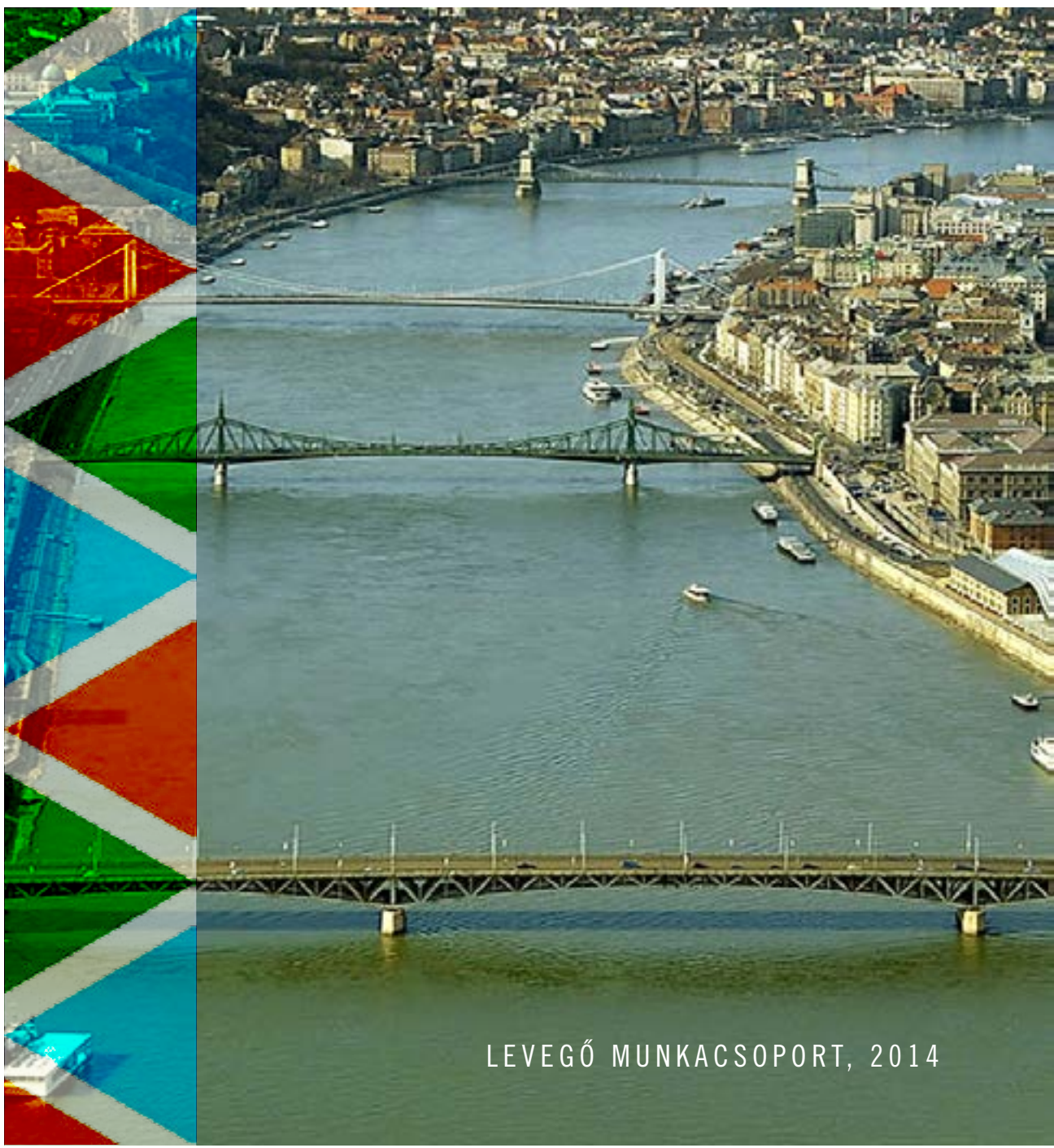


AJÁNLÁSOK BUDAPESTÉRT

MIT VÁRUNK AZ ÖNKORMÁNYZATOKTÓL

2014 ÉS 2019 KÖZÖTT?



LEVEGŐ MUNKACSOPORT, 2014

Ajánlások Budapestért
Mit várunk az önkormányzatoktól 2014 és 2019 között



Levegő Munkacsoport
Levélcím: 1465 Budapest, Pf. 1676
Telefon: 411-0509, 411-0510
levegő@levegő.hu

HU ISBN 963-87069-1-0

Felelős kiadó: a Levegő Munkacsoport elnöke

A Levegő Munkacsoport köszönetét fejezi ki a szakértők széles körének, akik sok hasznos észrevételt tettek az Ajánlások Budapestért tervezetéhez, így járulva hozzá az anyag színvonalának javításához, jobb szakmai megalapozásához.

Az Ajánlások Budapestért jelenlegi változatát a 2014. évi helyhatósági választások előtt eljuttatjuk a budapesti főpolgármester-jelölteknek, a kerületi polgármester-jelölteknek és – lehetőségeink szerint – a kerületi képviselőjelölteknek is.

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

A korábbi évekkal ellentétben most semmilyen anyagi támogatást nem kaptunk az Ajánlások Budapestért elkészítéséhez, ezt a Levegő Munkacsoport belső munkatársai és szakértői önkéntes alapon végezték. Kérjük, hogy segítsen, hogy továbbra is folytathassuk Budapest lakosai érdekében végzett tevékenységünket. A támogatási lehetőségekről itt kaphat részletes tájékoztatást: <http://www.levegő.hu/tamogasson-minket>

AJÁNLÁSAINK ÖSSZEFOGLALÁSA

Gyermekbarát város: Budapesten érezzék jól magukat a gyermekek! Nemcsak azért, mert ez önmagában is fontos, hanem azért is, mert meggyőződésünk: mindenki jól érzi magát egy olyan városban, ahol a gyermekek jól érzik magukat. A közvélemény-kutatások alapján is megállapítható, hogy a többi korosztály elvárásaival is egybevág a gyerekek érdekei: a fővárosi lakosok elsősorban nagyobb tisztaságra, biztonságra (beleértve az anyagi biztonságot is), a környezet fokozottabb védelmére, a közterületek és épületek megújítására, a közlekedési káosz megszüntetésére, jobb tömegközlekedésre, valamint több és kulturált zöldterületre vágnak. Olyan egészségügyre, amely egyszerűen elérhető, amelyben megbízhatnak. Nem utolsósorban pedig olyan oktatási intézményekre, amelyek mindenki számára hozzáférhetőek, biztosítják a kor követelményeinek megfelelő ismereteket és készségeket, valamint a lehetőséget tehetségük kibontakoztatására. A gyermekbarát város: emberbarát város. Az új nemzedék érdekében megtett lépések valamennyiünk életminőségében kedvező változásokat hoznak s egyúttal egy olyan közösségi értéket – gyermekeink jövőjét – lehet célul kitűzni, amelyben minden bizonnyal könnyen található közmegegyezés minden politikai gondolkodó között. A gyermekbarát város eszméje pedig nem utolsósorban segít újjáépíteni a nemzedékek közti, sajnálatosan megroppant szolidaritást.

A társadalom aktív részvétele a döntéshozatalban: A koncepciók és tervek, rendeletek és határozatok kidolgozásába akkor kell bevonni a lakosságot és a szakmai szervezeteket, amikor még érdemben bele lehet szólni azok alakításába. Meg kell szüntetni a helyi lakosság feje felett történő döntéshozatal széles körben elterjedt gyakorlatát, valamint az egyoldalú – egyes szűkebb érdekcsoportok nézeteit tükröző – tájékoztatást. A tervezett fejlesztéseknek a lakossági igényeken, közvélemény-kutatásokon, az érintettek bevonásával történő koherens tervezési programon kell alapulnia. (Ez nem csak társadalmi, civil igény, hanem politikai tőke is egyben.)



Az önkormányzat felelőssége a részvételre képesítés, a civil gondolkodás erősítése, különösen azokban a kerületekben, illetve kerületrészekben, ahol a lakosság többségének anyagi körülményei rosszabbak és iskolázottságuk alacsonyabb. Az erre költött források – a nemzetközi tapasztalatok szerint is – többszörösen megtérülnek a biztonságban, egészségi állapotban, tisztaságban, a közösen eldöntött fejlesztések megóvásában és más területeken. A lakossági részvétel segíti a kerületek, városrészek közötti színvonalkülönbségek régóta szorgalmazott csökkentését is.

Egységes főváros – egészséges versengés a kerületek között: Egy hajóban evezünk: a főváros lakóit, a gazdasági élet szereplőit és a turistákat nem érdeklik a kerület-határok, ezért meg kell szüntetni a kerületek és a főváros érdekeinek a város fejlődését akadályozó ütközéseit, a forrásokért való adáz küzdelmet, a mindent felülíró pártpolitikai döntéseket. Az előremutató fejlesztéseket akadályozó vegyes tulajdoni és kezelői viszonyokat a kerületi és a fővárosi közterületi törzsvagyon pragmatikus (gyakorlatvezérelt, hatékonyságot növelő) átrendezésével kell enyhíteni. Ugyanakkor van tere a versengésnek az egyes kerületek karakterének, előnyös tulajdonságainak, jó öröklött adottságainak fejlesztésében, jobb kihasználásában. Megvan a lehetőség arra, hogy fővárosunk az itt élőknek minden kerületben hasonló életminőséget nyújtson: ápoltt közösségi területeket, sok zöldfelületet, kevesebb zajt, a gyalogosok érdekeit szem előtt tartó forgalmi rendet, biztonságos kerékpár-használatot, jó tömegközlekedést, kulturális és sportolási lehetőségeket, elviselhető, kisebb szélsőségekkel, hősséggel járó mikroklimát, megfelelő lakáskörülményeket. Szerepelnek ugyan a fejlesztési elképzelésekben mindezek az elemek, de végre meg is kellene valósítani a terveket.

Javuló lakhatási körülmények: Meg kell adni az esélyt mindenkinek, hogy jövedelmi helyzetétől függetlenül ne csak (túl)élni, hanem egészséges módon élvezni is tudja az életét, és a közjavakból is arányosan, méltányosan részesedhessen. A környezeti állapot javításával és a közszolgáltatások színvonalának a városban mindenütt hasonló – a fenntarthatóságnak megfelelő, korszerű – szintre emelésével csökkenteni kell a lakberekben, ingatlanárakban mutatkozó jelentős különbségeket. Budapesten nincs mennyiségi lakáshiány, ezért elsősorban a meglévő épületek felújítása, korszerűsítése a feladat. Ehhez folyamatos, kiszámítható pályázati rendszert kell támogatásul biztosítani. Továbbá szükséges bővíteni a szociális bérlakás-rendszert, valamint a különféle igényeket (idősek, fogyatékkal élők, pályakezdők, hajléktalanok stb.) kielégítő speciális otthonokat.

A közvagyon védelme, az értékcsökkenés megállítása folyamatos karbantartással: A meglévő vagyon megőrzésének, hatékony működtetésének, felújításának és korszerűsítésének elsőbbséget kell adni az új beruházásokkal szemben. Felelősségi rendszer akadályozza meg a vagyonvesztést. A közforrásokat elsősorban a meglévő városi területek és létesítmények (városnegyedek, utak, épületek, infrastruktúra-hálózatok), valamint a növényzet folyamatos karbantartására és megújítására kell összpontosítani.

Fenntartható közlekedéspolitika: A Budapesti Agglomeráció¹ közlekedéspolitikájának középpontjában a közösségi közlekedés színvonalának emelése, a gyalogos és kerékpáros közlekedés összehangolása, feltételeinek javítása, a forgalomcsillapítás és az áruszállítás ésszerű megszervezése álljon! A valós mobilitási szükségleteket úgy kell kielégíteni, hogy közben jelentősen enyhüljenek a közlekedés zavaró, káros hatásai. Fel kell lépni a főváros és térsége közlekedését meghatározó szereplők nem együttműködő, csak a saját szervezeti és rövid távú üzlet érdekét képviselő különálló tervezési gyakorlatával szemben – az egységes és fenntartható közlekedésszervezés érdekében az egész Budapesti Agglomerációban.

A fenti ajánlások végrehajtásának csak egy része tartozik önkormányzati hatáskörbe, sok feladat viszont (a központosítások következtében a korábbinál is jóval nagyobb mértékben) kormányzati feladat. Ez utóbbiak esetén az önkormányzatok szerepe a kezdeményezés, a tájékoztatás, a tevékeny együttműködés a megfelelő kormányzati lépések meghozatala érdekében.

¹ A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény szerint a Budapesti Agglomerációhoz Budapest és további 79 település tartozik.





TARTALOM

BEVEZETÉS	9
1. AZ ÉLETMINŐSÉG JAVULÁSÁNAK MÉRÉSE	11
2. JÓ KORMÁNYZÁS	15
2.1. Tájékoztatás, társadalmi részvétel	15
2.2. Szabályozás, ellenőrzés és átláthatóság	18
2.3. A közigazgatási munka javítása	19
2.4. Finanszírozás: A használó/szennyező fizessen!	20
3. OKTATÁS, KULTÚRA, EGÉSZSÉGÜGY	25
4. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET MEGÓVÁSA ÉS MEGÚJÍTÁSA	31
4.1. Szolidáris város- és lakáspolitiká	31
4.2. Klímatudatos városmegújítás, karakteres helyi arculat kialakítása	34
4.3. Épületek energiatudatos felújítása és hatékony, környezetbarát energiafelhasználása	38
5. A ZÖLDTERÜLETEK VÉDELME ÉS FEJLESZTÉSE	43
6. FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS	49
7. EGYES KÖRNYEZETI ELEMOK TERHELÉSÉNEK CSÖKKENTÉSE	63
7.1. A levegőminőség javítása	63
7.2. Zajvédelem	65
7.3. A szilárd hulladékok csökkentése és ártalmatlanítása	67
7.4. Fenntartható vízhasználat	69
7.5. Csatornázás, szennyvízkezelés	71
7.6. Talajvédelem	73
7.7. Ipari szennyezések	74
8. KÖZBIZTONSÁG, A TÁRSADALMI EGYÜTTÉLÉS JAVÍTÁSA	77
9. VÁROSKUTATÁS ÉS INNOVÁCIÓ (K+F+I) BUDAPEST ÉLHETŐSÉGÉÉRT	79
MIKÉNT ÉRNETJÜK EL, HOGY TÉNYLEG MEGVALÓSULJANAK AZ AJÁNLÁSAINK?	83



BEVEZETÉS

„Budapest a Duna királynője; páratlan látványt nyújt, történelmi és kulturális hagyományai komoly vonzerőt jelentenek, gazdasága fejlődik. Ugyanakkor a fővárosunk, kiváló öröklött adottságai ellenére sem fejlődik lakóinak általános megelégedésére.” Ezeket a sorokat a 2006 és 2010 közötti választási időszakra írtuk, és most is időszerűek, bár azóta jelentősen megváltoztak a körülmények. A pénzügyi válság hatására megtorpantak a magánpénzekből finanszírozott ingatlanberuházások, mélypontra került az építőipar. Van azonban a válságnak egy kedvező hatása: kisebb a túlzott beépítésekkel kapcsolatos nyomás az önkormányzatokon, kevesebb a lakossági tiltakozás. Amint sokan elmondták, a válság egyúttal kitörési lehetőség is. Itt lenne az alkalom arra, hogy a város kiegyensúlyozottabban, közmegegyezéssel fejlődjön, és gyorsabban zárkózzon fel az élhető környezetet nyújtó, erős gazdasággal rendelkező nagyvárosokhoz. Ehhez összefogásra lenne szükség a város vezetői, a tudományos intézmények, a vállalkozások és nem utolsósorban a lakosság, a helyi közösségek között. Szükség lenne emellett részletesen kidolgozott, lehetőleg számszerűleg meghatározott célkitűzésekre, amelyek megvalósulását folyamatosan nyomon lehet követni.

Biztató, hogy az elmúlt években is folytatódott néhány kedvező változás: új kulturális létesítmények jöttek létre, emberibbé váltak, megújultak egyes utcáink, tereink, a tömegközlekedési járművek cseréje is folyamatban van. A korlátozottan rendelkezésre álló közpénzeket azonban sokszor pazarlóan költik a fejlesztésekre. A megfelelő előkészítés, a koordináció, az elszámoltatás vagy a politikai bátorság hiánya miatt a hatékonyság elmarad a kívánatostól. Egyedi ötlettől vezérelt, a közösen kialakított fejlesztési koncepcióban nem szereplő projektek, kihasználatlan beruházások ébresztenek ellenérzéseket a szakértőkben és a civilekben. Megmaradtak a különbségek az egyes kerületek lakóinak életminősége, a közterületek megjelenése, a szolgáltatások színvonala között. Az utóbbi években is sok városrészből érkeztek a Levegő Munkacsoporthoz panaszok a zajra, a rossz levegőre, a közlekedési káoszra, az ápolatlan közterületekre, a közösségi terek, zöldterületek hiányára, a lepusztult épületállományra, az infrastruktúra hiányosságaira, a szabályok semmibe vételére és nem utolsósorban a növekvő társadalmi egyenlőtlenségek számtalan jelére. A főváros környezeti állapotának javítása mindenekelőtt az itt lakók testi és lelki egészsége érdekében szükséges, ugyanakkor ezzel több tőkét és turistát is idecsábíthatunk. Sok város példája bizonyítja, hogy a környezetszennyezés csökkentése nemhogy gátolná a főváros fejlődését, hanem éppen ellenkezőleg: javítaná a versenyképességét. Budapesten a környezeti károk költségét évi 1000 milliárd forintot meghaladó összegre becsülik. Ennyi megye el a szakértők szerint szinte észrevétlenül a kieső munkanapokban, életévekben, gyógyszer- és táppénzköltségekben, a csökkenő termelékenységben, gyermekeink egészségének károsodásában, az utak, csatornahálózatok tönkremenetelében, természeti és művi környezetünk sorvadásában, noha ennek nagy részét el tudnánk kerülni.

A főváros kerületeinek természeti és épített adottságai, társadalmi összetétele igen eltérőek. Elvárható azonban, hogy a környezeti állapot, az épített környezet kulturáltsága, a közszolgáltatások, az élet minősége egységesebbé váljon a városban. A szegregáció mérséklése nemcsak erkölcsi kötelességünk. Javítja a közbiztonságot, az állampolgári öntudatot és felelősségérzetet, ami a város fenntartható társadalmi és gazdasági fejlődésének, versenyképességének is a forrása. Számos, hozzánk közeli ország példája mutatja, hogy a környezetbarát, szolidáris városok gazdasága is kiszámíthatóbban, gyorsabban és folyamatosan fejlődik.



1. AZ ÉLETMINŐSÉG JAVULÁSÁNAK MÉRÉSE

Ahhoz, hogy meghatározzuk, mit kívánunk elérni, és azt nyomon is tudjuk követni, elengedhetetlen a (rész)célok kitűzése és az ezeknek megfelelő mennyiségi mutatók (indikátorok) alkalmazása. Ezek által ütemezhetők a feladatok és mérhető a kitűzött (rész)célok teljesítése. Sajnos mind a mai napig azt tapasztalhatjuk, hogy a fővárosi koncepciók, tervek többnyire nélkülözik a konkrét, számszerű célokat. Sokszor még az adatgyűjtés sem történik meg. Ugyanakkor olyan tíz- és százmilliárdos nagyságrendű fejlesztések ötlete is előbukkan, amelyek nem szerepelnek a keretstratégiákban. Esetenként ezeknek az ötleteknek a megvalósítását igyekeznek minden áron keresztülrőlteni, és ezek a pontszerű projektek a forrásokat is elviszik a fenntartható, kiegyensúlyozott városfejlesztés elől.

Konkrét, mérhető célok hiányában ellenőrizhetetlen és nehezen számon kérhető, hogy a ténylegesen kívánt irányba és ütemben haladunk-e. Szerre a világon sok város rendelkezik összefüggő célrendszerrel és az annak alapjául szolgáló indikátorokkal, s nemzetközi összehasonlításban is alkalmazzák azokat. Ezek az „objektív” indikátorok mellett gyakran „szubjektív” indikátorokat is tartalmaznak alkalmazása is, vagyis olyan mérőszámokat, amelyek a lakosság elégedettségi szintjét mutatják.

Ajánlások indikátorokra

- 1.) Kidolgozzák a főváros fejlődésének méréséhez szükséges konkrét célokat és az ennek megfelelő indikátorrendszert (ld. még a Városkutatásról szóló fejezetet). Ezek alapján meghatározzák az elérendő konkrét célokat meghatározott időtávlatokra (például 2030-ra), valamint a részcélokat éves bontásban. Az alábbi táblázatban – a teljesség igénye nélkül – javaslatot teszünk egy indikátorrendszerre.²
- 2.) Az indikátorok alapján évről évre figyelemmel kísérik a változásokat, és amennyiben eltérést tapasztalnak a kitűzött céloktól, meghozzák a szükséges intézkedéseket.
- 3.) Minden előterjesztéshez egy olyan mellékletet készítenek, amely bemutatja, hogy a tervezett intézkedés nyomán milyen indikátorok változnak és mekkora mértékben. Az intézkedés bevezetése után pedig meghatározott időközönként (általában egy-két évenként) megvizsgálják, teljesültek-e a mutatók. Ha nem teljesültek, akkor meghozzák a szükséges intézkedéseket.

