

Közlekedési szokások és preferenciák a generációk függvényében

Kolnhofer-Derecskei Anita, Ph.D*, Reicher Regina Zs., Ph.D,**

*Óbudai Egyetem, Keleti Károly Gazdasági Kar
Tavaszmező utca. 17., 1084, Budapest, Magyarország
derecskei.anita@kgk.uni-obuda.hu

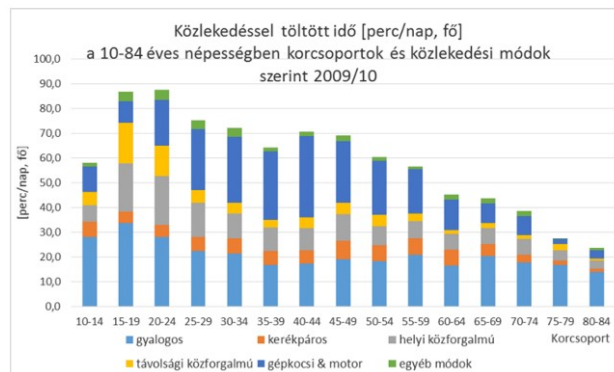
**Óbudai Egyetem, Keleti Károly Gazdasági Kar
Tavaszmező utca. 17., 1084, Budapest, Magyarország
reicher.regina@kgk.uni-obuda.hu

Absztrakt: Minden napjainkból átlagosan egy órát közlekedéssel töltünk, és ez az átlag évtizedek óta nem változott. A hazai időmérleg statisztikák szerint 30 éve körülbelül napi egy órát töltünk utazással. Márpedig a világ 30 év alatt változott, a felgyorsult változás egyik szemléletes példája a generációk gyors egymásutánja. Ma legalább négy generáció utazik egy időben. Tanulmányunkban az egyes generációk rövid bemutatása után arra keresünk választ, hogy miben térnek el a munkaerőpiacon jelenlevő generációknak a közlekedési szokásaik és preferenciák. Ehhez a hazai eredmények összegzése mellett az okok, és attitűdök feltérképezésére az egyes generációk tipikus tagjaival (n=17) (akik jól reprezentálják azon generációt) tíz napon keresztül naplókutatást folytattunk. Az eredményeink alapján elmondható, hogy az egyes generációk igényei és szokásai eltérnek, azonban a közlekedési eszköz választásban a generációs jellemzőket felülírják az életkori sajátosságok.

1 BEVEZETÉS

A hazai közlekedési időmérleg statisztikákat tekintve a közlekedésre fordított idő 1986/87-es adatok óta nem csökkent, azonban a forgalom összetétele jelentősen megváltozott, sőt a közlekedési idő társadalmon belüli megoszlása is egyenetlenül alakul. (Fleischer et al, 2018) Míg az 1986/87-es KSH időmérleg szerint 61,8 percet közlekedtünk átlagosan naponta, addig 1999/2000-es felmérés szerint 59,4 perc, 2009/2010 szerint 65,2 perc ez az utazással töltött idő. (Fleischer et al, 2016)

A közlekedési időráfordítás mértékére több dolog befolyással lehet: a felhasználók demográfiai háttere, a lakóhely vagy az adott település jellemzői, vagy a társadalmi helyzet. (Kukely et al, 2017) A közlekedésünkre tehát több ismérv hatással van, mi ezek közül a kor szerinti eltérésekre fókuszáltunk. Mindehhez az életkort két szempontból vettük górcső alá (1) generációs jellemzők (2) életkori sajátosságok alapján. Fleischer és Tir (Fleischer et al, 2018) a magyar adatokat elemezve arra a megállapításra jutott, hogy 20 és 79 éves kor közötti hatvan év során az életkor előrehaladtával nagyjából korévenként egy perccel csökken a közlekedési időráfordítás kb 90 percről 30 percre. (1. ábra)



1. ábra Közlekedéssel töltött idő (perc/nap, fő) a 18-84 éves népességben korcsoportok és közlekedési módok szerint, 2009/2010 (Fleischer et al, 2016)

Ha a választott közlekedési eszközt vizsgáljuk, a legmarkánsabb változás a gépkocsi és a motoros közlekedés esetében figyelhető meg. Ameddig egy 40-44 év közötti férfi naponta átlagosan 43,5 percet tölt autóban (nők esetén 21,6 perc) addig egy 25-29 éves 32,2 percet (nők esetén 16,2 perc) míg egy 60-64 éves már csak 18,2 percet (nők esetén 7,6 perc). Ezt magyarázza, a munkába járással járó ingázás is, hiszen a munkaképes korú lakosság éppen az iskolaköteles kor után és a nyugdíjas kort megelőző időszakra tehető. Habár a mobilitás, utazási kedv növekedett, de a hétköznapi közlekedés célja még mindig a munkahely maradt (Kiss & Szalkai, 2018). A

foglalkoztatottak körében hétköznap a munkahelyre történő közlekedés a legnagyobb tétel. Így a munkahéten belüli időráfordítás eltér a munka-, és a hétköznapokon. Habár a napi ingázás és a hosszú ideig történő közlekedés az egyes korosztályok esetében is szabadidő csökkentő tényező, azonban van néhány tevékenység, amelyre ez a körülmény nincs hatással, sőt, a 17–29 évesek körében a napi ingázók még több időt töltenek társas szabadidőtöltéssel, mint a nem ingázó, lakóhelyükön dolgozó társaik. (Lakatos, 2013) A naponta ingázók tehát hétvégén pótolják be a hétköznap hiányzó időt és hétvégeken több időt fordítanak gyermekeik gondozására, ellátására, mint a lakóhelyükön dolgozók. Hétvégeken pedig a vásárlás, a rokonok, ismerősök látogatása, és a sport-, kulturális tevékenység szerepelnek az úti célok között. (Lakatos, 2013) A közlekedési célok tekintetében is igen nagy a különbség a hétköznapok és a hétvégi közlekedés között.

