

## Korszakváltás a közlekedésben? A pandémiás helyzet hatásai

Beküldve: 2021.12.14.  
Elfogadva: 2023.08.29.  
Online közzétéve: 2023.12.18.



- ID** **DR. BAUER BÉLA**, tudományos főmunkatárs, KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet, Stratégiai és Koordinációs Központ, bauer.bela@kti.hu
- ID** **DÉRI ANDRÁS** szenior kutató, KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet, Stratégiai és Koordinációs Központ; egyetemi tanársegéd ELTE PPK Felnőttképzés-kutatási és Tudásmenedzsment Intézet, deri.andras@kti.hu
- ID** **DR. MISKOLCZI MÁRK** Egyetemi adjunktus, Budapesti Corvinus Egyetem (BCE) Fenntartható Fejlődés Intézet, Turizmus Tanszék, mark.miskolczi@uni-corvinus.hu
- KOVÁCS TAMÁS** központvezető, KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet, Stratégiai- és Koordinációs Központ Email: kovacs.tamas@kti.hu

**Kivonat:** Tanulmányunk a pandémiás helyzet közlekedésre és – részben – a turizmusra gyakorolt hatásait a Közlekedéstudományi Intézet Stratégiai és Koordinációs Központjának 2020-as kvalitatív és kvantitatív, és 2021-es kvantitatív kutatásának eredményei alapján elemzi, elsősorban problémafelvető, leíró jelleggel. Bemutatjuk, hogy 2020-ban az óvatosság határozta meg leginkább a közlekedési módok választásával kapcsolatos attitűdöket, és azt, hogy a fiatalok kisebb arányban tettek le az autós közlekedésről, mint az idősek, míg a kerékpárhasználók aránya csak az idősek körében nem nőtt jelentősebben

*Kulcsszavak: közlekedés, szociológia, COVID19, eszközváltás, turizmus*

### A new era in transport? The impact of the pandemic situation

**Abstract:** Our study analyzes the effects of the pandemic on transport on the basis of the results of qualitative and quantitative research in 2020 and quantitative research in 2021 of the Strategic and Coordination Center of the Institute of Transport Sciences, mainly in a problem-solving, descriptive manner. We show that in 2020, caution was the main determinant of attitudes towards transport mode choice, and that young people abandoned car use to a lesser extent than older people, while the share of cyclists did not increase significantly only among older people.

*Keywords: : transport, sociology, COVID19, modal shift, tourism*

### Bevezető gondolatok

Az új típusú koronavírus-világjárvány (COVID-19) úgy tematizálta a legtöbb tudományterületet, mint a közbeszédet. Ahogyan a gazdaság területén korábban elképzelhetetlen mértékű hatásai voltak (König - Winkler, 2021), úgy (ezzel összefüggésben, de ezen túlmutatóan is) befolyásolta az egyes emberek életét, mindennapjait, mentális és fizikai állapotát.

A pandémia következtében megváltozó folyamatok egyik meghatározó területe a közlekedés és a turizmus. Az ezeken a területeken történő változások egyszerre ábrázolják a járvány életmódbeli és gazdasági hatásainak drámai mértékét.

Tanulmányunk az egyéni közlekedési módok pandémia hatására végbemenő változásait vizsgálja, illetve ezek mellett az attitűdbeli változásokra is kitér. Szövegkörnyezetként bemutatjuk, hogy a világjárvány miként értelmezhető átfogó (globális) szinten, és hogyan helyezhető el a járványhelyzet szociológiai értelmezésében a közlekedési szokások vizsgálata, majd – néhány jelentősebb nemzetközi kutatás eredményeinek bemutatásával – a járványhelyzet hatásainak általánosítható elemeit értelmezzük.

Tanulmányunk elsődleges célja a magyarországi helyzet bemutatása, amelyet jelenleg elsősorban leíró jelleggel vélünk megtehetőnek. A mélyebb (különösen kvantitatív) elemzésekhez idősoros adatokra is szükség lesz,

véleményünk szerint ennek nagyobb lehetősége lesz a járványhelyzet elmúlta (vagy normalizálódása) után.

A fentiekből kiindulva a tanulmány célja a közlekedési szokásokban beállt változások, és az ezekhez kapcsolt attitűdök vizsgálata és értelmezése. Tanulmányunk amellett érvel, hogy az idősoros vizsgálatok mind tudományos, mind gyakorlati, közlekedésszervezési szempontból elengedhetetlen fontosságúak.

A tanulmány felépítése a következő: a járványhelyzet szociológiai kontextusának felvázolása és a közlekedéssel kapcsolatos nemzetközi kutatások illusztratív említése után ismertetjük a KTI kutatásaihoz használt módszertant és kutatási kérdést, majd a kapott eredményeket mutatjuk be és értelmezzük.

