

Mészáros Árpád

A SZMOGRIADÓK TERVEIRŐL

A 2007 decemberi időjárás következtében városainkban megnövekedett a levegő szennyezettsége. Ez a tény egyfajta aktualitást ad a szmogriadó tervekről összeállított kritika ill. kérdéssornak. Budapest, Pécs, Győr, Miskolc terveit tanulmányozta szerzőnk.

Hazánkban eddig még nem kellett elrendelni szmogriadót (hivatalos nevén füstköd-riadót), pedig időnként (például 1997-ben a fővárosban) a határértékek közelében jártak a mért adatok. 1994 óta fővárosunk rendelkezik is ilyen szabályozással.

Egyebek mellett az EU csatlakozásra történő felkészülés során korszerűsíteni, illetve ahol még nem volt, ki kellett alakítani e terveket. Azonban ezek a tervek helyenként nem minden esetben szimpatikusak egy gyakorló - távközlési területtel foglalkozó - katasztrófavédelmi szemének. Úgy tűnik, mintha még mindig lennének rajtuk csiszolható lehetőségek.

Vélelmezhető, hogy olyan tervek születtek ez úttal a szmogriadó területén, melyek roppant jól mutatnak messziről. Azonban az ördög a részletekben lakik, s ezért a végrehajtás az apró problémák miatt káoszba fulladhat, hacsak időben (még az alkalmazásba vétel előtt) a finomítások meg nem történnek. Most még van erre idő...

Dr. Persányi Miklós környezetvédelmi és vízügyi miniszter előterjesztésében a múlt év nyarán került terítékre a H/4393 számú országgyűlési határozati javaslat a 2003-2008. közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Programról. Ez, s egyéb okok hatása is közrejátszott abban, hogy néhány nagyvárosunk elkészítette és hatályba léptette a füstköd-riadó tervét.

E tervek a felületes szemlélőnek hasonlatosnak tűnhetnek, ám jobban megvizsgálva - különösen a részletekben - eltérnek.

A mérlegeléseket a közlekedést érintő korlátozások tekintetében végeztem el. E speciális vizsgálat oka az, hogy megtudjam, szmogriadó elrendelése esetén hol és milyen feltételekkel van/lesz lehetőség a távközlési rendszer javításához gépjárművet használni. Feltételezem azonban, hogy e járműmozgásokkal kapcsolatos megállapításaim másokat is érdekelhetnek, különösen azokat, akiknek egy szmogriadó esetén is adódhatnak közlekedéssel kapcsolatos feladatai.

A közlekedést érintő korlátozások elrendelésének kiváltó okai a szén-monoxid, a nitrogén-dioxid és az ózon koncentrációnak határérték feletti szintje.

A vizsgálódást olyan szemüvegen keresztül végeztem, amelyik rámutat a szmogriadó elrendelését követő olyan nehézségekre, amelyek körültekintőbb előkészítés, az érintettekkel lefolytatott előzetes egyeztetés, netán a várható helyzetek modellezése esetén megelőzhető lehetett volna. Helyenként talán még ma sem késő ezek pótlása...

A FŐVÁROS SZMOGRIADÓ ELKÉPZELÉSEIRŐL

A Fővárosi Közgyűlés 48/2003. (IX. 19.) számú rendeletében szabályozta a füstködriadó-tervet. A mostani szabályozás lényegesen szigorúbb a megelőzőnél. A régi, három fokozatú riasztási rendszer helyett most két fokozatút terveznek. Az alsó határértékű légszennyezés

elérésekor az enyhébb, vagyis a tájékoztatási fokozat lép életbe. Ennek során önkéntes korlátozást kérnek a lakosság, és minden egyéb káros légszennyező anyagot kibocsátóktól. Egyidejűleg az ipari jellegű, helyhez kötött légszennyezőket a káros kibocsátás negyedével való csökkentésére kérik fel.