² A táblázat összeállításánál többek között az alábbi forrásokat használtuk fel:

- A fenntartható fejlődés indikátorai Magyarországon 2012. Központi Statisztikai Hivatal, 2013, <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/fenntartfejl/fenntartfejl12.pdf>
- European Green City Index. Siemens, <http://www.siemens.com/entry/cc/en/greencityindex.htm>
- Expert Panel – Technical Assessment Synopsis Report, European Green Capital Award 2016. April 2014, http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2013/02/EGCA-2016-Technical-Assessment-Synopsis-Report_F01.pdf
- Jacksonville Community Indicators, <http://www.jcci.org/#!/indicators/c1e39>

Indikátor	Mértékegység
A lakosok elégedettsége az életminőséggel³	1...10 a 10 pontos skálán
Elvándorlás aránya	százalék a teljes népességhez képest
Elvándorlás aránya	százalék a betelepülők számához képest
A kerületi polgármester támogatottsága	1...100 pont a 100 pontos skálán
A főpolgármester támogatottsága	1...100 pont a 100 pontos skálán
Egészség	
Egészségben eltöltött évek száma	év
Átlagos várható élettartam	év
Diákok fizikai átlagos állapota ⁴	
Igazolt sportolók aránya (10 év felettiek között)	%
Heti rendszerességgel sportolók aránya	%
Dohányzók aránya	%
A 10.000 lakosra jutó orvosok száma	fő
Az egészségügyben dolgozók nettó havi átlagbére (2014. évi áron)	forint
Környezet	
A PM10-koncentráció egészségügyi határértékét meghaladó napok száma	nap
Éves PM10-koncentráció	mikrogram/m3
NOx-koncentráció egészségügyi határértékét meghaladó napok száma	nap
O3-koncentráció egészségügyi határértékét meghaladó napok száma	nap
CO2-kibocsátás	tonna
Éves energiafelhasználás	GWh
A határértéket meghaladó zajjal érintett lakások száma	1000 db
A városi zöldfelületek nagysága	hektár
Az erdők, gyepterületek nagysága	ha
Védett területek nagysága	ha
A zöldterületek fenntartására fordított összeg	Ft
Sportolási célú közösségi területek száma (játsszótér, felnőtt játszótér, futópálya, focipálya, pingpong-asztal)	db
Oktatás, kultúra	
Felsőoktatási végzettséggel rendelkezők aránya a 21-35 éves korosztályban	százalék
A korai iskolaelhagyók aránya	százalék
Az iskolai kompetencivizsgálatok eredménye	előző év=100
A pedagógusok nettó havi átlagbére (2014. évi áron)	forint
Az egyetem, főiskola nappali tagozatán tanulók száma	fő
A múzeumok látogatottsága	1000 fő
A színházak látogatottsága	1000 fő

Gazdaság, szociális helyzet	
Aktivitási ráta a 25-64 éves korcsoportban ³	százalék
Jövedelem-eloszlás	Gini-index
A szegénységben élők aránya	százalék
A hajléktalanok száma	fő
Egy 18 év feletti nő esetén várható nem szegény családba születő gyermekek száma	fő
Közlekedés	
A tömegközlekedést és motorizált egyéni közlekedést használók aránya	százalék
A városhatáron belépő személygépkocsik száma	1000 darab
A gyalogos, illetve forgalomcsillapított területek nagysága	négyszélméter
A buszsávok hossza	kilométer
A villamosvonalak hossza	kilométer
A súlyosan szennyező robogók száma	db
A hetente többször kerékpárral közlekedők száma	fő
Támogatott kerékpáros útvonalak (kerékpárút, felfestés, gyalogos-kerékpáros utca, kétirányú kerékpáros közlekedés egyirányú úton)	km
Közlekedési balesetben elhunytak száma	fő
Közlekedési balesetben megsérültek száma	fő
Társadalmi aktivitás	
A bejegyzett civil szervezetek száma	darab
A bejegyzett civil szervezetek tagjainak száma	1000 fő
Azok aránya, akik úgy gondolják, hogy befolyásolni tudják a fővárosi, ill. kerületi önkormányzat döntéseit	százalék
Azok aránya, akik úgy gondolják, hogy megfelelő tájékoztatást kapnak az önkormányzattól az őket érintő ügyekben	százalék
Azok aránya, akik tudják a helyi önkormányzati képviselőjük nevét	százalék
Önkéntes munkát rendszeresen végzők száma	1000 fő
Közbiztonság	
Azon személyek száma, akik az adott évben bűncselekmények (személy elleni támadás, betörés, lopás stb.) áldozatává váltak (közvélemény-kutatás alapján)	fő

3 Ezt az indikátort célszerű társadalmi csoportok szerinti bontásban is megnézni, mivel az átlag jelentős különbségeket is takarhat (például egyes csoportok komoly elégedetlenségét).

4 Ld.
http://eduline.hu/kozoktatasi/2013/3/4/Allokepesseg_vizsgalat_minden_iskolaban_11AA9W
https://www.kir.hu/okmfit/files/OKM_2012_Orszagos_jelentes.pdf

5 http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_hosszu/h_q1f009a.html



2. JÓ KORMÁNYZÁS

„A szabadság alkotmánya nem valami sátor, melynek rendeltetése volna nyugalommal kínálkozni a polgároknak; hanem inkább afféle kivilágított terem, melyben mindennek mozogni kell, ki a tánc örömeit élvezni akarja.”
Benczúr János (1848)

2.1. TÁJÉKOZTATÁS, TÁRSADALMI RÉSZVÉTEL

Hazai és nemzetközi tapasztalatok egyaránt azt bizonyítják, hogy a képviseleti demokrácia önmagában nem biztosítja a helyi társadalom, a közösség érdekeinek optimális érvényesülését a döntéshozatalban. Az elmúlt 25 év nem szüntette meg a lakosság korábban kialakult passzivitását. Felmérések igazolják, hogy a volt szocialista országok lakossága sokkal ritkábban reklamál, ha becsapják, ha rosszul szolgálják ki, és nem érzi úgy, hogy az önkormányzat vagy az országgyűlés döntéseit az ő véleménye is befolyásolhatja.

A fővárosban a polgármesterek és a képviselők jelentős része nem az adott választókerületben lakik. Ritkán vagy egyáltalán nem találkoznak az ott élőkkel, idegen számukra a kerület, ahová mint munkahelyre járnak be. Gyakran félnek a nézetkülönbségektől, tartanak a civilektől, formális rendezvényeken kívül nem kíváncsiak a véleményükre, nem keresik velük a kapcsolatot. Az önkormányzatok gyakran rövid távú gazdasági célokat, nehezen védhető részérdekeket képviselnek. Sokszor előfordul, hogy meg sem kérdezik, illetve figyelmen kívül hagyják választóik véleményét a döntéseknél. Szerepet játszik ebben a korábbról átvett paternalista beidegződés, a szakértelem hiánya, a lakosság passzivitása és nem ritkán a korrupció.

A közvetlen részvétellel megvalósított 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 bízni számítani (köztisztaság, közbiztonság, a környezet megóvása, karbantartás, lakossági megtakarítások stb.). A párbeszéd során sok olyan új szempont is felmerülhet, amelyek figyelembe vétele javítja a programokat, terveket. A közösen hozott döntések hosszú távon mindenképpen, de gyakran rövidtávon is kifizetődőbbek, nemcsak a közösség számára, de sokszor a magánbefektetőknek is. Ennek ellenére hosszan lehetne sorolni azokat az elhibázott vagy túlzó fejlesztéseket, amelyeket a lakosság tiltakozása ellenére valósítottak meg itthon vagy más országokban, és végül céltalannak vagy akár használhatatlannak bizonyultak. Sajnos az ilyen esetek nemcsak a befektetőknek, hanem a vétlen közösségeknek is komoly veszteségeket okoznak. Emiatt is veszélyesnek tartjuk az ún. kiemelt beruházások terjedő gyakorlatát, amelyek közé az éppen regnáló kormányok bármilyen projektet kényükre-kedvükre besorolhatnak. Indoklásként a hosszú engedélyezési eljárásokat és az egyeztetéssel járó késlekedést hozzák fel. Pedig inkább az engedélyeztetések sokszor évekig történő elhúzódnásának okait kellene feltárni, a „kivéve a gyevi bírót” jellegű kivételezések helyett. Az egyeztetéseket pedig a kiemelten közérdekűnek kikiáltott projekteknél is – közvetlen veszély

elhárítását, illetve állambiztonsági okok miatt valóban titkos eseteket kivéve – a demokrácia szabályai szerint lehetővé kellene tenni. Sőt éppen ezek, a nagyobb volumenű, hosszabb távra szóló projektek azok, amelyeknél kiemelten fontos lenne a megfelelő társadalmi hasznosulás, amihez a társadalmi részvétel jelentősen hozzájárulhat.

A rendszerváltás idején és a rákövetkező két évtizedben sok civil szervezet alakult hazánkban, amelyek kevés forrásból voltak képesek sokféle önkéntes munkát, hasznos tevékenységeket szervezni a lakosság bevonásával. Ezek a működési források azonban az utóbbi időben szinte mindenütt megszűntek, és a projekt alapú, kiszámíthatatlan és gyakran rendkívül szubjektív alapon osztogatott támogatások nem alkalmasak a pótlásukra. A régi uniós tagállamok településeinek vezetői tisztában vannak a helyi civil szerveződések jelentőségével, és biztosítják a szerény forrásokat, beleértve a szükséges infrastruktúrát (helyiség, rezszi stb.) a működésükhöz. A tapasztalatok egyértelműen azt bizonyítják, hogy ezek a források többszörösen megtérülnek azáltal, hogy a települések élhetőbbek lesznek.

Ajánlások a társadalmi részvétel erősítésére

- 1.) A döntéshozatali folyamat nyilvánosságát, a társadalmi részvétel módját, a közmeghallgatások demokratikus rendjét – a vonatkozó törvényi előírások mellett – fővárosi rendelet is szabályozza, amelyet társadalmi részvétellel készítenek elő.
- 2.) Időben megtörténnek a szakmapolitikai tájékoztatások, viták a közéletben, a médiában és különböző szintű nyilvános fórumokon. A lakosság így megalapozottan tud véleményt alkotni a felmerült fejlesztési tervekről, a tervezett intézkedésekről.
- 3.) Megteremtik a helyi közösségi médiumok tényleges függetlenségének, a többoldalú tájékoztatásnak jogi és anyagi biztosítékait. Az eltérő vélemények azonos mértékű nyilvánosságot kapnak.
- 4.) Interaktív Fejlesztési Információs Pontok segítik a lakosság tájékozódását és beleszólását a fejlesztésekbe a főváros forgalmas pontjain. Más városokhoz hasonlóan rendszeresen kiállítják közterületen is a terveket és maketteket (például a Városháza Parkban vagy az Autómentes Napok alkalmával a gépjármű-forgalom elől lezárt Andrassy úton), ahol szakemberek segítenek az érdeklődők tájékozódásában és rögzítik az észrevételeket. A naprakész tájékoztatást az információs technika – a térinformatika, az elektronikus térképek és más interaktív eszközök – segítik. (Lásd még a K+F fejezetben!)
- 5.) Minden terv nyilvános az elkészültétől fogva, amelyet részben vagy egészben közpénzből készítettek.
- 6.) Minden fontos kérdést (költségvetési terv, fejlesztési tervek stb.) – a világ demokráciáinak közösségi gyakorlatának megfelelően – legalább kétszer bocsátanak társadalmi vitára: az első tervezetet, majd pedig a vita összegzésének eredményeként a döntéshozatalra elkészített változatot.
- 7.) Hatékonyabbá teszik a lakosság tájékoztatását az őket érintő eljárásokról (településfejlesztési tervek, közlekedésfejlesztési tervek, zöldfelületeket érintő eljárások stb.). Az ilyen eljárásokkal kapcsolatos hirdetményeket nem csak az önkormányzat hirdetőtábláján, illetve a „helyben szokásos módon” teszik közzé, hanem jól látható, figyelemfelkeltő

módon hirdetik meg az önkormányzat honlapján, valamennyi kerületi sajtóorgánumban, továbbá az önkormányzatok közterületi hirdetőtábláin, melyeket nagy gyalogosforgalmú helyeken helyeznek ki.

- 8.) Minden kerületben non-profit Városrehabilitációs Tanácsadó Irodát állítanak fel, támogatva a lakosság öntevékenységét és a kerületi programokat a felújítások, az energiatakarékosság, a lakótelepi bérletprogram, a szociális városrehabilitáció terén.
- 9.) A települések beépítését, fejlesztését szabályozó eszközök a közérdeket, a fenntartható fejlődést szolgálják. Csak olyan döntést fogad el a képviselőtestület, amellyel kapcsolatban alaposan megfontolták a szakhatóságok, a helyi lakosság, a helyi vállalkozók, a szakmai és a civil szervezetek véleményét.
- 10.) 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.
- 11.) A helyi népszavazás kiírásához szükséges aláírások száma a törvény által megengedett legkisebb mértékre csökken (a választásra jogosultak 10 százalékára).



2.2. SZABÁLYOZÁS, ELLENŐRZÉS ÉS ÁTLÁTHATÓSÁG

A nagyobb politikai vagy gazdasági befolyással bíró érdekcsoportok gyakran szankciók nélkül felrúghatják a szabályokat. Nemegyszer 5-6, ellenőrzési jogkörrel rendelkező szerv sem képes megakadályozni a törvénytelen magatartást. A szembetűnő kihágások – jogszabálysértő építkezések, illegális hulladéklerakások, a növényzet pusztítása, hulladékok égetése, környezetszennyező vállalkozási tevékenység, közterületek elkerítése – sokszor következmények nélkül követhetők el. A közlekedési és parkolási szabályok felrúgása is sokszor büntetlen marad.

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

Sok jogszabályhoz nem készülnek 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. Így hiába teszik lehetővé a vonatkozó törvények a felelősségre vonást, a gyakorlatban ez nem érvényesül.

A válság következtében a magánfejlesztések dinamikája jelentősen csökkent. Előtérbe kerültek a közpénzes fejlesztések. Számos esetben tapasztalható, hogy a munkák minőségét és a hatékonyságot nem kéri megfelelően számon, legyen az fapótlás, útfelújítás vagy épületkorszerűsítés. Felújított iskolákat például két éven belül bezárnak, holott a gyereklétszám változását előre meg lehet becsülni. Forráshiányra, költségvetési megszorításokra hivatkozva nem alakítanak ki, tartanak karban közterületeket, ugyanakkor olyan tíz- és százmilliárdos fejlesztésekhez harcolnak ki zöld utat, amelyeknek indokoltságát a szakmai testületek, civilek jogosan kérdőjelezik meg. A városfejlesztési stratégiák elkészítésénél formálisan betartják az egyeztetéseket, azonban nemegyszer előfordul, hogy olyan ötletszerűen jelentős, közpénzes fejlesztésekbe kezdenek, amelyek a stratégiákban egyáltalán nem szerepelnek.

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. Esetenként antiszociális hatású szabályozások is hatályba lépnek.

Ajánlások a szabályozással és az ellenőrzéssel kapcsolatban

- 1.) Az önkormányzatok határozottan fellépnek a korrupció, a hivatali visszaélés ellen. Biztosítják a hatékony megelőzés és felderítés feltételeit. A lehetőségekhez mérten a legjobb nemzetközi gyakorlatnak megfelelően alakítják ki az ehhez szükséges jog- és intézményrendszert. Mindebben szorosan együttműködnek a témával foglalkozó, jelentős tapasztalattal rendelkező civil szervezetekkel.

- 2.) Felülvizsgálják és szükség szerint módosítják az önkormányzat közbeszerzési szabályzatát (mielőtt nyilvánosságra kerül egy közbeszerzési felhívás, azt a közgyűlés, illetve képviselőtestület hagyja jóvá; a határidőket a törvényben előírt minimumnál jóval bővebbre hagyják, módosítják a nyílt, illetve meghívásos értékhatárokat; nehezítik a formai okokból történő kizárás lehetőségeit; a meghívásos ajánlatkéréseket a meghívás időpontjában nyilvánosságra hozzák, és nyitva hagyják a lehetőséget az esetleges csatlakozóknak; a képviselők a közbeszerzési folyamat minden szakaszában kérhetnek és kaphatnak érdemi tájékoztatást; a közbeszerzések adatait az önkormányzat honlapján jól elérhető helyen közlik stb.).
- 3.) Az állam és az önkormányzatok biztosítják a szakhatóságok és ellenőrző szervek hatékony működésének szakmai és pénzügyi feltételeit.
- 4.) A szabálysértésekre és közigazgatási jogszabálysértésekre (növényzet károsítása, személtelés, szabálytalan építkezés, parkolási szabálytalanságok, ingatlanok karbantartásának elmulasztása, zavaró gazdasági tevékenységek, zajongás stb.) a társadalmi károkkal arányos szankciókat állapítanak meg, és ezeket a gyakorlatban is alkalmazzák.
- 5.) A fővárosi és a kerületi önkormányzatok Végrehajtási Alapot hoznak létre a kényszerbontások, munkaidőn túli ellenőrzések, régészeti feltárások és egyéb, a jogszabályok betartatását szolgáló beavatkozások fedezetéül. Az alap fedezetét a bírságok, eljárási díjak biztosítják.
- 6.) Szigorúan ellenőrzik és betartatják a tulajdonosokkal a kötelezettségeiket (gyomirtás, járdatarakítás, alapszintű műszaki karbantartás stb.).
- 7.) Az ellenőrzések szigorúak, ugyanakkor méltányosak. Ennek érdekében az ellenőrzést végzők megfelelő képzésben részesülnek.
- 8.) 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 vagy államtitoknak.
- 9.) Az önkormányzatok a ciklus elején leltárt készítenek a közvagyonról és a társadalmi tőkéről (lásd még a K+F fejezetben!), és a képviselőtestület, illetve a vagyongazdálkodásért felelős szervek a ciklus végén elszámoltathatók a közvagyon alakulásával kapcsolatban.
- 10.) Az Európai Unió más országaiban alkalmazott gyakorlathoz hasonlóan a szakértelem hiányából eredő, nem körültekintő döntésekért a döntés-előkészítők és a helyi döntéshozók személyes felelősséget vállalnak. A dokumentumokból a konkrét felelősség egyértelműen megállapítható.
- 11.) Polgármesteri bejárásokat tartanak a nyilvánosság bevonásával legalább félévente az önkormányzat területén folyó fejlesztések, programok, a közterületi állapotok figyelemmel kísérésére.

2.3. A KÖZIGAZGATÁSI MUNKA JAVÍTÁSA

A közigazgatás hiányosságainak egyik oka a folyamatos átszervezés és a kapcsolódó személycserék. Egy-egy komolyabb átszervezés után több év szükséges az olajozott működéshez. Így nem áll rendelkezésre megfelelő szakmai háttér a lakossági panaszok kivizsgálásához,

illetve az ellenőrzésekhez. A pénzügyi megszorító intézkedések még számottevően rontanak is ezen a helyzeten.

Sokszor igen hiányos a vezetés kultúrája a polgármesteri hivatalokban és a kapcsolódó intézményekben, például előfordul, hogy magánvélemény, netán előítéletes vélekedés válik hatósági állásponttá. Az ott dolgozó szakembereket gyakran egyszerű végrehajtókként kezelik, kevés lehetőséget adnak az egyéni kezdeményezésre, nem ösztönzik őket a jobb munkára, az innovatív megoldásokra, az együttgondolkodásra, empátiára nem képezik őket megfelelően. Gyakran tájékozatlanok a polgármesterek, a választott képviselők, nem ismerik a más hazai és külföldi önkormányzatok jó gyakorlatait, követendő példáit sem.⁶

Ajánlások a munka hatékonyságának javítására a polgármesteri hivatalokban

- 1.) A polgármesterek, képviselőtestületi tagok rendszeresen (de különösen megbízatásuk kezdeti időszakában) részt vesznek képzéseken a munkájukhoz kapcsolódó területeken. Ezeken egyebek mellett megismerkednek a követendő hazai és külföldi példákkal.
- 2.) A főváros és a kerületek vezetői saját magatartásukkal mutatnak példát a környezetbarát, egészségtudatos magatartásra (például gyalogosan, kerékpárral, illetve tömegközlekedéssel járnak).
- 3.) Rendszeresen szerveznek tanulmányutakat az elismerten jól működő hazai és külföldi városi önkormányzatokhoz. A tanulmányutakon részt vevők jelentéseket írnak, amelyek javaslatokat is tartalmaznak arra, miként lehetne javítani az adott önkormányzat működését.
- 4.) Az illetékességi területükön dolgozó köztisztviselők, alkalmazottak munkáját rendszeresen figyelemmel kísérik, és továbbképzésükről, tájékozottságukról gondoskodnak.

