

Több mint 40 hazai vállalat fogott össze a fenntartható közlekedésért

2022-ben a városi közlekedés fejlesztésére fordítunk kiemelt figyelmet

Egy évvel ezelőtt 20 hazai vállalat összefogásával alakult meg a Jövő Mobilitása Szövetség, amelynek célja a fenntartható közlekedési megoldások és innovációk bemutatása, népszerűsítése és fejlesztése, az érintett hazai piaci szereplők szakmai szintű képviselője. A ma már 41 tagot számláló szervezetünk a szabályozó hatóságokkal és az innovátorokkal működik együtt az alternatív hajtású közlekedési megoldások elterjesztésén, a mikromobilitási, elektromobilitási, közlekedésszervezési és a megosztáson alapuló közlekedési módok népszerűsítésén. A szövetség első évében a mobilitási irányok meghatározására, iparági javaslatok megfogalmazására, a támogatotti kör kibővítésére, valamint edukációs és szemléletformáló kampányok lebonyolítására koncentrált. 2022-ben a városi közlekedés fejlesztésére fordít kiemelt figyelmet a szövetség.

Egyre szélesebb összefogás a fenntartható közlekedésért

A tagság megduplázódása azt mutatja, hogy a hazai szervezetek egyre nagyobb számban ismerik fel a fenntartható közlekedést elősegítő szabályozás és széleskörű szakmai összefogás szükségességét. Az elmúlt 12 hónapban olyan nagyvállalatok is csatlakoztak a tavaly decemberben alapított szövetséghez, mint az MVM, a MÁV és a Volánbusz. Valamennyi terület képviselteti magát a tagok között, amelyek érdekeltek a fenntartható közlekedés fejlesztésében: elektromos autóforgalmazók, elektromos töltőhálózatok üzemeltetői, mikromobilitási szolgáltatók, car sharing szolgáltatók, pénzügyi szolgáltatók, vezetéstechnikai oktatási központ, mobiltelefon szolgáltató és két megyei jogú város is.

A Megyei Jogú Városok Szövetségével 2021. október 5-én együttműködési megállapodást írt alá a Jövő Mobilitása Szövetség, amelynek keretében a tradicionális iparági és önkormányzati tudással rendelkező tagok szakmai segítséget nyújtanak a fenntartható közlekedési technológiák fejlesztésére, a jogszabályi háttér modernizációjára

Edukáció és szemléletformálás

A szövetség megalakulását követő első év egyik fő célja az alternatív közlekedési megoldások minél szélesebb körben való megismertetése, népszerűsítése volt. Ezért kerültek megszervezésre idén ősszel az Európai Mobilitási Hét keretében Székesfehérváron és Szolnokon mobilitás napok, ahol az érdeklődők tesztvezetés keretén belül is kipróbálhatták az elektromos járműveket – autókat, motorokat, rollereket –, és megismerkedhettek a tisztább közlekedési módok előnyeivel, az intelligens közlekedési technológiákkal és a közösségi mobilitási lehetőségekkel. A szövetség több tagjának termékei és szolgáltatásai bemutatásra kerültek, többek között az elektromos autótöltők, az okosváros megoldások és az e-flotta termékek. Az eseményeken több ezer fő vett részt.

Mivel a fiatalok szemléletformálása különösen fontos, ezért a szövetség a Kárpát-medencei Fenntarthatósági Témahét szakmai partnereként áprilisban egy játékos vetélkedő segítségével vezette be az ifjabb generációt a jövő mobilitásának világába: a versenyben résztvevő

diákcsoportoknak Szolnokról és Székesfehérvárról kellett Budapestre utazniuk, ott feladatokat megoldaniuk, majd a zsámbéki Drivingcampbe eljutniuk. A feladatok teljesítéséhez kizárólag nulla károsanyag-kibocsátású elektromos eszközöket vehettek igénybe. Az izgalmas és tanulságos küldetésről [oktatófilm](#) is készült, amelyet 1 600 iskolában vetettek le a diákoknak. A mai napon debütál a szövetség [„Tudtad-e” videó sorozata](#): a 2 perces kisfilmekben a terület szakértői beszélnek az elektromos autózásról, elektromos motorokról, elektromobilitásról, töltésről és otthontöltésről, autó-, vagy más eszköz-megosztásról, árazási modellekről és fizetési platformokról.

Egy kutatás szerint egyre trendibb a fenntartható közlekedés

A Jövő Mobilitása Szövetség a hatékony népszerűsítés érdekében igyekszik felmérni adatelemzések és kutatások segítségével, hogy a magyar társadalomban mennyire elterjedtek az elektromobilitással és a mikromobilitással kapcsolatos ismeretek, mekkora a nyitottság, a fogadókészség ezekre, és mik azok a tényezők, amelyek leginkább nehezítik ezek használatát. A 2021. március és április között végzett elektromos járművekre vonatkozó [kutatásban](#) az elektromos járművek használatával kapcsolatos élményekről, és a nulla kibocsátású közlekedési eszközök melletti és elleni érvekről kérdeztük a résztvevőket.

