

Budapest, 2009. február 19.

Hagyó Miklós úr
főpolgármester-helyettes
Fővárosi Önkormányzat
Budapest

Tisztelt Főpolgármester-helyettes Úr!

Amint a sajtó hírül adta, a BKV Zrt. 1000 új autóbusz lízingjét tervezi. Új buszok forgalomba állítását a Levegő Munkacsoport már régóta szorgalmazza, hiszen köztudomású, hogy a BKV autóbusz-állománya rendkívül elöregedett és környezetszennyező, továbbá gyakoriak a meghibásodások. A vonzó közösségi közlekedés megteremtéséhez – ami közös célunk – elengedhetetlenek a korszerű járművek. Ugyanakkor a híradások alapján komoly aggodalmak is felmerültek.

Meggyőződésünk, hogy a magyar gazdaság és foglalkoztatottság jelenlegi tragikus helyzetében egyetlen állami vagy önkormányzati testületnek sem szabad megtennie, hogy olyan közbeszerzési eljárást hirdet meg, melyen nem tud elindulni magyar gyártó vagy összeszerelő üzem. Az 1000 busz egyszerre történő megrendelése ugyanazon gyártótól rövid időn belüli leszállításra nyilvánvalóan minden hazai gyártót kizárna.

A BKV a buszokat közpénzből szerzi be, illetve lízingeli. Amennyiben ezt a pénzt külföldi cég(ek)nek adják oda, akkor azt a magyar vállalkozásoktól kell elvenni, ami hazai munkahelyeket szüntet meg. Ezért csak olyan közbeszerzést szabad kiírni, amely elősegíti a hazai munkahelyek megőrzését. Az államnak pedig a munkahelyek létesítésére támogatást kell adnia. Úgy véljük, hogy amennyiben a francia és a német kormány megtehetette, hogy nemzeti autógyáraiknak hatalmas támogatást adott a pénzügyi válságra hivatkozva, akkor a magyar kormány is megteheti (sőt, kötelessége megtennie), hogy a többszörös válság miatt a hazai buszgyártást és az ehhez kapcsolódó alkatrész-gyártást támogassa. (A többszörös válság: a nemzetközi pénzügyi válság, a hazai gazdasági és foglalkoztatási válság, valamint a budapesti környezeti és közlekedési válság.)

A hazai buszgyártás újjáélesztése a magas élőkommunka-igénye miatt különösen segítheti a foglalkoztatás növelését. Az itthon hagyományosan nagy tapasztalatokkal rendelkező buszgyártásnak egyúttal a hozzáadott értéke is magas, továbbá a későbbiekben az exportunk növeléséhez is hozzájárulhat. A helyi igényekhez is jobban alkalmazkodhat a helyi gyártás. További előny, hogy a tartalékalkatrész-ellátás is olcsóbbá válik, és szintén hazai munkahelyeket teremt.

További aggodalomra ad okot, hogy a tervek szerint nem a legkorszerűbb környezetvédelmi jellemzőkkel rendelkező buszokat kívánják beszerezni. Az Euro-4-es motorral rendelkező buszoknak igen jelentős a szilárd részecske-kibocsátásuk. Bár az általuk kibocsátott részecskék össz tömege valóban jóval kisebb, mint az alacsonyabb kategóriájú motoroké, azonban a számuk sokkal nagyobb.

Az utóbbi időszak kutatásai alapján a szakértők között nemzetközi egyetértés alakult ki abban, hogy a gépjárművek által kibocsátott levegőszennyező anyagok közül napjainkban a finom por jelenti a legnagyobb az egészségügyi kockázatot. Az Európai Bizottság felkérésére – a Tiszta Levegőt Európának (Clean Air For Europe, CAFE)¹ folyamat részeként – átfogó elemzés készült a légszennyezés környezetre és emberi egészségre gyakorolt hatásairól. A felmérés eredményei riasztóak.² Kimutatták, hogy az Európai Unióban közel 400 ezer ember hal meg évente a 2,5 mikrométernél kisebb szennyező részecskék (PM_{2,5}) következtében.³ Kiderült, hogy egy átlagos magyar ember, ha marad a jelenlegi szennyezési szint, több mint egy évet veszít az életéből a PM_{2,5} részecskeszennyezés miatt. Így e tekintetben Európában a harmadik legrosszabb helyet foglaljuk el. Budapesten a várható életvesztés elérheti a három évet is. A részecskeszennyezés miatti megbetegedések száma pedig csak a fővárosban meghaladja az évi százezret (ez elsősorban az asztmás rohamokban nyilvánul meg). Ennek a helyzetnek a megváltoztatása érdekében azonnali intézkedésekre van szükség.

A PM_{2,5} szennyezés legfőbb okozója a közúti közlekedés és ezen belül is elsősorban a dízel üzemű járművek. Ezért mindenképp ezen szennyezőanyag-kibocsátás csökkentését kell elérni.

A szilárd anyagok kopásából eredő részecskék szétesése 1 mikrométernél véget ér. Például a gumikopásból, fékekből, felkevert porból a levegőbe kerülő részecskék mérete nagyobb, mint 1 mikrométer. Viszont az elégetlen szénhidrogének, melyek korom formájában hagyják el a járművek motorját átlagosan 0,1 mikrométer átmérőjűek.

