

Pest Megyei Közgyűlés (ikt.sz.: 41-6/2021)	Válaszok
<p>A Főváros klímastratégiájának elkészítéséről szóló, és véleménykérő levelét köszönettel, megkaptam, melyre a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény által biztosított felhatalmazás alapján fogalmazom meg véleményem.</p> <p>A véleményezésre elküldött egyeztetési dokumentáció a város klímaadaptációs és mitigációs rövid-, közép- és hosszú távú cél- és intézkedésrendszerét mutatja be. Mind tartalmában, mind szerkesztésében, mind szakmai megalapozottságában példaértékű munka, amely megfelelő alapot ad a Főváros céljainak megvalósítása érdekében.</p>	
<p>A dokumentáció teljesebbé válása érdekében néhány kiegészítő javaslattal élek.</p> <p>1. Bár elég hangsúlyosan szerepel a dokumentációban, szeretném erősíteni a zöldfelületek és fasorok szerepét a klímaváltozásra való felkészülésben az elővárosi, valamint a közösségi közlekedési rendszer és kapcsolataik fejlesztése szempontjából is.</p> <p>Elsősorban az optimális forgalomszabályozásnak van szerepe a mitigációban, mégis a közlekedési felületek zöldítésének nagyon fontos szerepet kell szánni. A közösségi közlekedést használók körében bekövetkezett rosszullétek számának jelentős csökkentése érhető el a várakozó helyek fásításával, árnyékolásával, zöldfelületi ellátásának javításával, ivóutak és ülőbútorok telepítésével. A fejlesztések adott időszakban az egészségügyi ellátásban (mentőszolgálat, egészségügyi intézmények) és katasztrófavédelemben dolgozók terheltségének, feladatainak mérséklését is segítik. Ezért javaslom az eddigénél még hangsúlyosabban kezelni a közlekedési felületek zöldfelületi ellátásának, illetve a fasorok telepítésének és fenntartásának fontosságát.</p>	<p>A klímastratégiával egy időben elfogadott Radó Dezső Terv (ZIFFA) részletesebben is foglalkozik a közlekedési zöldfelületekkel.</p>
<p>2. A Főváros érdekében a Fővároson, sőt az agglomeráción is túlmutató, szintén a közúti közlekedés csökkentése érdekében tett javaslatunk az, hogy meg kell vizsgálni, növelhető-e ezen a gépjármű és kerékpár parkolók száma a vasútállomások mellett, illetve hogyan biztosítható a járművek fizikai védelme. Az is fontos szempont, hogy a helyi közösségi közlekedés vasútállomásokra való koordinált ráhordása megfelelően biztosított-e, illetve növelhető-e.</p>	<p>A javaslat túlmutat a Fővárosi Önkormányzat hatáskörén. Az elővárosi vasutak (mind a "nagyvasút", mind a MÁV-HÉV) és a hozzá kapcsolódó P+R parkolók fejlesztése a Magyar Állam hatáskörébe tartozik. A városhatárt napi rendszerességgel átlépő hivatásforgalom közlekedésköz-választásának befolyásolását a Főváros az agglomeráció településeivel együttesen, állami szerepvállalás mellett tudja kezelni.</p>
<p>3. Az erdőkárak növekedésének (tűzkár, állomány és biodiverzitás csökkenés) csak egyik oka a felmelegedés, és az idegenhonos és inváziós fajok terjedése. Ezek hatását sokszorosára erősíti az illegálisan lerakott, illetve az „elhagyott” hulladék mennyisége. A környezeti elemeket közvetve vagy közvetlenül mérgező, tűzveszélyes, az állatok számára baleset és életveszélyes hulladékok a vízháztartást is rontják, illetve a fertőzésveszélyt is növelik. Emiatt javasolt az intézkedéseket kiegészíteni a zöldfelületi rendszerhez, növénytelepítéshez, fakivágáshoz környezetvédelemhez (akár az együttélés szabályaihoz is) köthető helyi rendeleteik felülvizsgálatával, illetve - ha szükséges - új rendelet készítésével. Javasolt továbbá az illegális hulladéklerakás megakadályozását segítő rendszerek kiépítése a tettenérés növelése érdekében. A szemelőkkel szembeni azonnali intézkedés pedig feltehetőleg segítené a gyorsabb szemléletformálást.</p> <p>4. Az erdőtüzek gyors megakadályozására javítani lehet az úthálózat minőségét az erdős területeken, így tűz esetén ezek jobban megközelíthetőek.</p>	<p>A kérdés a Budapesti Környezetvédelmi Program (2021-2026), illetve a Katasztrófavédelmi terv tárgykörébe tartozik.</p>
<p>5. A környezetvédelmi programban a várostérség szélmozgásai vizsgálva lettek. A hideg levegő áramlását figyelembe véve a településrendezési eszközökben meg lehet határozni a szélcsatornákat akadályozó beépítettségét. Ebben a légszennyezettségi adatok is segítenek. A „feltorló” légszennyezés jelezheti az akadályt. Az adatok alapján olyan településrendezési szabályozások javasolhatóak, amelyek meghagyják a nyílt, beépítetlen területeket, és erdőket, parkokat, zöldfelületeket létesítenek a sűrűn lakott területeken belül is. Olyan beruházások, amelyek az éjszakai légáramlást akadályoznák, máshová javasolt telepíteni.</p>	<p>Az A8 Átszellőzési sávok védelme, megfelelő légtérarány biztosítása az utcákban című intézkedés tartalmazza.</p>

City Consult Bt.	Válaszok
<p>A Klímastratégia és Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterv (KFEKA) megítélésem szerint időszerűen és megalapozottan tartalmazza a Fővárosi Önkormányzat klímavédelmi céljait, teendőit és vállalásait, összhangban az EU és Magyarország klímastratégiai céljaival.</p> <p>A KFEKA megalapozottságát szolgálja az a helyzetértékelés a klímaváltozással érintett környezeti elemek állapotáról, amit a Budapesti Környezet- és Állapotértékelés című dokumentum - a korábbi, 2018-ban elfogadott klímastratégia aktuális felülvizsgálata alapján - tartalmaz.</p> <p>A KFEKA mérhetőségét alátámasztja, hogy a statisztikai és szakértői adatok alapján számba veszi a kiindulási évben (2015) Budapestben kibocsátott üvegházhatású gázok mennyiségét (6.109.183 tonna CO2 eq) és ehhez mérten határozza meg a fő célkitűzésben szereplő paramétereket, annak érdekében, hogy Budapest legalább 40%-kal csökkenjen az üvegház-hatású gázok kibocsátása 2030-ig.</p> <p>Az intézkedések szempontjából lényeges, hogy a KFEKA jól azonosítja be a kibocsátások forrásait mind energiahordozók, mind ágazatok tekintetében (a legnagyobb kibocsátás az épületek energiafelhasználásához köthető, a második legnagyobb kibocsátó a közlekedés),</p> <p>A KFEKA holisztikus megközelítéséből adódóan új szemlélettel vizsgálja a főváros szempontjából leginkább releváns éghajlat-változási problémaköröket és hatásokat (szélsőséges meleg, hóhullámok, heves esőzések, aszály és vízhiány), amelyek az Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) szempontjából is relevánsak.</p>	<p>-</p>
<p>A KFEKA célkitűzéseinek eléréshez jól határozza meg azokat az intézkedéseket, amelyek révén egyrészt csökkenthető a klímaváltozást okozó üvegházhatású gázok kibocsátása Budapest területén, másrészt pedig növelik a lakosság és egyéb szereplők alkalmazkodóképességét a már elkerülhetetlenül bekövetkező hatásokhoz. Fontos eleme a hatékony implementációnak, hogy a KFEKA becslést ad a tervezett intézkedések, feladatok végrehajtásának, valamint a szabályozási, ellenőrzési, értékelési eszközök alkalmazásának várható költségigényére, a lehetséges források megjelölésével. Ebben a körben a 2021-2027 közötti tervidőszak kohéziós és strukturális EU forrásai mellett indokolt lehet az RFF (magyarul: Helyreállítási és Alkalmazkodási Terv - HAT) forrásai és a közvetlen EU források (Climate KIC, stb.) figyelembevételével az intézkedéseket összhangba hozni az ITS kapcsán kidolgozott Integrált Fejlesztési Program (IFP) azon elemeivel, amelyek rímelnek a KFEKA keretében megfogalmazott intézkedésekre.</p>	<p>A következő EU programozási időszakban a Fővárosi Önkormányzat számára elérhető uniós források köre és tartalma egyelőre bizonytalan, ezért nem került részletesen szerepeltetésre a tervben. Az akciótervben megvalósult az ITS-sel való összhang, ugyanakkor a két stratégia időtávja eltérő, ezért valamekkora eltérés mutatkozik.</p>

City Consult Bt.	Válaszok
A KFEKA melletti politikai elkötelezettséget megalapozhatja, hogy az megfelel a „Budapest Mindenké” főpolgármester-jelölti programban foglaltaknak, társadalmi elfogadottságát pedig a partnerségre épülő megközelítés és szemlélet. Ehhez jól illeszkedik a klímatudatosságot megalapozó szemléletformáló intézkedések tervszerű megvalósítása is.	-
Fontos, hogy a KFEKA a folyamatos tervciklus menedzsment jegyében megcélozza a monitorozást és a 2 évenkénti tervszerű felülvizsgálatot is.	A 8. <i>Monitoring és felülvizsgálat</i> című fejezet tartalmazza.
Jó lenne, ha KFEKA keret-stratégiaként is funkcionálna, azaz a kerületi önkormányzatok is ehhez illesztenék saját stratégiájukat, valamint a fővárosi intézmények és cégek ennek figyelembevételével kidolgoznák saját stratégiájukat, akár a CSR rendszerükhöz igazodva, akár ettől függetlenül is, amit a Közgyűlés a KFEKA elfogadásakor egy tulajdonosi döntéssel meg is erősíthet.	A dokumentum jellege és keretei, illetőleg a Fővárosi Önkormányzat számára biztosított jogkörök nem adnak lehetőséget arra, hogy a kerületi önkormányzatok számára e tekintetben előírásokat tegyünk. Ugyanakkor tapasztalataink szerint a kerületek figyelemmel kísérik a fővárosi stratégiákat, és rendszeresen az egyeztetések a főváros és a kerületek között a kapcsolódó témákban. A fővárosi cégek és intézmények tekintetében a dokumentum tartalmaz feladatokat és célkitűzéseket.
Összességében egy nagyon alapos és kiváló munka, amihez valamennyi, a tervezésben és előkészítésben résztvevőnek gratulálók!	-

EIT BME	Válaszok
<p>A Klímastratégiát/Akciótervet olvasva feltűnt, hogy az 1. pontban a kerületi, fővárosi és országos szint mellett nem jelenik meg az uniós szint. Szerintem érdemes lenne az 1. ábrán ezt is megjeleníteni, mivel a 2021-27-es MFF számos programja érintkezik a Főváros klíma- energia- és mobilitási stratégiájával. Különösen így van ez a megjelenés előtt álló Horizon Europe programban - mind a Missziók, mind a tematikus Klaszterek esetében. A rengeteg városi (főleg klíma, energia, mobilitás) vonatkozású tervezett felhívás, illetve programelem közül különösen az alábbi fontos tételekre szeretném felhívni a figyelmeteket:</p> <p>Mission: CLIMATE NEUTRAL AND SMART CITIES</p> <p>Supporting the transition towards climate neutrality within cities</p> <p>MISS-2021-CIT-01-01: Supporting national, regional and local authorities across Europe to prepare for the transition towards climate neutrality within cities</p> <p>MISS-2021-CIT-01-02: Collaborative local governance models to accelerate the emblematic transformation of urban environment and contribute to the New European Bauhaus initiative and the objectives of the European Green Deal</p> <p>Mission: ADAPTATION TO CLIMATE CHANGE</p> <p>Better prepared regional and local authorities to adapt to climate change</p> <p>MISS-2021-CLIMA-01-01: Better prepared regional and local authorities to adapt to climate change</p> <p>Cluster 5 (Climate, Energy, Mobility):</p> <p>CL5-2022-D2-01-11: CIVITAS 2030 – Coordination and support for EU funded urban mobility innovation</p> <p>CL5-2021-D2-01-16: Co-Funded Partnership - Driving Urban Transitions to a sustainable future (DUT)</p>	<p>Az <i>1.1. Stratégiai kapcsolódási pontok</i> című fejezet 1. ábrája kiegészítésre került a nemzetközi szinttel.</p>
<p>A Horizon Europe 2021-22-es Munkaprogramja hivatalosan még nincs közzétéve, egyelőre "advanced draft" állapotban van, ami a gyakorlatban a véglegeshez nagyon közeli szöveget jelent. Azt hiszem, most lenne érdemes áttekinteni, hogy mely felhívások lehetnek Számotokra érdekesek. Érdemes azt is figyelembe venni, hogy a Missziókban és a Partnerségekben történő részvétel előkészítésében az NKFIH is fontos segítséget tud nyújtani.</p> <p>A fentiekkel kapcsolatban javaslok egy telefon- vagy online egyeztetést egy Nektek alkalmas időpontban.</p>	<p>A Főpolgármesteri Hivatal megfelelő osztályai folyamatosan figyelemmel kísérik az aktuális pályázati kiírásokat, és a következő években is aktív pályázók szeretnénk maradni a fenntarthatóság, környezetvédelem, klímavédelem terén is.</p>

Budapest Esély Nonprofit Kft.	Válaszok
<p>Fenti tárgyban érkezett megkeresésük kapcsán a Budapest Esély NKft. két fő pontban fogalmazza meg az anyaggal kapcsolatos észrevételeit.</p> <p>Egyrészt a participációs fejezet kapcsán hívjuk fel a készítő figyelmét arra, hogy a közvélemény-kutatás nem erős eszköze a bevonáson alapuló akciótervezésnek, sokkal inkább a tervezési- és a monitoring-eszközök közt van jelentősége, jelen esetben megalapozó-kutatási elem, érdemes lenne az akciótervben is ekként hivatkozni rá. A klasszikus participációs folyamat közelebb áll a közösségi gyűlés leírásában található módszertani elemekkel megerősített intézkedésekhez.</p>	<p>Az érintettek, ezen belül is a lakosság bevonása sokféleképpen történhet. A közösségi gyűlést és egyéb részvételi folyamatokat véleményünk szerint jól kiegészítették a kvantitatív kutatási módszerek is.</p> <p>Az <i>1.5. Társadalmi bevonás</i> című fejezet kiegészítésre került: "A készülő tervek megalapozásához, a lakossági prioritásainak és véleményének felméréséhez a Főpolgármesteri Hivatal 2020. júliusában és októberében is folytatott a klímastratégia témáját érintő kérdőíves adatfelvételeket, mindkettőt a Medián közreműködésével."</p>
<p>Fontosnak gondoljuk a fent leírtak miatt - és érezhetően ennek az anyagnak a létrehozása során is előnyös lett volna - participációs elemként olyan testületi működés megvalósítását bevezetni, amelyben az ügy (stakeholder analízis során megtalált) érintettjeit közös platformban tömörítő, folyamatos munkát végző munkacsoport adhat szakmai legitimitációt és alapvető megközelítési módszertant az önkormányzati szakemberek és szakterületi szakértők munkájához. Az interdiszciplinaritás, az integrált megközelítést biztosító szakmai környezet segíthet háttérrel adni az inkluzív megközelítés támasztotta szakmai követelményeknek. Biztosítja többek közt az akciótervben a társadalmi egyenlőség és méltányosság (equity) valamint a sérülékeny célcsoportok súlyuknak megfelelő megjelenését. (Lsd. jó gyakorlatként Barcelona befogadó megközelítésű klíma-akciótervét normaszzerű elvárásaként bemutató, módszertani és szakmai segédleteket tartalmazó dokumentumait: https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Barcelona-s-Climate-Action-Plan-2018-2030?language=en_US)</p>	<p>A Fővárosi Önkormányzat koordinálásában működik a Klímaplatform, amely több szektor (egyetemek, települési és kerületi önkormányzatok, társadalmi szervezetek, vállalatok, stb.) klímaváltozással foglalkozó szakértőit tömöríti. A Klímaplatform tagjai rendszeres időközönként tapasztalatokat és információkat cserélnek egymással. Ez így történt az akcióterv esetében is, és számos klímaplatform tag tett észrevételeket. A lakosság a fentebb már említett módokon került bevonásra a tervezési és véleményezési folyamatba.</p>
<p>A társadalmi elem, a fenntartható (egyenlő és méltányos) társadalom mint horizontális elv átvezetése jelen akciótervben elkerülhetetlen, ha figyelembe vesszük azt az Európai Unióban uralkodó szakmai gondolkodásmódot, amely szerint a klímaintézkedések hatásossága jelentősen nő a megfelelő társadalmi célzás beállításával,</p>	<p>Az intézkedések között több energiahatékonyság javítására irányuló beavatkozás található, a fővárosi távhálózat fejlesztése, bővítése külön intézkedéscsomagba került. A káros fűtőanyagok használata</p>

Budapest Esély Nonprofit Kft.	Válaszok
tekintettel arra, hogy a klímaváltozással összefüggő hatások drámaian nagyobb mértékben érintik a társadalom sérülékeny csoportjait, a nőket, az időseket, a gyermekeket, az alacsony keresetű vagy a fogyatékosokkal élő embereket. Az anyagból következő példával élve, több helyen említésre kerül a káros fűtőanyagok lakossági használatának kiemelkedő szerepe a károsanyag kibocsátásban, mégsem foglalkozik mélyebben a dokumentum az ennek egyik okát jelentő, elavult, nem megfelelő fűtőberendezések helyzetének kezelésével, amellyel fővárosi szakmai szervezetek a korábbiakban átfogó gondolkodás keretében foglalkoztak már.	elsősorban légszennyezési probléma, amely éppen ezért a Budapesti Környezetvédelmi Programban szerepel, az akciótervben kisebb hangsúlyt kap. Ugyanakkor a lakóépületek felújítását célzó M3 intézkedés tartalma értelemszerűen kiterjed a fűtési rendszerek korszerűsítésére is.
Fent leírtakból következik szervezetünk másik javaslata, ami abban az esetben is segítheti a hatásos intézkedés-tervezés megvalósítását, amennyiben az akcióterv tervezési és monitoring keretrendszer, végrehajtási környezete nem változik rövidtávon. Társadalmi egyenlőséggel foglalkozó szervezetként javasoljuk az egyes intézkedések megfelelő célzását elősegítő anyag megalkotását, ami átfogóan foglalkozik Budapest lakosságának energiaszegénységi attribútumok szerinti leírásával, létrehozva ezzel a város energiaszegénységi térképét, ami a további, bizonyítékokon alapuló tervezőmunkát és a hatékony feladat végrehajtást megalapozza és lehetővé teszi. Példaként egy ilyen dokumentum hasznosságára felhozható, hogy az anyag több helyen is foglalkozik a nyílászárók cseréjével elérhető károsanyag kibocsátás csökkenéssel, aminek végrehajtásához megfelelő ütemezést és területi célzást kapcsolva nagyobb előnyöket érhet el a város teljes társadalmára. Ha a szegénységgel erősebben sújtott területek lakossága prioritást élvezhet a kapcsolódó intézkedésekben, ezen keresztül nagyobb mértékben csökken az egészségre károsabb anyagokkal fűtő népesség károsanyag kibocsátása, ami a teljes városi társadalom életminőségére pozitív hatással lehet, emellett a kedvezményezettek felszabaduló költségei révén csökken a magasabb fizetési kategóriákban élő emberekhez viszonyított gazdasági hátrány is és nagyobb mértékben nő az érintett szegénységben élő csoportok vásárlóereje.	Az M3 intézkedésben jelzett felújítási program kialakítása a szociális, energiaszegénységi szempontok figyelembevételével kell, hogy történjen, ahogy az az intézkedésnél jelezve is lett. A szilárd fűtőanyagok használata tekintetében jelenleg is rendelkezésre állnak statisztikai adatok, amelynek köre bár szűk, a probléma megragadására lehetőséget ad.
Felsoroltak mellett javasoljuk az egyes tervezett intézkedések finanszírozási igényjelölését javítani, mert a jelenlegi formájában megtevesztően magas összegeket tartalmaznak a sorok.	A feltüntetett költségek szakértői becslések, illetve egyes intézkedések esetén már konkrét beruházási tervekben szereplő költségkalkulációk. Az összegek bár nem feltétlenül pontosak, nagyságrendjüket tekintve megfelelőek, nem túlzóak.

Budapesti Temetkezési Intézet Nonprofit Zrt. (ikt. sz.: 00704-02/2021)	Válaszok
Az akcióterv jól felépített, igényesen összeállított, naprakész adatok alapján került összeállításra. Külön érdeme, hogy bár még sajnálatos módon tart a Pandémia, annak energiafelhasználásra, klímára gyakorolt hatásait is részletesen elemzi.	
A tanulmány ugyan a stratégiai kapcsolódási pontok szintjén figyelembe veszi a kerületeket, de nem épít a kerületekben, a korábbi években a pályázati lehetőséget kihasználva elkészült klíma stratégiákra.	Az akcióterv tartalmának kialakítása során figyelembevételre kerültek a kerületi klímastratégiák és SECAP-ok. A kerületi önkormányzatokkal folyamatosan egyeztetés zajlik az általuk tervezett intézkedési programokról.
A társadalmi szintről áttérve a gazdasági szintre Társaságunk elkötelezett mind a környezetvédelem, mind a hatékony energiagazdálkodás terén.	
Tevékenységünkben a következők figyelmünket megragadta a 346/2008 (XII.30.) Korm. rendelete módosítására tett javaslat. Ugyanis bár temetőinkben a sorfák ültetése a parcellák körül jogszabályi kötelezettség, de ezek közül egy-egy kivágása esetén nem tudunk az adott helyen kettő újat ültetni, vagy az ügyfelek által szabályellenesen ültetett fák, amik akár a szolgáltatást is akadályozhatják, vagy a magról kifejlődött, szintén akadályt képző fák esetén is ugyanez a helyzet. Viszont előfordulhat, hogy másik kerületben lévő temetőinkben, vagy a Főváros más területén igény lenne rá. Összegezve nem a kötelezettség teljesítésének mellőzését, hanem a lehetőségek kibővítését támogatnánk. Egyetértünk és támogatjuk azt a javaslatot, hogy minél előbb kezelni kell azt a jogszabályi hiányosságot is, hogy a fapótlásokat indokolt esetben pénzbeli megváltással, a Környezetvédelmi Alapba való befizetéssel, vagy a főváros más, zöldfelületi fejlesztésre kijelölt területén is meg lehessen oldani. Ezzel kapcsolatban a javaslatot kiegészítenénk azzal a lehetőséggel is, hogy másik telephelyen, ami egyben azt is jelenti, hogy akár másik kerületben lenne lehetőség fa kivágás esetén annak pótlására.	A temetők fapótlása valóban egyedi szabályozást igényel, amelyet a jogszabálmódosítás keretében célszerű részletesebben megvizsgálni.

Budapesti Dísz- és Közvilágítási Kft.	Válaszok
Köszönjük a megküldött anyagot, a Budapesti Klímastratégia és Fenntartható Energia- és Akcióterv áttanulmányozása alapján a KIBOCSÁTÁS-CSÖKKENTÉSI AKCIÓTERV M2 pontja, a „Közvilágítási hálózat rekonstrukciója, energetikai korszerűsítése” pontban leírtakkal (42. -43. oldal) kapcsolatban az alábbi észrevételeket tesszük: - 110 e db lámpatest cseréjéből évente 4 000 db, összesen 20 000 db megvalósítása lehetséges saját kivitelezésben és forrásból, az ezt meghaladó darabszám esetén külső forrás és kapacitás bevonása szükséges várható élettartam: 25 év helyett inkább 20 év reálisan - az elmúlt időszak tapasztalatait és a 110 000 db-os lámpatest állomány összetételét figyelembe véve 40 W/db átlagos egységteljesítmény csökkenés várható, ennek megfelelően az éves villamosenergia megtakarítás, mint célérték 18 242 MWh/évre adódhat - Végül csak megjegyzés: a villamos energia szakma saját belső projektjei során 388g/kWh CO2 kibocsátás csökkenéssel számol villamosenergia fogyasztás csökkenése esetén (2014 –es Nemzeti Energia stratégia által publikált adatok alapján).	Köszönjük az információkat, beépítésre kerültek az anyagba. Köszönjük az információt. A Polgármesterek Szövetsége módszertana szerint, a jelentési útmutató ajánlásával végeztük a számításokat (2015. évre 0,230 tCO ₂ /MWh).

Budapesti Közlekedési Központ	Válaszok
A BKK-n belül áttekintettük a Budapesti Klímastratégia és Fenntartható Energia- és Akcióterv egyeztetési	

Budapesti Közlekedési Központ	Válaszok
változtatát, nagyon örülünk az átgondolt összefoglaló anyagnak, fontosnak tartjuk a városi klímavédelemmel kapcsolatos célok rögzítését, és az elérésükhöz szükséges akciók bemutatását. A dokumentum átfogó megállapításaival nagy többségében egyet értettünk és támogatjuk azokat, ugyanakkor megjegyezzük, hogy a stratégia csak akkor éri el célját, ha az abban foglalt akciók közül minél több megvalósulhat.	
A stratégiával kapcsolatban tett általános észrevételeink: <ul style="list-style-type: none"> A célok gyakorlattá válása érdekében szeretnénk felvetni, hogy a Klímastratégia elfogadása teremtsen az engedélyezési, kiviteli tervek készítéséhez hivatkozható, kötelezően betartandó irányelveket is. A projektek megvalósításán dolgozó kollégáim a komplex farekonstrukció vagy a záportárolók megvalósulásának kérdését említették. A jelenlegi gyakorlat szerint még a beteg fák kivágására sincs forrása a Főkertnek, illetve a záportárolók megvalósulását is hiába támogatjuk, ha a rendkívül magas a költségekre hivatkozva nem tudjuk beépíteni a részletes tervekbe. 	A klímastratégia (illetve a felvetés tartalmához még inkább illeszkedő Radó Dezső Terv) kidolgozásával az a célunk, hogy az abban megfogalmazott célok és elvek idővel minden releváns szabályozásba beépüljenek (mainstreaming).
<ul style="list-style-type: none"> COVID: az akcióterv több ponton is érinti a jelenlegi COVID járványt és annak hatásait. Ugyan a járvány a klímastratégiára csak közvetetten van hatással, de egyes a CO2 csökkentés szempontjából lényeges tényezőket, így pl. a közlekedést nagy mértékben befolyásolja. Javasoljuk, hogy egy külön alfejezet foglalkozzon a jelenlegi járványnak a javasolt intézkedésekre gyakorolt hatásaival, mérlegelve a rövid, közép és hosszú távú hatásokat, az egyes indikátorokat befolyásoló tényezőket. 	A COVID járvány hatásai említésszinten megjelennek a dokumentumban (SWOT, helyzetelemzés), ugyanakkor mélyebb következtetéseket a jövőre nézve egyelőre nem tudunk levonni, különösen amiatt, hogy a helyzet vége, a tartós folyamatok egyelőre nem becsülhetők meg. A hatások utólag, visszatekintve lesznek kiértékelhetők, amelyek alapján a stratégiák szükség esetén felülvizsgálhatók.
<ul style="list-style-type: none"> P+R: az akciótervben a P+R fejlesztés kérdése is több helyen előjön. A BKK támogatja a P+R parkolók fejlesztését, de egyrészt ezt mindenhol B+R tárolók fejlesztésével együtt javasoljuk, másrészt megfontolandónak tartjuk, hogy az egyes csomópontokba más módon is tegyünk lehetővé a ráutazást (ráhordó járatok, rágyalogás, mikromobilitás, kerékpár, stb.), ugyanis a P+R önmagában ugyan a belvárosba jutó autóforgalmat mérsékelheti, de nagy a helyfoglalása, állomások közelében lévő területek alulhasznosítottá válhatnak általa, illetve lokálisan autóforgalmat generál. A P+R fejlesztéseket az elővárosi kötőpályás közösségi közlekedéshez kapcsolódóan tartjuk jó intézkedésnek, de nem önállóan fejleszthető és nem kizárólagos megoldás, így javasoljuk, hogy az anyag kerülje a túlhangsúlyozását. 	Egyetértünk az észrevétellel, a szerkesztés során figyelünk arra, hogy a szöveg jobban tükrözze az itt leírtakat.
További megjegyzéseinket konkrét helymegjelöléssel a csatolt táblázatban foglaltuk össze, javasoljuk, hogy a tervezői válaszokat, esetleges véleménykülönbségeket külön megbeszélés keretében tisztázzuk.	Az egyeztetésre és a megjegyzések átbeszélésére sor került.

III. kerületi Önkormányzat	Válaszok
A Budapesti Klímastratégia és Fenntartható Energia- és Akcióterv hatékony megvalósítása és a kerületi akciótervvel való összhang érdekében Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata egy belső kérdőív formájában felmérte, hogy milyen visszhangot váltott ki a Fővárosi Klímastratégia, illetve, hogy az mennyire koherens a III. kerületi célkitűzésekkel, elképzelésekkel. A belső kérdőívvezetés az Önkormányzat érintett társosztályainak bevonásával zajlott.	
HELYZETELEMZÉS A megkérdezettek egyöntetűen úgy találták, hogy a Fővárosi Klímastratégia helyzetelemzés és helyzetkép fejezete rendkívül informatív, valós képet fest a városról.	
KLÍMAVÉDELMI JÖVŐKÉP A klímavédelmi jövőképet illetően a III. kerületnek a fővárosihoz hasonló elképzelései vannak, tehát elmondható, hogy a kerület szerves része tud és kíván lenni a meghatározott koncepciónak. További javaslat, hogy a fővárosi jövőképet a hatékony megvalósulás érdekében ajánlatos lenne tovább bontani, és fővárosi mutatószámok helyett akár lebontva, kerületi mutatószámokkal motiválni a helyi kivitelezést – vagyis kerületi szintű klímastratégiákra bontani a fővárosi klímastratégiát. Még tovább bontva a célkitűzéseket, a kerületek egyik legnagyobb károsanyag-kibocsátójára, a lakóházakra is érdemes egy specifikus zöld jövőképet kialakítani.	A klímastratégia és SECAP kidolgozásánál arra törekedtünk, hogy a Fővárosi Önkormányzat jogköréhez illesszük a célokat és feladatokat, azaz ebben a dokumentumban elsősorban olyan intézkedések szerepelnek, amelyek megvalósításában a Főváros szerepet tud játszani. A kerületek eltérő jogkörök szerint működnek, ezért véleményünk szerint indokolt a helyi feladatokat külön dokumentumban kezelni. Tapasztalataink szerint a kerületi stratégiák tartalmaznak helyi célkitűzéseket és indikátorokat. A megfogalmazott jövőkép és az intézkedések a lakóépületekre vonatkozóan is tartalmaznak indikátorokat.
A beérkezett vélemények azt tükrözték, hogy a kitűzött jövőképben egy-egy cél kevésbé tűnik reálisnak, ilyen például a személyautóval közlekedők arányának 30%-os csökkentése. Illetőleg ahhoz, hogy reálisnak tűnjön a meghatározott cél, hasznos lenne a folyamat szemléltetése különböző intézkedések és azok hatásainak bemutatásával.	Az egyéni személygépjármű-közlekedés részarányának kedvező irányú változása általánosságban a mobilitási igények mérséklésével, a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának növelésével, valamint az aktív és mikromobilitási eszközök (gyalogos, kerékpáros közlekedés, kis teljesítményű elektromos járművek) használatának előtérbe helyezésével, valamint a közúti forgalom csillapításával együttesen érhető el. A Budapesti Mobilitási Terv jelentős részben már tartalmazza azokat az intézkedéseket, projekteket, amelyek a közlekedési eszközválasztás ilyen irányú befolyásolását célozzák.
KLÍMAVÉDELMI CÉLRENDSZER A klímavédelmi célrendszer, a kibocsátási akcióterv és az alkalmazkodási akcióterv rendkívül jól felépítettek, a III. kerület teljes mértékben tud velük azonosulni: nem került említésre egy olyan cél sem, ami kimaradt volna a kerület által is már megfogalmazott célok közül. Emellett érdemes felhívni a figyelmet arra, hogy a jelenlegi vírushelyzet után megoldásra lenne szükség az autós forgalom csökkentésére, amely leginkább a tömegközlekedés fejlesztésével lenne ösztönözhető. Összeségében véve a kibocsátási akciótervben a kibocsátás-csökkenés, mint cél csak a CO2 kibocsátást állítja a középpontba. Az akciótervben fontos lenne például a szennyező folyékony, és a szilárd, nem komposztálható, nem újrahasznosítható szemét kibocsátásának csökkentése is.	A közösségi közlekedés fejlesztése és az autós forgalom csökkentése, mint cél szerepel az akciótervben. Budapest ÜHG kibocsátásához mérten elhanyagolható mennyiségű metán termelődik hulladéklerakóban, CO ₂ -egyenértéke alacsony (kb. 230 t CO _{2e}), a mezőgazdaság kibocsátása sem jelentős. A folyékony és szilárd hulladék kibocsátásának csökkentésével Budapest Környezeti Programja foglalkozik részletesen.
A szemléletformálást, klímatudatosságot illetően az intézkedések kidolgozottak, viszont a lakosság és az üzleti szereplők számára létrehozott ösztönző célok kevésbé vannak jelen a klímastratégiában. (Valószínű, hogy ezeket az intézkedéseket inkább kerületi szinten szükséges kidolgozni a közvetlenebb elérés érdekében – ezt a kerületi szintű kidolgozást, viszont fontos lenne, hogy a fővárosi klímastratégia támogassa). Továbbá, ez a szemléletformálás gyermekkorban a legfontosabb, amelynek a neveléséért a pedagógusok, szülők a felelősök – így fontos, hogy a szülők is részt vegyenek szemléletformáló programokon, amelyeket ők be tudnak vezetni az otthoni, mindennapi életmódba.	A lakossági szemléletformálással az Sz5 és Sz6 intézkedés foglalkozik. Az Sz5 intézkedés kiegészítésre került.

