

A Fővárosi Önkormányzat részére átadott Petícióhoz

Tiszta levegőt, egészséges környezetet!

A civil szervezetek mostani tüntetésükkel ismételten követelik a Fővárosi Önkormányzattól, hogy haladéktalanul tegye meg legalább azokat az intézkedéseket, amelyek rövid idő alatt viszonylag kis költséggel végrehajthatók (sőt, esetenként még jelentős többletbevételt is eredményeznek az önkormányzat számára). Elsősorban követelünk:

- **Hiteles tájékoztatást!**
- **Előnyt a tömegközlekedésnek!**
- **Dugódíjat!**
- **Még kevesebb teherautót!**
- **Kerékpár- és gyalogosbarát várost!**
- **Több zöldfelületet a városba!**

Az elmúlt napokban Belgium egyik régiójában a porszennyezés koncentrációja megközelítette a köbméterenkénti 70 mikrogrammot. A régió kormánya felkérte az ipart a kibocsátások mérséklésére, az autósokat pedig a sebesség csökkentésére. Egyúttal bejelentette, hogy a koncentráció további növekedése esetén forgalomcsillapítási intézkedéseket vezet be.¹

Budapesten a levegő porszennyezettsége már régóta gyakran túllépi a köbméterenkénti 70 mikrogrammot, nem ritkák a 150-200 mikrogrammos értékek sem. A vonatkozó jogszabály szerint a koncentráció egy évben **legfeljebb 35 napon haladhatja meg az egészségügyi határértéket, vagyis a köbméterenkénti 50 mikrogrammot.**² Budapesten viszont az elmúlt évek során a 35 többszörösén, néhol például 163 napon lépte túl a légszennyezettség a határértéket. Az önkormányzatnak minden évben már a 36. ilyen napon haladéktalanul tájékoztatnia kellett volna a lakosságot, valamint intézkedési tervet kellett volna kidolgoznia és végrehajtania a légszennyezés csökkentése érdekében.³

Az Egészségügyi Világszervezet szerint a gépjárművekből a levegőbe kerül **porszennyezésre nem lehet megadni olyan egészségügyi határértéket, aminek betartásával biztosan nem károsodik az emberek egészsége.** Ezért az ilyen szennyezést a lehető legkisebbre kell csökkenteni.⁴

A Petícióban is említett adatok forrásainak megjelölésével ismétljük tehát: porszennyezettség tekintetében Budapest Európa egyik legszennyezettebb nagyvárosa, és Közép-Európa városai között is igen kedvezőtlen helyet foglal el.⁵ A fővárosban évente mintegy 2000 ember hal meg idő előtt a levegő porszennyezettsége miatt, a megbetegedések száma eléri a százazretet.⁶ Az asztmás megbetegedések száma Budapesten az utóbbi 25 évben a tízszeresére, a tüdőrákosoké több mint háromszorosára nőtt.⁷ Egyre több a gyermek szenved asztmában, allergiában, ami régebben egyáltalán nem volt jellemző.⁸ A levegőszennyezés évente sok milliárd forint kárt okoz, számottevően rontva nemcsak a főváros élhetőségét, de nemzetközi versenyképességét is.

Világszerte számos város példája bizonyítja, hogy rövid idő alatt elfogadható költséggel hathatós intézkedéseket lehet hozni a levegőszennyezés csökkentésére.⁹

Örvendtes, hogy az utóbbi időben lassan a Fővárosi Önkormányzat is elkezdett ennek megfelelő lépéseket tenni, amiben nagy szerepe van a nyomásgyakorló és szakértői javaslatokat betervező civil szervezeteknek. Így például egyre több buszszávet létesítenek, jelentősen emelték és kiterjesztették a tehergépkocsik behajtási díját, elkezdték a Belváros forgalomcsillapítási terveinek elkészítését. Üdvözlendő az a bejelentés is, hogy zöld zóna kialakítását, a környezetet leginkább szennyező autók belvárosi kitiltását tervezik.

Sajnos azonban a helyzetet számottevően rontó intézkedésekre is sor került. Ilyen a BKV viteldíjainak drasztikus emelése, a fővárosi erdők forgalomképtelenből „korlátozottan forgalomképes” történt átsorolása, egyes zöldterületek építési övezetté való átminősítése, s olykor a szakértői javaslatok és vélemények elleni felszólalás is.

A BKV-viteldíjainak emelése azért rontja a levegő minőségét, mert autózásra ösztönöz. Statisztikai adatok bizonyítják, hogy a tömegközlekedési viteldíjak emelése minden esetben utasok elvesztéséhez vezet. Az emelés ugyanakkor a BKV számára se eredményez többletbevételt. 1990 és 2008 között – reálértéken számolva – a jegyek ára 187 százalékkal, a dolgozói bérleteké 94 százalékkal, a tanuló bérleteké 261 százalékkal emelkedett, ugyanakkor a BKV

¹ <http://www.dhnet.be/infos/belgique/article/197818/prealerte-wallonne-a-la-pollution.html>

² 14/2001. (V. 9.) KöM-EüM-FVM együttes rendelet a légszennyezettségi határértékekről, a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről

³ 21/2001. (II. 14.) Korm. rendelet a levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról

⁴ <http://www.euro.who.int/document/e79097.pdf>

⁵ http://www.iiasa.ac.at/rains/CAFE_files/baseline3v2.pdf

⁶ <http://www.apheis.net/ApheisNewCityReports1.PDF/Budapest%2520city%2520report.pdf>

⁷ <http://www.koranyi.hu/evkonyv06/evkonyv.htm>

⁸ http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/heimpal-sajto_080129.pdf

⁹ Ld. például: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/automentes_osszefoglalo.pdf

bevétele mindössze 11 százalékkal nőtt! 2007-ben az előző évhez képest 8 százalékkal csökkent a BKV utasainak a száma, aminek fő oka a jelentős áremelés volt. Pedig már Baross Gábor, egykori közlekedési miniszter tudta, a kevesebb többit ér: a jegyárak csökkentésével vonzóbbá tette a vasutat, és az eredmények őt igazolták! A BKV árai már meghaladják sok nyugat-európai város viteldíjait.