Nagy részecskék (vagyis az 1 mikrométernél nagyobbak) mindig is előfordultak a természetben, és ezért az evolúció során az élőlényekben kialakult egy olyan rendszer, mely kiszűri, eltávolítja ezeket. Ugyanakkor dízelkorom ultrafinom részecskéivel szemben az evolúció nem alakított ki hatásos eltávolító mechanizmusokat, hiszen ilyenek a természetben lényegében nem fordultak elő.

Sajnos a gépjárművek (így a buszok) típusvizsgálatok ezt nem veszik figyelembe, és a 10 mikrométer átmérőalatti részecskék **össz tömegét** mérik. Egy korszerű motor nem vagy csak alig bocsát ki 10 mikrométer körüli részecskéket, és így igen nagy mértékben csökken a kibocsátott részecskék tömege. Ezzel egyidejűleg viszont nagy mennyiségben – nem a tömegüket, hanem a **számukat** tekintve – juttat a környezetben olyan ultrafinom dízelkormot, amelynek átmérője két nagyságrenddel kisebb. Ha a szállópor össz tömegéhez viszonyítjuk, az ultrafinom részecskék aránya tömegében talán a 2 százalékot sem éri el, ha viszont a számukat nézzük, akkor a motorikus eredetű szennyezés 99,995 százaléka ultrafinom részecske!

Tehát az új motorok épp azokat a részecskék bocsátják ki leginkább, amelyeket az Egészségügyi Világszervezet, a WHO egészségügyi szempontból különösen veszélyesnek nyilvánított. Ma már tudjuk azt is, hogy a közlekedési eredetű ultrafinom részecske-kibocsátás következtében elhalálozottak száma többszöröse a balesetekben elhunytaknak. Orvosi kutatások bebizonyították azt is, hogy a legkisebb koromrészecskék a tüdőhólyagok membránján keresztül a vérkeringésbe, vagy akár a szaglóidegen keresztül az agyba jutnak, ahonnan soha nem távoznak! Ellenben a nagyobb részekkel, melyek a zsebkendőben kötnek ki.⁴

Egyébként azbesztnél is a részecskeszámot nézik és nem a levegőbe kerülő tömeget. Azbesztnél 1936 óta tudják pontosan az egészségkárosító hatását, mégis nagyon sokáig



eltussolták, most pedig még mindig milliárdokat fizet az ipar az azbesztkárosultaknak kártérítésként.

A részecskék eltüntetésére van megoldás: a legmodernebb dízelszűrők valamennyi részecsketartományban kiszűrik a részecskék 99,9–99,99 százalékát! Ez azt jelenti, hogy csak részecskeszűrőkkel ellátott, vagyis Euro-5-ös motorral felszerelt buszokat szabad beszerezni.

Bár az ilyen buszok beszerzése többbe kerül, mint az Euro-4-eseké, nemzetgazdasági szinten tekintve mindenképp előnyös lenne. Dániai kutatások megállapították, hogy Dániára vonatkozóan a dízelszűrők alkalmazásából eredő társadalmi megtakarítások (kevesebb egészségügyi kiadás, megbetegedés, kevesebb kiesett munkanap) nagyobbak, mint amennyibe a részecskeszűrők alkalmazása kerül.⁵ Nyilvánvalóan nálunk is hasonló a helyzet. Tehát a kevésbé korszerű buszok beszerzése ösztársadalmi szinten nem megtakarítást jelentene, hanem a terhek áthárítását a lakosságra!

Kérem, hogy a fentiek figyelembevételével tájékoztasson álláspontjáról a BKV új buszainak beszerzésével kapcsolatban.

Üdvözlettel:

Lukács András
elnök

Másolatban kapja:

- Kocsis István, a BKV Zrt. vezérigazgatója

¹ Az Európai Unió létrehozott egy átfogó jogi keretet Európa levegőjének védelmében. Ennek részeként a Clean Air for Europe (CAFE, Tiszta Levegőt Európának) program keretében felülvizsgálják a jelenlegi szabályozást. Ennek előkészítése során összegyűjtik a légszennyezésről és a hatásairól rendelkezésre álló információkat, és az összes érdekelt fél bevonásával elemzik ki azokat.

² M. Amann, I. et. Al.: Scope for further emission reductions: The range between Current Legislation and Maximum Technically Feasible Reductions, International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) Laxenburg, Austria, 2004, http://www.iiasa.ac.at/rains/CAFE_files/baseline3v2.pdf

³ A tanulmány rövid összefoglalója itt található: Air pollution –Time to clear the air, http://ec.europa.eu/environment/news/efe/20/article_2434_en.htm

⁴ Források:

Anmerkungen zum Thema „Feinstaub“ aus technischer Sicht. Kritik an den Argumenten der Automobilindustrie äußern Andreas Mayer (Technik Thermische Maschinen, Schweiz), Prof. Jan Czerwinski (Abgasprüfstelle der Fachhochschule Biel, Schweiz) und Dr. Friedrich Legerer (Wien).

http://members.nextra.at/aegu/mitglied/a3/3_Legerer.pdf

Életeket menthetnének a dízelmotorok részecskeszűrői. Lélegzet, 2003/4.

<http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/04/2751.hpp>

5 Kötelező lesz a dízelszűrő. Lélegzet, 2005. június, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2005/06/3275.hpp>