## Változó szokások, változó közlekedés

A járványhelyzet szociológiai értelmezésében alapvető fontosságú kérdés a normalitás átalakulásának vizsgálata. Olyan helyzetek és szokások, amelyek korábban elképzelhetetlenek, de legalábbis merőben szokatlanok számíthatnak, mára általánosan elterjedtté, megszokottá, időnként normatívvá is válhattak (gondoljunk csak a maszkviselésre az európai országokban). A COVID-19 értelmezhető olyan korszakhatárnak, amely az ezt átélőket (különösen a fiatalokat) szimbolikus univerzumok közti vándorokká teheti. A szimbolikus univerzumok jelentését a fenomenológiai szociológia határozta meg: ezek „olyan különböző értelmi területeket integráló tradíció-összeségek [...], amelyek az intézményes rendet szimbolikus totalitásként fedik be.” (Berger - Luckmann 1998 [1966], 136) „A szimbolikus értelmi világ elrendezi a személyes tapasztalat szubjektív értelmezéseit” (Berger - Luckmann 1998, 139). Szabó Andrea és Déri András ezt egyenesen egy aszteroida hatásához hasonlítják:

„Azt állítjuk, hogy a koronavírus-járvány és az azzal együtt járó lezárások és szociális szeparáció egy kataklizmatikus esemény, külső, exogén sokk, amelyet érdemes aszteroida-hatásként definiálni. Az aszteroida-hatást úgy határozhatjuk meg a társadalomtudományokban, mint a csillagászatban: a becsapódó aszteroida megváltoztathatja az adott bolygó röppályáját, elmozdítja a világ korábbi folyását, megváltoztatja az élet korábbi feltételeit (de: nem mindenre és mindenkire hat ugyanúgy).” (Déri - Szabó 2021)

Déri és Szabó is hangsúlyosan kiemeli a közlekedési szokások változását, mind a turizmussal összefüggésben, mind a közösségi közlekedéssel kapcsolatos bizalomvesztés és átalakuló normarendszer (főleg, de nem kizárólag a maszkviselés esetén) mentén. Fontos kérdés, amit a későbbiekben is érdemes vizsgálni, hogy a pandémiás helyzet hozott-e hosszantartó változásokat, vagy a közlekedési szokások visszarendeződése történik. Jelenleg nem áll rendelkezésünkre adatbázis, amely 2022-re vonatkozóan olyan adatokat tartalmazna, amelyek gyengítik, illetve erősítik ezt a feltételezést. Azonban az érzékelhető, hogy megnövekedett – főleg a nagyobb településeken – az alternatív közlekedési eszközök (többek között e-rollerek, e-kerékpárok) használata. Ezeknek az eszközöknek a használatáról és megítéléséről érdemes folyamatos adatgyűjtést folytatni, mivel megnövekedő szerepük és jelentőségük a közlekedésben befolyásolhatja, átalakíthatja a KRESZ bizonyos rendelkezéseit, szabályait.

A közlekedési szokások és a turizmus vizsgálatát nemzetközileg is kiemelt érdeklődés övezte-övezi. Tanulmányunknak nem célja a nemzetközi kutatások meta-analízise (ez is egy későbbi, a pandémia utáni időszak normalizációja utáni korszak projektje lehet), azonban ezzel együtt is látszik néhány fő irány és fő tanulság, amit a nemzetközi elméletek és kutatások is kirajzolnak. Ezek közül talán az elméletileg legjelentősebb tanulság a közlekedési- és turizmusszektor globális megroppanására vonatkozik. Škare M, Soriano DR és Porada-Rochoń M (2021) meggyőzően érvelnek amellett, hogy míg a korábbi, a szektorra jellemző válságok idioszinkratikus természetűek voltak, azaz alapvetően lokális, időben korlátozott és gyorsan lecsengő jellegűek (vagyis a válság előtti állapot gyorsan helyreállt), a COVID-19 által okozott válságjelenség világméretű, és összemérhetetlen a korábbiakkal. Bár a negatív gazdasági hatások inkább a turizmussal (és természetesen a határátlépések nehézségéből fakadó egyéb gazdasági nehézségekkel) függnek össze, azt, hogy a közlekedés terén mindenre kiterjedő változások születhetnek, ez is illusztrálja.

Kifejezetten a személyközlekedés változásaiban a nemzetközi szakirodalom az alábbi tendenciákat azonosította:

- A közösségi közlekedéssel kapcsolatban kiemelt kérdés a közegészségügyi vonatkozásoké, és bár a tapasztalat azt mutatja, hogy a megfelelő maszkhasználattal az ilyen közlekedés nem különösebben veszélyes a járvány terjedése szempontjából<sup>1</sup>, az ezzel kapcsolatos társadalmi attitűdöket nagyon erősen

<sup>1</sup> Megjegyzendő, hogy a témában 2021-ig publikált tanulmányok elsősorban az első két hullámra vonatkoznak, amikor a vírus terjedése a későbbi hullámokénál kisebb mértékű volt.

jellemzi az ettől való félelem, ami tartósan is fennmaradhat (Tirachini - Cats, 2020).