III. kerületi Önkormányzat	Válaszok
<p>Egyéb ötletként, amit a klímastratégiába be lehetne építeni, felmerült a panelházak hőszigetelése, illetve egy napelemes jövőkép kialakítása, valamint nagyobb figyelem fordítása a budapesti csatornák, a vízvezető rendszer és a szemétegetők fejlesztésére. A közelmúltban tapasztalható villámárvizek hatalmas kihívás elé állítják a kerületek csapadékvízvezetési-rendszerét, különös tekintettel az olyan domborzati viszonyokkal bíró területre, mint Óbuda-Békásmegyér. Mindenképpen hasznos lenne, ha a Főváros e probléma kapcsán is mutatna valamilyen irányt a kerületeknek.</p>	<p>A panelházak hőszigetelése, illetve egy napelemes jövőkép kialakítása ambiciózusan szerepel a stratégiában. A távhőre vonatkozó intézkedések között szerepel hőforrás-korszerűsítés keretében a rákoskeresztúri Hulladékhasznosító Mű gőzturbina cseréje és kazánok rekonstrukciója, amivel további 20 MW beépített kapacitás kerül a távhőrendszerbe.</p> <p>A csapadékvizekkel kapcsolatos problémák kezelésével kapcsolatban az A4-4 Adaptív csapadékvíz-gazdálkodás tartalmaz intézkedéseket.</p>
<p>Összeségében a Fővárosi Klímastratégia rendkívül alapos, előremutató intézkedéseket foglal magában, amelyekkel a III. kerületi Klímastratégia koherens, így a célkitűzések közösen és hatékonyan kerülhetnek megvalósulásra.</p>	

Budapest Közút	Válaszok
<p>A megküldött „Budapesti Klímastratégia és Fenntartható Energia- és Akcióterv” dokumentumot egy korrekt, a teljes spektrumot lefedő anyagnak tartom és az alábbi észrevételeink vannak vele kapcsolatban:</p>	
<p>Teherforgalom:</p> <p>- A városi áruszállítás nem csak azzal szennyezi a környezetet, ami szállítójárművek károsanyag kibocsátásából fakad, hanem azzal is, hogy a lassabban közlekedő, illetve sok esetben a forgalmat akadályozva rakodó járművek forgalmi torlódást, okoznak. Ennek megelőzése okán érdemes a nem romlandó élelmiszer jellegű termékek szállítását az esti (javasoltan 20-23 óra közötti) időszakra, a romlandó élelmiszer szállítását pedig a csúcsidőszakon kívüli időre tenni, és ezen időszakokhoz igazítani a kijelölt rakodási területek hatályát. Ugyancsak fontos, hogy a kijelölt rakodási területek kihasználhatósága érdekében az ezeken a területeken szabálytalanul várakozó járművek szankcionálása szigorúbb, és a jelenleginél lényegesen hatékonyabb legyen.</p> <p>Összefoglalva: csúcsidőszakon kívüli rakodási időablakok mellett szigorúbb ellenőrzés, szankcionálás</p>	<p>Köszönjük az észrevételt, egyetértünk a felvetéssel. Mind a jelen dokumentumban szereplő vállalások, mind a Fővárosi Önkormányzat közlekedésfejlesztési tervében, a Budapesti Mobilitási Tervben (BMT) jelentős számban szerepelnek olyan intézkedések, amelyek a személygépjármű-forgalom közlekedési munkamegosztásban való részarányának csökkentését, a közösségi közlekedés, valamint az aktív és mikromobilitás előtérbe helyezését szolgálják. Az intézkedések, vállalások megvalósításával lehetőség nyílik a közlekedési területek újrafelosztására, melynek során a gyalogos- és kerékpáros létesítmények, valamint a zöldfelületek területe jelentős mértékben nőhet a közúti közlekedés és a parkolás területeinek rovására. Ez az újraosztás nyithat lehetőséget a szűk belvárosi utcákban is a rakodási területek kijelölésére.</p>
<p>- Nagyobb hangsúlyt kell fektetni a városi áruszállítás lehetővé tételére. Ma a legkritikább esetben veszik figyelembe ezen igényeket a kerékpársávok és kerékpárutak, a sétálóutcák és gyalogosövezetek, vagy éppen nagyobb kereskedelmi létesítmények tervezésekor. Ha nincs egyértelműen az áruszállítás számára kijelölt terület (legyen ez akár kerékpárral, akár teherautóval történő szállítás) az áruszállítók szabálytalanul a gyalogos és/vagy gépjárműforgalom zavarása/akadályozása, vagy rossz esetben ezek veszélyeztetése mellett tudnak csak rakodni. Az esetleges (egyébként jogos) szankcionálással pedig azt érzük el, hogy ezeken a területeken megszűnnek a szolgáltatások, nem lesznek kávéházak, éttermek, üzletek, a közösségi terek kiürülnek, mert az áruszállítás nem megoldható. (Kitűnő példa erre a nemrég átadott Corvin sétány, ami egy nagyon szép közösségi terület, de az itt lévő üzletek - közte egy nagy élelmiszerüzlet - áruellátása szinte megoldhatatlan.)</p> <p>Összefoglalva: Már az építési engedélyezési és működési engedélyezési eljárásokban legyen kiemelt figyelem az üzemeltetéshez kapcsolódó áruszállítási igényekre.</p>	<p>Köszönjük az észrevételt. Az 253/1997 (XII.20.) Korm. rendelet (OTÉK) 42.§ (1) bek. rendelkezik arról, hogy azon új építmények esetében, ahol rendszeres teherszállításra kell számítani, a rendeltetésszerű használatához rakodóhelyet kell biztosítani. Ennek elmaradása és szankcionálásának módja ugyanakkor nem kapcsolódik szorosan a jelen terv tematikájához, ugyanis ez elsősorban inkább közlekedésszervezési, és kevésbé kibocsátás-csökkentési kérdés.</p>
<p>- A városi behajtási díj bevezetését meg kell előznie a közösségi közlekedés átszervezésének és a P+R parkolóknál lévő férőhelyek jelentős növelésének, új P+R parkolók építésének úgy, hogy ezen P+R parkolókból megfelelő közösségi közlekedés álljon rendelkezésére a járművet itt lerakó embereknek. Amennyiben nincs olyan infrastruktúra, mely a saját jármű használatát kiváltaná, a behajtási díj önmagában nem fog forgalomcsökkenést okozni.</p> <p>Összefoglalva: fontos a sorrend először P+R, utána személyszállítási behajtási díj.</p>	<p>Köszönjük az észrevételt, egyetértünk a felvetéssel. A behajtási díj bevezetésével kívánt cél eléréséhez számos más fejlesztés, intézkedés együttes megvalósítása szükséges, mind a városi- és elővárosi közlekedés fejlesztése, mind az egyéb, személygépjármű-forgalom visszaszorítását célzó feladatok tekintetében.</p>
<p>- Az 1 db buszjegy ára, mint behajtási díj nem lehet hatással a belső városrész forgalmának csillapítására, mivel a P+R parkolóknál az őrzési díj, a munkahelyre való oda- és az onnan visszautazás már önmagában 3 db buszjegy árába kerül.</p>	<p>Jelen dokumentum a behajtási díjra vonatkozóan a Fővárosi Önkormányzat elfogadott közlekedésfejlesztési tervében, a Budapesti Mobilitási Tervben (BMT) meghatározott paramétereket tartalmazza. Ezek az adatok a terv 2022-ben esedékes felülvizsgálata során az elmúlt évek nemzetközi tapasztalatai alapján valószínűsíthetően módosításra kerülnek.</p>
<p>- A belvárosi forgalom a nagymértékben csökkenthető lenne azzal, hogy ezen a területen nagy befogadó képességű irodaházak nem létesülnek. A forgalom jelentős részét a hivatásforgalom teszi ki, ráadásul ezen irodaházakban sok esetben jelentős várakozóhely áll rendelkezésre, ami szintén vonzza a forgalmat. Jól illusztrálja ezt a forgalom növekedést a Margitsziget, ahol 10-15 évvel ez előtt szinte csak a szükséges áruszállítások miatt hajtottak be a járművek, ma pedig az oda települt országos - elsősorban sport - szervezetek központja miatt a hivatásforgalom nagyságrendekkel nőtt.</p> <p>Megfontolandó egy olyan program is, amely a belvárosi védett zónából kitelepíti a nagy hivatásforgalmat vonzó irodákat, intézményeket, stb.</p>	<p>A Belváros közösségi közlekedési ellátottsága kiváló. Erre alapozva elsődlegesen nem az irodaházak építésének tilalma vezethet a belső területek elvárt mértékű közúti forgalmának csillapításához, hanem a jelentős forgalomvonzó létesítményekhez kapcsolódóan a személygépkocsi-parkolóhelyek létesítésének a tiltása.</p>
<p>Parkolás-gazdálkodás:</p> <p>Kiemelnénk, hogy az alábbiakban csak szigorúan a parkolás-gazdálkodás szempontjából írtuk le a véleményünket. A dokumentum jól megszerkesztett, logikusan egymásra épülő, részletesen kidolgozott elemekből felépített szakmai anyag.</p>	
<p>A dokumentum csak megemlíti a hagyományos meghajtású, egyéni gépjárművek környezetszennyezésnek jelentőségét, valamint a gépkocsi használatból adódó mindennapos parkolási problémákat. Ami azonban kimaradt a dokumentumból, és igen hasznos lenne az olvasó számára, az a Fővárosba és azon belül is a belső kerületekbe nap, mint nap bejövő gépjárművek pontos volumene. Számos felmérés készült, Társaságunknak is áll rendelkezésre olyan statisztika/felmérés, amely ezeket a „beszédés” számokat pontosan és jól mutatja a bejövő főutak mentén (M1, M2, M3, M5, M6, M7, 2-es, 4-es, 5-ös, 10-es, 11-es, stb.). A rendelkezésünkre álló felméréseket egy egyeztetést követően át tudjuk adni, amennyiben szükséges.</p>	<p>A városhatárt átlépő részletes forgalmi adatok tekintetében felvesszük a kapcsolatot a Budapest Közút Zrt-vel.</p> <p>A városhatárt napi rendszerességgel átlépő személygépjármű-forgalom számára elsődlegesen az elővárosi vasútvonalak (MÁV, MÁV-HÉV) infrastruktúrájának fejlesztéséhez és a korszerű járművek megjelenéséhez kapcsolódóan a főváros közigazgatási területén kívül, lehetőség szerint már a kiinduló agglomerációs településen szükséges</p>

Budapest Közút	Válaszok
<p>Jóval részletesebb a közúti közlekedés miatt, a környezetbe jutó szennyezések statisztikáinak bemutatása. Ez utóbbiakból jól látszik, hogy a magáncélú használatból következő környezetszennyezés igen jelentős, ezért célravezető lenne a magán-gépkocsikat használók tömegközlekedési hajlamának javítása, amelynek az egyik leghatékonyabb eszköze, a kényelmes és olcsó parkolási lehetőség megteremtése, leginkább további jelentős számú P+R parkoló létesítése a már meglévő, jó tömegközlekedéssel ellátott peremkerületi csomópontok közelében. Ezzel a témával egyébként már igen részletesen foglalkozott a 2015-ben a Fővárosi Közgyűlés által jóváhagyott Balázs Mór-terv is. Ahogy a tárgyi dokumentumban bemutatásra is került, elmúlt években lényeges P+R fejlesztés nem történt, azonban a megemlített, erre a célra szánt 25.000 Mft keretösszezből a jövőben megvalósuló fejlesztések jelentősen javíthatnak a jelenlegi helyzeten.</p> <p>Az anyag taxiközlekedéssel kapcsolatos megfogalmazásaival egyetértünk</p>	<p>a P+R és B+R parkoló kialakítása. Így az agglomeráció napi ingázóforgalmát kiszolgáló P+R parkolók (és B+R kerékpártárolók) elhelyezésének súlypontja fokozatosan áttevődik a főváros közigazgatási határán kívüli települések vasútállomásainak, megállóinak térségébe. Természetesen továbbra is szükség lesz a főváros területén is P+R parkolók és B+R kerékpártárolók kialakításához a külső kerületek mobilitási igényeinek környezetbarát kiszolgálása érdekében.</p>

Átalakuló Közösségek Magyarországi HUB, Civil Kollégium Alapítvány, Civil Zöldítők Egyesülete, Jószomszédok Egyesület, Energiahatékony Wekerle Civil Társaság, Zöld XVII Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Városfejlesztési Egyesület	Válaszok
<p>Az alábbi aláíró civil szerveződések, civil szervezetek egy töredéke annak, ami aktív a Fővárosban a klímastratégiát érintő témákban, és köszönetet szeretnénk kifejezni a véleményezési lehetőségért, a munkátokért.</p> <p>A klímastratégiában részletezett számos fontos célkitűzést elismerve, egy ún. "horizontális", azaz egy majdnem minden területet érintő hiányosságra szeretnénk a Főváros figyelmét felhívni, e hiányosság pótlásának fontosságát hangsúlyozni, ebben partnerséget biztosítani.</p> <p>Célunk, hogy megerősítsük a fővárosi lakóközösségeknek szánt szerepet a stratégia megvalósításában.</p>	<p>Az SZ3 Budapest Éghajlatváltozási Platform és dedikált on-line felület működtetése a jó gyakorlatok megosztása és a partnerségi kapcsolatok fejlesztése érdekében című intézkedés kiegészült: "Fontos cél továbbá a civil szervezetekkel, lakóközösségi szervezetekkel való együttműködés erősítése és e szervezetek támogatása (pl. Környezetvédelmi Alap által)."</p> <p>A Fővárosi Közgyűlés által létrehozott Környezetvédelmi Alap pályázataira civil szervezetek, budapesti telephelyű köznevelési intézmények, budapesti telephelyű felsőoktatási intézmények mellett budapesti társasházi közösségek is pályázhatnak. Az Alap ideai tervezett előirányzata 50 millió Ft.</p> <p>Az Égigérő Fű udvarzöldítési pályázat idén meghirdetett keretösszege 30 millió Ft.</p> <p>A Fővárosi Önkormányzat emellett 2020-ban először hirdette meg a részvételi költségvetés kezdeményezést, 1 milliárd Ft keretösszeggel, amelyre közel 700 ötlet érkezett be állampolgárok, civil szervezetek részéről. Kifejezetten zöld témákban 282 beadvány érkezett. 2021 tavaszán lehet majd szavazni a legjobb ötletekre. A nyertes ötletek megvalósítását ezt követően megkezdi a Fővárosi Önkormányzat. A részvételi költségvetés, az első "teszt" évet követően, évi rendszerességgel elérhető lesz a város lakói számára.</p>
<p>Sz3 Szemléletformálási, klímatudatossági akciótervhez: A Klímastratégiában a nagy elismerésre méltó pozitív előzmények ellenére (közösségi gyűlés, felmérés), kevés nyomát látjuk annak, hogy a Főváros számítsa a saját lakosságára: az SZ3 pontban említett "civil adatbázis" és jó gyakorlatok gyűjtése fontos lépések, de a szemléletformáláson túl, a civil szervezetek, és még inkább a lakóközösségi szervezetek sok esetben már többet nyújtanak; inkább mikro méretű, de kiterjeszhető klímaadaptációs szolgáltatásokat nyújtanak helyben, helyi kapcsolati hálókra, erőforrásokra alapozva. A főváros erre az állampolgári energiára, mint erőforrásra építhetne is a stratégia megvalósításakor, sőt ezt az aktivitást stratégiai célként meg is erősítheti. Több országban, fővárosban ezt a lehetőséget felismerték, és egy "Klíma Akció Alapot" hoztak létre, ami nem a "megalapozott" civil szervezeteket célozza meg, hanem lakóközösségi összefogásokban létrejövő klímaprojekteket támogat. Például, a Skót "Climate Challenge Fund" most a második 10 éves ciklusában van, és több mint 111 millió fonttal támogatta eddig a lakóközösségi klímaadaptációt 2008 óta. Ez nem "játékonysági" tevékenység, hanem az alap felvetés az, hogy csak együtt lehet elérni a vállalt klímacélokat. Ez nyilván egy országos program, de a Főváros kisebb léptékben ilyen keretekkel is támogathatja a szükséges változásokat.</p> <p>Ebből kiindulva javasoljuk, hogy a Klímaplatformra szánt 10 millió forintos összeg magasabb legyen, és konkrét célként egy éves büdzsével rendelkező, saját szervezési kapacitással és szakmai háttérrel rendelkező "KLÍMA AKCIÓ ALAP" létrehozása kerüljön az akciótervbe.</p> <p>Az éghajlatváltozás megköveteli a társadalomtól, hogy az alkalmazkodó képességünket növeljük, ezt pedig többnyire szerteágazó együttműködésekben keresztül tudjuk megvalósítani. Bátor lépés lenne a Fővárostól, ha a saját választóit "képesé tevő" szerepet vállalná. Ez egyben a saját érdeke, mivel a tudatos és szervezésre képes állampolgárok a Főváros hosszabb távú klímavállalásaiban erősebb partnerséget tudnak vállalni.</p>	

I. D. villamosmérnök, egyéni vállalkozó	Válaszok
<p>Először is gratulálok a klímastratégia elkészítéséhez és színvonalához! Mérnök szemlélettel és zöld öntevékeny háttérrel olvasva szerintem jó a tartalom, kívánom, hogy minél több meg is valósuljon belőle, hiszen anélkül mit sem érnek a szavak.</p>	
<p>Kettő kérdésem lenne:</p> <p>- Figyelembe veszik-e a "befektetett Ft/megszüntetett CO2 gramm" rátát a projektek finanszírozásának prioritizálásakor? A Városháza projekt halasztása erre jó példa és bölcs döntés például, mert ott alacsony ez a ráta. Várható, hogy oda kerülnek először a források, ahol a legnagyobb az egységnyi nyereség? Illetve ki van-e számolva (becsülve) ez a ráta mindenhol?</p>	<p>A becslések rendelkezésre állnak. A már elindult projekteknél ez a szempont értelemszerűen már nem tud teljesülni, de a jövőbeni tervezéseknél ez is egy szempontként fog szerepelni. Ugyanakkor megjegyezzük, hogy ez önmagában nem minden esetben lehet a döntések egyedüli szempontja, hiszen egyéb aspektusok is felmerülhetnek (pl. komfortérzet növekedése, példamutatás, multiplikátor hatás, stb.).</p> <p>Először azok a projektek tudnak megvalósulni, ahol a források a kezdéshez már rendelkezésre állnak (jellemzően fővárosi cégek saját beruházásai), valamint amely projektekre a finanszírozás lehetősége (jellemzően EU-s) leghamarabb biztosítottá válik.</p>
<p>- Vannak-e már konkrét tervek az épületek energetikai célú felújítására? Határidőkre, ütemtervekre gondolok elsősorban. Személyes tapasztalatom és problémám is sajnos, hogy rengeteg panelban azért nem valósul meg a szigetelés, mert anyagilag nem teheti meg a lakók többsége. Holott, mint ahogy a dokumentum is írta, ebben a szektorban lehetne a legtöbb energiát megspórolni.</p>	<p>Nagyon fontosnak tartjuk azt, hogy ebben a kérdésben előrébb tudjon lépni Budapest. Sajnos egyelőre korlátozottak a fővárosi és kerületi források, jelenleg a következő időszak uniós forrásainak elosztása még tárgyalás alatt áll az EU és a Kormány, illetve a Kormány és a Főváros között. A tárgyalások lezárultával, a források ismeretében tud megvalósulni ennek a kérdésnek a részletes tervezése, a kerületekkel együttműködésben.</p>
<p>Bónuszkérdésem ehhez a kérdéshez:</p> <p>- Kapcsolatban állnak-e a Virtuális Erőmű programmal? Tavaly bejelentettek egy nagyszabású épületfelújítási</p>	<p>Nem állunk kapcsolatban ezzel a programmal.</p>

I. D. villamosmérnök, egyéni vállalkozó	Válaszok
tervet, amelyről azóta még nem hallani semmit.	

Levegő Munkacsoport	Válaszok
<p>Általános észrevételek</p> <p>Köszönjük a felkérést „Budapest Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve (Egyeztetési anyag, 2021. január)” című tervezet 1 (a továbbiakban: a Tervezet) véleményezésére.</p>	
<p>A Tervezet nem felel meg a Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervekkel (SECAP2) kapcsolatos alapvető követelményeknek. Sokatmondó már az is, ahogyan a véleményezésre felhívás meghirdetésre került: „Megkezdődött Budapest Klímastratégiájának társadalmi egyeztetése”. Egy SECAP ugyanis nemcsak stratégia, hanem olyan cselekvési terv is, amely részletesen kidolgozott konkrét intézkedéseket tartalmaz határidőkkel, évekre lebontott költségvetéssel. Ezek azonban hiányoznak a tervezetből. Az egyes előirányzott intézkedések szinte kivétel nélkül az általánosságok szintjén kerülnek megemlítsékre, konkrét tervek, (rész)határidők nélkül.</p>	<p>Az akcióterv tartalmazza egy akcióterv minden tartalmi elemét, úgymint: intézkedés, időtáv, felelős, finanszírozási igény, lehetséges források, célértékek. A SECAP módszertan szerint nem elvárás az éves bontás.</p> <p>Fontosabbnak ítéltük, hogy egy még hosszadalmasabb, kiterjedtebb és aprólékosabb tervezési szakasz helyett egy ésszerű határidőn belül a nyilvánosság elé tudjuk tárni a közeljövőben szükséges klímavédelmi lépéseket, és ezek finanszírozási igényét. Úgy véljük, a meghatározott akciók jelen tudásunk és az elérhető információk alapján, a jelen fázisban megfelelően jelölik ki a következő évek irányát és feladatait. Az akcióterv eredményessége nagyban múlik az elérhető finanszírozási forrásokon, amelyek jelen pillanatban javarészt tárgyalás alatt állnak az EU és a kormány, illetőleg a kormány és a Főváros között, ezért a dokumentum értelemszerűen nem tudja ezeket konkrétan megjelölni.</p>
<p>A Tervezet csak 2030-as célértékeket tartalmaz, miközben 8. fejezetében megállapítja: „A SECAP intézkedéseinek, valamint céljainak elérését 2 évente felülvizsgálni szükséges.” Lehetetlen a 2 évenkénti célok elérését felülvizsgálni, ha nincsenek ehhez célértékek. Aligha tekinthető megalapozott célértékeknek a szén-dioxid-kibocsátásnak a 16. ábrán előrejelzett alakulása, hiszen egyrészt nem látszanak azok a konkrét intézkedések, amelyek ezt a csökkenést megalapoznák, másrészt nehezen elképzelhető, hogy a csökkenés végig lineáris lesz. (Az ábra szerint ugyan 2017 és 2019 között a fűtési célú energiafelhasználás érdemben csökkent, azonban ez feltehetően a korábbinál melegebb fűtési időszakoknak köszönhető, nem pedig kormányzati vagy önkormányzati intézkedéseknek.)</p>	<p>A klímastratégia és SECAP elsődleges célja a 40%-os kibocsátás-csökkenés. Pontosán azért, mivel a CO₂ kibocsátás alakulása nem lineáris, nem is lehetséges, és nincs is értelme évekre, 2 évekre lebontott csökkentési célt meghatározni (és nem is elvárás). A 2 évente történő monitoring alkalmas lesz arra, hogy annak keretében a 2030-ra meghatározott célok előrehaladását értékeljük, és az esetleges beavatkozási vagy módosítási lépéseket megtegyük.</p>
<p>A Tervezet az egyes részterületeknél megjelöli a 2030-as célszámokat, de nem tartalmazza a jelenlegi, illetve 2015. évi adatokat, így nincs mihez viszonyítani.</p> <p>Mindez nemcsak azért jelent gondot, mert így Budapest Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve végrehajthatatlan, hanem azért is, mert az előírásoknak megfelelő SECAP hiányában a Fővárosi Önkormányzat nem kaphat uniós pénzeket éghajlatvédelmi célokra.</p>	<p>A jobb követhetőség és áttekinthetőség érdekében az anyag kiegészült egy összefoglaló táblázattal.</p> <p>A Budapesti Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv természetesen a SECAP-módszertani útmutató szerint készült, így megfelel a kötelező módszertani elvárásoknak.</p>
<p>A Tervezet nem foglalkozik az externáliákkal, és a környezetszennyezés csökkentésének az állami támogatásokon kívüli egyéb gazdasági eszközei közül (adók, díjak, káros támogatások) csak a dugódíjat és a parkolási díjakat említi meg, szintén nagy általánosságban. Véleményünk szerint nem szabad elfogadni egy olyan klímastratégiát, amelyekből ezek hiányoznak, hiszen aligha lehet a kitűzött éghajlatvédelmi célokat elérni úgy, hogy nem ismerjük a környezetkárosítás valódi költségeit, és nem ezekhez igazítjuk a szükséges gazdasági eszközök alkalmazását. Rendkívül ésszerűtlen is mindezt figyelmen hagyni, hiszen az a közpénzek jelentős pazarlása lenne. Sajnos ez utóbbi jellemző ma általában, vagyis az, hogy „a szennyező fizet” elv helyett a „fizetünk a szennyezőnek” elv valósul meg a gyakorlatban.</p>	<p>Az anyag elsősorban a Fővárosi Önkormányzat jogkörébe tartozó elemeket kívánja meghatározni.</p>
<p>A Tervezet nem foglalkozik az „importált” üvegházhatásúgáz-kibocsátással, pedig minden termék és szolgáltatás „tartalmaz” olyan ÜHG-kibocsátást, amely az előállítás és szállítása során keletkezik. A Budapesten felhasznált, de máshonnan behozott termékek, szolgáltatások kibocsátását is szükséges számításba venni, és ösztönözni ezeknek az ÜHG-kibocsátásoknak a csökkentését (például a vásárlók a helyi, illetve hazai termékeket részesítsék előnyben a más földrészekről ideszállítottak helyett).</p>	<p>Az alkalmazott metodika nem a termékéletrajz alapú megközelítéssel számol. A SECAP módszertan lehetővé teszi az IPCC módszertan használatát.</p>
<p>Megdöbbenő, hogy a Tervezetnek nincs irodalomjegyzéke. Egy ilyen irodalomjegyzéknek egyaránt tartalmaznia kellene az eddig elkészült átfogó tervek, stratégiák, valamint az egyes részterületekről készült háttéranyagok, továbbá más (elsősorban külföldi) városok (például Párizs3) klímastratégiájának felsorolását. (A Tervezet megalkotásakor ezekből a példák közül is lehetett volna meríteni.)</p>	<p>Köszönjük, az egyeztetési változatból valóban lemaradt az irodalomjegyzék, természetesen a végleges anyag ezt is tartalmazza.</p>
<p>A Tervezet általában helyesen értékeli Budapest környezeti állapotát. Az értékelés megállapításai rendkívül ijesztőek mind a jelenlegi helyzetre vonatkozóan, mind pedig a jövőbeli kockázatok tekintetében. Mindennek a fényében megdöbbenő, hogy nemhogy nem történnek érdemi intézkedések a tragédiák megelőzésére, de – amint az a Tervezetből is kiderül – többnyire még az ilyen intézkedéseket megalapozó anyagok sem készültek el.</p>	<p>Az észrevétel konkrét javaslatot nem tartalmaz.</p>
<p>Az egyes témakörökkel kapcsolatos észrevételek</p> <p>Szemléletformálás</p> <p>Bár a Tervezetben az utolsó helyen szerepel, itt első helyre tesszük, mert ezt tartjuk a legfontosabbnak és egyúttal a legsürgetőbbnek. A lakosság szemléletének alapvető megváltozása nélkül ugyanis nem lehet meghozni a klímavészhelyzet megkövetelte intézkedéseket.</p> <p>Abszurdnak tartjuk, hogy a Tervezet évi 100 milliárd forint körüli összeget irányoz elő szemléletformálásra. Erre a célra legalább évi 2 milliárd forintot kell fordítani, már ettől az évtől kezdve! Rendkívül alacsony ugyanis a lakosság környezeti tudatossága, továbbá naponta árasztják el őket a fenntarthatatlan fogyasztásra ösztönző reklámok, tévéműsorok stb. Ha ezzel az áradattal úgy kívánjuk felvenni a küzdelmet, hogy évi 100 millió forintot fordítunk rá, akkor az olyan, mint ha egy erdőtüzet egy pohár vízzel próbálnánk eloltani.</p>	<p>Egyetértünk a szemléletformálás szükségességével, annál is inkább, mivel állami szinten mindezidáig ez nem történt meg. Budapesten a következő év során először fog megvalósulni ekkora léptékű zöld kampány, amelynek tapasztalatai szerepet játszanak majd a további évekre tervezett kampányok nagysága és jellege tekintetében.</p> <p>Mindezekon túlmenően a Fővárosi Önkormányzat aktuális költségvetése és ellátandó közfeladatai, egyéb jelentős és szükséges beruházásai is meghatározzák a rendelkezésre álló keretet. A rendes éves költségvetés mellett a Fővárosi Önkormányzat aktív pályázóként, nemzetközi pályázatok révén is igyekszik plusz forrásokat előteremteni a kommunikációra, emellett adott esetben, témától, a kommunikáció formájától és csatornájától függően lehetőség nyílna egyéb szereplők (pl. civil</p>

Levegő Munkacsoport	Válaszok
<p>Légszennyezés és éghajlatvédelem</p> <p>A Tervezet kijelenti: „Megjegyzendő azonban, hogy a fatüzelés a széndioxidon kívül egyéb szennyező anyagok kibocsátásával jár, amelynek légszennyező hatása jelentős. Jelen klímastratégia azonban a klímaváltozással kapcsolatos hatásokat tárgyalja, a légszennyezés kérdéskörét a Budapesti Környezetvédelmi Program tartalmazza.” ... „...azok a kertvárosi részek, ahol jellemző a magas légszennyezésű fűtőanyagok használata (tűzifa is ide értendő, ami elsősorban nem klíma-, hanem környezetvédelmi, levegőminőségi és egészségügyi kérdés)”. A fatüzelés (továbbá a széntüzelés és a – széles körben elterjedt, illegális – lakossági hulladékégetés) jelentős mennyiségű részecskeszennyezést (PM) bocsát ki, ami (illetve annak egyik fő összetevője, a korom) idézi elő – több tanulmány szerint⁴ – a CO₂-kibocsátás után a legnagyobb mértékben a globális felmelegedést. Egyaránt jelzi a probléma súlyosságát és azt, hogy a probléma viszonylag rövid idő alatt elfogadható költséggel megoldható lenne az a tény, hogy miközben országosan a PM_{2,5}-kibocsátás 85 százaléka a lakossági fűtésből, étetésből ered, a vonatkozó energiafelhasználás (vagyis a lakossági szilárd tüzelésé) az ország teljes energiafogyasztásának mindössze kb. 5 százalékát teszi ki (Budapesten pedig – a Tervezet szerint – mindössze egy százalékát). A témával kapcsolatban külön kellene hangsúlyozni a környező településekkel történő együttműködést, mivel ezeken a településeken sokszor jellemző a szilárd tüzelés, és az ebből származó szennyezés nem áll meg a főváros határánál, és így a fűtési időszakban a budapesti levegőminőség romlásáért jelentős részben a szilárd tüzelés, lakossági égetés a felelős.⁵</p>	<p>szervezetek) kampányaihoz történő csatlakozásra is.</p> <p>A levegővédelmi intézkedési terv és a környezeti program az, amely ezt a témakört részletesen tárgyalja. A levegővédelmi intézkedési terv és a SECAP intézkedései szoros összefüggésben vannak.</p>
<p>Épületek</p> <p>Az épületekkel kapcsolatos részekben csak a nagy beruházásigényű megoldásokról írnak, miközben rövid idő alatt jelentős energiamegtakarítást lehet elérni olyan intézkedésekkel, amelyek kevésbé költségigényesek vagy egyáltalán nem kerülnek pénzbe. Ilyen lenne például a közforgalmú intézmények hőmérsékletének kötelező szabályozása. (Ez azt jelenti, hogy kötelezően elő kell írni, hogy közforgalmú intézményekben – hivatalok, bevásárlóközpontok stb. – nyáron nem szabad pl. 27 Celsius fok alá hűteni, télen pedig 20 Celsius fok fölé fűteni. Ezzel jelentős energiamentiség takarítható meg a komfortérzet érdemi csökkenése nélkül. Ez az intézkedés azonnal megvalósítható, és még esetleg egy kis bevételt is eredményezhet a bírságokból.) Másik példa: A Fővárosi Önkormányzat kötelezően előírhatná, hogy egyes épülettípusok esetén az üzemeltetőnek el kell juttatnia az önkormányzat részére az adott épület éves szennyezőanyag-kibocsátásáról, valamint energiafogyasztásáról szóló adatokat. Ezeket az adatokat az önkormányzat egy nyilvános adatbázisban tegye közzé. Ez egyrészt elősegítené az „Alapozó felmérések, kutatások végzése a fenntartható energiagazdálkodás és körkörös gazdaság megvalósíthatósága és alkalmazása tárgyban (M6)” feladat megvalósítását, valamint ösztönözné az érintett épületek üzemeltetőit az észszerűbb energiagazdálkodásra.</p> <p>Az épületek rehabilitációjával kapcsolatban ajánljuk figyelmükbe a Budapest városrehabilitációs tanulmány – Javaslat a historikus épületállomány megújításának eszközrendszerére” című tanulmányunkat.⁶</p>	<p>A Fővárosi Önkormányzatnak nincs felhatalmazása, hogy pl. a bevásárlóközpontokban ilyen előírást hozzon, ezt a célt egyéb módon, vállalati együttműködések keretében kívánjuk előmozdítani. Ld. <i>SZ4 Együttműködés kialakítása a vállalati szektorral (vállalatok, kamarák, szakmai szövetségek) a főváros klímacéljainak támogatása érdekében</i> című intézkedés.</p> <p>A vállalkozások jogszabályban meghatározott köre az előírt formanyomtatványon a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal felé jelenti éves energiafelhasználási adatait.</p> <p>Köszönjük a tanulmány megküldését.</p>
<p>Közlekedés</p> <p>A Tervezet megállapítja, hogy a közlekedés CO₂-kibocsátásának aránya 28% az összes CO₂-kibocsátáson belül. Ez azonban csak akkor igaz, ha kizárólag az üzemanyag-fogyasztást vesszük figyelembe. A közlekedéshez azonban utak, hidak, üzemi létesítmények stb. kellene, és ezek építésének, karbantartásának a számításba vételével már nagyobb a közlekedési kibocsátás, azonban ezek a kibocsátások másutt kerülnek elszámolásra. Szintén számításba kellene venni, hogy a közlekedéshez szükséges nyersanyagok kitermelése, feldolgozása, a gépjárműgyártás stb. szintén jelentős CO₂-kibocsátással jár (bár ez nem Budapesten keletkezik, de amint fent jeleztük, az „importált” CO₂-kibocsátást is számításba kellene venni). Azt is figyelembe kell venni, hogy a közlekedés területfoglalása miatt növekszik a városi hőszigetek mennyisége, illetve kevesebb hely jut a növényzetnek.</p>	<p>A SECAP módszertan szerint választható, hogy IPCC vagy LCA szerinti módszertant alkalmaz az akcióterv. A rendelkezésre álló adatok alapján nincs lehetőség az egyes energiahordozók teljes életciklusára vonatkozó kibocsátási tényezők alkalmazására, vagyis ideértve nemcsak a tüzelőanyag-égetés miatti ÜHG-kibocsátást, hanem a teljes energiaellátási lánc – kitermelés, szállítás és feldolgozás – kibocsátásait.</p>
<p>A Tervezet közlekedésről szóló része különös hangsúlyt fektet az új P+R parkolóhelyek létesítésére, miközben valójában a P+R létesítmények nemhogy nem segítenek Budapest közlekedési és környezeti problémáinak megoldásában, hanem tovább rontják a helyzetet.⁷</p>	<p>A főváros közlekedésében differenciáltan kezelendő a külső kerületek kötöttpályás közlekedéshez kapcsolódó gépjármű-elhelyezési igényeinek kiszolgálása, valamint a városhatárt átlépő hivatásforgalom P+R parkolóval történő kiszolgálása. A főváros területén lévő megállóhelyekhez kapcsolódóan elsődlegesen a “helyi” igények kiszolgálása javasolt, míg a városhatárt átlépő hivatásforgalom tekintetében ezt elsődlegesen a forgalomkeltés helyén szükséges biztosítani.</p> <p>A P+R parkolók létesítése mellett a Budapesti Mobilitási Tervvel (BMT) összhangban számos más javaslatot is tartalmaz a dokumentáció a közlekedési eszközválasztás befolyásolása érdekében.</p>
<p>A tervezet nagyon helyesen elő kívánja mozdítani a közautó-rendszerek használatát, és rámutat, hogy hosszabb időre kivehető, állomásokon előre lefoglalható közautókra is szükség van. Tudva, hogy egy közautó 10-15 saját autót tud kiváltani, a 2030-as célszám (1200 jármű) messze van attól az aránytól, ami lehetővé tenné a közlekedési módok használatában, a saját autók tulajdonlásában kívánatos paradigmaváltást Budapesten. Javasoljuk a célszám legalább megtízszerezését, és alcélok meghatározását az autómegosztás egyes típusainak (szabad parkolású közautó, állomáshoz kötött közautó, telekocsi). Az állomáshoz kötött közautók esetében releváns és jól mérhető célkitűzés lehet még az is, hogy legfeljebb 300-500 méter sétával elérhető legyen egy közautó állomás (a távolságot függővé lehet tenni a környék népsűrűségétől). Az sem világos, hogy milyen konkrét intézkedésekkel kívánják előmozdítani a közautók előretörését. Az egyik legsürgetőbb teendő ezen a téren minél több olyan parkolóhely létrehozása, amelyeket kizárólag közautók vehetnek igénybe.</p>	<p>Jelen dokumentum az autómegosztó (carsharing) rendszerre vonatkozóan a Fővárosi Önkormányzat által elfogadott közlekedésfejlesztési tervben, a Budapesti Mobilitási Tervben (BMT) meghatározott paramétereket tartalmazza. A fővárosban jelen lévő autómegosztó (carsharing) rendszerek piaci alapon működnek, elterjedésükre a Fővárosi Önkormányzat csak közvetetten, adó- és díjkedvezményekkel lehet hatással.</p>
<p>A Tervezet előírja a dugódíj bevezetését, azonban ez egy olyan elavult módszerrel tenné, ami már korábban is széles körű és jogos tiltakozást váltott ki a tervezett kordonos rendszeren kívül eső kerületi önkormányzatok és lakosság részéről. Érthetetlen, hogy miért ragaszkodik a Fővárosi Önkormányzat egy ilyen idejét múlt rendszerhez, amikor létezik egy korszerű, hatékony, igazságos megoldás, a városi útdíj. 8 Az is érthetetlen, hogy miért nem volt elegendő másfél év, hogy a Fővárosi Önkormányzat megrendelje és elkészíttesse egy ilyen rendszer előzetes megvalósíthatósági tanulmányát.</p>	<p>Jelen dokumentum a behajtási díjra vonatkozóan a Fővárosi Önkormányzat elfogadott közlekedésfejlesztési tervében, a Budapesti Mobilitási Tervben (BMT) meghatározott paramétereket tartalmazza. Ezek az adatok, módszerek a terv következő esedékes felülvizsgálata során az elmúlt évek nemzetközi tapasztalatai alapján felülvizsgálatra kerülnek.</p>
<p>A közlekedésről szóló részek logikátlanul lettek összeállítva. Így például a „Kibocsátáscsökkentő forgalomszabályozás, alacsony kibocsátású övezetek kijelölése és az ehhez kapcsolódó infrastruktúra (P+R parkolók) kiépítése (M11)” fejezet részben megismétli a korábbi fejezetekben leírtakat, továbbá olyan témákról ír</p>	<p>A behajtási díj mellett számos más intézkedés is segíti a forgalom csillapítását és a személygépjármű-forgalom részarányának csökkenését, amelyeket a BMT is tartalmaz. Az</p>

