

MIT VÁRUNK AZ ÖNKORMÁNYZATOKTÓL 2006 ÉS 2010 KÖZÖTT?

AJÁNLÁSOK BUDAPESTÉRT



LEVEGŐ MUNKACSOPORT, 2006



AJÁNLÁSOK BUDAPESTÉRT

MIT VÁRUNK
AZ ÖNKORMÁNYZATOKTÓL
2006 ÉS 2010 KÖZÖTT?

Ajánlások Budapestért ■ Kiadja: a Levegő Munkacsoport ■ Felelős kiadó: Lukács András ■ Összeállította: Beliczay Erzsébet és Lukács András ■ Fotók: Horváth Zsolt, Susánszky Ferenc ■ Korrektor: Paskó Ildikó ■ Technikai szerkesztő: Susánszky Ferenc ■ Levélcím: 1465 Budapest, Pf. 1676 ■ Telefon: 411-0509, 411-0510 ■ Fax: 266-0150 ■ Villám posta: levego@levego.hu ■ Bankszámlaszám: K&H 10200830 32321418 00000000 ■ Adószám: 18226254-2-42 ■ HU ISBN 963-87069-1-0 ■ Nyomda: GRAFIRKA Studio ■ Felelős vezető: Almási István

Készült a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium
és a Nemzeti Civil Alap támogatásával.



Az Ajánlások Budapestért tervezetét először a Levegő Munkacsoport honlapján tettük közzé, majd a beérkezett észrevételek alapján véglegesítettük. A szerzők köszönetüket fejezik ki mindazoknak, akik segítették munkájukat.

A Levegő Munkacsoport 1988-ban alakult, jelenleg 133 tagszervezete van. Az Európai Környezetvédelmi Iroda (www.eeb.org), az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (www.te.nu), az Európai Éghajlati Hálózat (www.climnet.org), az Autómentes Világhálózat (www.worldcarfree.net), a Nehezen Lebomló Szerves Szennyező Vegyületektől Mentесítő Nemzetközi Hálózat (www.ipen.org), a Növényvédőszer Akcióhálózat Európai Tagozata (www.pan-europe.info), a Környezeti Tanácsadó Irodák Hálózata (www.kothalo.hu) és az Európai Környezetvédő Civil Szervezet a Szabványosításért (www.ecostandard.org) tagja.

TARTALOM

Ajánlásaink összefoglalása	5
1. TÁJÉKOZTATÁS, TÁRSADALMI RÉSZVÉTEL	6
Ajánlások a társadalmi részvétel erősítésére	7
2. SZABÁLYOZÁS, ELLENŐRZÉS ÉS ÁTLÁTHATÓSÁG	7
Ajánlások a szabályozással és az ellenőrzéssel kapcsolatban	8
3. FINANSZÍROZÁS: A SZENNYEZŐ FIZESSEN!	9
Ajánlások a kiegyensúlyozott önkormányzati gazdálkodáshoz	10
4. OKTATÁS, KULTÚRA	11
Ajánlások az oktatás és a kultúra terén	13
5. A TERMÉSZETES ÉS ÉPÍTETT KÖRNYEZET	14
5.1. EGÉSZSÉGES KÖRNYEZET – SZOLIDÁRIS VÁROS- ÉS LAKÁSPOLITIKA	14
Ajánlások a szegregáció csökkentésére, az egészségesebb lakáshelyzet kialakítására	15
5.2. VÁROSMEGÚJÍTÁS, KERESKEDELEM	16
Ajánlások az épített környezet megújítására és az arculat értékeinek megőrzésére	18
5.3. A ZÖLDTERÜLETEK VÉDELME ÉS FEJLESZTÉSE	19
Ajánlások a Budapesti Agglomeráció zöldterületeinek védelmére	20
5.4. FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS	22
Ajánlások a fenntartható közlekedéspolitikára	27
5.5. KÖZBIZTONSÁG	30
Ajánlások a közbiztonság javítására	31
5.6. ÉGHAJLATVÉDELEM, ENERGIATAKARÉKOSSÁG, ENERGIAHATÉKONYSÁG	31
Ajánlások az energiahatékonyság javítására	32
5.7. IPARI SZENNYEZÉSEK	33
Ajánlások az ipari szennyezések csökkentésére	33
5.8. A LEVEGŐMINŐSÉG VÉDELME	33
Ajánlások a levegőminőség védelme érdekében	34
5.9. ZAJVÉDELEM	34
Ajánlások a zajvédelemre	35
5.10. A SZILÁRD HULLADÉK CSÖKKENTÉSE	36
Ajánlások a hulladékkezelésre	36
5.11. FENNTARTHATÓ VÍZHASZNÁLAT	37
Ajánlások a vízhasználatra	38
5.12. CSATORNÁZÁS, SZENNYVÍZKEZELÉS	38
Ajánlások a szennyvíztisztításra	38
5.13. TALAJVÉDELEM	39
Ajánlások a talajvédelemre	39
6. VÁROSKUTATÁS (K+F)	40
Ajánlásaink városkutatási projektekre	40
A NAGYCSALÁDOSOK ORSZÁGOS EGYESÜLETÉNEK SZEMPONTJAI	41
MIKÉNT ÉRNETJÜK EL, HOGY TÉNYLEG MEGVALÓSULJANAK AZ AJÁNLÁSAINK?	42
Szerződéstervezet	43

B E V E Z E T Ő

Budapest a Duna királynője; páratlan látványt nyújt, történelmi és kulturális hagyományai komoly vonzerőt jelentenek, gazdasága gyorsan fejlődik. Ugyanakkor fővárosunk kiváló öröklött adottságai, a nagyarányú tőkebeáramlás és az Európai Unió átlagát közelítő gazdasági teljesítménye ellenére sem fejlődik lakóinak általános megelégedésére.

Biztató, hogy az elmúlt években néhány kedvező változásnak lehettünk tanúi: új kulturális létesítmények jöttek létre, emberibbé váltak, megújultak egyes utcáink, tereink, a tömegközlekedési járművek cseréje is folyamatban van. Azonban még mindig sokan hagyják el a várost jobb életminőségre vágyva. Különösen a gyermekes családok igyekeznek elmenekülni a városból. Az itt élők és az ide látogatók egyaránt panaszkodnak a zajra, a rossz levegőre, a közlekedési káoszra, az ápolatlan közterületekre, a közösségi terek hiányára, a lepusztult épületállományra, a zöldterületek és az infrastruktúra hiányosságaira, a szabályok semmibe vételére és nem utolsósorban a növekvő társadalmi egyenlőtlenségek számtalan jelére.

A főváros környezeti állapotának javítása mindenek előtt az itt lakók testi és lelki egészségének javítása érdekében szükséges, ugyanakkor több tőkét és turistát is idecsábíthatunk ez által. Több hazai és külföldi kutatás mutatott rá, hogy a környezetszennyezés csökkentése nemhogy gátolná a főváros fejlődését, hanem éppen ellenkezőleg: javítaná a versenyképességét. Budapesten a környezeti károk költségét évi 600-800 milliárd forintba becsülik. Ennyi megy el a szakértők szerint szinte észrevétlenül a kieső munkanapokban, életévekben, gyógyszerköltségekben, az utak, csatornahálózatok tönkremenetelében, természeti és művi környezetünk sorvadásában, noha mindezt meg tudnánk akadályozni.

A következőkben összefoglaljuk a főváros fenntartható fejlődésére tett ajánlásainkat, majd részletesebben elemzünk néhány részterületet, és felsoroljuk a 2010-ig megvalósítandó feladatokat. Az ajánlások nagy része önkormányzati hatáskörbe tartozik, más részük viszont kormányzati feladat. Ez utóbbiak esetén az önkormányzatok szerepe a kezdeményezés, a nyomásgyakorlás.

AJÁNLÁSAINK ÖSSZEFOGLALÁSA

Gyermekbarát város

Ajánlásaink fő célja, hogy Budapesten jól érezzék magukat a gyerekek. Nemcsak azért, mert ez önmagában is fontos, hanem azért is, mert meggyőződésünk: mindenki jól érzi magát egy olyan városban, ahol a gyerekek jól érzik magukat. A közvélemény-kutatások alapján is megállapítható, hogy a többi korosztály elvárásaival is egybevágunk a gyerekek érdekei: a fővárosi lakosok elsősorban nagyobb tisztaságra, biztonságra, a környezet fokozottabb védelmére, a közterületek és épületek megújítására, a közlekedési káosz megszüntetésére, jobb tömegközlekedésre és több zöldterületre vágnak. Bár egy nagyváros sohasem tudja azt a biztonságot, meghittséget nyújtani, amit egy zöldbeágyazott apróbb település nyújthat, zöld hálózatot, kevesebb zajt, biztonságos kerékpározást, a gyalogosok érdekeit szem előtt tartó forgalmi rendet, sportolási lehetőségeket, elviselhető, kevesebb porral járó mikroklímát azonban mindenütt meg lehet valósítani. Szerepelnek is a fejlesztési elképzelésekben ezek az elemek, de végre meg is kellene valósítani.

A társadalom aktív részvétele a döntéshozatalban

A koncepciók és tervek kidolgozásába és megvalósításába akkor kell bevonni a lakosságot, amikor még érdemben bele lehet szólni a döntések előkészítésébe. Meg kell szüntetni a helyi lakosság feje felett történő, illetve véleményével ellentétes döntéshozatal széles körben elterjedt gyakorlatát, valamint egyoldalú – elsősorban egyes befektetői körök nézeteit tükröző – tájékoztatását.

A szegregáció fékezése

A szolidaritás jegyében csökkenteni kell a szegregációt a társadalomban és térben egyaránt. Rövid távú célkitűzésként biztosítani kell mindenki számára a lakhatást, középtávon a szociális bérlakás-igények mennyiségi kielégítését, hosszabb távon a teljes épületállomány korszerűsítését. Folyamatosan csökkenjenek a különbségek az egyes városrészek közterületi, zöldterületi és környezeti állapotában. Meg kell adni az esélyt mindenkinek, hogy jövedelmi helyzetétől függetlenül ne csak (túl)élni, hanem élvezni is tudja az életét, és a közjavakból is arányosan részesedhessen.

A társadalmi tőke, a közvagyon védelme

Fékezni kell a települések terjeszkedését. Meg kell állítani a természeti értékekkel pazarlóan bánó, a költségeket az ésszerűtlenségig növelő területfejlesztést. A zöldterületeket óvni és fejleszteni szükséges. A meglévő vagyon megőrzésének, hatékony működtetésének, felújításának és korszerűsítésének elsőbbséget kell adni az új beruházásokkal szemben. A közforrásokat elsősorban a meglévő városi területek és létesítmények (városnegyedek, utak, épületek, infrastruktúra-hálózatok) megújítására kell összpontosítani.

Fenntartható közlekedéspolitika

A Budapesti Agglomeráció közlekedéspolitikájának középpontjában a közösségi közlekedés színvonalának emelése, a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása, a forgalomcsillapítás és az áruszállítás ésszerű megszervezése álljon. A valós mobilitási szükségleteket úgy kell ki-
elégíteni, hogy közben jelentősen enyhüljenek a közlekedés zavaró hatásai.

1. TÁJÉKOZTATÁS, TÁRSADALMI RÉSZVÉTEL

Hazai és nemzetközi tapasztalatok egyaránt azt bizonyítják, hogy a képviselői demokrácia önmagában nem biztosítja a helyi társadalom, a közösség érdekeinek optimális érvényesülését a döntéshozatalban.

Az önkormányzatok gyakran rövidtávú gazdasági célokat, nehezen védhető részérdekeket képviselnek. Sajnálatos, hogy ma még gyakran emlékeztetni kell az adóinkból fenntartott önkormányzatokat és a szavazataink révén döntési pozícióba került képviselőket, hogy feladatuk a közjó képviselete. Sokszor előfordul, hogy meg sem kérdezik, illetve figyelmen kívül hagyják választóik véleményét a döntéseknél. Szerepet játszik ebben a korábbi megszokott beidegződés, a szakértelem hiánya, a lakosság passzivitása és nem ritkán a korrupció.

A demokratikus döntéshozatal látszólag időigényes és költséges eljárás. Mégis megéri partnerként kezelni a lakosságot és a helyi vállalkozókat, mert ők azok, akik az optimális döntésekhez szükséges helyi ismeretekkel rendelkeznek, és az együttműködésükre is így lehet bízton számítani (köztisztaság, közbiztonság, a környezet megóvása, karbantartás, lakossági megtakarítások stb.). A párbeszéd során sok olyan új szempont is felmerülhet, amelynek figyelembevétele javíthatja a tervezetet. A közösen hozott döntések hosszú távon mindenképpen, de gyakran rövidtávon is kifizetődőbbek, elsősorban a közösség számára.

Ajánlások a társadalmi részvétel erősítésére

1. Interaktív Fejlesztési Információs Pontok segítik a lakosság tájékozódását és beleszólását a fejlesztésekbe a főváros forgalmas pontjain. A naprakész tájékoztatást az információs technika – a térinformatika, az elektronikus térképek és más interaktív eszközök – segítik. (Lásd még a K+F fejezetben!)
2. Minden kerületben non-profit Városrehabilitációs Tanácsadó Irodát állítanak fel, támogatva a lakosság öntevékenységet és a kerületi programokat a felújítások, energiatakarékosság, lakótelepi bérlet program, szociális városrehabilitáció terén.
3. A települések beépítését, fejlesztését szabályozó eszközök a közérdeket, a fenntartható fejlődést szolgálják. Csak olyan döntést fogad el a képviselőtestület, amelyben a szakhatóságok, a helyi lakosság, a helyi vállalkozók, a szakmai és a civil szervezetek véleménye is érvényesül.
4. Időben teret kapnak a szakmapolitikai viták a közéletben, a médiában és különböző szintű nyilvános fórumokon. A lakosság így megalapozottan tud véleményt alkotni.
5. Megteremtik a helyi közösségi médiumok tényleges függetlenségének, a többoldalú tájékoztatásnak a jogi és anyagi biztosítékait. Az eltérő vélemények azonos mértékű nyilvánosságot kapnak.
6. A gazdasági reklámokból származó bevételek legalább 5 százalékának megfelelő összeget fordítanak társadalmi célú reklámokra.
7. Megfelelő források állnak rendelkezésre az önkormányzatok költségvetésében a lakosság és a képviselők szakmai ismereteinek bővítésére, a társadalmi egyeztetésekre, valamint az alternatívák szakértői, vizsgálati és ismertetési költségeinek fedezetére.
8. A döntéshozatali folyamat nyilvánosságát, a társadalmi részvétel módját, a közmeghallgatások demokratikus rendjét fővárosi rendelet szabályozza.
9. A helyi népszavazás kiírásához szükséges aláírások száma a törvény által megengedett legkisebb mértékre csökken (a választásra jogosultak 10 százalékára).

2. SZABÁLYOZÁS, ELLENŐRZÉS ÉS ÁTLÁTHATÓSÁG

A nagyobb politikai vagy gazdasági befolyással bíró érdekcsoportok gyakran szankciók nélkül felrúghatják a szabályokat. Nemegyszer 5–6 ellenőrzési joggal rendelkező szerv sem képes megakadályozni a törvénytelen magatartást. A szembetűnő kihágások – jogszabálysértő építkezések, illegális hulladéklera-

kások, a növényzet pusztítása, hulladékok égetése, környezetszennyező vállalkozási tevékenység, közterületek elkerítése – következmények nélkül követhetők el. A közlekedési és parkolási szabályok felrúgása is legtöbbször büntetlen marad. A rendszerváltás óta e téren számos tekintetben visszalépés történt.