- A személyközlekedés, különösen a közösségi közlekedés vonatkozásában kiemelten jelentős, és sokakat foglalkoztató kérdés a „mi legyen”, azaz, hogy a beálló változásokra hogyan reagáljon a közlekedésszervezés: számos tanulmány keresi az ad-hoc tervezés helyett a bizonyítékalapú döntéshozatal megalapozásának az útját (ld. pl. Gkiotsalitis - Cats, 2021).
- A „mi legyen” kérdéseknek egy specifikus, ám igen elterjedt fajtája a fenntarthatósággal függ össze: az optimistább megközelítések szerint a fenntarthatóság irányába teendő lépés lehet a szükségtelen közlekedés elhagyása, a közlekedési normák és gyakorlatok átalakulása és a közlekedési rendszerek hatékonyságának növelése (Griffiths S. - Furszyfer Del Rio D. - Sovacool B., 2021). Ezzel kapcsolatban egyébként egy 2020 májusi kutatás, amit hat európai ország 21 városában folytattak, azt mutatta, hogy a válaszadók összesen 64 százaléka nem akart visszatérni a járvány előtti légszennyezettségi szintekhez. Az olasz városokban a válaszadók majdnem 85 százaléka legalább részben egyetértett azzal, hogy a városoknak lépéseket kell tennie a légszennyezettség csökkentése érdekében a gyaloglás, a kerékpározás és a közösségi közlekedés támogatására – és ezzel még az állítást legkisebb mértékben elfogadó német városokban is 64 százalék körüli volt az egyetértés (Európai Parlament, 2020).
- A közlekedési szokások változásának eddigi legnagyobb volumenű vizsgálata a Boston Consulting 2020 áprilisi kutatása, amely során összesen 5000 alanyt kérdeztek meg az Egyesült Államok, Kína, Németország, Franciaország, Spanyolország és az Egyesült Királyság nagyobb városaiban. Azt találták, hogy „A lezárások alatt szinte minden közlekedési mód használata meredeken csökkent. (...) Nem meglepő módon a magántulajdonban lévő kerékpárok és e-rollerok használata mindhárom vizsgált régióban nőtt, az Egyesült Államokban és Kínában pedig a kerékpármegosztás is, amihez a rendszeres fertőtlenítés és az árcsökkenés is hozzájárult. (...) Csökkent a személygépkocsival történő utazás, ami egyrészt kiszorította a közösségi (közforgalmú) közlekedést és a fuvarmegosztást (más, kevésbé használt közlekedési módok mellett), de ez a jelenség az utazások teljes számának csökkenésével is összefügg.” (Bert et al., 2020). A kutatás emellett azt is találta, hogy a közösségi közlekedésbe vetett bizalom csökkent, hiszen a válaszadók nagyobb része a lezárások vége után is kevésbé gyakran tervezte azt használni (a tendenciákban nem, csak a mértékben mutatkozott aszerint különbség, hogy rövid, vagy középtávon vizsgálták a hajlandóságot). Csak a saját kerékpárt és a magántulajdonú autót tervezték többen a lezárások után gyakrabban használni. Még a közösségi közlekedést rendszeresen használóknak is csak a fele jelezte azt, hogy ugyanolyan gyakran vagy gyakrabban fog e módon közlekedni a járványhelyzet végével, mint előtte. Minden más közlekedési eszköz esetén ez az arány legalább kétharmados volt. (Bert et al., 2020). Egy németországi, szintén 2020-as, reprezentatív kutatás pedig azt találta, hogy a járvány a monomodális közlekedés jelentős terjedésével járt, és teljes visszarendeződés nem várható (Eisenmann et al., 2021).

Összességében tehát mind a szokások, mind az attitűdök terén egyirányba mutató változásokat tapasztalhatunk a 2020-as évre vonatkozó nemzetközi kutatásai alapján: a monomodális, egyéni közlekedés (különösen a személygépjárművek használata) erősödött meg, és némileg ezzel ellentmondó módon a fenntarthatóság szempontjai is erősödhetnek.

## A kutatás módszertana

A kutatás keretében a közlekedési szokások változásait, és az ehhez kapcsolódó attitűdöket és társadalmi diskurzusokat vizsgáltuk. Kutatásunk során azt a kérdést kívántuk megválaszolni, hogy milyen tendenciák azonosíthatók a személyközlekedés alakulásában a vírushelyzet során, és kvalitatív kutatásunkban azt is vizsgáltuk, milyen attitűdök kapcsolódnak ehhez, és milyen jövőképük van az embereknek a közlekedéssel összefüggésben.

A feltáró kutatás első lépéseként, 2020. július 14-17. között fókuszcsoportos interjúkat folytattunk le, amelyek a kvantitatív kutatási fázis céljainak pontosítását szolgálták. A kvalitatív, részben strukturált adatfelvételi módszer lehetővé teszi, hogy a szabadon folyó csoportbeszélgetések alapján a vizsgált problémát – jelen esetben a pandémia közlekedési attitűdre gyakorolt hatásait, a turisztikai szokásokat – több megközelítésből is megvizsgálhassuk (Malhotra N. K. - Dash S., 2016).

A járványügyi helyzetre való tekintettel az adatfelvétellel ugyan személyesen, de a fizikai távolságtartást és egészségvédelmi előírásokat betartva, alacsonyabb létszám mellett (4 fő/csoport) került sor.

