VÁLASZOK

a

**BUDAPEST KÖRNYEZETVÉDELMI PROGRAMJA 2021-2026**tárgyban a Fővárosi Önkormányzat véleményezési szakaszban érkezett észrevételeire/véleményeire

|  | ***Véleményező:*** |  | ***Érintett fejezetrész*** | ***Észrevétel:*** | ***Válaszok:*** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1.** | *A. Sándor* | 1.1 | - | Köszönöm, hogy mindenki számára elérhetővé tették Budapest 2026-ig tartó Környezetvédelmi Programját. Élve a lehetőséggel végigolvastam, és ezúton szeretnék reflektálni rá.  A Környezetvédelmi Program valóban az élhetőbb városért tesz, amit hálásan köszönök. | **Módosítást nem igényel.**  Tájékoztatást nyújt. |
| 1.2 | D-3-1 | A **2020-as járványhelyzet** bebizonyította, hogy a **távmunka bizonyos munkakörökben igenis működőképes megoldás,** ennek **pozitív hatásai a munkaadók és a munkavállalók** számára is nyilvánvalóak. Remélhetőleg ennek elterjedése fog bekövetkezni, **heti egy home office már önmagában 20%-kal csökkenti a munkába járó közlekedők számát. Ennek támogatását is javaslom valahogy beilleszteni a programba.** | **Módosítást nem igényel.**  A *„D-3-1 Közösségi közlekedés fejlesztése”* című feladat már tartalmazza a következőt:  *„A koronavírussal kapcsolatos rendkívüli helyzet tapasztalatai alapján megállapítható, hogy a hivatásforgalom csökkentésében a home office típusú munkavégzés elterjesztése, támogatása is segítséget jelenthet”* |
| 1.3 |  | Összességében nagyon szimpatikus, hogy a **környezetünk tisztulásának lehetőségét** többek között a **tömegközlekedési alternatívák bővítésével** igyekeznek elérni. Ehhez valóban szükség van annak fejlesztésére, amire látunk nagyon üdvözlendő példákat: pl. Körvasút megépítése, Csepelen a HÉV vonal bővítése, a buszállomány korszerűsítése, villamosvonalak meghosszabbítása. | **Módosítást nem igényel.**  A Programban szereplő intézkedést támogatandónak tartja. |
| 1.4 | D-3-1 | Mindennek (és a Budapest Mobilitási Tervnek is) sajnos **ellentmond a Galvani hídhoz kapcsolódó úthálózat** megépítése, hiszen tudjuk, hogy új utak megépítése hosszabb távon több keresletet generál, **nem képesek valóban kezelni a mobilitási problémákat.** Budapest meglévő bruttó **környezetszennyezését** nem orvosolja, hanem **a Belváros felől elteríti azt egy szélesebb körben**, olyan lakóterületeken, amik eddig élhetőek voltak (a Kiserdő, az annak mentén fekvő Határ út, József Attila lakótelep).  Egy **2017-es NIF tanulmány szerint az új út forgalma napi 33 ezer** egységjármű lenne, a t**erveken azonban már 43-48 ezres** darabszámot látunk. Ez számomra azt mutatja, hogy a tervezők sincsenek tisztában a megépítendő út forgalmi jelentőségével.  Új hídra talán szükség van, de **semmiképpen sem fogadható el, hogy a levezető utak sűrűn lakott területeken fussanak keresztül**, a jelen Program azon célkitűzésével ellentétben, miszerint új infrastruktúra első sorban **barnamezős területeken** valósuljon meg. **A felvázolt 6 nyomvonal közül négy vagy Natura 2000 területet érint, vagy műemlék jelentőségű területet.**  A Határ útra tervezett **43-48 ezer járművet a Határ út/Üllői út kereszteződése nem képes átengedni**, ezért akár napi több órás **forgalmi torlódásokkal lehet számolni**, amire a tervek nem térnek ki. A tervezett sok milliárdos beruházás **nem fog javítani a közlekedési helyzeten, ellenben nagy mértékben árt az út mellett élő természetnek és lakosságnak.**  Azt nem tartom etikusnak, hogy az Ecseri út felé nyomvonalat támogassam, hisz az ugyanúgy jelentősen ront az ott élők helyzetén.  Tisztelettel kérem, hogy (bár állami beruházásról van szó) tegyenek meg minden Önöktől telhetőt annak érdekében, hogy **a jelenleg felvázolt 6 nyomvonal közül egyik se valósulhasson meg**.  **Javaslatom az**, hogy ha nagyon muszáj, épüljön meg az új híd, **de ennek forgalmát terelésekkel, korlátozásokkal** (pl. **a nem lakott Soroksári út, a Külső Mester utca, a Gyáli út irányába**) **igazságos és reális módon** oszlassák **el** Dél-Pesten**.**   A **híd megépülése után pár évvel** már látszana,  hogy **valóban mennyien használják és milyen irányban,** ennek fényében lehetne **újragondolni a későbbiekben az út megépítésé**t.   Előre is köszönöm, hogy észrevételem meghallgatásra talál. | **Módosítást nem igényel.**  A Program nem tartalmazza konkrétan a Galvani híd és kapcsolódó nyomvonalak megépítését, annak szükségességét. |
|  |
| **2.** | *D. Árpád* | 2.1 | A-3-2 | Már az aglomerácioban is elfogadhatatlan a leszálló gépek hangja 33 éve lakom Pilisborosjenőn 2 éve elviselhetetlen a 2 percenkénti gépek ,a harmada a gépeknek össze vissza mennek ,mintha 2020 a mai korban nem lehet pontosan irányitani őket ,alacsonyabban jőnnek zajosabbak lettek ,a cargo sem tartja be éjféltől 5ig et 2db gép éjszaka a mély alvásban,miért van még mindig ott a reptér? miért nem probálnak olyan helyen leszáló pályát épiteni ami nem meggy át a teljes budapesten ? | **Módosítást nem igényel.**  Az „*A-3-2 Légiforgalom zajterhelésének csökkentése”* című feladat már tartalmazza a következőt:  „A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér mellett alternatív helyszíneket kell teremteni legalább a gépek szervízelése, a cargo forgalom, és a kedvezményes árú turistaforgalom lebonyolításához.” |
| **3.** | *A. Dániel* | 3.1 | - | Örömmel figyelem főpolgármesteri tevékenységét, amely szerintem különösen jól kezeli a környezetvédelem és a fenntartható életmód kérdéseit. Tetszenek az intézkedései a zöldítéssel és a fenntartható közlekedéssel kapcsolatban (magam is nagy kerékpáros vagyok). | **Módosítást nem igényel.**  Tájékoztatást nyújt. |
| 3.2 | A-3-2 | Ebbe a problémakörbe tartozik a Liszt Ferenc repülőtér által okozott környezetterhelés is (zaj- és légszennyezés), amely eddig (látszólag) kikerült a fő megoldandó problémák köréből (tudom, hogy azért a programjában és a most zajló, véleményezhető fővárosi környezetvédelmi programban is szerepel a probléma).   Van egy javaslatom - természetesen abszolút nem hozzáértőként, csak egy, a problémán agyaló budapesti lakosként. Tudom, hogy főpolgármesterként - ahogyan elődje - az Ön lehetőségei is szűkek, de mégis, ajánlanék egy két pontból álló szabályozáscsomagot, ami AZONNALI és NAGYMÉRTÉKŰ javulást okozna a fővárosiak életében (mind a le- mind pedig a felszállóág alatt élők életében, ami ismerve a sokszor ellentétes érdekeket, talán különösen üdvözlendő).   A javaslatom az lenne - fogalmam sincs, más is gondolt-e erre, de nem nagyon látom, hogy bárki ez irányban tenne javaslatot - hogy AZONNALI javulás lenne elérető, gyakorlatilag egy tollvonással a következő két szabály bevezetésével:   1. Az éjszakai, 10 csomós hátszélkomponens 24 órára, tehát egész napra való kiterjesztése (mint ahogy bizonyára Ön is tudja, jelenleg nappal maximum 5 csomós hátszélkomponens esetén engedélyezett a fel- és leszállás, míg ez éjszaka lehet 10 csomós ugyanolyan repülőgépek használatával)  2. Ezzel párhuzamosan kötelezővé tenni a vecsési pályavég használatát egész nap, amennyiben ezt a meteorológiai viszonyok, valamint a szembeforgalom engedi.   A jelenlegi protokoll tudomásom szerint az, hogy 5 csomós hátszélkomponensig gyakorlatilag a pilóta kérése dönti el,melyik pályavéget kívánja használni.   Ezzel a - szerintem gyakorlatilag - egy tollvonás kategóriájába tartozó intézkedéssel AZONNALI, igen látványos javulás lenne elérhető, például a mai napon (2020. október 7.) most is jelenleg 6 km/órás szél lengedez Ferihegyen, szembeforgalom nincs, de a gépek a város felől szállnak le és a város felé szállnak fel teljesen értelmetlenül. Most a covid ideje alatt, de szerintem később is, alig van forgalom, ami nagyrészt a főváros felett történik a teljesen értelmetlen szabály miatt, de lehet, hogy csak senki nem vetette fel, hogy ne így legyen. Ha az általam javasolt szabály érvényben lenne, ma nem repült volna repülőgép Budapest kerületei felett.   A lényeg az lenne tehát, hogy a 10 csomós szabályt nappalra ki kellene terjeszteni és EZZEL EGYIDEJŰLEG (amennyiben ezt a légköri viszonyok és a szembeforgalom engedi) kötelezővé tenni a főváros légterének kikerülését.   A reptér kérdése - gondolom - jórészt kormányzati kérdés, de főpolgármesterként oda lehetne állni egy ilyen szabályrendszer mögé. Ez jelentősen javítaná sok tízezer budapesti lakos életkörülményét.   Kérem, tiszteljen meg válaszával, vázolja, mik a lehetőségek, ki tudna-e állni egy ilyen javaslat mögött. (A tavalyi Közmeghallgatáson én is jelen voltam sok más sorstársammal együtt, ahol azt a választ kaptuk, hogy kiemelten kezeli ezt az ügyet.) A vírusjárvány miatt egyébként jórészt javult most a helyzet (bizonyára észrevette, hisz Ön is érintett), de az alacsony járatszám nem marad gy a jövőben és újra ugyanaz várható (szabályváltoztatások nélkül), mint ami eddig volt. | **Módosítást nem igényel.**  A repülőtéri zajproblémákat összességében nem oldaná meg, ha az agglomeráció irányába tolódna a légiforgalmi terhelés, mivel ott is összefüggően beépült lakóterületek találhatók. |
| **4.** | *S. Attila* | 4.1 | A-3-2 | Témakör: Légiforgalom zajterhelésének csökkentése  a) Szükséges a **mostani jogszabályi háttér felülvizsgálata**, ugyanis a hatályos jogszabályok nem védik megfelelően az emberek egészségét.  - Az egyes komponenseket (közlekedés, ipari és repülőgép zaj) külön értékelik ki, nem együttesen, pedig a legtöbb helyek ezek egyszerre érvényesülnek.  - Az egyedi (kiugró) zajterhelés mértékével egyáltalán nem foglalkozik a jogszabály, csak zaj egyenértéket vizsgál.  - A magyar zaj egyenérték határértékek a WHO ajánlásának a százszorosa (decibel skála).  - A zajgátló védő övezetben lefektetett gép (zaj) kategóriákhoz tartozó, művelet számokat folyamatosan átlépik, főleg a Cargo bázis megnyitása óta. Ennek betartását senki nem ellenőrzi és szankcionálja. A BA Zrt. egyfajta ajánlásként tekint rá. | **Módosítást nem igényel.**  A zajvizsgálat elsődleges célja az egyes zajforrások és azok üzemeltetőjének beazonosítása, hogy őket lehessen a zajcsökkentésre kötelezni, illetve adott esetben a zajkibocsátást szankcionálni. Ezt csak akkor lehet megtenni, ha minden egyes zajforrásról (nem csak zajforrás típusokról) egyedileg állapítjuk meg a zajkibocsátásukat. Fontos azt is megjegyezni, hogy a zajforrások együttes hatása csak akkor jelent számottevő többletterhelést, ha az egyes források zajszintje közel azonos (például két 65 dB zajforrás együttes terhelése 68 db, de egy 65 dB és 55 dB zajforrás közös zajterhelése csak 65 dB!)  A zajesemény szintek szabályozása szükséges lenne bizonyos zajforrások esetében, mint pl. a repülés, de ez még nem jellemző a legtöbb határérték szabályozásban a világon. Ennek kezdeményezése túlmutat a Program hatókörén.  A magyar zaj határértékek megfelelnek a nemzetközi gyakorlatban elfogadott értékeknek, és sokéves tapasztalat alapján az életvitelünkkel összeegyeztethetők. A WHO ajánlások sokszor a hétköznapi hangokat is kitiltanák (pl. beszélgetés hangjai). |
| 4.2 | A-3-2 | b) Az egyes - ezen témakörben lévő - intézkedésekhez határidőket kellene rendelni. Pl. környezetvédelmi hatástanulmány elkészítésének ideje. (A vírusjárvány miatti forgalom visszaesést is figyelembe kell venni, nem lehet a mostani, 2020. évi forgalmat alapul venni.) | **Módosítást nem igényel.**  A Programban meghatározott feladatok a különböző tematikus környezetvédelmi tervek (pl,. zajvédelmi intézkedési terv) keretében kerülnek részletesebb, stratégiai szintű kidolgozásra, ütemezéssel. |
| 4.3 | A-3-2 | c) A valós zajterhelést ne számítások alapján készítsék el, hanem valós 0-24 órás zajmérések alapján. | **Módosítást nem igényel.**  A stratégiai zajtérkép éppen azért hasznosabb egy stratégiai meghatározására, mert a zajforrások oldaláról számítja ki a jellemző terhelést. Ezzel szemben a mérés mindig, 24 órás mérés esetében is, egy adott időszakban, az aktuális környezeti feltételekkel (pl. meteorológiai viszonyok) között határozza meg a zajterhelést. A valósághoz legközelebbi értéket mindig a kettő kombinációjával tudunk elérni, tervezett állapotot pedig csak számolni lehet, amelynek jó alapja lehet az alapállapot mérése. |
| 4.4 | A-3-2 | d) Véleményem szerint, a repülőtér által összehívott, Zajvédelmi Bizottságban, a civil (lakossági) képviselet nincs megfelelően biztosítva, ugyanis a IT miniszter nevezett ki egy tagot, aki egyébként, a KTI egyesületének, a KTE-nek a tagja. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján az *„A-3-2 Légiforgalom zajterhelésének csökkentése*” című feladat kiegészítésre kerül azzal, hogy a Zajvédelmi Bizottságban a civil lakosság erősebb képviselete szükséges. |
| 4.5 | A-3-2 | e) Kezdeményezni kell a repülőtéri rend felülvizsgálatát, amely most lehetőséget biztosít a Főváros, sűrűn lakott területei feletti fel- és leszállásra, akkor is, ha az időjárási körülmények ezt nem indokolják. (Napközbeni (8-24 óra közötti) 31L, 31R pályahasználat.) Rövid távon már ezzel is javítani lehet a helyzeten! | **Módosítást nem igényel.**  A repülőtéri zajproblémákat összességében nem oldaná meg, ha az agglomeráció irányába tolódna a légiforgalmi terhelés, mivel ott is összefüggően beépült lakóterületek találhatók. |
| 4.6 | A-3-2 | f) A meglévő (és a nemrég bemutatott) zajmonitor rendszert a BA Zrt. üzemelteti. Finoman szólva, nem szerencsés a feladatkörök kiosztása. Az új rendszer sem alkalmas a meglévő jogszabályi háttér betartásának ellenőrzésére. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján az *„A-3-2 Légiforgalom zajterhelésének csökkentése*” című feladat kiegészítésre kerül azzal, hogy a zajmonitor rendszert állami szervezetnek javasolt üzemeltetnie. |
| 4.7 | A-3-2 | g) A hatástanulmány elkészültéig mindennemű fejlesztést le kell állítani a repülőtérrel kapcsolatosan. Nem lehet kiemelt nemzetgazdaságilag kiemelt beruházás mögé bújtatva a környezetvédelmet ignorálva, esztelenül tovább fejleszteni a repülőteret. Ideértve a reptéri gyorsvasutat is. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján az *„A-3-2 Légiforgalom zajterhelésének csökkentése*” című feladat kiegészítésre kerül azzal, hogy a stratégiai döntések meghozataláig, a megfelelő hatástanulmányok elkészültéig a repülőtér kapacitásbővítő fejlesztéseit fel kell függeszteni. |
| **5.** | *T. András* | 5.1 | - | A Budapesti Környezetvédelmi Program társadalmi egyeztetésének keretében szeretnék véleményeket, észrevételeket megosztani Önökkel. Először is hadd emeljem ki, hogy abszolút egyetértek egy ilyen átfogó programmal, hiszen végső soron a jövőnkről szól. És nagyon jó, hogy valódi konzultáció, egyeztetés folyik róla.  A véleményem egy "amatőr környezetvédő" véleménye, jómagam pár éve foglalkozom környezetvédelmi témákkal, és viszonylag átfogó képpel rendelkező, de időnként felületes (részletekbe nem feltétlenül belemenő) embernek mondhatom magam ezen a területen.  Az anyag összességében - ahogy én látom - jól átgondolt, és jól strukturált.  A részletekkel kapcsolatban, a véleményemet elsősorban a II-es fejezetre koncentrálnám, ott sem a legapróbb részletekbe menően. A többi fejezethez nincs elegendő ismeretem, hogy megfelelő véleményt alkossak. | **Módosítást nem igényel.**  Tájékoztatást nyújt. |
| 5.2 |  | Egy dolgot hiányolok a dokumentumból, bár ezzel sok környezetvédelmi, fenntarthatósági témájú anyag is hasonlóan van. A népesség, túlnépesedés kérdése sajnos nem igazán hangsúlyosan van jelen a fenntarthatósági témákban, anyagokban. Éppen ezért örülnék, ha lenne egy olyan fejezet, vagy pont, ahol foglalkoznak a családtervezéssel, nemkívánt terhességek megakadályozásának előmozdításával (például a mindenki számára elérhető és megfizethető fogamzásgátlási lehetőségek megteremtésével). | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva. A családtervezéssel, népességszabályozással kapcsolatos felvetés túlmutat a Program hatáskörén, ugyanakkor a környezeti állapotértékelés kiegészül egy új, társadalommal foglalkozó fejezettel, amely a javasolt tárgykörrel is foglalkozik. |
| 5.3 | A-8-3 | Néhány vélemény fogalmazódott meg bennem a II-es fejezet olvasása során.  Az A-8-3 pontban a rágcsálóirtás esetén nem említett az irtás milyensége (kémiai, biológiai), illetve annak a biodiverzitásra történő esetleges negatív ráhatása. Szúnyogirtásról a dokumentumban (hasonló alapelvek mentén) nem olvastam, ennek oka az is lehet, hogy nem fővárosi hatáskör. Ha mégis, akkor hiányolom annak említését. | **Módosítást igényel.**  A rágcsálóirtással kapcsolatos felvetés beépül az  „*A-8-2 A rovar- és rágcsálóirtással kapcsolatos jogszabályok rendezési javaslata”* című feladatban szereplő jogszabálymódosítási javaslatok szempontjai közé  Az észrevétel alapján a Program kiegészül a szúnyoggyérítés jelenlegi körülményeinek ismertetésével. |
| 5.4 | B-1-5 | A B-1-5 pontban nincs megemlítve a fűnyírás, gallyazás és hasonló beavatkozások esetében a jól tervezett időzítésre és a végrehajtás során fokozott figyelem szükségességére való utalás (pl. költési időszakok elkerülése, túlzott intenzitású vagy gyakoriságú beavatkozások elkerülése). | **Módosítást igényel.**  A javaslat alapján a *„B-1-5”* jelű feladatleírás kiegészítésre kerül a felsorolt szempontokkal. |
| 5.5 | C-2-3 | A C-2-3 pont esetében a gyűjtőpontok növelését, meglévőek megtartását is nagyon fontosnak tartom (példának említhetném pl. a következőt, amibe annak idején kicsit jobban bele is folytam: a 9. kerületben az utcai szelektív gyűjtők kivezetését csak és kizárólag akkor támogatnám, ha pl. az üveghulladék elhelyezése megoldott, illetve a házhoz menő rendszer elégséges kapacitású). | **Módosítást igényel.**  A javaslat alapján a „*C-3-2”* jelű feladatleírás kiegészítésre kerül a meglévő gyűjtőpontok megtartásának fontosságával. |
| 5.6 | III. | Emellett, én úgy érzem, hogy a következő pontok eggyel magasabb kiemelési szintet érdemelnének: A-1-4  B-1-7  C-1-1  C-4-3  D-3-1 | **Módosítást igényel.**  A prioritási sorrend meghatározásának szempontjait a 10. oldalon részletezi a dokumentum. Hangsúlyozzuk, hogy valamennyi feladat, intézkedés fontos, a Program kidolgozásánál szempont volt, hogy a teljességre való törekedés helyett, a problémák súlyossága alapján és a Program időtávlatában reálisan megvalósítható feladatokra szorítkozzon. Az észrevétel alapján a *„B-1-7 Felelős állattartás elősegítése”* című feladat „fontos” helyett „nagyon fontos” prioritást kap. Fentiek alapján a többi, jelzett feladat prioritásának növelése nem indokolt. |
| **6.** | *dr B. Pál* | 6.1 | A-3 | A közlekedéssel foglalkozó részhez teszek néhány rövid észrevételt.  A zajterhelést nagymértékben meghatározza a pályák állapota. Igaz ez a metróra, a villamosra és a közúti közlekedésre is. Erre nem jut pénz, a felújítási ciklusok kitolódnak. Különösen kritikus a közutak állapota:  kátyúk tömege, csatornafedelek szinteltérése stb. Mindez növeli a zajt, sőt rezgéshullámokat indít az épületek alapjaira, rongálva azokat. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. A véleményben felvetett problémák feltárása és kezelése a zajcsökkentési intézkedési terv keretében kerülhetnek részletesebb, stratégiai szintű kidolgozásra. |
| 6.2 | A-8 | Porszennyezés / PM / a közutak rendszeres locsolásával enyhítendő.  Messze nem tartom elegendőnek a gyakoriságot. Erre sincs elegendő figyelem és pénz. | **Módosítást nem igényel.**  Az A-8-2 feladat felvezető leírásában szerepel, hogy „a Fővárosi Önkormányzat által elvégzett településtisztasági tevékenységek általában a jóváhagyott szolgáltatási szint és pénzügyi lehetőségek függvényében változtak, területileg egyenetlenül, különböző gyakorisággal végezve (gyakorlatilag a belvárosi területeken többszöri szolgáltatást nyújtva, míg a peremkerületekben nem látható eredménnyel).” Az A-8-2 feladatban megfogalmazottak a locsolásra is vonatkoznak, ez a terület is valóban fejlesztésre szorul. Ugyanakkor fontos megjegyezni, hogy az egészségre leginkább káros kisebb aeroszol frakciók (PM2,5 és PM10) nem e területen képződnek, ezeket nem az elégtelen köztisztaság eredményezi. |
| 6.3 | D-3 | Gyaloglás: az emberek jelentős része leszokott a közlekedési célú gyaloglásról, legfeljebb hétvégeken hajlandóak kevesen túrázni.  Erőteljesebb szemléletformálásra lenne szükség. | **Módosítást igényel.**  A D-3-1 feladatban a különböző közlekedési módok prioritási sorrendjében a gyalogos közlekedés szerepel elsőként.  Az észrevétel alapján az E-2-1 pont kiegészítésre kerül az alábbiak szerint:  „Különösen indokolt szakmai szempontból is ellenőrzött kampányok folytatása: (…)  • a közösségi és **gyalogos** vagy kerékpáros közlekedés környezeti előnyeiről (BKK).” |
