



1000094351366

Greenpeace Magyarország Egyesület
Mező János Bálint
ügyvezető igazgató r.

1143, Budapest Zászlós utca 54.

ügyintéző: Molnár Zsolt

telefon: +36 1 327-1161

email: Molnarzsolt@Budapest.hu

ikt. szám: FPH061 /5829 - 15 /2019

hiv. szám: [Hivatkozási szám]

tárgy: szennyezőbb, különösen a dízelüzemű
gépjárművek fővárosi forgalmának általános
korlátozása**Tisztelt Ügyvezető Igazgató Úr!**

Főpolgármester úrnak címzett, fenti tárgyú levelükre válaszolva az alábbi tájékoztatást adjuk:

Egyetértünk abban, hogy különösen a fővárosban felnövő gyerekek, a lakosok egészségének állapota, életminősége nem közömbös számunkra, ezért folyamatosan keressük e közös célunk megvalósítását is eredményező hatékony és arányos intézkedések lehetőségét. Céljainkra – valamint a vonatkozó jogszabályok által meghatározott keretekre és a rendelkezésünkre álló források lehetőségeire – tekintettel ezért is elemezzük, értékeljük folyamatosan Budapest környezeti állapotát, majd az elemzések alapján készülnek reális szakpolitikai stratégiák és programok, amelyekből következően születhet döntés a megfelelő és hatékony intézkedésekről, beruházásokról.

A környezeti elemekre vonatkozó, tényeken alapuló, releváns és hiteles fővárosi adatok összegyűjtése, az okok és tendenciák következetes és összehasonlítható elemzése – a lakosság rendszeres és hiteles tájékoztatásán kívül – biztosítja a tervezési folyamatok alapját, az így megalapozott programok, stratégiák realitását, majd azok alapján a hatékony és arányos intézkedések, illetve a beruházások indokoltságát, fontossági sorrendjét.

A környezeti problémák közül – a legutóbbi jóváhagyott dokumentumunk¹ szerint a mértékadó árvízszint megváltozásából eredő helyzetre való felkészülés, a köztisztasági helyzet, a természeti környezet értékeinek védelme, az invazív fajok visszaszorítása, a biológiai aktivitás növelése, valamint a lakosság környezeti zajérzékenysége mellett – az egyik jelentősebb kihívást Budapest környezeti levegőjének aeroszol (PM₁₀ illetve PM_{2,5}), valamint kisebb mértékben a nitrogén-dioxid szennyezettségi szintje jelenti.

I.

Kiinduló helyzetértékelésükhöz az a tény is hozzátartozik, hogy a PM_{2,5} mérési eredmények **minden** értékelhető magyarországi (köztük a budapesti) **mérőponton megfeleltek 2004-2014 között** a vonatkozó EU irányelv épp hatályos követelményeinek. **Budapest esetében ez az állítás igaz a további értékelt évekre is².**

A fővárosi környezeti állapotértékelések is tartalmazzák, hogy a légszennyezettség szintje a meteorológiai tényezőkön, azon belül az országhatáron túli források hozzájárulásán túl elsősorban az energiapolitikai

¹ <http://einfoszar.budapest.hu/list/fovarosi-kozgyules-nyilvanos-ulesei;id=97749;type=3;parentid=8955;parenttype=2> és <http://einfoszar.budapest.hu/list/fovarosi-kozgyules-nyilvanos-ulesei;id=97749;type=5;parentid=8955;parenttype=2>

² http://www.levegominoseg.hu/Media/Default/Ertekeles/docs/2017_automata_ertekeles.pdf 78. o. és http://budapest.hu/Documents/Bp_k%C3%B6rnyezeti_%C3%A1llapot%C3%A9rt%C3%A9kel%C3%A9s_2017.pdf 80. o.

intézkedések következményeképp alakul ki úgy, hogy a tervezett intézkedések hatását Budapesten kívül mindig további 74 agglomerációs településsel együtt³ kell egy egységként értékelni.

