

A telekocsi-utasszámok alakulása és területi mintázatai a hazai járványhelyzet első hulláma idején

Bálint Dóra

Tudományos segédmunkatárs, KRTK RKI DTO

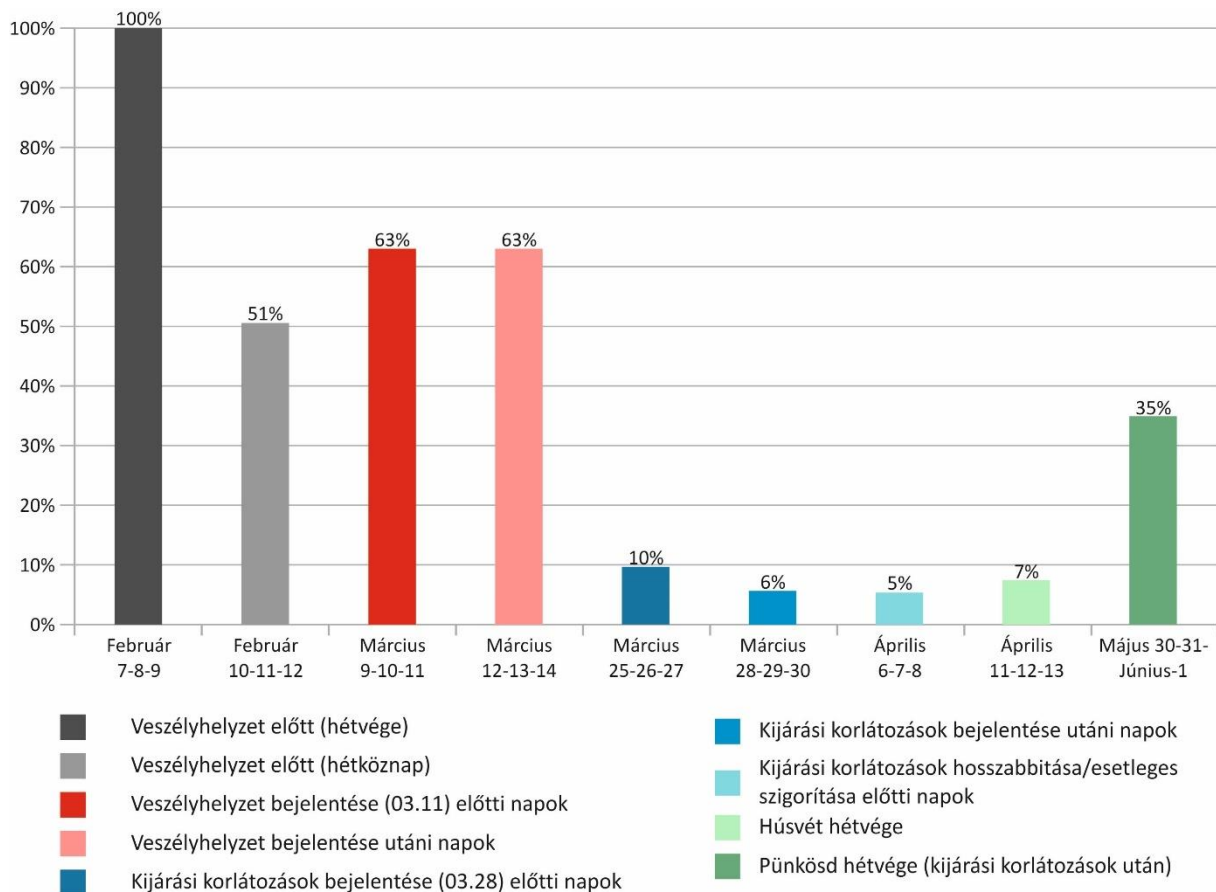
(kézirat lezárva: 2020. augusztus 31.)

