



# Miért kell és hogyan lehet csökkenteni a részecskeszennyezést?

## A részecskeszennyezés veszélyei

A hatályos uniós és hazai jogszabályi előírások szerint a részecskeszennyezettség (PM10)<sup>1</sup> évente legfeljebb 35 napon lépheti túl az egészségügyi határértéket (50 mikrogramm/köbméter). Az elmúlt években az ilyen napok száma Budapesten évente ennek körülbelül az ötszöröse volt (évi 160-180 nap). A szmogos napok csökkentése érdekében „Hagyd otthon az autódat – kampány a fenntartható közlekedésért” KMOP-3.3.4/A-2009-0002 jelű projektjét indítja el a Levegő Munkacsoport szeptember 1-én. [www.levego.hu](http://www.levego.hu) A civil szervezet szeretné elérni, hogy minél többen hagyják otthon autóikat, hiszen túlnyomó többségében a közlekedés felelős a légszennyezettségért.

A magyar kormány mentességet kért az Európai Bizottságtól a határérték betartása alól, és azt meg is kapta – 2011 júniusáig. Ezen időpont után mindenképp be kell tartani a PM10-re vonatkozó előírásokat, különben komoly büntetésre számíthatunk, ami jelentős anyagi terhet és presztízsveszteséget jelent az országnak. Még az is előfordulhat, hogy felfüggesztik az uniós támogatások folyósítását, amire más ország esetében már volt példa. A legnagyobb gond azonban mégsem ez, hanem az, hogy – az Európai Környezetvédelmi Ügynökség tanulmánya<sup>2</sup> szerint – a porszennyezés miatt Magyarországon **évente csaknem 16 000 ember hal meg a PM10-szennyezés miatt, ami kiemelkedően magas Európában.** (E tekintetben a vizsgált 38 országban csak Szerbia és Montenegró, valamint Bulgária „előz meg” minket.) Ezek az elhunyt emberek nálunk átlagosan csaknem 10 évvel tovább élhetnének, ha nem sújtaná őket a részecskeszennyezés. Ez azt jelenti, hogy minden évben 153 000 életévet veszítünk.<sup>3</sup> A felmérés szerint a PM10-szennyezettség miatti életvesztés tekintetében – a lakosság számához viszonyítva – **Magyarországon a legrosszabb a helyzet, ráadásul nem csak az EU-ban, de a 38 vizsgált európai ország között is.**

Korábbi tanulmányokból ismert: a légszennyezés miatt betegen eltöltött napok száma ezerszer-tízszerezs magasabb, mint a halálozások száma.<sup>4</sup> Ez azt jelenti, hogy Magyarországon évente összesen legalább 16 millió napon keresztül betegeskedünk csak a PM10 miatt!

A részecske (vagy szálló por) itt nem azt a port jelenti, amelyet régen a mezőn fújt a szél, hanem az emberi tevékenység – elsősorban a közlekedés, a fűtés és az ipar – által kibocsátott rendkívül apró méretű és súlyosan egészségkárosító anyagokat.





## Mi a megoldás? – Stop Szmog

A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium adatai<sup>5</sup> szerint Budapesten a PM10-szennyezés közel háromnegyedét a közúti közlekedés okozza.