A kutatás keretében összesen 6 fókuszcsoportos beszélgetést tartottunk, amelyekben törekedtünk eltérő

szociodemográfiai háttérű alanyok bevonására. Ebből kiindulva, a fókuszcsoportos interjúkba különböző korcsoportba tartozó, eltérő iskolai végzettséggel rendelkező alanyok kapcsolódtak be (lásd a Mellékletben). Az alanyok kiválasztásának fontos kritériuma volt továbbá, hogy a résztvevők a világjárványt megelőző időszakban rendszeres résztvevői voltak turisztikai célú, repülővel tett utazásoknak<sup>2</sup>. A fókuszcsoportos interjúkra négy településen, Budapesten (3 csoport), Tatán (1 csoport), Debrecenben (1 csoport), valamint Pécsen (1 csoport) került sor<sup>3</sup>.

A 90-110 perces időtartamú fókuszcsoportos interjúk vezérfonalát az általános közlekedési, illetve repülési szokások, a légi közlekedés megítélése, fenntarthatósági aspektusainak feltárása, valamint a COVID-19 pandémia és turizmus kapcsolatának feltárása keretezte.

A fókuszcsoportos interjúk eredményeiből kiindulva 2020 őszén (október-november) kvantitatív adatfelvételre került sor (CAPI), amelynek keretében a COVID-19 pandémia közlekedési és turisztikai szokásokra gyakorolt hatását tártuk fel. A CAPI (Computer Assisted Personal Interviewing) a kvantitatív adatgyűjtés egy technikája, amely esetében egy kérdezőbiztos a kutatásba bevont alany válaszait egy digitális eszközön (pl. laptop, tablet) megjelenített kérdőívfelületen rögzíti (Babbie, 2015).

A kérdőíves felmérés keretében 2020-ban 1200 válaszadó bevonására került sor. Az adatfelvétel Magyarország lakosságának szempontjából, a szociodemográfiai kontrollkategóriák alapján (korcsoportokra – 18-64 év közötti lakosság, nemre, településtípusra) reprezentatívnak tekinthető.

A 2021-es adatfelvétel már CATI módszertannal (Computer Assisted Telephone Interviewing) történt, amely során telefonon kérdeztük le alanyainkat. 2021 nyár végén 1000 18-64 éves válaszadó bevonásával vettük fel kutatásunkat, szintén korcsoportokra, nemre és településtípusra reprezentatívan. A tanulmányban a központi témakörhöz kapcsolódó részeredményeket (mobilitási szokások átrendeződése) mutatjuk be.

<sup>2</sup> A repülési tapasztalat mint kritérium egyik oka a turisztikai célú, hosszabb távú utazásokban való részvétel vizsgálatának szempontja, a kutatásnak azonban egy másik, a cikkben nem ismertetett fókusz a légiközlekedés volt, ez is indokolta a kiválasztást.

<sup>3</sup> A csoportok összetételéről ld. a Mellékletet

## Eredmények

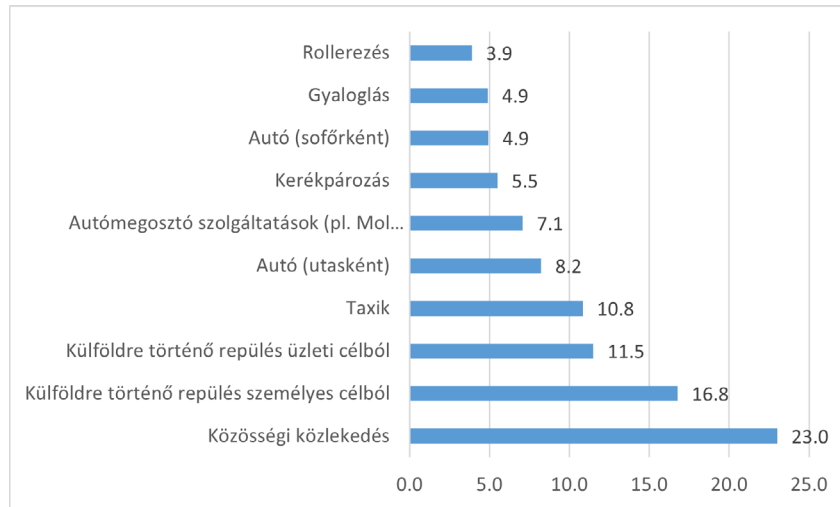
A fókuszcsoporthoz tartozó kutatásunk eredményeit az alábbi táblázatban összegezzük:

