



A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS JÖVŐJE - BEVEZETŐ

Felsmann Balázs

kutató főmunkatárs
REKK

REKK Energy Futures V.
Budapesti Corvinus Egyetem
2019. április 3.

A REKK Energy Futures előadássorozat missziója

- Az előadássorozat életre hívásával 2017. decemberében az volt a célunk, hogy időről-időre körüljárjunk egy-egy olyan szakmai témát, amely az energiaszektor jelenleg zajló forradalmi átalakulása szempontjából kiemelkedő érdeklődésre tarthat számot.
- Célunk, hogy az előadások hallgatói az adott témakör legavatottabb szakértőitől kapjanak betekintést a területen zajló innovációkról, fejlesztésekről és azok jövőbeni hatásáról.
- Eddigi alkalmaink:
 - 2017. december Az energetikai innováció tudományos megközelítése és megvalósulása a GE stratégiájában
 - 2018. március 7. Az innovációs politika eredményei az energetikai innováció
 - 2018. április 4. Energy Storage Day
 - 2018. december 11. Demand Side Response Day
- Az eseményeken törekszünk az interaktivitásra, így az előadásokon túl lehetőséget biztosítunk a közös beszélgetésre illetve kérdések feltevésére is.

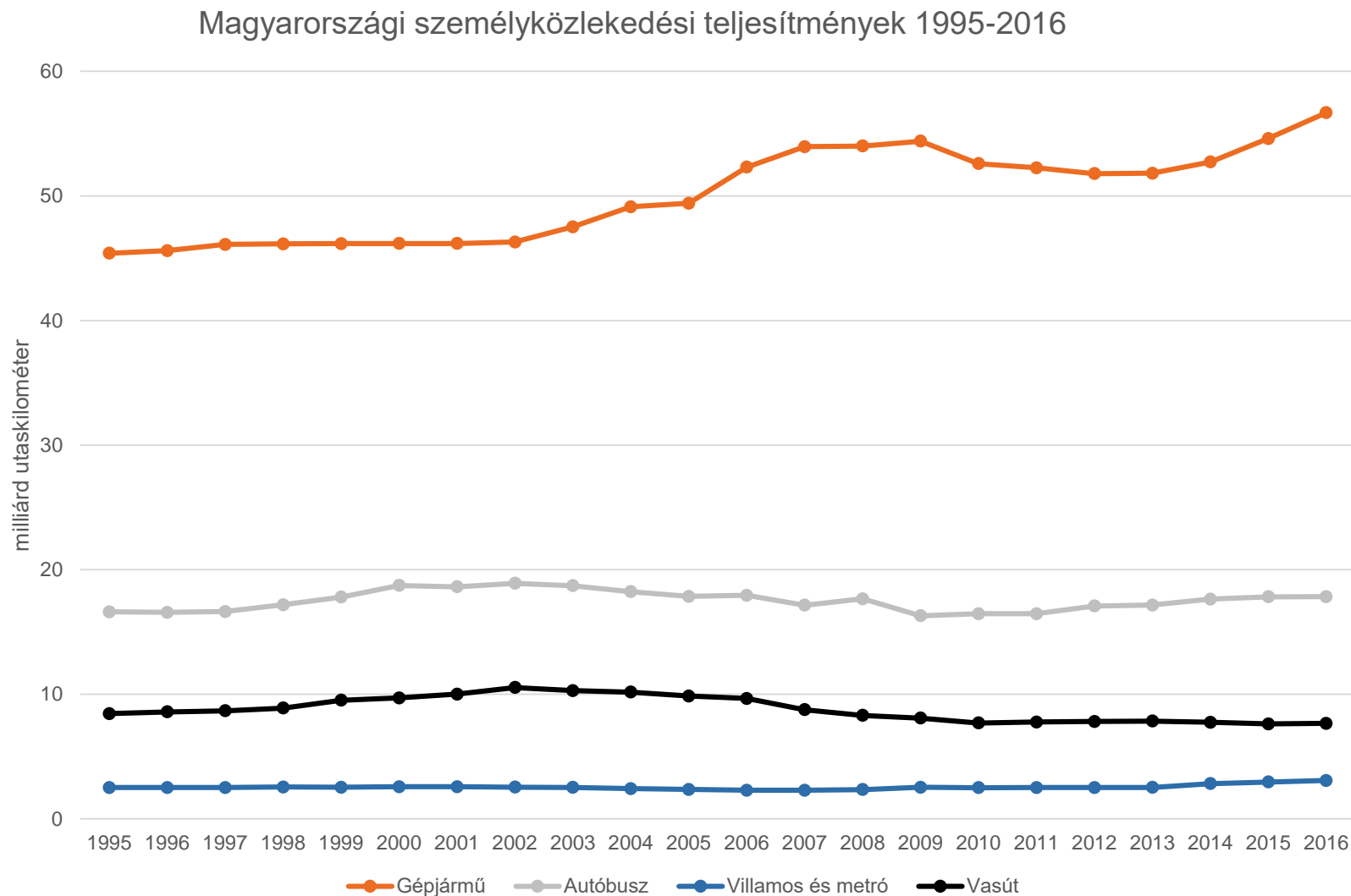
A REKK Energy Futures V. szakmai nap programja

