



**PÉCS MEGYEI JOGÚ VÁROS  
ALPOLGÁRMESTERE**

Dél-dunántúli Környezetvédelmi,  
Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség  
Dr. Gulyás Anita  
Igazgató

Dátum: Pécs, 2013. szeptember 30.  
Ügyintéző: Róka Róbert  
Ügyiratszám: 08-8/735-5/2013.  
Tárgy: Pécs környéke szennyezett  
régió levegőminőségének  
javítására vonatkozó terv  
Melléklet: 1db

**PÉCS**  
Papnövelde u. 13.  
76261

Tisztelt Igazgató Asszony!

A Dél-dunántúli Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség által korábban elkészített *Pécs környéke szennyezett régió levegőminőségének javítása intézkedési terv* című anyag felülvizsgálatához kapcsolódóan mellékelten megküldjük Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzat kompetenciájába tartozó és az utóbbi időszakban a szállópor, valamint a NOx szennyezettség csökkentése tekintetében hozott intézkedéseit, valamint a jövőben tervezett fejlesztési terveink között szereplő és e tárgyban releváns beavatkozásainkat.

A mellékelt anyagot, annak érdekében, hogy munkatársai fáradozásait megkönnyítsük a [deldunantuli@zoldhatosag.hu](mailto:deldunantuli@zoldhatosag.hu) emailcímre, szerkeszthető formában is megküldtük.

Pécs, 2013. szeptember 30.



Tisztelettel:

Dr. Páva Zsolt





## Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzat levegőminőség javító intézkedési tevékenységei

Önkormányzatunk lehetőségei a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII.23.) Korm. rendelet I. melléklete szerint a szállópor kibocsátás, és szennyezettség visszaszorítása terén az alábbi határok között mozognak.

- 1.) Önkormányzatunk a jogszabályalkotás terén helyi rendeletek megalkotásával, módosításával tud eredményeket elérni.
- 2.) A város életét nagyban befolyásoló, tulajdonában lévő gazdasági szervezetek tulajdonosa képes környezetvédelmi jellegű elvárásait az adott társaság gazdálkodási, működési érdekeinek figyelembe vételével is érvényesíteni.
3. Levegőminőség javítását eredményező hosszú távú terveink

### 1 Rendeleti szabályozás

Önkormányzatunk a kibocsátás csökkentése érdekében helyi szinten több rendelet megalkotásával, módosításával kívánta orvosolni a fennálló problémát.

*1.1.) A történelmi belváros környezetkímélő forgalmi rendjéről, a fizetőparkoló-helyek működéséről szóló 44/2008. (12.15.) rendeletének 2010. év márciusi módosításával* Önkormányzatunk kibővítette a forgalomcsillapított övezet területét az alábbi utcákkal:

Vasarely tér (Búza tér északi oldala), Kossuth tér, Széchenyi tér, Hal tér, Fürdő utca és Ferencesesek utcája és az Irgalmasok utca egy-egy szakasza, Mecsek utca, Vilmos utca és Nyíl utca déli szakaszai.

E rendelet helyébe lépett a *Pécs város környezetkímélő forgalmi rendjéről, a fizető parkoló-helyek működéséről, valamint várakozási díjakról szóló 49/2011. (X.31.) rendelet. Jelenleg ennek a rendeletnek felülvizsgálatát kezdtük meg az eredmények további javítása érdekében. Vizsgáljuk, hogy a város parkoló zónáiban a parkolás rendje a gépjárművek környezetvédelmi besorolásán alapulva kialakításra kerülhet-e, egy differenciált parkolási díj bevezetésével, illetve a vizsgálat tárgyát képezi a forgalomcsillapított övezet további kiterjesztésének lehetősége is.*

1.2.) A lakossági eredetű szállópor kibocsátás korlátozása érdekében elkészült a helyi építési szabályzat módosítása, amely 2013. április 18-án került elfogadásra és május 20-án lépett hatályba. A jogszabály alapján a város területe két zónára osztott. Az I. sz. zónát védett zónának neveztük el. Ebben a zónában csak helyi emisszióval nem járó fűtő- és hőtermelő berendezés létesíthető. Abban az esetben, ha ez a felelős tervező nyilatkozata alapján műszakilag nem kivitelezhető, akkor olyan fűtési és hőtermelő módok alkalmazhatók:

- amelyek földgázt, vagy PB. gázt használnak fel,
- vagy vegyes tüzelésű berendezés, ha az rendelkezik a gyártó által beépített szilárd, finom porok leválasztására alkalmas leválasztó berendezéssel, vagy a technológiája olyan, hogy a kialakításánál fogva annak PM10 emissziója azonos nagyságrendű a leválasztó berendezéssel ellátott berendezés PM10 emissziójával.