Levegő Munkacsoport	Válaszok
<p>általánosságokat, amelyeknek külön fejezetet kellett volna szentelni. Például csak találgatni lehet, mit jelent a következő: „A behajtási díj bevezetésével együttesen át kell gondolni mind a parkolási-, mind a hozzá tartozó kedvezmény-rendszert is.” Egyrészt a Tervezetből semmit nem tudunk meg arról, miként tervezik átalakítani a parkolási rendszert, másrészt arról sem, miért kell ezzel megvárni a behajtási díj bevezetését. Idézünk még egy részt ebből a fejezetből, szögletes zárójelben közölve az észrevételeinket: A személygépjármű-forgalom mellett a tehergépjárművek forgalmát is szabályozni kell. Budapest Teherforgalmi Stratégiájával olyan rendszert alakított ki a város, amely az átmenő szállítmányokat távol tartja a várostól, de biztosítja a város termelő és logisztikai bázisainak megközelítését. [Itt keveredik a helyzetleírás és a teendő, és nem világos, miként kapcsolódik a két mondat egymáshoz.]</p>	<p>észrevételezett parkolási stratégia tervezése jelenleg folyamatban van.</p>
<p>A forgalomtechnikai kezelői és üzemeltetői feladatok ellátása, a forgalomszervezés a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény alapján a Fővárosi Önkormányzat kötelezettsége, amelyet a közlekedésszervezői feladatkört ellátó Budapesti Közlekedési Központ Zrt.-n keresztül gyakorol, az operatív végrehajtó szervezet a Budapest Közút Zrt. [Ez igaz, de ez nemcsak a teherforgalomra vonatkozik, és érthetetlen, hogy miért került a két egymáshoz kapcsolódó bekezdés közé.]</p>	<p>Köszönjük az észrevételt, javítjuk az anyagot.</p>
<p>A gépjármű forgalom csökkentését szolgálhatja egy jól működő city logisztikai rendszer kiépítése is. Kiemelt figyelmet kell fordítani a városi szállítások IT alapú szervezésére, felügyeletére, a közterületi rakodóhelyek igénybevételének optimalizálására. Átfogó city logisztikai koncepciót kell megfogalmazni az intézményi, szolgáltatási háttér, a városi kiszolgáló kapcsolatok megteremtése és a logisztikai ellátás területi, időbeli szabályozása érdekében. [Ez igaz, azonban a jól működő city logisztikai rendszer megvalósítására már kiváló előkészítő anyagok, tervek készültek, amiket azonban – tudomásunk szerint – meg sem vitattak a Fővárosi Önkormányzat vezetése, nemhogy jóváhagyta volna és a Közgyűlés elé terjesztette volna azokat.. A Tervezetben legalább hivatkozni kellett volna ezekre az anyagokra.] Az intelligens közlekedési rendszerek használatával lerövidíthető a kézbesítési idő és csökkenthető a forgalom, ezáltal mérsékelhető a CO2 és a légszennyező anyagok kibocsátása. [Ez csak akkor igaz, ha az intelligens közlekedési rendszereket helyesen alkalmazzák, mert ha nem így történik, még a helyzet romlását is előidézhetik.9]</p>	<p>Köszönjük az észrevételt, egyet értünk a city logisztikai felvetéssel és jelentőségével kapcsolatban. A BMT érintőlegesen foglalkozik az átfogó city-logisztikai szabályozás megvalósításának kérdésével (kijelölt rakodási területek szabályozása, online rakodási helyfoglalási rendszer, szabad szállítási kapacitások online foglalása, minősített szállítói rendszer, stb.), azonban a korábban készült stratégiai dokumentumok nem kerültek a Fővárosi Közgyűlés elé.</p>
<p>Szükségesnek tartjuk külön-külön kimutatni a magán- és a kereskedelmi célú közlekedés CO2-kibocsátásának mértékét.</p>	<p>Ehhez nem állnak rendelkezésre adatok, ezért ez a bontás nem megoldható.</p>
<p>A közlekedéssel kapcsolatban javasoljuk felhasználni a „A budapesti közlekedés közterülethasználatának problémái és megoldási lehetőségek” című tanulmányunkat.10</p>	<p>Köszönjük az észrevételt, a hivatkozott dokumentumot áttanulmányozzuk.</p>
<p>Területfelhasználás</p> <p>A Tervezet semmit nem tartalmaz a területfelhasználási szabályok módosításának szükségességéről, pedig ez alapvető fontosságú lenne az éghajlatvédelem szempontjából is.11 Ennek sürgető voltát mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy továbbra is folyik a városi terjeszkedés, egyre több lakó-, kereskedelmi és egyéb épület épül olyan helyekre, amelyek döntő mértékben a személygépkocsi-közlekedésre alapoznak.</p>	<p>A1, A7, A8, SZ2 intézkedések a településrendezési feladatokkal is foglalkoznak.</p>
<p>Egészség</p> <p>A Tervezet több helyen elszórva ír a várható egészségügyi kockázatokról, például: „Az energiafogyasztás (közlekedés, fűtés stb.) nem csak üvegházhatású gázok, hanem egyéb légszennyező anyagok (szálló por, nitrogén-oxidok, stb.) kibocsátásával is jár. A légszennyezés negatív hatással van a lakosság immunrendszerére, gyulladást okozó folyamatokat indít el (tart fenn) a légzőszervrendszerben, ami által az illető fogékonyabb lesz a vírusok, baktériumok okozta fertőzésekre is.” Itt meg kellene említeni, hogy a hőség és a szennyezett levegő felerősíti egymás egészségkárosító hatását.12</p>	<p>Az 1.4. Kockázatokra és sebezhetőségekre vonatkozó értékelés című fejezet kiegészül az alábbiakkal: “A szennyezett levegő és a klímaváltozás miatt mind erőteljesebb hőség együttesen fokozott egészségkárosító hatást eredményez. “</p>
<p>A Tervezet megállapítja: „A jövőben várhatóan, az éghajlatváltozás hatására meghosszabbodott pollentermelő időszakok miatt, enyhén növekedni fog az allergiás megbetegedések száma. Jelenleg az allergének megfékezése akadályozott a beavatkozási területek nagy kiterjedése, illetve ehhez kapcsolódóan az irtás nagy költsége miatt. ... A jövőben az allergének miatt egészségügyi károk, a lakosság komfortcsökkenése, és gazdasági hatások (gyógyszerköltségek növekedése) várhatóak.” Itt feltétlenül szükséges megemlíteni, hogy a légszennyezés megsokszorozza a pollenek allergén hatását.</p> <p>Célszerű lenne egy külön környezet-egészségügyi fejezet.</p>	<p>Az 1.4. Kockázatokra és sebezhetőségekre vonatkozó értékelés című fejezet kiegészül az alábbiakkal: “A szennyezett levegő elősegítheti, valamint súlyosbíthatja az allergiás tüneteket.”</p>
<p>Zöldfelületek</p> <p>A Tervezet kimondja: „Magasabb rendű jogszabályok módosításának kezdeményezése szükséges a fák hatékonyabb védelme érdekében.” Milyen akadálya volt eddig annak, hogy a Fővárosi Önkormányzat elkészítse a szükséges jogszabály-tervezetet és azt egy országgyűlési képviselővel benyújthassa a Parlamentnek?</p> <p>Hiányosságnak tartjuk, hogy a Tervezet sehol nem említi a zöldfelületi minőségnek azt a követelményét, hogy teljes értékű zöldfelületnek az eredeti altalajjal közvetlen vertikális kapcsolatban álló, magasra kifejlődő fákat tartalmazó zöldfelületet kell érteni. Bár az OTÉK határozottan kimondja, hogy egy telek megengedhető legkisebb zöldfelületi arányát úgy kell értelmezni a szabályozási előírásokban, hogy ez aláépítetlen zöldfelületet jelent (olyan zöldfelületet, ahol a zöldfelület és a talajképző kőzet között nincs egyéb más réteg), találkoztunk önkormányzatok építési szabályzatában olyan esetekkel, ahol a terepszint alatti beépítés előírt aránya ezt nem tette lehetővé.</p> <p>A Jogszabály-módosítások a fák védelme érdekében tárgyú rész nagyon helyesen tartja kezelendőnek azt a jogszabályi hiányosságot (szerintünk helytelenséget), hogy a fapótlásokat indokolt esetben pénzbeli megváltással, a Környezetvédelmi Alapba történő befizetéssel is meg lehet oldani. Álláspontunk szerint az önkormányzat által meghatározott helyszínen, szakcéggel történő faültetéssel legyen csak pótolható a kivágásra engedélyezett faegyed.</p>	<p>A részletek a Radó Dezső Tervre épülő jogalkotási folyamat részeként határozhatók meg.</p>
<p>A szélsőséges időjárási események</p> <p>A szélsőséges időjárási események között javasoljuk figyelembe venni a jégesők okozta lehetséges kárt. A klímaváltozással megszorodhatnak a nagyobb szemű jégesők, melyek jelentős kárt okozhatnak például az épületeken elhelyezett napelemeken és szigetelésen (A16).</p>	<p>A szakértői érvelés során minden időjárási esemény, így a jégesők is elemzésre kerültek, azonban a többi klímaváltozási kockázat között kevésbé jelentős hatásúak, ezért nincsenek kiemelve az anyagban.</p>
<p>Még egy kérdés</p> <p>Mi újat tartalmaz a másfél év alatt elkészült Tervezet Budapest 2018-ban elfogadott Klímastratégiájához, valamint</p>	<p>A Budapest Környezetvédelmi Program és a Környezeti Állapotértékelés mind időtávját, mind a jogszabályi alapját, mind pedig tematikáját tekintve eltér a Klímastratégiától. Ezek</p>

Levegő Munkacsoport	Válaszok
Budapest Környezetvédelmi Programjához és Környezeti Állapotértékeléséhez képest, mennyiben jobb azoknál?	<p>mindegyik dokumentumban egyértelműen jelölve vannak.</p> <p>Az aktualizált klímastratégia szövegszerű eltérései dokumentum-összehasonlító eszközökkel könnyen elvégezhetőek. Az elvégzett módosítások között elsősorban az adatok frissítését, a stratégia és a SECAP időtávjának összehangolását és a kibocsátás-csökkentési célérték megemelését emelnék ki.</p>

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimrei Polgármesteri Hivatal Környezetvédelmi Osztály	Válaszok
<p>A „Budapest Klímastratégia és Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve” c. dokumentáció szakmai és társadalmi véleményezés céljából történő megküldését köszönettel vettük.</p> <p>A dokumentáció áttekintését követően arra megállapításra jutottunk, hogy tartalma alapvetően Budapest teljes területi egységére vonatkozóan fogalmaz meg célirányokat, nincsenek a konkrét akcióterületek területileg lehatárolva, így nem kerületi szinten, hanem fővárosi szinten értékeltük az anyagot, amelyet ebben a formában megfelelőnek tartunk, így konkrét javaslatokkal nem kívánunk élni.</p> <p>Azon pontok esetében – különösen a „6. Alkalmazkodási akcióterv” fejezetnél – amelyek konkrét tartalommal, kerületi érintettségű feladatokkal is foglalkoznak, Budapest ZIFFA akciótervre is foglalkozik tételesen - erre maga a dokumentum is hivatkozik, így ezen témákkal a ZIFFA véleményezése kapcsán is találkozhattunk.</p> <p>Ide tartozik a fák védelme érdekében történő jogszabálmódosítások témája, amelynek keretében a zöldfelület-gazdálkodási kerettörvény megalkotására és a végrehajtását szabályozó kormányrendeletek módosítására vonatkozó javaslat véleményünk szerint időszerű és megkerülhetetlenül szükséges lépések, önkormányzatunk támogatja ezen módosítások megvalósítását, és életbe lépésük esetén azok helyi rendeleteibe történő beépítéséről is intézkedik.</p> <p>Kerületünk egyik legfőbb hiányossága a zöldfelületek, elsősorban a fás szárú növények monitoringozása, fakataszterrel kapcsolatos felmérések elvégzése, adatbázisba rendezése és azok kezelése. A naprakész zöldkataszter létrehozása és üzemeltetése önkormányzatunknak is kiemelt, hosszú távú célja, így örömmel csatlakoznánk egy Budapest teljes közigazgatási területére vonatkozó, egységes irányelvek alapján működő, naprakész zöldkataszter létrehozásához és üzemeltetéséhez.</p> <p>Összességében véleményünk szerint a dokumentum szerkezetileg és tartalmát tekintve jól használható szakmai anyag.</p>	<p>Köszönjük az észrevételeket!</p>

Erzsébetváros Önkormányzata – Tóth Csaba	Válaszok
<p>Erzsébetváros Önkormányzatánál a költségvetési tervezések és egyéb ügyek időigénye miatt nem sikerült önkormányzati álláspontot kialakítani, ezért az alábbi észrevételeim nem feltétlenül tükrözik az Önkormányzat álláspontját.</p> <p>Először is köszönjük a lehetőséget a fővárosi Klímastratégia véleményezésére. Az alábbi észrevételeimet szeretném megosztani:</p>	
<p>1. Eltérés tapasztalható a stratégia különböző részeiben a közlekedés kibocsátásának mértékével kapcsolatban. Míg a 8. ábra a közlekedés CO2 kibocsátásban való részesedését 28%-ra becsüli, a 46. oldalon 19%-ról van szó, a 36. oldalon pedig az üvegházhatású gáz kibocsátás 20%-ról. Ha ezek az eltérő értékek nem is tévedésből kerültek a Klímastratégiába, hanem pl. eltérő típusú kibocsátásra utalnak, akkor is félrevezetésekhez vezethetnek. Segítené a félreértések elkerülését, ha a stratégia egyértelműbben jelezné a részesedések mértékét.</p> <p>2. A 46. oldalon a finanszírozási igénynél az 500 000 Millió Ft-nál szerepel egy lábjegyzetre utaló csillag, de lábjegyzet - amely feltehetően a forrás összetételét magyarázná - nem található.</p>	<p>Köszönjük, javításra került.</p>
<p>3. A Klímastratégia a közlekedés kibocsátásának csökkentésével kapcsolatban az autóforgalom legalább 30%-os csökkenését (43%-ról 30%-ra) irányozza elő (amennyiben feltételezzük, hogy a közlekedés összvolumene nem nő), amivel teljes mértékben egyetértek. Ugyanakkor ennek legfőbb eszközétől – a Hungária körúton belüli zónára vonatkozó 350 Ft-os behajtási díjtól – a Belvárosi Mobilitási Terv (BMT) alapján csal legfeljebb 10% forgalomcsökkenés várható egyes, a központba bevezető utakon (sőt, a BMT 400 Ft-os behajtási díj alapján becsül ilyen forgalomcsökkenés), és a külföldi tapasztalatok (pl. London) alapján a behajtási zónán kívül forgalomnövekedés várható. Így egy ilyen behajtási díjtól fővárosi szinten csak legfeljebb 1-3%-os forgalomnövekedés várható. Rendkívül valószínűtlennek tartom, hogy a tervezett közösségi közlekedési és kerékpáros fejlesztések hatására további 27-29%-kal csökken az autóforgalom, különösen annak fényében, hogy ha pl. 10-15%-kal csökkenne az autóforgalom a jelenlegi útkapacitáson, az olyan nagy mértékben lecsökkentené a torlódásokat, hogy az autóhasználat előnye nagyon megnőne a többi közlekedési móddal szemben. Csúpn közösségi és kerékpáros közlekedési fejlesztések hatására – különösen, ha párhuzamosan közúti útkapacitás-növelés történik (pl. a BMT-ben tervezett Duna hidak) - még sehol a világon még nem tapasztaltak ilyen mértékű forgalomcsökkenést. Ezért előfordulhat, hogy a tervezett alacsony szintű korlátozással nem sikerül tartani a tervezett kibocsátáscsökkenést, és amennyiben a Polgármesterek Szövetsége komolyan veszi a SECAP-ok monitorozását és az EU valóan a megfelelő SECAP-ok meglétéhez és előrehaladásához köti az EU-s pályázatok elérését, a főváros jelentős pályázati forrásoktól eshet el. És mivel Erzsébetváros klímastratégiája is jelentős mértékű forgalomcsökkenéssel számol (ami elsősorban a főváros hatásköre), a nem megfelelő szintű korlátozások Erzsébetváros (és feltehetően több más kerület) klímastratégiájának megvalósulását, és a kerület pályázatokban való részvételét is veszélyeztetik. Ezért érdemes lenne fontolóra venni, hogy a fővárosi Klímastratégiában a jelenleg tervezett behajtási díj helyett jóval nagyobb mértékű, és az egész városra kiterjedő városi útdíj-rendszer szerepeljen (mely a belső részekben magasabb), aminek a bevételei elsősorban zöldterület-fejlesztéssel, a 15 perces város koncepció megvalósításával, valamint kulturális szolgáltatások bővítésével összefüggésben kerüljenek felhasználásra.</p>	<p>Jelen dokumentum a behajtási díjra vonatkozóan a Fővárosi Önkormányzat elfogadott közlekedésfejlesztési tervében, a Budapesti Mobilitási Tervben (BMT) meghatározott paramétereket tartalmazza. Ezek az adatok a terv 2022-ben esedékes felülvizsgálata során az elmúlt évek nemzetközi tapasztalatai alapján valószínűsíthetően felülvizsgálatra kerülnek. Ennek megfelelően a dokumentációt általánosabb leírásával javítjuk.</p> <p>A személygépjármű-forgalom részarányának csökkenését a behajtási díj mellett számos más intézkedés is segíti, amelyeket részleteiben szintén a BMT tartalmaz. A kitűzött modal-split értékek elérését ezek megvalósítása együttesen szolgálja.</p>
<p>4. Álláspontom szerint a Klímastratégia megvalósítására szoros együttműködésre van szükség a főváros és a kerületek között, különösen a lakóépületek felújítása esetén, ahol a kerületi önkormányzatok több tapasztalattal</p>	<p>Egyetértünk az együttműködés, és a rendszeres egyeztetés</p>

Erzsébetváros Önkormányzata – Tóth Csaba	Válaszok
és jobb helyismerettel rendelkeznek. Talán érdemes lenne ennek az együttműködésnek a kereteit jobban felvázolni a Klímastratégiában.	szükségességével. A Fővárosi Önkormányzat koordinálásában működik a Klímaplatform, amely több szektor (egyetemek, települési és kerületi önkormányzatok, társadalmi szervezetek, vállalatok, stb.) klímaváltozással foglalkozó szakértőit tömöríti. A Klímaplatform tagjai rendszeres időközönként tapasztalatokat és információkat cserélnek egymással. Ez így történt az akcióterv esetében is, és számos klímaplatform tag tett észrevételeket.

Fővárosi Csatornázási Művek	Válaszok
FCSM Zrt. a Budapest Klímastratégia és Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterv c. anyagot tanulmányozta, az abban foglaltakkal egyetért. Az anyag tartalmazza FCSM korábbi egyeztetések során tett észrevételeit, megküldött anyagait.	Köszönjük az észrevételt.

Greenpeace Magyarország Egyesület	Válaszok
Összefoglalás A dokumentum a 2018-as "Budapest klímastratégiája 2018" című anyag felülvizsgálata, frissítése céljából készült, ezért véleményünk döntően a főbb különbségek értékelésére szorítkozik. A dokumentum terjedelme mintegy fele az eredetinek, a kevésbé lényeges részek elhagyásával. A szükséges pontokon az eredetihez hasonlóan részletes, széles spektrumú és számos fontos ügyre kiterjed. Szemléletében tapasztalható előrelépés ugyan, összességében azonban továbbra is nélküli az elvárható megközelítést.	
A dokumentum 2030-as, 40%-os kibocsátás-csökkentési célkitűzéséhez nem a korábban választott 1990-es, hanem a 2015-ös kibocsátás szolgál bázisul, ami mintegy 55%-os csökkentést jelentene az 1990-es értékhez képest. Ez jelentősebb vállalás, mint amit a Nemzeti Energia- és Klímatervben vállalt Magyarország (40%), azonban így is elmarad a kívánatos 65%-os értéktől. Ráadásul nem világos a kiinduló 2015-ös érték nagysága. Míg a 2018-as stratégia 9,02 millió tonna CO ₂ eq kibocsátást tulajdonított a fővárosnak 2015-re, jelen dokumentum alig 6,11 millió tonnára teszi ugyanezt. A mintegy egyharmadnyi(!) különbséget a módszertanváltásra (SEAP 2005-ös bázis helyett SECAP 2015-ös bázissal) való utaláson felül részletesebben meg kellene magyarázni. A 2050-re megfogalmazott cél tekintetében semmilyen előrelépés nem látható a 2018-as stratégiához képest, ami az elmúlt két évben bekövetkezett, a klímasemlegesség kérdésében történt nemzetközi és hazai változások miatt még visszalépésnek is tekinthető. A dokumentum szerint a Főváros továbbra is 80%-os kibocsátáscsökkentést tervez 2050-re (ez esetben az 1990-es szinthez képest). Megismételve a 2018-as stratégiáról szóló kritikánkban foglaltakat, ma már semmiképpen nem fogadható el olyan klímavédelmi stratégia, ami nem tűzi ki célul a karbonsemlegesség mihamarabbi elérését. Ezzel a dokumentum szembe megy az Európai Unió és Magyarországra vonatkozó (pl. klímátörvény) célkitűzésekkel is, amelyek 2050-re tervezik a klímasemlegesség elérését. A 80%-os kibocsátás-csökkentési érték nem fogadható el, ennél 2021-ben lényegesen ambiciózusabb célokat kell kitűzni.	A SECAP, az európai Polgármesterek Szövetségének módszertana szerint egy középtávú akcióterv, tehát 2030-as célokat fogalmaz meg. A 80%-os célérték a Fővárosi Önkormányzat korábbi döntését (Under 2 klímavédelmi szövetséghez való csatlakozás) tükrözi. „A 2015-ös bázisévhez tartozó országos energiamix, elsősorban a villamosenergia-termelés forrás szerkezetének tekintetében, eltér a 2005-östől, ezért nem közvetlenül összehasonlítható a korábbi SEAP leltárakkal.” bekezdés a következőkkel kiegészítésre került: „A legjelentősebb eltérést a villamosenergia-felhasználáshoz köthető CO ₂ -kibocsátás emissziós faktorának CoM jelentési útmutató szerinti értékre történő módosítása okozza. Ez 2015 bázisévre vonatkozóan 0,230 tCO ₂ /MWh, míg a SEAP leltárak 2005-ös bázisévére ez az érték 0,575 volt.” A 2005 és 2015 évek eltérő emissziós faktora az eltelt 10 év során végbement szerkezeti változásokat tükrözi. Az egyes években alkalmazott faktorok jelentős mértékben függenek az áram-import mértékének alakulásától is, ugyanis a módszertan csak az országhatárokon belül megtermelt villamos energiához kapcsolódó kibocsátásokat veszi figyelembe.
A dokumentum ugyan a korábbi stratégiai dokumentumhoz képest akciótervet ígér, de ehhez nem elég részletes, döntően továbbra is kérdéses maradt a megvalósítás mikéntje. Általánosságban elmondható, hogy nem tisztázott a programok finanszírozása. A dokumentumban a fentiek kijavítása alapvető követelmény. Azokkal együtt jó kiindulási alap lehet egy érdemi klímapolitikához.	Az akciótervi rész tartalmazza egy akcióterv minden tartalmi elemét, úgymint: intézkedés, időtáv, felelős, finanszírozási igény, lehetséges források, célértékek. Fontosabbnak ítéltük, hogy egy még hosszadalmasabb, kiterjedtebb és aprólékosabb tervezési szakasz helyett egy ésszerű határidőn belül a nyilvánosság elé tudjuk tárni a közeljövőben szükséges klímavédelmi lépéseket, és ezek finanszírozási igényét. Úgy véljük, a meghatározott akciók jelen tudásunk és az elérhető információk alapján, a jelen fázisban megfelelően jelölik ki a következő évek irányát és feladatait. Az akcióterv eredményessége nagyban múlik az elérhető finanszírozási forrásokon, amelyek jelen pillanatban javarészt tárgyalás alatt állnak az EU és a kormány, illetőleg a kormány és a Főváros között, ezért a dokumentum értelemszerűen nem tudja ezeket konkrétan megjelölni.
Részletes észrevételek - Az ÜHG kibocsátásleltára jobbra 2015-ös (egy esetben azonban sajnos még régebbi, 2011-es) adatokat tartalmaz. Ezzel együtt nagyságrendileg feltehetően megfelelően tájékoztatnak, mivel nincs okunk feltételezni, hogy komolyabb strukturális változások következtek volna be 2015 óta. Így összességében megfelelő alapot képezhetnek a döntéshozatalra. - Fontos azonban, hogy egy igen jelentős különbség van a Budapest Klímastratégiája 2018 című, illetve jelen anyag által közölt 2015-ös kiinduló kibocsátási értékek között. Míg a korábbi stratégia 9,02 millió tonna CO ₂ eq kibocsátást tulajdonított a fővárosnak 2015-re, jelen dokumentum 6,11 millió tonnára teszi ezt, azaz mintegy harmadával alacsonyabb kiinduló értékkel kalkulál. A módszertanváltásra (SEAP 2005-ös bázison helyett SECAP 2015-ös bázissal) utaló mondaton túlmutató, részletes magyarázatra lenne szükség a különbség mértékének igazolásához.	„A 2015-ös bázisévhez tartozó országos energiamix, elsősorban a villamosenergia-termelés forrás szerkezetének tekintetében, eltér a 2005-östől, ezért nem közvetlenül összehasonlítható a korábbi SEAP leltárakkal.” A bekezdés kiegészítésre került: „A legjelentősebb eltérést a villamosenergia-felhasználáshoz köthető CO ₂ -kibocsátás emissziós faktorának CoM jelentési útmutató szerinti értékre történő módosítása okozza. Ez 2015 bázisévre vonatkozóan 0,230 tCO ₂ /MWh, míg a SEAP leltárak 2005-ös bázisévére ez az érték 0,575 volt.”
- Kifejezetten előremutatónak tartjuk a közösség bevonását a döntéshozatalba. Nélkülözhetetlennek tartjuk, hogy az érintettek is részt vehessenek a klímavédelmi döntéshozatalban, hiszen ez nagyban segítheti az intézkedések elfogadását. Üdvözljük mind a 2020. szeptemberében lefolytatott közösségi gyűlést, mind a tematikus munkacsoportok megalakítását, mind a részvételi költségvetés intézményének bevezetését.	Köszönjük az észrevételt.
Üdvözljük, hogy a jövőképet kibővítették konkrétumokkal. A megadott "sarokkövek": irányai megfelelőek, de jobbra csak a szükséges minimumot takarják. A 30%-os személyautó-használtnál alacsonyabb értéket kellene elérni (20%). Örömteli, hogy a klímadatastosságot a döntések részévé igyekeznek tenni; sajnálatos azonban, hogy	A BMT-hez igazodva került meghatározásra a 30%-os célérték. A klímadatastossággal külön fejezet, a 7. Szemléletformálási,

Greenpeace Magyarország Egyesület	Válaszok
<p>ez pusztán a jövőképből kerül említésre, és nem derül ki, milyen szervezeti, jogszabályi garanciák fogják ezt alátámasztani. A hulladékok kezelésében a teljes szelektivitás önmagában ugyancsak helyes irány, a konkrétumokat azonban hiányoltuk a dokumentumból. Célkitűzésként a zéró hulladékra való törekvést tartjuk elfogadhatónak, a hulladékképződés megelőzése elvének szem előtt tartásával.</p>	<p><i>klímatudatossági akcióterv</i> című fejezet foglalkozik intézkedésekre lebontva.</p> <p>A 2020-ban létrehozott Klíma- és Környezetügyi Főosztály minden környezeti és klíma szempontú előterjesztést megvizsgál. Az anyag kiegészítésre került e tekintetben.</p> <p>A hulladékgazdálkodással érintőlegesen foglalkozik az akcióterv. Ebben a témában a Környezeti Program fogalmaz meg részletesebb intézkedéseket.</p>
<p>A klímacélértékek esetében megnehezíti a 2030-as és 2050-es értékek összevetését, hogy eltérő alappal határozták meg azokat (2015 és 1990 bázissal).</p> <p>Ha megfelelőek a számításaink, az 1990-es alapon kalkulált 2030-as célkitűzés (~55%) progresszívebb, mint ami Magyarországra vonatkozik a Nemzeti Energia- és Klímatervben (40%). Azzal azonban tisztában kell lenni, hogy az ENSZ Környezetvédelmi Programja által készített GAP Report alapján globálisan 65%-os csökkentésre lenne szükség.</p> <p>A 2050-es 80%-os kibocsátáscsökkentési célérték elfogadhatatlan. Hiába fakad az Under 2 klímavédelmi szövetséghez való csatlakozással tett hosszú távú vállalásból, ez ma már korszerűtlennek számít, és az ambíció hiányáról tanúskodik: a lehető leghamarabbi, teljes karbonsemlegesség elérésének alapvető célkitűzésnek kellene lennie. Az érték nem felel meg sem az IPCC Global Warming of 1.5 °C című jelentésében, sem a GAP Report-ban foglaltaknak, amelyek értelmében legkésőbb 2050-re el kell érni a klímasemlegességet. Ennek a célnak az elérését tartalmazzák a vonatkozó Európai Uniói megállapodások, illetve a magyar dokumentumok, jogszabályok (NEKT, klímátörvény) is. A 80%-os célkitűzés nem tükrözi a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott, klímavészhelyzetet kihirdető előterjesztésben foglaltakat sem.</p>	<p>A Fővárosi Önkormányzat csatlakozott az európai Polgármesterek Szövetségéhez, amelynek tagjai 40%-os csökkentést vállalnak 2030-ig, a végfelhasználáshoz kötődő kibocsátások tekintetében. Fontos figyelembe venni, hogy a Szövetség SECAP-módszertana és keretei kizárólag a végfelhasználói szektorokat veszik figyelembe, és nem tartalmazza az országos infrastruktúra elemeit, a termelői oldalt illetve az ETS alá tartozó egyéb létesítményeket. Így ezek értelemszerűen Budapest esetében sem kerültek a kibocsátási leltárba, vagyis bármilyen ettől eltérő alapon kalkulált országos, városi vagy nemzetközi kibocsátási célkitűzéssel való összevetés téves következtetésre adhat okot.</p>
<p>A mitigációs és adaptációs és felkészülési, szemléletváltózási, klímatudatossági célkitűzések esetében az irányokat jónak tartjuk, a részleteken azonban sok múlik.</p> <p>A Klímastratégia megvalósításához szükséges feltételek nem változtak 2018 óta. Továbbra is elsősorban a választásokon átívelő valós politikai szándék, megfelelő pénzügyi források, valamint a programok lebonyolításához, ellenőrzéséhez, folyamatmenedzsmentjéhez magas szinten értő szakképzett munkaerő kell ahhoz, hogy Budapest Klímastratégiája a hiányosságokkal kiegészülhessen, majd meg is valósulhasson. A nyitott kérdéseket mihamarabb tisztázni kell, és bele kell kezdeni a klímastratégia megvalósításába. Az új fővárosi városvezetés 2019-es kormányra kerülése óta eltelt másfél évben a szükségeshez képest sajnos lényegesen kevesebb érdemi lépésre került sor. Márpedig változatlanul igaz, hogy minden tétlen nappal egyre drágább lesz, és egyre nehezebb lesz garantálni, hogy Budapest élhető város maradjon.</p>	<p>A megvalósításhoz szükséges feltételek több ponton is változtak 2018 óta: a klímaváltozás fontosságának deklarálása, vagyis a politikai szándék egyértelmű kinyilvánítása egy olyan mozzanat, ami korábban hiányzott, márpedig ez alapvető feltétel a klímastratégia megvalósításához. Új szervezeti egységként felállt a Klíma- és Környezetügyi Főosztály, amely a szervezeti egységek közötti hierarchia egy magasabb fokán helyezkedik el, ebből adódóan minden, környezet- és klímavédelmi relevanciával rendelkező előterjesztéssel kapcsolatban észrevételt tehet. Ezzel felállt az alapja a klímastratégia megvalósításának, ezzel együtt a finanszírozási források előteremtése jelentős kihívást fog jelenteni a Főváros számára, különösen az ellentmondásos kormányzati intézkedések mellett.</p>

