

Az egészséges környezethez való jog érvényesülése a modern nagyvárosban

Különös tekintettel Budapest, valamint a közlekedés problémájára

Készítette: Gyóri Viktor

2008

Tartalomjegyzék:

Bevezetés	3
A modern nagyváros	4
Jellegzetességei	4
Feladatai	5
A nagyvárosi közlekedés sajátosságai	7
Közúti közlekedés	8
Közösségi közlekedés	10
A kerékpár használata	11
A Ferihegyi Repülőtér közelségének problémája	12
A nagyvárosokban keletkező szennyezések fajtái, jellemzői	13
Füst, por, szmog – légszennyezés	13
Zajterhelés, rezgések	14
Fényszennyezés, egyéb szemmel érzékelhető szennyezések	14
Hulladék, szennyvíz	15
Az egészséges környezethez való alapjog	16
A jövő nemzedékek országgyűlési biztosa	20
Összefoglalás	22
Irodalomjegyzék	23

BEVEZETÉS

Budapesten születtem, mindig is Budapesten éltem. Több kerületben laktam már, a XVIII. kerületi kertvárosi családi ház után következett a VIII. kerület Körúton kívüli,

problémákkal terhes része. Majd a hosszú, zajjal és szmoggal terhes évek után ismét kertvárosi környezetben ébredek és térhetek nyugovóra. Nem a trolis zaja, a felbőgő motorok keltene, sem mellékutca falán visszhangzó hangoskodás. Talán ez a környezet, de mégúgy az előző élnélhetetlensége ösztönzött arra, hogy többet foglalkozzak a saját és mások egészségével, egészséges környezetével. Immáron 8 éve megszállott kerékpáros hírében állok, rendszeresen sportolok, KÖZLEKEDEK. Jogosítványom nincs, egyelőre feleslegesnek is tartom, hiszen autót egészen addig nem vezetek, amíg a menetidőm hosszabb városon belül, mintha a tömegközlekedést (vagy a kerékpárt) használnám.

Egy ideje azonban nem csak elméleti szinten foglalkozom a témával, próbálok valamit tenni is a városért. Az talán a minimum, hogy a Critical Mass¹ felvonulásain ottlegyek és tömeg részeként nyilvánítsam ki a véleményem, valamint internetes kérdőívek kitöltésével (mint például a MÁV vagy a Kerékpárosklub oldalán volt látható) segítsen a ténylegesen cselekvő (aktív) aktivistákat. Meglehet, hogy egyben a jog számos területe közül megtaláltam azt, amellyel tényleg érdemes foglalkoznom, mert foglalkoznom KELL vele.

A környezettudatos szemlélet átvételével kezdődött az alternatív meghajtású járművek iránti szeretetem. Sajnos rengeteg akadályt gördítenek (úgy néz ki, az államnak nem áll érdekében segíteni) - például a mopedautó² elterjedésének útjába, amely jármű már számos nyugati városban bizonyított, ezzel szemben a benzinfaló városi terepjárók (SUV-ok³) eladási statisztikái a legutóbbi negyedévben is növekedtek⁴.

Sokak számára már teljesen egyértelmű, de mindenképpen érdemes újra meg újra leírni, hogy a nagyvárosok és főleg a belváros közlekedésének leghatékonyabb módja a kerékpár és a közösségi közlekedés. Természetesen egyelőre rengeteg akadályt kell leküzdeni ahhoz, hogy a kerékpáros biztonságban, hatékonyan, jó utakon juthasson el célállomásához, azonban szerencsére az állam is megtette az első nagy lépést a Kerékpáros Magyarország program elkészítésével. S ezen dolgozat elkészítésével én is megteszem az első nagy lépést, hogy egészséges környezethez való alapjogunk mindennapi, valamint jogi aspektusait mások számára is érthetővé és világossá tegyem.

¹ Minden évben kétszer megrendezésre kerülő kerékpáros felvonulás a biciklisek helyzetének javításáért és az egészségesebb környezetért

² Segédmotor kerékpár kategóriába tartozó, maximum 45 km/h-s végsebességgel rendelkező általában négykerekű gépjármű

³ Sport Utility Vehicle, magyar nevén szabadidő-terepjáró

⁴ Start Autó Magazin, Viasat 3, 2008.05.10.-i adás

A MODERN NAGYVÁROS

Jellegzetességei

Az emberiség az utóbbi évszázad során lett igazán városi faj, a világ lakosságának városi hányada 15%-ról 50%-ra növekedett. A városoknak mind területe, mind lakosságszáma sohasem látott méreteket ölt. Ezt híven kifejezendő, a földön 1800-ban csak egy olyan város állt, amelynek egymilliónál több lakosa volt – London. 1990-ben a világon 35 városban él több mint ötmillió ember és több száz az egymillió feletti városok száma. Az ember egyre távolabb került az életbenmaradásához szükséges élelemtermelő falutól, a földtől, s annál inkább a gazdasági fennmaradását elősegítő városokba költözik vagy élete annál jobban függ tőle. Azonban az sem közömbös, hogy ez a váltás életszínvonal-növekedéssel jár-e, illetve hogy továbbra is élhető környezetben tud-e élni az ember. Magyarországon a panelházak építése hozta magával a vidéki lakosság nagyszámú városba özönlését, s mai szemmel nézve a dobozházak szűk lakásai lehet, hogy komfortosabb otthont jelentettek, de egyértelműen egészségtelegebb és embertelenebb körülményeket.

A város azonban nagymértékben használja mind a határától nem messze eső, mind pedig a távolabb fekvő területek erőforrásait. Így szokták a nagyvárosok nem túl tisztességes módon a szemetüket, szennyezésüket máshova költöztetni. A szemétegetőket olyan távolságra telepítik, hogy ne legyen túl nagy a szállítási költség, de a káros anyagok a levegőbe jutva ne kerülhessenek vissza a város légtérébe. A szennyvíztisztítók által kiszűrt mérgező anyagokat is lehetőleg minél távolabb kell ártalmatlanítani, nehogy a lakosság, aki termelte, bármit is megérezzen belőle. Az M0-ás körgyűrűre mindenképpen szüksége van a fővárosnak, de mit szólnak mindehhez a Vecsésen, Csömörön lakók? Egyszerűbb a forgalmat, a füstöt-zajt a városon kívülre tolni, mint esetleg megszüntetni azt.

Feladatai

A városok a 21. században már mást jelentenek, mint akár a középkorban vagy akár egy évszázaddal ezelőtt. Már rég nem csupán utak kereszteződése, a kereskedelem helyszíne,

bár ezen funkciói is megmaradtak (bár a közlekedési csomópont szerepét szeretné levedleni), hanem annál sokkal több. Az 1920-as évek avantgárd mozgalmi szakítottak a városépítészet évezredes hagyományaival és azokat egészségügyi és szociális alapelvekkel helyettesítették. Ezek között szerepel a mindenkinek kijáró, azonos minőségű, napos és jó alaprajzú lakástól kezdve egészen a városi funkciók egészséges szétválasztásáig sokminden. Ennek nagyban ellentmond, bár szintén avantgárd módszer a város kollázsként való értelmezése. A kollázs azt az eljárást jelenti, amivel különböző, egymással semmiféle megszokott kapcsolatban nem álló anyagokat, tárgyakat állítunk össze egyetlen kompozícióvá, hiszen a város nem más mint különböző jellegű, megjelenésű és felfogású környezeti kultúrák egymásmellettiése. Ebbe az elképzelésbe belefér egyfajta tematikus körzetek léte, mint például a kisebb egységeket képező utazási irodákkal tele lévő Podmaniczky utcai szakasz¹, vagy a Szinyei Merse és Podmanicky utca találkozásától nem messze elhelyezkedő ruha nagykereskedések tömkelege. Ugyanígy egyetemi városrésznek tekinthető a Kiskörút környéke (ELTE-ÁJK, ELTE-BTK, BCE), illetve a Klinikák közelében található számos kórház, rendelő, szűrőállomás.

