

Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség

Intézkedési Program

Eger kijelölt város levegőminőségének javítására

Készítette: Levegőtisztaság- és Zajvédelmi Osztály

Készült: 2004. április 30.

Tartalomjegyzék

Bevezetés	3
1. A vizsgált terület lehatárolása.....	3
1.1 Város (térkép).....	3
1.2 A légszennyezettséget vizsgáló mérőállomás vagy az időszakos mérések helye (térkép, földrajzi koordináták)	3
2. Általános jellemzők.....	4
2.1 A zóna típusa	4
2.2 A vizsgált terület nagysága (km ²) és a vizsgált terület lakosságának becsült száma	4
2.3 Meteorológiai jellemzők.....	4
2.4 A topográfiára vonatkozó adatok, a földfelszín jellemzői.....	5
2.5 Az Egerben lévő védendő objektumok típusa, egyéb jellemzői.....	5
3. Felelős szervezetek megnevezése.....	5
4. A szennyezettség jellemzői és értékelése	6
4.1 Az előző évek levegőminőségi jellemzői	6
4.2 A program során mért levegőminőségi jellemzők.....	6
4.3 A levegőminőség értékelésének módszerei	6
5. A légszennyezettség oka.....	6
5.1 A szennyezést okozó fő kibocsátó források, tevékenységek jegyzéke.....	6
5.2 A kibocsátások összes mennyisége.....	7
5.3 Az Egerhez közeli zónákból származó, a légszennyezettségi állapotot befolyásoló kibocsátások jellemzői	8
6. A helyzet elemzése	9
6.1 A túllépést okozó egyéb tényezők ismertetése	9
6.2 A levegőminőség javítására irányuló lehetséges intézkedések felsorolása ..	9
7. A javításra irányuló azon intézkedések és programok bemutatása, melyeket a 21/2001 (II.14.) Kormányrendelet hatálybalépése előtt végrehajtottak.....	10
7.1 Helyi, regionális, országos, nemzetközi intézkedések.....	10
7.2 Az intézkedések megfigyelt hatásai	11
8. A légszennyezettség csökkentése érdekében szükséges azon intézkedések és programok részletei, amelyeket a 21/2001 (II.14.) Kormányrendelet hatálybalépését követően fogadtak el	11
8.1 A programban lefektetett összes intézkedés felsorolása és leírása	11
8.2 A végrehajtás ütemterve	12
8.3 A légszennyezettség tervezett javulása eléréséhez várhatóan szükséges idő becslése.....	12
9. A javításra irányuló, tervezett intézkedések és programok valószínűsíthető költségei és forrásai.....	13
10. A hosszú távon tervezett intézkedések és programok részletei	13
11. Felhasznált publikációk, dokumentumok, munkák jegyzéke	15
12. Mellékletek jegyzéke	15
Az Intézkedési Terv végrehajtásáért felelős szervek név és címjegyzéke	17

Bevezetés

2002. X. 7-én megjelent a légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002 (X. 7.) KvVM rendelet. A rendelet mellékletei szerint Eger városa a kiemelt városokhoz tartozik.

A város légszennyezettsége a jogszabály értelmében egyetlen komponens tekintetében sem haladja meg az immissziós határértéket, de a kiemelt városok esetében is kell intézkedési tervet készíteni, amely egy stabilizáló, helyzetmegtartó programot tartalmaz.

Az Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség 2003. decemberében elkészítette az intézkedési tervet megalapozó tanulmányt, mely részletesen tartalmazza az elmúlt öt év emissziós és immissziós adatait, a vizsgált légszennyező komponensekre vonatkozó diagrammokat és a kibocsátó forrásokat bemutató térképeket.

1. A vizsgált terület lehatárolása

1.1 Város (térkép)

Eger város térképét az **1. sz. melléklet** tartalmazza.

1.2 A légszennyezettséget vizsgáló mérőállomás vagy az időszakos mérések helye (térkép, földrajzi koordináták)

1. Az Egerben található Monitor állomás jellemzői

Állomás kód	Mintavételi hely	Vizsgált komponensek
E1	Katona tér	PM10, SO ₂ , CO, NO, NO ₂ , O ₃ + Meteorológia

2. Az Egerben található RIV hálózat jellemzői

Off-line üzemű Szedimentációs mérőhálózat törzskönyve

A mérőhely címe
ÁNTSZ
Breznai u. 2.
Csebokszári lakótelep, Rákóczi út 65.
Dohánygyár
Gronay u. 1.
Ker. és Vendéglátóipari Iskola. Pozsonyi u. 4-6.
Kodály utcai óvoda
Kórház
Pincegazdaság, Foglár u. 4.
Tárkányi u. 1.

RIV mérőpontok:

Állomás kód	Mintavételi hely	Vizsgált komponensek
28477496	Klapka György út 11.	SO ₂ , NO ₂ , Ülepedő por
28307495	Pozsonyi u. 4-6.	SO ₂ , NO ₂ , Ülepedő por
28547492	Széchenyi u.	SO ₂ , NO ₂

A RIV-hálózat és a szedimentációs mérési pontok elhelyezkedését szintén az **1. sz. melléklet** térképén jelöltük be.

