

VO-PROJEKT | Közös vasúti és közúti nevezője is van a Budapestet elkerülő vonalnak

# Szükség lehet egy rendező-pályaudvarra

**B. HORVÁTH LILLA** | A vasúti áru fuvarozás növekedésével erősödik a kombinált fuvarozás, és ezzel az állami támogatásának az igénye is. Akár három-hét százalékkal is bővíthet a szegmens.

Az intermodális fuvarozás az a pont, ahol a közúti szektor is részesedhet a tervek szerint a fővárost elkerülő VO-s vasútvonal pozitív externáliáiból, annak ellenére, hogy a vasút térnyerése nem kedvez a közúti szektor szereplőinek – válaszolt a Világ gazdaság-nak Lajkó Ferenc iparági szakértő. A fuvarozási alágak olyan együttműködéséről van szó, amelynek során az áruval rakott közúti pótkocsikat a szállítási távolság nagy részén vasúton szállítják két terminál között, míg a fel- és a lerakóhely, valamint a vasúti terminál között közúton. Az egyre súlyosabb sofőrhiány és a nyugati protekcionista intézkedések (főként az uniós mobilitási csomag) amúgy is gúzba kötik a közúti fuvarozókat, így már alig tudnak növekedni, és költségeik is folyamatosan emelkednek. Az új, intermodális terminálok (Zalaegerszeg, Debrecen, Záhony) és a VO közös kihasználásával viszont a vasút és a közút egyaránt profitálhat a fejlesztésekből, miközben a klímacélokhoz is közelebb kerülhet Magyarország – mutatott rá a szakértő.

Válaszában kiemelte az előbbi terminálok Hódosi Lajos, a Hungrail Magyar Vasúti Egyesület ügyvezető igazgatója is. Ezek – mint magyarázta – elsősorban a nemzetközi forgalmuk növelésével járulnak hozzá a kiszámíthatóbb vasúti közlekedéshez, és elősegítik, hogy Magyarország ténylegesen betöltse az észak-dél és a kelet-nyugat irányú fordítókorong szerepét. Ezáltal mód nyílik magasabb hozzáadott értékű tevékenység végzésére, új munkahelyek létesítésére és az állami adóbevételek növelésére is. Több áru kerülhet majd a vasútra amatt is, hogy a VO-vonal mentén lévő iparvállalatok versenyképes vasúti szállítással juthatnak hozzá alapanyagaikhoz és szállíthatják ki késztermékeiket. Ennek köszönhetően az ország közelebb kerülhet



FOTÓ: MTI – MATHE ZOLTÁN

a 2050-re kitűzött, éghajlat-semlegességi céljai eléréséhez.

## Támogatást vár a kombinált fuvarozás

„De ne feledjük, hogy addig is számottevően bővíthet a vasúton fuvarozott áru mennyisége, amelyet 2030-ra már csaknem 15 millió tonnával növelnénk. Ehhez már most hatékony és gyors intézkedésekre van szükség” – hívta fel a figyelmet Hódosi Lajos. Mivel a kombinált fuvarozás iránti igény évről évre rohamosan nő, a területen pedig jókora fejlesztések indultak, szerinte elengedhetetlen lesz a kombinált fuvarozás célzott állami támogatása. Ennek eredményeként pedig akár évi 3-7 százalékkal is bővíthet a terület. Ugyanakkor a vasúti áru fuvarozóknak a Budapest keresztlégi közlekedés esetében biztosan kell látniuk, hogy az előkészítés alatti és már zajló fejlesztésekkel valóban létrejönnek-e a 2030-as célok eléréséhez szükséges kapacitások.

## Javul a szolgáltatás minősége

Részben egybecsengett a két, Világ gazdaságnak nyilatkozó közúti és vasúti szakember véleménye abból a szempontból is, hogy hogyan hat majd a hazai fuvarozásra, közlekedésre a VO használatba vétele. Hódosi Lajos például kiemelte, hogy csökkenni fog Budapest elővárosi pályahálózatán az elővárosi és a minőségi távolsági, például az InterCity vasúti személyszállítás

érzékenysége a zavarokra. Amiatt pedig, hogy a tehervonat-közlekedés részben áttérül a fővárost elkerülő vasútvonalra, kiszámíthatóbbá válik a fővároson keresztül zajló vasúti teherfuvarozás is, sőt, a személyvonatok sem fogják zavarni, mivel a VO-n elkerülhetők a fővárosi pályák. Összességében nő a vasúti teherszállítás versenyképessége a közúttal szemben. Közelebb kerülhet az ország azon közlekedéspolitikai cél eléréséhez, amely szerint 2050-re meg kell kétszerezni a vasúton szállított, jelenleg évi 52 millió tonnányi áru mennyiségét.

