

**A Sétáló Budapest szakmai stábjának válasza
a Greenpeace Magyarország Egyesület
„Klímavédelmet és tiszta levegőt Budapestnek”
című felhívására**

Elnézést kérve az utolsó pillanatban küldött válaszáért, a levelükben szereplő egyes intézkedési javaslatokra a következő válaszokat adjuk.

A klímaadaptáció és az épületenergetika témájában

A 2019. év végéig felállítja a Klímaügyi Titkárságot, amelyhez biztosítja a budapesti klímastratégia megvalósításához szükséges erőforrásokat, és delegálja a szükséges döntési és irányítási jogköröket.

Rövid válasz: igen. Bővebben:

Bonyolult kérdés a klímapolitika, mely terveink szerint minden budapesti szakpolitikát átszó majd. Az biztos, hogy szervezetileg az itt javasolt „Klímaügyi Titkárságnak” megfelelő vagy erősebb formában megjelenítjük a főváros klímaadaptációs politikáját. A fővárosnak a klímára magára gyakorolt hatása más típusú szervezeti kérdés: tulajdonképpen minden, nem emberi erőforrással foglalkozó szakpolitikának szigorú vezéreleme az üvegházgázok nettó kibocsátásának csökkentése, itt nincs szükség központi stratégiai szervezetre.

A források biztosítása a Közgyűlés feladata, s amikor a költségvetési, illetve ágazati terveinket előterjesztjük, akkor erre fogunk forrást javasolni.

A döntési és irányítási jogkörök természetesen az erre kijelölt szervezeti egységnél lesznek. A programunk szellemében a klímaadaptációért felelős szervezeti egység lesz egyben felelős a főváros zöldterületi és faállomány-védelmi, valamint felszíni vizeket érintő politikájáért is, hiszen a klímaadaptációnak – mind a hősziget-hatás csökkentése, mint a lökéshullám-szerű csapadéklefolyás enyhítése terén – a zöld infrastruktúra fejlesztése lesz az első számú és fenntartható eszköze.

(A vártnál esetleg homályosabb válaszukat az okozza, hogy terveink szerint ez a szervezeti egység nem szimplán csak a klímaadaptációért lesz felelős – tekintve a fentebbi összefüggéseket –, és a határos hatáskörökkel összevonva valószínűleg legalább főosztályi, de akár főpolgármester-helyettesi irodai rangot kap a hivatalon belül.)

2020 közepéig cselekvési tervet készít a fák, fasorok, fahelyek védelmére és újak telepítésére, a zöldterületi ellátottság javítására, a zöldfelületek és vízfelületek arányának növelésére, valamint a fővárosi vízbázisok védelmére, megfelelő költségvetés hozzárendelésével.

Rövid válasz: igen. Bővebben:

A zöld infrastruktúráról szóló fejezetünk (6. fejezet) tematikája lényegében ez. A sors fintora, hogy ezt a fejezetet nagyrészt a Fővárosi Önkormányzat által készített, de végre nem hajtott stratégiai

dokumentumok alapján készítettük; aminek köszönhetően biztosak lehetünk benne, hogy már most rendelkezésre áll a végrehajtáshoz szükséges szakmai tudás.

Mivel egy ciklus (5 év) alatt is számonkérhető eredményeket ígértünk, ahhoz hogy ennek az ütemtervét tartsuk, a 2020 közepéig kidolgozott cselekvési terv elengedhetetlen. Meg kell még jegyezni ezen a téren, hogy ez a kérdéskör alaposan átfed a kerületi hatáskörökkel, és ezért erről is egy összefüggő városi stratégia (gyors) kidolgozását kezdeményezzük.

2020 közepéig költségvetés hozzárendelésével cselekvési tervet készít a hóhullámok hatásainak mérséklésére, a műszaki infrastruktúra szélsőségekhez való adaptációjára, illetve hőségriadó protokollt készít.

Rövid válasz: igen. Bővebben:

Ahogy fentebb is említettük, a hóhullámok hatásainak mérséklése a leginkább a városi zöld infrastruktúrától várható, és annak fejlesztése mellett maximálisan elkötelezettek vagyunk. Emellett az épített infrastruktúra (leginkább az épületek és a burkolt közterek) felkészítése is értelem szerűen programunk részévé válik, amikor egy-egy épület, köztér átalakításáról, rekonstrukciójáról van szó. (Kiemelt részt képvisel a műemléki épületállomány, amihez – tulajdonostól függetlenül – egy olyan monitoringrendszert tervezünk, amit szintén meglévő, de nem végrehajtott stratégiai anyagokból vettünk, és mivel közvetlenebb figyelmet, nyilvántartást, illetve rendszerezettebb karbantartást valósít meg, gyorsabb ütemben alkalmas lesz az épületekkel kapcsolatos klímaadaptációs lépések végrehajtására.)

Hőségriadó esetén már ma is vannak bizonyos lépések, amelyeket a Főváros intézményei (leginkább a Vízművek és az FKF) a kormány riadójának meghirdetése után megtesznek, azonban valóban, ezeket önkormányzati szinten össze kell fogni, illetve erősebbé, hatékonyabbá kell tenni.