HuGBC	Válaszok
<p>A Magyar Környezettudatos Építés Egyesülete (HuGBC) rendkívül fontosnak tartja Budapest Klímastratégiájának előremutató, valóban tenni akaró dokumentumát. Különösen példamutató a szakmai és társadalmi egyeztetések folyamata, amelyben mind a lakosság, mind a cégek, mind a szakmai szervezetek véleményét kikérik a Klímastratégia hangsúlyainak formálásához.</p>	<p>Köszönjük az észrevételt.</p>
<p>A megküldött anyag módszertanában a CoM SECAP-ot követi, de emellett a 2018-ban elfogadott, a magyar módszertani útmutató alapján készített Budapest Klímastratégiájára is visszatekint. A HuGBC nem tekinti kompetenciájába tartozónak a módszertani kérdéseket – meggyőződésünk, hogy ezt a készítőik megfelelően áttekintették és annak megfelelően készítették el az egyeztetési anyagot. Tekintettel azonban a két módszertan szerinti különbségekre, javasoljuk egyértelműen rögzíteni, hogy hatályban marad-e a 2018 áprilisában elfogadott Klímastratégia, vagy e dokumentum – a címénél fogva – felváltja azt?</p>	<p>A SECAP egyúttal a korábbi klímastratégia felülvizsgálatát is jelenti, ezért is ötvözi a módszertant.</p>
<p>A Célok rész utolsó mondatát (39. oldal) javasoljuk kiemelni, mert alapvetően megválaszolja azokat a bizonytalanságainkat, amelyek felmerültek: "A célok és akciók meghatározásánál az elsődleges szempont a végrehajtásért való felelősség volt, azaz az akcióterv azokra a területekre összpontosít, amelyeket Budapest Főváros Önkormányzata saját hatáskörben valósíthat meg."</p> <p>Ez a praktikus és pragmatikus megközelítés, amely természetesen támogatható. Ugyanakkor ez alapján nem egyértelmű, hogy pl. a teljes fővárosi CO2 kibocsátás évi 6,1 millió tonnányi mennyiségét ezeknek az intézkedéseknek a révén hogyan sikerül majd a fő célként kitűzött 40%-kal csökkenteni. Emellett az intézkedések egy részében mégis található feladatok, amik a fővárosi kompetencián túl segítik a főváros klímacéljait, de nem teljesen konzekvensen és nem pontosan megjelölve, hogy milyen hatáskörben tud az önkormányzat fellépni.</p>	<p>Kiemelésre került.</p> <p>Valóban számos olyan intézkedés van, ahol más szereplő, különösen a kormányzati intézkedés volna indokolt, illetve részben meg is valósul (lakóépületek energiaszabványok korszerűsítése, napelemek létesítésének támogatása). A Fővárosi Önkormányzatnak ezeken a területeken is igyekszik saját intézkedéseket indítani, amennyiben az látható, hogy a kormányzati intézkedések nem elegendőek a dekarbonizációs célok eléréséhez. A feladatkörök jellemzően csak később a források pontosabb ismerete alapján határozhatók meg, addig is az érintett szereplők együttműködése indokolt.</p>
<p>Például, miközben az intézkedésekhez rendelt remélt kibocsátás csökkenések összesítése nem szerepel az anyagban, de az egyedi értékek alapján látható, hogy a lakossági kibocsátás jelentős csökkenésére irányuló M3 célkitűzésen kívül a többi, csak kisebb csökkenéshez fog vezetni. Az M3 intézkedés végrehajtása viszont, már csak a finanszírozási igénye okán is (1 500 000 millió Ft!), biztos, hogy a Főváros saját hatáskörén kívül esik. Ugyanakkor az ipari cégek tevékenységéhez kapcsolódó kibocsátások csökkentésére semmilyen intézkedés nem irányul, pedig az is számottevő.</p>	<p>Összesítéssel kiegészült az anyag.</p> <p>Az ipari cégek tevékenységéhez kapcsolódó kibocsátások csökkentésére egyébként már az előző intézkedés került megfogalmazásra.</p>
<p>Érdemes lenne az anyagban több helyütt egyértelműen jelezni, hogy az egyéb társadalmi szereplők (kormány, gazdasági szereplők) tevékenységétől is nagy mértékben függ a kitűzött célok elérése. Ehhez kapcsolódóan arra is felhívjuk a figyelmet, hogy a kerületi önkormányzatoknál is folyik az éghajlatváltozási mitigációs, adaptációs, szemléletformáló tervezés mind klímastratégiák mind SECAP-ok készítésével. Számos átfedő intézkedés van, amelyre a fővárosi SECAP nem tér ki. A Budapesti Klímaplatform véleményünk szerint erre – vagy legalábbis ennek megalapozására – megfelelő platform lenne.</p>	<p>A dokumentum a megfelelő helyeken megemlíti, amennyiben az egyéb szereplők tevékenységétől is függ a célok elérése, de kiegészítésre került ott, ahol ez nem volt eléggé hangsúlyozva.</p>
<p>Tekintettel arra, hogy a nemzeti célértékek elérésében Budapest főváros jelentős szerepet játszik, és Európa, sőt</p>	<p>Az országos és a fővárosi számítási módszertan eltérései miatt az összehasonlítás</p>

HuGBC	Válaszok
világszerte látjuk, hogy a városok jelentik a fő összetevőt mind a szennyezések, mind a mitigációban való részesedés terén, így fontos lenne a fővárosi célértékek szerepét bemutatni az országos célok tekintetében. Ez egyben azt is megmutatná, hogy mennyire fontos az országnak az intézkedések megvalósítása. Vajon a tervezett beavatkozások mennyiben járulnak hozzá a nemzetközi és országos célok eléréséhez, az országos vállalásokból mi járul Budapestre?	lehetséges.
Az alábbiakban a konkrét témakörökhöz, fejezetekhez kapcsolódó észrevételeinket és javaslatainkat összegezzük. Helyzetelemzés, ÜHG leltár, kockázatokra és sebezhetőségekre vonatkozó értékelés Az ÜHG kibocsátásának alakulását bemutató diagram (16. ábra) pontosítását javasoljuk, amely nem egy folyamatábrát mutat, hanem egy célállapothoz igazított trend-javaslatot. Jelen ábrázolás elvi szinten nem helyes. A klímastratégia intézkedései nem egy állandó mértékű folyamatos csökkenést eredményeznek, hanem a következő 10 évben a beavatkozásokhoz kapcsolódó eredményeket. A bemutatott intézkedések sokkal inkább pontszerű csökkenést, és utána ellaposodó ívet vetítenek előre, és a beavatkozások szintjén is ez a megvalósítható elv: olyan változtatásokat eszközölni, amik egyértelműen csökkentik a kibocsátást, és aminek eredményeként ezzel az új csökkentett értékkel lehet számolni. A 2019-2030-as értékek szaggatott vonallal jelzése feloldaná ezt a kérdést.	A beavatkozások jelenleg még nem ütemezhetőek maradéktalanul, a folyamatábrát nem tudunk adni. A hivatkozott ábrát átszerkesztettük, hogy ne érzékeltessen lineáris folyamatot.
Az energiafogyasztás és ÜHG kibocsátások értékelésében az ágazatok között az energiafogyasztásban a tömegközlekedés 2%-kal szerepel, amely aránytalanul alacsonynak tűnik, még azzal együtt is, hogy a nem fővárosi önkormányzat által üzemeltetett járművek nem kerültek beszámításra.	Az érték több évet vizsgálva is, BKV-tól kapott energiafelhasználási adatok alapján mindösszesen ennyi. A dokumentumban felhívtuk a figyelmet arra, hogy a közlekedésnél BKK adatokat tudunk figyelembe venni, egyéb (MÁV Zrt., a Budapesti Airport Zrt., a VOLÁNBUSZ Zrt., valamint a MÁV-HÉV Zrt. és ArrivaBus Kft.) adatai a soron nem jelennek meg.
Az ÜHG leltár bázis éve 2015, azonban az intézkedésekben a kiinduló értéknek sok helyen nem ez kerül használatra.	A bázisév intézkedésfüggő.
A kockázatokra és sebezhetőségekre vonatkozó értékelésben keveredik a magyar és nemzetközi módszertan – míg az első bekezdés hivatkozik a Települési Alkalmazkodási Barométerre, az alfejezetek a SECAP módszertan szerint kerülnek felsorolásra, majd a 22. oldalon található „Éghajlati veszélyek értékelése” táblázata a SECAP módszertan szerint összegzésre.	Ahogy az 1.4. <i>Kockázatokra és sebezhetőségekre vonatkozó értékelés</i> című fejezet bekezdése is leírja, az értékelés a SECAP módszertana szerint készült el, de több forrás (pl. Natér, BKÁÉ) mellett a TAB eredményeire is alapoz.
Sajnálatosan a szöveges rész nem kellően támasztja alá a táblázatban megjelenő eredményt. Javasoljuk használni és a szöveges részben hivatkozni a Magyarországon használt modellek eredményeit, amely a Nemzeti Alkalmazkodási Térinformatikai Rendszer (NATÉR) dokumentumtárában elérhető szakanyagokat, amelyek között általános, és ágazati jelentések is megtalálhatók (pl. épületállomány sérülékenysége, egészség, kritikus infrastruktúrák éghajlati szempontú értékelése, turisztika stb.), valamint térinformatikai rendszerét, amely a modelleredményeket területi, sokszor kerületi bontásban bemutatja.	A dokumentum kiegészítésre került a felhasznált források megemlítésével.
2020. januárjában az ITM közzétette a “Jelentés az éghajlatváltozás Kárpát-medencére gyakorolt esetleges hatásainak tudományos értékeléséről” tanulmányát, amely a legfrissebb tartalmat nyújtja az általános éghajlatváltozási feltételekről. Ezek adatai, modelljei által kerülnek alátámasztásra a kockázati szintek. A klímakockázat meghatározása során javasoljuk az IPCC Negyedik Értékelő Jelentésében közzétett CIVAS modell megközelítést alkalmazni, miszerint: 1. Kitértesség (éghajlati tényezők) és érzékenység (a vizsgált rendszer mennyire érzékeny a változásra) vizsgálata 2. Potenciális hatás meghatározása (fentiekből), majd 3. A potenciális hatás és az adaptációs kapacitás függvényében meghatározandó a sérülékenység Ez a megközelítés szinte teljes egészében hiányzik az értékelő fejezetből, ezáltal a táblázat megalapozottsága megkérdőjelezhető.	Az értékelés a SECAP módszertana szerint készült, mely összhangban van a C modellel.
A főváros szempontjából releváns éghajlatváltozási problémakörök és hatásviselők körében a korábbi klímastratégiában a turizmus, mint problémakör és mint hatásviselő szerepet kapott. Ugyan meggyőződésünk, hogy a helyi lakók és vállalkozások jelentik a prioritást, megfontolandó, hogy a turizmus, mint a főváros egyik legfontosabb gazdasági ágazata valamilyen módon nem fontos-e, hogy bekerüljön a szempontrendszerbe.	Az értékelés több helyen is említi az egyes éghajlatváltozási problémakörök turizmusra gyakorolt hatását, valamint további kiegészítések kerültek a dokumentumba. A SECAP módszertana szerint azonban a turizmus nem jelenik meg önállóan, hiszen ez nem éghajlati veszély, hanem egy hatásviselő. A korábbi klímastratégia módszertana SECAP-tól eltérően hatásviselőket is főbb éghajlatváltozási tényezőként szerepeltetett.
SWOT A klímaközpontú tematikus SWOT elemzéshez kapcsolódóan az alábbi javaslatokat tesszük: • Tekintve, hogy a helyzetértékelési fejezetek túlnyomó többsége 2015. illetve 2011. évi adatokat tartalmaz, a tendenciákra vonatkozó megállapítások (pl. csökkenő energiafelhasználás) nem alátámasztottak.	A tendenciákra vonatkozó megállapítások több éves SEAP monitoring alapján megalapozottak, az éves adatok nyilvánosan a főváros honlapján elérhetőek a B mellékleteként. A tendencia a 11. ábrán látható.
A távhő-rendszer fejlesztése (ld. Lehetőség) pontot javasolt kiegészíteni az alábbiakkal: o A Fővárosi Hőgyűrű létrehozása 2023-ig tart, mellyel lehetővé válik számos közintézmény, illetve lakóépület távhőrendszerbe történő bekapcsolása (pl. KispestAngyalföld gerincevezeték megépülésével a Városliget és környezetének, illetve a XIII. kerületi ingatlanok); o A Hőgyűrű projekt egyik része a Kéménymentes Belváros Program, amellyel a belső városrészek közintézményei, irodaházai, majd társasházai is rákapcsolódhatnak a kialakított egységes hálózatra o A hőgyűrű kiépítésével párhuzamosan a már meglévő hálózaton jelentős kapacitásbővítési munkálatok is zajlanak.	A távhőrendszerre vonatkozó fejlesztési javaslatok a FŐTÁV Zrt.-vel együtt kerülnek kidolgozásra. A felsoroltakat nem gondoljuk SWOT lehetőségnek tekinteni, mivel ezekre a Fővárosi Önkormányzat közvetlen ráhatással van.
Mitigáció SWOT táblázat – Veszélyhez: épületenergetikai jogszabályok évek óta nem változtak megfelelő módon, a szakmai szervezeteket nem vonják be megfelelően a döntésbe.	A SWOT kiegészült.
Mindhárom SWOT táblázat - Veszélyhez: az önkormányzatok érdekeivel ellentétes kormányzati intézkedések (pl. ingyenes parkolás)	Kiegészítésre került az analízis.
Attitűd SWOT táblázat - Lehetőséghez: ESG szempontrendszerű pénzügyi ügyletek erősödése	Kiegészítésre került a táblázat: “A pénzügyi intézetek elkezdnek a környezeti felelősségvállaláson alapuló befektetési portfóliókat kialakítani.”
Attitűd SWOT táblázat - Erősségekhez: javasoljuk belevenni a gazdasági szektor elkötelezettségét: az ingatlanfejlesztők zöld minősítéseit és a HuGBC tagvállalatok felelős cégstratégiáit.	Véleményünk szerint nem annyira számottevő egyelőre a gazdasági szektor elkötelezettsége, hogy az erősségek között kiemelésre kerüljön.

HuGBC	Válaszok
<p>Jövőkép</p> <p>Maximálisan egyetértünk Budapest Főváros jövőképével, és a meghatározott sarokkövekkel, de azokat nem látjuk alátámasztottnak. E sarokkövek elérhetőségét az intézkedések alapozzák meg, így a sarokkövekhez kapcsolódóan az intézkedések hatását javasolt konkrétan bemutatni az egyes intézkedéseknél vagy összevontan.</p>	<p>Az intézkedéseknél bemutatásra kerültek a várható hatások, emellett egy összefoglaló táblával is kiegészült a dokumentum.</p>
<p>Jelen dokumentum vagy nem ad meggyőző alapot, vagy az intézkedések szövegei az itt szereplő értékektől eltérő megállapításokat tartalmaznak, az alábbiak szerint:</p> <ul style="list-style-type: none"> a budapesti lakások egyharmadában jelentős energetikai felújítás történik - az M3 intézkedés a budapesti lakóépület állomány közel felének energetikai felújításával számol 	<p>Javításra került.</p>
<p>1500 MW-ra nő a Budapesten működő napelemek összkapacitása - az M4 intézkedés tetőfelület igényének nagyságrendjét 10 millió négyzetméterre becsüli - nem kerül bizonyításra, hogy ez reális-e</p>	<p>Becslések készültek a hasznosítható tetőfelület nagyságrendjéről, eszerint az értékek reálisak. Felhívjuk azonban a figyelmet, hogy nem csak tetőfelületeken helyezhetőek napelemek.</p>
<p>a távhőellátás legalább 50%-ban megújuló energia, 50%-ban hulladék hő, 75%-ban kapcsolt energiatermelésből származó hő vagy 50%-ban ilyen energiák és hők kombinációjának felhasználásával történik - ez EU-s kötelezés, így feltehetően megvalósítható, habár kérdéses, hogy a 2030-as időtávban-e. Nagymértékben függ az EU-s és országos szabályozástól és támogatástól</p>	<p>Egyetértünk.</p>
<p>legalább 30%-ra lecsökken a személyautóval közlekedők aránya - a Budapesti Mobilitási Tervben lefektetett célárny elérését az OTÉK 1,5 szgk/lakás változtatása ellehetlenítheti</p>	<p>Az hivatkozott jogszabály alapján, ha egy telken 4, vagy több új lakás, vagy új rendeltetési egység kerül elhelyezésre, akkor a telken rendeltetési egységenkénti személygépkocsi elhelyezésének lehetőségét kell biztosítani. A rendelet változtatásánál meg kell határozni a rendeltetési egységenkénti gépkocsi elhelyezésének lehetőségét. A rendelet változtatásánál meg kell határozni a rendeltetési egységenkénti gépkocsi elhelyezésének lehetőségét. A rendelet változtatásánál meg kell határozni a rendeltetési egységenkénti gépkocsi elhelyezésének lehetőségét.</p>
<p>fejenként 1 m²-rel nő a zöldterületek nagysága - ez 170 ha zöldterületet jelent, ami övezeti szintű átsorolás esetén rendkívül nagyok tűnnek - javasolható a lakosság által elérhető felhagyott vagy alulhasznosított barnamezős területek átsorolása</p>	<p>Az 1 m²-rel való növelése a zöldterületeknek már a hatályos jogszabályi eszközökkel biztosított.</p>
<p>350 hektárral nő a helyi jelentőségű védett természeti területek nagysága - mindamelllett, hogy fontos cél, nem kerül bizonyításra, hogy reális-e.</p>	<p>A Fővárosi Közgyűlés által elfogadott Budapest Főváros Környezetvédelmi Program 2021-2026, a jelzett időszakra 339 ha nagyságú területet irányoz elő a helyi jelentőségű természeti területek bővítése tekintetében. Az akcióterv ehhez igazodva határozta meg az értéket.</p>
<p>Célok</p> <p>Az adaptációnál a legjelentősebb témakörök között nevesítésre kerül a viharkár és infrastruktúra sérülése, valamint szerepelnek ehhez kapcsolódó intézkedések (A13, A16), így javasolható az A4-5 célban a műszaki (vagy épített) környezethez kapcsolódó célokat, feladatokat megemlíteni. A szemléletformálási Sz-1 cél címe és tartalma között javasoljuk az összhangot megteremteni. A címben csak városvezetés szerepel, de meggyőződésünk, hogy a leírásban szereplő, a Főpolgármesteri Hivatal, a közszolgáltatást végző gazdasági társaságok és fővárosi intézmények (ez utóbbit a szövegbe javasoljuk beemlíteni, mert rájuk is vonatkozatható) klímadatainak működése rendkívül fontos, hiszen ők készítik elő és valósítják meg az elhatározásokat.</p>	<p>A4-5 A szélsőséges időjárási eseményekre, az éghajlatváltozás egészségügyi hatásainak megelőzésére való felkészülés célja benne foglaltatik a viharkár és az infrastruktúra sérülése, valamint szerepelnek ehhez kapcsolódó intézkedések.</p> <p>Sz-1 Klímadatainak városvezetés: együttműködő, éghajlatvédelemben vezető szerepet vállaló városvezetés céljának megvalósítása érdekében a városvezetés van kiemelve, hiszen a klímadatainak városvezetés döntéseinek keresztül lehet érvényesíteni a hivatkozott célokat és a közszolgáltató cégekben.</p>
<p>Intézkedési javaslatok, mitigáció</p> <p>M1 A Fővárosi Önkormányzat, valamint a közszolgáltatásokat végző gazdasági társaságok épületeinek, létesítményeinek energetikai korszerűsítése és energiatudatos működtetése: Az épületek energiahatékonyságában az épületfelügyeleti rendszerek és épületautomatika a leggyorsabban megtérülő, hatékony eszköz, ami az épületek és létesítmények - úgy a Városháza, mint a további nevesített intézmények esetében - energetikai korszerűsítésében és energiatudatos működtetésében fontos szerepet tud játszani. Javasoljuk mind a leírásban, mind a beruházások előkészítésében és megvalósításában szerepeltetni. Különösen érdekes ez, mert az EU-s és nemzeti stratégiákban szerepel, így erre várhatóan források lesznek elérhetőek. Továbbá javasoljuk a zöldhomlokzatok és zöldtetők említését is, amely e témakörhöz kapcsolódó adaptációs kérdés, és a Fővárosi Önkormányzat megbízásából készített Zöldinfrastruktúra Füzetek 2. ebben a témában a tervezéshez és kivitelezéshez kapcsolódó műszaki és gazdasági lehetőségeket körüljárta, ajánlásokat fogalmazott meg, amely alkalmazása a fővárosi épületeken példamutató lehetne. Technikai észrevétel: A leírásban szereplő és az indikátornál szereplő energiamegtakarítás értékek kis mértékben eltérnek.</p>	<p>Az épületfelügyeleti és automatizálási rendszerek is említésre kerültek az M1-2-es pontok alatt.</p> <p>Klímaparát építési anyagok, technológiák alkalmazásának elősegítése (A9) intézkedés már említi a Zöldhomlokzatok füzetet.</p>
<p>M3 Lakóépületek energetikai korszerűsítése: A kibocsátási célértékek elérésében kritikus a lakóépületek felújításának előre mozdítása. A kormányzati támogatási rendszerek (pl. otthonteremtési támogatás, 3 millió forint) sajnos semmilyen mértékben nem részesítik előnyben a mitigációt és az adaptációt sem. A HuGBC nemzetközi BuildUpon2 projektje keretében a támogatások feltételeinek hiányosságai mellett arra is felhívtuk a figyelmet, hogy a támogatásokhoz kapcsolódóan a tényleges eredmények mérése és adatainak gyűjtése is megtörténjen.</p> <p>M4 Napelemek telepítése: A napelemek elősegítése maximálisan támogatható - a megvalósítás során fontos, hogy a támogatási pályázatok hatékonyan kerüljenek kiírásra (Otthonfelújítási támogatás – Fontos változtatást javasol a napelemes szakma - Portfolio.hu - tűzeseti kapcsolók használata felesleges, és csak hazánkban kötelező, akár egy évvel ronthatja a megtérülési időt)</p>	<p>Egyetértünk, úgy véljük, hogy a kerületek és a Fővárosi Önkormányzat fokozott szerepvállalására is szükség van az épületfelújítások előremozdítása érdekében.</p> <p>M3 kiegészítésre került: a támogatásokhoz kapcsolódóan a tényleges eredmények mérése és adatainak gyűjtése is meg kell történnjen.</p>
<p>Nem értünk egyet az intézkedés szövegében az “ugyanakkor léteznek a hasznosítást gátló (esetleg kerületenként eltérő) adminisztratív akadályok is (pl. a Fővárosi településképi arculati kézikönyv szerint világörökségi területen és a történelmi belvárosban nem engedélyezett, illetve nem ajánlott a napelemek elhelyezése)” megállapítással, mert a fővárosi historikus városrész örökségvédelme nem adminisztratív kérdés. E területen a hőszivattyús, geotermikus energia kiemelten fontos megoldás, így ebbe az intézkedésbe (vagy külön intézkedésbe) javasoljuk bevenni a további, Budapest szempontjából lehetséges megújuló energia módokat.</p>	<p>A vonatkozó szövegrészt módosítottuk, mert félreérthető volt a megfogalmazás.</p> <p>A geotermikus energia hasznosítása lehetőségként általánosságban a SWOT-analízisben szerepel, valamint a távhőre vonatkozó intézkedések között is. Belvárosi területen a hőszivattyús, geotermikus energia hasznosítása nehezen elképzelhető.</p>
<p>M5 Távhőellátó-rendszer fejlesztése, környezetbarátabbá tétele (rekonstrukció, a megújuló energiaforrások részarányának növelése, stb.): Javasoljuk az intézkedésbe beírni a SWOT-ban szereplő fővárosi hőgyűrű 2023-ig történő megvalósulását, és az ezt követően kiterjeszhető Kéménymentes Belváros programot. Jelezzük, hogy a belső kerületek a saját SECAP-jaikban nem tudtak érdemben számolni ezzel, a nagymértékű bizonytalanság miatt. Lehetséges-e pontosabban mondani e fejlesztések ütemezéséről? Jelezzük továbbá, hogy a szövegben szereplő primerenergia megtakarítás értékek jóval kisebb eredményt adnak ki (536.897MWh/év), mint az</p>	<p>M5 intézkedés FŐTÁV Zrt-vel egyeztetve átdolgozásra került. A kerületi SECAP-készítése során a FŐTÁV Zrt-t javasoljuk közvetlenül megkeresni és bevonni a folyamatba.</p>

HuGBC	Válaszok
<p>indikátornál szereplő 2 031 409 MWh érték. Az összes CO2 megtakarítás 133 641 t/év rendben.</p>	
<p>M7 Vonzó járművekkel és szolgáltatásokkal, jobb infrastruktúrával a közösségi közlekedés fejlesztése: Számos kormányzati intézkedés kapcsolódik ehhez. Egyesek, mint az elővárosi vasúthálózat fejlesztése, pozitívan befolyásolják a célok elérését, mások pl. belvárosi parkolási díjak megszüntetése kontraproduktívak.</p>	<p>A veszélyhelyzet idején alkalmazandó további védelmi intézkedésekről szóló 479/2017. (XI.3.) Korm. rendelet 8. §-a rendelkezik a várakozási díj megfizetésének a veszélyhelyzet során alkalmazandó eltérő szabályairól, melynek értelmében többek között a közutak, valamint a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem térítendő díjak magánutak területeinek járművel történő, várakozási célú használatáért várakozási díjat nem kell fizetni. A veszélyhelyzet elmúlásával vélhetően a rendeletet hatályon kívül helyezik.</p>
<p>A vasút-fejlesztésben rejlő lehetőségeket az intézkedés nem fejti ki részletesen, egy mondatban intézi el: "A vasúti közlekedés integrálása a városi közösségi közlekedésbe szintén energiamegtakarítást eredményezhet." Véleményünk szerint az eredmény eléréséhez egy Budapest környéki S-Bahn rendszer létrehozása (2027-ig 3400 Mrd Ft áll rendelkezésre operatív, CEF és RRF forrásokból, rendszerfeltételek: összes agglomerációs településről óránként legalább 4 vonat, egységes jegyrendszer, számos budapesti és elővárosi állomás létesül, és a három nagy pályaudvarunk (Déli, Keleti, Nyugati) nem fejpályaudvarok lesznek stb.)</p>	<p>Az elővárosi vasúti infrastruktúra a Magyar Állam tulajdona, ennek megfelelően az infrastruktúra fejlesztése mind a "nagyvasút", mind a MÁV-HÉV tekintetében a Fővárosi Önkormányzat hatáskörén kívül esik.</p>
<p>Budapest Fővárosnak lobbizni lehet a hosszabb távú (2030-as időtávon túli) tervben a vasúti alagutak fejlesztésében és a belvárosi pályaudvarok lesüllyesztésében, hiszen ezáltal jelentős értékes zöldfelület és városi tér is nyerhető a sűrűn beépített városrészekben. Szintén nem fővárosi kompetencia, de fontos lenne érvelni amellett, hogy új (agglomerációs) lakóterületek csak ott alakulhassanak ki vagy bővíthessenek a meglévők, ahol van vasút elérhető közelségben.</p>	<p>A fővárosi és a kerületi önkormányzatok a településrendezési eszközeiken keresztül lehetnek befolyással a vasúti fejlesztések megvalósítására.</p>
<p>A főváros hatáskörébe tartoznak azonban azok az igények csökkentését célzó lehetőségek, amelyek között javasoljuk feltüntetni az intermodalitás városrendezési háttérének megteremtését, valamint a P+R rendszert, forgalomcsillapított zónák kijelölését, belvárosi behajtási övezet megvalósítását.</p>	<p>Ezeket az eszközöket, intézkedéseket mind a jelen dokumentáció, mind a fővárosi önkormányzat egyéb fejlesztési dokumentumai tartalmazzák.</p>
<p>M8 A kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése: Az időtáv hibásnak tűnik: gondoljuk, 2030 a helyes. A 2020-as eredményekről be lehetne számolni.</p>	<p>Köszönjük az észrevételt, javítjuk a dokumentációt. Természetesen időtávként a 2030 a helyes.</p>
<p>M9 Elektromos meghajtású vagy alacsony kibocsátású gépjárművek használatának elősegítése: Szeretnénk az intézkedéshez kapcsolódóan jelezni, hogy már jelenleg is problémát jelent, hogy az ELMŰ nem képes a projektek számára az áramszolgáltatási kapacitást biztosítani (amely egyébként az M1-M4 intézkedéseket is érintő kérdés). Az Önkormányzat tudja-e őket ösztönözni, kötelezni? Megvizsgálásra javasoljuk a smart grid rendszer komolyabb kifejlesztését ezen intézkedések valamelyikében.</p>	<p>A Fővárosi Önkormányzat a jelentősebb helybiztosítást igénylő elektromos állomások kiválasztásában együttműködik az ELMŰ-vel.</p> <p>A hálózati engedélyesre vonatkozó kötelezettségeket a villamos energiáról szóló 2016. évi LXXXVI. törvény tartalmazza, mely szerint "a hálózati engedélyesnek a villamosenergia-rendszer együttműködése, az átviteli és elosztó hálózathoz való hozzáférés biztosítása érdekében kötelesek a karbantartási, javítási, felújítási munkákat, fejlesztéseket időben úgy elvégezni, hogy az általuk üzemeltetett átviteli és elosztó hálózat hosszú távon alkalmas legyen a villamos energia továbbítására, valamint kötelesek gondoskodni a szükséges készletekről és tartalékokról." Az önkormányzat kötelezni nem tudja a hálózati engedélyest.</p>
<p>Intézkedési javaslatok, alkalmazkodás</p> <p>Aá1 Klímamodell és ehhez kapcsolódó részletes sérülékenységi vizsgálat: Klímamodell kidolgozásában és az adatok tekintetében a főváros vízgazdálkodással kapcsolatos gazdasági társaságai fontos partnerek. Felhívnánk a figyelmet arra az anomáliára, hogy a vízellátás, az esővízelvezetés és szennyvízelvezetés külön feladatok, amely véleményünk szerint együttesen kezelendő.</p>	<p>Bár az AáO Klímamodell és ehhez kapcsolódó részletes sérülékenységi vizsgálat elvégzése az intézkedés szorosan kapcsolódik az Aá-4 Adaptív csapadékvíz-gazdálkodás célprogramhoz, azonban annak különbségéből is adódóan került szétválasztásra. Természetesen a főváros vízgazdálkodással kapcsolatos gazdasági társaságainak bevonása is szükséges már a klímamodell és a vizsgálat során is.</p>
<p>A1 Zöldfelületek, vízfelületek arányának növelése: A fővárosi szabályozás felülvizsgálata maximálisan támogatandó, tekintettel arra, hogy az elmúlt évtizedekben a zöldfelületek csökkenése elsősorban az építési telkeken belüli sűrűsödéshez köthető. Egy, a mainál pontosabb biológiai aktivitás mutató a zöldfelületek nemcsak területét, hanem valóságos hatását tudná mérni. A nemzetközi minősítő rendszerek a növények mellett a biodiverzitás növelését szolgáló élőhelyeket is értékeli - megfontolásra javasoljuk ennek vizsgálatát a mutató kidolgozása során.</p>	<p>A biodiverzitás és a biológiai aktivitás két külön minőség, amit nem célszerű együttesen kezelni. Ezeket a témaköröket a Radó Dezső Terv és a tervezett Biodiverzitás stratégia fogja taglalni részletesebben.</p>
<p>A szöveges leírásban - a jogalkotói és szabályozói szerep mellett - szerepel "a pályázati támogatások körének és mértékének növelése", mint fővárosi feladat, amelyhez érdemes lenne forrást rendelni, hogy az éves költségvetés tervezésben ne maradjon el a lakosság életminősége és egészsége szempontjából rendkívül fontos feladat.</p>	<p>A pontos források évente eltérőek, a keretösszegek az adott éves költségvetés függvényében változnak.</p>
<p>A3: Kék infrastruktúra fejlesztés (kiszívóvíz forrásainak revitalizációja): A szöveg pontosítása javasolt, hogy egyértelműen azonosítható legyen, hogy melyik szakasz tartozik bele a 2030-ig tartó célokba - a XIV, X. és XVII. kerületi szakaszok is szerepelnek-e, valamint a Rákospatak túli patak- revitalizációs programok közül melyek adják ki a 10 km célértéket?</p>	<p>A Radó Dezső Terv taglalja részletesebben.</p>
<p>A szövegben (és tudomásunk szerint a gyakorlatban is "Rákospatak menti ökoturisztikai folyosó projekt, amely egyelőre leginkább a kerékpárút kiépítését tartalmazza" szerepel, azonban a Rákospatak menti élhető, zöld és rekreációs terület - amely a kapcsolódó kerületek és városrészek élhetősége szempontjából kiemelten fontos - csak akkor tud létrejönni, ha az elindított kerékpárút kiépítéshez a főváros által elkészített tervekben szereplő zöldfelületi részek is megvalósulnak.</p>	<p>Az észrevétellel összhangban van a javaslat.</p>
<p>A4 Közterületi fásítási terv kidolgozása: Véletlen elütés, vagy ténylegesen 2021-2031 az időtáv?</p>	<p>Elírás, javításra került.</p>
<p>A7 Barnamezős területek megújításának elősegítése: A barnamezős területek kapcsán javasolt akár a részleges területhasznosítás lehetőségét vizsgálni - a teljes körű rehabilitáció helyett „köztes” megoldás lehet pl. parkoló, P+R, vagy közpark ideiglenes kialakítása.</p> <p>A korábbi klímastratégia adaptációs javaslatait javasoljuk visszaemlíteni: "A barna, illetve rozsdaterületek újrahasznosításáig, akár átmeneti hasznosításként, egyszerű eszközökkel végrehajtott zöldfelületi fejlesztést kell megcélozni, s így a tényleges, majdani hasznosítás idejére már használható növényállomány állhat rendelkezésre. A barnamezős területek egy részét a zöldfelületi rendszer területi és lineáris hiányosságainak pótlására, megvalósítására kell használni zöldfelületi rendszerterv alapján (zöldstépany a vasúti lineáris rozsdaterületekből, zöldfelületi és zöldbeágyazott intézményterületek, közparkok, városi parkok, egyéb rekreációs célú zöldfelületek, élelmiszer- vagy energianövények termesztése, előfásítás stb.).</p>	<p>Kiegészítésre került, de a fővárosi területekre vonatkoztatva az átmeneti hasznosításra.</p>