További előny, hogy a VO vasútvonal közvetlen összeköttetésbe kerül minden nagyobb teherforgalmú és vele érintkező vasútvonallal. A Dunántúlon ezek az 1, a 30a és a 40a, a keleti országúton pedig – deltavágányokkal – a 150-es és a 100-as vonal. E vonalakon a tehervonatok gördülékenyebben, irányváltás nélkül haladhatnak. Nagyobb kapacitás áll majd a tranzit rendelkezésére, és a jobb kiszámíthatóság miatt javul a vasúti áru fuvarozás színvonala. Mivel a VO igénybevételével kiszolgálhatókká válnak a főváros környéki intermodális terminálok, a dunántúli vonalak és a 150-es vasútvonal között közlekedő tehervonatok elkerülhetik az eddig kötelező ferencvárosi irányváltást, és jócskán mérséklődik az üzemeltetési költségük. A fővárost érintő tehervonatok számának jelentős csökkenésével

vel kisebb lesz a hozzájuk köthető zajszennyezés is.

## Marad egy ingatlan a fővárosnak

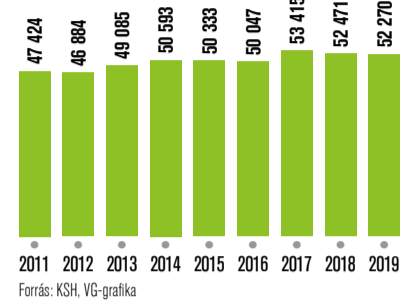
A VO megépítésével nő a magyar vasúti pályahálózat versenyképessége a szomszédos országokéhoz képest, és további forgalom terelődhet át a hazai vasútra. A VO kiépítése után vagy azzal egy időben lehetővé válik egy korszerű rendezőpályaudvar megépítése is, amely a Ferencvárosi rendezőpályaudvart váltaná ki. Ezzel megintcsak számottevően csökkenhet a tehervonatok fővároson keresztüli forgalma, ami kedvez a személyszállításnak. A felszabaduló ingatlanokat a főváros más városüzemeltetési célra használhatja.

## Változnak az erőviszonyok

Lajkó Ferenc arra számít, hogy a Budapest délről kerülő vasútvonal és a korábban meghirdetett, szintén tetemes összegű vasúti fejlesztések markánsan meg fogják változtatni a közút és a vasút közötti verseny állását, végső soron a két szektor évtizedek óta becsontosodott munkamegosztási status quóját is. Az elmúlt évtizedekben a vasút rendre alul maradt a közúttal szemben a megbízókkal vívott küzdelemben, hiszen az ár-érték arány még a használatarányos útdíj bevezetésével sem toldott el érzékelhetően a vasút irányába. Ennek fő oka nem is csak az árban vagy a költségekben rejlik, sokkal inkább a pontos-

## VASÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS |

ezer tonna



Forrás: KSH, VG-grafika

ságban. A lassúsághoz párosuló kiszámíthatatlanság még a kedvezőbb árral sem tudta nagyobb számban a vasúthoz csábítani az árutulajdonosokat. (Kivéve azokat, amelyek az időtényezőre nem érzékeny tömeg- és ömlesztett árut fuvaroztatnak.) Ez az oka annak, hogy az Európai Unióban minden közlekedéspolitikai cél és tengernyi támogatás ellenére is 70 százalék feletti a közút részesedése az áru forgalomban.