**1.táblázat** Fókuszcsoporthoz tartozó beszélgetések: főbb tanulságok

Témakör	Főbb tanulságok	Jellemző idézetek
<b>Közlekedési szokások a vírushelyzetben</b>	A vírushelyzet aktuális hatásaiban szinte mindenki érzékelte a forgalom csökkenését és a közösségi közlekedési eszközök kiürülését.	<i>alany1, „Mintha kihalt volna a város.” (Pécs)</i>
	Több alanyunk is jelezte, hogy mobilitása a vírushelyzet miatt jelentősen visszaesett, a munkavállalóknál gyakran a home office, az idősebbeknél a fokozott óvatosság volt ennek tipikus oka.	<i>alany9 „Ha van választásom, akkor inkább mondjuk, autómegosztóval megyek, mert akkor tudom, hogy ott biztos nem fognak a nyakamba hányni. Igen, szerintem már rájöttetek, hogy én könnyen parázok dolgoktól, úgyhogy inkább ezt választom, ha lehet” (Bp1)</i>
	Nyáron alanyaink nagyobb része nem várt komolyabb változásokat a helyi és belföldi utazási szokások terén. Egyedül a közösségi közlekedésnél merültek fel az egyéni szokásokban lehetséges tartósabb változások, a tömött járatok fokozottabb kerülése.	<i>alany3 „próbálok olyan járatokkal járni, amivel, meg olyan időben, amin tudom, hogy nincsenek sokan (Tata)</i>
<b>Autós közlekedés</b>	Erősebb biztonságérzet.  A vírushelyzet pozitív hatása: kisebb forgalom.  Szabályszegek percepciója megmarad.	<i>alany5, „Szerintem nyugisabb volt, már bocsánat, hogy közbeszóltam, merthogy sokkal kevesebb autó volt az úton jóval. (Bp2)</i>  <i>„Ugyanúgy láttam a közlekedést, tehát az a kevés autó is úgy sietett, minthogyha nem is tudom, tehát és szabálytalanul: gyorsajtás, irányjelző, amiről beszéltünk, irányjelző nem kirakása. Tehát az a kevés ember is szabálytalanul közlekedik” (Bp1)</i>
<b>Közösségi közlekedés</b>	A vírushelyzet jellemzően eltántorította alanyainkat a közösségi közlekedés használatától, a tömeg és a zárt tér félelemkeltő volt – szinte mindenhol talákoztunk ilyen véleményekkel, de egyértelműen a budapesti csoportokban merült fel legerősebben.	<i>alany3: Hát mert féltünk. (Bp2)</i>  <i>alany4: Nem volt jó érzés felszállni a buszra. (Bp1)</i>  <i>alany8 „Hát, most hogyha kérdezted a covidos időszakot is, hát akkor kissé elszálltunk a kocsiba. Mert én is vezetek, van saját kocsink, és csak kocsival mentünk tényleg mindenhova. De máskülönben BKV-zom” (Bp2)</i>  <i>alany1 „Én abba a pillanatba, hogy ez kitört véletlenül se mentem semmilyen tömegközlekedéssel” (Pécs)</i>
	Kényelmetlenség (különösen a maszkviselés kapcsán).	<i>alany2: A maszkot, azt biztos nem fogom már hordani [a vírushelyzet után]. (Tata)</i>
	Nyáron alanyaink nagyobb része nem várt komolyabb változásokat a helyi és belföldi utazási szokásokban. Egyedül a közösségi közlekedésre vonatkozóan merültek fel az egyéni szokásokban	<i>alany8 próbálok olyan járatokkal járni, amivel, meg olyan időben, amin tudom, hogy nincsenek sokan (Tata)</i>

Forrás: a szerzők saját szerkesztése

Az eredmények megerősítik a nemzetközi kutatási tapasztalatokat, a közösségi közlekedéssel kapcsolatos bizalomvesztés tapintható volt, míg a személygépjárműveket biztonságosnak vélték alanyaink. Érdekes tanulság volt a korábbi normalitáshoz való erős kapaszkodás: a visszarendeződés iránti várakozás. A kvantitatív eredmények tekintetében érdemes megvizsgálni a 2020-as és 2021-es eredményeket.<sup>4</sup>

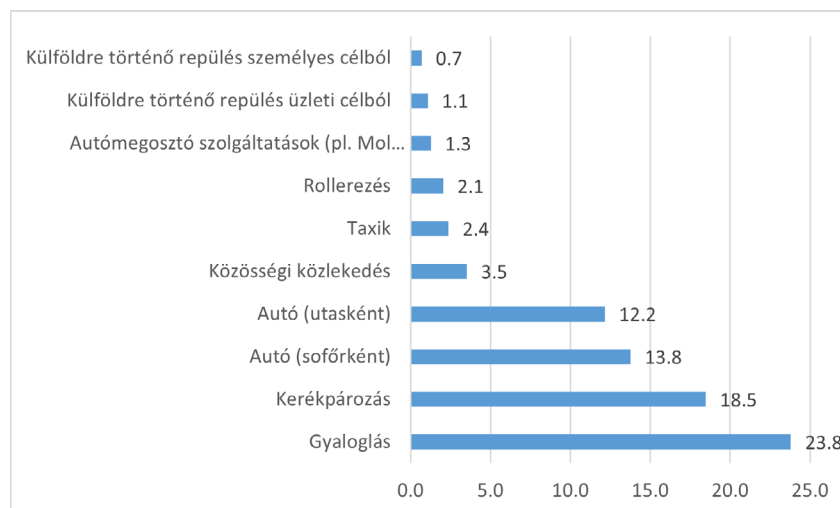


1. ábra Egyes közlekedési módot elhagyók és kevesebbet használók százalékos aránya<sup>5</sup>, 2020

Forrás: szerzők saját szerkesztése

2020-as adatfelvételünket tekintve az látható, hogy a legnagyobb arányban a repüléstől és a közösségi közlekedéstől fordultak el alanyaink. Míg az első tendencia elsősorban a turizmus jelen tanulmányunkban kevésbé tárgyalt visszaesésével függ össze, a másodikban azt láthatjuk, ami a kvalitatív eredményekben is megjelenik: a bizalomvesztés hatásait. A taxis közlekedés visszaesése is kiemelhető az adatok alapján, de az is látványos, hogy a mikromobilitás és a kerékpár használatától minimálisan fordultak csak el az emberek.

