

Budapest, 2008. július 22.

Dr. Szabó Pál
miniszter
Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium
Budapest

Tárgy: Közérdekű bejelentés a közúti közlekedés
energia-megtakarítási lehetőségeiről

Tisztelt Miniszter Úr!

Az egyre magasabb kőolajárak, az ország energiaszámlájának növekedése, energiafüggőségünk erősödése azt követeli meg, hogy minden lehetséges intézkedést tegyünk meg az energiatakarékosság, az energia hatékonyabb felhasználása érdekében. Az egyik ilyen lehetőség a gépjárművek megfelelő sebességének megválasztása. Amint a mellékelt 1. és 2. táblázat széndioxid-kibocsátásra vonatkozó oszlopából látható, mind a személy-, mind a tehergépkocsiknál az 50–70 km/órás sebességtartományban a legkisebb a széndioxid-kibocsátás, vagyis ekkor a leghatékonyabb az energiafelhasználás. Így például személygépkocsikra vonatkozóan az 50-60 km/órás sebességhez viszonyítva 90 km/órás sebesség esetén 12,6%-kal, 100 km/óránál 21,5%-kal, 110 km/óránál 32,1%-kal és 120 km/óránál pedig már 47,6%-kal magasabb a széndioxid-kibocsátás. A 120 km/óra feletti sebességnél pedig már exponenciálisan nő a fajlagos fogyasztás.

A fenti okok miatt javasoljuk a személygépkocsik részére a sebességhatárok csökkentését autópályán és autóúton 80 km/óra, a lakott területeken kívüli egyéb utakon pedig 70 km/óra (ld. a 2. mellékletet!). Megjegyezzük, hogy a sebességcsökkentést más közlekedési alágazatoknál is az energiatakarékosság egyik eszközeként alkalmazzák (ld. a 3. mellékletet!).

A táblázatok alapján az is megállapítható, hogy a többi szennyezőanyag kibocsátása is megnövekszik a 80 km/óra feletti sebesség esetén. Tehát a javasolt sebességkorlátozás megvalósításával a szénhidrogének, nitrogénoxidok, szén-monoxid, kén-dioxid és részecskék kibocsátása is csökkenne. Szintén mérséklődne a zaj. További járulékos előny lenne a közlekedésbiztonság javulása.

A lakott területeken belül azonban más szempontot is figyelembe kell venni. A településeken a járművek általában nem tudnak egyenletes sebességgel közlekedni, gyakori a fékezés és a gyorsítás. Sebességváltáskor viszont az energiafelhasználás és a szennyezőanyag-kibocsátás is magasabb (sokszor lényegesen magasabb), mint egyenletes mozgás esetén. Ezért lakott területeken a mellékutcákban 30 km/óra sebességkorlátozás bevezetése célszerű. A tapasztalatok ugyanis azt mutatják, hogy ekkor kisebb az energiafelhasználás és a levegőszennyezés, mint 50 km/óra megengedett sebességnél. Az ilyen területeken ugyanis ekkora megengedett sebesség esetén rendkívül gyakori a fékezés és

gyorsítás, 30 km/óra sebességkorlátozásnál viszont jóval egyenletesebben haladnak a járművek.* Ezért az önkormányzatokat ösztönözni kell, hogy – számos nyugati város mintájára – a mellékutcákon mindenütt 30 km/órás sebességkorlátozást vezessenek be. Ehhez a kormányzatnak felvilágosító tevékenységgel, szakmai és pénzügyi támogatással kell hozzájárulnia. Meg kell vizsgálni azt is, hogy esetleg jogszabályi változtatással miként lehet ösztönözni az ilyen intézkedéseket.

A javasolt intézkedések bevezetése esetén becslésünk szerint mintegy 20 százalékos üzemanyag-megtakarítás várható. Ez jelenlegi árakon évente bruttó 310 milliárd forint, nettó (adók nélkül) 160 milliárd forint megtakarítást eredményezhet. Ezen kívül komoly megtakarítás keletkezik a környezeti és egészségi károk csökkenésének köszönhetően is.

