

Veszélyes Budapesti Buszok

Segédanyag

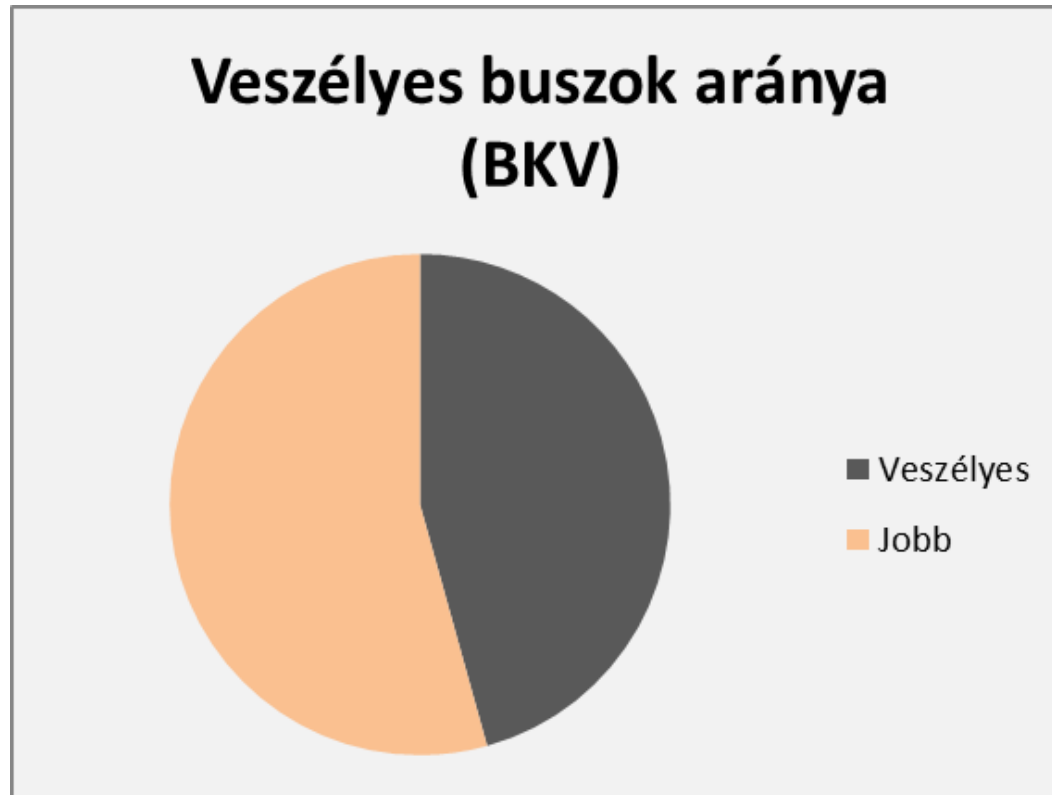
(Utolsó módosítás: 2014.08.05)

Helyzet ma

A BKV állományban ~692 darab olyan régi városi busz van, amelynek motorja az utastér alatt helyezkedik el. Ebből és konstrukciós hiányosságokból következően a kipufogógáz több úton is bejuthat az utastérbe. Ez a járműállomány közel fele.

A kipufogógázban lévő káros anyagok egészségkárosodást okoznak a járműven közlekedők egészségében. Ezen túl a füstölő rossz állapotú járművek elriasztják a kulturált turistákat. Ezért a probléma közvetett vagy közvetlen módon több mint 3 millió embert érinthet.