Az online, peer-to-peer platformok keresletalapúsága mind szezonálisan, mind eseményekhez kötődve megjelenik a forgalmat bemutató adatokban, de a változások természetesen nem csak egyirányúak lehetnek. Egy adott platform forgalmának csökkenését az OSZKÁR példáján eddig főként a téli időszakban, az iskolai szünet alatt lehetett kimutatni (BÁLINT D. – TRÓCSÁNYI A. 2016¹), azonban a COVID-19 hazai első hulláma és a nyomában járó korlátozások ennél jóval jelentősebb visszaesést eredményeztek az utasszámokban. A járványhelyzet ráadásul egyszerre érintette a keresleti és kínálati oldalt, valamint az összes mobilitással kapcsolatos területet (közösségi közlekedés, turizmus visszaesése, digitális oktatás és munka megjelenése). A forgalomcsökkenés éppen ezért nem csak egy platform sajátosságaként értékelhető, hanem horizontálisan, valamennyi közlekedési módban megfigyelhető (MAGYARBUSZINFÓ 2020²), azonban a telekocsi-adatok alapján jól dokumentálható a lakosság országon belüli mozgása és számos, az első hullámra jellemző folyamat is visszaköszön a térképeken. Az OSZKÁR működését hivatalosan nem érintették a korlátozások, végig legálisan működhetett, így az adatok arra is alkalmasak, hogy a lakosság viselkedését, utazáshoz való hozzáállását nyomon kövesse ebben a szegmensben.

A drasztikus visszaesés az *1. ábrán* is látható, mely alapján a veszélyhelyzet bejelentése előtti időszakhoz képest az első hullám idején, március végére több mint 90%-kal csökkent az OSZKÁR-on lefoglalt ülőhelyek száma.

¹ Bálint D. – Trócsányi A. (2016): New ways of mobility: the birth of ridesharing. A case study from Hungary. *Hungarian Geographical Bulletin*, 65(4), pp. 391–405.

² <https://magyarbusz.info/2020/06/24/labadozas-a-volanbusz-zrt-helyzete-a-koronavirus-jarvany-utan/>



1. ábra A telekocsiforgalom változásai az első járványhullám idején
Szerkesztette: Bálint D. – Szabó T. 2020.