1.3.) A szállópor vonatkozásában fontosnak tartjuk a szükséges asszimiláló felületek növelését, illetve a meglévő felületek védelmét. Ennek érdekében Önkormányzatunk 2011-ben megalkotta a *fás szárú növények védelméről és a területek biológiai aktivitásérték egyensúlyának fenntartásáról* szóló 9/2011. (II.21.) Ör-t. Ezen rendeletben szabályoztuk a város élő szövetét biztosító és a levegőminőséget pozitív irányban befolyásolni bíró fás szárú növények kivágásának, pótlásának, és telepítésének körülményeit, feltételeit és mértékét.

## **2. Levegőminőség-javítás érdekében megtett intézkedések**

A rendeletek által előírt követelmények és szándékaink megvalósítása érdekében az alábbi intézkedések megtételére került sor:

2.1.) A 6. sz. főközlekedési út Zsolnay dombtól Tüzér utcáig terjedő szakaszán a zöldfelületeket növeljük, azok minőségét újabb fás szárú növények ültetésével javítsuk azokon a helyeken is, amelyek jelenleg szilárd burkolattal rendelkeznek. Az önkormányzati tulajdonban lévő BÍOKOM Kft-t felkértük a tavalyi év során annak vizsgálatára, hogy a tervbe vett fejlesztéseket az említett szakaszon hol lehet megvalósítani. Az említett vizsgálat alapján elkészült anyagot a Közgyűlés elfogadta. Az elfogadott anyagban közel 300 db lombhullató fa, több mint 250 db örökzöld fa és több mint 5100 db lombhullató cserje kerül eltelepítésre az érintett szakaszon. Ennek a telepítési munkáit 2013. októberben kezdjük el.

2.2.) Az Önkormányzat továbbá felkérte a BÍOKOM Kft.-t, tegyen javaslatot arra, hogy a városközpont közelében hol lehet, az Önkormányzat kötelezettségeibe tartozó csereerdősítési feladatokat elvégezni annak érdekében, hogy a beavatkozási terület közelében olyan nagy kiterjedésű zöldfelületek jöjhessenek létre, amelyek hozzájárulhatnak a szállópor megkötéséhez.

2.3.) Számos esetben a káros anyag kibocsátásoknak energetikai okai vannak. A probléma megoldása érdekében az önkormányzati tulajdonban lévő Pécsi Városfejlesztési Nonprofit Zrt-n belül megalakult az energetikai divízió, amelynek feladata a város és környékének energetikai potenciáljainak feltérképezése, kiemelt figyelemmel a megújuló energiaforrásokra. További fontos feladata a város energiasztratégiájának elkészítése, melynek megalkotása jelenleg zajlik.

2.4.) Szállópor-kibocsátás csökkentést kívánunk elérni a Belvároson átmenő kerékpárút kialakításával. Ez a kerékpárút kötné össze a Pécsi Tudományegyetem Ifjúság úti kampuszát a Tudásközponttal, illetve a Zsolnay Negyeddel. A beruházást a DDOP-5.1.2-11-2011-0004 azonosítószámú pályázatunkkal kívánjuk megvalósítani. A projekt megvalósítása már megkezdődött.

2.5.) A megújuló energia hasznosítás egyik sikeres példája lehet az önkormányzati tulajdonban lévő Tettye Forrásház Zrt szennyvíztisztító telepén termelődő szennyvíziszapból kinyert biogáz energetikai célú vagy üzemanyagként történő alkalmazása a KEOP-4.4.0. pályázati forrás felhasználásával. Az energetikai hasznosítást biztosító beruházás megkezdődött, befejezése 2014-ben várható.