- 15:00-15:20 Felsmann Balázs, REKK: Felvezető előadás, a közlekedési szektor jelentősége az energiahatékonysági és klímacélok tükrében
- 15:20-15:45 Dávid Ilona: Környezettudatosság a VOLÁNBUSZ Zrt. közlekedési stratégiájában
- 15:45-16:10 Bolla Tibor: Elektromos és hibrid járművek alkalmazásának tapasztalatai a budapesti városi közlekedésben
- 16:10-16:35 Egri Miklós: „Transport as a service” modell a MOL 2030 stratégia tükrében
- 16:35-17:15 kerekasztal beszélgetés az elhangzottakról az előadók részvételével

Miért kell a közlekedési szektorral foglalkozni egy energia-központú előadássorozaton?

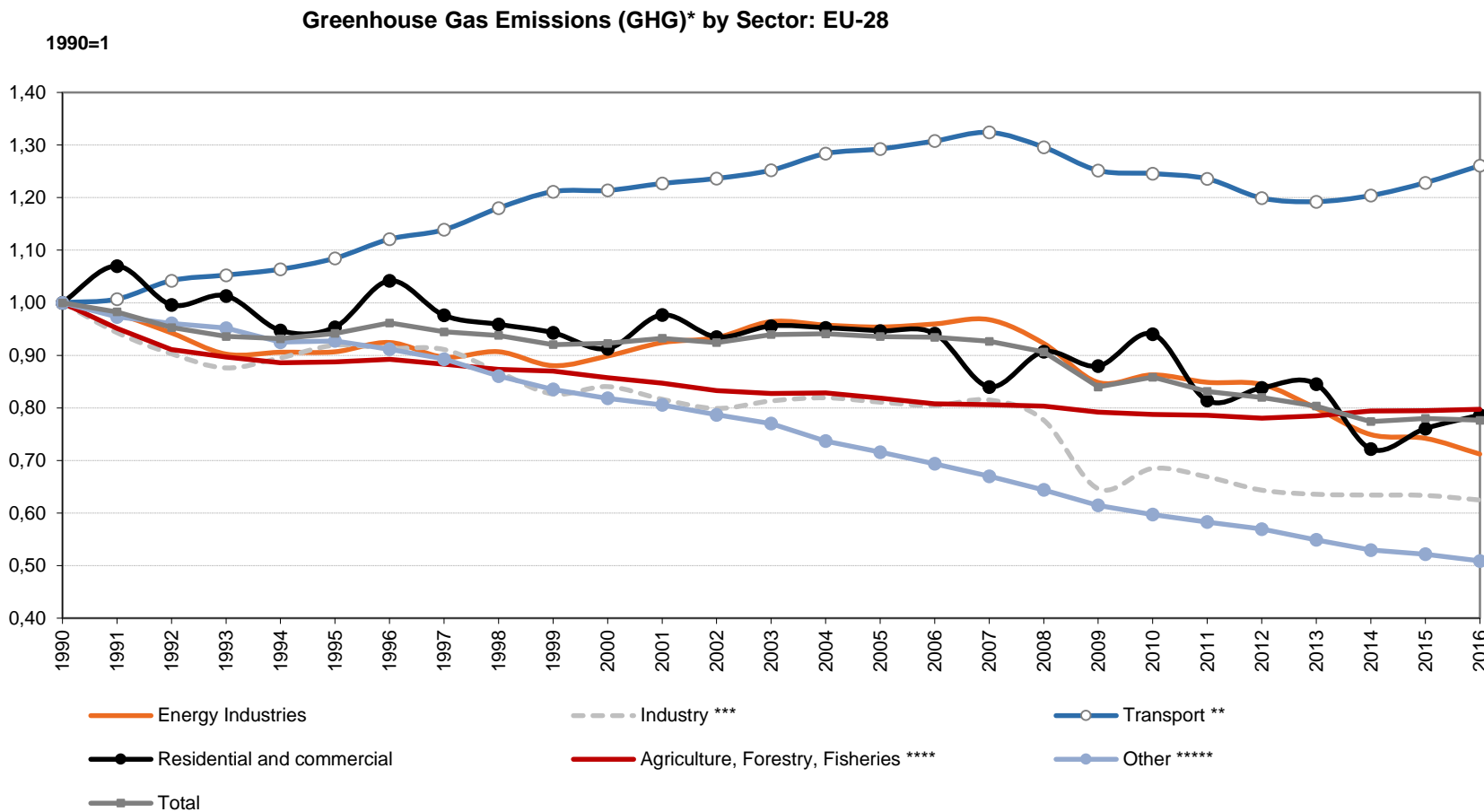
- A közlekedési szektor részaránya (a légiközlekedési szektor nélkül) 2017-ben **22% volt a teljes hazai végső energiafelhasználásból**. A közlekedési szektor energiafelhasználása 189 PJ volt, míg a hazai végső energiafelhasználás 845 PJ 2017-ben. A közlekedési célú energiafelhasználás **15%-kal nőtt 2014 óta**, a növekmény a közúti közlekedési szektor növekvő energiafelhasználásával magyarázható.
- A közlekedési szektor egyelőre rendkívüli mértékben olajintenzív: a szektor részaránya a **kőolaj és kőolajtermékek** végső felhasználásából **60%**. Ez az energiahordozó biztosította 2017-ben a közlekedési szektor energiaigényének 93%-át. (forrás: Országos éves energiamérlegek 2014-2017)
- A magyarországi közlekedési szektor üvegházhatású gáz kibocsájtása **13,1 millió tonna volt 2016-ban** (1990-ben 9,4 millió tonna). Ez a teljes hazai GHG kibocsájtás 21%-a. A kibocsájtásból **12,2 millió tonna a közúti**, 0,6 millió tonna a légiközlekedési szektorhoz kapcsolódik.
- A Nemzeti Energia és Klímaterv (NEKT) szerint 2030-ig le kell lassítani a közlekedési emisszió növekedését és **15,66 millió tonnában maximálni** a szektor GHG kibocsájtását.

