

Hogyan szennyez a repülőd annyi CO₂-t, mint a legtöbb ember egy év alatt?

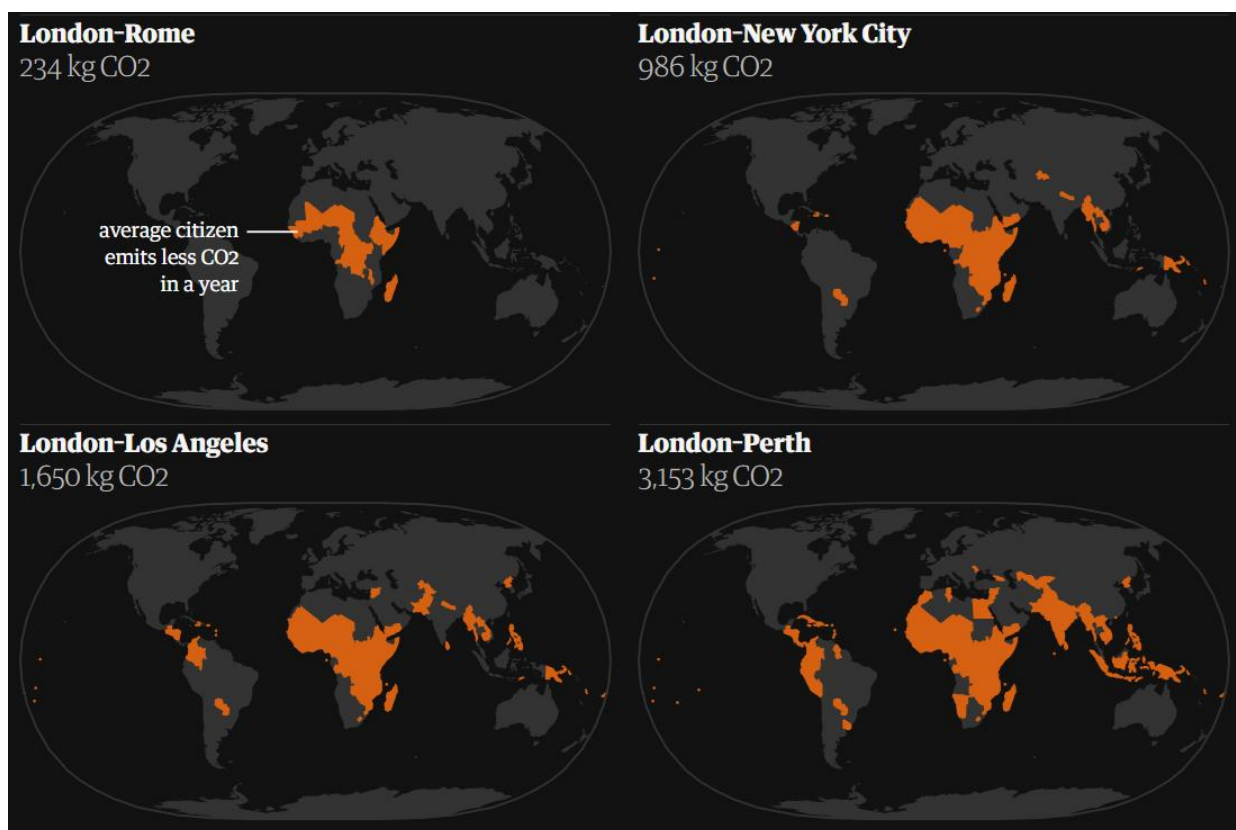
Még a rövid repülőjáratok is rengeteg karbon termelnek az adatok szerint

[Niko Kommenda](#)

2019. július 19.

A Guardian új elemzése szerint egy hosszú repülőút több szén-dioxid kibocsátással jár, mint amennyit egy átlagos ember a világ sok országában egész évben termel. A számok rávilágítanak, hogy a karbon lábnyoma sokkal nagyobb azoknak, akik repülnek, hiszen még egy rövid oda-vissza repülés Londonból Edinburghba is több szén-dioxid-kibocsátással jár, mint egy ember átlagos éves kibocsátása Ugandában vagy Szomáliában. Az előrejelzések szerint 2019 egy újabb rekordév lesz a légi közlekedésben, az utasok várhatóan összesen 8,1 trillió kilométert repülnek, ami 5%-kal több, mint tavaly, és több mint 300%-kal több mint 1990-ben.