2. Általános jellemzők

2.1 A zóna típusa

Kijelölt város

	Szennyezőanyagok megnevezése				
	kén-dioxid	nitrogén-dioxid	szén-monoxid	szilárd (PM ₁₀)	benzol
A város szennyező anyagok szerinti besorolása	F	D	F	D	F

ahol:

D csoport: azon terület, ahol a légszennyezettség egy vagy több légszennyező anyag tekintetében a felső vizsgálati küszöb és a légszennyezettségi határérték között van.

F csoport: azon terület, ahol a légszennyezettség az alsó vizsgálati küszöböt nem haladja meg.

2.2 A vizsgált terület nagysága (km²) és a vizsgált terület lakosságának becsült száma

Eger területe 104 km², a vizsgált terület lakossága 58.200 fő.

2.3 Meteorológiai jellemzők

Eger éghajlata

Fekvése, valamint a Bükk közelsége miatt sajátos, környezetétől eltérő időjárás jellemzi.

Hőmérséklet

Eger hőmérsékletének alapvető sajátossága a jelentős évi ingás (a leghidegebb és legmelegebb hónap középhőmérséklete közötti különbség: 23,1 °C), ami az alföldi tájak éghajlatával való rokonságra utal. Ugyanezt mutatja a hőmérséklet jelentős napi ingása is, amely nyáron átlagosan 13-14 °C.

Szélviszonyok

Szélirányok százalékos eloszlása Magyarországon (10 évi átlag)

É	ÉK	K	DK	D	DNy	Ny	ÉNy
9	12	7	11	7	11	10	33

Eger széljárása a Közép-Európa fölött uralkodó nyugatias légáramlás és az orográfia (domborzat) kölcsönhatásának eredményeként alakult ki. A város és környéke ÉNy felől nyitott, míg É, ÉK felől a Bükk szélárnyékában fekszik. Ezért minden évszakban szinte az ÉNy-i szelek az uralkodóak. A szélesebbség alapján Eger hazánk mérsékelt szel területéhez tartozik, ami a szélcsend nagyobb gyakoriságával is magyarázható.

Csapadék

Eger a Mátra és a Bükk orografikus esőárnyékában fekszik. Az átlagos évi csapadékmennyiség 125 év megfigyelései alapján 590 mm. Az éven belüli megoszlás jellegzetesen kontinentális típusú, a csapadék maximuma nyár elején, júniusban, minimuma télen, februárban alakul ki.

2.4 A topográfiára vonatkozó adatok, a földfelszín jellemzői

Eger az Alföld és az Északi-középhegység közötti átmeneti klímaterületen található. Maga a város egy 12 km hosszú – 30-50 m szintkülönbségű – szűk völgyben helyezkedik el.

Eger környékén három kistáj található: a Déli Bükk (Szarvaskő, Eger), az Eger-Bükkalja (Egerszalók, Egerszólát, Felnémet, Noszvaj, Novaj, Ostoros) és a Tárkányi-medence. A vidék legnagyobb vízgyűjtője az Eger patak. A környéken sok forrás van, Egerben a gyógyfürdőforrásokat kell kiemelnünk. Erre a területre is kiterjed a Bükki Nemzeti Park fennhatósága, ezért erdőművelés lényegében nem folyik.

2.5 Az Egerben lévő védendő objektumok típusa, egyéb jellemzői

Eger közelében található védendő objektumok közé soroljuk a Bükki Nemzeti Park területét és a Mátrai Tájvédelmi Körzetet, valamint a Szőlőskert-erdő-, Kaptár kő-, Kerecsendi erdő-, Nyírjes-tó-, Török asztal Tájvédelmi Körzeteket.

Ezek közül Eger közigazgatási területére egyik sem esik.

Védett természeti értékei közé tartozik: a szirti páfrány, a magyartölgy és a cserszömörce.

Műemlékek:

Főszékesegyház, Gárdonyi Géza Cisztercita Gimnázium, Líceum, Eszterházi Károly Főiskola, Minaret, Római Katolikus érseki palota, Vár, Római Katolikus templom.

3. Felelős szervezetek megnevezése

Az Intézkedési tervben foglaltak végrehajtásáért felelős szervezetek megnevezését és címét a **2. sz. melléklet** tartalmazza.

4. A szennyezettség jellemzői és értékelése

4.1 Az előző évek levegőminőségi jellemzői

Mivel Eger elsősorban régi hagyományokkal rendelkező történelmi város, ezért életében nem az ipari termelés játszik fő szerepet. Levegőminősége jelenleg jó, melyben jelentős szerepet játszik kedvező fekvése is.

Az előző évek levegőminőségi jellemzőit, az emissziós trendek változását a Felügyelőség által 2003. decemberében elkészített megalapozó tanulmány tartalmazza, mely az ÉMI-KÖFE Levegőtisztaság- és Zajvédelmi Osztályán megtekinthető.

