

VASÚT – A KÖZLEKEDÉS KÖRNYEZETBARÁT FORMÁJA

A közlekedési módok megválasztása, a köztük lévő ideális arány fenntartása alapvető fontosságú az EU dekarbonizációs céljainak megvalósítása szempontjából.

SZERZŐ: INGREEN | FOTÓ: STADLER

A teherszállításban, amely jelenleg főként közúton történik, volumene és a nagy távolságok miatt hatalmas szén-dioxid-megtakarítási lehetőség rejlik. Az EU célja, hogy 2030-ra a 300 kilométernél hosszabb közúti szállítások 30 százalékát, 2050-re pedig ezek több mint felét vasútra vagy hajóra terelje. 2013-ban az EU-ban a teherszállítás 49 százaléka még közúton történt. A vasútra való áttérés megkönnyítésére ún. korridorokat építenek ki, amelyek – csökkentve a közlekedéssel járó szén-dioxid-kibocsátást – a közúti áruszállítás alternatíváját teremtenék meg.

A személyszállítás terén szintén a vasutat preferálja az unió. Célja, hogy 2050-re a közepes távolságú utazások nagy részét vonattal tegyék meg.

Egy ilyen mértékű átállás nemcsak jelentős infrastruktúra-fejlesztést kíván, hanem a környezetbarát közlekedési módok széles körű népszerűsítését is, például intermodális csomópontokkal, szolgáltatásbővítéssel vagy a komfortfokozat növelésével.

Vasparipán Magyarországon. Hazánkban a vasúti közlekedés jelentős részét a MÁV-csoport fedi le. Az anyavállalat MÁV Zrt. 2016. január 1-je óta pályaműködtetési szerződéssel, személyszállítással foglalkozó leányvállalata, a MÁV Start Zrt. pedig tíz évre szóló (2023 végéig hatályos) közszolgáltatási szerződéssel rendelkezik. Ezekon kívül mintegy 20 vállalat együttesen alkotja a MÁV-csoportot, és 40 – jellemzően teherszállítással foglalkozó – vállalat használja a magyar pályaszakaszt.

A zöld mobilitással kapcsolatban **Wégnér Krisztina**, a MÁV Zrt. Környezetvédelmi Irodájának vezetője elmondta, hogy a legrégebbi „shared mobility”-t, azaz megosztott közlekedést biztosító cég ma Magyarországon a MÁV-csoport, a maga 170 éves múltjával. Igaz, a gépjárművek elterjedésével a vasút népszerűsége – kötött pályás volta miatt – mind a személy-, mind a teherszállítás terén csökkent, ezért céljuk, hogy a folyamatot visszafordítsák. Szén-dioxid-kibocsátás tekintetében ugyanis sokkal jobb mutatókkal rendelkezik a vasúti, mint a közúti közlekedés.

A cégcsoport azon dolgozik, hogy a fejlesztések – az energiatékonyság növelése, a pálya- és állomásrekonstrukciók – javítsák a vasút pozitív megítélését, és vonzóbbá tegyék az utazóközönség számára ezt a közlekedési módot. Hiszen egy gyors és kényelmes szerelvényen (több mint 900 kocsi van már WIFI-hozzáférés) szívesebben utaznak az emberek, mint a régi és lassú vonatokon. A MÁV Zrt. ennek jegyében 900 km pályaszakasz felújítását tervezi. A fejlesztések ráadásul nem egymásra épülve, hanem egymással párhuzamosan haladnak. „A biztosítóberendezések cseréje folyamatban van, a szakaszokat pedig úgy alakítjuk át, hogy villanymozdonyokkal is használhatók legyenek, ami sokkal zöldebb megoldás. Ma már 2500 kilométernyi a villamosított pályaszakaszunk. Van olyan szakasz, ahol a szerelvény a saját fékezési energiáját képes visszatáplálni a rendszerbe. A Budapest és Hegyeshalom közötti szakaszon pedig a felvett energia 25 százaléka már megújuló energiából származik. A MÁV Zrt. mindenhol maximálisan kihasználja az áramszolgáltató által kínált megújuló lehetőségeket” – mondta a vállalat környezetvédelmi vezetője.

Az energia visszatáplálásának nemcsak környezeti, hanem anyagi haszna is van: tavaly mintegy 500 millió forintot takarított meg ennek köszönhetően a MÁV Zrt. Céljuk, hogy még hosszabb távon tudják ezt a lehetőséget kiaknázni.

A MÁV-nak nem okoz nehézséget megfelelni az EU által előírt kötelező környezetvédelmi és energiahatékonysági előírásoknak, mivel igyekeznek az elvártnál szigorúbb szabályokat állítani saját maguk elé, és ezáltal minél inkább a modernizáció felé haladni. Jó példa erre az intermodális csomópontok kialakítása, ahol megoldható a különböző közlekedési eszközök közötti ráhordás. Egy ilyen csomóponton biciklitároló, taxiállomás, buszállomás van, és olyan komfortfunkciókkal rendelkezik, amelyekkel már képes valós alternatívát nyújtani az utasoknak.

Wégnér Krisztina szerint a fejlesztés mindig valami újítással jár. Miközben szeretnék, hogy mind pénzügyi, mind környezetvédelmi oldalról kihasználtabbak, terhelhetőbbek legyenek a szakaszok és komfortosabbak a szerelvények, két nehézséggel kell szembenézniük. Az egyik a természeti csapásoknak való kiszolgáltatottság, amire az idei nyár is bőven szolgáltatott példát: heves esőzések, áramkimaradások akadályozták a vasúti közlekedést. A másik, hogy amikor nő a forgalom a vasúton, akkor azt a környéken élők zajosabbnak, porosabbnak érzékelik. „És ezzel el is érkeztünk az egyik nagy témánkhoz, a zajhoz – jegyzi meg a környezetvédelmi szakértő. – A zajérzékenység ugyanis egy rendkívül szubjektív

dolog. Nap szinten kapunk leveleket olyan területekről, ahol eddig is volt vasúti közlekedés, és kimutathatóan nem közlekedik több vonat a korábbihoz képest, ráadásul csendesebben járnak a szerelvények, ennek ellenére az érzékenység nőtt. Igyekszünk gyorsan reagálni a zajpanaszokra, folyamatosan a mérések, amelyeket saját és külsős akusztikai laborok is végeznek. Ahol szükséges, ott zajvédő falakat emelünk, de nem minden esetben ez a jó megoldás.”

Emellett a MÁV a természetvédelemben is érintett, hiszen sok vasúti vonal nemzeti parkokon, natúrparkokon megy keresztül. Külön szakértő dolgozik azon, hogy a közlekedés minél kisebb hatással legyen a természetre.

Szép példája ennek, hogy az állomásrekonstrukciók során azokra a helyekre, ahol korábban fecskék költöttek, műfecskefészkeket helyeztek el (386 db-ot). Örömmel látták, hogy a madarak birtokba vették az új költőhelyeket. De volt olyan felújításuk is, amely pont arra az időszakra esett, amikor a tűzök költött. Akkor 6 hónapig állt a beruházás.

A közeljövőben egy előremutató nemzetközi iparági kezdeményezés élére állhat a MÁV. Szeretnék, ha a vasút az ENSZ által lefektetett fenntartható fejlesztési célok alapján határozná meg önmagát, saját tennivalóit annak érdekében, hogy a célok valóban megvalósulhassanak. A munka 2018-ban indulna, bízva abban, hogy a kezdeményezés a nemzetközi vasúttársaságok közötti együttműködéssé növi ki magát.