Persze a közlekedési szokásokat nemcsak az azzal töltött idő hossza, de a választott közlekedési eszköz is jellemzi, ezt pedig a megtett távolság indokolja. A közösségi közlekedés tekintetében a belföldi távolsági személyszállításban a szállított utasok számát tekintve az autóbusz-forgalom részesedése meghatározó (2017-ben 77%), a vasúti utasforgalom részaránya pedig 23%-ot ért el. A nemzetközi utasforgalomban az utasok 49%-a repülön, 32%-a vasúton, 20%-a autóbuszon közlekedett. A városon belüli tömegközlekedés az autóbusz (55% a szállított utasok számának részaránya), a villamos (22,7%), metró és földalatti (14,5%) valamint a trolibusz (4,8%) és a HÉV (3%) között oszlott meg. A hazatérés nélkül vizsgált utazások célja 40%-ban munkába járás. A munkabajáráshoz választott közlekedési eszközök, illetve módok közül országosan 27%-os arányban közösségi közlekedést említettek az utazók, 38%-ban személygépkocsival, 17%-ban kerékpárral történtek az utazások. (Statistikai Tükör, 2013)

Az egyéni közlekedésben továbbra is a személygépkocsik részaránya markánsan meghatározó, sőt ez a tendencia növekszik. Ezzel együtt a Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik száma évről évre emelkedik (KSH, 2018b) (2. ábra) Ez nem jelenti azt, hogy a személygépkocsi használat is ilyen mértékben megnövekedett volna, sokkal inkább az autóval való közlekedés beépült a vegyes, modális közlekedési életformába, vagyis az utas rugalmasan vált az egyes közlekedési eszközök között. Ezzel egyszerre természetesen minden nagyobb településen megjelenik a parkolással kapcsolatos probléma, melynek megoldására már évekket ezelőtt akcióttervet fogalmazott meg az Európai Unió és több valós idejű információs rendszeren is dolgoznak kutatók, hogy megoldást találjanak erre az egyre nagyobb és sürgetőbb problémára (Sándor et al,

2013) Az autó birtoklásnak ugyanakkor továbbra is van egy erőteljes status quo hatása.



2. ábra A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett közúti járművek száma db évente (KSH, 2018b)

Magyarországon egy 2016-os reprezentatív kutatás szerint a háztartások 44%-a rendelkezett autóval. Ebből 39%-ban egy autót, míg 5%-ban kettő vagy annál több gépjárművet birtokolt egy háztartás. (Ficzere, 2016) Az adatok alapján az egyéni közlekedés vált – minden előnyével és hátrányával, illetve kockázatával együtt – a mobilitás fő kiszolgálójává a tömegközlekedés mellett. A szerzők ezt a szuburbanizációs folyamatokkal, a cégautók elterjedésével és a költségekkel magyarázzák, hiszen ha „az autó már megvan, akkor az egyes utazásoknál csak az üzemanyag merül fel költségként.” (Kiss et al, 2018) Márpedig a benzin ára arányosan kisebb mértékben növekedett, mint a BKV jegyeké, melynek ára 1990 és 2013 között 64-szeresére növekedett. Habár ez az érzet hosszútávon másként alakul. A KSH 2013 adatai ugyanis ennek ellentmondani látszik: 2012-ben a lakosság 732 milliárd forintot költött közlekedésre, ennek 71%-át, 519 milliárd forintot személygépkocsi-használatra, ami magába foglalja az üzemanyagköltség mellett az autópálya- és a parkolási díjat is, de nem tartalmazza az adókat, a biztosítási díjakat és az autóvásárlás költségét. Közösségi közlekedésre 212 milliárd forint jutott. Ezeket az értékeket az egyes közlekedési eszközökkel megtett távolsággal összevetve az látható, hogy a személygépkocsi-használat költsége (25 forint/utaskilométer) lényegesen meghaladja a közösségi közlekedés átlagos költségét (15 forint/utaskilométer).

A háztartások közlekedésre fordított kiadásait befolyásolja a település jellege is. Míg átlagosan a magyar háztartások 20%-a költ csak közösségi közlekedésre addig ez az arány a budapesti háztartások 29%-t tette ki. Itt a lakoságnak csupán 17%-a költött csak személygépkocsira szemben az átlagos magyar adattal, ami 28%. Ez persze nem jelentette azt, hogy kevesebben birtokolnak személygépkocsit, inkább a vegyes közlekedést mutatja (míg a magyar háztartások 25%-a költ közösségi közlekedésre és személygépkocsi használatra is, addig Budapesten ez az arány 30%). (Statistikai Tükör 2013)

2018-ban közlekedésre és szállításra 8984 forint fordítódott egy főre vetítve havonta, melynek legnagyobb hányadát az üzemanyag-vásárlás tette ki, átlagosan havi 6209 forinttal, mely kiadás folyó áron 6,4%-kal emelkedett az előző évhez képest. (KSH, 2018b) háztartások havi költségei közül a harmadik legnagyobb tétel a közlekedés és szállítás, ami az összes fogyasztási kiadás 10,8%-a volt. A 2000-es évhez (volumenindex, 2000 év = 100%) képest a háztartások fogyasztási kiadásainak volumenváltozása a közlekedés tekintetében 180,8%, ami a háztartások egy főre jutó fogyasztási kiadásainak szerkezetét tekintve 11,5% volt. (KSH, 2017a) Ezt az értéket tekintve azonban fokozatos csökkenés figyelhető meg, vagyis a háztartások fogyasztásában a közlekedésre fordított kiadás mértéke fokozatosan lassan csökken. 2017. I. félévében havonta átlagosan egy fő 8928 HUF-t költött. (KSH, 2017b)

2 GENERÁCIÓK

Az eddigi magyar adatokban azonban nem választják külön korcsoportokra az utasokat, márpedig a nemzetközi szakirodalomban erősen megjelenik a közlekedési szokások és preferenciák generációk szerinti összehasonlítása. A generáció definíciója KSH definíció tárában található meghatározás szerint „A generáció speciális fajtája a kohorsznépesség fogalmának: az egy időben született emberek összességét értjük rajta. A generáció tagjainak ugyanis mintegy szinkronizáltan kellene átélnie a népesség állapota és a népesedés szempontjából fontos eseményeket (pl. valamely iskolai végzettség megszerzése, házasságkötés, születés, munkavállalás, halál stb.), s így ezek megtörténének időpontja és gyakorisága összevethető az időben ható tényezőkkel.”

