentése részecskeszűrő berendezés felszerelésével”, Vasútépészet 2011/2, http://vasutgepeszet.hu/wp-content/uploads/2011/07/201102_15-23_vegl.pdf, <http://imex.filtertechnika.hu/hirek/olvas/2011-08-04-vasutgepeszet-2011-2>



ismertetésére). Pedig egy mintaprojektnek csak akkor van hatása, ha azt mások is megismerik, az eredményeiket felhasználják. Szükségesnek tartjuk ezt szaktanácsadási lehetőségekkel, kedvezményekkel is ösztönözni (erre külföldön számos jó példa található²¹).

A13.

„Hivatali személygépkocsi használat elszámolásának környezetvédelmi szempontú átalakítása”

A hivatali személygépkocsi-használat átalakítása az egyik olyan lehetséges intézkedés, amellyel jelentősen csökkenthető a légszennyezés. Erről már számos alkalommal tájékoztattuk a kormányt.²² Ennek fényében elfogadhatatlannak tartjuk, hogy ezt a feladatot a Jelentés lezártnak jelöli meg.

A14.

„Parkolási rendszerek”

A kormánynak ezen a téren három feladata lenne: (1) tudatformálás, (2) jogszabályi változtatások, (3) pénzügyi ösztönzés. Ezekkel az intézkedésekkel a kormányzat számottevően hozzájárulhatna a PM10-szennyezés csökkentéséhez, ezért érthetetlen, amit a Jelentés megállapít: „*Jelenleg nem aktivizált intézkedés.*”

A15

15/1. „Elektromos üzemű járművek bevezetése”

A Jelentésben szereplő következő szöveg jól mutatja, hogy mennyire gondatlanul, a 2014. évi jelentés egy részének átmásolásával történt a Jelentős összeállítás: „*Kidolgozás alatt áll az Európai Parlament és a Tanács irányelve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről, amely a Bizottság által előterjesztett változatában Magyarország számára előírná...*” Ez az irányelv ugyanis már rég megszületett: Az európai parlament és a tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről.²³

Álláspontunk szerint az elmúlt évben fontos előrelépések történtek Magyarországon az elektromobilitás elterjesztése irányában, amit a Jelentés is részletesen leír. (Bár egyes tervezett intézkedések környezetvédelmi szempontból megkérdőjelezhetőek, például a buszsávok használatának engedélyezése vagy a villanyautók cégautó adójának elengedése.)

Ugyanakkor szükségesnek tartjuk, hogy a kormányzat elősegítse a villanymeghajtású kétkerekű járművek elterjedését itthon is, annál is inkább, mert ez már világtendencia. (Kína útjain például már több mint 200 millió elektromos kerékpár fut, Németországban pedig már 2 millió.)

Mind az egyéni mobilitás terén, mind pedig az áruszállítás terén a leginkább költséghatékony és jelentős PM10-kibocsátáscsökkentési potenciált tartalmazó alternatíva az elektromos rásegítés alkalmazása a kerékpároknál és a teherszállító kerékpároknál (könnyű elektromos jármű, kejk).

²¹ Ld. például itt: <http://www.levego.hu/munkahelyi-kozlekedes>

²² Ld. például: http://www.levego.hu/sites/default/files/adojavaslatok_110906.pdf (1. pont)

²³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0094&qid=1455785835209&from=EN>



Amennyiben a biciklin van elektromos hajtás, ezzel olyan személyek is kerékpárra ültethetők, akik egyébként nem eléggé fogékonyak vagy más okból alkalmatlanok a kerékpározásra, vagy a helyzetük miatt nem lehetséges az (idősek, nők, üzleti tárgyalásra igyekvők, dombos vidékeken közlekedők stb.). A pedelecek valós alternatívát nyújtanak nagyobb távú ingázásnál is (10-30 km) a személygépkocsival szemben.

