

Intézkedési javaslatok



Alacsony emissziójú övezetek (LEZ) létrehozása

Célkitűzés

Az alacsony emissziójú zónák (övezetek) létrehozása azon kényszerintézkedések közé tartozik, amellyel sok európai nagyvárosban igyekeznek megoldani a forgalmi túlsúlyból adódó környezetterhelés ellehetetlenülő mértékét. A rendszer alapelve, hogy egyes járművek közlekedését – a környezetterhelésük mértéke alapján – korlátozza, vagy megtiltja bizonyos városi (esetleg városon kívüli) területeken.

Hatásmechanizmus

A különösen szennyezőnek minősített járművek belvárosi övezetekből történő kitiltásával csökken a légszennyezés a zónahatárokon belül.

Másodlagos hatásként – mivel a járművek száma csökken – javulhat a forgalomáramlás, amely szintén kedvezően hat a levegő minőségére.

A zóna eredményessége nagymértékben függ az érintett gépjárművek számától, emissziós tulajdonságaiktól és a zóna nagyságától. Minél nagyobb a zóna területe annál inkább kizárhatóak a légköri levegőmozgások általi külső hatások.

A zónákból történő korlátozás vagy kitiltás szükséges esetben műszaki berendezések által is megerősíthető, de mindenképp szükséges a gépkocsivezetők számára egyértelműen, a KRESZ előírásaiban is rögzített módon jelezni.

A szabályozást megsértő gépkocsivezetők ellen alkalmazott szankciók megállapítása kiemelt fontosságú, hogy a zóna kialakításánál elhatározott szándék maradéktalanul teljesüljön.

Jelenlegi helyzet

Meglévő, hasonló megoldások

Külföldi példák

A külföldi alacsony emissziójú zónákat vizsgálva számos hasonló alapelveken nyugvó, mégis eltérő zónával találkozhatunk.

Közös ezekben a zónákban, hogy a legszennyezőbb járművek közlekedését korlátozzák, azonban az alkalmazott módszerekben akadnak eltérések. A korlátozás jelenthet teljes kitiltást bizonyos járművek esetében, de előfordul olyan rendszer is, ahol a követelményeknek meg nem felelő járművek díjfizetés ellenében behajthatnak a zónába. A járművek kategorizálása szinte kizárólag az úgynevezett „Euro” normák szerint történik. Számos esetben a jármű tulajdonosának/üzemeltetőjének lehetősége van a jármű utólagos átalakítására – részecskeszűrő felszerelésére – ami befolyással van az adott zónában kialakított emissziós besorolásra. Természetesen ez csak a dízelüzemű járművekre vonatkozik.

Az egyes zónákban az érintett járművek igen változatos képet mutatnak. A szabályozások elsősorban a dízelüzemű gépjárműveket érintik, hiszen ezeknek a legnagyobb a finomrészecske kibocsátásuk. A nehéz – általában 3,5 tonna feletti megengedett össztömegű – tehergépkocsik minden esetben az érintett járművek közé tartoznak, de a legtöbb helyen a városi és távolsági buszok is érintettek. Vannak zónák, ahol a korlátozás – emissziós besorolástól függően – kiterjed a kisteherautókra, minibuszokra, személygépkocsikra, sőt néhány helyen a motorkerékpárok is az érintett járművek körébe tartoznak.

A működési időt tekintve a legtöbb ilyen zóna egész évben, napi 24 órában üzemel, ez alól az egyetlen kivétel Olaszország, ahol a zónák többségének működése a téli időszakokra van korlátozva.

Megállapítható, hogy ezeknek az övezeteknek a kialakítása elsődlegesen lokális és csak másodlagosan a globális célokat szolgálja, az ott élő emberek érdekeit tartja elsősorban szem előtt, az ő életminőségük és környezetük javítása a cél.

A zónák megnevezése Európa szerte nem egységes. A következő megnevezésekkel találkozhatunk: Environment Zones, Umweltzone, Milieuzones, Lavutslippssone, Miljozone, Miljøzon.