| 6.4 |  | Be kell fejezni végre Budapest gyűrűirányú főúthálózatának kiépítését az M0 és a Hungária gyűrű között építendő ún. Körvasútsori körút megépítésével. Ennek hiányában ma forgalom ezen a területen arra alkalmatlan lakóutcákban zajlik, több töréssel óriási környezeti terhelést okozva. / Galvani hídhoz kapcsolódó útról van szó/ | **Módosítást nem igényel.**  A Program nem tartalmaz konkrét közlekedésfejlesztési projektelemeket, csak a környezetvédelmi alapelveket, prioritási sorrendeket határozza meg. |
| **7.** | *T. Gabriella* | 7.1 | C-2 | A program egyeztetési változata örömmel tölt el.  Szeretnék két szempontot hangsúlyozni, amit Önök szakemberként beilleszthetnek a megfelelő helyre.  1. A fővárosi lakosság mindennapi háztartási tevékenysége során rengeteg konyhai zöld hulladékot termel. Kiemelkedően fontosnak tartanám annak a széleskörű megszervezését, hogy a szelektív hulladékgyűjtésnek ez is a része legyen, és a komposztált konyhai zöld hulladék visszakerüljön a földi körforgásba ! | **Módosítást nem igényel.**  A C-2-1 és C-2-3 feladatok is tartalmazzák a biológiai hulladékfrakció külön gyűjtésének és hasznosításának fontosságát. |
| 7.2 | C-3 | 2. Az édesvízkészletek mentésének szintén óriási a jelentősége. A villámárvizek alkalmával lezúduló csapadékvíz felfogása és tárolórendszerekbe juttatása elképzelésem szerint komoly vízmennyiséget jelenthetne az agglomeráció mezőgazdaságának támogatására. A nagyvárosi tetők, teraszok, felszíni csatornarendszerek vajon alkalmasakká tehetők ennek az égi áldásnak a hasznosítására? Bocsánat, ha nyitott kapukat döngetek. | **Módosítást nem igényel.**  A *„C-3-1 Belterületi csapadékvíz rendszer felülvizsgálata”* című feladat már tartalmazza a következőt:  „A felhőszakadásokkor lezúduló esővizek átmeneti tározására ideiglenes városi víztározók, esőkertek kialakításának és fenntarthatóságának műszaki feltételeit is vizsgálni kell, célszerűen egy-egy mintaprojekt keretében tapasztalatokat szerezve.”  A részletes technikai megoldások továbbtervezés során alakíthatók ki. |
| **8** | *MSZP Környezetvédelmi Tagozatá* | 8.1 |  | A megküldött program elismerésre méltó munka eredménye. Terjedelme kb. kétszer annyi, mint az előző, még hatályos programé, szemléletében és szerkezetében pedig magasan felülmúlja azt. Alapelveivel és céljaival messzemenően egyetértünk.  Bár a program számos konkrét új teendőt is megfogalmaz (ezek jó része is rég aktuális, mint pl. az öntözési célú esővíz-visszatartás, vagy a 15 éve elhatározott egységes fakataszter létrehozása), a teendők nagyobb részét a „vizsgálni kell”, „felül kell vizsgálni” típusú igék jellemzik. Ezért ezt a programot egy olyan környezetvédelmi stratégia kialakítási munkatervének tekinthetjük, amely a benne lefektetett alapelveken nyugszik. Bízunk benne, hogy a munkaterv megvalósításának forrásai is előteremthetőek.  Tagozatunk az alábbiakban néhány észrevétellel és javaslattal szeretne hozzájárulni a program végleges változatának elkészítéséhez. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák (pl. ZFFA, Klímastratégia zajcsökkentési intézkedési terv) szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít.. |
| 8.2 |  | 1. A program igen indokoltan a Fővárosi Önkormányzat szervező-szabályozó szerepére teszi a hangsúlyt. Emiatt sok helyen megfeledkezik arról a tulajdonosi felelősségről, melyet a Főváros (elsősorban cégein keresztül) visel a program végrehajtásáért. | **Módosítást nem igényel.**  A Fővárosi Önkormányzat a Programban megfogalmazott környezetvédelmi célkitűzéseket a saját tulajdonában álló szervezetek, gazdasági társaságok szintjén a „*D-1-3- EMAS általános bevezetése, majd fenntartása a közszolgáltatást végző gazdasági társaságoknál”* című feladat meghatározásával kívánja rendszer szinten (nem ötletszerűen) biztosítani. Az EMAS minősítés lényege, hogy a környezetvédelmi auditok tárják fel a szükséges bavatkozásokat és azok fontossági sorrendjét. |
| 8.3 | A-1-3 | a) Az A-1-3 feladatnál (Szennyező gépjárművek fokozatos visszaszorítása a városi közlekedésben) említésre sem kerül, hogy a Főváros maga is üzemeltetője számos környezetszennyező busznak,  kukásautónak, stb. Ezek környezetbarátra cserélése, egy erre irányuló terv kidolgozása még célként sem jelenik meg a programban. Sőt: a költségigény táblázatban ez a feladat nulla költségigénnyel szerepel! Ezzel kapcsolatban kezdeményeztük, hogy a Főváros tartson konferenciát „A zéró kibocsájtású budapesti közösségi közlekedés felé” címmel, melynek szervezésébe örömmel bekapcsolódnánk. | **Módosítást igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva, illetve a Program léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák (pl. Klímastratégia, ZIFFA, mobilitási terv) szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít.  A Fővárosi Önkormányzat a Programban megfogalmazott környezetvédelmi célkitűzéseket a saját tulajdonában álló szervezetek, gazdasági társaságok szintjén a „D-1-3- EMAS általános bevezetése, majd fenntartása a közszolgáltatást végző gazdasági társaságoknál” című feladat meghatározásával kívánja rendszer szinten (nem ötletszerűen) biztosítani. Az EMAS minősítés lényege, hogy a környezetvédelmi auditok tárják fel a szükséges beavatkozásokat és azok fontossági sorrendjét.  Az észrevétel alapján az A-1-3 feladat leírása kiegészítésre kerül azzal, hogy a Fővárosi Önkormányzat az anyagi lehetőségei mentén a saját szervezetei által üzemeltetett gépjárműállományát is folyamatosan megújítja az elérhető legjobb technológiai figyelembevételével, mindig a legszennyezőbb gépjárművek kivonásával kezdve. Ennek pontos megtervezése nem a Program, hanem más tematikus terv, stratégia feladata, ezért annak költségbecslését sem tartalmazza a vonatkozó táblázat. |
| 8.4 | C-4-5 | b) A program a C-4-5 feladat (Városi faállomány védelme és fejlesztése) végrehajtásában közreműködő fővárosi cégek közül egyszerűen kifelejti a város egyik legnagyobb fatulajdonosát, a Budapesti temetkezési Intézetet mind a szövegben, mind a városüzemeltetési táblázatban. Nyilván az ottani költségekkel sem kalkulál, hiszen azt a BTI a temetési díjakból fedezi (vajon miért?). | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján a feladat leírása kiegészítésre kerül azzal, hogy a fásítási programnak ki kell terjedni a Főv. Önk. tulajdonába vagy szervezetinek tulajdonába álló nem, vagy csak korlátozottan közhasználatú ingatlanokra is. Ennek megfelelően az 1. táblázat kiegészítésre kerül. A kidolgozás alatt álló ZIFFA külön programpontban foglalkozik a köztemetők zöldfelületi fejlesztésével, a részleteket az fogja tartalmazni. |
| 8.5 | A-1-3 | 2. A dugódíj a programban épp csak említésre kerül az A-1-3 feladatnál, mint „tervezett behajtási díj”, holott az illetékes főpolgármester-helyettes sajtónyilatkozata szerint kész kétzónás tervei vannak. Ennek részletesebb kibontását joggal várja el a közvélemény ettől a programtól. | **Módosítást nem igényel.**  A behajtási díj részleteinek kidolgozása önálló tervezés keretében zajlik, társadalmi egyeztetés előtt áll. A Program a műfajának megfelelően a környezetvédelmi elvek, tervezési szempontok érvényesülésének fontosságát rögzíti minden forgalomszervezési intézkedésnél, függetlenül annak technikai részleteitől. *Eltérő javaslatként lásd a 9.8. számú partnerségi véleményt.* |
| 8.6 |  | 3. Hiányoljuk a programból a megújuló energiaforrások telepítésével és használatával kapcsolatos elképzeléseket, melyek a programban csak egyes fővárosi cégekkel kapcsolatban jelennek meg. | **Módosítást nem igényel.**  A BKP több ponton tartalmazza a megújuló energiaforrások arányának növelését (pl. a távhőfejlesztések kapcsán). A *„D-1-2 Energiahatékonyság költséghatékony növelése*” című feladat alapelvi szinten rögzíti a megújulók előnyben részesítését. A részletes stratégiai szintű javaslatokat a felülvizsgálat alatt álló Klímastratégia és SECAP fogja tartalmazni. |
| 8.7 | A-8 | 4. A program az A-8 fejezet utolsó bekezdésében részletesen taglalja a budapesti nyilvános illemhely hiány problémáját, feladatot azonban evvel kapcsolatban nem fogalmaz meg. Javasoljuk, hogy a leírtak feladat formájában is jelenjenek meg, ezek közé kerüljön be az annak idején jól működő Budapesti Illemhely Üzemeltetési Kft. gyakorlatának, esetleg visszaállítási lehetőségének elemzése. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján egy új feladat kerül meghatározásra „A-8-6 Nyilvános illemhelyek bővítése” címmel. |
| 8.8 | B-1-6 | 5. Sajnálatos, hogy a fényszennyezés problémája csak a természetvédelem fejezetben jelenik meg, holott az nem csak az állatokat zavarja, hanem az embereket is. A program a B-1-6 pontban leszűkíti az ezzel kapcsolatos feladatot a Világítási Mesterterv felülvizsgálatára, pedig az a terv csak a közvilágításra és a díszkivilágításra vonatkozik. Szükségesnek tartanánk a sportpályák, szórakozó helyek, hirdetések, fényposzterek, kirakatok, magánházak stb. kültérről látható világításának szabályozását is. A közvilágítás átfogó korszerűsítésében követnünk kell az EU jogi szabályozását. | **Módosítást igényel.**  A fényszennyezés elsősorban természetvédelmi kérdés ezért e tárgykör alatt szerepel az ezzel kapcsolatos feladat. Az észrevétel alapján a *„B-1-6 Világítási Mesterterv ökológiai szempontú felülvizsgálata” című* feladat módosításra kerül: *„Köz- és díszkivilágítással kapcsolatos tervek és jogszabályok ökológiai szempontú felülvizsgálata”,* kiegészítve a díszkivilágítások és reklámokkal kapcsolatosa szabályozási eszközök felülvizsgálatának szükségességével. |
| 8.9 | C-2 | 6. A program a C-2 pontban részletesen foglalkozik a szennyvíziszap-kezelés problémáival, de a valós szándékokat illetően szinte rejtélyesen fogalmaz. Erre tekintettel két egészen konkrét javaslatunk van:  a) A foszfor visszanyerés a szennyvíz iszap hamuból aerob technológiai iszap esetén javasolható. Budapesten azonban mind a három szennyvíztisztító telepen anaerob fermentációval kezelik az iszapot, ezért az iszapvízből célszerű a foszfort kinyeni STRUVIT(magnézium-ammonium-foszfát) formájában.  b) célszerű a szennyvíziszapok égetése helyett/mellett lehetőséget teremteni a komposztálásának (lásd: Fári (2006): 3279 lajstromszámú használati mintaoltalom: Folyamatos és irányított üzemű komposztáló különösen mésszel kezelt szennyvíziszapok komposztálására). | **Módosítást nem igényel.**  Köszönjük, az információ a Programban meghatározott vizsgálat és továbbtervezés során figyelembevételre kerül. A Program műfajából adódóan nem bocsátkozik technológiai részletekbe, a feladat meghatározás célja, hogy átfogó, szakmai alapokon nyugvó hatástanulmány alapján kell a különböző hasznosítási alternatívák közül a hosszútávon legjobb megoldást kiválasztani. |
| 8.10 |  | 7. Amilyen örvendetes, hogy a szemléletformálás önálló fejezetet kapott, olyan sajnálatos is, hogy ezzel kikerült a rész-szakmai fejezetekből. Pedig a településtisztaság, a köztisztaság, a hulladékgazdálkodás, az ökologikus zöldgazdálkodás stb. kérdése nem tárgyalható a szemléletformálás elsődlegességének hangsúlyozása nélkül. E legutóbbira egy példa: a lakosság folyamatos tájékoztatása és tudatformálása mellett lehet csak elérni, hogy lakossági elvárások ne korlátozódjanak az öntözött nyírt gyepfelületre, tudatosítsák bennük a természetesség fontosságát a panaszok és rongálások elkerülése végett (lásd: Zugló, Pillangó park és Ferencváros, Nehru park biodiverz gyepfelülete folyamatos lakossági ellenérzéseket kelt).  A szemléletformálás fejezetből hiányoljuk a „0 hulladék”, a hulladékmentes/hulladékcsökkentett életmód propagálásának feladatát, holott ez célként a hulladékgazdálkodási fejezetben megjelenik. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján az E-2-1 feladat alatt szereplő szemléletformálási feladatok a releváns szakmai feladatoknál hivatkozásra kerülnek, erősítve azok fontosságát. |
| 8.11 | E-2-3 | 8. Az E-2-3 programban félrevezető és zavarkeltő a „Nincs hulladékunk!” akció neve, amikor éppen a szelektív hulladékgyűjtést népszerűsíti. A pontos név „Nincs kommunális hulladékunk!” lenne, de az iskolás célközönség körében jobban elmenne az „Üres kuka”, vagy valami ehhez hasonló. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján a feladat címe módosításra kerül: ”Szelektív hulladékgyűjtési program hirdetése a köznevelési intézményekben” |
| 8.12 | A-8 | 9. Az A-8 településtisztasági fejezet nem határoz meg feladatot az illegális hulladéklerakás problémakörében, holott a fővárosnak ebben vannak feladatai: elhagyott hulladék összegyűjtése (FKF), ennek megelőzése, prevenció, amennyiben mégis tapasztalható szennyezés, úgy annak komoly szankcionálása (FÖRI). Ez feltétlenül pótlandó hiányossága a programnak. | **Módosítást nem igényel.**  Az illegális hulladéklerakások ügye jogilag tisztázott ezért nem szükséges önálló programpont meghatározása ezzel kapcsolatban. A Fővárosi Önkormányzat a szabályoknak megfelelően végzi a felügyeletébe tartozó területek ellenőrzését, valamint tulajdonosként és üzemeltetőként végzi a hatáskörébe tartozó ingatlanok megtisztítását. |
| 8.13 |  | 10. Nem foglalkozik a program az elektroszmog kérdésével, holott annak lehetséges élettani hatásai ma már igazoltak. Nagyvárosi környezetben különösen indokolt az emberközeli elektromágneses térerő korlátozása, a trafóházak, távvezetékek hatásai elleni védelem. Itt említjük meg, hogy sokan lesznek, akik ebben az anyagban szeretnének látni valamit az 5G hálózatokról is. Szerintünk is fontos lenne az áltudományos rémhírek elleni állásfoglalás éppúgy, mint a valós városképi és frekvenciahatár problémák megemlítése, ha máshol nem, az E-3-3 fejezetben: Közösségi szempontok érvényesítése a közterületi fejlesztések során. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva, nem tartozik ezek közé az „elektroszmoggal” és a rádióhullámokkal kapcsolatos felvetés. |
| 8.14 |  | A fentiekben igyekeztünk a fővárosi illetékességű ügyekre szorítkozni. Természetesen tudjuk, hogy a program megvalósulását a kormányzati hozzáállás erősen befolyásolja, most mégis eltekintettünk az olyan triviális „javaslatoktól”, mint az NHKV megszüntetése, önálló környezet- és természetvédelmi minisztérium visszaállítása, törvénymódosítások, stb. Reméljük, nemsokára ez irányú javaslataink is aktuálisak lesznek. | **Módosítást nem igényel.**  A BKP számos olyan jogszabály-módosítási javaslatot tartalmaz, többek között a hulladékgazdálkodási közszolgáltatás szabályozásával összefüggésben. |
| **9** | *Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Egyesület* | 9.1 |  | Amellett, hogy a Program alapelveit általánosságban helyesnek tartjuk, az egyes témákkal kapcsolatban az alábbi kiegészítéseket tesszük: | **Módosítást nem igényel.**  Tájékoztatást nyújt. |
| 9.2 |  | Az alapelvek közül: - „biológiai sokféleség” elvét fontosnak tartjuk.  Elgondolkodtató és bővebb kifejtésre szorulna az a megjegyzés, hogy:  - amit a társadalom kisebb egysége - pl. települési önkormányzat - el tud végezni, azt ne vonja magasabb egység saját hatáskörébe. | **Módosítást nem igényel.**  A szubszidiaritás elve ennél bővebb kifejtése indokolatlan a definíció szintjén. A Program ennek az elvnek kíván érvényt szerezni számos szabályozási javaslatán keresztül (lásd pl. *C-2-5 Hulladékgazdálkodási közszolgáltatás törvényi feltételeinek módosítására vonatkozó javaslatok elkészítése*) |
| 9.3 |  | A Program küldetéséből:  Helyesnek tartjuk, hogy a Fővárosi Önkormányzat is kiveszi részét a klímaváltozás elleni globális küzdelemből. Szerintünk ez a törekvés a településrendezési tervekben is meg kell nyilvánuljon a zöldfelületi arányok minél magasabb értékű meghatározásával. | **Módosítást nem igényel.**  A Program tartalmával egyetért. A településrendezési eszközökre vonatkozó környezetvédelmi elvek rögzítésre kerültek. |
| 9.4 |  | Fontos megállapítás, hogy a fővárosi légszennyezettség szintje az energiagazdálkodással és a városi mobilitással függ össze, és valóban időszerű lenne a szmogriadó jogszabályi környezetének felülvizsgálata - a szükséges intézkedések szempontjából. | **Módosítást nem igényel.** |
| 9.5 |  | A program megfogalmazása: „hogyan lehetséges a növekvő mobilitási igényeket elsősorban csökkenteni, a káros következmények minimalizálása mellett kielégíteni, a fenntartható mobilitást megvalósítani.” Helyett szerencsésebb lenne azt írni, hogy:  „hogyan lehetséges a mobilitási igényeket elsősorban csökkenteni, a káros következmények minimalizálása mellett kielégíteni, a fenntartható mobilitást megvalósítani. El kell érni, hogy a városi mobilitás okozta környezetszennyezés ne legyen az – elkerülhetetlennél – nagyobb.” | **Módosítást igényel.**  A javaslat alapján a szövegrész módosításra kerül. |
| 9.6 | D-3-2 | Sajnálatosnak tartjuk, hogy a D-3-2 keretbe bekerült egy olyan mondat, hogy: A kötöttpályás közlekedési infrastruktúra-fejlesztések során előnyben kell részesíteni a zajvédelmi szempontból kedvező, egyúttal a hatákonyabb közterület-használatot is eredményező, felszín alatti műtárgy-kialakításokat.”  Nem, nem kell előnyben részesíteni. 1968-ban még világosan tartalmazta a közlekedés stratégia, hogy a közösségi közlekedés föld alá szorítására azért van szükség, hogy a felszínen több hely maradjon az autóknak. Ez a mondat már csak implicite tartalmazza ezt a gondolatot, de a végeredmény mégis ez, amint az világosan látszik a Rákóczi úton, a Bajcsy-Zsilinszky úton és az Üllői úton. Ráadásul a föld alatti fejlesztés költségéből akár ötször akkora fejlesztést lehet a felszínen elérni. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján a vonatkozó szövegrész kiegészítésre kerül azzal, hogy a felszín alatti átépítések eredményeként felszabaduló közterületeket a gépjárműforgalom elől elzárva a gyalogos-kerékpáros közlekedés céljára, illetve új zöldfelületként kell hasznosítani. |
| 9.7 | D-3-2 | Ugyanebből a keretesből hiányoljuk annak rögzítését, hogy a városnak záros határidőn belül meg kell kezdenie a robbanómotoros autóbuszok kivonását a forgalomból, és helyettük villanyhajtásúak beállítását. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján az A-1-3 feladat leírása kiegészítésre kerül azzal, hogy a Fővárosi Önkormányzat az anyagi lehetőségei mentén a saját szervezetei által üzemeltetett gépjárműállományát is folyamatosan megújítja az elérhető legjobb technológiai figyelembevételével, mindig a legszennyezőbb gépjárművek kivonásával kezdve. Ennek pontos megtervezése azonban nem a Program, hanem más tematikus terv, stratégia feladata, ezért annak költségbecslését sem tartalmazza a vonatkozó táblázat. |
| 9.8 |  | Alapvető fontosságúnak tartjuk annak említését a programban, hogy szükség van a környezeti állapot közlekedési oldalú javítása érdekében a kilométer- és szennyezésarányos városi útdíj mielőbbi bevezetésére a 3,5 tonna és annál nagyobb össztömegű tehergépkocsikra, valamint a napi behajtási díj kivetésére a közigazgatási határon a személygépkocsikra | **Módosítást nem igényel.**  A Programban szereplő intézkedést támogatandónak tartja. |
| 9.9 |  | Egyetértünk a szennyező gépjárműveknek a városi közlekedésből való fokozatos visszaszorításával, és azzal, hogy korlátozni kellene az egyéni gépjármű használatot és fejleszteni a közösségi közlekedést, beleértve az abban szereplő járművek minőségének javítását, a közösségi közlekedés vonzóbbá tétele céljából. Meg kívánjuk jegyezni, hogy a Levegő Munkacsoporthoz évek óta sok lakossági panasz érkezik az autóbuszok légszennyezésével kapcsolatban, részben az utastér levegőjére vonatkozóan, de még súlyosabbak a „füstölő” buszokra vonatkozó panaszok, amelyek a várakozási helyeken tapasztalhatók. Néhány esetben a buszvezetők ezzel kapcsolatos magatartása is erősen kifogásolható. Ezeken a jelenségeken feltétlenül javítani szükséges, mivel a közösségi közlekedéssel szemben ellenérzést eredményezhetnek. (Ez különösen a most kialakult járványhelyzetben aggályos, amikor a fertőzéstől való félelem az egyéni, személygépjármű közlekedés választására ösztönzi az embereket.) | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva, illetve a Program léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák (pl. mobilitási terv) szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít.  A Fővárosi Önkormányzat a Programban megfogalmazott környezetvédelmi célkitűzéseket a saját tulajdonában álló szervezetek, gazdasági társaságok szintjén a *„D-1-3- EMAS általános bevezetése, majd fenntartása a közszolgáltatást végző gazdasági társaságoknál”* című feladat meghatározásával kívánja rendszer szinten (nem ötletszerűen) biztosítani. Az EMAS minősítés lényege, hogy a környezetvédelmi auditok tárják fel a szükséges beavatkozásokat és azok fontossági sorrendjét. |