2.6.) Megkezdődött egy második pályázat előkészítése is, mely a jövőben az üzemanyag előállításához szükséges infrastruktúra kiépítését finanszírozná. Az így nyert üzemanyaggal a helyi városüzemeltetési cég járműveit tudnánk működtetni csökkentett szállópor-kibocsátás mellett.

2.7.) Önkormányzatunk 51 %-os résztulajdonban van a PÉTÁV Pécsi Távfűtő Kft. A Kft. a 2009-óta eltelt időszakban a piacbővítő tevékenységének eredményeként 11,1637 MW értékű piacbővülést tudott elérni. Ez a teljesítmény 1.200 óra/év csúcskihasználási óraszámmal számítva 48.227 GJ távhőn értékesített hőmennyiséget eredményezett, ami átlagosan 80 %-os kazánhatásfokkal kalkulálva 60.284 GJ gázfelhasználásnak felel meg. Átlagos 56,1 kg/GJ CO<sub>2</sub> fajlagossal számítva ez az érték 3.382 tonna CO<sub>2</sub> kibocsátást eredményezett volna földgáz alapon, az erőműi - eddig részben biomassza alapon működő távhőszolgáltatás - ezt váltotta ki. A közeljövőben 2 újabb projektjével a cég éves szinten az erőműi rendszeren összesen 10.932 GJ hő-megtakarítást kíván elérni. Az energiastratégiában célul tűzzük ki, hogy 2020-ig uniós forrásokból a jelenleg távhővel ellátott lakosság számát tovább növeljük.

2.8.) Önkormányzatunknak a Szabadság úti mérőállomáson detektált szállópor magas koncentrációjának további csökkentésére nyílna lehetősége a közlekedési eredetű szállópor részarányának csökkentésével, amennyiben a Tüskésréti út és Ny-i elkerülő út összeköttetése megépülhetne. Ezzel az infrastrukturális fejlesztéssel tehermentesíthető lenne a Nagy Lajos király út az átmenő forgalomtól. A tervezett út nyomvonalának engedélyezési és kiviteli terveit már 2006-ban elkészítette az Önkormányzat. Saját forrásból erre a beruházásra jelenleg nincs mód, azonban a 2014 – 2020-as költségvetési időszakban közlekedésfejlesztési pályázat keretében megvalósítását tervezzük.

2.9.) Az utóbbi években a városban több közlekedési lámpás csomópontot körforgalmazítottunk. Ennek hozadéka az, hogy a forgalom viszonylag folyamatos tud lenni és a fékezés- leállás- gyorsítás fázisokból származó kibocsátások csökkenthetők. Ilyen csomópontok a Kodály Z. út- Klimó György kereszteződés, a Kodály Z. u. - Petőfi S. u. kereszteződés és a Szabadság u. - Rákóczi u., Király utca - Lánca utca kereszteződés is. További három csomópont ( Ágoston tér, Hunyadi út – Aradi Vértanúk útja, Ifjúság útja - Édesanyák útja) körforgalmúvá történő alakításával fog a Belvárost északról övező körgyűrű teljessé válni. A fenti csomópontok közül már van olyan, amelyik jogerős építési engedéllyel is rendelkezik.

2.10.) A belvárosi kritikus szakaszok esetében az Önkormányzati tulajdonban lévő TŰKE Busz Zrt. menetrend és vonalmódosításaival a környezetterhelést a legkritikusabb szakaszokon csökkentettük. A Zsolnay szobor felé közlekedő 31-es, 31A-s, 43-as járatokat megszüntettük és a fonódó hálózat részeként a régi 4-es vonalának egy részével egyesítettük. Az így a megszűnő járatok környezeti terhelése megszűnt.

