

Budapest, 2015. március 5.

Tarlós István
főpolgármester
Budapest Főváros Önkormányzata

Tárgy: autóbuszok karbantartása

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Környezetvédő civil szervezetként és utasokként is örömmel üdvözöljük a fővárosi autóbuszcsere-programot, amellyel megkezdték az évtizedekig elhanyagolt budapesti buszállomány korszerűsítését. Ugyanakkor nap mint nap súlyos hiányosságokat tapasztalunk az autóbuszok karbantartása terén. Ezt az állításunkat az alábbiakban néhány olyan idézettel támasztom alá, amelyet a fővárosban közlekedők küldtek szervezetünknek az utóbbi időszakban:

„Délelőtt 10 óra. Budapest, 9-es busz. Az utastérben olyan mennyiségű kipufogógáz volt, hogy nem tudtam másra gondolni, minthogy a legmodernebb környezetvédelmi normákat úgy kívánjuk teljesíteni, hogy az utasok tüdejével szüretjük meg a kipufogógázt. Egy megálló elég volt ahhoz, hogy elkezdjek szédülni, bár az is lehet, hogy ez csak attól volt, hogy próbáltam levegővétel nélkül kibírni a következő megállóig.”

„A 34-es buszjárat régi buszain befelé pufog a kipufogó... Képtelen voltam az Árpád-hídtól egy megállót is utazni azzal.”

„Rengetegszer utaztam ilyen buszon, csak nyitott ablaknál lehetett túlélni, a hideg még mindig jobb, mint a bűdös.”

„Tegnap a Budai Várba mentem egy 16-os busszal, az utastérben elviselhetetlen kipufogógáz terjengett. Ezeken a buszokon sok külföldi turista is utazik. Vajon milyen véleményük lesz Magyarországról?”

A dízeljárművek kipufogógázának koncentrációjára az Egészségügyi Világszervezet (WHO) nem ad meg egészségügyi határértéket, mert álláspontja szerint nem létezik olyan alacsony koncentrációjuk, amelyről biztosan állítható, hogy nem károsítja az egészséget. A WHO azt is megállapította, hogy a dízelmotorok kipufogógáza bizonyítottan rákkeltő.¹

¹ http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/faqs_air_pollution.pdf

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség tanulmánya² szerint hazánkban évente mintegy 16 ezer ember hal meg idő előtt azoknak a légszennyező anyagoknak a következtében, amelyeket egyebek mellett a dízeljárművek bocsátanak ki, és ezek az emberek átlagosan 10 évet veszítenek az életükből. (Például egy csecsemő halála esetén – a születéskor várható átlagos élettartammal számolva – a veszteség 74 év. Ilyen veszteség pedig sajnos előfordul, mivel a részecskeszennyezés az ún. hirtelen bölcsőhalál egyik oka.)

Budapesten az elmúlt 20 évben az asztmás betegek száma mintegy 500 százalékkal emelkedett, aminek egyik fő oka a levegő szennyezettsége.³

A BKV adatai szerint még mindig több mint nyolcszáz EURO II-es vagy annál rosszabb besorolású motorral rendelkező busz rója a főváros útjait. Méréseink szerint e régi buszoknak még az utasterében is 10-20-szor nagyobb a rákkeltő koromrészecskék száma, mint a városi háttérszennyezés, a busz a környezetében pedig több esetben százszorosára emelkedik ennek a szennyezőanyagoknak a koncentrációja. (A kipufogócsőben nem tudtunk méréseket végezni, mivel a koncentráció meghaladta műszerünk legfelső mérési határát.) Méréseink szerint az újonnan beszerzett, a BKV által, illetve a BKK alvállalkozói által üzemeltetett buszok túlnyomó része is súlyosan szennyező. (Ez alól kizárólag a viszonylag kisszámú, EURO VI normának megfelelő buszok jelentettek kivételt, amelyeknek még a kipufogócsővében is alacsonyabb károsanyag-koncentrációt mértünk, mint a környezeti levegőben, a városi háttérszennyezésben.)

A buszok által okozott rendkívüli szennyezés nem csak az elavult járműveknek tudható be, hanem a karbantartás komoly hiányosságainak is.⁴ Értesüléseink szerint még a buszok szennyezőanyag-kibocsátásának mérése is csak igen ritkán és felületesen történik meg, és a jelenlegi helyzetben a BKV nem is tartja indokoltnak a gyakoribb és pontosabb méréseket, hiszen nincs kapacitásuk arra, hogy a mérések eredményei alapján elvégezzék a szükséges javítási, karbantartási munkákat. Nemcsak kevés a szerelőjük, hanem gyakran vannak betegállományban is. Ez utóbbi aligha lehet meglepő bárkinek, aki már járt a BKV valamely buszgarázsában, hiszen azt tapasztalhatta, hogy tömény kipufogógázban kell a munkájukat végezniük az ott dolgozóknak (akik egyébként szinte emberfeletti erőfeszítéseket tesznek, hogy az elavult buszok minden reggel forgalomba állhassanak):

Félő, hogy hamarosan az EURO VI-os buszok is jelentős szennyezést fognak kibocsátani, mivel a szűrőrendszerük kifogástalan működéséhez rendszeresen végre kell hajtani a szigorú karbantartási előírásokat, amire a jelenlegi helyzetben nem sok reményt látunk.

A karbantartás színvonalának javítása, a megfelelő mérések és az azok alapján szükséges beavatkozások elvégzése nem kíván sok milliárd forintos beruházásokat, ezek évi néhány százmillió forintból megoldhatók. Hosszabb távon ezek a ráfordítások meg is térülnének a BKV részére, hiszen a jól karbantartott buszok üzemanyag-fogyasztása is alacsonyabb, továbbá a tömegközlekedés vonzóbbá válna, többen vennék igénybe. A BKV-nál keletkező pénzügyi hasznoknál is sokkal nagyobbak lennének azok a társadalmi hasznok, amelyek az egészségesebb környezetből, a kevesebb megbetegedésből adódnának.

Tudjuk, hogy a leromlott, súlyosan szennyező buszállomány a korábbi kormányok, illetve önkormányzatok öröksége. Azt is látjuk, hogy az utóbbi négy évben komoly előrelépések történtek a budapesti tömegközlekedés javítása, fejlesztése terén. Ugyanakkor mindez nem

² Air quality in Europe - 2014 report. European Environmental Agency, http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2014/at_download/file

³ A KSH adatai szerint

⁴ Ld. <http://www.levego.hu/kapcsolodo-anyagok/ismet-a-buszok-kipufogogazarol>



lehet indok arra, hogy folytatódjon az utasok, a fővárosi lakosság és az ide látogatók egészségének súlyos veszélyeztetése.

A fenti indokok alapján kérjük Főpolgármester Úr haladéktalan intézkedését annak érdekében, hogy a közösségi közlekedés autóbuszainak karbantartása a kor színvonalának megfelelően, a mai műszaki lehetőségeket a legnagyobb mértékben alkalmazva történjen. Kérjük, hogy – egyebek mellett – érje el annak a jogszabályi rendelkezésnek⁵ a szigorú betartását is, amely kimondja: „A kipufogó rendszernek kellően tömítettnek kell lenni; a kipufogó gáz csak a csővezeték végén távozhat.”

Mielőbbi szíves válaszát várva,
üdvözlettel:



Lukács András
elnök

⁵ A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 76. §-a