Ha ez az intézkedés nem elégséges, és a légszennyezés további csökkentése szükséges, életbe léptetik a második, vagyis a riasztási fokozatot. Ekkor - egyebek mellett - az egyedi szilárd- és olajtüzelésű helységek fűtését (lakás, üzlet, iroda, stb.) legfeljebb 18 C°-ban kérik maximálni a lakosságtól, a vállalatoktól és az intézményektől. Ha a szennyezés még ennek ellenére is tovább nő, a hőfok felső határértékét 17 C°-ban határozzák meg. Ezzel párhuzamosan a helyhez kötött ipari légszennyezőket a káros kibocsátás felére való csökkentésére kötelezik.

Ha a légszennyezés mérséklését az ózon koncentrációjában beállt kedvezőtlen változás váltja ki, a város teljes területén megtiltják az üzemanyag-kimérést 11 és 16 óra között, illetve a budai körutak és a Hungária körút által határolt területen csak a gőzviszszavezető rendszerű kutaknál engedélyezik az üzemanyag árusítást.

Ezen intézkedések elégtelensége esetén a helyhez kötött ipari légszennyezőket a káros kibocsátás 80 %-ára való csökkentésére kötelezik.

A **gépjárművek mozgását** jelentősen korlátozzák a különböző fokozatok esetében. E szerint a tájékoztatási fokozatban a teljes közigazgatási területen belül a különféle belsőégésű motorral hajtott járművek közlekedésének (önkéntes) korlátozását kérik az üzemeltetőktől. A szennyezés jellegétől függően a korlátozás a benzines, a kétütemű és/vagy a diesel motorú járművekre eltérően vonatkozhat.

Riasztási fokozat esetében az egyes főbb útvonalak kivételével - ahol semmiféle korlátozás sincs - gyakorlatilag a budai körutak és a Hungária körúton gyakorlatilag tilos a járműforgalom. E körgyűrűn kívüli közigazgatási területen - az elrendelést követő nap sorszáma alapján - a páros-páratlan rendszámvégződés szerint korlátozzák a személygépkocsik és a motorkerékpárok forgalmát.

Megjegyzés: Az elrendelést követő páratlan napok száma feltehetőleg gyakoribb lesz a mindig bekövetkező első nap révén, míg a második nap már nem ennyire törvényszerű. Így a páratlan számra végződő rendszámú járművekre eső korlátozás többször fordulhat elő, mint a párosakra. Talán az egyenlő teherviselés elvéhez az elrendelés naptári dátumának páros-páratlan száma állna közelebb.

További megjegyzés: Nincs rögzítve a nap számolásának módszere, hiszen ezt dátum szerinti napokban éjfélről, ill. az elrendelés órájától számított 24 órás időtartamban is lehet értelmezni. Ezek szerint, pl. egy 18 órakor elrendelt szmogriadó esetén a következő elrendelési nap délután 18 órakor is kezdődhet, de értelmezhető az aznap éjszakai napváltás is. A két - bármiként is értelmezett - nap határfordulója körüli türelmi időről sem találni elképzelést a rendeletben, ami a pillanatok alatti átállás lehetetlensége miatt túlzott szigorúságot, ill. korrupciós lehetőséget is sejtet a joghézag kapcsán.

A fenti forgalomkorlátozás alóli kivételt képező gépjárművek felsorolása elég kurta:

- "a tömegközlekedés járművei, a taxik;
- a megkülönböztető jelzést használó - vagy azzal rendelkező -, valamint az ilyen járművek által közrefogott járműoszlop;
- az egyedi engedéllyel rendelkező gépjárművek, járműszerelvények;
- a mozgáskorlátozott igazolvánnyal rendelkező(ke)t szállító gépjárművek;
- a villamos meghajtású gépkocsik."

Megjegyzendő, hogy az egész rendelet a közlekedés terén a belső égésű motorokkal hajtott járművekkel foglalkozik, mégis kivételnek tekinti a villamos hajtásúakat. Ezen logika alapján az állati hajtású szállítóeszközök kivételként való kihagyása észrevehető.

A rendelet nem tartalmazza e szakaszhoz kapcsolódóan, hogy a város működtetéséhez szükséges szolgáltatók mikor, hol és milyen módon, mennyi idő alatt kaphatnak egyedi engedélyt járműveikre, hiszen nem valószínű, hogy a kukásautók, postai teherautók, vagy a távközlés hibaelhárító járművei előtt és után villogó kék lámpás autók fognak közlekedni. Ez egyébként a szükséges egy helyett három kipufogócsövön áradó füstöt jelentene.