A választók tartják fenn adóikból a közigazgatást és a képviselőtestületeket. Mégis, a rossz döntések elhárítása érdekében további komoly áldozatokat kell vállalniuk, pénzüket, szabadidejüket szentelve a sok kellemetlenséggel, idegeskedéssel járó küzdelmeknek. A helyi lakosok, civil szervezetek gyakran „kétfrontos” harcot folytatnak a képviselőtestületek, a közigazgatás és a komoly nyomásgyakorló eszközökkel rendelkező „fejlesztők” ellen. Ezek a csaták ma még ritkán fejeződnek be közmegegyezéssel.

Az említett hiányosságok egyik fő oka az, hogy a szakhatóságok túlterheltek, nem áll rendelkezésükre megfelelő szakmai és anyagi háttér a lakossági panaszok kivizsgálásához, illetve az ellenőrzésekhez. Az elmúlt években a közigazgatásban hozott megszorító intézkedések még számottevően rontottak is ezen a helyzeten.

Sok jogszabályhoz nem készültek végrehajtási utasítások, nincsenek meghatározva a források, a szankciók, a személyes felelősség. Az önkormányzati képviselőtestületek, a polgármesterek, a szakhatóságok vezetői így nem vonhatók felelősségre a hanyagságért, hozzá nem értésért vagy tudatos károkozásért, az eljárásrend megszegéséért.

Az önkormányzatok gyakran a jogszabályi feltételekben biztosított lehetőségeikkel sem élnek, például hogy területükön a választóik érdekeit jobban szolgáló, a körülményekhez igazított helyi rendeleteket, korlátozásokat állapíthatnak meg.

Gyakran még az előírt adók és díjak (gépjárműadó, földvédelmi járulék, parkolási díjak stb.) beszedése is akadozik.

Ajánlások a szabályozással és az ellenőrzéssel kapcsolatban

1. Az állam és az önkormányzatok biztosítják a szakhatóságok és ellenőrző szervek hatékony működésének szakmai és pénzügyi feltételeit.
2. A szabálysértésekre (növényzet károsítása, szemetelés, szabálytalan építkezés, parkolási szabálytalanságok, ingatlanok karbantartásának elmulasztása, zavaró gazdasági tevékenységek, zajongás stb.) a társadalmi károkkal arányos szankciókat, illetve elrettentő mértékű bírságot állapítanak meg és ezeket a gyakorlatban is alkalmazzák.
3. A fővárosi és a kerületi önkormányzatok Végrehajtási Alapot hoznak létre a kényszerbontások, munkaidőn túli ellenőrzések, régészeti feltárások és egyéb, a jogszabályok betartatását szolgáló beavatkozások fedezetül. Az alap fedezetét a társadalom igazságérzetével összhangban álló bírságok, eljárási díjak biztosítják.

4. Szigorúan ellenőrzik és betartatják a tulajdonosokkal a kötelezettségeiket (gyomirtás, járdatarakítás, alapszintű műszaki karbantartás stb.).
5. Minden olyan szerződés és terv, amely közpénzeket, közvagyonot is érint, nyilvános. A környezet állapotát is befolyásoló szerződések és tervek csak kivételes nemzetbiztonsági okokból minősülnek üzleti titoknak.
6. Az önkormányzatok a ciklus elején leltárt készítenek a közvagyonról és a társadalmi tőkéről (lásd még a K+F fejezetben!), és a képviselő-testület illetve a vagyongazdálkodásért felelős szervek a ciklus végén elszámoltathatók a közvagyon alakulásával kapcsolatban.
7. Az Európai Unió más országaiban alkalmazott gyakorlathoz hasonlóan a szakértelem hiányából eredő, nem körültekintő döntésekért a döntéshozók és a helyi döntéshozók személyes felelősséget vállalnak. A dokumentumokból a konkrét felelősség egyértelműen megállapítható.
8. Polgármesteri bejárásokat tartanak a nyilvánosság bevonásával legalább félévente az önkormányzat területén folyó fejlesztések, programok, a közterületi állapotok figyelemmel kísérésére.

3. FINANSZÍROZÁS: A SZENNYEZŐ FIZESSEN!

A Budapesti Agglomeráció területén az egy főre jutó GDP megközelíti az Európai Unió átlagát. Ezzel szemben az önkormányzatok állandóan forráshiányra panaszkodnak, a lakhatással kapcsolatos terhek pedig meredeken emelkednek. Ellentmondás, hogy a hatalmas extraprofitot hozó fejlesztések óriási terheket rónak a nemzetgazdaságra, a helyi önkormányzatokra és a helyi lakosokra. Nincsenek azonban automatizmusok arra, hogy a magánszféra hasznából a közösség is megfelelő arányban részesüljön. Ezért javasoljuk, hogy az önkormányzatok pénzügyi stabilitásának távlatos rendezéséig célzott alapokat hozzanak létre – elsősorban a negatív externáliák internalizálása révén (vagyis úgy, hogy a szennyező, illetve használó fizesse meg az általa okozott károkat, költségeket) – a város fenntartható fejlődése, a jövőreható károk megakadályozása érdekében. Az egyes alapokról a vonatkozó alfejezetben írunk.

Az önkormányzatok a források hiányával magyarázzák az elhanyagolt közterületeket, az elmaradt karbantartásokat, a romló és egyre dráguló szolgáltatásokat, a hiányos infrastruktúrát. Állításuk szerint ezért „kényszerülnek” eladni a területeiket, illetve engedélyezni olyan szennyező, nagy forgalmat vonzó, a közbiztonságot, az ott élők életminőségét rontó tevékenységeket, amelyekből az iparűzési adón keresztül bevételt remélnek. Mára már konkrét esetek igazolják, hogy a vitatható ingatlanértékesítésekkel, a beruházóknak

nyújtott aránytalan kedvezményekkel, a minőség rovására történő takarékoskodással nem lehet egyensúlyban tartani az önkormányzatok pénzügeit. Emellett közvetett módon jóval nagyobb terheket rónak a lakosságra, mintha a hiányzó forrásokat átlátható módon, az adókból és díjakból fedeznék.

A túlépítések és természetpusztítások miatt, valamint a karbantartások, felújítások elmulasztása következtében a köz- és magántulajdon leértékelődik. A városi terjeszkedés a természeti területeket veszélyezteti, egyre nagyobb távolságok megtételére kárhoztat, és az infrastruktúra-hálózat folyamatos és egyre alacsonyabb hatékonyságú bővítését kényszeríti ki. Óriási terheket ró a nemzetgazdaságra, a helyi önkormányzatokra és még azokra a helyi lakosokra is, akik nem részesülnek a terjeszkedés hasznaiból. Növekvő veszélyt jelent a belső területeken, hogy a beépítéseknel nem veszik figyelembe a mikroklímára gyakorolt hatásokat.

A terjeszkedés és a túlépítések motorja a szabályozatlanság, illetve az ingatlanpiaci spekuláció. Nincs hatékony ingatlanadózási rendszer, differenciált földvédelmi járulék, hiányoznak az elemzések az infrastruktúrák hatékonyságával, az extraprofitot hozó externáliákkal kapcsolatban a társadalmi szempontból ésszerűbb döntések kikényszerítéséhez.

Ajánlások a kiegyensúlyozott önkormányzati gazdálkodáshoz

1. A „szennyező/használó fizet” elv érvényesül. A természetes és épített környezetben okozott károkat, értékcsökkenést, a szennyezések elhárításának költségeit az okozó fizeti meg adók és díjak formájában. Ennek érdekében minél pontosabban kimutatják ezeket a költségeket. Azonban a kimutatás esetleges pontatlanságai nem szolgálnak hivatkozási alappal a „szennyező/használó fizet” elv gyakorlati bevezetésének elhalasztására.
2. A beépítésre nem szánt területek átminősítését, a tulajdonosi (beruházói) érdekeket szolgáló övezeti átsorolásokat, a zöldmezős beruházásokat, építési engedményeket olyan díjakkal és adókkal terhelik, amelyek fedezetet nyújtanak a kapcsolódó (társadalmi) költségekre. Ez a Zöldterületi Alapok folyamatos feltöltésének a forrása. Az így keletkező bevételekből forrásokat képeznek a társadalmi szempontból kívánatos, ám csak lassan megtérülő fejlesztésekre, a kompenzációra, a piaci torzulások korrekciójára (zöld hálózat kialakítása, rozsdaterületek megújítása).
3. Megteremtik az összhangot a fejlesztési tervek (településfejlesztés, közlekedés, parcellázások stb.) és a kapacitások, illetve a pénzügyi realitás között, vagyis nem vállalnak olyan elkötelezettséget, amelyhez nyilvánvalóan nincsenek meg a tárgyi és humán infrastruktúra megteremtésének feltételei, illetve amely meg fogja haladni az önkormányzat pénzügyi lehetőségeit.

4. Az önkormányzatok tárgyalásos megegyezéssel elérik, hogy a magánfejlesztők és a helyi vállalatok részt vegyenek a közérdekű fejlesztésekben isfejlesztéseik jelentőségének arányában. (Tudatosítják a vállalkozókban, hogy a jó környezet, az életképes közösség közös érdek. Nem lehet az adózással „letudni” a helyi kötelezettségeket, mert az adók jelenlegi szerkezete nem tartalmaz fedezetet a különféle környezeti és egyéb károkra.)
5. A tevékenység típusú adózás (iparűzési adó, idegenforgalmi adó, személyi jövedelemadó) helyett nagyobb szerepet kap a (többlet)érték típusú adózás, hogy a közpénzekből történő fejlesztések (magán)hasznából újabb és újabb közcélú fejlesztéseket lehessen létrehozni.
6. A tulajdonos által lakott lakás adómentes.
7. Műemlékvédelmi Alapot hoznak létre annak érdekében, hogy ne lehessen pénziánnyra hivatkozva értékes épületeket, régi villákat lebontani, és hogy a szükséges műemléki feltárásokra is legyen közpénz. Bér lakás Alapot hoznak létre a magántulajdonban levő panellakások hosszútávú szerződéses bérlakássá alakítására. (Így csak a cserék, helyreállítások és a fenntartás kerül közpénzbe, jóval kevésbé terhelve a költségvetést, mint az új bérlakások építése esetén.)
8. Az ingatlanok bérbeadásából származó forrásadó a Rehabilitációs Alapot, valamint a Bér lakás Alapot gyarapítja. Az előbbiből az épületfelújításokra lehet pályázni, az utóbbiból a bérlakásállomány arányát 2018-ig 20 százalékra növelni.
9. A használaton kívüli ingatlanok hasznosítását (üres boltok, épületek, telkek) helyi adókkal ösztönzik. Mentessül az adó alól a tulajdonos, ha az ingatlant átmenetileg közösségi célra átengedi.
10. A kisbefektetőknek, a helyi lakosságnak lehetősége nyílik a fejlesztésekben való részvételre. Erősítik a szövetkezeti, kisközösségi tulajdon kialakítását, téglajegyek vásárlását stb.
11. Felülvizsgálják a PPP (a közszféra és magánszféra együttműködésével történő) projekteket a szükségesség, és a „pénzért értéket” elv, valamint a lakosság fizetőképessége alapján.

4. OKTATÁS, KULTÚRA

A felnövekvő nemzedék szellemi és testi épségéről való gondoskodás, a társadalmi tudás megújítása a kormányzat és az önkormányzatok feladatai között kiemelkedő helyen álljon.

Számos más ágazattal ellentétben az oktatás, a kultúra (és az egészségügy) terén történő mulasztások a későbbiekben egyáltalán nem vagy csak rendkívüli

nehézségek és hatalmas költségek árán tehetők jóvá. (Megjegyzendő, hogy az ide befektetett pénzek lehetőséget adnak arra, hogy ezek az ágazatok, illetve az itt dolgozók mint magánemberek is megjelenhessenek vásárlóerőként, és jelentős keresletet gerjesszenek az árucikkek és szolgáltatások iránt, így a gazdaságot már most is élénkíthetik.) A fővárosban és az egész országban az elmúlt években az oktatás színvonalának és így a tanulók eredményeinek romlása volt tapasztalható. Erre utalnak az OECD vizsgálatai is. A szabad iskolaválasztás következményeképp fokozódott a szegregáció. Az iskolabezárások és -átszervezések is hozzájárultak az oktatási színvonal csökkenéséhez. A csökkenő gyerekszám mellett lehetővé válik, hogy a pedagógusok több időt fordítsanak egyéni és kiscsoportos, fakultatív foglalkozásokra. A hátrányos helyzetű vagy az iskolai követelményekkel nehezen birkózó tanulók felzárkóztatása, valamint a tehetséggondozás szempontjából egyaránt döntő jelentősége van az ilyen foglalkozásoknak. A jelenlegi folyamatok azonban éppen ez ellen hatnak. A pedagógus bértömeggel való takarékoskodás a legsztelenebb pazarlás, amit egy társadalom önmaga ellen elkövethet. A természeti és kulturális környezet alakításával kapcsolatos felelősségünk tudatosítása, a környezetbarát, egészséges életmódra való nevelés nemcsak új tudnivalókkal jár. A környezeti nevelés legfontosabb terepe az iskola és a helyi társadalom, az iskola és közvetlen természeti környezete, az iskola és a család közötti gyakorlati kapcsolatok elmélyítése, beépítése a pedagógiai tevékenységbe. S nem utolsósorban fontosak az iskola „háztartásában” szerezhető kedvező és kedvezőtlen tapasztalatok is.

Képzési rendszerünk súlyos mulasztása a korszerű, helyi adottságokhoz és igényekhez alkalmazkodó szakképzés hiánya. Magasan képzett és megfelelő munkakultúrára nevelt, igényes szakmunkások, világlátott kézművesek nélkül Magyarország egyre inkább az olcsó tömegárúk felvevőpiacává züllik. Ez nemcsak foglalkoztatási szempontból gond, hanem ellehetetleníti a tárgyi, építészeti örökségeink megőrzését, karbantartását, szakszerű felújítását. A vizuális környezettel szembeni igénytelenség közterületeink, új és örökölt épületállományunk mellett a tárgykultúránkban, az öltözködésünkben is tetten érhető. Különösen az elmúlt 10 évben erősödött fel ez a jelenség.

Budapest kulturális élete az ország többi részéhez képest kiemelkedően jó. Ugyanakkor sokan anyagi okok miatt nem tudnak részesülni ezekből az előnyökből. Alig van például olyan hely, ahol a fiatalok díjmentesen élvezhetnék a kultúra értékeit, vagy akár kis összegből kulturáltan tudnának szórakozni, kapcsolódni. Az elmúlt két évben a nagy sajtóvisszhang ellenére negatív következményekkel végződött két házfoglalás (volt Úttörő Áruház illetve a Kazinczy u. 14.) jelzi, hogy sem a főváros, sem a kerületek nem érznek felelősséget az építési örökségünk védelme, illetve a fiatalok öntevékenységeinek támogatása iránt.

A művelődés központosításának évtizedei után, a televízió kulturális egyeduralmának korszakában elodázhatatlan a közművelődés feladatainak, eszközeinek, színhelyeinek és a támogatásra érdemes tevékenységek körének újragondolása.

