

Az utazási szokásoknak a pandémia hatására bekövetkezett átalakulása a hazai helyközi autóbusz-közlekedésben

Beigazolódott, hogy egy ilyen vészhelyzetben is szükség van a megfelelő, (lehetőleg a mostaninál is jobb szolgáltatási színvonalat biztosító) helyközi autóbusz-közlekedésre. A vállalatok és a közlekedők lényegében jól alkalmazkodtak a korlátozásokhoz és a többhullámos pandémiát követően 2024-re a „helyreállítási periódus” lezárult, a helyközi autóbusz-közlekedés teljesítményei elérték a pandémia előtti szintet.

Kulcsszavak: pandémia, koronavírus, utazási szokások, mobilitás, helyközi autóbusz-közlekedés

DOI:<https://doi.org/10.24228/KTSZ.2025.2.3>

Dancz Ákos Gyula – Dr. Szeri István

e-mail: dancz.akos@kti.hu • szeri.istvan@kti.hu

1. BEVEZETÉS

A COVID-19 vírus megjelenésének és rohamos terjedésének szükségszerű következménye, hogy intézkedéseket kellett hozni a vírus lassítására, amelyek hazánkban is jelentős változásokat hoztak az emberek életében. A járvány és a korlátozó intézkedések az utazási magatartást is számottevően befolyásolták, az igények, ha alacsonyabb szinten is, de megmaradtak és átalakultak. Sorra jelentek meg tanulmányok a bekövetkezett változásokról, a várható gazdasági következményekről [10], az emberek közérzetéről és átalakult szokásairól [6]. Felmerül a kérdés, hogy vajon hogyan hatottak a meghozott intézkedések a közlekedési szokásokra. A pandémiával összefüggésben a kutatók érdeklődését is felkeltette, hogy az emberek miként viszonyulnak az ilyen drasztikusan megváltozott élethelyzethez, mi befolyásolja a döntéseiket, valamint mit tekintenek

egészségügyi szempontból biztonságos közlekedésnek. A COVID-19 közlekedési foglalkoztatottakra gyakorolt következményeit [5] vizsgálta, amelyben a közlekedési ágazatot ért hatások elemzése is kutatás alapját képezte¹. A városi közösségi közlekedést érintő, hazai szinten alkalmazott megoldásokat és nemzetközi tapasztalatokat [4] foglalta össze, Molnár Csaba Gábor által pedig átfogó elemzés készült a pandémia közlekedésre (és a hozzá szükséges energiára) gyakorolt hatásáról². A kutatások eredményei rámutattak, hogy nélkülözhetetlen a közforgalmú közlekedés az alapszolgáltatásokhoz való hozzáférés szempontjából, valamint a kulcsfontosságú munkaerő (pl. ápolók, orvosok) rendelkezésre állásának biztosításához.

Az UITP állásfoglalása szerint elegendő bizonyíték áll rendelkezésre ahhoz, hogy kijelenthessük: amennyiben az egészségügyi hatóságok által javasolt intézkedéseket betartják, a

1 Deloitte (2020): Understanding the sector impact of COVID-19. <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/consumer-business/us-cb-COVID-19-transportation-sector.pdf>

2 Molnár Csaba Gábor (2021): A pandémia hatása a közlekedésre és a (hozzá is szükséges) energiára. <https://greendex.hu/a-pandemia-hatasa-a-kozlekedesre-es-energiara/>

COVID-19 tömegközlekedésben való elkapásának kockázata alacsony³. A világjárvány különböző hullámaiban, ha eltérő intenzitással is, de az élet minden területén megfigyelhető volt egyfajta társadalmi távolságtartás, amely alól a helyközi autóbusz-közlekedés sem volt kivétel [7].

A hazai helyközi (elővárosi, regionális, országos) autóbusz-közlekedéssel kapcsolatosan adatgyűjtésünk megkezdéséig még nem készült kutatás, ezért döntöttünk akkor amellet, hogy megvizsgáljuk az utazási szokások átalakulását a COVID-19 és a mobilitás összefüggéseinek témájában. Tanulmányunk célja rávilágítani, hogy a járvány kitörésének első három hullámában (2019 november - 2021. november) miként változtak meg az utazási szokások, illetve miként hatott mindez a közforgalmú közlekedés ellátására. A felhasználói oldal esetében vizsgáltuk az utasok megítélését a közlekedési módokról, az intézkedések alatt fenntartott járatok sűrűségéről, valamint az általuk szükségesnek vélt jövőbeli korrekciókról. A szolgáltatóknak feltett kérdések a felmerülő költségek és bevételek alakulásának pontos megismerését, illetve az akkori utazási szokásokban bekövetkezett változásokkal kapcsolatos információk gyűjtését célozták.

A téma különlegessége abban állt, hogy a vizsgált időszakban a járvány megfékezése még csak a kezdeti fázisban tartott, és a társadalom még aktívan átélte azt. Csak két évvel később, a negyedik és ötödik hullám lezajlását követően, valamint a világjárvány befejeződésével vált rendelkezésre elegendő tapasztalat az alapos elemzéshez.

2. A VILÁGJÁRVÁNY ÉS KÖVETKEZMÉNYEI HAZÁNKBAN

2019 decemberében addig ismeretlen tüdőgyulladás érzelték a kínai Hubei tartomány Vuhan városában, ami járványt okozott. A vírus gyorsan elterjedt több országban, ezért a WHO 2020. március 11-én világjárvánnyá nyilvánította a COVID-19-et. Februárban már több súlyos eset fordult elő Európában is. Az idő előrehaladtával a helyzet egyre tragikusabbá vált, a kormányok a világon mindenütt korlátozó intézkedéseket vezettek be, és igyekeztek a vírus terjedését

lassítani, komoly erőfeszítéseket kifejtve az emberek életének és egészségének megvédése érdekében. A koronavírus már akkor előre láthatóan nagy veszélyt jelentett a világgazdaságra, a társadalmakra és az egyénekre is, a korlátozások okozta változások, mint következmény az élet minden területére kihatottak. Lényeges volt tehát, hogy a kutatók elemezzék a következményeket, és számításokat végezzenek a kialakult helyzetről és a várható trendekről. A közforgalmú közlekedés is fontos területnek számított, amely ellátásában jelentős változásokat hozott a járvány. Már a 2020-ban történt tavaszi korlátozások eredményeképpen megnőtt az otthoni munkavégzések száma, amely a közforgalmú közlekedésben résztvevők számottevő csökkenését eredményezte. 2020 nyarán, amikor már sor került a szigorú korlátozások részbeni enyhítésére, az emberek a fertőződés veszélye miatt inkább más közlekedési módok felé fordultak. A mobilitás átalakulásának következményei sokrétűek lettek, ezért érdemes volt minél több szempontból vizsgálni a kérdést. Az alternatív közlekedési módokon belül a személygépkocsi előtérbe kerülésével és a közforgalmú közlekedés háttérbe szorulásával a fenntartható közlekedés negatív irányt vett.

2. 1. Alkalmazkodás a távmunka, valamint az online oktatás következményeihez

Az állampolgárok személyes szabadságának korlátozása a járványterjedés lassítása okán jelentős gazdasági sokkot jelentett a gazdaság valamennyi ágazatában, alágazatában. A munkába járási korlátozások mellett gyorsan kialakultak az elektronikus távmunka rendszerei viszonylag fejlett informatikai technológiai támogatásokkal, és a felső- és közoktatási intézményekben is – rövidebb megszakításokkal – áttértek az online oktatásra. Ez a közforgalmú közlekedésben jelentős utaslétszám csökkenéssel járt. Ugyancsak ez a hatás érvényesült azért, hogy mind a kulturális, mind a sportlétesítményeket bezárták vagy korlátozták azok igénybevehetőségét. Így történt ez a nagyobb tömegeket mozgató beltéri és részben szabadterei rendezvényekkel is. Abban az időben (2022 év végéig) csak a közforgalmú közlekedést érintően a pandémia miatti vészhelyzettel kapcsolatban több

3 UTIP: Public transport is COVID-safe. <https://www.uitp.org/publications/public-transport-is-covid-safe/>

Helyközi autóbusz-közlekedés

mint 15 jogszabály jelent meg. A külföldiek fogadását és a hazai polgárok külföldre utazását is jelentős mértékben korlátozták a járványügyi védekezés miatt, így csökkent az utasszám valamennyi közszolgáltatást ellátó közlekedési vállalkozásnál. A kutatás eredményei alapján az első hullám közepette mintegy 6 millió kilométer csökkentés lett elrendelve a közszolgáltatásban (1. táblázat), ami a több, mint 374 millió kilométer hálózathossz tekintve közel 2%-os szűkítést eredményezett.