A városi csomagszállítások akár harmada is kiváltható elektromos rásegítésű teherkerékpárokkal, ezt a Hajtás Pajtás és a GLS futárszolgálat Budapesten bevezetett mintaprogramjának²⁴ sikeressége mutatja. Az elektromos rásegítésű teherkerékpárokkal a városi autózások jelentős része kiváltható (nagybevásárlás); például Hollandiában, Utrechtben működik ilyen rendszer²⁵: egy euróért kölcsönözhető a járművek.

Egy átlagos villanyautó támogatási igényéből²⁶ akár 10 pedelec kerékpár vásárlása is ösztönözhető. Ráadásul az utaskilométerre eső elektromos áramigény is töredéke az villanyautóénak, így végső soron erőművi PM10-kibocsátás is megtakarítható, amennyiben a pedelec terjed el az elektromos autóval szemben.

Az elektromos kerékpárok sikeresen alkalmazhatók a közkerékpár rendszereknél is.²⁷

Sem az elektromos meghajtású teherkerékpárokról, sem az elektromos közkerékpár-rendszerekről nem tesz említést a jelentés annak ellenére, hogy – amint a fenti példák mutatják – ezek helyenként már Magyarországon is sikeresen működnek.

Az elektromos kétkerekű járművek hazai elterjesztését véleményünk szerint jelentős mértékben elősegítené, amennyiben a segédmotoros kerékpárokat is kötelező lenne rendszámmal ellátni, és a szennyezőanyag-kibocsátásuk alapján erősen differenciáltan megadóztatni. Továbbá szükségesnek tartjuk a legsúlyosabban szennyező robogótípusok fokozatos kitiltását a lakott területekről és az üdülőövezetekből. (A világ számos településen hoztak már ilyen intézkedéseket.) Mindez azért is fontos lenne, mert a robogók számarányukat sokszorososan meghaladó mértékben szennyezik a levegőt, rendkívüli mértékű a PM10-kibocsátásuk.²⁸ Ugyanakkor megdöbbentőnek és elfogadhatatlannak tartjuk, hogy – a Kormányhatározat céljával is ellentétesen – a Belügyminisztérium jelentős támogatást nyújt fiataloknak ahhoz, hogy minél többen közlekedjenek segédmotoros kerékpárokkal (a „Sulimoped” program keretében).

B2

„A bányászat PM10 szennyezésének feltárása és a tevékenység bevonása a kötelező adatszolgáltatási rendszerbe”

Az importfüggőség csökkentése érdekében új szénbányák megnyitását tervezik, továbbá máris hatalmas és növekvő mennyiségű lignitet és más, magas kén- és hamutartalmú szenet bányásznak lakossági tüzelőanyag céljára. Ez nemcsak a Kormányhatározat céljaival, hanem az Európai Unió energiapolitikájával, a klímakatasztrófa megelőzéséhez szükséges erőfeszítések irányával is éppen ellentétes.

A lignit és más, magas kén- és hamutartalmú tüzelőanyagok lakossági felhasználását azonnali hatállyal be kell tiltani. (Örülünk, hogy elkészült az erre vonatkozó kormányrendelet tervezete, és reméljük, hogy a rendelet mielőbb hatályba lép.) Rendkívül

²⁴ <http://hajtaspajtas.hu/blog/gls-hajtas-pajtas-oesszefogas-a-kipufogogazmentes-csomagszallitasert>

²⁵ <https://bicycledutch.wordpress.com/2015/11/03/coeur-bike-utrecht-a-cargo-bike-tour/>

²⁶ http://index.hu/gazdasag/2016/08/04/tobb_millios_tamogatast_kaphatnak_az_elektromos_autot_valasztok/

²⁷ Ld. <http://citybike.hu/kaposvar/>, http://hvg.hu/itthon/20151027_kaposvaron_is_van_mar_kozbringa

²⁸ Ld. például: Brutálisan szennyezik a városi levegőt a robogók, 2014. május 26., http://hvg.hu/gazdasag/20140526_Brutalisan_szennyezik_a_varosi_levegot



sürgető a betiltás, amellyel kapcsolatban történtek ugyan kezdeti lépések, azonban a folyamat leállt.