| 9.10 |  | Fontosnak tartjuk a légszennyező tüzelési módok visszaszorítását is. | **Módosítást nem igényel.**  A Programban szereplő intézkedést támogatandónak tartja. |
| 9.11 |  | A Program nagyon helyesen taglalja az éghajlatváltozás helyi hatásaihoz való alkalmazkodás lehetőségeit.  A javasolt intézkedések egyes tételeivel kapcsolatban azonban az alábbiak figyelembe vételét is javasoljuk:  - a barnamezős beruházások tervezésénél - mivel ezek a fejlesztések új elemként kerülnek a városi környezetbe - szerintünk szükséges mérlegelni azok jövőbeni közlekedési vonzatát, a fejlesztési területet közvetlenül, valamint úthálózat által közvetetten körülvevő lakókörnyezet szempontjából. Milyen módon növelné az új létesítmény a hozzá vezető utak forgalmát?  Helyes megoldásnak tartjuk a „Környezetbarát városirányítás városfejlesztés” című fejezet D-2 pontjában a barnamezős területekre vonatkozó javaslatot, mely szerint: „A kivizsgálást követő tényfeltáráskor, majd a beavatkozási tervek elkészítésekor a természetes regenerálódás és az új funkciók, és nem utolsó sorban a klímaváltozás hatását ellensúlyozó zöldfelületi intenzitás növelése érdekében – a jövőbeni területhasználat meghatározása során indokolt előnyben részesíteni a zöldfelületi célú területhasználatot…” | **Módosítást nem igényel.**  A barnamezős beruházások tervezésénél is mérlegelendő településfejlesztési és közlekedésszervezési szempontokat a „*D-1-1 Kompakt város kialakítását célzó terület- és településrendezés megvalósítása”* című feladat rögzíti. |
| 9.12 |  | - A koncepcióban megjelenő azon szándékra vonatkozóan, miszerint a zöldfelülethiányos belvárosi térségekben kívánatos zöldtetők, zöldfalak „megkövetelése”, - javasoljuk minden szükséges szempont mérlegelését, a lakossággal való egyeztetést is beleértve! Mellesleg meg kívánjuk jegyezni, hogy a zöldtetők klímajavító értéke messze elmarad az eredeti altalajjal közvetlen vertikális kapcsolatban álló talajban élő növényzetétől, ezért az ilyen területek helyének biztosítását tartjuk előnyösebbnek. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva, illetve a Program léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák (pl. Klímastratégia, ZIFFA, mobilitási terv) szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. |
| 9.13 | A-3-3 | A zajcsökkentési lehetőségekkel foglalkozó „A-3-3 Sebességcsökkentett övezetek kijelölése” keretes szöveggel kapcsololatban:  Szerintünk szükséges figyelemmel lenni a személygépjármű forgalom és tehergépjármű forgalom korlátozására azokon az útvonalakon is, amelyek kapcsolatban vannak a fő- és gyűjtóút hálózatal, nehogy az ilyen lakóutcák kapjanak aránytalanul nagyobb terhelést emiatt. | **Módosítást nem igényel.**  A Program a véleménnyel összhangban van. A sebességcsökkentett övezetek kialakításával kapcsolatban a részletek kidolgozása önálló tervezés keretében történik, amely során tekintettel kell lenni a véleményben leírt szemponttal. |
| 9.14 | D-3-2 | A kerékpáros útvonalak bővítése nem szabad, hogy a zöldfelületek, zöldterületek terjedelmének rovására történjen! Ez sajnos az elmúlt években gyakran megtörtént, és ismerünk ilyen terveket Pest megyei szinten is… | **Módosítást nem igényel.**  A Program a véleménnyel összhangban van. Az *„A-2-1 A klímaváltozás hatásaihoz alkalmazkodó épített környezet kialakítása”*című feladatban rögzítésre kerül, hogy a burkolt felületek csökkenése és a zöldfelületek arányának növelése a cél. Ennek érvényre juttatása a műszaki infrastruktúra fejlesztések esetén is alapvető. |
| 9.15 |  | A Program a közmű rendszerekkel kapcsolatban utal arra a komoly problémára is, hogy a földben lévő felhagyott (vagyis funkció nélküli) közművezetékek mennyisége már kritikus szintet ért el a városban. Ezeknek a felhagyott közművezetékeknek az eltávolítása sok esetben nem is lehetséges már meglévő fák kifejlődött gyökérzetének sérelme nélkül, máshol pedig a felhagyott közművek a közterületi új faültetésnek akadályában vannak. Erre a problémára a fővárosi kerületek önkormányzatai a szabályozási előírásaikban rendszerint utalnak olyan előírások formájában, hogy a felhagyott közművezetékeket csak a meglévő fák gyökérzetének megsértése nélkül szabad eltávolítani. Tehát: esetenkénti mérlegelés szükséges, a veszélyeztetett fák védelmének szem előtt tartásával. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák (pl. Klímastratégia, ZIFFA, mobilitási terv) szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. |
| 9.16 |  | Egyetértünk azzal a megállapítással és céllal, hogy a Fővárosi Önkormányzatnak a forgalomszervezési feladatokon túl a közösségi közlekedés fejlesztésére lehet hatása. Ennek megfelelően, ha a források rendelkezésre állnak, akkor különösen indokolt folytatni a fővárosi kötöttpályás és kerékpáros közlekedés fejlesztését, a BKV buszparkjának korszerűsítésén túl. | **Módosítást nem igényel.**  A Programban szereplő intézkedést támogatandónak tartja. |
| 9.17 |  | Fontos a távhőrekonstrukciós program felülvizsgálata, távhőfejlesztési koncepció megalkotása. Nagyon helyes, és nemcsak a jogszabályi követelmények miatt, hanem a versenyképesség szempontjából is időszerű, hogy FŐTÁV távhőrekonstrukciós programja vonatkozik a hőközpontokban a megújuló energiahordozók részarányának növelésére! | **Módosítást nem igényel.**  A Programban szereplő intézkedést támogatandónak tartja. |
| 9.18 |  | A szélsőséges csapadékeloszlás a városi zöldfelületek fenntartása szempontjából is kihívásként jelentkezik: meg kell teremteni az öntözővíz ellátás fenntartható gyakorlatát. Szerintünk ez különösen a tetőkertek létesítésének divatja miatt is fontos. Sok új lakópark beruházója tetőkertekkel kívánja növelni a tervezett létesítmény zöldfelületi arányát… | **Módosítást nem igényel.**  A Program a véleménnyel összhangban van. A *„C-3-2 Zöldfelületek fenntartható vízutánpótlásának megoldása”* című feladat ennek megfelel. |
| 9.19 | C-4 | C-4 Települési Zöldinfrastruktúra  Fontos célkitűzés, hogy - bár a főváros közigazgatási területének 11 %-a erdő, a zöldfelületi intenzitás által kedvezőbb városklíma kialakítása érdekében további erdőtelepítésekre van szükség, különösen az erdőterületekben hiányos pesti városrészekben.  (Nem fejti ki bővebben azonban a szövegnek azt a megjegyzését, miszerint „sok esetben az erdőtelepítés a kedvezőtlen körülmények miatt nem is lehetséges”… Milyen természetűek azok a „kedvezőtlen körülmények”?) | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján a vonatkozó szövegrész kiegészítésre kerül az alábbiak szerint:  „(…) sok esetben az erdőtelepítés a kedvezőtlen ~~feltételek~~ tulajdonviszonyok, a rossz termőképességi adottságok vagy egyéb korlátozó tényezők miatt nem is lehetséges. |
| 9.20 | C-4 | Azzal a megállapítással kapcsolatban, hogy: „ … problémát jelent, hogy a budapesti sorfák idősek, vagy leromlott állapotúak, ezért egyre jelentősebb feladattá válik a fasorok megújítása”, javasoljuk figyelembe venni a fák kifejlődésének idő-, víz- és gondozás igényességét az egyes fasor megújítások eldöntése szempontjából. A klímavészhelyzetre való tekintettel fontos az idős fák megtartása. A fasormegújításokat szükség szerinti kiegészítő faültetéssel javasoljuk megoldani . A fasorok védelme érdekében viszont meggondolandó lenne fasori fák kivágási engedélyének meg nem adása gépjárműbehajtók tervezése miatt! Egyes telkeken tervezett új beépítések alkalmával gyakran nyújtanak be építtetők új tervezésű kapubehajtó „útjában álló” fasori fákra vonatkozó fakivágási kérelmeket kerületi önkormányzatokhoz. Javasoljuk az ilyen fakivágási engedélyek tiltását valamennyi fővárosi kerület önkormányzatánál! Az építkezések tervezésénél tekintettel kellene lenni a tervezési területen álló fákra, és annak utcafrontján lévő fasorokra! | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák (pl. ZIFFA) szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. A „*C-4-1 Jogszabálymódosítási javaslatok a városi zöldfelületek hatékonyabb védelme érdekében*” című feladat tartalmazza a fás szárű növények védelmének megerősítésének szükségességét. |
| 9.21 | C-4-2 | Egyetértünk a C-4-2 pontban írottakkal abban, hogy a „Zöldfelület gazdálkodás hosszú távú forrásbiztosítása” címmel a következőket javasolja a Program: ”A zöldterületek rehabilitációja, felújítása mellett ugyanolyan fontos a fenntartás és a karbantartás, ezért a létesítés költsége mellett biztosítani kell a hosszú távú fenntartás és a felújítás forrásait is, tehát növelni kell a fajlagos támogatási forrásokat. (1 nm-re jutó ráfordítást)”  „A kerületekkel együtt ki kell dolgozni egy olyan rendszert, amely a fapótlás körüli anomáliákat (Fővárosi Önkormányzat tulajdonába tartozó fák esetleg felmerülő pótlása során a pénzbeli megváltás lehetősége jelenleg a kerületi önkormányzatok környezetvédelmi alapjába biztosított, ez viszont a Fővárosi Önkormányzat számára vagyonvesztést eredményez.) .”  Szerintünk az anomália nem a fent idézettekben rejlik, bár természetesen nem lenne szabad, hogy a kerületi önkormányzatok a Fővárosi Önkormányzat vagyonvesztését okozzák. Véleményünk szerint azonban az önkormányzatok fás szárú növényekre vonatkozó rendeleteiben meg kellene tiltani a fapótlás pénzbeni megváltását. A fák kivágására vonatkozó kérelmeket már eleve sokkal szigorúbban lenne szükséges elbírálni, és a pótlást minden esetben a kivágott fák nagyságával, az önkormányzat fás szárú növényekre vonatkozó rendeletében előírt mértékű, az engedély szerint kivágandó fák össztömegével arányos mennyiségű, az önkormányzat által kijelölt helyszínre történő növendék fa ültetésével és annak a szabályzatban előírt időtartamú szakszerű gondozásával legyen kötelező kompenzálni! A klímavészhelyzetben ugyanis feltétlenül szükséges, hogy minél több, az eredeti altalajjal közvetlen vertikális kapcsolatban álló talajban élő fa legyen a településeken, mely kifejlődésekor a talajvizet képes hasznosítani. A pénzbeli pótlások összegének felhasználása ugyanis – ha nem fapótlásra, hanem csak a meglévő növényzet gondozására fordítják, végeredményben zöldfelület veszteséget jelent. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák (pl. ZIFFA) szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzíti. |
| 9.22 | D-1 | „A környezetbarát városirányítás városfejlesztés” című fejezetben aktuális megjegyzésnek tartjuk az alábbit:  „A kompaktság elve kapcsán fontos kihangsúlyozni, hogy a településfejlesztés alapvetően funkció (és nem épület) fejlesztésként értelmezett.” | **Módosítást nem igényel.**  A Programban szereplő megállapítással egyetért. |
| 9.23 | D-1-1 | A kompakt város kialakítását célzó terület- és településrendezés megvalósítása című fejezetben környezetvédelmi szempontból is lényegesnek tartjuk a D-1-1 pontban kifejtettek között, hogy:  „Különösen az átlagosnál jobb minőségű termőföldek esetén meg kell akadályozni a művelés  alatt álló területek művelésből való kivonását, valamint a településrendezési eszközök alkalmazásával szorgalmazni kell az erdő besorolású, de alapvetően fásítás nélküli területek termőhely alkalmassági vizsgálatát, majd az erdőtelepítésre költséghatékonyan alkalmas területek erdőtelepítési programjának vizsgálatát.” | **Módosítást nem igényel.**  A Programban szereplő intézkedést támogatandónak tartja. |
| **10** | *K-né D. Judit* | 10.1 | A-3-2 | **7.oldal**  Az NKP-4 stratégiai céljai: **Az életminőség és az emberi egészség környezeti feltételeinek javítása**.  Ez nagyon jól hangzik, csak évek óta semmi nem történik. Évek óta egyre elkeserítőbb a helyzet, se levegő, se nyugalom, se egészség.  Évek óta ugyan azokat a koncepciókat, programokat másolgatják. Most a koronavírus halálozásokkal érik be, hogy 30 év alatt senki nem foglalkozott sem az emberek egészségével, sem a környezetvédelemmel, semmivel, ami az emberek jólétét szolgálta volna.  Törvényalkotás! Végrehajtható jogszabályok, amelyben leírják, hogy ki fogja végrehajtani, milyen szempontok szerint, ki felel azért, hogy ez végre legyen hajtva. Törvények betartatása, ellenőrzés. Birság, ha nincs betartva. A közszolgák évek óta nem teszik a dolgukat. A tettenérést mondogatják. De kimegy az ügyintéző a törvény betartását ellenőrizni és előtte értesítést küld, nehogy véletlenül észrevegye a szabálytalanságot.  **8.oldal**  1.2 A BKP 2021 alapelvei Az NKP-4-ben rögzített alapelvekkel összhangban a BKP 2021 alapelvei az alábbiak szerint foglalhatók össze: az Alaptörvény értelmében „Magyarország elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges• környezethez”, ami alapvető emberi jog; az elővigyázatosság elve: **környezeti ártalmakat tudatosan meg kell előzni**– a megelőzés eszköze• a **környezeti hatáselemzés**, amelynek egyik típusa a környezeti **állapotértékelés**;  **A környezeti ártalmakat tudatosan előzzék meg:** **azonnal állítsák le a XVIII. ker. Ganztelep lakosságára irányuló** zajt, a falakon, födémen áthatoló fájdalmas rezonanciát, dübörgést, rázkódást, káros radarsugarat, ILS rendszert, drónelhárítót, 5G-t, kerozin levegőszennyezést, sokak szerint valami kísérleteket is megengedtek ennek a külföldinek, vagy az idegrendszeri tűrőképességünket tesztelik. HATÓSUGÁR!!! nem vették figyelembe a repülők és a terülőtér gyilkos HATÓSUGARÁT!!! Megszüntették a biztonsági védősávot. Ez gyilkol bennünket, nem a kovid.  Külföldi orvosi tanulmányok bizonyítják, nézzenek utána:  Milliószor leírtuk, hogy **az állandó robaj-dübörgés-rázkódás, és az ezzel járó állandó sugárzás, azaz „földi zaj” alvásmegvonást okoz**, ha nem alszunk, nem tud működni a szervezetünk, nem tud működni az immunrendszerünk, magas vérnyomást, cukorbetegséget, keringési összeomlást, idegi összeomlást, agydaganatot, mellrákot, hererákot, prosztata rákot, más rákos megbetegedéseket, Alzheimer-kórt, sclerozis multiplex betegséget, mozgásszervi betegségeket, autoimmun betegséget okoz. Autoimmun, amikor az orvosnak fogalma sincs, hogy mi a baj, mi okozza a tüneteket. Mi meg tudjuk, hogy a repülőtér, ilyen szabálytalanul közel ránktelepítve. (a közelünkben, a családunkban ezek mind voltak) Az emberi élet, életenergia egyfajta rezgés, ezt megváloztatni, beleavatkozni egy élettani folyamatba a legaljasabb mocskos emberiesség elleni bűntett. HATÓSUGÁR!!! HATÁSTERÜLET hiánya. Ha **enyhébb változatban** ér bennünket, akkor olyan nem tudom mi a bajom, de nem érzem jól magam, mivel soha nem alszunk, állandóan fáradtak vagyunk. Rossz kedélyállapot, semmihez nincs kedvünk. Ha **erősebben ér bennünket**, erős köhögési inger, majd kiköpjük a tüdőnket, erős szívdobogás, lélegzet elakadása, a hátunk majd’ beszakad. Fizikai megsemmisülés, úgy érezzük a következő pillanatban elájulunk. Nyugalmi állapotban, az ágyunkban fekve összekoccan a fogunk a rázkódástól. Minden éjjel mozgalmas álmok, - pedig korábban, nagyon-nagyon ritkán álmodtunk,- egész nap rázza az agyunkat, az egész bensőnket, hasogatja, pattogtatja a dobhártyánkat, ritkán, de már többször, mintha valami keresztül szúrta volna a mellkasunkat, melegség önti el és ég az arcunk. Ha **még erősebben ér bennünket** erős hasgörcs, hasmenés, hányinger, hányás. Órákon át tart és nem akar enyhülni, csak nyomaszt, nyomaszt, de van mikor a következő pillanatban leállítja, elmozdul és akkor azonnal jobban érezzük magunkat. Egy pillanat alatt elmúlik, semmi nem fáj, jó hangulat, azonnal tenni akarás. Kínoznak, gyilkolnak bennünket, már 8. éve. Az szándékosan gyilkolja az embereket, aki ezt nem veszi figyelembe, még kovid és idősotthon sem kell hozzá. A légi irányító „szakemberek”-nek a lehető legnagyobb profit elérése a lényeg és a levegőben lévő utasok biztonságáért, a géppark vagyonért felelnek, orvosi, egészségi, környezetvédelmi szempontokat nem vettek figyelembe. A Budapest Airportnak a lehető legnagyobb profit elérése a lényeg a földön lévő emberek „életminőségét” nagy ívben leszarták. Hazudnak évek óta.  **Környzeti állapot értékelés:**  **„2011. július 6. Tanácskozás:** A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működéséből eredő környezetterhelésben érintett kerületek és települések önkormányzati vezetői **július 6-án tanácskozást** tartottak a XVII. kerületben. A tizenegy települést összefogó **polgármesteri és szakértői találkozó egyik célja a Budapest Airport Zrt. zaj elleni védelmi tevékenységének vizsgálata volt**…….. A társaság a privatizáció során szerződésben vállalta, **hogy érdemi lépéseket tesz** a repülőtér forgalmából adódó **zajproblémák mérsékelésére**. A 260 millió euró értékű, **szerződésben rögzített kötelezettségvállalások sarkalatos pontját képezik a környezetvédelmi fejlesztések**, amelyet minden évre vonatkozóan előirányoztak. Ezek az elmúlt években elmaradtak, vagy elégtelennek bizonyultak - olvasható a XVII. kerület vezetésének közleményében.” A **Budapest Airport Zrt. a hatályos magyar jogszabályok figyelmen kívül hagyásával üzemelteti, fejleszti a repülőteret**. Rendszeres a jogszabályban foglalt zajcsökkentésre vonatkozó tiltások és korlátozások megsértése, 2006 és 2010 között nem készített zajvédelmi programot, illetve **elmaradt a fejlesztések kapcsán jogszabályban előírt környezetvédelmi hatásvizsgálat**. Két hete a Parlament egyhangú határozatban utasította a kormányt a korábbi privatizációs szerződések környezetvédelmi és természetvédelmi előírásainak felülvizsgálatára.  Az elmúlt években egyre több olyan ügy került nyilvánosságra, amelyben látható volt, hogy a privatizált állami vagy önkormányzati vagyon új tulajdonosai nem fordítottak elegendő pénzt a vagyonértékesítési szerződésekben foglalt környezet- és természetvédelmi kötelezettségek teljesítésére, vagy nem egyszer teljesen figyelmen kívül hagyták azokat. A polgármesterek éppen ezért szükségesnek tartják, hogy a felülvizsgálat során különös figyelmet kapjon a Budapest Airport privatizációjával összefüggő környezetvédelmi kötelezettségek teljesítése. A résztvevők kezdeményezték a Zajvédelmi Bizottság működésének felülvizsgálatát, ezzel **elősegítve a zajterheléssel érintett lakosok érdekeinek hatékonyabb képviseletét**. Céljuk, hogy érdemi fórummá váljon a testület, amely eredményesen fellép és közreműködik az üzemeltetés okozta problémák kezelésében, a légügyi stratégia kidolgozásában. A városvezetők egyhangúlag igényt tartanak arra, hogy a zajvédelmi díjból és az állami közlekedési hatóság által kirótt légiközlekedési bírságból az érintett, repülési zajt elszenvedő települések önkormányzatai is arányosan részesedjenek. A bevételt zaj elleni védekezéssel összefüggő beruházásokra kívánják fordítani. A **zajvédelmi díjjal a Budapest Airport Zrt. rendelkezik**, s azt a cég köteles a zaj elleni védekezésre fordítani. (Az **éves bevétele eléri a 300 millió forintot**.) A jelentős nagyságrendű forrás **felhasználásának azonban alig van nyoma környezetünkben**. A találkozón a felek egyezségre jutottak abban, hogy az eddig gyakorlaton változtatni kell, és mindent megtesznek a jogszerű működés betartatása, a környezetvédelmi szempontok érvényesülése érdekében. A városvezetők tisztában vannak azzal, hogy a nemzetközi repülőtér **működése nemzetgazdasági szempont**. Magyarország legnagyobb nemzetközi repülőterét nem lehet, és nem is kell bezárni. Azonban eljött **az idő, hogy a jogsértések, a zaj elleni védekezés kapcsán a települések vezetői együttesen fellépjenek a repülőtér környezetében élő lakosság egészsége érdekében**. Felhívják az **illetékes hatóságok** figyelmét, hogy éljen a törvény által biztosított szankcionálás lehetőségével. A résztvevők megállapodtak abban, hogy a jövőben rendszeresen egyeztetnek egymással a hatékony közös fellépés érdekében, részt kívánnak venni a légiközlekedéssel kapcsolatos jogalkotásban, **véleményezni kívánják a környezetvédelmi programokat**, s a jövőben **növelik érdekérvényesítő erejüket a lakosok védelme érdekében**.  **Riz Levente, XVII. kerület, Dr. Kocsis Máté VIII. kerület, Dr. Bácskai János IX. kerület, Dr. Papcsák Ferenc XIV. kerület, László Tamás XV. kerület, Kovács Péter XVI. kerület, Ughy Attila XVIII. kerület, Németh Szilárd XXI. kerület, Kovács Róbert X. kerület és Gál Zsolt Ecser község, Kissné Szabó Katalin, Üllő polgármestere  az alábbi követeléseket fogalmazták meg:**  1.A Budapest Airport Zrt. jogszerű működése ***(nincsenek az EU-s irányelveknek megfelelő magyr jogszabályok. megj.)