Ajánlások az oktatás és a kultúra terén

1. A fővárosi és a kerületi önkormányzatok kiemelten kezelik az oktatást és a kultúrát.
2. Az önkormányzatok fokozott segítséget nyújtanak a pedagógusok képzéséhez, valamint erkölcsi és anyagi megbecsülésük javításához.
3. Az oktatási kutatások, illetve a hazai és külföldi tapasztalatok felhasználásával kidolgozzák és bevezetik a megfelelő teljesítményméréseket és ösztönzőket annak érdekében, hogy az oktatási intézményekben a lehető legjobb eredményeket ériék el a szellemi-testi-lelki oktatásban, nevelésben.
4. Az oktatók és a tanulók számára egyaránt biztosítva vannak az egészséges, szennyezésektől mentes életkörülmények: a mozgásigény kielégítése, a sportolás lehetőségeinek megteremtése és ösztönzése tiszta környezetben, közel a lakóhelyhez, iskolához; hatékony intézkedések a dohányzás és a túlzott alkoholfogyasztás visszaszorítására; az egészséges táplálkozási szokások elterjedésének ösztönzése; az egészségügyi ellátórendszerek javítása; a lakosság egészségének és a környezet állapotának javításáért tevékenykedő civil szervezetek növekvő mértékű támogatása.
5. Az önkormányzatok kiemelten támogatják a környezetvédelmi oktatás-nevelést. Szorgalmazzák a fenntarthatóság pedagógiájának módszereit és ismeretanyagának bevezetését.
6. Támogatják az erdei iskola programot, mint a városi gyerekeknek a természet megtapasztalásával kapcsolatos hátrányait csökkentő pedagógiai eszközt.
7. Az iskolafenntartók megteremtik a feltételeket a hátrányos helyzetű vagy az iskolai követelményekkel nehezen birkózó tanulók felzárkóztatására, valamint a tehetséggondozásra. Elősegítik, hogy növekedjen az iskolában a kreatív módon eltöltött idő.
8. Létrejön a színvonalas kultúrához való hozzáférés lehetősége azoknak is, akiknek jelenleg erre nincs pénzük.
9. A kulturális tevékenységek pályázati finanszírozásában érvényesül az átláthatóság, a kiszámíthatóság, valamint a döntéshozó testületek tagjainak a döntések következményeit illető személyi felelőssége. A pályázó szervezetek és intézmények nem az alaptevékenységük fedezetéért pályáznak, tevékenységüket nem sodorja kényszerpályára a változó pályázati követelményekhez való kényszerű alkalmazkodás.
10. Több lehetőséget biztosítanak a fiatalok kulturális kezdeményezéseikhez.
11. Szakképzési programot dolgoznak ki, magas színvonalú képzést nyújtva a szakmunkástanulóknak és a kézműves képzéshez. A főváros a színvonalas épületfelújításban, a divatszakmában és egyéb kézműves és iparművészeti ágakban ismét Európa élvonalába kerül. A képzés alapján tervezhető szakmai karrier és biztos megélhetés vár a fiatalokra.

5. A TERMÉSZETES ÉS ÉPÍTETT KÖRNYEZET

5.1. EGÉSZSÉGES KÖRNYEZET – SZOLIDÁRIS VÁROS- ÉS LAKÁSPOLITIKA

A népegészségügyi adatok szerint Budapest lakosságának egészségi állapota rosszabb, mint a közepes méretű vidéki városoké. Egyes kerületek között 7-8 év eltérés van a születéskor várható átlagos élettartamban. Folyamatosan nő az allergiás, a mozgásszervi, a mentális és egyéb civilizációs megbetegedések száma, ami elsősorban az életmóddal, a lakáskörülményekkel és a környezeti állapottal függ össze. A fővárosban 1990 és 2004 között a tüdőrákos betegek aránya 130 százalékkal, az asztmásoké 260 százalékkal emelkedett. Köztudott, hogy az egészségi állapot csak alig 15–20 százalékban függ az egészségügyi ellátórendszerek gyógyító munkájától, sokkal inkább az életmódtól, az életkörülményektől, az iskolázottságtól illetve a genetikai tényezőktől. Vagyis a megelőzés, a tágabban értelmezett környezeti állapot meghatározó az egészségügyben. Budapest lakosságának jelentős része olyan területen él, ahol a zaj- és légszennyezés gyakran meghaladja az egészségügyi határértéket, és nincs a közelben pihenésre, kikapcsolódásra alkalmas, ápoltságos, csendes zöldterület, illetve megfelelő színvonalú, sportolásra, mozgásra alkalmas terület vagy létesítmény. Budapest térségében a növekvő jövedelemkülönbségek fokozódó szegregációhoz vezetnek. Ez ellentmond uniós tagságunknak is, mivel az Európai Közösség egyik alapértéke a szolidaritás, az erős társadalmi kohézió. Nagyok a különbségek az egyes önkormányzatok vagyona, anyagi lehetőségei között, és ez is folyamatosan mélyíti a szegregációt. A városi lakosság különböző rétegei területileg egyre jobban elkülönülnek, az egyes területeken a lakosság szociológiai értelemben homogenizálódik. Az ingatlanpiac, a lakásépítések jelenlegi gyakorlata ezt a folyamatot felgyorsítja.

A nyugati országokban a lakhatás jogát az alkotmány szavatolja. A lakás az egyén társadalmi beilleszkedésének és kiteljesedésének alapvető feltétele. Magyarországon jelenleg nincs lakáspolitikai koncepció azok számára, akik esélytelenek a magánszektorban történő lakásvásárlásra.

A hajléktalanok ügye komplex beavatkozást kíván. Elsődleges cél a hajléktalanná válás megelőzése: az állami gondozásból kikerülő fiatalok lakhatásának biztosítása, a fogyatékkal élők kiszolgáltatottságának csökkentése, munkásszállás biztosítása a rászoruló dolgozóknak, a családsegítő és az ideggondozó hálózatok megfelelő finanszírozása. A hajléktalanok sorsának rendezése az egyének és a problémák sokféleségéhez igazítva, csak növekvő társadalmi áldozatok árán lehetséges.

Nem mennyiségi lakáshiány van. A problémákat elsősorban az épületek állapota, fizikai és társadalmi környezete, az alacsony mobilitás, valamint az a tény okozza, hogy kevés szociális bérlakás áll rendelkezésre. A lakosság egy

része nem az igényeinek megfelelő nagyságú lakásban lakik. Költséges és kockázatos a csere, ami csökkenti a lakásmobilitást. Kevés a cserék élénkítését elősegítő nyugdíjas- és fecskeház. (Hollandiában mintegy 20 százalékkal javult a lakáshelyzet a helyi önkormányzatok által szervezett, garanciákat nyújtó cserékkel.) A legtöbb önkormányzat passzív szemlélője a kedvezőtlen folyamatoknak. Igyekeznek megszabadulni a bérlakásállományuktól, tétlenül nézik a családok vergődését, a hajléktalanság problémáját. Állami támogatás hiányában, egyedül nem tudnak létrehozni szociális bérlakás-hálózatokat. Budapesten a nagyszámú háziállat és a gazdák nagyobb részénél tapasztalható állattartási kultúra hiánya súlyos köztisztasági problémákat okoz. A társadalmi béke érdekében az állattartás költségeit és az okozott károkat teljes egészében a gazdákra kell terhelni, és ezt megfelelő módon ellenőrizni szükséges.

Ajánlások a szegregáció csökkentésére, az egészségesebb lakáshelyzet kialakítására

1. Elkészül a főváros 12 éves Lakótelep-rehabilitációs Programja. 2010-ig felújítják az iparosított lakó- és önkormányzati épületek 30 százalékát. 2018-ig a szociális bérlakásállomány aránya eléri a 20 százalékot. 2010-ig mindenki számára biztosítják a lakhatást, jövedelemarányos szociális támogatással.
2. Az egészséges lakásállomány érdekében a jövőben a meglévő épületek felújítását ösztönző pénzügyi eszközrendszert vezetnek be. Az önkormányzatok példát mutatnak a környezettudatos ingatlankezelésre, az energiatakarékosságra, az ingatlanjaik, a zöldterületek és az egyéb közterületek ápolására. Népszerűsítik a követendő mintákat, lakossági kezdeményezéseket. Tanácsadó Irodák felállításával segítik a lakosságot az épületek felújításában. Mintaprojekteket valósítanak meg, és ezeknek széles publicitást adnak, hogy a megoldások ismertté váljanak.
3. A főváros 2010-re megfelel az akadálymentesítési jogszabályban előírt feltételeknek.
4. A tartósan kihasználatlan ingatlanok – az önkormányzat előzetes jóváhagyásával – meghatározott köz- vagy magáncélokra jogszerűen igénybe vehetők.
5. A hajléktalanok problémáinak megoldásában az öntevékenységet segítő rehabilitáció és a komplex megoldások kapnak elsőbbséget. A hajléktalanná válás megakadályozására a főváros folytatja a munka- és megélhetési lehetőségek előkészítését vidéki településeken, valamint – más települések önkormányzataival együttműködve – gondoskodik az állami gondozásban felnövekvő fiatalok lakhatásáról, a tartós fogyatékkal élő emberek elhagyatottságának és kiszolgáltatottságának megszüntetéséről. A kerületi önkormányzatokkal együttműködve forrásokat biztosít csa-

- ládsegítő és mentálhigiénés programok számára. Felgyorsítják az előző ciklusban megkezdett szociális rehabilitációt a VIII., IX. és X. kerületben, és a tapasztalatok alapján folytatják a többi problématerület felszámolását.
6. Köz- és magánfinanszírozású húzóprojektekkel csökkentik a városrészek közötti esélykülönbségeket.
 7. Az önkormányzatok teret adnak a lakosság öntevékeny kezdeményezéseinek (non-profit klubok, sportpályák, kulturális találkozóhelyek). A tartósan kihasználatlan ingatlanokat meghatározott közcélokra non-profit szervezetek jogszerűen igénybe vehetik az önkormányzat jóváhagyásával.
 8. Biztosítják a lakó- és lakódomináns területeken a levegő egészségügyi határértékeinek betartását. Úgy módosítják a Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályozást (BVKSZ) és a kerületi szabályozások vonatkozó rendeleteit, hogy ne legyen lehetőség a helyi lakosok egészséges környezethez való jogának csorbítására az új beruházások révén.
 9. A tömegsport terjesztése a fővárosi és a kerületi önkormányzatok kiemelt feladata. Minden kerületben kidolgozzák a minimálisan szükséges és megfelelő minőségű játszóterek, sport- és rekreációs területek védelmi és fejlesztési tervét.
 10. A pesti peremkerületek parkerdőiben erdei tornapályákat építenek ki, hozzájuk vezető biztonságos kerékpárút-hálózattal.
 11. Futópályákat alakítanak ki a parkokban a Margitsziget mintájára (Városliget, Népliget, Orczy kert, Városmajor, Csepel-sziget).
 12. Kerületenként legalább egy iskola tornaterme a hétvégén is nyitva tart a családok számára.
 13. Két non-profit sportközpontot alakítanak ki a pesti oldalon a belső kerületek lakossága számára.
 14. Fokozatosan megteremtik annak a feltételeit, hogy a lakásától legfeljebb 5 percnyi gyaloglásra minden lakos találjon olyan közterületet, ahol egészségesen lehet pihenni, kapcsolódni, játszani. Amennyiben ez az adott területen belátható időn belül nem oldható meg, elősegítik a belső udvarok ennek megfelelő átalakítását, a keretes beépítést.

5.2. VÁROSMEGÚJÍTÁS, KERESKEDELEM

Budapecsten megoldatlan az épületek folyamatos karbantartása, felújítása, korszerűsítése. Ez nemcsak esztétikai kérdés. Nagy a porterhelés, pazarló a víz- és energiafogyasztás, sőt esetenként a tartószerkezetek is életveszélyesek. Az önkormányzatok legfeljebb a társasházaknak nyújtandó támogatások pályáztatásával veszik ki a részüket a felújításból (ráadásul az így nyújtott

összeg a szükségesnek csak töredéke). Nem törekednek a környezeti állapot javítására, hagyják beépíteni a zöldterületeket, a szélcsatornákat, nem gondoskodnak gyermekbarát környezet kialakításáról. Emiatt sokan elmenekülnek a romló területekről.

A legtöbb kerületben nincs városrehabilitációs iroda, amelynek tanácsadó, koordináló és ellenőrző szerepe lenne, és mozgósítaná a helyi erőket. A lakosság, a vállalkozók és az önkormányzat együttes erőfeszítései, a kis lépésekben történő „szelíd (szociális) városmegújítás” helyett az önkormányzatok inkább befektető társaságoknak adják meg a lehetőséget egy-egy új kereskedelmi, lakó- vagy irodaegyüttes megépítésére. A környezetvédelmi hatásvizsgálatok gyakran formálisak, nincsenek tekintettel a hatásterületen levő ingatlanokra. A nagyobb arányú munkák rendszerint a kialakult közösség szétköltöztetésével, a régi épületszövet és a területen levő növényállomány eltüntetésével kezdődnek. A rehabilitálandó területeken elvétve végeznek szociológiai vizsgálatokat.

A kiüresedett hatalmas ipari és közlekedési területek rosszul hasznosulnak az ún. átmeneti zónában. A csökkenő népesség és a nagy mennyiségű roncsolt terület ellenére a város terjeszkedik, a fejlesztések jelentős részben a peremkerületi és a városon kívüli természetközeli területeken folynak. Nincsenek ösztönzők és városmarketing eszközök, amelyek az új vállalkozásokat a rozsdaterületek hasznosítására bírják.

Budapest belső magja, a mintegy négyezer, főképp száz évnél idősebb épület unikális értékű. Az Andrássy út környéke és a Dunapart belső szakasza a Világörökség része. A város azonban nem használja ki az elismerésben rejlő sokoldalú lehetőségeket. Számos társadalmi és szakmai szervezet szorgalmazza egy komplex városrehabilitációs program kidolgozását, amely 15 év alatt rendbe hozná e területet.

Egyre nagyobb ellenérzést keltenek a lakosságban a környezetükhöz nem alkalmazkodó, közepes építészeti színvonalú irodaházak, kereskedelmi létesítmények, amelyeket sokszor a város legértékesebb, legfrekvenciáltabb telkeire építenek, pályáztatás nélkül. A jelenlegi engedélyezési eljárások nem biztosítják, hogy nemzetközi mércével is elismert építészeti színvonalon fejlődjön a város. Hasonló módon a lakásépítésben is a gyors erkölcsi elavulás veszélye fenyeget.

A gomba módra szaporodó bevásárlóközpontok egyéb káros hatásai mellett hozzájárulnak a helyi ellátás, a gyalogosan is megközelíthető üzletek és szolgáltatások megszűnéséhez. Ezáltal is kedvezőtlenül változik meg a város szerkezete.

Egyre nagyobb mértékben lepik el a várost a falfirkák (graffitik), a visszaszorításukra tett kísérletek eredménytelennek bizonyultak. Itt említjük meg a fantáziátlan globálreklámok özönét, amelyek nagyban hozzájárulnak egyes városrészek provinciális jellegéhez.