Ehhez képest érdemes azt is vizsgálni, mely közlekedési módok használata növekedett.



2. ábra Egyes közlekedési módokat gyakrabban használók százalékos aránya a pandémia ideje alatt, 2020

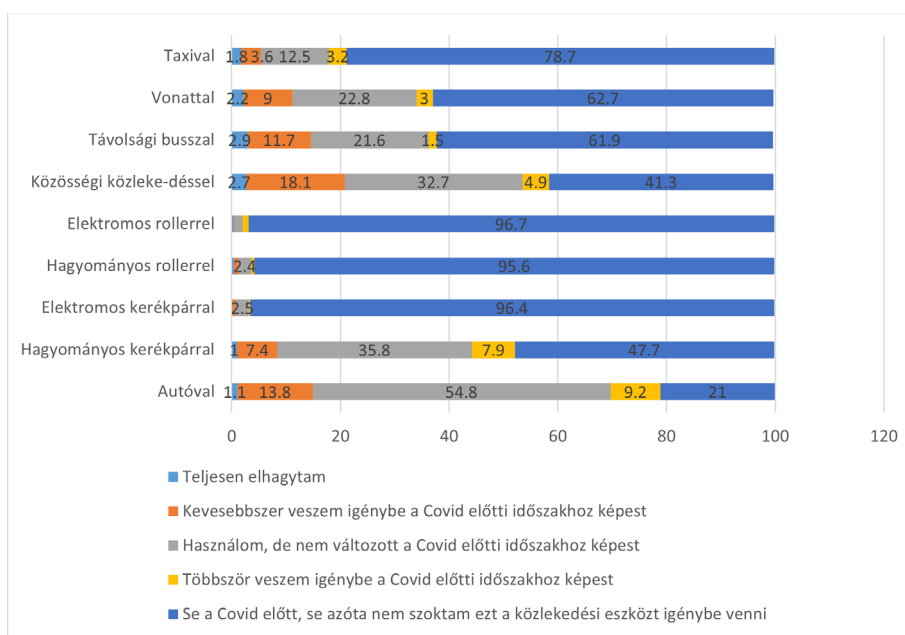
Forrás: a szerzők saját szerkesztése

Mint látható, a kerékpározás és a gyaloglás 2020 nyarán kiemelkedően népszerűvé vált, érdekes azonban, hogy a mikromobilitás, miközben nem is vett népszerűségéből, nem vált jellemzőbbé. Viszonylag sokan számoltak be az autós közlekedés gyakoribbá válásáról is.

<sup>4</sup> Megjegyzendő, hogy a nem pontosan megegyező kérdésfeltevés és az adatfelvétel módja teljes összehasonlíthatóságot nem teszi lehetővé, így az adatokat nem tudjuk összevontan bemutatni, azonban a tendenciák értelmezéséhez megfelelő.

<sup>5</sup> Azon válaszokat összegeztük, amelyek vagy az adott közlekedési mód teljes elhagyására vonatkoztak (teljesen elhagyta, a vírus miatt nem közlekedik így), vagy a kisebb mértékű használatra (kevesebb alkalommal használja)

2021-ben, immáron a szimbolikus univerzumok változásának megszilárdulásával is, feltettük a közlekedési módok változását vizsgáló kérdést.



3. ábra Milyen gyakran szokott az alábbi módokon közlekedni a COVID19 előtti időkhöz képest? A válaszok százalékos megoszlása, 2021

Forrás:

A 2021. évi adatokból is az látszik, hogy a vírushelyzet nagy vesztese a közösségi közlekedés (beleértve a helyközi buszokat, és - kisebb mértékben - a vasúti közlekedést is). A válaszadóink 18<sup>6</sup> százaléka kevesebbszer használja a közösségi közlekedést, 12 százalékuk kevesebbet ül távolsági buszra, és 9 százalékuk kevesebbet utazik vonattal, mint a vírushelyzet előtt. A válaszadók 9 százaléka többet közlekedik autóval, 8 százalékuk pedig kerékpárral mint a pandémiás időszak előtt. Az autós közlekedést emellett jelentős forgalomcsökkenés is jellemezte (a válaszadók 14 százaléka kevesebbszer közlekedett autóval), a kerékpárosoknál ez az arány 7,5 százalék.