Szükséges továbbá előírni, hogy a bányászatban használt erőgépek és szállítóeszközök a legjobb elérhető technikának feleljenek meg.

A Jelentés rögzíti: „Elkészült a bányászati eljárások porkibocsátásának meghatározására szolgáló, méréseken és számításokon alapuló tanulmány, amely felméri az egyes bányászati tevékenység típusokat, definiálja a porkibocsátás meghatározásának módszertanát. A 7 laboratóriummal rendelkező környezetvédelmi és természetvédelmi felügyelőség mindegyike más-más típusú bánya tekintetében vizsgálta meg a bányászati és az ahhoz kapcsolódó járulékos tevékenységek porkibocsátását (18 M Ft).” Ez az állítás itt megtévesztő, mivel azt a képzetet kelti, hogy ezeket a feladatokat 2015-ben végezték el, miközben szóról szóra ez a szöveg szerepelt a 2014. évi jelentésben is. Sajnálattal kell megállapítanunk azt is, hogy kérésünk ellenére a mai napig nem hozták nyilvánosságra sem a tanulmányt, sem azt, hogy milyen konkrét eredményre jutottak a felügyelőségek.

C

„A mezőgazdasági tevékenységek porkibocsátásának csökkentése”

Örvendetes, hogy elkészültek a tanulmányok, amelyek alapján érdemi intézkedéseket lehet hozni a mezőgazdasági tevékenységek PM10-kibocsátásának csökkentésére. Ugyanakkor a Jelentésből nem derül ki, hogy ezek közül milyen intézkedéseket és milyen ütemezésben fog megvalósítani a kormányzat.

Számos jogszabály engedélyezi meghatározott feltételek mellett a tarló, nád, vágástéri hulladék égetését. Mindegyik esetre rendelkezésre áll alternatíva, az elérhető legjobb technológia a hulladék kezelésére, ezért az égetést be kell tiltani. Erre vonatkozóan a Levegő Munkacsoport már konkrét, szövegszerű javaslatot juttatott el a VM (FM) részére.²⁹

D1

„A kerti hulladékégetés tiltása és a házi komposztálás rendszerének kiépítése”

A Jelentésből megállapítható, hogy még mindig nem történt meg a kerti hulladékok mindenfajta égetésének a betiltása – annak ellenére, hogy ezt a Kormányhatározat kifejezetten előírja.

Ezzel párhuzamosan komoly szemléletformálás is szükséges, amiben szintén nem látunk érdemi előrelépést.

Az avar és kerti hulladék égetését Budapesten 2011. december 1. óta rendelet tiltja, és nem okozott komoly fennakadást az itt élők számára annak ellenére, hogy a város nagy területein kertes házak találhatók. Az illegális avarégetések száma pedig minimális.

A Levegő Munkacsoport mérései alapján Gödön is jelentősen korlátozták az avarégetést, a szennyezés az év legkritikusabb időszakában teljesen megszűnt, a kerti hulladékok kezelését sikeresen megoldották (lakossági komposztálás, zöldhulladék elszállítás és központi komposztálás).³⁰ Ez a két példa is mutatja, hogy az országos tiltásnak nincs akadálya.

Határozottan fel kell lépni az illegális égetések ellen. Erre vonatkozóan a Levegő Munkacsoport részletes javaslatokat³¹ dolgozott ki és juttatott el a VM (FM) részére. A házi

²⁹ https://www.levego.hu/sites/default/files/egetes_eredetu_legszennyezes_program_v_1.5.pdf

³⁰ <https://www.levego.hu/hirek/2015/11/azonnal-betiltottak-az-avaregetest-a-levego-munkacsoport-meresei-nyoman>

³¹ Uo.



komposztálás a sűrűn beépített nagyvárosi környezet kivételével szinte mindenütt megoldható lenne. Hatékony szemléletformálással és anyagi ösztönzéssel – differenciált hulladék begyűjtési díjakon keresztül – kellene a házi komposztálást elterjeszteni. Ezzel a hulladékok szállítása és kezelési költsége is csökkenne, továbbá a lakosság aktív, környezettudatos magatartása is javulna.