4.2 A program során mért levegőminőségi jellemzők

A program során mért levegőminőségi jellemzőket, a mérőhálózat mérési pontjainak 2002 évre vonatkozó adatait szintén a Felügyelőség által 2003. decemberében elkészített megalapozó tanulmány tartalmazza.

4.3 A levegőminőség értékelésének módszerei

A légszennyezettség és a helyhez kötött légszennyező források kibocsátásának vizsgálatával, ellenőrzésével, értékelésével kapcsolatos szabályokról szóló 17/2001 (VIII.3.) KöM rendelet rendelkezik a légszennyezettségi mérőhálózat által mért adatok kiértékelésének szabályairól a rendelet 6. számú mellékletében foglaltak szerint.

5. A légszennyezettség oka

5.1 A szennyezést okozó fő kibocsátó források, tevékenységek jegyzéke

A légszennyezettség kialakulásában jelentős szerepet játszanak az ipari és a lakossági kibocsátók, valamint a közlekedés.

Mivel a város csak két komponens tekintetében tartozik a D csoportba - ahol a légszennyezettség egy vagy több tekintetében a felső vizsgálati küszöb és a légszennyezettségi határérték között van – ezért a továbbiakban e két légszennyező anyag kibocsátásának alakulását vizsgáltuk.

A NO_x és a szilárd kibocsátás megoszlása az iparágakon belül országos viszonylatban:

NO _x kibocsátás megoszlás 2000-ben		%
	közlekedés	59,2
	hőerőművek	19,1
	ipar	9,9
	lakosság	5
	szolgáltatás	3,4
	mezőgazdaság	1,7
	egyéb hőtermelés	1,7

Szilárd kibocsátás megoszlás 2000-ben		%
	ipar	44,2
	lakosság	21
	közlekedés	15,6
	hőerőművek	13,3
	mezőgazdaság	3,1
	szolgáltatás	2,9
	egyéb hőtermelés	0

A táblázatból megállapítható, hogy az országos adatok alapján a NO_x kibocsátásért elsősorban a közlekedés a felelős (közel 60 %), csak másodsorban vehető figyelembe az iparból (alig 10 %) és a lakossági tüzelésből (kb. 5 %) származó emisszió. A NO_x vizsgálatok során tehát elhanyagolható a lakosság szerepe, hiszen a másik két iparág gyakorlatilag a teljes emisszió 70 %-át lefedi.

Szilárd komponens tekintetében fordított a helyzet, mivel a legfőbb forrásként az ipar jelölhető meg, emellett a lakossági kibocsátások kb. 50 %-kal kisebb részarányt (21 %), a közlekedés pedig közel 15 %-ot képvisel. Ebben az esetben nem követünk el nagy hibát, ha az intézkedési tervet elsősorban az ipari és a lakossági kibocsátások ellenőrzésére és szükség esetén csökkentésére alapozzuk.

5.2 A kibocsátások összes mennyisége

A 2000. évi légszennyező anyagok kibocsátás az alábbiak szerint alakult:

	Légszennyező komponensek megnevezése	
	NO _x [kt/év]	szilárd [kt/év]
Országos össz	185,5	128,5
Heves megye	8,66	12,79
Eger	0,36	0,43

Ipari kibocsátások:

Az Egerben 2001-ben nyilvántartott valamennyi ipari légszennyező telephely teljes listáját a megalapozó tanulmány tartalmazza. A jelentősebb légszennyező források térképi bemutatása a **3. sz. mellékletben** található.

Az alábbiakban az 1999-2001. közötti emisszió változást mutatjuk be.

Ipari kibocsátókra vonatkozó emissziós adatai 1999-2000 között		
ÉV	NO _x [t/év]	Szilárd [t/év]
1999	66	118
2000	66	121
2001	80	121

A település éves NO_x kibocsátásának 18,3 %-át, szilárd kibocsátásának pedig 28,1 %-át adja az ipari emisszió. Látható tehát, hogy Eger városában az ipari légszennyezésből származó szilárd kibocsátás az országos 44 %-os aránnyal szemben jóval kisebb. Feltétlenül szükség van tehát a lakossági emisszió ellenőrzésére és szabályozására.

Közlekedési emisszió:

A közúti gépjármű emisszióra vonatkozó 2000. évi megyei és egri éves adatot az alábbi táblázat mutatja be:

	NO _x [kt/év]	%-os megoszlás
Országos összesen	100,06	100
Heves megye	2,99	3
Eger	0,19	0,19

A táblázat alapján megállapítható, hogy a közlekedésből származó NO_x kibocsátás több mint 2,5-szerese az ipari emisszióknak, a város éves összkibocsátásához képest pedig közel 53 %-os részarányt képvisel.

A közlekedés okozta környezeti hatások vizsgálata során a járműkategóriák szerinti elemzés azt mutatja, hogy a személygépkocsik a szén-monoxid, szén-hidrogén és ólom kibocsátás fő forrásai (80-90 %). A nitrogén-oxid kibocsátást illetően a tehergépjárművek és autóbuszok jelentenek nagy és gyorsan növekvő hatást, ami 50-60 %-nak felel meg.

