

Intézkedési javaslatok



Alapjárat-mentes övezetek

Célkitűzés

A belvárosi területeken – főként a csúcsforgalmi időszakokban – alapvető problémát jelent, hogy az igen alacsony haladási sebesség miatt a gépjárművek motorjai többnyire kedvezőtlen üzemállapotban működnek.

Ezt a helyzetet tovább rontja az az állapot, amikor az álló járművek motorjai üzemelnek alapjárat fordulat-számon, anélkül, hogy ezalatt a motor teljesítményére szükség lenne.

Az alapjárat-mentes övezetek létrehozásának célja, hogy a feleslegesen járó gépjármű motorok leállításával javítsa a környezeti levegő állapotát.

Hatásmechanizmus

Az alapjárat-mentes övezet működtetésének alapelve, hogy bizonyos – meghatározott – idejű várakozás esetében a gépkocsivezetőket arra készítetik, hogy a járművek motorját állítsák le, és később azt indítsák újra, a folyamatos járatás helyett.

Az erre vonatkozó US EPA ajánlás például 30 mp.

Az alapjárat üzemelés mellőzésével kettős hatás érhető el:

- csökken a környezetterhelés
- tüzelőanyag takarítható meg

A felszerelt kamerák és a forgalmi áramlást figyelemmel kísérő egyéb eszközök segítségével az intelligens forgalomirányító rendszerek segítségével ez a rendszer hatékonyan támogatható.

Jelenlegi helyzet

Meglévő, hasonló megoldások

Hazai alkalmazásoknál meg kell említeni a jelzőlámpával irányított csomópontokban, vasúti átjárókban alkalmazott olyan kiegészítő jelzőfejet, amely a motor leállítására és újraindítására vonatkozik.

Külföldi példákat elsősorban Észak-Amerikában (az USA-ban és Kanadában), valamint Angliában találni. Észak-Amerikában a 2000-es évek eleje óta alkalmazzák az alapjárat-mentes zónákat az iskolák környékén, ahol sok gyermekére várakozó szülő nem állította le a jármű motorját – elsősorban a légkondicionáló működése miatt, ami jelentősen növelte az adott terület légszennyezését. Elsősorban civil kezdeményezésre, a polgármesteri hivatalok és iskolák bevonásával alakították ki az első zónákat. Ismeretterjesztő, tájékoztató kampányokkal célozzák azt a társadalmi réteget, amely fogékony a környezetvédelem iránt. Ennek része lehet akár olyan önkéntes nyilatkozat kitöltése is, amelyben az azt kitöltő és aláíró személy kötelezettséget vállal, hogy betartja a gépjármű leállításra vonatkozó alapelveket.

A londoni alapjárat-mentes övezetek elsősorban a közforgalmú személyszállítással foglalkozókat célozzák, autóbust üzemeltetőket, taxi-vállalatokat. A londoni rendszerben lehetőség van a szabályszegők büntetésére is, azonban a jelenlegi összeg visszatartó ereje a szakértők szerint nem elegendő. Míg egy parkolási szabálysértésért akár 120 £ is kiszabható, addig az alapjáratra vonatkozó korlátozás megszegése miatt maximum 20 £-ra büntethető a tulajdonos vagy üzemeltető. További problémát jelent, hogy nincs pontosan definiálva, mit jelent a motor felesleges járátása.

