

## Megéri támogatni az elektromos buszokat!

*Lukács Andrásnak, a Levegő Munkacsoport elnökének felszólalása  
a földkerülő elektromos járművek budapesti állomásán tartott sajtótájékoztatón  
2016. augusztus 21-én*

A tisztán elektromos buszok legfőbb előnyeként azt szokták említeni, hogy nincs kipufogógázuk, nem bocsátanak ki egészségkárosító anyagokat a levegőbe. Ez igaz, azonban vannak igen komoly egyéb előnyeik is.

Az egyik ilyen előny a hatékony energiaszolgáltatás. Ebből a szempontból hasonlított össze a Levegő Munkacsoport a Budai Várban futó két hasonló méretű midibuszt, a Karsan ATAK dízelbuszt és az evopro Modulo Medio Electric villanybuszt. A Karsan ATAK városi körülmények között 35 liter gázolajat fogyaszt 100 kilométerenként, ami kilométerenként 3,85 kWh. Ezzel szemben az evopro busza – szintén városi forgalomban – 0,61 kWh energiát használ fel kilométerenként, vagyis mindössze 16 százalékát annak, mint amit a dízelbusz. Ha figyelembe vesszük azt is, hogy a villamos áram előállítása a szén- vagy gázerőművekben mintegy 40 százalékos hatásfokkal történik, akkor megállapíthatjuk, hogy a villanybusz 1,6 kWh primer energiát használ fel kilométerenként, ami még mindig csak a negyven százaléka annak, mint amit a dízelbusz. Ez egyrészt annak köszönhető, hogy a villanymotor hatásfoka meghaladja 90 százalékot, miközben a dízelmotoré legfeljebb 40 százalékos. Továbbá a dízelbusz motorja akkor is működik, amikor a busz fékez, illetve áll a megállóban, a piros lámpánál vagy egyéb forgalmi ok miatt, a villanybuszé viszont fékezésnél energiát táplál vissza, álló helyzetben pedig egyáltalán nem használ energiát. Mégpedig Budapesten a buszok menetidejüknek több mint 30 százalékát fékezéssel vagy álló helyzetben töltik.

Általában kevés figyelmet fordítunk a járművek zajára, pedig – az Európai Környezetvédelmi Ügynökség adatai szerint – az Európai Unió lakosságának 30 százaléka van rendszeresen kitéve az egészségügyi határérték feletti zajnak, emiatt pedig évente 156 000 ember hal meg idő előtt és 910 000 szenved magas vérnyomásban. A Levegő Munkacsoport munkatársai megmérték az említett két midibusz zajkibocsátását, és azt állapították meg, hogy több százszor nagyobb zajt okoznak a dízelbuszok, mint az elektromos buszok. A különbséget jól érzékelteti, hogy a mérések szerint a dízelbusz zaja akkora volt, mint ha egy kamion haladt volna el mellettünk, a villanybuszé pedig akkora, mint ha beszélgettek volna körülöttünk.

Az elektromos buszok elterjesztése a tömegközlekedés színvonalának emelését is szolgálná. Ez azért is fontos, mert egy BKV-midibusz napi utaskilométer-teljesítménye százszor akkora, mint egy átlagos személyautóé. Továbbá a tömegközlekedési járművek szinte mindenki számára elérhetőek, miközben például egy villanyautó beszerzése csak viszonylag kevesek kiváltsága lehet.

A Levegő Munkacsoport üdvözli a kormány azon szándékát, hogy kiemelten támogatja az elektromobilitás elterjesztését, és bízik abban, hogy ennek érdekében a rendelkezésre álló szűkös források a lehető leghatékonyabban kerülnek felhasználásra.

Kapcsolódó anyagaink:

<https://www.levego.hu/hirek/2012/07/negyedannyi-energiat-fogyaszt-a-villanybusz-mint-a-dizel-0>

<https://www.levego.hu/hirek/2015/03/magyar-villanybuszon-utazhatunk>

<https://www.levego.hu/hirek/2016/08/dobbenetes-kulonbseg-a-dizel-es-az-elektromos-busz-zajszennyezeseben>

<https://www.levego.hu/kapcsolodo-anyagok/mekkora-a-zaj-a-buszokban>