(https://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=220&p_ot_id=200&p_obj_id=646&p_session_id=85122073)

Vagyis a szociális, társadalmi és történelmi háttér hatása, melyben az adott generáció nevelkedik jelentős, de minden generáció keresztül megy ugyanazon az életszakaszokon és többnyire ugyanazon kihívásokkal szembesül ezen útja során.

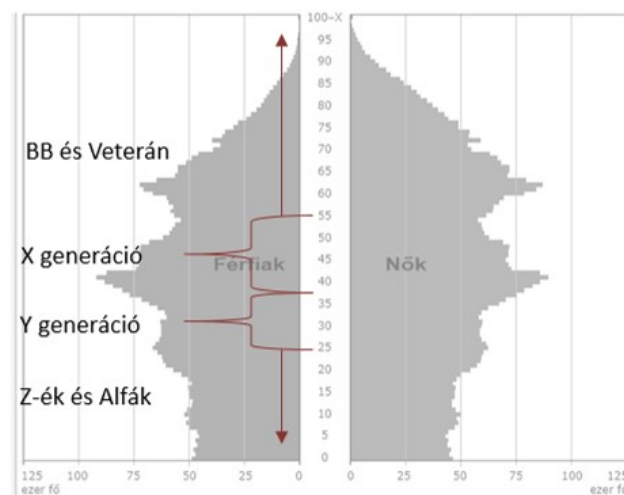
Fentebb láthattuk, hogy a munkaképes korú lakosság közlekedik a legtöbbit. Jelenleg a munkaerőpiacon három generáció van egyidőben jelen. A generációs különbségek pedig markánsan megmutatkoznak a HR területén. (Reeves et al, 2008) Ez az új kihívás indokolja, hogy a kutatásokban a legnagyobb hangsúlyt ma az Y generáció vagy a millenárisok kapnak. Korábbi cikkünkben mi is részletesen elemeztük a generációk közötti munkaerőpiaci különbségeket (Kolhofer-Derecskei et al, 2017), röviden betekinttünk a közlekedési szokásaikba is. (Reicher et al, 2018)

Az egyes generációk közötti eltérést segíti, ha a környezeti, történelmi, szociológiai háttérüket az alábbiak szerint soroljuk be, az adott generáció felnőtté válását kísérő technológiai változások és a makroökonómiai jellemzők. (Association, 2015) Itt az 1. táblázatban a saját eredmények mellett a legfrissebb országos munkaerőpiaci megoszlásokat összegeztük a KSH adatbázisa alapján.

1. táblázat Az egyes generációk jellemzése

Generáció	Y generáció		X generáció		Baby Boom	
	1982-1996	(20-35 éves)*	1982-1967	(35-50 éves)*	1966 előtt	(50-65 éves)
Történelmi háttér, melyben nevelkedett	gazdasági világválság, erős globalizáció, szabad mozgás	mobil és okos eszközök és alkalmazások	rendszerváltás, nyugati hatás, globalizáció	új technológiák, személyi számítógépek, mobilkészülékek	szocialista éra, zárt gazdaság.	vezetékes telefon, rádió és televízió

*A kor a KSH besorolás adataihoz igazított (2017-es évi), A születési év pedig a szakirodalom szerinti.



3. ábra Korfa (https://www.ksh.hu/interaktiv_korfa)

Ugyanakkor az egyes generációk közötti határok közel sem ilyen élesek. Ezt bizonyítja az ún. köztes (cuspars) generáció jelenléte is. Ezen felül az egyes születési évek eltérhetnek régióként, országonként, sőt az egyes generációk főként életszakasz tekintetében még tovább bonthatóak. Gondoljunk csak arra, hogy például az Y generáció fiatalabb tagjai még szüleikkel élnek és tanulnak, az idősebb tagjai pedig már dolgoznak, sőt egy részük már családot is alapított vagy legalábbis szüleitől független háztartást vezet. Mindezekre a nemzetközi irodalom elemzése során számos példát láthatunk (Kolhofer-Derecskei, Reicher, Szeghegyi, 2018).

Érdekes, hogy a korosztályi csoportosítás terén a KSH csak egyetlen tanulmányában használta a generációk

szerinti besorolást (a besorolásra eltérő születési éveket jelöltek meg). Mégpedig az internethasználati szokások elemzésénél. Vagyis a technológiai változáshoz nagyon erősen köthető az egyes generációk jellemzése. Ma Magyarországon az internethasználat a modern életmód része, a KSH (KSH, 2018a) szerint válaszadók 69,9%-a nap mint nap, ötödük pedig hetente többször is felcsatlakozik a világhálóra. Arra a kérdésre, hogy mit gondolnak általában az internetről, a lakosság 56,9%-a jelentette ki, hogy azt nélkülözhetetlennek tartja, és csak minden ötödik ember véli úgy, hogy könnyedén meglenne nélküle. Legfőképp a Z generáció tagjai kötődnek hozzá és érzik nélkülözhetetlennek (82,7%), és az idősebbek, a baby boom generáció tagjai viselnék el legkönnyebben a hiányát. Vagyis az általunk vizsgált generációkat leginkább az IT-hez és a világhálóhoz való viszonyuk alapján különíthetjük el.