Ajánlások az épített környezet megújítására és az arculat értékeinek megőrzésére

1. Az önkormányzatok a közterületek felújításával, bővítésével, eredeti funkcióik visszaadásával és a környezeti állapot javításával segítik a területükön levő ingatlanok felértékelődését, és vonzzák a magántőkét az épületek felújításához.
2. A város karakterének megőrzése, a vizuális kultúra színvonalának emelése az egyik szükséges feltétele Budapest megújulásának:
 - a. A „buldózeres” városmegújítást felváltja a „szelíd (szociális)” – a városszerkezetet, a hagyományokat, a helyi közösségeket megőrző, azokra támaszkodó – differenciált rehabilitáció, amelyben részt vesznek az öngazgató lakóközösségek és nonprofit vállalkozások.
 - b. A kerületek megőrzik egyéni arculatukat, illetve törekednek ennek kialakítására.
 - c. Felgyorsítják a rozsdadozások felújítását.
3. Létrehoznak olyan vegyes tulajdonú társaságokat, amelyek a város fejlődése szempontjából kedvezőbb, de kockázatosabb fejlesztéseket intéznek: a rozsdaterületek felszabadítását, az értékőrző városfelújítást, az újszerű és nagyobb kiterjedésű fejlesztéseket, húzóprojekteket a leszakadó városrészek felzárkóztatására.
4. Külön programot dolgoznak ki a Világörökség és a környezetében található eklektikus városrész épületeinek és közterületeinek gazdasági, szociális, kulturális és műszaki szempontból korrekt felújítására, a környezeti állapot javításával és a zöldfelületi arány jelentős növelésével egyidejűleg.
5. A választék bővítése és az idegenforgalmi vonzerő növelése érdekében Budapest kereskedelemfejlesztési programja keretében beavatkoznak a spontán piaci folyamatokba, amelyek a belvárosi üzletek kiüresedéséhez, a térségi kis- és középvállalkozások piacra jutásának fokozódó ellehetetlenüléséhez vezettek.
6. A helyi kultúra és társadalmi kohézió megőrzése és az idegenforgalmi vonzerő növelése érdekében támogatják:
 - a. a helyi iparművészeti, kézműves és egyéb kisipari tevékenységeket, a hagyományos vendéglők, kávéházak hálózatának újjáélesztését;
 - b. a térségben termelt mezőgazdasági termékek piacra jutását, a városi lakosság friss zöldség-gyümölcs ellátását; (Minden kerületben heti 2–3 alkalommal zöldség-gyümölcs piac működik. A VI. kerületi Hunyadi teret és csarnokot átalakítják a „vidék követségévé”. A csarnokot eredeti funkciójának megfelelően újítyják fel, és az a térrel együtt a hazai mezőgazdaság, hagyományos vendéglátás és kézművesség bemutatóhelyévé válik.)
7. Nem engedélyezik a 3000 négyzetméternél nagyobb alapterületű újabb bevásárlóközpontok létesítését a Budapesti Agglomeráció területén.
8. Hatékonyan fellépnek a graffitik ellen.

5.3. A ZÖLDTERÜLETEK VÉDELME ÉS FEJLESZTÉSE

A városlakóknak fejenként legalább 21 négyzetméter biológiailag aktív zöldterületre lenne szüksége. Az V–VIII. és a XIII. kerületben, a Vízivárosban és még néhány kerület sűrűn beépített belső részén a kívánatosnak töredéke sem jut az ott élőknek (a VI. és VII. kerületben például kevesebb, mint egy négyzetméter). Ennek ellenére folytatódik a zöldterületek beépítése, leburkolása. A megmaradt területeket sem mindig az eredeti rendeltetésüknek megfelelően, hanem például gépkocsik tárolására használják. Az önkormányzatoknak joguk van a BVKSZ-ben meghatározott zöldfelületi minimum emelésére a rendezési tervek során. Ma ennek épp az ellenkezője történik különböző ürüggyekkel. Az eredmény: betonsivatag, szinte elviselhetetlen mikroklima kialakulása, az átszellőzés és a benapozás megszűnése, valamint a mozgásra, játékra alkalmas területek szinte teljes hiánya a túlépített területeken.

Veszélyben vannak a hagyományos zöldövezetek is. Elsősorban a Budai hegyvidék van teljesen kiszolgáltatva az építők mohóságának, de egyre többször fordul elő a pesti peremkerületekben is a zöldterületek, a növényzet elpusztítása. A BVKSZ-ből és az arra hivatkozó kerületi rendezési tervekből hiányzik a törekvés egy zöldhálózati rendszer kialakítására. A koncepciótlanság jótétehetetlen károkat okoz.

A zöldterületek fogyása Budapest környékén is növekvő veszélyt jelent. Kevés szó esik arról, hogy a brüsszeli természetvédelmi térképek a Pannon Régiót kiemelkedően értékes természeti területként jelzik. Kevés európai nagyváros dicsekedhet Budapest környékéhez hasonlóan változatos élővilággal.

Ennek tükrében különösen nagy felelőtlenség a környező települések fejlődését közérdekű beavatkozások nélkül az átalakuló piacra hagyni. A fővárosnál jóval alacsonyabb telekárak, az infrastruktúra-fejlesztés és lakásépítés támogatásának jelenlegi gyakorlata, valamint az, hogy a közlekedés, a terjeszkedés, a természetpusztítás magas külső költségeit nem terhelik az okozókra, óriási extraprofitot hoz a fejlesztőknek. Más gazdasági tevékenységek, például a zöldség-, gyümölcs- és dísznövénytermesztés, a tájvédelmi munkák, de még a gyógy- és szabadidős szolgáltatások is versenyképtelenek a zöldmezős fejlesztésekhez nyújtott nyílt és rejtett támogatások miatt. Ugyancsak rossz döntésekhez vezet az iparüzési adó jelenlegi rendszere, mert a vállalkozásból származó hátrányokat rendszerint egy nagyobb térség lakossága szenved el, az előnyöket (adóbevétel) többnyire csak az érintett önkormányzat élvezi.

Ajánlások a Budapesti Agglomeráció zöldterületeinek védelmére

1. Rögzítik a Budapesti Agglomeráció 50 éves zöldterület-fejlesztési tervét és ezen belül a véderdők, a fővárosi és a fővárost övező zöld hálózat, illetve rehabilitálandó városellátó övezet tervezett területét, valamint a rozsdáövezetekben kialakítandó új parkrendszert. A zöldterület-fejlesztési tervet beépítési tilalommal és elővásárlási jog bejegyzésével is megerősítik.
2. Zöldterületi Alapot hoznak létre, amelyből pályázat útján támogatást lehet nyerni zöldterület-vásárlásra, rekultivációra, karbantartásra, kompenzációra.
3. A zöldterületek védelmére szigorúbb védelmi előírásokat és hatékonyabb gazdasági ösztönzőket vezetnek be.
4. Kezdeményezik, hogy az állam az önkormányzati adók szerkezetének és arányának reformjával érdekeltté tegye az önkormányzatokat a zöldterületek növelésében.
5. Olyan földvédelmi és földhasználati járulékokat, adókat és díjakat kezdeményeznek, amelyek a beruházókat minél kisebb mértékű beépítésre, burkolásra ösztönözik.
 - a. A telekérték-adó alól a zöldterületek mentességet élveznek.
 - b. Az ingatlanfejlesztőket kötelezik, hogy az új építések, felújítások következtében létrejövő új infrastrukturális és közintézmény-fejlesztési igények kielégítéséhez (pl. csatornahálózat, óvodabővítéshez) arányosan hozzájáruljanak.
 - c. A területek átminősítése esetén a telek értékének növekedéséből adódó nyereséget adó formájában meg kell fizetni az önkormányzatnak.
 - d. Kötelező érvénnyel bevezetik a Radó-Párkányi-féle módszer^a alkalmazását, amely lehetővé teszi, hogy az élő fák forintban meghatározott értéke sokkal inkább kifejezze a fák valódi értékét, mint a jelenleg általában alkalmazott módszerek.
 - e. Berlin példájára feltérképezik az összes leburkolt felületet és ezekre leburkolási adót vagy külön csatornadíjat vetnek ki.^b
6. Azonnali beépítési moratóriumot rendelnek el azokban a kerületekben, illetve városrészekben (Erzsébetváros, Belváros stb.), ahol a zöldterület aránya nem éri el lakosonként legalább a 7 négyzetmétert.
7. A sűrűn beépített városrészekben a foghíjakat nem engedik beépíteni, hanem ott parkokat, játszótereket alakítanak ki.
8. Nem engedik egyetlen zöldterület pihenési funkcióját sem megzavarni, és a terek, fasorok egészséges fáit elpusztítani (például mélygarázsok építésével).
9. Közös – elővásárlási joggal nyomatékosított – rendezési tervet készítenek a budapesti terek, parkok és zöldfolyosók hálózatáról. A mozaikosan

elhelyezkedő zöldterületeket védett gyalogúttal, fasorokkal és kerékpárutakkal kötik össze. A hálózat több ponton kapcsolódik a Duna-part parkosított részeihez. A hosszú távú zöldterület-kialakítási terv keretében a rozsdaterületeken közparkokat jelölnek ki, és zöldfolyosókkal kötik be a meglevő parkok hálózatába az 50 éves zöldterület-fejlesztési tervnek megfelelően.

10. Leállítják a Budai hegyvidék további beépítését, beleértve a beépítés intenzitásának növelését (régi villák, őskertek megőrzése).
11. A magántelkeken lévő növényzetet ugyanúgy jogi védelemben részesítik, mint a közterületen lévőket.
12. A kertvárosias részeken, villanegyedekben az egyes építési övezetekre megállapított keretszabályozásnál szigorúbb helyi rendeletek gondoskodnak a kerület zöldövezeti jellegének megőrzéséről.
13. Leállítják az ökológiai szempontból értékes területek fejlesztési tartalékterületbe sorolását. Felülvizsgálják a Fővárosi Szabályozási Keretterv érintett részét (pl. Rákospatak völgye, Tétényi-fennsík, Kamaraerdő, Csúcshegy, Petneházy-rét).
14. Forgalomképtelenné nyilvánítják az egészségügyi, kulturális, oktatási és sportlétesítmények fejlesztési területeit.
15. Gondoskodnak az elkészített (ökológiai) zöldterületi vagyontáster karbantartásáról, zöldterület-gazdálkodásuk, növényállományuk naprakész nyilvántartásáról.
16. Rendszeresen ellenőrzik és szankcionálják a telkekkel, földterületekkel kapcsolatos tulajdonosi kötelezettségek elmulasztását (kaszálás, személtávolítás, kerítések állapota, erdőápolás), beleértve az állam, az önkormányzatok, a MÁV és a honvédség területeit. Megoldják a maradványterületek (kisebb sávok, foltok, épületek, utak melletti részek) ápolását.
17. Támogatást kapnak azok a tulajdonosok, akik üres ingatlanjaikat fásítják, illetve átmenetileg felajánlják közcélú használatra.
18. A sűrű belvárosi beépítéseknél vissza nem térítendő támogatással segítik a zöldépítészeti eszközök – zöldtetők, zöldhomlokzatok – alkalmazását, mely a városi klíma javításában jelentős tartalékokat rejt.
19. Gondoskodnak az önkormányzati ingatlanok zöldítéséről (burkolatok feltörése, zöld homlokzatok, zöldtetők, egyedi fák, fasorok).
20. A zöldterület-hiányos területeken sétálóutcákat alakítanak ki játszóterekkel.
21. Megteremtik az egészségügyi és oktatási intézmények, valamint a zöldterületek biztonságos megközelíthetőségét (zöld hálózat, zöld gyalogos csatornák kialakítása).

5.4. FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS

Egybehangzóak a bel- és külföldi vélemények arról, hogy Budapest súlyos környezeti állapotát elsősorban a közlekedés és az azzal összefüggő jelenségek okozzák. A közlekedésben kialakult helyzet már magát a közlekedést is kezdi ellehetetleníteni. Mindez egyre nehezebben kezelhető gazdasági nehézségeket is okoz az önkormányzatoknak és a lakosságnak egyaránt. Az elmúlt évtizedek során jelentősen romlott a gyalogos közlekedés helyzete. Az utcákon egyre kevésbé kellemes gyalog közlekedni. A nagymértékű levegőszennyezés és zaj károsan hat a gyalogosok egészségére. A hatalmas gépjárműforgalom által keltett félelem szintén elveszi az emberek kedvét a gyaloglástól. A parkoló autók miatt gyakran még egyetlen ember sem fér el a járdán, a gyermeket babakocsiban toló szülőkről és nagyszülőkről nem is beszélve. A kézen fogva sétáló párok, a beszélgetésben elmerült ismerősök látványa szinte eltűnt a közterületekről. A mozgáskorlátozottak helyzete nehezebb, mint akár tíz évvel ezelőtt. A pusztuló vagy már elpusztított növényzet, a piszkos, elhanyagolt, leromlott épületek, járdák, közterületek szintén arra ösztönzik az embereket, hogy lehetőleg kerüljék a sétát, a gyaloglást. Ezt a helyzetet tovább rontotta, hogy az elmúlt években – az egyébként támogatandó kerékpáros közlekedést elősegíteni akaró – „kerékpárutakat” is a járdák rovására alakították ki, ezzel nehezen oldható feszültség alakult ki a gyalogosok és a kerékpárosok között.

A biztonságos és kellemes kerékpározás feltételei szintén hiányoznak, amit jól jellemez a kerékpárral közlekedők rendkívül alacsony (kb. egy százalékos) aránya az összes utazáson belül.

Annak ellenére van mindez így, hogy a nemzetközi szakirodalom alapján egyértelműen megállapítható: a kerékpáros és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítására fordított állami támogatás többszörösen megtérül a pozitív externáliák révén. Ezek egyes elemei viszonylag könnyen, más elemei csak nehezen forintosíthatók, azonban az alábbiakban felsorolt minden eleme nyilvánvaló nemzetgazdasági előnyökkel jár: javul a környezet állapota és a lakosság egészsége (vagy legalább is kevésbé romlik a környezet és nagyobb az emberek esélye egészségük megőrzésére), jobb az életminőség, sok szempontból javul a mobilitás is, csökkennek az utazási költségek, valamint az akadályoztatások és a bizonytalanságok miatti költségek, jobban elérhetőek helyben a termékek és szolgáltatások, jelentős az idő- és költségmegtakarítás (vagyis a közlekedési infrastruktúrára és a gépjárműhasználatra fordított összegek úgy csökkenthetők, hogy egyúttal javul a gazdasági versenyképesség), erősödik a helyi gazdaság (a fogyasztás nagyobb mértékben történik helyben), mérséklődnek a szociális feszültségek, nem utolsósorban pedig javulnak az emberi kapcsolatok, erősödik a közösségi szellem és a közösségi tevékenységek.

A fentiek közül itt egy tényezőt külön ki kell emelni. Az Egészségügyi Világszervezet szerint Európában a második legsúlyosabb egészségügyi kockázati tényező a mozgáshiány. A mozgásszegény életmód elterjedése már eddig is óriási gazdasági veszteségeket eredményezett. Ennek csökkentéséhez nagymértékben hozzájárulhat a kerékpározás és gyalogos közlekedés feltételeinek javításához nyújtott állami, önkormányzati támogatás.

Elismeréssel kell tekinteni arra, hogy a kerületi önkormányzatok egyre több lakóterületen vezetnek be 20 vagy 30 kilométer/órás sebességhatárát. (A KRESZ 39/A. §-a szerint a „lakó-pihenő övezetnek” kijelölt területen 20 km/h sebességhatárítás érvényes, a 13. § (1) bekezdésének z/1. pontja alapján pedig „Korlátozott sebességű övezetet” lehet kijelölni. Ez utóbbiban általában a 30 km/h sebességhatárítást alkalmazzák.) Ezt a folyamatot szükséges felgyorsítani annak érdekében, hogy csökkenjen a balesetveszély, a zaj, a légszennyezés, nagyobb biztonságban érezzék magukat az utcán az emberek, különösen a gyerekek és az idősek. A cél az, hogy 2010-ig az összes mellékutcán valósuljon meg a 20 vagy 30 kilométer/órás sebességhatárítás, mint ahogyan ezt több nyugat-európai városban (München, Freiburg, Graz stb.) megtették. A fő közlekedési útvonalakon általában maradniuk kell a jelenlegi sebességhatároknak, viszont ezeknek egy részén is célszerű a forgalomcsillapítás. Budapest belső úthálózata, épületeinek túlnyomó része a motorizáció előtti időből származik. A terület élhetőségét és ezáltal versenyképességét is javítaná, ha a főútjai nem elsősorban az átmenő forgalmat szolgálnák. Ezért javasoljuk például a Rákóczi úton és a belső Üllői úton a közúti sávok csökkentését, szűkítését, több fa, védősövény telepítését, kerékpárutak kialakítását, helyenként a felszedett villamospályák visszahelyezését. (Hasonló átalakításokat sikerrel végeztek például Bécsben, Frankfurtban és Párizsban is.)