1. táblázat: A pandémiát megelőző és azt követő hasznos vagy menetrendi kilométer változás

Időszak	Változás (millió km)
Pandémia előtt	374
I. hullám	-6
II. hullám	0
III. hullám	0
IV. hullám	0

Forrás: Saját szerkesztés a helyközi közszolgáltatási szerződéssel rendelkező vállalkozások mélyinterjúj megkérdezése alapján

A menetrendi kilométer változással ellentétben a bevételek tekintetében folyamatos csökkenés volt megfigyelhető (2. táblázat), amely egyes szűk időszakokban meghaladta az 50%-ot is, de összességében 30% körül realizálódott.

2. táblázat: A pandémiát megelőző és azt követő időszakok bevételének változása

Időszak	Változás (milliárd Ft)
Pandémia előtt	374
I. hullám	-6
II. hullám	0
III. hullám	0
IV. hullám	0

Forrás: Saját szerkesztés a helyközi közszolgáltatási szerződéssel rendelkező vállalkozások mélyinterjúj megkérdezése alapján

A bevételek változását reprezentálja az utasszám csökkenése is (3. táblázat), az erre vonatkozó adatokat az érintett vállalkozások 2020. december 31-ig adták meg.

3. táblázat: 2020. éves helyközi utasszám változás egyes utascsoportok alapján

Utascsoportok	Helyközi utasszám változás (millió fő)
Nyugdíjasok-Diákok	-58
Dolgozók	-45
65 éven felüliek	-8

Forrás: Saját szerkesztés a helyközi közszolgáltatási szerződéssel rendelkező vállalkozások mélyinterjúj megkérdezése alapján

A jelzett mélyinterjúkból kiderült továbbá, hogy a pandémia következtében a megbetegedések számai megnövekedtek, és a fluktuáció a végrehajtási személyzetet (főleg a forgalmi utazókat) jelentősen megtizedelte, mindez átmeneti végrehajtási problémákat is generált. A közszolgáltató vállalkozásoknak ezért gyors és hathatós intézkedéseket kellett hozniuk gazdasági stabilitásuk megőrzése érdekében. A közforgalmú helyközi autóbuszos szolgáltatók megrázkódtatása nem csak a korlátozásokban volt mérhető, hanem abban is, hogy a lecsökkent igényekre a megfelelő alkalmazkodóképességet is bizonyítaniuk kellett.

2. 2. Korlátozások

A koronavírus járvány terjedésének megelőzése céljából a döntéshozók egyre szigorúbb korlátozásokat vezettek be az állampolgárok védelme érdekében. A már említett online oktatás és távmunka mellett a kijárási, gyülekezési, rendezvényszervezési és egyéb korlátozások a helyváltoztatási igényeket is – legalábbis a pandémia első három hullámában – jelentősen csökkentették. Emellett a járványügyi szakemberek véleménye alapján a média a közforgalmú közlekedési szolgáltatások igénybevételének veszélyét közvetítette, ezzel az egyéni közlekedési eszközök és az alternatív szolgáltatások felé terelődtek az utazni vágyók⁴. Bár egzakt megfigyelési adatok csak az „Oszkár” személygépköcsi megosztási szállítással foglalkozó cég elektronikus felületein voltak elérhetők, ott világosan látszott, hogy elsősorban a nagyvárosok és Budapest közötti telekocsisrendszerben mintegy 30%-kal nőtt a felkínált, és 22%-kal nőtt a felhasznált férőhelyek száma, ami azt támasztja alá, hogy az egyéni közlekedési eszközök és

4 UTIP: Public transport is COVID-safe. <https://www.uitp.org/publications/public-transport-is-covid-safe/>

az alternatív szolgáltatások igénybevétele megnövekedett, ami további utaselpártolással járt a közforgalmú közlekedés területén. Ugyanakkor az is látható volt, hogy a MOL és egyes színes társaságok kiskereskedelmi üzemanyag eladásai fokozatosan nőttek. Egyes időszakban meghaladta a pandémia előtti év bázis időszakához viszonyítottan a 17-19%-ot. Ez pedig, ha közvetetten is a saját gépkocsihasznalet erősödését jelentette a vizsgált időszakban.

2. 3. Védekezés okozta nehézségek

A járványügyi védekezést nehezítette a közszolgáltató operátoroknál – különösen a járvány első három hullámában –, hogy a nagyszámú megbetegedés miatt a megmaradó személyzet túlóráztatásra kényszerült. A túlórapótlékok, valamint a többletfeladat elrendelések költségei további terheket róttak az operátorokra. Külön meg kell említeni a védekezés okozta takarítási és fertőtlenítési többletmunkákat, ami mind az utasforgalmi létesítmények, mind pedig a járművek esetében elengedhetetlen volt. Ezek élőmunka- és anyagköltségei tovább rontották az amúgy is rossz fedezeti helyzetben lévő operátorok gazdasági egyensúlyát.

2. 4. Elektronikus értékesítési technológia fejlesztése

Az elektronikus értékesítési rendszert nehéz volt elfogadtatni az utasokkal, különösen azért, mert a járványidőszakok jó részében a fedélzeten történő értékesítések megszűntek, helyette applikációk, automaták és internetes vásárlások álltak rendelkezésre. Bár a korlátozó intézkedéseket felső szinten elrendelték, a társadalom (utasok) egyes rétegeivel a forgalmi személyzetnek kellett megértetni azt, ezért – jórészt a közszolgáltatókon kívül álló okok miatt – jelentősen nőtt a szóbeli és írásbeli közérdekű bejelentések és panaszok száma.

3. A KUTATÁS MÓDSZERTANA

A kutatás módszertanának kialakítását megelőzte más hasonló témában született kutatások vizsgálata. A leggyakrabban alkalmazott formuláknak a kvalitatív kutatás során a mélyinterjúk megkérdezés, valamint a kvantitatív adatgyűjtés esetében a kérdőíves kutatás bizonyult. A

kvantitatív kutatások számszerű adataival alátámasztott eredmények sok esetben csupán korlátozottan alkalmasak a hipotézisek igazolására, hiszen ezáltal a komplex háttérbeli összefüggések nehezen megvilágíthatók. Mindazonáltal elengedhetetlennek láttuk a számszerű adatok elemzését, ami a kutatás tudományos feltételének is tekinthető. A felhasználói és szolgáltatói oldal együttes, ok-okozati összefüggéseinek megismerése céljából kvalitatív kutatási módszer alkalmazására is sor került, amely még, ha a vállalkozások vezetőin keresztül közvetve is, de alkalmasnak bizonyult az attitűdök leszűrésére. Az operátorok mélyinterjúk megkérdezését – az általános érvényű megállapítások hatékony feltárásán túlmenően – a kis elemszám is indokolja. Mivel mindösszesen öt vállalkozás végez helyközi személyszállítási közszolgáltatást, így a helyközi autóbusz-közlekedésben érintett teljes alapsokaság interaktív módszer alkalmazásával lefedhető. Bár az operátoroknál nem láttunk pregnánsan elkülönült egyéni jellegzetességet, a mélyinterjúk világosan mutatták részben az operátorok objektív befolyásoltságát, részben pedig a saját és közvetve vagy közvetlenül az érintettek (utasok, megrendelők) véleményét. Igaz, mind a kvalitatív mind a kvantitatív kutatással szemben voltak averzióink (például a korlátosság vagy objektivitás hiánya), mégis az egzakt érvényességhez e két módszer ötvözését láttuk célravezetőnek.

A (2021. május – 2021. november között első szakaszban) végzett feltáró kutatásunk a vizsgált (2019 november – 2021. november közötti) pandémiás időszak utazási szokás változásait indukáló motivációkat célozta meg. A közszolgáltatók meglátásainak tanulmányozása és értékelése mellett fontos volt a helyközi közforgalmú autóbusz-közlekedést használók véleményének elemzése is.

3. 1. Adatgyűjtés módja

A primer kutatás során az adatgyűjtés egyfelől kvalitatív módszerrel történt, amelyben mélyinterjúk kérdéseinket öt helyközi autóbusz közszolgáltató (Volánbusz Zrt, Transvonal, Transtour, Weekendbus és G-Busline Kft.-k) vezető munkatársa számára (ügyvezetők, vezérigazgatók, ill. helyettesek és tulajdonosok) tettük fel (2021 októberében) a III. hullám közepén. Az adatgyűjtés részét képezték a humánerőforrás alakulásával,

Helyközi autóbusz-közlekedés

a közforgalom végrehajtásával, valamint a kormányzati intézkedések minőségével kapcsolatos kérdések, ugyanakkor hangsúlyosan felmerültek a pandémia előtti (helyközi autóbusszal ellátott közszolgáltatás) színvonalra irányuló, és az egyes (I., II., III.) hullámokban tett megrendelői intézkedésekre vonatkozó felvetéseink is.