Habár a magyar nyelvű és a Magyarországra vonatkozó közlekedési, ingázási kutatásokban nem találtunk kifejezetten generációs különbségekre utaló tanulmányokat, az angol nyelvű nemzetközi irodalomban számos kutatás utal erre. Ezt egy korábbi tanulmányunkban mi is részletesen elemeztük. (Kolnhofer-Derecskei et al, 2017) (Kolnhofer-Derecskei, Reicher, Szeghegyi, 2018)

3 SAJÁT KUTATÁS

3.1 Kutatási kérdés és módszertan

Az ingázás mobilitási jellemzőit elemzi Kiss és Szalkai. Cikkükben rámutatnak arra, hogy a mérési eredményeket a mérési módszertani változások is befolyásolják. (Kiss et al, 2018) Ezzel mi is egyetértünk, azonban emellett megfigyelhető, hogy a KSH is a naplózás technikáját alkalmazza. Ezzel módszerrel éltünk mi is, amikor megkértük interjúalanyainkat, hogy 2018. április 23 és május 02 között, 10 napon keresztül rögzítsék az napi közlekedési tevékenységüket valamint annak szubjektív megítélését egy online naplóba. A kutatásunk során az alábbi témakörökre igyekeztünk választ kapni: (A) az aznapi ingázás célja, (B) időpontja és időtartama, (C) választott közlekedési eszköz, (D) közlekedésre fordított kiadások, (E) napi forgalom és (F) mindezek szubjektív megítélése. A kitöltéshez használt kategóriákat a KSH felmérései alapján határoztuk meg. Ugyanis a Központ Statisztikai Hivatal legutóbb 2012-ben 15 ezer háztartásra kiterjedő mintán tett kísérletet arra, hogy a napi közlekedési szokásokat felmérje. Szeretnénk kiemelni, hogy vizsgálatunk során csak Budapest vagy annak vonzáskörzetében élő személyeket vontunk be a kutatásba. Ennek oka kettős (1) a korábbi fejezetben is kiemelésre került a városiasodás hatása és (2) Magyarországon itt

található meg minden közlekedési eszköz (KSH, 2016b) A válaszadóink mintáját a 2. táblázat szemlélteti.

2. táblázat A válaszadók megoszlása

Sorszám	Ha van közlekedési betétele melyik árasági kóddal?	Amennyiben Ön kedvezményre jogosult, milyen minőségben?	Rendelkezik-e személyi átlapocsi al?	Életkora?	Az Ön neve	Mennyi az Ön átlagos havi nettó jövedelme?	Mi az Ön legmagasabb lakóhelyi végzettsége?	Az Ön munkaadói helyzete	Az Ön lakhelye	Mekkora a távolság lakóhelye és munkahelye között kilométerben? (egyirányban kb.)	Közelebbi közlekedési ponttal? Ha igen melyiket?
1	MÁV Zt. - BKK Zt.	Diák. Csakdiákjegy alkalmazottja	Nem	20-25 év	Nő	0-50 000 Ft	Szakközépiskolagimnázium	Tanuló	Főváros	11-20 km	Nem
2	BKK Zt.	Diák	Nem		Nő	150 001 - 200 000 Ft	Egyetem	Tanuló	Főváros	0-5 km	Nem
3	BKK Zt.	Diák	Igen	20-25 év	Nő	0-50 000 Ft	Szakközépiskolagimnázium	Tanuló	Főváros	11-20 km	Nem
4	BKK Zt.	Nem vagyok kedvezményre jogosult.	Igen		Férfi	200 001 - 250 000 Ft	Szakközépiskolagimnázium	Teljes állásban dolgozom	Főváros	11-20 km	Nem
5	BKK Zt.	Közalkalmazotti	Igen	31-35 év	Nő	300 000 Ft felett	Egyetem	Teljes állásban dolgozom	Agglomeráció	11-20 km	Nem
6	Nincs bététel	Gyēs	Igen		Nő	50 001 - 100 000 Ft	Egyetem	GYES	Főváros	0-5 km	Nem
7	Nincs bététel	Nem vagyok kedvezményre jogosult	Igen	36-40 év	Nő	300 000 Ft felett	PHD / DLA	Vállalkozó teljes állásban	Főváros	6-10 km	Nem
8	Nincs bététel	Nem vagyok kedvezményre jogosult	Igen		Nő	150 001 - 200 000 Ft	PHD / DLA	Teljes állásban dolgozom	Agglomeráció	11-20 km	Nem
9	Nincs bététel	Nem vagyok kedvezményre jogosult	Igen		Férfi	300 000 Ft felett	Egyetem	Vállalkozó teljes állásban	Főváros	0-5 km	Nem
10	MÁV Zt. - BKK Zt.	Alkalmazotti	Nem	41-50 év	Nő	250 001 - 300 000 Ft	PHD / DLA	Teljes állásban dolgozom	Főváros	0-5 km	Nem
11	Nincs bététel	Nem vagyok kedvezményre jogosult	Igen		Nő	300 000 Ft felett	OKJ/Felntképzés	Teljes állásban dolgozom	Főváros	11-20 km	Nem
12	Nincs bététel	Alkalmazotti	Nem		Férfi	300 000 Ft felett	Főiskola	Teljes állásban dolgozom	Főváros	6-10 km	Nem
13	Nincs bététel	Nem vagyok kedvezményre jogosult	Igen	41-50 év	Férfi	300 000 Ft felett	Egyetem	Teljes állásban dolgozom	Agglomeráció	21-30 km	Nem
14	Nincs bététel	Közalkalmazotti	Igen		Nő	300 000 Ft felett	PHD / DLA	Teljes állásban dolgozom	Főváros	6-10 km	Igen, közut. bkk. ról. hsz.
15	Nincs bététel	Közalkalmazotti	Igen	51 év felett	Nő	250 001 - 300 000 Ft	Főiskola	Nyugdíjas	Agglomeráció	0-5 km	Nem
16	Nincs bététel	Nyugdíjas	Igen		Férfi	200 001 - 250 000 Ft	Főiskola	Nyugdíjas	Agglomeráció	6-10 km	Igen, Internet
17	Nincs bététel	Nem vagyok kedvezményre jogosult	Igen	51 év felett	Férfi	300 000 Ft felett	Egyetem	Teljes állásban dolgozom	Főváros	51 km-nél több	Nem

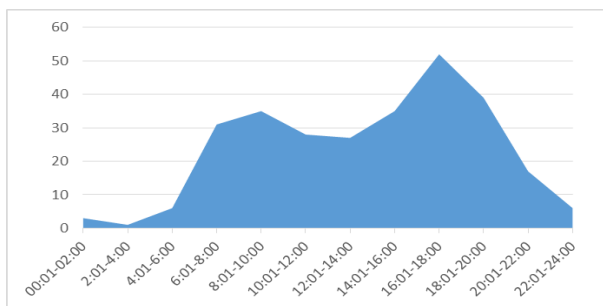
3.2 Eredmények

A kutatási napló vezetésének 10 napja alatt a 18 válaszadótól összesen 169 értékelhető választ gyűjtöttünk. Az összes közlekedéssel töltött napok száma 159 nap volt. A válaszadók között hatan képviselték az Y generációt (5 nő 1 férfi). Közülük három már dolgozott és egy válaszadó gyermekével volt otthon. Öten a fővárosban laktak, míg egy válaszadó az agglomerációból járt dolgozni.