A felmérésből kiderült, hogy a magyarok 69,3%-a vezetett már elektromos járművet és a megkérdezettek 41,3%-a nyilatkozott úgy, hogy a következő autója már elektromos lesz. Az elektromos közlekedési eszközök – főként az autók – használatának legfőbb gátja a magas a vételár, a töltőpontok szűkössége és az alacsonyabb hatótáv. Kiderült az is, hogy nagyban növelné az elektromos autók használatát, ha azokat a munkahelyeken is lehetne tölteni. Az kutatásban résztvevők 52%-a ugyan még hagyományos autóval közlekedik, de a fennmaradó 48% elektromos eszközökkel, kerékpárral, közösségi közlekedéssel, vagy gyalog.

„Az elmúlt év pozitív tapasztalata mégis az, hogy a lakosság maximálisan kihasználja az új elektromos autópályázatok lehetőségeit, az autógyárak pedig sorra jelentik be, hogy 2030-tól kizárólag elektromos meghajtású járműveket fognak gyártani. Látványos mértékben nő az elektromos autók száma Magyarországon is, ahogy a magántulajdonú elektromos rollereké, miközben Budapest mellett egyre több vidéki városban is megjelennek a közösségi roller- és biciklikölcsönzők. Ebből következik, hogy az elektromos járművek egyre trendibbé válnak” – mondta el Pukler Gábor, a Jövő Mobilitása Szövetség elnöke.

2021. első 10 hónapjában 49%-kal, 18 800-ra nőtt az elektromos autók száma Magyarországon. Míg a zöld rendszámú autók száma 38 753 volt október végén.

Az új elektromos autók induló ára 27 kWha akkumulátorral 6,6 millió Ft, 39 kWh akkumulátorral 10 millió Ft, míg 64 kWh akkumulátor esetén 9 millió Ft volt idén, és ezeket csökkenthette 2,5 millió Ft-os állami támogatás.

Negyedannyiba kerül elektromos autóval közlekedni

A benzinkutakra kötelező érvényű rendszer ma már nem csak a dízel- és benzines meghajtású gépjárművekre vonatkozik, hanem az elektromos autókra is. Utóbbiaknál a fajlagos fogyasztást 100 kilométerenként 17,13 kWh-ban határozták meg.

„A kutakon feltüntetett értékek nagyjából azt fogják mutatni, hogy 100 kilométert feleannyi összegből lehet megtenni elektromos autóval, mint dízel- vagy benzines meghajtású kocsival.

Ez már egy jelentős különbség, ami még tovább fokozható, ha valaki otthon tölti az elektromos autóját, mert akkor akár negyedakkora összegből utazhat a hagyományos gépjárművekhez képest.” – hangsúlyozta Pukler Gábor. Otthoni töltés esetén 40 forint/kWh-val számolva 100 kilométer megtétele 680 forintba kerül, miközben egy benzines autó esetében ez mai áron cca 2800 forintot tesz ki.

Harmadannyi széndioxid-kibocsátás

Az elektromos autók amellet, hogy olcsóbbak, környezetvédelmi szempontból nagyságrendekkel kedvezőbbek. Átlagos fogyasztással egy elektromos autó 48 g/km széndioxidot bocsát ki nem megújuló energiából, hanem hálózatról feltöltve. Összehasonlításként a most kapható modern benzin üzemű autók 105 g/km, az átlagos korú autók pedig 150 g/km széndioxid-kibocsátással futnak az utakon. A különbség tehát akár háromszoros is lehet a környezeti terhelés szempontjából. Minden egyes átlagos életkorú autó kivonása a forgalomból, helyükbe egy elektromos autó beállításával 68%-kal tudná csökkenteni a széndioxid-kibocsátást. Évente egy autó átlagosan 15 ezer kilométert fut a hazai utakon, így egy átlagos életkorú autó 2,25 tonna széndioxidot bocsát ki, miközben egy elektromos 0,72 tonnát. Amennyiben sikerül az elektromos autókat napenergiával feltölteni, úgy ez az érték még tovább csökkenthető.

2020-ban összesen 12 597 elektromos autó 41 millió kilométer megtételére elegendő elektromosságot vett fel az ország 183 településén található 1 477 nyilvánosan elérhető töltőpontról. A villanyautózással így 5,1 millió tonnányi szén-dioxidtól tudták megmenteni a légkört a magyar autósok, de ha a napenergiával fedezett otthoni töltéseket is beleszámolnánk, akkor természetesen ennél is kedvezőbb lenne a villanyautók hozzájárulása a környezetvédelemhez.