A felhasználói (utas) oldal véleményének megismerése céljából (nem, kor és lakóhely szerint nem reprezentatív) kvantitatív adatfelvételt folytattunk a hazai helyközi autóbusz-közlekedést használók körében a társadalomtudomá-

A beérkezett válaszok számszerűsíthetők voltak, így könnyedén elemezhetőkké váltak statisztikai szoftver (IBM SPSS Statistics) segítségével.

3. 2. Minta bemutatása

A kvantitatív adatgyűjtés során 330 fő került a mintába (4. táblázat), amelyben a férfiak képezik a válaszadók 66%-át, a nők aránya 34%. A megoszlás korcsoport szerint: a 18 év alattiak 3%-ot tesznek ki, a kitöltők 48%-a a 18-29 éves korosztályba sorolható, amelyet a 30-49 év közöttiek aránya követ 31%-kal. Az 50 éves, vagy annál

4. táblázat: A minta demográfiai jellemzői

Változó	Gyakoriság	Százalék (%)	Változó	Gyakoriság	Százalék (%)
Nem			Iskolai végzettség		
Férfi	218	66,1%	Általános iskolai 8 osztály	19	5,8%
Nő	112	33,9%			
Életkor			Szaktanácsos végzettség	36	10,9%
18 év alatti	9	2,7%	Középiskolai érettségi	153	46,4%
18-29	159	48,2%	Főiskolai/Egyetemi típusú képzés	111	33,6%
30-49	103	31,2%	Doktori, vagy annál magasabb tudományos fokozat	11	3,3%
50-59	34	10,3%			
60-69	20	6,1%			
70 év, vagy idősebb	5	1,5%			
Jövedelmi helyzet					
100.000 Ft alatt			55	16,7%	
100.000 – 200.000 Ft között			70	21,2%	
200.000 – 400.000 Ft között			148	44,8%	
400.000 – 700.000 Ft között			40	12,2%	
700.000 Ft felett			17	5,1%	

Forrás: Saját szerkesztés kérdőíves megkérdezés alapján

nyok leggyakrabban használt módszere, kérdőíves megkérdezés formájában. A kérdőív 2021. október 11. és november 9 között országos szinten hirdetés alatt állt a Facebook és Instagram közösségi oldalak felületén, valamint ez idő alatt a Közlekedéstudományi Intézet (KTI), illetve a VOLÁN Egyesülés honlapján is megjelent.

Az adatgyűjtés Google űrlap segítségével történt. A kérdőíves megkérdezés kizárólag zárt kérdéseket tartalmazott, amely vizsgálta az utazási szokások átalakulását, valamint kitért a helyközi autóbusz-közlekedés fenntartásának fontosságára, a megkérdezettek munkakörülményének változására, az utasok (járványügyi szempontból vett) biztonságérzetére, és a szolgáltatással kapcsolatos elégedettségre is.

idősebb válaszadók aránya együttesen 18%-ra tehető. Iskolai végzettség szerint a megkérdezettek 46%-a középiskolai érettségivel rendelkezett, további 34% főiskolai/egyetemi végzettséggel bírt. Szaktanácsos végzettségű a kitöltők 11%-a, míg legfeljebb általános iskolai 8 osztállyal 6% rendelkezett. A doktori vagy annál magasabb tudományos fokozattal bírók aránya 3% volt. A havi bruttó jövedelem szerint a minta 17%-a legfeljebb 100.000 Ft-os havi jövedelemre tett szert. 21%-uk 100.000-200.000 Ft közötti intervallumba sorolta magát, míg a válaszadók 45%-a 200.000-400.000 Ft-nyi jövedelemmel rendelkezett. A 400.000-700.000 Ft közötti keresettel rendelkezők aránya 12%, míg a 700.000 Ft-os vagy magasabb összeggel a válaszadók 5%-a bírt.

Összegezve elmondható, hogy a megkérdezettek átlagosan a 18-29 év közötti korosztályba voltak sorolhatók, kétharmadukat a férfiak képezték. A válaszadók többsége középiskolai érettségivel bírt, havi jövedelmük akkor átlagosan bruttó 200.000 – 400.000 Ft között volt.

4. KVALITATÍV KUTATÁS EREDMÉNYEI

A szolgáltatóknak szánt kérdéseinket egy előre elkészített táblázatban foglaltuk össze, amelyet a közszolgáltató vállalkozások válaszaikkal ellátva visszaküldtek. A megkérdezések során figyelembe vettük a vállalkozások vezetőinek szubjektív benyomásait is. Vizsgáltuk a kormányzati/operatív törzs intézkedéseiről és az aktuális döntések gyorsaságáról alkotott véleményüket, valamint az utasok viselkedése kapcsán szerzett tapasztalatokat. A pandémia szempontjából fontos kérdéskörnek tekintettük a helyközi autóbusz-közlekedéssel ellátott helyi feladatok vonatkozásában az önkormányzati többletellenértékezés nagyságát, továbbá a helyközi közlekedés állami többletellenértékezésének szintjével kapcsolatban is foglalmaztunk meg kérdéseket.

4.1. Utasvesztés okai

Már a kutatás megkezdése előtt feltételeztük, hogy a fertőzéstől való félelem miatt olyan alternatív eszközöket használtak az utasok, ahol kevesebb emberrel találkozhattak (személygépkocsi, telegkocsi esetleg vasúti utazás), ezáltal megnőtt a szerepe más, eddig számunkra kevésbé ismert utazási módoknak.

Feltételezéseink az alábbiak voltak:

1. A menetrend szerinti helyközi autóbusz-közlekedésben a közforgalmú közlekedés igénybevétele jelentős mértékben csökkent.
2. Növekedett a zsúfoltság, ezért az utasok, – ahol lehet – biztonsági okokból elkerülték a közforgalmú közlekedést, így az autóbuszsal való közlekedést is.
3. A módváltó utasok egy jelentős része a telegkocsi rendszert választotta.
4. A hiányzó és megbetegedő utazószemélyzet miatt a munkára fogható állomány munkakörülményei a túlórák következtében romlottak.

5. A munkahelyek és iskolák esetében a jelenléti oktatás és munkavégzés helyett, – ahol lehetett – távmunkára és távoktatásra álltak át.
6. A helyközi autóbusz-közlekedés fenntartása a járvány ideje alatt kiemelkedően fontos az utasok egyes rétegei számára.

Az utasvesztési okokat a fentebb leírtak szerint lehetett azonosítani – különösen az első járványhullám idején –, amikor is jelentős, mintegy 5 millió menetrendi kilométer csökkenés történt.

4.2. A közszolgáltató vállalkozások gazdasági stabilitása

Ahogy arra a korábbiakban utaltunk, a szolgáltatóknak a jelentős bevételkiesés mellett (ami nem csak az utasok és munkáltatók által addig fizetett viteldíj elmaradásában jelentkezett, hanem a kedvezményes utazások után járó állami szociálpolitikai menetdíj-támogatás kiesésében is), meg kellett küzdeniük a védekezés egyre nagyobb volumenű költségeivel (fokozott fertőtlenítés, takarítás stb.), valamint a még utazni tudó és kívánó utasok védekezési protokolljának biztosításával is.

5. táblázat: Helyközi autóbusz-közlekedésben szállított utasok száma (ezer fő)

2020	I. n. év	121 101,90
2020	II. n.év	52 250,70
2020	III. n.év	87 069,10
2020	IV. n.év	89 156,80
2021	I. n.év	74 847,50
2021	II. n.év	78 587,9
2021	III. n.év	82 402,60

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal (KSH): 24.2.1.15. Belföldi helyközi személyszállítás közlekedési módok szerint negyedévenként alapján

Az operátor vállalatokkal készített mélyinterjúkból kiderült, hogy 2020 I. negyedév végén bevezetett mintegy 6 millió menetrendi km csökkentés, valamint a távmunka és online oktatás bevezetésének együttes hatására a II. negyedév végére a közszolgáltatásként működő helyközi autóbusz-közlekedés elveszítette az utasok több, mint 57%-át (mindezt az 5. táblázat adatai is alátámasztják). A járvány első hullámát követő III. és IV. negyedévben (második harmadik hullám

Helyközi autóbusz-közlekedés

eleje) az utas visszaáramlás marginálisan ugyan megtörtént, de így is stabilizálódott a 27-30% közötti utasvesztés. Az adatok további elemzésével látható volt, hogy a járvány második hullámának végén a harmadik hullámában – részben a további korlátozások miatt – az utasszám a 2020-as év végi számokhoz képest is mintegy további 10%-kal csökkent.

6. táblázat: Helyközi autóbusz-közlekedés teljesítménye (millió ukm)

2020	I. n.év	2 828
2020	II. n.év	1 655
2020	III. n.év	2 302
2020	IV. n.év	2 343
2021	I. n.év	1 951
2021	II. n.év	2 063
2021	III. n.év	2 318

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal (KSH): 24.2.1.15. Belföldi helyközi személyszállítás közlekedési módok szerint negyedévenként alapján

A helyközi autóbusz-közlekedés teljesítményének változásával kapcsolatban az operátor vállalatok megerősítették, hogy az utaskilométer adatok kevésbé alakultak kedvezőtlenül, mint az utasszámok, ez utóbbit a 6. táblázat is alátámasztja.