2.4. FINANSZÍROZÁS: A HASZNÁLÓ/SZENNYEZŐ FIZESSEN!

A Budapesti Agglomeráció területén az egy főre jutó GDP meghaladja az Európai Unió átlagát. Ezzel szemben az önkormányzatok állandóan forráshiányra panaszkodnak, és a háztartások többségének sem marad a napi megélhetés biztosításán felül szabadon elkölthető jövedelme. Ugyanakkor az egyes érdekcsoportoknak hatalmas extraprofitot hozó fejlesztések óriási terheket rónak a nemzetgazdaságra, a helyi önkormányzatokra és a helyi lakosokra.

A rendszerváltás utáni első húsz évre az ingatlanpiac szabályozatlansága, a gyerekes, tehetősebb családok agglomerációba menekülése, valamint a belső területek túlépítése volt jellemző. A fékező pénzügyi szabályozás hiánya miatt (alacsony földvédelmi járulékok stb.) indokolatlanul szétterjeszkedett a város, ami az infrastruktúrák alacsonyabb kihasználtságához és az utazási igények drasztikus növekedéséhez vezetett.

Az önkormányzatok a források hiányával magyarázták az elhanyagolt közterületeket, az elmaradt karbantartásokat, a hiányos infrastruktúrát. Állításuk szerint ezért „kényszerültek” korábban eladni a területeiket, értékes épületeiket, illetve engedélyezni olyan szennyező, nagy forgal-

6 Ld. például: Creating a Culture of Innovation: 10 Lessons from America's Best Run City. Szerzők: Janet Vinzant Denhardt és Robert B. Denhardt; Arizona State University, 2001, <http://www.businessofgovernment.org/sites/default/files/denhardtreport.pdf>

mat vonzó, a közbiztonságot, az ott élők életminőségét rontó tevékenységeket, amelyekből az iparúzési adón keresztül bevételt remélnek. Mára már konkrét esetek igazolják, hogy a vitatható ingatlanértékesítésekkel, a beruházóknak nyújtott aránytalan kedvezményekkel, a minőség rovására történő takarékoskodással és a vállalkozóknak tett elvtelen engedményekkel nem lehet egyensúlyban tartani az önkormányzatok pénzügyeit. Emellett közvetett módon jóval nagyobb terheket rónak a lakosságra, mintha a hiányzó forrásokat átlátható módon, az adókból és díjakból, illetve a halasztható vagy kimondottan szükségtelen beruházások elhagyásából eredő megtakarításokból fedeznék.

A terjeszkedés és a túlépítések motorja a szabályozatlanság, illetve az ingatlanpiaci spekuláció. Nincs hatékony ingatlanadózási rendszer, differenciált földvédelmi járulék, beépítésre kerülnek értékes vagy fejlesztendő zöldterületek, hiányoznak az elemzések az infrastruktúrák hatékonyságával, az extraprofitot hozó externáliákkal kapcsolatban a társadalmi szempontból ésszerűbb döntések kikényszerítéséhez. Ezek a jelenségek a pénzügyi válság következtében visszaszorultak, de a folytatódás veszélye továbbra is fennáll.

Az utóbbi időben elsősorban a kül- és belföldi turisták érzékelték a látványos fejlődést a fővárosban. A környezeti állapot azonban nem javult arányosan, és a kerületek közötti különbségek sem csökkentek érdemben.

A globális válság okozta megtorpanást arra kellene használni, hogy a nagy ingatlanfejlesztések idején elmaradt életminőség-javító beavatkozásokat pótolják. Hosszú távra kijelöljék a szükséges forrásokat és a kiszámítható jogszabályi környezetet a kerületek közötti különbségek csökkentéséhez és olyan, a környezeti állapotot is javító fejlesztésekhez, mint például a zöldterületek növelése, a rozsdaterületek revitalizációja, a közösségi közlekedés további javítása vagy az energiamegtakarító épületfelújítások.

Hátráltatja a főváros gazdaságának fejlődését, hogy sok esetben az önkormányzatok, önkormányzati intézmények olyan esetekben is külföldi cégektől vásárolnak, amikor hazaihoz



is hozzá lehet jutni. Így például Mercedes és Volvo buszokat szereznek be, miközben létezik hazai buszgyártás. Sokszor az uniós jogszabályokra hivatkoznak, miközben nem vizsgálják meg, miként lehetséges, hogy például Franciaországban főleg francia, Németországban pedig főleg német gyártmányú buszokat vásárolnak közpénzből. A kedvezőbb finanszírozás is csak ürügynek tekinthető, hiszen lehet, hogy a külföldi buszokat rövid távon előnyösebb beszerezni, viszont az állam, illetve az önkormányzat hosszabb távon sokkal többet veszít ezzel (több éven keresztül kell a beszerzési árat a kamatokkal együtt törleszteni, jelentős adó- és járulékbevétel marad el stb.).

Ajánlások a kiegyensúlyozott önkormányzati gazdálkodáshoz

- 1.) A „szennyező/használó fizet” elv érvényesül.⁷ A természetes és épített környezetben okozott károkat, értékcsökkenést, a szennyezések elhárításának költségeit az okozó fizeti meg adók és díjak formájában. Ilyen például közlekedést illetően a városi útdíj, a parkolási díjak megfelelő differenciálása, a tehergépkocsik behajtási díjának differenciált emelése.
- 2.) A „szennyező/használó fizet” elv érvényesítése érdekében minél pontosabban kimutatják a vonatkozó költségeket. Azonban a kimutatás esetleges pontatlanságai nem szolgálnak hivatkozási alappal a „szennyező/használó fizet” elv gyakorlati bevezetésének elhalasztására.
- 3.) A beépítésre nem szánt területek átminősítését, egy terület beépítési intenzitásának növelését, 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 (zöldhálózat kialakítása, rozsdaterületek megújítása).
- 4.) Megteremtik az összhangot a fejlesztési tervek (településfejlesztés, közlekedés, parcelálások 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 előreláthatóan meg fogja haladni az önkormányzat pénzügyi lehetőségeit.
- 5.) Az önkormányzatok tárgyalásos megegyezéssel, a településrendezési szerződés keretében elérik, hogy a magánfejlesztők, a helyi vállalatok fejlesztéseik jelentőségének arányában részt vegyenek a közérdekű fejlesztésekben is. (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.)
- 6.) A tevékenység típusú adózás (iparűzési adó, idegenforgalmi adó, személyi jövedelemadó) helyett nagyobb szerepet kap a (többször)érték típusú adózás, hogy a közpénzekből történő fejlesztések (magán)hasznából újabb és újabb közcélú fejlesztéseket lehessen létrehozni.
- 7.) A tulajdonos által lakott lakás adómentes.

⁷ A témával kapcsolatban bőséges irodalom található a Levegő Munkacsoport honlapján az Államháztartási reform alhonlapon, http://regi.levego.hu/tevekenysegeink/allamhaztartasi_reform

- 8.) Műemlékvédelmi Alapot hoznak létre a jelenleg üres vagy alulhasznosított értékes köztulajdonú épületek hasznosítására.
- 9.) Bérlet Alapot hoznak létre lakások és speciális otthonok (fecskeház, idősotthon, stb.) létesítésére a mobilitás elősegítésére és a rászoruló háztartásoknak
- 10.) Az ingatlanok bérbeadásából származó adó a Rehabilitációs Alapot, valamint a Bérlet Alapot gyarapítja. Az előbbiből az épületfelújításokra lehet pályázni, az utóbbiból a bérletállomány arányát növelik.
- 11.) A használaton kívüli ingatlanok hasznosítását vagy hasznosítási célú értékesítését (üres boltok, épületek, magánépületek, telkek) helyi adókkal ösztönzik, kiemelten a műemléki, a Világörökség részét képező, védett vagy történelmi jelentőségű épületek esetében. Mentessül az adó alól a tulajdonos, ha az ingatlant átmenetileg közösségi célra átengedi. A köztulajdonban levő műemléki, a Világörökség részét képező, védett vagy történelmi jelentőségű épületek értékesítése esetében szerződésben kell kikötni a felújítás és a hasznosítás határidejét, ennek elmulasztása esetére többször is kiszabható kötbért és visszavásárlási opciót kell kikötni.
- 12.) A kisbefektetőknek, a helyi lakosságnak is lehetősége nyílik fejlesztésekben való részvételre (pl. napelemparkok, közművek). Erősítik a szövetkezeti, kisközösségi tulajdon kialakítását
- 13.) Törekednek arra, hogy beszerzéseik hazai termelőktől, szolgáltatóktól származzanak, hazai munkahelyeket védjenek meg.



3. OKTATÁS, KULTÚRA, EGÉSZSÉGÜGY

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 már rövidtávon is élénkítik a gazdaságot, hiszen az érintett intézmények, illetve dolgozóik többlet vásárlóerejükkel növelik a keresletet az árucikkek és szolgáltatások iránt.) A fővárosban és az egész országban az elmúlt évtizedekben az oktatás színvonalának és így a tanulók eredményeinek romlása volt tapasztalható. Erre utalnak az OECD vizsgálatai is. A pénzvonások, a pedagógusok reálértéken számított jövedelmének folyamatos csökkenése, terheik növekedése, a túlzott központosítás összességében egyre gyengébb oktatási munkát eredményezett. A szabad iskolaválasztás és egyéb okok következményeképp fokozódott a szegregáció. Az iskolabezárások és iskolaátstrukturizációk is hozzájárultak az oktatási színvonal csökkenéséhez.

A csökkenő gyerekszám mellett lehetővé válna, 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 – beleértve a pedagógusi életpálya rendkívül ellentmondásos és a pedagógusok között sok feszültséget okozó erőltetett átalakítását vagy a kapkodva végrehajtott tankönyv-„reformot” – azonban éppen ez ellen hatnak. A pedagógus-bértömmeggel való takarékoskodás és a pedagógusok önképzésére fordítható idő radikális csökkentése az egyik legsztelenebb pazarlás, amit egy társadalom önmaga ellen elkövethet.

Külön is jelentős figyelmet érdemel a tágan értelmezett környezeti nevelés. 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. Fontosak az iskola „háztartásában” szerezhető kedvező és kedvezőtlen tapasztalatok is. Megemlítenéd még az ún. nyitott iskola, amely kapcsolatokat keres a gazdasági, társadalmi környezetével, a tanulók számára olyan tevékenységeket szervez, amelyekkel részt vehetnek a környezetük életében, és ezzel nagyon sokat tanulnak a környezetükről, a gazdasági, társadalmi folyamatokról, nem utolsósorban pedig kapcsolatrendszerét is kialakíthatnak.

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 és alacsony színvonalú bér munka 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 öltözködésben is tetten érhető. A mindent elárasztó bővli

– iparcikk és élelem – elleni intézkedések nem elég hatásosak, és féltő, hogy e tekintetben Budapest arculata tovább szürkül. Különösen az elmúlt 10 évben erősödött fel ez a jelenség. A szabadtéri rendezvényeket sokszor ellepik az ismeretlen eredetű bóvli termékek, a giccsek. Érvényt kellene szerezni annak a korábbi rendeletnek, hogy fesztiválokon, vásárokon az ideiglenes sátrakban, pavilonokban csak színvonalas kézműves termékeket szabadon árusítani. Nem elegendő évente egyszer, a Mesterségek Ünnepén bemutatni a magyar kézművesek termékválasztékát.

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, kikapcsolódni.

A Magyar Nemzeti Galéria és a Nemzeti Táncszínház kiköltözésének terve elhibázott, káros, a megvalósításuk az adófizetők pénzének értelmetlen pazarlása lenne.

Az egészségügy államosítása következtében az önkormányzatok lehetőségei elsősorban a megelőzésben vannak. A megelőzés fontosságát jelzi, hogy az egészségi állapot mintegy 80 százalékban a környezeti állapottól és az életmódtól függ, amire az önkormányzatnak komoly ráhatása van (további 20 százalék a gyógyító egészségügytől; a genetikai adottságokat itt figyelmen kívül hagyjuk). A környezeti állapot és különösen az életmód már szemléletformálással is hatékonyan befolyásolható kedvező irányba.

Ugyanakkor nem szabad lemondaniuk a gyógyító egészségügy javítását célzó kezdeményezésekről sem.



Ajánlások az oktatás, a kultúra és az egészségügy terén

- 1.) A fővárosi és a kerületi önkormányzatok kiemelten kezelik az oktatást és a kultúrát. Sürgetik a központi kormányzatot, hogy jelenleginél sokkal jobb anyagi, tárgyi, személyi és szervezeti feltételeket biztosítson az oktatáshoz minden szinten.
- 2.) Az önkormányzatok fokozott segítséget nyújtanak a pedagógusok tovább- és önképzéséhez, valamint erkölcsi és anyagi megbecsülésük javításához. Jövedelmük növelését a központi kormányzattól függetlenül is biztosítják (például ösztöndíjakkal, lakhatási támogatásokkal, pótlékokkal az átlagosnál nehezebb pedagógiai területeken).
- 3.) Szorgalmazzák a kormányzatnál, hogy az oktatási kutatások, illetve a hazai és külföldi tapasztalatok felhasználásával dolgozzák ki és vezessék be a megfelelő teljesítményméréseket és ösztönzőket annak érdekében, hogy az oktatási intézményekben a lehető legjobb eredményeket érjék el a szellemi-testi-lelki oktatásban-nevelésben.
- 4.) Biztosítják azokat a többlétszámú szolgáltatásokat, amelyek a központosítással megszűntek, illetve csökkentek (szakkörök, idegen nyelvi előképzők, sajátos nevelési igényű tanulók speciális oktatása, pedagógiai asszisztensi szolgáltatás, sport és szabadidős tevékenységek, tehetséggondozás stb.).
- 5.) 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.) Sürgetik a feltételek megteremtését 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.) Szorgalmazzák, hogy a kormányzat megfelelő szakképzési programot dolgozzon ki, biztosítva a feltételeket a magas színvonalú képzéshez a szakmunkástanulóknak. 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. A Fővárosi Önkormányzat szakképzési oktatást létesít saját értékeinek, kultúrájának a megismerésére és közvetítésére a középiskolákban és továbbképző intézményekben magyar és idegen nyelveken.
- 9.) Létrejön a színvonalas kultúrához való hozzáférés lehetősége azoknak is, akiknek jelenleg erre nincs pénzük. (Jó példa erre az operafőpróbák igen olcsó jegyeinek biztosítása nagycsaládok számára, de a francia gyakorlat is követendő, ahol kiskorúak és 25 éven aluli diákok ingyenesen látogathatják a múzeumokat, kiállításokat.)
- 10.) 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 (ezeket normatív alapon megkapják, megfelelő számon



kérhetőség mellett),, tevékenységüket nem sodorja kényszerpályára a változó pályázati követelményekhez való kényszerű alkalmazkodás.

- 11.) A kulturális programokat koordinálják, a fővárosi és kerületi önkormányzatok, intézmények ezen a téren összehangoltan tevékenykednek, és az információkat jól elérhetővé teszik.
- 12.) Több lehetőséget biztosítanak a fiatalok kulturális kezdeményezéseikhez.
- 13.) Biztosítják, hogy olyan horderejű projektek, mint például a Magyar Nemzeti Galéria, az Országos Széchényi Könyvtár, a Néprajzi Múzeum és a Nemzeti Táncszínház átköltöztetése ne történhessen meg egy áttekinthetetlen érdekcsoport hirtelen ötlete alapján. Komoly közpénzes fejlesztések csak megfelelő előkészítéssel, széleskörű szakmai és társadalmi egyeztetésekkel, átláthatóan és konszenzus alapján valósulhatnak meg.
- 14.) Folyamatosan figyelemmel kísérik az oktatási és az egészségügyi intézmények helyzetét, és szükség esetén változtatásokat kezdeményeznek a kormányzatnál.
- 15.) Felvilágosító kampányokkal segítik elő a lakosság egészségesebb életmódját.
- 16.) Az oktatók és a tanulók számára egyaránt biztosítják az egészséges, szennyezésektől mentes életkörülményeket: a mozgásigény kielégítésének, a sportolás lehetőségeinek megteremtését és ösztönzését tiszta környezetben, közel a lakóhelyhez, iskolához; hatékony intézkedéseket a dohányzás, a túlzott alkoholfogyasztás és a drogok visszaszorítására; az egészséges táplálkozási szokások elterjedésének ösztönzését.
- 17.) Elősegítik az egészségügyi ellátó rendszerek javítását. Növelik a lakosság egészségének és a környezet állapotának javításáért tevékenykedő civil szervezetek támogatását.



4. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET MEGÓVÁSA ÉS MEGÚJÍTÁSA

4.1. SZOLIDÁRIS VÁROS- ÉS LAKÁSPOLITIKA

A népegészségügyi adatok szerint Budapest egyes kerületei között 7-8 év eltérés van a születéskor várható átlagos élettartamban. A különbségek az iskolázottsággal, a háztartások jövedelmével, a lakhatási körülményekkel és a környezeti állapottal egyaránt összefüggnek. Folyamatosan nő az allergiás, a mozgásszervi, a mentális és egyéb civilizációs megbetegedések száma, ami elsősorban az életmóddal, az ellenőrizetlen vegyi anyagok széleskörű alkalmazásával, a lakáskörülményekkel és a környezeti állapottal függ össze. Köztudott, hogy az egészségi állapot csak 20%-ban függ az egészségügyi ellátórendszerek gyógyító munkájától, sokkal inkább az életmódtól, az életkörülményektől, a környezet állapotától, az iskolázottságtól, illetve a genetikai tényezőktől. Vagyis a lakosság egészségügyi állapotát a megelőzéssel, folyamatos szemléletformálással, a tágabban értelmezett jó környezeti állapottal lehet legeredményesebben javítani.

Budapest teljes lakossága ki van téve az egészségre ártalmas légszennyezésnek és sok esetben az egészségkárosító zajnak is⁸, miközben nagy részüknek nincs a lakása közelében elegendő, pihenésre, kikapcsolódásra, sportolásra alkalmas, ápt, csendes zöldterület, illetve létesítmény. Ez különösen sújtja a belső kerületek lakosságát, amelynek általában az átlagosnál alacsonyabb a jövedelme.

Budapest térségében is fokozódik a szegregáció. Ez ellentmond az Európai Unió egyik alapértékének is: a szolidaritásnak, az erős társadalmi kohézióknak. A szegregáció egyik fő oka a növekvő jövedelemkülönbségek, de az is közrejátszik, hogy nagyok a különbségek az egyes önkormányzatok vagyona, anyagi lehetőségei és hozzáállása között. A városi lakosság különböző rétegei területileg egyre jobban elkülönülnek; sajátos homogenizálódás megy végbe, mivel a szerényebb jövedelműek közé nemcsak az alacsony képzettségűek, hanem a nyugdíjasok, többgyermekesek nagy része és például a rosszul fizetett pedagógusok is beletartoznak.

A nyugat-európai országokban a lakhatás jogát vagy maga az alkotmány szavatolja, vagy pedig eredményesen beépítik a jogszabályokba. A lakás az egyén társadalmi beilleszkedésének és kiteljesedésének alapvető feltétele. Magyarországon jelenleg nincs lakáspolitikai koncepció azok számára, akik esélytelenek a magánszektorban történő lakásvásárlásra, illetve nem rendelkeznek elegendő jövedelemmel magánpiaci lakásbérletre.

A hajléktalanok ügye komplex beavatkozást kíván. Elsődleges cél a hajléktalanná válás megelőzése: az állami gondozásból kikerülő fiatalok biztonságos 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.

8 Ld. Budapest környezeti állapotértékelése 2013. Budapest Főváros Önkormányzatának Főpolgármesteri Hivatala. http://budapest.hu/Documents/FKAE_2013.pdf

Nem mennyiségi lakáshiány van. A problémákat elsősorban az épületek állapota, fizikai és társadalmi környezete, az alacsony mobilitás, valamint az okozza, hogy kevés szociális bérlakás áll rendelkezésre. A lakosság egy része nem az igényeinek megfelelő nagyságú és komfortú 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 bérlakás-állományuktól, vagy piaci áron utalják ki a bérlakásokat. Tétlenül nézik a családok vergődését, a hajléktalanság problémáját. Állami források és hatékony jogszabályok hiányában, egyedül nem tudnak létrehozni szociális bérlakás-hálózatokat. A nyugat-európai országok gyakorlata azt bizonyítja, hogy nemcsak szociális szempontból, de a munkaerő egészséges mobilitása érdekében is érdemes különféle támogatott lakáskonstrukciókat fenntartani. Nehézi nálunk a probléma megoldását, hogy csak elvétve végeznek szociológiai vizsgálatokat a problémás területeken, nem folytatnak követéses vizsgálatokat.

