

A koronavírus hatása a városi életre és közlekedésre

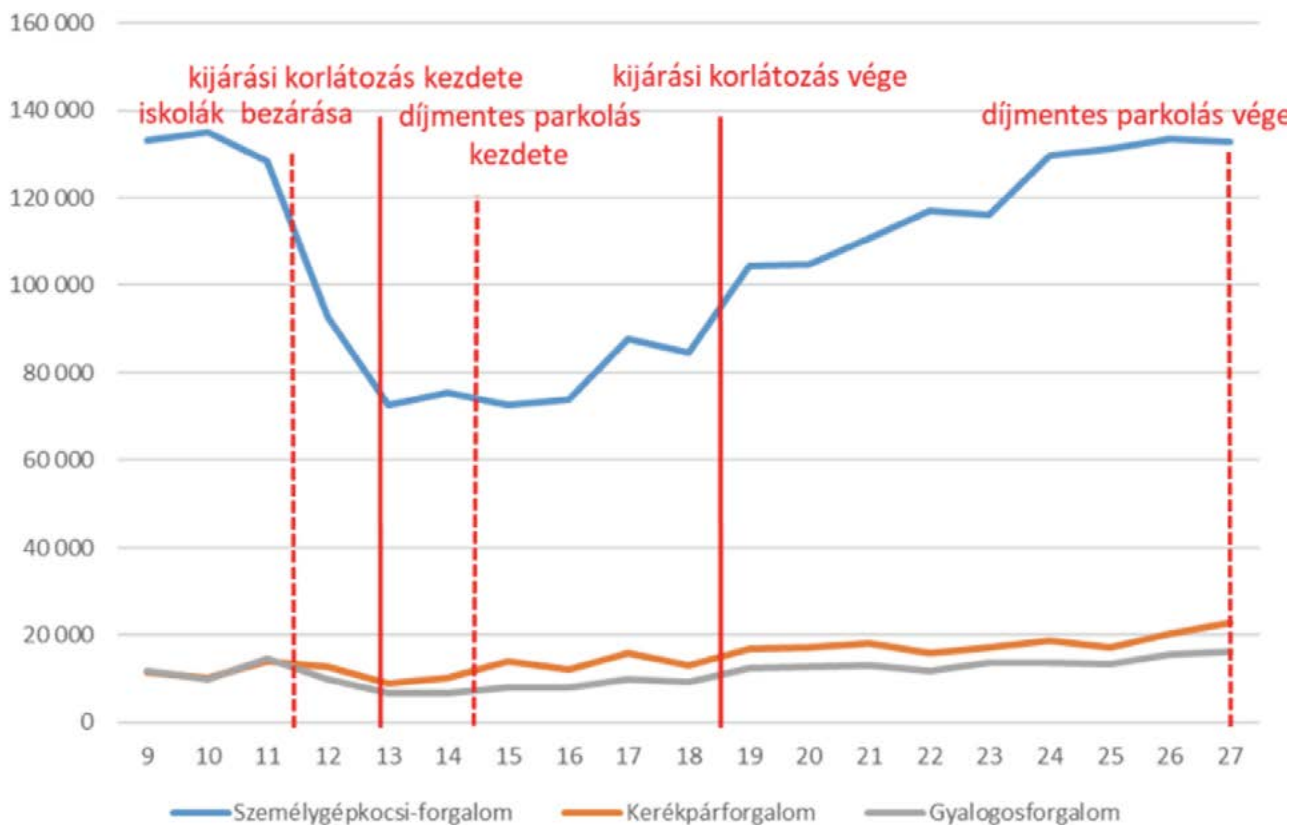
NAGY SÁNDOR

A koronavírus-járvány társadalmi-gazdasági hatásait alapvetően kétféle keretben szokták értelmezni. Az egyik szerint a járvány egy válság, ami után többé-kevésbé minden visszaáll majd a

normális működésre, a másik szerint a járvány sorsfordító esemény, ami után már „semmi sem lesz úgy, mint régen.” Megítélésem szerint a járvány leginkább a korábban is létező folyamatokat