Szóbeli, nem hivatalos úton kapott tájékoztató szerint a szmogriadó alatt közlekedtethető járművek egyedi engedélyek beszerezhetősége figyelemre méltó. Ennek legelső időpontjául a szmogriadó elrendelésének pillanatát adta meg a főpolgármesteri hivatal megkérdezett alkalmazottja. Demszky főpolgármester urat nevezte meg az egyetlen engedélyezőnek. Megítélésem szerint ez a megoldás még viccnek is rossz, hiszen a kenyérszállítóktól a csőtörések elhárítóig, a hókotróktól a halottszállítóig mindenki fontosságára fog hivatkozni, s tolong majd az engedélyekért. A több (tíz)ezer engedélykérés kiadásának bizonytalan átfutási idejéig nem lehet megtiltani egy-egy kisebb - akár családi, akár vállalati - vészhelyzet bekövetkeztét, melynek elhárításához jármű igénybevétele szükséges a komolyabb fejlemények megelőzése érdekében.

Csak egy gondolat egy lehetséges jogi vitáról. A távfelügyeleti rendszerbe kötött objektum riasztására - gépkocsijaiknak mozgási tilalma miatt - az őrző szervezet nem tud időben kivonulni, s így jelentős kár keletkezik. Ki kire fogja hárítani a felelősséget, és az egyébként bizonyíthatóan megelőzhető kárt ki fogja viselni?

Amennyiben a fenti korlátozó intézkedések ellenére a szennyező anyagok koncentrációja tovább növekszik, akkor a riasztási fokozat második módozatát léptetik életbe. Ekkor - elsősorban - a tehergépjárművek forgalmát csökkentik. Ezzel egyidejűleg a kivételek számát növelik, hiszen kivételként engedélyezik a fenti felsoroltak mellett az alábbi járművek közlekedését:

- "közszükségleti áruszállítás, a közszolgáltatás, a polgári védelem, a katonaság, a katasztrófaelhárítás, a levegőtisztaság-védelem és közegészségügyi szolgáltatás gépjárművei, amennyiben ilyen feladatukat teljesítik;"

Megjegyzés: Mivel a riasztási fokozat első lépcsőjében e járművek nem mozoghattak, számítani lehet/kell a lakosságnál pánikhangulat kialakulására, ami nehezen lesz megfékezhető.

További megjegyzés: Vélhetően vita várható az itteni felsorolás alkalmazása kapcsán. Vajon ki és miként ítéli majd meg a déligyümölcs szállítást? S mi van, ha egy zsák krumplit is feldobnak a déligyümölcs mellé? Hová sorolandó a kenyér nélküli péksütemény szállítmány? Miként kell értelmezni az íróeszköz, a kristálypohár vagy a porcelántányér, a bútor, vagy az éttermi moslák szállítását? Ha e vitából szankcionálásra és annak óvására kerül sor, miként lehet majd jogilag megalapozott állást foglalni? Márpedig a rendelet szankciókkal fenyeget, ami nélkül nem is lehetne érvényt szerezni a szigorításoknak.

További szigorítási lehetőségként a riasztási fokozatban a jogszabály a vidékről érkező járművek kényszerparkoltatásával él. A bevezető utak többsége mellett 21 nagy - esetenként alkalmi (vagyis füves) - parkolót jelöltek ki mintegy 20.000 személygépkocsi és kb. 3000 autóbusz részére. A budai oldalon 4 parkoló, a további 17 a pesti oldalon szerepel a felsorolásban.

A budai oldali 4 parkoló mindegyike alapvetően az M1, M7 utakhoz kapcsolódik:

- FLORACOOP virágpiac a Budaörsi út mellett: 1200 szgk. és 1200 szgk. (elírási hiba a jogszabályban?!)
- Budaörsi repülőtér 3000 szgk. és 500 busz
- Budaörsi úti laktanya (tartalék, adat nincs)
- Alkotás utca, NOVOTEL parkoló, 400 szgk.