A már hivatkozott fővárosi környezeti állapotértékelések szerint a **fővárosi PM₁₀ szint** az őszi-téli időszakban kb. **egyharmada** (15-40%) származhat a **háztartási eredetű** szilárd, leginkább fatüzelésből, miközben a Budapesten nyilvántartott **lakossági kémények** közül 2016-ban legfeljebb azok **10-11%-a** tartozik olyan tüzelő berendezéshez, amely vegyes tüzelőanyag – szilárd (tőzeg, szén, fa), vagy tüzelőolaj – elégetésére alkalmas. A **közúti közlekedés aránya** – az egy évtizeddel ezelőtt még 80-90%-ra becsült mértékkel szemben – mintegy 40%-ot tesz ki úgy, hogy azon belül **az elsődleges közlekedési kibocsátások 17%-ot**, a kopási folyamatok 5%-ot, a további másodlagos kémiai átalakulási folyamatok hozzájárulása mintegy 18%-ot jelentenek (utóbbi tényezők hatása – változatlan forgalmi szint mellett – kizárólag elektromos hajtások esetében is fennmaradhatnak).

II.

Az előzőekben bemutatott adatokra és elemzések eredményeire tekintettel a Fővárosi Önkormányzat Budapest 2017–2021 időszakra szóló Környezeti Programjában⁴ a levegő minőségének javítása, azzal összefüggésben a zöldfelületi rendszer megújítása és fejlesztése, valamint az üvegházhatású gázok kibocsátásának helyi csökkentése, az éghajlatváltozáshoz történő helyi alkalmazkodás megvalósítása és a klímatudatosság javítása érdekében a következő – **saját, nem állami hatáskörében végrehajtható – feladatokat** határozta meg:

| Jel | Feladat megnevezése | Tartalom |
|------|--|--|
| H3.3 | Távhő-rekonstrukciós Program folytatása | Távhőellátó rendszer felújítása és további távhőellátási közszolgáltatási intézkedések a FÖTÁV stratégia és beruházási terv alapján. |
| H3.5 | A fővárosi közösségi közlekedés környezetbarát szempontú fejlesztése | Az optimális szempontú forgalomszervezési feladatokon túl a budapesti közösségi közlekedési (elsősorban a kötőtpályás és a kerékpáros) fejlesztések folytatása, a BKV buszparkjának korszerűsítésén túl. |
| T1.6 | Városi zöldterületek megújítása, fejlesztése | A meglévő közkertek, közparkok és városi parkok ütemezett megújítása a kor igényeinek megfelelő funkciókínálat kialakításával, új zöldterületek létesítése a zöldterületi ellátottság javítására |
| T1.7 | Fővárosi fasor telepítési program | A kiemelt (a Fővárosi Önkormányzat kezelésébe tartozó) közterületek útsorfa állományának fokozatos megújítása és az üres fahelyek felszámolása , különös tekintettel a kiemelt fasorokra. 2019-ben befejeződik a 10000 fát Budapestnek program is. |
| T4.2 | Optimális eredményű forgalomszabályozás | A különböző közlekedési módok – prioritási sorrend szerinti – előnyének biztosítása mellett a minél kisebb mértékű közlekedési eredetű lakossági zajérintettség és légszennyezés megvalósítása. |
| T4.3 | Közösségi közlekedés fejlesztése | Nagy befogadóképességű P+R parkoló hálózat és hozzá csatlakozó – a közlekedési módok prioritási sorrendje szerinti – közösségi közlekedés fejlesztése. |

³ A légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet 2. mellékletében az 1. zónához meghatározott települések

⁴ <http://einfoszab.budapest.hu/list/fovarosi-kozgyules-nyilvanos-ulesei?id=94140;type=3;parentid=6894;parenttype=2> és <http://einfoszab.budapest.hu/list/fovarosi-kozgyules-nyilvanos-ulesei?id=94140;type=5;parentid=6894;parenttype=2> illetve http://budapest.hu/Documents/Bp%202017_2021%20K%C3%B6rnyezeti%20Program.pdf

