



Magyarország tömegközlekedésének jövője – podcast beszélgetés

Egy esős reggel, egy iskolaszünet vagy egy péntek délután teljesen kiszámíthatatlanná teszi a menetidőt a közlekedésben. Ahogy egyre nagyobb kihívás reggelente időben eljutni a munkahelyünkre vagy az iskolába, úgy kapnak egyre nagyobb hangsúlyt a médiában a kurrens közösségi közlekedés, smart city, sharing economy, önvezető autó vagy smart grid kifejezések.

A Deloitte egy asztalhoz ültette a téma szakértőit, hogy megvitassák, milyen lesz [Magyarország tömegközlekedésének jövője](#)

. Dávid Ilona, a Volánbusz Zrt. elnök vezérigazgatója, Ratatics Péter, a MOL Magyarország ügyvezető igazgatója és Vitézy Dávid közlekedési szakértő, a Magyar Közlekedési Múzeum rekonstrukciójáért felelős főigazgatója osztották meg gondolataikat Mező Csabával, a Deloitte energetikai üzletágának vezetőjével.

Sok területen történt fejlődés a hazai közlekedésben, mind nagyvárosi, mind országos szinten, a megváltozott lakossági és környezeti igények teljes körű kielégítéséhez azonban komoly változásokra van még szükség: a jövőt fészegető szakértői beszélgetés résztvevői egyetértettek abban, hogy érdemes több pénzt investálni a közlekedésbe, annak érdekében, hogy az egész rendszer jobban működjön.

Kiemelt figyelmet kapnak az agglomerációban lakók

Az urbanizációs trend egyértelmű: 2010-ben még a népesség 51 százaléka élt városokban, az előrejelzések szerint 2030-ra ez 59 százalék, 2050-re pedig már 70 százalék lesz. Az elmúlt egy évben Pest megyében több mint öt százalékkal nőtt a forgalomban lévő személygépkocsik száma. A városi infrastruktúra nem képes lépést tartani ezzel a folyamattal, és szinte egyenes következménye ennek a légszennyezettség növekedése, a dugók gyakorisága és a túlszűfolt közösségi közlekedés.

Az ország egészére érvényes elvárosiasodás Pest megye esetében azonban félreveheti a gondolkodást. A főváros lakosságszáma ugyanis nem várható, hogy nőni fog 2030-ig a KSH prognózisa alapján, a növekmény szinte kizárólag - de ott viszont kiemelt mértékben - az agglomerációban jelentkezik majd. Ma Magyarországon egyetlen jelentős lakosságszám növekedésnek kitett térség a Budapestet körülvevő gyűrű - emelték ki a szakértők. A baj azzal van, hogy Magyarország közlekedési rendszere nem követte le az elmúlt 20-30 év említett változásait és az elővárosi közlekedés ma nem tud választ adni erre a kialakult helyzetre.

A közlekedési rendszer átalakítása rengeteg szereplőn múlik és nagyon komoly beruházást igényel; elsősorban a vasút esetében. A következő évtized legnagyobb vasúti fejlesztései a központi régióban fognak összpontosulni, beszélhetünk itt a repülőtéri vasútról, a Művészetek Palotája mellett a Rákóczi-hídnál beérkező déli körvasút bővítéséről, az elővárosi vasútvonalak fejlesztéséről, a HÉV-ek fejlesztéséről, a déli HÉV vonalak Kálvin térig történő meghosszabbításáról. Ezek mind előkészítés alatt álló beruházások, de az is biztos, hogy kisebb intézkedésekre is szükség lesz, mint például a buszsávok kiépítésére, vagy egységes tarifarendszer kialakítására.

„Nem jó megoldás, hogy négyféle jegyre vagy bérletre van szüksége egy ingázónak, aki a folyamat végén többet fizet, mintha az autójával közlekedne. Az kell, hogy felismerjük, hogy az agglomerációs tömegközlekedés fejlesztése a kulcskérdés abban, hogy Budapest fenntarthatóan fog-e működni
”- mondta Vitézy Dávid.

Az emberek még várni is hajlandóak, ha pontosan tudják, hogy mennyit kell

Ma Magyarországon óriási az igény a tömegközlekedésre, azonban valódi intézményi válasz még nem született eddig arra, hogy hogyan lesz az igazán versenyképes.

*„Megváltozott a mobilitás iránya, nekünk pedig azt kell vizsgálnunk, hogy a lakóhely, a munkahely, az oktatási központok hol helyezkednek el, azaz, hogy emberek honnan hova
,
és mikor mennek
-
és erre kell
fel
készítenünk a közösségi közlekedés
t!” – mondta Dávid Ilona.*

Ez vonatkozik mind a vasúti, mind az autóbuszos közlekedésre az elővárosi forgalomban. Ahhoz, hogy kevésbé legyenek dugók és csökkenjen a légszennyezettség, az egyéni közlekedéssel kell felvenni a versenyt. A szakértők szerint például egy, a német régió versenyképességét elérő vasúti közlekedéssel - 15 percenként járó, belváros átszelő, elővárosi járatok – már holnap dupla annyian utaznának Magyarországon is, mint ma teszik.

