

Korommentes levegőt az egészségért és az éghajlatért!

A Levegő Munkacsoport nemzetközi konferenciája
Budapest, 2010. november 17-18.

Hazánkban évente mintegy 16 000 ember halálát okozza a részecskeszennyezés (PM10) – állapította meg az Európai Környezetvédelmi Ügynökség tanulmánya. Ugyanakkor ez a szennyezés rövid idő alatt csökkenthető, amennyiben megvan hozzá a politikai akarat. Mindez azon a nemzetközi konferencián hangzott el, amelyet a Levegő Munkacsoport rendezett az elmúlt két napban *Korommentes levegőt az egészségért és az éghajlatért!* címmel. Az előadók arra is felhívták a figyelmet, hogy az Európai Bizottság idén októberben két hónap haladékot adott Magyarországnak a szennyezést csökkentő intézkedések meghozatalára, és amennyiben ez nem történik meg, komoly büntetésre számíthatunk.

A neves hazai és külföldi előadók rámutattak, hogy a részecskeszennyezésen belül minden bizonnyal a korom jelenti a legnagyobb egészségügyi kockázatot. Európában ez a szennyezőanyag elsősorban az üzemanyagok elégetése során kerül a levegőbe, mindenekelőtt a dízelüzemű járművekből. A korom nemcsak az egészséget károsítja, hanem jelentősen hozzájárul a globális felmelegedéshez is. Az előadók felsorolták a gyors sikerrel kecsegtető megoldási lehetőségeket is. Mindenekelőtt az államnak kell példát mutatnia azzal, hogy mielőbb lecseréli a BKV és Volán elavult autóbuszait, továbbá a nem túl régi buszokat olyan részecskeszűrőkkel szereli fel, amelyek teljes egészében megszüntetik a koromkibocsátást. Szükség van a buszjáratok sűrítésére is, ami lehetővé teszi a személygépkocsi-forgalom korlátozását. (A kötöttpályás közlekedés fejlesztése is kívánatos, azonban idő- és pénzigényessége miatt ez rövid távon nem jöhet szóba.) A forgalomcsökkentés különösen a dugók felszámolása érdekében sürgető, hiszen az araszoló, állandóan fékező és gyorsító járművek többször annyi szennyezőanyagot bocsátanak ki, mintha egyenesen sebességgel haladnának. A sűrűn lakott településrészekben úgynevezett alacsony kibocsátású övezeteket kell kialakítani, amelyekbe csak a szigorú környezetvédelmi követelményeknek megfelelő járművek hajthatnak be. A nem helyben lakók részére magas parkolási díjakat kell bevezetni, ezzel is ösztönözve az embereket a közösségi közlekedés használatára. A gépjárművek adózását úgy kell átalakítani, hogy az a legkorszerűbb részecskeszűrők felszerelésére, illetve a korommentesen közlekedő járművek használatára ösztönözzön. Igen komoly eredmények érhetők el az áruszállítás megfelelő szabályozásával is, hiszen a tehergépkocsik bocsátják ki a közlekedési eredetű részecskeszennyezés mintegy 70 százalékát. Továbbá mielőbb be kell vezetni az ország minden közútján egy olyan útdíjat, amely tükrözi az infrastruktúra-használat és környezetszennyezés költségeit.

Lucienne Damm, a Német Természetvédelmi Szövetség (NABU) projektvezetője a konferenciát megnyitó előadásában elmondta: a koromszemcsék elnyelik a nap sugárzását és felmelegítik a közvetlen környezetet. Továbbá az északi félteke uralkodó széljárása Európából az Északi-sarkvidékre szállítja a kormot, amely ott a hó- vagy a jég felszínére kerülve megváltoztatja azok albedóját (azaz a fény visszaverődésének mértékét), ami

tavasszal korábbi jégolvadáshoz vezet. Emiatt nyáron évről évre nagyobb területen tűnik el a jégborítás a sarkvidékről.