***  2. Az illetékes állami hatóságok erőteljes fellépése a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér jogszerű működése érdekében ***(bármit megtehetnek, nincs ellenőrzés, nem is akarják, hogy legyen. megj.)***  3. Zajvédelmi Bizottság intézményének megerősítése, hatékony ***működtetése (kötelező lenne hivatalosan bejegyzett civil jogvédő szervezetet meghívni minden megbeszélésre, erre a Közlekedési Hatóság által létrehozott Egyesület tagját nevezte ki Mosóczi államtitkár, nyilván nem az itt lakók érdekeit képviseli megj.)***  4. **Zajgátló védőövezet kijelölése** az érintett önkormányzatok egyetértésével ***(ez jól hangzik, de egy elméleti kijelölés, nem védőfal, nem védő domb, egy nagy semmi, a Budapest Airport mondta meg, hogy a felszálló pályák melletti 1-2 méter reptéri terület legyen. Mi. XVIII. ker. Ganztelep, akik házaira rátelepedett a reptér a biztonsági védősáv megszüntetésével, a 2 ferde guruló (régen szerviz út) Ferihegy 1-en 100 méterre, az 1-es pálya kb. 600 méterre van a házainktól, Mi nem vagyunk benne. EU-s előírás, hogy a reptérnek az első lakóháztól oldalra 2,5 km-re, hosszában 5 km-re kell lennie, így épülhetett volna meg, de Ganztelep házaitól a 2-es pálya is csak kb. 1,6 km-re van. Tehát mindegyik szabálytalan. megj.)***  5. **Érdemi zajcsökkentő intézkedések**, beruházások az üzemeltető Budapest Airport Zrt. részéről. A privatizációs szerződésben foglalt környezetvédelmi kötelezettségek teljesítésének részletes vizsgálata, elszámoltatása ***(zajcsökkentés eljárásokkal nem oldható meg, csak a gépek számának csökkentésével. Semmi környezetvédelmi kötelezettség az itt élőknek, a fel-, leszállási útvonalak tologatása csak szartologatás, de az is mind itt megy Ganztelep mellett, 600 méterre. Várócsarnokok építésével, raktárak építésével, 2A-2B 12 karú utasmolóval csak tovább generálják a fapados forgalmat, teherszállító cargo forgalmat, a magángépek-helikopterek forgalmát, márpedig az nem zajcsökkentés a házak sem mentek távolabb, a reptér HATÓSUGARA sem lett nagyobb. megj.)***  6. A zajvédelmi díjból és a légiközlekedési bírságból a zajterhelésben **érintett települések önkormányzatai arányosan részesedjenek**, amelyet zajcsökkentő beruházásokra fordítanak ***(milyen zajcsökkentő beruházások? Hol van ez a díj? Nekünk, a lakosságnak semmi. A XVIII. ker. Lőrinci Sportcsarnok, a Népligetnél épülő kézilabda aréna komoly zajcsökkentő? A repülőtér káros hatásai következtében elhuny családtagjaink, ismerőseink igen nagy hasznát veszik. Remek. megj.)***  7. **Alternatív repülőtér fejlesztési lehetőségének vizsgálata (pl. cargo és „fapados” forgalom) *(azonnal kezdjék el! Ez 9 éves iromány!!! Hol van? megj.)***  8. **Zárt hajtóműpróbázó hely azonnali kiépítése *(ezt megépítették, 300 millióból, egy fordított L betű, de egy nagy nulla, mert pont a XVII. ker. és a XVIII. ker. lakóházai felé nyitott, egyébként sem állnak be oda a próbázó gépek, hanem a Semmelweis u. végében próbáznak szabad területen. A ’70-es évek végén lakossági felháborodásra megszüntették, most ugyan oda visszatették. megj.)***  9. A **földi zajok hatékony csökkentése**: pl. **guruló utak lakott területtől való távoltartásával és a kiegészítő hajtóműnek (APU) a parkolás helyén való működtetésének *tiltásával (hogy tartja távol, amikor Ganztelep mellett van 100 méterre? Az éjjel érkező cagok ezen a két ferde gurulón (korábban szerviz út volt, egy héten egyszer elvontattak rajta egy javításra szánt gépet, a hajtóművek beindítása nélkül. Most meg egész nap, még éjjel is visító, az agyunkat is fájdalmasan rezonáló hajtóművel gurulnak. Akkor tartaná távol, ha nem mennének rajta gépek. Nem véletlenül szakadt be egy 2x2 Cargolux alatt. megj.)***  10. Az EU-irányelv szerinti kiegyensúlyozott megközelítés elvének alkalmazásával a zajterhelés csökkentése. A Budapest és az agglomeráció fölötti légiközlekedési irányok és magasságok meghatározása érdemi hatásvizsgálat útján a kerületeket, illetve településeket érintő zajterhelés egyenletes eloszlása érdekében ***(ne tologassák a szart, mert mind Ganztelepen csapódik le. Semmiféle egyenletes elosztás nem lehetséges, mert a 76-os állapotfelmérés kimondta, hogy további forgalomnövekedésre az 1-es pálya alkalmatlan, a mai gépek mellett eltörpülő Tu-134-es, Tu-154-es gépekkel számolva is, és a lakóházakhoz való közelsége miatt is, 400 tonnás cargok szóba se kerültek, nem is ismerték még, ezért épült a II-es terminál, 2-es pálya kifelé tolva az ecseri, vecsési szántóföldek irányába. Nekünk azt mondták, hogy „majd milyen jó lesz nekünk, ha a II-est átadják, mert itt egyáltalán nem lesz zaj” Amíg ez megtörtént, több ezren belehaltak vagy a pszichiátrián kötöttek ki. Most a külföldi mindent visszarendezett ide. megj.)***  11. **Tiszta, egyértelmű, végrehajtható törvényi szabályozás létrehozása záros határidőn belül**, s erre állami garanciavállalás (**EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 598/2014/EU RENDELETE 2014. április 16.**   |  |  | | --- | --- | | (2) | ………… olyan intézkedéseket kell bevezetni, amelyekkel csökkenthető a légi járművek által okozott zajhatás az uniós repülőtereken. Ezen intézkedések révén javítani kell a zajkörnyezetet az uniós repülőterek környékén annak érdekében, hogy megmaradjon, illetve javuljon a környékükön élők életminősége, és a légi közlekedéssel kapcsolatos tevékenységek összeegyeztethetőek legyenek a lakóterületekkel, különösen az éjszakai légi járatok esetében. | | (11) | A zajproblémák egészségügyi vonatkozásainak jelentőségére tekintettel fontos, ……….. minden repülőtér esetében következetesen figyelembe vegyék ezeket az egészségügyi vonatkozásokat, szem előtt tartva az e területen hatályos közös uniós szabályokat. Következésképpen az egészségügyi vonatkozásokat a zajhatások értékeléséről szóló uniós jogszabályoknak megfelelően fel kell mérni. |   **Ganztelepen semmit nem mértek, nem is tudnak, képtelenek rá, a készülék csak azt méri, amire beállítják, 5 másodpercenként kapcsol be, abból is átlagot számol, (dB decibel) és szét akarja válogatni a vasút, a gyorsforgalmi út és a repülőtér „földi zaját” azaz a dübörgést, rezonancát, mélyfrekvenciás búgást (Hz) és külön a felszállási robajt, érkezési sugárfék robaját. Hát ez nem fog menni. Minden egyszerre ér bennünket, még a sűrűn épített lakóházakról többszörösére felerősödött visszaverődő robaj is. Tehát nem tudja mérni, akkor nincs kihagyták Ganztelepet. megj.)**  12. A Budapest Airport Zrt. hosszú távú fejlesztési, üzemeltetési terveinek bemutatása a kapcsolódó **környezetvédelmi feltételekkel együtt *(ugyan mit mutattak be, mert mi semmiféle környezetvédelmi feltételekről nem tudunk. A lakosságnak semmi, saját maguknak a reptéren szaladgáló elektromos autó, elektromos töltő reptéri területen, a beszámolókat évről évre elfogadták, hogy Hardy, Szarvas azzal kezdi, hogy környzetvédelem: munkahelyteremtés, „Föld órája” villanykapcsolgatás, de csak részleges, mert hát a reptér ugye nem állhat le, Aeroparkban családi nap, az elkopzott ollók, kések szegény családok megsegítésére, mentőt vásároltak, szóval a lakosság élete, egészsége nem számít, arra semmi. Ezt a politikusok megszavazták, elfogadták. Hát vicc, Mi meg beledöglünk. megj.)***  13. **Részletes környezetvédelmi hatásvizsgálat készítése a hosszú távú fejlesztésekre**. A hatástanulmány eredménye alapján **világosan ki kell mondani: mekkora maximális kapacitással, milyen feltételekkel működhet a jövőben Budapest közvetlen határában a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér**  **azaz évről évre a beszámolókat elfogadták és „további zajcsökkentésről” hazudtak, amikor nemhogy csökkenés, hanem még nagyobb növekedés volt, tehát a zaj, kerozin levegőszennyezés is nőtt:**  1980. **32.642**  2002. 77.941 (bírósági ítéletben)  2003. 88.471 (bírósági ítéletben)  2004. 111.753 (bírósági ítéletben)  2005. 126.359 (bírósági ítéletben)  2006. 126.950 (bírósági ítéletben) na, de mekkora gépek, a maiak mellett eltörpülő TU-134-es, TU-154-esek,  Fokker-ek voltak, nem a mai hatalmas Boeing, Airbus 400 tonnás cargo gépek, akkor még cargo nem is  volt, hanem az utasszállító vitt árut is.  2007. 124.298 (bírósági ítéletben)  2008. 117.876 (bírósági ítéletben)  2009. 109.613 (bírósági ítéletben)  2010. 104.519 (bírósági ítéletben)  2011. 109.875 (bírósági ítéletben)  2012. 91.886 (bírósági ítéletben)  2017. 102.085 Lakatos Máté Hungarocontrollos troll  2018. 114.264 Lakatos Máté Hungarocontrollos troll  2018. november **uniós repterek ÉVENTE 6.2 %-al, Ferihegynek - 3 HÓNAP --alatt -17 %-al bővült a forgalma!!!**  **2019. év** **122.000** megközelítette ???(**ez 6,5 %-os növekedés**)  2020. február **8.901 db** (12,5 százalékkal több, közel **1.000 művelettel több**, mint tavaly)  **március 9-12 nap mínusz -……33 db géppel csökkent** ezekben csak a fapadosok vagy a cargok is benne vannak?  Vírusmizéria ez már nem hiteles! **Amint enyhítettek** a vírus miatti megszigorításokon, **azonnal visszarendeződés volt**, **egyetlen pillanatra sem volt leállás, de még enyhülés sem (Budapest XVIII. ker. Ganztelepen 1-es pálya mellett. Térkép!!!),** mert a teherszállító cargo járatok száma 2 számjeggyel növekedett, még a WizzAir átalakított gépei is Nur-Sultán leszállással mentek Kínába, napjában többször is. Egész nap indulás előtti az agyunkat az egész bensőnket fájdalmasan rázó, rezonanciával, dobhártyahasogató dübörgéssel hajtóműtúráztatások (felpörgeti, még felvisít) nekiindul, Ganztelep lakóházai mellett visító, fájdalmas rezonálással végigurul és iszonyatos robajjal, mintha az ég akarna leszakadni és a fejünkre esni, közben megremeg a ház alattunk, ahogy végigdönget az 1-es pályán - majd visszafelé: hatalmas robajjal, felvisító sugárfékkel érkezés, az előbbiek szerint gurulás, az előbbiek szerint még sokáig hajtóművezés, amikor elfolyt, leállítja, de van, amelyik a pakolás ideje alatt nem is állítja le, vagy segédhajtóművet üzemeltet, hogy ne kelljen a reptérnek az áramellátásért fizetnie. Ez zajlik egész éjjel, jelen pillanatban is. Ganztelep lakóházai mellett 100 méterre a 2 db rövidebb és a hosszabb (régi szerviz út) gurulók és a kb. 600 méterre lévő 1-es pálya.  Ezt Mi úgy éltük meg, hogy 2005-től már tapasztalható volt a több repülőgép robaja, 6 óra körül 1,5 órán keresztül 1-2 percenként, a reggeli készülődésben, hiába nem figyeltunk oda, úgy kikészítettek, hogy azt mondtam, ha „még egy kurva gép felszáll, rögtön sírva fakadok” olyan is volt, hogy a tehetetlen dühömben, sírógörcs tört rám. ½ 8-tól 3 gép, majd utána egy-egy, délután szintén, közben is egy-egy, este szintén ilyen roham volt, de legalább éjjel lehetett aludni. Közben a Városkép (XVIII.ker.) minden számában megjelent, hogy a Repülőtér így csökkenti a zajt, úgy csökkenti a zajt, milyen jó nekünk, hogy itt van, mert mennyi mindent tesz a lakosságért. Mi meg néztünk ki a fejünkből, hogy ugyan hol, mert itt egészen mást tapasztaltunk.  **2012. őszén átadták** a LufthansaTechnik 2. számú bázisát, ami egy könnyűszerkezetes, hangár, aljzat szigetelése nincs, ráadásul a reptér hatalmas átmérőjű csatornájára épült rá, ami átjön lakott területre a Semmelweis utcában vezetik, ez is átadja a dübörgést-rezgést. Az épület átadása körül is zűrök voltak, mert 2x is el kellett halasztani, valamit szarul csináltak meg. Most is úgy van.(közben Aeroplex felirat van rajta) miközben a SkyCourt-ot várócsarnokról beszéltek, hogy az épült, sokáig azt hittük, hogy ami az utcánk végében van az.  **2013-tól** rákapcsoltak az üzemeléssel azóta riadunk fel éjszakánként  **2016. december** közepén újra beüzemelték a Semmelweis u. végében lévő zöld/kék/koszos szürke plexi átlátszó hangárt, amikor megépült a ’70-es évek végén hatalmas felzúdúlás volt, mert már sokan dübörgést-rázkódást éreztek, akkor meg kellett szüntetni, addig jópáran belehaltak. a pszichiátriára kerültek.  **2017.** **DHL-TNT bázis** átadása a Sajó u. A portánál. Ki volt az a barom, aki berakta a lakóházak közé, nekünk É-i irányba hajtóműveznek a gépek és visítva mellettünk gurulnak el, onnan is egész éjjel a bezárt lakásban a falakon, födémen átjövő dübörgés, rezonancia, amit a környező sűrűn elhelyezkedő épületek többszörösére felerősödve visszavernek. Ezt idesunnyogták, miközben a Cargo City-ről beszéltek egyfolytában.  **2018. május** LOT Service azóta 1-2 óránként felriadunk. Ha alszunk is egyfolytában rázza az agyunkat, az egész bensőnket, mozgalmas álmaink vannak. Totál megsemmisülve riadunk föl. Ez emberiesség elleni bűntett, hogy nem hagyják aludni az embereket.  ezek évről évre növelték a kapacitásukat egyre többet dolgoznak és mindig éjjelre kapcsolnak rá a legjobban.  A vírus ideje alatt egyre több 400 tonnások itt döngetnek el mellettünk, beleremeg a házunk, az egész bensőnk.  Röviden:  6 millió utasra kiadott működési engedély. Tavalyi forgalom 16,2 millió  2018. aug.16. Sűrűn lakott területek fölé helyezett felszállási útvonal  A XVIII. kerület tüdejének hívott családi házas zöldövezet fölé terelt napi 150-200 gépmozgás 200 méter alatti repülési magassággal.  Hajnali és éjszakai repülések.  Alvás, pihenés ellehetetlenítése.  Sok esetben hányingerkeltő, fojtó égéstermék szag.  Ingatlanok totális elértéktelenítése.  Kártérítés: nulla  Személyes ismeretségemben mit okozott? idegösszeomlások, alvászavar, kialvatlanság miatti munkahelyvesztés, öngyilkossági kísérlet, válás, stb.  A civilek és jogvédő egyesület eddig az alábbi megoldási javaslatokat tették:  a) Éjszakai légtérzár a Budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi **repülőtéren 22:00 és 06:00 óra között** (jelenleg csak forgalom korlátozási bírság van, ami nem teljesül, semmit nem ér éjfél és 05:00 óra között)  b) A fapadosok és Cargo járatok (amely a jelenlegi forgalom 60 %-át teszik ki) kerüljenek el Budapest légteréből, szálljanak le egy másik, a fővárostól távolabb eső, akár már meglévő (szükséges felújításokkal) a gépek fogadására alkalmassá váló reptéren. Ezzel egy időben **azonnal állítsák le fejlesztéseket a budapesti reptéren** és az ott felszabaduló összeget (279 milliárd forint) fordítsák a másik reptér felújítására (időközben sajnos a Cargo City-t és a DHL-TNT bázist már átadták, de még nagyon sok fejlesztés hátra van, Lufthansa technik, 3. terminál, gyorsvasút, egyéb cargo épületek).  az érintett lakossággal **soha, senki sem egyeztetett az ügyben**, hogy lakóingatlanát bármilyen módon ipari célra fogják hasznosítani, fölötte ipari mennyiségű forgalom fog lezajlani a légtérben, magával hozva az őrjítő ipari zajt, és az egészségüket tönkre tevő petróleum származék (kerozin) elégetését.  c) Építsenek (vagy fejlesszenek fel) egy új (vagy meglévő) repülőteret, amely megfelel a 21. század elvárásainak. A jelenlegi Budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 1950-ben épült, kifutópályái a fővárosra vannak irányítva és egy 1976-os környezeti hatástanulmány alapján kapta meg a működési engedélyét anno, 1995, a Környezetvédelmi törvény hatálybalépése óta pedig semmilyen környezetvédelmi hatástanulmány nem készült a működtetésére, pláne nem a fejlesztések környezeti szempontból való megalapozására. Jelenleg már évente 16M utast fogad ez a repülőtér, az 1950-s években ez a szám csak pár tízezer volt, amikor ezt a repülőteret átadták fő repülőtérnek. Illetve akkor 10-40 tonnás gépek voltak, most pedig akár 400-600 tonnás gépek szállnak le a kifutópályákra.  13 o.  2.1.6 **Levegőminőség Budapest levegőjét** a 2015. évi éves átlageredmények alapján az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat a nitrogéndioxid és a szálló por (PM10) esetében szennyezettnek, az ózonra tekintettel kiválónak, míg a 2014-es átlageredmények alapján kisméretű szálló por (PM2,5) alapján megfelelőnek minősítette. A nitrogén-dioxid (NO2) szint az egyik fő követelményhez (99,8%) képest a 2005-2008 közötti jelentős javulást követően gyakorlatilag változatlan, a **2014-ben tapasztalt jelentős mértékű javulást** kivéve.  1999. őszétől egyszer-egyszer a régi szovjet laktanya területén felgyújtották a gumi lerakatot, egyszer egyszer hol az egyik hol a másik szemetet égetett a kazánjában.  2004. nyár utolsó napjaitól tömegesen tértek át a szemét, lom, festett-lakkozott-műanyaggal bevont pozdorja (kezelt fa) azóta a környezetükben több embert elpusztítottak  15. oldal  A szálló por egészségügyi határértékeinek nem teljesülése miatt Magyarországgal szemben 2009 novemberében kötelezettségszegési eljárás kezdődött Budapestet és az agglomeráció településeit is érintve. Meg kell említeni, hogy a PM10 koncentráció nagy hányadát kitevő finom szálló por (PM2,5) frakció különösen káros hatást gyakorol az emberi egészségre, jelenleg nem ismert olyan azonosítható küszöbérték, amely alatt az ne jelentene veszélyt. Számítások szerint a budapesti levegőminőség hosszú távú javítása során – ha a finom szálló por fővárosi éves átlagkoncentrációja 10 µg/m3 lenne (a jelenlegi határérték 40%-a) az **elkerülhető többlet haláleset évente Budapesten 500-800 főt jelentene**. Budapesten az ózon szintje többnyire határérték alatti. Ugyanakkor 2007-ben és 2015-ben is egyszer előfordult a szmogriadó tájékoztatási fokozatát is meghaladó, ezért hatósági intézkedést is igénylő ózon szint. A budapesti levegőminőségi helyzet főbb tényezői: helyi forrásoldalon az energiaátalakítás módja (gépjárművek működtetésének kibocsátásai, az ipari és lakossági földgáz**-, fa- és egyéb szilárd, folyékony tüzelés**), a **kertvárosias területeken ismét elterjedni látszik a fokozottabb szennyezőanyag-kibocsátást eredményező, vegyes tüzelőanyagot használó lakossági fűtés**, az elöregedő gépjárműpark hozzájárulása ismét növekvő mértékű, valamint légköri és további meteorológiai (szállítási) folyamatok.  a Gilice téri mérőállomás nem tényleges méréssel, hanem csak előfordulási valószínűséggel számol. Ganzteleptől 5 km-re van, még azt sem éri, amitől itt már régen megfulladtunk, főleg, hogy a környezetünkben egyfolytában 3-4 ember állandóan éget.  most érik be a halálozások számában a 17. éve tartó tömeges szemét, lom, festett, lakkozott, műanyaggal bevont pozdorja (kezelt fa), festett, ajtó-ablak keretek, lapok, rongyok, műanyagok, gumicsizma, hungarocel, OSB lap és ki tudja mi minden veszélyes és rákkeltő anyagokkal történő fűtés, amely nem csak förtelmes büdös, de mérgező is. Mivel nincs fűtőértéke egész nap rakják, ha hideg lesz még éjjel is. Akinek gázkészüléke van nem tud soha szellőztetni, de a bezárt lakásba is bejön. Ha már egy utcában 3-4-en ilyen módon ontják a mérgező füstöt egész nap, akkor kipusztítják a lakosságot, ezért is van a rengeteg tüdőbeteg. Ez ellen kellene tenni. A "Fűts okosan" egy csőd, semmit nem ért. Már 3 hete elkezdték, amikor még hideg sem volt. https://www.erdekesvilag.hu/tobb-mint-4000-ember-halalat-okozta-a-londoni-nagy-szmog-1952-ben/  még egy ejnye-bejnye sem volt, sőt megírták nekik, hogy ekkor is és ekkor ellenőrzéseket végeztek és semmi szabálytalanságot nem találtak. Még én pereskedjek, (hány emberrel?), hogy csodálatos meleg napsütésben sem lehet végigmenni az utcán, mert annyian ontják a mérgező, valami leírhatatlanul borzalmas büdös füstöt. Már elkezdték és abba se hagyják jövő júniusig. Az ivókutak és a párakapuk is biztosan nagyon fontosak, de azzal kellene már végre foglalkozni, hogy nincs oxigén, nincs levegő. A Ferihegyi Repülőtér mellett lakunk, annyira carbonsemlegesek, hogy a saját égetőjükben égetik el a repülőkről lehozott műanyagos szemetet. Kínában is amikor leálltak a repülők, sokkal tisztább lett a levegő. A repülők levegőszennyezésére a BUD vezérigazgatója azt mondta, hogy a lakossági fűtésből eredő szennyezés nagyobb. Akkor beledögölhetünk, nekik nem számít.  2.1.7 Zajterhelés Azon környezeti szakterületek közül, amelyeket számértékkel előírt követelményekkel szabályoznak Budapest  környezeti problémái közül az egyik legjelentősebb a magas zajterhelés, amely károsan befolyásolja az emberek közérzetét, életminőségét és egészségét. A fővárosi zajterhelés **elsődleges forrása a közúti közlekedés**. Néhány főútvonal környezetében az Lden zajterhelési szint 12-17 dB-lel nagyobb a terhelés a vonatkozó küszöbértéknél36 . Budapesten a lakosság mintegy 38%-a 65 dB feletti (Lden) zajszinttel terhelt, ami már egészségkárosító hatásúnak tekinthető. A jelentősen magas éjszakai terhelési szint a nappali értékhez közeli mértékben terheli a lakosságot. A **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalmának zajterhelése a 2012-ben készült zajtérkép alapján jelentősebb mértékben a X., a XIV., XVI., XVII., a XVIII. kerületeket érinti. A zajgátló védőövezetek kijelölése megtörtént. Budapest stratégiai zajtérképének és a hozzá tartozó intézkedési terv megújítása több éve időszerű.