A város embereknek az élőhelye. A modern nagyvárosokban olyan sok ember zsúfolódik össze kis területen, hogy ezáltal megnő az egymás közötti feszültség. Többféle módja létezik a város területének növelése nélkül a lakosság szám emelkedésének, de a sűrűség minden esetben növekszik. Mind a felhőkarcolók, vagy csupán a tízemeletes panelházak, mind pedig a város meglévő területének végletes kihasználása nehézségeket okoz a jövőbeni lakókon kívül másoknak is. A magas épületek közt bennragad a por, füst, a zajok is felerősödnek. A tűzoltóság már többször figyelmeztetett Magyarországon is, hogy az átlagos magasságúnak számító panelházak felső emeleteiről is sokszor lehetetlenné teszik a parkoló autók, a megfelelő eszközök hiánya az emberek kimentését. Egyelőre Budapesten nem engedélyezték a felhőkarcolók építését, de már számos terv, elképzelés született egy-egy magasházról, erre azonban még nincs felkészülve a város.

A másik módja, amivel több lakót lehet egy adott területre betelepíteni, a város minden egyes négyzetméterének kihasználásával, a zöldfelületek csökkentésével lehet. A VI-VII-VIII-IX. kerület klasszikus polgári házakkal teli övezetei még a mai nap is lehetetlenné teszi valamiféle zöldfelület, közösségi tér létrehozását épületbontás nélkül. Bár a VIII-IX. kerület rehabilitációja elkezdődött, a lebontott házak helyén sokszor kétszer akkora épületet húznak fel, az erkélyek belógnak az utcára, elvéve azt a minimális fényt is, ami lejuthat az utcaszintre. Bár Budapest térképére pillantva, nagyobb egybefüggő zöld területeket is találhatunk, jellemző azonban, hogy a város szélén, a sűrűn beépített területektől távol vannak és így

¹ A Bajcsy-Zsilinszky út és a Körút között szinte minden második épületben található egy utazási iroda

egyáltalán nem jut el a növények termelte friss oxigén a szmoggal teherelt részekhez. A zöldfelületek növelése a belvárosban, a belső kerületekben létfontosságú, akár parkolóhelyek feláldozásával is, ez egy egyszerű és más hasznokkal is járó intézkedés. A parkok, füvesített terek egyben a közösségi lét központjai lehetnek, találkozóhelyek, a kisgyerekeknek egy kis mozgási lehetőség, a sport, kultúra színhelyei. Az Erzsébet téri gödör nem tudatos várostervezés gyümölcseként lett a fiatalok, kerékpáros futárok találkozóhelye, a város mégis könnyen megszokta, magáévá tette.

A modern nagyvárosok egymással versenyeznek. A megfelelő infrastruktúra, a közlekedés helyzete elsősorban a gazdasági szférának, a levegő minősége, a közbiztonság pedig a turistáknak lényeges szempont. Egy nagyváros akkor tud a gazdasági-szellemi-kulturális-egyetemi élet központja lenni, ha áldoz rá, befektet. Nem csupán a kisebb hibák kijavításával kéne elbábelődni, hanem átfogó terveket kidolgozni, rendszerré alakítani az egész fővárost.

A modern város feladatainak gyökere is számos ponton visszanyúlik a korábbi várostípusokhoz. Az urbánus élet feltétele az egész városra kiterjedő munkamegosztás, jórészt azonban a vidék erőforrásait is igénybe kell venni. A város továbbá hatalmi központ, a mai világban inkább igazgatásnak neveznénk, ott találjuk többek között az államigazgatási szervek, a regionális igazgatást végző hivatalok, a bíróságok-ügyészségek, rendvédelmi szervek központját, hogy csak a legfontosabbakat említsem. A város már közvetlen kapcsolatban van az emberekkel, nem olyan távoli, megfoghatatlan, mint az állam, ezért nagyrészt a városnak kell az Alkotmányban megfogalmazott alapjogoknak és ezek biztosítására létrejött államcéloknak elérését, végrehajtását szervezni, koordinálni.

Annak pedig, aki pedig végképp nem bírja elviselni a városi létet, annak nem marad más hátra mint vidékre vagy az agglomerációba költözni. Aki egyszer hozzászokott a városi élet kényelméhez, a szórakozási, vásárlási lehetőségek kifogyhatatlan tárházához, az nagyon nehezen tudja feladni korábbi életmódját, így bár nem a városban lakik, mégis kötődik hozzá. Dolgozni, a barátaival találkozni a városon belül, bevásárlási lehetőségre a város határába telepedett hipermarketekben van lehetősége. Így jöhetnek létre tényleges központ nélküli alvótelepülések, amelyek a város csupán néhány funkcióját kell, hogy ellássák: pihenés, otthon, szállás. A többit mind a közeli nagyváros vállalja magára, mégha messzebb is található. Az Egyesült Államokban már beindult a szuburbanizáció ellentétes folyamata, a reurbanizáció, vagyis a korábbi városiak visszaköltözése. Talán nem lehet élni a város nélkül? Túlzottan sokat kell a bevezetőúton ülni a dugóban reggelenként és hazafelé? Ez folyamat egyelőre itthon nem jellemző, egy fázissal le vagyunk maradva.

A NAGYVÁROSI KÖZLEKEDÉS SAJÁTOSSÁGAI

A nagyvárosok és a városlakók életének egyik legfőbb problémája a közlekedés. Dolgozatomban is főleg a közlekedés okozta káros hatásokra, diszfunkciókra szeretném felhívni a figyelmet és egyben a mások által már régóta létező megoldási javaslatokat fogom bemutatni. A közlekedés alkotja egy város véráramát, ahol a város szívéből, a belvárosból eredő főútóerek, azaz nagyforgalmú utak szállítják haza a kis- és nagyvérkört keresztezve, azaz a körutakat keresztezve a külsőbb kerületekben lakókat. Remélem, e példával is sikerült szemléltetnem a közlekedés fontosságát, hiszen a több millió ember otthonául szolgáló települések olajozott működéséhez nélkülözhetetlen a gyors, pontos célbaérés.

A város és a közlekedés kialakulásának történetében a XIX. Sz. második felére, az Osztrák-Magyar Monarchia korára kell visszatekintenünk. Akkor a kontinens egyik legsűrűbb vasúthálózata Magyarországon alakult ki, ami jelentős hatással volt az ország gazdasági fejlődésére. Gróf Széchenyi István volt az, aki a később létrejött Budapest központi szerepére rávilágított és termékeny gondolatokkal segítette európai központtá válását. Az akkori Budapesten a városi közlekedést szinte még teljes egészében a tömegközlekedés jelentette, s ez olyan minőségű utaztatást jelentett, hogy Európa első nyolc városa közt volt a helye. Ennek leglátványosabb elemei többek közt, a mai közlekedést is meghatározó 1870-ben épült Budavári Sikló, a 1874-ben átadott fogaskerekű vasút, a Millenniumra elkészülő földalatti vasút, valamint az 1914-ig kiépült teljes HÉV-hálózat. Fontos résztvevői ezeken kívül a tömegközlekedésnek az 1887-ben elindított villamos- és az 1911-ben kezdődő autóbusszközlekedés.