Bibók Zsuzsanna, a Vidékfejlesztési Minisztérium főosztályvezető-helyettese leszögezte: bizonyított a szoros összefüggés a levegő szennyezettsége és az emberek egészségi állapota között. A szennyezett levegő az egyik fő oka annak, hogy tragikus mértékben növekszik az asztmás betegek száma. A kormány stratégiai célja, hogy a levegő minősége az ország minden településén feleljen meg az egészségügyi határértékeknek, továbbá hogy a nem szennyezett területeken megőrizzük a levegő jó állapotát.

Salma Imre az ELTE TTK levegőkémikus professzora, az Európai Aeroszol Szövetség (EAA) titkára bemutatta, hogy Budapesten a szennyező részecskék igen jelentős száma helyi forrásból, elsősorban a dízel motorokból származik. A légszennyezettség alakulását leginkább a közlekedés napi ritmusa és a meteorológiai körülmények alakítják. A budapesti levegőben az elmúlt másfél évtizedben jelentősen csökkent az ólom és bróm koncentrációja, viszont ezzel párhuzamosan nőtt a súlyosan egészségkárosító antimon mennyisége, ami főleg a fékbetétek kopása során kerül a környezetbe.

Nékám Kristóf professzor, a Magyar Allergológiai és Klinikai Immunológiai Társaság alelnöke arról számolt be, hogy a légszennyezés súlyos elváltozásokat okoz az emberi szervezetben, többek között szív- és érrendszeri, valamint daganatos megbetegedésekhez járul hozzá. A részecskeszennyezés egyértelműen köthető a munkahelyi, iskolai hiányzáshoz és a rövidebb élettartamhoz. A szennyezett levegő komolyan befolyásolja az emberek lelki, pszichikai állapotát is; így például a kutatók kimutatták, hogy Tajvanon a szennyezett levegőben élők körében 9-18 százalékkal növekszik az öngyilkosságok aránya a lakosság átlagánál tapasztalt mértékhez viszonyítva.

Simon Gergely, a Levegő Munkacsoport környezetkémikusa elmondta: az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 2008-ban készült kutatása szerint a részecskeszennyezettség miatti életvesztés – a lakosság számához viszonyítva – Magyarországon a legmagasabb a vizsgált 38 európai ország között. E felmérés szerint hazánkban évente csaknem 16 ezer ember hal meg ezen ok miatt. Simon Gergely ismertette a Levegő Munkacsoport kampányát a koromszennyezés csökkentése érdekében, és bemutatta a Levegő Munkacsoport új kiadványát a témáról.

Bendik Gábor, a Levegő Munkacsoport környezetvédelmi szakjogásza ismertette a hazai jó példákat, amelyek reménykeltőek a jövő szempontjából. Ezek közé tartozik a szmogriadó-határértékek szigorítása, a tehergépkocsik budapesti behajtási díjának jelentős emelése és kiterjesztése, a parkolásszabályozás megváltoztatása, a buszsávok hosszának jelentős növelése, továbbá a forgalomcsillapított utcák, terek kialakítása, valamint az avarégetés megtiltása a fővárosban 2011 októberétől.

Szabó Zoltán közgazdász, a Levegő Munkacsoport programvezetője felhívta a figyelmet, hogy a személyszállítás a részecskeszennyezés egyik legjelentősebb forrása. Értelmszerűen a kerékpározás az a közlekedési mód, amely a legkedvezőbb a kibocsátások szempontjából. Ez azonban nem valós alternatíva mindenki számára. A közösségi közlekedés viszont azzá válhat. Ebbe azonban nemcsak a tömegközlekedést kell beleértetni, hanem az azt kiegészítő szolgáltatásokat is. Ilyen például a taxi. Ezért kedvezményekben kell részesíteni a taxiszolgáltatást a minőségének javításával egyidejűleg. Mivel a taxik hatszor-nyolcszor annyit futnak, mint egy átlagos gépkocsi, egy meghatározott türelmi idő után kizárólag részecskeszűrőkkel felszerelt, illetve annál kedvezőbb környezetvédelmi tulajdonsággal rendelkező taxik közlekedését szabad engedélyezni. Sürgette, hogy az önkormányzatok – több nyugat-európai városhoz hasonlóan – segítsék elő az autómegosztási szolgáltatások elterjesztését is.