**  Budapest XVIII. ker. Ganztelepet kérjük kiemelni, mert halmozottan érinti a „földi zajok” hajtóműtúráztatások, felpörgetések mielőtt nekiindult, ez nem tévesztendő össze a javítás utáni próbázással. A szakrétő Vibrocomp Bite Pálné dr., Bite Pál ezt kihagyta a zajtérképről is és a startégiai intézkedési tervből is, pedig ennek van csak igazán hangja, plusz még a fel-, leszállásoknak is.  18.o.  2.2.3 Gazdasági tevékenység A budapesti telephelyű, környezeti szempontból legjelentősebb üzemek száma évek óta 30-40 körüli, ezeket a környezetvédelmi hatóság az egységes környezethasználati engedélyezési (IPPC-) eljárás alapján felügyeli. Budapesten összesen mintegy 70 veszélyes anyagokkal foglalkozó (többek között gyógyszer-, vegyi-, gáz- és olajipari üzem, erőmű, raktár) telephely található, a legtöbb a X., XXI., XXII. és XXIII. kerületekben. Monitoring és lakossági riasztó rendszer telepítése eddig három veszélyes  12. ábra narancssárga alsó küszöbértékű  citromsárga küszöbérték alatti üzemek  **Liszt Ferenc repülőtér magas küszöbérték főleg XVIII. ker. Ganztelep**  23.o GYENGESÉGEK  a stratégiai zajtérkép és intézkedési terv felülvizsgálata nem valósult meg, 2018-ra reális;  **egy nagy nulla, ezer sebből vérzik a Budapest Airport által közölt adatokkal modellezés helyszíni mérések nélkül. Színházi zajokkal, statisztikai adatokkal összehasonlítva. Még az utcák neveit sem írták jól. 2016-os év, nem azok a géptípusok, amelyek az elfogadáskor 2018-ban voltak. Egyre nőtt a forgalom, egyre nagyobb gépeke szabadítottak ránk. Nem a valóságot mutatja.**  24. o LEHETŐSÉGEK  csendesebb járművek és további zajcsökkentő technológiák elterjedése mérsékeli a város zajterhelését;  **olyan nincs, hogy csendesebb jármű, egyre több jármű van**  vasútvonalak fokozottabb integrálása a városi és elővárosi közlekedésbe;  **100-as vasútvonalat azonnal felújítani 20 éve nem volt felújítva, a sín majd kiszakad a helyéből, a Budapest Airport által épített zajfal a vasúti zaj ellen sem véd semmit, a reptéri zaj ellen meg főleg nem. Egy nagy nulla.**  **VESZÉLYEK oszlop**  a fokozottabb szennyezőanyag-kibocsátást eredményező vegyes (szilárd tüzelőanyagot is használó, valamint tiltott hulladékégetést alkalmazó) lakossági fűtés elterjedése; megújuló energiaforrások központi támogatásának háttérbe szorulása;•  **2004. óta tömeges hulladék fűtés, nem csak förtelmes büdös és soha nem lehet szellőztetni, hanem mérgező is évente 16 ember hal meg emiatt, ez a veszély nem a kovid. A hagyományos kályhák árusítását is azonnal meg kell szüntetni, szó nincs szén és fa tüzelésről, szemét, lom fűtés van.**  egyes budapesti telephelyű üzemek működése környezeti kockázattal is jár, az ott használt anyagok veszélyes tulajdonságai miatt (kb. 70 veszélyes üzem); a **Liszt Ferenc repülőtér**  25.o  2.4 Összefoglaló helyzetértékelés  Budapest legjelentősebb környezeti kihívásai a határértékekkel szabályozott szakterületeket tekintve: Budapesten a közúti közlekedési terhelés miatt a lakosság közel 40%-a egész napszakban már egészségkárosító hatásúnak tekinthető – 65 dB feletti• egész napi (Lden) – zajszinttel terhelt; a stratégiai zajtérkép és intézkedési terv felülvizsgálata nem valósult meg; a környezeti levegő nitrogén-dioxid és szálló por (PM10) szintje: a különböző mértékű javuló tendencia mellett még mindig nem állítható, hogy a• budapesti környezeti levegő maradéktalanul megfelelne a levegő levegőterheltségi szintre vonatkozó határértéknek és a további követelményeknek. | **Módosítást nem igényel.**  A véleményező a Budapest Környezeti Programja 2017–2021. valamint a 2019-ben jóváhagyott környezeti állapotértékelés alapján íródott. A repülőtéri zajterhelés a felülvizsgálat alapján nagy hangsúllyal szerepel, az *„A-3-2 Légiforgalom zajterhelésének csökkentése”* című feladat a nemzetközi légiforgalom stratégiai átgondolásának szükségességét tartalmazza, független szakvélemény alapján.A beérkezett észrevételek alapján a feladat kiegészítésre kerül azzal, hogy a zajmonitor rendszert állami szervezetnek javasolt üzemeltetnie, továbbá azzal, hogy a stratégiai döntések meghozataláig, a megfelelő hatástanulmányok elkészültéig a repülőtér kapacitásbővítő fejlesztéseit fel kell függeszteni. |
| **11** | *dr. V. Olivér* | 11.1 |  | Örömmel tapasztaltam  Budapest Környezetvédelmi Programja 2021-2026 társadalmi egyeztetési változatának áttekintése során, hogy a dokumentum komoly természetvédelmi fejezetben tárgyalja az élővilág védelmét a fővárosban. A B-1 Természetvédelem fejezetben foglaltakkal egyetértve, engedjék meg, hogy az alábbi kiegészítési javaslatokat tegyek, azok beemelésének megfontolását kérve. | **Módosítást nem igényel.**  Tájékoztatást nyújt. |
| 11.2 | B-1 | A dokumentum kitér a fényszennyezés élővilágra gyakorolt hatásának jelentőségére, említve a rovar- és madár fajokra gyakorolt kedvezőtlen hatást. E csoportok mellett, javaslom, hogy a denevér fajokkal kapcsolatos védelmi intézkedések is kerüljenek bele ebbe a csomagba, mert konkrét vizsgálatok igazolják a kölyöknevelési időszakban tapasztalható fényszennyezés jelentős negatív hatását a szaporodási sikerre, illetve az egyedek egészségi/kondíciós állapotára (pl. Boldogh és mtsai. 2007). | **Módosítást igényel.**  A javaslat alapján a „*B-1 TERMÉSZETVÉDELEM”* fejezet felvezető szövegrésze kiegészítésre kerül a denevér fajokra gyakorolt negatív hatások említésével. |
| 11.3 | B-1 | A fejezetben megfogalmazott, egyre aktuálisabb és fokozódó veszély a kisállattartók sokszor felelőtlen viselkedése során kialakuló idegenhons inváziós állatfajok megjelenése és elszaporodása mellet az akváriumi, kerti, illetve olykor parki körülmények között tartott, illetve ültetett növényfajok nem elhanyagolható részénél is felmerül. Akár a kommunális csatornarendszeren keresztül kijutó akváriumi növények is lehetnek a kiinduló pontjai a növényi inváziónak, de a kiskertekből a szél, maghordozó állatok, vagy ivartalan szaporodási módokon kersztül is kijuthanak nemkívánatos fajok. A közterületekre, parkokba ültetett növények (lágy- és fásszárúak is) tekintetében rendkívül előremutató és forradalmi elköteleződést jelentene a hazai biodiverzitás védelmében, amennyiben deklarált módon kizárólag őshonos növényeket szabadna kiültetni, illetve egy ütemezett csereprogram készülne a jelenleg meglévő idegenhonos (elsősorban fásszárú) növények fokozatos cseréjére | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. A Programban több helyen is szerepel az invazív növényfajok visszaszorításának szükségessége, a további részleteket a biodiverzitási stratégia keretében kell kidolgozni. |
| 11.4 | B-1 | Szintén érinti a fejezet a biodiverzitás állapot monitorozásának fontosságát. Az Agrárminisztérium Természetmegőrzési Főosztályának (AM TMF) jelenlegi koordinálásával 20 éve működik a Nemzeti Biodiverzitás-monitorozó Rendszer (NBmR), mely számos komponensén keresztül érinti a főváros közigazgatási területét is. Ennek helyi koordinációját a Duna Ipoly Nemzeti Park igazgatóság (DINPI) végzi. Érdemes lenne a Fővárosi Önkormányzat természetvédelmi őrszolgálatának biodiverzitás-monitorozó tevékenységét mind módszertanában, mind területi, mind időbeli megközelítésében összehangolni a regionális (DINPI), és országos (AM TMF), valamint civil szervezetek (pl. Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület) által végzett hasonló tevékenységgel, mely az eredmények értékelhetőségét tovább növelné. Véleményem szerint megfontolandó ennek az összehangolásnak a szándékát már a BKP2021-2026-ban is deklarálni és nem csak a védett területek tekintetében alkalmazni (hiszen a jelenleg nem védett területek valódi természetvédelmi értéke csak úgy derülhet ki, ha ilyen szempontból ott is folynak felmérések). | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák (pl. biodiverzitási stratégia) szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. |
| 11.5 |  | Érdemes lenne arra, a lakosság nem kis hányadát érintő konfliktushelyzetre, illetve ennek kezelésére is kitérni a dokumentumban, mely közjóléti (rektreációs) funkcióval érintett, ám komoly természetvédelmi értéket is képviselő területeken tapasztalható. A megoldások az egyes területeken természetesen egyediek lehetnek, a probléma, illetve a kezelés szükségessége és a szándék kinyilvánítása általános. Példaként a Bp. II. kerület Hármashatárhegyi Repülőtér és környezetének helyzetét tudnám felhozni, ahol idén tavasszal a kijárási korlátozások időszakában (de más időszakokban sem kicsi a nyomás) a terület olyan nagy számú sétáló, futó, kerékpározó és nem utolsó sorban kutyasétáltató "lepte el", mely az ott élő fokozottan védett ürge és haragos sikló állományt nagyon kedvezőtlenül érintette éppen egy érzékeny időszakban (az ürgék szaporodási, kölyöknevelési időszakában az egyedeknek gyakorlatilag nem volt idejük táplálkozni, mert mindig volt a közelben egy kutya, vagy egy ember). | **Módosítást nem igényel.**  A *„B-1 TERMÉSZETVÉDELEM”* fejezet felvezető szövegrésze tartalmaz utalást a városi környezetben jelentkező fokozott terhelésre. A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák (pl. biodiverzitási stratégia) szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. |
| 11.6 |  | Bár a dokumentum más fejezeteiben méltán hangsúlyt kap, természetvédelmi szempontú értékelése mégis hiányzik számomra a városi közlekedés hatásainak. Számos állatfaj városiasodása során vitathatatlan előnyökkel jár a beköltöző egyedek számára az ember által akaratlanul is nyújtott szolgáltatások köre. Ilyen lehet a táplálék elérhetőségének növekedése, időben kiegyenlített előfordulása, a természetes ragadozók hiánya, vagy legalábbis kisebb száma stb. Mindezek az előnyök mellett azonban kétségtelenül negatív hatások is érik ezeket az egyedeket, melyek nem feltétlenül a faj fennmaradását veszélyeztetik, azonban sem állatvédelmi, sem humán egészségügyi, sem pedig a pozitív kommunikáció szempontjából nem kedvezőek. E negatív hatások egyik legjelentősebb forrása a közlekedés, mely közvetlenül is számos állat pusztulását okozza. Az állat elütések számának csökkentése nem mindig egyszerű feladat, hiszen legtöbbször még a veszélyes szakaszok azonosítása sem könnyű. Ebben jelenthet segítséget az un. közösségi tudományos (Citizen Science) megközelítés, mely egyes fajok esetében segíthet a probléma térbeli szűkítésében, emellett a lakosság érzékenyítése, figyelmének felkeltése is megvalósul a probléma iránt. Javaslom megkeresni a Vadonleső Program munkatársait (jelenleg a Herman Ottó Intézet Nonprofit Kft., az Agrárminisztérium működteti a Magyar Természettudományi Múzeum közreműködésével), mely programban a fővárosi sün elütések területi lokalizációja felé már tettek lépéseket (pl. Vadonlesõ Group, és mtsai. 2019), sőt lehetséges megoldási ötleteket is fogalmaztak meg (pl. <https://ng.24.hu/termeszet/2020/09/21/hamarosan-itt-a-sunbarat-utvonaltervezo/>). | **Módosítást nem igényel.**  A *„B-1 TERMÉSZETVÉDELEM”* fejezet felvezető szövegrésze tartalmaz utalást a városi környezetben jelentkező élőhelycsökkenésre és feldarabolásra. A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák (pl. biodiverzitási stratégia) szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. |
| **12** | *L.-L. Hajnalka* | 12.1 | A-1-2 | A1. Levegőminőség  A-1-2 Levegőminőség előrejelző rendszer fejlesztése a lakosság bevonásával.  Jelenleg 20e Ft körüli összegben lehet házilag összeszerelhető levegőszennyezés mérő berendezést vásárolni. Ezek a berendezések jellemzően csak a szálló por mennyiségét és relatív páratartalmat mérik. Ezeket a műszereket hálózatba kötve tájékoztató jellegű adatokat kaphatnánk a terület gépjármű forgalmáról, téli időszakban a lakossági tüzelés mértékéről.  Előnye: az illetékes önkormányzatok aktuális adatok alapján dönthetnek a terület levegőminőségi riasztási fokozatainak elrendeléséről, hozhatnak a riasztási fokozatnak megfelelő óvintézkedéseket illetékességi területükön.  Javaslat: a lakosság támogatása (akár önkormányzati szinten) saját mérő megvásárlásához, melyeket közös mérőhálózatba kötve üzemeltethet az önkormányzat lokális levegőminőség-mérés céljából. | **Módosítást nem igényel.**  A környezeti levegőszennyezettség mérése állami hatáskörben, az Európai Uniós követelmények alapján kialakított és üzemeltetett automata mérőhálózat segítségével történik. A javaslatban szereplő „házi” mérőberendezések mérési elve nem felel meg, valamint annak eredményei nem vethetők össze a jogszabályban rögzített követelményekkel, az önkormányzati szerepvállalás ezek beszerzésében szakmailag nem megalapozott. |
| 12.2 | A-1-3 | A-1-3 Gépjárművek fokozatos visszaszorítása  Lakossági probléma, hogy az agglomerációba, jellemzően családalapítási céllal kiköltöző családok a mindennapi ingázást már két autóval oldják meg. A belváros távolsága és a nem kielégítő peremkerületi vagy agglomerációs tömegközlekedés miatt ezek a családok már jellemzően két autót használnak jelentősen terhelve ezzel a bejárási útvonal mellett lakók életét.  Emellett a fokozatosan növekvő városi létet kiszolgáló szállítmányozás feladatok (áruszállítás, folyamatos építkezések, útépítések…) sűrűsége miatt jóval több tehergépjármű közlekedik jellemzően a peremkerületi részeken.  Javaslat:   * a levegőminőség riasztási fokozatánál korlátozni a városba való behajtást. Azoknak a családoknak, melyek jellemzően két gépjárművet használnak (önkormányzat teljesítményadó befizetés alapján lekérdezhető) csak egy autó használata javasolt. Ebben az esetben a BKK-val előre egyeztetve érvényes forgalmival rendelkezőknek ingyen utazás, ingyenes parkolás a bevezető utak menti parkolókban az érintett időszakra. | **Módosítást nem igényel.**  A rendkívüli légszennyezettségi helyzet szakmailag továbbra is a gépjárműállomány szennyezőbb felének korlátozása indokolt, és tekinthető arányos intézkedésnek. A véleményben szereplő agglomerációból áramló gépjárműforgalom okozta problémákkal és megoldási javaslatokkal a Program több ponton is foglalkozik. |
| 12.3 |  | Javaslat:   * a kertvárosi, peremkerületi részeken a jelenlegi autóutak terheltségének felülvizsgálata, a forgalom körgyűrűre való irányításával újabb lakó-pihenő övezeti részek kijelölése, hétvégi teherforgalom STOP a sűrűn lakott, kertvárosi utakon, * óvodák-és iskolák környékén behajtási tilalom, | **Módosítást nem igényel.**  A Program a véleménnyel összhangban van. Az „*A-3-3 Sebességcsökkentett övezetek kijelölése”* című feladat tartalmazza a forgalomkorlátozási intézkedéseket. |
| 12.4 |  | Javaslat:   * avarégetési tilalom fokozott ellenőrzése (akár a fent javasolt lakossági mérőhálózat által adott eredmények alapján), * avarégetés elkerülése érdekében a közösségi komposztálás önkormányzati szintű támogatása illetve a közszolgáltatás rendesen fizető lakosoknak évi 12 db ingyen lombzsák biztosítása (a jelenlegi ingyen lombzsák osztás nem mindenki számára elérhető). | **Módosítást nem igényel.**  A Kvt módosításának eredményeképp – 2021. január 1-jei hatályba lépéssel – az avar-és kerti hulladékok égetésére vonatkozó szabályok kikerülnek az önkormányzatok hatásköréből.  A kerti komposztálás a Környezetvédelmi Alap eszközével továbbra is támogatandó (*„E-3-2 Alulról jövő, környezeti állapotot javító kezdeményezések támogatása”* című feladat) |
| 12.5 |  | A2. Klímaváltozás  A-2-1 Városi hőszigetek kialakulása ellen:  Javaslat:  - közösségi kertek létrehozásának önkormányzati szintű támogatása. Terület biztosítása vagy kedvezményes vízhasználat vagy növények kedvezményes beszerzésének biztosítása, minta kertek kialakítása ((közösségi)komposztálás, esővízgyűjtés….) | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva. A javaslat a klímavédelemmel vagy a zöldfelületek fejlesztésével kapcsolatos tematikus tervek keretében kezelhető. |
| 12.6 |  | Javaslat:   * jelenlegi „zöld” területek átsorolásának és beépítésének tilalma, | **Módosítást nem igényel.**  A Program a javaslattal összhangban van. A *„D-1-1 Kompakt város kialakítását célzó terület- és településrendezés megvalósítása”* című feladat alapján további zöldmezős fejlesztési területek kijelölése nem támogatott. A zöldfelületek védelmének fontosságára Program számos pontban felhívja a figyelmet. |
| 12.7 |  | Javaslat:   * felhagyott ipari területek parkosítása, közösségi térré való kialakítása. | **Módosítást nem igényel.**  A Program a javaslattal összhangban van.  A „*D-2-1 Barnamezős területek megújításának elősegítése”* című feladat alapján „a barnamezős területeken a jövőbeni területhasználat meghatározása során indokolt előnyben részesíteni a zöldfelületi célú területhasználatot, különösen a zöldterületekkel (közparkokkal, közkertekkel) és erdőterületekkel kevésbé ellátott térségek esetében”. |
| 12.8 |  | A viszonylag rövid időn belül nagy mennyiségben leesett csapadék jelentősen terheli a csapadékvíz-és szennyvízelvezető hálózatot ezért javaslom a lakosság önkormányzati szintű támogatását esővízgyűjtő alkalmatosságok beszerzésében, kialakításában. | **Módosítást nem igényel.**  A Program a javaslattal összhangban van. Az*„E-3-2 Alulról jövő, környezeti állapotot javító kezdeményezések támogatása”* című feladat tartalmazza a támogatandó projektek között a háztartások esővízgyűjtését. |
| 12.9 | A-3-3 | A3. Zajvédelelm  Megnövekedett közúti forgalom visszaszorítására érdekében a teherforgalom hétvégi korlátozása (ld.1-3 pont), és fokozott ellenőrzés a sebességkorlátozások betartása érdekében. Példaként, én már öt éve egy forgalmas, peremkerületi főút mellett lakom és eddig összesen 10x láttam rendőröket traffipaxolni.  A probléma megoldását nem a további sebesség korlátozásban látom, hanem az adott sebesség betartatásában. Javaslom a jellemzően sűrűn lakott (az M0-ás körgyűrű-menti), forgalmas főutak bekamerázását. | **Módosítást nem igényel.**  A sebességcsökkentéssel elérhető zajcsökkentés a korlátozások betartásának ellenőrzésével kombináltan hatásos, és együtt vezet érdemi javuláshoz. Az *„A-3-3 Sebességcsökkentett övezetek kijelölése”* című feladat megvalósításának alapfeltételeként szerepel a rendőrség támogatása, a sebeségkorlátozás betartatásában. |
| 12.10 | A-3 | Javaslom továbbá az önkormányzati zajrendelettel szabályozni (megtiltani) az emlősök számára hallható frekvenciatartományban riasztó rágcsáló-és vadriasztók kültéri használatát. Sajnos ezek messzire elhallatszódnak és főként az esti/éjszakai pihenést zavarják folyamatos, sípoló hangjukkal. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva. A javasolt zajvédelmi szabályozás a helyi (kerületi) önkormányzatok hatáskörébe tartozik, a kerületi környezetvédelmi programokban javasolt foglalkozni a problémával. |
| 12.11 | A-3 | Mint az Önök is írják, a technikai újításoknak köszönhetően a jelenlegi hangosító illetve hangszóró eszközök/berendezések olyan frekvencián szólnak, amiből néha csak a dübörgés hallatszik, az viszont jó messzire. Sajnos ilyen hangszórók minden háztartási berendezési boltba, hipermarketben kaphatók, amit szomszédok előszeretettel hallgatnak kertjükben, erkélyükön főleg jó idő esetén. Nem minden esetben a zene, inkább a folyamatos dübörgés a zavaró, főként este. Ezt is lehetne önkormányzati rendeletben szabályozni. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva. A javasolt zajvédelmi szabályozás a helyi (kerületi) önkormányzatok hatáskörébe tartozik, a kerületi környezetvédelmi programokban javasolt foglalkozni a problémával. |
| 12.12 | A-3 | Ezen felül javaslom, hogy amikor az önkormányzatok megküldik a helyi adók befizetéséről szóló csekket, lehetőség szerint a levélben küldjenek egy kis összefoglalót arról, hogy hétköznap hánytól-hányig és mivel zajonghatnak.  Sajnos a kertvárosban akkor állnak neki az emberek füvet nyírni vagy kerítést csiszolni, amikor mások pihenni szeretnének. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva. A javasolt zajvédelmi szabályozás a helyi (kerületi) önkormányzatok hatáskörébe tartozik, a kerületi környezetvédelmi programokban javasolt foglalkozni a problémával. |
| 12.13 | A-3-2 | A-3-2.Légiforgalom zajterhelésének csökkentése  Véleményem szerint a probléma megoldása hosszú távon nem abban rejlik, hogy megosztjuk a zajforrást és másokat is kezdünk terhelni vele, hanem abban, hogy korlátozzuk a légi forgalmat.  Ilyen korlátozás a légi áruszállítás magasabb adóval való terhelése a vízi illetve vasúti szállítással szemben. | **Módosítást nem igényel.**  A repülési zajkonfliktus csökkentésének egyik bevált eszköze, ha megosztjuk a zajterhelést, mert így kevesebb embernél okozunk zajterhelés növekedést, míg a nagyobb számú budapesti és környéki lakosságnál javul a helyzet, így összességében az érintettség mértéke csökken. |