További részletekre a jogszabály nem tér ki, így a korlátozások megálmodóinak további elképzelései homályban maradtak. E hiányt a saját - korlátozott és senkivel sem egyeztetett - ismereteimmel pótoltam. Kérdések tömkelege merült fel bennem, melyekből szemelvényeket mutatok be. Tudom, hogy e témában nem vagyok szakember, csupán csak szokásom a közlekedés:

- Percenként hány autóst kell a kettős autópálya különböző pontjain szétválogatni útirányuk szerint az M0-ás körgyűrű (átmenő forgalom), a városba beengedhető célforgalom, valamint a parkolásra kötelezettek szerint? (Nem minden főváros felé érkező autós tudja, mikor és mit rendeltek el a Városházán!) Hol van erre alkalmas, biztonságos hely, korlát, jól látható jelzőrendszer (kód!) pl. párhuzamos kikérdezési lehetőség a forgalomirányításra? Mit lehet tenni a trükkös vezetőkkel, akiknek "A" felé kéne menni, de rögtön "B" felé fordítja a kormányt, ha elhagyta az ellenőrző pontot? S a csak idegen nyelvet beszélőkre is felkészültek a forgalomterelő kérdezőbiztosok? Netán mindenkinek az öntudatára van bízva, hogy tegye le a kocsit a város szélén, és menjen tovább a parkolónál alig létező tömegközlekedéssel?
- Szmogriadókor is lehet esős, nedves idő. Az óránként több száz jármű a reptéri útról letérve mennyi idő alatt éri el a neki kijelölt füves parkolóhelyet a repülőtéren? És ha havas, jeges az idő? Mekkora lesz a torlódás, ha csak egyetlen autóbusz is elakad a laza talajban a szűk bejáratnál? Mennyi emeletes buszt is mozgatni képes vontató lesz kirendelve a reptérre, s ezek mikor állnak készenlétbe/szolgálatba? Ki őrzi a parkolót? Hogyan és mikor találnak vissza a kényszerparkolásra ítélt autósok? S az utolsó parkoló autóig zárva lesz a kifutópálya, amelyik (történetesen lopott autó révén) hosszú ideig gazdátlanok fog tűnni? S a repülőtér légi forgalom előli lezárása mennyivel korábban fog megtörténni, mint a gépjárművek kényszerparkoltatása?
- A Budaörsi reptérenél a járművét hátrahagyó néhány 10.000 ember (pl. külföldi üzletemberek, turisták, szerszámaikkal érkező munkavállalók, stb.) milyen módon juthatnak tömegközlekedéshez, hiszen a környékbeliek (Budaörs, Törökbálint, Kamaraerdő lakói) is autóikat otthon hagyva - az egyébként is zsúfolt BKV járművekkel - közelíti meg a fővárost? A bemutatott rendelet ugyan lehetőséget ad a BKV járműveinek sűrítésére, de ettől még több autóbusza és villamosa nem lesz a városnak, a járművezetők száma is véges, ill. pihenniük is kell. Létesítenek-e ideiglenes megállókat valahol, netán alkalmi járatok viszik a városba a reptéren ragadtakat? (Egy kis számtan: ha csak 18.000 ember¹ érkezik a reptérre 6 óra alatt buszokkal és személygépkocsikkal, akkor - 50 fős BKV buszokkal számolva - csak innen percnként kell egy-egy járművet indítani. Honnan lesz ennyi extra busz, s honnan hová fognak közlekedni? Visszafelé milyen sűrűn járnak majd, s mikor indul majd az utolsó járat?)

¹ A reptér parkoló kapacitása a rendelet szerint ismert. 3000 személygépkocsi 1-1, ill. 500 autóbusz 30-30 fővel számolva az 3000 + 15000 = 18000 ember. Ezek tovább szállításáról szól a számtanpélda.