7 válaszadó az X generációból került ki. A 4 nő és 3 férfi mindegyike teljes állásban dolgozik a fővárosban. Közülük két fő az agglomerációban lakik.

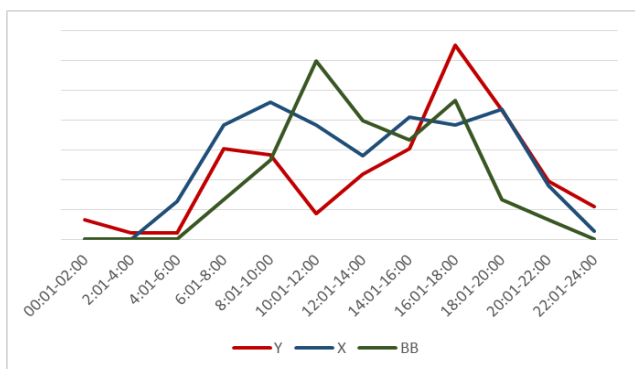
A BabyBoom tagjai 5 fővel jelentek meg, 3 nő és 2 férfi személyében. Ketten még aktívan dolgoznak, míg három fő már nyugdíjban van. Ők hárman nem a fővárosban, hanem annak vonzáskörzetében élnek.

Napi közlekedésük időbeni megoszlásának jól elkülöníthető két csúcsa látható (4. ábra). Az egyik kiemelkedés a reggeli órákban, 6 és 8 óra között, míg a másik 18 óra magasságában jelenik meg.



4. ábra Utazások az egyes napszakokban

Megvizsgálva az egyes generációk tagjainak közlekedési szokásait a napszakokban azt vehetjük észre, hogy az Y generáció leggyakrabban délután 16-20 óra között közlekedik, míg az X generáció reggel 8-10 valamint délután 18-20 óra között. A Baby boom tagjai 10-12 között valamint 16-18 között voltak a legaktívabbak. Ezek az eltolódások az életkorral járó napi tevékenységgel is jól magyarázhatóak, hiszen az Y generáció tagjai többségében tanulnak, vagy kisgyermekkel vannak otthon, így napi tevékenységük a későbbi órákban kezdődik. Mivel életkorukból adódóan a dolgozók is gyakran mozdulnak ki otthonról, hiszen többségükben nem rendelkeznek saját családdal, így az esti órákban ismét megjelennek a közlekedésben. (5. ábra) Láthatjuk tehát, hogy a közlekedésben való megjelenést elsősorban az életkori sajátosság, az adott időszakra jellemző élethelyzet befolyásolja, nem a generációhoz való tartozás.

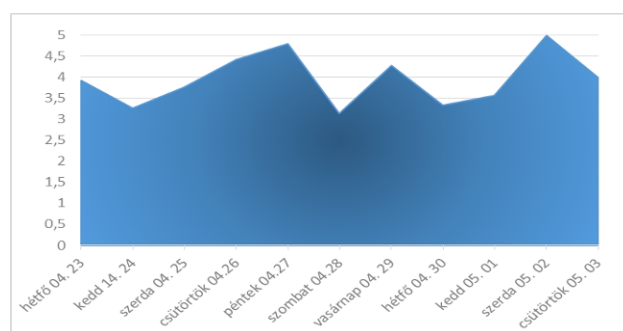


5. ábra Generációként utazások napszakokra

Az X generáció tagjai ezzel szemben saját családdal, gyermekekkel rendelkeznek, így a munkába járás és az iskolába vitt gyermek megköveteli a reggeli órákban történő közlekedést. Ugyanígy a késő délutáni hazajutás csúcsa is megjelenik náluk. A Babyboom tagjai az időskorúak köréből kerülnek ki, így a reggeli órákban nekik sem jelentkezik olyan kötött program, mely közlekedésre kényszerítené e generáció tagjait. Így náluk is csak a későbbi órákban jelenik meg az első csúcs, ezzel

is elkerülik a reggeli csúcsgorgalmat. Vélhetően korukból adódóan hamarabb is térnek haza, így a második csúcs is korábban, 16-18 óra között jelenik meg, mint a másik két generáció esetén.

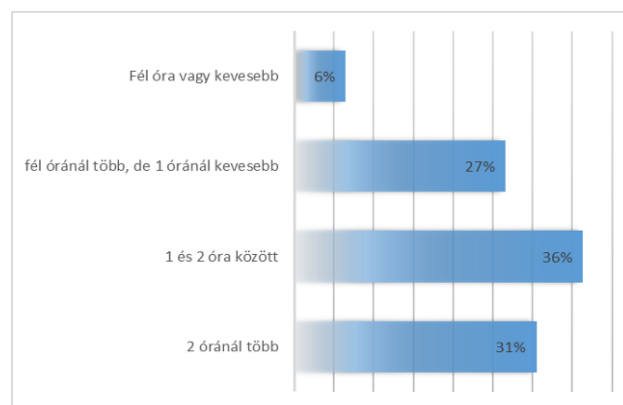
A napi közlekedésben mindannyian aktívan részt vettek és a fenti ábrán jól látható, hogy szinte minden napszakban megjelentek az utakon. A városi forgalmat átlagosan közepesnek vagy nagy forgalmúnak ítélték. A vizsgálat idejében szereplő napokra a forgalom erősségét egy ötfokú skálán jellemezhették. Látható, hogy a hétvége előtti utolsó, illetve az ünnepnapok utáni első munkanapon igen erős forgalmat érzékeltek a válaszadók (péntek 04.27 és szerda 05. 02). (6. ábra)



6. ábra Közlekedés lüktetése – Budapest: Milyennek ítélte meg a mai napi forgalmat?