Lakossági kibocsátások:

Lakossági kibocsátásra vonatkozó az önkormányzat mért adattal nem rendelkezik, ezért az ide vonatkozó adatokat becsléssel határoztuk meg.

Mivel Eger nem tartozik a jelentős iparral rendelkező városok közé, valamint fekvéséből adódóan és történelmi hagyományai alapján sűrűn beépített, ezért elfogadjuk azt a tényt, miszerint a város összes szilárd kibocsátásából levonva az ipar és a közlekedés okozta emissziókat, a kapott érték a lakossági kibocsátásokra jellemző számadat.

Így a lakossági tevékenységből származó szilárd emisszió kb. 250-270 t/év.

5.3 Az Egerhez közeli zónákból származó, a légszennyezettségi állapotot befolyásoló kibocsátások jellemzői

Eger közelében a Visonta környéke és a Sajó völgye zóna található. A város kedvező fekvése azonban megakadályozza a zónákból származó légszennyező anyagok transzmisszióját, így külső hatással nem kell számolnunk.

6. A helyzet elemzése

6.1 A túllépést okozó egyéb tényezők ismertetése

Mivel a kijelölt város kedvező fekvésű és a települést határoló Bükk hegység a légszennyező anyagok továbbterjedését megakadályozza, ezért a nagyobb ipari kibocsátásból származó légszennyező komponensek transzmissziójával nem számolunk.

A kijelölt területhez legközelebb a Szlovák Köztársaság található. Szlovákia déli részén kevés az ipari létesítmény, ezért országhatáron áttérjedő légszennyezéssel nem kell számolnunk.

6.2 A levegőminőség javítására irányuló lehetséges intézkedések felsorolása

A levegőminőség további javítása érdekében az alábbi általános intézkedéseket kell végrehajtani:

1. Lakossági kibocsátások csökkentése, ellenőrzése:

- helyi önkormányzati rendeletben kell szabályozni az avar és kerti hulladékok égetését és a háztartási tevékenységgel okozott légszennyezést. (Törekedni kell a zöld növényzet komposztálására, az égetést beszabályozva kell végezni (pl. napszakra korlátozva), valamint
- ki kell dolgozni a lakossági tüzelőanyag felhasználás ellenőrzését. (Csak kereskedelmi forgalomban kapható tüzelőanyag felhasználása engedélyezhető)

2. A közlekedési eredetű emissziók csökkentése:

- Mérsékelni kell a közlekedési-szállítási igényeket a településfejlesztés, az informatika, logisztika, ipar- és kereskedelem-politika, valamint a gazdasági szabályozás eszközeivel.
- Biztosítani kell a tömegközlekedés, a vasút fejlődését, javítani kell a szolgáltatási színvonalat és a versenyképességet műszaki és gazdasági, tarifapolitikai intézkedésekkel.
- Az üzemelő gépjárműpark emissziós jellemzőit utólagosan beépíthető eszközök alkalmazásának ösztönzésével javítani kell, és el kell érni – elsősorban a korszerű járművek beszerzésével és üzembe állításával.
- Megfelelő fejlesztésekkel javítani kell az üzemanyagok minőségét.
- A környezetvédelmi, természetvédelmi és közlekedési prioritásokat összehangolva folytatni – lehetőség szerint gyorsítani – kell a településeket elkerülő utak építését és a hiányzó úthálózati elemek kiépítését.
- A városok központjába telepített nagyobb autóbusz pályaudvarokon szabályozni kell a járművek életkorát, műszaki állapotát. A pályaudvarra csak megfelelő, EURO II-es vagy ennél korszerűbb motorral felszerelt buszok behajtását szabad engedélyezni.

3. Ipari kibocsátások csökkentése:

- Az ipari kibocsátások csökkentése érdekében előnyben kell részesíteni a tüzelőanyagváltást, amennyiben bizonyított, hogy alkalmazása emisszió csökkentést eredményez. (pl. szenes erőmű fatüzelésre történő átállítása)
- Törekedni kell a megújuló energiaforrások felhasználására.

Az Ipari Park megfelelő kijelölése jelentős mértékben hozzájárul a város levegőminőségének további javulásához, mivel a terület a lakott településrésztől viszonylag távol helyezkedik el.

7. A javításra irányuló azon intézkedések és programok bemutatása, melyeket a 21/2001 (II.14.) Kormányrendelet hatálybalépése előtt végrehajtottak

7.1 Helyi, regionális, országos, nemzetközi intézkedések

Az 1997-2002 közötti időszakra szóló első Nemzeti Környezetvédelmi Programot (NKP-I) az Országgyűlés 83/1997. (IX. 26.) határozata fogadta el, a végrehajtás éves intézkedési terveit kormányhatározatok hagyták jóvá.