A belföldi személyközlekedésen belül erőteljes a személygépjárművek részaránya



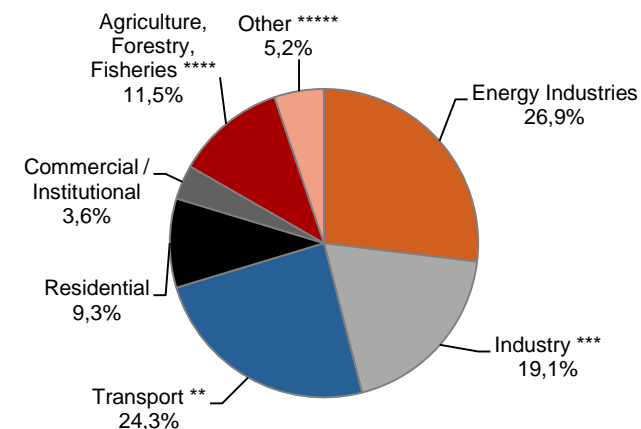
- Az egyéni gépjárműves közlekedés részaránya 66,5%, az autóbuzsos közlekedésé 20,9%, a vasúté 9,0% míg a villamos és metró aránya 3,6% volt az éves utaskilométerek alapján Magyarországon.
- A hazai arány kedvezőbb, mint az EU28 (EU átlag 81,3%-os egyéni gépjárműves arány), de a tendencia Magyarországon is romlik.

Az egyéni közlekedés dinamikus növekedése és a légit közlekedés jelentős emissziós kihívásokat jelent