- Mire számíthatnak a kényszerből több órára kocsijukban rekedt emberekkel, akik akár elérték a kényszerparkolót, akár még sorsukra várnak az utak valamelyikén? Legalább a kényszerparkolóknál van/lesz elegendő WC és ivóvíz, netán minimális élelem? S ki felel itt a tömegek tájékoztatásáért, s ezeknek milyen módszereik, eszközeik lesznek? Mennyivel hamarabb érnek majd oda, mint az első kényszerparkoltatottak, s miről fognak tudni tájékoztatni e tájékoztatási biztosok (honnan lesz pillanatról pillanatra frissített információjuk)?
- Mind a Budaörsi úti laktanya, mind a NOVOTEL parkolója csak a városból kifelé menő forgalom keresztezésével érhető el a vidékről bejövő irányból. S itt, az elágazásoknál (is) kellene kikérdező forgalomirányítók, akik irányítják a járatlanokat, különben csak elvétve téved majd arra valaki. Ennek oka, hogy forgalomirányítás nélkül könnyebb lesz a város szívébe egyenesen továbbmenni, mint a kényszerparkolóba bejutni (a kisebb ellenállás elve itt is érvényesül). Ha pedig forgalomirányítás lesz, a kikérdezések és a terelés miatt várakozó autók kipufogógáza mennyivel kevésbé fogja szennyezni a levegőt, mintha "folyamatosan haladva" végcéljuk felé haladnának? Megjegyzem, a Budaörsi úton kintről jövet a laktanya kapuja felé nincs megfelelő ráfordulási lehetőség, különösen nem hosszabb járművekkel. Ott előbb a középső sávelválasztó terelősíziget át kellene építeni (meg kéne rövidíteni a jelenlegit). Ki és mikor fogja ezt átépíteni?
- Mi a helyzet Buda többi megközelítési lehetőségével: Szentendre, Pilisvörösvár, Hűvösvölgy-Budakeszi, Érd irányokkal? Az onnan érkezők mit tegyenek? Menjenek be a tilalmakkal tűzdelt városba, vagy álljanak meg valahol - (de hol?) - feltorlasztva az amúgy is katasztrofális forgalmat, járatásra készítve a motorokat? Nem lehetne e jogszabályt az aglomerizáció érintett településeivel egyeztetni, s a területükre eső lehetséges parkolóhelyeket is bevonni a rendszerbe? Feltételezhetően az ő érdekük is a különleges forgalmi helyzet kezelése, hiszen a szmog sem falként áll meg a főváros közigazgatási határánál. Ez által pl. a város körüli nagy bevásárló központok kiépített parkolóhelyei részei lehetnének a gépkocsik parkoltatásának. A város és a körülötte lévő települések összefogása szép példája lehetne a veszély felszámolásának.

A fenti - és a hozzá hasonló - kérdések alapján remélem, soha nem kell bevezetni a szmogriadó-tervet, mert az esetben az első hóeséskor már sokszor megtapasztalt városi közlekedési káosz csak gyenge bevezető gyakorlatnak lesz tekinthető a szmogriadó várható fejleményeinek.

PÉCS SZMOGRIADÓ TERVE

Hazánk hatodik legszennyezettebb települése Pécs. Az itteniek az 59/2003. (12. 22.) számú önkormányzati rendelet szerint készülnek a határértékek feletti füstköd megjelenésére. A korlátozások bevezetésnek kicsi az esélye. Eddig a különböző helyszínen lévő légszennyezettség érzékelő műszerek még soha nem jeleztek egyidejűleg három órán át tartó veszélyes határérték feletti adatokat, ami a korlátozások elrendelésének kritériuma lenne.

Az eltérő jellegű légszennyezések esetére riadótervük kétfokozatú, tájékoztatási és riasztási szintjük van.

A tájékoztatási fokozatban csak - önkéntes korlátozáson alapuló - felkéréssel találkoznak a helyiek, míg riasztási fokozatban ezt a korlátozást már ki is kényszerítik. A kikényszerítésnek két lépcsője van, az első órában megteendő, és az ötödik órától bevezetendő korlátozások.

A riasztási fokozat első lépcsőjében alapvetően az átmenő forgalom elterelése történik, míg a második lépcsőben már egyes területeket lezárnak a forgalom elől.