Dr. Miroslav Šuta környezetvédelmi szakértő, a Cseh Nemzeti Kémiai Biztonsági Bizottság tagja beszámolt arról, hogy a cseh lakosság 66 százaléka az egészségügyi határértéket meghaladó részecskeszennyezetszerű területen él. Az elmúlt években több program indult Csehországban a szennyezés csökkentésére. A cseh kormány „Zöld megtakarítások” programjának 2012-re kitűzött célja, hogy a 2009. évi állapothoz képest a részecskeszennyezés évi kibocsátását 2,2 ezer tonnával, a szén-dioxidét 1,1 millió tonnával csökkentse, évente 6,3 petajoule energiát takarítson meg, a zöld energia termelését 3,7 petajoule-lal növelje, és 30 ezer új, „zöld galléros” munkahelyet teremtsenek. Jelenleg a cseh parlament előtt van egy javaslat az alacsony kibocsátású övezetek bevezetéséről.

Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke tartotta a nap utolsó előadását. Bemutatta, hogy a legújabb hazai kutatási eredmények szerint a közúti közlekedés évente több mint 2000 milliárd forint olyan költséget okoz, amit nem a használói fizetnek meg, hanem az egész társadalom. Ez a környezetszennyezés egyik fő oka, és emiatt kevésbé versenyképesek a környezetbarátabb közlekedési módok, így a vasúti áruszállítás, valamint a közösségi közlekedés. Az előadó ismertette a Levegő Munkacsoport javaslatait arra vonatkozóan, hogy miként lehetne beépíteni az árakba a jelenleg a használók által meg nem fizetett költségeket. Számos tanulmány bizonyítja, hogy ezekkel az intézkedésekkel, valamint az így keletkező állami többletbevételek megfelelő felhasználásával nemcsak a környezet és az egészség védelmét segíthetjük elő, hanem az országunk versenyképességét is jelentősen javíthatjuk. Lukács András elítélte az épp ezen a héten különös hirtelenséggel benyújtott és elfogadott törvénymódosítást, amely adókedvezményben részesíti a közlekedési eredetű részecskeszennyezés legnagyobb kibocsátóit, a közúti fuvarozókat.

A következő nap első előadójaként **Gonczi Tamás**, a Főpolgármesteri Hivatal Környezetgazdálkodási és Energetikai Ügyosztályának vezetője üdvözölte a konferenciát Tarlós István főpolgármester nevében. A főpolgármester terveiben kiemelt szerepet szán a levegőminőség javításának, és ennek érdekében szoros együttműködést tervez a Levegő Munkacsoporttal. Gonczi Tamás ezt követően ismertette, milyen nehézségek akadályozzák a légszennyezés csökkentését.

Jávor Benedek, az országgyűlés Fenntartható fejlődés bizottságának elnöke elmondta, hogy szigorú intézkedésekkel a részecskeszennyezés miatti életvesztés a jelenleginek a töredékére csökkenthető. Az Országos Környezet-egészségügyi Központ 2003-ban közzétett tanulmánya szerint Budapesten évente legalább 1000, de akár 2400 halálesetet is megelőzhetnénk, ha az éves PM10-koncentrációt a jelenleginek kevesebb mint felére, köbméterenként 20 mikrogrammra csökkentenénk.

Devecz Miklós, a Parking Kft. ügyvezető igazgatója ismertette, hogy közvélemény-kutatások szerint Budapesten az emberek 98 százaléka, országosan 95 százaléka támogatja a közúti teherforgalom korlátozását. Erősíteni fogják a budapesti teherforgalmi behajtási díjjal kapcsolatos ellenőrzéseket, mert jelenleg a tehergépkocsi-üzemeltetők 60 százaléka semmibe veszi a jogszabályt, és nem fizeti a díjat. Előkészítés alatt van a személyforgalmi behajtási díj („dugódíj”) bevezetése, ami azért is sürgető, mert ez az egyik feltétele annak, hogy megkapjuk az uniós támogatást a 4-es metróhoz. Tovább kívánják fejleszteni a parkolási rendszert annak érdekében, hogy az Budapesten egységes, átlátható legyen, és a bevételeket a köz céljaira használják fel. Folyik a közösségi kerékpáros rendszer, a BuBi előkészítése, amelyet 900 millió forint uniós támogatással valósítanak meg.