2020 év végéig cselekvési tervet készít a Fővárosi Önkormányzat, valamint a fővárosi közszolgáltatásokat végző gazdasági társaságok épületeinek és működésének energetikai korszerűsítésére, energiahatékonyságuk növelésére, illetve megújulókkal való ellátásukra, költségvetés hozzárendelésével.

Rövid válasz: igen. Bővebben:

Az épületenergetika terén az igazi, városi szintű áttörést nem a középületek, hanem a lakóépületek korszerűsítése jelenti. Ennek megfelelően mi erre a körre koncentrálnak, azonban ha teljesülnek a céljaink, és sikerül a lakóépületek energetikai korszerűsítésére olyan finanszírozási modellt kialakítani, amely szinte bárki számára lényeges kockázat nélkül igénybe vehető, akkor ezt értelem szerűen igénybe vesszük a magunk épületei számára is.

A kérdés az önrészek előteremthetőségének üteme (eleve igyekszünk a finanszírozási modell keretében az önrészigényt minél lejjebb szorítani, de nyitott kérdések természetesen vannak), illetve az iparág összkapacitása. De cselekvési tervünk 2020-ra legalább a 2024-ig terjedő időszak tekintetében mindenképpen lesz.

A közlekedési eredetű szennyezéscsökkentés témájában

Budapestet megszabadítja a szennyező személygépjárművektől. Kérjük, küldje el nekünk a szennyező dízel és régi benzines személygépjárművek fokozatos kitiltására vonatkozó ütemtervét (mely EURO-besorolású meghajtású járműveket, mikortól tiltaná ki).

Rövid válasz: nagyon is, mi az, hogy! Bővebben:

A központi, illetve a külvárosi sétalózónákban értelemszerűen főszabály szerint tiltott lesz az autóforgalom. Meggyőződésünk, hogy mind a légszennyezés, mind a városi helykihasználás szempontjából ez egy kötelező lépés, melynek megtétele sokkal egyszerűbb, mint az a közgondolkodásban szerepel. Nem azért tartjuk egyszerűnek, mert nem néztük át a részleteket, hanem azért, mert a végcél és nagyrészt a lehetséges eszközök köre is egyértelműen, mélyebb latolgatás nélkül adott.

A budapesti úthasználati díj szabályainak megalkotásakor merült fel a dízel vagy egyéb járművek más járművekkel szembeni kitiltásának lehetősége, azonban az útdíjak rendszere által a társadalomra és gazdaságra rótt teher jobb szétterítése végett végül úgy döntöttünk, hogy számottevően magasabb (kétszeres), de mégis véges, tehát nem kitiltással egyenértékű többletterhet rovnunk a szennyezőbb kategóriákra.

Az útdíjas rendszernek nem feltétlenül kell a forgalmi engedélyben is szereplő kategóriákhoz igazodnia, ezért ebben a rendszerben a továbbiakban is lehetőség van a finomabb különbségtételekre (akár zajszint, tengelyterhelés vagy egyéb tulajdonságok szerint is) a környezetterhelés függvényében.

Fellép a szennyező buszok (BKK, valamint turistabuszok) és BKK-hajók szennyezése ellen. Kérjük, küldje el nekünk ezen gépjárművek fokozatos kitiltására (mely EURO-besorolású meghajtású járműveket, mikortól tiltana ki), valamint a BKK szolgáltatásának keretében futó autóbuszok és hajók modernizálására vonatkozó ütemtervét.

Rövid válasz: igen. Bővebben:

A fentieknek megfelelően részletes kitiltási tervünk nincsen, de az útdíj mértéke – már ahová turistabuszok a belvárosban még behajthatnak – olyan lesz, hogy budapesti használatra ilyen járműveket számottevő mértékben már úgysem fognak beszerezni. Mivel itt egyenként is jelentős szennyezésforrásként működő járművekről van szó, a kitiltás később szóba jöhet, amennyiben a magas díjak miatti generációváltás nem elég gyors.

Ami a hajókat illeti, a program kidolgozásakor csak a dunai zsúfoltság csökkentésére koncentráltunk, de azóta a „Számonkérhető budapesti döntéshozókat!” kezdeményezés javaslatcsomagjára való reakcióban megígértük, illetve felvettük a programunkba azt a tételt, miszerint a hatásköreinknek megfelelően korlátozzuk vagy díjfizetésre kötelezzük a szennyezőbb dunai hajókat.

A BKK által megrendelt buszvonalakon a Sétáló Budapest program végrehajtásának első éveiben radikális kapacitásnövekedés várható – de látni kell, hogy ez az autóforgalom csökkentése miatt van így! Ennek megfelelően az első években nem lesz prioritás a legszakadtabb buszok lecserélése, de a belvárosban az önjáró trolikat okosan használó átszervezések, illetve sokkal inkább a kötöttpályás fejlesztések miatt jelentősen csökkenni fog a buszforgalom.