Csak a gépjárművel történő utazásokat tekintve, ma Budapesten a tömegközlekedési járművek bonyolítják le az utazások mintegy 60 százalékát, a személygépkocsik pedig a 40 százalékát. Ugyanakkor fővárosunkban a személygépkocsik összességében tízszer annyi légszennyező anyagot bocsátanak ki, harmincszor annyi balesetet okoznak, ötvisszer annyi területet foglalnak el és legalább négyszer annyiba kerülnek az országnak, mint a tömegközlekedés. A budapesti lakosoknak mindössze 16 százaléka utazik naponta személygépkocsival, az autózásból eredő károkat és hátrányokat viszont mindannyian elszenvedjük. Ezekből az adatokból is egyértelműen látható, hogy a tömegközlekedést teljes mértékben előnyben kell részesíteni a személygépkocsi-közlekedéssel szemben.

Óriási hiba volt, hogy az elmúlt évtizedekben kiszélesítették a fővárosba bevezető utak túlnyomó részét (Váci út, Szentendrei út, Budaörsi út, Soroksári út, Üllői út stb.), sőt, több helyen még a villamospályákat is felszedték. Ez döntő szerepet játszott abban, hogy minden nap hatalmas – és egyre növekvő személygépkocsi-forgalom zúdul a fővárosra: 1994-ben

150 ezer, 2000-ben már 230 ezer személyautó lépett be Budapest határán egy átlagos munkanapon. Ma már ezek az autók okozzák a fővárosban a személygépkocsikból eredő légszennyezés több mint 60 százalékát. Az autózást a puha költségelszámolási korlátok és egyéb pénzügyi ösztönzők mellett a tömegközlekedés és a közterületek állapota is serkenti. Ezt bizonyítja az a felmérés, amely szerint a budapesti autósok a városhatáron belül az esetek 75 százalékban 6 kilométernél kisebb távolságot tesznek meg, azaz megfelelő feltételek mellett nem lenne szükségük a mindennapi autóhasználatra. Egy ápoltt, látványokban gazdag, nyugodt fasor mellett, vagy sétálóutcában az emberek többsége akár egy kilométer távolságot is hajlandó rendszeresen gyalog megtenni. Ezzel szemben az elavult tömegközlekedési járművek, a járatritkítások, a megállók, aluljárók leromlott állapota és a soksávos utak, amelyek csak az átszárgulók érdekeit szolgálják az ott élőkkel szemben csak az autózást ösztönzik, és alapjaiban veszélyeztetik a városi életminőséget.

A tömegközlekedési járművek és pályák jelentős része leromlott. Csupán a BKV vasúti hálózatának (villamos, HÉV, metró) felújítására az elkövetkező 10 évben legalább 400 milliárd forintot kellene fordítani. (Ebben az összegben nincs benne egyetlen méter új pálya építése és egyetlen többlet jármű beszerzése sem, csupán a már meglévők felújítása, illetve cseréje.)

A gyakorlat itthon és külföldön egyaránt bebizonyította annak az elgondolásnak a hibás voltát, mely szerint a közlekedési torlódások megszüntetéséhez, a gépkocsiforgalom egyes területeken való csökkentéséhez új utakat kell építeni, illetve a meglévőket szélesíteni. Az új utak csak új forgalmat gerjesztenek, újabb torlódásokat és környezetszennyezést okozva. Sajnos, a fővárosi önkormányzat ezt a tényt figyelmen kívül hagyva tovább kívánja folytatni az elmúlt évtizedek elhibázott, nagyszabású útépitési gyakorlatát. Az M0-ás keleti szakaszának megépítését a gödöllői átkötés (vagyis az M31-es út) nyomvonalán sürgetőnek tartjuk^C, azonban ezen kívül nincs szükség új utak építésére és a meglévők szélesítésére (a kisebb korrekciókat és a kisebb helyi utak építését kivéve).

Új utak építése azért sem indokolt, mert hatalmas elmaradások vannak a meglévő utak felújítása, korszerűsítése terén. Az elmúlt 15 évben (talán az elmúlt 1-2 év kivételével) évente általában az utak egy százalékát újítták fel, pedig legalább 5 százalékra lenne szükség. Amennyiben ez az ütem jellemzi az elkövetkező éveket is, akkor az úthálózat egyre gyorsuló ütemben fog tönkremenni. Ennek már sok jele látható: fővárosunkban igen sok a rossz minőségű, kátyús út. Ez hatalmas károkat okoz a fővárosnak, és különösen a járművek tulajdonosainak. Ezért addig semmiképp sem szabad újabb nagy útberuházásokat elkezdeni, amíg a meglévő úthálózatot nem raktuk rendbe, és nem tudjuk biztosítani folyamatos fenntartásukat, felújításukat. Szükséges egy új városi híd megépítése a III. és IV. kerület között – megfelelő feltételek mellett; elfogadhatatlan viszont a nemzetközi tranzitforgalmat szol-

gáló M0-ás északi hídjának a terve. Ez ugyanis újabb hatalmas személyautó- és kamionforgalmat zúdítana Békásmegyerre, Óbudára és a pilisi településekre. A forgalmi előrejelzések azt is kimutatták, hogy az M0-ás északi hídja egyáltalán nem segítene a már meglévő utak forgalmának csökkentésében sem.^d Sürgető viszont a meglévő hidak felújítása, különösen a Margit-híd, a Szabadság-híd és az Északi Vasúti Összekötő híd rendbetétele.

A közlekedési igényeket számottevően növelte az elmúlt évek megkérdőjelezhető területfejlesztési politikája, amely szabad utat adott a mérték nélküli városi terjeszkedésnek és a nagy forgalmat vonzó létesítmények (elsősorban a bevásárlóközpontok) szinte korlátok nélküli burjánzásának.

Elhibázottnak tartjuk azt az elképzelést is, miszerint a P+R rendszer (az autókat a külső területeken leparkolnák, és onnan tömegközlekedéssel utaznának tovább) bővítése a jelenlegi budapesti viszonyok között érdemben tudna segíteni a közlekedési gondokon. A főváros területére naponta 240 ezer személyautó lép be, és több mint százezer autó indul el a külső kerületekből. Ezzel szemben jelenleg a fővárosban mintegy 4000 P+R férőhely található. Hiú ábránd azt hinni, hogy ez a különbség érezhető mértékben csökkenthető. Ez nem azt jelenti, hogy egyetlen P+R parkolóhelyet sem szabad létesíteni, azt azonban igen, hogy hiba lenne ezeknek jelentős szerepet tulajdonítani. Azt is figyelembe kell venni, hogy ezeknek a parkolóknak a nagy része már csak az erősen megfogyatkozott zöldterületek újabb pusztításával építhető meg, ami semmiképp sem kívánatos. Kisebb P+R parkolókat még lehet és szükséges is létrehozni, például az agglomerációs települések vasútállomásainál.

A belső városrészekben a szabályos parkolóhelyek száma sokkal kevesebb, mint az ott parkoló autóké. Ilyen körülmények között elfogadhatatlan, hogy a gépkocsik számának további, jelentős növekedésével számolnak a város-tervezők és az önkormányzatok. Ugyancsak ellentmond mind a piacgazdaság, mind a szolidaritás elvének, hogy a parkolási gondokat közpénzek bevonásával kívánják enyhíteni. Miközben számos közfeladat ellátásánál hivatkoznak a korlátozott gazdasági lehetőségekre, sokan veszik természetesnek az ingyenes parkolóhely-juttatást, és még számos egyéb motorizációs költség áthárítását a társadalom egészére.

A motorizáció valós költségeinek megjelenítésével azonban kiderülne, hogy a jelenlegi növekedési trendből mennyi a mesterségesen gerjesztett igény és mennyi a tényleges szükséglet. Ez egyes befektetések, fejlesztési elképzelések gazdaságosságának gyökeres megváltozását is magával hozná.

A valódi költségek megjelenítésének egyik módja a megfelelő parkolási díjak alkalmazása. Másik lehetséges mód a városi útdíj bevezetése, elsősorban a főváros határán belépő gépkocsikra, de esetleg más kordonpontokon is (eltérő mértékű díjakkal). Ilyen megoldást sikerrel alkalmaznak a világ számos városában, így például Szingapúrban, New Yorkban, Oslóban, Londonban és Stockholmban. Budapesten az útdíjak bevezetésével és az elővárosi tömegköz-

lekedés egyidejű fejlesztésével elérhető lenne az, hogy a főváros környékéről, vidékről hétköznapi beáramló hivatásforgalom minél nagyobb mértékben a tömegközlekedésre terelődjön át. A Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya megbízásából az elmúlt évek során több tanulmány készült az útdíjak bevezetésének lehetőségéről Budapesten. A tanulmányok készítői egyértelműen arra a következtetésre jutottak, hogy lehetséges, sőt célszerű útdíjakat bevezetni a fővárosban. A Fővárosi Önkormányzatnak kötelessége lenne ezeknek a – közpénzekből készült – tanulmányoknak az eredményeit nyilvánosságra hozni és széles körű vitára bocsátani. A városi útdíj bevezetésének alapfeltétele, hogy megelőzi egy elfogadható tömegközlekedési kínálat megteremtése. Ez rövid távon (2 éven belül) csak az autóbusz-közlekedés fejlesztésével valósítható meg: mintegy 1000–1200 új autóbusz üzembeállításával. Ez mintegy 60–80 milliárd forintba kerülne. (Csak részecskeszűrőkkel ellátott buszokat szabad üzembe helyezni. Az ilyen szűrők az egészségkárosítás szempontjából legveszélyesebbnek tartott koromrészecskék 99,9 százalékát megsemmisítik.) Bár sokkal előnyösebb lenne a kötöttpályás közlekedés (vasút, villamos, metró) nagymértékű fejlesztése, ráadásul hosszabb távon ez kifizetődőbb is, azonban ennek költségei meghaladhatják az 1000 milliárd forintot, és sok évet venne igénybe. Most viszont vészhelyzet van: az emberek egészségi állapota, a levegő szennyezettsége, az ellehetetlenülő közlekedés mind azt mutatja, hogy nem várhatunk hosszú évekig.

A közlekedéstervezésre az is rányomja a bélyegét, hogy Budapest közlekedéspolitikáját, általános közlekedésfejlesztési terveit évtizedek óta ugyanazok a cégek, illetve személyek dolgozzák ki, ezért szemléletváltásuk nehezen képzelhető el. Feltehetően befolyásolja az általános közlekedésfejlesztési terveket az is, hogy ezeknek az elkészítői többnyire közvetlenül érdekeltek az egyes konkrét beruházások megtervezésében is.

A tervezést rendkívül megnehezíti, hogy nincs elég adat, elegendő kutatás. Átfogó forgalomfelmérést legutóbb 1993-94-ben végeztek.

Egyre súlyosabb környezeti problémát jelent a légi közlekedés. Budapest számos kerületéből egyre több panasz érkezik a repülők zajára, esetenként az általuk okozott légszennyezésre is.

A gondok egyik fő forrása a lakosság és a döntéshozók jelentős alultájékozottsága a korszerű, környezetbarát közlekedési rendszerek kialakításával kapcsolatban. A változás már megkezdődött, amihez nagymértékben hozzájárultak az Európai Unió és civil szervezetek kezdeményezései. Ezek között megemlíthetjük az Európai Mobilitási Hetet és Autómentes Napot. (Szeptember 22-e célja nem az autósok „pellengérré állítása”. Sokkal inkább egy vidám népünnepély, amely azt kívánja megmutatni, hogy mennyivel színesebb, kellemesebb az olyan város, ahol sok hely van a gyalogosok, görkorcsolyázók, kerékpárosok, a játék, a bábéskodás, a személyes találkozások számára.)

Ajánlások a fenntartható közlekedéspolitikára

1. A motorizációval kapcsolatban az eddigi túlnyomórészt kínálatbővítő politika helyett a keresletkorlátozást helyezik előtérbe.
2. A meglévő közlekedési hálózat hatékony működtetésének, biztonságának, fenntartásának, felújításának, korszerűsítésének elsőbbséget biztosítanak az új nagyberuházásokkal szemben.
3. Jelentősen javítják a gyalogos közlekedés feltételeit. Biztosítják – az Európai Parlament által 1988 októberében elfogadott – Gyalogosok Jogainak Kartájában^e előírt jogok gyakorlati érvényesülését.
4. Javítják a kerékpározás feltételeit (őrzött tárolók, parkolók) a fővárosban és a közeli településekről ingázók számára. A megállóknál kialakított tárolókkal és egyes esetekben a kerékpár járművön való szállíthatóságával megteremtik a tömegközlekedés és a kerékpározás kapcsolatát, ezzel is növelve a tömegközlekedés hatékonyságát. 2010-re létrejönnek Budapest területén a gyalogutaktól elkülönített, biztonságos kerékpárúthálózat gerincvonalai. Ekkor a közlekedők legalább 20 százaléka már kerékpárt használ. Megvalósítják a 2006. március 11-i „Tour de Voks” petícióban^f javasoltakat.
5. Minden vonalon forgalmi előnyt biztosítanak a tömegközlekedésnek (ahol lehet, az egyéb forgalomtól elkülönített sávokat létesítenek; a közlekedési lámpákat a tömegközlekedési járművekre hangolják; az útkereszteződéseket és kanyarodási lehetőségeket a tömegközlekedési járatok szempontjainak rendelik alá; ahol célszerű, negatív buszöblöket alakítanak ki stb.).
6. Budapesten 2010-ig visszaállítják a tömegközlekedés legalább 70 százalékos arányát a jelenlegi 60 százalékról (csak a tömegközlekedést és a személygépkocsi-közlekedést számítva).
7. Elkészítik a budapesti agglomerációra a kötőtpályás tömegközlekedési hálózat (elővárosi vasút, HÉV, villamos, metró) felújításának és fejlesztésének részletes programját, beleértve a határidőket, illetve a pénzügyi ütemezést is. A felújítás mellett elsősorban a meglévő villamosvonalak meghosszabbításának, a korábban szétszabdalt szakaszok összekötésének biztosítanak elsőbbséget (például a 19-es villamos meghosszabbítása a Margit-hídig, összekötése a 17-essel, a 47-esé és a 49-esé a Nyugati térig, a szentendrei HÉV és esztergomi vasútvonal színvonalas kapcsolatának megteremtése).
8. Olyan mértékben fejlesztik az autóbusz-forgalmat és a kerékpáros közlekedés feltételeit, hogy legkésőbb 2009 októberében bevezethető legyen Budapesten a városi útdíj. (Hosszabb távon, ahol a forgalom indokolja, az autóbusz-közlekedést sínpályás közlekedéssel váltják ki.) Csak részecskeszűrővel ellátott új autóbuszok kerülnek forgalomba. A meglévő autóbuszoknál megvizsgálják a részecskeszűrő felszerelésének a lehetőségét.