A szakértők arra is kitértek, hogy kiemelten fontos kérdés, hogy milyen körülmények között utaznak az emberek. A modern, kényelmes, utastájékoztatóval és wifivel ellátott vasúti kocsiban vagy autóbuszban az utazással töltött időt hasznossá tudják tenni az utasok. Ha

valós, megfelelő alternatívákat tudnak biztosítani, akkor a körülmények és az extra szolgáltatások határozzák meg, hogy ki milyen közlekedési eszközt választ. Fontos, hogy az emberek még várakozni is hajlandók, ha tudják, hogy mennyit kell. Ezért is lenne fontos egy integrált applikációs megoldás, ahol nyomon lehet követni azt, hogy hol jár az a tömegközlekedési eszköz, amire éppen szükségünk van.

„Fontos a rendszer átjárhatósága: ha például valaki beér Kelenföldre, akkor ott át tudjon ülni akár egy Mol Limo-ba, vagy éppen egy Mol Bubira. Ezek a közlekedési alternatívák és az átjárhatóság rendszerbe kapcsolása a következő évtized egyik legfontosabb kérdése ” - mondta Ratatics Péter.

A készülő közös jegyértékesítési csatornákat használó Volánbusz Zrt. és a MÁV Zrt. is bejelentette a napokban, hogy használni fogja majd a valós idejű utastájékoztatói rendszereket.

Viszlát fosszilis üzemanyag, de mi lesz helyetted?

Prognosztizálható, hogy a fosszilis üzemanyagok elmúlt 120 évben tapasztalt dominanciája a következő évtizedben megszűnik. Az hogy mi veszi át a helyét még nem dőlt el, hiszen a folyékony gázhajtás területén is vannak ígéretes fejlesztések, de úgy tűnik, hogy az elektromos meghajtásé lesz a domináns szerep a szakértők szerint. Kérdéses azonban, hogy mi fogja hajtani ezt az elektromotort, honnan veszi majd az energiát: hálózatról töltött akkumulátorból vagy helyi üzemanyagcellás megoldással.

Ugyan két-három évvel ezelőtt nagyobb felfutást várt a szakma az elektromos közlekedéstől, de mivel a gépjárműgyártók számos fejlesztést, erőforrást, pénzt csoportosítanak jelenleg abba, hogy feloldják a technológiai jelenlegi limitációit - mint például a megtehető távolság vagy a gépjármű magas ára – a jövő még mindig az elektromotorok térnyeréséről fog szólni.

Szabályozási oldalról is történt már előrelépés, ugyanis a kormány által elfogadott hosszútávú

buszstratégia értelmében 2022 után az 5000 főnél magasabb lélekszámú településeken elektromos hajtású vagy alternatív hajtású új autóbuszok beszerzésének finanszírozását fogják támogatni. Ez nem azt jelenti, hogy ezeken a településeken csak elektromos busz lesz, hanem azt, hogy elindulnak az alternatív meghajtások felé és egy mix fog kialakulni a buszok tekintetében.

Jelenleg az elektromos autóbuszok hatótávolsága maximum 300 km - ha nem fűtik, nem hűtik, és nem emelkedőnek felfele mennek vele - a valós teljesítményük 200 km. Ez azt jelenti, hogy nagyon komoly töltőhálózatot kell kiépíteni hozzájuk. Az ehhez szükséges áramellátást, már számos településen vizsgálják. Egyelőre az látszik, hogy a dízeljárműveknek rövid- és hosszútávon is van helye a távolsági és helyközi közlekedésben, és hogy többlépcsős stratégiában kell gondolkodni mind a meghajtás mind az üzemanyag tekintetében is. Egy buszflottánál például elgondolkodtató, hogy inkább lecseréljenek négy járművet sokkal – akár 80% – kisebb károsanyag kibocsátású EURO 6-os dízelekre, vagy ugyanennyi pénzért a négyből csak egyet cseréljenek le, de azt elektromos meghajtásúra.

A jelenlegi parkoláspolitiká nem a fenntarthatóság irányába mutat

Miközben klímavédelemről és fenntarthatóságról sok szó esik, mégsem a fenntartható közlekedési módokat részesít az emberek előnyben. Már 20 éve a közlekedéspolitiká középpontjában van a parkolás kérdése. Érdekes statisztika, hogy a budapesti parkolóhelyeknek 20-30 százalékán akár hetekig meg se mozdulnak az autók, hiszen az ingyenes tárolási lehetőség azt okozza, hogy olyan emberek is a belvárosban hagyják az autóikat, akik egyébként csak néhány napot használják a járműveket.

Magyarán a jelenlegi parkolási rendszer támogatja és ösztönzi a városi autóhasználatot, ami egyértelműen nem a fenntartható irányba mutat, hiszen Budapest így is fulladozik a dugóktól. Ezért is kiemelten fontos további P+R parkolók létesítése a város szélén, illetve a megyeszékhelyeken, hiszen a jó közösségi közlekedés és ésszerű parkoláspolitiká révén lehet hatni az emberek közlekedési szokásaira.

Egy biztos; bármilyen fejlesztésről vagy integrációról is legyen szó, az államnak, szélesebb értelemben az Európai Uniónak a szerepvállalása kiemelkedően fontos a finanszírozásban, de ezek mellett a magántőke bevonása ugyanígy nagy jelentőséggel bír. Fontos úgy tekinteni a fenntartható közlekedésbe való investálásra, mint olyan innovációs befektetésre, ami majd a jövőben fog termelőre fordulni.