A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

Ahogy Szálka Miklós is írja, „kétségtelen tény, hogy Budapest városszerkezete akkor épült ki, mikor a tömegközlekedés veszedelmes vetélytársa, az autó még meg sem jelent a

főváros utcáin¹. Az autók tömeges elterjedése számos problémát hozott magával. A rosszul tervezett és rossz minőségű úthálózat nem volt képes kiszolgálni a megnövekedett forgalmat, valamint parkolás is egyre nagyobb nehézséget okozott. A főváros közlekedésszerkezetét meglévő adottságai alapvetően meghatározzák. Ezek közül talán legfontosabb a Duna, melyen a hidak áteresztőképessége a pesti és budai oldal közötti átjárhatóságot korlátozza. A második hátrányos adottság, hogy az ország legfontosabb kelet-nyugati kapcsolata a városon, a városközponton át vezet (pl. Miskolcra Győrbe eljutni csak a fővároson keresztül – M3-as autópálya, Budapest-belváros és a folytatás az M1-es autópályán – lehet). Logikus a kérdés, hogy mit keres egy Miskolcra Győrbe tartó autós Budapest belvárosában? Természetesen, ha már muszáj bejönniük a városba, logikus lenne, hogy egy külső gyűrűn (pl. Hungária körút) keresztül jussanak el a következő autópályához, de mindenre megoldás lenne az M0-ás körgyűrű megépítése. Hangsúlyozom, gyűrű, nem félkörív vagy „terméketlen félhold”.

Elvonatkoztatva a fővárostól, a mindenkori városvezetés feladata lenne egy ésszerű és a következő generációk számára IS (és hasonlóképpen a most élőknek is) élhető, kellemes város tervezése. Természetesen a városépítészeknek számos szempontot kell figyelembe venniük munkájuk során, úgymint a történelmi hagyományok, a város arculata, környezetvédelmi és közlekedésszervezési szempontok. Sajnos azonban legtöbbször nem a hozzáértők döntenek, hanem a politika és a gazdasági szféra keze nyoma látszik a meg gondolatlan, kifejezetten káros megoldásokon. S ne csak általánosságban beszéljek, itt térnék ki a bevásárlóközpontok kérdésére. A bevásárlóközpontok célja, hogy mindent egy helyen lehessen elintézni, a szórakozáson keresztül a banki ügyintézésig és természetesen lehessen válogatni a különböző árucikkek között. Modern világunk templomainak is szokták őket nevezni, találébb lenne azonban az agora kifejezés. Találkozási pontok, a közösségi lét színterei a nagy, szabad terükkel, tetőkertjeikkel. Mindezek a jó tulajdonságok nem messze egy kerület elszegényedését okozza. A belvárosi boltok tulajdonosi nem tudnak a piacon maradni, nem bírják a terheket, ezért kénytelenek bezárni üzletüket. Mindannyian látjuk, mennyire rémisztőek az üres, koszos kirakatok, a betört üvegek, elhagyott boltok a turisták által gyakran látogatott részekén. A bevásárlóközpontok kinézetükkel is megtörik a város látképét, bár gyakran ipari épületekből, villamosremízekből kerülnek átalakításra, nem tudnak összhangba kerülni a környező házakkal.

A bevásárlóközpontok és a hipermarketek sajátos közlekedést is igényelnek, a városon kívüliek az autópályák mellé települnek, a városiak pedig forgalmas csomópontokba. A

¹ Lukovich Tamás – Csontos János (szerk.): A mi Budapestünk 2020 – Városvíziók. Budapest, 2002, Pallas Stúdió, 106.o.

hétvégente bevásárolni induló család autóba ül és gyűjtik a kilométereket annak érdekében, hogy olcsóbb termékekhez jussanak. Nő az autóforgalom, az utak kihasználtsága és gyakran forgalmi dugók is kialakulnak emiatt. A városi plázák is felborítják a szokásos közlekedési rendet. Bár mély-, vagy tetőgarázzsal tervezik őket, a környék megnövekedett autóforgalmát mégsem tudják csak ezzel kezelni. A jövőben is várható új áruházak megnyitása, tehát a probléma továbbra is megoldásra vár – hátha egy bizonyos szám elérésénél a városépítésszek is felfigyelnek.

Budapest belvárosa a Szabadság-híd lezárásával és a 4-es metró állomásainak építése miatt egyre elviselhetlenebb lett. Szinte mindennaposak az eddig még nem tapasztalt dugók, a légszennyezettség minden eddigi negatív rekordot megdönt. Az időjárási körülmények is nagy hatással vannak a levegő por- és károsanyag-koncentrációjára, az első BKV sztrájk napján az esős időjárás hatására szerencsére nem haladták meg az egészségügyi határértéket a kipufogógázok, pedig rengetegen választották az autót közlekedési eszközül. Mára több nyugati nagyváros is úgynevezett dugódíjat, behajtási díjat vezettek be a város egyes (belső) részeire, ez azonban a fővárosban az előzetes számítások szerint 2012 előtt nem várható. A városvezetés a civilek hatására kénytelen foglalkozni az üggyel és várható, hogy valamilyen forgalomcsillapítási módszert vezetnek be a belvárosban. Ennek többféle módja ismert, kezdve teljes kerületek autómentessé tételén át, a csak meghatározott időszakokban, akkor is csupán áruszállítás céljára engedélyezett behajtáson keresztül az utak föld alá süllyesztéséig. Magyarországon radikális megoldásokra nem számíthatunk, nyilván sokan vannak, akik már előre készülnek a kibúvókkal, hogy a kéttonnás, nagyfogyasztású „terepjárókkal” miért mehetnek be a kizárólag gyalogosok és kerékpárosok által fenntartott övezetbe. Budapesten egyelőre ilyen nem lesz, viszont az átépítések, utak korszerűsítése alkalmával már figyelembe veszik a kerékpárutak és a parkolóhelyek alternatívájának lehetőségét. Így a Kiskörúton is lesz a kerékpárosoknak kialakított kerékpársáv, és ez nyilvánvalóan a parkolóhelyek számának csökkentésével érhető el. Ha csak átmenetileg akarjuk megoldani a helyzetet, a legégetőbb feladat a parkolóhelyek növelése, a parkoló autók vagy parkolóházakba, vagy a föld alá, mélygarázsokba való költöztetése, így lehetne több parkolóhelyet vagy – merészen gondolkozva – nagyobb járdafelületet vagy több zöldet elképzelni az utcákon. Sajnos eddigi olvasmányaim alapján, egyik várostervező sem bízik a problémák belátható időn belüli megoldására, akkor pedig van idő álmodozni, terveket készíteni, hogy amikor végre készen áll a főváros, hogy változtasson, már egy kész koncepciót kaphasson kézhez, amely nem csupán megalkuvó látszatintézkedésekkel, hanem merész újításokkal van tele.