A forgalom kikényszerített mérséklése alól csak a város normális működéséhez szükséges járműmozgás a kivétel. A 4. mellékletben található tételes felsorolás azonban nem tartalmaz néhány jellegzetes és fontos, esetenként halaszthatatlan feladatot ellátó szolgáltatót. Ilyenek, pl.: a szemétszállítás, a halottszállítás, a gyorsjavítás (mondjuk lakáson belüli csőtörés, betörés utáni ajtó helyreállítás, stb.), a polgárőrség, szerződéses lakásórzó szervezetek, megkülönböztető jelzéssel nem rendelkező hivatásukat gyakorló orvosok, a gyógyszerszállítás, valamint a posta, a mozgáskorlátozottak, a betegszállítók, stb.

A telefon ugyan nem közmű, de a közművekkel összefüggésben a telefon szolgáltatók a kivételek felsorolásában szerepelnek, így reájuk a közlekedési korlátozások nem vonatkoznak. A stabil és mobil belsőégésű motorok is termelnek levegőbe kibocsátott káros melléktermékeket, s különösen áramkimaradáskor ezekre szükség lehet. Az ilyen belsőégésű motorokkal meghajtott áramfejlesztők üzemeltetésére vonatkozó korlátozásokkal kapcsolatban nem található elképzelés a rendeletben. A belsőégésű motoros kisgépek (láncfűrész, léglapács, döngölő, stb.) üzemeltetésének felfüggesztésről sem található elképzelés.

GYŐR FÜSTKÖDRIADÓ TERVE

A vizek városa a 43/2003. (X. 10.) számú önkormányzati rendeletével szabályozta a határérték feletti szmog esetére a tennivalókat, melyet 2004-ben már két ízben is módosították az arra illetékesek.

A város vezetése a potenciális érintettekkel egy egyeztető megbeszélést tervez a közeljövőben, hogy senkit ne érje váratlanul egy esetlegesen kialakuló szmogriadó, vagyis hogy kellő időben és megfelelő módon felkészülhessenek egy esetleges korlátozásra.

A légkör szennyezettségétől függően a fűtéseket és a technológiai folyamatokat, és/vagy a járművek forgalmát korlátozzák, mely itt is két lépcsős.

Tájékoztatási fokozatban kerülni kell a magántulajdonú személygépkocsik, motorkerékpárok és mopedek forgalmát, melynek önkéntes forgalomkorlátozására kéri a lakosságot a 27. § szerint. Ennek érdekében enyhébb kényszerintézkedéseket is bevezetnek (behajtási és várakozási tilalom, tömegközlekedés előnyben részesítése). Nem egészen e korlátozással összeegyeztethető módon, de kivételnek tekinti a rendelkezés az alábbi járműveket (értetlenkedésem oka az, hogy a felsoroltak többnyire nem magántulajdonú személygépkocsik):

- *"a tömegközlekedési járművek,*
- *az áruszállítás, a közszolgáltatás, a rendőrség, a tűzoltóság és a mentőszolgálat gépkocsijai,*
- *a közlekedési szolgáltatást végző gépjárművek és*
- *káros anyag kibocsátással nem rendelkező gépkocsik."*

Amennyiben a légszennyezés miatt a riasztási fokozatot kell életbe léptetni, akkor a személygépkocsikra, motorkerékpárokra és mopedekre vonatkozó önkorlátozó kérés egyértelmű tilalomra vált. Az intézkedések tilalma alól kivételt élvezhetnek pl. a megkülönböztetést használó járművek, a mozgáskorlátozottak által használt gépjárművek, a villamos, gáz- és közművek, a tömegközlekedés kár és veszélyelhárításra szolgáló

gépjárművei, a betegszállítók, az orvosok a temetkezés és a könnyen romló és alapvető élelmiszereket szállító gépkocsijai, valamint a taxik.

Megállapítható, hogy ez a rendelkezés hátrányba szorítja az informatikát. Mivel a információ továbbításával, a távközlési szolgáltatásokkal foglalkozó szervezetek nem közművek, s a postáról is közel másfél évtizede levált ez a szakterület, a rendelet kivételei nem vonatkoznak e cégek gépjárműveire.

MISKOLC SZMOGRIADÓ SZABÁLYOZÁSA

Miskolc 2003-ban fogadta el a levegőtisztaság-védelemről szóló elképzeléseket a 47/2003 (X. 7.) számú városi önkormányzati rendeletben. Míg a város régebben híres volt a rossz levegőjéről, mára - talán a gyárbezárások okán - e téren sokat javult a helyzet.