A megkérdezett helyközi közszolgáltatási szerződéssel rendelkező 5 szolgáltató esetében az utasvesztés és bevételvesztés egyaránt megjelent, ami nem csupán az utasok által fizetett bevételek, hanem a szociálpolitikai menetdíj-támogatás vonatkozásában is tetten érhető. A bevételvesztésen túlmenően a járványhelyzet kezelése érdekében tett védekezés költsége is jelentősen rontotta az operátorok fedezeti mutatóit. Valamennyi vállalkozás egyetértett azzal, hogy a hatósági intézkedések irányvonalai helyesek voltak. Az állami ellentételezés elégedettségével kapcsolatosan vegyes volt a kép, hiszen míg az állami operátor elégedettnek bizonyult, addig a KKV-szektorhoz tartozó további négy cég esetében ez nem volt elmondható. Az önkormányzatok ellentételezési képességével és akaratával szinte egyöntetűen az elégedetlenség tűnt ki a vállalkozások véleményéből. Elmondható tehát, hogy az operátorok szubjektív véleményei egybehangzóak voltak az álláspontok feldolgozása során, amelyekben érdemi különbségeket nem azonosítottunk.

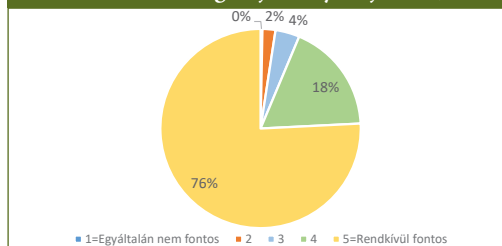
5. KVANTITATÍV KUTATÁS EREDMÉNYEI

A COVID-19 járvány okozta válság megmutatta, hogy a válaszadók véleménye szerint mennyire nélkülözhetetlen a közforgalmú közlekedés, (ezen belül az autóbusz-közlekedés) az alapszolgáltatásokhoz való hozzáférés szempontjából, valamint a kulcsfontosságú munkakerő (pl. ápolók, orvosok) rendelkezésre állásának biztosításához⁵. A kvantitatív kutatás célja a megkérdezettek utazási szokásainak és véleményének a pandémiai helyzettel kapcsolatos alakulásának vizsgálata volt. Értékeljük a válaszadók szolgáltatással kapcsolatos elégedettségét, a szolgáltatás fenntartásának fontosságát, továbbá az általuk javasolt intézkedéseket. Megismertük továbbá az egyes közlekedési módok biztonságáról (egészségügyi szempontból) alkotott véleményeket, valamint a közlekedési módválasztásaikban bekövetkező változásokat.

5. 1. Kvantitatív kutatási eredmények ismertetése

Bebizonyosodott, hogy a kitöltők döntő többsége fontosnak tartja a helyközi autóbusz-közlekedés fenntartását, hiszen a megkérdezettek közel fele a mindennapokban teljes mértékben függött attól. Szükségszerűvé vált a szolgáltatás színvonalának fejlesztése, mivel e tekintetben a kitöltők kevesebb, mint 50%-a bizonyult teljesen elégedettnek. Jól látható volt abban az időben az egyéni közlekedési módok (saját autó, kerékpár, gyaloglás) térnyerése a pandémiát megelőző és azt követő időszakok eredményei alapján, valamint az is megfigyelhetővé vált, hogy iskolai végzettség szerint jelentősen megváltoztak a járvány alatt és azt követően a munkakörülmények, mindez kihatással volt a helyközi autóbusz-közlekedés használatára is.

1. ábra: A helyközi autóbusz-közlekedés fenntartásának fontossága a járvány ideje alatt, %



Forrás: saját szerkesztés kérdőíves megkérdezés alapján

5 Alison Griswold (2020): Coronavirus has killed off public transportation across the Western world. <https://qz.com/1824243/coronavirus-has-killed-off-public-transportation-across-the-world/>

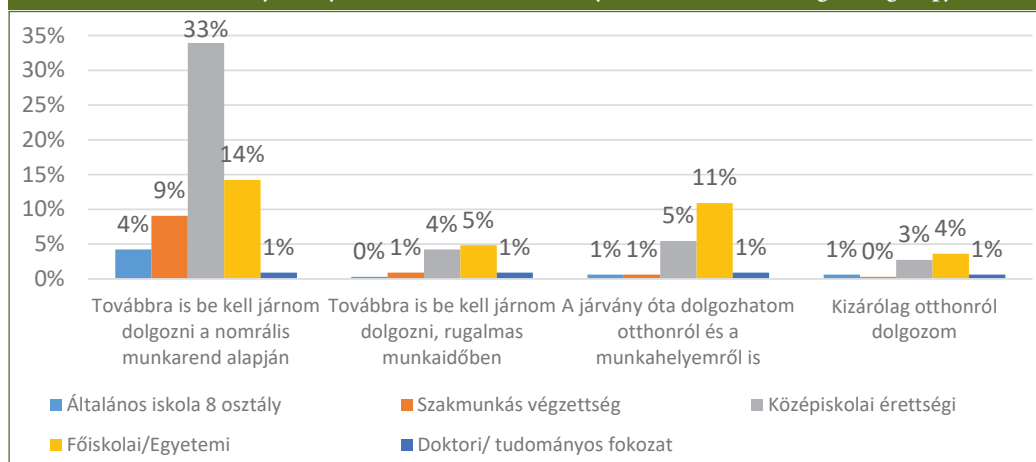
Felmerül a kérdés, hogy a pandémia milyen hatást gyakorolt a helyközi autóbusz-közlekedés megítélésére, valamint befolyásolhatta-e a szolgáltatás fenntartásának fontosságát. Utóbbi kapcsán elmondható (1. ábra), hogy a megkérdezettek több mint háromnegyede (76%) számára rendkívül fontos volt a járvány ideje alatt is a közforgalmú autóbusz-közlekedést biztosítani, ugyanakkor az utasok tipizálása és véleményük mélyebb megismerése érdekében (pl. megítélés, elégedettség, javaslatok) további vizsgálatok váltak szükségessé [8].

Az utazási szokásokban végbemenő változások értékeléséhez szükségessé vált felmérni, hogy a koronavírus járvány elsősorban mely társadalmi rétegekben és milyen mértékben eredményezte a munkakörülmények – ezáltal az utazási szokások – megváltozását, amelyet a 2. ábra szemléltet egyes iskolázottsági szintek függvényében.

tehát, hogy elsősorban ezen foglalkoztatottak vonatkozásában csökkent a közforgalmú helyközi autóbusz-közlekedés iránti igény.

A pandémia alatt működtetett helyközi autóbusz-közlekedéssel kapcsolatban a megkérdezettek 44%-a teljes mértékben elégedettnek bizonyult, míg 42%-uk csupán részben, további 13% egyáltalán nem volt elégedett. A kiszolgáltatottsági szintek alapján látható (3. ábra), hogy a leginkább és legkevésbé elégedettek is egyaránt azok az utasok váltak, akik teljes mértékben ki voltak szolgáltatva a helyközi autóbusz-közlekedésnek. E csoport szerepének fontossága abban rejlik, hogy a szolgáltatás színvonalát illetően a legtöbb tapasztalat birtokában ők állnak. Fontos azonban megjegyezni, hogy – országos jellegű mintavétel révén – az egyes térségek szolgáltatási színvonalában lévő különbségek jelen kutatásban nem kerültek megállapításra.