D2

„A távfűtés versenyképességének javítása, a lakossági tüzelőberendezések által okozott szennyezés csökkentése”

és

E

„A 140 KW bemenő hőteljesítmény alatti tüzelőberendezések kibocsátásának csökkentése”

Joggal állapítja meg a Jelentés, hogy az épületek energiahatékonyágát javító beavatkozások a fűtési eredetű emissziók csökkentését eredményezik: a kisebb energiaigényű épületek kevesebb emissziót okoznak. A korrektség kedvéért azonban meg kell jegyezni, hogy a Jelentésben ismertetett tíz programból többnek egyáltalán nincs (lámpacsere, háztartásigépcsere) vagy nagyon csekély a hatása (panelprogram, napkollektor program) a PM10-emisszióra. Az épületkorszerűsítések kétségtelenül pozitív, de szerény hatását észrevehetetlenné teszi a Jelentésben is ismertetett trend, mely szerint a lakosság körében terjed a szilárd tüzelés, és nem csak tiszta fát, de szenet és szemetet is tüzelnek. A Levegő Munkacsoport vizsgálatai azt a megdöbbentő jelenséget tárták fel, hogy a lakossági szilárdtüzelés miatt sok esetben a hegyvidéki falvak levegőminősége rosszabb, mint a budapesti belvárosé.

A Jelentés helyesen határozza meg a stratégiákat:

- az egyedi fűtés helyett a távfűtést kell előnyben részesíteni és
- ahol egyedi szilárdtüzelést folytatnak, ott csökkenteni kell a tüzelőberendezések emisszióját.

A Jelentés D2 fejezetében a távfűtés versenyképességével kapcsolatban előadott helyzet-elemzéssel teljes mértékben egyetértünk. Ugyanakkor sajnálattal állapítjuk meg, hogy a távfűtés a rendszerváltás óta defenzívában van, és a legnagyobb eredmény, hogy a piac zsugorodását sikerült lassítani. Bár kívánatosnak tartanánk, de reálisan nem számítunk arra, hogy a távfűtés rövid- vagy középtávon a PM10 stratégia működő eleme lehetne. Néhány ezt alá-támasztó érv:

- A távhő fokozott komfortot nyújtó szolgáltatás, ennek megfelelően nem olcsó. A rezsicsökkentett gázzal szemben a végfelhasználói költség tekintetében nem versenyképes.
- A hazai fogyasztók a távfűtés által nyújtott többlet kényelmi és környezetvédelmi szolgáltatásokért általában nem hajlandók fizetni.
- Történelmi okokra visszavezethetően rossz a távfűtés megítélése.
- A meglévő fogyasztói körben végrehajtott épületenergetikai programok csökkentik az értékesíthető hőenergia mennyiségét, ezzel tovább rontják a távhő rendszerek hatékonyságát.

A fenti okok miatt csak a legkritikább esetben lehet arra számítani, hogy távfűtéssel kiváltsanak egyedi vagy központi fűtéseket, illetve hogy új létesítményeket távhőre terveznek. A legtöbb hőszolgáltató fel tud mutatni egy-egy sikertörténetet, de országos összesítésben az új fogyasztók száma elenyésző.



Természetesen az erőfeszítéseket tovább kell folytatni, és a Levegő Munkacsoport ezeket támogatja. Számos alkalommal elmondtuk már például, hogy Budapest belvárosát távhősíteni kellene, amit a levegőtisztasági szempontok mellett a kémények katasztrofális műszaki állapota is indokoltá tesz. Kifejeztük egyetértésünket azzal is, hogy a távfűtést az energetika és a környezetvédelem stratégiai fontosságú területének kell tekinteni, mivel lehetővé teszi a kapcsolatosan előállított hő vagy kis teljesítményű hőtermelőkben nem hasznosítható tüzelőanyagok – pl. biomassa – felhasználását. Nagy érdeklődéssel várjuk a Távhő Cselekvési Tervet, mely várakozásunk szerint segít majd a távhőszolgáltatás stratégiai szerepének elismerésében.