A Rákóczi úti tengely teljes kiépítését Újpalotáig csak a második cikusra kitekintve ígértük biztosnak – azzal a kitételrel, hogy sietünk, amennyire tudunk –, azonban erre az időpontra már biztosra vehető az is, hogy a sétálózóna területén (a Nagykörúton belül) nem fog járni belső égésű busz.

A külvárosi vonalakon, ahol a belvárosi autómentesítés kötelező kellékeként minőségi minimumot határoztunk meg (több közvetlen kapcsolat, húszpercesnél sehol, semmikor nem ritkább követés) mind a költségek, mind a helyi légszennyezés, mind az üvegházgáz-egyenleg, mind az infrastruktúra amortizációja szempontjából döntő kérdés, hogy a jóval bőkezűbb kínálatot sikerül-e kisebb járművekkel biztosítani. Ennek megfelelően a rövid távú korszerűsítésben szerepet kell, hogy kapjanak midibuszok, illetve még a mai midibusznál is kisebb járművek. Ezek közlekedtetése az elektromos átállástól függetlenül is nagyban csökkenteni fogja a külvárosi és elővárosi buszhálózat környezetterhelését. A gyors flottaátalakítás végett ebben a folyamatban (új vagy eddig is jelen levő) alvállalkozó részvételét is tervezzük.

Légszennyezés alapján korlátozza, idővel kivezeti az egyéb szennyező járművek (tehergépjármű, munkagép, robogó, stb.) használatát Budapestről. Kérjük, hozza nyilvánosságra erre vonatkozó konkrét terveit.

Röviden: ilyen konkrét tervünk nincs. Bővebben:

Nemcsak ehhez a ponthoz tartozik, de itt kell megemlítenünk: a belső égésű járműtechnológia teljes kivezetését központi (országos) és európai uniós hatáskörként azonosítjuk, és ezért ezen a téren globális megoldást nem ígérünk.

A sétálózóna révén a szennyező és nem szennyező járművek forgalmát egyaránt jelentős területeken tiltjuk meg, mert a városi közlekedés így kívánja meg. Az útdíjjal az egyes szennyezési kategóriákat eltérő (szennyezésarányos) módon terheljük, azonban a fentebb említett okok miatt a teljes kitiltást budapesti szinten jelenleg nem ambicionáljuk. Számítunk azonban arra, hogy 2030 körülre a belső égésű járművek forgalomba állítása véget ér, és ezek utána fokozatosan kihálnak (Budapest környékéről pont a magas útdíj miatt gyorsabban).

Ha már szóba került, megemlítjük, hogy a belső égésű motorral szerelt robogókat nem tekintjük semmilyen szinten környezet- vagy városbarát járműnek, és ezért ahová autóval nem lehet majd behajtani, oda ezekkel sem.

A köztes szabályozás alá eső járművek terén van lehetőség tiltással különbséget tenni a szennyezőbb és kevésbé szennyező járművek között, például a sétálózóna utcáiba eseti behajtást kapó taxik vagy a helyi lakók, garázstulajdonosok bizonyos utcákba a garázsig beengedett autói egy jövőbeni pillanattól nem dízelek, hibridek, elektromosak (akár időben előre haladva egyre szigorúbban) kell, hogy legyenek. Ugyanígy rajta leszünk egy (bel-) városi közforgalmú logisztikai rendszer létrehozásán, és annak belvárosi forgalmába jellemzően kicsi, elektromos tehergépjárműveket képzelünk el.

Látni kell, azonban, hogy a Sétáló Budapest koncepció megvalósítása során egy-egy belső égésű kategória kitiltása a belvárosi levegőminőség szempontjából már nem sorsdöntő kérdés. Ugyanígy, a munkagépek meghajtásának terén a minél jobb központi stratégiák érvényesülésében bízunk, de mi magunk nem látjuk értelmét annak, hogy városi szintű tiltással éljünk.

Fellép a dunai hajók szennyezése ellen. Kérjük, hozza nyilvánosságra ezzel kapcsolatos konkrét terveit.

Röviden: fellépünk, de konkrét, részletes tervünk nincs. Bővebben:

A fentebb erről már esett szó. Az ott említetteken túl (korlátozás, díjfizetés) külön említést kell tennünk a BKV hajóflottájáról. Azt találtuk, hogy ennek cseréje vállalhatatlanul drága lenne, a szolgáltatás leállítása viszont rendkívül kedvezőtlen képet festene a tömegközlekedésről mint holnap és holnapután is élő, rendszerszinten megbízható mobilitási ajánlatról. A hálózat fejlesztésén (igazi intermodalitás a külvárosi kikötőkben, kisebb hálózatbővítések) túl tehát rövid távon nem tudunk csodát ígérni.

Szintén ezt a témát érintő, de általánosabb programont a mainál sokkal sűrűbb levegőminőség-mérő hálózat, és ezt nyilván azért telepítjük, hogy a mért adatokat visszacsatoljuk a városirányításba. Tehát például, ha ez a rendszer a dunai hajókat a sétálózónán belül jelentős szennyezésforrásként azonosítja, lépni fogunk.