9. Forgalomszabályozási eszközökkel csökkentik az áthaladó gépjárművek számát (pl. a közúti sávok csökkentésével, amelyek helyén tömegközlekedési sávokat, kerékpárutakat, járdákat alakítanak ki, illetve növényzetet telepítenek). Egyre több főútvonalon valósítják meg a felületek újraelosztását: kevesebb felületet a személygépkocsiknak, többet a gyalogosoknak, a kerékpárosoknak és a tömegközlekedésnek. (Ilyen utak a belső területeken például a Rákóczi út–Kossuth Lajos utca, az Üllői út, a Károly körút és a Bajcsy-Zsilinszky út, a külső részeken pedig a gyorsforgalmi utak bevezető szakaszai.) Pesten a Nagykörút, Budán a Budai körút által határolt belső területen minden útvonalon legfeljebb kétszer egy közúti sávot hagynak meg (az egyirányú utcákban egy sávot) az esetleges külön tömegközlekedési sávon felül. Ezeket az intézkedéseket úgy készítik elő, hogy a városi útdíj bevezetése után rövid időn belül a gyakorlatban is kivitelezhetők legyenek.
10. Legkésőbb 2009 októberéig városi útdíjat vezetnek be.
11. A 4-es metró nyugati végállomása még ideiglenesen sem lesz az Etele térnél. A vonalat folyamatosan továbbépítik nyugati irányba, hogy elérje a főváros egyik legforgalmasabb bevezető útját, a Budaörsi utat.
12. 2008. január 1-ig bevezetik be a BKV Rt., a MÁV Rt. és a VOLÁNBUSZ Rt. közös bérletét az egész Budapesti Agglomeráció területén. 2009. január 1-jéig megvalósul a teljes tarifaközösség, majd legkésőbb 2010. január 1-jén életbe lép a teljes Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ), összehangolt menetrendekkel és egyéb szolgáltatásokkal. A kialakuló tarifarendszerbe beépítik a kerékpártárolás/szállítás díjait is.
13. A BKSZ üzemelteti a területén a parkolási és a – várhatóan bevezetésre kerülő – útdíjfizetési rendszereket is, és az így keletkező többletbevételeket a tömegközlekedés javítására használja fel.
14. Tovább sűrítik az esti, illetve éjszakai járatokat.
15. A tömegközlekedési viteldíjakat legfeljebb csak az infláció mértékének megfelelően emelik.
16. A főútvonalak, illetve a tömegközlekedési útvonalak kivételével Budapest teljes területén 30 km/órás sebességkorlátozást vezetnek be. Ezen felül megőrzik a meglévő lakó-pihenő övezeteket, ahol 20 km/órás sebességkorlátozás van érvényben, illetve újabb ilyen övezeteket hoznak létre. A sebességkorlátozást fizikai átalakításokkal (úttest megemelése, vízszintes elhúzása, behajtást gátló eszközök elhelyezése, közterületi arculattervezés, minőségi burkolatok – az úttesten rázóburkolatok –, növényzet stb.) is elősegítik.
17. Közterek átépítése esetén olyan tervek elkészítését ösztönzik, melyek csökkentik a tér gépjármű-közlekedési csomópont jellegét, és visszaadják találkozási hely (agóra) funkcióját (például Moszkva tér, Nyugati tér).
18. 2007 végéig megépítik az M0-ás autópályát keleti szakaszát a gödöllői átkötés nyomvonalán.

19. Az előző pontban említetten túlmenően nem kerül sor újabb jelentős útépitésekre és -bővítésekre a fővárosban és a környékén 2010-ig.
20. Mielőbb felújítják a Duna-hidakat, különösen a Margit-hidat, a Szabadság-hidat és az Északi Vasúti Összekötő hidat. Az 1994-ben megépült Lágymányosi hídon átvezetik az 1-es villamost.
21. A parkolási díjakat arányosakká teszik a területfoglalásból eredő társadalmi-gazdasági-környezeti hatásokkal. A parkolásnál is bevezetik a piacgazdasági módszereket, vagyis olyan árakat alkalmaznak, amelyek révén egyensúlyba kerül a kereslet és a kínálat.
22. Mentésítik a járdákat, a kerékpárutakat és a zöldfelületeket a parkoló autóktól. Szigorúan betartatják a KRESZ vonatkozó előírásait.
23. Az új mélyparkolók megépítését csak az épületek és egyéb leburkolt területek alatt engedélyezik, úgy, hogy azok ne veszélyeztessék a növényzetet. A mélyparkolók és parkolóházak létesítése esetén az épített férőhellyel megegyező mennyiségű parkolóhelyet szüntetnek meg az utcafelületen.
24. Kidolgozzák az áruterítés környezetkímélőbb módzatait a különböző övezetekben, erre a célra alkalmazzák a city-logisztika korszerű módszereit. Felvilágosító és szervező munkát végeznek a teherforgalom ésszerűsítése érdekében. A 7,5 tonnánál nagyobb megengedett összsúlyú teherautóknak csak eseti engedéllyel és jelentős díj megfizetése mellett lehet a város belső, illetve lakóterületeire behajtani.
25. Jelentősen növelik az erőfeszítéseket a lakosság közlekedéssel kapcsolatos értékrendjének megváltoztatására. Minden önkormányzat csatlakozik az Európai Mobilitási Héthez és az Európai Autómentes Naphoz.
26. Minden hétvégén egyre nagyobb területen és egyre több útvonalon tiltják meg az autóforgalmat. Különösen az idegenforgalmi szezonban tartanak egyre több központi fekvésű úton fesztivál jellegű autómentes hétvégeket (hasonlóan a Lánchíd vagy az Andrássy út alkalmi autómentesítéséhez).
27. Tudatosítják a lakosságban a motorizáció valós költségeit.
28. Szigorúan ellenőrzik a gépjárművek károsanyag- és zajkibocsátását, és az előírásoknak nem megfelelő járművek tulajdonosai ellen a jelenleginél komolyabb szankciókat alkalmaznak.
29. A Fővárosi Önkormányzat a sűrűn lakott területeken az országosnál szigorúbb szabályozást vezet be a gépjárművek károsanyag-kibocsátására (például bizonyos időszakokban ezeken a területeken ne közlekedhesenek részecskeszűrő nélküli dízel járművek vagy katalizátor nélküli benzinüzemű járművek).
30. Minden nagyobb közlekedési beruházás tervezésekor megfelelő részletességű alternatív tervek is készülnek, összehasonlító költség-számításokkal, komplex környezeti-gazdasági hatásvizsgálatokkal. Az alternatívák között szerepelnek az egyéb közlekedési módok fejlesztésének lehetőségei is, valamint olyan területrendezési tervek, amelyek megvalósításával csökkenthetők a közlekedési igények. Minden közleke-

dési beruházásnál – az építési szabályzaton túlmenően is – figyelembe veszik a gyalogos és kerékpáros közlekedés igényeit.

31. Nagy forgalmat vonzó létesítmények tervezésénél az egész vonzáskörre készülnek összetett hatásvizsgálatok. Új fejlesztési területeket kijelölni, forgalmat vonzó létesítményeket csak az infrastruktúra-kapacitásokkal és a Zaj-, Levegő- és Zöldterületi Programokkal összhangban lehet engedélyezni.
32. Megszüntetik a közlekedéstervezéssel kapcsolatos összeférhetlenségeket. A főváros és egyes területeinek általános közlekedési, közlekedés-fejlesztési terveit a Főpolgármesteri Hivatalban létrehozott külön részleg dolgozza ki. Ezeket a feladatokat nem bízzák olyan cégekre vagy személyekre, amelyek egyes konkrét beruházások tervezésében is érdekelték.
33. Kormányzati intézkedéseket kezdeményeznek a légi közlekedés általmainak csökkentése érdekében. Szorgalmazzák, hogy a légi közlekedés használói teljes egészében fizessék meg az általuk okozott költségeket (például a repülőjegyekre kivetett adó formájában), beleértve a repülőtér földi megközelítésének teljes költségét is.
34. 2007 végéig elkészül a társadalmi megegyezésen alapuló Duna-part program.

5.5. KÖZBIZTONSÁG

A közbiztonságról először a testi erőszak és a vagyon elleni bűncselekmények jutnak az eszünkbe, de a környezet állapota, a hiányos útburkolatok, a térvilágítás vagy az építmények állékonysága is beletartozik ebbe a kérdéskörbe. Biztonságérzetünket befolyásolják a szomszédok, a környéken működő szórakozóhelyek, az ingatlanok műszaki állapota, de az is, hogy a hazavezető utcában vannak-e későig nyitva tartó boltok és általában olyan terek, parkok, utcák, ahol az emberek szívesen elidőznek, találkoznak egymással, szomszédsági kapcsolatokat építenek ki és együttműködnek a terület megóvásában, felújításában. Szubjektív biztonságérzetünket rontják a hajléktalanok, a koldusok, az illegális utcai árusok, a pályaudvarokon, aluljárókban, parkokban uralkodó rendetlenség.

Ugyancsak rontja biztonságérzetünket a rendőrök rendszeres jelenlétének hiánya, következetes munkájuk a törvények betartatása érdekében, valamint hogy nincsenek helyi irodáik, amelyeken keresztül lakossági kapcsolataik javulhatnának, és ezáltal növekedne elfogadottságuk.

A társasházak kezelésének megoldatlanságai, a házirend, a lakónyilvántartás, a folyamatos műszaki ellenőrzés és karbantartás hiánya a lakosság többségét súlyosan frusztrálja. A tehetősebbek, a fiatal családok elmene-

külnek, a népesség folyamatosan öregszi. Félelemből mindenüvé rácsokat szerelnek, rengeteg az önvédelemből tartott kutya a lakásokban. Az elhanyagolt helyen maradók többsége nem ügyel többé a környezetre. Bizonytalanságérzetet és nem utolsó sorban a meglevő ingatlanok értékvesztését okozza, ha a környéken szinte puccsszerűen olyan jövedelmező fejlesztésbe fognak, amely nem szolgálja az ott élők érdekeit. A közigazgatás felelőssége, hogy a közérdek érvényesítését szavatolja, és csakis a tisztességes kockázatvállalás méltányos „jutalmazását” engedje érvényesülni.

Ajánlások a közbiztonság javítására

1. A közbiztonság javítása érdekében megerősítik az ezért felelős szerveket, és fokozott támogatást nyújtanak a helyi önvédelmi szerveződéseknek (polgárőrök) és egyéb civil szervezeteknek.
2. Elősegítik a közterületek és az épületek barátságosabbá tételét, a demokrácia, a társadalmi részvétel növelését, a helyi közösségek kialakítását, erősítését. (Az ezekre vonatkozó konkrét ajánlásokat más fejezetekben ismertettük.)

5.6. ÉGHAJLATVÉDELEM, ENERGIATAKARÉKOSSÁG, ENERGIAHATÉKONYSÁG

A lakosság, a vállalkozások és a közigazgatás közös felelőssége az ésszerű energiafogyasztás. Ehhez a Budapesti Agglomeráció területére készíthető középtávú Energia Program nyújthatna segítséget. Mik legyenek a program súlypontjai?

Az energiafogyasztás közel 40 százalékát az épületek üzemeltetése teszi ki. Az EU vonatkozó irányelve alapján kötelező energiabizonyítvány csak a hiányosságokat tárja fel. Az energiafelhasználás csökkentéséhez város-megújítási, illetve épületrehabilitációs programok szükségesek a kommunális és a lakásszférában is. Jelenleg annyira alacsony épületeink műszaki színvonala, hogy a fűtési rendszer és a nyílászárók korszerűsítésével, hőszigeteléssel felére-harmadára lehetne csökkenteni az energiaigényt. Vizsgálatok bizonyítják, hogy Budapest egyes területein jelentősen romlana a levegő minősége, ha nem lenne távfűtés. A jelenlegi rendszer azonban jelentős korszerűsítésre szorul.

Már az 1996-ban készített légi felvételek is azt mutatták, hogy a nyári hőségben a főváros gyakorlatilag nem hűl le az éjszaka folyamán. A hőszigetek kialakulása (amelyek a zöldterületek csökkenése, az átszellőzés megszűnése és a túlépítések következtében jöttek létre) és a rosszul megválasztott épí-

tésmódok miatt a nyári komfortérzetet egyre elterjedtebben klímaberendezésekkel próbálják biztosítani. A villamosenergia-fogyasztás a kánikulában ma már hasonló mértékű, mint a téli hónapokban. Egyre többen betegszenek meg azonban a klimatizáció következtében.

A növekvő energiaárak okozta terheket megújuló energiával lehetne mérsékelni. Városi körülmények között is gazdaságos a melegvíz napenergiával történő előállítása, a biogáz hasznosítása.

A közlekedéssel kapcsolatos energiamegtakarításról a vonatkozó fejezetben lehet olvasni.

Ajánlások az energiahatékonyság javítására

1. Elkészül a Budapesti Agglomeráció Energia Programja.
2. Az építési szabályozást felülvizsgálják éghajlatvédelmi szempontok alapján.
3. Az ökológikus építésmódot, a természetközeli megoldásokat szorgalmazzák a komfortérzetet csak óriási energiabevittel biztosító építési rendszerek helyett. Az új épületeknél és a felújításoknál az önkormányzatok példát mutatnak a fenntartható építésmódok és a megújuló energiák használatával.
4. A Fővárosi Önkormányzat egy olyan távfűtés-korszerűsítési és -fejlesztési programot dolgoz ki, amely javítja a távfűtés versenyképességét, és csökkenti a szennyezett levegőjű területek terhelését. Megvizsgálják a távfűtés kiterjesztésének lehetőségeit, különös tekintettel a nagyobb épületrehabilitációk beindulására, a belvárosi területek légszennyezettségére és az ún. trigenerációs rendszerek (fűtés és hűtés a távfűtő rendszeren keresztül) alkalmazásában rejlő új lehetőségekre.
5. 12 éves felújítási program készül, amelynek alapján felújítják és energiahatékonyra teszik a budapesti lakótelepeket. Ez egyúttal az alacsony rezsi-költséggel üzemeltethető szociális bérlakáshálózat kialakítását is biztosítja.
6. Valódi versenyhelyzetet teremtenek a hőellátásban az ehhez szükséges hálózatfejlesztésekkel és a tarifarendszer felülvizsgálatával.
7. Az önkormányzatok főállású energetikust alkalmaznak a kezelésükben lévő létesítmények energiafogyasztásának csökkentésére.
8. Kerületi Városrehabilitációs Irodák segítik a lakosságot az energiatakarékosságban, az energiahatékonyság javításában.
9. Fokozzák az egyedi tüzelőberendezések ellenőrzését, és tanácsot adnak az üzemeltetőknek a takarékosabb és környezetkímélőbb használatra vonatkozóan.
10. Városklíma vizsgálatok biztosítják az éghajlatváltozáshoz alkalmazkodást. A vizsgálatok megállapításait figyelembe veszik a rendezési tervek és építési engedélyek kiadása során.

5.7. IPARI SZENNYEZÉSEK

Jelenleg a kis- és középvállalkozások jelentős része elkerüli a hatóságok figyelmét. Az önkormányzatoknak és a szakhatóságoknak nincs megfelelő kapacitása a nagyszámú, gyakran változó vállalkozások ellenőrzésére.

A vállalkozások a szennyezéseikről önbevallást készítenek. A szakhatóságok előre bejelentik az ellenőrzéseket, amelyek emiatt sokszor nem tárják fel a szabálytalanságokat. Ezért a lakosság okkal bizalmatlan az új vállalkozások betelepülésével szemben.