Válaszadóink körében is magas volt az autótulajdonlás aránya igazodva ezzel a hazai reprezentatív kutatások eredményeivel. A 18 válaszadóból mindössze 4 nem rendelkezett saját gépkocsival.

30%-ban válaszadóink napi utazása 2 óránál hosszabb időt vett igénybe (7. ábra).



7. ábra Utazással töltött idő

Megtett távolság tekintetében az X és az Y generáció tagjai csak a rövidtávban mutattak különbséget. Az Y

generáció képviselői kétszer olyan gyakran utaznak rövid, 5 km-nél rövidebb távon, mint az X generáció tagjai (8. ábra).



8. ábra Megtett út generációnként

Az összes válasz alapján a napi utazásaikat 41%-ban a válaszadók előre megtervezték. Az Y generáció tagjai az esetek 40%-ban, az X generáció tagjai az esetek 28%-ban, míg a Babyboom tagjai az összes utazásuk 11%-ban tervezte meg utazását valamilyen technikai eszközzel.

Válaszadóink között az utazással töltött napokban az esetek 20%-ban találtak említésre méltó pozitív tapasztalattal a mindennapi közlekedésben, míg közel 70%-ban számoltak be valamilyen negatív tapasztalatról. (3. táblázat) A tervezés nem befolyásolta a pozitív vagy negatív tapasztalatok szerzését.

3. táblázat Pozitív és negatív tapasztalatok

Az autóval közlekedők	
pozitív tapasztalatai	negatív tapasztalatai
külföldön jó minőségű utak	dugó
nincs dugó	nagy forgalom
van parkolóhely	feszült autósok
útjavítások ellenére is lehetett haladni	kultúrátlan közlekedés
	agresszív sofőrök
	az autónál gyorsabb volt a villamos
	nehézkés parkolás
	rossz útminőség
A tömegközlekedést használók	
pozitív tapasztalatai	negatív tapasztalatai
külföldön gyors és könnyű jegyvásárlás	hajléktalanok megjelenése
gyors	készt szolgáltatás
könnyen érthető tájékoztató	fennakadás
pontoság	kimaradt szolgáltatás
udvariasság	
jó átszállási lehetőségek	

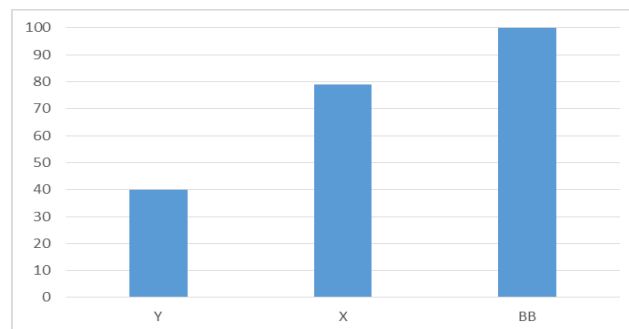
Az Y generáció utazásai közel felében megtervezte közlekedését, főként a waze és a menetrendek.hu alkalmazásán keresztül. A 6 főből 4 rendelkezik autóval, de ők a napi közlekedésük 75%-ban nem terveztek előre. Az autóval nem rendelkezők 80%-ban előre terveztek, tehát fontos számukra a gyorsaság és a kevés várakozási idő. Főként tömegközlekedést vettek igénybe főként a rövid távú utazások esetében.

Az X generáció 7 tagjából két fő nem rendelkezik autóval. Ők az esetek 13%-ban terveztek előre az utazásaikat, főként akkor, ha elhagyták lakóhelyük települését. Az autóval rendelkezők közel 60%-ban előre terveztek az utazásaikat (58,8%). Az esetek jelentős többségében a google maps alkalmazását használták, és néhány esetben a waze alkalmazást.

A Babyboom generáció minden tagja rendelkezik autóval. Útjait főként megszokásból teszi meg, nem tervezett előre, néhány waze alkalmazás megjelenését kivéve. Főként akkor terveztek meg utazásaikat, ha az 2 óránál hosszabb időt vett igénybe.

A vizsgált időszakban 4 válaszadó is járt külföldön. Közülük kettő az Y és kettő X generáció soraiból került ki. Elmondhatjuk, hogy az Y és X generáció tagjai gyakrabban utaznak külföldre, mint a Baby boom tagjai, de az Y-ok még az X generációt is megelőzi ebben.

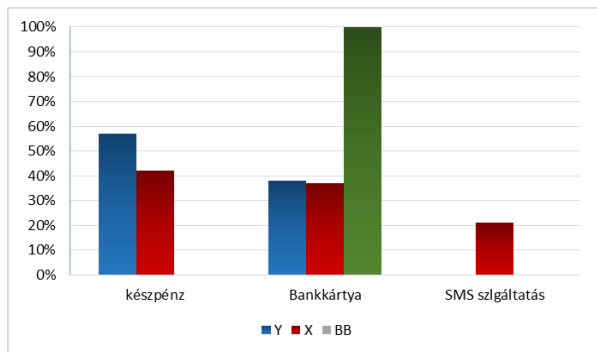
Az összes válaszadó az esetek 75%-ban személygépkocsira költött, míg az Y generáció közel 60%-a közösségi közlekedésre (9. ábra).