Helyzet ma



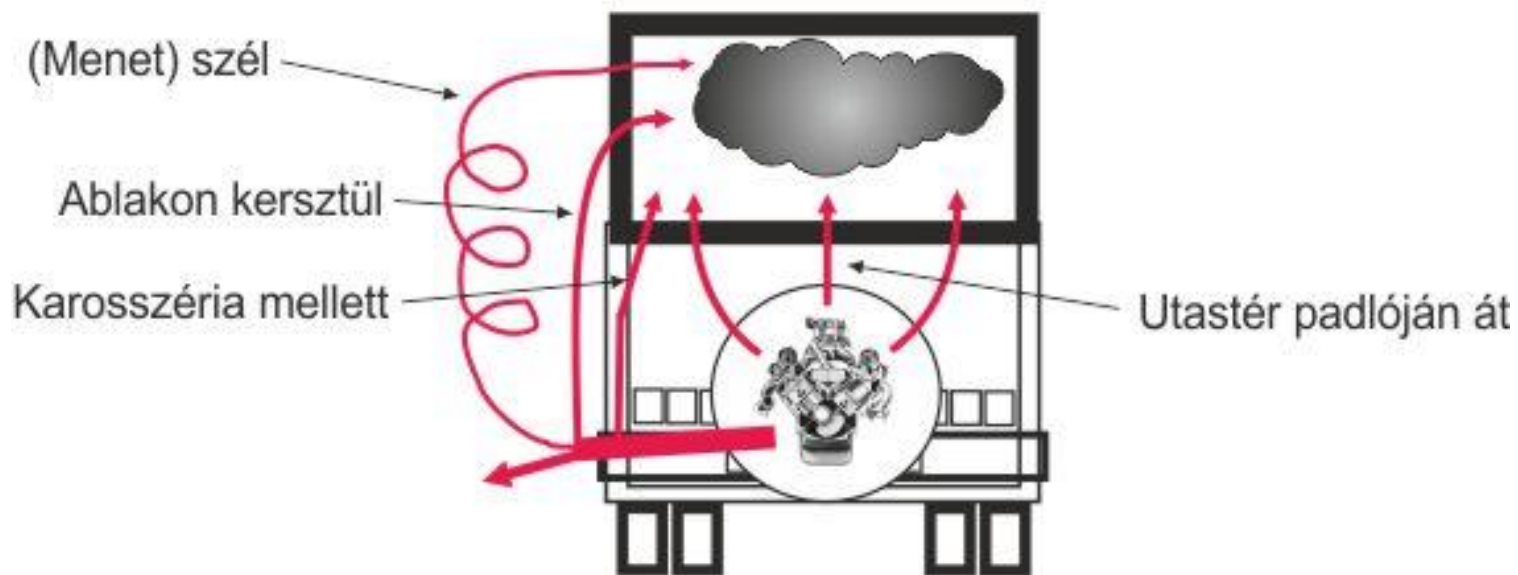
Helyzet ma

Ezeknél a buszoknál a kipufogógáz abnormális módon bejuthat az utastérbe. Ez bekövetkezhet műszaki hiba következtében (például meglazult csavar vagy egy kis repedés), vagy normál üzemben (például szél, menetszél).

Erről sajnos minden széles látókörű embernek rögtön eszébe jut a nácik mobil gázkamrája, csak a mai Európában felhasználva. Innen származhat az elnevezés „gázkamra-busz”.

Technikai magyarázatért lásd a következő ábrát.

Abnormális kipufogógáz-áramlás



Hatásai

Mivel a régi járművek motorjai nagyrészt EURO 0 környezetvédelmi besorolásúak, ezért a kipufogógázuk a lehető legszennyezőbb.

Ez a gáz csak nagy koncentrációban okoz azonnali nagyon komoly tüneteket. A gyakorlatban azonnali tünete lehet az émelygés, hányinger, fejfájás, szédülés. Ezek a tünetek akár órákig is érezhetők. Emellett például károsíthatja az agysejteket, és sajnos a CO, THC, PM szennyező-komponensek rendkívül sok másfajta kárt okoznak az emberi szervezetben (lásd tengernyi szakirodalom).

Megoldás

A megoldás az érintett járművek teljes cseréje.

Ennek költsége ~110MrdHUF (lásd Kecskemét buszprojekt). Ez megfelel a Fővárosban ~16 nap alatt befizetett adónak.

EU-s kohéziós források felhasználásával a költség ~22MrdHUF (20% önerővel számolva). Ez megfelel a Fővárosban ~3 nap alatt befizetett adónak.

Eredmények

Megszűnik az utasok közvetlen „elgázosítása”. Ennek következtében munkaképesebbek és egészségesebbek lesznek. A problémából következő egészségügyi kár is megszűnik.

Másodlagos hatásként más járműveken közlekedők, gyalogosok és az utak mellett lakókra jutó szennyezés mértéke is lényegesen csökken. Ennek következtében az emberek munkaképesebbek és egészségesebbek lesznek. A problémából következő egészségügyi kár is megszűnik.

Másodlagos hatásként megoldja az idős vagy mozgáskorlátozott utasok és gyerekekkel utazók utazási problémáit.

Ami nem megoldás

A járművek motorjainak cseréje jobb (például EURO 3) környezetvédelmi besorolásúra nem megoldás, mivel csak a káros anyagok mennyiségét csökkenti, de nem szünteti meg azokat. Talán a

- Motorcsere,
- és kipufogórendszer áthelyezése
- és ablakok átalakítása
- és szellőzőrendszer beépítése
- és a motortér légmentes szigetelése
- és gázriasztók felszerelése lenne megoldás.

Ilyen régi járműveknél ez azonban már ez igen gazdaságtalan lenne.

Kecskeméti buszprojekt

- Legkorszerűbb 3 tengelyes Mercedes EURO6 hibrid,
- 25 jármű,
- Beszerzési ára ~160MHUF/jármű,
- 95%-os EU támogatás,
- ~8MHUF/jármű önrész.

Mobil gázkamra

(Gas van or Gas vagon)

A mobil gázkamra a haláltáborok gázkamráinak elődje volt.

Egy zárt rakterű teherautóba beterelték a kivégzendő embereket, majd a raktérbe kipufogógázt vezettek.

A mobil gázkamra „feltalálója” Otto Ohlendorf orvos altábornagy volt. „Ohlendorf azonban nem volt elégedett alakulata módszereivel, ezért új módszert javasolt: a mobil gázkamrát. A kamrákba maximum 25 embert tereltek be és a teherautó kipufogó gázát vezették be a nyílásokba. Ezek után a teherautót – ahol egytől egyig eltorzult testek feküdtek holtan – zsidó munkásokkal kimosatták, majd tarkón lőtték a munkásokat.”
Részletes információk: http://en.wikipedia.org/wiki/Gas_van .

Nyilatkozat

Ez az anyag szervezetünk véleményét tükrözi.

Véleményünk kialakításánál elsősorban a nyilvánosan hozzáférhető adatokat használtuk fel. Ha ilyenek nem léteztek vagy léteztek de nem voltak hozzáférhetőek, akkor azokat interpoláció módszerével, statisztikai- és egyéb bonyolult számítási módszerekkel pótoltuk.

A szennyező anyagok mennyiségét átszámoltuk az msziget projektnél kidolgozott módszerrel NOx ekvivalens mennyiségre, és így adtuk meg.

A káros anyagok által okozott egészségügyi károk kiszámításánál az EU-s sztenderdeket használtuk fel.

Kérdések...

Szakemberek és érdeklődők számára a háttérinfomációk hozzáférhetők a <http://ak52.fw.hu> weblapunkról!

Köszönöm a figyelmüket!

Kendi Zsolt (ÁK52 szervező)

Tel: +36 20 2010647

E-mail: ak52@fw.hu