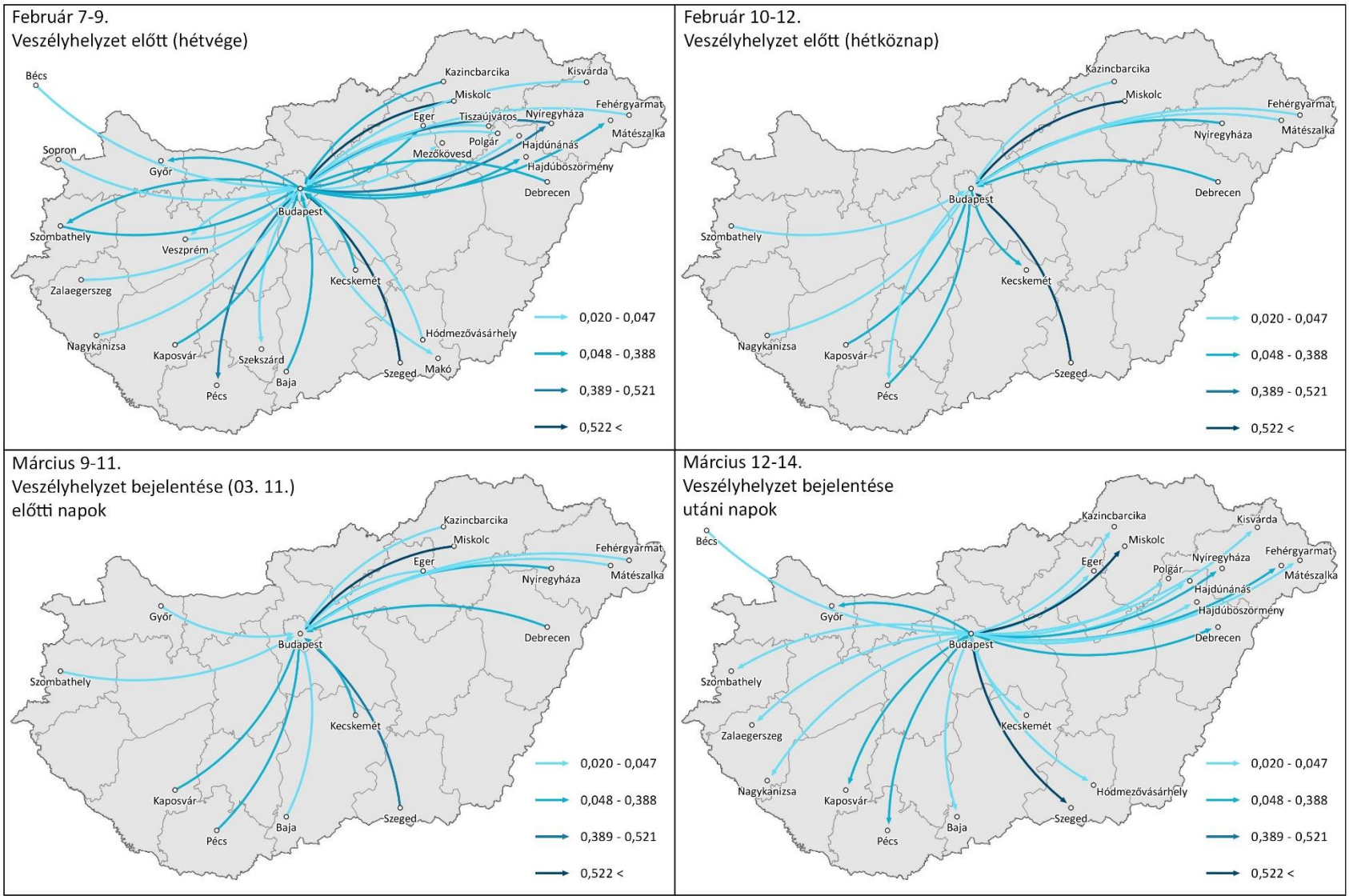
Az 1. ábrán szereplő oszlopok háromnapos időintervallum összesített adatait tartalmazzák, az összehasonlítás bázisértéke egy február eleji (február 7-8-9.) hétvége, ehhez viszonyított a többi időpont forgalma. A diagrammon a munkaszüneti és a munkanapok közti (első két oszlop) utasszámokban különbség figyelhető meg, mely a hosszútávú telekocsizás sajátosságaiból adódik (az eredmények első részében megállapított belföldi utak jellemzően népesebb városok közt megtett, 100 km-nél hosszabb utazások, szemben az inkább hétköznapokra jellemző rövidebb távú, agglomerációból történő ingázással). A hétvége forgalmának kiugrása tehát egy időbeli mintázatot is jelez az OSZKÁR platformjának esetében. A március eleji, veszélyhelyzet bejelentése előtti és utáni hétköznapok adatai még enyhe növekedést könyvelhettek el, melynek okaira a későbbiekben, a részletesebb térképes elemzés során fogok kitérni. A kijárási korlátozások bejelentése a diagramon már nem okozott további drasztikus forgalomcsökkenést, a megelőző napok adatai azt tükrözik, hogy a platformon való utazás már előtte jelentősen visszaesett, bár az érték így is tovább csökkent 4%-kal. A kijárási korlátozásokra az olyan, jellemzően nagyobb forgalmat generáló időszakok, mint a húsvét hétvége sem tett különösebb hatást, ami a lakosság fegyelmezettségére vezethető vissza. A járványhelyzet magával hozta az

utazási motivációk átalakulását is, melyhez kapcsolódóan a platform tevékenysége két irányból ítélhető meg. Egyrészt a telekocsizás előnyösebb utazási formává vált, hiszen a zsúfoltabb közösségi közlekedés eszközeihez képest kevésbé kockázatos használata, kisebb számú utazó tartózkodik egy légtérben. Másrészt azonban az idegenekkel való közös utazás egy újabb, időleges belépési küszöböt jelenthet a platformra, hiszen felértékelődött a saját gépjárművel (vagy egyéb közlekedési eszközzel) történő egyéni utazás (IPSOS 2020). A járványhelyzet tehát megváltoztatta az utazási szokásokat (IPSOS 2020³), melynek hosszú távú következményei nem egyértelműek, további kutatások tárgyát képezhetik. Ahogy az ábráról is leolvasható, a korlátozások bejelentése után a forgalom ismét növekedésnek indult, habár május végén még nem közelítette meg a veszélyhelyzet előtti, februári szintet, hiszen az olyan mobilitást ösztönző ágazatok mint a turizmus vagy a munkavállalás, oktatás céljából történő havi ingázás sem tért vissza.