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A közösségi közlekedés (kissé pejoratív a régi megnevezés: tömegközlekedés) az egyéni közlekedés ellentéte, egy városban jól megfér egymás mellett a két közlekedési forma. Sajnos az utóbbi időben elszaporodtak az egyéni közlekedést előnyben részesítők, egyre gyakrabban látni nagyméretű autókban egyedül utazó vezetőt. Ezen nem is lehet csodálkozni, a BKV eddig nem látott mélyponton van, nemcsak a dolgozóknak, hanem az utasoknak is lenne oka sztrájkolni. Habár a legutóbbi intézkedések (több jegyellenőrzés, biztonsági őrök alkalmazása az éjszakai járatokon) némiképp csökkentették a közlekedési társaság veszteségeit, a lényegi problémákhoz mégcsak közük sincs. Annyiban talán mégis, hogy a minden nehézség háttérében a pénzügyek állnak. A BKV veszteséges, a legtöbb közlekedéssel foglalkozó tanulmány szerint a tömegközlekedés szinte minden európai nagyvárosban az. Két forrásból lehetne ismét nullszaldóssá tenni, vagy az utasokkal fizettetnék meg a hiányt vagy állami-önkormányzati pénzből kellene finanszírozni. Az önkormányzat 2007-es költségvetése sem tartalmazott a BKV számára nyújtandó támogatást és ez 2008-ban sem fog változni. Tehát marad az állami támogatás és a jegyek és bérletek árának emelése. A kiadási oldalt járatritkításokkal, az egyik nagy buszgarázs bezárásával kívánják elérni, de a bevételi oldalon is szükség lesz változtatásra. Közben pedig várható a harmadik sztrájk, és még mindig nem közeledett a cégvezetés és a szakszervezetek álláspontja. Így elég távolinak tűnik a működő, jólszervezett tömegközlekedés utópiája. Szólnék pár szót arról, hogy ez Bécsben vagy Londonban hogyan működik már most a közösségi közlekedés és remélem, hogy a közeli jövőbeli fővárosi közlekedés képét festem le. Mindenekelőtt a közösségi közlekedés, mint minden a városban, **rendszer** alkot. Nem csupán egyes járművek vagy vonalak véletlenszerű összessége, hanem egy szervezett, egymáshoz illeszkedő szisztéma. Az egységes menetrend bevezetésével nem kell attól félni, hogy az ember lekési a csatlakozást, mert akár ugyanabból a megállóból indulhat tovább. (Az éjszakai közlekedésben már nálunk is létezik ennek kissé hiányos, de működő struktúrája.) Érdemes a tömegközlekedést választani, mert az olcsóbb, gyorsabb és nem mellékesen környezetbarátabb, mintha autóba ülnénk. A tiszta buszokon nem kell féltünk a ruhánkat, ülőhelyünk is szinte biztosan lesz. A járművek követik a menetrendet, nem kell futnunk az elszalasztott busz után, percekben belül itt lesz a következő. Este sem kell félnünk attól, hogy kilométereket gyalogolva kell hazajutnunk, mert a menetrend kiszámítható, nem történhet olyan, hogy a busz előbb(!) jön, mert a vezető már siet haza és kihagy egyes megállókat.

A KERÉKPÁR HASZNÁLATA

Nem lehet eléggé kihangsúlyozni a kerékpáros közlekedés előnyeit. Mindenekelőtt a gazdasági szféra számára is lényeges szempont a hatékonyság és a lehető legkisebb költségráfordítás. Legszemléletesebben példája ennek, hogy „azonos (3,5 m) keresztmetszeten 2000 (többségében egy főt szállító) autó tud áthaladni átlagos városi környezetben, míg a 14.000 kerékpáros hétszeres áteresztőképességet jelent. Tehát a kerékpározás nemcsak idő, hanem helytakarékos is, mely a szűk utcájú történelmi településeken egyedülálló előny¹.” Bár sokan még mindig nem hiszik, kisebb városi távolságokon gyorsabb a bicikli. A túl sok autó kis helyre összezsúfolódva torlódást, majd hatalmas közlekedési dugókat okoz, amelyet két keréken (értve ezalatt a motorkerékpárokat is) könnyen ki lehet kerülni. A statisztikák szerint Európában az autóval megtett utak 30%-a 3 km-nél, 50 %-a pedig 5 km-nél rövidebb távolságot jelent. Ezen távolságok akár rendszeresen könnyen leküzdhetők akár egy gyakorlatlanabb kerékpárosnak is, egyúttal a környezetnek hatalmas megtakarítást jelent a *megmaradt* erőforrás és az *elmaradt* károsanyag-kibocsátás. A parkolóhelykeresést is beleszámítva az előbb említett távolságokon is a kerékpár a hatékonyabb, sőt még 8 km megtételénél sem több a gépjárművek előnye néhány percnél. Ráadásul a kerékpárutak, -sávok építése is jóval olcsóbb és karbantartást is kevésbé igényel (ám Magyarországon egyelőre a civilek végzik ezt a minimális feladatot is²). Rengeteg előnyt lehetne még felsorolni, ám sajnos az átmeneti időszakban több problémát okoz az új közlekedési forma³. Zárásként említenék még néhány szempontot a kerékpározás javára, melyeket igen nehéz kétségbe vonni. A rendszeres kerékpározás csökkenti számos betegség kialakulásának kockázatát, felmérések szerint sokkal pozitívabb életszemléletet ad, így a közlekedők várható élettartama is növekedhet. A B+R parkolók és az állomásokra vezető utak 2 km²-ről 32 km²-re növelik a kötöttpályás közlekedési eszközök megállóhelyeinek vonzáskörzetét. Legfőbb előnye, miszerint csökkenhet a fosszilis energiahordozóktól való függőségünk és javulhat a levegőminőség.

A FERIHEGYI REPÜLŐTÉR KÖZELSÉGÉNEK PROBLÉMÁJA

¹ Kerékpáros Magyarország Program, 5. oldal

² www.bringaut.hu

³ Egyre több az ún. szellembicikli a városban, amit a kerékpárosok állítanak közlekedési balesetben elhunyt társuk emlékére

Elrugaszkodva a földtől, minden nagyvárosnak szüksége van repülőtérre, hogy a hazai és nemzetközi légi közlekedést minél hatékonyabban tudja kiszolgálni. Nehéz megtalálni az optimális távolságot a várostól, hogy az utazónak ne kelljen túl sokat kocsikázni a belvárosig és a városlakók se szenvedjenek a repülő (és a reptér) okozta káros hatásoktól. A schengeni csatlakozás okán és a turizmus növekedésével is egyre nagyobb forgalomra számíthatunk Ferihegyen, ennek káros hatásait nem az ott dolgozók, vagy a turisták, hanem a város köteles tűrni. Legszerencsétlenebb helyzetben a repülőtérrel közvetlenül szomszédos (vagy azt magában foglaló) kerületek vannak, hiszen őket éri közvetlenül a repülő zaja, sokszor éjszaka is, és romlik az életminőségük. Befolyással van mindez az ingatlanok piaci árára is, nehéz véka alá rejteni a hatalmas repülőgépek fülsüketítő zaját. A XVII. kerület polgármestere, Riz Levente megelégtelt a dolgot és úgy döntött, az Alkotmánybírósághoz fordul az egészséges környezethez való joguk sérelme miatt, ám az eljárás végére valószínűleg éveket kell várni. A jogilag releváns tényeken kívül számos egyéb szempontot kell figyelembe venni a probléma alapos feltárásához, ez azonban már nem az Alkotmánybíróság feladata. A kerületi újságok is gyakran foglalkoznak e témával, így a Zuglói Lapok szinte minden második számában vagy egy olvasói levélből, vagy valamelyik újságíró, politikus cikkéből újabb és újabb információkat tudhatott meg az olvasó a le- és felszállás mikéntjéről, a szélirány és a kényszerleszállás rejtelméről. Pedig a kerületi lakos, az újság olvasója egy kis békét, nyugalmat szeretne, ha már Pest egyik frekventált, zöldövezeti részébe költözött, ahol legalább az autóforgalomtól távol tudja tartani magát. Sajnos/szerencsére a polgármesteri hivatal is egy légifolyosó alatt fekszik, így a kerület vezetése sem tudja magát függetleníteni a problémától.