További megtakarítást lehetne elérni azzal, ha a gépkocsi-tulajdonosok az energiafelhasználás és a környezetvédelem szempontjából hatékonyabban használnák járműveiket. Ezért javasoljuk, hogy a közlekedési tárca indítson ennek megfelelő tájékoztató kampányt – más országok mintájára.**

Az említett megtakarítások előnye lenne az is, hogy jelentős részük a hazai szolgáltatások iránti keresletet fokozná. Tehát a külföldi olajtársaságok profitjának növelése helyett a magyarországi foglalkoztatottság bővítésére fordítódna a szóban forgó összeg.

Javaslatukkal kapcsolatos véleményét várva,

üdvözlettel:

Lukács András
elnök

* Ld. **Legfeljebb 30 kilométerrel óránként**, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/09/0036.hpp>

** Ld. például az osztrák kormány vonatkozó kampányát: <http://www.klimaaktiv.at/article/archive/12057/>



1. melléklet

1. táblázat: A személygépkocsik fajlagos emissziós tényezői a 2003-as évre vonatkozóan

a) g/km*

Sebesség km/h	Szén- monoxid CO	Szén- hidrogének CH (FID)	Nitrogén- oxid NO _x	Kén- dioxid SO ₂	Részecske PM	Szén- dioxid CO ₂
5	42,9	3,53	1,43	0,0146	0,288	348,3
10	34,2	3,18	1,41	0,0123	0,241	290,4
20	22,1	2,54	1,32	0,00955	0,177	226,1
30	16,6	2,09	1,36	0,0082	0,139	190,9
40	12,6	1,69	1,37	0,00792	0,119	171,2
50	10,4	1,62	1,45	0,00695	0,103	163,6
60	7,98	1,61	1,65	0,00686	0,0991	163,1
70	5,81	1,52	1,88	0,00704	0,100	167,4
80	5,12	1,46	2,1	0,00734	0,106	173,6
90	5,51	1,48	2,25	0,00782	0,116	183,7
100	6,4	1,55	2,45	0,0084	0,121	198,1
110	8,37	1,58	2,65	0,00973	0,134	215,5
120	10,8	1,6	2,85	0,0102	0,153	240,8

* Forrás: Járműtechnikai, Környezetvédelmi és Energetikai Tagozat: A hazai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedés országos, regionális és lokális emisszió-kataszterének meghatározása a 2003-as évre vonatkozóan. Közlekedéstudományi Intézet Kht. Beszámoló jelentés, Budapest, 2005

b) százalékos eltérés az optimális km/h értéktől

Sebesség km/h	Szén- monoxid CO	Szén- hidrogének CH (FID)	Nitrogén- oxid NO _x	Kén- dioxid SO ₂	Részecske PM	Szén- dioxid CO ₂
5	837,9	267,4	108,3	212,8	290,6	213,5
10	668,0	217,8	106,8	179,3	243,2	178,1
20	431,6	174,0	100,0	139,2	178,6	138,6
30	324,2	143,2	103,0	119,5	140,3	117,0
40	246,1	115,8	103,8	115,5	120,1	105,0
50	203,1	111,0	109,8	101,3	103,9	100,3
60	155,9	110,3	125,0	100,0	100,0	100,0
70	113,5	104,1	142,4	102,6	100,9	102,6
80	100,0	100,0	159,1	107,0	107,0	106,4
90	107,6	101,4	170,5	114,0	117,1	112,6
100	125,0	106,2	185,6	122,4	122,1	121,5
110	163,5	108,2	200,8	141,8	135,2	132,1
120	210,9	109,6	215,9	148,7	154,4	147,6