Mivel a távhő csak legfeljebb hosszabb távon tud a PM10 kérdésben segíteni, most az egyedi szilárdtüzelő berendezésekre kell nagyobb figyelmet fordítani. Sajnos ennek a területnek a szabályozása meglehetősen hiányos, és ahol van is szabályozás, annak a betartatása elégtelen. A Levegő Munkacsoporthoz beérkező lakossági panaszok szerint a gyakorlatban szinte bármit eltüzelnek bármilyen tüzelőberendezésben, aminek következménye a településeket borító fojtó füst. Szinte lehetetlen fellépni a környezetszennyezők ellen.

Számításokat végeztünk arra vonatkozóan, hogy érdemes-e fával tüzelni vezetékes gáz helyett. A válasz egyértelmű nem, ha a fogyasztó a fát legális csatornákon keresztül szerzi be és kifizeti az áfát. A szilárdtüzelés gyors terjedését így az magyarázza, hogy nem legális úton beszerzett fával, hanem lignittel, szeméttel, kerti hulladékkal tüzelnek, vagy a fát illegális csatornákon keresztül szerzik be. Ezt rendkívül súlyos problémának tartjuk. Az illegális csatornákon átfolyó fa mennyisége egyes becslések szerint a teljes kitermelt famennyiség 30%-át is eléri, és a fabizniszben azok is részt vesznek, akiknek a feladata a falopások megakadályozása lenne. Ez megkérdőjelezi egyebek mellett a fenntartható erdőgazdálkodásba vetett hitünket is.

Helyes kezdeményezésnek tartjuk a tudatosságfejlesztő programokat. Ilyeneket mi is szervezünk, bízva abban, hogy növelni tudjuk azoknak az energiafogyasztóknak az arányát, akik a költségeik minimalizálása mellett környezetvédelmi szempontokat is számításba vesznek. A továbbiakban is készen állunk arra, hogy tudatosságfejlesztő programjainkat összehangoljuk más szervezetek, benne a Földművelésügyi Minisztérium programjaival.

A hatvanas években bekövetkezett tüzelőanyag-váltás (szilárd tüzelésről gázra) a főváros levegőjére igen kedvező hatással volt. Azonban a béleletlen, hagyományos kémények azóta tönkrementek, és biztonságossá tételük óriási költségeket ró a tulajdonosokra. Célszerű lenne megvizsgálni, hogy a sűrűn lakott területeken hol érdemes az egyedi fűtést megtartani, és a kéményeket rendbe hozni (illetve a központi kazánt, kéményt felújítani), és hol lenne célszerűbb a távfűtést bevezetni. Erre javasoljuk a fővárosban a VI., VII. és VIII. kerületben egy-egy mintaterület kijelölését.

A távfűtés versenyképességének javításához elengedhetetlen a távfűtött területek és fogyasztók számának jelentős bővítése. A bővítés – a Kormányhatározatban leírt célok teljesülése mellett – más komoly nemzetgazdasági és fogyasztói előnyökkel is jár:

- A paneles épületek korszerűsítésével csökken a hőigény. A meglévő infrastruktúra és felszabaduló hőkapacitás hasznosítása érdekében bővíteni kell a távhőszolgáltatást, hogy ezáltal a távfűtést használók összessége számára olcsóbb, hatékonyabb legyen a szolgáltatás.
- A távfűtésnél oldható meg legkönnyebben a tüzelőanyag-váltás (fosszilisról megújulóra áttérés); ezzel az EU épületenergetikai irányelvekben előírt megújuló arány is automatikusan teljesül (középületeknél 2019-től kötelező).
- A távfűtött területeken gyakorlatilag megszűnik a fűtési légszennyezés és a szabálytalan egyedi fűtésekkel eredő balesetek veszélye is.