Magyarország 1994-1998 között végrehajtotta a Levegőtisztaság-védelmi Ágazatközi Intézkedési Programot. Ennek elsődleges célja a levegőminőség javítása volt az „erősen szennyezett”-nek minősített településeken és régiókban az ipari, a kommunális és a mozgó forrásokból származó kibocsátások csökkentése révén. További célkitűzés volt a szennyeztelen régiók levegőminőségének megőrzése (az érzékeny ökoszisztémák védelme érdekében) és a levegőtisztaság védelmét célzó nemzetközi egyezmények követelményeinek teljesítése.

Az 1997-2002. évekre elfogadott Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP) jelen intézkedési programot érintő célkitűzései:

- a távfűtésből származó légszennyezés csökkentése a fűtőanyag minőségének javításával és a fogyasztói igények szabályozásával;
- a megújuló energiaforrások használatának támogatása;
- országos szinten az éves NO_x kibocsátás 265 kt alatti értéken tartása (az 1987. évi kibocsátás szintje);

Az utóbbi 10 év fejlődése során emisszió csökkenést a gépjárművekbe épített katalizátorokkal, üzemanyag minőségének változtatásával („Pb-mentes”) valamint a gépjárműpark korszerűsítésével érték el.

A közlekedés terén az emisszió csökkenés eredményei az ólommentes benzin elterjedésének, a gépkocsi ellenőrzések megszigorításának (zöldkártya bevetése), a gépjárműpark korszerűsítésének köszönhető. Jelentős eredmények érhetők el a személyszállítást biztosító autóbuszok korszerűsítésében. Az EURO 2, valamint a D-10-es felújított környezetkímélő motorok füstgázkibocsátása 50 %-át sem éri el a régi RÁBA motoroknak.

7.2 Az intézkedések megfigyelt hatásai

Az 1990-es évek elejétől lezajlott változások jelentős mértékben átalakították mind a kibocsátások források szerinti szerkezetét, mind a szennyezőanyagok mennyiségét.

A nitrogén-oxidok (NO_x) koncentrációjának alakulásában – elsősorban a közlekedési eredetű szennyezés részarányának növekedése miatt – folyamatos emelkedés tapasztalható. A szilárdanyag-kibocsátás a korábbi időszak nagy mértékű visszaesését követően mára már csak enyhén csökkenő tendenciájú. A közlekedésből származó ólom kibocsátás gyakorlatilag megszűnt, az ólmozott benzín forgalmazásának 1999-ben történt betiltása következtében.

Az ipari tevékenység nagymérvű csökkenése, illetve az 1994–1998 között végrehajtott Levegőtisztaság-védelmi Ágazatközi Intézkedési Program számos eredményt hozott. A program keretében egyebek között a kibocsátásokat közvetlenül csökkentő utólagos beruházások, technológiai korszerűsítések, közvetett hatású fejlesztések (pl. a gázhálózat bővítése), a városi közlekedést érintő rekonstrukció és fejlesztés, az autóbusz és a vasúti járműállomány megújítása történt meg.

Az ország átlagos szennyezettségi állapota nemzetközi összehasonlításban közepesnek tekinthető, azonban a közlekedéssel erősen érintett helyeken, elsősorban a települések forgalmas útvonalai mentén, időszakosan határérték közeli vagy azt meghaladó légszennyezettségi helyzet alakulhat ki.

8. A légszennyezettség csökkentése érdekében szükséges azon intézkedések és programok részletei, amelyeket a 21/2001 (II.14.) Kormányrendelet hatálybalépését követően fogadtak el

8.1 A programban lefektetett összes intézkedés felsorolása és leírása

A második, a 2003-2008 közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Program alappilléreit az NKP-I végrehajtása során felhalmozott tapasztalatok, valamint a legfontosabb nemzetközi környezetpolitikai dokumentumok, például az Európai Unió 2010-ig szóló, a tagországokra nézve jogilag kötelező 6. Környezetvédelmi Akcióprogramja, illetve az EU Fenntartható Fejlődési Stratégiája jelentette, figyelembe véve a nemzetközi szervezetek (OECD, ENSZ) keretében folyó tervezési, programalkotási folyamatokat is. A 2001-ben megkezdett széleskörű szakértői munka eredményeként a Kormány az 1117/2001. (X. 19.) határozatában elfogadta az NKP-II koncepcióját és elrendelte annak kidolgozását.

A Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program a 2004-2006 közötti EU támogatási periódusra vonatkozó magyar Nemzeti Fejlesztési Terv öt átfogó programjának egyike. Ebben a környezetvédelem fejlesztési stratégiája fejezetén belül a levegőminőség javítására vonatkozó célkitűzések szerepelnek.

2003. júliusában megjelent a 2001/80/EC direktívának megfelelő 10/2003 (VII.11.) KvVM rendelet, mely az 50 MW_{th} és az ennél nagyobb hőteljesítményű tüzelőberendezések légszennyező anyagainak technológiai kibocsátási határértékeiről szóló 22/1998 (VI. 26) KTM rendeletet helyezi hatályon kívül. Emellett 2003. május 21-től

hatályos az egyes légszennyező anyagok összkibocsátási határértékeiről szóló 7/2003 (V.16.) KvVM-GKM együttes rendelet, mely a 2001/81/EC nemzeti összkibocsátási határértékekről szóló Göteborgi egyezmény által meghatározott országos emissziós határértékeket Magyarországra az alábbiak szerint állapítja meg:

500 kt/év SO₂
 198 kt/év NO_x
 137 kt/év VOC
 90 kt/év ammónia.