2.11.) 2013-ban az Önkormányzat megindította a „Pécsi Buszcseré” programját. A buszcseré program keretében beszerzésre került 2 db új EURO-V-ös csuklós busz és 23 db szintén EURO V-ös szóló busz is. Jelenleg zajlik az idei ütem záró lépése, melynek keretében közbeszerzési eljárás indult további 4 db csuklós autóbusz beszerzésére. A program folytatásaként 2014-ben indul a korszerűsítés második üteme, melynek kontingensében 40 db csuklós autóbusz beszerzése szerepel. A buszcseré program keretében érkező valamennyi autóbusz EURO V, vagy annál kedvezőbb környezetvédelmi besorolású. Középtávon uniós forrásból gázüzemű és hibrid buszok beszerzését tervezzük a program III. ütemében. A 2013 I. ütem eredményeként elmondható, hogy



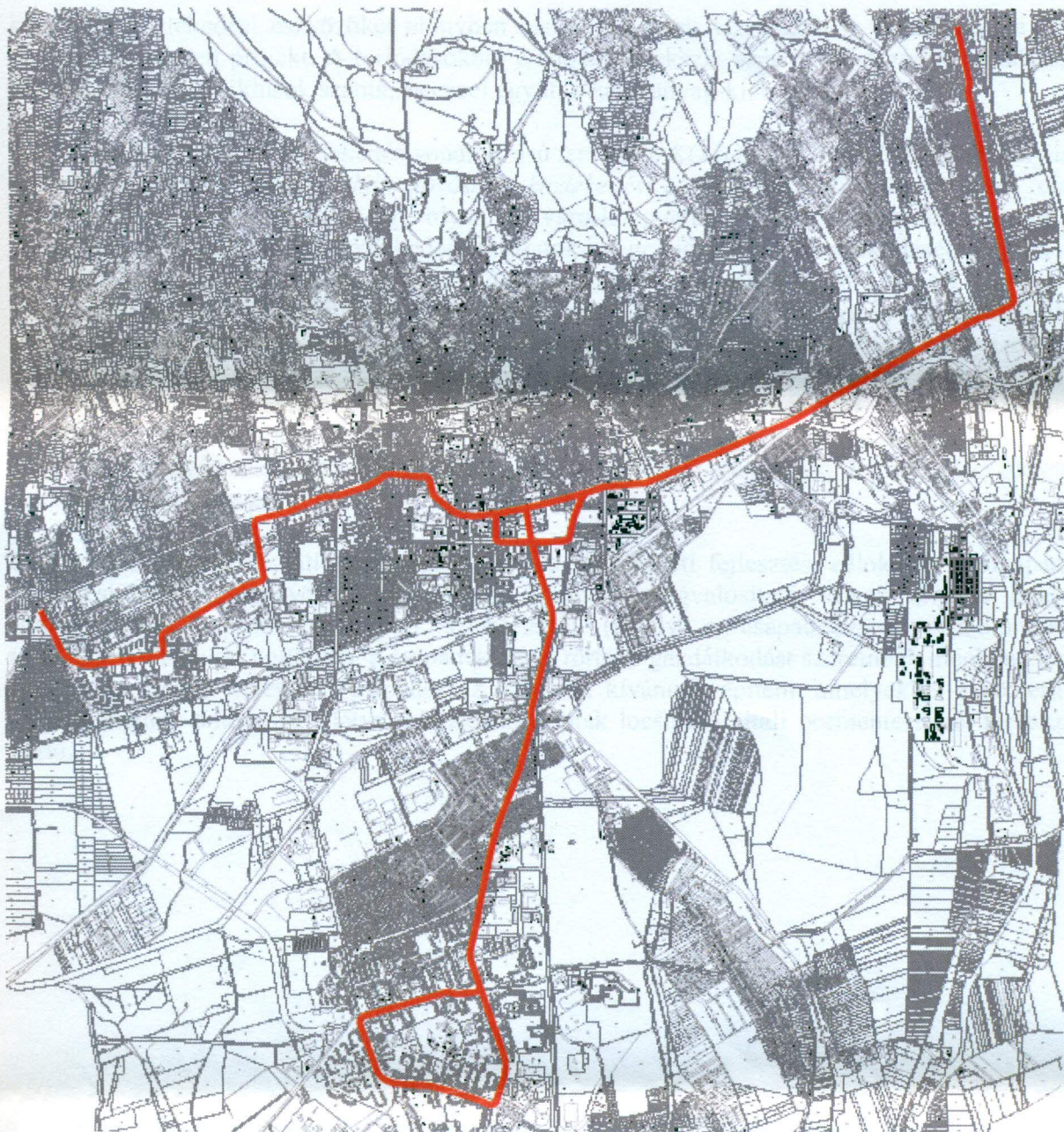
a viszonylag idős és ezért nem túl jó kibocsátási értékekkel rendelkező járműparkkal működő járatoktól, jelentős mértékben mentesítettük a Szabadság út - Nagy Lajos Király úti csomópontot.

