**Kerényi László Sándor**

**közlekedésstratégia szakterületi vezető**

**Budapesti Közlekedési Központ Zrt.**

**Tisztelt Közlekedésstratégiai Vezető Úr !**

Az Országos Környezetvédelmi Tanács köszönettel megkapta a Budapest Közlekedésfejlesztési Stratégiája 2014 – 2030 című dokumentumot, a ” Balázs Mór” tervet véleményezésre.

A Tanács tervvel kapcsolatos észrevételeit az alábbiakban összegzem röviden.

A két alapvető megjegyzés az, hogy a terv szerkezete világos és jól áttekinthető, a négy főfejezet tartalmi célkitűzése helyes; a terv azonban ’per definitionem’ nem felel meg a stratégiai terv műfajának, mert a célokhoz nem rendeli hozzá az időbeli ütemezést, továbbá ehhez a források allokációjának ütemtervét. A ”terv” ily módon az – egyébként helyeselhető – hálózat,- szolgáltatás- és intézményfejlesztési célok gyűjteménye.

A több kapcsolat fejezetben leírtak támogatandó célok, amelyek a „nyugat-európai trendeket lemaradással követve” az élhető város intermodális közlekedési megoldásait tervezik megvalósítani hosszú autóbuszvonalakkal, valamint felszíni és felszínalatti kötöttpályás vonalak hálózatával.

Különösen hangsúlyos e tekintetben is a városhatárt átlépő, a belvárost elérő, átszállásmentes kötött- és nem kötött pályás kapcsolatok fejlesztése, a távolsági- és agglomerációs közösségi közlekedés városi integrációjának elősegítése.

A Stratégiai Környezeti Vizsgálat összefoglalása elnagyolt; annyira, hogy a ”Környezetvédelmi célok – Közlekedésfejlesztési irányok Megfelelési Mátrix” környezeti szempontból nem megítélhető, kockázatos – esetleg – negatív minősítésű célkitűzés / intézkedés elemet nem is tartalmaz. Különösen a ”környezet és egészség – a zaj- és levegőterhelés (?) csökkentése” tűnik – a részletes tervek hiányában – eléggé meg nem indokolt módon optimistának,

hasonlóképpen ”Budapest környezetminősége – a területhasználat és az épített környezet védelme” összegző szempont mátrixelemei minősítéséhez.

Továbbítom ez ügyben az OKT egy Tagjának részletesebben kifejtett véleményét is.

A Testület nevében és megbízásából

2014. November 17.-én



Dr. Bulla Miklós

**Melléklet**

A Balázs Mór terv egyik fő hiányossága, hogy nem tekinti konkrét feladatának a közlekedésből származó környezetterhelések, mint a levegő- és zajszennyezés csökkentését és így nem is kapcsol indikátorokat ezen terhelések csökkentéséhez. Egy pár éves felmérés szerint Magyarországon évente több mint 16 ezer ember hal meg a levegő porszennyezettsége (PM10) miatt, így – a lakosság számához viszonyítva – [nálunk a legrosszabb a helyzet Európában](http://air-climate.eionet.europa.eu/docs/ETCACC_TP_2008_13_HealthImpact_AirPoll.pdf). A részecske kibocsátás fő forrása pedig a közlekedés. Az EU által finanszírozott [Aphekom kutatás](http://www.endseurope.com/docs/110302b.pdf) kimutatta, hogy a részecskeszennyezés csökkentésével, az Egészségügyi Világszervezet (WHO) ajánlásainak betartásával sok emberéletet menthetnénk meg. Tizenkét ország 25 városát vizsgálták három éven keresztül. A kutatás szerint Bukarest után Budapesten a legmagasabb az életvesztés a részecskeszennyezés miatt. [Londonban](http://uk.reuters.com/article/idUKL0172837320080204) és [Koppenhágában](http://www.dft.gov.uk/pgr/scienceresearch/orresearch/lez/pdf/lowemissionzones.pdf) az asztmás megbetegedések számának csökkenését várják a forgalomcsökkentő intézkedésektől. Ha Budapesten a legapróbb részecskék (PM2.5) koncentrációját a WHO által ajánlott szinten tartanánk, már azzal is átlagosan 19,3 hónappal, azaz több mint másfél évvel nőhetne a lakosok várható élettartama.

A folyamatos PM10 határérték feletti szennyezettség ráadásul EU-s kötelezett-szegési eljárást is maga után von.

Ami leginkább hiányzik a tervből, a konkrét ajánlott beruházásokhoz nincsenek rendelve indikátorok, amik alapján értékelni lehet a beruházás valós fontosságát. Ilyen indikátor kell hogy legyen elsősorban a levegő- továbbá a zajszennyezettség csökkentése. Azon beruházásoknak kell elsőbbséget adni, melyek leginkább hozzájárulnak ezen célok teljesüléséhez.