A 2021-es adatoknál azt is megvizsgáltuk, hogy a közlekedési szokások változásai milyen mintázatot mutatnak korcsoportok szerint. Két esetben találtunk szignifikáns összefüggéseket: az autós közlekedést az idősebbek hagyták el nagyobb arányban (elképzeltető, hogy esetükben az autózás felhagyását gyorsította fel a pandémiás helyzet miatti forgalomcsökkenés), míg a kerékpározás esetén a használat növekedése elsősorban a középkorúaknak volt köszönhető: a 40-49 évesek 14 százaléka jelezte, hogy többet biciklizik – minden más életkori csoportban ez az arány 10 százalék alatti volt. Ez minden bizonnyal összefüggésben lehet azzal is, hogy a kisebb településeken volt jellemzőbb a kerékpárra való átállás, ezt az összefüggést azonban a kis mintaelemszám miatt a jelen adatfelvétel nem tudta szignifikánsan alátámasztani.

Ha a 2020-as és 2021-es adatokat összevetjük, viszonylag konzekvens tendenciákat látunk, a kisebb eltérések az eltérő módszertanból és kérdésfeltevésből is származhatnak. Ezzel együtt feltűnő, hogy míg 2020-ban jóval többen voltak azok a sofőrök, akik többet vezettek személyautót, mint akik kevesebbet, 2021-re ez az arány megfordult, és valamivel többen állították, hogy kevesebbet vezetnek, mint amennyien azt válaszolták, hogy többet. Ez elképzeltetően az otthoni munkavégzés elterjedésével is magyarázható. Alapvetően is az látszik, hogy 2021-ben a különböző eszközökön többet közlekedők aránya tendenciaszerűen alacsonyabb, mint 2020-ban, feltételezhetően 2021-ben egy általánosan alacsonyabb fokú mobilitás jellemezte hazánkat, mint akár 2020-ban is.

<sup>6</sup> A százalékos arányt - a szöveges részben - minden esetben egész számra kerekítettük

## A COVID19 lecsengése utáni helyzet

Noha a tanulmányban ismertetett kutatásaink nem tértek ki a pandémiás lezárások feloldása utáni helyzetre, az erre való reflexió megkerülhetetlen. Az utóbbi időszak tudományos és publicisztikai jellegű forrásaiból egyértelműnek látszik, hogy a közösségi közlekedés iránti bizalomvesztés, noha nem drasztikus, de tartós: Budapesten a jegybevételek még 2022-ben is 16%-kal maradtak el a 2019-estől<sup>7</sup>. Ez a változás a kevés nemzetközi szakirodalommal is összhangban van. Az otthoni munkavégzés ugyanis a pandémia utáni világban is elterjedt maradt, számos munkáltató tesz lehetővé rugalmasabb munkavégzési formákat. „Az otthoni munkavégzés szabadsága a városlakókat arra is készítheti, hogy külvárosokba költözzenek, ami meghosszabbítja az alkalmi ingázást és potenciálisan növeli az autófüggőséget. Sok városban az autóforgalom visszatért a járvány előtti szintre, és tovább növekszik. A jövőben kialakuló távmunkaminták döntő szerepet játszhatnak abban, hogy az emberek autócentrikusabb életmódot folytatnak-e vagy sem.” (ITF, 2023: 6) A jelentés emellett azt is aláhúzza, hogy miközben a közösségi közlekedés jelentősége nem feltétlenül csökken, változó igények is jellemezhetik. Például a kevésbé kihasználó csúcsidős kihasználtság terén. Egy 2023-as kutatás<sup>8</sup>, amely a világ nyolc nagyvárosában (London, Párizs, Torino, Düsseldorf, Toronto, Washington, Bangkok és Dubai) vizsgálta a közlekedési szokásokat, azt találta, hogy London és Dubai kivételével a személyautós közlekedés lett/maradt az elsődleges közlekedési forma. Ez összecseng a közösségi közlekedés jelentőségvesztésével összefüggő tapasztalatokkal és adatokkal. A válaszadók nagy többsége (legkevesebben Washingtonban, 58%, legtöbben Bangkokban, 91%, átlagosan 71%) azt jelezte, hogy a járványhelyzet megváltoztatta a közlekedési szokásait.

## Összefoglalás, konklúzió

Kutatásunk eredményei azt mutatták, valóban érdemes a COVID-19 hatásait korszakhatárként vizsgálni. Természetesen csak hosszabb távon derülhet ki, valójában milyen tartós hatásai lesznek a pandémiás helyzetnek, azonban a közösségi közlekedéssel kapcsolatos bizalomvesztés mind a kvalitatív, mind a kvantitatív adatok alapján látványos volt (és illeszkedett a nemzetközi trendekbe). Fontos kiindulópont a további adatfelvételek szempontjából, hogy a pandémia a közösségi (közforgalmú) közlekedésbe vetett bizalmat erőteljesen csökkentette, azonban többen használnak személygépkocsit. Ugyanakkor jelentősen emelkedett a kerékpárt használók száma. Az újonnan biciklire szállók elsősorban nem a fiatalok köréből kerültek ki. A személyautók használatának gyakoribbá válása a környezettudatossággal valamelyest szembeállítható, amely ellentmondás – további - vizsgálata szintén indokolt. A COVID-19 az egyéni és a monomodális közlekedés megerősödését hozhatja magával, amely mindenképpen új kihívásokat jelenthet a közlekedésszervezés szempontjából. A közlekedési szokások alakulásának hosszú távú, idősoros vizsgálata így alapvető fontosságú. Különös tekintettel azokra az alternatív közlekedési eszközökre (pl.: e-roller; e-kerékpár), amelyek szerepe – előzetes feltételezésünk szerint – felértékelődik, felértékelődhet. Ennek okát és jelentőségét, érdemes folyamatosan vizsgálni tárgyává tenni, többek között azért, mert a közlekedésben való megjelenésük és az ezzel együtt járó közlekedésbiztonsági kockázatok a KRESZ módosítását is igénylik.