- A közlekedésen belül elsősorban a dízelüzemű járművek a felelősek a PM10-kibocsátásért. Ezért egyebek mellett sürgető az elavult dízelüzemű járművek mielőbbi lecserélése, illetve korszerűsítése.
- Gazdasági és környezetvédelmi szempontból az a legésszerűbb, ha elsősorban a nagy futásteljesítménnyel rendelkező járműveket cseréljük le. Ilyenek például a közforgalmi közlekedésben részt vevő autóbuszok. (Budapesten egy BKV-busz évente 60 000 kilométert fut.) Bár a buszok összességében a PM10-szennyezésnek Magyarországon csak 6 (Budapesten 10) százalékát okozzák, az elavult járművek közvetett hatása is jelentős. Az emberek nem szívesen utaznak ezekkel a járművekkel, és ez a személygépkocsik használatát ösztönzi annak minden káros környezeti hatásával együtt. A személyautók 80 százalékban felelősek a közlekedési dugókért, a torlódások során viszont sokkal több szennyezőanyagot bocsátanak ki a járművek, mint amikor akadálytalanul, egyenletesen haladnak. Így az autóbusz-állomány korszerűsítése akár 20-30 százalék kibocsátás-csökkenést is lehetővé tenné (egyéb kiegészítő intézkedésekkel együtt, mint például a tömegközlekedési járművek előnyben részesítése a forgalomban, ún. zöld zónák kialakítása a városokban és további forgalomcsillapítási módszerek alkalmazása). Ritkulnának a buszok műszaki hibái miatti – manapság egyre gyakoribb – elakadások is. Szintén fontos szempont, hogy a buszok nagyrészt sűrűn lakott területeken közlekednek, ahol a légszennyezés egészségkárosítása az átlagosnál jóval nagyobb mértékű. A környezetvédelemben az államnak példát kell mutatnia.<sup>6</sup>
- Egyre több európai városban jelölnek ki alacsony kibocsátású övezeteket.<sup>7</sup> Ezek olyan területek, ahová a leginkább környezetszennyező gépjárművek nem hajthatnak be. A rendszer sikerét bizonyítja többek között, hogy azt már 40 német város vezette be a lakosság többségének egyetértésével.
- Számos városban, így például Londonban, Oslóban és Stockholmban dugódíjat (behajtási díjat) vezettek be, ami lényegesen csökkentette a gépkocsi-forgalmat. (Előtte mindhárom városban kiemelten fejlesztették a közösségi közlekedést.)<sup>8</sup>
- Sok városban magas parkolási díjakkal igyekeznek a belvárostól távol tartani az autókat. Az így befolyó összegeket pedig kizárólag közcélokra, elsősorban a közösségi közlekedés fejlesztésére fordítják. (Budapesten is haladéktalanul fel kellene számolni a parkolási bevételekkel kapcsolatos visszasságokat!)
- Mivel a közlekedési eredetű részecskeszennyezés 70 százalékáért a tehergépkocsik a felelősek, ésszerűsíteni kell a teherforgalmat, és ösztönözni a járművek korszerűsítését. Ezt a célt szolgálja például a tehergépkocsik budapesti behajtási díja, amely komoly kedvezményben részesíti a korszerű járműveket. Ezt a rendszert tovább kell fejleszteni.<sup>9</sup>

Fogjunk össze! Együtt erősebbek vagyunk!

Budapest, 2009. szeptember 16.





---

<sup>1</sup> A 10 mikrométernél kisebb átmérőjű finom por.

<sup>2</sup> Kevin Barrett, Frank de Leeuw et al: Health Impacts and Air pollution; ETC/ACC Technical Paper 2008/13 [http://air-climate.eionet.europa.eu/docs/ETCACC\\_TP\\_2008\\_13\\_HealthImpact\\_AirPoll.pdf](http://air-climate.eionet.europa.eu/docs/ETCACC_TP_2008_13_HealthImpact_AirPoll.pdf)

<sup>3</sup> Kevin Barrett, Frank de Leeuw et al: Health Impacts and Air pollution; ETC/ACC Technical Paper 2008/13 [http://air-climate.eionet.europa.eu/docs/ETCACC\\_TP\\_2008\\_13\\_HealthImpact\\_AirPoll.pdf](http://air-climate.eionet.europa.eu/docs/ETCACC_TP_2008_13_HealthImpact_AirPoll.pdf)

<sup>4</sup> Ld. például: [http://ec.europa.eu/environment/news/efe/20/article\\_2434\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/news/efe/20/article_2434_en.htm),

<sup>5</sup> Forrás: KDV Környezetvédelmi Felügyelőség (2003), idézi: Budapest Főváros Levegőtisztaság-védelmi Intézkedési Programja, 2006,

<http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&command=showagendaitem&agendaitemid=53634>

<sup>6</sup> Részletesebben ld.: [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/pm10-buszok-oszko\\_0906.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/pm10-buszok-oszko_0906.pdf)

<sup>7</sup> Az Európában létező és tervezett alacsony kibocsátású övezetkről naprakész tájékoztatást lehet találni angol nyelven a <http://www.lowemissionzones.eu/> honlapon.

<sup>8</sup> A városi útdíjakról részletesebb ismertetés: <http://www.levegzet.hu/archivum/2003/06/2777.hpp>

<sup>9</sup> A tehergépkocsik behajtási díjának indokoltságáról ld. [http://www.levego.hu/kamionstop/pmkik\\_0804.pdf](http://www.levego.hu/kamionstop/pmkik_0804.pdf).