2022-ben a városi közlekedés fejlesztésére fordít kiemelt figyelmet a szövetség

A jövő mobilitását leginkább meghatározó területek az elektromos hajtás, a töltési infrastruktúra optimális használata, valamint közösségi közlekedés és a mikromobilitás szimbiózisa. A következő év fontos feladata a mikromobilitás részarányának további növelése a városi közlekedésben, a hatótávval kapcsolatos félelmek és tévhitek feloldása, valamint a közösségi közlekedés népszerűsítése a fiatalok körében.

A jövőben a fejlesztéseknek is kiemelt figyelmet szentel majd a szövetség. Cél, hogy 2022-ben az elektromos autóvezetés a járművezetői oktatás részévé váljon, országos lefedettségűvé váljanak az elektromos járműtöltők és széles körben elterjedjenek a közösségi közlekedést támogató „last mile” megoldások. Ezen felül javaslatot fognak tenni az otthontöltés elszámolhatóságának a megoldására, valamint a társasházi töltőtelepítés egyszerűsítésére. Fontosnak tartják, hogy a tagság által képviselt iparágak „jó gyakorlatait” is megküldjék a jogalkotó felé, hogy felhasználhassa azokat munkája során.

A globális chiphiány hatása az elektromos autók gyártására

A chiphiány a pandémia kitörése nyomán az autóipar legnagyobb kihívása lett. Az autógyártók 2020-ban a lezárások kezdetén jelentősen visszavágták megrendeléseiket a félvezetőgyártók felé, amikor viszont a korlátozások feloldásával megugrott a kereslet a járművek iránt, a chip beszállítók már nem tudták kielégíteni a hirtelen megnövekedett számú megrendeléseket. Ráadásul ebben az időszakban az otthoni munkavégzés miatt a félvezető-beszállítók rengeteg megrendelést kaptak az egyéb elektronikai eszközök gyártóitól, akik a chipekért adott esetben többet is fizettek, mint az autógyártók.

Tovább nehezítette az autógyártók helyzetét az ázsiai beszállítóknak való kiszolgáltatottságuk, az amerikai-kínai kereskedelmi vita, vagy éppen az olyan nemvárt események, mint a Szuezi-csatornában keletkezett torlasz miatti logisztikai problémák, a texasi téli viharok miatti gyártási zavarok, vagy egy japán félvezetőgyárban történt tűzkár.

A chipek az elektromos járműveknél különösen fontos szerepet játszanak, hiszen ezeknél az autóknál sokkal több funkciót szabályoznak a mikroprocesszorok, mint a hagyományos modelleknél. Miközben a piaci szabályozás és a vásárlói attitűd változásai nyomán egyre nagyobb az igény az elektromos autók iránt, a chiphiány miatt el nem készült autók nagy része részben vagy egészben elektromos meghajtású lenne. A félvezetők hiánya tehát jelentősen lassítja az elektromos autók gyártását is. Másfelől az elektromos járművek iránti igény megugrása miatt egyre több megrendelést kapnak majd a chipgyártók is, ami a hagyományos, robbanómotoros gépkocsik gyártásában is okozhat további fennakadásokat.

Rónai-Horst László elnökségi tag hozzátette: „Ezek a folyamatok összességében azt eredményezik, hogy a chipellátás majd valamikor 2023-ban állhat helyre. Mindez az autóipari szereplőkre továbbra is kedvezőtlen hatással van: a gyártás folyamatos biztosítása kihívást jelent számukra, a vásárlók pedig a pénztárcájukon érezhetik majd a félvezetőhiány következményeit. „

Milyen irányba tart az autózás? Mi az elektromos gépjárművek jövője?

Rónai-Horst László elnökségi tag kiemelte: Az elektromos autóra való átállás hosszútávon globálisan átalakítja a gazdaságot. Míg a jelenlegi piaci gyakorlat szerint rengeteg új különböző modell érkezik évről évre, a jövőben az egyszerű, egységes járművek gyártása felé indulnak majd el az importőrök, amik akkor egészíthetők ki a felhasználói igények szerinti extrákkal, amikor épp szükség van rá. Ma még elképzelhetetlen az előfizetés fogalma az autózásban, de gondoljunk a filmes streaming példájára. Korábban várnunk kellett arra, hogy azt a műsort adják a tévében, amit szeretnénk nézni, ma már akkor, ott és azt nézünk, ami az ízlésünknek megfelelő. A jövőben szoftveresen lehetséges lesz azt is megoldani, ha a csak évi három hónapra van szükség ülésfűtésre az autóban. Kiemelten fontos lehet az elektromos autózásnál ez az irány, ami akár arra is alkalmassá teheti a járművet, hogy felhasználói igény szerint évi kétszer 700 km-es hatótávra legyen képes. Az after sales jelenleg az elektromos autóknál nem létezik, mivel jóval kevesebb alkatrész van a járművekben. A jövő villany autójában minden szolgáltatás rugalmasabb és kiszámíthatóbb lesz a fejlesztéseknek köszönhetően.

A Jövő Mobilitása Szövetség weboldala: jovomobilitasa.hu