| 12.14 |  | A8. Településtisztaság:  Kisboltok, dohányboltok környékének fokozott ellenőrzése. A lakóhelyem környékén található kisboltok, dohánybolt vevőközönsége a boltból kilépve addig szemetel, amíg a kezében már nem marad semmi, ezzel elárasztva a környéket szeméttel. A dohányboltok közelében - legyen az buszmegálló, közpark vagy akár a szomszéd ház kerítése - csoportosan összegyűlve fogyasztják az alkoholt majd dolguk végeztével ott hagyják a sörös dobozokat, kis üvegeket, cigaretta csikkeket. A lakóhelyemhez közeli dohánybolttal szembeni buszmegállót nyilvános vécéként használva könnyítenek magukon. Ennek eredményeként a buszmegálló folyamatosan vizeletszagú, de volt hogy valaki nagydolgát is ott végezte.  Elismerem, hogy a probléma lokális, de feltételezem a városban található dohányboltok és helyi kisboltok környéke hasonlóképpen néz ki. A boltok tulajdonosait leszámítva mindannyian, napi szinten szedjük a szemetet gyakran a bolt előtt is, hogy a környék és a házaink előtti közterület rendezett és élhető legyen.  Javaslom, hogy a kerületek legalább egyszer mérjék fel a területükön található és jelenleg is működő kisboltokat és azok környékét, és ha szükséges, korlátozzák a bolt tevékenységét vagy nyitvatartását, ha a bolt körül szabálytalanságot észlelnek. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva. A javasolt településitisztasági javaslat a helyi (kerületi) önkormányzatok hatáskörébe tartozik, a kerületi környezetvédelmi programokban javasolt foglalkozni a problémával. |
| 12.15 |  | Szelektív hulladékgyűjtés:  Véleményem (és tapasztalatom) szerint nem azért nem működik a szelektív hulladékgyűjtés, mert nincs elég kuka vagy leadási lehetőség, hanem mert az emberek még lassan húsz év után (tudomásom szerint Budapesten 2003 óta van lehetőség szelektív hulladékgyűjtésre) sem tudnak/akarnak szelektíven gyűjteni.  Azt nem tudom megítélni, hogy a szükséges információk hiánya vagy szimplán csak a lustaság ennek az oka, azt viszont látom a környezetemben, hogy a fiatalok (kezdve az óvodásokkal) oktatása vagy nem megfelelő vagy teljes mértékben hiányzik a témában.  Javaslat:   * Több civil szervezet is vállal szemléletformálást a témában (HuMuSz, Felelős Gasztrohős Palánták…), támogatni kellene őket azzal, hogy kötelező jelleggel minimum havonta egyszer az (állami) óvodában és iskolákban foglalkozásokat tartsanak a témában, * „hülyeálló” tájékoztatók a közszolgáltatótól a lakóhelyünkön kihelyezett szelektív gyűjtők használatáról illetve további leadási lehetőségek a hulladékudvarokban, szemléletformáló központnál, * a szemléletformáló tevékenységgel foglalkozó civil szervezetek támogatása és bevonása a kerületet érintő környezetvédelmi témákban, * a szociális helyzeten javítva ezzel együtt elősegítve az újrahasználat megvalósulását, az önkormányzat vállaljon közvetítői szerepet a felajánlók és a szociálisan rászorultak között. Az önkormányzati szociális alapon történő támogatások alapján látható, hogy a kerületben kik a rászorultak, így ha negyedévente egyszer – akár egy kerületi iskolában – adománygyűjtést hirdet a közösség, az önkormányzat a felajánlásokat célirányosan tudja elküldeni a rászorultaknak. | **Módosítást nem igényel.**  A Program a véleménnyel összhangban van. Az *„E-2-1 Szemléletformálás és tájékoztatás”* című feladat nevesíti a hulladékgazdálkodással kapcsolatos szemléletformálás szükségességét (is). A feladat meghatározásában szerepel, hogy *„a Fővárosi Önkormányzat támogatja, hogy a közszolgáltatást végző társaságai szorosabb szakmai kapcsolatot alakítsanak ki a szakterületükön működő civil szervezetekkel*”. A „*C-2-4 Hulladék újrahasználatot ösztönző rendszer fejlesztése*” című feladat tartalmazza az újrahasználat növelését célzó intézkedéseket, kifejezetten a hátrányos helyzetű csoportok megsegítését célozva, a részeletek kidolgozása azonban önálló tematikus terv, program keretében szükséges. |
| 12.16 |  | A rágcsálóírtás témája mellé szeretném megemlíteni a jelenlegi kémiai szúnyoggyérítés leváltását biológiaira. A kémiai szúnyoggyérítéshez használt vegyszer hatóanyagának emberi egészségre és az élővilágra gyakorolt hatása ismert. Hatékonysága nem jobb, mint az időben elvégzett biológiai szúnyoggyérítés.  Javaslat: az önkormányzatok, a civilik megkérdezésével dönthessenek, hogy biológiai vagy kémiai szúnyoggyérítést alkalmazzak. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján a Program kiegészül a szúnyoggyérítés jelenlegi körülményeinek ismertetésével. *Az „A-8-2 A rovar- és rágcsálóirtással kapcsolatos jogszabályok rendezési javaslata”* című feladat kiegészül a szúnyoggyérítéssel kapcsolatos javaslattal. |
| **13** | *Greenpeace Magyarország Egyesület* | 13.1 |  | A Greenpeace üdvözli, hogy a Főváros elkészítette a 2021-2026 időszakra a környezetvédelmi programját, és azt is örömmel fogadtuk, hogy széles körű társadalmi vitára bocsátották az anyagot. | **Módosítást nem igényel.**  Tájékoztatást nyújt. |
| 13.2 |  | **Klímavédelem priorizálása**: A program öt fő témakör köré szerveződik, és az egyes témakörökön belül egyértelműen meghatároz prioritásokat is. Viszont az öt témakör egymáshoz viszonyított prioritása nincs tisztázva. A klíma- és ökológiaválság idején, és miután a Főváros is klímavészhelyzetet hirdetett, legfőbb prioritássá kellene tenni a klímavédelmi intézkedéseket. | **Módosítást nem igényel.**  A témakörök között nem lehet cél prioritásokat meghatározni, azok egyenrangúan kiegészítik egymást. A feladatok között ugyanakkor valóban vannak sürgetőbb intézkedések, ennek megfelelően kerültek rangsorolásra fontosságuk szerint. |
| 13.3 |  | **Környezeti problémák leírása:** Általánosságban úgy érezzük, hogy a fővárosi környezetvédelmi problémákat megfelelően beazonosították. Azonban az érthetőséget nagyban segítené, ha a program adatokkal, grafikonokkal is alátámasztaná a problémák létét, súlyosságát és tendenciáit. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az egyes beavatkozási szakterületekhez összefoglaló helyzetértékelést tartalmaz, a leglényegesebb adatokkal. A részletes helyzetértékelést táblázatokkal, grafikonokkal a környezeti állapotértékelés tartalmazza, amely adott fejezetére vonatkozó hivatkozás szerepel az egyes feladatoknál. |
| 13.4 |  | **Struktúra**: A dokumentum struktúrája letisztult, így könnyű benne eligazodni. Azonban egyes témák (pl. szennyvíziszap, hulladék, közlekedési szennyezés) több helyen is megjelennek a programban, ami zavaró. | **Módosítást nem igényel.**  A környezetvédelem sajátossága, hogy egyes hatótényezők több környezeti elem állapotára is befolyással vannak. A Program tartalmi felépítése a Nemzeti Környezetvédelmi Program alapján, a fővárosi adottságoknak megfelelően került kialakításra. Az egyes témakörök kapcsolódását számos ponton kereszthivatkozások jelölik. |
| 13.5 |  | **Konkrét intézkedések, végrehajtás, felelősségi körök**: Az egyeztetésre bocsátott munkaközi változat nem részletezi kellőképpen a konkrét végrehajtó intézkedéseket és felelősségi köröket. A következő verziónak mindenképpen ki kell térnie erre is. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák (pl. Klímastratégia, ZIFFA) szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. A feladat végrehajtásáért felelős fővárosi szervezet minden javaslat esetében meghatározásra került. |
| 13.6 |  | **Ambíció szintjei**: Örvendetes, hogy ilyen sok szál mentén, ilyen rengeteg beavatkozást kíván öt év alatt végrehajtani a Főváros. Azonban épp ez az anyag egyik gyenge pontja: egy környezetvédelmi programnak nem az a célja, hogy intézkedési kívánságlistát soroljon fel, hanem hogy konkrét megvalósítható és számon kérhető intézkedések mentén mutassa be a Főváros környezetvédelmi terveit. A jelenlegi program még komolyabb priorizálás nélkül (lásd fentebb) valószínűleg csak felaprózott beavatkozásokat fog hozni. | **Módosítást nem igényel.**  A Program valóban valamennyi a Fővárosi Önkormányzat által befolyásolható környezeti problémával foglalkozik, de csak a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva, illetve tervezési elveket rögzít a részleteket tartalmazó tematikus tervek számára. |
| 13.7 | A-1 | A-1 LEVEGŐMINŐSÉG  A környezetvédelmi program a PM szennyezésre fókuszál, emellett a Greenpeace szerint fontos lenne a többi légszennyező anyag visszaszorítását is beépíteni a programba. Az NOx szennyezés szintén egészségkárosodást okoz. Ráadásul NO2 határérték rendszeres túllépése miatt is van hazánk ellen kötelezettség szegési eljárás, ennek az eljárásnak egyik fókusza pedig épp Budapest. Tarthatatlan, hogy a Főváros ne tegyen konkrét lépéseket az NO2 szennyezés visszaszorítására. | **Módosítást nem igényel.**  Az NO2 szennyezettség sokkal kevésbé jelentős környezeti probléma, a határérték-túllépések kapcsán fontos megjegyezni, hogy a magyarországi határérték kétszer szigorúbb a közösségi (EU) követelménynél, és a WHO ajánlás sem javasolja az egyórás nitrogén-dioxid határérték (200 μg/m3) csökkentését a jelenleg hatályos magyarországi 100 μg/m3-ra. Az EEA legfrissebb publikációja alapján az NO2 szinttel összefüggő korai magyarországi halálozás a PM2,5 szennyezőhöz képest 18%-os (68.000 életév a 374.000 életévhez képest). További részleteket a környezeti állapotértékelés tartalmaz. Az NOx kibocsátás meghatározó tényezője a gépjárműközlekedés, ezért a környezetbarát közlekedéssel kapcsolatban a Programban szereplő javaslatok az NO2 szintek csökkentését is célozzák. |
| 13.8 | A-1-1 | A szmogriadó jogszabály felülvizsgálata fontos intézkedés (A-1-1). A Greenpeace javaslata szerint az új szmogriadó jogszabálynak célja kell, hogy legyen, hogy a város belső részeiből kiszorítsa a szennyező járműveket. Emellett fontos lenne szigorúbban ellenőrizni a szmogriadó betartását. A Greenpeace javasolja, továbbá, hogy a Főváros hozzon létre egy sokkal szélesebb körű tájékoztatást az aktuális szmoghelyzetről, különösen a veszélyeztetett csoportokat értesítse valós időben (pl. sms-ben, applikáción keresztül) a levegőminőségről. | **Módosítást nem igényel.**  Az „*A-1-1 Szmogriadó jogszabályi környezetének felülvizsgálata”* című feladatértelmében *„a főpolgármester hatósági jogkörét indokolt állami hatósághoz telepíteni, a szmogriadóval kapcsolatos részletes korlátozó szabályokat – a légszennyezettségi agglomeráció helyi önkormányzatainak közreműködésével – miniszteri hatáskörben megállapítani”*. Ezzel összefüggésben a Fővárosi Önkormányzat természetesen továbbra is tájékoztatást nyújt a levegőminőség alakulásáról és a szmoghelyzetekről. |
| 13.9 | A-1-3 | A szennyező gépjárművek fokozatos visszaszorításáról (A-1-3) a környezetvédelmi programban nincsen konkrét cél meghatározva: mikor, milyen módon és milyen járművek lesznek korlátozva. Ez szembe megy a városvezetés korábbi ígéreteivel. A Greenpeace szerint a cél az kell, hogy legyen, hogy Budapest egy olyan várossá fejlődjön, ahol a gyalogos-, kerékpáros- és közösségi közlekedés élvez prioritást az autós közlekedés helyett. Konkrét intézkedési javaslataink elérhetők itt: <https://www.greenpeace.org/hungary/elheto-klimabarat-budapest-2030/#1-2-tiszta-kozlekedes> | **Módosítást nem igényel.**  A Program a *„D-3-1 Közösségi közlekedés fejlesztése”* című feladatában egyértelműen deklarálja, hogy a városi közlekedésben az egyéni gépjármű-közlekedéssel szemben a gyalogos, kerékpáros, majd a közösségi közlekedés élvez előnyt. Az *„A-1-3 Szennyező gépjárművek fokozatos visszaszorítása a városi közlekedésben”* című feladat rögzíti, hogy „*a parkolási díj, vagy a tervezett behajtási díj árképzésében a környezetvédelmi osztályba sorolás, valamint a gépjármű saját tömege és teljesítménye alapján szükséges differenciálni.”* A további technikai részletek kidolgozása önálló tervezés keretében történik, a Program az elveket, célokat rögzíti ehhez. |
| 13.10 | A-1-4, C1-1 | Légszennyező tüzelési módok visszaszorítása részből (A-1-4) hiányzik számos intézkedés, ami nagyban hozzájárulna a főváros levegőminőségének javulásához. A Greenpeace szerint a fővárosnak intézkedéseket kell hoznia az illegális anyagokkal történő fűtés visszaszorítására, a szociális és általában tűzifa árusításánál a nedves tűzifa kizárására, illetve a lignit kitiltására. Emellett a légszennyező tüzelési módokat vissza lehet szorítani fűtéskorszerűsítéssel és épület energetikai felújítással (a program C-1-1-es intézkedését javasoljuk itt kereszthivatkozásként beszúrni). | **Módosítást igényel.**  A légszennyező tüzelőanyagokkal kapcsolatos szabályozás (termékforgalmazási feltétel) állami feladat és felelősség, a javaslat túlmutat a Program keretein.  Az észrevétel alapján az „A-1-4” jelű feladatnál kereszthivatkozunk a „C-1-1” jelű feladatra. |
| 13.11 | A-2-1, A-2-2 | A-2 ALKALMAZKODÁS AZ ÉGHAJLATVÁLTOZÁS HELYI HATÁSAIHOZ  A Greenpeace egyetért, hogy az extrém időjárási események körében Budapest esetében a hőségriadókkal és villámárvizekkel kell elsősorban foglalkozni. Örömteli, hogy a szükséges feladatok elvégzéséhez, még ha határidőt nem is rendeltek, de több esetben felelőst meghatároztak (ld. A-2-1, A-2-2). Az A-2-1 intézkedés sajnos több olyan részfeladatra is utal, amelyeknek nem találtuk a feloldását a dokumentumban (4.1.1 és 4.2.1, illetve 3.1. feladatok). | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján a hivatkozások javításra kerülnek. |
| 13.12 | A-4-3 | A-4 TALAJOK  A környezetvédelmi program 15-20 éve ismert kármentesítésre váró területeket említ. Elkeserítő, hogy azóta alig történt valami a területek megtisztítása érdekében. Több helyszínen “patthelyzet” alakult ki (Illatos út, Cséry telep) míg más területeken elképesztően régóta húzódik a kármentesítés (Gázgyár). A Greenpeace szerint az Önkormányzatnak proaktívan kellene a saját területen lévő szennyezett területek esetén megoldást keresni a kármentesítésre a szennyezés továbbterjedésének megakadályozására. Ennek tükrében javasoljuk, hogy az A-4-3 intézkedés kiemelten fontos besorolást kapjon. | **Módosítást igényel.**  Az észrevételben jelzett talajszennyezett területek közül az Illatos úti volt vegyiművek ingatlanán a Fővárosi Önkormányzatnak nincs tulajdonviszonya, az egykori Gázgyár területén pedig a kármentesítésre kötelezett egykori Fővárosi Gázművek Zrt. megszűnt, jogutódja az állami tulajdonú NKM Földgázszolgáltató Zrt,  Az észrevétel alapján az *„A-4-3 Fővárosi Önkormányzat felelősségi körébe tartozó területek kármentesítése”* cimű feladat „kiemelten fontos” besorolást kap. |
| 13.13 | A-4-1, A-4-2 | Szennyezett területekkel kapcsolatos átláthatóság biztosítása (A-4-1) és potenciális talajszennyezett területek felmérése (A-4-2): a Greenpeace szerint fontos, hogy létrehozzon a Főváros egy nyilvános, mindenki számára hozzáférhető adatbázist a főváros területén található szennyezett területekről és azok kármentesítési státuszáról. Ennek az adatbázisnak ki kellene térnie arra, hogy milyen szennyezés van a területen, mik a szennyezés kockázataik, milyen kármentesítési folyamat zajlik, mi várható a jövőben). | **Módosítást nem igényel.**  A Fővárosi Önkormányzat a környezeti állapotértékelés keretében folyamatosan közzé teszi a potenciálisan szennyezett területeket, valamint a kármentesítési eljárással érintett területeket is. Folyamatban van az adatok térinformatikai megjelenítése az önkormányzat honlapján. |
| 13.14 | A-4 | A Greenpeace javasolja, hogy a „szennyező fizet elvet” pl. helyi adók kivetésével vezesse be a Főváros. A cél az lenne, hogy felálljon egy olyan eljárásrend, amely során a kockázatos létesítmények garanciát, biztosítékot biztosítást adnak, hogy csőd vagy baleset esetén biztosított legyen az anyagi bázis az általuk okozott környezeti kár kármentesítése. | **Módosítást nem igényel.**  A javaslat ellentétes a magasabb rendű jogszabályokban foglaltakkal:  Egyrészt a helyi adóról szóló 1990. évi C. törvény tételesen felsorolja, hogy milyen adókat lehet kivetni önkormányzati szinten.  Másrészt a Kvt.102. § (1) bekezdése alapján *„A környezetkárosodásért, illetve a környezetveszélyeztetésért való felelősség – az ellenkező bizonyításáig – annak az ingatlannak a környezetkárosodás, illetve környezetveszélyeztetés bekövetkezésének időpontját követő mindenkori tulajdonosát és birtokosát (használóját) egyetemlegesen terheli, amelyen a környezetkárosítást, illetve környezetveszélyeztető magatartást folytatták.”*  Ezeken túl egyértelműen meghatározott az állami felelősség, tehát az önkormányzatnak e tárgykörben nincsen szerepe. |
| 13.15 | A-4 | A természetes talajok védelme még csak említés szintjén se került bele ebbe a részbe, holott ökológiai, klímavédelmi és adaptációs szempontból is kiemelten fontos lenne ezzel is foglalkozni. | **Módosítást nem igényel.**  A természetes talajok védelmével összefüggő javaslatokat a *„D-1-1 Kompakt város kialakítását célzó terület- és településrendezés megvalósítása”* című feladat rögzíti: zöldmezős területek helyett a barnamezős területek fejlesztését kell fejleszteni, továbbá, hogy különösen az átlagosnál jobb minőségű termőföldek esetében meg kell akadályozni a művelésből való kivonást. |
| 13.16 | A-5 | A-5 IVÓVÍZ, SZENNYVÍZ  Azbeszt csövek terén a környezetvédelmi program megállapítja, hogy “budapesti ivóvízhálózat 43%-át kitevő azbesztcement cső … Megjegyezzük, hogy az azbesztcement csövek anyagában lévő azbeszt vizes környezetben egészségügyi kockázatot nem jelent”. A Greenpeace szerinte a probléma ennél súlyosabb, hiszen a fővárosban több ezer km azbesztcement nyomócső és csatorna járja végnapjait, ami a gyakori csőtörésekben nyilvánul meg. Környezetvédelmi szempontból fontos ezeknek a csöveknek mielőbbi szakszerű cseréje. | **Módosítást nem igényel.**  A Program a véleménnyel összhangban van. Az idézett mondat így folytatódik a Programban: *„…ugyanakkor az anyag állapotromlása jelentős üzemeltetési kockázatot hordoz.”* E kockázat csökkentése érdekében került rögzítésre az *„A-5-1 Az ivóvíz szolgáltatás biztonságának fenntartása”* című feladatban, hogy „*Az ivóvíz víziközmű-rendszer valós felújítási igényeinek ismerete alapján elengedhetetlen a tervezett szükséges források biztosítása, és – kockázat elemzés alapján – ráfordítása a rendszerre, különös tekintettel az azbesztcement csövek és az ólom bekötővezetékek cseréjére.”* |
| 13.17 |  | Emellett, az azbeszt ügyéhez tartozik, hogy jelenleg az épületek bontásakor igen gyakran nem kezelik megfelelően veszélyes hulladékként az azbeszt csöveket (és egyéb azbeszt fajtát sem), emiatt az azbeszt kiprozik és bekerül a levegőbe és a környezetbe, sőt előfordulhat, hogy nem megfelelő lerakóra kerül. A Greenpeace szerinte fontos lenne a környezetvédelmi programban kitérni az azbeszt tágabb problémakörére, az azbeszt csöveken kívül minden bontás során fokozottan kellene ellenőrizni az azbeszt tartalmú építőanyagok szabályszerű bontását és lerakását, és súlyosan szankcionálni annak megsértését. | **Módosítást nem igényel.**  A 13.6. sorszámú észrevétellel összefüggésben a Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva. Az azbeszt tartalmú építőanyagokkal kapcsolatos problémakört a környezeti állapotértékelés keretében javasolt részletesen feltárni, az értékelés alapján hozhatók megalapozott intézkedések. |
| 13.18 |  | Ólomcsövek kapcsán a program megemlíti, hogy “az ólombekötések aránya kevesebb, mint 0,5%, tehát ez a fővárosi feladat a közeljövőben eredményesen le fog zárulni.” A Greenpeace kérdezi, hogy mikor fog lezárulni a folyamat? - hiszen erre nem tér ki a környezetvédelmi program. A Greenpeace szerint az előzőnél lényegesen nagyobb mennyiségben, az épületekben, jelen levő lévő ólomcsövek eltávolítását nem lehet kizárólag a lakókra terhelni, hisz ők abban a hiszemben költöztek ezekbe az épületekbe általában, hogy nem ismerték a kockázatot. Fővárosi és állami programok szükségesek az ólomcsövek eltávolítása érdekében. Emellett fontos feladata lenne a Fővárosnak a rendszeres mérések biztosítása és a lakosság folyamatos tájékoztatása. | **Módosítást nem igényel.**  Az ólombekötések cseréjét a Fővárosi Vízművek Zrt. folyamatosan végzi. A Fővárosi Vízművek becslése alapján az ólombekötések teljes körű cseréje 2035-re fog megvalósulni. Az idézet szöveg az ászrevétel alapján az alábbira módosul:  „Ennek a tervszerű munkának az eredményeként jelenleg az ólombekötések aránya kevesebb, mint 0,5%~~, tehát ez a fővárosi feladat a közeljövőben eredményesen le fog zárulni~~.  Ugyanakkor az ingatlanon belüli ólomcsövek cseréje nem feladata sem a Fővárosi Vízművek Zrt.-nek, sem Budapest Főváros Önkormányzatának. A Fővárosi Vízművek Zrt. szolgáltatási hatáskörét a víziközmű-szolgáltatásról szóló 2011. évi CCIX. törvény határozza meg. |