HuGBC	Válaszok
A naprakész barnamezős kataszter alapján konkrét javaslatok kerülhetnek megfogalmazásra.	A barnamezős kataszter elsősorban a befektetők, tulajdonosok számára készült. Főváros a saját tulajdonában álló barnamezős területeken elkezdte az előkészítő folyamatokat (lásd Fehérdűlő).
Továbbá fontosnak tartjuk a barnamezős katasztert nyilvánossá tenni. A Budapest Környezeti Állapotértékelése 2019 - 2020, III. Környezeti Program végrehajtásának nyomán követése fejezet "T2.1 Fővárosi barnamezős területek kataszterének közzététele" pontja megállapítja, hogy az "évente aktualizálásra került, de az adatbázis jelenleg nem nyilvános". Véleményünk szerint a magánérs fejlesztéseket a zöldmezős beruházások felől ezekre a területekre lehetne irányítani, ha azok elérhetőek lennének.	A Környezeti Program felhívja a figyelmet az adatbázis nyilvánosságának szükségességére.
A8 Átszellőzési sávok védelme, megfelelő légtérarány biztosítása az utcákban: A hőszigetelés mérséklésében kiemelt jelentőségű feladat, és különösen azért fontos, mert a nem megfelelő helyre és magasságú építés az egész főváros levegőminőségére és hőmérsékletére negatív hatással van. A kapcsolódó indikátort javasoljuk felülvizsgálni, hiszen az nem ad lényegi mutatót. Emellett az ajánlások és jó példák "kézikönyv" forrásigénye nem került megjelölésre - ez azt jelenti, hogy a jelenlegi hivatali működési keretek között ez biztosított?	Az átszellőzési sávban kijelölt beépítésre szán területek nagysága lett az intézkedések indikátorának jelölve. A kézikönyv forrásigénye egyelőre nem ismert.
A9 Klímabarát építési anyagok, technológiák alkalmazásának elősegítése: Az intézkedésben felsorolt szempontok a klímabarát projekteket segítik, és maximálisan támogatandó, hogy a Fővárosi Önkormányzat a saját közbeszerzéseivel és pályázati alapú támogatásainál ezeket kiemelt szempontként nevesítse a beszerzéseiben, közbeszerzéseiben, amely fontos, hogy vonatkozzon az intézményeire és gazdasági társaságaira is. Javasoljuk megfontolásra, hogy a közbeszerzések kiírásánál a gyártók, forgalmazók is kötelezve legyenek a megfelelő adatszolgáltatásra.	Nem egyértelmű az észrevétel, hogy milyen adatszolgáltatást hiányol.
A technológiai megoldások mellett kiemelendő, hogy mind a saját projekteken, mind a magánszféra által megvalósított beruházásokban nagyobb arányban legyenek újrahasználva az épületek, épületelemek vagy az építőanyagok anyagában újrahasznosítva. Kapcsolódó szabályozások és ösztönzők kidolgozása ezen intézkedés részét képezheti.	Az <i>M3 Lakóépületek energetikai korszerűsítése</i> című intézkedés alatt megfogalmazottak kerül az épületek anyagaiban történő újrahasznosítás.
Reflektálva "az önkormányzati beruházások esetén javasolt bevezetni a környezettudatos épületminősítő rendszerek valamelyikét vagy saját rendszert kell bevezetni a cél érdekében" mondatra, a HuGBC javasolja a meglévő rendszerek szempontjainak használatát, hiszen ezek egy hatalmas tudásbázisra épülnek és nagy apparátus foglalkozik ezek naprakészen tartásával. HuGBC felajánlja ezen rendszerek ismereteire alapozva a segítségét a főváros zöld közbeszerzéseinek, beruházásainak megalapozására.	Köszönjük a felajánlást.
A11 Csapadékvíz lefolyás szabályozása és biztonságos felszíni csapadékvíz elvezetés kialakítása: A cím, a szöveges tartalom és a kapcsolódó finanszírozási igény úgy tűnik, hogy nincs összhangban – a 200 milliós összeg leginkább a számítógépes szimuláció költségeit tudja fedezni.	Köszönjük az észrevételt, a megjelölt finanszírozási igény (200 millió Ft) valóban csak a "Csapadékvíz lefolyás szabályozása és biztonságos felszíni csapadékvíz elvezetés kialakítása" című intézkedéshez szükséges kisebb feladatok elvégzéséhez elegendő. A finanszírozási igény javításra került.
A18 Helyi jelentőségű védett természeti területek kiterjesztésének, bővítésének folytatása: Maximálisan támogatandó a védett természeti területek növelése, azonban a méretére vonatkozóan pontosítás, részletezés tenné az intézkedést érthetővé.	Az egyes értékes területek védetté nyilvánításának részletes ütemezését nem javasoljuk az akciótervben szerepeltetni, mivel a védetté nyilvánítás folyamatát sok külső tényező befolyásolja, így előre nem meghatározható. Lásd <i>A18 Helyi jelentőségű védett természeti területek kiterjesztésének, bővítésének folytatása</i> című intézkedés indikátora.
A hivatkozott Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési- és Fenntartási Akcióterve nem publikus, így amennyiben hivatkozik az anyag rá (és ezt több helyen is megteszi), annak megállapításait ismertetni lenne szükséges.	A két akcióterv közel egy időben kerül a nyilvánosság elé.
A publikus, hivatkozott anyagokban nem található meg ezen területek listája és nagysága. A hivatkozott BKÁÉ-ben fellelhető adat: "A Fővárosi Közgyűlés által rendeletben kijelölt – országos védelem alatt nem álló – természetvédelmi területek és természeti emlékek tartoznak e védelmi kategóriába (kb. 861 ha, Budapest területének 2%-a). Ide sorolható például az Ördögórom területe, a Naplás-tó és környezete, a Merzse-mocsár, és a Tétényi-fennsík is. 2019. július 1-jétől a Felsőrákosi-tó és a Szilas-tó természetvédelmi területekkel bővült a helyi jelentőségű természetvédelmi területek köre, így Budapesten jelenleg 38 helyi jelentőségű védett természeti terület (29 terület és 9 emlék) található" - ez ellentmondásban tűnik lenni az intézkedésben leírt 7%-kal.	A Budapest helyi jelentőségű védett természeti területeiről szóló Budapest Fővárosi Önkormányzata Közgyűlésének 25/2013. (IV. 18.) önkormányzati rendelete tartalmazza a védett területeket és a vonatkozó előírásokat. A településszerkezeti terv alátámasztó munkarésze tartalmazza a védelemre érdeklődő természeti területek listáját, területét, amely elérhető a főváros honlapján: https://budapest.hu/telepulesrendezesitervek/TSZT/TSZT/TSZT%20hat%C3%A1lyos/02017.12.06.%20-II%20kötet%20Alatamaszto/II%20kötet%20Alatamaszto.pdf - 158. oldal. Továbbá megtekinthető a főváros térinformatikai portálján: https://geoportal.budapest.hu/home/
Szemléletformálás, klímatudatosság és javaslatok a főváros-HuGBC együttműködésre A korábbi Klímastratégiában meghatározásra kerültek a partnerségi szereplők, amely most kimaradt, annak ellenére, hogy a teljeskörű társadalmasítás a főváros minden kommunikációjában és jelen klímastratégia és akcióterv előkészítésében is jelentős hangsúlyt kapott.	A dokumentum említi a partnerségi együttműködések és a partnereket, továbbá részletezés nem szükséges.
A HuGBC csatlakozott a Budapesti Klímaplatformhoz annak megalakulásakor, amely mutatja elkötelezettségét az együttműködésben. Ezennel szeretnénk jelezni, hogy a HuGBC mint az építési ágazat vezető szakmai szereplője a Platformban való részvétel mellett egyes konkrét szakmai kérdésekben részt venne a Fővárosi Klímastratégia céljai elérésében és intézkedések megvalósításában. Mind a vállalati, mind a lakossági szemléletformálási intézkedésekben számos lehetőség van a HuGBC hozzájárulására a klíma célok elérésében. A vállalatok tekintetében a megfogalmazott eredmények elérésében számos olyan feladat van, amelyet a HuGBC tudna biztosítani - képzések fejlesztők, építők, üzemeltetők, stb. számára, továbbá esettanulmányok előkészítése és bemutatása. Évente, szeptemberben, a zöld építés hetén a HuGBC megszervezi a Green Walk programot, amely során az érdeklődők betekinhetnek a tervezéstől a valós működésig a környezettudatos szempontok érvényesítésének jó példáiba. A lakossági tájékoztatásban a HuGBC a fent említett Green Walk programokon és a jó gyakorlatok	Köszönjük.

HuGBC	Válaszok
<p>bemutatásában, ezek adatbázisának felépítésében szívesen közreműködik.</p> <p>Már jelenleg is a HuGBC honlapján rengeteg tudás és szakmai anyag található, és folyamatosan, naprakészen nyújtunk információt a nemzetközi és hazai jó gyakorlatokról.</p> <p>Emellett a HuGBC időről-időre a stratégia teljesülésének ellenőrzésében, a kormányzati döntések előtti és utáni szakmai szervezatként tudna segíteni.</p>	
<p>A széleskörű lakossági partnerség felépítése és működtetése mellett javasoljuk egy Klíma Kerekasztal/Munkacsoport felállítását külső szakértők részvételével, amely a klímastratégia és az önkormányzat működésének környezettudatosságát támogatni tudja. Ezzel a HuGBC kifejezi szándékát, hogy ebben részt vegyen.</p>	<p>Az SZ3 Budapest Éghajlatváltozási Platform és dedikált on-line felület működtetése, a gyakorlatok megosztása és a partnerségi kapcsolatok fejlesztése érdekében a döntéshozó intézkedés tartalmaz erre vonatkozó javaslatot.</p>
<p>A felsorolt tervek, intézkedések egyértelműen mind-mind egy fenntarthatóbb Budapest képét vizionálják. Kutatások² felhívják a figyelmet arra, hogy a zöld projektek alulmaradnak mind az ütemezés szerinti teljesítésben, mind pedig a hatékonyságban a megszokott kivitelezési eljárásokhoz képest. Közép- és hosszú távú tervekről beszélve fontos lenne nem csak a célt, de az odavezető utat is környezettudatossá tenni (felhasznált anyagok, technológiák, egész kivitelezési folyamat/attitűd). A HuGBC a megvalósítás folyamatának környezettudatosságában tudna partner lenni, az egyesületben lévő gyakorlati tudás (építőipar, fejlesztések, projektmenedzsment) által lefektetett know-how kidolgozásával.</p>	<p>Köszönjük a felajánlást.</p>
<p>Továbbá a HuGBC Klímavészhelyzet Munkacsoportjának 2021-es célja, hogy kidolgozzon egy zöld beszerzési útmutatót, amely adaptálható lenne Budapestre, intézményeire és társaságaira is (Sz7), valamint a zöld finanszírozás témakörében a Magyar Nemzeti Bankkal együttműködik a környezettudatos pénzügyi eszközök építéshez, épületekhez, építőanyagokhoz kapcsolódó kérdéskörében.</p>	<p>Köszönjük a felajánlást.</p>
<p>A globális zöld építési hálózaton (World Green Building Council) belül kiemelt témakörök, amelyek szorosan kapcsolódnak Budapest Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervéhez a fentiekben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • körforgásos gazdaság, amelyhez kapcsolódóan egyesületünk alapozó felméréseket, kutatásokat tudna biztosítani a nemzetközi működő gyakorlatok hazai és budapesti adaptálása vonatkozásban (M6), klímabarát építési anyagok, technológiák adatbázisa, amely a hazai, rövid ellátási láncot biztosító beszerzéseket tudják elősegíteni (A9) 	<p>Köszönjük a felajánlást.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • klímavédelmi horizontális elvek, amelyek a városfejlesztési, ágazati és településrendezési tervezésben és kapcsolódó jogszabályok megalkotásában, fővárosi pályázatok kiírásánál és a beruházásoknál kiemelt jelentőségűek (Sz2) 	<p>Köszönjük a felajánlást.</p>
<p>További intézkedési javaslatok</p> <p>Az alábbiakban felvetünk néhány, a jelenlegi tervezetben nem szereplő intézkedést, amely kapcsolódik a klímastratégiához, és amikben a főváros példával járhatna elől. Kérjük megvizsgálni ezek beépíthetőségét.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Óriásplakát mentesítés - ugyan a vizuális szennyezés kontextusban kerül leginkább elő a témakör, de felhívánk a figyelmet arra, hogy emellett környezetterhelő is ez a hirdetési forma, hiszen jelentős anyaghasználattal és kiszállással, azaz közlekedési terheléssel is jár. 	<p>Az óriásplakát elsősorban nem klímavédelmi témájú kérdés.</p>
<p>Betétdíjas üvegvisszaváltás ösztönzése, újjáélesztése - az üveg hulladékáram és a kapcsolódó hulladékgazdálkodási terheléseket tudja csökkenteni.</p>	<p>A hulladékgazdálkodási kérdéseket a Környezeti Program kezeli.</p>
<p>Csomagolás mentes üzletek ösztönzése - számos kerületi klímastratégiában megjelent a csomagolásmentes bolt igénye, amit a lakossági klímaattitűd lekérdezések alapoztak meg. Javasoljuk megvizsgálni, hogy ezek terjesztésében a fővárosnak milyen szerepe lehet.</p>	<p>A hulladékgazdálkodási kérdéseket a Környezeti Program kezeli, előkészítés alatt van ilyen témájú projekt.</p>
<p>Technikai észrevételek</p> <ul style="list-style-type: none"> • A dokumentumban az erdőterület, zöldterület és zöldfelület fogalmai keverednek és nem a jogszabályok által meghatározott módon kerülnek használatra. Javasoljuk a dokumentum egészében pontosítani, hogy a megfogalmazott célok és állítások igazak legyenek. 	<p>Javításra került.</p>
<p>Az indikátoroknál és a szövegben a mértékegységeket javasoljuk végignézni - a "t CO₂/év" és "MWh/év" az anyagban nem egységesen szerepelnek (néhol a /év, néhol a CO₂ lemaradt).</p>	<p>Egységesítésre került.</p>
<p>A Budapesti Éghajlatváltozási Platform és online felülete nem található meg, a létrehozásához kapcsolódó cikk (ami a Budapest Éghajlatváltozási Platform" kifejezésre keresve feljön találatként) alján szereplő link (http://budapest.klimabarát.hu/) nem működik. Fontos lenne, hogy a Platform tagjainak tájékoztatása mellett szélesebb nyilvánosság számára lennének elérhetőek a tapasztalatok, jó gyakorlatok.</p>	<p>Köszönjük az észrevételt, jelezzük az oldal üzemeltetőinek.</p>
<p>Az épületfelújításokhoz kapcsolódó monitoring rendszer</p> <p>A fővárosi mitigációs célok kulcs ágazatát az épületek jelentik, amelyekre vonatkozóan tervezett CO₂ megtakarítások a 2030-ra elérendő 40% kibocsátás közel felét jelentik.</p>	
<p>A Magyar Környezettudatos Építés Egyesülete (HuGBC) 2019-2020-ban egy 8 európai országot bevonó H2020 projekt, a BUILD UPON2 keretében létrehozta azt a keretrendszert, amely az épületfelújítások elősegítését célozza, meghatározva annak legfontosabb környezeti, társadalmi és gazdasági mutatóit. A keretrendszer figyelembe veszi a helyi szinten rendelkezésre álló adatok hiányosságainak problematikáját, így a legfontosabb, de helyi szinten megvalósítható adatrendszerre tett javaslatot.</p> <p>A HuGBC szeretné megosztani a BUILD UPON2 projektben szerzett tudását a nyomkövetés tekintetében.</p> <p>Az önkormányzati és lakóépületeknek az intézkedési táblázatokban meghatározott eredményindikátorai mellett javasoljuk a BUILD UPON2 rendszerben kidolgozott, több szempontra kiterő – intézkedési csomag és abban megvalósuló beruházások műszaki paraméterei, környezeti hatásai (CO₂ kibocsátásán), gazdasági és társadalmi hatásai – indikátor rendszert bevezetni (amely a tercier szektor épületfelújításai előre mozdítását is segíthetik, amelyre vonatkozóan nem került cél meghatározásra, de a kibocsátási leltárban e szektor jelentős, 19%-os részt képvisel).</p> <p>A javasolt indikátorok az alábbiak:</p>	<p>A hosszútávú monitoringozás szempontjából megfelelő indikátorok kerültek kiválasztásra a SECAP-ban. Az adatok köre nem teszi lehetővé a javasolt indikátorok többségének az alkalmazását.</p>

Indikátor neve	Mértékegység	Módszertan
Körny1 – Éves összes energetikai épületfelújítási ráta % > Amelyből könnyű felújítás > Amelyből közepes felújítás > Amelyből mély felújítás	%	EU Bizottság tanulmány értékelése alapján javasolt szintek ³ : <ul style="list-style-type: none"> • Könnyű felújítások - az elméleti végleges energia-megtakarítás 3-30% - energiatanúsítvány alapján • Közepes felújítások - az elméleti végleges energia-megtakarítás 30-60% - energiatanúsítvány alapján • Mély felújítások - > 60% az elméleti végső energiamegtakarítás - energiatanúsítvány alapján
Körny2 – Épületfelújításokból származó CO2 kibocsátás csökkenés	t CO2e/év	Körny3 mutatóból számított érték az országos vagy helyi emissziós tényezők felhasználásával.
Körny3 – Végső éves energiafelhasználás	kWh/m ² /év	Felújítás utáni végső energiafelhasználás (kWh/m ² /év) és felújítás előtti végső energiafelhasználás (kWh/m ² /év) különbsége – mért (energiahordozókra bontott) VAGY energiatanúsítvány alapján számított.

Indikátor neve	Mértékegység	Módszertan
Körny4 – Megújuló energia termelés	kWh/év	A telek határán belüli vagy a telket érintő energiaközösségben létrehozott megújuló energia termelés.
Szoc1 – Energiaszegénységgel érintett háztartások	háztartások %-a	Két részmutató együttes teljesülése az EU Energy Poverty Observatory ⁴ ajánlása alapján: <ul style="list-style-type: none"> • a közüzemi számlákkal hátralékos tartozásban lévő háztartások %-a ÉS • kis mintán folytatott kvalitatív felmérés
Szoc2 – Beltéri levegő minősége (IAQ, Indoor Air Quality)	háztartások # - a nem lakóépületek m ²	<ul style="list-style-type: none"> • a felújított, beüzemelt szellőzőrendszerrel rendelkező lakásokban élő háztartások és nem lakóépületek ÉS/VAGY • tényleges beltéri IAQ méréssel igazolt
Szoc3 – Téli hőkomfort	háztartások # - a nem lakóépületek m ²	A 7/2006. (V. 24.) TNM rendelet 1. melléklet V. pontjában szereplő, az energiatanúsítványban megjelenő számítás alapján a felújítás utáni állapot megfelel a fűtési követelményértékeknek
Szoc.4 – Nyári hőkomfort	háztartások # - a nem lakóépületek m ²	A 7/2006. (V. 24.) TNM rendelet 1. melléklet IV. pontjában szereplő, az energiatanúsítványban megjelenő számítás alapján a felújítás utáni állapot megfelel a nyári túlmelegedés kockázat követelményértéknek.
Gazd1 – Összes éves energetikai felújításra fordított beruházás	millió Ft	Összes éves energetikai felújításra fordított beruházás összege (önkormányzati és opcionálisan magánérős és egyéb) Önkormányzati: az éves energiafelújítási beruházásainak teljes összege, valamint az energiafelújítási támogatásokba befektetett pénzeszközök teljes összege Opcionális: a magánérős és egyéb forrásokból megvalósult beruházások teljes összege jelenleg nem áll rendelkezésre. A támogatásokból és önkéntes bevallási rendszerekből a jövőben egyedi projektek alapján extrapolálhatók.
Gazd2 – A beruházások energiahatékonysága	millió Ft / (kWh/m ²)	A Körny2-ben és a Gazd1-ben megadott adatok alapján számítandó: a felújításából származó végső energiafogyasztás csökkentése / éves beruházás (kWh/m ² megtakarítás/év/EUR)

Indikátor neve	Mértékegység	Módszertan
Gazd3 – Az energetikai felújításhoz kapcsolódó közvetlen megtakarítások	millió Ft	Tényleges számlák alapján VAGY Körny3 alapján az energia egyetemes szolgáltatási díjai alapján számított.

A BUILD UPON2 projekt jelenleg az indikátorrendszer tesztelését végzi Budaörrsel, aki a projektben minta (pilot) városként vesz részt, és további – arra vállalkozó – követő (follower) városokkal.

Jelizzük, hogy a projekt keretében az elkövetkezendő hónapokban lehetőség van az indikátorrendszer tesztelésére, amely alkalmat ad arra, hogy a módszertan bevezethetősége megvizsgálásra kerüljön, és annak alkalmazhatóságát egy fél napos workshop keretében megvitassuk.

Köszönjük, kíváncsian várjuk az eredményeket

P. Á.	Válaszok
Nagyon örülök, hogy a városlakók véleményét is megkérdezik a témában. Ez igazán jó dolog az új vezetéstől. Élek is a lehetőséggel és megosztanám a gondolataimat.	
- Amennyire csak lehet be kellene zöldíteni a belvárost. Túlságosan forróvá válik az egész nyáron és az utcák képtelenek lehűlni az éjszaka. Sokszor még éjfél körül is simán 26-28 fok van és az aszfalt egy hőszugárzóként működik,	Köszönjük az észrevételt, az adaptációs intézkedések ezek figyelembevételével kerültek kialakításra.
- A klíma belül hűt, kívül fűt. A sok dugóban álló autó brutális módon melegíti a környezetét.	A megállapítással egyetértünk.
- A tűzfalakra / tűzfalak elé épített installációra felfutó növény falakat sokkal szívesebben nézz bárki, mint a mostani jellemző csupasz téglafalakat. Sokat is jelentene a város hűtésén.	Köszönjük az észrevételt, az <i>A1 Zöldfelületek, vízfelületek arányának növelése</i> című intézkedés javaslatot tesz a zöldfalak kialakításának támogatására.
- Kutyák: Nem tudom, hogy mekkora panasz áradat éri el a főváros vezetését, de a belvárosi kutyákkal kezd komoly gond lenni. Szinte teljesen mindegy melyik mellékutcát nézzük, ami park felé megy az szét van hugyozva/szarva és ez nem emberi. Minden oszlop, sarok, bicikli tároló, kuka stb... ami az utcán van az a kan kutyák jelölő helye. A kutyák ahogy tudnak hugyoznak/szarnak, amint kilépnek a kapun. A szart ugyan felszedik, csak egy kevés marad ott. Amennyiben hetekig nem esik az eső úgy rettenetesen tömény bűzt okoz. Ha jön egy frissítő nyári zápor, akkor még durvább a bűz. Jó lenne a járdák és a fal tövek rendszeres mosása géppel. Ezzel együtt olyan intézkedéseket hozni, amikkel valahogy a kutyák számát lehetne csökkenteni a belvárosban. Kivetni rájuk akkora eb adót, ami miatt meggondolják az emberek a kutyatartást és inkább cicások/tengerimalacosok stb.. lesznek.	Köszönjük véleményét, a kutyaürülékkel kapcsolatos köztisztasági problémák azonban nem tartoznak a klímaváltozás témakörébe.
- Sokkal több normális bicikli út létrehozása. Nagyon jó iránynak tartom az eddigi bicikli utakat is. A jövőben jó lenne, ha nagy sebességre alkalmas bicikli utakat is csinálnának. Egyes szakaszokon a 2 sávós bicikli utat is reális elképzelésnek tartom, mert vannak, akik gyorsan és vannak, akik lassan közlekednek. A Nagykörúton 2 sávós lenne, akkor később nem lenne ezzel gond.	A meglévő és tervezett kerékpáros infrastruktúra hálózat hierarchiáját a településrendezési eszközök tartalmazzák. A főhálózatot a főváros településrendezési terve határozza meg, míg a helyi hálózati elemek területigényét a kerületi szabályozási tervek hivatottak biztosítani. A létesítmények kiépítésének paramétereit elsődlegesen a hálózatban betöltött szerepük határozza meg.

Kiserdővédők, KörTér, StadiOFF csoportok	Válaszok
Három szervezet nevében (Kiserdővédők, KörTér, StadiOFF) véleményeztük az klíma akciótervet, és összehasonlítottuk a párizsi, a glasgow-i és a Pest megyei klímastratégiával. A csatolt pdf-be kommentárként adtuk hozzá megjegyzéseinket, és pár összefoglaló pontot ide is hozunk:	
1. Kiemelt fontosságú számunkra a célok közül a zöldfelületek növelése, az egy főre jutó zöldfelület-cél elérése minden kerületben. Egyes kerületekben ezt az igényt növeli az új beköltözők magas száma (20-40.000 fő/kerület), ezt is érdemes beleszámolni a célértékekbe. A beépítettség kezelése, kordában tartása, illetve kisebb zöld területek, közösségi kertek, stb. létrehozásában javasoljuk az együttműködést civil szervezetekkel, lakossági csoportokkal, ugyanígy a faterületek esetében.	Valóban a demográfiai változások figyelembevételével kell a zöldterületi fejlesztéseket végrehajtani, ezért is fajlagos indikátor került meghatározásra (Célévi érték: 7 m ² /fő). Normatívákat a településrendezési eszközök biztosíthatják ehhez (pl. új beépítésre szánt területek kijelölésének feltételei). A beépítettség kezelése, kordában tartása, illetve kisebb zöld területek, közösségi kertek, stb. létrehozásában továbbra is számít a Fővárosi Önkormányzat a civil szervezetek együttműködésére.
2. Kis mértékben az előzőhöz kapcsolódik a barnamezős területek fejlesztése, rekultivációja. Ahogy a stratégia dokumentum is írja, ezek legtöbbször nem önkormányzati területek, mégis úgy gondoljuk, egy minta-projektet, hasonlóan, mint a Rákospatak pilot projekt, vagy pár kisebb konkrét projektet érdemes lenne 2030-ig tervezni. Jogszabály módosításokkal el kellene érni, hogy a barnamezős területek beépülése során elegendő humán infrastruktúra és zöldterület létesüljön.	A Radó Dezső Tervben és hivatkozással ebben a tervben is számos barnamezős terület rehabilitációja szerepel: pl. Háros-sziget és Hunyadi laktanya, Zöldsétány kialakítása Nyugati pályaudvar és Istvántelek között, Külső szilági út menti rekreációs fejlesztés.
3. Javasoltunk új célokat: zöldgazdaság-fejlesztés (mitigáció), fenntartható élelmiszertermelés és -fogyasztás ösztönzése, kiemelten az öko-menzák ösztönzését (mitigáció), klímareziliens turizmus fejlesztés (adaptáció), hőhullámok káros hatásainak csökkentése (adaptáció).	A zöldgazdaság a tág értelmezés szerint mindazon gazdasági tevékenységeket jelenti, amelyek a fenntarthatóság elveinek érvényesítésével, tehát a környezet további károsítása nélkül, valósulnak meg. Ez tehát egy horizontális elv, ami az akciótervet áthatja. Mindazonáltal az akcióterv kiegészült az ipari termelő és szolgáltató létesítmények mitigációs és dekarbonizációs tevékenységének elősegítése c. intézkedéssel, ami zöldgazdaság egyik fontos célterülete. Budapest esetében nagyobb jelentősége van az élelmiszerfogyasztásnak, mint a termelésnek. A fenntartható fogyasztással kapcsolatos szemléletformálási feladatokat az SZ5 intézkedés tartalmazza. A klímareziliens turizmus fejlesztés is áttételesen a fogyasztási szokásokon és a szolgáltató szektoron keresztül közelíthető meg, ami már megjelenik az akciótervben. A hőhullámok káros hatásainak csökkentésével számos intézkedés foglalkozik (pl. A13, A14, SZ6).
4. A szemléletformálásnál fontosnak tarjuk a civil szervezetek és egyházak bevonását, valamint az egyéni cselekvéseken túl a közösségi megoldások hangsúlyozását. Nagyon fontos együttműködni a kerületi önkormányzatokkal és a vállalatokat külön célcsoportként javasoljuk kezelni.	Az Sz3 Budapest Éghajlatváltozási Platform és dedikált on-line felület működtetése a jó gyakorlatok megosztása és a partnerségi kapcsolatok fejlesztése érdekében című intézkedés kiegészítésre került, hogy hangsúlyozza a civil szervezetek, egyházak bevonásának, valamint a kerületekkel való együttműködés fontosságát: "Az Éghajlatváltozási Platform egyik kiemelten fontos feladata a kerületi önkormányzatokkal való együttműködés megvalósítása, a kerületi klímastratégiák és SECAP-ok segítése, valamint a célok megvalósítása érdekében a munkamegosztás és a feladatok összehangolása. A szemléletformáló tevékenységekbe a civil szervezetek, egyházak bevonása is célszerű."

Kiserdővédők, KörTér, StadiOFF csoportok	Válaszok
	Az Sz4 Együtműködés kialakítása a vállalati szektorral (vállalatok, kamarák, szakmai szövetségek) a főváros klímacéljainak támogatása érdekében című intézkedés célja kifejezetten a vállalatokkal való együttműködés megvalósítása.
5. A 2 éves monitoring eredménye (közérthető, rövidebb formában) legyen nyilvános, hogy a budapesti polgárok is nyomon tudják követni a célok teljesülését.	Köszönjük, így tervezzük.
6. Általános megjegyzés: a kommentáló statisztikus, módszertan szempontjából is megnézte a dokumentumot, így indikátorok, időtávok, SWOT esetében írtunk pár észrevételt, az intézkedéseknél helyenként feltüntettünk lehetséges együttműködő partnereket.	Köszönjük az észrevételt, a kommentek figyelembevételével javításra került a dokumentum.
A stratégiai dokumentum sok pozitívumot is mutat, ezeket is szeretnénk kiemelni. Üdvözljük, hogy zöld közbeszerzés van benne, hogy a csapadékvíz visszatartást kiemelten kezeli, hogy elsődleges fontosságúnak tartja az épületek energiahatékony felújítását, és a közösségi gyűlés és részvételi költségvetés rendszere is példamutató.	Köszönjük az észrevételt.