Vonatkozó (hatályos) jogszabályok

Jelenleg alapjárat-mentes övezetekre nincs hazai szabályozás. Az alapjárat-üzemelés korlátozására már találni példákat, ilyen például Budapest főváros szmogriadó tervéről szóló önkormányzati rendelet, melynek értelmében:

„A főpolgármester a tájékoztatási fokozat elrendelése esetén: ...

c) felkérést ad ki a szmoghelyzet további romlását megelőző intézkedésekre (a lakosság és a légszennyezők önkéntes önkorlátozó intézkedéseire), különösen kérve: ...

cc)a gépjárművek indokolatlan – álló helyzetben történő – alapjárat-üzemeltetésének lehetőség szerinti mérséklését;

A főpolgármester a riasztási fokozat elrendelése esetén: ...

e) felkérést ad ki a szmoghelyzet további romlását megelőző intézkedésekre (a lakosság és a légszennyezők önkéntes önkorlátozó intézkedéseire), különösen kérve: ...

ec) a gépjárművek indokolatlan - álló helyzetben történő - alapjárat-üzemeltetésének lehetőség szerinti mérséklését;

Mint látható a rendelet nem tesz különbséget a tájékoztatási és a riasztási fokozat között, a főpolgármester csak **kérheti** a gépjárművek indokolatlan alapjárat

üzemeltetésének mérséklését.

A rendelet megfogalmazásakor minden bizonnyal figyelembe vették a hazai járműpark állapotát, ezért kerülhetett a szövegbe a „lehetőség szerinti mérséklés” kifejezése. Hiszen ki állítaná le járművét, ha az nagy bizonyossággal nem lesz beindítható, amikor szükség lenne rá.

Szükséges lépések

Feladatok felvetése

Az alapjárat-mentes övezetek létrehozását kétféle módon lehet elképzelni.

Az egyik esetben KRESZ módosítás keretében létre kell hozni az alapjárat-mentes övezet jelzőtáblát és az egyes települések saját hatáskörükben – hatásvizsgálatok elvégzése és/vagy más megalapozott elvek alapján kijelölheti az alapjárat-mentes területeket saját közigazgatási területén belül. A szabályozás vonatkozhat a közlekedés bizonyos szereplőire (pl.: autóbuszok, taxik, teherszállító járművek) vagy bizonyos funkcióval rendelkező területekre (pl.: óvodák, iskolák, játszóterek környéke). Ebben az esetben a szabályszegés szankcionálható, azonban ezzel adódhatnak problémák, mind a megfelelő mértékű büntetés meghatározásával, mind pedig a szabályszegés bizonyításával.

A másik esetben tudatformálással, tájékoztató kampányokkal kell elérni, hogy a kijelölt övezetekben álló, várakozó járművek motorját ne járassák feleslegesen. Szankcionálási lehetőség ebben az esetben nincs, a várható eredmény teljes mértékben az ismertetőktől és tájékoztató kampányoktól függ.

Ideális megoldás lehet a kétféle módszer kombinálása, mikor az egységes jelzőtáblák alakja, mérete és jelzése, valamint a zónák kijelölési hatásköre jogszabályi úton pontosan meghatározásra kerül, azonban a büntetéssel történő szabálykövetés kikényszerítése helyett nagyobb szerepet kapnak a tudat-formáló kampányok, amelyek akár az iskolai oktatás részét is képezhetik, illetve kiegészíthetik azt. A későbbiekben – megfelelő feltételek megléte mellett – bevezethető a büntetéssel történő szankcionálás is.



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.

Be kell vezetni a KRESZ-be az alapjárat-mentes övezet

fogalmát és a hozzá tartozó jelzőtáblákat.

Meg kell határozni a felelősségi köröket és kompetenciákat az övezetek kijelölésével kapcsolatban. Ezt a hatáskört és feladatot a szubszidiaritás elvének megfelelően célszerű önkormányzati hatáskörbe utalni, hiszen feltehetőleg a problémákat is ott ismerik leginkább.

Tájékoztató kampányok indításával – melyeket pontosan össze kell hangolni a zónák megjelenésével – minél szélesebb körben kell informálni az érintetteket.

Várható hatások	
	Környezeti hatás
<u>rövid</u> /közép/hosszú távon	Hatás megjelenése
	Költségkihatása
<u>költségvetés</u> /piaci szereplők/egyének	Költségviselő(k)
2011	Bevezetés várható ideje
folyamatos	Határidő