2. ábra: A COVID-19 járványt követő munkakörülmény változás az iskolai végzettség alapján, %

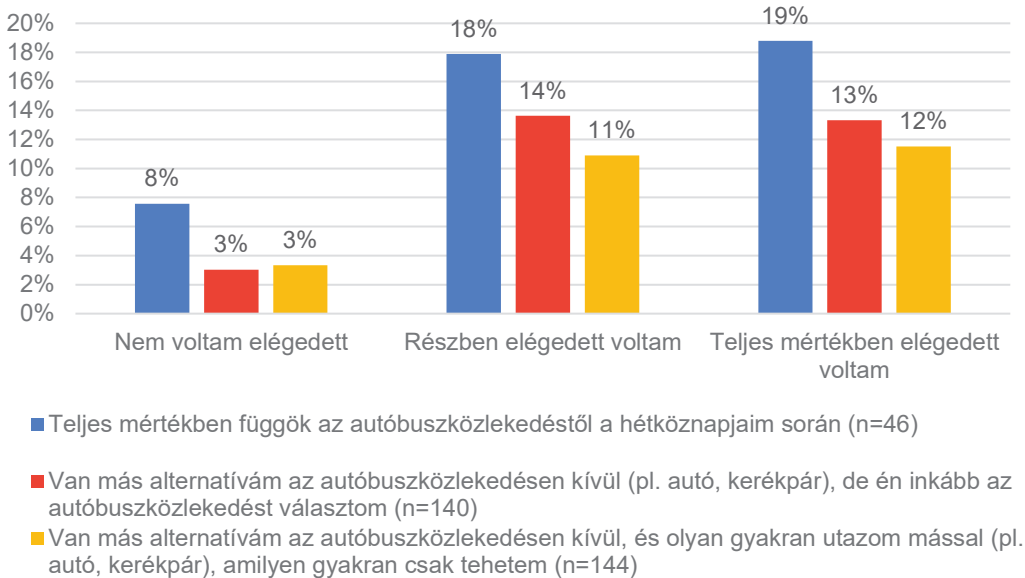


Forrás: saját szerkesztés kérdőíves megkérdezés alapján

Látható, hogy a megkérdezettek több, mint 60%-ának továbbra is be kellett mennie dolgozni a normális munkarend alapján, valamint az is megfigyelhető, hogy az alacsonyabb képesítéssel rendelkezők (általános iskola 8 osztály, középiskolai érettségi, szakmunkás végzettség) esetében a járvány kevésbé befolyásolta a munkavégzés helyét. Az összes válaszadó 28%-a a járvány alatt otthonról is vagy kizárólag otthonról dolgozott, amelyből a felsőfokú végzettségű válaszadók 17%-ot tesznek ki. Megállapítható

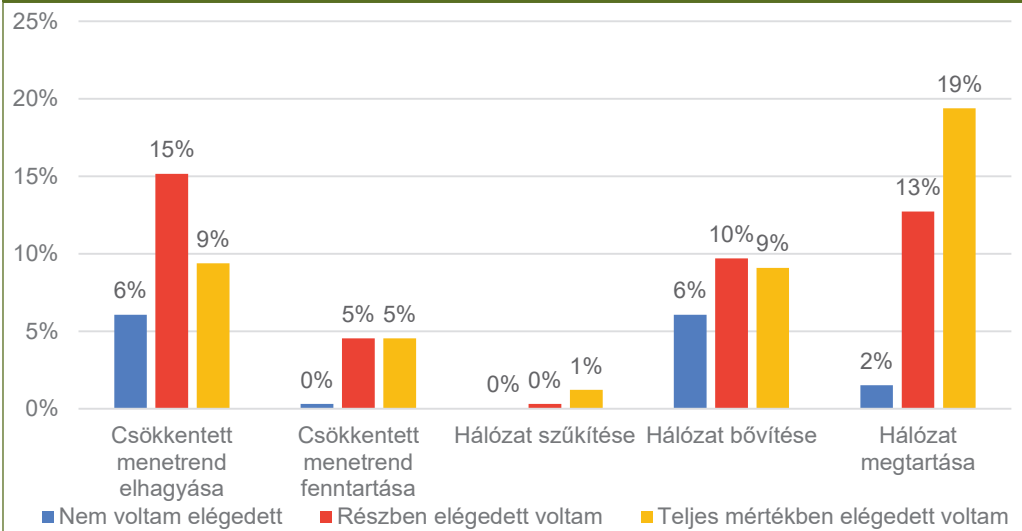
A 4. ábra az előző gondolatmenet folytatásaként tartalmazza, hogy miként alakult az utasok helyközi autóbusz-közlekedéssel kapcsolatos elégedettsége az általuk javasolt intézkedések függvényében. Elmondható, hogy a megkérdezettek 34%-a az eredeti helyközi autóbusz-hálózat megtartását javasolta, 31%-uk a csökkentett menetrend elhagyását tartotta fontosnak, míg 25% a hálózat bővítését szorgalmazta. A csökkentett menetrend fenntartását, valamint a hálózat szűkítését a megkérdezettek mindössze

3. ábra: A pandémia alatt működtetett helyközi autóbusz-közlekedéssel kapcsolatos elégedettség a kiszolgáltatottság mértéke szerint, %



Forrás: saját szerkesztés kérdőíves megkérdezés alapján

4. ábra: A pandémia alatt működtetett helyközi autóbusz-közlekedéssel kapcsolatos elégedettség alakulása a javasolt intézkedések függvényében, %

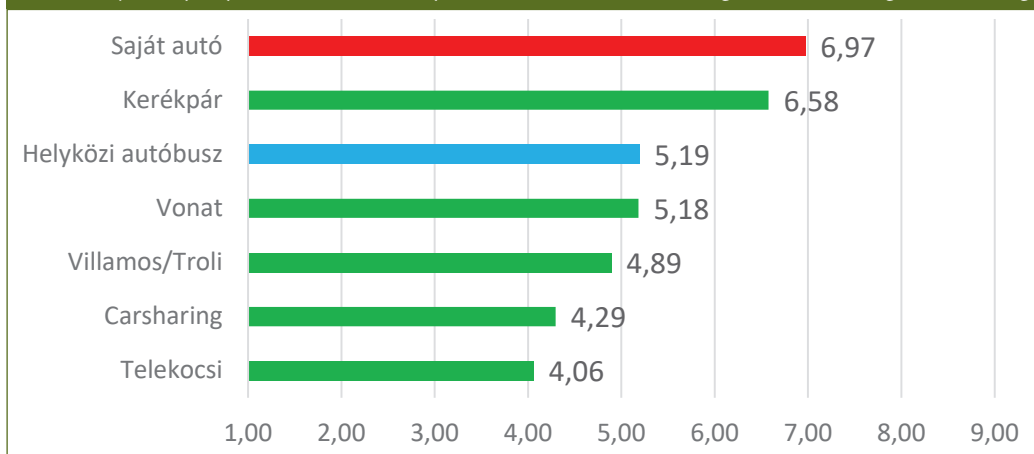


Forrás: saját szerkesztés kérdőíves megkérdezés alapján

11%-a részesítette előnyben, tehát a bővítő jellegű és a csökkentést elhagyó intézkedések iránti társadalmi igény lényegesen magasabb, 56%-os volt. A fókusz középpontjába helyező csoportot a szolgáltatással nem elégedettek

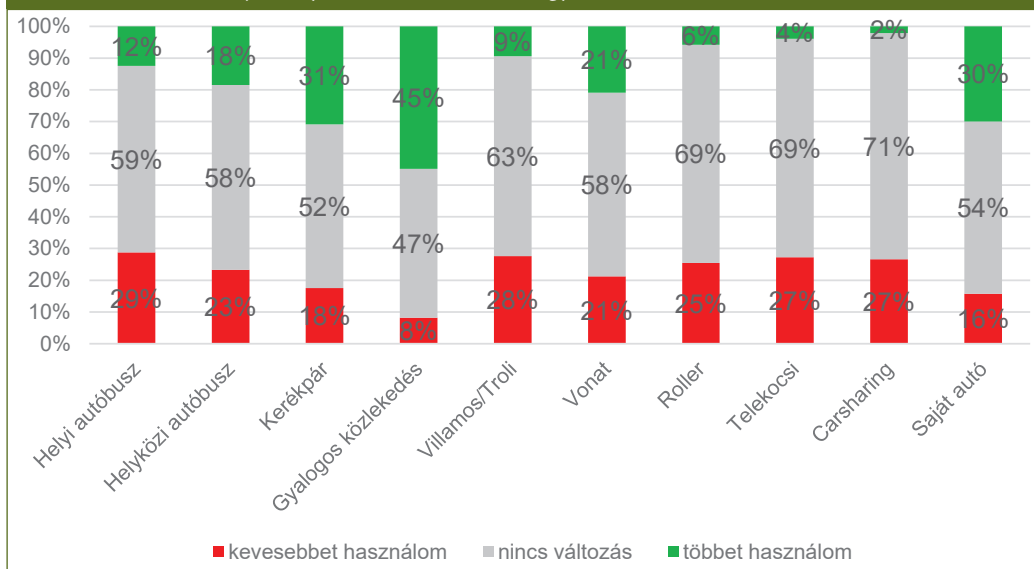
alkották. Ezen utasok 12%-a a csökkentett menetrend elhagyását vagy a hálózat bővítését szorgalmazta, tehát e réteg esetében is érvényesült, hogy a szolgáltatás bővítése, a színvonal fejlesztése jelentette a megoldást, hasonlóan a

5. ábra: A járványhelyzetet követően a helyközi közlekedési módok megítélése biztonság szerint, átlag



Forrás: saját szerkesztés kérdőíves megkérdezés alapján

6. ábra: A COVID-19 járvány okozta változások az egyes közlekedési módok használata esetében, %



Forrás: saját szerkesztés kérdőíves megkérdezés alapján

részben elégedettek csoportjához (25%). A teljes mértékben elégedettek elsősorban a hálózat megtartását szorgalmazták (19%).