Ajánlások a szegregáció csökkentésére, az egészségesebb lakáshelyzet kialakítására

- 1.) 2019-ig a szociális bérlakásállomány fogyását megállítják, majd folyamatosan növelik, és az alakulását a városgazdálkodáson évente számon kérik. A főváros és a kerületek tulajdonában lévő, leromlott, illetve a lakáscélú felhasználásból kivont, üresen álló lakásvagyon újraélesztésével alacsony költségen programokat indítanak.
- 2.) Az egészséges lakásállomány érdekében a jövőben a meglévő épületek felújítását ösztönző pénzügyi eszközrendszert vezetnek be. Az önkormányzatok példát mutatnak a környezet-tudatos 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 2019-re megfelel az akadálymentesítési jogszabályban előírt feltételeknek.
- 4.) A tartósan kihasználatlan ingatlanok – az önkormányzat előzetes jóváhagyásával – meghatározott köz- vagy magán célokra 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 családsegítő és mentálhigiénés programok számára. Felgyorsítják és más kerületek is kiterjesztik a megkezdett szociális rehabilitációt. Fokozatosan korszerű munkásszállókkal és hasonló létesítményekkel (például szobabérlők háza, fecskeházak) váltják fel a mai embertelen hajléktalan-tömegszállásokat.

- 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 az önkormányzat jóváhagyásával meghatározott közcélokra non-profit szervezetek jogszerűen igénybe vehetik.
- 8.) A tömegsport terjesztése a fővárosi és a kerületi önkormányzatok kiemelt feladatává válik. Minden kerületben kidolgozzák a minimálisan szükséges és megfelelő minőségű játszóterek, sport- és rekreációs területek védelmi és fejlesztési tervét.
- 9.) Elegendő sportolási létesítmények hiányában az iskolák tornatermét a lakosság rendelkezésére bocsátják a hétvégeken és az iskola szünetek időszaka alatt.
- 10.) Fokozatosan megteremtik annak a feltételeit, hogy a lakásától legfeljebb 500 méterre minden lakos találjon olyan közterületet, ahol egészségesen lehet pihenni, kikapcsolódni, játszani. Amennyiben ez az adott területen rövid időn belül nem oldható meg, foghíjparkokat hoznak létre, illetve a foghíjparkokat és a kisebb zöldterületeken gyermek és „felnőtt” játszótereket alakítanak ki.
- 11.) A zárt sorúan, beépített utcákban a közösségek erősítésére lehetőség szerint padokat helyeznek el, bokrokkal, növényzettel körülvéve. Gondoskodnak e beszélgető-találkahelyek folyamatos karbantartásáról.



4.2. KLÍMATUDATOS VÁROSMEGÚJÍTÁS, KARAKTERES HELYI ARCULAT KIALAKÍTÁSA

A szakemberek vizsgálatai szerint az éghajlatváltozás a Kárpát-medence időjárását is jelentősen módosíthatja. Az enyhébb, csapadékos teleket száraz, forró nyarak váltják. Ugyanakkor gyakoribbá válnak a szélsőséges hőmérséklet- és csapadékingadozások, amelyeket a jelenlegi műszaki infrastruktúra csak korszerűsítéssel, átalakításokkal fog tudni kezelni. A problémák elsősorban a rövid idő alatt lehulló nagymennyiségű víz elvezetésével, a tartós szárazsággal és a téli-nyári hővédelemmel kapcsolatban jelentkezhetnek.

Mindannyiunk szervezete számára komoly terhelést jelentenek a hőhullámok, a gyakoribbá váló hőségriadók. A betegek, idősek, négy éven aluli gyerekek számára pedig kimondottan életveszélyt jelentenek a nagy hőségek. A főképpen irodákban, közforgalmú épületekben felszerelt klímaberendezések önmagukban nem oldják meg, sőt esetenként súlyosbítják a problémát. A városokban mindenütt elviselhető mikroklimát kell teremteni.

A hőség ellen számos eszközzel lehet védekezni: zöldtetők, zöld homlokzatok, fák, bokrok, nagyobb zöldfelületek, szökőkutak, víztározók, patakok, parkok, vízáteresztő burkolatok stb. (Ezek egyébként is hozzájárulnak az élhetőbb városi környezet kialakításához.) E téren nagyok a lemaradások a fővárosban. Az egészségügyi és szociális intézmények jelentős részénél még az ablakok árnyékolása sincs megoldva. Az elviselhető városi mikroklima kialakítása közös felelősség, amelyhez a források, az eszközök és a területek biztosítása prioritást kell, hogy élvezzen. A köz- és magánterületek állapotát folyamatosan javítani kell, ez megfelelő karbantartást és fejlesztést tesz szükségessé. Sok önkormányzat azonban nem törekszik a környezeti állapot



jelentősebb javítására, az erre vonatkozó tervek az íróasztalokban maradnak. Nincs a fővárosban városrehabilitációs irodahálózat, amelynek tanácsadó, koordináló és ellenőrző szerepe lenne, és mozgósítaná a helyi erőket. Idehaza nem ismert a lakosság, a vállalkozók és az önkormányzat együttes erőfeszítéseivel, kis lépésekben történő szelíd (szociális) városmegújítás módszere. Korábban az önkormányzatok befektető társaságoknak adták meg a lehetőséget egy-egy új kereskedelmi, lakó- vagy irodaegyüttes megépítésére. Most pedig, a válság idején, a közpénzből megvalósuló nagyprojektek ugyancsak „mazsoláztatnak”, nem a szerves fejlődést szolgálják. A projektekhez készülő hatásvizsgálatok gyakran formálisak, nincsenek tekintettel a hatásterületen levő ingatlanokra.

Számos telek, ingatlan, értékes műemlék elvesztette korábbi funkcióját, alulhasznosított, gondozatlan állapotban van. Egyes becslések szerint Budapesten 4 ezer hektár rozsdaterület vár megújulásra. Az ingatlanok egy részén nemcsak a korábbról ottmaradt szennyezések jelentenek kockázatot, de tisztázatlanok a tulajdonviszonyok is. Ezért a fejlesztésekre inkább a köztulajdonú területeket választják, és ezek között sem a rozsdaterületeket, hanem a kevesebb problémával járó zöldterületeket, amelyeket pedig éppen ellenkezőleg, növelni, fejleszteni lenne szükséges (az éghajlatváltozáshoz alkalmazkodás érdekében is).

A kiüresedett hatalmas ipari és közlekedési területek rosszul hasznosulnak az ún. átmeneti zónában. Összességében mintegy 4 ezer hektárnyi terület lenne fejleszthető úgy, hogy ezzel javulna a meglevő infrastruktúra kihasználtsága, növekedhetne a zöldterületi arány és a város kompaktsága. Nincsenek olyan ösztönzők és városmarketing eszközök, amelyek az új vállalkozásokat a rozsdaterületek hasznosítására bírnák, illetve elősegítenék, hogy azokat zöldterületekké alakítsák.

Budapest belső magja, a mintegy négyezer, jellemzően száz évnél idősebb épület unikális értékű. Az Andrássy út környéke és a Duna-part belső szakasza a Világörökség része. A műemlékek és a helyi egységes hangulat kialakítását szolgáló történelmi épületek megőrzése, az üres épületek új funkciókkal való ellátása nemcsak kötelességünk, de fontos az idegenforgalom növelése érdekében is. Számos társadalmi-szakmai szervezet szorgalmazza egy komplex városrehabilitációs program kidolgozását, amely mintegy 15 év alatt rendbe hozná e területet. A válság hatására, valamint az intézményi átszervezések, kórház- és iskolabezárások stb. következtében rengeteg az üres épület a városban. Köztudott, hogy a lakatlan épületek gyorsabban mennek tönkre, válhatnak veszélyessé, mint a használatban levők. Emellett, mivel sokszor az őrzésük is megoldatlan, a fémgyűjtők, a hajléktalanok felgyorsítják a tönkremenetelüket, és szennyezik a környéküket is. Kötelezettségek, nyilvántartások és a folyamatos ellenőrzés egyaránt hiányzik az üres épületekkel kapcsolatban. Az utóbbi hónapok néhány súlyos balesete⁹ jelzi, hogy mekkora károkat okoz a közösségnek is az üres épületek problémája.

Külön említjük a társasházak problémáját. A társasházak kezelése a mai napig nem egységes, nincsenek garanciák a tulajdonostársak anyagi és egyéb biztonságának védelmére, hatékony szankciók a tartozások ellen, a kezeléssel kapcsolatos szabálytalanságok, szándékos csalások visszaszorítására. Sokszor hiányoznak a szükséges műszaki ismeretek a kezeléshez, az elvégzett munkák ellenőrzéséhez, a hatékony és gazdaságos üzemeltetéshez. Gondot jelent a társadalmi

9 Ld. például: http://levegomunkacsoport.blog.hu/2014/07/25/a_tulajdon_nemcsak_jogokkal_de_felelosseggel_is_jar

normák betartatása is. A kulturális és jövedelemkülönbségekből fakadó feszültségeket a lakóközösségek naponta kénytelenek elviselni. Nagyobb mobilitást lehetővé tevő bérletrendszer ezen is enyhítené. Széleskörű szemléletformálással, az együttélés közösen kialakított normáinak betartatásával – egyéb intézkedések mellett – a társasházak közösségei is nyernének.

Ne feledjük, hogy a folyamatos karbantartások és korszerűsítések elmaradásából eredő rejtett adósságok ma nagyobb összeget tesznek ki országosan, mint a kimutatott államadósság!

A korábban évekig gomba módra szaporodó bevásárlóközpontok egyéb káros hatásai mellett a helyi ellátás, a gyalogosan is megközelíthető üzletek és szolgáltatások megszűnéséhez vezettek. Tele van a város üres kirakatokkal. Nincsenek koncepciók, ösztönzők arra, hogy ezeket valamilyen módon hasznosítsák a tulajdonosaik, vagy adják át ideiglenesen non-profit szervezeteknek. Budapest nemcsak az itt élőké, hanem az egész ország fővárosa is. Ezt tükrözni kellene a vidék, a régiók, tájegységek erőteljes képviselésével. A vásárcsarnokok, zöldség-gyümölcs piacok mellett teret kellene biztosítani az egyes térségek idegenforgalmi és gazdasági kínálatainak bemutatására, a vidék „nagykövetségeinek” felállítására.

A szabadtéri rendezvényeket sokszor ellepik az ismeretlen eredetű bóvli termékek, a giccsek. Nem elegendő évente egyszer, a Mesterségek Ünnepe-n bemutatni a borsos helypénzt megfizetni képes magyar kézművesek termékválasztékát.

Ajánlások az épített környezet megújítására és az arculat értékeinek megőrzésére

- 1.) A városfejlesztésnél figyelembe veszik a változó klimatikus hatásokat, különös tekintettel annak szélsőséges jelenségeire.



- 2.) Az önkormányzatok a közterületek felújításával, bővítésével és a környezeti állapot javításával segítik a területükön levő ingatlanok felértékelődését, és vonzzák a magántőkét az épületek felújításához.
- 3.) Elősegítik a város karakterének megőrzését, a vizuális kultúra színvonalának emelését mint Budapest megújulásának egyik nélkülözhetetlen feltételét:
 - 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.
 - A kerületek megőrzik egyéni arculatukat, illetve törekednek ennek kialakítására.
 - Felgyorsítják a rozsdavezeték felélesztését.
- 4.) Az üres foghíjtelkeket, építésre szánt, de beépítetlen területeket tartsák rendben és zöldítsék a végleges fejlesztésig. Ezt ösztönözzék helyi adó kedvezményekkel és egyéb eszközökkel.
- 5.) Létrehoznak olyan vegyes tulajdonú társaságokat, amelyek a város fejlődése szempontjából kedvezőbb, de kockázatosabb fejlesztéseket intézik: a rozsdaterületek felszabadítását, az értékőrző városfelújítást, az újszerű és nagyobb kiterjedésű fejlesztéseket, húzóprojekteket a leszakadó városrészek felzárkóztatására.
- 6.) 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.
- 7.) A műemléki, illetve városképi szempontból védett vagy védelemre érdemes (pl. az 1930 előtti vagy más okból a terület karakterét, hangulatát befolyásoló) épületek műszaki állagát hatékonyan ellenőrzik, és a tulajdonoson kériék számon a rendben tartását. Az önkormányzat gondoskodik arról, hogy a műemléki helyreállítás többletköltségei – vissza nem térítendő támogatásként – felújításkor a tulajdonos rendelkezésére álljanak.
- 8.) 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.
- 9.) A helyi kultúra és társadalmi kohézió megőrzése és az idegenforgalmi vonzerő növelése érdekében támogatják:
 - az iparművészeti, kézműves és egyéb kisipari tevékenységeket;
 - a térségben termelt mezőgazdasági termékek piacra jutását, a városi lakosság friss zöldség-gyümölcs ellátását. (Minden kerületben heti 2-3 alkalommal termelői zöldség-gyümölcs piac működik.)
- 10.) Nem engedélyezik a 600 négyzetméternél nagyobb alapterületű újabb bevásárlóközpontok, hipermarketeket létesítését a Budapesti Agglomeráció területén.
- 11.) Arra ösztönzik az üres kirakatok tulajdonosait, hogy hasznosítsák ezeket (de legalább tartsák tiszta, rendezett állapotban), vagy gyakorlatilag térítésmentesen adják bérbe non-profit szervezeteknek.
- 12.) Felszámolják az ellenőrzés nélkül, feketén üzemelő piacokat, vásárokat (pl. a Kőbányai út melletti kínai „kisáruházakat”) és raktárakat.

- 13.) A környék mezőgazdasági termékeinek értékesítésére, a friss zöldséghez-gyümölcshöz való hozzáférés érdekében a köztereken ideiglenes piacokat hoznak létre heti 2-3 alkalommal.
- 14.) Árnyékos sétálóutakkal, passzázs-rendszer fejlesztésével, az egyes üzletek között időjárástól védett kapcsolatok létesítésével elérik, hogy a bevásárlóközpontokhoz hasonló színvonalú belterületi bevásárló negyedek jöjjenek létre.
- 15.) Hatékonyan fellépnek a rongálások, graffitik ellen. Ugyanakkor támogatják a színvonalas, az adott helyhez illő tűzfal- és köztérszínésítést.¹⁰

4.3. ÉPÜLETEK ENERGIATUDATOS FELÚJÍTÁSA ÉS HATÉKONY, KÖRNYEZETBARÁT ENERGIAFELHASZNÁLÁSA

Budapesten megoldatlan az épületek folyamatos karbantartása, felújítása, korszerűsítése. Ez nemcsak esztétikai kérdés, bár ez az, ami a hozzánk érkező külföldieknek leginkább szembetűnik. Nagy a porterhelés, pazarló a víz- és energiafogyasztás, sőt esetenként a tartószerkezetek is életveszélyessé válnak.

Az energiafogyasztás közel 40 százalékát az épületek üzemeltetése teszi ki. A vonatkozó uniós irányelv alapján készülő energiatanúsítvány ma csak az eladásra szánt vagy hosszabb időre bérbe adandó ingatlanokra (albetétekre, résztulajdonokra) kötelező. Egy központi adatbázis kialakításával képet kaphatnánk nemcsak az ésszerű energiamegtakarítás mértékéről, de az építési munkák mennyiségéről, a munkanemekről és az anyagmennyiségekről is, amelyek a korszerűsítéshez szükségesek lennének. A méretgazdaságosság és a tapasztalatok alapján olcsóbbá válhatnának a felújítások, továbbá a hazai vállalkozások számára piacot, tisztességes versenyfeltételeket lehetne biztosítani. Épületeink jelentős részének annyira alacsony a műszaki színvonala, hogy az energiaigényt legalább harmadával lehetne gazdaságosan csökkenteni a fűtési rendszer és a nyílászárók korszerűsítésével, a hőszigeteléssel.

Felmérések szerint a széles körben elterjedt gázkészülékek rossz műszaki állapota sok százezeres többletenergia-felhasználást és súlyos levegőterhelést okoz.

Budapestnek elsősorban a külső kerületeiben pedig a szilárd tüzelés okoz rendkívül kellemetlen és súlyosan egészségkárosító levegőszennyezést. Miközben a megújuló biomassza felhasználása megfelelő berendezésekben támogatandó cél, ugyanakkor a különféle hulladékok, (pl. halogéntartalmú műanyagok) erre nem alkalmas tüzelőberendezésekben történő égetése megengedhetetlen.

Tarthatatlan a kémények létesítésének engedélyeztetése körüli helyzet. Az építetők sokszor indokolatlan költségeket kell vállaljanak, vagy a korrupció eszközeihez kell folyamodjanak, mert nincsenek egyértelmű és átlátható szabályok, továbbá nincs működőképes jogorvoslati lehetőség. A nyári komfortérzetet egyre elterjedtebben klímaberendezésekkel próbálják javítani. A vilamosenergia-fogyasztás a kánikulában ma már hasonló mértékű, mint a téli hónapokban. A szakszerűtlen beállítások és a karbantartás hiánya miatt azonban sokan betegszenek meg a klimatizálás következtében. A rosszul üzemeltetett klímaberendezések fertőzéseket, illetve megfázást, reumát okozhatnak. Esztétikailag is kifogásolható az esetlegesen felszerelt sok

¹⁰ Ld. például: <http://www.szinesvaros.hu/>

külső elhelyezésű klímadoboz. Sokkal eredményesebb és biztonságosabb az épületek és tágabb környezetük éghajlatbaráttá alakítása.

Budapest egyes területein jelentősen romlana a levegő minősége, ha nem lenne távfűtés.¹¹ A jelenlegi távhőszolgáltató rendszert folyamatosan korszerűsítik, de komoly költségmegtakarítás csak a távfűtés kiterjesztésével lenne elérhető. Ez annál is inkább időszerű, mert a régi kémények az 1960-as években elterjedt gázfűtés miatt mára tönkrementek, és további üzemelésük csak jelentős javításokkal, béleléssel lenne folytatható. Mintegy 70 ezer lakást fűtenek ma központi fűtéssel, 200 ezer lakást etázsűtéssel és 260 ezer lakást egyedi fűtéssel. A távfűtött lakások száma 240 ezer. A belső kerületek többlakásos társasházainak, intézményeinek műszaki vizsgálata alapján el lehetne dönteni, hogy mely területeken, negyedekben érdemes kéményeket javítani, egyedi fűtést alkalmazni, és hol lenne ésszerűbb a távfűtést bevezetni. A jelenleg szigetüzemű távhőrendszerek összekötésével az energetikai és környezetvédelmi szempontból leghatékonyabb hőforrásokat jobban ki lehetne használni, az összekötő gerincvezetékek mentén újabb fogyasztókat lehet a távfűtésre rákapcsolni. A távhőszolgáltatás fejlesztésével jobban ki lehetne használni a meglévő Hulladékégető Mű, valamint a kapcsolt erőművek kapacitását.

11 A távfűtéssel kapcsolatban a Levegő Munkacsoport számos tanulmányt, cikket írt az elmúlt években, például:

- A távhőellátás bővítésének lehetőségei a közintézmények korszerűsítése kapcsán, <http://www.levego.hu/kiadvanyok/a-tavhoellatas-bovitesenek-lehetosegei-a-kozintezmenyek-korszerusitese-kapcsan>
- Távfűtött települések - Energiatudatos fogyasztók, <http://www.levego.hu/kiadvanyok/tavfutott-telepulesek-energiatudatos-fogyasztok>



Budapest több százezer háztetőjével és koncentrált áramigényével élvonasa lehetne a hazai tetőtéri napelemes programnak. Itt egyrészt rendelkezésre állnak a napelemek elhelyezésére alkalmas tetők, mégpedig nagy területi koncentrációban, ami olcsóbbá teszi a fenntartást. Másrészt Budapesten van az ország legjobb villamos hálózati infrastruktúrája, ami lehetővé teszi – szükség esetén kiegészítő intézkedésekkel – az időjárásfüggő villamos kapacitás rendszerbe integrálását.

Ajánlások az épületek felújításához és hatékony, környezetbarát energiafelhasználásukhoz

- 1.) Az építési szabályozást, elsősorban a mikroklimát befolyásoló előírásokat felülvizsgálják az éghajlatvédelmi szempontok alapján.
- 2.) Az új épületeknél és a felújításoknál az önkormányzatok példát mutatnak a fenntartható építésmódok és a megújuló energiák használatával, ezzel is megfelelve az energiahatékonyságról szóló uniós irányelv előírásainak.
- 3.) A Fővárosi Önkormányzat a Táv hőfejlesztési Cselekvési Tervvel összhangban 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 épületrehabilitációkra és a sűrűn beépített belvárosi területekre.