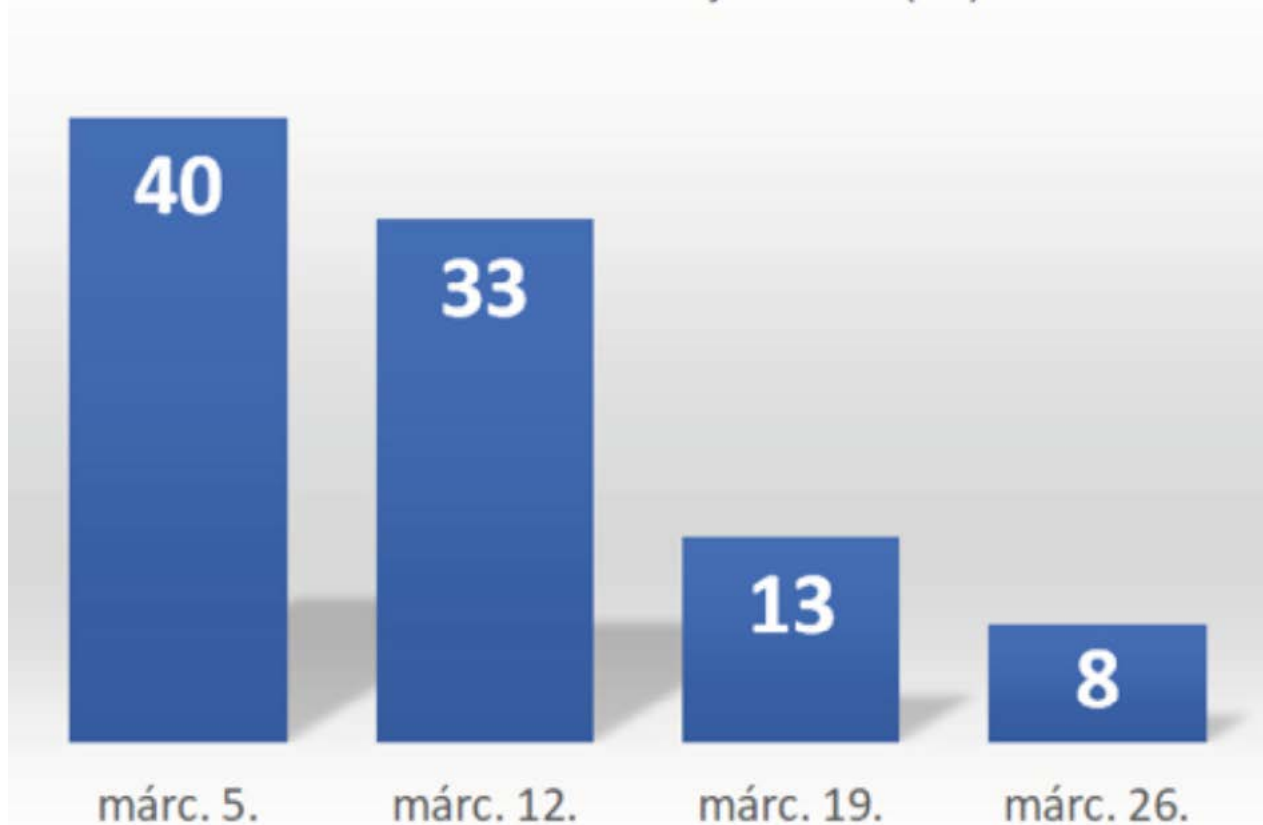
felgyorsító eseménnyé vált, ami persze rövid távon megszakította a hagyományos életünket, de ami után úgy zökkenünk vissza a megszokott kerékvágásba, hogy közben felerősödtek korábban is

Heti forgalom a Belvárosi hídon (Szeged), 2020



(Adatok: SZTE Szoftverfejlesztési Tanszék, ábra: Mobilissimus Kft.)