** Saját számítás

2. táblázat:
A 3,5 t megengedett össztömegnél nagyobb tehergépkocsik fajlagos emissziós tényezői a 2003-as évre vonatkozóan

a) g/km*

Sebesség km/h	Szén- monoxid CO	Szén- hidrogének CH (FID)	Nitrogén- oxid NO _x	Kén- dioxid SO ₂	Részecske PM	Szén- dioxid CO ₂
5	27,29	6,16	9,46	0,199	3,25	1410,3
10	23,15	2,45	8,47	0,157	2,63	1110,5
20	16,84	1,7	6,94	0,121	2,05	863,5
30	13,2	1,15	6,31	0,107	1,81	764,9
40	11,33	0,831	6,06	0,0987	1,67	702,8
50	9,37	0,663	6,05	0,0961	1,61	678,7
60	8,28	0,561	6,37	0,0961	1,6	678,6
70	7,09	0,499	6,95	0,0986	1,580	704,7
80	6,23	0,496	7,86	0,107	1,65	764,9
90	7,09	0,508	9,16	0,122	1,86	878,1
100	8,86	0,528	11,28	0,148	2,08	1057,3

* Forrás: Járműtechnikai, Környezetvédelmi és Energetikai Tagozat: A hazai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedés országos, regionális és lokális emisszió-kataszterének meghatározása a 2003-as évre vonatkozóan. Közlekedéstudományi Intézet Kht. Beszámoló jelentés, Budapest, 2005

b) százalékos eltérés az optimális km/h értéktől**

Sebesség km/h	Szén- monoxid CO	Szén- hidrogének CH (FID)	Nitrogén- oxid NO _x	Kén- dioxid SO ₂	Részecske PM	Szén- dioxid CO ₂
5	438,0	1241,9	156,4	207,1	205,7	207,8
10	371,6	494,0	140,0	163,4	166,5	163,6
20	270,3	342,7	114,7	125,9	129,7	127,2
30	211,9	231,9	104,3	111,3	114,6	112,7
40	181,9	167,5	100,2	102,7	105,7	103,6
50	150,4	133,7	100,0	100,0	101,9	100,0
60	132,9	113,1	105,3	100,0	101,3	100,0
70	113,8	100,6	114,9	102,6	100,0	103,8
80	100,0	100,0	129,9	111,3	104,4	112,7
90	113,8	102,4	151,4	127,0	117,7	129,4
100	142,2	106,5	186,4	154,0	131,6	155,8

** Saját számítás

2. melléklet

Javaslat a KRESZ módosítására egyes sebességhatárok csökkentése érdekében

A Levegő Munkacsoport javasolja a KRESZ 26. §-ának módosítását az alábbiak szerint (a jelenlegi, törölendő értékek áthúzással, az új értékek vastag számmal jelölve):

- „26. § (1) Az egyes járművekkel legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:
- a) személygépkocsival, motorkerékpárral, 2500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsival
- autópályán ~~130~~ **80** km/óra,
 - autóúton ~~110~~ **80** km/óra,
 - lakott területen kívül egyéb úton ~~90~~ **70** km/óra,
 - lakott területen 50 km/óra,
- a/1. a külön jogszabályban meghatározott követelményeknek megfelelő autóbusszal
- autópályán 100 **80** km/óra,
 - lakott területen kívül, egyéb úton 70 km/óra,
 - lakott területen 50 km/óra,
- b) egyéb gépjárművel - kivéve teherszállításra kialakított motoros triciklit -, valamint gépjárműből és pótkocsiból álló járműszerelvénnel
- autópályán ~~80~~ **70** km/óra,
 - lakott területen kívül egyéb úton ~~70~~ **60** km/óra,
 - lakott területen 50 km/óra.”



3. melléklet

Benzinsokk: már nem bírja a pénztárca a padlógázt

2008-06-28. Privátbankár

<http://www.privatbankar.hu/html/cikk/kommentar.php?kommentar=24385>

A legnagyobb brit „fapados”, valamint a második legnagyobb, teljes fedélzeti szolgáltatást nyújtó légitársaság, az EasyJet és a BMI is közölte a hétvégén, hogy lassabb repülésre kérték pilótáikat üzemanyag-takarékosság végett.