- A piacgazdasággal nem ellentétes, hogy az építési szabályokat a közösségek hosszú távú érdekeinek vetik alá. Ilyen indokkal például Dániában, Németországban, Ausztriában is kijelöltek olyan városi területeket, ahol gyakorlatilag kötelező a távfűtésre rákötés. Ezzel kívánják a levegő minőségének javítása mellett a felesleges párhuzamosságokat elkerülni, kiszámíthatóságot, a távfűtés hosszú távú versenyképességének feltételeit biztosítani.

A fentiek eléréséhez a következő intézkedések szükségesek:

- A panelfelújítással felszabaduló hőkapacitásokhoz (pl. kogenerációs hőtermelés), új - PM semleges - hőkapacitás kiépítéséhez (pl. geotermikus projektek) kiegészítésként a távfűtési infrastruktúra (primer oldal) kiépítését támogassák uniós források segítségével.
- Hozzanak létre egy alapot a 6 lakásosnál nagyobb társasházak, közintézmények kedvezményes energetikai auditálásának ösztönzése céljából (német példa).
- Lakossági korszerűsítésekhez kedvezményes kamatozású kölcsönök álljanak rendelkezésre folyamatosan (ne pedig időszakos, rövid életű, vissza nem térítendő támogatásokra osszák ki a szűkös forrásokat).
- A régóta sűrűtett – Franciaországban, Németországban, Ausztriában, a skandináv országokban jól működő – szociális bérlakás-rendszer kiépítésénél érvényesíteni kell a Kormányhatározatban szereplő szempontokat.

A 4,3 milliós hazai lakásállomány 70 százaléka (és nem kevés közintézmény) szorul jelentős korszerűsítésre. Véleményünk szerint a rendelkezésre álló forrásokat hatékonyabban lehetne felhasználni kedvezményes hitelekre, kamatmentes kölcsönökre, mint a jelenlegi vissza nem térítendő támogatásokra. Ezeket ugyanis elsősorban a jobb anyagi helyzetben levők tudják igénybe venni (rendelkezésükre áll az önrész). Ugyanakkor egy legalább középtávú felújítási útiterv a felújításban érdekelt kkv-eknek kiszámítható piacot jelentene, ami a szakszerűséget is javítaná és az árakat is – a tervezhetőség és a méretgazdaságosság által – mérsékelné.

Az épületkorszerűsítési támogatásokat meghatározott – az érintettekkel egyeztetett – stratégia mentén lehet csak hatékonyan felhasználni. Például egy távfűtéssel ellátott területen csak akkor lehessen áttérni egy jóval kedvezőbb megújuló forrásra (alacsonyabb hőfokú fűtőközeg, kisebb veszteségek stb.), ha a területen az összes épület fel van újítva. Nem hatékony tehát ilyen területen az egyedi fűtőberendezés lecserélésének támogatása vagy egyes épületek kihagyása a felújításból.

Köztudomású tény, hogy a legnagyobb fajlagos (egy tüzelőberendezésre jutó) részecske-kibocsátás az illegális hulladékégetéshez köthető. A főként műanyagot tartalmazó hulladékok égetésekor a hirtelen felszabaduló nagy mennyiségű szénhidrogén kormolva ég, és nagy mennyiségű részecskét bocsát ki. Ráadásul ezek felszínén olyan vegyületeket szállít, melyek a legmagasabb egészségi kockázatot jelentik (dioxinok, PAH-ok, nehézfémek). Semmilyen felmérés nem létezik az illegális hulladékégetés országos elterjedtségére, noha a hulladékgazdálkodóktól a Levegő Munkacsoporthoz érkezett adatok alapján kitűnik, hogy télen az ország egyes térségeiben a kommunális hulladék egyharmada „eltűnik” még akkor is, ha a zöldhulladékot szelektíven lehet gyűjteni, így ez a kommunális hulladékban nem jelenik meg nyáron nagyobb mennyiségben mint máshol. A Levegő Munkacsoport kidolgozott egy konkrét programot, mely megvalósításával rendkívül költséghatékonyan lehetne felmérni az ország egész területén az illegális hulladékégetést geolokációval, azonban az erre benyújtott pályázatunk szerencsétlen módon első körben elutasításra került az OKTF-NHI részéről annak ellenére, hogy annak szakmaiságát elismerték a bírálók. A projektjavaslatot azóta tovább finomítottuk, további elgondolásokkal bővítettük (elsősorban az információgyűjtés területét), végrehajtásához azonban a finanszírozás továbbra is megoldatlan. Az illegális