| 13.19 |  | A környezetvédelmi program a Dél-pesti Szennyvíztisztító Telephez köthető környezeti konfliktust emeli ki. A Greenpeace szeretné felhívni a Főváros figyelmét arra, hogy emellett több másik pontot is Budapesten illetve közvetlenül Budapest felett (Szentendre, Lupa sziget) gyakran esővízzel kevert szennyvíz kerül a Dunába. A környezetvédelmi program részét kell, hogy képezze, hogy mielőbbi kapacitás-bővítéssel (vö. Alkalmazkodás a éghajlatváltozás helyi hatásaihoz rész), infrastrukturális fejlesztéssel fellép a Főváros eme környezeti konfliktus ellen. | **Módosítást nem igényel.**  A véleményben említett bebocsátási pontok nem Budapest Főváros Önkormányzata hatáskörébe tartozik.  Amennyiben a Greenpeace illegális bevezetés(eke)t, vagy az engedélyben foglalt határértékeknek nem megfelelő bebocsátási határérték(ek)et tapasztal, akkor azt az illetékes Hatóságnak szükséges jelezni. |
| 13.20 | A-6 | A-6 ÁRVÍZ  A Greenpeace egyetért, hogy természetvédelmi szempontok figyelembevételével kell az árvízi védekezést megoldani, és hogy az ártéri ligeterdők megőrzése kiemelten fontos. | **Módosítást nem igényel.**  A Programban szereplő intézkedést támogatandónak tartja. |
| 13.21 |  | A környezetvédelmi program említés szintjén sem foglalkozik az extrém alacsony vízállás környezeti hatásaival, holott a klímaválság sajnos ilyen irányban is hatással lesz a Duna vízszintjével. | **Módosítást nem igényel.**  Az „*A-5-1 Az ivóvíz szolgáltatás biztonságának fenntartása*” című feladatban szerepel, hogy *„A víztermelés szempontjából különös gondot jelent a kedvezőtlenül alacsony és a túl magas dunai vízállás is*”.A programpont rögzíti, hogy ezért fokozott figyelmet kell fordítani a folyamatos üzemeltetés megfelelő műszaki biztonságára. |
| 13.22 | A-7 | A-7 IPARBIZTONSÁG  A Greenpeace javasolja, hogy a Főváros tegyen lépéseket a környezeti felelősségvállalásról szóló (szennyező fizet elv és jogi felelősség, stb.) jogszabály megszületésére. Ez elejét tudná venni, hogy a jövőben felelőtlen cégek szennyezést okozzanak. A jegyzők és az egyéb érintett hatóságok ellenőrzési jogköreit ennek tükrében kell megerősíteni és biztosítani a szükséges erőforrásokat. Törekedni kell arra, hogy a kockázatos üzemeknek adjanak valós biztosítékot (pl. biztosítást), hogy baleset esetén anyagi felelősséget tudjanak vállalni az általuk okozott károkért | **Módosítást nem igényel.**  A környezeti felelősségvállalás a Kvt.102. § (1) bekezdése alapján szabályozott*: „A környezetkárosodásért, illetve a környezetveszélyeztetésért való felelősség – az ellenkező bizonyításáig – annak az ingatlannak a környezetkárosodás, illetve környezetveszélyeztetés bekövetkezésének időpontját követő mindenkori tulajdonosát és birtokosát (használóját) egyetemlegesen terheli, amelyen a környezetkárosítást, illetve környezetveszélyeztető magatartást folytatták.”*  Ezeken túl egyértelműen meghatározott az állami felelősség, tehát az önkormányzatnak e tárgykörben nincsen szerepe. |
| 13.23 | A-7 | Emellett javasoljuk, hogy a Főváros biztosítsa a “dominóhatás elv” megfelelő alkalmazását, hogy ne kerülhessenek egymás mellé olyan üzemek, amelyek balesete esetén még nagyobb kár keletkezik a másik üzem révén (tipikus példa erre az Illatos úti korábbi helyzet, amikor robbanásveszélyes hordók álltak a Vinyl Kft klórtároló helységei mellett). | **Módosítást nem igényel.**  A javaslatban szereplő szempont érvényre juttatása a katasztrófavédelem (Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság) hatáskörébe tartozik. A katasztrófavédelem látja el a veszélyes üzemek hatósági felügyeletét, tevékenységének célja, hogy megelőzze a veszélyes anyagokkal kapcsolatos üzemi baleseteket. |
| 13.24 | A-7-1 | Az érintett lakosság folyamatos tájékoztatását (A-7-1) javasoljuk, hogy kiemelt prioritásként kezelje a Főváros. | **Módosítást igényel.**  A javaslat alapján az *„A-7-1 Az érintett lakosság folyamatos tájékoztatása”* című feladat magasabb prioritást kap. |
| 13.25 | A-8 | A-8 TELEPÜLÉSTISZTASÁG  A Greenpeace felhívja a Főváros figyelmét (A-8-3 rovar és rágcsálóirtás), hogy meg kell akadályozni, hogy Budapesten patkányirtásra olyan szereket használjanak, amelyeket nem engedélyez az EU. Elfogadhatatlannak tartjuk azt a gyakorlatot, hogy vészhelyzeti engedéllyel rendszeresen visszahoznak betiltott vegyszereket. | **Módosítást igényel.**  A rágcsálóirtással kapcsolatos felvetés beépül az  „*A-8-2 A rovar- és rágcsálóirtással kapcsolatos jogszabályok rendezési javaslata”* című feladatban szereplő jogszabálymódosítási javaslatok szempontjai közé. |
| 13.26 | A-8 | A szúnyogirtást a más országokban már bevált, szelektív biológiai lárvairtással kell végezni a Greenpeace szerint. Ez a módszer csak a csípőszúnyog állományt gyéríti, egyéb fajokat nem pusztít, és a hatékonysága is nagyobb, mint a kémiai szúnyogirtásnak (ezzel az elpusztított rovarokból körülbelül csak minden 500. csípőszúnyog). A kémiai irtás ráadásul veszélyezteti a beporzókat, a méheket is. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján a Program kiegészül a szúnyoggyérítés jelenlegi körülményeinek ismertetésével. *Az „A-8-2 A rovar- és rágcsálóirtással kapcsolatos jogszabályok rendezési javaslata”* című feladat kiegészül a szúnyoggyérítéssel kapcsolatos javaslattal. |
| 13.27 | A-8 | Javasoljuk, hogy egy kereszthivatkozás kerüljön be ebbe a részbe, ami az olvasó számára világossá teszi, hogy a közterületi szelektív gyűjtéssel később foglalkozik a környezetvédelmi program. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján az „A-8” fejezet kiegészül egy kereszthivatkozással. |
| 13.28 |  | B-1 TERMÉSZETVÉDELEM  A Greenpeace üdvözli a környezetvédelmi programban leírt természetvédelmi intézkedéseket. Érdemes lenne a környezetvédelmi program szövegében kereszthivatkozásokkal segíteni az olvasót, hogy megtalálja a természetvédelmi vonatkozású, de más fejezetekben lefedett témákat, mint például erdőterületek, lakossági szemléletformálás. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján Program kiegészül további kereszthivatkozásokkal. |
| 13.29 | C-1-1 | C-1 KLÍMAVÉDELEM ÉS ENERGETIKA  A Greenpeace szerint a klímavédelmi céloknak kellene a környezetvédelmi stratégia egyik fő prioritását adnia. Ennek pedig alapja az, hogy legyen üvegházhatású-gáz kibocsátás csökkentési célszáma a fővárosnak. A környezetvédelmi program egyik legnagyobb hiányossága, hogy nincsenek kibocsátás-csökkentési célszámok meghatározva. Sajnálatos, hogy a program még azt sem tárja fel, hogy miért nem sikerült a 2020-as célértéket elérni. Ennek tükrében nem lehet értékelni, hogy a Főváros milyen intézkedéssel milyen kibocsátás-csökkentési célokat szeretne elérni. Elképzelhető, hogy ez a Klíma Akcióterv részét képezi majd, ám ekkor is már a környezetvédelmi programban is definiálni kellene a célokat. A Greenpeace szerint 2030-ra Budapest CO2 kibocsátását legalább 40 százalékkal csökkenteni a 2020-as értékhez képest. A végső cél, pedig az kell, hogy legyen, hogy a Főváros legkésőbb 2040-re karbonsemlegessé váljon. | **Módosítást igényel.**  Az üvegházhatású-gáz kibocsátás csökkentési célszáma a Klímastratégia és SECAP tervezésében kerül meghatározásra. A 2020-as célérték nem teljesülésének okainak összefoglalásával kiegészítésre kerül az anyag, a részleteket a Budapest környezeti állapotértékelése tartalmazza. |
| 13.30 | C-1-1 | Fővárosi lakóházak energetikai jellemzőinek javítása (C-1-1): A Greenpeace üdvözli, hogy a környezetvédelmi program részét képezi a lakóépületek energiafelhasználásának javítása és a megújulók alkalmazása. Az épületállomány energia-megtakarítási potenciáljáról és a megújuló energiaforrások alkalmazásának lehetőségeiről szóló felmérés mellett, a Greenpeace szerint, a Fővárosnak szigorítania kell saját építészeti előírásait a klímatudatosság jegyében. Ennek értelmében legkésőbb 2021-től Budapest területén csak AA++ és afeletti energetikai besorolású új épület legyen építhető. | **Módosítást nem igényel.**  Állam szinten szabályozott a terület. A jelenlegi szabályozás is kellően szigorú: 2021-től az új épületeknek és a jelentős felújításon átesett meglévő épületeknek is kötelezően teljesíteniük kell a közel nulla energiaigényű épületek energiahatékonysági előírásait, legalább „BB” minősítést kell szerezni. Az előírás új épületek építése mellett meglévő ingatlanok jelentős felújítása esetén is kötelező érvényű. |
| 13.31 |  | A megújuló energiaforrások terjedésének elősegítésében a Fővárosnak, a Greenpeace szerint, megújulókat telepítő programokat kellene indítania. Ehhez a Fővárosnak fel kell mérnie a megújulók termelésére alkalmas területeit, a közösségi megújulós beruházások ösztönzésére vonatkozó lehetőségeket, és elkészítenie a szükséges jogszabályokra vonatkozó javaslatokat, valamint egyeztetnie kell a kerületekkel és a kormányzattal. Emellett lakossági megújuló energia telepítését ösztönző támogatási programokat is kellene indítania. | **Módosítást nem igényel.**  A BKP több ponton tartalmazza a megújuló energiaforrások arányának növelését (pl. a távhőfejlesztések kapcsán). A *„D-1-2 Energiahatékonyság költséghatékony növelése”* című feladat alapelvi szinten rögzíti a megújulók előnyben részesítését. A „*C-1-1 Fővárosi lakóházak eneretikai jellemzőinek javítása”* című feladat tartalmazza a lakóépületek megújulóenergia-felhasználásra irányuló technológiák telepítését. A részletes, stratégiai szintű javaslatokat a felülvizsgálat alatt álló Klímastratégia és SECAP fogja tartalmazni. |
| 13.32 |  | Távhő terén a Greenpeace egyetért, hogy a megújulókat is be kell vonni a távhőellátásba. Emellett szintén üdvözlendő, hogy a meglevő távhőprogram felülvizsgálatát tervezik annak érdekében, hogy további felhasználókat vonjanak be. Azonban hiányzik a programból az, hogy a lignittel, a barna és fekete szénnel, illetve nedves fával való fűtést betiltsák a Fővárosban. Ennek végrehajtásához szükség van arra, hogy (1) a hatóságokat megerősítsék, hogy megfelelően tudjanak fellépni az illegális tüzeléssel szemben; (2) zöld szociális fűtéstámogatási program induljon, amely a rászorulóknak ahhoz ad önerőt nem igénylő támogatást, hogy a hulladékégetés helyett megújuló forrásból származzon a fűtési energiájuk. | **Módosítást nem igényel.**  A légszennyező tüzelőanyagokkal kapcsolatos szabályozás (termékforgalmazási feltétel) állami feladat és felelősség, a javaslat túlmutat a Program keretein.  Az „*A-1-4 Légszennyező tüzelési módok visszaszorítása”* című feladatban szerepel, hogy *„a Fővárosi Önkormányzatnak koordináló, közvetítő szerepet kell vállalnia annak érdekében, hogy a lakossági fűtés támogatása (szociális tűzifa támogatás) során az érintett helyi önkormányzatokkal közösen megtalálják a szociális és környezetvédelmi szempontokat egyaránt érvenyesítő legjobb megoldásokat.”* Ennél nagyobb részletekbe a Program a jelenlegi ismeretek alapján nem bocsátkozhat. |
| 13.33 | A-1-2 | Az energiahatékonyság költséghatékony növelése (D-1-2) intézkedés olvasatából nem derül ki, hogy itt mi a Főváros szándéka. | **Módosítást nem igényel.**  A „D-1-2” jelű feladat lényege, hogy az energiahatékonyság költséghatékony megvalósítása érvényre jusson a különböző tematikus tervek, stratégiák kidolgozásakor, illetve a beruházások megtervezésénél. Ennek rögzítésének szükségességét a 13.44 számú vélemény is megerősíti. |
| 13.34 |  | A környezetvédelmi programból hiányzik a Főváros, mint intézmény kibocsátásainak csökkentése: önkormányzati, illetve önkormányzati fenntartású épületek, cégek, szervezetek kibocsátásaira vonatkozóan (beleértve a termeléssel, működéssel, irodaházakkal, járműflottával összefüggő kibocsátásokat). | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján a „C-1-1” jelű feladat az alábbiak szerint módosul: „*Fővárosi ~~lakóházak~~ épületek energetikai jellemzőinek javítása”,* kiegészülve a Fővárosi Önkormányzat hatáskörébe tartozó épületek korszerűsítési programjával. A további, részletes stratégiai szintű javaslatokat a felülvizsgálat alatt álló Klímastratégia és SECAP fogja tartalmazni. |
| 13.35 |  | Hiányzik az anyagból továbbá a közlekedési eredetű kibocsátások csökkentésére célzott tervet. Bár örvendetes, hogy szerepel a kötöttpályás és a kerékpáros közlekedés fejlesztése, illetve a buszpark korszerűsítése, a BKK és a BKV csak elszórtan, egyes részfeladatok mentén tűnnek fel, mint a végrehajtásban szerepet játszó szervezetek, de a BKV nem kap kiemelt figyelmet, mint a közlekedési kibocsátások egyik fő forrása. | **Módosítást nem igényel.**  A Program jövőképe alapján a Fővárosi Önkormányzat „*a közszolgáltatások megrendelése során törekszik arra, hogy minél magasabb, folyamatosan biztosítható műszaki színvonal mellett, minél energiahatékonyabb és környezetkímélőbb közszolgáltatásokat biztosítson”.* Ennek megvalósítását a Program közszolgáltatást végző gazdasági társaságoknál az EMAS környezetirányítási rendszer általános bevezetésével, majd fenntartásával kívánja rendszer szinten (nem ötletszerűen) biztosítani. Az energiahatékonyságot szolgáló további, részletes stratégiai szintű javaslatokat a felülvizsgálat alatt álló Klímastratégia és SECAP fogja tartalmazni. |
| 13.36 |  | C-2 HULLADÉKGAZDÁLKODÁS  A környezetvédelmi programból hiányzik a zéró hulladék céldátum. A Greenpeace szerint Budapestnek 2030-ra el kell érnie, hogy gyakorlatilag ne keletkezzen le lerakásra kerülő kommunális hulladék. Ennek alapja, hogy a Főváros minden hulladékgazdálkodási intézkedését a hulladékpiramis mentén valósítják meg, előnyben részesítve (akár gazdasági ösztönzőkkel, büntetésekkel kikényszerítve) a hulladék megelőzés elvét. Ennek egyik első lépése, hogy a Főváros is járjon elöl jó példával: ne kaphasson engedélyt olyan fővárosi rendezvény, amelyen egyszer használatos termékeket (poharakat, tányérokat, evőeszközöket, műanyag szívószálat stb.) használnak. | **Módosítást nem igényel.**  Az Európai Unió vonatkozó irányelve szerint a cél, hogy 2035-ig tagállami szinten megvalósuljon a települési hulladék legfeljebb 10 %-os lerakási aránya. A jelenlegi kb. 30%-os budapesti hulladéklerakási arány 0-ra való csökkentése nem reális. |
| 13.37 |  | A környezetvédelmi programból hiányzik a szerves hulladék kezelése. A Greenpeace szerint már nem várhat tovább a komposztálható hulladék teljes körű gyűjtése és hasznosítása. Annyi központi komposztáló létesítményt kell létrehozni a kerületek bevonásával, amennyi kezelni tudja a fővárosban a lakosoknál, illetve az intézményeknél, közterületen keletkező komposztálható hulladékot. | **Módosítást nem igényel.**  A Program a véleménnyel összhangban van. A program nagy hangsúlyt fektet a biológiailag lebomló hulladékok hasznosítására: a szelektív gyűjtés bővítésével (C-2-3 jelű feladat), a zöldhulladékok komposztálásának fejlesztésével és egy biogázüzem létesítésének előkészítésével. |
| 13.38 | C-2-1 | Hulladékhasznosítás hosszú távú fejlesztése (C-2-1): A válogatóművek modernizálása prioritás kell, hogy legyen, hogy ezáltal csökkenjen a nem hasznosuló hulladék. | **Módosítást nem igényel.**  A Program a véleménnyel összhangban van. A Program „C-2-1” jelű feladata rögzíti a saját hulladékválogató és kezelő kapacitások fejlesztésének szükségességét. |
| 13.39 | C-2-2 | Szennyvízkezelés (C-2-2): A Greenpeace szerint, környezetvédelmi szempontból az égetők, különösen a magas víztartalmú szennyvíziszap égetése nem kedvező. Semmilyen ilyen új égető létrehozását nem támogatja a Greenpeace. | **Módosítást nem igényel.**  A Program műfajából adódóan nem bocsátkozik technológiai részletekbe, a feladat meghatározás célja, hogy átfogó, szakmai alapokon nyugvó hatástanulmány alapján kell a különböző hasznosítási alternatívák közül a hosszútávon legjobb, környezetvédelmi szempontból is legjobb megoldást kiválasztani. |
| 13.40 | C-2-3 | Szelektív hulladékgyűjtés bővítése (C-2-3): A Greenpeace szerint nem elegendő rövidtávon a lehetőségek vizsgálata. Jelentősen növelni kell a szelektív gyűjtőszigetek számát, és ki kell építeni az utcai szelektív gyűjtést. Ki kell terjeszteni a szelektív gyűjtést minden intézményre, lakóépületre és vállalkozásra. Rövidtávon minden fővárosi közintézményben (minisztériumok, háttérintézmények, állami-fővárosi cégek, fővárosi kezelésű épületek, iskolák, óvodák, kórházak stb.) ki kell alakítani a szelektív gyűjtés infrastruktúráját. | **Módosítást igényel.**  Az észrevétel alapján a „C-2-3” fejezet kiegészül az utcai szelektív hulladékgyűjtés fejlesztésének szükségességével. A javaslattal összefüggésben az *„E-2-2 Környezettudatosság javítása a Főpolgármesteri Hivatal és a fővárosi intézmények, cégek esetében”* című feladat tartalmazza, *hogy „a Főváros A Fővárosi Önkormányzat által igazgatott intézmények és gazdasági társaságok, valamint az általa bonyolított, vagy engedélyezett nagyobb rendezvények számára meg kell határozni a rövid távon végrehajtandó környezetvédelmi kritériumokat (pl. szelektív hulladékgyűjtés, papírhasználat csökkentése stb.), amelyek megvalósításáról tájékoztatást kell nyújtaniuk az éves beszámolóik keretében.”* |
| 13.41 | C-2-4 | Hulladék újrahasználatot ösztönző rendszer fejlesztése (C-2-4): A hulladékkezelési piramis mentén, az újrahasználatnál még fontosabb a hulladék keletkezésének megelőzése, ezért a Főváros adókedvezményekkel kell, hogy segítse a betétdíjas rendszerek visszahozatalát. Úgy szükséges a helyi adórendszert, szabályozást alakítani, amely bünteti az egyszer használatos csomagolóanyagok (pl. zacskók) használatát, és adókedvezményekkel egyéb módon ösztönzi a visszaváltható rendszereket, illetve a csomagolóanyag-mentes boltokat. | **Módosítást nem igényel.**  Állami hatáskörben rendezhető észrevétel, amelynek megvalósítása részben folyamatban van. |
| 13.42 | C-3 | C-3 CSAPADÉKVÍZ-GAZDÁLKODÁS  A Greenpeace szerint a csapadékvíz-gazdálkodás témakörében kiemelten fontos megakadályozni, hogy a fokozódó jelentős hirtelen csapadék a kommunális szennyvíz élővizekbe jutását okozza. A csapadékvíz felhasználás, visszatartás ilyen szempontból is elsődlegesen fontos. | **Módosítást nem igényel.**  A Program a véleménnyel összhangban van. |
| 13.43 | C-4 | C-4 TELEPÜLÉSI ZÖLDINFRASTRUKTÚRA  A Greenpeace üdvözli, hogy a környezetvédelmi program foglalkozik a zöldinfrastruktúra kérdésével. Ugyanakkor az anyagból mindvégig hiányzik, hogy lehetőség szerint őshonos fajokat kell előnyben részesíteni: zöldfelületek esetében és méhbarát területek esetében is. Az invazív fajok használatát kifejezetten gátolni kell.  A programból hiányoznak az intézkedések, amelyeket a Greenpeace Élhető, klímabarát Budapest javaslatcsomagja megfogalmaz: <https://www.greenpeace.org/hungary/elheto-klimabarat-budapest-2030/#2-zold-varos> | **Módosítást nem igényel.**  Általánosan tiltani/kerülni a nem őshonos fajok alkalmazását nem indokolt és nem is lehetséges, csak természeti területek és azok környezetében javasolt. A természet védelméről szóló 1996.évi LIII. törvény szerint őshonosak mindazok a vadon élő szervezetek, amelyek az utolsó két évezred óta a Kárpát-medence természetföldrajzi régiójában - nem behurcolás vagy betelepítés eredményeként - élnek, illetve éltek. A *„B-1-5 Ökológiai szempontok érvényesítése a fővárosi zöldfelület-gazdálkodásban”* című feladatban szerepel a „méhbarát területek” elősegítésének szükségessége. |
| 13.44 | D-1-2 | D-1 KÖRNYEZETBARÁT TERVEZÉSI MÓDSZEREK  Energiahatékonyság (D-1-2): A Greenpeace üdvözli, hogy ez a szempont a környezetvédelmi program részét képezi. | **Módosítást nem igényel.**  A Programban szereplő intézkedést támogatandónak tartja. |
| 13.45 | D-1-4 | Zöld gazdaság / közbeszerzés (D-1-4): A Greenpeace szerint, a közbeszerzéseknél alapvető szempont kell, hogy legyen, az eldobható hulladék mentesség, lásd fentebb. | **Módosítást nem igényel.**  A zöld közbeszerzés részleteinek kidolgozása nem a Program műfajába tartozik. Az „E-2-2” jelű feladat rögzíti, hogy *„a Főváros támogatja és saját hatáskörben megvalósítja az egyszer használatos műanyag termékek betiltását”:* |
