

Dr. Fónagy János a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke

„City Rail – XXIII. Városi közlekedés aktuális kérdései”

című

konferencia köszöntő beszéde

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Kérem, hogy engedjék meg, hogy megköszönjem a megtisztelő meghívást „City Rail – XXIII. Városi közlekedés aktuális kérdései” című konferenciára.

Visszatekintve a mögöttünk álló időszakra, belátható, hogy az elmúlt években a közösségi közlekedés volt az egyik leginkább érintett ágazat, amelyet a pandémia és a különböző, környezetünkben zajló események befolyásoltak. Meg kellett küzdenünk a jelentős utasszám csökkenéssel, az energia és az üzemanyag árak, valamint a szolgáltatási díjak változásaival, a költséghatékonyság jegyében pedig sokszor negatív irányban kellett alkalmazkodnunk ezekhez a tényezőkhöz.

Ahogy számos szakmai cikk rámutatott, a városi közlekedés a járványnak éppúgy elszenvedője volt, mint sok más ágazat, a magára találás folyamata viszont sokkal lassabb, mint a váratlan sokkból eredő utasvesztés. A hirtelen átrendeződő szokások jelentősen hatottak a mindennapi mobilitásra, annak mennyiségére, láncolatára és az igénybe vett közlekedési eszközökre is. A napi, heti tapasztalatok és utasszám-alakulások befolyásolták a következő időszakok tervezését, a szereplők egymástól is tanultak: egymás gyakorlatát megismerve átültették a saját rendszerükre a legjobbnak vagy legszükségesebbnek ítélt megoldásokat.

A most megrendezésre kerülő konferencia ugyan a városi közlekedés aktuális kérdései nevet viseli, de a városi közlekedés problémái, kérdései a helyközi közösségi közlekedéssel összefüggésben vizsgálhatók. Budapest közösségi közlekedési kérdései nem vizsgálhatók a fővárost körülvevő agglomerációs körtől függetlenül, mert a városi közlekedés nem igazodik szigorúan az adott település közigazgatási határaihoz. A környékkel való szerves kapcsolat egyre fontosabb, a lakóhely és a munkahely elkülönül, a nagyvárosok ellátása gyakran a környékről történik (és megfordítva). Ezért a városi közlekedés hatóköre általában kiterjed a környék, nagyvárosok esetében az agglomeráció területére is (nem 1,6, hanem 3,5 millió ember).

A hazai közösségi közlekedés részaránya a közlekedési szektorban európai összehasonlításban magasnak mondható, e részarány megtartásához – az előbb említetteknek megfelelően – a közösségi közlekedésben nem a helyi és helyközi közlekedésnek kell vetélkednie egymással, hanem a közösségi közlekedésnek kell felvennie a versenyt az egyéni közlekedéssel szemben.

Hazánkban a belföldi személyszállításban a személygépjárművek használatának aránya mintegy 70%-os - az Európai Unió tagállamok mintegy 83%-os arányához képest –, a közösségi eszközök aránya az EU átlagához képest a közel 30%-os értékével kiemelkedő volt még 2017-ben is. Az elmúlt évek ezen arányokat nyilvánvalóan az egyéni közlekedés irányába változtatták meg.

2019-ben több mint 2 milliárd fő választotta a közösségi közlekedést, 2020-ban kevesebb, mint 1,5 milliárd fő utazott a városokban. 2021-ben 1,3 milliárdan választották a helyi közösségi közlekedési eszközöket, amely 2022-re csaknem 1,8 milliárdra növekedett.

2022-ben a helyi személyszállítás utaskilóméterben mért teljesítménye és az utazások száma is 15%-kal nőtt az előző év azonos időszakához képest, a 2019. IV. negyedévitől viszont még mindig több mint 9,5%-kal elmaradt.

A MÁV-Volán-csoport sikeresen kezelte a világjárvánnyal összefüggő kihívásokat, és a 2020 nyarán bevezetett „ideiglenes járványügyi menetrend” végrehajtásával, a szükséges védelmi intézkedések megtételével, valamint az utasforgalmi igények folyamatos nyomon követésével a teljes veszélyhelyzet alatt biztosított volt a közszolgáltatások folyamatos, és a lehetőségek szerint zavarmentes ellátása. Az adatokból könnyen belátható, hogy a 2019. végén jelentkező világjárvány óta mind a belföldi személyszállítás utaskilóméterben mért teljesítménye, mind a helyi és helyközi forgalomban szállított utasok száma folyamatos növekedést mutat, de a 2022. év végi eredmények még mindig 10-13%-kal alacsonyabbak a pandémiát közvetlenül megelőző időszakban mért teljesítményeknél.

A pandémia nemcsak az utasok, de a közlekedési vállalatok dolgozóinak helyzetére is kihatással volt. A helyi és helyközi közlekedésben állandósult a munkaerőhiány, ami napjainkban is megoldandó probléma. Ezért a közlekedés technikai- technológiai feltételei mellett nagyobb figyelmet kell fordítani a rendszert működtető szakemberekre is.

A közlekedési szakma résztvevőinek olyan megoldásokat kell találni, amelyek révén az eddig az egyéni közlekedést választó utasok a közösségi közlekedést fogják előnyben

részesíteni. Ennek eléréséhez tehát kínálati piacot kell megcélozni. A szolgáltatás fejlesztése, elérhetőségének javítása mellett kiemelkedő jelentőséggel bír, hogy a közösségi közlekedés valós és versenyképes alternatívát jelentsen gazdasági szempontokból is a lakosság számára. A helyi és helyközi közlekedés közötti határokat elsősorban az elővárosi közlekedés tekintetében kell lebontani.

A most megrendezésre kerülő „XXIII. City Rail konferencián olyan kiváló szakemberek elé kerülnek a városi közlekedés aktuális kérdései, akik a szakmai munka mellett a városi fenntarthatóság és az élhető város problémáit is szívügyüknek tekintik. A konferencia megtartásához – megköszönve a szervezők és vendéglátók munkáját – sok sikert kívánok!

Dr. Fónagy János

KTE elnök