hulladékégetés során elégetett anyagok mennyisége, fajtái így semmilyen statisztikában nem jelennek meg.

Mivel a korszerűtlen lakossági tüzelőberendezések gyors cseréjére nincs lehetőség, elsősorban a lakosság műszaki kultúrájának és egészségtudatosságának emelésével lehet javítani az egyre kritikusabbá váló helyzeten.

Támogatni érdemes a hazai gyártókapacitások kiépítését és a szakképzést. Ösztönözni kell a karbantartás és üzemeltetés színvonalának emelésére mind a lakosság, mind az intézmények esetében.

A tüzelőberendezések biztonságos használatának ösztönzéséhez az alábbiakat javasoljuk:

- a szilárd tüzelőberendezések szabályozása, a műszaki-környezeti szempontból nem megfelelő berendezések forgalmazásának korlátozása – a német és osztrák szabályozást alapul véve, amelyek az elérhető legjobb technológiát írják elő;
- a szilárd tüzelőberendezések üzemeltetőinek, karbantartóinak képzése;
- a szilárd tüzelőanyagok minőségi követelményeinek szabályozása; a forgalmazás folyamatos ellenőrzése;
- tüzelési szokások megváltoztatása (oktatás, szemléletformálás);
- mintaprojektek a megújuló energiák vidéki, decentralizált hasznosítására K+F+I projektek támogatása, beleértve a piaci bevezetést is;
- kistelepüléseken az iskola és egyéb közintézmények fűtésének demonstrációs projektekké tétele, a megfelelő üzemeltető egyidejű biztosításával.

Mivel a száraz, kezeletlen tűzifa, ágnyesedék hagyományos, jól karbantartott tüzelőberendezésekben (cserépkályha, kemence) biztonságosan elégethető, ezért érdemes a **hagyományos berendezések készítéséhez, fejlesztéséhez képzési támogatást nyújtani**. Ez a népi építészet továbbélését, a helyi munkalehetőségeket, hagyományos kézművességet is támogatná az alacsony jövedelmű háztartások védelme mellett.

„A program intézkedéseire nem köthető, de a program végrehajtását elősegítő intézkedések”

A fejezet címének a következőt javasoljuk:

„A program intézkedéseire általánosan köthető, annak végrehajtását elősegítő intézkedések”

„Fűts okosan honlap és kampány” a D2 és E pontokhoz kapcsolódik.

Szükségesnek tartjuk egy olyan elemzés elkészítését, amely – felhasználva az Egészségügyi Világszervezet és az OECD közös, „Economic cost of the health impact of air pollution in Europe” című jelentésében leírtakat³² – meghatározná, hogy a levegő szennyezettsége forintban kifejezve mekkora károkat okoz Magyarországon. Meggyőződésünk, hogy egy ilyen elemzés eredményeinek nyilvánosságra hozatala, illetve beépítése a döntéshozatali folyamatba lényegesen megkönnyítené a PM10-kibocsátás csökkentése érdekében hozandó intézkedések meghozatalát.

*Lukács András
elnök*

³² [http://www.euro.who.int/en/media-centre/sections/press-releases/2015/04/air-pollution-costs-european-economies-us\\$-1.6-trillion-a-year-in-diseases-and-deaths,-new-who-study-says](http://www.euro.who.int/en/media-centre/sections/press-releases/2015/04/air-pollution-costs-european-economies-us$-1.6-trillion-a-year-in-diseases-and-deaths,-new-who-study-says)