A határértékeket 2010-ig kell teljesíteni, amelynek ütemezését, végrehajtásával kapcsolatos feladatait a Nemzeti Környezetvédelmi Program és annak éves intézkedési tervei tartalmazzák.

Helyi intézkedések:

Egerben a Kórház területén korábban veszélyes hulladékégető berendezés üzemelt. A Felügyelőség több alkalommal végzett emisszió mérést az adott égetőn. Mivel megállapítottuk, hogy a füstgáz légszennyező komponensei meghaladják az előírt határértéket, ezért a hulladék égető üzemelését betiltottuk. A Kórház jelenleg külső céggel elszállíttatja a keletkező veszélyes hulladékot.

A közlekedési légszennyezés helyzetének javítása érdekében a város tervezi a Keleti elkerülő út megépítését. Ezzel javulna a város keleti részének megközelíthetősége valamint megoldaná a 25. sz. főközlekedési út tehermentesítését.

Az iparterülethez, logisztikai központhoz, turisztikai vonzerőhöz vezető 25. sz. főút kapacitás- és közlekedésbiztonságának növelése és az elérési idő csökkentése érdekében az Eger – M3-as autópálya bekötés előzési sávokkal történő javítását irányozták elő.

8.2 A végrehajtás ütemterve

Az állapot megtartó intézkedések végrehajtásának határideje folyamatos. Azoknak az ipari kibocsátóknak, melyek nem tesznek eleget a 14/2001 (V.9.) KöM-EüM-FVM rendelet előírásainak, a hivatkozott jogszabály értelmében 2007. októberéig emissziójukat az előírt határérték alá kell csökkenteni.

A várost érintő közlekedés fejlesztési koncepció szerint a tervezett útfejlesztések megvalósításának határideje 2015, de megjegyezzük, hogy a Keleti elkerülő út megvalósítási projektje forráshiányos.

8.3 A légszennyezettség tervezett javulása eléréséhez várhatóan szükséges idő becslése

Eger, mint kiemelt város tekintetében a légszennyezettségi helyzet javítása érdekében a cél a légszennyezettségi értékek felső vizsgálati küszöb alá szorítása.

Az ipari kibocsátó forrásoknak a 21/2001 (II.14) Korm. rendelet 25. §-a szerint legkésőbb 2007. október 30-ig meg kell szüntetni a kibocsátási határértéket meghaladó légszennyezést. A nem teljesítőket a környezetvédelmi hatóság a tevékenység meg-

szüntetésére kötelezi. Ez a jogszabályi előírás a biztosítéka annak, hogy 2007 októbere után megszűnik az ipari kibocsátók határérték feletti légszennyezése.

A közlekedés terén 2015-ig tervezett az M25 Füzesabony-Eger gyorsforgalmi út megépítése. A Keleti elkerülő út megépítése jelenleg tervezési szintű, a beruházás forrás- és támogatáshiányos, befejezése nem prognosztizálható.

Az Eger – M3-as autópálya bekötés előzési sávokkal történő javítása projekt befejezése 2015-re tervezett.

9. A javításra irányuló, tervezett intézkedések és programok valószínűsíthető költségei és forrásai

Mivel a jelentősebb emissziójú ipari kibocsátók közül a Berva Rt jelenleg felszámolás alatt áll, az OMYA Rt telephelyét áthelyezte és egy modern, európai színvonalnak megfelelő új őrlőüzemet épített, az Egri Téglagyár 2003-ban korszerű gázmotoros fűtőművet helyezett üzembe, a Dietiker Egri bútorgyár kibocsátása pedig megfelel a 10/2001 (IV.19.) KöM rendeletben meghatározott határértékeknek, ezért az ipari kibocsátók számottevő, nagy beruházással járó korszerűsítése nem várható.

Az Eger – M3-as autópálya bekötés előzési sávokkal történő javítása projekt teljes költségvetése 7 MFt (2002-es áron számolva), mely beruházás jelenleg fedezet hiányos, az út építése államilag nem támogatott.

Egerben a Keleti elkerülő út építésének tervezett költsége 5 MFt (2002-es áron számolva), mely beruházás jelenleg szintén fedezet hiányos, az út építése államilag nem támogatott.

10. A hosszú távon tervezett intézkedések és programok részletei

A.) ORSZÁGOS SZINTŰ, HOSSZÚTÁVÚ PROGRAMOK

Az Észak-magyarországi régió megyeszékhelyei közötti K-Ny-i irányú kapcsolat kialakítása érdekében országos támogatást kell megszerezni. A szomszédos szlovákiai térségek érintésével kialakítandó a Cereb-Zabar-Domaháza útvonal fejlesztési terve, mely a Kárpátok Eurorégió belső közlekedési hálózatában kiemelt fontosságot kaphat.