A világ egyik legnevesebb és legelismertebb szakértője a közlekedés és környezetvédelem terén, a német Környezetvédelmi Hivatal (UBA) Közlekedési Főosztályának volt vezetője, **Axel Friedrich** a berlini gyakorlatot ismertette. A német főváros központi részét, ahol egymillió ember lakik, alacsony kibocsátású övezetté, zöld zónává nyilvánították. 2010-től kezdve ide csak zöld matricával ellátott (azaz az előírt környezetvédelmi követelményeknek



megfelelő) járművek hajthatnak be. Ez alól csak igen kevés kivétel van, azonban a kivételek engedélyezéséhez is igen magas díjat kell fizetniük az érintetteknek. Az intézkedés hatására a zöld zónában visszaszorult a gépjármű-forgalom, a részecskeszennyezés 35 százalékkal, a nitrogén-oxidok koncentrációja 19 százalékkal csökkent, miközben az övezettel határos területen a forgalom nagysága gyakorlatilag változatlan maradt.

Erhart Szilárd szakértő a dugódíj mielőbbi bevezetése mellett érvelt. Az OECD tanulmánya szerint a bevezetést megelőzően a lakosság általában kételkedően vagy ellenségesen fogadja a terveket, azonban e bevezetést követően, megtapasztalva annak kedvező hatásait, támogatja az intézkedést.

Vargha Márton, a *Levegő Munkacsoport* témafelelőse idézte a közlekedés finanszírozási lehetőségeit vizsgáló német Pällmann-bizottság jelentését, amely megállapította: „A közúti közlekedés össze fog omlani, ha az ára nem tartalmazza a valós költségeket.” Az előadó szorgalmazta a használat és a jármű szennyezésével arányos útdíj bevezetését. Véleménye szerint Budapesten nem szükséges külön rendszer kiépítése, hanem az egyébként is bevezetésre kerülő országos útdíj-rendszerbe kell bekapcsolni a fővárost is.

Váraday Tamás, a *Közlekedés Kft.* ügyvezető igazgatója a budapesti belváros közlekedésfejlesztésének történetét ismertette, majd bemutatta a jelenleg megvalósuló és tervezett intézkedéseket a terület forgalmának csillapítására.

Keszthelyi Tibor, a *FŐMTERV Zrt.* vezérigazgató-helyettese hangsúlyozta, hogy a közösségi közlekedés akkor tehető vonzóvá, ha annak minden eleme az utasok kényelmét, biztonságát szolgálja.

A konferencia **Vitézy Dávidnak**, a *Budapest Közlekedési Központ (BKK)* igazgatójának előadásával zárult. A tervek szerint a BKK a *Transport for London (TfL)* mintája szerint épül fel, és gyakorlatilag mindent átfog, ami a főváros közlekedését érinti, köztük a közösségi közlekedést, a közlekedési beruházásokat és a parkolást is. A fővárosi közlekedési stratégiájának kialakításáért is felelős. Vitézy Dávid sürgetőnek tartja a közösségi közlekedés megújítását, a forgalomirányítást és -befolyásolást igyekeznek uniós forrásokat is megszerezni a járműállomány cseréjéhez. A tehergépkocsi-forgalom szabályozásában is komoly lehetőséget lát a környezeti állapot javítására.

A konferenciát követően a *Levegő Munkacsoport*, a *Német Természetvédelmi Szövetség (NABU)*, valamint a korommentes levegőért végzett kampányt pénzügyileg támogató amerikai *ClimateWorks* képviselői megállapodtak, hogy folytatják tevékenységüket a közös cél érdekében. A cél pedig nem más, minthogy 2020-ban Európában már egyetlen dízelmotor se bocsásson ki kormot. Ez műszakilag és gazdaságilag megvalósítható, így „csak” szemléletváltás szükséges az egészségünket és az éghajlatunkat egyaránt hatékonyan védő intézkedések meghozatalához.

A konferencia előadásai [itt tölthetők le](#).

A konferencia alkalmából készült kiadvány [itt érhető el](#).

Budapest, 2010. november 19.

Összeállította: *Simon Gergely és Lukács András*