Áttérve a repülőtér másik problémájára, fontos, hogy az utasok hogyan jutnak el a leszállópályától egy közlekedési csomóponthoz, ahonnan folytathatják útjukat, vagy a városközpontba, esetleg célállomásukhoz. Ez még mind a mai napig megoldásra vár Ferihegyvel kapcsolatban. Rómában például az utasokat a fapados gépeket fogadó Fiumicino repülőtérrel körülbelül 20 perces menetidővel egy gyorsvasút szállítja a város kellős közepén található Termini pályaudvarra, ahonnan 15 perc alatt akár a Forum Romanumra is eljuthat az ember, vagy ha távolabbra készül, közvetlenül a pályaudvar előtt található a helyi buszok végállomása. Budapesten a gyorsforgalmi út tekinthető az alkalmas megoldásnak, ám már egy kisebb baleset következtében bedugulhat az egész. A másik, bár nem szemégyönyörködtető útvonal a Kőbánya-Kispest metróállomástól induló 200-as jelzésű, külön erre a célra átalakított autóbuszok használata, vagy egy jó ötlet csökevényes megvalósítása, a kizárólag Ferihegy 1-et érintő vasúti útvonal.

A NAGYVÁROSOKBAN KELETKEZŐ SZENNYEZÉSEK FAJTÁI, JELLEMZŐI

S most lássuk, hogy a nagyvárosok és főleg a nagyvárosi közlekedés milyen káros hatásokat okoz, milyen szennyezéseket kénytelenek elviselni az ottlakók. Mindenekelőtt legsúlyosabb a légszennyezés, melyet több paraméterrel tudunk jellemezni. A legkönnyebben érzékelhető és azért legzavaróbb a zajterhelés és a rezgések, melyet okozhat mind a közúti, mind vasúti, vagy akár a légi forgalom is. Kevés szó esik róla és nem feltétlenül az emberre van legrosszabb hatással, azonban nem szabad elfelejtenünk a fényszennyezésről sem. Most akkor nézzük az egyes szennyezéstípusokat részletesen!

FÜST, POR, SZMOG – LÉGSZENNYEZÉS

Szmog, füst, korom – az ipari forradalom városaiban mindennapossá váltak a fuldoklók, légúti szervi megbetegedések, allergiások. Míg egy évszázaddal ezelőtt a gyárak kéményei ontották magukból a legmérgezőbb gázokat (mint ma Kínában), addig a 20-21. században mindezt a közvetlen közelünkben, pár méterrel tőlünk a gépjárművek teszik. Habár jogszabály állapítja meg a nitrogén-oxidok, szén-monoxid, kén-dioxid, szálló por 10 µm alatti részecskéi (PM 10) egészségügyi határértékeit, többször is lehetőség lett volna szmogriadó elrendelésére a határérték többszörös átlépése miatt. Legutóbb a STOP Szmog tüntetésen hallatták hangjukat a civilek¹, aminek kiváltó oka az volt, hogy a szabályok szerint évente legfeljebb 36 napon emelkedhet a levegő porkoncentrációja 70 mikrogramm fölé, s már február 17-én 33 napnál tartott a főváros. Míg Belgiumban már a 70 mikrogrammos határérték egyszeri meghaladásakor sebességsökkentésre kötelezik az autókat és csökkentett üzemelésre a gyárakat, Magyarországon gyakorlatilag nem létezik szmogriadó, bármilyen súlyos legyen is a levegő szennyezettsége. A már ismert károsanyagok mellett a legújabb veszélyt az előbb említett szálló por okozza, ugyanis ez vezet számos légúti megbetegedéshez, okozhat allergiát, majd később asztmát. Mint a 2007. április 22-én megrendezésre kerülő Autómentes napon a VITUKI Kht. Levegőtisztaság-védelmi Referencia Központ munkatársai megállapították, „a fenti szennyezőanyagok koncentráció-változása a

¹ 2008.02.17-én tettek egy békés sétát a belvárosban

környezeti levegőben egyértelmű összefüggésben van a gépjármű forgalommal.² A továbbiakban azt is nyilatkozták, hogy a forgalommentes napon a forgalommal terhelthez képest a mért szennyezőanyagok koncentrációjának nagymértékű csökkenése volt tapasztalható.

ZAJTERHELÉS, REZGÉSEK

Folytatva az előző gondolatmenetet, ugyanaznap a közhasznú társaság Zaj- és Rezgésvédelmi Laboratóriuma zajterhelési adatokat is rögzített, ám az Andrassy úton tartott zenés rendezvények miatt értékelhető mérésre nem kerülhetett sor (autókkal terhelt – autó mentes övezet). Így is csökkent ugyan az út zajterhelése, azonban a egyes színpadok – a zene stílusától függően – meg is haladták a megengedett határértéket. Ebből kifolyólag a VITUKI Kht. felhívta a figyelmet a közterületi zeneszolgáltatás zajszintjének szabályozási hiányosságaira is. Mind egy rendezvény, mind a közúti, vasúti, légi forgalom (közösen: a közlekedés) zaja, vagy akár a szórakozóhelyekről éjszaka hazatérő fiatalok lármája bizonyos tekintetben hasonló tulajdonságokkal bírnak: a különböző zajtípusok felerősödnek a házak között, valamint hosszabb távon alvászavarhoz, idegi problémákhoz vezethet.

FÉNYSZENNYEZÉS

Igen kevés szó esik a modern világ egyik látható, elsőre mégsem szembetűnő jelenségéről, a fényszennyezésről. Fényszennyezésnek nevezzük, amikor nem megfelelő mértékű vagy nem megfelelő irányú a világítás. E jelenséget legjobban az éjszakai égbolt kifényesedésében érhetjük tetten. Az utóbbi évtizedben számos program és kutatóintézet foglalkozik e témakörrel (pl. a Kaliforniai Egyetem vagy a Nemzetközi Csillagászati Unió), munkájuk alapján készült dokumentumokból a fényszennyezés káros hatásai közül az alábbiakra térnek ki. Egyrészt az eltékozolt energia, ami sokakat lépésre ösztönöz (pl. a MÁV Zrt. is korszerűsítette állomásai világítóberendezéseit és így 40%-os világítási célú eneriamegtakarítást ért el.), ugyanígy fontos az emberre, valamint az élővilágra gyakorolt hatása. Említést érdemel még a közlekedésbiztonság kérdése, valamint a tudományos és kultúrtörténeti szempontok is, mint a csillagos égbolt képe, ami az emberi kultúra, hagyományok része.

² <http://www.ktm.hu/index.php?pid=1&sid=1&hid=1617>

Szintén a látószervünkkel érzékeljük a vizuális szennyezést. Értendő ezalatt a teherautókból kilövellő füst, ami a falra larakódva egy frissen festett házat is fél éven belül ismét szürkévé tesz. Továbbá a lakóházak, középületek, illetve ipartelepek kerítései, vasúti kocsik bánják a graffitis szubkultúra „áldásos” tevékenységét. Visszautalva az előbbi tiszta falra, a friss felület szinte vonzza a kisebb tageket, nagyobb munkákat és nagyon nehezen vagy sehogyan sem eltávolíthatók. Sajnos azonban nem biztos, hogy mindenki megáll a festékszóró használatánál, van aki maradandóbbat akar alkotni, ez történt az 56-os villamos kisiklatásakor is¹. Nem kívánok több szót szólni a graffitik hatásairól, az azonban bizonyos, hogy meg kell fékezni a vandálkodással is párosuló rongálást, hiszen így a tudatos várostervezést, -építést, -szépítést, egységes látkép kialakítását egy pár órás munkával semmivé lehet tenni.

