

A RÉGIÓBAN EGYEDÜLIKÉNT KARBONSEMLEGESEN MŰKÖDIK A BUDAPESTI REPÜLŐTÉR



SZERZŐ: BELSŐ OLGA

Habár mostanában főleg a zaj miatt kerül a hírekbe a Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér, van valami, ami legalább annyira fontos, mégsem esik róla elég szó az objektum kapcsán: ez pedig a karbonsemlegesség. A budapesti repülőtér – a régióban egyedülként – úgy működik, hogy szén-dioxid-kibocsátását sikerül teljes mértékben egyensúlyban tartania.

Az idei már a második év, amikor a repteret üzemeltető Budapest Airport megszerezte a karbonsemleges minősítést. Ez azért is különösen figyelemreméltó, mert a régióban semelyik másik repülőtér nem volt képes megfelelni a nemzetközi karbonakkreditációs program szigorú követelményeinek.

A Repülőtéri karbonakkreditációs programot (ACA) 2009 óta működteti a Repülőterek Nemzetközi Szövetsége (ACI). A csaknem 140 európai légikikötő közül összesen 39, főleg skandináv és olasz objektum felel meg a feltételeknek. A programban való részvétel egyébként önkéntes, és sokszor hosszú évekig eltart, mire igazi eredményeket sikerül felmutatni.

Első lépésként felméri az objektum károsanyag-kibocsátását, amelynek nagy része az energiafelhasználásból, a fűtésből és az áramfogyasztásból adódik, de kisebb mértékben más té-

nyezők is hozzájárulnak. Ezután az összes üvegházhatásúgáz-kibocsátást átszámítják szén-dioxidra, az ugyanis a károsanyag-kibocsátás nemzetközileg elfogadott egysége.

Második lépésként kitűznek egy célt az emisszió csökkentésére, ami lehet abszolút vagy relatív. A Budapest Airport azt vállalta, hogy csökkenti az egy utasra jutó szén-dioxid-kibocsátást, és ezt meg is valósította: a program elkezdése, vagyis 2010 óta sikerült mintegy a felére csökkentenie az értéket.

Itt állunk meg egy pillanatra! Habár ezek az erőfeszítések roppant fontosak, azt azért tudni kell, hogy abszolút értékben a repülőtér károsanyag-kibocsátása növekszik. Méghozzá azért, mert egyre több az utas, és hiába kisebb az egy főre jutó emisszió, ha közben meredeken (évi 10 százalékkal) növekszik a repülőtérrel használók száma. Az utasforgalom növekedése elsősor-



Illusztráció: Budapest Airport

ban a turizmus fejlődésének és az ország javuló gazdasági teljesítményének köszönhető. Ennek következtében egyre több légitársaság egyre több járatot üzemeltet, ami üzleti szempontból természetesen mindkét félnek előnyös.

Ezzel együtt a károsanyag-kibocsátás csökkentésére tett erőfeszítések és eredmények magukért beszélnek, sőt rendkívül fontos lenne, hogy minél több létesítmény figyelembe vegye működése során a környezetvédelmi szempontokat.

Fontos hangsúlyozni azt is, hogy a karbonsemlegesség kizárólag a repülőtér mint objektum károsanyag-kibocsátására vonatkozik, a repülés energiafelhasználása nem tartozik ide. Vagyis ha valakinek lelkiismeret-furdalása lenne amiatt, hogy mennyi szén-dioxidot pumpál a légkörbe egy párizsi kiruccaná-

sért, az csak a Ferihegyen lehet nyugodt, a kifutópályán, de főleg a levegőben már nem.

A budapesti reptér azonban továbbmegy: harmadik lépésként elkezdte bevonni a partnereket is. Létrehozta a Greenairport programot, amelynek célja, hogy az 1500 hektáros objektumon működő mintegy száz vállalat (földi kiszolgálócégek, éttermek, üzletek üzemeltetői, taxitársaságok vagy éppen a repülőtéri hatóságok) szintén kivegyék a részüket az emisszió csökkentéséből. Eddig nagyjából 40 szervezet vesz részt az önkéntes programban.

Hogy mivel lehet elérni egy repülőtérrel a károsanyag-kibocsátás csökkentését? Nos, elsősorban pont azzal, amivel otthon is próbálkoznánk: az energiahatékonyság növelésével. 2016-ban a reptér hat kazánjából kettőt jóval korszerűbbre, kisebb fogyasztására cse-

réltek, amivel 20 százalékos megtakarítást sikerült elérni. Emellett megújuló energiát használnak: az 1-es terminál melegvíz-ellátását például ma már napkollektorok biztosítják. Egyéb apró, mégis fontos erőfeszítés is hozzájárul a karbonsemlegesség eléréséhez – meg persze a karbonkreditek vásárlása is.

A karbonkredit az önkéntes karbonpiac kibocsátási egysége, és tényleges kibocsátáscsökkentéssel jön létre, például megújuló energiára váltás által. Egy kibocsátási egység azt jelenti, hogy egytonnányi szén-dioxid nem került a légkörbe vagy sikerült megkötöni. Ha egy cég vagy ritkábban magánszemély elkötelezett a klímavédelem iránt, megteheti, hogy karbonkreditet vásárol, vagyis fizet valakinek, aki úgy hozott létre például energiát, hogy nem bocsátott ki üvegházhatású gázt – ezzel is csökkentve a saját karbonlábnyomát.

Hamarosan nagy változások lesznek a budapesti repülőtéren, az utasok ugyanis gyakorlatilag kinőtték. A tervek szerint a következő években bővítik a repülőgépek parkolására szolgáló előteret, új utasmólók és egy vadonatúj terminál is épülni fog. A projekt jelenleg az előkészítés fázisában van, ezért konkrétumokat még nehéz lenne mondani a beruháznál figyelembe veendő környezetvédelmi szempontokról, ám a fejlesztést mindenképpen a repülőtér fenntarthatósági stratégiája alapozza meg, amelynek sarkalatos eleme a karbonsemleges működés – tudtuk meg Kertész Zsófiától, a repülőtér környezetvédelmi specialistájától.