| 13.46 | D-2 | D-2 BARNAMEZŐS TERÜLETEK  Azonnali egyeztetést szükséges kezdeményezni a kormányzattal, mert jelenleg számos esetben semmi esély a területek megtisztítására, hisz a felszámolót kötelezi erre a hatóság, aki meg ennek nem köteles eleget tenni. Így jelenleg állami források bevonása nélkül nem lehetséges ezen területek megtisztítása. | **Módosítást nem igényel.**  A barnamezős területek kármentesítése valóban óriási anyagi ráfordítást igényel, amely sok esetben szükségessé teszi az állami szintű szerepvállalást, ugyanakkor ez nem a Program hatáskörébe tartozó javaslat. |
| 13.47 | D-2 | Fontos, hogy rendszeres méréseket végezzen a Főváros a szennyezett területeken, és a lakosság érintettségét is vizsgálja, amennyiben ezt a hatóságok nem teszik meg. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva. A Fővárosi Önkormányzat anyagi helyzete nem teszi lehetővé, hogy a saját tulajdonán kívüli ingatlanok talajmintavételét finanszírozza, ugyanakkor a korábbi területhasználatok alapján potenciálisan szennyezett területeket továbbra is nyilvánosságra hozza a környezeti állapotértékelés keretében és a fővárosi településszerkezeti terven. |
| 13.48 | D-3 | D-3 KÖZLEKEDÉSÜGY  A Greenpeace szerint nagyon kevés az a néhány intézkedés, amit a környezetvédelmi program meghatároz. A cél az kell, hogy legyen, hogy Budapest egy olyan várossá váljon, ahol a gyalogos-, kerékpáros- és közösségi közlekedés élvez prioritást az autós közlekedés helyett. A város a közlekedési igények kiszolgálását a levegőminőség javításával kell összekötni, és a régi szennyező járműveket minél hamarabb ki kell tiltani a Főváros területéről. Konkrét intézkedési javaslataink megtalálhatók az Élhető, klímabarát Budapest javaslatcsomagunkban: https://www.greenpeace.org/hungary/elheto-klimabarat-budapest-2030/#1-2-tiszta-kozlekedes | **Módosítást nem igényel.**  A Program a *„D-3-1 Közösségi közlekedés fejlesztése”* című feladatában egyértelműen deklarálja, hogy a városi közlekedésben az egyéni gépjármű-közlekedéssel szemben a gyalogos, kerékpáros, majd a közösségi közlekedés élvez előnyt. Az *„A-1-3 Szennyező gépjárművek fokozatos visszaszorítása a városi közlekedésben”* című feladat rögzíti, hogy „*a parkolási díj, vagy a tervezett behajtási díj árképzésében a környezetvédelmi osztályba sorolás, valamint a gépjármű saját tömege és teljesítménye alapján szükséges differenciálni.”* A további technikai részletek kidolgozása önálló tervezés keretében történik, a Program az elveket, célokat rögzíti ehhez. |
| 13.49 | D-3 | * Sürgősen ki kell tiltani a fővárosból a Budapesten kívülről behajtani kívánó Euro 4-nél rosszabb környezetvédelmi besorolású (több mint 15 éves) dízel, és Euro 3-nál rosszabb (több mint 20 éves) benzines járműveket. Majd a fenti tilalmat ki kell terjeszteni a fővárosi bejegyzésű járművekre és a kétütemű robogókra is. | **Módosítást nem igényel.**  A javasolt intézkedéseket körültekintően, az egy egységként meghatározott légszennyezettségi agglomeráció területére egységesen szükséges kidolgozni, ez önálló tervezés keretében történik. A felsorolt járművek azonnali kitiltása nem reális, és aránytalan volna az ezzel járó környezeti haszonhoz képest. Fontos megemlíteni, hogy a legújabb kutatási eredmények alapján Budapest aeroszol szennyezettségét csak korlátozott mértékben lehet a gépjárműforgalom csökkentésével szabályozni. |
| 13.50 | D-3 | * Legkésőbb 2026. szeptember 1-ig véglegesen ki kell tiltani Budapestről a dízel személyautókat, és az Euro 5 besorolásnál régebbi benzines autókat, dízeles kisbuszokat és haszongépjárműveket. Fokozatosan kivonják továbbá a dízelüzemű BKV-buszokat és szennyező BKK hajókat. Mindezek ütemtervét legkésőbb 2020 közepéig a Főváros nyilvánosságra hozza. | **Módosítást nem igényel.**  A javasolt intézkedéseket körültekintően, az egy egységként meghatározott légszennyezettségi agglomeráció területére egységesen szükséges kidolgozni, ez önálló tervezés keretében történik.  A felsorolt járművek középtávú kitiltása nem reális, és aránytalan volna az ezzel járó környezeti haszonhoz képest. Fontos megemlíteni, hogy a legújabb kutatási eredmények alapján Budapest aeroszol szennyezettségét csak korlátozott mértékben lehet a gépjárműforgalom csökkentésével szabályozni. |
| 13.51 | D-3 | * Azonnal ki kell tiltani az Euro 6-nál régebbi dízel városnéző turistabuszokat a városból; és 2030-ban már ne közlekedhessen szennyező szálloda- és városnéző hajó Budapesten. Ennek érdekében 2020 végéig ütemterv készüljön a szálloda- és városnéző hajók belvárosból való fokozatos kiszorítására. | **Módosítást nem igényel.**  Az *„A-1-3 Szennyező gépjárművek fokozatos visszaszorítása a városi közlekedésben”* című feladat rögzíti, hogy „*a parkolási díj, vagy a tervezett behajtási díj árképzésében a környezetvédelmi osztályba sorolás, valamint a gépjármű saját tömege és teljesítménye alapján szükséges differenciálni.”* A további technikai részletek, így a különböző turisztikai szolgáltatókra vonatkozó részletszabályok kidolgozása önálló tervezés keretében történik. |
| 13.52 | E-1-1 | E-1 KÖRNYEZETI ÁLLAPOTÉRTÉKELÉS  Évenkénti jelentés bevezetése (E-1-1 ): A Greenpeace azt javasolja, hogy évenkénti helyett folyamatos legyen a lakosság tájékoztatása. Valós időben elérhetők legyenek a legfrissebb eredmények. | **Módosítást nem igényel.**  A Program a véleménnyel összhangban van. Az „*E-1-1 Évenkénti környezeti állapotértékelés és annak közzététele”* című feladat leírása tartalmazza annak szükségességét, hogy „A környezeti információk rendszeres felülvizsgálata és közzététele szükséges a rendelkezésre álló digitális platformokon (weblap, applikáció) felhasználóbarát módon.” Egyes környezeti jellemzőkkel kapcsolatos információk (évenkéntinél gyakoribb közzététele valóban indokolt, ez a már részben a jelenlegi gyakorlat szerint is megvalósul (pl. rendkívüli levegőminőségi helyzetekkel kapcsolatos tájékoztatás. |
| 13.53 | E-2-1 | E-2 SZEMLÉLETFORMÁLÁS  Szemléletformálás és tájékoztatás (E-2-1): Üdvözlendő, hogy a környezetvédelmi program intézkedéseket fogalmaz meg a lakossági szemléletformálás területén. A leírt intézkedések arra engednek következtetni, hogy a Főváros pusztán passzív információközlésben gondolkozik. Ehelyett a Greenpeace azt javasolja, hogy néhány kifejezetten fontos környezeti adatot aktívan is juttassanak el a veszélyeztetett csoportok számára, pl. szmogriadó esetén közvetlenül (sms-ben vagy applikációban) értesítsék a veszélyeztetett csoportok tagjait. | **Módosítást nem igényel.**  A Program a véleménnyel összhangban van. Az „*E-1-1 Évenkénti környezeti állapotértékelés és annak közzététele”* című feladat leírása tartalmazza annak szükségességét, hogy „A környezeti információk rendszeres felülvizsgálata és közzététele szükséges a rendelkezésre álló digitális platformokon (weblap, applikáció) felhasználóbarát módon.” A technikai részletek kidolgozása önálló tervezés keretében célszerű. |
| 13.54 | E-2-2 | Környezettudatosság javítása a Főpolgármesteri Hivatal és a fővárosi intézmények, cégek esetében (E-2-2): Szemléletformálás mellett, a Greenpeace szerint, konkrét környezetvédelmi célokat (pl. Zéró hulladék, dekarbonizáció) is ki kell tűzni a fővárosi intézmények számára, lásd fentebbi észrevételek. | **Módosítást nem igényel.**  A Fővárosi Önkormányzat a Programban megfogalmazott környezetvédelmi célkitűzéseket a saját tulajdonában álló szervezetek, gazdasági társaságok szintjén a „D-1-3- EMAS általános bevezetése, majd fenntartása a közszolgáltatást végző gazdasági társaságoknál” című feladat meghatározásával kívánja rendszer szinten (nem ötletszerűen) biztosítani. Az EMAS minősítés lényege, hogy a környezetvédelmi auditok tárják fel a szükséges beavatkozásokat és azok fontossági sorrendjét. Az „E-2-2” jelű feladatban rögzítettek további kidolgozása nem a Program feladata, önálló tervezést igényel. |
| 13.55 | E-2-3 | Nincs hulladékunk! program hirdetése köznevelési intézményekben (E-2-3): A Greenpeace szerint az egész Fővárosra kell zéró hulladék programot hirdetni, és elérni, hogy legkésőbb 2030-ra gyakorlatilag ne keletkezzen lerakni való kommunális hulladék Budapesten. | **Módosítást nem igényel.**  A teljes hulladékmentesség elérése a Program távlatában nem reális. Az Európai Unió vonatkozó irányelve szerint a cél, hogy 2035-ig tagállami szinten megvalósuljon a települési hulladék legfeljebb 10 %-os lerakási aránya. A jelenlegi kb. 30%-os budapesti hulladéklerakási arány 0-ra való csökkentése nem reális. |
| 13.56 | E-3 | E-3 PARTNERSÉG, KEZDEMÉNYEZÉSEK TÁMOGATÁSA  A Greenpeace üdvözli, hogy a Főváros aktív kapcsolatot kíván ápolni a civilszervezetekkel és a lakossággal. A Greenpeace a jövőben is nyitott az együttműködésre környezetvédelmi témák mentén. | **Módosítást nem igényel.**  A Programban szereplő intézkedést támogatandónak tartja. |
| 13.57 |  | Élelmiszer-ellátás (kiegészítő pont)  A környezetvédelmi programból teljes egészében hiányoznak az élelmiszer-ellátásra vonatkozó intézkedések, holott komoly lehetőségei lennének a városvezetésnek abban, hogy Budapest közelében megtermelt, a természettel összhangban előállított és egészséges élelmiszerekhez tudjanak jutni a fővárosi lakosok. A Greenpeace szerint a Főváros célja kell hogy legyen, hogy elérhetővé váljanak a fővárosi iskolákban, bölcsődékben, óvodákban és szociális intézményekben az ökológiai gazdálkodásból származó élelmiszerek. Feladat lenne továbbá, hogy a fővárosi élelmiszerellátásban gazdasági és jogszabályi ösztönzőket vezessenek be annak érdekében, hogy a kereskedelmi forgalomban is előnyt élvezzenek a helyi, ökológiai gazdálkodásból származó élelmiszerek | **Módosítást nem igényel.**  A 13.6. sorszámú észrevétellel összefüggésben a Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva. A javaslat túlmutat a Fővárosi Önkormányzat hatáskörén. |
| **14** | *Fauna Alapítvány* | 14.1 | B-1 | Nagyra értékeljük az Önök általános életvédelmi és ökológiai városvezetési törekvéseit és üdvözöljük a közösségi érdekegyeztetési fórumokat.  A Fauna Alapítványt eredetileg 1990-ben az élet védelmére alapították, de fő tevékenységünk az állat- és természetvédelem, valamint ezek ismeretterjesztése. | **Módosítást nem igényel.**  Tájékoztatást nyújt. |
|  |  | 14.2 | B-1 | A városi lakosok egyre több társállatot tartanak, ezért az állatvédelmi hivatalos fórumokon régóta kérjük, hogy minden önkormányzatnak legyen az állatvédelmi vészhelyzetek áthidalását megoldó saját állatotthona, aminek munkájába ellenőrzött körülmények között bekapcsolódhatnának az önkéntes állatvédők is. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák szintjén kidolgozandó részletekbe. A Főpolgármester által kinevezett állatvédelmi ügyek felelősének feladatába tartozik a felelős állattartással összefüggő intézkedések részletes kidolgozása. |
|  |  | 14.3 | B-1 | Üdvözöljük a fokozott ivartalanítási programjukat és felhívjuk a figyelmüket a bp-i nagyszámú – gyakran gazdátlan – macskapopuláció madárvilágra veszélyes mértékére. | **Módosítást nem igényel.**  A Programban szereplő intézkedést támogatandónak tartja. |
|  |  | 14.4 |  | A ragadozó madarak (varjak, szarkák stb.) túlszaporulatának visszaszorítására preventív megoldást kéne találni. | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. A madarak túlszaporulatának visszaszorítását célzó intézkedéseket a biodiverzitási stratégia keretében kell kidolgozni. |
|  |  | 14.5 |  | Sajnáljuk, hogy a társadalmi egyeztetésre szánt dokumentumban nem jelent meg korunk új környezeti rizikó faktora, az elektroszmog kérdésköre, pedig Budapest az ország „legsugárzóbb” városa…  Levelünkhöz mellékeljük Tanka Endre professzor  és a "SZÁZAK"  2020.januári felhívását az Akadémiához, melynek tudományos kutatási eredményeket és jogi érveket egyaránt felvonultató - elemzése alapján az ötödik generációs elektromágneses mikrohullámú sugárzás (5G EMFR) valamint az erre épülő telekommunikációs rendszer bevezetésének veszélyeire és az előzetes hatásvizsgálatok elmaradására hívja fel a figyelmet.  „A mai modern világban rengeteg elektromos berendezés vesz minket körül a televíziótól a mobiltelefonon át a különböző jeladókig, magas feszültségű vezetékekig. A technika vívmányai megkönnyítik életünket, és elégedettséggel töltenek el, de minden egyes készülék elektromágneses sugárzásokat bocsát ki magából, és ezek károsíthatják az emberi szervezetet. „ (Tovább: <https://www.kormanyhivatal.hu/download/c/c3/a3000/T%C3%A1j%C3%A9koztat%C3%B3%20az%20elektrom%C3%A1gneses%20terek%20eg%C3%A9szs%C3%A9g%C3%BCgyi%20hat%C3%A1sair%C3%B3l.pdf>)  vagy: <https://semmelweis.hu/szinapszis/2017/08/04/elektroszmog-a-korulottunk-rezgo-lathatatlan-felho/>  2020. 06.08-i kutatási hír:  „Európa fölött készült spektrumképből megfigyelhetők voltak a 810 és 950 MHz körüli, a nagy TV adók által sugárzott (500-600 MHz) jelek mellett olyanok, amelyek a mobil rendszerekből származnak, és amelyek jelenlétére ebben az alacsony tartományban nem számítottunk. Tehát a mobil szolgáltatók antennarendszerei nemcsak a tartományukban, hanem alatta is jelet bocsátanak ki, ez pedig a szükségesnél nagyobb teljesítményre utal.  <http://www.urvilag.hu/hazai_kutatohelyek_es_uripar/20200608_a_fold_elso_elektroszmogterkepe>  <http://emirpub-prod.nmhh.hu/pubrendszer-web/eszmog/meresiAdatok.jhtml>  <http://archivum.tudatbazis.hu/negyvenketto/mi-is-az-az-elektroszmog-sok-mindenre-magyarazatot-adhat> | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni: a tervezés időtávlatában reálisan megvalósítható, teljesíthető vállalásokat tartalmazza a környezeti állapotértékelés alapján legproblémásabb, leginkább beavatkozást igénylő területekre fókuszálva, nem tartozik ezek közé az „elektroszmoggal” és a rádióhullámokkal kapcsolatos felvetés. |
|  |  | 14.4 |  | Felhívjuk a figyelmet környezeti hatások lehetséges addíciójára, szinergizmusára és akkumulációjára, amiket az egyes környezeti faktorok külön-külön megszabott határértékei nem vesznek számításba! Ezért törekszik a modern környezettudomány egyre inkább a bioindikátorok  alkalmazására. (lásd pl.: <https://24.hu/tudomany/2013/10/26/a-kornyezetszennyezes-jelei-mi-az-a-bioindikator/> | **Módosítást nem igényel.**  A Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. A Fővárosi Önkormányzat az általa kezelt helyi jelentőségű természetvédelmi területen folytat rendszeres monitorozást az özönnövények és egyéb tájidegen fajok terjedését vizsgálva. |
|  |  | 14.5 | C-3-2 | Végül javasoljuk, hogy a főváros és a kerületek ne IVÓvízzel locsolják az úttesteket és a parkokat, hanem a város alatti bőséges, jó minőségű talajvízből – ahogy ezt már Angyalföld elkezdte - illetve majd az összegyűjtött esővízből. | **Módosítást nem igényel.**  A***„****C-3-2 Zöldfelületek fenntartható vízutánpótlásának megoldása*” című feladatban rögzítettek szerint cél, hogy az öntözővízellátás a lehető leggazdaságosabb és környezetkímélő módon történjen. az adott zöldfelületek öntözővízigényének biztosítása során egyedileg kell vizsgálni, hogy környezeti szempontból melyik a legkisebb környezeti terheléssel és arányos anyagi vonzattal járó műszaki megoldás. |
| **15** | *Sz. Márton* | 15.1 | D-3-1 | **Villamosvonalak számának növelése, a megrekedt projektek újragondolása:**  - Bajcsy Zsilinszky út- Váci út tengelyre visszaépíteni a már korábban meglévő villamosvonalat. (Ehhez kapcsolódóan szükséges a Szabadság híd jövőjének átgondolása. Jelenlegi formájában nem képes új – nagyobb tengelyterhelésű, és szélesebb – villamosok fogadására. Megvizsgálni egy korábbi javaslatot, hogy a híd csak a gyalogosok, kerékpárosok és a villamosok számára legyen elérhető. A vágányok eloltása a híd északi oldalára, ahol csak mentő, rendőr stb… számára lenne lehetőség ráhajtani a vágányokra.)  - Thököly út - Rákóczi út - Kossuth Lajos utca tengely: a teljes közlekedési szakma szerint a villamosvonal visszaépítéséért „kiált”. (Ehhez az Astoria és Ferenciek tere aluljárójának födémszerkezetének megerősítésére lehet szükség.)  - A Villányi út – Karinthy Frigyes út között vágánykapcsolat kiépítése, Bécs mintájára „körjárat -körvillamos” üzemeltetése. (Nagykörút – Villányi úton keresztül.)  - A kettes villamos északi irányban történő meghosszabbítása. A pálya rekonstrukciója. (A modernebb járművek fogadásának érdekében, át kell alakítani a Fővám téren lévő alagúthoz hasonlóan a Lánchídnál lévő alagutat is. A Villamos egy speciális hosszanti viadukton közlekedik a Dunakorzó melletti szakaszon. Ez szintén korlátozhatja a lehetőségeket. (Új vagy használt alacsonypadlós villamosok közlekedtetése, csak a viadukt megszüntetése, vagy megerősítése esetén lehetséges.) | **Módosítást nem igényel.**  A javaslatokat köszönjük, ugyanakkor a Program műfajának megfelelően nem tartalmaz konkrét közlekedésfejlesztési projekteket, azok kidolgozása a vonatkozó tematikus terv (mobilitási terv) keretében történik. A Program a kötöttpályás közösségi közlekedési eszközök fejlesztését a gyalogos-kerékpáros közlekedést követő célként tartalmazza (*„D-3-1 Közösségi közlekedés fejlesztése”* című feladat). |
| 15.2 | D-3-1 | **Metróvonalak fejlesztése:**  - A négyes metrót az eredeti terveknek megfelelően, mindkét irányban szükséges meghosszabbítani. Budaörs irányában különösen indokolt lenne.  - A hármas metró Káposztásmegyerig történő hosszabbítása, évtizedek óta beváltatlan ígéret. A nyomvonal hosszú szakaszon előkészítetten rendelkezésre áll. Az ott lakók életminőségén jelentősen javítana.  - A Kisföldalatti már eleve meglévő kihúzóvágányának felhasználásával, új végállomás létesítése A Vigadó téren.  - A metróvonalak végállomásainál a növekvő agglomerációs forgalom miatt szükséges további nagy befogadó képességű P+R parkolók létesítése. | **Módosítást nem igényel.**  A javaslatokat köszönjük, ugyanakkor a Program műfajának megfelelően nem tartalmaz konkrét közlekedésfejlesztési projekteket, azok kidolgozása a vonatkozó tematikus terv (mobilitási terv) keretében történik. A Program a kötöttpályás közösségi közlekedési eszközök fejlesztését a gyalogos-kerékpáros közlekedést követő célként tartalmazza. A P+R parkolók fejlesztésének szükségességét szintén tartalmazza a *„D-3-1 Közösségi közlekedés fejlesztése”* című feladat. |
| 15.3 |  | **Díjszabás, bérletárak átgondolása:**  - Olcsóbb (akár felárú) „metróbérlet” biztosítása azok számára, akik csak a metróvonalakat veszik igénybe. A kötöttpályás közlekedés nagyságrendekkel környezetkímélőbb, mint bármilyen más tömegközlekedési forma. Az olcsóbb csak metróra (esetleg villamosvonalakra) érvényes bérletekkel is terelhető az utazóközönség a környezetkímélőbb megoldások felé.  (Ez számos nagyvárosban már gyakorlat. Budapesten évtizedekkel ezelőtt is jóval kedvezőbb volt a villamosra, metróra megváltott jegy vagy bérlet.) | **Módosítást nem igényel.**  A javaslatokat köszönjük, ugyanakkor a Program az intézkedéseit tekintve nem kíván teljes körű lenni, a léptékének megfelelően nem bocsátkozik a különböző tematikus tervek, stratégiák szintjén kidolgozandó részletekbe, azokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít. A közösségi közlekedéssel kapcsolatos díjszabás kialakítása a Budapesti Közlekedési Központ feladatköre, önálló tervezés keretében. |
| 15.4 |  | **Használt alacsonypadlós villamosok beszerzése:**  - Frankfurtban, az „R-wagen” típuscsalád első 20 járművét hamarosan kivonják a forgalomból, a második 20 példány is hamarosan csereérett lesz. Ezek a budapesti hálózatba jól illeszkednének.  - Számos német városban lesz hamarosan nagy darabszámban csereérett a GT6N típusú villamos két vezetőállásos verziója. Ezek szintén jól illeszkednének, a Budapesti hálózatba, ráadásul nagy fellelhető darabszámuk miatt, szinte az összes TW6000-es magaspadlós villamos kiváltható volna vele. Ezáltal homogénebb járműflottát lehetne létrehozni, ami csökkenthetné az üzemeltetési költségeket.  - Brazília Cuiaba nevű városában a Brazil futball vb-hez kapcsolódóan nagy szabású villamosfejlesztési programba kezdtek bele. A projekt azonban becsődölt, a megrendelt Budapesten is közlekedő CAF villamosokkal szinte megegyező, vadonatúj villamosok nagy számban várják a szabad ég alatt sorsukat… Mivel a projektet véglegesen elvetették, így a kedvező áron lehetne megszerezni a járműveket. | **Módosítást nem igényel.**  A javaslatokat köszönjük, ugyanakkor a Program műfajának megfelelően nem tartalmaz konkrét közlekedésfejlesztési projekteket, a tematikus tervekre és beruházásokra vonatkozóan tervezési elveket, megvalósítandó célokat rögzít.  A *„D-1-4 Zöld gazdaság ösztönzése, zöld közbeszerzés”* című feladat meghatározásával kívánja rendszer szinten biztosítani a környezetvédelmi szempontok érvényre juttatását a beszerzései során. |