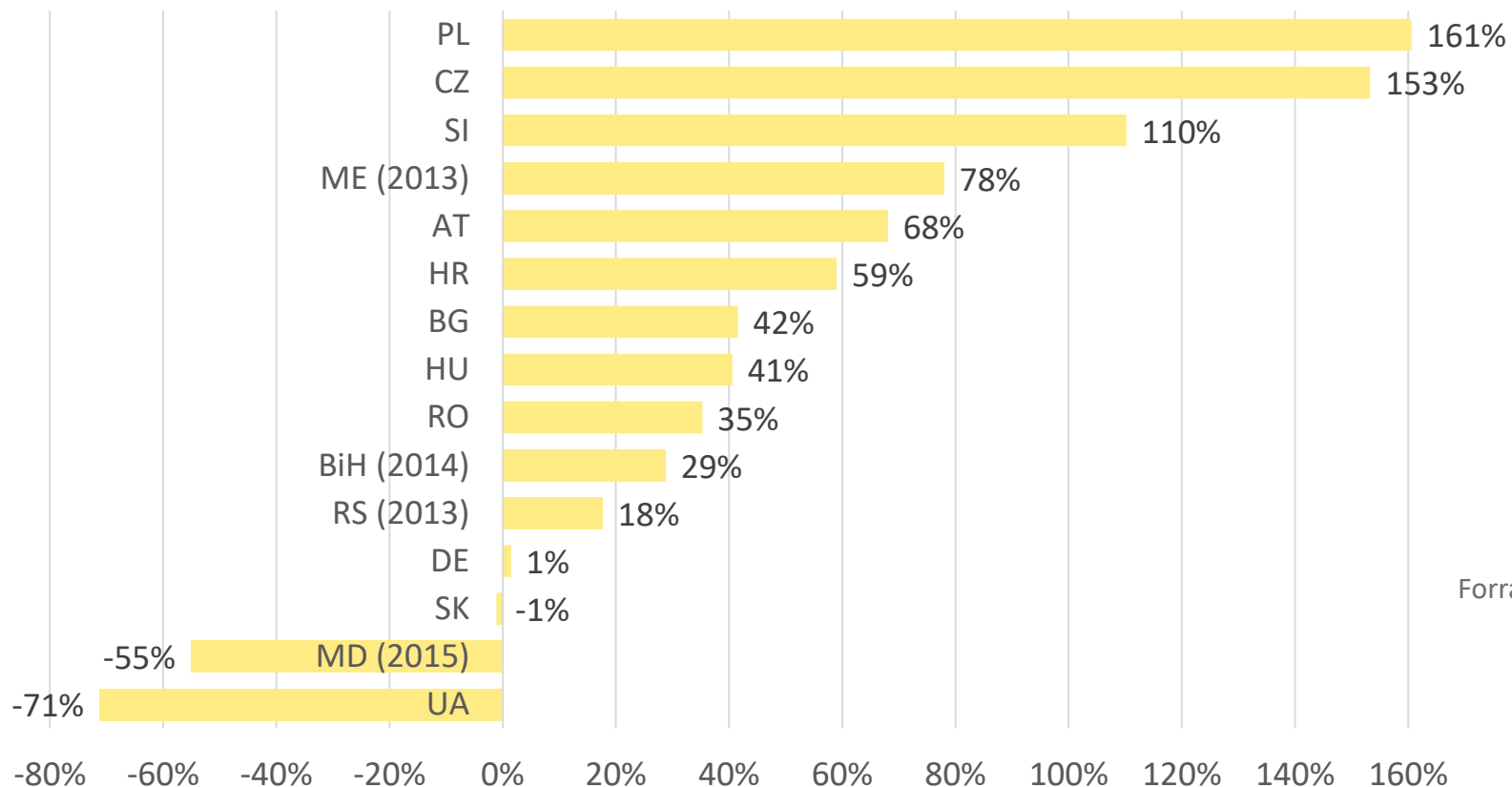
Forrás: EUROSTAT

Greenhouse Gas Emissions (GHG)* by Sector: EU-28 (Shares of Total Emissions: 2016)



Lokális és globális kihívások: a közlekedéshez kapcsolódó GHG kibocsátás a Duna Régió országaiban