- 4.) A lakótelepek energetikai Panelprogramjával párhuzamosan egyes lépcsőházakban egységesen szociális bérlakásokat alakítanak ki. Külön lépcsőházban lesznek a szociális bérlakások, a tartozásokat önhibájukon kívül fizetni nem képes vagy egyéb okból rászoruló háztartások. Ugyanakkor ügyelnek a szociális gettók kialakulásának meggátolására.
- 5.) Az önkormányzatok főállású energetikust alkalmaznak a kezelésükben lévő létesítmények energiafogyasztásának csökkentésére, a lakossági energiahatékonysági programok szervezésére és más energetikusi feladatok ellátására.
- 6.) A gépkocsik műszaki vizsgáztatásának analógiájára energetikai-műszaki tanúsítványt, felmérést készíttetnek minden 500 négyzetméternél nagyobb lakóingatlanra és közintézményre. A társasházak felmérését a Rehabilitációs Alapból támogatják.
- 7.) A kerületi Városrehabilitációs Irodák segítik a lakosságot az energiatakarékosságban, az energiahatékonyság javításában.
- 8.) Kezdeményezik olyan intézményrendszer létrehozását, amely
 - a.) biztosítja az egyedi gáztüzelő berendezések ellenőrzését, karbantartását;
 - b.) segíti az energiahatékonysági és környezetvédelmi szempontok érvényesülését a lakossági szilárdtüzelő-berendezések létesítésénél és üzemeltetésénél, beleértve a szilárd tüzelőanyagok minőségének ellenőrzését;
 - c.) áttekinthetőbbé teszi a kémények létesítési és üzemeltetési engedélyezésének gyakorlatát.
- 9.) Kezdeményeznek egy fővárosi tető-napelem programot, és létrehoznak egy koordináló szervet. A források biztosításába bevonják a lakosságot, garanciákat adva a befektetésük megtérülésére.
- 10.) Közforgalmú épületekben betartatnak egy általános szabályt: csak 26 fokos belső hőmérsékletig szabadjon lehűteni a helyiségeket



5. A ZÖLDTERÜLETEK VÉDELME ÉS FEJLESZTÉSE

Nemzetközi ajánlások szerint a városlakóknak fejenként legalább 21, de inkább 30 négyzetméter biológiailag aktív zöldterületre lenne szükségük. Ebből 7–10 négyzetméter legyen a lakó- vagy irodaépület környezetében, 7–10 négyzetméter 300 méteres körzetben, további 7–10 négyzetmétert pedig a városi parkok biztosítanak. 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, a leburkolás, és a megmaradt területeket sem mindig az eredeti rendeltetésüknek megfelelően, hanem például gépkocsik tárolására használják. Az önkormányzatoknak joguk van a jogszabályokban meghatározott zöldfelületi minimum emelésére a rendezési tervek során. Ma sokszor ennek éppen az ellenkezője történik különböző ürüggyel. Az eredmény: betonsivatag, szinte elviselhetetlen mikroklíma kialakulása, az átszellőzés és a benapozás megszűnése, valamint a mozgásra, játékra alkalmas területek szinte teljes hiánya a túlépített területeken.

Budapest, népességéhez, beépítettségéhez képest nem tartozik a különösen kompakt városok közé. A kívánatos zöldfelületi arányt a szabályozás nem kényszeríti ki, inkább konzerválja a hiányt. Az övezeti besorolások szerinti zöldfelületi arányt ugyanis csak telkenként, az új építkezésekre, funkcióváltásokra írják elő. A telektulajdonosnak többnyire gazdasági érdeke és joga is az adott övezetre előírt maximális beépítési lehetőség kihasználása.

Veszélyben vannak a hagyományos zöldövezetek is. Nemcsak a budai hegyvidék van kiszolgáltatva az építők mohóságának – a pesti peremkerületekben sem ritka a zöldterületek, a növényzet elpusztítása. A fővárosi és kerületi rendezési tervekben hiányzik a törekvés a kedvező zöldfelületi arány kialakítására és – zöldhálózati rendszerrel – a mozaikosan fekvő zöldterületek összekapcsolására. Holott Budapest és környékének adottságai kiválóak a biológiai sokféleség terén. Nem sok szó esik arról, hogy az uniós természetvédelmi térképek a Pannon Régiót kiemelkedően értékes természeti területként jelzik. Kevés európai nagyváros dicsekedhet Budapest környékéhez hasonlóan változatos élővilággal. Több ritka, kihalással fenyegetett növény- és állatfaj él Budapest körzetében, sőt a belterületeken (pl. a csíkos boglárka a Normafánál).

A növényzet, a fák gyakran esnek áldozatul a szakszerűtlen, illetve nemtörődöm munkáknak is. Különösen sok kárt okoz a damilos fűkaszás.¹²

A város rendszerváltás utáni közel két évtizedes terjeszkedése, az ingatlanüzlet a válság hatására lelassult. Más gazdasági tevékenységeket kellene elősegíteni, amelyek egyúttal hozzájárulnak a nem burkolt területek megőrzéséhez.

12 Ld. Fűkaszával gyilkolják óvatlanságból a fákat, <http://www.levego.hu/hirek/2012/07/fukaszaval-gyilkoljak-ovatlansagbol-a-fakat>

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 rozsdasínekben 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.) Stratégiát dolgoznak ki arra, hogy 2030-ig minden kerületben egy lakosra legalább 7 négyzetméter zöldterület jusson, Budapest egészében pedig lakosonként 25 négyzetméter. Eközben nem csökken a zöldterület azokban a kerületekben, ahol az arány ennél magasabb.
- 4.) Közös – elővásárlási joggal nyomatékosított – rendezési tervet készítenek a budapesti terek, parkok és zöldfolyosók hálózatairól. 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 meglévő parkok hálózatába az 50 éves zöldterület-fejlesztési tervnek megfelelően.
- 5.) Kezdeményezik, hogy az állam az önkormányzati adók szerkezetének és arányának reformjával érdekeltté tegye az önkormányzatokat a zöldterületek növelésében.
- 6.) Az önkormányzati zöldterület-gazdálkodásnál érvényesítik az ÁSZ 2009-es jelentésének¹³ vonatkozó ajánlásait.



- 7.) Olyan földvédelmi és földhasználati járulékokat, adókat és díjakat kezdeményeznek, amelyek a beruházókat minél kisebb mértékű beépítésre, burkolásra ösztönözik.
 - a.) A területek átminősítése esetén a telek értékének növekedéséből adódó nyereséget a telek tulajdonosa adó formájában megfizeti az önkormányzatnak.
 - b.) Kötelező érvénnyel bevezetik a Radó-Párkányi-féle módszer¹⁴ alkalmazását, amely lehetővé teszi, hogy az élő fák forintban meghatározott értéke sokkal inkább kifejezze a fák valódi értékét, mint a jelenleg általában alkalmazott módszerek.
 - c.) Megvizsgálják annak a lehetőségét, hogy Berlin példájára feltérképezzék az összes leburkolt területet és ezekre leburkolási adót vagy külön csatornadíjat vessenek ki, ezzel ösztönözve a vízáteresztő burkolatok kialakítására és a felesleges burkolások megszüntetésére.¹⁵
- 8.) 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.
- 9.) A sűrűn beépített városrészekben a foghíjakat nem engedik beépíteni, hanem ott (zseb) parkokat, játszótereket alakítanak ki.
- 10.) Nem engedik egyetlen zöldterület pihenési funkcióját sem megzavarni, és a terek, fasorok egészséges fáit elpusztítani (például mélygarázsok építésével).
- 11.) Leállítják a budai hegyvidék további beépítését, beleértve a beépítés intenzitásának növelését. Megőrzik a régi villákat, őskerteket.
- 12.) Kezdeményezik, hogy az országgyűlés törvényben biztosítson hasonló jogi védelmet a magántelkeken lévő növényzetnek, mint a közterületen lévőeknek.



<http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltm13.pdf>

15 Ld. Újabb füstadó avagy piackonform környezetvédelem? <http://www.lelegzet.hu/archivum/2000/07/2236.hpp>

- 13.) Az önkormányzatok rendeletet alkotnak a fás szárú növények védelméről, ami az országos szabályozásnál szigorúbb és a környezetvédelmi törvény felhatalmazása alapján kiterjed a magánterületen álló fás szárú növényekre is.
- 14.) A kertvárosias részeken, villanegyedekben az egyes építési övezetekre megállapított keretszabályozásnál szigorúbb helyi rendeletek gondoskodnak a kerület zöldövezeti jellegének megőrzéséről.
- 15.) Leállítják az ökológiai szempontból értékes területek fejlesztési tartalékterületbe sorolását. Forgalomképtelenné nyilvánítják az egészségügyi, kulturális, oktatási és sportlétesítmények fejlesztési területeit. Védelmet nyújtanak kórházak, múzeumok és más közintézmények zöldövezetének, parkjainak, és támogatják a rekonstrukciójukat.
- 16.) Gondoskodnak az elkészített (ökológiai) zöldterületi vagyonkataszter karbantartásáról, zöldterület-gazdálkodásuk, növény- és állatállományuk naprakész nyilvántartásáról. Évente pontosan felméri a zöldfelületek mennyiségét (például légi felvétellel), és összehasonlíják a korábbi évek adataival.
- 17.) A parkokban, a zöldterületeken csak a szilárd burkolatú felületeken engedélyezik pavilonok, sörasztalok stb. felállítását, a zöldfelületek megóvása érdekében.
- 18.) Rendszeresen ellenőrzik és szankcionálják a telkekkel, földterületekkel kapcsolatos tulajdonosi kötelezettségek elmulasztását (fűnyírás, kaszálás, személtávolítás, kerítések állapota, erdőápolás), beleértve az állam, az önkormányzatok, a MÁV és a honvédség területeit, különösen a parlagfű és más allergén növények eltávolítását. Megoldják a maradványterületek (kisebb sávok, foltok, épületek, utak melletti részek) ápolását.
- 19.) Ösztönzik a tulajdonosokat arra, hogy üres ingatlanjaikat fásítsák, zöldítsék, illetve átmenetileg felajánlják közcélú parkhasználatra.
- 20.) Gondoskodnak az önkormányzati ingatlanok zöldítéséről (burkolatok feltörése, zöld homlokzatok, zöldtetők, egyedi fák, fasorok).
- 21.) Gondoskodnak a növényzettel kapcsolatos szakszerű munkavégzésről, a favédelem elismert módszereinek alkalmazásáról. A belterületi fasoroknál gondoskodnak a hagyományos vízelvezető rácsok helyreállításáról, illetve ahol nincs, újak létesítéséről. A fák károsítását szigorúan büntetik (még akkor is, ha gondatlanságból – például damilos fűkaszálás során – történik.)
- 22.) Ösztönzik a zöldépítészeti eszközök – zöldtetők, zöldhomlokzatok – alkalmazását, mivel ezek jelentős tartalékokat rejtene a városi klíma javításában.
- 23.) Konceptiót és támogatási rendszert dolgoznak ki a zöltség-, gyümölcs- és dísnövénytermesztés (például közösségi kertek¹⁶), a tájvédelmi munkák, a gyógy- és szabadidős szolgáltatások elősegítésére.
- 24.) A Városligetben és a Népligetben semmilyen új létesítményt nem építenek. Amennyiben lebontják bármely intézmény épületeit (a Városligetben a Hungexpo épületeit és a Petőfi Csarnokot), a helyüket parkosítják. Folyamatosan magas színvonalon tartják karban a Városliget és a Népliget zöldfelületét.
- 25.) A Normafánál csak olyan fejlesztéseket végeznek, amelyek nem csökkentik a zöldfelületet és a biológiai sokféleséget, továbbá nem járnak a gépjármű-forgalom növekedésével.

16 Ld.

Közösségi kertek, <http://www.levego.hu/kapcsolodo-anyagok/kozossegi-kertek>

Varga-Ötvös Béla: Városi paradicsom – Urban agriculture. <http://we.tl/09DnaT1QD9>

- 26.) Megőrzi a Római-part ártéri növényzetét, és nem építenek az ártéri természetes növényzet és a parti fővenyt felszámoló vagy a tájkaraktert megváltoztató mobilgátat. Az árvíz elleni védekezést a szabálytalanul épített ingatlanok tulajdonosai oldják meg egyénileg.
- 27.) Újraélesztik a múlt században virágzó csónakházakat a Római-parton- Kedvező feltételeket teremtenek a kézi hajtású vízi járművekkel történő dunai sportoláshoz.
- 28.) Megerősítik a fővárosi, kerületi és az agglomeráció önkormányzataiban a települési zöldfelületek kezelésében, fejlesztésében, ellenőrzésében kompetens szakemberi gárdát az önkormányzati főkertész intézményének megújításával. Az önkormányzati főkertész a település főépítészével és főmérnökével együtt, közös csapatban dolgoznak a települési zöldfelületek jobbítása érdekében.
- 29.) Felújítják a fasorokat, új fasorokat telepítenek a városi környezetet elviselő fafajtákkal.
- 30.) Alkalmazzák a zöldfelületi és egyéb közterületi (pl. útépítési, csatornafejlesztési) fejlesztéseik során a Green City elveket.
- 31.) Sürgetik, hogy az OTÉK olyan módosítását, amely fokozottabb védelmet ad a növényzetnek, illetve elősegíti a zöldterületek növelését.¹⁷

17 Erre vonatkozóan részletes javaslatot dolgozott ki a Levegő Munkacsoport, a Magyar Építész Kamara Táj- és Kertépítész Tagozata és a Magyar Környezettudatos Építés Egyesülete, ld. Közös nyilatkozat: Több zöldfelületet a településeken! <http://www.levego.hu/hirek/2014/05/kozos-nyilatkozat-tobb-zoldfeluletet-a-telepuleseken>





6. FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS

Egybehangzóak a bel- és külföldi vélemények arról, hogy Budapest kedvezőtlen környezeti állapotát elsősorban a közlekedés és az azzal összefüggő jelenségek okozzák.

Az elmúlt évtizedek során jelentősen romlott a gyalogos közlekedés helyzete. Ugyanakkor az utóbbi néhány évben kedvező változások indultak meg ezen a téren: több helyen létesültek gyalogos, illetve forgalomcsillapított területek. A legtöbb utcán azonban még ma sem kellemes gyalog közlekedni. A nagymértékű levegőszennyezés és zaj, valamint a fasorok és növényzet hiánya károsan hat a gyalogosok egészségére. A hatalmas gépjárműforgalom által keltett félelem szintén elveszi az emberek kedvét a gyaloglástól. A parkoló autók miatt helyenként még egyetlen ember sem fér el a járdán, babakocsiról és a kerekese székekről nem is beszélve. A kézen fogva sétáló párok, a beszélgetésben elmerült ismerősök látványa szinte eltűnt a közterületekről. A mozgáskorlátozottak akadálymentes közlekedése terén némileg javult a helyzet, azonban áttörést nem sikerült elérni. A pusztuló vagy már elpusztított növényzet, a piszkos, leromlott épületek, az elhanyagolt, repedezett, balesetveszélyes járdák, elhanyagolt közterületek szintén arra ösztönzik az embereket, hogy lehetőleg kerüljék a sétát, a gyaloglást. Ezt a helyzetet tovább rontotta, hogy az elmúlt években az – öröndetesen sűrűbbé vált – kerékpáros



közlekedéshez a „kerékpárutakat” is több helyen a járdák rovására alakították ki, ezzel keltve nehezen oldható feszültséget gyalogosok és kerékpárosok között.

A tagadhatatlan fejlődés ellenére továbbra is nagyrészt hiányoznak a biztonságos és kellemes kerékpározás feltételei.

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 (a több mozgásnak is köszönhetően), 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 utolsó sorban 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 okozott. Ennek csökkentéséhez nagymértékben hozzájárulhat a kerékpározás és gyalogos közlekedés feltételeinek javítása. Az így befektetett összeg többszörösen megtérül.



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 övezet” 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, mozgáskorlátozottak és az idősek. A cél az, hogy 2019-ig az összes mellékutcán valósuljon meg a 20 vagy 30 kilométer/órás sebességhatárítás, mint ahogyan ezt több nyugat-európai városban (Münchenben, Freiburgban, Grazban stb.) megtették. A bevezetés mellett természetesen fontos a sebességhatárítás betartatása is, amit megfelelő fizikai átalakításokkal kell elősegíteni. 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 élıhetőségét és ezáltal versenyképességét is javítaná, ha a főútvonalak nem elsősorban az átmenő forgalmat szolgálnák. A városi nagy forgalmú utak forgalomcsillapítását sikerrel végezték el a világ sok városában (például Bécsben, Frankfurtban, Párizsban, New Yorkban és Szőulban).

Csak a gépjárművel történő utazásokat tekintve, ma Budapesten a tömegközlekedési járművek bonyolítják le az utazásokat mintegy 60 százalékát, a személygépkocsik pedig a 40 százalékát. Ugyanakkor fővárosunkban a személygépkocsik összességében tízszer annyi légszennyező anyagot bocsátanak ki, harmincszor annyi balesetet okoznak, ötvenszer annyi területet foglalnak el és legalább négyszer annyiba kerülnek az országnak, mint a tömegközlekedés. A budapesti lakosoknak mindössze 18%-a utazik naponta személygépkocsival, az autózásból eredő károkat és hátrányokat viszont mindannyian elszenvedjük. Ezekből is adatokból is egyértelműen látható, hogy a tömegközlekedést messzemenőig 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, Űllői út stb.), sőt több helyen még a villamospályákat is felszedték. Ez döntő szerepet játszott abban, hogy minden nap hatalmas személygépkocsi-forgalom zúdul a fővárosra: 1994-ben 150 ezer, 2012-ben már mintegy 250 ezer személyautó lépett be Budapest határán egy átlagos munkanapon. Már évek óta ezek az autók okozzák a fővárosban a személygépkocsikból eredő légszennyezésnek csaknem a felét. Jelentős előrelépés történt a kulturáltabb, a kor követelményeinek megfelelő megállóhelyek kialakítása terén. Ebben segített a dohányzás tiltása is a megállóban. Az utasbarát tömegközlekedés kialakításához nagymértékben hozzájárult a korszerű utastájékoztató rendszer kialakítása. Ugyanakkor a megálló kialakításakor nem mindig voltak tekintettel a nyári viszonyokra: sok helyen az átlátszó üvegtető fokozza a hőséget és elviselhetetlen kánikulában. 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 százalékában 6 kilométernél kisebb távolságot tesznek meg, azaz megfelelő feltételek mellett többségüknek nem lenne szüksége a mindennapi autóhasználatra. Egy ápolott, látványokban gazdag, nyugodt fasor mellett, vagy sétálóutcában az emberek többsége akár egy kilométer távolságot is hajlandó rendszeresen

gyalog megtenni. Hasonló módon a járműcsere, a megbízható menetrend, alkalmas tömegközlekedési hálózat és csatlakozás, a kulturált megállók is a tömegközlekedés igénybevételére ösztönöznek. Egyre többen ismerik fel, hogy a zsúfolt belvárosi utakon, hidakon az autózásnál, a dugókban várakozásnál kényelmesebbek és gyorsabbak a tömegközlekedési eszközök. Több európai nagyvárosban 2030-ra az egyéni gépjármű közlekedés arányát 25-30 százalékra tervezik leszorítani.

A tömegközlekedési járművek és pályák jelentős része leromlott. A BKV hálózatának, járműveinek, üzemi létesítményeinek csak a felújítására az elkövetkező 10 évben több mint 1000 milliárd forintot kellene fordítani (figyelembe véve az addig is felújításra, cserére szoruló infrastruktúrát, eszközöket). Ebben az összegben nincs benne egyetlen méter új pálya építése és egyetlen többlet jármű beszerzése sem, csupán a már meglévők felújítása, illetve cseréje. A tömegközlekedés vonzerejét jelentősen csökkentette, hogy 1990 óta drasztikusan emelkedtek a viteldíjak. Ugyanakkor az emelések értelmetlennek bizonyultak, mert nem növelték a BKV bevételeit (csökkent az utasok, illetve a fizető utasok száma).¹⁸

Rendszeresen hangoznak el jogos lakossági tiltakozások a turista- és városnéző buszok okozta ártalmak miatt. Bár készültek tanulmányok a helyzet javítására, a végrehajtásban nem történt érdemi előrelépés.¹⁹

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 kiszélesíteni. Az új utak csak új forgalmat gerjesztenek, újabb torlódásokat és környezetszennyezést okozva. Sajnos úgy tűnik, hogy a fővárosi önkormányzat ezt a tényt figyelmen kívül hagyva tovább kívánja folytatni az elmúlt évtizedek elhibázott, nagyszabású utépítési gyakorlatát (pl. Külső Kerületi Körút).



Az M0-ás keleti szakaszának és az M31-es megépítése (amit a Levegő Munkacsoport régóta szorgalmazott) megfelelő elkerülési lehetőséget biztosít a – nagyrészt nemzetközi – tranzitforgalom számára, így a súlyos környezeti károkkal járó és rendkívül költségesen megépíthető nyugati (a 11-es út és az M1/M7 közötti) szakaszra nincs szükség.²⁰

Új utak építése azért sem indokolt, mert hatalmas elmaradások vannak a meglévő utak felújítása, korszerűsítése terén. Az elmúlt 25 évben évente általában az utak egy százalékát újították fel, pedig csak a szinten tartáshoz legalább öt százalékra lenne szükség. Amennyiben ez az ütem jellemzi az elkövetkező éveket is, és ha a felújítások a gyakorta tapasztalható silány minőségben készülnek el, 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 (egyebek mellett a megnövekedett rezgéshatások miatt rongálódnak az épületek és a közművek is), és az utakat használó járművek is károsodnak. Ezért addig semmiképp sem szabad újabb nagy útberuházásokat elkezdeni, amíg a meglévő úthálózatot és hidakat nem raktuk rendbe, és nem tudjuk biztosítani a folyamatos fenntartásukat, felújításukat.

Nemcsak új utak, hanem a parkoláspolitikai is hozzájárult az autóforgalom növekedéséhez. Egyebek mellett az új beruházások létesítőit a szabályozás gyakran arra kényszerítette, hogy túlságosan sok parkolóhelyet építsenek.