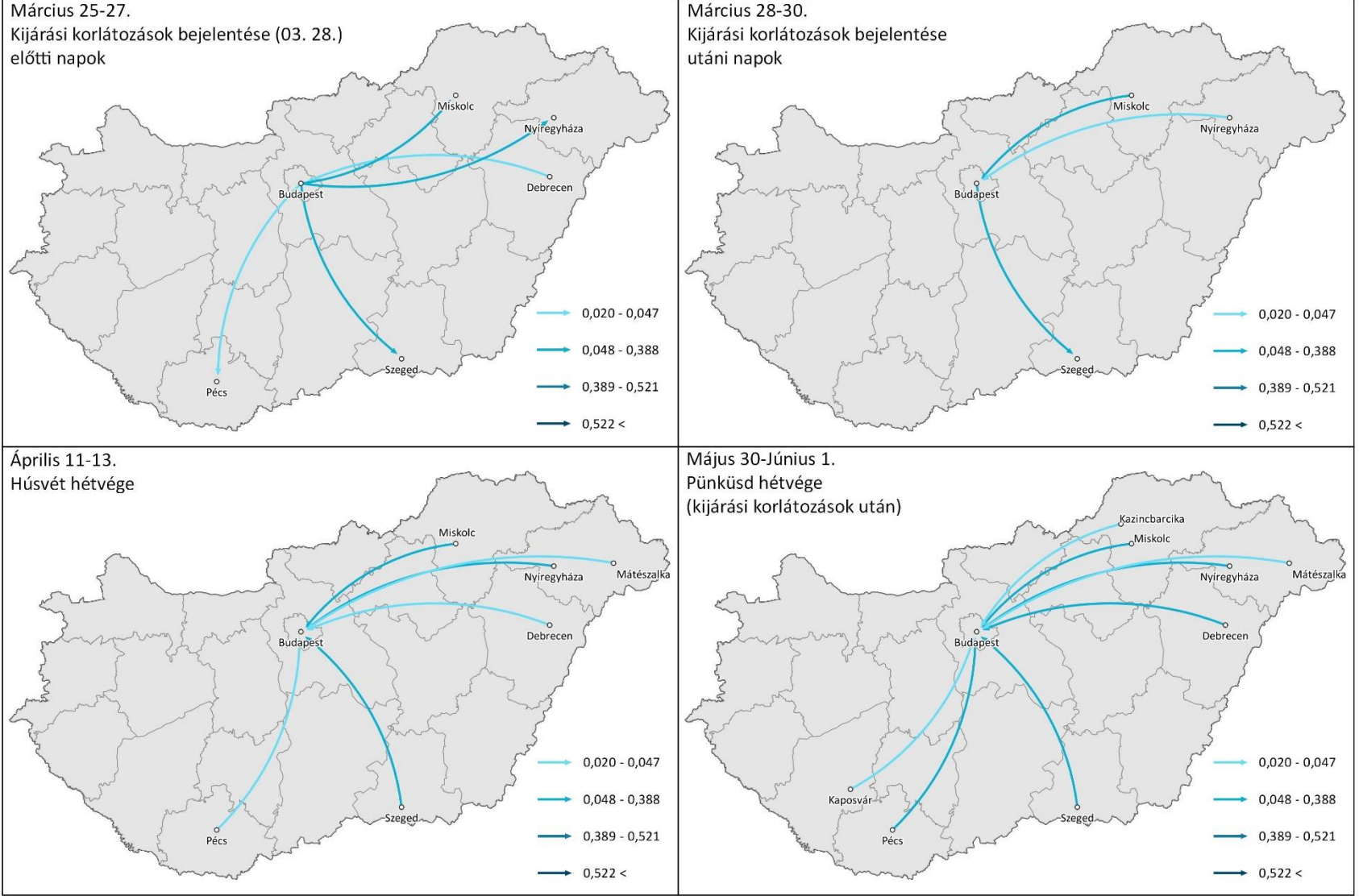
A telekocsiforgalom drasztikus csökkenése tehát külső hatásra ment végbe, így a viszonylatok területi mintázatai a lakosság térhasználatára és országos viszonylatban megjelenő folyamatokra is rávilágítanak. A bázishévtégre népszerű utazásait vizsgálva látható, hogy a mintázat követi a korábbi lekérdezések területi sajátosságait (északkelet-magyarországi települések, egyetemvárosok dominanciája), egyedül a szezonon kívüli időpont miatt a szeptemberi adatokhoz képest a Balaton-parti települések esetén figyelhető meg differencia. A térképek a Miskolc – Budapest legnépszerűbb viszonylathoz való arányosított értékeket tartalmazzák, vagyis az összes utazás ennek az egy viszonylat február eleji értékéhez arányosított, melynek célja az összehasonlíthatóság. A Miskolc – Budapest országosan kiemelkedő utasszámának oka (2019-2020-ban) a kritikus tömeg mellett egy másik tényezőre, az érintett vasútvonal felújítására vezethető vissza. Az adatbázis alapján a korábbi években a két település közti telekocsiforgalom alacsonyabb volt, országos összesítésben csupán a 4. helyen szerepelt (lásd: 2017 szeptemberi táblázat).