| Jel | Feladat megnevezése | Tartalom |
|------|--|--|
| H3.3 | Távhő-rekonstrukciós Program folytatása | Távhőellátó rendszer felújítása és további távhőellátási közszolgáltatási intézkedések a FŐTÁV stratégia és beruházási terv alapján. |
| H3.5 | A fővárosi közösségi közlekedés környezetbarát szempontú fejlesztése | Az optimális szempontú forgalomszervezési feladatokon túl a budapesti közösségi közlekedési (elsősorban a kötöttpályás és a kerékpáros) fejlesztések folytatása, a BKV buszparkjának korszerűsítésén túl. |
| T1.6 | Városi zöldterületek megújítása, fejlesztése | A meglévő köztertek, közparkok és városi parkok ütemezett megújítása a kor igényeinek megfelelő funkciókínálat kialakításával, új zöldterületek létesítése a zöldterületi ellátottság javítására |
| T1.7 | Fővárosi fasor telepítési program | A kiemelt (a Fővárosi Önkormányzat kezelésébe tartozó) közterületek útsorfa állományának fokozatos megújítása és az üres fahelyek felszámolása , különös tekintettel a kiemelt fasorokra. 2019-ben befejeződik a 10000 fát Budapestnek program is. |
| T4.4 | Minél kisebb környezeti terhelést okozó járművek használatát elősegítő infrastruktúra-fejlesztés kezdeményezése | Az elektromos üzemű gépjárművek töltőhálózat fejlesztésének várostervezési kezdeményezése, az elektromos járművek kedvező működtetési környezetének biztosítása , illetve elektromos járműparkra épülő autóbérlő (carsharing) szolgáltatás fejlesztése. |

A környezeti programban meghatározott célkitűzések, feladatok végrehajtásának követését, valamint a budapesti légszennyezettségi helyzet rendszeres értékelését a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott „Budapest 2017. évi környezeti állapotértékelése” című dokumentum tartalmazza, illetve annak újabb változatai fogják tartalmazni.

A Fővárosi Önkormányzat **saját hatáskörében hozható** intézkedései közül kiemeljük, hogy:

- 1.) A Fővárosi Közgyűlés által 2017 októberében elfogadott **szmogrendelet** rendszer szemléletűen korlátozza a jelentős károsanyagot kibocsátó gépjárművek közlekedését, amely a **dízelüzemű gépjárművek lépcsőzetes korlátozásával** valósul meg, és ami a **fővárosi szmogrendelet** 2019. májusi módosítását követően tovább szigorodott.

A 2019. október 1-jén hatályba lépő korlátozó rendelkezések érintik az EURO 0-2 benzin-, valamint az EURO 0-5 dízelüzemű gépjárműveket (motorokat, személy-, és tehergépjárműveket), amelynek eredményeképp a gépjárművek **szennyezőbb 52%-a** került korlátozás alá, és ami a **dízelüzemű gépjárművek szennyezőbb 88%-át érinti** (utóbbi az összes állományhoz képest 35%-ot jelent). Így ez már biztosan hatékonyabb intézkedés, mint a sokszor követelt páros-páratlan korlátozási elv visszaállítása.

Új rendelkezésként a fővárosi szmogrendelet legalább három évente felül kell vizsgálni, és azzal egyidejűleg a következő kapcsolódó fővárosi rendeletek rendszeres környezetvédelmi szempontú felülvizsgálatára is sor fog kerülni:

- a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működtetésének feltételeiről, a taxiállomások létesítésének és

igénybevételének rendjéről és a személytaxi-szolgáltatás hatósági áráról szóló 31/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendelet;

- Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról szóló 92/2011. (XII. 30.) Főv. Kgy. rendelet;
- Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 4.) Főv. Kgy. rendelet.

Ezen intézkedéseken túlmenően a személygépjármű forgalom csökkentése érdekében **2010 óta a fővárosban 3330 db új P+R parkoló és 898 db B+R tároló létesült, melyek közül 3193 db P+R és 582 db B+R férőhely** fővárosi beruházásban készült. A B+R parkolók közül 391 férőhely P+R parkoló beruházás keretében valósult meg.