A közlekedési igényeket számottevően növelte az elmúlt évtizedek megkérdőjelezhető területfejlesztési politikája, amely szabad utat adott a mérték nélküli városi terjeszkedésnek és a nagy forgalmat vonzó, tömegközlekedéssel sokszor nehezen megközelíthető létesítmények (elsősorban a bevásárlóközpontok) szinte korlátok nélküli burjánzásának. (A kiköltözési folyamat mára gyakorlatilag megállt, azonban mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy ne kezdődjön újra.) Elhibázottnak tartjuk azt az elképzelést is, miszerint a P+R rendszer (az autókat a külső területeken leparkolnák, és onnan tömegközlekedéssel utaznának tovább) fővárosban történő bővítése a jelenlegi budapesti viszonyok között érdemben tudna segíteni a közlekedési gondokon. Amint említettük, a főváros területére naponta 250 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. 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. Mindez nem azt jelenti, hogy egyetlen P+R parkolóhelyet sem szabad létesíteni, hanem azt, hogy a szerepüket nem szabad eltúlozni, másrészt azt, hogy a telepítésüket alaposan meg kell fontolni. Nem a fővároson belül kell hatalmas parkolókat építeni, hanem az elővárosi buszok, a hév, hajóállomások és vasút által érintett településeken kellene viszonylag kis méretűeket létesíteni.

A belső városrészekben a szabályos parkolóhelyek száma sokkal kevesebb, mint az ott parkoló autóké. Ezek számát érdemben nem lehet bővíteni egyrészt a terület hiánya miatt, másrészt azért, mert magánberuházók csak igen korlátozottan építenek új parkolóházakat, mélygarázsokat a hatalmas költségek és környezeti problémák miatt. (Az pedig ellentmondana mind a piacgazdaság, mind a szolidaritás elvének, ha a parkolási gondokat közpénzek bevonásával kívánnák enyhíteni. Miközben számos közfeladat ellátásánál hivatkoznak a korlátozott gaz-

²⁰ Részletes indoklása: Civil szervezetek állásfoglalása az M0-s tervezett észak-budai szakaszáról, http://www.levego.hu/m0-10-es/images/m0-buda-civilallasf_0904.pdf. További anyagok a témáról: <http://www.levego.hu/m0-10-es/10ut.htm>

dasági 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, az előbbit kiegészítő mód a városi útdíj bevezetése. Ezekkel az intézkedésekkel és az elővárosi tömegközlekedés egyidejű fejlesztésével elérhető lenne az, hogy a főváros környékéről, vidékről hétköznapi beáramló hivatásforgalom jelentős mértékben a tömegközlekedésre terelődjön át.

A városi útdíj bevezetésének alapfeltétele, hogy megelőzi az elfogadható tömegközlekedési kínálat megteremtése. Ez rövid távon (2 éven belül) csak az autóbusz-közlekedés fejlesztésével valósítható meg: a BKV mintegy 1000 elavult autóbuszát le kell cserélni vagy korszerűsíteni kell (ez a dugódíjtól függetlenül is szükséges), és további 150–300 új, korszerű autóbusz üzembeállításával (a mennyiség a dugódíj jellegétől, mértékétől is függ). Ez a beruházás mintegy 80–100 milliárd forintba kerülne. Bár számos esetben sokkal előnyösebb lenne a kötöttpályás közlekedés (vasút, villamos, metró) nagymértékű fejlesztése, azonban ennek költségei jóval 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. Ugyanakkor hosszabb távon az autóbusz-járatok egy részét fokozatosan kötöttpályás vonalakkal kellene felváltani.

Bár már több kezdeményezés történt a közautók (autómegosztás) elterjesztésére, ezek mind a mai napig nem vezettek sikerre. (Külföldi tapasztalatok szerint egy közautó akár 15–20 egyéni tulajdonban lévő autót tehet feleslegessé, és több mint 80 százalékkal csökkenti a személygépkocsikkal megtett utak hosszát.) Szintén nem terjedt el Budapesten a telekocsizás, aminek fő akadálya a megfelelő tájékozottság és szervezés hiánya. A telekocsival történő munkába járás mellett különösen fontos lenne a gyermekek iskolába, illetve iskolából szállítását telekocsival megoldani (amennyiben környezetkímélőbb közlekedési mód nem áll megfelelően rendelkezésre). Számukhoz képest aránytalanul nagy szennyezést okoznak a robogók.²¹ Emiatt a világ számos városában betiltották a robbanómotoros robogók használatát, és helyettük elektromos kétkerekűek használatát ösztönzik. (Ennek a politikának köszönhetően például Kínában már több mint 200 millió elektromos kerékpár van.) A rendszám nélküli, inkognitóban maradó tulajdonú robogókkal gyakran közlekednek szabálytalanul, például a járdán, a sétáló embereket mérgező gázfelhőbe burkolva és ijesztgetve.

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

21 A Levegő Munkacsoport számos alkalommal fellépett már a súlyosan szennyező robogók betiltásáért, részletes indoklással alátámasztva érveit, ld. például:

http://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/Jozsefvaros_robotgo.pdf

http://www.levego.hu/sites/default/files/registrciosado_matolcsynak_1106.pdf

beruházások megtervezésében is. E téren komoly előrelépésnek tekinthető, hogy a Balázs Mór-tervet (Budapest Közlekedésfejlesztési Stratégiája 2014-2030) a BKK belső munkatársai készítették. A tervezést a közlekedés terén is rendkívül megnehezíti, hogy nincs elég adat, elegendő kutatás. Átfogó forgalomfelmérést legutóbb másfél évtizede végeztek.

Komoly környezeti problémát jelent a légi közlekedés. Budapest számos kerületéből érkeznek lakossági panaszok a repülők zajára, esetenként az általuk okozott légszennyezésre is. Sokakat aggodalommal töltenek el a tervezett légi parádék is, és felháborítónak tartják, hogy ezek megrendezéséhez közpénzzel járulnak hozzá (például a Red Bull légi parádét 2015 és 2017 között mintegy 6 milliárd forinttal támogatná a kormány²²).

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 bámméskodás, a személyes találkozások számára.)

22 Ld. A Red Bull légi parádé összeegyeztethetetlen az egészséghez való joggal, <http://www.levego.hu/hirek/2014/08/a-red-bull-legi-parade-osszeegyeztethetetlen-az-egeszseghez-valo-joggal>



Ajánlások a fenntartható közlekedéspolitikára

- 1.) A politikusok jó példát mutatnak a környezetbarát közlekedés terén. Rendszeresen járnak közösségi közlekedéssel, kerékpárral, gyalog a munkahelyükre és egyéb úti céljaikhoz, és erről a közösségi médián és egyéb módokon tájékoztatják a lakosságot.
- 2.) A motorizációval kapcsolatban az eddigi túlnyomórészt kínálatbővítő politika helyett a keresletkorlátozást helyezik előtérbe.
- 3.) A meglévő közlekedési hálózat hatékony működtetésének, biztonságának, fenntartásának, felújításának, korszerűsítésének egyértelmű elsőbbséget biztosítanak az új nagyberuházásokkal szemben (elsősorban a 100 milliárd forint nagyságrendűekkel szemben).
- 4.) Jelentősen javítják a gyalogos közlekedés feltételeit. Biztosítják – az Európai Parlament által 1988 októberében elfogadott – Gyalogosok Jogainak Kartájában²³ előírt jogok gyakorlati érvényesülését.
- 5.) 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. 2018-ra létrejönnek Budapest területén a gyalogutaktól elkülönített, biztonságos kerékpárút-hálózat gerincvonalai.

23 A Gyalogosok Jogainak Kartája: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/07/0076.hpp>



- 6.) 2019-re a közlekedők legalább 20 százaléka már kerékpárt használ.
- 7.) Továbbfejlesztik a bérkerékpár-hálózatot (BUBI), és csökkentik a díjait.
- 8.) Megvalósulnak a Magyar Kerékpárosklub javaslatai²⁴, amelyeket a 2014. évi önkormányzati választások alkalmából készítettek:
 - Hogy tényleg bárki biciklire tudjon ülni: Tervet és határidővel programot készíttetnek a város biciklibarát átalakítására.
 - Hogy tudjuk, mit igényel a városunk: Rendszeres forgalomszámlálást és közvélemény-kutatást készítenek a közlekedésről.
 - Gyalogolni is muszáj: A járdáról az útestre helyeztetik a kerékpárutakat, csökkentik a járdán parkolást.
 - Hogy ami már megvan, használható is legyen: A kerékpáros létesítmények fenntartását, takarítását rendszerileg előre sorolják, ehhez forrást biztosítanak.
- 9.) 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.).
- 10.) Budapesten 2019-ig visszaállítják a tömegközlekedés legalább 70 százalékos arányát a jelenlegi 60 százalékról (csak a tömegközlekedést és a személygépkocsi-közlekedést számítva).
- 11.) A kötőtpályás közlekedés tekintetében a felújítás mellett elsősorban a meglévő villamosvonalak meghosszabbításának, a korábban szétszabdalt szakaszok összekötésének biztosítanak elsőbbséget. (Ilyenek például a Balázs Mór-tervben is szereplő egyes fejlesztések, mint a budai fonódó villamos megvalósítása, valamint a 47-49-es és a 14-es villamosok összekötése.)
- 12.) Elkezdik a 2-es metró és a gödöllői hév összekötéséhez szükséges munkákat – elsősorban a megfelelő új hév-szerelvények beszerzésével és hév pályájának korszerűsítésével. A hév felújítása során olyan munkálatok nem történnek, amelyek az összekötés tervével ellentétesek, illetve a vonallal vagy a környezetével kapcsolatos ilyen tervek sem kapnak engedélyt (Ugyanakkor – tekintettel a már meglévő hálózat működtetésének és szükséges korszerűsítésének költségeire – a további metrók és HÉV-ek tervezett meghosszabbításának legfeljebb csak az előtanulmányai készülhetnek el.).
- 13.) Olyan mértékben fejlesztik az autóbusz-forgalmat és a kerékpáros közlekedés feltételeit, hogy legkésőbb 2015 októberében bevezethető legyen Budapesten a városi útdíj, és azt be is vezetik. (Hosszabb távon, ahol a forgalom indokolja, az autóbusz-közlekedést sínpályás közlekedéssel váltják ki.)
- 14.) 2017-január 1-jétől kezdve csak EEV normának megfelelő (EURO V és EURO VI közötti norma) vagy annál alacsonyabb károsanyag-kibocsátású közösségi közlekedési autóbuszok közlekednek Budapesten.
- 15.) Forgalomszabályozási eszközökkel csökkentik az áthaladó gépjárművek számát (pl. a közúti sávok csökkentésével, amelyek helyén tömegközlekedési sávokat, kerékpárutakat,

24 Mit tehet az önkormányzat a kerékpáros közlekedés fejlesztése érdekében? Költséghatékony, könnyedén alkalmazható megoldások, <http://kerekparosklub.hu/tourdevoks2014>

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 és a Bajcsy-Zsilinszky út, a külső részekeken pedig a gyorsforgalmi utak bevezető szakaszai. A Rákóczi út–Kossuth Lajos utcát úgy kell átalakítani, hogy a későbbiekben a középső sávokra villamosvonalat lehessen létesíteni, és azt továbbvezetni Budára az Erzsébet-hídon.) 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.

- 16.) Megtervezik a 4-es metró továbbvezetését nyugati irányba felszíni nyomvonallevezetéssel. Megvizsgálják a többi metró továbbvezetésének lehetőségeit.
- 17.) 2017. január 1-ig bevezetik a BKK Zrt., a MÁV Zrt. és a VOLÁNBUSZ Zrt. közös bérletét az egész Budapesti Agglomeráció területén. 2018. január 1-jéig megvalósul a teljes tarifaközösség, majd legkésőbb 2019. 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.
- 18.) A tömegközlekedési viteldíjakat 2019-ig reálértéken 30%-kal csökkentik. Fellépnek azért, hogy a viteldíjak áfáját 5%-os kulcsba sorolják. A hat éven felüli gyermekek számára ismét bevezetik a gyermekjegyet (ami önmagában is csökkentené a személygépkocsi-használat kényszerét); a diákberlet nem kerül többre, mint a nyugdíjas bérlet; a kisgyermekes bérlet kiváltására a gyermekgondozási ellátáson lévő fővárosiak mellett az agglomerációban lakók is jogosultak.
- 19.) Bevezetik az elektronikus jegy- és bérletrendszert.
- 20.) A megállóhelyeken az üvegtetőre árnyékoló fóliát telepítenek.
- 21.) Kidolgozzák és bevezetik a turista- és városnéző buszok használatának környezetkímélő rendszerét. Megvizsgálják ebből a célból egy önkormányzati társaság létrehozásának lehetőségét.
- 22.) A főútvonalak, illetve a tömegközlekedési útvonalak kivételével Budapest teljes területén 30 km/órás sebességhatározást vezetnek be. Ezen felül megőrzik a meglévő lakó-pihenő övezeteket, ahol 20 km/órás sebességhatározás van érvényben, illetve újabb ilyen övezeteket hoznak létre. A sebességhatározást fizikai átalakításokkal (úttest megemelés, vízszintes elhúzása, behajtást gátló eszközök elhelyezése, közterületi arculattervezés, minőségi burkolatok – az úttesten rázóburkolatok –, növényzet stb.) is elősegítik.
- 23.) Közterek átépítése esetén olyan tervek elkészítését ösztönzik, melyek csökkentik a tér gépjármű-közlekedési csomópont jellegét, és visszaadják találkozási hely (agora) funkcióját (például a Széll Kálmán téren).
- 24.) Nem kerül sor újabb jelentős útépitésekre és -bővítésekre a fővárosban és a környékén, így nem kezdik meg az M0-s újabb (11-es út és M1/M7 közötti) szakaszának építését sem. Ugyanakkor a 10-es út teherforgalmi problémái kezelésének előkészítése részeként célforgalmi („honnan hová”) vizsgálatot végeznek.

- 25.) 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 az Európai Parkolási Szövetség ajánlásának megfelelően (az adott területen a parkolóhelyek 15 százaléka mindig szabad legyen). A helyben lakók lényegében nem fizetnek díjat háztartásonként az első autó után, a másodikra pedig 50 százalékos kedvezményt kapnak.
- 26.) Mentetik a járdákat, a kerékpárutakat és a zöldfelületeket a parkoló autóktól, és a járdákat a kerékpárosoktól, a robogóktól. Szigorúan betartatják a KRESZ vonatkozó előírásait.
- 27.) Új mélyparkolók megépítését csak épületek és egyéb leburkolt területek alatt engedélyezik, úgy, hogy azok ne veszélyeztessék a növényzetet. A mélyparkolók és parkolóházak létesítése esetén a környéken az épített férőhellyel megegyező mennyiségű parkolóhelyet szüntetnek meg a felszínen.
- 28.) A helyi önkormányzatok szabályozását úgy módosítják, hogy a beruházónak lehetősége nyílik arra, hogy a lehető legkevesebb parkolóhellyel vagy akár parkolóhelyek nélkül is létesítsen új, illetve felújított építményt.
- 29.) Elkészítik Budapest city logisztikai koncepcióját. Kidolgozzák az áruiterítés környezetkímélőbb módzatait a különböző övezetekben, erre a célra alkalmazzák a city-logisztika korszerű módszereit. Felvilágosító és szervező munkát végeznek a teherforgalom ésszerűsítése érdekében.
- 30.) Jelentősen megemelik az EURO IV-nek megfelelő és annál rosszabb tehergépkocsik behajtási díját.
- 31.) Érdemben ösztönzik a közautó-rendszerek elterjesztését.



- 32.) Elősegítik a telekocsi-használat elterjedését.
- 33.) Megfelelő minőségellenőrzéssel biztosítják, hogy az elvégzett útfelújítási munkákat, a kátyúzást ne kelljen évente ismételni.
- 34.) Jelentősen növelik az erőfeszítéseket a lakosság közlekedéssel kapcsolatos értékrendjének megváltoztatására. Minden önkormányzat csatlakozik az Európai Mobilitási Héhez és az Európai Autómentes Naphoz.
- 35.) 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). A pesti alsó rakpart jelentős részét minden hétvégén lezárják a gépjárműforgalom elől, átadva azt a gyalogosoknak és kerékpárosoknak.
- 36.) Tudatosítják a lakosságban a motorizáció valós költségeit.
- 37.) Sürgetik a gépjárművek károsanyag- és zajkibocsátásának szigorúbb ellenőrzését, és az előírásoknak nem megfelelő járművek tulajdonosai ellen a jelenleginél komolyabb szankciók alkalmazását.
- 38.) A Fővárosi Önkormányzat a sűrűn lakott területeken az országosnál szigorúbb szabályozást vezet be a gépjárművek károsanyag-kibocsátására:
 - 2017. január 1-jétől nem közlekedhetnek olyan tehergépkocsik és buszok az I. és V. kerületben, amelyeknek a kipufogócsőben alapláraton mért részecskeszáma több mint 60.000 darab köbcentiméterenként. 2018. január 1-jével ezt a tilalmat kiterjesztik Hungária körút és a Budai körút által határolt területre, 2019. január 1-jével pedig Budapest egész területére.
 - 2015. június 1-jétől betiltják a súlyosan szennyező robogók közlekedését és közterületen történő tárolását a Hungária körút és a Rákóczi híd nyomvonalával kibővített budai körút által határolt területen, 2018. január 1-jével pedig ezt a tilalmat kiterjesztik Budapest egész területére. (A közterületen történő tárolást azért kell megtiltani, mert a robogók nem rendelkeznek rendszámmal, így menet közben nehéz ellenük intézkedést fogantatosítani.) Alternatívaként ösztönzik (elsősorban felvilágosító tevékenységgel) az elektromos kétkerekűek használatát.
- 39.) Minden nagyobb közlekedési beruházás tervezésekor megfelelő részletességű alternatív tervek is készülnek, összehasonlító költségvetésszámításokkal, 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 közlekedési beruházásnál – az építési szabályzatot túlmenően is – figyelembe veszik a gyalogos és kerékpáros közlekedés igényeit.
- 40.) 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.
- 41.) Megszüntetik a közlekedéstervezéssel kapcsolatos összeférhetetlenségeket. A főváros és egyes területeinek általános közlekedési, közlekedésfejlesztési terveit a BKK dolgozza ki.

Ezeket a feladatokat nem bízzák olyan cégekre vagy személyekre, amelyek egyes konkrét beruházások tervezésében is érdekeltek.

- 42.) Kormányzati intézkedéseket kezdeményeznek a légi közlekedés ártalmainak 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. (Ez utóbbit különösen fontos figyelembe venni a tervezett ferihegyi gyorsvasút megtérülési mutatóinál.)
- 43.) Nem engedélyeznek légi parádét Budapest felett.
- 44.) Kezdeményezik, hogy egy jó módszertan alapján a rendszeres kerékpáros közlekedésre nevelést végezzenek az általános iskolákban – annak érdekében is, hogy idejekorán megtanuljanak a fiatalok kulturáltan és biztonságosan közlekedni.
- 45.) 2016 végéig elkészül a társadalmi megegyezésen alapuló Duna-part program.





7. EGYES KÖRNYEZETI ELEMEL TERHELÉSÉNEK CSÖKKENTÉSE

7.1. A LEVEGŐMINŐSÉG JAVÍTÁSA²⁵

Az Európai Bizottság megbízásából készült egyik tanulmány²⁶ már 2004-ben kimutatta: ha a levegő akkori szennyezettsége nem változik, a 2,5 mikrométernél kisebb szennyező részecskék (PM_{2.5}) miatt egy magyar ember átlagosan valamivel több mint egy évet veszít az életéből, egy budapesti pedig hármat. (Ez átlagos szám, ami azt jelenti, hogy egyesek például 15 évet veszíthetnek, mások „csak” néhány hónapot.) Az újabb tanulmányok²⁷ sajnos nem mutatnak érdemi változást. Sőt e tekintetben Magyarország az egyik legrosszabb helyet foglalja el Európában. A részecskeszennyezéssel kapcsolatban az Egészségügyi Világszervezet kinyilvánította, hogy nem tud meghatározni olyan alacsony koncentrációt, ami biztosan nem károsítja az egészséget.²⁸ A részecskék jelentős hányada közvetlenül a gépjárművekből – elsősorban a dízelmotorokból – származik. Szintén jelentős (és sajnos egyre növekvő mértékű) a fűtés okozta részecsk kibocsátás.

Bár az elmúlt években a korábbi időszakhoz képest általában alacsonyabb volt azoknak a napoknak a száma, amikor a 10 mikrométernél kisebb szennyező részecskék (PM₁₀) koncentrációja meghaladta az egészségügyi határértéket, még mindig nem lehetünk elégedettek: 2008 és 2013 között azoknak a napoknak a száma, amelyeken a legrosszabb eredményt mutató mérőállomásokon a határérték-túllépés volt, 65 és 93 nap között ingadozott, pedig az uniós és hazai jogszabályok 35 határérték feletti nap elteltével azonnali intézkedéseket írnak elő. (Történt mindez úgy, hogy egyes, különösen szennyezett helyeken hosszabb ideig nem is működtek a mérőállomások!²⁹)

A részecskék össztömegénél is fontosabb lenne a részecskék számának csökkentése a levegőben. A korszerűbb (de nem a legkorszerűbb) járművek ugyanis tömegükben nagyságrendekkel kisebb, azonban számukat tekintve nagyságrendekkel több részecskét bocsátanak ki, és ezek különösen veszélyesek az egészségre.