Ugyanakkor a BKV nemrég olyan használt buszokat kívánt vásárolni, amelyeket Nyugaton már nem állítanak forgalomba a környezetszennyezésük miatt. Pedig nyugat-európai tanulmányok kimutatták, hogy a drágább az olcsóbb: a környezetszennyezés miatt sokkal nagyobb veszteségek érnek a lakosságot, mint amennyivel többbe kerül a korszerű buszok beszerzése! A használt buszok beszerzése ellentétes lenne azzal az ígérettel is, amit a Fővárosi Önkormányzat írásban tett a civil szervezeteknek: „A BKV Zrt. műszaki és fejlesztésért felelős részlegei ígéretet tettek, hogy a jövőben úgy a fejlesztéseknél, mint a beszerzéseknél a lehető legkorszerűbb motorral szerzik be a járműveket.” Ez ma leginkább EURO-5-ösnek megfelelő motort jelent.

Követelésünk szerint a Fővárosi Közgyűlés által 2006 májusában elfogadott Levegőtisztaság-védelmi Intézkedési Program minden pontjához 2008 májusáig elkészítendő részletes intézkedési tervekben meg kell jelölni a konkrét határidőket, a felelős személyeket és a különböző projektek színvonalas végrehajtásához elegendő előirányzott forrásokat. Különösen fontosnak tartjuk az alábbi intézkedések mielőbbi megvalósítását:

1. Jelentősen szigorítsák önkormányzati hatáskörben a fővárosi szmogriadó-rendeletet, különös tekintettel a tájékoztatási és riasztási küszöbértékek csökkentésére.
2. Gyorsítsák fel a tömegközlekedési járművek forgalmi előnyben részesítését célzó intézkedéseket (buszsávok kialakítása és megvédése az egyéb forgalomtól, a közlekedési lámpáknak a tömegközlekedésre hangolása stb.).
3. A BKV csak olyan autóbuszokat vásároljon, amelyek megfelelnek a legkorszerűbb környezetvédelmi követelményeknek.
4. A régebbi BKV-autóbuszokat lehetőség szerint lássák el részecskeszűrőkkel.
5. Javítsák a tömegközlekedés színvonalát. A járatok bármilyen megváltoztatására irányuló terv esetén a döntés előtt legalább két hónappal tájékoztassák a közvéleményt annak érdekében, hogy megfelelő idő álljon rendelkezésre a véleményezésre.
6. Kezdeményezzék a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnál az elővárosi tömegközlekedés jelentős javítását.¹⁰
7. Javítsák a gyalogos közlekedés feltételeit (egyebek mellett biztosítsák, hogy a gyalogosok mindenütt zavartalanul közlekedhessenek a járdán).
8. Jelentősen javítsák a kerékpáros közlekedés feltételeit annak érdekében, hogy az – a sok éves lemaradást bepótolva – a városi közlekedés egyenjogú és szerves részévé váljon.
9. Sürgessék, hogy a Pénzügyminisztérium kezdeményezze a gépjárműadóról szóló törvény módosítását annak érdekében, hogy adódifferenciálással ösztönözzék a részecskeszűrőkkel felszerelt járművek elterjedését.
10. Korlátozzák a személygépkocsi-forgalmat. Még ebben az évben vezessenek be dugódíjat Budapest területén.¹¹
11. A belső kerületekben korlátozzák az Euro-5-nél rosszabb kategóriájú gépjárművek forgalmát.
12. Fogadják el Budapest parkolási stratégiáját (amihez jó alapot ad a 2003-ban kidolgozott tervezet¹²) és vezessenek be ennek megfelelő intézkedéseket.
13. Hozzanak további intézkedéseket a tehergépkocsi-forgalom ésszerűsítésére.
14. Gyorsítsák fel a Belváros forgalomcsillapításának előkészítő munkáit annak érdekében, hogy a javasolt intézkedéseket mielőbb be lehessen vezetni.
15. Egyetlen négyzetméter zöldterületet se minősítsenek át beépíthető övezetté.
16. Vonják vissza azokat a rendelkezéseket, amelyek az önkormányzati erdőket forgalomképtelenből korlátozottan forgalomképessé minősítettek át.
17. Különítsenek el megfelelő forrásokat a lakosság tárgyyszerű, hiteles és széles körű tájékoztatására a levegőszennyezés mértékéről és veszélyeiről, valamint a lehetséges megoldásokról – az aláíró civil szervezeteket is rendszeresen tájékoztassák.

Budapest, 2008. február 17.

Levegő Munkacsoport

Greenpeace Magyarország

Magyar Kerékpárosklub

Critical Mass

Zöld Fiatalok

Védegylet

Nagycsaládosok Országos Szövetsége

Tavaszi Egyesület

¹⁰ Ehhez jó alapot ad a GKM megbízásából készült tanulmány, ld.

a http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/bp-kozl-megoldas_20070301.pdf, illetve http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/atterheles.pdf címen

¹¹ A Levegő Munkacsoport szövetségéről javaslatot dolgozott ki egy rendelettervezetre: http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/parkolas-mod-jav_0712.pdf

¹² <http://www.levegzet.hu/archivum/2003/13/2908.hpp>