Sz. Á.	Válaszok
<p>A készülő Klímastratégia kapcsán szeretnék kérelemmel fordulni Önökhöz.</p> <p>13. Kerület Újlipótvárosi lakosként nagyon szépen kérném a Dunai hajózással kapcsolatosan keletkező károsanyag kibocsátás lehetőségének radikális szigorítását.</p> <p>A Kárpát utcai lakótelep alsó szinten lévő lakásaiban folyamatosan áramlik be a gázolajból származó füst szag. (A jelenlegi járvány helyzetben ez szerencsére most ideiglenesen megszűnt)</p> <p>Amit megfigyeltem, hogy ezt a füstöt a közlekedő, valamint a Dunaparton lévő (étterem célú stb...) állóhajókból kapjuk egyenesen a nappalinkba.</p> <p>Az interneten nem találtam erről szóló szabályozást, de a siralmas állapotú/kinézetű magyar hajóflottát elnézve (lásd. Hableány) gondolom nincs hasonlóan szigorú műszaki vizsga és ellenőrző rendszer, mint a gépjárműveknél. Nyáron a Dunát nézve sokszor olyan érzésem van mintha az utakon egy hétvégi veterán autófelvonulást látnék. Ránézésre látszik, hogy a hajók többsége csak úgy, mint a veterán autók semmilyen 21. századi környezetvédelmi vagy biztonsági követelménynek nem felelhetnek meg...</p> <p>Véleményem szerint mar régóta esedékes lenne a jelenleg forgalomban lévő hajók (BKK is!) leselejtezése/korszerűsítése. Illetve az állóhajók fűtésből és egyéb tevékenységekből történő károsanyag kibocsátásának szigorítása és ellenőrzése.</p>	<p>Jelenleg folyamatban van a Dunai főág menti kikötők parthasználatának felülvizsgálata, ahol célként fogalmazódott meg az aggregátorok használatának visszaszorítása.</p>

Magyar Energhatékonyági Intézet	Válaszok
<p>Összességében nagyon előre mutatónak tartjuk az akciótervben megfogalmazott célokat és intézkedéseket. A MEHI észrevételei elsősorban az épületek energiahatékonyágát célzó szakaszokat célozzák. Az alábbi pontok az akcióterv megfelelő fejezeteinek számozását követik, az egyszerűbb kezelhetőség miatt.</p>	
<p>1.1 Stratégiai kapcsolódási pontok</p> <p>Javasoljuk a Nemzeti Épületenergetikai Stratégia szerepeltetését a kapcsolódó országos stratégiák között. Az energiafogyasztás és kibocsátás döntő része az épületekhez kötődik a Fővárosban, így nem szerencsés, ha ez a kapcsolódás kimarad. Legideálisabb a Hosszú Távú Felújítási Stratégia említése lenne, amely viszont még nem nyilvános dokumentum; amint elérhetővé válik, javasoljuk, hogy kerüljön be a klímastratégiai dokumentumba.</p>	<p>A dokumentum javításra került.</p>
<p>1.2 Általános helyzetkép</p> <p>Érdekes lehet a helyzetképet az épített környezet rövid leírásával kiegészíteni, ha már az épületek ekkora jelentőséggel bírnak kibocsátási szempontból.</p>	<p>Nem cél az anyag helyzetelemző részének további bővítése. Az ÜHG leltár részletesen tartalmazza az épített környezet kibocsátásával kapcsolatos helyzetet.</p>
<p>1.5 Társadalmi bevonás – Adatfelvételek reprezentatív mintán</p> <p>A 2020. novemberében a MEHI is lefolytatott egy lakossági felmérést, bár országos reprezentativitással. A felmérés a budapestinál nagyobb energetikai felújítási hajlandóságot mért a következő 3 évben (kb. 20- 25%-ot) úgy, hogy a napelemek telepítését nem vettük figyelembe. A különböző támogatási rendszerek ösztönző hatásában mi is hasonló eredményeket kaptunk, mint az akcióterv. (Összehasonlításképp ld.: http://mehi.hu/sites/default/files/mehi_hazai_felujitasi_hullam_tanulmany_2021_v3.pdf, 26. oldal)</p>	<p>Köszönjük az észrevételt.</p>
<p>Itt jegyeznék meg, hogy a napelem telepítést nem tartjuk szigorúan energiahatékonyági beruházásnak, sokszor az épületek felújítása nélkül kivitelezett napelem telepítés nem hoz energiamegtakarítást. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a napelem használata időnként még növeli is a fogyasztást újabb fogyasztók beüzemelésével, mert a napelem az „ingenyáram” érzetét kelti. Ezzel együtt nagyon fontos szerepe van a klímavédelmi akciótervben – ezen a helyen leginkább a jelenségre szeretnénk volna felhívni a figyelmet.</p>	<p>Köszönjük az információt.</p> <p>Nem áll rendelkezésre adat arról, hogy mennyiben növeli meg a fogyasztást a napelem használat, de az üvegházhatású gázok kibocsátását mindenképpen csökkenti.</p>
<p>2. Klímaközpontú tematikus SWOT elemzés</p> <p>Veszélyek között szerepel, hogy “Nincs központi, állami épületfelújítási program a lakosságnak.” Bár ez az állítás ebben a formában nem igaz – mert 2021. január 1-től a legalább 1 gyermeket nevelőknek rendelkezésre áll családi otthonfelújítási támogatás, 50%-os önerővel (munkadíjra és anyagköltségre), max. 3 millió Ft összegben, ill. hitel –, nyilvánvaló és fájó hiányosság, hogy a támogatásnak nem feltétele ill. nem jutalmazza az energiamegtakarítást semmilyen formában. Mivel ez a támogatási forma csak gyermekes családoknak elérhető, ez nem teszi lehetővé társasházak felújítását. Ez esetleg más szempontból is érintheti a SWOT elemzést, vagy az akcióterv intézkedésterveit.</p>	<p>Ez nem egy állítás, hanem egy lehetséges veszély a jövőben. Pontosításra került a veszély: “Nincs elegendő energiamegtakarítást ösztönző központi, állami épületfelújítási forrás a lakosság számára.”</p>
<p>5. Kibocsátáscsökkentési akcióterv</p> <p>Má-1 Az épületek, az ipari termelő és szolgáltató létesítmények energiahatékonyágának javítása, a megújuló energiaforrások részarányának növelése</p>	<p>Köszönjük a tájékoztatást. A bemutatott intézkedések sorrendje valóban nem az időbeli sorrendet mutatja.</p>

Magyar Energiahatékonysági Intézet	Válaszok
<p>M1 – Városháza felújítása</p> <p>A települési önkormányzatok példamutatása kifejezetten fontos, így örömmel láttuk, hogy a Városháza felújítása az első helyet foglalja el a listán, még ha ez nem is az időbeli prioritási sorrendet jelenti. Bár a műemlékvédelmi előírások miatt a korszerűsítés korlátozott, a homlokzati hőszigetelés kifejezetten akadályokba ütközik, vannak már módszerek, amelyekkel ez is megoldható. Érdemes lenne ennek beruházási és költségvonzatait is megvizsgálni – ha még nem történt meg –, előfordulhat, hogy a beruházással járó nagyobb energiamegtakarítás miatt maga a beruházás is költséghatékonyabb, azaz egységnyi befektetett költségre magasabb megtakarítás jutna. Az önkormányzati épületek felújítási sorrendjének döntéstámogatásához, az optimális energiahatékonysági beruházások kiválasztásához javasoljuk az Energiaklub E-Central projektjének keretében készült on-line eszköz használatát.</p>	
<p>M3 – Lakóépületek energetikai korszerűsítése</p> <p>A mélyfelújítások ösztönzését hangsúlyosabbnak javasoljuk a stratégiában. Érdemes kihasználni a felújítási hajlandóságot azoknál a lakóépület-tulajdonosoknál, akik a következő öt évben támogatás nélkül is terveznek valamilyen beruházást – náluk a komplex felújításra való ösztönzés lehet a cél, hiszen a mélyfelújítások számának növelésével érhető el leginkább jelentős energiamegtakarítás, ezért ahol csak lehet, ezt lenne szükséges ösztönözni. Erre vonatkozóan ajánljuk a MEHI legfrissebb kutatásának eredményeit, ahol reprezentatív lakossági felmérés keretében vizsgáltuk az energetikai korszerűsítésre vonatkozó terveket.</p>	<p>Az M3 intézkedésben a komplex felújítás, mint javaslat szerepel, amit az SZ5 szemléletformálási intézkedés keretében lehet tovább hangsúlyozni. Köszönjük a tájékoztatást a kutatási eredmények vonatkozásában.</p>
<p>M6 – Alapozó felmérések, kutatások végzése a fenntartható energiagazdálkodás és körkörös gazdaság megvalósíthatósága és alkalmazása tárgyban Napelemek telepítése</p> <p>A stratégia szerint: „A megfelelő tervezéshez, a kibocsátás-csökkentéshez és a megújuló energiaforrások jelentős növeléséhez szükséges a jelenleginél pontosabb képet kapni a lakossági és nem lakossági megújuló energiaforrások alkalmazásának lehetőségeiről Budapesten (elsősorban napenergia és geotermikus potenciál). Ennek részeként fontos a meglévő épületállomány részletes feltérképezése, modellezése, adatbázis létrehozása (beleértve a városszerkezeti elhelyezkedést és az egyéb térségi elemzéseket is), és az adminisztratív előírások, korlátozások feltérképezése is.” Rendkívül fontos a fővárosi épületállomány feltérképezése, és nem csak a megújuló energiaforrások alkalmazásainak lehetőségei miatt. Minden tervezésnek ez az alapja, különösen egy olyan település esetében, ahol az energiafogyasztás és CO2 kibocsátás kétharmada-háromnegyede az épülethasználatból származik.</p>	

Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület, Birdlife Hungary	Válaszok
<p>Örömmel kaptam meg Önöktől e-mail formájában Budapest Klímastratégiájának és Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervének társadalmi egyeztetésre bocsátott változatát.</p> <p>A dokumentum tervezet nagyon alapos és előremutató, véleményem szerint teljes mértékben és körültekintően foglalja össze azokat a problémákat, amivel egy mai nagyváros szembenéz a klímaváltozás felerősödő szakaszában, illetve megfelelő válaszokat ad ezen hatások mérséklése, csökkentése érdekében.</p> <p>Természetvédelemben tevékenykedőként kiemelt érdeklődéssel olvastam és nyugtáztam, hogy a természeti értékek, különös tekintettel a Fővárosi Önkormányzat védelme alatt álló helyi védettségű védett területek, valamint a védelmet még nem élvező élőhelyek több helyen is megjelennek az anyagban.</p>	
<p>A dokumentummal kapcsolatosan több gondolat is megfogalmazódott bennem, amelyeket az alábbiakban igyekeztem összefoglalni:</p> <ul style="list-style-type: none"> A fent említett védett és védelemre érdemes területekkel kapcsolatban Egyesületük igen régre visszanyúló kutatásokat végzett és végez a fővárosban, mellyel kapcsolatosan nemrégiben összegeztük eredményeinket. Ezzel összefüggésben megállapítottuk, hogy a védelmet még nem élvező, de értékes élőhelyek összkiterjedése a fővárosban 1008 ha-t tesz ki. Bár tudom, hogy ez egy nagyon nagy szám, de talán érdemes nagyot álmodni az elkövetkezendő 10 évre: a 2030-ra vonatkozó jövőkép összefoglaló soraiban az szerepel, hogy további 350 ha újonnan védett terület kialakítására lenne szükség. Véleményem szerint ezt a számot meg lehetne növelni kétszeresére, de akár 1000 ha-ra is, hiszen van ennyi potenciál még a városban. (Az 1000 ha-ral kapcsolatosan készített dokumentációnkat 2020 őszén eljuttattuk Főtajépitész úrnak is írásban.) 	<p>A Fővárosi Közgyűlés által elfogadott Budapest Főváros Környezetvédelmi Programja 2021-2026, a jelzett időszakra 339 ha nagyságú területet irányoz elő a helyi jelentőségű természetvédelmi területek bővítése tekintetében. Az akcióterv ehhez igazodóan határozta meg az értéket.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Az anyagban több helyen szerepel a víz fontosságának szerepe a klímavédelemben. A sok javaslat mellett nem talákoztam azzal, hogy a vizek visszatartását arra alkalmas helyeken meg lehetne valósítani. (Bár lehet, hogy csak figyelmen kívül hagytam.) A városba érkező kisvízfolyások mindegyike szabályozott, „kiegyenesített” mederben fut, melyek gyorsan levezetik a vizeket és főként a nagyobb áradások során a nem betonfenékekkel rendelkező patakok egyre mélyebben bevágódnak medrükbe, ezzel pedig úgy viselkednek, mint egy kihúzott lefolyódugó: egyre mélyebbre szívják ezáltal a környező területek talajvizét, ami további szárazodáshoz vezet. Emiatt érdemes lenne a lakott területektől távolabb eső patakszakaszokon a meder megemelése, egyes részeken a vízfolyások meanderezésének visszaállítása és a betonmedrek felszámolása, illetve a patakmenti galériaerdők rekonstrukciója tájra jellemző, őshonos fajokkal. Ez nemcsak a talajvízszintnek kedvezne, hanem az élővilágnak is: ha a mederemelés során a többlet víz szét tudna terülni lakóterületek veszélyeztetése nélkül a zöldterületeken (pl.: a Rákospatak a X. kerületi Felsőrákosi-rétek TT-en) akkor az újra biztosíthatná a Pesti-síkságra hajdan jellemző vadvízes élőhelyek egy részének újraélesztését és egyúttal jelentős mennyiségű vizet tudna helyben tartani kedvezve a talajvízszintnek, egyúttal pedig jelentősen csökkenteni lehetne az árvízcsúcsokat is. Ugyanez elképzelhető lenne az Aranyhegyi-, a Gyáli-, a Szilas és a Mogyoródi-pataknál is. 	<p>A csapadékvizekkel kapcsolatos problémák kezelésével kapcsolatban az <i>A4-4 Adaptív csapadékvíz-gazdálkodás</i> cél tartalmaz intézkedéseket. A legfontosabb teendő, hogy Budapest teljes területére készüljön el a főváros csapadékvíz-elvezetési koncepciója. Ennek során a csapadékvizek okozta károk, problémák kezelése érdekében lehetőség nyílik az adott helyen legoptimálisabb megoldás kiválasztása.</p> <p>A patakok revitalizációjával az <i>A3 Kék infrastruktúra fejlesztés (kiszívóvízfolyások revitalizációja)</i> című intézkedés foglalkozik részletesen. Sajnos a kiszívóvízfolyások medrét jellemzően nem lehet megemelni, mivel a kapcsolódó műtárgyakat (hidakat) veszélyeztetné intenzív csapadékesemények esetén.</p>
<ul style="list-style-type: none"> A közvilágítás energiafelhasználásáról alapos összefoglaló került a dokumentumba, azonban az is fontos lenne, hogy a természetes és természetközeli területeken kerülni kellene a mesterséges megvilágítás kiépítését, amelyet akár jogszabályba is lehetne fogalmazni, ugyanis tapasztalatom szerint jelenleg elég nehéz megmagyarázni és „visszaverni” a védett és védelemre érdemes területek esetében a mesterséges kivilágítás élővilágra gyakorolt negatív hatásait, illetve a világítás szükségtelenségét. Jó lenne, ha a közvilágítás szerepe mellett az anyag arról is szót ejtene, hogy vannak olyan területek, ahol a kivilágításnak nincs helye, illetve csak korlátozottan (pl.: talajközeli világítás kiépítésével, vagy földre fókuszált led világítás alkalmazásával stb.) Ez főként olyan helyeken fontos – pl.: kirándulásra használt erdőterületek – ahol a látogatás jellemzően úgyszólván főként a nappali órákra koncentrálódik. 	<p>Ez elsősorban természetvédelmi kérdés, a Környezeti Program részletesen taglalja a köz- és díszvilágítással kapcsolatos tervek és jogszabályok ökológiai szempontú felülvizsgálatát, a B-1-6 intézkedésnél.</p> <p>Az <i>M2 Közvilágítási hálózat rekonstrukciója, energetikai korszerűsítése</i> című intézkedés kiegészült: “A természetes és természetközeli területeken kerülendő a mesterséges megvilágítás kiépítése.”</p>
<ul style="list-style-type: none"> Bár tudom, hogy nehezen kivitelezhető, de az utóbbi másfél évtizedben több helyen is újra megfigyelhető az állattartás visszatérése a főváros peremkerületeibe. Ez a – véleményem szerint – üdvözlendő folyamat jó 	<p>Ez nem a SECAP témakörét érintő észrevétel. Mindazonáltal a Fővárosi Önkormányzat tervezi, hogy ezeket a természetközeli gazdálkodási</p>

Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület, Birdlife Hungary	Válaszok
<p>szolgáltatást tehetne az invazív növényfajok visszaszorítása terén is. Főként a védett területeken a gyepek kezelésében jelentős szerepet játszhatnának legelő állatállományok (pl. juhok vagy szarvasmarhák), amelyek tartása egyben látványossággá, környezeti nevelési központtá is válhatna, amennyiben ezek elhelyezése egy mintagazdaságon belül történhetne meg. Ilyen létesítményeket véleményem szerint ki lehetne alakítani a Rákospatak mentén, a Tétényi-fennsík közelében, vagy akár a Mocsáros-dűlőben is. (utóbbi esetben az illegális állattartás megreformálásával.)</p>	<p>módokat megerősítse pont az említett helyeken.</p>
<ul style="list-style-type: none"> A fenti gondolattal függ össze, hogy a zöldterületek/külterületek jelentős része ma a fővároson belül intenzíven használt szántóföld. Budapestnek véleményem szerint elemi érdeke lenne ezek művelésből való kivonása, ahol az intenzifikáláshoz hozzátartozik a vegyszerek nagymértékű használata és a nagygépek jelenléte. Ezek a kultúrsvivatagok szervesen hozzájárulnak a biodiverzitás elszegényedéséhez egyúttal pedig a hősziget jelenséget is erősítik a külterületeken. (Bár kétségkívül csekélyebb mértékben, mint a burkolt felületek.) amennyiben ezek művelésből való kivonása megtörténhet, területükön legelők, ligetes vagy zártabb erdőségek alakulhatnak ki. Ezzel jelentősen csökkenthető lenne a klímaváltozásnak való kitettség a fővárosban. Ez esetben fontos lenne az adott tájra jellemző növényfajok használata a tájrekonstrukció folyamán és az extenzív élőhelykezelés biztosítása őshonos magyar háziállatfajták bevonásával. 	<p>Az erdőtelepítésekkel az <i>A2 Zöldterületi ellátottság javítása</i> című intézkedés foglalkozik részletesebben.</p> <p>Megemlítendő, hogy a művelési ág váltása (szántóból gyp) nem jelenti a művelésből kivonást.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Mivel tudom, hogy mindezek komoly akadályokba ütköznek nemcsak anyagi, hanem tulajdonjogi és övezeti besorolások tekintetében is, lényeges elemnek tartanám, ha az övezeti besorolások a jövőben jobban leképeznék a valóságot. Tapasztalatom szerint sok olyan városrész van Budapesten, amelyek jelenleg zöldterületek, de mégis beépítésre szánt területként, vagy intézményi területként szerepelnek szabályozási tervekben, illetve sok távlati fejlesztési terület, amely megakadályozza, hogy ezek hosszú távon továbbra is zöldfelületek maradjanak. Úgy látom, hogy az ilyen területek „értékesebbek” egy település szemében, ha azok később beépíthetők lehetnek, mert „pénzt hozhatnak a konyhára”. Ugyanakkor ezzel az egész zöld koncepció lábán lövi önmagát, hiszen így a zöldterületek jelentős részét lassú halálra ítéljük. Azt gondolom, hogy a tervezetnek merészen fel kellene vállalni azt, hogy a főváros tárgyalásokkal és saját szabályozási terveinek felülvizsgálatával elébe megy ezeknek és igyekszik kivenni a jelenleg zöldterületként funkcionáló településrészeket a beépíthető kategóriákból. Ezen túlmenően – hogy a pénzből értő beruházók is jelentőséget tulajdonítsanak neki – érdemes lenne „beárazni”, forintban kifejezhető értékkel felruházni ezeket az élőhelyeket, amely jelenleg tudtommal még nem létezik. Ezzel „értéket” lehetne adni a tervezések során az ilyen területeknek és kevésbé jutna eszébe a piaci fejlesztőknek, hogy az ilyen „értéktelen” területeken építkezzenek, mert azokat úgyszólván meg lehet szerezni, hiszen „ott nincs semmi.” 	<p>A Fővárosi Önkormányzatnak a már beépítésre szánt, de még be nem épített területek visszaszorolása esetén jelentős kártérítést kellene fizetni a tulajdonosoknak, amelyet véleményünk szerint az önkormányzat nem vállalhat fel szűkös költségvetésére tekintettel. Annyit tehet, hogy a saját tulajdonában lévő területeken a visszaminősítést meglépi, ahogy meg is tette ezt a Mocsárosdűlő területén. A jelenlegi jogszabályi környezet nem teszi lehetővé, hogy kártérítés igény nélkül kerüljenek visszaminősítésre ezek a területek.</p>
<p>Reménykedem, hogy ehhez a tényleg alaposan előkészített és összefoglalt munkához tudtam némi plusz kiegészítést tenni. Amennyiben figyelmetlenségemből adódóan nem vettem észre, hogy ezek a kérdések megválaszolásra kerültek, úgy elnézést kérek Önöktől.</p>	

Magyar Természetvédők Szövetsége	Válaszok
<p>A klímaplatform tag Magyar Természetvédők Szövetsége munkatársaiként áttekintettük a véleményezésre megküldött SECAP-tervezetet. A témához kapcsolódó két programunk szempontjából néztük át alaposabban a tervezetet, az alábbi véleményt, javaslatot fogalmazzuk meg ezekkel kapcsolatban:</p>	
<p>1) Közösségi energia: https://mtvsz.hu/kozossegi-energia</p> <p>Örömmel olvastuk több intézkedésnél a napelemek telepítésének szándékát, ugyanakkor több helyen említették a tetőfelületek, műemléki korlátozások miatt a szűkösséget. Ezen segíthet, ha az M3 Lakóépületek energetikai korszerűsítése intézkedésnél is említett energiaközösségek támogatása, amely az önkormányzat részéről több szerepben is:</p> <ul style="list-style-type: none"> közösségi megújuló energia vásárlója, ingatlan tulajdonosként tetőfelület bérbeadója/felajánlója, energiaközösség kezdeményező vagy tagként belépő, finanszírozó (pl. visszatérülő alap kamatmentes kölcsönt biztosít), információs központ, tanácsadó iroda - segíthet új energiaközösségek szervezésében, meglévők népszerűsítésében (pl. az M6 intézkedés alapján felmélendő napenergia potenciál nyilvánossá tétele, 	
<p>A fentiek alapján érdemes lehet az energiaközösségek bevonásának, létrehozásának lehetőségét szerepeltetni az M1 (A Fővárosi Önkormányzat, valamint a közszolgáltatásokat végző gazdasági társaságok épületeinek, létesítményeinek energetikai korszerűsítése és energiatudatos működtetése) és az M4 (Napelemek telepítése), sőt az SZ4 (Együttműködés kialakítása a vállalati szektorral (vállalatok, kamarák, szakmai szövetségek) a főváros klímacéljainak támogatása érdekében) és SZ5 (Tematikus szemléletformáló kampányok és tájékoztató tevékenységek a Főpolgármesteri Hivatal és a főváros gazdasági szervezetein keresztül, kiemelt tekintettel a lakossági energiafelhasználás csökkentésére) intézkedések esetén is.</p>	<p>Köszönjük az észrevételt, az energiaközösségek létrehozásának lehetőségét és bevonását szerepeltetjük az intézkedésekben.</p>
<p>Érdemes lehet még az árnyékoló napelemeket megemlíteni az adaptációs intézkedések között is. (pl. A9 - Klímabarát építési anyagok, technológiák alkalmazásának elősegítése)</p>	<p>Az A9 intézkedés kiegészítésre került: <i>“Mindezeknél fogva az önkormányzatnak kiemelt figyelemmel kell lenni saját épületvagyonát illetően a tartószerkezetek, burkolatok, nyílászárók, árnyékolók (árnyékoló napelemek), vízszigetelő lemezek megfelelő méretezésére és a teljes életciklusra vonatkozó szempontok szerinti optimális anyaghasználatra.”</i></p>
<p>Bár a felhozott példákban is látszik, hogy a napelemekkel megtermelhető energia az energiaigény viszonylag kis arányát biztosíthatja, ugyanakkor a technológiai fejlődés miatt az egyik leggyorsabban megtérülő beruházás, ahogy az M4 intézkedés is említi, ugyanakkor a klímavédelmi hatás érdekében fontos az ún. visszacsapó hatás (rebound effect) elkerülése, azaz a megtakarításból kibocsátásnövelő tevékenység finanszírozásának megelőzése. Ezért is tekintendő jó mintának a nonprofit jellegű energiaközösségek vagy a visszatérülő (kamatmentes kölcsönt biztosító) klímavédelmi alap, amellyel a megtakarított energiaköltségekkel forrás biztosítható további energiahatékonysági beruházásokhoz, illetve az energiaszegénység csökkentéséhez.</p>	<p>Köszönjük az észrevételt, az energiaközösségek bevonás szerepel az anyagban.</p>
<p>2) Heti egy húsfogyasztás nélküli nap: https://mtvsz.hu/husmentesnap</p> <p>Örömmel olvastuk, hogy az SZ1 intézkedés (Klímatudatos munkahelyek, klímatudatos munkatársak program)</p>	<p>Köszönjük az észrevételt és a felajánlást.</p>

Magyar Természetvédők Szövetsége	Válaszok
<p>keretében megkérdezték a Városháza munkatársait, mi a véleményük a heti 1 teljesen húsmentes nap bevezetéséről a menzán. Bár az ellenzők aránya a 2. legnagyobb az összes feltett javaslat közül, míg a semleges viszonyulók aránya a legmagasabb, de a pozitív hozzáállásuk aránya jelentősen meghaladja az ellenzőkét, így megérne egy (1-2 hónapos) próbát ennek bevezetése. Ehhez szívesen rendelkezésre bocsátjuk a hivatkozott honlapunkon elérhető háttéranyagainkat. Érdemes lenne ugyanakkor a felmérést, szemléletformáló tevékenységet a főváros többi intézményére, cégére is kiterjeszteni, ebben is felajánljuk együttműködésünket.</p>	

Cs. Zs.	Válaszok
<p>Számomra rendkívül fontos a környezetvédelem és egy fenntarthatóbb világ elérése, jelenleg fenntartható fejlődést tanulok mesterszakon a Cardiffi Egyetemen. Ezért is örültem nagyon annak, hogy Budapest is becsatlakozik a több száz város soraiba, hogy egy élhetőbb helyet teremtsen a lakóinak, miközben a mindent megtesz annak érdekében, hogy megvédje a Föld természeti kincseit. Továbbá, nagyon pozitív fejleménynek tartom, hogy megkérdezik a lakosság véleményét, hiszen ilyen nagy méretű projekteket az ott élők bevonása nélkül nem lehet elkezdeni.</p> <p>Budapest, de egész Magyarország nagyon jelentősen le van maradva környezetvédelmi szempontból, sok hiányossággal szenved, ezért itt az idő, hogy fellépjünk a globális felmelegedéssel és egyéb környezeti problémákkal szemben és próbáljuk csökkenteni a környezetre, valamint az emberi egészségre való káros hatásokat.</p> <p>A mellékelt dokumentumban találják a rövid összefoglalómat a számomra legsürgetőbb problémákról és ötletekről/javaslatokról, amikről olvastam vagy tanultam és hasznosnak találnám Budapesten is.</p> <p>Környezetvédelmet és fenntartható fejlődést tanulok mesterszakon, így nap mint nap olvasok/hallok és írok a Földünket fenyegető veszélyekről és aggódva vagyok szemtanúja annak, hogy csak minimális pozitív változások vannak ezen a téren országos, vagy akár lokális szinten. Pedig most kell sürgősen cselekedni, hiszen már egyre rosszabb a helyzet és egyre kevesebb időnk van visszafordítani vagy akár csökkenteni a katasztrófális következményeket. A következő pontokban többnyire a klímastratégiában említett javaslatokat szeretném megerősíteni, valamint hozzájárulni ötletekkel és javaslatokkal.</p>	
<p>Számomra az egyik legfontosabb szempont a városokban, hogy mennyi a zöld terület, fák mennyisége, és míg a Budán viszonylag jelentős a zöld felületek aránya, a belvárosra és Pestre ez már kevésbé mondható el. Nagyon elszomorít, amikor azt látom, hogy üres telkek épülnek be irodaházakkal, boltokkal, plázákkal és csak minimális felületet hagynak a fáknek, virágágyásoknak és zöld sávnak. Szerencsére láttam több park fejlesztést, ahol szép új játszótérrel, szabadterei edzőterületeket hoztak létre, és ahogy megfigyeltem, minél több volt az ilyen jellegű fejlesztés, annál többen kezdtek kijárni sportolni, sétálni, élvezni a kellemes parkokat. Ezért nagyon nagy szükség lenne további parkok, zöld sávok kialakítására annak érdekében, hogy tisztább és kellemesebb legyen a levegő, kisebb legyen a zaj forgalmasabb utak mentén, és hogy a lakosok több időt töltsenek a szabadban sportolással és kikapcsolódással. Elengedhetetlennek érzem a szelektív kukák elhelyezését parkokban és egyéb közhelyeken, ugyanis sok helyen nagyon nagy távolságban vannak kukák, nem beszélve a szelektív gyűjtőkről (ehhez persze szükséges megfelelő információ átadása is). Még, ami jó kezdeményezésnek találok és véleményem szerint folytatni kéne, az a közösségi kertek építése, ugyanis ezek a helyek lehetőséget adnak azoknak az embereknek, akik panellakásokban vagy másfajta kis helyen laknak, hogy élvezzék a kertészkedést, különböző növények gondozását. Azonban hangsúlyoznám a nagy utak mentén (pl. Kossuth Lajos utca, Rákóczi út, Üllői út stb.) kialakított fák ültetésének szükségességét.</p>	<p>Köszönjük az észrevételt, a klímaváltozáshoz köthető zöldfelületfejlesztési és hulladékkezelési javaslatokat az akcióterv tartalmazza, az egyéb szempontú javaslatokkal Budapest Zöldinfrastruktúra Konceptiója, illetve a készülő Radó Dezső Terv, valamint Budapest Környezeti Programja foglalkozik.</p>
<p>Fák ültetéséhez részben kapcsolódik a belvárosi sétálóövezetek kialakítása és az autók visszaszorítása onnan. Több nagyon jó fejlesztés történt az elmúlt években, számomra a Budai fonódó villamoshálózat kiépítése meglehetősen megkönnyítette a városban való közlekedést, így a hasonló fejlesztési projekteket nagyon támogatom. Azonban a fejlesztések ellenére is nagy a terhelés a belvárosi nagy utakon, ami rendkívül módon hozzájárul a levegőszennyezéshez, és az elmúlt évben eltörölt parkolóíjak csak rontottak ezen a helyzeten, mert bátorítottak még több lakost, hogy autóbá üljön. Továbbá, nekem nagyon hiányzik egy sétáló utca/korzó a Duna mentén (mint ami a Bálnánál van), hiszen az autók teljesen átveszik a hatalmat, így nem lehet igazán kihasználni a Duna adta lehetőségeket és élvezni a gyönyörű adottságokat és látványt. Teljes mértékben támogatom a sétálóövezetek és biciklitutak kialakítását, bővítését, hogy visszaszorítsuk a belvárosi autós közlekedést és helyet adjunk a környezetbarátabb és egészségesebb életmódot élvezőknek, beleértve a turistákat is. A nyári időszakban én sokat bicikliztem és bár örültem, hogy Újbudáról el tudok jutni Óbudára kerékpáron, helyenként rossz volt közvetlenül az autók mellett biciklizni a csúcsforgalomban, valamint szép időben a rakparton majdnem lehetetlen közlekedni a sok gyalogostól, rollerestől, gördeszkástól. Ezért ezeket a szempontokat figyelembe kell venni a további biciklitutak kiépítésénél, hogy az emberek szívesebben üljenek biciklire, amikor a városba mennek. Ehhez még fontos továbbá a Budapesti agglomerációból naponta dolgozni és tanulni járók közlekedésének megoldása. A közösségi közlekedés sok agglomerációs helység és a belváros között nem megfelelő, ezért rendkívül fontos, hogy ez meg legyen oldva egy jobb közösségi közlekedéssel és Park + Ride parkolók kialakításával.</p>	<p>A főváros infrastruktúra-fejlesztési elképzelései között szerepel mind a budai, mind a pesti oldalon a fonódó villamoshálózat bővítése, valamint a Duna-partok belvárosi szakaszainak humanizálása, forgalomcsillapítása is. A jelenleg készülő aktív és mikromobilitási stratégia a fenti fejlesztésekkel együttesen a személygépkocsi-forgalom részarányának csökkentését hivatottak szolgálni.</p> <p>A parkolási díjak ideiglenes eltörlését a veszélyhelyzet idején alkalmazandó további védelmi intézkedésekről szóló 479/2020 (XI.3.) Korm. rendelet tartalmazza, amely a veszélyhelyzet elmúlásával vélhetően hatályát veszti.</p>
<p>Nagyon fontos, hogy a fosszilis energiahordozóktól való függést fokozatosan csökkentjük és áttérjen a város a megújuló energiaforrások használatához. Budapest egy igen napos város, amit maximálisan ki kéne használni, napelem rendszerek támogatásával magántulajdonosoknak, vállalatoknak és intézményeknek. Továbbá, egy jó megoldás, amit Svédországban alkalmaztak sikeresen, az elhagyott gyári területek átalakítása napelem parkokká, ami rendkívül hatékony és energiát tud generálni nagyobb egységeknek. Továbbá a megújuló energiát is felhasználva, létre lehet hozni olyan parkolókat, amik zöldeknek minősülnek, a következőképpen: növényekkel befuttatott falak veszik körül, madáretetők létesítése, napelemek által töltött töltőállomások vannak elhelyezve az elektronikus autók számára, bicikli, valamint roller tárolására is alkalmasak.</p>	<p>A jövőkép és a kapcsolódó intézkedések a leírtakkal összhangban vannak.</p>
<p>Környezettudatos boltok, kezdeményezések és programok támogatása nagyon fontos, így együtt kell működni igazgatókkal és vezetőkkel, hogy boltjaik, éttermeik és vállalataik kezdeményezzenek környezetbarát megoldásokat és támogatni kell őket anyagilag és egyéb ösztönző eszközökkel, hogy sikeresen elérjék a célokat és változtatásokat hozzanak lokálisan. Továbbá, fontosnak tartom, hogy a környezetvédelem területén több lehetőség legyen mind felsőoktatási intézményekben, mint munkahelyeken, mivel jelenleg nincs túl sok álláslehetőség ezen a téren, amit, mint környezetvédelmet tanuló diák, rendkívül módon hiányolok.</p>	<p>A környezettudatos kezdeményezéseket a Fővárosi Önkormányzat a Környezetvédelmi Alap révén támogatja. A Fővárosi Közgyűlés által létrehozott Környezetvédelmi Alap minden évben más témakörben hirdet pályázatot, amelyre a civil szervezetek, budapesti telephelyű köznevelési intézmények, budapesti telephelyű felsőoktatási intézmények mellett a budapesti társasházak is pályázhatnak. Az <i>SZ4 Együttműködés kialakítása a vállalati szektorral (vállalatok, kamarák, szakmai szövetségek) a főváros klímacéljainak támogatása érdekében</i> című intézkedés pedig kifejezetten a vállalatokkal való együttműködést szorgalmazza és a vállalatok ösztönzésének</p>