Az Európa Terv Prioritásai – a hálózat fejlesztésének jelen programot érintő stratégiai célkitűzései az alábbiak:

- Közép távon az ország gyorsforgalmi utakkal való ellátottsága érje el az EU mai országai (EU15) akkori megfelelő átlagának 60 %-át.
- Hosszú távon az ország gyorsforgalmi utakkal való ellátottsága érje el az EU 15 akkori megfelelő átlagát.

B.) HELYI SZINTŰ, HOSSZÚTÁVÚ PROGRAMOK

I. Szilárd kibocsátás csökkentése

I/1. Az ipari termelésből származó kibocsátás csökkentése

Egerben a vizsgát komponensek tekintetében egyetlen nyilvántartott ipari cég kibocsátása sem haladta meg a jogszabályban rögzített határértéket. Erre tekintettel nem szükséges egyetlen cég kötelezése sem a káros légszennyezés csökkentésére.

I/2. A lakossági tevékenységből származó kibocsátás csökkentése

Az önkormányzatok levegőtisztaság-védelmi kötelezettségeit a többször módosított 21/2001 (II.14.) Korm. rendelet 23. §-a rögzíti. A kibocsátások rendeletben történő szabályozása az önkormányzati testület feladata. A helyi rendeletben foglaltakkal kapcsolatban környezetvédelmi hatósági hatáskörében az önkormányzat jegyzője jár el.

A lakosság által okozott légszennyezés csökkentés érdekében helyi önkormányzati rendeletben kell szabályozni az alábbiakat:

- avar és kerti hulladékok égetése
- a lakossági tüzelőanyag felhasználás szabályozása.

Felelős: Eger Megyei Jogú Város jegyzője

Határidő: A rendelet megalkotásának és hatályba léptetésének határideje 2004. július 1.,
a rendelet hatályba lépését követően a végrehajtás folyamatos.

II. NO_x kibocsátás csökkentése

II/1. A közlekedési eredetű kibocsátás csökkentése

1. M25 Füzesabony-Eger gyorsforgalmi út megépítése

A fejlesztési terv elkészült. A terv szerinti ütemezés alapján:

1. ütem: 3-33 sz. főközlekedési út körforgalmi csomópontjának kialakítása Füzesabonytól Maklár felé
2. ütem: Demjéni bekötő szakasz megépítése
3. ütem: Mezőkövesd Andornaktálya átkötés megépítése

A 2044/2003 (III.14.) Korm. határozat értelmében az M25 autóút M3 – Eger közötti szakaszának tervezési és egyéb előkészítési munkáit 2003-2006 között meg kell kezdeni.

Felelős: Nemzeti Autópálya Rt.

Határidő: Az út megépítésének határideje 2015.

2. Keleti elkerülő út megépítése

2 nyomvonalra vonatkozóan az engedélyezési szintű anyagok elkészültek.

Felelős: Heves Megyei Állami Közútkezelő Kht.

Határidő: 2020.

3. A Mátra Volán Rt autóbusz állományának korszerűsítése, a hagyományos motorok felszámolása, EURO 3-as motorok beszerzése, az EURO 0-s motorállomány csökkentése.

Felelős: Mátra Volán Rt

Határidő: A hagyományos motorok felszámolásának határideje 2003. december 31.
az EURO 0-s motorállomány csökkentése 2004-től folyamatos.