HULLADÉK, SZENNYVÍZ

Talán logikailag nem tűnik a valamely érzékszervünk által felfogható szennyezések körébe a hulladék és a szennyvíz, mégis a város „háttérében” ez a sötét árny nő a legnagyobbra. A városok növekedése elképzelhetetlen lett volna a modern technológiák alkalmazása nélkül: úgymint a fosszilis üzemanyagok, árammal és gázzal működő gépek, háztartások, víz- és csatornahálózat kiépítése. Csakhogy ezek a technológiák nem elég hatékonyak és túl sok káros anyagot bocsátanak a levegőbe. A szennyvíz környezetbarátabb tisztításával nagy folyóink élővilágát meg tudnánk őrizni. A szilárd hulladék termelése pedig a fejlett nyugati országokban lassan elviselhetetlen mértéket öltene, ha nem reagáltak volna az újrahasznosítás módszereivel. A szelektív hulladékgyűjtés pl. az USA egyes államaiban már az otthonban megvalósul (külön szemétszállító teherautó szállítja az egyes hulladékfajtákat), de a magyarországi kezdeményezés is - mikoris úgynevezett hulladékgyűjtő szigeteket hoznak létre – egy fontos lépés. Sajnos az utóbbi 10 évben nagymértékben visszaszorult a visszaváltható palackok köre, az üvegből készültek közt csak elvétve, a műanyagok közt is csak nagyon ritkán találni visszaváltható palackozású termékeket. Egyszóval, még igencsak sok tanulnivalónk akad az újrahasznosításban.

AZ EGÉSZSÉGES KÖRNYEZETHEZ VALÓ ALAPJOG

¹ <http://www.szon.hu/hirek/Orszagos/cikk/graffitisek-siklattak-ki-egy-villamost/cn/news-20080325-03570665>

Miután felvázoltam, hogy a városok hogyan NEM képesek kiszolgálni az embernek az élehető környezethez való alapvető szükségleteit, és mi okozza egyáltalán a környezet rombolását, rávilágítanék ezen probléma a jog módszereivel való megoldásának nehézségeire. Ahhoz, hogy megértsük, miért tűnik a joggyakorlatban egyelőre kissé megfoghatatlannak az egészséges környezethez való alapjog, a harmadik generációs alapjogok természetét kell megismernünk. A környezethez való jog is harmadik generációs alapjog, csak igen kevés alkotmányban szerepel. Mind az első (klasszikus), mind a második generációs (gazdasági, szociális, kulturális) alapjogoktól megkülönböztető tulajdonságokkal rendelkeznek, mint az az Alapjogokról¹ szóló alaplumban felsorolásra került. Globális jellegű, azaz nem csak egyes emberek, vagy embercsoportok jogainak biztosítására szolgál, hanem az emberi faj egészének fennmaradására, ennek következtében egyetlen állam fellépése nem elegendő. A környezethez való jogot jellemzi továbbá, hogy megsértése általában az ember számára nem érzékelhető közvetlenül és azonnal, ez teszi nehézkesé a jogsérelem orvoslását.

Szűkebben értelmezve és dolgozatom szempontjából az Alkotmány két olyan paragrafust tartalmaz, amelyben szereplő alapjogok a fentebb részletezett szennyezések következményeként sérülnek. Érvényesíthetőségük nehézségeiről bővebben szólok majd, s az éppen e célból létrehozott intézmény, a jövő generációk országgyűlési biztosának helyzetéről, feladatairól a következő fejezetben esik szó. Nos tehát az alkotmány 18 §-a kimondja, hogy „a Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.” Ezt kiegészítendő, az állam feladatát konkretizáló 70/D §-ának (1) bekezdése így szól: „A Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez.” S hogy ezt milyen eszközökkel segíti? : (2) „Ezt a jogot a Magyar Köztársaság a munkavédelem, az egészségügyi intézmények és az orvosi ellátás megszervezésével, a rendszeres testedzés biztosításával, valamint az épített és a természetes környezet védelmével valósítja meg.” Témánk szempontjából e mondat utolsó elemei kiemelendők, ugyanis sokszor a környezet szó említése kapcsán hajlamosak vagyunk elfelejtkezni a természetes környezet mellett, közvetlen közelünkben található és a városokat alkotó épített környezetről. Itt utalnék vissza a várostervezők, városfejlesztők feladatának komolyságára, nagyon lényeges, hogy ne tévesszék szem elől a fő célkitűzést: embereknek, élőlényeknek az élőhelyét, mindennapjait határozzák meg és nem egyszerűen egy tervrajzzal vagy épületekkel, egy számítógépes modellel dolgoznak.

Az egészséges környezethez való jog alkotmányjogi természetét az Alkotmánybíróság az alaphatározatnak számító 28/1994. (V.20.) AB határozatában fejtette ki legrészletesebben,

¹ Sári – Somody: Alapjogok, 317. o.

legátfogóbban. Többször visszautal a 996/G/1990. AB határozatára is, aholis megállapításra került, hogy „az egyes alapjogok jogosító és kötelező tartalmának jellegében (...) lényeges különbözőségek tapasztalhatók. A vizsgált alapjog sajátosságai főleg az Alkotmány által biztosított egyéb alapjogok különböző csoportjaival való összevetéssel és azoktól történő elhatárolással körvonalazhatók.” Szintén ez utóbbi AB határozat különvéleményében kerülnek először felsorolásra a környezethez való jog – bevezetőben már említett szempontokon kívül – az alapjogok egyéb csoportjaitól megkülönböztető ismérvei, például, hogy nem tekinthető törvényben meghatározandó állami oktatási, egészségvédelmi, szociális ellátásra jogosító szolgáltatási alapjognak. A különvélemény 4. pontja végre konkrét állami érvényesítési kötelezettségeket is tartalmaz amellet, hogy rávilágít a jogtudomány közismert alapelvére, miszerint „minden alanyi jognak mellőzhetetlen kísérő párja a megfelelő alanyi kötelezettség”. Tehát az előbb említett állami köteleességek a következők:

- az egészséges környezet minőségi mutatóinak (határértékeinek) meghatározása
- a minőségi mutatók érvényesülési feltételeinek törvényi megállapítása
- a minőségi mutatók érvényesülésének figyelése, ellenőrzése, mérése és értékelése,
- a minőségi mutatók megtartására készített eszközök meghatározása és alkalmazása,
- a minőségi mutatók megsértése, vagyis az egészséges környezet károsítása esetére a kijavítás eszközeinek és módozatainak, valamint a kárfelelősség érvényesítési rendjének meghatározása,
- az Alkotmány más alapjogi rendelkezése alapján is a polgároknak a környezettel összefüggő tájékoztatásra vonatkozó joga biztosítása, valamint az érintetteknek a környezetvédelmet szolgáló állami és önkormányzati döntések előkészítésében való közreműködéséé továbbá az egészséges környezet fenntartását és fejlesztését szolgáló társadalmi aktivitást könnyítő, illetve serkentő jogszabályok megalkotása

A 996/G/1990 Ab határozat legfőbb kijelentése azonban mindenképpen az, hogy az állam köteles a környezethez való jog megvalósításához sajátos intézményeket kialakítani és működtetni. Ehhez kapcsolódik a 28/1994 AB határozat kijelentése, hogy a környezethez való jog jelenlegi formájában nem alanyi alapjog, de nem is pusztán alkotmányos feladat, vagy államcél, amelynek megvalósítási eszközeit az állam szabadon választhatja meg. A különbség az Alkotmány szóhasználatában is tükröződik, más kifejezést használ (ismeri el, érvényesíti)

az ember jogaira, mint az államcélokra (védi, támogatja, tiszteletben tartja), anélkül, hogy jognak minősítené őket.

A környezethez való jog nem hasonlítható a szociális jogokhoz sem. A szociális jogok megvalósítása a megfelelő intézmények létrehozása mellett az igénybevételükkel kapcsolatos alanyi jogok révén történik, amelyeket a törvényhozásnak kell meghatározni. Kivételesen maguknak az alkotmányba felvett egyes szociális jogoknak is van közvetlenül alanyi jogi oldala.