Egy retúr járat több CO₂-t termel, mint amennyit egyes országok állampolgárai egy év alatt termelnek



Egy retúr járat több CO₂-t szennyez, mint amennyit egyes országok állampolgárai egy év alatt

London–Róma: 234 kg CO₂ – több, mint az átlagos éves CO₂ kibocsátás

London–New York: 986 kg CO₂

London–Los Angeles: 1650 kg CO₂

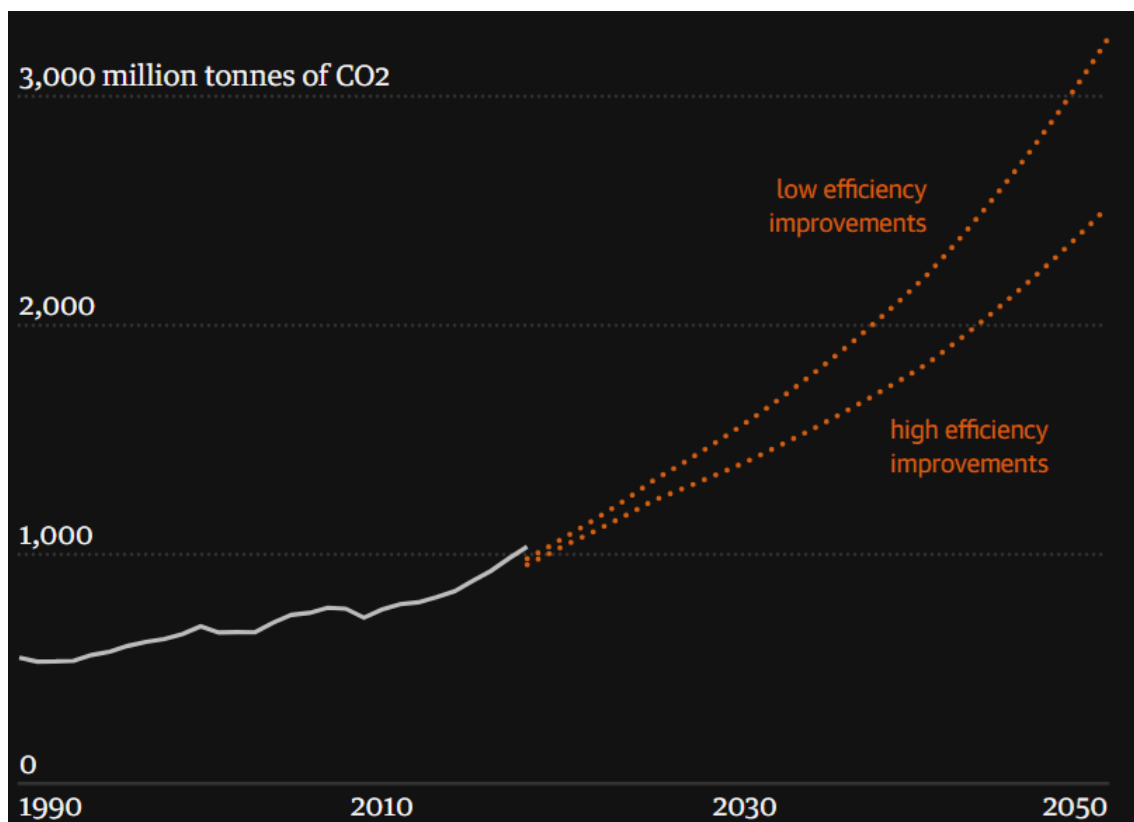
London–Perth: 3,153 kg CO₂

Mi a helyzet a következő utazásoddal?

A német Atmosfair nonprofit szervezet adatai szerint Londonból New Yorkba és vissza repülve körülbelül 986 kg CO₂-t bocsátunk ki utasonként. A világ 56 országában az átlagos emberek ennél egy egész évben kevesebb szén-dioxidot bocsát ki – az afrikai Burunditól a dél-amerikai Paraguayig. De még egy viszonylag rövid repülés is, mint mondjuk Londonból Rómába és vissza, utasonként 234 kg szén-dioxid-kibocsátással jár – ez több, mint 17 ország polgárai által évente termelt átlag. A számadatok átlagok, amelyek figyelembe veszik, hogy az adott útvonalon általában mely repülőgép-típusokat használnak, és mennyi a becsült ülőhely-foglaltság. Az adatok csak a repülőgép-üzemanyag elégetése során keletkező CO₂-t tartalmazzák, a repülőgép gyártásával kibocsátott egyéb üvegházgázokat, vagy a keletkező vízgőzt nem.

A légi közlekedés kibocsátása megháromszorozódhat a következő 30 évben

(Jelentősen-, illetve kevésbé hatékony fejlesztések szerint)



Forrás: IEA, Lee (2019) based on Fleming and Ziegler (2016)

A légiközlekedési ágazat jelenleg a globális kibocsátás mintegy 2%-áért felelős, és az egyik leggyorsabban növekvő szennyező. A Manchester Metropolitan Egyetem kutatóinak előrejelzései szerint az ágazat kibocsátása több mint kétszeresére emelkedhet 2050-re, még akkor is, ha a repülőgépek lényegesen hatékonyabbak lesznek, és a légitársaságok további szén-dioxid-kibocsátást takarítanak meg működésük optimalizálásával. Kevésbé optimista forgatókönyv szerint az alacsonyabb szintű üzemanyag-megtakarítás akár a kibocsátás háromszoros növekedését is eredményezheti 2050-re. „A forgalom növekedése történelmileg meghaladta a technológia fejlődését” – mondta Dr. John Broderick, a Manchesteri Egyetem klímapolitikával és nemzetközi közlekedéssel foglalkozó kutatója.