A pandémia megfékezése kapcsán meghozott korlátozó intézkedések és kommunikáció egyaránt hatással volt a közlekedési módok megítélésére, ezért a következőkben az egyes helyközi közlekedési módok egészségügyi szempontból vett biztonság szerinti megítélése kerül ismertetésre (5. ábra). Az 1-es érték az egyáltalán

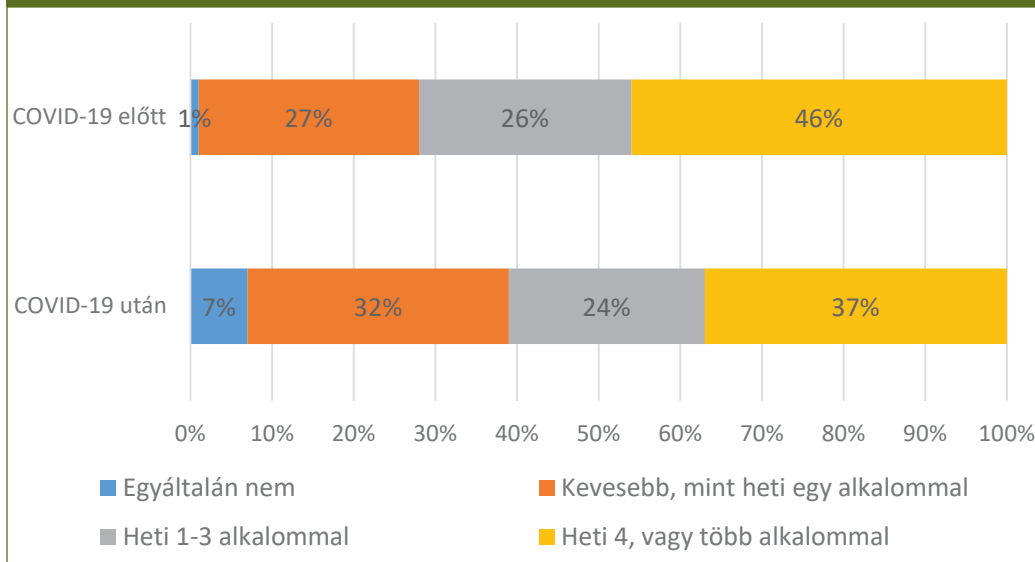
nem biztonságos, míg 9-es a teljes mértékben biztonságos válaszlehetőséget szimbolizálja. Az átlagértékek vizsgálatát követően elmondható, hogy a legbiztonságosabbnak vélt közlekedési mód a saját autó (6,97), valamint a kerékpárhasználat (6,58) volt. A helyközi autóbusz-közlekedés (5,19) a harmadik helyen állt, holtversenyben a vasúti közlekedéssel (5,18). Legkevésbé biztonságosnak a villamos/troli (4,89), a carsharing (4,29) és a telekocsi (4,06) szolgáltatások bizonyultak.

Helyközi autóbusz-közlekedés

Az eredmények alapján arra következtettünk, hogy a szolgáltatók által tett megelőző óvintézkedések ellenére hazánkban is érvényesült az a tendencia, miszerint a koronavírus-járvány a közforgalmú közlekedés meggyengülését, valamint az egyéni közlekedési módok (saját autó, kerékpár, gyaloglás) megerősödését eredményezte. Érdeemes megjegyezni, hogy e folyamatban közrejátszott, hogy a járványügyi szakemberek véleménye következtében a médiában globális szinten felerősödtek a nyilvános helyek – így a közforgalmú közlekedés – elkerülésére irányuló hangok, miszerint azok járványügyi-

százalékpontos növekedés), 31%-uk többet kerékpározott (ez 13 százalékpontos emelkedés volt), és további 30% gyakrabban használta saját autóját (ami 14 százalékpontos növekedést jelentett). Arányaiban a legnagyobb csökkenés a helyi közösségi közlekedésben (helyi autóbusz, villamos és trolis), valamint a carsharing és a telekocsi szolgáltatásokban volt megfigyelhető. A helyközi autóbusz használatban 5 százalékpontos csökkenés látható, a vonattal utazók 42%-át érintette a pandémia, azonban utóbbi esetében a kevesebbet és többet használók arányában nem figyelhető meg szignifikáns eltérések.

7. ábra: Helyközi autóbusz-közlekedés használatának aránya a COVID-19 kitörése előtt és azt követően, %



Forrás: saját szerkesztés kérdőíves megkérdezés alapján

leg veszélyesek, kerülendők^{6,7}. Ebből kifolyólag a szolgáltatóknak hatványozottan nehéz volt a helyzetük, hogy visszanyerjék az utazóközönség bizalmát [7].

A biztonság kérdése kapcsán leírtak tetten érhetőek voltak a COVID-19 okán bekövetkezett közlekedési módok használatának változásában is. A 6. ábrán látható, hogy a pandémia hatására az egyéni közlekedési módok (saját autó, kerékpár, gyaloglás) jelentős mértékben megerősödtek. A megkérdezettek – de az adott kérdésre válaszadók – 45%-a többet gyalogol (ami 35

A helyközi autóbusz-közlekedés használatában bekövetkező változások vizsgálata a COVID-19 előtti, és az azt követő időszak alapján, a használat gyakorisága függvényében történt (7. ábra). Az utasszám csökkenése elsősorban a heti legkevesebb 4 alkalommal utazók körében volt megfigyelhető, hiszen esetükben 9 százalékpontos (30 fő) visszaesés ment végbe, míg a heti 1-3 alkalommal utazók vonatkozásában csupán 2 százalékpontos (7 fő) volt a csökkenés. Azonban ugyanennyivel növekedett az egyáltalán nem (6 százalékpontos, 20 fő) vagy kevesebb, mint heti egy alkalommal utazók száma (5 százalékpontos,

6 UTIP: Public transport is COVID-safe. <https://www.uitp.org/publications/public-transport-is-covid-safe/>

7 Dan Zukowski (2021): 'Mobility Justice': How cities are rethinking public transportation after COVID <https://grist.org/article/mobility-justice-how-cities-are-rethinking-public-transportation-after-covid/>

7. táblázat: Helyközi autóbusz-közlekedés használatára adott válaszok gyakoriság szerinti megoszlása a COVID-19 kitörése előtti és azt követő időszak alapján, %

Milyen gyakran vette igénybe a helyközi (elővárosi, regionális, távolsági) autóbusz-közlekedést a koronavírus-járvány kitörése előtt?	Gyakoriság	Százalék, %	
Soha nem használtam	Soha nem használom	2	66,7
	Kevesebb, mint heti egy alkalommal használom	1	33,3
	Total	3	100,0
Kevesebb, mint heti egy alkalommal használtam	Soha nem használom	12	13,3
	Kevesebb, mint heti egy alkalommal használom	69	76,7
	Heti 1-3 alkalommal használom	4	4,4
	Heti 4, vagy több alkalommal használom	5	5,6
	Total	90	100,0
Heti 1-3 alkalommal használtam	Soha nem használom	8	9,3
	Kevesebb, mint heti egy alkalommal használom	22	25,6
	Heti 1-3 alkalommal használom	53	61,6
	Heti 4, vagy több alkalommal használom	3	3,5
	Total	86	100,0
Heti 4, vagy több alkalommal használtam	Soha nem használom	1	0,7
	Kevesebb, mint heti egy alkalommal használom	12	7,9
	Heti 1-3 alkalommal használom	23	15,2
	Heti 4, vagy több alkalommal használom	115	76,2
	Total	151	100,0

Forrás: saját szerkesztés kérdőíves megkérdezés alapján

17 fő). Mindez arra engedhetne következtetni, hogy a megkérdezett személyek egy része – a pandémiát megelőző időszaktól eltérően – pl. saját személygépjárművel oldotta meg napi utazásait, azonban a 8. táblázatot megvizsgálva más következtetés szűrhető le.

A gyakoriság szerinti kimutatás megmutatja, hogy a megkérdezettek pandémiát megelőző időszakra vonatkozó válaszaik hogyan viszonyultak a vírust követő helyzethez. Mindebből látható, hogy a minta esetében csupán 0,7% azon személyek aránya, akik korábban rendszeresen használták a helyközi autóbusz-közlekedést, és utána már egyáltalán nem tették azt. A változatlanul heti 4, vagy több alkalommal utazók aránya 76,2%. A legnagyobb, 15,2%-os csökkenés a heti 1-3 alkalommal való utazásra áttérő esetekben volt megfigyelhető, ami azzal magyarázható, hogy az összes megkérdezett 27%-a a járvány alatt részben vagy teljes mértékben otthonról dolgozott.