Cs. Zs.	Válaszok
<p>Az elmúlt években elég sokféle közegben megfordultam (gyerekek, fiatalok, vendéglátósok, egy alapítvány) és sok emberrel beszélgettem a klímaváltozásról és arról, hogy mi mit tehetünk, hogy védjük a környezetünket. Arra a következtetésre jutottam ezekből a beszélgetésekből, hogy az emberek érdeklődnek, meg van bennük az affinitás, hogy cselekedjenek, viszont nem rendelkeznek elég információval a problémákról és annak megoldásairól, továbbá nem tudják a lehetőségeket, hogy hol és miként tudnának hozzájárulni az ügghöz. Ezért kiemelten fontosnak tartom egy jelentős és sok dimenziójú szemléletformálási kampányt, amely megcéloz minden korosztályt, minden szektort. A környezettudatosságra való nevelés az óvodákban és iskolákban elsődleges szerepet kellene játszani, mert így tudunk elérni a legtöbb gyereket és fiatalot és így tudunk látványos pozitív hatást és változást elérni az egész társadalom szintjén. Meghatározó, hogy milyen formában adjuk át az információkat és a megoldásokat, így szükség lenne egy erős együttműködésre vállalatok, üzletláncok és intézmények között, hiszen egy érdekesen és izgalmasan megszervezett kirándulás egy hulladékfeldolgozó üzembe, egy napelem gyártó helyre vagy egy érdekes előadás egy hulladékmentes életmódot folytató anyukától, vagy egy biológustól sokkal nagyobb hatást tud elérni és sokkal inspirálóbb tud lenni, mint a száraz tanulmányi anyag leadása. Ezekon kívül együtt kell működni kisebb és nagyobb szervezetekkel, közösségekkel, hogy az idősebb korosztályt, családokat és üzletembereket is be tudjuk vonni a közös küzdelembe. Egy lakó-vagy akár egy templomi közösségben nagyon sokféle ember van, akik a különböző szakmájukkal, tehetségükkel, hobbijukkal és idejükkel hozzátudnak járulni a közösségükhöz és így a város, és az ország céljainak eléréséhez. Ehhez csak aktivizálni kell a lakosságot, lehetőségeket biztosítani és bátorítani, ösztönözni a tagokat különböző eszközökkel, hogy segítsenek, hiszen így jót tesznek a környezetnek, közösségnek, maguknak is, és egy jobb, egészségesebb és zöldebb Budapestért dolgoznak.</p>	<p>lehetséges módjait is megemlíti.</p> <p>Köszönjük az észrevételt, mélyen egyetértünk a leírtakkal. A lakossági szemléletformálás megjelenik az <i>Sz5 Tematikus szemléletformáló kampányok és tájékoztató tevékenységek a Főpolgármesteri Hivatal és a főváros gazdasági szervezetein keresztül, kiemelt tekintettel a lakossági energiafelhasználás csökkentésére és az Sz6 Lakosság adaptációs ismereteinek, képességének fejlesztése, különösen a hőhullámok, a csapadékvíz-gazdálkodás, a vagyonvédelem és a zöldinfrastruktúra terén</i> című intézkedésekben, illetve a vállalatokkal, intézményekkel közösen megvalósuló szemléletformálással az <i>Sz4 Együttműködés kialakítása a vállalati szektorral (vállalatok, kamarák, szakmai szövetségek) a főváros klímacéljainak támogatása érdekében</i> című intézkedés foglalkozik részletesen. Az Sz5 intézkedés javításra került, hogy kiemelve a gyermekek (illetve ehhez kapcsolódóan a szülők és pedagógusok) szemléletformálásának fontosságát.</p>
<p>A világon számos érdekes és sikeres példa van arra, hogy kisebb-nagyobb városok (Skandináviában, Új-Zélandon vagy más helyeken) milyen módon és eszközökkel próbálják elérni a karbonsemlegességet és hogyan tudnak egy környezetbarátabb várost kialakítani, és véleményem szerint nagyon sokat tanulhatunk tőlük, így fontos, hogy példát vegyünk ezekről a városokról és megvalósítsuk, amit mi is megtudunk.</p>	<p>Köszönjük az észrevételt a célok és intézkedések meghatározásához számos hazai és külföldi jó gyakorlat került figyelembevételre.</p>
<p>Hiszek abban, hogy akármilyen katasztrofálisan írják le a jövőt a kutatók és szakértők, van még remény, de ehhez összefogásra, pozitív hozzáállásra, a lakosság, vállalatok, boltok ösztönzésére van szükség. Ha segítjük egymást és biztosítjuk a lehetőségeket, a sokféle ember a különböző módokon való hozzájárulásukkal egyéni, lokális és a tágabb környezetükben is sikeres és látványos eredményeket tudnak elérni. Hiszem, hogy meg tudunk valósítani egy zöldebb, egészségesebb, ember-és természetbarát Budapestet, amivel példát tudunk mutatni a többi magyar városnak és a világon is.</p>	

Sz. G.	Válaszok
<p>Olyan szabályozást javaslok mely jótékonyan, pozitívan hat a magyar társadalom gazdasági, környezetvédelmi, közlekedési folyamatokra és támogatja az egyén egészséges környezethez való jogát. Nagyszerűsége abban rejlik, miszerint könnyen és gyorsan bevezethető, rendelkezésre állnak a hozzá szükséges technikai eszközök, egyszerű és könnyen megérthető mindenki számára.</p> <p>Minden fosszilis üzemanyaggal közlekedő jármű részére 100g CO2 kibocsátás után egységesen 50 HUF légtérterhelési járulékot vezetnek be. A befolyt járulékot környezetvédelmi projektekre használhatók fel. PL. BKV új járművek, villamos/vonat vonalak, erdősítés földeken, de olyanokra is mint az országos elektromos elosztó hálózat fejlesztése) A járulék bevezethető budapesti, de akár országos szinten is, hatása, hatékonysága csak jobb lesz tőle. Cél a helyben dolgozó, termelő emberek támogatása, a helyben termelt áru támogatása. Környezetre nézve kevésbé szennyező járművek használatának ösztönzése, ezáltal javítva a levegő minőségét. Az egyszerűség abban rejlik, hogy nem a törvényhozás dönti el, hanem maga a társadalom fogja kiválasztani számára a legjobb megoldást, mely nemcsak önmaga számára előnyös, hanem a környezet számára is. Cél a járulék mértékét olyan szinten tartani, hogy az utazó számoljon a következő faktorokkal, mint idő, pénz, energia, kényelem, áruszállítás. Bizonyos esetekben egyértelműen versenyképes alternatíva legyen a tömegközlekedés, vonat, HÉV, stb. Ennek megvalósításának módját a Járulék bevezetés részben ismertetem. Azonban az utazást ne váljon luxus jog, ne legyen privilégium, de ne váljon egyszerű adóvá sem, ami bárki minden helyzetben mérlegelés nélkül kifizet, ugyanis evvel megszűnik a szabályzó hatása. A javaslat achilles sarka érdekében szeretném felhívni a figyelmet, ugyanis elég nagy a kockázat, hogy a politika népszerűségét előbbre helyezi majd, mint a környezetvédelmi célokat, így ítélve már előzetesen bukásra a programot, hogy nevépszerűsége alacsony összeget állapít majd meg, így aztán elmondhatja megcsináltuk, és népszerűséget sem veszít. Miközben, épphogy egy komolyabb járulék bevezetésével szerezhető meg a társadalmi támogatás, és nem csak a programnak, illetve mindenki részére kötelező, és a beszédett járulék csak környezetvédelmet erősítő projektekre költethők el.</p> <p>Járulék bevezetés</p> <p>Minden fosszilis üzemanyaggal közlekedő jármű részére 100g CO2 kibocsátás után egységesen 50 HUF légtérterhelési járulékot vezetnek be. Kulcsfontosságú az előző mondatban ne csak az autóra, gondoljunk, hanem busz, teherautó, diesel mozdony, hajók, repülőket is itt vannak körülöttünk.</p> <p>Közszolgálati tevékenységet végzők (x0.1 szorzó, azaz 90%-os kedvezmény) (tűzoltó, rendőr, BKV, Volán..)</p> <p>Kereskedelmi és magán cél. (x1 szorzó, azaz nincs kedvezmény)</p> <p>Kibocsátás Euro 6-os motorral (x1 szorzó, azaz nincs kedvezmény)</p> <p>Kibocsátás Euro 5-os motorral (x1.15 szorzó, azaz 15%-os felár)</p> <p>Kibocsátás Euro 4-os motorral (x1.30 szorzó, azaz 30%-os felár) ez már 15-éves elavult technológia</p> <p>Kibocsátás Euro 3-os motorral (x1.50 szorzó, azaz 50%-os felár) 20 évesnél régebbi technológia</p> <p>Kibocsátás Euro 2-os motorral (x1.80 szorzó, azaz 80%-os felár) 25 évesnél régebbi technológia</p> <p>Kibocsátás Euro 1-os motorral (x2 szorzó, azaz 100%-os felár) 29 évnél régebbi technológia</p> <p>Kibocsátás Euro 0-os motorral (x2.5 szorzó, azaz 150%-os felár)</p> <p>Szorókkal láthatóan támogatás és megrovást is bevezetnek. Vagyis megrovásban részesíti a rendszer azt a viselkedést amikor egyén elavult technikával rongálja a társadalom egészséges életkörülményeit, egészségügyi</p>	<p>Köszönjük az észrevételt, nagyon érdekesnek tartjuk és érdemesnek a jövőbeli vizsgálatra. Jelen dokumentum a behajtási díjra vonatkozóan a Fővárosi Önkormányzat elfogadott közlekedésfejlesztési tervében, a Budapesti Mobilitási Tervben (BMT) meghatározott paramétereket tartalmazza. Ezek az adatok a terv 2022-ben esedékes felülvizsgálata során az elmúlt évek nemzetközi tapasztalatai alapján valószínűsíthetően felülvizsgálatra kerülnek.</p>

Sz. G.	Válaszok
<p>kiadásokat generál és az egészség környezethez való jogot veszélyezteti.</p> <p>Technikai megoldás</p> <p>Okostelefon futó applikáció, internet és GPS aktiválása után lehet elindulni a járművel, ahol a vezető indulás előtt megadja nevét, bankkártya számát, az éppen vezetett jármű azonosítóját (pl. rendszám). Vezetés befejezésével a járulék rögtön befizetésre kerülne. Elektronikus számla. Ilyen szolgáltatást pl. a Google bármikor pár nap alatt fejleszt és üzemeltet kihívás nélkül. Időseknek ott van a MOHAnet magyar fejlesztésű terméke a Moniphone.</p> <p>Ellenőrzés</p> <p>A meglévő rendszám felismerő rendszerekkel, autópálya, Véda, rendőrségi traffipaxok, de főleg a parkolási ellenőrök lesznek főszerepben, hiszen, ha a rendszer szerint Nógrádon lett kikapcsolva az applikáció, vagyis oda utazott és ott parkol a jármű, miközben a parkolóellenőr éppen BP-en a 3. kerületben kérte le mobilon a rendszámot, hogy jogosan parkol-e ott a jármű, máris csinálhatja a fotót és a mikulás csomagot, a be nem fizetett légtérterhelési járulék miatt.</p> <p>Pótdíj minimum 80 000 HUF a tulajdonosnak függetlenül ki vezetett, a vezető 10 alkalom után, amennyiben azonosítható pl. személyes ellenőrzés, nyilatkozat esetén, adott jármű típusra a vezető engedély végleges bevonása. Jármű 20 alkalom után, már ne lehessen későbbiekben műszakiztatni, vagyis elveszti a közlekedési jogát véglegesen.</p> <p>Országos bevezetés esetén</p> <p>Főváros (x1 szorzó, azaz nincs kedvezmény) 10 km 500 huf</p> <p>Megyei jogú városok (x0.7 szorzó, azaz 30% kedvezmény)</p> <p>Városok (x0.5 szorzó, azaz 50% kedvezmény)</p> <p>Általános vidéki területek (x0.1 szorzó, azaz 90% kedvezmény) 200 km 1000 huf</p> <p>Kiemelt üdülőövezet létrehozható önkormányzati döntési hatáskörben önkéntes alapon (x0.8 - 1.5 szorzó között)</p> <p>Országos bevezetés esetén, Fővárosi, városi, és kiemelt üdülőkörzetben a beszedett járulék 60%-a maradjon helyben, 40% országos környezetvédelmi projektekbe kerülne mindenkor környezeti miniszter döntése alapján.</p> <p>Kiegészítő rendelkezések:</p> <p>Vonat, tömegközlekedés 0-5% ÁFA.</p> <p>A legtöbbet kibocsátó CO2 közlekedési módra mit a légi közlekedés 27% ÁFA.</p>	

Klímaparát Települések Szövetsége	Válaszok
<p>A Klímabarát Települések Szövetségének általános szakmai véleménye, hogy a fővárosi klímastratégiára alapozva egy megfelelő stratégiai megközelítésű, jó felépítésű és ambíciós célokat kitűző SECAP dokumentum készült</p> <p>Szintén erősségnek látjuk a nyílt tervezés elvei figyelembevételével megvalósuló egyeztetési folyamatot, a lakosság bevonását, amely Szövetségünk tapasztalatai szerint elengedhetetlen az önkormányzati éghajlatvédelem gyakorlati megvalósításában.</p>	<p>Köszönjük az észrevételt.</p>
<p>1. Általános észrevételek</p> <ul style="list-style-type: none"> A fővárosi SECAP egyik alapvető kérdése az addicionalitás: azaz a fővárosi kibocsátáscsökkentési vállalások vajon tartalmazzák-e a fővárosi kerületek vállalásait? Konkrétan, a főváros 6,11 millió tonna CO2 kibocsátás csökkentésben „benne vannak-e” a kerületek hasonló számai? Van-e valamilyen együtt-tervezési mechanizmus a kerületek és a főváros között a kibocsátás-csökkentési vállalásokra, vagy ezek egymástól függetlenül „képződnek”? Véleményünk szerint a fővárosi SECAP-nak egyértelműen tisztázni kell a kerületi SECAP-hoz való viszonyát. Ez azért is fontos, hogy a „kettős könyvelés” (double counting) elkerülhető legyen, azaz, hogy ugyanazt az intézkedést a főváros is és esetleg a kerületei is tervezik. 	<p>A Fővárosi Önkormányzat egyrészt saját feladat- és hatáskörébe tartozó vállalásokat tehet, másrészt figyelembe veszi a kerületi önkormányzatok klíma akcióterveit, környezeti programjait. Intézkedéseink kerülethatárokon átnyúlóak, és összhangban vannak a kerületek elfogadott vonatkozó dokumentumaival. A Fővárosi SECAP intézkedéseit, a kerületi SECAP-okban lehet tovább bontani, konkretizálni az intézkedéseket.</p>
<p>Szintén alapvető kérdésnek látjuk, hogy a 2030-ra előirányzott a 6,11 Mt CO2 kibocsátás csökkentést milyen társadalmi-gazdasági fejlődési forgatókönyv támasztja alá. Részletesen:</p> <p>– földgáz felhasználás: 48% csökkenést tételeznek fel. Kérdés, hogy 8 év alatt a fővárosi épületállomány felújítása elérhet-e egy ilyen mértékű és mélységű eredményt?</p> <p>közlekedés: 34%-os csökkentést irányoznak elő, de "nem látszik", hogy rövidtávon ez hogyan érhető el? Nem látjuk megalapozottnak azt a feltételezést, hogy a közösségi közlekedés részaránya csak időlegesen csökkent, hiszen pl. a home office elterjedése; nemzetközi turizmus visszaesése tartósan visszavetheti a közösségi közlekedést.</p> <p>táv hő: a dokumentum szerint gyakorlatilag nem csökken a távhőtermelés CO2 kibocsátása. Miért? A távhőszektor primer és szekunder korszerűsítése, a távhőtermelés geotermiára átállítása akár teljes távhő dekarbonizációt is hozhatna.</p>	<p>A vállalat ambíciós, de a 40%-os cél eléréséhez a földgázfelhasználás terén is jelentős vállalásokat kell tenni.</p> <p>Az előirányzott célérték (ill. annak irányába történő mérhető elmozdulás) a rögzített vállalásoknak együttes teljesülése esetén érhető el. A jelenlegi helyzet normalizálódását követően is célként fogalmazható meg a személygépjárművel való utazások részarányának csökkenése, azonban az arányok jövőbeli megoszlásának mértéke megalapozottan valóban vetíthető előre.</p> <p>A közlekedés terén általánosságban cél a mobilitási igények csökkentése, valamint az egyéni személygépkocsi-használat részarányának mérséklése, a Fővárosi Önkormányzat közlekedésfejlesztési elképzelései is ennek elérése érdekében kerültek megfogalmazásra. A kapcsolódó közlekedési témájú projektek jelentős részét és azok megvalósításának ütemezését a Budapesti Mobilitási Terv (BMT) tartalmazza.</p> <p>A FŐTÁV a távhővel ellátott területek bővülésére számít, aminek a hatása „elviszi” a távhő-megtakarítást. A FŐTÁV középtávú fejlesztési tervei között két kisebb léptékű geotermikus fejlesztés szerepel.</p>
<p>villamosenergia: igen jelentős, 46%-os kibocsátás csökkentést tételeznek fel. Kérdés, hogy ehhez hány m2 PV-re (tetőn?) lenne szükség és milyen mértékű lakossági villamosenergia megtakarítást kellene elérni. Valamennyi nemzeti szintű energiastratégiai dokumentum a villamosenergia igények növekedését vetíti előre, a fővárosban ez nem így lesz?</p>	<p>A tetőfelület nagyságrendje szerepel az anyagban. A SECAP-módszertan szerint nem kötelező előre jelezni a trendeket, az akcióterv célja elsősorban az, hogy a bázisvízi kibocsátás 40%-ának megfelelő mennyiséget megtakarítsuk.</p>
<p>Egyetlen – a fővárosi ipar kibocsátás-csökkentésére vonatkozó - intézkedést sem fogalmaztak meg, miközben ez az</p>	<p>Köszönjük az észrevételt. Kiegészítésre került az anyag az ipar és a</p>

Klímaparát Települések Szövetsége	Válaszok
<p>ágazat Budapest CO2 emissziójának 12-15%-ért felelős. A technológiai anyag- és energia-hatékonyság javítása egyéb légszennyező anyagok kibocsátását is mérsékelheti és hozzájárulhat a fővárosi környezetvédelmi programban megfogalmazottak végrehajtásához is.</p>	<p>szolgáltató szektorban javasolt, energiahatékonyságot, -megtakarítást ösztönző intézkedéssel.</p>
<p>Konceptcionális problémának látjuk, hogy a főváros közlekedési eredetű CO2 kibocsátásokat nem a forgalmi adatokból, hanem az üzemanyag fogyasztásokból számítják. Ez a módszertan („csak a Budapesten vásárolt üzemanyag számít”) valószínűleg számottevően alulbecsüli a tényleges közlekedési eredetű kibocsátásokat, hiszen az átmenő (elsősorban teher) forgalom túlnyomó része nem a fővárosban tankol! Ez azért is konceptcionális kérdés, mert a kerületek a fővárosi közlekedési emissziók arányosításával számolnak, így az alulbecslések tovagyűrűznek. Javasoljuk, hogy - a SECAP útmutató iránymutatása alapján - forgalomstatisztikai adatokból számítsák a közlekedési eredetű kibocsátásokat.</p>	<p>Megítélésünk szerint a kérdés nem konceptcionális, hanem metodikai. A főváros egészét jellemző megalapozott forgalomstatisztikai éves adatok jelenleg nem állnak rendelkezésünkre. Ismereteink szerint nem jelenthető ki, hogy alulbecsüljük a közlekedési eredetű kibocsátásokat, hiszen a Budapesten vásárolt üzemanyag egy részét sok esetben nem Budapest területén autózzák el.</p> <p>Véleményünk szerint a tendenciák elemzésére, követésére a jelenlegi metodika alkalmazható.</p>
<p>Szintén stratégiai jelentőségűnek látjuk a SECAP végrehajtásának intézményi feltételrendszerét (climate governance), ez azonban teljesen hiányzik a dokumentumból. Amellett, hogy az Útmutató is előírja ennek szükségességét, véleményünk szerint a főváros, a kerületek, a fővárosi közüzemi vállalatok összehangolt „klímaügyi” tevékenysége híján a SECAP célok elérése véleményünk szerint nem lehetséges.</p>	<p>A dokumentum nem külön fejezetben, hanem minden egyes intézkedésnél jelöli meg, hogy melyik az érintett felelős szervezeti egység, illetve jelzi, ha más partnerek bevonása szükséges a végrehajtásban (különösen a finanszírozási források tekintetében). A Fővárosi Önkormányzat, a kerületi önkormányzatok és a fővárosi közüzemi vállalatok összehangolt „klímaügyi” tevékenységét a Budapest Éghajlatváltozási Platform biztosítja, ami az <i>SZ3 Budapest Éghajlatváltozási Platform és dedikált on-line felület működtetése a jó gyakorlatok megosztása és a partnerségi kapcsolatok fejlesztése érdekében</i> című intézkedésnél külön kiemelésre került.</p>
<p>A dokumentumból nem derül ki, hogy mennyire követi a Covenant of Mayors által közzétett SECAP útmutatót. Számos eltérés, hiány tapasztalható, pl. nem követi az elvárt tartalmi felépítést, különösen az adaptációs munkarésében. Javasoljuk, hogy a dokumentum a bevezetésében rögzítse, hogy a Covenant Útmutató alapján készült és az esetleges eltéréseket mutassák be.</p>	<p>A dokumentum, illetve a vezetői összefoglaló, kiegészítésre került. Tájékoztatásként a függelékben a Covenant of Mayors szerinti táblázat is csatolva van.</p>
<p>5. oldal Társadalmi helyzetkép</p> <p>Túlzottan szűkszavú ez a munkarész, különösen, ha szem előtt tartjuk, hogy a SECAP végrehajtása egy sokszínű, multikulturális társadalmi környezetben valósul meg.</p>	<p>Nem cél a helyzetkép további bővítése. Ahogy a bekezdésben is szerepel, bővebb információkat a BKÁÉ tartalmaz.</p>
<p>9. oldal, 1.3. fejezet ÜHG Leltár</p> <p>Célszerű lenne az energiafelhasználás és CO2 kibocsátás eredményeit (7-10. kördiagram ábrák), 2019-re is bemutatni, pl. páros kördiagramokkal, ua. (közös) jelmagyarázattal.</p>	<p>Nincs lényeges különbség az arányokban, a bázisév adatai a mérvadóak.</p>
<p>14. oldal, 12. ábra.</p> <p>A Fővárosi Önkormányzat intézményeinek és cégeinek épületekhez köthető energiafogyasztását bemutató diagram így nem túl informatív, hiszen egy nagyobb épület nyilván több fűtési energiahordozót használ. Célszerű lenne: (a) fajlagos (fűtött m²-re vetített) energiafelhasználásokat bemutatni (kWh/m²/év) mértékegységben. (b) jó lenne látni a sorrendet, azaz a fajlagos energiafelhasználásokat sorban rendezni.</p>	<p>Megítélésünk szerint, a város egésze szempontjából informatívabb volt azt bemutatni, hogy melyik intézmények és vállalatok esetében mutatkozik jelentős kibocsátás. Ezen vállalatok esetében nem feltétlenül az épületekben keletkezik a nagy kibocsátás, hanem az egyéb létesítmények, berendezések üzemeltetésekor (pl. Fővárosi Vízművek, BKV), ezért nem mindenhol lenne lehetséges fajlagos értékeket bemutatni. Természetesen saját, házon belüli felhasználásra az adatok elemzésre kerülnek.</p>
<p>14. oldal, 13. ábra.</p> <p>Lakóépületek energia végfelhasználásának megoszlása Budapesten diagramról nem derül ki, hogy melyik évre vonatkozik. Itt is kellene 2015 és 2019. évek</p>	<p>A fejezet a bázisévet tárgyalja, ami definiáltan 2015.</p>
<p>15. oldal közösségi közlekedés</p> <p>Kérdés, hogy a BKK/BKV-n kívüli szolgáltatók (VOLÁN, MÁV stb.) kibocsátásai mekkora elhanyagolást okoznak a számításokban. Mivel a fővárosi autóbuszok több mint harmadát az ArrivaBus Kft üzemelteti (szövegben még Vt-Arriva Kft. szerepel), így valószínűleg jelentős az alulbecslés.</p>	<p>A BKK/BKV-n kívüli szolgáltatók tekintetében nincs információnk a közösségi közlekedési energiafelhasználási adatokról. Az is megemlíthető, hogy BKV járatok nem kizárólag Budapest közigazgatási határán belül közlekednek, ennek valamilyen mértékben ellentétes hatása van az említett alulbecslésre.</p>
<p>17. oldal, heves esőzések</p> <p>A megfelelő csapadékvíz-gazdálkodás mellett, a csatornahálózat fő problémáját heves esőzések esetén az okozza, hogy alulméretezett a csatornahálózat, főleg a peremkerületekben</p>	<p>A probléma megjelenik az adott fejezetben: <i>“Az elmúlt években egyre többször előfordult, hogy a nagy mennyiségű csapadékot a csatornarendszer nem tudta elvezetni és a víz elárasztotta az utcákat, ami komoly problémákat okozott a közlekedésben is.”</i>, illetve az azt követő <i>Villámárvíz, elöntések</i> című fejezetrészben.</p>
<p>32. oldal, jövőkép</p> <p>Van néhány – számokkal alá nem támasztott, esetenként ellentmondásos megállapítás. Pl. nőtt a közösségi közlekedést használók aránya, korábban a dokumentumban nagyon helyesen leírják, hogy a COVID miatt csökkent. Azt írják, nőtt az energiahatékony ingatlanok száma, korábban pedig az szerepel (véleményünk szerint helyesen), hogy nagyon kevés ingatlan újul meg és azok is alacsony energiahatékonysági teljesítménnyel.</p>	<p>A jövőkép az elérni kívánt állapotot írja le, vagyis, hogy a jövőben nő a közösségi közlekedést használók aránya és nő az energiahatékony ingatlanok száma.</p>
<p>40. oldaltól Kibocsátás-csökkentési akcióterv</p> <p>Nem egységes a mitigációs intézkedések bázisév választása. Egyes intézkedéseknél 2015, másoknál 2017, van, ahol 2020 és van, ahol nem adták meg. Ez gyakorlatilag lehetetlenné teszi a transzparens intézkedés szintű előrehaladási monitoringot. Javasoljuk, hogy az intézkedések egységes bázisévvel kerüljenek meghatározásra.</p>	<p>Az egyes intézkedések egymástól független bázisévekkel rendelkezhetnek.</p>
<p>43. oldal M3 intézkedés</p> <p>A „Lakóépületek energetikai korszerűsítése” intézkedés a legnagyobb hatású és a legmagasabb költségű beavatkozás, mégsem irányoz rá elő a SECAP egy külön fővárosi programot. Javasoljuk, hogy a SECAP irányozza elő</p>	<p>Amint a kezdéshez a források biztosítottá válnak, a program elindul, jelenleg tervezési fázisban van.</p>

Klímaparát Települések Szövetsége	Válaszok
egy budapesti épületkorszerűsítési program elindítását.	
44. oldal, M5 intézkedés Nem érthető, hogy a távhőellátó-rendszer fejlesztése intézkedés keretében miért nem számolnak tüzelőanyag váltással? (pl. geotermia, hulladékégetés)?	Új geotermikus forrásokkal számolunk. Teljes forrásváltást feltételezni 2030-ig nem reális. A távhőellátásban legalább 50%-ban megújuló energia, 50%-ban hulladék hő, 75%-ban kapcsolt energiatermelésből származó hő vagy 50%-ban ilyen energiák és hők kombinációjának felhasználását kívánjuk elérni a 2030-as időtávban.
46. oldal Javasolt megvizsgálni autóbusszvonalak, trolibuszsal történő kiváltását. Önjáró A trolibuszok vásárlása lényegesen olcsóbb mint, tisztán elektromos üzemű autóbusszoké, a szakaszos felsővezeték hálózat építése sem számít drágának. Érdemes a biogáz alapú CNG üzemű autóbusszok beszerzésén is gondolkodni, hiszen beszerzésük alig drágább, mint hagyományos gázolajos társaiké.	A Kormány az 1537/2019.(IX.20.) Korm. Határozatban fogalmazta meg Magyarország új buszstratégiai koncepcióját és a Zöld Busz Mintaprojektet, miszerint 2022-től a 25.000 főnél nagyobb lakossággal rendelkező városokban kizárólagosan elektromos busz helyezhető forgalomba. Emellett a fővárosi Önkormányzat fejlesztési elképzelései között szerepel a trolibusz-hálózat bővítése és a járműpark korszerűsítése is, valamint a BKV tervei között is szerepel még újabb gázüzemű (CNG) autóbusszok beszerzése is.
50. oldal M11 intézkedés A kibocsátás-csökkentő forgalomszabályozás keretében véleményünk szerint a P+R hálózat fejlesztésén túl, (parkolók számának a növelése) díjstrukturális változtatásokra is szükség van. Érdemes lenne megvizsgálni, hogy a Budapest bérlettel rendelkezők (pl. először csak az éves bérlettel rendelkezők) ingyenesen használhassák a P+R parkolókat. Továbbá akut probléma, hogy a P+R parkolók jelenleg jelentős részben a környező lakótelepek, sőt egyes cégek céges flottájának parkolójaként szolgálnak. Habár a díjmentes üzemeltetés számos esetben az EU finanszírozás feltétele volt, a helyzet kezelése nem várható magára, mert jelenleg a város legnagyobb P+R parkolói sem tudnak rendeltetési céljuknak megfelelően üzemelni.	Az elővárosi vasútvonalak (MÁV, MÁV-HÉV) infrastruktúrájának fejlesztéséhez és a korszerű járművek megjelenéséhez kapcsolódóan az agglomeráció napi ingázóforgalmát kiszolgáló P+R parkolók (és B+R kerékpártárolók) elhelyezésének súlypontja fokozatosan áttevődik a főváros közigazgatási határán kívüli települések vasútállomásainak, megállóinak térségébe. Természetesen továbbra is szükség lesz a főváros területén is P+R parkolók és B+R kerékpártárolók kialakításához a külső kerületek mobilitási igényeinek környezetbarát kiszolgálása érdekében. Ebből adódóan a kibocsátáscsökkentő forgalomszabályozás terén a P+R parkolók kialakítása folyamatosan veszít jelentőségéből, míg más intézkedések súlya erőteljesen emelkedik. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 15/B §-a alapján P+R parkolóknak várakozási díj nem állapítható meg. Amennyiben a várakozási terület őrzését többszolgáltatásként biztosítják, ezért a többszolgáltatásért naptári naponként 6-22 óra között legfeljebb az adott településen igénybe vehető közösségi közlekedés legalacsonyabb jegyárával egyező őrzési díj szedhető.
57. oldal A7 intézkedés A „Barnamezős területek megújításának elősegítése” intézkedés keretében megítélésünk szerint a tulajdonosi struktúra feltárása is rendkívül fontos lenne, mert nem egy barnamezős területnek a tulajdonosi szerkezete mai napig rendezetlen, a rendkívül tagolt tulajdonosi szerkezetű telkek esetén, az önkormányzati tulajdonosserzésének a támogatása, mert sok barnamezős terület fejlesztésnek az egyik legfőbb akadálya a rengeteg, sokszor ismeretlen tulajdonos	A barnamezős kataszter feltárja a tulajdonosi szerkezetet. A tulajdonszerzés egyelőre nem reális elvárás az önkormányzat szűkös anyagi helyzete okán.
75. oldal Monitoring és Felülvizsgálat Bár az Útmutató előírja, nem adja meg sem a jövőkép, sem a stratégiai célok indikátorait és az intézkedés szintű monitoring indikátorokat sem. Javasoljuk, hogy ebben a fejezetben részletesen adják meg a SECAP indikátorokat.	Az indikátorokat az intézkedések leírása tartalmazza. A stratégiai célindikátor a 40%-os csökkentés, ami a célrendszer fejezetben taglalva van. Az akcióterv továbbá kiegészítésre került egy áttekintő táblával.

Fővárosi Vízművek	Válaszok
A megküldött Budapesti Klímastratégia és Fenntartható Energia- és Akcióterv kapcsán Társaságunk nevében az alábbi szakmai észrevételeket nem teszünk, a célokkal alapvetően egyetértünk, lehetőségeinkhez mérten a megvalósítására törekszünk (pl. biodiverzitás fenntartásának kiterjesztése a vízbeszerző területekre.)	
A Budapest Környezeti Állapotértékelése III. Környezeti Program végrehajtásának nyomonkövetése H2.2 pontjához módosítási javaslatot tennénk (megerősítve a már korábban is rögzítetteket): „H2.2 EMAS általános bevezetése, majd fenntartása a közszolgáltatást végző gazdasági társaságoknál Maga a leírás is tartalmazza, hogy az EMAS rendszerek száma jelenleg csekély (3). Ennek oka, hogy az EMAS bevezetése és hitelesítése a közszolgáltatást végző társaságok számára jelentős (OPEX, CAPEX) erőforrás többletet jelent. „ Módosítási javaslat: „Valamennyi közszolgáltató környezeti management rendszer szerinti működtetése, valamint a közszolgáltatók törekvése az EMAS szerinti működésre, annak hitelesítésre.”	Az észrevétel nem az akciótervvel kapcsolatos.
A fenti módosítás mellett az alábbi véleményeket, javaslatokat foglaltuk meg a stratégia kapcsán: 1.3 A megújuló energiaforrás programunk (napelem, BKSZT gázmotoros energiatermelés) csökkenti az üvegház hatású gázok kibocsátását. Támogatások, pályázati lehetőségek nyitásával lehetne gyorsítani a folyamatot.	Köszönjük az észrevételt.
1.4 A hőhullámok kapcsán a Vízművek részt vesz a Hűsítő Budapest programban, vízosztást szervez a forgalmas csomópontokba. Az elhúzó kánikula jelentősen befolyásolja a víztermelést, mind mennyiségi, mind minőségi szempontból. Tájékoztató kampányokat javasolnánk ezekről az információkról. Az ivóutak kapcsán néhány releváns honlapra már fel is kerültek az adatok, de további népszerűsítés hasznos lenne.	Az SZ6 Lakosság adaptációs ismereteinek, képességének fejlesztése, különösen a hőhullámok, a csapadékvíz-gazdálkodás, a vagyonvédelem és a zöldinfrastruktúra terén című intézkedés kiegészítésre került.
1.5 A korábbi közösségi gyűlések nagyon széles körűek voltak a meghívottak szempontjából. Itt azt tapasztaltuk, hogy a városfejlesztésben sokszor a közműveket hátráltató tényezőnek tekintik. (pl. nehezményezték, hogy a közművek „önérdeke” miatt az útépitések nem, vagy jelentős többletköltséggel tudnak csak megvalósulni a kiváltások és egyebek miatt).	.
5. Az akciótervek között van napelem, energiahatékonyság javítás – közművekre is fontos lenne ezt kiterjeszteni,	Fővárosi cégek szerepelnek az intézkedések között.

Fővárosi Vízművek	Válaszok
hogyan is be tudjanak kapcsolódni ezekbe a programokba.	
6. A közterület fásítási projektben legyenek tekintettel a közművekre. A vezetékek fölé telepített fák ellehetetlenítik az üzemeltetést, hibajavítást, rekonstrukciónál fakivágásokra lesz szükség, ami társadalmi feszültségeket szülhet. Az árvízvédelmi rendszer fejlesztésénél ne maradjanak ki a védelmi intézkedések/programok közül a vízbázisok, termelőterületek.	A Radó Dezső Terv tartalmazza részletesen a közterületi fásítással kapcsolatos javaslatokat.
7. Véleményünk szerint hasznos volna egy közös platform kialakítása, ahol a közművek, önkormányzatok, közutasok, stb. össze tudják hangolni a munkáikat, megosztva a költségeket, gyorsítva az ügymenetet, és végeredményben nem akadályozva a másikat pl. egy bontási tilalommal. Az összehangolt együttműködés költségei és munkaszervezés szempontjából is nagyon fontos, mert véleményünk szerint magas szintű közművek nélkül nincs modern város.	Nem az akciótérre vonatkozó javaslatot tartalmaz.
Szennyvíz témakörben: - iszap/szemét, mint energiaforrás további felhasználása, ebből fakadóan gáz képzés, természetes energiaforrás (CO2 csökkentése), szállítási költségek csökkentése / égetés esetén hő használata, fűtésre	Nem világos, hogy pontosan milyen javaslatot tartalmaz az észrevétel. Az energiatermelési oldalra a SECAP, módszertanából adódóan, korlátozottan terjeszthető ki.
- lakosság szemléletformálása, környezetszennyezés csökkentése érdekében, miszerint a csatorna nem szemetes!	A szennyvízcsatornák karbantartásának témaköre nem kapcsolódik szorosan az akciótér témájához.
- Esővíz bevezetése a csatornába témakör kapcsán előnyös lenne tározás kialakítása, mivel üzemeltetési problémákat okoz, a szivattyúzás magas energiaforrást jelent	Az <i>A4-4 Adaptív csapadékvíz-gazdálkodás</i> című intézkedés tartalmazza.
- Energiafelhasználás csökkentése az üzemekben! - támogatási programok, pályázatok kiírása fontos lenne a gépek energiagazdaságos működése érdekében	Ebben a Fővárosi Önkormányzatnak korlátozott hatáskörrel bír.
- lakosság oktatása az energiafelhasználás, víz, szennyvíz	Az <i>SZ6 Lakosság adaptációs ismereteinek, képességének fejlesztése, különösen a hőhullámok, a csapadékvíz-gazdálkodás, a vagyonvédelem és a zöldinfrastruktúra terén</i> című intézkedés tartalmazza.
- szennyvíz, mint energiaforrás használata a csatornából, ideértve a hőelvonás kérdéskörét és ebből megoldani a középületek fűtését.	Az M1 intézkedésbe beleérthető minden olyan technika is, amely a javaslatban szerepel.