A környezetvédelemhez való jog mindezekkel szemben elsősorban önállósult és önmagában vett intézményvédelem, azaz olyan sajátos alapjog, amelynek az objektív, intézményvédelmi oldala túlnyomó és meghatározó. A környezethez való jog az állam környezetvédelemre vonatkozó kötelességei teljesítésének garanciáit emeli az alapjogok szintjére, beleértve a környezet elért védelme korlátozhatóságának feltételeit is. E jog sajátosságai folytán mindazokat a feladatokat, amelyeket másutt alanyi jogok védelmével teljesít az állam, itt törvényi és szervezeti garanciák nyújtásával kell ellátnia.

A környezethez való jog érvényesítéséhez természetesen alanyi jogokat is kell alapítania a törvényhozónak, de ezekre az jellemző, hogy többnyire csupán közvetetten függenek össze a környezetvédelemmel. A környezeti károk megtérítésére szóló polgári jogi igény közvetlenül például a tulajdonjog sérelmét orvosolhatja. Vannak kifejezetten környezetvédelmi vonatkozású alanyi jogok is, ezek viszont elsősorban eljárási jellegűek, mint amilyen az engedélyezési eljárásban való részvétel joga. A környezetvédelemben használatos alanyi jogok többsége nem sajátosan környezetvédelmi célt szolgál, hanem többek között erre a célra is használható, mind például a kárral fenyegető magatartástól való eltiltásra irányuló polgári jogi igény, vagy a közérdekű adatok megismeréséhez való alkotmányos jog.

A legszorosabb kapcsolat az élethez való joggal áll fenn: a környezethez való jog valójában az élethez való jog objektív, intézményvédelmi oldalának egyik része: az emberi élet természeti alapjainak fenntartására vonatkozó állami köteleiséget nevesíti külön alkotmányos "jogként". Az Alkotmány 18. § hiányában a környezetvédelemmel kapcsolatos állami kötelezettségek kiterjesztő értelmezéssel az Alkotmány 54. § (1) bekezdéséből is levezethetők lennének.

A környezethez való jog önálló kimondása azonban az állam objektív életvédelmi kötelezettségéből - egyébként szükségszerűen adódó - következményeknek külön alkotmányos súlyt ad. Ezek az objektív állami kötelezettségek szélesebbek az élethez való alanyi jogok összességénél. A környezethez való jog formailag is eloldja őket az élethez való

alanyi jogtól, s ezzel megkönnyíti, hogy ez a jog további, más gyökerű, a feladat megvalósításához szükséges állami kötelezettségeket magába fogadjon, továbbá megkönnyíti a környezetvédelem sajátosságához való alkalmazásukat is.

A környezethez való jog sajátossága abban áll, hogy alanya valójában az "emberiség" és a "természet" lehetne. Ezt a problémát szemléletesen jelzik mindazok a törekvések, amelyek a "természetnek", vagy képviselőiben az állatoknak, növényeknek stb. "jogokat" kívánnak adni, vagy "a meg nem született generációk jogairól" beszélnek. E képes beszéd és az ilyen jogi konstrukciók azonban nem szükségesek ahhoz, hogy a „természettel” vagy "a jelen és jövő emberiséggel" szembeni jogi köteleességek megállapíthatók legyenek.

Az Alkotmányban biztosított környezethez való jog a környezet védelmére és az élet természeti alapjának fenntartására vonatkozó állami köteleességet jelenti. Az egyedi alanyi jogok ezidőszert e jog megvalósításában csak mellékesek; szerepük például mennyiségileg is elhanyagolható ahhoz képest, amit az alanyi jogok a szociális jogok megvalósításában játszanak. Itt tehát az alanyi jogok feladatát is jogalkotási és szervezési garanciákkal kell az államnak pótolnia. Ezért a jogalkotás garanciális szerepe nem egyszerűen csupán fontosabb a környezetvédelemben, mint az olyan alkotmányos jogoknál, ahol a bíróság (alkotmánybíróság) közvetlen alapjogvédelmet adhat vagy alanyi jogi igényeket ismerhet el, hanem - a dogmatikai lehetőségek határai közt - mindazokat a garanciákat is nyújtania kell, amelyeket az Alkotmány egyébként az alanyi jogok tekintetében biztosít.

Ezért a környezethez való jog intézményes védelmének mértéke nem tetszőleges. A védelem szintjét a környezethez való jog fenti dogmatikai sajátosságain kívül döntően befolyásolja a környezetvédelem tárgya is: az élet természeti alapjainak véges volta és a természeti károk jelentős részének visszafordíthatatlansága, s végül az a tény, hogy mindezek az emberi élet fennmaradásának feltételei. A környezethez való jog az emberi élethez való jog érvényesülésének fizikai feltételeit biztosítja. Mindez a környezethez való jog jogalkotással való védelmének különös, más jogokéhoz képest fokozottan szigorú voltát követeli meg.

A JÖVŐ NEMZEDÉKEK ORSZÁGGYŰLÉSI BIZTOSA

Először is rögzítenünk kell, hogy hazánkban bár már lefektették ezen intézmény alapjait, sőt, konkrét jogszabályi háttere is van az 1993. évi LIX. törvényben, egyelőre nem akadt olyan

személy, aki a köztársasági elnök javaslatát követően elnyerte volna az országgyűlés bizalmát. Habár Nagy Boldizsár számos művében foglalkozott a jövő nemzedékkel, sőt még magával a jövő generációk ombudsmanának intézményével is, mégsem sikerült a megválasztása.

A 2002-es törvénytervezet preambulumban még egy részletezőbb felsorolást találunk a zöld ombudsman létrehozásáról: A jelenleg élő és a jövő generációk élete és egészsége természeti alapjainak megőrzésére és az emberi méltóságnak megfelelő környezeti feltételek fenntartására vonatkozó felelőssége tudatában, annak érdekében, hogy a jövő nemzedékek számára a választás szabadságát, az élet minőségét és a természeti erőforrásokhoz való akadálytalan hozzáférést megtartsa, hozta volna létre a törvényt és ezáltal az új országgyűlési biztosi hivatalt. Az állampolgári jogok országgyűlési biztosáról szóló törvény, amely tartalmazza a jövő nemzedékek országgyűlési biztosára vonatkozó rendelkezéseket is, már szűkszavúbban fogalmaz: Az Országgyűlés az egészséges környezethez való alapvető jog védelme érdekében külön biztosként megválasztja a jövő nemzedékek országgyűlési biztosát. Zöld ombudsmannak az választható meg, aki megfelel a törvény támasztotta követelményeknek, valamint aki vagy elméleti vagy gyakorlati oldaláról behatóan ismeri a környezet-, vagy a természetvédelmi jogot vagy aki az egészséges környezethez való jog érvényesítésében jelentős tapasztalatokkal rendelkezik. A biztos tehát figyelemmel kíséri, értékeli és ellenőrzi azon jogszabályi rendelkezések érvényesülését, amelyek biztosítják a környezet és a természet állapotának fenntarthatóságát és javítását. Feladata a mindezekkel kapcsolatban tudomására jutott visszasságok kivizsgálása vagy kivizsgáltatása, és orvoslásuk érdekében általános vagy egyedi intézkedések kezdeményezése. Ez utóbbi mondat az országgyűlési biztosak Alkotmányban is megfogalmazott feladatkörét határozza meg. Ha már szóba került az Alkotmány, megemlítendő, hogy a mindössze az állampolgári jogok országgyűlési biztosa és a nemzeti és etnikai kisebbségek országgyűlési biztosa kapott helyet az alaptörvényben (V. fejezet), az adatvédelmi és a zöld ombudsman már csak törvényből kapja felhatalmazását. Az 1993. évi LIX. törvény felsorolja az országgyűlési biztos hatásköreit¹, sőt egyes pontokat további paragrafusokban részletez. Akárcsak az alkotmánybíróság határozatában², itt is fontos a szóhasználat, nem erős, hatósági jogkörre utal a „felhívhatja, véleményezi, megismerheti, részt vesz” szavak használata. Az állami irányítás egyéb jogi eszközeként ismert ajánlást bocsáthat ki feladatkörében általános jelleggel, valamint egyedi ügyben meghatározott szerv, intézmény, hatóság vagy személy részére, melynek címzettje köteles a részére kibocsátott ajánlásra harminc napon belül érdemben