A 8. táblázat a helyközi autóbusz-közlekedés használatában a pandémia előtti és utáni időszakban (különösen az első három hullámban) bekövetkezett változásokat mutatja be, az utazási szokások életkorcsoportok szerinti eltéréseinek szemléltetésével. Látható, hogy a megkérdezettek körében a 18 év alattiak és az 50 év

feletti esetében nem okozott számottevő változást a járvány a helyközi autóbusz-közlekedés használatában (habár érdemes figyelembe venni a minta esetleges torzító hatását (18-29 év közöttiek 48%-ot, míg a 30-49 év közöttiek 31%-ot tesznek ki)). A kérdőíves kutatás alapján kijelenthető, hogy a koronavírus-járványt követően elsősorban azok – a korábban rendszeres helyközi autóbusz-közlekedést használók – oldották meg másképp utazásaikat, akik fiatalok (18-29 év közöttiek). A 30-49 év közötti válaszadók esetében hasonló arányok figyelhetők meg.

8. táblázat: A helyközi autóbusz-közlekedés használatában bekövetkezett változások az életkorcsoportok alapján (százalékpont)

Használat gyakorisága	Életkor					
	-18	18-29	30-49	50-59	60-69	70-
Soha nem használom	0,3%	3,9%	1,2%	0,0%	0,6%	0,0%
Kevesebb, mint heti egy alkalommal használom	-0,3%	3,0%	0,6%	0,3%	0,9%	-0,3%
Heti 1-3 alkalommal használom	0,6%	-2,1%	0,3%	0,0%	-0,9%	0,3%
Heti 4, vagy több alkalommal használom	-0,6%	-4,8%	-2,1%	-0,3%	-0,6%	0,0%

Forrás: saját szerkesztés kérdőíves megkérdezés alapján

6. A PRIMER KUTATÁS KÖVETKEZTETÉSEI

A kvalitatív kutatást ismertető fejezetben 6 feltételezést fogalmaztunk meg, amelyek kapcsán az eredmények figyelembevételével a következő megállapítások vonhatók le:

1. Feltételeztük, hogy menetrend szerinti helyközi autóbusz-közlekedésben a közforgalmú közlekedés igénybevétele jelentős mértékben csökkent, valamint, hogy a jelenléti oktatás helyett távmunkára és távoktatásra álltak át. E két felvetést egyrészt igazolta, hogy az operátor vállalatok 2020. I. negyedév végén mintegy 6 millió menetrendi km csökkentést realizáltak, valamint, hogy 2020. II. negyedév végére a közszolgáltatásként működő helyközi autóbusz-közlekedés elveszítette az utasok több, mint 57%-át. A kvantitatív kutatás eredményei alapján látható lett, hogy a munkakörülmény változásból adódóan elsősorban a 18-29 év közötti, jórészt felsőfokú végzettséggel bíró munkavállalók esetében csökkent a helyközi autóbusz-közlekedés iránti igény. Az utasvesztés mellett a bevételvesztés is markánsan megjelent, ami nem csupán az utasok által fizetett bevételek, hanem a szociálpolitikai menetdíj-támogatás vonatkozásában is tetten érhető volt.
2. Az operátor vállalatok beszámolóí alapján megerősíthető, hogy a szolgáltatók által tett megelőző óvintézkedések ellenére is történtek megbetegedések az utazószemélyzet körében is, de a munkában maradó dolgozók túlórák vállalásával biztosították a közszolgáltatást.
3. A közforgalmú közlekedés zsúfoltságból adódó elkerülésével kapcsolatos felvetésünk a szakirodalmi feltárás alapján egyértelműen, míg a kvantitatív kutatás alapján mérsékelten igazolható. Megfigyelhető, hogy a pandémiát követően a heti 4, vagy akár több alkalommal is helyközi autóbusz-közlekedést használó megkérdezettek több, mint 15%-a már a heti 1-3 alkalommal utazók táborát erősítette, míg a korábban heti 1-3 alkalommal utazók közel 26%-a kevesebb, mint heti egy alkalommal vette igénybe. A teljes alapsokaságot vizsgálva a helyközi autóbusz-közlekedés

tekintetében 5 százalékpontos csökkenés figyelhető meg. E relatíve alacsony érték háttérben az állhatott, hogy a válaszadók az egészségügyi szempontból vett biztonsági besorolás alapján a legbiztonságosabb nem egyéni közlekedési módként tartották számon.

4. A módváltó utasok telekocsi rendszer használatának növekedése kapcsán az „Oszkár” elektronikus felületein lévő információkból világosan látszott, hogy elsősorban a nagyvárosok és Budapest közötti telekocsirendszerben mintegy 30%-kal nőtt a felkínált, és 22 %-kal nőtt a felhasznált férőhelyek száma, ami igazolta, hogy az egyéni közlekedési eszközök és az alternatív szolgáltatások igénybevétele megnövekedett, ugyanakkor a kvantitatív kutatás eredményei nem támasztották alá, hogy a korábban helyközi autóbusz-közlekedést használó utasok a pandémia oldódását követően a telekocsi rendszert választották volna.
5. Ugyanakkor elfogadhatóvá vált azon feltételezésünk, miszerint a helyközi autóbusz-közlekedés fenntartása a járvány ideje alatt kiemelkedően fontos volt az utasoknak, hiszen 76% rendkívül fontosnak tartotta azt. 44% teljes mértékben függött a szolgáltatástól a mindennapokban, valamint további 30%-nak volt ugyan más alternatívája, de mégis ezt a közlekedési közszolgáltatást választotta. Mindazonáltal szükségszerűnek tartották a szolgáltatás színvonalának (járatsűrűség, pontosság, minőség) fejlesztését.

7. SZEKUNDER ADATALAPÚ MEGÁLLAPÍTÁSOK

A primer kutatás eredményeként – a befektetett erőfeszítések ellenére – viszonylag korlátozott méretű adatbázis állt rendelkezésre. Ennek ellenére az adatok értékesnek bizonyulnak abból a szempontból, hogy egy későbbi, szekunder elemzés során is releváns információforrást jelenthetnek. Gazdasági szempontból kiemelendő, hogy az eredmények hozzájárultak az utazók viselkedésének – különös tekintettel a krízishelyzet által indukált változások – mélyebb megértéséhez. Ebből következően megállapításaink érdemi inputként szolgálhatnak

mind az ellátásért felelős döntéshozók, mind pedig a közszolgáltatást végző közlekedési vállalatok számára.

9. táblázat: A közszolgáltatásként ellátott helyközi autóbusz közlekedésben bekövetkező változások az utaskilométer és a szállított utasok számában (millió km)

Helyközi autóbuszal ellátott személyszállítás	Szállított utasok száma	Utaskilométer
2019	471,4	14 147
2020	350,2	9 309
2021	335,1	9 114
2022	398,2	11 166
2023	459,0*	11 633*

*A 2023. 05. 01-én bevezetett ország- és vármegyebérllet termékek miatt az adatszolgáltatók az utas és utaskilométer adatok számításában módszertani változásokat hajtottak végre. Emiatt a 2023. évi helyközi utas és utaskilométer adatok korlátozottan összehasonlíthatók az előző évek adataival.

A helyközi autóbusz-közlekedésben bekövetkezett változások elemzése az utóbbi évek statisztikai adatai alapján világosan mutatja a COVID-19 világjárvány hatásait és az azt követő helyreállást. Az utasszám és az utaskilométerek alakulása az elmúlt öt évben jelentős ingadozásokat mutatott, amelyeket elsősorban a pandémia és a közlekedéspolitikai intézkedések befolyásoltak (9. táblázat).

A 2019-es adatokhoz viszonyítva **2020-ban** drasztikus visszaesés figyelhető meg mind az utasszám (350,2 millió fő), mind az utaskilométerek tekintetében (9 309 millió km). Ezt a csökkenést döntően a járványügyi korlátozások, a távmunka és az online oktatás elterjedése okozta. Az emberek mobilitása jelentősen csökkent, különösen a nem hivatásforgalmú utazások tekintetében, amelyeket a közlekedési szolgáltatók higiéniai és járványügyi intézkedései sem tudtak ellensúlyozni.

2021-ben a helyzet továbbra is stagnálást mutatott (335,1 millió utas, 9 114 millió utaskilométer), ami azt jelzi, hogy a pandémia hatásai továbbra is jelentős mértékben jelen voltak. A hibrid munkavégzés és az utazásokkal kapcsolatos óvatosság még mindig akadályozta a forgalom helyreállítását.

A 2022-es évben azonban már növekedés volt tapasztalható: az utasszám 398,2 millióra, az utaskilométer pedig 11 166 millióra emelkedett.

Ez az emelkedés a járvány elleni védekezés sikerességének, a korlátozások enyhítésének és a közlekedési szolgáltatások normalizálódásának volt köszönhető. A munkáltatók egyre nagyobb számban tértek vissza a személyes jelenlétet igénylő munkavégzéshez, amely hozzájárult az ingázás növekedéséhez.