Ugyanakkor a kis- és középvállalkozások arról panaszkodnak, hogy rengeteg szakhatósággal kell kapcsolatot tartaniuk, a tevékenység gyakorlása költséges és bonyolult engedélyezésekkel, bürokratikus kötelezettségekkel jár.

Ajánlások az ipari szennyezések csökkentésére

1. Az önkormányzati és szakhatósági döntések gondoskodnak az alternatív megoldások kidolgozásáról és összevetéséről. A támogatási rendszerek kialakításánál előnyben részesítik a megelőző intézkedéseket.
2. Elősegítik a párbeszédet a lakosság és vállalkozások között.
3. Az ellenőrző szervek csökkentik a kis- és középvállalkozásokra nehezedő adminisztratív terheket, és a valós környezetvédelmi szempontokra összpontosítanak.

5.8. A LEVEGŐMINŐSÉG VÉDELME

Az Európai Bizottság megbízásából készült tanulmány⁸ szerint, ha a levegő jelenlegi szennyezettsége nem változik, a 2,5 mikrométernél kisebb szennyező részecskék miatt egy magyar ember átlagosan valamivel több mint egy évet veszít az életéből, egy budapesti pedig hármat. (Ez egy átlagos szám, ami azt jelenti, hogy egyesek például 15 évet veszíthetnek, mások „csak” néhány hónapot.) E tekintetben Európában a harmadik legrosszabb helyet foglaljuk el. A légszennyezés káros egészségügyi hatását a budapesti statisztikák is alátámasztják: az Országos Korányi Tbc és Pulmonológiai Intézet adatai szerint az elmúlt 25 évben az asztmás megbetegedések száma a kilencszerezésére, a tüdőrákos megbetegedések száma pedig közel a háromszorosára nőtt. A légszennyezés fő forrása a városokban a közlekedés, Budapesten 70–80 százalékos arányban. A fővárosban határérték felett leginkább rákkeltő kis

porrészecskéket (PM10, illetve PM2.5), továbbá nitrogén-oxidokat mérnek. Gondot jelent emellett a poliaromás szénhidrogének (PAH-ok) magas koncentrációja is. A kis részecskék illetve a PAH-ok jelentős hányada közvetlenül a dízelmotorokból származik. A dízelmotorok részecskékibocsátása – melynek legnagyobb része korom – tízszer nagyobb mint a benzinüzemű motoroké. A nitrogén-oxidok kibocsátásáért viszont nagyrészt a benzinüzemű járművek felelősek. 2005-ben gyakorlatilag minden második napon a határérték felett volt a PM10 átlagkoncentráció, pedig az uniós és hazai jogszabályok 35 határérték feletti nap elteltével azonnali intézkedéseket írnak elő. Tudományosan igazolt, hogy szoros összefüggés van az allergiás, asztmás, illetve egyéb légzőszervi megbetegedések előfordulása és a légszennyezettség mértéke között. Időnként és helyenként súlyos légszennyezést okoz egyes anyagok (például műanyagok) illegális égetése a tüzelőberendezésekben, illetve szabadtéren.

Ajánlások a levegőminőség védelme érdekében

1. A Budapesti Levegőtisztaság-védelmi Intézkedési Program alapján 2006. november 30-ig elfogadják a Levegőtisztaság-védelmi Intézkedési Tervet, amely konkrét, a lehető legrövidebb határidőket, felelősöket és forrásokat is tartalmaz.
2. A füstköd-riadó szabályozásban különválasztják a porszennyezés (PM10) és a kén-dioxid koncentrációját annak érdekében, hogy amennyiben az egyiknek a koncentrációja meghaladja a határértéket, szmogriadót lehessen elrendelni. Azonnali intézkedéseket dolgoznak ki arra az esetre, ha a PM10 napi koncentrációja meghaladja az egészségügyi határérték (50 mikrogramm/köbméter) négyszeresét; a szennyezésről késedelem nélkül értesítik a lakosságot, és az intézkedéseket végrehajjtják.
3. Gazdasági eszközökkel is ösztönzik a dízel részecskeszűrők használatát.
4. Felmérést végeznek Budapest részecskeszennyezésének pontos megállapítására (összetétel, méreteloszlás).
5. Tudatformálással, fokozott ellenőrzéssel és szigorú bírságolással visszaszorítják az illegális hulladékégetést (pl. műanyagok elégetése a háztartásokban vagy szabad területen).

5.9. ZAJVÉDELEM

Az EU előírásai alapján 2007-re elkészül a főváros zajtérképe, amelyet 2008-ban a Zajvédelmi Akcióterv elkészítése követ. Az Akciótervben rögzíteni kell a

szükséges beavatkozásokat olyan területeken, ahol a zaj a határértékeket túllépi. A beavatkozásokhoz nemcsak pénzre, hanem elsősorban politikai akaratra és megfelelő ellenőrzésre van szükség. Itt is a megelőzés lehet a legköltséghatékonyabb megoldás. Ezért a zajtérképek ismert adatait már most célszerű felhasználni az építési szabályozásban, a fejlesztéseknél, valamint a közlekedési tervekénél. Gyakori panasz, hogy a vendéglátóipari egységek, szabadtéri színpadok, zenekarok stb. tevékenységét nem szabályozza a jegyző úgy, hogy a környék lakóinak nyugalma szolgálgja. Nem kielégítő az építkezések ellenőrzése sem. Míg a gazdagabb országokban magától értetődő az önkorlátozás, mások nyugalma tiszteletben tartása, addig nálunk a lakosság kénytelen tűrni az önző szórakozásokat (rendszeres késő esti tűzijátékok, zajos koncertek, sétarepülések, motorozás stb). Európa-szerte növekszik az összefogás a repülőterek körzetében élők körében a repülések szabályozása, elsősorban a zajcsökkentés érdekében. Az olcsó járatok térhódítása és a privatizáció okozta forgalomműködés miatt különösen nagy az önkormányzatok és a szakterületek felelőssége a helyben lakók érdekeinek védelmében.

Ajánlások a zajvédelemmel kapcsolatban

1. A Zajvédelmi Akciótervnek is megfelelően hozzák meg a döntéseket a fejlesztésekkel, városmegújításokkal, a közlekedésszervezéssel kapcsolatban és a különböző tevékenységek engedélyezésénél.
2. Fokozottabban ellenőrzik a zajra vonatkozó előírások maradéktalan betartását.
3. Passzív zajvédelem helyett biztosítják a nyitott ablaknál történő alvás lehetőségét. Lakóövezetekben az éjszakai zajszintet 50 dBA alá szorítják le. A forgalmas útvonalakon sem haladja meg a zajszint éjszaka az 55 dBA határértéket. (Sebességkorlátozással jelentősen csökkenthető a gépjárművek okozta zaj.) A szándékos, agresszív zajkeltést (pl. „sportkipufogók”) hatékonyan tiltják és szankcionálják.
4. Új kulturális, gyógy-, rekreációs vagy lakófunkciójú épületeknél nem lehet felmentést kapni az egészségügyi határértékek betartása alól.
5. Alkalmazzák a korszerű zajvédelmi tervezés eszközeit (zajtérképek, akusztikai modellezés stb.) a döntéshozatalban, a beruházásoknál, a város megújításánál.
6. Forgalmas utak mentén, ahol lehet, növényzettel kombinált zajgátló falat alakítanak ki.
7. Egységesen szabályozzák a fővárosban, hogy a lakódomináns területeken a szabadtéri kulturális rendezvények és a vendéglátóhelyek zavaróan zajos műsorainak 22 óráig be kell fejeződnie.

5.10. A SZILÁRD HULLADÉK CSÖKKENTÉSE

Az Európai Unió követelménye hulladékkérdésben egyértelmű: első helyen áll a megelőzés, azt követi az újrahasználat, majd az újrahasznosítás, kompromisszumos megoldásként az energetikai célú égetés, és csak végső esetben jöhet szóba a már előkezelt hulladék lerakása. Míg nálunk azon folyik a vita, hogy melyik élelmes vállalkozó nyerje el a bányagödrök feltöltésének jogát és nyithasson hulladéklerakó telepet, Németországban az építési törmelékek újrahasznosítása megközelíti a 80 százalékot.

A főváros eddig megoldotta a szemét elszállítását, de egyre drágábban, és a fenti elveknek ellentmondóan. A szilárd hulladék közel 60 százalékát elégetik. A fennmaradó hányad túlnyomó része jelentős szállítással távoli lerakóhelyekre kerül (Dunakeszi, Pustazámor). Számottevő az illegális lerakás.

Ajánlások a hulladékkezelésre

1. Legalább 10 százalékkal csökken a keletkező hulladék mennyisége.
2. Integrált hulladékgazdálkodást vezetnek be, a feldolgozási háttér biztosításával.
 - a. A lakosságot érdekeltté teszik a hulladékmennyiség csökkentésében és a szelektálásban. Arányos és differenciált szemétdíjat vezetnek be.
 - b. Kötelezik a kereskedelmi hálózatokat, hogy tartsanak választékban többutas csomagolásokat, illetve újratölthető, újrahasználatos csomagolásokat, valamint hogy vegyék vissza a hasznosítható csomagolásokat, és készítsék elő szállításra és hasznosításra.
 - c. A szerves hulladékokat a kertes övezetekben házi komposztálással hasznosítják. A parkok, zöldterületek szerves hulladékát pedig regionálisan komposztálja a szolgáltató.
 - d. Az alumínium, az üveg, a papír, és a műanyagok gyűjtésére szolgáló hulladékgyűjtő szigetek fejlesztése mellett a veszélyes hulladékok gyűjtését és a hulladékudvarok rendszerét is bővítik. Kiterjesztik a VII. kerületben már alkalmazott „házhoz menő” gyűjtési kísérletet.
 - e. Megszervezik a vegyszerek, az elemek és egyéb lakossági veszélyes hulladékok, valamint a sütőolaj elkülönített gyűjtését.
 - f. Helyi szabályozás készül az építési hulladékok helyi szétválogatásáról, kezeléséről, hogy 2010-re a fővárosban keletkező bontási anyagok 60 százaléka hasznosulhasson.
3. A lakosság és a civil szervezetek segítségével feltérképezik és megszüntetik az illegális hulladéklerakásokat.
4. Felvilágosító tevékenységgel és egyéb ösztönzőkkel javítják a lakosság környezettudatosságát a fogyasztásban.

5.11. FENNTARTHATÓ VÍZHASZNÁLAT

Budapest ma még kedvező helyzetben van az ivóvíztermelés terén. A parti szűrésű kutakból viszonylag olcsón jó minőségű víz nyerhető. Ez helyzet azonban, úgy tűnik, gondatlanságra ösztönöz. Nem védik megfelelően a vízbázisokat, sok helyen a visszafordíthatatlan elszennyeződés veszélye fenyeget. A fővárosban és környékén 1,5 millió ember kapja ivóvizét a Szentendrei-szigeten lévő kutakból. Az M0-ás északi hídjának engedélye szerint a híd csak akkor helyezhető forgalomba, ha majd megépül az ún. kishíd is Szentendre és a Szentendrei-sziget között. Az engedélyben szereplő változat telibe találná a parti szűrésű kutakat, ráadásul 3 kilométer hosszú utat kellene építeni hozzá a kutak védőzónáján keresztül. A Fővárosi Vízművek Rt. vízbázisai ugyanis nagyrészt a Szentendrei-sziget két oldalán helyezkednek el. Ezen a területen a Duna-meder víztisztító homok- és kavicsrétege különleges adottságú, európai viszonylatban is egyedülálló. Az itt naponta termelt több százezer köbméter ivóvíz nem igényel további tisztítást, ám oldott állapotban tartalmaz olyan fontos ásványi anyagokat, melyek létfontosságúak az emberi szervezet számára. Amennyiben megépül a kishíd, a könnyebb megközelíthetőség miatt gomba módra el fognak szaporodni a lakóparkok és egyéb létesítmények a szigeten. A páratlan vízbázist már most is veszélyezteti a csatornázatlanság és a növekvő hulladékmennyiség, a további beépítés pedig valódi katasztrófát okozna. A dráguló víz miatt nem csak a háztartások vízfogyasztása csökken, hanem elmarad az utcák, parkok, zöldterületek szükséges locsolása is. Ugyanakkor lassú a víztakarékos berendezések elterjedése, nagymennyiségű víz vész kárba az elavult vezetékeken keresztül. Nem készülnek számítások arról, hogy nem kerül-e jóval többbe a társadalomnak a növekvő porártalom és a zöldterületek tönkremenetele, mint a locsolás, a portalanítás. Itt említjük meg a világszerte terjedő patakrehabilitációs programokat. Eleinte elszennyezték, majd kibetonozták, esetleg földalatti csatornává degradálták a városokon átfolyó patakokat. Ezeket most újjáélelik.

Ajánlások a vízhasználatra

1. Kidolgoznak egy 50 éves közös vízbázisvédelmi tervet a térség önkormányzataival. Nem a jelenlegi szükségletekből, hanem a víz stratégiai jelentőségéből indulnak ki. A tervet egyeztetik a szennyezett területek kármentesítési és a térség területfelhasználási terveivel.
2. Az önkormányzati kezelésű épületekben víztakarékos berendezéseket használnak. Alkalmazzák a szürkevíz (mosó- és csapadékvíz) másodlagos hasznosításának lehetőségeit.

3. Szökőkutakkal, csobogókkal, ivócsarnokok megnyitásával segítik a nyári hőség elviselését, javítják a közterületek minőségét.
4. Ahol a vízminőség lehetővé teszi, az első vízáadó rétegből nyerhető talajvizet s az összegyűjtött csapadékvizet használják a parkok és utcák locsolására, a portalanításra.
5. Elkészülnek a patakrehabilitációs programok (például a Hosszúréti és a Rákos patakra, az Ördögárokra). Rendeletek biztosítják a rehabilitálásra alkalmas patakok környékének védelmét a beépítések ellen.

5.12. CSATORNÁZÁS, SZENNYVÍZKEZELÉS

A főváros külső kerületeiben, a város beépített területének 30 százalékán óriási a lemaradás a csatornázottságban. Ugyanakkor a csatornahálózat kiépítése és a szennyvízkezelés hatalmas köz- és magánpénzeket emésztett fel az elmúlt évtizedben. A települések terjeszkedése miatt a nagy kiterjedésű csatornahálózatok indokolatlanul növelik a fajlagos beruházási és üzemeltetési költségeket, amely a vétleneket is terheli.

A szennyvizek esetében, hasonlóan a környezetvédelem más területeihez, nem a megelőzés áll a védelem középpontjában. Példa erre a mosóporok okozta foszfátterhelés. A lakosság felvilágosítása, kisebb mennyiségű és kevésbé szennyező tisztítószer használata helyett – állítólagos szociális szempontokra hivatkozva – a mosógörgyártók szennyvízbírságának mérséklését szorgalmazzák. Az élővizek védelme alul marad a fogyasztás támogatásával szemben.

Ajálások a szennyvíztisztítással kapcsolatban

1. Esetileg megvizsgálják a területhatékony csatornarendszer és a decentralizált szennyvízkezelés lehetőségeit. Csak olyan beruházásokat engedélyeznek, amelyek költség-haszon aránya a teljes életciklus alatt megfelelő, tehát nemcsak a kiépítés szempontjából kedvező, hanem az üzemeltetése is a lehető leggazdaságosabb.
2. Ahol lehet, előnyt adnak a természetközeli szennyvíztisztítási módszereknek.
3. Csökkentik a burkolt felületeket, hogy a csapadék minél nagyobb mennyiségben beszivároghasson a talajba.
4. Differenciált csatornadíjat vezetnek be, hogy a döntéseket ezzel is a költségtakarékosabb területfelhasználás irányába tereljék. Jelentősen csökken a keresztfinanszírozás a túl költségesen és a gazdaságosan üzemeltethető területek között.

