קרון רכבת. בקרון הראשון נמצא הריכוז הגדול ביותר של זיהום האויר

רמת זיהום האוויר. לא כן?

"אנחנו כן עומדים בדעה לעודד את השימוש בתחבורה הציבורית - בתנאי שהאוטובוס יהיה אוטובוס 'נקי'. כלומר: אנחנו מעוניינים באוטובוסים חשמליים, ללא אגזוז כלל. כיום יש בודדים כאלו שפועלים בתל אביב ובחיפה, בשומרון ובמודיעין. לא רק שחווית הנסיעה בהם נעימה ושקטה בהרבה - הם גם לא מזהמים, ומי שגר ברחוב בו עובר האוטובוס, אינו חווה את הרעש והזיהום המוכרים.

ניקח לדוגמא את רחוב יחזקאל בירושלים, שם יש באופן תדיר פקק של אוטובוסים במעלה הרחוב לכיוון כיכר השבת. מי שמתגורר שם חשוף במידה רבה לזיהום אוויר לא טוב. אם האוטובוסים היו אוטובוסים חשמליים, או לפחות המתקדמים ביותר שיש, המצב היה הרבה יותר טוב. גם ברמת האחוזים של זיהום האוויר, וגם באיכות החיים של התושבים".

חלונות סגורים ודלתות פתוחות

בשנה שעברה פורסם מחקר, שערך הטכניון בשיתוף פעולה עם המשרד להגנת הסביבה. המחקר בדק את הנושא הזה - זיהום האוויר בסביבת התחבורה הציבורית.

אם חשבנו שהמקום בו עדיף לא להימצא הוא מחוץ לאוטובוס, בסביבת האגזוז, המחקר מציג נתון מפתיע: הריכוזים הגבוהים ביותר של זיהום האוויר - 400 אלף חלקיקים בס"מ מעוקב של אוויר - נמצאו בתוך קרון הנוסעים ברכבת הבינעירונית, הממוקם מאחורי הקטר. ריכוזים גבוהים נמצאו גם בתחנה המרכזית בירושלים, באזור רציף העלייה לאוטובוסים. גם בתחנת רכבת השלום, בעיקר ברציף 1, נמדדו בתוך ריכוזים גבוהים במיוחד - עד 200 אלף חלקיקים בסנטימטר מעוקב של אוויר. בתוך האוטובוסים הבינעירוניים נמדדו ריכוזים נמוכים יחסית של ננו-חלקיקים, ונמצא ריכוז נמוך יותר של זיהום במושבים הקדמיים מאשר במושבים האחוריים - פער של ארבעים (!) אחוזים. הסיבה האפשרית לכך היא שהמנוע נמצא בקרבת המושב האחורי, ויתכן שישנה חדירה של גזי הפליטה מתא המנוע לחלל האוטובוס דרך פתחי שרות שונים, שאינם אטומים מספיק.

גם בלונדון נערך מחקר דומה, שהסיק כי כלי התחבורה הציבורית מזוהמים יותר מן הרכב הפרטי: רמת החלקיקים הנשימים הגבוהה ביותר נמדדה ברכבת התחתית, במקום השני נמצא האוטובוס ובמקום השלישי הרכב הפרטי. ריכוז החלקיקים ברכבת היה גבוה פי 3.5 עד 8.4 מאשר ברכב הפרטי, ובאוטובוס היה גבוה פי 1.5 עד 4.6 מאשר ברכב הפרטי.

"הננו-חלקיקים הם מזהמי אוויר זעירים, שלא נמדדו עד כה באופן שוטף בישראל, ועדיין אין להם תקן סביבה מחייב בארץ או בעולם", הסבירו חוקרי הטכניון. "אבל על פי המחקר המדעי, חלקיקי הדיזל המזהמים האלו יכולים לחדור, עקב קוטנם, דרך דפנות הריאה למערכת כלי הדם ומשם ללב, למוח וליתר חלקי הגוף, ולגרום חלילה לתחלואה ולתמותה. כ-2,200 בני אדם מתים בשנה בישראל מסיבוכים שנוצרו עקב זיהום אוויר מתחבורה בלבד".

"אנו יודעים בוודאות", אומר ל"הפלס" ד"ר עדי