## Felhasznált irodalom

- Babbie E. R. (2015): *The Practice of Social Research*. Toronto: Nelson Education.
- Berger P. L. –Luckmann T. (1998 [1966]): *A valóság társadalmi felépítése*. Tudásszociológiai értekezés. Budapest: Józsefvég Műhely.
- Bert J., Schellong D., Hagenmaier M., Hornstein D., Wegscheider A. K., Palme T. (2020): *How COVID-19 Will Shape Urban Mobility*. BCG, June 16, 2020, <https://www.bcg.com/publications/2020/how-covid-19-will-shape-urban-mobility> (letöltve: 2021. 12. 01.)
- Déri A. – Szabó A. (2021): *Generációs kihívás a poszt-covid időszakban*. Szociológiai Szemle 2021/4, megjelenés alatt
- Eisenmann C., Nobis C., Kolarova V., Lenz B., Winkler C. (2021): *Transport mode use during the COVID-19 lockdown period in Germany: The car became more important, public transport lost ground*, *Transport Policy*, vol. 103(C), 60-67.
- Európai Parlament (2020): *COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives*. Rapid-response briefing, Policy Department for Structural and Cohesion Policies Directorate-General for Internal Policies PE 652.213 – September 2020.
- Gkiotsalitis K. & Cats O. (2021) *Public transport planning adaption under the COVID-19 pandemic crisis: literature review of research needs and directions*, *Transport Reviews*, 41:3, 374-392, DOI: 10.1080/01441647.2020.1857886
- Griffiths S. Furszyfer Del Rio D. és Sovacool B. (2021): *Policy mixes to achieve sustainable mobility after the COVID-19 crisis*. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, Volume 143, June 2021, 110919
- ITF (2023), *Shaping Post-Covid Mobility in Cities: Summary and Conclusions*, ITF Roundtable Reports, No. 190, OECD Publishing, Paris.
- König M, Winkler A. COVID-19 (2021): *Lockdowns, Fatality Rates and GDP Growth: Evidence for the First Three Quarters of 2020*. *Inter Econ.* 2021;56(1):32-39. doi: 10.1007/s10272-021-0948-y.
- Malhotra N. K., Dash S. (2016): *Marketing research: An applied orientation*. Saddle River: Pearson.
- Škare M, Soriano DR és Porada-Rochoń M (2021): *Impact of COVID-19 on the travel and tourism industry*. *Technological Forecasting and Social Change*, Volume 163, February 2021, 120469
- Tirachini, A., & Cats, O. (2020). *COVID-19 and public transportation: Current assessment, prospects, and research needs*. *Journal of Public Transportation*, 22(1), 1.

<sup>7</sup> <https://lakogyules.budapest.hu/bejegyzes/2023/05/25/tulelunk-ha-beledoglunk-is-varosuzemeltetes-novekvo-elvonasok-mellett>

<sup>8</sup> <https://www.mondaq.com/uk/rail-road--cycling/1348216/a-changing-perspective-of-public-transport-in-a-post-covid-19-era>



## Melléklet

Fókuszcsoportos beszélgetések: szűrési kritériumok, csoportösszetétel

Kód	Régió	Fókuszcsoportok helyszíne	Alanyok szociodemográfiai ismérvei	
			Legmagasabb iskolai végzettség	Életkor szerinti megoszlás
BP1	Pest megye	Budapest	Szakmunkásképző (n <sup>9</sup> =1)	56-74 éves (n=2)
			Középfokú végzettség (n=2)	41-55 éves (n=2)
			Felsőfokú végzettség (n=1)	
BP2			Szakmunkásképző (n=1)	25-40 éves (n=2)
			Középfokú végzettség (n=2)	18-24 éves (n=2)
			Felsőfokú végzettség (n=1)	
BP3			Középfokú végzettség (n=2)	56-74 éves (n=1)
			Felsőfokú végzettség (n=4)	41-55 éves (2)
				25-40 éves (3)
T1	Komárom-Esztergom megye	Tata	Szakmunkásképző (n=1)	25-40 éves (n=2)
			Középfokú végzettség (n=2)	18-24 éves (n=2)
			Felsőfokú végzettség (n=1)	
P1	Baranya megye	Pécs	Szakmunkásképző (n=1)	56-74 éves (n=2)
			Középfokú végzettség (n=1)	41-55 éves (n=2)
			Felsőfokú végzettség (n=2)	
D1	Hajdú-Bihar megye	Debrecen	Szakmunkásképző (n=2)	56-74 éves (n=2)
			Felsőfokú végzettség (n=2)	25-40 éves (n=2)

Forrás: a szerzők saját szerkesztése

<sup>9</sup> A kutatásba bevont alanyok száma (fő)