A veszélyhelyzet bejelentése előtti, februári hétköznapi telekocsiforgalom az előzőhöz képest már jóval kevesebb települést tartalmaz, zömmel a nagyobb népességszámú városok, regionális központok jelennek meg, valamint olyan perifériális, közlekedési árnyékhelyzetben fekvő települések, mint Fehérgyarmat, Mátészalka vagy Kazincbarcika. Itt is kiemelkedik Miskolc és Szeged a nagyobb városok közül (2. ábra).

³ <https://www.ipsos.com/hu-hu/belfoldon-nyaralunk-es-visszatertunk-szajmaszkok-hasznalatahoz>



2. ábra A viszonylatok területi alakulása az első járványhullám idején (veszélyhelyzet) – az értékek a február 7-9 közti Miskolc-Budapest legnépszerűbb viszonylat számaihoz arányosítottak, ahol a 0,020 alatti említéseket nem jelenítettük meg. Szerkesztette: Bálint D. – Szabó T. 2020.



3. Ábra: A viszonylatok területi alakulása az első járványhullám idején (kijárási korlátozások) - az értékek a február 7-9 közti Miskolc-Budapest legnépszerűbb viszonylat számaihoz arányosítottak, ahol a 0,020 alatti említéseket nem jelenítettük meg. Szerkesztette: Bálint D. – Szabó T. 2020.

A veszélyhelyzet bejelentését közvetlenül megelőző napokban nem könyvelhető el nagyobb változás, a népszerű viszonylatok közül néhány viszonylat számai csökkenésnek indultak (pl. Szeged – Budapest), de megmaradt a főváros felé irányuló forgalom. A bejelentés utáni napok esetén azonban komoly változás figyelhető meg az utak irányában: a népszerű telekocsi utak mindegyike erőteljes, Budapestről kifelé irányuló mozgást mutat, mely együttesen több okra vezethető vissza. Kivételt ez alól egyedül az ausztriai főváros Bécs jelenti, ahonnan a város felé mutató nagyobb utasszám jelenik meg. A települések számának növekedéséhez a hétköznap-hétféle közötti különbség is hozzájárulhat, azonban a viszonylatok döntően vidéki célállomásai már kifejezetten a járványhelyzet hatását mutatják. Az okok közé tartozik a felsőoktatási intézmények bezárása, mely a vidéki tanulók hazaköltözését eredményezte, az irodaházak lezárása, a munkaadók otthoni munkavégzést támogató hozzáállása, mely ugyancsak a fővárosról való kiutazást vont maga után. A Balaton-parti üdülőövezet felé irányuló forgalom ugyanakkor nem jelenik meg, ami utalhat arra, hogy a tó környéki településekre való belföldi migráció nem telekocsival történt, vagyis a Balaton, mint desztináció esetén fontos szerepet kap az utazás célja. A március 12–14. közötti időpont tehát az addigi, országos mintától jelentősen eltérő képet mutat. A forgalom a későbbiekben, a kijárási korlátozások környékén pedig már a legnépszerűbb viszonylatok esetén is elapadt, azonban még öt város esetén mérhető volt.