## Javul a versenyképesség

Az előbbieken felsorolt problémákon javíthat a VO és a kapcsolódó beruházások. Az új, Budapestet, a fővárosi terminálokat és a ferencvárosi állomást elkerülő szakasz ugyanis sokkal gyorsabbá, pontosabbá és kiszámíthatóbbá fogja tenni a teherszállító vonatok közlekedését. A szakértő szerint az is megjósolható, hogy a terminálok és Ferencváros elkerülésével csökken a vasúti áruszállítás költsége is. A VO használatával járó gyorsulás nem csak a tranzitidőben hoz előrelépést, szignifikánsan növelheti a hazai vasúti hálózat átbocsátóképességét, azaz a teljes rendszer áruszállítási kapacitását. „Mindezen hatások eredményeképpen kijelenthető, hogy a VO beruházás nagymértékben javítani fogja a vasúti áru fuvarozás versenyképességét, ennek pedig egyenes következménye, hogy a vasút piaci részesedést nyerhet el a közúti fuvarozóktól” – közölte Lajkó Ferenc. Mint rámutatott, az elmúlt év beruházási döntéseiből és közlekedéspolitikai célkitűzéseiből is látszik, hogy e változások egyikével azzal a nemzetgazdasági céllal, amely szerint számottevően növelni kell a vasúti áruszállítás arányát. „Persze senki sem szeretné, hogy a tetemes adóbevétel hozó fuvarozók nagy számban tönkremenjenek, ezt a vasút-közút együttműködésével akár el is kerülhetjük” – jelentette ki.

**FELADATOK** | Meg kell oldani a tárolást, a töltést, a szállítást, és ki kell alakítani az infrastruktúrát is

# Sok helyen még korainak tartják a hidrogént

**VG** | Még nem opció a hidrogénüzemű vontatás a torontói elővárosi vasút fejlesztése szempontjából – írja a Railway Gazette –, mert a Metrolinx közlekedési társaság szerint a technológiával nem érhető el a kívánt célok. A Metrolinx 75 milliárd kanadai dollárt számol a kisvasút- és ingázó vasúti projektekre, ideértve a Go Transit ingázóhálózat bővítését és villamosítását. Növelné az egész nap elérhető szolgáltatásokat, csökkentenének az üzemeltetési költségeket, és kevésbé támaszkodna a szénalapú energiaforrásokra.

A hidrogénteknológia eredményei alapján az ontariói közlekedési minisztérium 2017-ben megbízta a Jacobs Engineering csoportot, az Ernst & Young Orenda Corporate Finance-t és a Canadian Nuclear Laboratories-t, hogy



FOTÓ: GETTY IMAGES

vizsgálják meg az üzemanyagcellák alternatívájaként a mintegy 680 kilométeres hálózat hagyományos villamosításának lehetőségét. „Fontos, hogy nyitottak legyünk az innovatív technológiák iránt – mondta a lapnak a Metrolinx szóvivője, Anne Marie Aikins –, de a tanulmány szerint a hidrogénteknológiát

még nem vetették be a Metrolinx hálózata nagyságának megfelelő méretben. Ezenfelül még nyitott például az üzemanyag-előállítás, -tárolás, -szállítás és -töltés kérdése.”

A torontói térség vasúthálózatának bővítése több évig tart, a beszerzésekre vonatkozó ajánlatok beadása 2022 elején zárul. Az ajánlattevőknek olyan technológiát kell javasolniuk, amelyik megfelel a referencia-konceptiótervben meghatározott szolgáltatási követelményeknek. A tendernyertes felel majd a szerelvények és az infrastruktúra kiválasztásáért, szállításáért. Akár egy kísérleti hidrogénprojektet is bevonhat az ajánlatába. A Metrolinx már gondoskodott arról, hogy legyen hely a villamos felső vezeték kiépítéséhez.

Még Európában sem elég érett az infrastruktúra a hidrogénmeghajtású szállítmányozás bevezetésére – erről az Európai Parlament közlekedési bizottságát tájékoztatták a vasúti, tengeri, légi és közúti szektor képviselői a Hungrail hírlevele szerint. Bár a hidrogén számos területen lehetne a dízel egyik fő kiváltója, szintén felmerült, hogy még hiányzik az infrastruktúrája. Egyelőre hidrogénmeghajtású hajók sincsenek Európában vagy az Egyesült Államokban, holott az ilyen hajókkal elsőként e két piacon kívántak megjelenni. A légi közlekedés számára is gond a hidrogén tárolása, az infrastruktúra és a technológia kialakítása. Ráadásul a fenntartható mobilitásra való gyors áttéréshez tiszta hidrogén nem érhető el elég nagy mennyiségben.