Hazai példák

Budapest Főváros Környezeti Programja már 2007 novemberében kimondta a tennivalók között az alacsony emissziójú zóna létrehozásának szükségességét a belvárosi övezetben. Ezt a településszerkezeti terv is tartalmazza és 2010 októberében lép életbe először a korlátozás, amennyiben addig nem történik módosítás.

Személygépjárművekre vonatkozó alacsony emissziójú zónára számos egyéb javaslat került kialakításra a személyforgalmi behajtási díj megvalósíthatóságának előzetes vizsgálata során is. Ezek a javaslatok a várhatóan bevezetésre kerülő behajtási díj rendszerét alapul véve vizsgálják a zónák kialakításának és megvalósíthatóságának lehetőségeit.

Vonatkozó (hatályos) jogszabályok

A vonatkozó hazai jogszabályok közül a legfontosabb a fentebb említett budapesti szmogriadó terv, amelyben a zónára vonatkozó intézkedés 2010 októberétől lesz hatályos. Ennek értelmében a sárga környezetvédelmi osztályt jelölő matricával rendelkező gépjárművek október 20-tól, március 8-ig terjedő őszi-téli időszakban a kedvezőtlenül sok légszennyező anyagot kibocsátó gépjárművek nem hajthatnak be a Hungária-gyűrűn belüli belvárosi övezetbe.

A rendelet megfogalmazása óta a környezetvédelmi osztályt jelölő plakettek között megjelent a fekete szín is és az 1/1975 sz., közlekedésről szóló KPM-BM együttes rendeletbe is bekerültek a zónahatárokat jelölő táblák. A tábla alatti kiegészítő jelzőtáblán azon plakettek színe látható, amelyekre a behajtási tilalom vonatkozik. Ez pont az ellenkezője a németországi rendszernek, ahol azokat a színeket tüntetik fel, amelyek behajthatnak a zónába. A rendelet szerint a behajtási tilalom alól az út kezelője felmentést adhat és a tábla kiegészíthető „Kivéve engedéllyel” feliratú táblával is.



Szükséges lépések

Feladatok felvetése

Ki kell alakítani a zónák kijelöléséhez szükséges jogszabályi háttérrel és szabályozási környezetet.

Meg kell határozni azokat az alapelveket, amelyek alapján eldönthető, hogy egy bizonyos városban vagy területen mikor ajánlott, illetve kötelező alacsony emissziós zónát kijelölni.

Az alapelveknek vonatkozni kell:

- a közlekedési eredetű PM10 szennyezés mértékére és az elérhető eredményekre
- a zóna nagyságára és a zónahatárok kijelölésére figyelembe véve a külső hatásokat
- a zóna hatásainak vizsgálatára forgalomtechnikai és gazdasági szempontból

a lakossági tájékoztatás módozataira és időbeliségére

Kapcsolódó szabályozási – közigazgatási szintű teendők

Részletes hatásvizsgálat elvégzése után, melyeknek ki kell terjedni jármű-műszaki kérdésekre is, akciótervet kell kidolgozni az alapjárat mentes övezetek bevezetését illetően.

Meg kell határozni az alacsony emissziós zónák beveze-

téséhez szükséges felelősségi köröket és kompetenciákat az övezetek szükségességével és kijelölésével kapcsolatban.

Pontosan meg kell határozni és az érintett önkormányzatok számára elő kell írni, hogy milyen szempontrendszer szerinti megalapozó hatásvizsgálatok elvégzése szükséges a zónák bevezetése tekintetében.

Tájékoztató kampányok indítás szükséges a zónák bevezetése előtt és a bevezetési szakaszban.

Várható hatások

	Környezeti hatás
rövid/közép/hosszú	Hatás megjelenése
	Költségkihatása
költségvetés/piaci szereplők/egyének	Költségviselő(k)
	Bevezetés várható időtartama
2011, folyamatos	Határidő