

**A GIFT (Green Intermodal Freight Transport) projekt
időszakos eredményei
SEE/C/0003/3.3/X-GIFT**

A GIFT-SEE projekt célja a közlekedési folyosók feltérképezése, majd javaslattétel környezetbarátabb szállítási módokra az intermodalitás jegyében. Az adatgyűjtési folyamatok lezárultak, az egyes korridorok felmért eredményei alapján megkezdődött a projekthez kapcsolódó próbaszállítási tevékenység megszervezése és végrehajtása a projekt partnerek között.

A 10 országból 27 projekt partnert egyesítő GIFT projekt lezárult adatgyűjtési eredményéből egyértelműen kitűnik, hogy a közút, vasút és vízi út előnyei és hátrányai jól kompenzálhatják egymást a környezetbarát áruszállítás során. Jelenleg a közúti áruszállítás a legnépszerűbb módosít, az alábbi táblázat jól szemlélteti helyzetét a vasúttal és a vízi úttal a felmért közlekedési folyosók mentén, a környezetre gyakorolt hatásuk szempontjából:

<i>Környezeti tényezők</i>	IV. Folyosó	V. Folyosó	VII. Folyosó
Zajvédelem (1-5 skálán)	Közút 2* Vasút 2*	Közút 3 ¹ Vasút 2 ²	IWW 4 ³
Szennyezés (CO₂) (gr/to-Km)	Közút 72,76 Vasút 19,66	Közút 68,64 Vasút 17,65	IWW 56,96 ³
Szennyezés (SO₂) (gr/to-Km)	Közút 0,09 Vasút 0,06	Közút 0,09 Vasút 0,09	IWW 0,25 ³

* 2-es érték: 20%-40% védett lakosság a szekcióban

¹ Szlovákiával együtt

² Olaszország nélkül, Szlovákiával együtt

³ Szlovákiával együtt

Az adatokból látható, hogy a környezetszennyezés szempontjából a közúton történő szén-dioxid kibocsátáshoz képest a vízi kevesebb, a vasúti pedig ezek töredéke. Az áruszállítás során keletkező károsanyag-kibocsátást a kombinált szállításra tett javaslatokkal még inkább csökkenteni lehet. Egy másik meghatározó szempont a logisztikában a szolgáltatások teljesítésének időbeni korlátai, melyet az alábbi táblázat szemléltet:

<i>Szolgáltatás minősége</i>	IV. Folyosó	V. Folyosó	VII. Folyosó
Késedelem veszélye (perc/100 km)	Közút 25,74 Vasút 25,82	Közút 10,48 ¹ Vasút 50,31	IWW 93,39 ²
Áruvesztés (1-4 skála)	Közút 2 Vasút 1	Közút 2 ¹ Vasút 1	IWW 1 ³
Áru sérelme (1-4 skála)	Közút 2 Vasút 1	Közút 2 Vasút 1	IWW 1 ³
Megbízhatóság (%)	Közút 96,5 Vasút 92,9	Közút 98,4 Vasút 74,6	IWW 91,3 ²

¹ Olaszország nélkül

² Magyarország és Románia nélkül

³ Szerbia nélkül

A táblázat mutatja, hogy a késedelem veszélye a vízi áruszállításnál a legnagyobb, melynek oka a vizek időszakos hajózhatóságában van. A IV. közlekedési folyosón a közút és vasút közel ugyanakkora késedelmi faktorral működik, míg az V. folyosón a vasútnak ötször nagyobb az esélye a késedelemre a közúthoz képest.

A környezetre gyakorolt hatáson kívül fontos tényező a balesetek számának alakulása:

	IV. Folyosó	V. Folyosó	VII. Folyosó
Balesetek száma (%)	Közút (súlyos) 0,11 Közút (nem súlyos) 0,38 Vasút (súlyos) 0,04 Vasút (nem súlyos) 0,19	Közút (súlyos) 0,00 ¹ Közút (nem súlyos) 1,13 Vasút (súlyos) 0,00 ¹ Vasút (nem súlyos) 1,65	IWW (súlyos) 0,00 IWW (nem súlyos) 0,00

¹ Olaszország nélkül

Ebből kitűnik, hogy a közúton és vasúton egyaránt előforduló súlyos balesetek előfordulása a nem súlyos balesetek százalékos arányának töredéke. Az adatgyűjtés lezárásakor a projekt partnerek megállapodtak abban, hogy a szállítási módokat közül a vízi áruszállítás a legbiztonságosabb.

A projektpartnerek a begyűjtött információk és elvégzett elemzések alapján készülnek a környezetbarátabb fejlesztést szolgáló ágazati ajánlások megfogalmazására, valamint az abban foglaltak gyakorlati tesztelésére, mindannyiunk és környezetünk védelme érdekében.

A projekt a South East Europe Programban az Európai Unió és a Magyar Köztársaság finanszírozásával valósul meg.



Green Intermodal Freight Transport