Füstködriadó-tervükben a készültségi-tájékoztatási fokozatot riasztási fokozat követi.

A gépkocsik forgalmának korlátozásában az általam megismert legteljesebb körültekintéssel összeállított listát találtam a rendeletben, melynek - munkaköröm szerinti érzékenységem alapján - egyetlen problémája van: a távközlés nem kapott kivételt. Mivel az információ továbbításával foglalkozó szervezetek nem közmüszolgáltatók, így a minden bizonnyal jó szándékú "közműves felmentés" a távközlési szervezetekre nem vonatkozik.

Megjegyzés: Általam nem ismert az a módszer, amellyel a lakásonkénti fűtésből eredő légszennyezés csökkentése érdekében a lakáson belüli 18 C° felső határérték betartása ellenőrizhető (és esetleg szankcionálható) lenne, miként az a főváros hasonló elvárásainál sem került rögzítésre.

EGYES MENTESSÉGEKET ÉLVEZŐ CÉGEKET ÉRINTŐ KORLÁTOZÁSOKRÓL

Mint látható, minden szakterületnek meglesz a saját problémája egy szmogriadó alkalmával, legyen az bármely vizsgált városban. Mégis az informatika, a távközlés területe különösen mostohagyerek, mintha e területnek nem is kéne üzemeltetnie a hálózati rendszereit, legyen az akár vezetékes, akár vezeték nélküli. Pécs ugyan gondolt e területre is a kivételek felsorolásakor, ám mindent ők sem oldhattak meg.

A távközlés céljait, feladatait nem csak a járművek oldalfeliratai alapján oda sorolható gépjárművek bevetésével kell/lehet megoldani. Számos kisebb-nagyobb alvállalkozó dolgozik a "nagy" távközlési cégeknek, többnyire az ő nevükben, de a saját járműveivel. Előfordul azonban szép számmal olyan is, aki - szerződéses alapon - a távközlési cég érdekében használja magángépkocsiját. S ez esetben a gazdasági érdek, és nem az imázs szabja meg, milyen színű és milyen reklámhordozójú a gépkocsi.

Egy fentiek szerint kivételekkel szabályozott forgalomkorlátozáskor ma még nem ismert módon kell(ene) gondoskodni arról, hogy az alvállalkozók, s a magánkocsi használók rendelkezhessenek olyan igazolással, amely a korlátozások alkalmával "menlevél" céljait szolgálhatná. Erre a szerződés egy példánya, egy külön e célra legyártott igazoló levél, vagy egy igazoló kártya is megfelelhetne. Praktikus lenne, ha rendelkeznének a jogszabályok az ilyen igazolások elfogadásával is, hogy előzetesen felkészülhessenek az ilyen módszerekkel élő szolgáltató cégek.

ÖSSZEFOGLALÓ

A füstködriadó-tervek minden bizonnyal a nagy többség testi épségét, egészségét szolgálják, de az embereknek, különösen a városi embereknek egyre több olyan szolgáltatásra is szüksége

van, amelyet nem tudnak hosszabb-rövidebb ideig nélkülözni. Ide tartozik - megítélésem szerint - a távközlés is. A szmogriadó rendelkezések e szolgáltatási területet többnyire mostohagyerekként kezelik (tisztelet a kivételnek), holott e vizsgált jogszabályok alkotói is olyan adatokat használnak a riadó elrendeléséhez, módosításához, s lefűjásához is, melyeket e szakterület biztosít számukra. S az elrendelést is a távközlési eszközök valamelyikén továbbítják, melyek időnként meghibásodhatnak. Szeretteikkel is akár mobil, akár vezetékes távközléssel tartják a kapcsolatot a szmogriadó alatt is.

Vélhetően nem lenne hátrányos az ügynek, ha az itt felvetett gondolatok alapján újra gondolnák a szabályozásokat. Lehetséges, hogy más szakterületek is mostohának tekintik magukat, s ők is hiányolják a számukra kedvezőbb elbírálást. Talán most még nem késő! Jobbítsunk azon, amin lehet!

2005. október

Mészáros Árpád
biztonsági főmunkatárs
távközlési szakértő