A március végi (március 25–27. közötti) viszonylatok ugyanúgy a centrális településhálózatot tükrözik vissza. A korlátozások idején a mért időpontokban az utasszámokban való mélypontot a március végi kijárási korlátozások utáni napok jelentették, ami az országon belüli mobilitás jelentős leállását eredményezte, ez pedig az utasforgalomban is visszatükröződik: a Dunántúl települései eltűntek, a legjelentősebb viszonylatok közül három maradt meg, de a korábbiaknál lényegesen szerényebb számokban (3. ábra).

A kijárási korlátozások idejére esett húsvét hétféle viszonylatai esetén is érzékelhető a belföldi személyi közlekedés bezuhanása, ugyanakkor az ünnep hatására nagyobb és már Budapest felé irányuló forgalom jelent meg. A telekocsi-utasszámokra a repülőtér forgalmának jelentős visszaesése is hatással volt, a viszonylatokat tartalmazó adatbázisban Liszt címszóval jelölt desztináció teljesen eltűnt, vagyis a légi közlekedés keresletváltozásai mérhetőek a platformon, mely összefonódást mutat.

Másfél hónappal később, a kijárási korlátozások vége után látható a forgalom lassú növekedése, mely azonban a veszélyhelyzet előtti szintet nem közelíti meg. Ennek részben a lassú

visszarendeződés az oka, illetve rámutat arra, hogy a digitális oktatás, távmunka, vagyis az online tér felértékelődése milyen hosszabb távú hatásokat eredményezhet az offline mintázatokban. A februári térképhez képest Magyarország északnyugati és nyugati régiói nem mutatnak komolyabb utasszámokat, az északkeleti régiók forgalma azonban sokkal hamarabb tér vissza. Az eredmények alapján ezek a területek tudnak a keresleti oldalról olyan kritikus tömegeket adni, ami a platform utasszámainak emelkedésével jár. A térképeken azonosíthatók olyan megyék is (Nógrád, Veszprém, Békés), amelyek egyetlen időpontban sem generáltak a Miskolc–Budapest utasszámhoz viszonyított jelentősebb telekocsiforgalmat, ami egyértelműen a népességszámmal hozható összefüggésbe, ezek a közigazgatási egységek nélkülözik a településhierarchia magasabb fokán lévő regionális központokat. A telekocsizást tehát nem csak pozitívan, de negatívan is befolyásolhatják külső hatások, melyek közül a hazai járványhelyzet első hulláma egyértelműen megmutatkozik, mint a lefoglalt ülőhelyek számában, mind a viszonylatok földrajzi mintázataiban.

A külső hatásra történő keresletcsökkenés azonban ahogy látható volt, nem egyenletesen ment végbe, hanem a veszélyhelyzet bejelentése után egy nagyobb visszaeséssel, mely alapján tehát összesen három nagy szakaszra osztható a tavaszi mobilitásban bekövetkező változás a platformon:

1. Lassú csökkenés – a veszélyhelyzet bejelentése előtti időszakhoz kötődően, melyre jellemző az utasszám csökkenése, ugyanakkor a viszonylatok változatlanok
2. Mobilitás-intenzív időszak – a veszélyhelyzet bejelentése utáni napok: úticélok megváltozása (vidéki célállomások felértékelődése)
3. Visszaesést követő alacsony aktivitás – a kijárási korlátozások időszaka: utasszámok és viszonylatok csökkenése
4. Lassú éledezés – kijárási korlátozások vége: utasszámok és desztinációk lassú emelkedése