5. Javítják a szennyvíz minőségét a lakosság erőteljes tudatformálásával, kevesebb szennyezést eredményező háztartásvezetés kialakításával. Támogatást kapnak a szürkevíz-visszaforgató és szennyvíz-újrahasznosító rendszerek. A decentralizált szennyvíztisztítással lehetségessé válik a nyári öntözővíz jelentős megtakarítása, a városi klíma javítása.
6. Támogatják az esővízgyűjtés és -hasznosítás egyedi és közösségi módszereit.
7. A Fővárosi Önkormányzat ajánlásokat készít a háztartásban, középületekben, közterületeken használt vegyszerekhez (pl. tisztítószer).
8. Ösztönzik a korszerű, energia- és víztakarékos mosógépek elterjedését.

5.13. TALAJVÉDELEM

A talaj hazánk egyik legfontosabb – csak feltételesen megújuló – természeti erőforrása, az egyik legfőbb környezeti elem: a növények és mikroorganizmusok élettere, a növényi biomassa alapvető közege, a bioszféra primér tápanyagforrása, az ökológiai hőháztartás tere, a vízháztartás természetes raktára, a növényi tápanyag-raktározás közege, a bioszféra hatalmas génkincsének tárolója, puffer a stresszhatások kiegyenlítésében, természetes detoxikáló szűrőrendszer, valamint a régészeti ritkaságok megőrzésének közege. Ezért minden lehetséges eszközzel meg kell óvnunk a talaj további pusztítását, szennyezését.

Budapesten a talaj sok helyen nagyságrendekkel az egészségügyi határértékek felett szennyeződött el.

Ajánlások a talajvédelemre

1. Megszüntetik az utak téli sózását, helyette környezetkímélő síkosság-mentesítő módszereket alkalmaznak.
2. Felgyorsítják a szennyezett talajú területek rekultiválását.
3. A talaj védelme érdekében is megvalósítják a korábbi pontokban javasolt intézkedéseket.
4. Támogatják a lakossági komposztálást és a komposzt talajjavításra történő használatát. Erre megfelelő szabályokat dolgoznak ki.

6. VÁROSKUTATÁS (K+F)

Számos olyan műszaki, természettudományos és társadalmi kérdés merült fel a Budapesti Agglomeráció fenntartható fejlesztésével kapcsolatban, amelyekre jelenleg nincs megnyugtató válasz. Az utóbbi időben igen kevés városkutatás folyik hazánkban, noha az így szerzett tapasztalatok értékesíthetők lennének külföldön is.

Ajánlások városkutatási projektekre

1. Városklímavizsgálatok támasztják alá a rendezési és fejlesztési terveket, városrehabilitációs projekteket.
2. Kísérleteket végeznek a különféle burkolatok, a növényzet, az öntözés és a csapadékmegtartás helyi mikroklímára gyakorolt hatásáról, a hőhullámok mérséklése céljából.
3. 2009. januárig elkészítik a közintézmények energiatanúsítványait.
4. Egységesítik és kiszélesítik a térinformatikai rendszereket az országos összehasonlítás biztosítására.
5. Mintaprojekteket készítenek a lakótelepi felújításokra és a megújuló energiák városi épületekben történő alkalmazására („Energetikailag önfenntartó városrész, illetve lakótömb” projektek).
6. Átfogó forgalomfelmérést végeznek a főváros és környéke területén, ennek eredményei beépülnek a közlekedéstervezési munkákba.
7. Fokozzák a közlekedési kutatásokat, különösen a jó példák átvételének lehetőségeire vonatkozóan.
8. Kimutatják az egyes fejlesztések externáliáit (a használó/szennyező által meg nem fizetett költségeket), és módszertani útmutató készül az externáliák internalizálására (az árakba történő beépítésére).
9. A társadalmi tőke védelme érdekében módszertani útmutató készül a leltározás módjáról, az értékelésről.
10. Vizsgálják a szegregáció csökkentésének leghatékonyabb eszközeit (városrehabilitáció, iskolarendszer, alapellátások, megfizethetőség, szociális támogatások hatékonysága, esélyegyenlőség az idősök, korlátozottak, betelepülők stb. körében).
11. Kutatják a részvételre képesítés eszközeit: esettanulmányokat készítenek, példákat gyűjtenek a helyi lakosság együttműködéséhez, a közösségi tulajdonformák kialakításához, az etikus befektetésekhez.
12. Oktatócsomagok készülnek a képviselők, az önkormányzati döntéshozók és a közigazgatásban dolgozók folyamatos továbbképzéséhez, valamint a lakosság tájékoztatására.

NAGYCSALÁDOSOK ORSZÁGOS EGYESÜLETÉNEK SZEMPONTJAI A „CSALÁDBARÁT ÖNKORMÁNYZAT” DÍJHOZ

1. Működjenek minden településen (vagy a közeli településen) magas színvonalú, könnyen megközelíthető, a családokat érintő alapszolgáltatások (bölcsőde, óvoda, iskolák, gyermekorvosi ellátás, védőnői szolgálat, családsegítő és gyermekjóléti szolgálat, gyámhivatal stb.)!
2. A helyi szociális rendelet tartalmazzon a családok, különösen a több gyermeket nevelők számára kedvező lehetőségeket!
3. Legyenek látható jelei, hogy az önkormányzat nem csupán szavakban vagy a törvények teljesítésével, hanem ezeken túlmenően is értékeli a gyermeket nevelő családokat, értük érdemi lépéseket is kész tenni!
4. Az ügyfélszolgálatok kialakítása, az ügyintézők hangneme, illetve az intézmények vezetőinek a családokkal való bánásmódja legyen humánus!
5. Támogassák a családok lakáshoz jutását, különösen a több gyermeket nevelők számára gondoskodjanak méltó körülmények megteremtéséről!
6. Könnyítsék meg a gyermekintézményekbe, iskolákba való mindennapi eljutást!
7. Akadálymentesített közintézményeket!
8. Létesítsenek játszótereket, közösségi tereket!
9. Minden lehetséges intézkedést tegyenek meg a gyermekek és a fiatalok biztonsága érdekében (közlekedés, közbiztonság, játszóterek stb.)!
10. Az önkormányzat támogassa a gyermeket vállaló, fiatal családokat! Helyi programokkal ösztönözze a fiatalokat, hogy vállaljanak gyermeket!
11. Jöjjön létre helyi szövetség a családokért!
12. Családbarát városfejlesztést!
13. Az önkormányzat és cégei, intézményei, mint munkaadók családbarát módon álljanak hozzá a munkavállalóikhoz (család és munka egyeztetése)!
14. Családbarát szolgáltatások, nyitva tartások, közlekedési lehetőségek jellemezzék a települést!
15. Tiszta és egészséges környezetet!
16. Valósítsanak meg egy egyedi, a gyermeknevelést és gyermekvállalást segítő programot, amely mintául szolgálhat a többi önkormányzatnak!

A díjat a Nagycsaládosok Országos Egyesülete mindig az adott év július 11-én adja át, a Népesedés Világnapja alkalmából.

MIKÉNT ÉRHETJÜK EL, HOGY TÉNYLEG MEGVALÓSULJANAK AZ AJÁNLÁSAINK?

Az „Ajánlások Budapestért – Mit várunk az önkormányzatoktól 2006 és 2010 között?” című javaslatcsomagot megkapják a budapesti főpolgármester-jelöltek, a kerületi polgármesterjelöltek és a Fővárosi Közgyűlés képviselőjelöltjei. A következő oldalon található szerződéstervezetet aláírva vállalhatják, hogy megválasztásuk esetén minden tőlük telhetőt megtesznek annak érdekében, hogy ezek a javaslatok megvalósuljanak. (Természetesen ezektől eltérő kötelezettségeket is vállalhatnak, és a szerződésben ezt jelezhetik.) Amennyiben aláírnak egy ilyen szerződést vagy egyéb módon kötelezettséget vállalnak, akkor azt számon is lehet kérni rajtuk. Ha nem írják alá, az is jelzésértékű a választópolgárok számára.

A Levegő Munkacsoportnak anyagi okokból arra nincs lehetősége, hogy a javaslatokat megküldje minden kerületi képviselőjelöltnek, illetve a szomszédos települések jelöltjeinek. Bízunk benne, hogy egyre több civil szervezet fogja a helyi viszonyok ismeretében kidolgozni az adott településre vagy településrészre vonatkozó ajánlásait, és azt megküldi az érintett polgármester-jelölteknek és önkormányzati képviselőjelölteknek, felajánlva nekik a szerződéskötés lehetőségét.

Egyúttal kérünk mindenkit, hogy írja meg észrevételeit ajánlásainkkal kapcsolatban. Örömmel fogadunk támogató nyilatkozatokat, amelyek sokat segíthetnek az Ajánlások Budapestért széles körű elfogadtatásában.

Szerződés (tervezet)

amely létrejött a mai napon

*egyrészt XY, főpolgármester-jelölt/polgármesterjelölt/önkormányzati képviselőjelölt (Budapest,.....),
másrészt a Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség (1075 Budapest, Károly krt. 3/a.)
között abból a célból, hogy 2006 és 2010 között elősegítsék Budapestnek a fenntartható fejlődésnek
megfelelő működését és fejlesztését.*

- 1.) XY kötelezettséget vállal arra, hogy amennyiben 2006-ban megválasztják ...-nak, mandátuma ideje alatt, egészen a 2010. évi önkormányzati választásokig minden tőle telhetőt megtesz annak érdekében, hogy a jelen szerződés elválaszthatatlan részét képező, „Ajánlások Budapestért – Mit várunk a fővárosi és a kerületi önkormányzatoktól 2006 és 2010 között?” című dokumentumban megfogalmazott ajánlások megvalósuljanak. Kezdeményezi, hogy ennek érdekében mielőbb részletes intézkedési terveket dolgozzanak ki a határidők, költségek, források, felelősök megnevezésével.*
- 2.) XY vállalja, hogy amennyiben nem teljesíti az 1. pontban leírtakat, haladéktalanul lemond főpolgármesteri/polgármesteri/önkormányzati képviselői tisztségéről, és az adott és a soron következő önkormányzati ciklus alatt fővárosi vagy kerületi önkormányzatban semmiféle vezető tisztséget a továbbiakban nem vállal.*
- 3.) A Levegő Munkacsoport vállalja, hogy XY-t főpolgármesterként/polgármesterként/önkormányzati képviselőként teljes mértékben támogatja az „Ajánlások Budapestért – Mit várunk a fővárosi és a kerületi önkormányzatoktól 2006 és 2010 között?” című dokumentumban megfogalmazott célok megvalósításában. A Levegő Munkacsoport minden tőle telhetőt megtesz annak érdekében, hogy más szervezetek és a széles közvélemény is támogassák ezt a programot. A Levegő Munkacsoport vállalja, hogy XY és munkatársai részére az említett dokumentumban felsorolt témákban folyamatos szakmai segítséget, valamint erkölcsi támogatást nyújt.*
- 4.) A szerződő felek vállalják, hogy a fenti pontokban leírtak megvalósulásának értékelése, valamint az egyéb időszerű témák megvitatása céljából félévente legalább 2 óra időtartamra személyes részvételükkel nyilvános megbeszélést tartanak.*
- 5.) XY tudomásul veszi, hogy a Levegő Munkacsoport pártpolitikailag semleges, így pártpolitikai tevékenységet nem folytat, pártoktól független, azoknak anyagi támogatást nem nyújt és támogatást nem fogad el tőlük, országgyűlési, megyei, helyi, fővárosi és kerületi képviselőjelöltet nem állít és nem támogat. A Levegő Munkacsoport ezen jellegét a jelen szerződés semmilyen módon nem változtatja meg.*
- 6.) A szerződő felek megállapodnak abban, hogy egymás véleményét tiszteletben tartva törekszenek a vitás kérdéseket tárgyalás útján megoldani. Amennyiben ez nem vezet eredményre, akkor a felek a Pesti Központi Kerületi Bíróság illetékességét fogadják el. A felek a jogvita elbírálását közös megegyezéssel társadalmi bíróságra is bízhatják. A társadalmi bíróság megválasztására és eljárására a választott bíraskodásra vonatkozó szabályokat kell megfelelően alkalmazni.*

Budapest, 2006. ...

- a Ld. Javaslat a fák védelméről szóló 21/1970. (VI. 21.) kormányrendelet módosítására: <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltm13.pdf>
- b Ld. Újabb füstadó avagy piacokonform környezetvédelem? <http://www.lelegzet.hu/archivum/2000/07/2236.hpp>
- c Részletesebben ld.: A Levegő Munkacsoport és tagszervezetei, valamint más civil szervezetek állásfoglalása az M0-s útról: <http://www.lelegzet.hu/archivum/1999/10/0341.hpp>
- d Részletesebben ld.: A Levegő Munkacsoport állásfoglalása az M0-ás északi hídjáról és észak-budai szakaszáról: http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_bp/m0_eszakbuda_allasfogl0603.pdf; valamint a <http://www.levego.hu/media/10-es/10ut.htm> címen
- e A Gyalogosok Jogainak Kartája: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/07/0076.hpp>
- f A Tour de Voks petíció teljes szövege: <http://criticalmass.hu/node/363>
- g The Current Legislation and the Maximum Technically Feasible Reduction cases for the CAFE baseline emission projections: www.iiasa.ac.at/rains/CAFE_files/baseline3v2.pdf

LÉLEGZET ELŐFIZETÉS ■ A negyed-
évente megjelenő környezetvédelmi
folyóiratot a Levegő Munkacsoport
szakértő csapata állítja össze sa-
ját kutatási eredményeiből, illet-
ve a hazai és a nemzetközi társ-
szervezetek legfrissebb anyagaiból.
Előfizetési díj egy évre: 1500 Ft

elofizetes@lelegzet.hu
1465 Budapest,
Pf. 1676
06-1-411-0509

LÉLEGZETNYI ■ Rendelje meg in-
gyenes, havi, elektronikus hírleve-
lünket! friss hírek a Levegő Munka-
csoport rendezvényeiről, tevékenysé-
géről, kiadványairól, tanulmányairól.

hirlevel@levego.hu

TÁMOGATÁS ■ Legyen pártoló ta-
gunk, mecénásunk vagy önkéntesünk!
támogassa szervezetünket!

[www.levego.hu/
tamogatas](http://www.levego.hu/tamogatas)

HŐSÉGRIADÓ!

A klímaberendezések rengeteg hőt bocsátanak ki, és növelik az energiafelhasználást, ami a globális felmelegedés fő okozója! De ha ezt figyelmen kívül is hagynánk, akkor sincs pénzünk mindennapjaink teljes klimatizálására.

VAN MEGOLDÁS!

- Zöld növényeket a falakra, tetőkre, udvarokra!
- Minél több fát, növényzetet!
- Minél kevesebb újabb beépítést, leburkolást!
- Ahol lehet, a leburkolások eltüntetését, hogy szabadon lélegezhessen a talaj!
- Vízvisszatartó járdaburkolásokat!
- Gyakori portalanítást az utcákon!
- Kevesebb autóhasználatot!

A klímatudatosan kialakított épületek és területek segítségével alkalmazkodni tudunk a megváltozott éghajlati körülményekhez, és energiát takarítunk meg.

**NE SZENVEDJÜNK,
ALKALMAZKODJUNK!**

WWW.LEVEGO.HU