### **3. Levegőtisztaság javítását eredményező terveink**

3.1.) A szállópor-szennyezettség tekintetében több közösségi közlekedést érintő fejlesztési tervvel rendelkezünk, illetve jelenleg készítettünk. Az egyik ilyen projektünk a KÖZOP-5.5.0-09-2010-0007 pályázat finanszírozásában tervezett „Kötőtpályás közösségi közlekedési hálózat kialakítása Pécsen” című megvalósíthatósági tanulmány, mely a város hosszú távú közösségi közlekedési rendszerének alternatíváit vizsgálja. Ennek részét képezi az 1. sz. térkép szerinti kötőtpályás nyomvonal vizsgálata:

1.sz. térkép: Pécsen tervezett villamos vonalak nyomvonala





A szállópor-szennyezettséggel leginkább sújtott városrészek a belvárosi területek. Kiemelendő továbbá, hogy a térképen látható módon a város legsűrűbben lakott területeit tárja fel a tervezett nyomvonal. A villamos-vonalak térnyerésével feltételezhetően visszaszorul a magáncélú gépjárműhasználat a tömegközlekedés javára. Ennek köszönhetően a szállópor- és  $\text{NO}_x$ -kibocsátás csökkentését lehet prognosztizálni.

3.2.) A közlekedési forgalomban, illetve a közösségi közlekedési eszközök előnyben részesítésének hiánya miatt az autóbuszok zavarása és akadályoztatása gyakori a városban. A Belváros környékén, valamint a főúthálózat nagyobb csomópontjainál a legkritikusabb a helyzet. A probléma feloldása érdekében olyan beavatkozások megvalósítását tervezzük, mely a



közösségi közlekedési eszközöket előnyben részesíti. Ennek vizsgálatát is tartalmazza a 2.12. pontban ismertetett projekt. A torlódásokból eredően növekszik ezen a szakaszon az elindulás – fékezés - megállás ciklusok száma, és ezzel együtt a károsanyag-kibocsátás is.

3.3.) A másik közösségi közlekedés vonatkozású tervünk a *KÖZOP-5.5.0-09-2010-0006 pályázat keretében elkészült- „Intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakítása Pécsen”* című tanulmány. Az alap célkitűzés egy olyan új, városközponthoz közeli közlekedési csomópont kialakítása, amely elősegíti a közlekedési hálózatok integrációját és együttműködését, megteremti a város új „kapuját”. Az intermodális csomópont kialakításának célja egyrészt a vasút helyközi és távolsági szerepének visszaállítása, a mainál kedvezőbben összekapcsolódva és együttműködve a többi közlekedési móddal, másrészt a közlekedési csomópont integrálása a városi környezetbe. A vasút helyközi és távolsági szerepének újraértelmezésével és helyzetbe hozásával a város közlekedési eredetű szállópor-koncentrációjának egy jelentős részét adó átmenő forgalmat, továbbá az ingázók által generált kibocsátásokat lehetne ugyancsak visszaszorítani. Fenti projektek finanszírozása tekintetében számítunk a mindenkori szaktárcák, illetve az EU illetékes szerveinek támogatására.

3.4.) A diffúz eredetű szállópor csökkentését és zöldfelületi fejlesztési célokat is szolgál az a fejlesztési tervünk, amelyet szintén 2020-ig kívánunk megvalósítani. Ennek lényege, hogy a csapadékvízzel kapcsolatos eddigi szemlélettől (amely a csapadékvizek ártalommentes elvezetésére alapultak) eltérően, a csapadékvízzel történő gazdálkodást szeretnénk meghonosítani a városban, amely keretében csapadékvíz tárolókat kívánunk építeni, amelyekkel a közterület zöldfelületeinek öntözését, illetve a közlekedési utak locsolása általi pormentesítését tervezzük elérni.