11. Felhasznált publikációk, dokumentumok, munkák jegyzéke

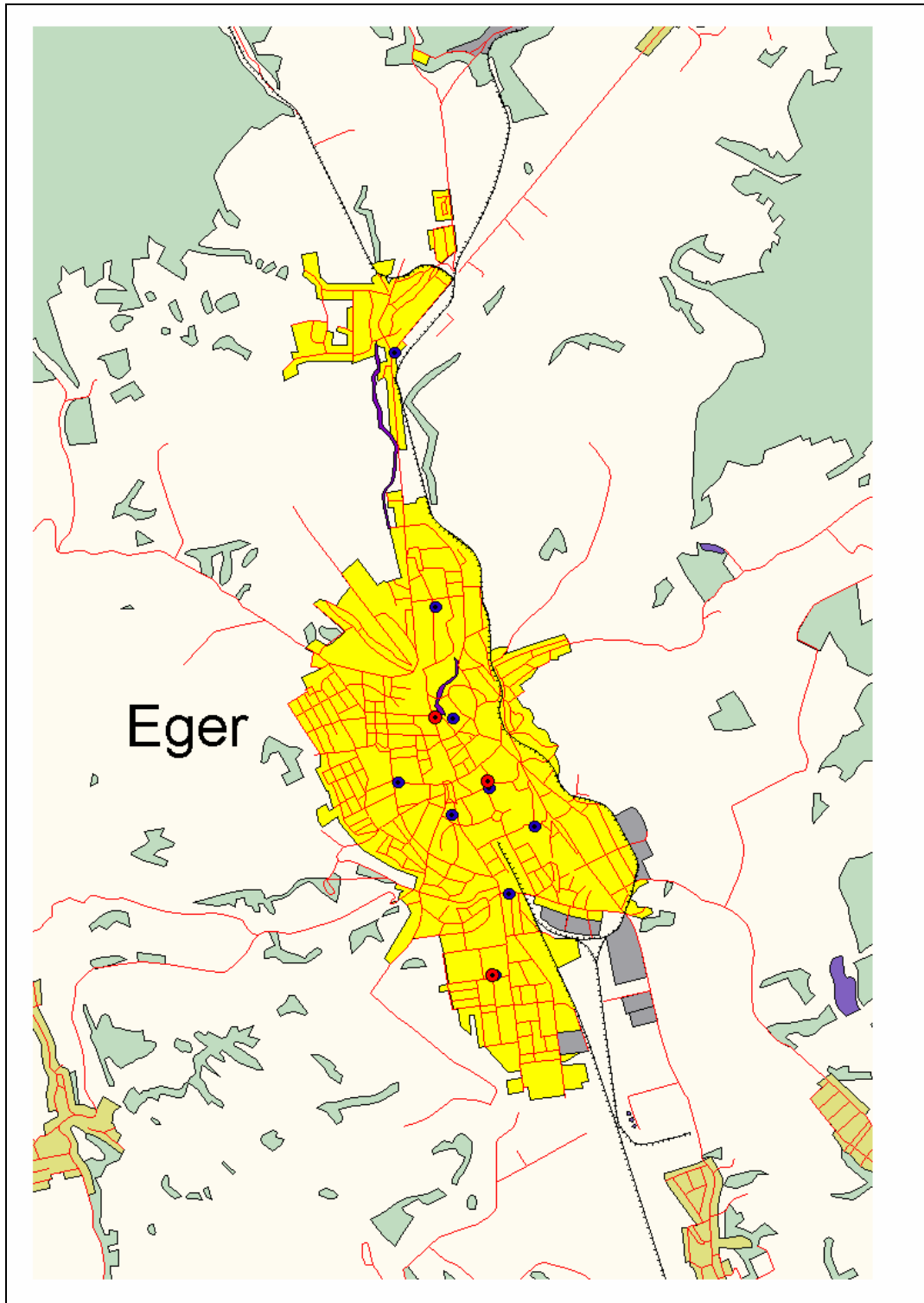
Dokumentum, felhasznált forrás megnevezése	Kiadó, szerző
2002 éves beszámoló	ÉMI-KÖFE
Statisztikai évkönyv, 2001	KSH
Levegőszennyezettségi mérőhálózat működése 2002	ÉMI-KÖFE
Adatok hazánk környezeti állapotáról	KvVM
Nagyobb magyar városok gépjárműközlekedési levegőszennyezettségének felmérése, értékelése	Közlekedéstudományi Intézet Rt
Összefoglaló tanulmány a légszennyezettségi zónák és agglomeráció kijelöléséről	KGI
A hazai közúti, légi és vízi közlekedés országos, regionális és lokális emisszió kataszterének meghatározása a 2000-es évre vonatkozóan	Közlekedéstudományi Intézet
Immisszió mérési jegyzőkönyvek	ÉMI-KÖFE
Adatok a Magyar-Szlovák határtérség környezeti állapotáról	KvVM
Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség 2002. évi beszámoló jelentés	ÉMI-KÖFE
Nemzeti fejlesztési Terv „Környezetvédelem és Infrastruktúra” Operatív Program	Kormány
OECD Környezetpolitikai vizsgálatok Magyarország	KöM 2000
A közúthálózat fejlesztési programja 2015-ig	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

12. Mellékletek jegyzéke

1. sz. melléklet: A kijelölt város térképe a monitor állomás, RIV-hálózat és a szedimentációs mérési pontok megjelölésével
2. sz. melléklet: Az Intézkedési Terv végrehajtásáért felelős szervek név és címjegyzéke
3. sz. melléklet: A jelentősebb légszennyező források térképi bemutatása

1. sz. melléklet

A kijelölt város térképe a monitor állomás, RIV-hálózat és a szedimentációs mérési pontok megjelölésével



2. sz. melléklet**Az Intézkedési Terv végrehajtásáért felelős szervek név és címjegyzéke****Az intézkedések végrehajtásáért felelős szervezet neve és címe**

Megnevezés	Cím	Felelős vezető
Észak-magyarországi Környezetvédelmi Felügyelőség	3501 Miskolc, Mindszent tér 4.	Pintér István Igazgató
Heves Megyei Állami Közútkezelő Kht	3300 Eger, Deák Frenc út 40.	Szerencsi Gábor igazgató
Eger megyei jogú város Polgármesteri Hivatala	3300 Eger, Dózsa Gy. u. 1.	Dr. Estefán Géza jegyző
Nemzeti Autópálya Rt	1036 Budapest, Lajos u. 80.	Dr. Bodnár Zoltán vezérigazgató
Mátra Volán Autóbusz-Közlekedési Rt	3200 Gyöngyös, Pesti út. 74.	Tóth Béla vezérigazgató

3. sz. melléklet

A jelentősebb légszennyező források térképi bemutatása