2.) A 2019. május 29-én elfogadott Budapest Mobilitási Terv 2030 (BMT) részletesen bemutatja azt, hogy Főváros **a járműpark cseréje** terén az elmúlt években jelentős fejlődést ért el:

- **Az autóbusz ágazatban mintegy 1050 db (~670 db új korszerű, ~380 db alacsonypadlós használt) járművel megújult az állomány több mint kétharmada.** Ezen felül a Budapest környéki elővárosi településeken történő fejlesztés keretében, 2014. évben további **167 db új autóbusz került forgalomba állításra a fővárosi közlekedés szempontjából is szerepet játszó agglomerációs vonalakra megfelelő kiszolgálása érdekében.**
- A járműállomány-fejlesztés eredményeként
 - **jelentősen csökkent az átlagéletkor (17 évről 11 évre),**
 - **mintegy négyszeresére nőtt (közel 300 db-ról több mint 1200 db-ra) az alacsonypadlós autóbuszok száma,**
 - **a környezetterhelés vonatkozásában a CO és NOx (nitrogénoxid) éves kibocsátás hozzávetőlegesen harmadára (2000 és 3000 tonnával), valamint az egészségre kiemelt kockázatot jelentő dízelkorom-részecskék (PM10) kibocsátása is mintegy 90 %-kal (180 tonnával/év) csökkent.**
 - **a légkondicionálóval ellátott autóbuszok száma közel 5-szörösére, aránya 85 %-ra emelkedett,**
 - **a szolgáltató hibás menetkimaradások aránya jelentős csökkent (1/6-ára esett vissza)**
 - Az autóbusz területen történt fejlesztéseknél az alternatív hajtással rendelkező járműtípusok felé is nyitott a Főváros. Az elmúlt években mintegy 150 db-os nagyságrendben került beszerzésre CNG, hibrid és elektromos hajtárrendszerrel rendelkező jármű. A BMT-ben 021-es intézkedésként szereplő buszpark tervezett megújítása alapján 2030-ig cél az alternatív hajtásrendszerek 25-33%-os részarányának elérése.
- Jelenleg is folyamatban további szolgáltatásbeszerzés 20 db (+ 20 db opciós lehetőség) szóló járműmennyiséggel, valamint 20 db (+ 400% opciós lehetőség) szóló és csuklós új járműbeszerzés.
- 2019. decemberéig 5 db, 2020-ban további 21 db új CAF villamos beszerzése történik meg;
- a BKV beszerzésében 2020. első felében további új autóbuszok forgalomba állása tervezett – a korszerűtlen buszok teljes kivezetése az M3-as metró felújításának befejezésével legkésőbb 2022-ig tervezett
- Az autóbusszal végzett különcélú menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás Budapest főváros közigazgatási területén történő végzésének feltételeiről szóló 26/2018.(VI.27.) Fővárosi Közgyűlési rendelet szabályozza a járatí engedélyek kiadásának feltételeit. Ennek megfelelően új engedély kizárólag olyan járműre adható, amely a PM10 koncentrációra vonatkozóan megfelel a KöHÉM rendelet szerinti EURO 4, vagy annál magasabb környezet védelmi kategóriának. A rendeletben meghatározott legalacsonyabb környezetvédelmi előírást az alábbi autóbusz teljesíti:
 - legalább EURO 4 motorral rendelkező jármű

- vagy a jármű igazolt kibocsátású, teljesáramú részecskeszűrővel felszerelt
- 3.) A Budapest Mobilitási Terv környezeti hatásvizsgálatában szereplő tervezett behajtási díj bevezetésével kapcsolatban megjegyezzük, hogy **a szükséges törvényi és egyéb jogszabályi környezet, valamint felhatalmazások hiánya miatt a Fővárosi Önkormányzat jelenleg nem rendelkezik hatáskörrel.**
 - 4.) A Dunán közlekedő, illetve Budapesten kikötő **hajók légszennyezésének csökkentése** és ezzel összefüggésben a levegőtisztaság-védelmi szempontok megfelelő érvényesítése a **jogalkotási hatáskörrel rendelkező környezetügyért felelős miniszter** hatáskörébe tartozik ezért a Fővárosi Önkormányzatnak ebben a kérdéskörben nincs szabályozási ill. rendelet alkotási lehetősége.
 - 5.) **Egyéb szennyező gépjárművek** korlátozása keretében a **belső égésű motorral hajtott segédmotoros kerékpárok** és a belső égésű motorral hajtott kerékpárok Budapest főváros közigazgatási területén való használatának korlátozása vagy közlekedésének tilalma szintén a **fővárosi szmogrendelet** 1. pontban részletezett szigorításakor valósulhatott meg.

Kérjük válaszuk elfogadását!

Budapest, 2019. augusztus 13



Tisztelettel:



Németh László
főosztályvezető