Az EasyJet – Európa legnagyobb olcsó jegyes légitársasága – bejelentette, hogy **2 százalékkal mérsékli gépei átlagos utazósebességét.** A BMI azt közölte, hogy átlagosan 3 mérföld/órával lassítja járatait.

A legnagyobb brit légitársaság, a British Airways nem tervez sebességcsökkentést, **inkább az utasokkal fizetetti ki az üzemanyag-drágulást.** A cég az utóbbi két hónapban kétszer emelte meredeken a jegyárakon és illetekeken felül felszámolt üzemanyag-pótdíjat, amely jelenleg a rövid távú – vagyis a belföldi, illetve Európán belüli – járatokon, menettérti jegy esetében 32 font (9600 forint), hosszú távú, kilenc óránál hosszabb repülések esetén, oda-vissza útra azonban már 218 font (66 ezer forint) e hónap eleje óta.

Több brit vasúttársaság arra kéri át mozdonyvezetőit, hogy **lejtős szakaszokon kapcsolják ki a motort,** és az állomások előtt hamarabb kezdjenek lassítani. Lassítanak a komptársaságok is: Nagy-Britannia és Írország között például számos járat menetideje 15-20 perccel növekszik. A Stena Line, az egyik legnagyobb kompüzemeltető szóvivője a szombati The Guardiannek azt mondta: a cég ezzel évi több ezer tonna üzemanyagot takarít meg.

A hosszú távú tengeri fuvarozók is hasonlóan járnak el. A Maersk Line közölte: Ázsia és Európa közötti útvonalain **az eddigi 24 csomóról 20 csomóra** (43 kilométer/óráról 36 kilométer/óra) csökkentette teherhajói átlagsebességét, amivel akár 40 százalékos fogyasztáscsökkenés is elérhető.

A példátlan, 1,30 font (400 forint) környékén járó kiskereskedelmi üzemanyagárak miatt most már a brit országutak is kezdenek elnéptelenedni, és aki még autóba ül, **az is lassabban vezet.** A legnagyobb brit autóklub, az AA szakértője azt mondta a The Guardiannek, hogy mindenhol egyértelműen észlelhető a sebesség csökkenése, nemcsak az autópályákon, hanem a városokban is. Egyes településeken **a lakosság szinte teljesen felhagyott az autózással.** A vezető brit lap idézi az AA egyik kivonuló egységét, amely a dél-angliai Guildfordot a minap „szellemvárosnak” nevezte, mivel egyetlen autó sem volt az utcákon.

A nyersolaj a héten újabb rekordokat döntött, 140 dollár feletti hordónkénti árfolyamokkal, és egyes iparági szakemberek még rosszabbat jósolnak. Alekszej Miller, az orosz Gazprom földgázcég vezérigazgatója a londoni Financial Timesnak adott hétvégi nyilatkozatában **megerősítette a 250 dolláros olajárról nemrégiben tett előrejelzését,** mondván: a globális energiafelhasználás „nyaktörő ütemben” növekszik, és a jelek szerint „szinte érzéketlen az árakra”.

Miller szerint úgy tűnik, hogy most már a Kőolajexportáló Országok Szervezetének (OPEC) sincs semmilyen tényleges befolyása az olaj világpiacon. A londoni elemzői közösség mindazonáltal nem egyöntetűen jósolja a további meredek olajár-emelkedést.

A Centre for Economics and Business Research (CEBR), az egyik legnagyobb, nem befektetési banki jellegű citybeli gazdaságelemző központ minapi előrejelzésében például azt valószínűsítette, hogy a világgazdaság lassulása és az új lelőhelyek művelés alá vonása nyomán 2009 végére akár 74 dollárig is süllyedhet olajár; ez alig több mint a fele lenne a jelenlegi árszintnek.

