

Európai civil összefogás a légszennyezés ellen!

Az Európai Környezetvédelmi Iroda (EEB) Tiszta Levegő Munkacsoportja 2009. december 14-15-én Londonban tartott ülést. A Levegő Munkacsoport képviselője ez alkalommal is részt vett a rendezvényen és bemutatta a hazai civil kampányt a légszennyezés csökkentésére.

A tanácskozás első napján az európai légszennyezés-szabályozás végrehajtása került megvitatásra. Az úgynevezett **NIC irányelv**, azaz az egyes légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről szóló 2001/81/EK irányelv felülvizsgálata továbbra is várat magára. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) képviselője bemutatta a várható változásokat, de kiemelte, hogy a szigorítás ellen szól, hogy több tagország a jelenlegi kibocsátásait sem tudja tartani (azaz, egyes szennyezőanyagok tekintetében növekszik a kibocsátásuk). Magyarország saját jelentései szerint az irányelvben megengedett kibocsátásai alatt van, ám a környezetvédő civil szervezetek több szakértője szerint nem biztos, hogy a magyar adatok kellően pontosak; előfordulhat, hogy a valóságban több erőmű kibocsátása magasabb a megadottnál.

A részecskeszennyezés (PM10) egészségügyi határértékeinek betartatása továbbra is sok problémát jelent Európa-szerte. Magyarországhoz hasonlóan számos ország halasztási kérelmet adott be az Európai Bizottsághoz (EB), időleges felmentést kérve a PM10 napi határértékeinek betartása alól. Bulgária, az Egyesült Királyság és Lengyelország összesen 97 zónára kért időleges felmentést, amit az EB 92 zóna esetében elutasított. A svéd kormány pedig – számunkra talán meglepő módon – őszintén leírta a Bizottságnak, hogy úgy érzik, nem tettek meg mindent a gyilkos porszennyezés leküzdése érdekében. Így az EB eljárást kezdett az ország ellen. Felmerült, hogy a magyar civil szervezetek nyílt levelet írhatnak Budapest polgármesterének, számon kérve a halasztási kérelemben megígért intézkedéseket.

A német zöld szervezetek bemutatták közös kampányukat, amelyben arra hívják fel a figyelmet, hogy a PM10-szennyezés miatti növekszik a hőmérséklet az Északi-sark környékén. Az uralkodó szelek ugyanis odaviszik Európa és Észak-Amerika légszennyezéseit. A sarkvidékre kerülő korom pedig segíti a felhőképződést és az esőt, valamint a hóra kicsapódva csökkenti a sugárzás visszaverődését (albedót), melegítve így a légkört.

A tanácskozás második napja a londoni légszennyezettségről és a város intézkedéseiről szólt. Felmérések szerint Londonban a hulladékkezelés után a második legnagyobb környezeti probléma a légszennyezés, azon belül is a PM10 a belvárosban. Érdekeség, hogy a PM10 35 százalékát a taxik bocsátják ki a városban. A probléma kezelését nehezíti, hogy a szennyezettség nagy része, a nitrogén-oxidok 20 százaléka, a PM10-nek pedig a 40 százaléka Londonon kívülről származik.

A város önkormányzata Londoni Levegőminőségi Stratégia (*London Air Quality Strategy*) néven számos programot, intézkedést vezetett be a légszennyezettség leküzdése érdekében. Simon Cousins, az önkormányzat környezetvédelmi felelőse (Environment Programme Officer, Greater London Authority) a szeminárium során bemutatta a program főbb elemeit. Programjuk célja, hogy az uniós PM10 határérték 2011-re, az nitrogén-oxidoké pedig 2015-re tartható legyen a városban. A tömegközlekedé-

si járművek fejlesztésének részeként előírták, hogy 2015-től csak Euro IV kibocsátású, modern buszok közlekedhetnek a városban, emellett elindul a hibridbusz-program is. A taxik szennyezésének csökkentése érdekében életkori korlátozást vezetnek be: 2012-től legfeljebb 15, 2015-től pedig legfeljebb 10 éves taxik futhatnak London utcáin. A londoni alacsony kibocsátású zónát már 2007-ben kiterjesztették az egész városra, azaz Euro III-nál rosszabb kibocsátású személygépkocsik nem hajthatnak be, ám most kezdődik ennek kiterjesztése az összes londoni tömegközlekedési eszközre is. 2012-től szigorodik a rendszer, PM10 kibocsátás szempontjából csak Euro IV-es, vagy annál jobb járművek hajthatnak be majd, ráadásul ez érvényes lesz a minibuszokra és a teherautókra is. 2015-től a nitrogén-oxidok kibocsátása tekintetében is csak legalább Euro IV-es szintű járművek léphetik át London határát, és kiterjesztik a rendszert a nehéz tehergépjárművekre és a buszokra is.

A város legszennyezettebb területeire kerülnek a legtisztább buszok, és ezeken a területeken próbálják átszervezni a közlekedést, illetve városépítészeti szempontból is szennyezéscsökkentő intézkedéseket hoznak, kezdve az átszellőzés javítástól a parkosításig. Az önkormányzat a Heathrow reptér bővítése ellen is felszólalt, hogy ne nőjön tovább a szennyezés.

Több kiegészítő program is indult, például a kerékpározást, gyaloglást népszerűsítő, az ökövezetést és a tisztább járművek használatát ösztönző, valamint a motor felesleges járatása ellen induló kampányt is finanszíroz a város. Több városfejlesztési intézkedést is hoztak. Építkezésekre kidolgoztak egy „legjobb technikák csomagot”, London-szerte energiahatékonysági program indult lakásokra, köz- és irodaépületekre. Az önkormányzat emellett folyamatosan lobbizik a kormányzatnál és Brüsszelben, hogy legyen egységes szabályozás Európában, de legalábbis Nagy-Britanniában az alacsony kibocsátású zónákra, illetve szülessenek a tisztább járművek használatát ösztönző adók.

Budapest, 2009. december 20.

Simon Gergely
környezetkémikus
Levegő Munkacsoport