Budapecsten az egészségügyi határértéket a részecskeszennyezés (PM₁₀, PM_{2.5}) mellett elsősorban a nitrogén-oxidok koncentrációja szokta meghaladni. (Ez utóbbiak kibocsátásáért

²⁵ A témával kapcsolatos néhány fontosabb honlap, illetve szakirodalom:

- Levegő Munkacsoport: <http://www.levego.hu/tevekenysegeink/legszenyeztes>, <http://www.tiszta.levego.hu/>
- A Kormány PM₁₀ honlapjai: <http://pm10.kormany.hu/>, <http://futsokosan.kormany.hu/>
- Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat: <http://www.kvvm.hu/olm/>
- Budapest levegőszennyezettségének története. Levegő Munkacsoport, 2007, http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/bp_legszennyezettseg.pdf

²⁶ 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

²⁷ Például: Cost-benefit Analysis of Final Policy Scenarios for the EU Clean Air Package. IIASA, March 2014, <http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/review/TSAP%20CBA%20corresponding%20to%20IIASA11%20v2.pdf>

²⁸ A városokban előforduló legjelentősebb légszennyező anyagok egészségi hatásairól ld.: <http://www.idokep.hu/szmozg> (az oldal alján).

²⁹ Ld.: Az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat állomásainak állapota a fővárosban – Levél Illés Zoltán államtitkárnak, 2012. szeptember, http://www.levego.hu/sites/default/files/legszenyny_merohalozatrol-illes.pdf

nagyrészt a benzinüzemű járművek felelősek.) Gondot jelent emellett a poliaromás szénhidrogének (PAH-ok) magas koncentrációja is, ami szintén főleg a gépjárművekből kerül a levegőbe. Egyre nagyobb gondot okoz, hogy a külső kerületekben és a főváros környékén sokan fűtenek fával, szénrel (többnyire a gázzal takarékoskodás érdekében). Sőt az utóbbi időben a belső kerületekben is átálltak néhányan szilárd tüzelőanyagra.

Ennél is sokkal veszélyesebb, hogy elterjedt a műanyagok és más hulladékok égetése a tüzelőberendezésekben, illetve szabadtéren, ami súlyos egészségkárosodáshoz vezethet. Sajnos nincs eléggé benne a köztudatban, hogy ez a tevékenység jogszabályi előírásokba is ütközik, vagyis büntetendő.³⁰

A légszennyező anyagok megtapadnak a pollenek felületén, megsokszorozva azok allergizáló hatását.³¹ (Ez természetesen nem azt jelenti, hogy nem kell intézkedéseket hozni a sok embernek allergiát okozó egyes növények, különösen a parlagfű elterjedésének csökkentésére.)

A légszennyezés káros egészségügyi hatását a budapesti statisztikák is alátámasztják: az Országos Korányi Tbc és Pulmonológiai Intézet adatai szerint az elmúlt 25 évben a fővárosban a nyilvántartott asztmás betegek aránya 287 százalékkal emelkedett. A légszennyezésnek sok egyéb egészskárosító hatása is van: egyebek mellett szív- és érrendszeri, valamint daganatos megbetegedéseket is előidéz.

30 Ne égesd el! Levegő Munkacsoport, 2006, http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/Ne_egesd_el_0.pdf

31 Ld. Vesszen a parlagfű – még inkább a főbűnös: a levegőszennyezés! <http://www.levego.hu/kapcsolodo-anyagok/vesszen-a-parlagfu-meg-inkabb-a-fobunos-a-levegoszennyezese>



A légszennyezés elleni érdemi intézkedések elmaradása azért is érthetetlen, mert számos tanulmány mutatta ki, hogy a légszennyezés érdemi csökkentése nemzetgazdasági szinten kisebb ráfordítással jár, mint amennyibe az általa okozott károk kerülnek.³²

Ajánlások a levegőminőség javítására

- 1.) 2015. április 30-ig elfogadják a Budapesti Levegőtisztaság-védelmi Intézkedési Tervet, amely konkrét, a lehető legrövidebb határidőket, felelősöket és forrásokat is tartalmaz.
- 2.) Határozott lépéseket tesznek a levegőben lévő részecskék számának csökkentésére (a konkrét intézkedésekről szóló ajánlásokat ld. az egyéb fejezetekben).
- 3.) Szabályozzák a lakossági szilárd tüzelőanyagok minőségét, és ösztönzik a korszerű helyi tüzelőberendezések alkalmazását.
- 4.) Felmérést végeznek Budapest részecskeszennyezésének pontos megállapítására (összetétel, méreteloszlás).
- 5.) Elkészül a Nemzeti Energiastratégiában előírt intézkedések között a távhőfejlesztési cselekvési terv és a részét képező budapesti fejlesztési terv.
- 6.) Tudatformálással, fokozott ellenőrzéssel és szigorú bírságolással és egyéb módon visszaszorítják az illegális hulladékégetést (pl. műanyagok elégetése a háztartásokban vagy szabad területen).³³
- 7.) Szigorúan betartatják az avarégetés általános tilalmának szabályát, és ösztönzik a lakossági komposztálás elterjedését.
- 8.) Megvalósítják a Magyar Allergiaszövetség ajánlásait a parlagfű-mentesítésre.

7.2. ZAJVÉDELEM

Az EU előírásai alapján 2007-ben elkészült a főváros zajtérképe, amelyet 2008-ban a „Budapest Főváros stratégiai zajtérképére épülő Intézkedési Terv” összeállítása követett. A terv rögzítette a szükséges beavatkozásokat azokon a területeken, ahol a zaj túllépi a megengedett határértékeket. Ugyanakkor a terv nem jelölt meg határidőket, forrásokat, felelősöket, és a gyakorlatban nem minden tervezett intézkedés valósult meg.

Nagyobb mulasztás azonban az, hogy a stratégiai zajtérkép elkészítésével előállt rendszert egyáltalán nem használják a környezeti zaj elleni mindennapos munkák, döntéshozatalok kapcsán! Mivel az adatbázist nem is tartják karban, mára gyakorlatilag használhatatlanná vált. Mind a mai napig nem történt meg a zajtérkép 2012-ben esedékes kötelező(!) megújítása sem (ezt a vonatkozó EU-irányelv, valamint a környezetvédelmi törvény is előírja) Ebből pedig egyenesen következik, hogy megújított intézkedési terv sem készült 2013-ban, pedig ez is uniós irányelvben foglalt, illetve hazai törvényi kötelezettség. Szintén nem történt meg 2007

³² Policy Scenarios for the Revision of the Thematic Strategy on Air Pollution. TSAP Report #10, Editor: Markus Amann, International Institute for Applied Systems Analysis IIASA, March 2013, <http://ec.europa.eu/environment/archives/air/pdf/TSAP-Report-10.pdf>

Cost-benefit Analysis of Final Policy Scenarios for the EU Clean Air Package. i.m.

³³ Égetés eredetű légszennyezés és megszüntetésének lehetőségei. Levegő Munkacsoport, 2013, http://www.levego.hu/sites/default/files/egetes_eredetu_legszennyezes_program_v_1.4.pdf

óta egyetlen évben sem a törvényben előírt azon kötelezettség, miszerint a zajtérkép alapján évente(!) tájékoztatni kell a nyilvánosságot a környezeti zajállapotról.

Gyakori panasz, hogy a vendéglátóipari egységek, szabadtéri színpadok, zenekarok stb. tevékenységét nem szabályozza a jegyző úgy, hogy a környék lakói nyugalmanak adjon elsőbbséget. Egyáltalán nem élnek a megújított szabálysértésekről szóló törvényben foglalt „csendhárítás” előírásai szerinti intézkedések lehetőségével – holott a törvény azonnali beavatkozásra is lehetőséget is biztosít.

Nem kielégítő az építkezések ellenőrzése sem.

Míg a fejlettebb országokban magától értetődő az önkorlátozás, mások nyugalmanak tiszteletben tartása, addig nálunk a lakosság kénytelen túrni az önző szórakozásokat (rendszeres késő esti tűzijátékok, zajos koncertek, sétarepülések, légi parádék, motorozás, gépzene nyitott ablakú járművekből, üzletekből stb.).

Európa-szerte növekszik az összefogás a repülőterek környezetében élők körében a repülések szabályozása, elsősorban a zajcsökkentés érdekében. Az olcsó járatok térhódítása és a privatizáció okozta forgalomnövekedés miatt különösen nagy az önkormányzatok és a szakhatóságok felelőssége a helyben lakók érdekeinek védelmében.

Ajánlásaink a zajvédelemre

- 1.) A zajvédelmi szempontokat is figyelembe véve hozzák meg a döntéseket a fejlesztésekkel, városmegújításokkal, a közlekedésszervezéssel kapcsolatban és a különböző tevékenységek engedélyezésénél.
- 2.) Alkalmazzák a korszerű zajvédelmi tervezés eszközeit a döntéshozatalban, a beruházásoknál, a város megújításánál. A zajvédelmi információ-szolgáltatásban kihasználják azt a kiváló lehetőséget, amit a stratégiai zajtérkép adatállománya biztosít, amely gyors és nagyszámú adatot (nem csak zajszinteket, hanem lakossági érintettséget is.) szolgáltat tervezett állapotokra vonatkozóan is.
- 3.) Megszüntetik a törvényi előírások végre nem hajtását (a zajtérkép kötelező megújítása, zajcsökkentési intézkedési terv készítése, nyilvánosság tájékoztatása).
- 4.) Passzív zajvédelem helyett biztosítsák 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.)
- 5.) A törvény biztosította (pl. a szabálysértésekről szóló törvény) lehetőséggel végre élve határozottan fellépnek a szándékos, agresszív zajkeltés ellen (pl. „sportkipufogók”).
- 6.) Új kulturális, gyógy-, rekreációs vagy lakófunkciójú épületeknél nem adnak felmentést kapni a vonatkozó határértékek betartása alól.
- 7.) Forgalmas utak mentén, ahol lehet, növényzettel (lehetőség szerint többszintű növényzettel) kombinált zajgátló falat alakítsanak ki.
- 8.) Érvényt szereznek a meglevő szabályozás előírásainak, emellett kezdeményezik a teljes zajvédelmi szabályozás felülvizsgálatát a meglevő anomáliák megszüntetése érdekében.

- 9.) Új és hatékony helyi szabályozást dolgoznak ki, hogy prioritást élvezzen a lakódomináns területeken a lakók védelme a szabadtéri kulturális rendezvények és a vendéglátóhelyek zajos műsoraival szemben (pl. ilyen rendezvényeknek 22 óráig be kell fejeződniük).
- 10.) Kampányokkal, tájékoztató kiadványokkal, a médiát is felhasználva a környezeti zajjal kapcsolatos információkat – a zaj elleni védelem mindennapi lehetőségeit is bemutatva – juttatnak el hatékonyan a lakosság felé. Segítik a felelős és tudatos magatartás kialakulását, többek között a már meglevő zöld akciókhoz (pl. Európai Mobilitási Hét) kapcsolódva, illetve csatlakozva olyan világméretű kezdeményezésekhez, amelyek Európában már hagyományosak, ám Magyarországon még nem elterjedtek (pl. Csend Napja, Egy nap a zaj ellen).

7.3. A SZILÁRD HULLADÉKOK CSÖKKENTÉSE ÉS ÁRTALMATLANÍTÁSA

Tőlünk nyugatra már az 1980-as években hangoztatták, hogy a hulladék nem szemét, hanem másodnyersanyag. Az EU vonatkozó irányelve alapján 2021-től tilos a szilárd hulladékok túlnyomó többségének a lerakása, a hulladékokat szelektíven kell begyűjteni. A legkedvezőbb megoldás a hulladékok keletkezésének csökkentése, ezt követi (ebben a sorrendben) az újrahasználat (például a visszaváltható, betétdíjas csomagolás esetén), az újrahasznosítás (a szétválogatott hulladék anyagában hasznosítása) és az energetikai hasznosítást célzó



különböző eljárások. A megelőzés egyik módja az újrahasználat, visszaváltható csomagolás. Szemléletformáló és ugyanakkor egy fajta szociális segítség is lenne egyes csomagolóanyagok, hulladékok – a jelenleginél magasabb áron történő – visszavétele és újrahasználata vagy újrahasznosítása.

A főváros eddig megoldotta a kommunális hulladék elszállítását, nagyrészt ömlesztve, egyes kerületekben részben szelektíven begyűjtve. A hulladékgyűjtési és kezelési koncepciók viszont két-három évente változnak, és ez jelentősen csökkenti a hatékonyságát, és aláássa a lakosság tudatosságának fejlődését.

Elhanyagolt köz- és magánterületeken, erdőszéleken ma is sok az illegálisan lerakott hulladék. Nincsenek jelenleg folyamatos szemléletformáló kampányok, hatékony ösztönzők a szemetelés csökkentése érdekében. Lassan halad a bontási és építési hulladékok helyszíni szétválogatása, az újrahasznosítás arányának növekedése. Kevés a betétdíjas csomagolóanyag, amely a hulladékok keletkezését csökkentené.

Egyes országokban megszokott, hogy lomtalanításkor az ott lakók is válogatnak a kitétt tárgyak között. Ezt több átvevőhely, hulladékhasznosító udvar, javító-szétszedő műhelyek, illetve szelektív lomtalanítások ösztönzik.

Ajánlások a hulladékkezelésre

- 1.) 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 újratölthető, újrahasználatos csomagolásokat, valamint hogy fogadják vissza a hasznosítható csomagolásokat.
 - c.) Ösztönözik a zöldhulladékok helyi komposztálására (a hulladékok szállítási igényének csökkentése érdekében is). A parkok, zöldterületek szerves hulladékát pedig regionálisan komposztálja a szolgáltató.
 - d.) Az alumínium, az üveg, a papír és a műanyagok szelektív gyűjtése mellett a lakossági veszélyes hulladékok gyűjtését és a hulladékudvarok rendszerét is bővíti.
 - e.) Szabályozás készül az építési hulladékok helyi szétválogatásáról, és 2018-ra legalább a 70 százaléknak hasznosításáról.
- 2.) A lakosság és a civil szervezetek segítségével feltérképezik és megszüntetik az illegális hulladéklerakásokat.
 - 3.) Felemelik az üres sörösdobozok és egyéb hasznosítható anyagok átvételi díját, hogy megérje az eldobott csomagolás begyűjtése.
 - 4.) Felvilágosító tevékenységgel és egyéb ösztönzőkkel javítják a lakosság környezettudatosságát a fogyasztásban.
 - 5.) Hatékony kampányt folytatnak, amelyek felismertetik a lakossággal, hogy a hulladék nem szemét: ami az egyiknek felesleges, a másik még hasznosítani tudja.
 - 6.) Gyakrabban takarítják a közterületeket, többek között a villamossíneket is.
 - 7.) Folyamatos tudatformáló kampányokkal serkentenek a csikkek, rágók, flakonok, stb. és a kutyapiszok okozta szemetelés megszüntetésére.
 - 8.) Közterületeken gondoskodnak az ürítés gyakoriságával arányban álló méretű hulladékgyűjtőkről.

7.4. FENNTARTHATÓ VÍZHASZNÁLAT

Budapest ma kedvező helyzetben van az ivóvíztermelés terén. Parti szűrőű kútjaiból viszonylag olcsón jó minőségű víz nyerhető. A rendszerváltás előtti kapacitások az ipar leépülése és az ivóvíz árának jelentős drágulása következtében részben kihasználatlanok. Ez a helyzet könnyelműsége ösztönöz. Nem mindenütt védik megfelelően a vízbázisokat, helyenként a visszafordíthatatlan elszennyeződés veszélye fenyeget. Késik egyes korábbi, elsősorban ipari eredetű szennyeződések felszámolása, a vízbázisok kiemelt védelme és a vezetékes vízzel való takarékosagra ösztönzés. A fővárosban és környékén 1,5 millió ember kapja ivóvizét a Szentendrei-szigeten lévő kutakból. 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. Szerencsére a Szentendrei-szigeten javul a helyzet. Szentendre, Leányfalu, valamint Tahitótfalu csatornázatlan, felső hegyszegélyi részein és a szigeten a tervek szerint szeptember végén kezdődik a csatornázás. A szigeten pedig igen szigorúan védik a fő védvonalai gátak és az ivóvíztermelő telepek rendszerét. A fő veszélyt a Szentendrei-szigetre mint ivóvízbázisra a dunai hajózás érdekében tervezett, a Duna több tíz méteres vízmélységig kikotrása jelentené, ezzel egy sor település veszítené

el ivóvízbázisát, közöttük Budapest is. A Rajna-csatorna mesterséges mederadottságaira tervezett hajók nem alkalmasak a Duna teljes hosszában történő közlekedésre. Nem a Dunát kell a hajókhoz igazítani, hanem a hajókat a Dunához!

A portalanítás végett, a párolgás elősegítésére és a zöldfelületek megfelelő állapotban tartása érdekében rendszeresen, nagy mennyiségben kellene locsolni, különösen a nyári hónapokban. Ez a vezetékes víz költségessége miatt nem megoldott. Részben az időjárás szeszélyeire van bízva az öntözés minősége. Nincsenek mintaprojektek a víztakarékosságra: a csapadékvíz visszatartására, a szürkevíz vagy a talajvíz hasznosítására. Nem készülnek számítások arról, hogy nem kerül-e jóval többbe a társadalomnak a növekvő porártalom és a zöldterületek tönkremenetele, mint a locsolás, a portalanítás.

Lassú a víztakarékos berendezések elterjedése. Nagy mennyiségű víz vész kárba az elavult vezetékeken keresztül.

A csapadékvíz visszatartásának megoldásával két célt is szolgálhatnánk. Nagyobb esők idején kisebb lenne a veszélye annak, hogy a lefolyók nem bírják elvezetni a vizet, árvizek keletkeznek, és a csatornákból fertőzött víz kerül az utcákra. Másrészt a víz visszatartásával az öntözést lehet hatékonyabbá tenni, és a párolgással a helyi mikroklimát lehet javítani.

A vízvisszatartásban komoly szerepet tölthetnének be a zöldtetők. Az üzemelő zöldtetőkön végzett tapasztalatok ugyanis azt mutatják, hogy a zöldtetők területére hulló csapadék jelentős részét a növényzet felhasználja és párologtatja, más részét visszatartja és tisztítja.

Itt említjük meg a világszerte terjedő patakrehabilitációs programokat. Eleinte elszennyezték, majd kibetonozták, esetleg földalatti csatornává degradálták a városokon átfolyó patakokat. Ezeket most újjáélesztik. A városi kisvízfolyások rehabilitációja, zöld infrastruktúrába történő visszakapcsolása részben területi felértékelődéssel kecsegtet, részben pedig a vízminőségük javításával a Duna vízminőségi paramétereit is kedvezően befolyásolná. Az Aranyhegyi-patak, a Szilas-patak, a Rákos-patak, az Ördög-árok, az Illatos-árok, a Gyáli-patak, a Hosszúréti-patak vonatkozásában merülhetnek fel olyan konkrét átfogó programok, amelyek a lakókörnyezetükre igen kedvező hatással lehetnek.

Dunához közeli közparkjaink, zöldfelületeink élővízből történő öntözése, a Dunától távolabbi területeken fűrt kutakból történő öntözés jelentős mértékben csökkentheti a zöldfelületek fenntartási költségeit, ugyanakkor egészségesebb, terhelhetőbb, megújulni jobban képes városi zöldfelületeket jelent a városban, és nem pazarolja az ivóvizet olyan célokra, amelyek a gyengébb vízminőségi paraméterekkel rendelkező forrásból is megoldhatók.

Ajánlások a vízhasználatra

- 1.) Kidolgoznak egy 50 éves közös vízbázisvédelmi tervet a térség önkormányzataival, a víz stratégiai jelentőségéből kiindulva. A tervet egyeztetik a szennyezett területek kármérséklési és a térség területfelhasználási terveivel.
- 2.) Az önkormányzati kezelésű épületekben víztakarékos berendezéseket használnak, és gondoskodnak a berendezések folyamatos karbantartásáról. Alkalmazzák a szürkevíz (mosó- és csapadékvíz) másodlagos hasznosításának lehetőségeit.