2023-ban jelentős keresletnövekedés történt (459,0 millió utas, 11 633 millió utaskilométer) a helyközi autóbusz-közlekedés piacán. Minőségi változás is végbement, hiszen a közlekedési szolgáltatók rugalmasabb, digitális megoldásokat vezettek be (pl. közlekedési applikációk, valós idejű információk, automaták, internetes értékesítés bővítése stb.), amelyek sokat segítettek az utazások biztonságosabb lebonyolításában. Fokozta ezt a fenntarthatóság és az ún. zöld közlekedés bővülése is, amelyek szintén fontos szerepet kaptak, hiszen a COVID-19 utáni időszakban a káros környezeti hatások elhárítása fokozottan előtérbe került.

2024-ben az utazási kereslet visszatért a pandémia előtti szintre, a járványügyi korlátozások megszűntek, az utazási szokások állandósultak, és további növekedés prognosztizálható. A 2023-ban megkezdett és napjainkban kiterjedő tarifajellegű rendszer nagyban hozzájárul ehhez, különösen a területalapú vármegye- és országbérllet bevezetése és elterjedése, amellyel jelentősen növekedett a használók aránya. Bár a 2024-es statisztikák és különösen a modal split adatok még nem állnak rendelkezésre, az évközi adatokból következtetve szinte biztosra vehető, hogy a helyközi autóbusz-közlekedésben 2024-ben további utasszám növekedés valósult meg.

Össességében megállapítható, hogy a közszolgáltatásként végzett helyközi személyszállítás nem a nyereségességre van optimalizálva, hanem a közérdek szolgálatára, a társadalmi mobilitás biztosítására, ami minden társadalmi csoport számára kiemelten fontos. Egy olyan krízishelyzet, mint a világjárvány, világosan rávilágított arra, hogy a helyváltoztatás joga minden állampolgárt megillet, és társadalmi érdek, hogy ezt az igényt szolidaritás alapon minél magasabb fokon biztosítsuk. Bár vannak olyan desztinációk, ahol a közszolgáltatásként működő helyközi autóbuszal ellátott személyszállítás nyereségesen üzemel, az egész hálózat esetében ez nem valósul meg.

A társadalmi hozzáállás elemzésével, valamint az utas (fogyasztói) bizalom erősítését szolgáló lehetőségek megismerésével – reményeink szerint – eredményesen azonosítottuk az attitűdváltásokat, és a későbbiek folyamán, a kutatás kiegészítésével javaslatokat tudunk tenni a helyközi autóbusz közszolgáltatásokat érintő döntéshozók számára. A közeledő (a cikk várható megjelenésével már elmúló) 5 éves évforduló alkalmával fontosnak tartottuk a visszatekintést a még nem publikált primer adatok ismeretetésére a pandémia első három hullámában, és szeretnénk volna kiegészíteni a további hullámok, valamint a pandémia megszűnésével létrejött állapotokkal. Jövőbeli célunk, hogy a pandémia elmúlásával az elpártoló utazóközönség közforgalmú közlekedésbe való visszatérését adatalapú, szekunder típusú vizsgálattal elemezzük, valamint feltárjuk azokat a tényezőket, amelyek számottevően megváltoztatták az utazási attitűdöket. Ennek kapcsán izgalmas kutatási iránynak tartjuk a pandémia utáni valós alakulás követését másodlagos adatok segítségével, valamint azt, hogy a tudatos közlekedési módválasztáshoz a környezetvédelem, valamint egyéb externális hatások milyen mértékben járulnak hozzá hazánkban.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Alois, Alfredo. – Alonso, Borja. – Benavente, Juan. – Cordera, Rubén. – Echániz, Eneko. – González, Felipe. – Ladisa, Claudio. – Lezama-Romanelli, Raquel. – López-Parra, Álvaro. – Mazzei, Vittorio. – Perrucci, Lucia. – Prieto-Quintana, Dario. – Rodríguez, Andrés. – Sañudo, Roberto. (2020): Effects of the COVID-19 Lockdown on Urban Mobility: Empirical Evidence from the City of Santander (Spain), *Sustainability*, 12:3870, 1-18. <https://doi.org/10.3390/su12093870>
- [2] Beck, J. Matthew. – Hensher, A. David. (2020a): Insights into the impact of COVID-19 on household travel and activities in Australia – The early days under restrictions, *Transport Policy*, 96, 76-93. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.07.001>
- [3] Beck, J. Matthew. – Hensher, A. David. – Wei, Edward. (2020b): Slowly coming out of COVID-19 restrictions in Australia: Implications for working from home and commuting trips by car and public transport, *Journal of Transport Geography*, 88:102846, 1-17. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102846>.
- [4] Ekés András – Surányi Ráchel (2020): A koronavírus hatása a városi közösségi közlekedésre – zuhanás és visszakapaszkodás, *Városi közlekedés*, 9-16.
- [5] Elizabeth A. Mack – Shubham, Agrawal – Sicheng, Wang (2021): The impacts of the COVID-19 pandemic on transportation employment: A comparative analysis, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 12:100470, 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100470>
- [6] Emiliani, Francesca. – Contarello, Alberta. – Brondi, Sonia. – Palareti, Laura. – Passini, Stefano. – Romaioli, Diego. (2020): Social Representations of “Normality”: Everyday Life in Old and New Normalities with Covid-19, *Papers on Social Representations* 29:2, 1-36.
- [7] Finmobbm, Marcus. – Keblowski Wojciech. – Sigibnev Wladimir. – Strauli Louise. – Timko P. – Tuvikene T. – Weicker T. (2020): COVID-19 and public transport: insights from Belgium (Brussels), Estonia (Tallinn), Germany (Berlin, Dresden, Munich) and Sweden (Stockholm), *Forum IFL, Leibniz-Institut für Landerkunde, Leipzig* 2021. https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/72915/ssoar-2021-finbom_et_al-COVID_19_and_public_transport_insights.pdf?sequence=1&isAllowed=y&lnkname=ssoar-2021-finbom_et_al-COVID-19_and_public_transport_insights.pdf
- [8] Fumagalli, Luis Andre Wernecke – Rezendende, Denis Alcides. – Guimaraes, Thiago André (2021): Challenges for public transportation: Consequences and possible alternatives for the Covid-19 pandemic through strategic digital city application, *Journal of Urban Management*, 10:2, 97-109. <https://doi.org/10.1016/j.jum.2021.04.002>
- [9] Központi Statisztikai Hivatal (KSH): 24.2.1.15. Belföldi helyközi személyszállítás közlekedési módok szerint negyedévenként.

- [10] Pak, Anton – Adegboye, A. Oyelola – Adekunle, I. Adeshina – Rahman, M. Kazi – McBryde, S. Emma – Eisen, P. Damon (2020): Economic Consequences of the COVID-19 Outbreak: the Need for Epidemic Preparedness, *Front. Public Health*, 8:241, 1-4. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2020.00241>
- [11] Robert, J. Barro. – José, F. Ursúa. – Joanna, Weng. (2020): The Coronavirus And The Great Influenza Pandemic: Lessons From The “Spanish Flu” For The Coronavirus’s Potential Effects On Mortality And Economic Activity, National Bureau of Economic Research, Working Paper 26866, Cambridge. <https://doi.org/10.3386/w26866>



The transformation of travel habits in domestic intercity bus transport due to the pandemic

Keywords: pandemic, coronavirus, travel habits, mobility, intercity bus transport

We thought that - after 5 years - enough time had passed since the pandemic crisis to look back on the effects mentioned in the title. The COVID-19 pandemic and restrictive measures introduced by the state as a result of it forcedly changed the travel habits of citizens using public transport in Hungary (also). Public service enterprises had to take quick and effective measures in order to preserve their economic stability. From today's perspective, it can be concluded that the enterprises acted according to the situation and their operation was not collapsed due to the crisis caused by the unknown disease in their operation. To understand the changes in passenger behaviour and the transformation of travel habits caused by the pandemic, we used qualitative and quantitative research methods for the first three years. The qualitative research was conducted in the form of in-depth interviews with the managers of 5 companies with intercity public service contracts, while the quantitative data collection

involved the collection of 330 responses to a questionnaire survey. The results show a significant decrease in passenger numbers and loss of revenue for intercity public bus transport in the first three years, including the social policy fare subsidy.

Despite the preventive precautions taken by the service providers, the confidence of intercity bus transport has decreased significantly, and in parallel, individual modes of transport (own car, bicycle, walking) have strengthened. At the same time, looking back to recent events, it can also be stated that it took only 3 years to restore the previous passenger numbers, and in fact, today (although primarily with the introduction of tariffs and fares, their validity aspects and area-based passes) it has even been exceeded.

E számunk lektorai

Horváth Gábor

Dr. Katona András

Sós Eszter

Dr. Tóth László