9. ábra Személygépkocsira költések aránya (százalékban az összes közlekedésre költött kiadások arányában)

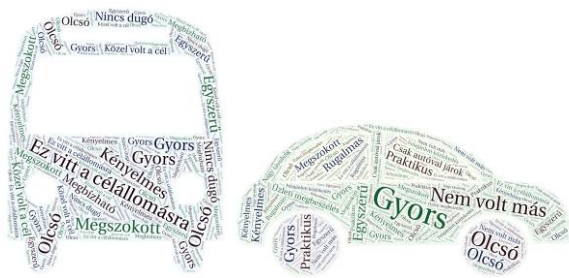
Fizetés tekintetében a készpénzes és bankkártyás fizetés közel azonos arányban jelent meg. Azonban generációkra vizsgálva érdekes eltérést figyelhetünk meg. Az Y generáció tagjai gyakrabban használnak készpénzt. Ennek oka lehet a szülőktől kapott zsebpénz is, mely nem bankszámlán jelenik meg. Az X generáció tagjai közel azonos arányban használták a készpénzt, a bankkártyát és az SMS szolgáltatást fizetéshez. A Baby boom tagjai

kizárólag bankkártyával fizettek. Igaz ők kizárólag személygépkocsira költöttek utazásaik során, míg az X és az Y generáció tagjai a közösségi közlekedést is igénybe vették, így arra is költöttek (10. ábra).



10. ábra Fizetési eszközök generációnként

Kutatásunkban megvizsgáltuk, hogy válaszadóink milyen okból választják az adott közlekedési eszközöket. Összességében elmondható, hogy a tömegközlekedést vagy a gépkocsival való közlekedést választók nagy többsége gondolja az általa választott közlekedési formáról, hogy gazdaságos és olcsó forma, bár az autósok gyakrabban írták fő okként ezt választásuknak. A tömegközlekedés mellett szólt többek között a kényelem, a megszokás és, hogy nincs dugó, ha ezzel közlekednek. Az autó mellett a gyorsaság és a praktikum szólt a válaszadók szerint, valamint, hogy az adott útvonalon nincs közösségi közlekedés (11. ábra).



11. ábra Adott közlekedési eszköz választásának oka (szófelhő)

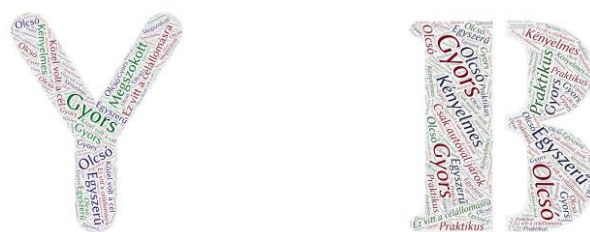
A tömegközlekedési eszközök választását az egyes generációk más-más okokkal magyarázták. Az X generáció tagjainak fontos volt a megbízhatóság, a megszokás és az ár, vagyis, hogy olcsónak gondolják ezt a közlekedési formát. Ezzel szemben az Y generáció tagjai leggyakrabban az egyszerűséget és a gyorsaságot említették. Ennek okai is a generációk élethelyzetében kereshető, hiszen az X generáció tagjai jobbára önálló jövedelemmel rendelkeznek, így a takarékoság fontos a

családi kassza szempontjából. A főként munkába járás miatti közlekedés indokolhatja a megbízhatóság fontosságát. Ezzel szemben az Y generáció tagjai között tanulók is voltak, akik nem feltétlenül rendelkeztek önálló jövedelemmel, illetve nagyfokú szülői támogatást is kapnak. Ezen felül az ő utazási költséjük jelentősen kisebb, mint a teljes árú bérletet vásárló X generációé, így az ár nem jelent meg markánsan válaszaik között. Viszont fontosnak gondolják, hogy ez a közlekedési forma egyszerű és gyors. A Baby boom tagjai egyáltalán nem közlekedtek tömegközlekedéssel (12. ábra).



12. ábra Tömegközlekedés okai generációk szerint (szófelhő)

Az autó melletti döntésről mindhárom generáció nyilatkozott. Az Y generáció tagjai számára a gyorsaság volt a legfontosabb ok. Ők főként hosszú távra választották ezt a közlekedési formát. Az X generáció tagjainak a kényelem, a gyorsaság és a rugalmasság volt a leggyakoribb választási ok. Ennek oka ismét főként élethelyzetükből adódik, hiszen jobbára iskoláskorú gyermekekkel élnek egy háztartásban, az ő szállításuk fontos napi rutin. A Baby boom tagjai, akik kizárólag személygépkocsit használtak a megkérdezés ideje alatt, legfőbb okként a gyorsaságot, a kényelmet és az olcsó árat említették. Bár válaszadóink között voltak már nyugdíjasok is, akik jelentős kedvezménnyel használhatják a közösségi közlekedést, azonban számukra a kényelem dominánsan megjelent. Az aktív dolgozók, akik még nem rendelkeznek semmilyen kedvezménnyel, olcsóbbnak ítélték az autót, mint a tömegközlekedést (13. ábra).



13. ábra Autóhasználat okai generációk szerint (szófelhő)

4 KONKLÚZIÓK

A generációk közötti különbségek megértése közelebb visz bennünket a jövőbeli közlekedési eszközök megtervezéséhez. A legtöbbet a munkaképes korú lakosság közlekedik, de ezt a populációt sem lehet homogénnek tekinteni. Erre is rámutat a magyar reprezentatív mintán felvett KSH elemzés, (Lakatos, 2013) mely szerint „a foglalkoztatott férfiak, a fiatalok, az alacsonyabb iskolai végzettségűek és a községben lakók között jóval magasabb az ingázók aránya, mint a nők, az idősebbek, a magasabb iskolai végzettségűek és a városokban élők körében.” Azonban a lakosság napi közlekedésének jellemzői nem egységesek, azok a településméret, társadalmi, gazdasági, demográfiai jellemzők szerint, évszakonként, a hét különböző napjain, az egyes napszakokban és az utazás céljai, vagy éppen a választott közlekedési eszköz tekintetében számottevő különbséget mutatnak. Például a budapestiek az országos átlagnál lényegesen nagyobb arányban használják a tömegközlekedést a személygépkocsi helyett. (Statistikai Tükör 2013)

