



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
Szent István Campus

Torday Ferenc István
Környezetmérnöki Szak, BSc

Kerületek környezetvédelmi programjának összehasonlítása és
értékelése Budapesten
Összefoglaló

Témavezető: Dr. Géczi Gábor

Szent István Campus, Gödöllő

Kerületek környezetvédelmi programjának összehasonlítása és értékelése Budapesten

A nagyvárosok fejlődésük során a városlakók egészségét súlyosan károsító környezetszennyezés egyik gócpontjává váltak. Szakdolgozatomban négy eltérő jellemzőkkel bíró budapesti kerület jelenleg hatályos környezetvédelmi programját hasonlítottam össze, hogy megismerjem a kerületek által megjelölt problémákat és megnézzem, a programok segítségével sikerült-e kedvező változást elérni az azóta eltelt időszakban. A kiválasztott kerületek a pesti oldalon található belvárosi régióhoz tartozó VI. kerület, a Terézváros, az ipari jellegű X. kerület, Kőbánya, a vegyes adottságú, belterületi és zöldövezeti sajátosságokkal is bíró legnagyobb lakosságú budai elhelyezkedésű XI. kerület, Újbuda és az agglomerációs jellegű városszéli pesti XVII. kerület, Rákosmente voltak. A négy kerület környezetvédelmi programját öt szempont alapján hasonlítottam össze. Az összehasonlításnál kiemelt figyelmet kapott a levegőtisztaság (azon belül a NO_2 , illetve a PM_{10} koncentrációja a levegőben), a zaj és rezgésvédelem témakörön belül a repülők okozta zajszennyezés, illetve a hulladékgazdálkodás, a közlekedésügy, valamint a lakosság környezettudatosságának erősítése. A kerületeknek hasonló gondjaik voltak, azonban a megoldásokban voltak eltérések.

Budapest lakosságának száma aránytalanul magas az ország többi településéhez képest, így nem meglepő, hogy sok a probléma a kerületekben is. A kerületekben az utóbbi években a legnagyobb gondot már a közlekedés okozta zsúfoltság, illetve a zajszennyezés okozza. Ezeket elsősorban a tömegközlekedés fejlesztésével, a megfelelő alternatívák kiépítésével, például kerékpárutak építésével, illetve a környezettudatosságra neveléssel szeretnék javítani. A hulladékgazdálkodás fővárosi szintű szervezése ellenére a kerületekre komoly feladat hárul a szelektív hulladékgyűjtés erősítésénél, a környezet tisztaságának megóvásában és a pazarló gazdálkodás visszaszorításánál.

A kerületek légszennyezettség mérési adataiból egyértelműen kiderült, hogy egyik mérőpont esetében sem volt tartós vagy jelentős határérték túllépés egyik vizsgált légszennyező esetén sem. A kerületekben eltérő intenzitással, de javuló tendencia látható. Újbuda esetében a legnagyobb változás 2018 és 2019 között történt, amikor a PM_{10} értéke $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -ról $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -re esett le. Ennél a mérőpontnál azonban meg kell említeni azt is, hogy a Kosztolányi D. tér az elmúlt néhány évben elvesztette közlekedésben betöltött központi szerepét, így ez a mérőállomás már nem tekinthető irányadónak. Terézváros és Rákosmente szomszédos kerületek mérőállomásait elemezte kerületének légszennyezettségi vizsgálatához. Ez a két kerület esetében, két helyen történt jelentős változás. Az egyik az V. kerületi mérőállomáson

volt megfigyelhető, amikor az NO₂ értéke 2019 és 2020 között egy év alatt 12,7 µg/m³-t javult. Ebben az esetben, a javulásban valószínűleg szerepet játszottak a Covid-19 járvány okozta lezárások is, azonban a jó eredmények a lezárások megszűnése után is megmaradtak. A másik változás pedig a VIII. kerületi mérőállomáson történt, ahol 5 év alatt 34 µg/m³-ról 22 µg/m³-re csökkent a szálló por koncentráció a levegőben. A többi esetben nem volt ilyen jelentős változás egyik komponens esetében sem, inkább a lassú javulás, illetve a stagnálás volt a jellemző. Kőbánya esetében érdekesség, hogy 2022-ben az NO₂ értéke a többi évvel ellentétben a nem fűtési időszakban emelkedett értéket mutatott, sőt 6,32 µg/m³-el meghaladta a fűtési időszak átlagértékét. Ehhez valószínűleg a szokatlanul meleg időjárás, illetve a repülőtér újraindulása is hozzájárult.

A szakdolgozat fontos része volt továbbá a „Liszt Ferenc Repülőtér” okozta zajszennyezés vizsgálata. A 2019-ben készített felmérések rámutattak a repülőtér működésének törvénysértő voltára. A bevezetett „Green Landing” működési elv szerint a mélyalvási időszakban csak 6 repülőgép tervezett le vagy felszállása engedélyezett. Ez a követelmény 2020-ban és 2021-ben többé-kevésbé teljesült. A Covid-19 járvány elrendelte lezárások megszűnésével azonban a szabálysértések száma ismét megemelkedett, sőt a „Green Landing” elv ellenére 2022-ben a legnagyobb korábbi értéket 268-al meghaladó 4790 mélyalvást zavaró le/felszállás fordult elő, ami napi átlagban 13,1 műveletet jelent és az adatok szerint az év 331 napján sértették meg a lakosság pihenéshez való jogát.