- 3.) Szökőkutakkal, csobogókkal, ivócsarnokok megnyitásával segítik a nyári hőség elviselését, javítják a közterületek minőségét.
- 4.) Az egyszerre lehulló nagymennyiségű csapadék okozta károk elkerülésére és a mikroklima javításához folyamatosan növelik a vízáteresztő burkolatok mennyiségét, és víztározó tőrendszereket építenek ki.
- 5.) A zöldtetők, flóratetők kialakítását csatornahasználati díj differenciálásán keresztül is támogatják: jelentős kedvezményeket adnak a csatornahasználati díjból azok számára, akik épületükön zöldtetőt létesítenek.
- 6.) Ahol a vízminőség lehetővé teszi, az első vízadó rétegből nyerhető talajvizet s az összegyűjtött csapadékvizet használják a parkok és utcák locsolására, a portalanításra.
- 7.) Megvizsgálják a Dunához közeli közparkjaink, zöldfelületeink élővízből történő öntözésének, a Dunától távolabbi területeken pedig a fúrt kutakból történő öntözésnek a lehetőségeit, és amennyiben ésszerűen kivitelezhető, alkalmazzák ezeket a megoldásokat.
- 8.) Elkészülnek a patakrehabilitációs programok (különösen az Aranyhegyi-patak, a Szilas-patak, a Rákos-patak, az Ördög-árok, az Illatos-árok, a Gyáli-patak, a Hosszúréti-patak rehabilitációjára). Rendeletek biztosítják a rehabilitációra alkalmas patakok környékének védelmét a beépítések ellen.

7.5. CSATORNÁZÁS, SZENNYVÍZKEZELÉS



A csatornahálózat kiépítése és a szennyvízkezelés hatalmas köz- és magánpénzeket emésztett fel az elmúlt évtizedekben, és így Budapesten (lakosságszáma vetítve) elérte a 98%-os arányt. Ugyanakkor a települések terjeszkedése miatt a nagy kiterjedésű csatornahálózatok indokolatlanul növelik a fajlagos beruházási és üzemeltetési költségeket, amelyek a fejlesztésekben nem érdekeltek, a sűrűn lakott területeken élőket is terheli.

A szennyvizek esetében, hasonlóan a környezetvédelem más területeihez, ma még nem a megelőzés, hanem a csővégi megoldások dominálnak.

Nagy gondot jelent a pangó víz. A 3 millió lakosra álmódott csatornahálózat 2000 mm átmérőjű gerincvezetékeiben nincs elég víz, mert nincs annyi lakos, és csökkent a vízfogyasztás. Viszont rengeteg az ételmaradék, a vegyi anyag, a gyógyszermaradvány. (Ennek átmosására évente sokmillió forintot költ a FCSM.)

Az új csepeli szennyvíztisztító 3. fokozatúra fejlesztése sokat segít és jelentősen javítja majd a Budapest alatti települések lakosságának életminőségét. Azonban továbbra is súlyos gondot jelent, hogy a Budapest feletti települések szennyvize és a vízbe sodródott mezőgazdasági vegyszerek a fővárosi Duna-szakaszt is terhelik.

Ajánlások a szennyvíztisztítással kapcsolatban



- 1.) Esetileg megvizsgálják a területhatékony csatornarendszer és a decentralizált szennyvíz-kezelés 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.) Nyílt szakmai vitákon, az elkészült és még hiányzó megvalósíthatósági tanulmányok összehasonlításával kidolgozzák a folyékony kommunális hulladékok és a szennyvíziszap komplex hasznosításának gazdasági és környezeti szempontból legkedvezőbb módját.
- 3.) Ahol lehet, előnyt adnak a természetközeli szennyvíztisztítási módszereknek.
- 4.) Csökkentik a burkolt felületeket, hogy a csapadék minél nagyobb mennyiségben beszívárog hasson a talajba. Burkolatcserre esetén a vízáteresztő burkolatokat részesítik előnyben, ennek elősegítésére fővárosi rendeletet fogadnak el.
- 5.) Differenciált csatornadíjat vezetnek be, hogy a döntéseket ezzel is a költségtakarékosabb területfelhasználás irányába tereljék. Jelentősen csökken a keresztf finanszírozás a túl költségesen és a gazdaságosan üzemeltethető területek között.
- 6.) Javítják a szennyvíz minőségét a lakosság erőteljes tudatformálásával, kevesebb szennyezést eredményező háztartásvezetés kialakításával. Támogatást kapnak a szürkevíz-visz-szaforató és szennyvíz-újrahasznosító rendszerek. A decentralizált szennyvíztisztítással lehetőségessé válik a nyári öntözővíz jelentős megtakarítása, a városi klíma javítása.
- 7.) Támogatják az esővízgyűjtés és -hasznosítás egyedi és közösségi módszereit.
- 8.) A Fővárosi Önkormányzat ajánlásokat készít a háztartásban, középületekben, közterületeken használt vegyszerekhez (pl. tisztítószer).
- 9.) Sürgetik, hogy a kormányzat hozzon hatékony intézkedéseket a Budapest feletti települések vízszennyezésének csökkentésére, valamint a mezőgazdasági vegyszerek okozta szennyezés felszámolására.

7.6. TALAJVÉDELEM

A talaj hazánk egyik legfontosabb – csak feltételesen megújuló – természeti erőforrása, az egyik legfőbb környezeti elem: a növények és mikroorganizmusok élettere, a növényi biomassza alapvető közege, a bioszféra primér tápanyagforrása, az ökológiai hőháztartás tere, a vízháztartás természetes raktára, 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.

Budapecsten a talaj sok helyen igen erős mértékben szennyeződött el. A kárelhárítást az egészségügyi veszélyek és a felszín alatti vizek megóvása érdekében el kell végezni. A megtisztítás mértéke a felhasználási céltól és a veszélyeztetéstől függjön.

Ajánlások a talajvédelemre

- 1.) Megszüntetik az utak téli sózását, helyette a más országokban már elterjedt környezet-kímélő síkosságmentesítő módszereket alkalmaznak.
- 2.) Felgyorsítják a szennyezett talajú területek rekultiválását.
- 3.) A talaj védelme érdekében is megvalósítják a korábbi pontokban javasolt intézkedéseket.
- 4.) Támogatják a kertes lakóépületekben a helyi komposztálást. Csak a szennyezett növényi hulladék elszállítását szorgalmazzák.

7.7. IPARI SZENNYEZÉSEK

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

A vállalkozások a szennyezéseikről önbevallást készítenek. A szakhatóságok a legtöbbször 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 arra panaszkodnak, hogy rengeteg szakhatósággal kell kapcsolatot tartaniuk, a tevékenység gyakorlása költséges és bonyolult engedélyezésekkel, bürokratikus kötelezettségekkel jár. Nagy gondot jelent az is, hogy a telepengedélyt szabályozó kormányrendeletből kikerült a szomszédokkal való kapcsolat figyelembe vétele, ezzel az ilyen



vállalkozások közösségi kapcsolatai sok helyen eleve hátránnyal indulnak, esetenként sok éves ellenségeskedés, pereskedés indul, ami megfelelő szabályozással megelőzhető lenne. A fővárosban befejeződtek a lakótelepeken az azbesztmentesítések, azonban számos helyen még ma is fellelhetők azbeszttartalmú épületszerkezetek, berendezések. Folytatni kell a megakadt szemléletformálást az azbeszt veszélyeivel kapcsolatban. Szorgalmazni kell egy Azbesztmentesítési alap létrehozását annak érdekében, hogy a tulajdonosnak ne legyen érdeke az a környezetre, emberi egészségre különösen veszélyes azbesztmaradványok szabálytalan lerakása.

Ajánlások az ipari szennyezések csökkentésére és a talajvédelemre

- 1.) Az önkormányzati és szakhatósági döntések gondoskodnak az alternatív megoldások kidolgozásáról és összevetéséről. A támogatási rendszerek kialakításánál előnyben részesítik a csővégi megoldásokkal szemben a megelőző intézkedéseket.
- 2.) Elősegítik a párbeszédet a lakosság és vállalkozások között.
- 3.) Felvilágosító kampányokat szerveznek az azbeszt veszélyeivel kapcsolatban, azbeszt-szennyeződések feltárására. Támogatással ösztönöznék az azbeszthulladék szakszerű ártalmatlanítására. Szorgalmazzák egy Azbesztmentesítési Alap létrehozását annak érdekében, hogy a tulajdonosnak ne legyen érdeke a környezetre, emberi egészségre különösen veszélyes azbesztmaradványok szabálytalan lerakása.



8. KÖZBIZTONSÁG, A TÁRSADALMI EGYÜTTÉLÉS JAVÍTÁSA

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, ezért is tárgyaljuk ebben az alfejezetben.

Biztonságérzetünket befolyásolják a szomszédok, a környéken működő vendéglátó- és 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, az agresszíven közlekedők, hangoskodók, a pályaudvarokon, aluljárókban, parkokban uralkodó rendetlenség.

Ugyancsak rontja biztonságérzetünket a rendőrök rendszeres jelenlétének, következetes munkájuknak a hiánya a törvények betartatása érdekében, valamint hogy alig vannak helyi irodáik, amelyeken keresztül lakossági kapcsolataik javulhatnak, 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 elmenekülnek, a népesség folyamatosan öregszik. Félelemből



mindenüvé rácsokat szerelnek, rengeteg az önvédelemből tartott kutya a lakásokban. Az elhanyagolt helyen maradók többsége nem ügyel többé a lakásán kívüli környezetére.

Bizonytalanságérzetet és nem utolsósorban a meglevő ingatlanok értékvesztését okozza, ha a környéken – általában szinte puccsszerűen – olyan fejlesztésbe fognak, amely az ott élők érdekeit sérti. A közigazgatás felelőssége, hogy a közérdek érvényesítését szavatolja.

A rendezetlenség képét tükrözik a várost sok helyütt ellepő falfirkák (graffitik), ami szintén rontja a lakosság közbiztonság-érzetét, a gyermekek megfelelő szocializációját. A graffitik visszaszorítására tett kísérletek hoztak bizonyos eredményeket, de eddig nem bizonyultak elegendőnek. Budapesten a nagyszámú háziállat és a gazdák nagyobb részénél tapasztalható állattartási kultúra hiánya súlyos köztisztasági és egyéb problémákat okoz. A társadalmi béke érdekében az állattartás költségeit és az okozott károkat a gazdákra kell terhelni, és ezt megfelelő módon ellenőrizni szükséges. Ugyanakkor kutyafuttatókat kell kialakítani a kulturált kutyatartás elősegítésére.

Ajánlások a közbiztonság javítására

- 1.) A közbiztonság javítása érdekében megerősítik az ezért felelős szervezetet, és fokozott támogatást nyújtanak a helyi önvédelmi szerveződéseknek (polgárőröknek) és egyéb civil szervezeteknek.
- 2.) Elősegítik a közterületek és az épületek barátságosabbá tételét, a demokrácia, a társadalmi részvétel növelését, a helyi közösségek kialakítását és erősítését. (Az ezekre vonatkozó konkrét ajánlásokat más fejezetekben ismertettük.)
- 3.) A közbiztonságot építészeti eszközökkel, a helyi közösségek megerősítésével is javítják. (Az ehhez szükséges lépéseket az épített környezettel kapcsolatos egyéb alfejezetekben soroljuk fel.)
- 4.) Fokozott figyelmet fordítanak a tömegközlekedési járműveken utazók biztonságának javítására.
- 5.) Támogatják az idős, magányos emberek ellátását riasztó készülékkel.
- 6.) A társadalmi béke érdekében az állattartás költségeit és az általa okozott károkat a gazdákra terhelik, és ezt megfelelő módon ellenőrizik szükséges. Ugyanakkor újabb kutyafuttatókat alakítanak ki a kulturált kutyatartás elősegítésére.
- 7.) Hatékonyan fellépnek a rongálások, graffitik, stb. ellen.

9. VÁROSKUTATÁS ÉS INNOVÁCIÓ (K+F+I) BUDAPEST ÉLHETŐSÉGÉÉRT

Számos olyan műszaki, természettudományos és társadalmi kérdés merült fel a Budapesti Agglomeráció fenntartható fejlesztésével kapcsolatban, amelyek megoldásához szükség lenne felmérésekre, módszerek kidolgozására és mintaprojektekre. Sajnos, túl kevés városkutatás folyik hazánkban, noha az így szerzett tapasztalatok értékesíthetők lennének külföldön is.

Ajánlásaink városkutatási projektekre

- 1.) Városlíma-vizsgálatok 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.) Egységesítik és kiszélesítik a térinformatikai rendszereket az országos összehasonlítás biztosítására.
- 4.) Elvégzik a belső városrészek épületeinek teljes körű energetikai és műszaki auditálását, és ennek alapján készítenek városrehabilitációs kerületi programokat.



- 5.) Mintaprojekteket készítenek a lakótelepi komplex felújításokra és a megújuló energiák városi épületekre alkalmazására („Energetikailag önfenntartó városrész, illetve lakótömb” projektek).
- 6.) Átfogó forgalomfelmérést végeznek a főváros és környéke területén, ennek eredményei beépülnek a közlekedéstervezési munkákba.
- 7.) Felmérést végeznek Budapest részecskeszennyezésének pontos megállapítására (forrás, összetétel, méreteloszlás), a részecskeszennyezéssel kapcsolatos intézkedések háttéranyagául.
- 8.) Fokozzák a közlekedési kutatásokat, különösen a jó példák átvételének lehetőségeire vonatkozóan.
- 9.) Kimutatják az egyes fejlesztések externáliáit (a használó/szennyező által meg nem fizetett költségeket), és módszertani útmutató készül az externáliák internalizálására (az árakba történő beépítésére).
- 10.) A társadalmi tőke védelme érdekében módszertani útmutató készül a leltározás módjáról, az értékelésről.
- 11.) Vizsgálják a szegregáció csökkentésének leghatékonyabb eszközeit (városrehabilitáció, iskolarendszer, egészségügyi és egyéb alapellátások, megfizethetőség, a szociális támogatások hatékonysága, esélyegyenlőség az idősek, korlátozottak, betelepülők stb. körében).



- 12.) Kutatják a részvételre képesítés eszközeit: esettanulmányokat készítenek, példákat gyűjtenek a helyi lakosság együttműködéséhez, a közösségi tulajdonformák kialakításához, az etikus befektetésekhez.
- 13.) Oktatócsomagok készülnek a képviselők, az önkormányzati döntéshozók és a közigazgatásban dolgozók folyamatos továbbképzéséhez, valamint a lakosság tájékoztatására.
- 14.) Elősegítik az Okos Város az Intelligens Város infokommunikációs és szabályozástechnikai lehetőségeinek a hazai településekre adaptálását, a kapcsolatos kutatásokat, innovációkat.³⁴
- 15.) Támogatják a társadalom aktivitását elősegítő mintaprojekteket. Kidolgozzák a Lassú város (Slow City), Átalakuló város (Transition City), Községi központok (Bürgerhaus), valamint hasonló hazai és külföldi önkéntes kezdeményezések elterjedésének pénzügyi, szabályozási és szervezési feltételeit.
- 16.) Kidolgozzák a kisbefektetők biztonsága és a közszolgáltatások színvonalának emelése érdekében a lakossági, a helyi közösségi tulajdonú szolgáltatásokba befektetés garanciális feltételeit.
- 17.) A megszűnt Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzat (BVKSZ) helyébe olyan szabályozástervezetet dolgoznak ki 2015 végére, amely alkalmas a főváros és környéke szerves fejlődését, a helyi arculat és az egységes fenntartható fejlődés összhangját biztosítani.

³⁴ A témával kapcsolatos bővebb tájékoztatás egyebek között ezeken a honlapokon található:
<http://www.smart-cities.eu/>
<http://eu-smartcities.eu/>



MIKÉNT ÉRNETJÜK EL, HOGY TÉNYLEG MEGVALÓSULJANAK AZ AJÁNLÁSAINK?

Az „Ajánlások Budapestért – Mit várunk az önkormányzatoktól 2014 és 2019 között” című kiadványunkat megkapják budapesti főpolgármester-jelöltek, kerületi polgármesterjelöltek és kerületi képviselőjelöltek. A következő oldalon található címzett egyoldalú kötelezettségvállalási nyilatkozatot aláírva vállalhatják, hogy megválasztásuk esetén minden tőlük telhetőt megtesznek annak érdekében, hogy az **Ajánlások Budapestért** című anyagban leírt ajánlások megvalósuljanak. (Természetesen ezektől eltérő kötelezettségeket is vállalhatnak, és a nyilatkozatban ezt jelezhetik.) Amennyiben aláírnak egy ilyen vagy ehhez hasonló kötelezettségvállalást, akkor azt számon is lehet kérni rajtuk. Ha nem írják alá, az is jelzésértékű a választópolgárok számára.

Bár az Ajánlások csak Budapestre készültek, nagy részük alkalmazható más településeken is. Bízunk benne, hogy egyre több civil szervezet fogja a helyi viszonyok ismeretében kidolgozni az adott településre vagy településrésze vonatkozó ajánlásait, és azt megküldi az érintett polgármester-jelölteknek és önkormányzati képviselőjelölteknek, felajánlva nekik a kötelezettségvállalás lehetőségét.

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

2006-ban Tarlós István, a Fidesz főpolgármester-jelöltje és Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke szerződést írt alá, amelyben a Tarlós István vállalja, hogy megválasztása esetén minden tőle telhetőt megtesz a Levegő Munkacsoport ajánlásainak megvalósításáért. Ugyanabban az évben Gy. Németh Erzsébet, az MSZP főpolgármester-jelöltje is aláírt egy ilyen szerződést.



CÍMZETT EGYOLDALÚ KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÓ NYILATKOZAT

Alulírott (lakcím:, sz.ig. szám:) főpolgármester-jelölt/kerületi polgármester-jelölt/kerületi önkormányzati képviselőjelölt (a továbbiakban: a jelölt) – annak érdekében, hogy elősegítsem Budapest fenntartható fejlődés követelményeinek való megfelelését – az alábbi egyoldalú, visszavonhatatlan, címzett jognyilatkozatot teszem a Levegő Munkacsoport (székhely: 1081 Budapest, Üllői út 18., nyilvántartási szám: 6775) felé.

- 1.) Nyilatkozom, hogy amennyiben a 2014-2019-as ciklusra a helyhatósági választásokon főpolgármesternek/kerületi polgármesternek/kerületi önkormányzati képviselőnek megválasztanak, kötelezettséget válllok arra, hogy mandátumom ideje alatt minden tőlem telhetőt megteszek annak érdekében, hogy a jelen szerződés elválaszthatatlan részét képező, „Ajánlások Budapestért – Mit várunk az önkormányzatoktól 2014 és 2019 között” című anyagban leírt ajánlások (a továbbiakban: az Ajánlások) megvalósuljanak.
- 2.) Nyilatkozom, hogy az 1.) pontot úgy értelmezem, hogy nem teszek meg minden tőlem telhetőt, amennyiben a ciklus ideje alatt
 - a. az Ajánlásokkal ellentétesen vagy azokat nem támogatón szavazok a Fővárosi Közgyűlésben/kerületi képviselőtestületben, illetve az illetékes önkormányzati bizottságban;
 - b. az Ajánlásokkal ellentétesen nyilatkozom a nyilvánosságnak (sajtó, közösségi média stb.);
 - c. az Ajánlásokkal ellentétes célú vagy eredményű rendeletervezetet vagy határozattervezetet nyújtok be a Fővárosi Közgyűlésnek/kerületi képviselőtestületnek;
 - d. az Ajánlásokkal ellentétes célú vagy eredményű szavazásra vagy rendeletervezet, határozattervezet, módosítási javaslat benyújtására igyekszem rávenni önkormányzati képviselőt, a főpolgármestert vagy a kerületi polgármestert.
- 3.) Nyilatkozom, hogy amennyiben az 1.) pontban vállalt kötelezettségemet megszegem, haladéktalanul, de legkésőbb a mulasztástól számított 8 napon belül lemondok főpolgármesteri/kerületi polgármesteri/kerületi önkormányzati képviselői mandátumomról.
- 4.) Nyilatkozom, hogy mennyiben a 2.) pontban foglalt kötelezettséget a 2.) pontban meghatározott határidőtől számított 30 napon belül nem teljesítem, köteles vagyok a mindenkor minimálbér összegén felüli teljes havi jövedelmemet a teljes hátralévő mandátumi időszakom alatt havonta jótékony célra állami vagy önkormányzati intézménynek oktatási vagy egészségügyi feladat ellátására befizetni, és ezt a nyilvánosság felé hitelt érdemlően igazolni.
- 5.) Nyilatkozom, hogy tudomásul vettem, hogy, 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 ezen nyilatkozat semmilyen módon nem változtatja meg.

- 6.) Nyilatkozom, hogy tudomásul vettem, hogy a jelen nyilatkozatban foglaltak megszegése esetén, a jogkövetkezmények önkéntes teljesítése hiányában a Levegő Munkacsoport ellenem, mint magánszemély ellen a nyilatkozatban foglaltak teljesítésének kikényszerítése iránt a hatáskörrel rendelkező és illetékes bíróság előtt pert indíthat, és a teljesítés végrehajtása érdekében lépéseket tehet.
- 7.) Nyilatkozom, hogy a Levegő Munkacsoport jogosult a jelen nyilatkozatot és annak célját teljes körűen nyilvánosságra hozni, azzal kapcsolatban a sajtóban nyilatkozatot tenni.
- 8.) A Levegő Munkacsoport minden, a jelen jognyilatkozatban előírányzott tevékenységük megkezdése előtt kötelezően egyeztetést folytatnak velem.

Budapest, 2014. ...

jelölt