Change in GHG emissions from transportation (1990-2016), Danube Region



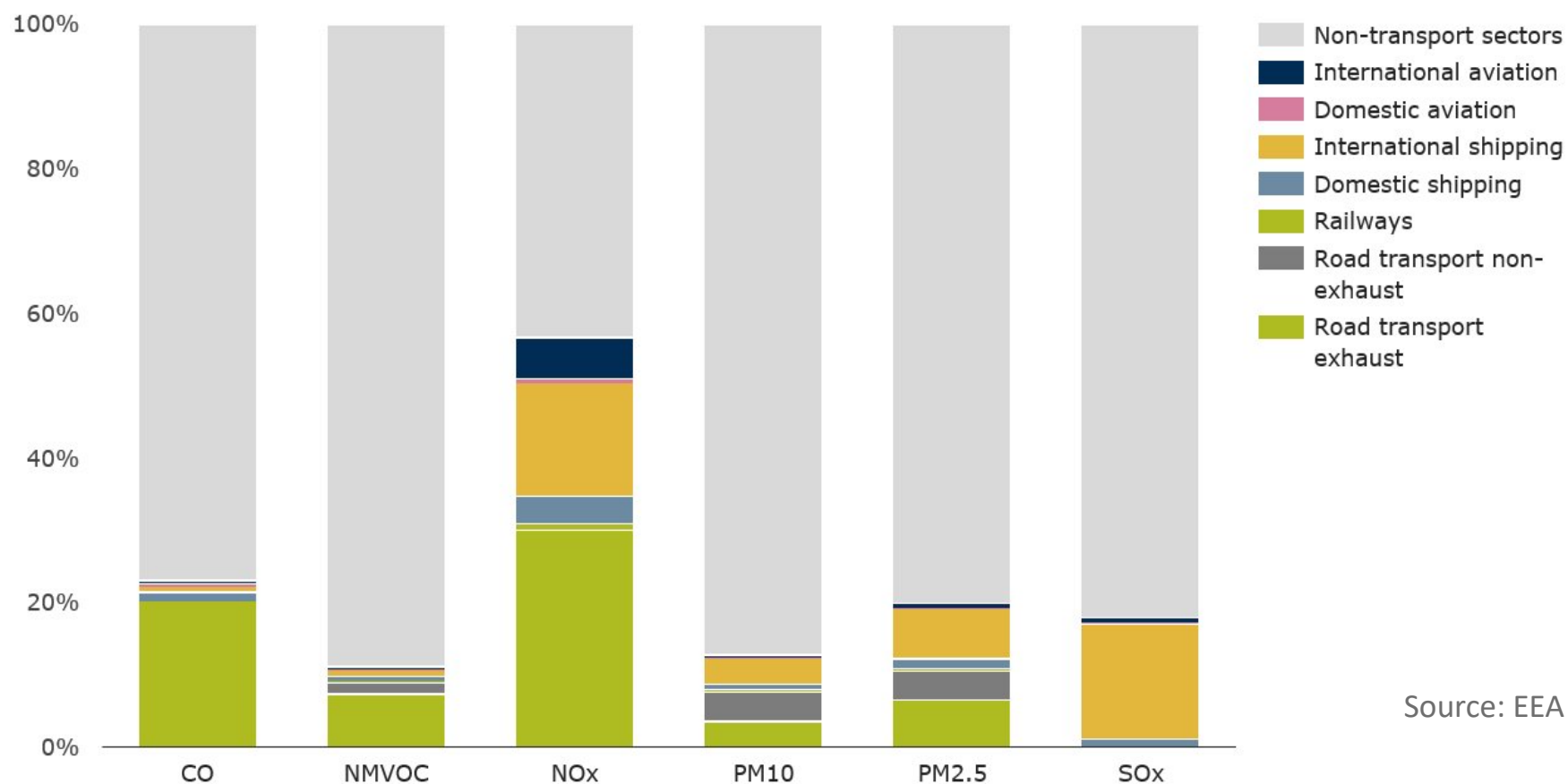
Forrás: Eurostat



A közlekedési szektor emissziója jelentősen emelkedett szinte valamennyi vizsgált országban 1990 óta.

A közlekedési szektorhoz kötődő egyéb emissziós arányok

A közlekedési szektor részaránya egyes légszennyező anyagok kibocsátásából az EU-ban (2015)