WiFi használat az SZKT járművein (GB)



(Adatok: SZKT)

létező trendek, azaz a járvány, ha úgy tetszik, katalizáló jellegű.

Az, hogy egyre több munkaadó engedi meg dolgozóinak, hogy otthonról végezzék az irodai jellegű munkájukat, létező jelenség volt. Az, hogy sokszor fizetünk elektronikus eszközökkel, egyre megszokottabbá vált, és videokonferencia-eszközeink is vannak már egy ideje, csak az utóbbi időben többet használtuk ezeket. Az sem újdonság, hogy egyre többen választanak egyéni közlekedési eszközt (akár autót, akár kerékpárt) a munkába, iskolába járáshoz, ügyintézéshez, ez már évtizedes trend nálunk is. A járvány és az ahhoz kapcsolódó intézkedések felgyorsították ezeket a munkánkban, az oktatásban, a

szokásainkban zajló változásokat, és ez persze közvetlen hatással volt és lesz a városaink közlekedésére is.

A járvány kitörésekor hozott korlátozó intézkedések eredménye azonnali és látványos volt a szegedi közlekedésben is. A város a SASMOB projektben az SZTE-vel együttműködve épít forgalomfigyelő szenzorrendszert a Belvárosi hídon, annak adatai gyorsan mutatták az autóforgalom visszaesését¹.

Ennél is drámaibb volt a közösségi közlekedés használatának csökkenése, amit először csak a Szegeden minden járművön elérhető ingyenes WiFi használatának visszaeséséből láttunk.

A közösségi közlekedési bevételek csökkenését az automaták forgalmán lehetett mérni, hiszen a bizományosok havi elszámolási rendszere miatt sok hetes késéssel kapunk csak a teljes bevételről információt. Mivel Szegeden minden autóbuszon, villamoson és trolibuszon van érintő bankkártyás jegyárúsító automata, és vannak utcai automaták is, az ezeken megjelent forgalom gyorsan mutatta a bevétel zsugorodását is. Az is látszott, hogy a korábbi években elindult folyamat, az értékszelvény-vásárlás automaták felé tolódása felgyorsult, ami persze nehezítette a hőközi adatok értékelését. A bevételek csökkenését eredményezte az is, hogy az egészségügyi dolgozók országosan bevezetett ingyenes

utazását Szegeden kiterjesztették a szociális szférára is. Ha bérlet típusok szerint nézzük, akkor a tanuló bérletek értékesítésében történő visszaesés volt még nagyon jelentős, amely természetesen a kapcsolódó szociális menetdíj-támogatás elmaradását is eredményezte.

Összességében a szegedi közösségi közlekedési bevételek kb. a negyedére estek vissza a mélyponton, miközben a két lépcsőben végrehajtott járatritkítással csak kb. 60%-os kapacitás-kibocsátásig lehetett visszalépni. Ennek csak részben volt az oka a járvány, a távolságtartás biztosítása. A szolgáltatást fenn kellett tartani olyan szinten, hogy az emberek el tudjanak jutni dolgozni, hiszen számos olyan munkahely van, ahol a távmunka továbbra sem lehetséges.

Számomra meglepő módon a bicclők száma nem csökkent az utasszámmal arányosan. Szegeden megfelelő biztonsági szabályokkal végig volt ellenőrzés a járműveken, és az eseményfeltárások száma csak kb. a felére esett vissza. Úgy tűnik, leglojálisabb utasaink sajnos csak fizetni nem szeretnek, de egyébként ragaszkodnak megszokott buszaikhoz, villamosaikhoz.

A fentiekhez hasonló jelentős változás a kerékpáros közlekedésben nem volt látható. Szegeden eleve magas (2018-as mérés alapján 17%) a modal splitben a kerékpárosok aránya, és növekvőnek tűnt azóta is, de a helyváltoztatások számát csökkentő

korlátozások pont akkor léptek életbe, amikor kitavaszkodott és be szokott indulni a kerékpáros forgalom. Idén sok diák, tanár nem közlekedett kerékpárral, csak bejáró dolgozók. A bejárásra kényszerülő munkavállalók körében nőtt a kerékpárosok száma, ezért a szokásos tavaszi felfutás sokkal kisebb mértékű volt.