¹ 27/B § (3)

² 996/G/1990 Ab hat.

válaszolni. Akárcsak a többi biztosnak, neki is a nyilvánosság az egyik fő eszköze, tájékoztathatja a nyilvánosságot eljárásának megindításáról, valamint a személyes adatokra is kiterjedően ajánlásának kibocsátásáról és tartalmáról. Szintén a nyilvánosság egyik hatékony eszköze a közmeghallgatás, ahol a lakosság szemtől-szembe találkozhat a politikusokkal, szakemberekkel. A jövő nemzedékek országgyűlési biztosát a feladatköréve összefüggő meghallgatásról értesíteni kell, részére a közmeghallgatásról készült jegyzőkönyvet kérésére meg kell küldeni.

Már a 2002-es törvénytervezet is hasonló felépítéssel, szövegezéssel és hatáskörökkel dolgozott, azonban egyik pontja kimaradt a végleges verzióból, miszerint „a jövő nemzedékek országgyűlési biztosa vizsgálata által megállapított tartós környezetkárosodás tényét, mértékét és jellegét az ingatlan-nyilvántartásban a jövő nemzedékek országgyűlési biztosa kérelmére fel kell tüntetni.” Nem ismerem az okát, hogy miért maradt ki ez a jelentősnek tűnő bekezdés a törvényből, azonban ez is egyfajta visszalépésként értelmezhető egy erősebb jogkörökkel rendelkező intézmény szintjéről. Sólyom László és Nagy Boldizsár írásaikban egyrészt az intézmény elméleti hátterére világítanak rá, másrészt nemzetközi jogi példákkal, összehasonlítással segítenek feltárni az akkor még nem létező zöld ombudsmani hivatal mibenlétét. A magyar intézményt Sólyom a nemzetközi jogban ismert jövő nemzedékek gyámjához (guardian) hasonlítja. Málta képviselője az 1992-es Riói Konferencián való felszólalásában hívta fel a figyelmet arra, hogy szükség lenne a jövő nemzedékek gyámjára. Azóta rengeteg tudományos munka született ezen ötletről, s a jogfejlődésre is hatással volt. A nemzetközi jogban tért nyert az a gondolat, hogy az emberiség a maga egységében is a nemzetközi jog alanya lehet. Ennek kapcsán a nemzetközi jog kidolgozta „az emberiség közös javai” és „az emberiség közös öröksége” fogalmait is. Egy azóta született UNESCO deklaráció az utánunk jövők választási szabadságának biztosításáról szól, s a hagyományos “környezeten” kívül a biológiai sokféleség, az emberi génállomány a kulturális örökség megóvása és átörökítése tekintetében állapítja meg a jelenleg élők felelősségét a jövő generációkkal szemben. Több kérdés is felmerült azonban a jelenleg élő és az eljövendő generáció, generációk közötti viszonytal kapcsolatban. Először is érdekellentét feszül a jelenlegi és a jövő generáció között, hiszen a most élőknek döntenie kell, hogy aktuális problémákat szándékozik megoldani vagy pedig a jövőt helyezi előtérbe és ezzel a most létező gondokat rendezetlenül hagyja. Továbbá érdekellentét lehet az egyes jövő generációk között is (például a harmadik és a negyedik közt), s egyértelműen nincs ahhoz joga a ma emberének, hogy közöttük lévő vitát ő döntse el.

Sólyom továbbá kitér művében a jövő generációk országgyűlési biztosának a többi biztoshoz való viszonyára. Véleménye szerint nem konkurens az állampolgári jogok biztosának és az adatvédelmi biztosnak sem, mert az utóbbiak az egyének alkotmányban meghatározott jogait védik, pontosan meghatározott jogokat, pontosan meghatározott eljárásban. A jövő nemzedékek szószólója nem jogérvényesítő, hanem képviseleti feladatot lát el, ezért találó a guardian, a gyám kifejezés a nemzetközi jogban.

ÖSSZEFOGLALÁS

Bár kissé borúsán látom a főváros jövőjét, hiszen az elmúlt majdnem két évtized jelentős változásokat nem hozott, nem javított a városlakók életminőségén, de az erősödő civil szféra és a politikában is egyre nagyobb szerephez jutó ökoliberálisok (ittthon ugye egyelőre említésre méltó ökopárt nincs, ezért az SZDSZ tudja magához csábítani az újdonságokra nyitott, „zöld” érzelműeket) változást hozhatnak. A képlet alapvetően egyszerű és Hollandiában, Svájcban, Németországban bevált: a tömegközlekedés és a kerékpározás támogatása az autóközlekedés helyett és ellenében! Az autó természetesen nem ellenség, mégúgysem az autóvezető, azonban szépen lassan át kell adnia a helyét a környezetkímélőbb és hatékonyabb technológiáknak, úgymint az elektromos, napenergiával működő, hibridhajtású járműveknek vagy egészen egyszerűen le kell parkolni az autót a város szélén és kötőtpályás járművel beutazni a belvárosba és ott kellemes környezetben sétálni egyet.

Irodalom:

Forrásmunkák:

Szirmai Viktória: Csinált városok. Budapest, 1988, Magvető kiadó

Leonardo Benevolo: A város Európa történetében. Budapest, 1994, Atlantisz Könyvkiadó

Lukovich Tamás: VárosVáltozatok. Budapest, 2002, Pallas Stúdió

Meggyesi Tamás: A 20. század urbanisztikájának útvesztői. Budapest, 2005, TERC

Lukovich Tamás – Csontos János (szerk.): A mi Budapestünk 2020 – Városvíziók. Budapest, 2002, Pallas Stúdió

Batár Attila (szerk.): Városaink az ezredfordulón. Budapest, 2000, Új Világ Kiadó

Sári János – Somody Bernadette: Alapjogok. Budapest, 2008, Osiris Kiadó

Nagy Boldizsár: A “jövő nemzedékek jogai” koncepció háttere a magyar és a nemzetközi jogban

Sólyom László: A jövő nemzedékek jogai és ezek képvisellete a jelenben

Herbert Girardet: A városok Gaia atlasza (Előszó és 4. fejezet). London, 1996, Gaia Books

Kerékpáros Magyarország Program

Internet:

<http://www.ktm.hu/index.php?pid=1&sid=1&hid=1617>

<http://index.hu/politika/belfold/budapest/alk080221/>

<http://index.hu/politika/belfold/budapest/szmogstop021/>

http://fenyszennyezés.csillagaszat.hu/cikkek/a_fenyszennyezessel_kapcsolatos_hazai_jogi_szabalyozas_lehetosegei.html

Jogszabályok:

1949. évi XX. Törvény: a Magyar Köztársaság Alkotmánya

996/G/1990. AB határozat

28/1994. AB határozat

1993. évi LIX. törvény