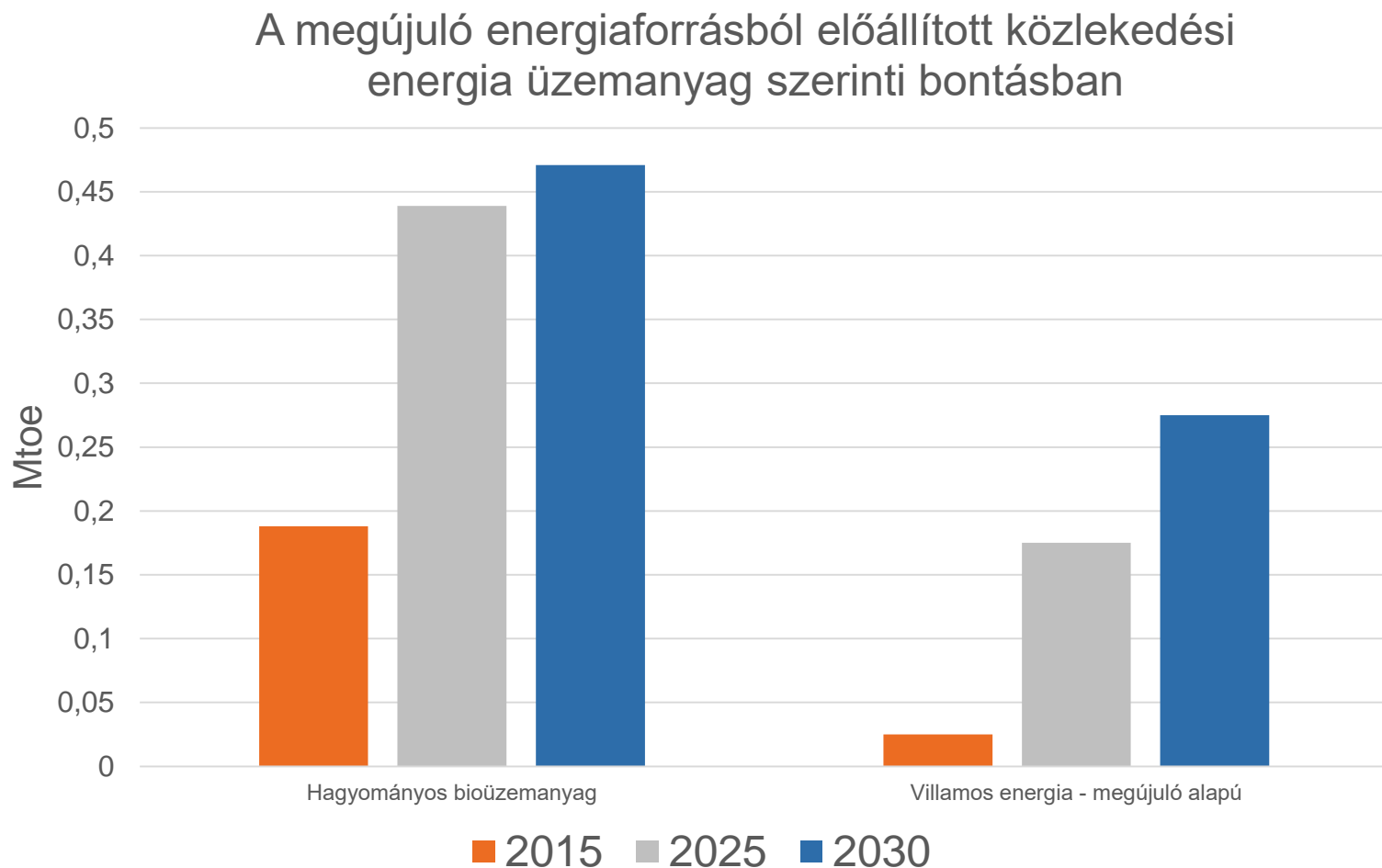


Source: EEA



A közlekedési szektor a legnagyobb nitrogén-oxid szennyező, részaránya több, mint 50% a NOx kibocsátásból az EU-n belül.

A NEKT célkitűzései a megújuló energia részarány növelésére a közlekedési szektorban



- A NEKT célkitűzése szerint 2030-ra a közlekedési szektoron belül 15%-ra kell növelni a megújuló energia felhasználás részarányát a 2015-ös 7,4%-ról.
- A teljes hazai megújuló energia felhasználás célkitűzés 3,88 Mtoe 2030-ban, ebből a közlekedési szektorra vonatkozó cél 0,57 Mtoe. (A közlekedési célú megújuló energia felhasználás 2015-ben 0,2 Mtoe volt.)

Forrás: Nemzeti Energia és Klímaterv

Kérdések a szektor alacsonyabb karbonintenzitású működésre történő átállásával kapcsolatban

- Milyen **innovációk** segíthetik a közlekedési szektor „zöldítését”?
- Vannak-e lehetőségek az átalakulási folyamat felgyorsítására akár **szabályozási**, akár **piaci eszközök**, beavatkozások segítségével?
- Hogyan növelhető a **környezettudatosság** a közlekedés területén?
- Milyen szerepe lesz a jövőben **a közösségi közlekedési rendszereknek** a közlekedési szektoron belül?
- Milyen adaptációs válaszokat adnak a **szektor résztvevői** a kiívásokra?

A long-exposure photograph of a light painting in the shape of a globe. The globe is composed of numerous overlapping, glowing orange and yellow lines that form a spherical structure. The background is dark, and there are faint, wispy light trails around the globe, suggesting a dynamic or futuristic theme.

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS JÖVŐJE

REKK Energy Futures V.
Budapesti Corvinus Egyetem
2019. április 3.