Időben a következő jelentős intézkedés az ingyenes parkolás bevezetése volt. Ennek a pénzügyi hatása is sokkoló, hiszen havi 80-90 millió forint volt a bevételkiesés, amit normális körülmények között a közösségi közlekedésbe forgattunk vissza. Emellett a Belváros néhány nap alatt megtelt, és jelentősen megnőtt a szabálytalanul parkoló autók száma is². Úgy, hogy közben bezártak a vendéglátóhelyek, távmunkára mentek az irodai dolgozók, láthatóan kiürült a város, alig lézengett valaki az utcákon. Egyfajta gigantikus „living labként” sikerült bebizonyítani, hogy a parkolási díjnak igenis komoly forgalomszabályozó szerepe van, érdemes ezt a tanulságot megőrizni magunknak, ha már ilyen sokba került ez a kísérlet.

A Magyar CIVINET hálózat munkaadók bevonásával, online konferencián vizsgálta a járvány hatását közlekedési szokásokra, munkahelyi intézkedésekre³. A különböző ágazatok sajátosságainak megfelelően reagáltak a helyzetre. Akik számára a távmunka eddig is opció volt, ott ezt most magas arányban, pénzügyi terhet is vállalva megvalósították, ahol ennek bevezetése

nem volt lehetséges, ugyanakkor minimalizálni kellett a fertőzési kockázatot (élelmiszeripar), ott a személyautó-használathoz adtak támogatást. Az minden esetre közös következtetés volt, hogy a járvány alatt kialakult magas arányú otthoni munkavégzés, videokonferenciázás ezen a szinten nem fenntartható (szükség van a személyes interakciókra), és az autós munkába járás támogatása is nagy terhet jelent egy munkaadónak.

Azokon a munkahelyeken, ahol mind a két típusú (otthonról végezhető vagy nem végezhető) munkavégzés van, külön kezelendő problémát jelent, hogy a két csoport között esetleg felmerülő feszültséget kezeljék. Mivel a járvány még nem ért véget, óvatosabb munkaadók a problémák ellenére is fenntartották az otthoni munkavégzést, a kijárási korlátozások megszűnése ellenére is.

A közlekedés rendszerszinten nyilvánvalóan nem állt még vissza a korlátozások előtti szintre. Ezt nehezítette az ingyenes parkolás egész július elejéig történő meghosszabbítása, amire kihívás szakmai okot találni. Ha az alacsonyabb szintre beállt közösségi közlekedés mellett a helyváltoztatások számán belül az autóközlekedés mostani aránya megmarad, akkor a gazdasági aktivitás felpörgése, a belvárosok újraéledése megoldhatatlan problémákat fog eredményezni. Márpedig a közösségi közlekedés árbevétele augusztusban Szegeden még csak az előző évi 80%-a volt, ami lassú és nem teljes visszaépülést vetít előre.

² <http://szegeder.hu/az-ingyenes-parkolas-tenyleg-gajra-vagta-a-belvarost/>

³ <http://sasmob-szeged.eu/a-covid-19-jarvany-miatti-kijarasi-korlatozasok-vajon-segitik-vagy-visszavetik-majd-a-tomegkozlekedesi-szolgaltatasokat/>

Az autóforgalom növekedésének fékezésére sok helyen a kerékpáros közlekedést javasolják, ami mint egyéni közlekedési mód egy bizonyos hatókörön és célcsoporton belül kétségtelenül rejt növekedési lehetőséget, és pozitív egészségügyi hatásai, környezetbarátsága, egyáltalán „menő” tevékenységként történő promótálhatósága miatt kézenfekvő javaslat. Ugyanakkor a 4-5%-os szintről a közel 1/5-ig eljutni Szegeden is kb. 20 év kellett, és ha a járvány utáni közlekedési rendszerben gondolkodunk, akkor korlátot jelent az is, hogy bizonyos távolságok, élethelyzetek esetén nem jelent alternatívát. A környezetbarát közlekedésben egyéni alternatívát még az egyéni elektromobilitási eszközök használatának növekedése jelenthet, a pedelec és az elektromos roller már megjelentek az utcákon, de ezek esetén is kérdés a növekedés várható dinamikája.