Zugló Önkormányzata	Válaszok
A budapesti klímastratégia egy rendkívül alapos, kiváló szakemberek által összeállított, átgondolt, jól strukturált munka. Összhangban van a nemzetközi, a magyarországi egyezményekkel, jogszabályokkal, klímastratégiaikkal. A tudományosság és a közérthetőség kívánalmainak teljes mértékben megfelel. A beépített diagrammok, táblázatok, fotók segítik a megértést, a célokra jobban fókuszálják a figyelmet. Alapos helyzetértékelése összhangban van a megjelölt feladatokkal, végcélakkal. A munka több példa értékű kezdeményezést tartalmaz pl.: vezető szerepű városvezetés, önkormányzati munkatársak szemléletformálása, lakossági tanácsadó iroda kialakítása, közösségi gyűlés, stb.	Köszönjük az észrevételt.
Az akciótér értékét növeli, hogy kimutatja a városvezetés szerepét, felelősségét a célrendszer megvalósításában. Bemutatja, hogy az önkormányzaton belül milyen belső folyamatokat végeztek (pl.: az önkormányzati dolgozók érzékenyítése, a főváros kezelésében álló épületállomány állagfelmérése, fejlesztési protokoll kidolgozása, felelős költségvetési hozzáállás, hivatalon belüli monitoring rendszer működtetése, stb.). A célrendszer hitelességét erősíti, hogy a feladatokhoz költségvetések társulnak, melyek forrásmegjelölést is tartalmaznak. A forrásmegjelölésből láthatjuk, hogy a tervezett kivitelezések többségét külsős támogatás nélkül (uniós, állami pályázatok) nem lehet megvalósítani. (A fővárosnak ezt a szemléletet kellene követnie, figyelembe vennie a kisebb, magáncélú fejlesztések esetében is. Nagyszámú háztartási felújításokat támogató rendszer bevonásával lehetne elérni.)	Köszönjük az észrevételt.
A programban található olyan elképzelések (pl.: CO2 kibocsátást csökkentésének mértéke, lakóépületek felújítási terve, közvilágítás cseréje, stb.) melyeknek teljesítése a megjelölt határidőre, a jelenlegi gazdasági és társadalmi körülmények között, megvalósíthatatlannak tűnik. Nem szabad olyan célokat kitűzni, melyeknek kivitelezhetősége már a tervezésnél megkérdőjelezhető.	A Fővárosi Önkormányzat csatlakozott az európai Polgármesterek Szövetségéhez, melynek tagjai 40%-os kibocsátás-csökkentést vállalnak a bázisévi fogyasztásukhoz képest. A Budapesti Klímastratégia és SECAP is ehhez illeszkedik. A klímaváltozás olyan súlyos fenyegetést jelent az emberi civilizáció, a természeti környezet, ökológiai egyensúly szempontjából, hogy a településeknek és országoknak nagyon komoly erőfeszítéseket kell tenniük a folyamatok további eszkalálódása ellen.
Az akciótér célul tűzte ki, hogy a stratégia kidolgozásába és megvalósításába a lakosság szélesebb körét vonja be. Hatékony kommunikációval segíti a szemléletformálást, az ÖKO- tudatosság népszerűsítését. Ez fontos, kiváló célkitűzés, de ennek megvalósítására nincs forráskönyv kidolgozva és költségvetés tervezve.	Az erre vonatkozó <i>SZ5 Tematikus szemléletformáló kampányok és tájékoztató tevékenységek a Főpolgármesteri Hivatal és a főváros gazdasági szervezetein keresztül, kiemelt tekintettel a lakossági energiafelhasználás csökkentésére</i> című intézkedés 100 millió Ft/év költséget határoz meg e célra.
Fontos eleme és alappillére lehetne az érzékenyítésnek és a szemléletformálásnak a fiatal generációk bevonása. Csak megemlítés szintjén van benne az óvodás és iskolás korosztály ilyen irányú nevelése. Míg a zöld óvodák és az ÖKO-iskolák száma folyamatosan növekszik, mutatva a fiatal generáció nyitottságát és érdeklődését, sem anyagi, sem oktatási célú (nem kampányszerű!) tervezet nincs a támogatásukra, szakirányú megsegítésükre! Közép- és hosszútávú célokat (2030-as, 2050-es) ennek a korosztálynak a kihagyásával értelmetlen tervezni. Ráadásul, ezen korcsoportokon keresztül (családi köteleknek köszönhetően) könnyebben megszólítható lenne a többi korosztály is.	Ebben a kérdésben a Fővárosi Önkormányzatnak nagyon korlátozott hatásköre van.
A Medián kutatás és a fővárosi önkormányzat által szervezett közösségi gyűlés kiértékelése mutatja, hogy a budapesti lakosság egyre nagyobb arányban van tisztában a környezetkárosítás és klímaváltozás negatív hatásaival és nyitott lenne a fenntarthatóság iránti változtatásra. Az együttműködés feltételrendszerét is megfogalmazza a tanulmány: jól átgondolt stratégiai tervezés és irányítás, megfelelő kommunikáció, energetikai felújítást ösztönző támogatási rendszer. A Medián kutatása alapján négyszer annyian kezdenének ilyen célú fejlesztésbe dotációval, mint nélküle. Ugyancsak ez a kutatás mutatta ki azt a tény, hogy a lakosság 98%-át nem zavarná a napelemek városba telepítése. A Kibocsátás- csökkentési akciótér tartalmazza, hogy Budapesten a napelemmel beépíthető tetőfelület nagysága közel 10 millió m ² . Nagyon jó ötlet a városon belül a megállókat tetejének kihasználása , illetve	A napelemekre vonatkozó intézkedésekben a lehetséges eszközök között került megjelölésre a pályázati alap létrehozása is.

Zugló Önkormányzata	Válaszok
<p>biciklipumpa-állomások építése, de nincs tervezve lakossági vagy közintézményi tetőfelületek ilyen célú felhasználására kidolgozott pályázati vagy egyéb támogatói rendszer.</p>	
<p>A közösségi gyűlés elemzésében és a készített SWOT analízis alapján kirajzolódnak a főváros erősségei és gyengeségei. Megállapítható az is, hogy hol vannak a beavatkozást igénylő krízispontok és az ezekre adható válaszok megvalósítási lehetőségei. Az is egyértelműen látható, hogy vannak olyan kérdések (pl.: közlekedés, vízgazdálkodás, épületek és a lakosság sérülékenysége, stb.) ahol már társadalmi igény mutatkozna határozottabb megoldásokra, konkrét intézkedésekre.</p>	
<p>A közösségi közlekedés fejlesztése nagyon fontos stratégiai cél. Szépen megfogalmazza a tanulmány: „A közösségi közlekedés használata legyen élmény.”. Sajnos, a tömegközlekedés jelenlegi állapota messze van ettől. Reálisan látja a tanulmány készítője, hogy a járatok sűrítése és a tisztább járművek nagyobb vonzerőt jelentenek az utazóközönség számára. Emellett, jó kezdeményezés a Maas- rendszer tervezett bevezetése is. A gépjárműpark fejlesztése mellett a közúthálózat javítása is fontos szempont lehetne. A használatba álló új buszok nem minden esetben vannak felkészítve a gyengébb minőségű úthálózatra, így a folyamatos használat következtében gyorsabban amortizálódnak és ezzel az utazási élményt is jelentősen rontják.</p>	<p>A Fővárosi Önkormányzat elkötelezett mind a kötöttpályás vasút (metró, villamos), mind a közúti (autóbusz és trolibusz) közösségi közlekedés fejlesztése iránt. Ugyanígy feladata a tulajdonában lévő közúthálózat és a közösségi közlekedés fenntartása, üzemeltetése is. A közúthálózat állapotának javítása azonban nem kapcsolódik szorosan a fenntartható energia- és klíma akciótervének tematikájába, ezért a dokumentáció az úthálózat minőségével részleteiben nem foglalkozik.</p>
<p>Kiváló gondolat, hogy elsődlegesen „nem a kerékpárutak hosszát kell növelni, hanem a kerékpározható területek nagyságát.”. A kerékpározási hajlandóság növelését az is elősegítené, ha több biztonságos tárolókapacitás állna rendelkezésre a városban. Ugyancsak kiváló kezdeményezés a MOLBubi hálózat fejlesztési terve, illetve a teherkerékpár kölcsönzés ötlete. Itt, is a fiatal korosztály (óvodás, általános iskolás) megnyerésével lehetne jelentősebb előrelépést tenni.</p>	<p>A szemléletformálásnak nem csak a klímatudatosság - beleértve a környezetbarát közlekedési módok használatát, az aktív és mikromobilitást, így a kerékpáros közlekedést is - esetében, hanem egyéb területeken is kiemelt fontosságú, a dokumentáció is ennek megfelelően több helyen is foglalkozik vele. A szemléletformáló programoknak a társadalom egészét el kell érnie, 18 év alatti korosztály megszólítása amiatt is jelentős, mert a köznevelés intézményi kereteinek köszönhetően ők érhetőek el a legkönnyebben.</p>
<p>A LEZ övezetek köztérfejlesztési programja jelentősen javítaná a gyalogos közlekedés élményszerűségét és adott területen a gazdaságot is (szolgáltató szektor) erősítené.</p>	<p>A gyalogosan, illetve kerékpárral közlekedők komfortját alapvetően az autók jelenléte, száma befolyásolja. Általánosságban elmondható, hogy az ún. “lángy” közlekedési módok (gyalogos- és kerékpáros közlekedés, azaz az aktív és mikromobilitás) térnyerése érdekében jármű meghajtásától függetlenül a gépjármű-forgalom átfogó csökkentése szükséges, azonban ennek hatása az alacsony károsanyag-kibocsátású övezetekben (LEZ) a gyalogos és kerékpáros forgalom számára komfortosabb környezet miatt fokozottabban jelentkezik.</p>
<p>Jelenlegi helyzetben nem reális terv az e- mobilitás támogató rendszerének csökkentése, illetve az autók méretének csökkentési terve. Az e- mobilitás elterjedése ugyan folyamatosan nő, de a teljes autóállományhoz viszonyítva még mindig elhanyagolható. A gépjárműpark nagyobb mértékű cseréje csak pozitív ösztönzésekkel érhető el. A méretcsökkentéssel pedig az egy háztartásban használt autóállomány számának növekedését érnénk el.</p>	<p>A környezetbarát üzemanyagok és zéró emissziós hajtásrendszerek elterjedése kétségkívül adó- és díjkezdvezményekkel, illetve a környezetvédelmi célú behajtási korlátozások bevezetésével ösztönözhető a legeredményesebben. Ide sorolható többek között a “zöldrendszám” autók számára biztosított díjmentes parkolás, illetve egyes közterületi töltőoszlopok ingyenes használata is. Az elektromos járművek elterjedésével hosszú távon az e-mobilitás támogató rendszer nem fenntartható. Ennek első lépéseként a korábban ingyenesen igénybe vehető töltőpontokon jellemzően már fizetni kell a felhasznált energiamennyiségért. A járművek méretcsökkentésével kapcsolatos javaslat a “kisebb autó-kevesebb energia” elvén alapul, amely az indokolatlanul nagy méretű és teljesítményű gépjárművek túlzott energiafogyasztásának csökkentését célozza.</p>
<p>A közautó tervezet jó kommunikációval és megbízható partnerek bevonásával lenne megvalósítható. A P+R parkolók kis kapacitása miatt (jelenleg 30 helyszínen 5700 férőhely) a telekocsi rendszer elterjedése és a behajtási díj bevezetése 2021-25 között nem reális cél.</p>	<p>Az elővárosi vasútvonalak (MÁV, MÁV-HÉV) infrastruktúrájának fejlesztéséhez és a korszerű járművek megjelenéséhez kapcsolódóan az agglomeráció napi ingázóforgalmát kiszolgáló P+R parkolók (és B+R kerékpártárolók) elhelyezésének súlypontja fokozatosan áttevődik a főváros közigazgatási határán kívüli települések vasútállomásainak, megállóinak térségébe. Természetesen továbbra is szükség lesz a főváros területén is P+R parkolók és B+R kerékpártárolók kialakításához a külső kerületek mobilitási igényeinek környezetbarát kiszolgálása érdekében. A városhatárt átlépő személygépkocsi-forgalom csökkenésével várhatóan a főváros területén a tervezett 22.000 P+R férőhely egy részére lesz csak szükség. A behajtási díj bevezetéséhez kapcsolódóan a P+R parkolók fejlesztése mellett számos egyéb, legalább annyira fajsúlyos intézkedés, fejlesztés megvalósítása szükséges, akár a főváros közigazgatási határán túlnyúlóan is.</p>
<p>Az Alkalmazkodási akcióterv számos olyan elképzelést tartalmaz, melyek más kerületeknek is hasznosítható alternatívát nyújtanak. A zöldtető és zöld homlokzat, közparkok, zöldsétányok fejlesztése, az átszellőzési sávok biztosítása, a klímabarát építési anyagok használata a város minden területén nagy támogatottságot élvezne. A vízfolyások revitalizációs programja fontos projekt. A Rákos- patak menti fejlesztések valós mintát adhatnak a többi budapesti vízfolyás rehabilitációjához. Ugyancsak hasznos elképzelés a barnamezős területek megújításának terve. A „kék fák” program kivitelezése viszont a fejlesztési területen megjelenő újabb, addig ott nem ismert problémákat vonna maga után.</p>	<p>A kék fákra vonatkozó javaslat törlésre került, a Radó Dezső Terv keretében indokolt ezt megvizsgálni.</p>
<p>Az akcióterv kidolgozásában nagyon szimpatikus, hogy többszörösen megtalálható benne az együttgondolkodásra való igény és az együttműködésre irányuló szándék. Örömteli, hogy a városvezetésben van elhatározás és szándék a fenntarthatóság megvalósítására. Ezzel a tudatos és felelős gondolkodással érdemes lenne a kerületek és a főváros között olyan együttműködést kialakítani melyben, közös projekteket megvalósításával, az akcióterv célrendszerét hatékonyabban lehetne teljesíteni.</p>	<p>Köszönjük az észrevételt.</p>
<p>Kiegészítésként néhány javaslatot fogalmazunk meg, figyelembe véve azt is, hogy az anyag sok helyen utal a készülő Zöld Infrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akciótervre, amelyben további részletek és megoldások várhatók.</p>	<p>Választ nem igényel.</p>

Zugló Önkormányzata	Válaszok
Egyetértünk a kék-zöld infrastruktúra fejlesztésének szükségességével, a vízmegtartó, természetközeli megoldásokkal, az esővíz, mint értékes erőforrás helyben hasznosításával. A kisvízfolyások revitalizációja mellett az egyéb városi vízpartok – kisebb tavak, víztározók - természetközeli állapotának megóvását, megtartását vagy visszaállítását is fontosnak tartjuk.	Az A3 Kék infrastruktúra fejlesztés (kisvízfolyások revitalizációja) című intézkedés kiegészítésre került.
Külön említést érdemel a Duna-partok budapesti szakaszainak hasznosítása, bevonása a városi rekreációba, ami eltérő megoldásokat jelent a különböző szakaszokon: a Római-part vagy a Ráckevei-Soroksári Dunaág természetközeli állapotának megóvása, javítása klímavédelmi szempontból is fontos, de a belvárosi szakaszok jobb elérésére, a várossal való jobb kapcsolódásra, hasznosításra is érdemes figyelmet fordítani. Itt rövid távon nemzetközi jó példák adaptációja, kisebb kísérleti szakaszok kialakítása jöhet szóba.	Nem a SECAP témaköre, a készülő Radó Dezső Terv és az ITS tartalmazza ezeket a javaslatokat.
Az építési szabályok módosítása mellett szemléletformáló és támogatási programokat is érdemes indítani fővárosi vagy kerületi szinten, pl. esővízgyűjtő edényzet kedvezményes biztosítása (a XV. és XVIII. kerületben már működnek jó példák).	Megjelenik az A12 A csapadékvíz hasznosításának és visszatartásának támogatása című intézkedés leírásában: <i>“a felszíni vagy felszín alatti csapadékvízgyűjtő tartályok létesítéséhez vissza nem térítendő támogatást is lehetne igényelni.”</i>
Az elemzés szerint ritkán, de extrém száraz időszakokban már előfordult, hogy korlátozni kelljen egyes ivóvízkivételi kutak kapacitását. Az éghajlatváltozás miatt ilyen eseményekre a jövőben is készülni kell. Az ivóvízzel való ésszerű és takarékos bánásmód egyre inkább kulcskérdés.	Az A15 A vízbázisok és az ivóvízellátás klíma-sérülékenységének vizsgálata, klímaadaptív fejlesztése, üzemeltetése című intézkedés foglalkozik a témával.
Az ivóvízhálózat vízvesztéseinek feltárása és megelőzése az egyre értékesebb vízkinccsel való felelős bánásmód része. Javasoljuk, hogy a Főváros programszinten támogassa a lakossági ingatlanok előregedett vízvezetékeinek veszteségfeltárását, javítását.	Leginkább egészségügyi probléma (ólombekötések, ólomtartalmú vízvezetékek, stb.)
Az anyag csak említés szintjén foglalkozik a háztartásokban vagy intézményekben keletkező szürkevíz hasznosításával, pedig ezzel jelentős ivóvízmegtakarítás érhető el. A klímaváltozás várható hatásai mellett az ésszerű, takarékos (víz)gazdálkodás is indokolja, hogy ezzel a Magyarországon még kevésbé elterjedt, alig szabályozott megoldással a Főváros is számoljon.	Jelen dokumentumnak nem célja a szabályozás pontos megadása, csak iránymutatást tesz.
A szürkevíz hasznosítására biztonságos, sok országban kipróbált műszaki megoldások léteznek. Az itthoni elterjedését részben a technológia iránti bizalmatlanság, de leginkább az anyagi ösztönzők hiánya, a víz- és csatornaszolgáltatók ellenérdekeltsége akadályozza.	Jelen dokumentumnak nem célja a szabályozás pontos megadása, csak iránymutatást tesz.
A technológia elterjedését első körben intézményi és lakossági mintaprojektekkel lehetne ösztönözni. Indokolt lehet a víz- és csatornadíjak felülvizsgálata, és olyan, progresszív díjszabás kialakítása, amellyel a szürkevíz-felhasználás ösztönözhető.	A csapadékvíz és a szürkevíz hasznosításának ösztönzésével kiegészült az SZ6 Lakosság adaptációs ismereteinek, képességének fejlesztése, különösen a hőhullámok, a csapadékvíz-gazdálkodás, a vagyonvédelem és a zöldinfrastruktúra terén című intézkedés.
Zugló Önkormányzata örömmel csatlakozik a platformhoz és osztja meg eddigi tapasztalatait a kerületben megvalósuló innovatív megoldásokkal kapcsolatban. Az aktuálisan futó Városi Vízkör – City Water Circles projektünk eddigi eredményeit szeretnénk a készítőik figyelmébe ajánlani, amelyek akár közvetlenül is felhasználhatók a lakossági, intézményi szemléletformáló vagy képzési programokban. <ul style="list-style-type: none"> • Képzési anyagok önkormányzatoknak • Poszterek: Városi Vízkör, Szürkevíz és esővíz, Vízhasználat otthon • Oktatófilm a körkörös városi vízgazdálkodásról 	Köszönjük a tájékoztatást.

Zugló Önkormányzata	Válaszok
Kiemelten fontosnak tartjuk, hogy az anyagban megjelenjen a kerületi önkormányzatokkal való együttműködés, a kerületi klímastratégiák és SECAP-ok támogatása és segítése. Az Sz3-ban leírt Klímaplatform egy tájékoztatósi, tudásmegosztási rendszert mutat a leírás alapján. Véleményünk szerint a Klímaplatform a fővárosi önkormányzatok együttműködési és munkamegosztási, a feladatok összehangolási szerepet is (és talán elsősorban) kell, hogy vállaljon.	Az SZ3 Budapest Éghajlatváltozási Platform és dedikált on-line felület működtetése a jó gyakorlatok megosztása és a partnerségi kapcsolatok fejlesztése érdekében című intézkedés kiegészítésre került az alábbiakkal: <i>“Az Éghajlatváltozási Platform egyik kiemelten fontos feladata a kerületi önkormányzatokkal való együttműködés megvalósítása, a kerületi klímastratégiák és SECAP-ok segítése, valamint a célok megvalósítása érdekében a munkamegosztás és a feladatok összehangolása.”</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Célokhoz kapcsolódó észrevételek: Má-2. célnál javasoljuk bevenni a közlekedési igények csökkentését, a forgalom szabályozását, hiszen minden fenntarthatósági törekvésben a megelőzés a legfontosabb, amit követnek az optimalizálás és hatékonyságnövelő kérdések. Fontos továbbá a közlekedésbiztonság kérdése is, amely kevésbé kerül elő az anyagban. 	Általánoságban megfogalmazható cél a mobilitási igények növekedésének megállítása, valamint a személygépkocsi-közlekedés részarányának csökkentése is. A vállalások eredményeként a közlekedésbiztonság javulása prognosztizálható, azonban ennek kérdése nem illeszkedik szorosan a dokumentum tematikájába.
<ul style="list-style-type: none"> • Intézkedésekhez kapcsolódó észrevételek: <ul style="list-style-type: none"> o M3/M1 intézkedések: Javasoljuk, hogy az épületenergetikai beruházások a klímaadaptációs megoldásokat is vegyék figyelembe (viharkár elleni védelem, hőszigetelés mérséklése, zöldtetők, zöldfalak (NbS) stb.) Ugyan az A9 ilyesmire irányul, de fontos lenne a kettő összekapcsolása. Az A9 az önkormányzati beszerzésekre összpontosít - ennek kiterjesztése a lakóépületekre is javasolt. o M11 Kibocsátás-csökkentő forgalomszabályozás, alacsony kibocsátású övezetek kijelölése és az ehhez kapcsolódó infrastruktúra (P+R parkolók) kiépítése: A szövegből nem derül ki, hogy a közel 17 ezer P+R hol (nem a konkrét területet, hanem a városközponttól való távolságot értve) kerül kialakításra o A1 Zöldfelületek, vízfelületek arányának növelése: a Fővárosi Önkormányzat tulajdonába és kezelésben lévő területek minőségi és mennyiségi növelése keretében Zugló számára fontos a jelenlegi és jövőbeli villamosítási hálózati fejlesztés - kérjük nevesíteni vagy a hivatkozott Zöldinfrastruktúra Fejlesztési- és Fenntartási Akciótervbe beilleszteni. o A3 Kék infrastruktúra fejlesztés: Kiemelten fontos, hogy a kerékpárút mellett a patak teljeskörű revitalizációja történjen meg, az ökológiai egyensúly visszaállításával • Több olyan pont van, amely Zugló (és tudásunk szerint más kerületek) klímastratégiáját érintik. Ezen 	Az M3 Lakóépületek energetikai korszerűsítése című intézkedés kiegészítésre került.
	A tervezett P+R parkolók helyét és férőhelyszámát a Főváros településrendezési eszközei tartalmazzák.
	Az A13 A közlekedési hálózat felkészítése a szélsőséges időjárási jelenségekre című intézkedés tartalmazza.
	Az intézkedés célja a patak revitalizációja és az ökológiai egyensúly visszaállítása.
	A Fővárosi Önkormányzat minden említett kérdéskörben egyeztetni

Zugló Önkormányzata	Válaszok
<p>munkák/intézkedések összehangolása a főváros és kerületek között fontos, hogy egyrészt az összhang biztosított legyen, másrészt a kapcsolódó költségek és erőforrások redundanciáját elkerüljük. Ezeket az alábbiaknál látjuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ M3 Lakóépületek energetikai korszerűsítése: A leírásban és a források közt nem szerepel fővárosi saját forrás. Ismeretes, hogy a kerületek évente jelentős összegeket szánnak az épületfelújítási támogatásokra. A megvalósításban különösen fontos egy összehangolt cselekvés, hiszen ez a források elérését tudja maximalizálni, és ezáltal a fővárosi CO2-csökkentésnek ezen ágazatra helyezett rendkívül nagy célértékeit elérni. ○ Továbbá a szakértői, lakossági tanácsadó-irodát már létrehoztunk, és annak hatékonyabb működtetését továbbra is tervezzük. Javasolt összehangolni az irodák tevékenységét. ○ M6 Alapozó felmérések, kutatások végzése a fenntartható energiagazdálkodás és körkörös gazdaság megvalósíthatósága és alkalmazása tárgyban: A leírásból nem derül ki az intézkedés tartalma és a módszertan. A 2022-es céldátum fontos, hogy a kerületi klímaprogramok számítani tudjanak rá. ○ Aá1 Klímamodell és ehhez kapcsolódó részletes sérülékenységi vizsgálat: A budapesti klímamodell és sérülékenységi vizsgálat részletezettségét javasoljuk egyeztetni a kerületekkel, hogy az helyi szinten is alkalmazható legyen. ○ A1 Zöldfelületek, vízfelületek arányának növelése: A fővárosi szabályozás összehangolása javasolt a kerületekkel, hogy az ökológiai veszteségek pótlásának legjobb eredményét tudjuk elérni. ○ Adatbázisok, kataszterek: Több adatbázis, kataszter létrehozása és üzemeltetése van mind a fővárosi, mind a kerületi stratégiák mögött (pl. zöldfelületi kataszter), amelyek összehangolása és egy közös platformon való elérhetősége megkönnyítené és megsokszorozná a használói érdeklődést. ○ Egészséges utcák program (A9, A12, A13) számos intézkedésben hivatkozásra kerül, amelyhez Zugló Klímastratégiája is számos intézkedéssel kapcsolódik (kerékpáros és gyalogos közlekedés elősegítése, közterületrevitalizációk, helyi forgalomcsillapítások és parkolási problémák felszámolása, áteresztő burkolatok, természetközeli közterületek, a burkolt felületek minimalizálása, vízfelületek növelése stb.) ○ Sz2, Sz7: Budapesthez hasonlóan Zugló is kiemelt hangsúlyt ad a klímavédelmi horizontális elvek érvényesítésére a városfejlesztési, ágazati és településrendezési tervezésben és kapcsolódó jogszabályok megalkotásában, a közszolgáltatások megrendelése és a közbeszerzések során. A szempontrendszer előkészítésében, kidolgozásában az együttműködés javasolt. 	fog a kerülettel.

F. K.	Válaszok
A mellékelt (*.pdf) dokumentumok (szakmai javaslatok) elküldésével is segíteni szeretném a budapesti környezetvédelmi ügyek hatékonyabb intézését, az ilyen problémák mielőbbi és mindenki számára egyaránt megnyugtató megoldását!	Köszönjük a hasznos anyagokat, a megküldött dokumentumokat áttekintettük.

FŐKERT Nonprofit Zrt.	Válaszok
Társaságunk nem kíván észrevételt tenni az egyeztetési dokumentummal kapcsolatban, azonban támogatja az Önök által indított programot!	Köszönjük.

Pest Megyei Kormányhivatal, Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztály	Válaszok
<p>A 2021. március 5. napján elektronikusan érkezett megkereséséhez a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Bányafelügyeleti Főosztály (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság) számára mellékelten megküldte a Budapesti Klímastratégia és Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterv tervezetét [a továbbiakban: tervezet] véleményezésre.</p> <p>A Környezetvédelmi Hatóság a tervezetével kapcsolatban, a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvtv.) 48. § (3) bekezdése alapján az alábbi véleményt adja:</p> <p>A tervezet napjainktól 2030-ig tartó ~10 éves megvalósítandó célkitűzéseket tartalmazza Budapest klímastratégiájára, valamint a fenntartható energia- és klíma akciótervek megvalósítására vonatkozóan, a jövőbeni élhető Budapestért.</p> <p>A Környezetvédelmi Hatóság a tervezetet átdolgozását az alábbiak szerint javasolja:</p>	
<p>A tervezet 29. oldal – Gyengeségek részhez tett észrevételek</p> <p>EMAS: ez a tanúsítás egy lépcsőfok a környezetvédelmi vállalások tekintetében. Célszerűbbnek látja a Környezetvédelmi Hatóság helyette a fenntartható környezettudatos cégek kultúra megfogalmazását –mint köztes tanúsítások nélküli magasabb szintű állapot-, s ennek beemelését az akciótervbe; valamint ennek adaptálását, elterjesztését a fővárosban, illetve az országban. Ez a célkultúra elősegíti a cégek versenyképességét, gazdasági stabilitását, különös tekintettel – mint ahogy jelen tervezetben is helyesen megfogalmazza -, a jövőben is várhatóak a jelen járványhelyzethez hasonló pandémia esetek.</p>	Köszönjük az észrevételt. A vállalati szemléletformálásra az Sz4 Együttműködés kialakítása a vállalati szektorral (vállalatok, kamarák, szakmai szövetségek) a főváros klímacéljainak támogatása érdekében című intézkedés nyújt javaslatot.
<p>A tervezet 29. oldal – Veszélyek részhez tett észrevételek</p> <p>Téves az a megfogalmazás a SWOT analízisben, hogy „Nincs központi, állami épületfelújítási program a lakosságnak”.</p> <p>A Magyar Kormány számos formában indított épületenergetikai felújítási programokat EU pályázatok keretén belül (pl.: https://palyazat.orszagos-tanusito-kozpont.hu/mfb-hitelprogram-vekop-521-17; Panelprogram; Otthonfelújítási támogatás: https://palyaz.hu/otthonfelujitasi-tamogatas/; Otthon Melege Program számos alprogrammal – hűtőcsere, konvektorcsere, külső szigetelés, stb.), Öko-program. Léteznek erre hitelpályázatok is: https://www.palyazat.gov.hu/ginop-841-a-17-lakpotek-energiatakonysagnak-s-megjul-energia-felhasznalnak-nvelst-clz-hitel</p> <p>A Környezetvédelmi Hatóság javasolja ezt a részt áttenni a gyengeségek közé, tekintettel, hogy a jelenleg elérhető ilyen célú forrás nem elégséges, a lakossági igény a többszöröse a rendelkezésre álló keretösszegnek.</p>	A „Nincs központi, állami épületfelújítási program a lakosságnak” megállapítás potenciális veszély (külső tényező a Főváros szempontjából), nem gyengeség. De kiegészítésre került azzal, hogy nem elegendő.

<p>A tervezet 5. Kibocsátáscsökkentési akcióterv fejezethez tett észrevételek</p> <p>41. oldal; 42. oldal; 43. oldal; 45. oldal; 46. oldal; 47. oldal; – Indikátorok</p> <p>A Környezetvédelmi Hatóság javasolja az indikátoroknál a mértékegységek pontosítását (néhol helyesen vannak megadva): t/év helyett t CO2/év, a félreérthetőség elkerülése és a jövőbeni összehasonlíthatóság megtartásának érdekében.</p> <p>CO2-kibocsátás csökkentés mértékegysége t/év helyett tCO2/év</p>	<p>Köszönjük, javításra került.</p>
<p>45. oldal; 55. oldal; 57. oldal; 61. oldal, 70. oldal; 73. oldal; – Indikátorok</p> <p>mértékegység hiány (%; db, m2, km, fő, stb.)</p>	<p>Javításra került.</p>
<p>További, az anyagba beépíthető javaslat:</p> <p>Felújítás, építkezés engedélyeztetés során előírás legyen, hogy a kivitelezőnek, tulajdonosnak valamilyen mértékű zöldfelület kialakítást kelljen végeznie (pl. zöldfal, zöldtető, faültetés, stb. épületkialakítás, ingatlan elhelyezkedés alapján).</p>	<p>Építési szabályzatokban jellemzően rögzítve van.</p>
<p>„Város a zöldben” célkitűzés. Ennek keretén belül a magas környezettudatosság megcélzása, valamint legyen elvárás az, hogy mindenkinek önmagának kell aktívnak lennie.</p>	<p>Nem egyértelmű a javaslat. A lakossági szemléletformálással az Sz5 <i>Tematikus szemléletformáló kampányok és tájékoztató tevékenységek a Főpolgármesteri Hivatal és a főváros gazdasági szervezetein keresztül, kiemelt tekintettel a lakossági energiafelhasználás csökkentésére</i> című és az Sz6 <i>Lakosság adaptációs ismereteinek, képességének fejlesztése, különösen a hőhullámok, a csapadékvíz-gazdálkodás, a vagyonvédelem és a zöldinfrastruktúra terén</i> című intézkedés foglalkozik.</p>
<p>Óvodák átalakítása passzív házzá. A családi házak helyi fűtéssel való kiszolgálása hő- és villamosenergia termeléssel.</p>	<p>Az intézkedések között szerepel <i>a lakóépületek energetikai korszerűsítése (M3)</i>, valamint az <i>Ipai termelő és szolgáltató létesítmények mitigációs és dekarbonizációs tevékenységének elősegítése (M7)</i>, utóbbi vonatkozik az óvodákra is.</p>
<p>A Környezetvédelmi Hatóság a tervezetben foglaltakkal kapcsolatban a fentiekén túl kifogást nem emel, azonban a fenti kiegészítések alapján, szíveskedjen átdolgozni a tervezetét és az átdolgozott tervezetet javasoljuk a közgyűlés számára előterjeszteni.</p> <p>Az átdolgozott tervezetét elfogadás után, szíveskedjen tájékoztatásul megküldeni a Környezetvédelmi Hatóság számára, hivatkozva az ügyiratszámunkra.</p>	<p>Az észrevételek figyelembe vételével dolgoztuk át és véglegesítettük az anyagot.</p>