

Vízi utak a tranzithullám hátán

A belvízi hajózás jó alternatíva lehet a kibővült EU szabad áruforgalmának - Jan Marot

Pozsony/Prága/Bécs – „A dunai hajózás környezetbarátabb”, vallja Otto Schwetz, a TINA Vienna (Transport Infrastructure Needs Assessment) vezetője: a hajóknak 16-szor kevesebb energiára van szükségük, mint a teherautóknak! De a közlekedésért, innovációért és technológiáért felelős osztrák tárca (BMVIT) leszögezi: nem az a tét, hogy a hajót kijátsszuk a teherautó ellen. Az utak tehermentesítése a cél. A vasút pedig lassan már eléri kapacitásának határait.

A Duna viszont vízi útként mindössze hét százalékos kihasználtságot élvez, pedig Kelheimtől a Fekete-tengerig 2415 kilométeren át kínál szállításra alkalmas útvonalat. A Majna-Duna-csatorna Regensburgnál az Északi-tengerig toldja meg ezt az útvonalat. A belvízi hajózásnak a csatornamedrektől eltekintve számos előnye van: csekély üzemanyagigény, alacsony széndioxidkibocsátás, alacsony költségek – a szállított súly pedig akár 1300 tonna is lehet. Országúton ehhez 325 negyventonnás teherautóra van szükség (lásd az ábrát).

Az EU-bővítésnek betudható forgalomnövekedés láttán (1994 és 2002 között 119 %-kal nőtt a teherautók száma) a BMVIT a Dunát tartja a megoldásnak. „Elengedhetetlen, hogy még időben alternatív közlekedési utakat építsünk ki”, mondja Helmut Kukačka közlekedési államtitkár (ÖVP), s azt ígéri, hogy a 2006-os osztrák EU-elnökség idején kiemelt téma lesz a környezetbarát dunai hajózás.

A dunai kapacitást „nemzeti akciótervvel” és a transzeurópai hálózatoknak szóló – az építési költségeket max. 50 %-ig fedező – uniós támogatásokkal (TEN) kívánják növelni. A Bécs és Pozsony közötti Duna-szűkület „folyamépítési összkoncepciójának” kidolgozásában NGO-k és a Duna-ártéri Nemzeti Park munkatársai is részt vettek. Az árterületnek a nemzeti park igazgatója, Carl Manzano szerint stabilizált vízmélységre van szüksége, hogy ne száradjon ki. A freudenauai duzzasztólépcső miatt annyival gyorsult a folyási sebesség, hogy a folyó ma évente két-három centiméterrel több üledéket mos ki.

Ezt a szépséghibát – vallja Gunter Stocker, a Snizek Tervezőiroda munkatársa – mindenképp orvosolni kell, ha állandó, 2,7 méteres vízmélységről akarunk gondoskodni. A szintkiegyenlítés érdekében sódert töltenek a Dunába. A folyam összes európai szűkületének

felszámolása 1,2 milliárd euróba kerülne. Veszélyes anyagok szállítását eztán csak kettős falú hajókon fogják engedélyezni, számol be a tervekről a TINA igazgatója, Otto Schwetz.

Áram a víz áramából

A Dunán áthaladási illeték nélkül lehet hajózni, egyedül kikötői díjat kell fizetni. „A Duna és a kikötők egyaránt készen állnak, csak a kereslet hiányzik” – elemzi a helyzetet Stocker. Javítani kell a marketingen, amiként „hátrány” az is, hogy „nincsenek menetrendszerű szolgáltatások”. A Duna azonban nem csak vízi út, de jelentősen hozzájárul a folyómenti országok áramellátásához is. Szlovákia az évi 2,5 terawattóra (TWh) áramot szolgáltató – egykor Magyarországgal közösen tervezett – gabcikováci mellett Cunovóban is működtet egy erőművet, ennek 175 GWh az éves teljesítménye. A szlovák környezeti tárca ma, mondja Dana Gregorova szóvivő, Magyarországgal közösen figyeli a hosszútávú ökológiai kihatásokat. Összehasonlításképp: a freudenauai létesítmény évente egy TWh áramot táplál be a hazai hálózatokba. Jó hír a dunai hajósoknak: újabb erőművek építése nem szerepel a tervekben.