Hogyan szabályozható a légitölekedés éghajlati hatása?

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organization, ICAO) – a nemzetközi légi közlekedés karbon-lábnymának korlátozásáért felelős ENSZ-szervezet – olyan rendszert vezet be, amelynek célja a kibocsátások ellensúlyozása azáltal, hogy lehetővé teszi a légitársaságok számára, hogy karbon-kreditet vásároljanak, ahelyett, hogy kevesebb fosszilis tüzelőanyagot égetnek el. Broderick szkeptikus a rendszer előnyeit illetően. „Még mindig van tervük a szektor növekedésére... egy olyan időszakban, amikor jelentősen csökkentenünk kell a kibocsátást, különösen a világ gazdag részein.” Amikor kommentárt kértek ehhez a történethez, az ICAO ezt úgy jellemezte, hogy „nem kapcsolódó adatpontok - értelmetlen cseresznyeszedés”. 2019-ben várhatóan csaknem 40 millió járat indul a repülőterekről világszerte – ez napi több mint 100 000 utazás.



2019-ben átlagosan több mint 100 000 járat indult naponta a repülőterekről. Ez a térkép egy különösen forgalmas májusi napot mutat, 162 637 felszállással. Forrás: flightradar24.com

Tim Alderslade, az Airlines UK (13 brit légitársaságot képviselő iparági szövetség) vezérigazgatója elmondta: „A légitársaságok úgy vélik, hogy olyan stratégiára van szükségünk, amely megfelel a kormány azon törekvésének, hogy előmozdítsa ágazatunk fenntartható növekedését. A légi közlekedésnek ki kell érdemelnie a jogot a terjeszkedésre, ezért elköteleztünk magunk mellett, hogy 2050-re felére csökkentjük kibocsátásunkat, és együttműködünk a nemzeti kormányokkal egy ambiciózus terv kidolgozásában, amely zéró karbon-kibocsátású jövőt biztosíthat.”

A környezetvédő csoportok felszólítják a döntéshozókat, hogy korlátozzák a járatok teljes számát és a repülőterek további bővítését. A szakpolitikai javaslatok között szerepel egy „gyakori utasokra kivetett adó”, (frequent flyers’ levy) amely fokozatosan emelkedne minden egyes, évente megtett repülőúttal, miközben minimalizálná a csak alkalmanként repülőkkel utazókra gyakorolt hatást. „Nem akarjuk büntetni a keményen dolgozó családokat, akik talán évente egyszer külföldre utaznak nyaralni” – mondja Mike Childs, a Föld Barátai Egyesült Királyság tudományos, politikai és kutatási vezetője.

Childs a Közlekedési Minisztérium 2014-es [felmérésére](#) hivatkozott, amelyből kiderült, hogy az Egyesült Királyság lakosságának 15%-a vette igénybe a repülőutak 70%-át. „Fel kell ismernünk, hogy a repülés luxuscikk, és ezt a luxust igazságosan kell megosztanunk.”

Adatforrások

A repülési csatlakozások kibocsátási adatai az atmosfair.de oldalról származnak, és olyan tényezőket vesznek figyelembe, mint a különböző repülőgép-típusok üzemanyag-hatékonysága és az átlagos utasterhelési tényező a világ különböző régióiban.

Az ebben a cikkben megadott kibocsátási becslések az adott útvonalat kiszolgáló összes repülőgéptípus átlagát szemléltetik. Egyes légitársaságok üzemeltethetnek inkább, vagy kevésbé karbon-hatékony repülőgépeket.

A Guardian interaktív kalkulátora a világ 100 legforgalmasabb repülőterét és néhány Egyesült Királyságbeli repülőteret fed le.

A globális repülési útvonaladatok a flightradar24.com oldalról származnak, és nem tartalmazzák azokat a repülőgépeket, amelyek nem osztják meg a helymeghatározási adataikat a Flightradar olvasóival.

A kibocsátási előrejelzéseket David Lee professzor szolgáltatta a Manchester Metropolitan Egyetemről, és Fleming és Ziegler ICAO 2016-os környezeti jelentésében szereplő munkáján alapulnak.

Fordítás

Az eredeti „[How your flight emits as much CO2 as many people do in a year](#)” című cikk magyar nyelvű fordítását az MTVSZ és a FFE készítette 2025-ben.