A tömegközlekedést sújtja, hogy az elmúlt hónapokban számos esetben mint veszélyforrásra hivatkoztak, szemben pl. a kerékpározással, amihez alapvetően pozitív kommunikációs elemek kapcsolódtak. (Bár a tömegközlekedés – úgy tűnik – nem veszélyesebb nagyságrendileg a bolti bevásárlásnál.⁴) A járvánnyal összefügg, hogy megváltozott, az utasok mikor éreznek zsúfoltnak egy járművet. A szegedi szolgáltatók folyamatosan figyelték az utasszámokat és indokolt esetben ráségítő járatokat indítottak. Ezzel együtt is több utaspanasz jött olyan csuklós buszról, ahol kb. 30-an voltak a járművön, de

ezt az utas már zsúfoltnak érezte. Az sajnos irreális, hogy akkora járműpark közlekedjen egy-egy városban, hogy ilyen típusú „zsúfoltság” ne forduljon elő, békeidőben ennél sokkal nagyobb utasszámú, még ha a teljes elméleti kapacitást nem is kihasználó járataink is vannak.

Az utasvesztés ellen persze lehet harcolni, Szegeden is van szeptember végéig hétvégi „ketten egy jeggyel” utazás, városi rendezvények idején este hat után korlátlan számú utazás. Valószínű azonban, hogy a kedvező árazás, a promóció önmagában nem fogja visszahozni az utasokat, ahhoz az kellene, hogy a munkába, iskolába járásra ismét alapvetően a közösségi közlekedést használják a város lakók. Ennek vannak valószínűleg kommunikációs feltételei is, tenni kell azért, hogy az utasok nyugodtan szálljanak fel a járművekre, de szükség lenne olyan javaslatokra is, mint ami kerékpáros vonalon már megszületett a munkába járás támogatásáról⁵.

Sajnos úgy tűnik, a koronavírus járványról még nem beszélhetünk múlt időben, ami azt vetíti előre, hogy a cikk elején megfogalmazott katalizáló hatás tovább fog működni. Némiképp szerencse a szerencsétlenségben, hogy informatikai eszközökkel jelentős részben lehet támogatni a megszokott tevékenységeinket, bár a tapasztalat azt mutatja, hogy sem a tanárok, sem a munkaadók nem tekintik teljes értékűnek ezt a fajta informatikai eszközökkel megvalósított helyettesítést hosszú

távon. Szerencsés, ha sok ügyet is el tudunk intézni elektronikus csatornán, ezek összességében hosszú távon is csökkenthetik a városokban a forgalmat és az ezzel járó környezetterhelést.

Ugyanakkor amellet, hogy lehetőség nyílt a kerékpározás, mint járványálló és fenntartható közlekedési mód pozicionálására, az elmúlt hónapok nagy vesztese a közösségi közlekedés volt, amellyel szemben utas-oldalról felépülhetett egy bizalmi probléma, az önkormányzatoknak pedig keletkezett egy váratlan és az eddigi hiányokat is jelentősen meghaladó finanszírozási gondja. Az, hogy milyen lesz a városaink közlekedése a járvány után, hogy összességében fenntarthatóbb lesz-e környezeti, forgalomszervezési és pénzügyi szempontból, azon múlik, hogy ezt az utóbbi problémát meg tudjuk-e oldani.



⁴https://index.hu/techtud/2020/03/16/ezert_kell_kerulnunk_a_tomegrendezvenyeket/

⁵https://kerekparosklub.hu/kerekparozas_penzugyi_tamogatas_vallalatikerekpar_kilometerdij