Mégis a személygépkocsik birtoklása a magyar társadalomban állandó vagy növekvő szerepet kap. Még akkor is, ha megfigyelhető, hogy az új generációk később szereznek jogosítványt, tovább élvezik a „mamataxi” előnyeit, és ha van is autójuk kisebb arányban használják azt. Érdekes azonban, hogy kortól függetlenül a személygépkocsi-használat részesedése a közlekedési eszközökön belül független a napszaktól, tehát azt nem befolyásolja a csúcsforgalom. Mindez azt is sugallhatja, hogy a személygépkocsi-használat kényelméhez szokott utazókat még egy zsúfolt, nehezen és költségesen átjárható nagyvárosban is nehéz más közlekedési mód irányába terelni, arányuk – függetlenül a helyi viszonyoktól – lényegében állandó. Ezt a mi eredményeink is alátámasztják, látható, hogy az autóválasztás okát a megszokás és a kényelem magyarázza. Talán az idősebb generáció a múltbeli tapasztalatai alapján „ódzkodik váltani”. Egészen addig, amíg ezt az egészségügyi állapota nem indokolja, akkor azonban rácsodálkozik arra a hatalmas változásra, mely a tömegközlekedés színvonalának fejlődésében bekövetkezett.

A személygépkocsi-kihasználtság azt mutatja, hogy egy gépkocsiban egyszerre átlagosan mennyien utaznak. Ez a mutató országosan és a fővárosban is 1,5–1,6 között van (Statistikai Tükör 2013) hétköznapiakon ennél alacsonyabb, hétvégén magasabb – a családi programoknak köszönhetően. Ennek feloldására jó megoldást jelent a sharing közlekedés, mint az uber vagy ennek alternatívái pl oszkar telekocsi, azonban ennek szabályozása visszavetette a felhasználók kedvét. A jelenleg frissen megjelenő autómegosztó (Carsharing) MOL Limo szolgáltatás, mely a MOL Bubi mintájára az

autók közösségi használatát segítheti, még nem elterjedt és alig ismert.

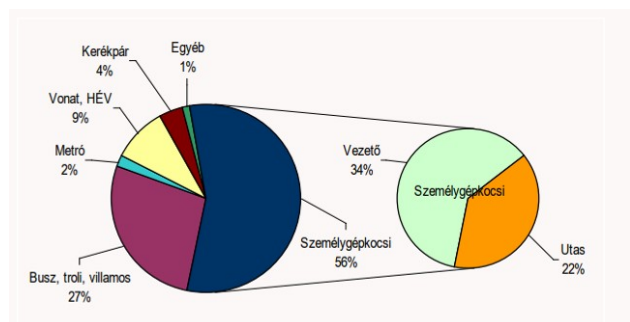
Az autó választást indokolja az is, hogy ezzel a közlekedési eszközzel lehet a legmagasabb átlagsebességet elérni az adott településen (Budapesten ez átlagosan 37 km/óra, tízezer nagyobb lakosságszámú településen 43 km/óra, míg egyéb településeken elérheti a 46 km/óra átlagsebességet, helyközi tömegközlekedéssel csupán 20-31 km/óra átlagsebesség érhető el. (Statistikai Tükör 2013) Persze ez eltér az adott nap vagy napszak függvényében. A lakosság jelentős számban használja ki a szombati szabadnapot élelmiszerek és más áruk beszerzésére, a vásárlási célú utazások negyedére ezen a napon kerül sor, ehhez képest csekély, mindössze 8% a vasárnapi vásárlási célú utazások aránya. Márpedig a cipekedéssel járó bevásárlásokat többnyire autóval intézik. Ezt az X és Baby boom generáció tagjai is igazolták autóválasztási szokásaik indoklásakor. A vasárnap elsősorban a rokonlátogatások, a kulturális és egyéb szabadidős tevékenységek ideje, ekkor főként ilyen célból közlekednek az emberek, bár a többség inkább otthoni környezetben tölti a hét utolsó napját. (Statistikai Tükör 2013)

Persze a személygépkocsi használatnál egy tágabb kérdést is szem előtt kell tartanunk, ez pedig a helyi és országos közutak állapota és hossza. Ez 2016-ban közel 207 ezer kilométer volt, ez lényegében nem változott 2010-hez képest. 2010 óta a legnagyobb mértékben a kerékpárutak és az autóutak hossza nőtt (56%-kal, illetve 44%-kal), míg az egyéb országos közutak kategóriába tartozó utaké, valamint a gyalogutaké csökkent (1,4%-kal, illetve 1,0%-kal). 2016-ban az autópályák hossza (1168 kilométer) 9,5%-kal haladta meg a 2010-es értéket. (KSH, 2016a)

Ugyanakkor a közlekedésre fordított idő jelentősen függ az adott élethelyzettől, attól, hogy milyen a gazdasági aktivitás, munkaerő-piaci státusz. Érthető módon a közlekedésre a legtöbb időt azok a csoportok fordítják, akiknek napi rendszerességgel kell közlekedniük. A KSH (Lakatos, 2013) elemzése szerint a tanulók napi átlagban 98, a foglalkoztatottak 74 percet töltöttek utazással. E két réteg úticélja is jelentősen meghatározott, a tanulók a napi átlagos 98 percből 44 percet (45 százalék), a foglalkoztatottak a napi átlagos 74 percből 38 percet (51 százalék) töltöttek iskolába járás, illetve munkavégzés céljából történő utazással, és ebbe nem került beszámításra az az időt, ami alatt például a munkavégzéssel összekapcsolt vásárlás, sportolás vagy rokonlátogatás célú közlekedés történt. A foglalkoztatottakon és a tanulókon kívül a közlekedésre a legtöbb időt a többnyire munkaképes korú munkanélküliek fordították, a legkevesebbet a nyugdíjasok táborába tartozók. A i eredményeink ezzel ellentmondanak, amit indokolhat az is, hogy a BabyBoom tagjai aktív kisgyermekes

nagyszülők, akik a közlekedéssel a munkaképeskorú gyermekeik munkába járását segítik átvállalva a kisunokák „fuvarozását”.

A nem dolgozó és nem tanuló rétegeknél a vásárlás szerepe meghatározó, a munkanélkülieknél pedig a rokonok és ismerősök meglátogatása. Ők napi átlagban 13 percet töltenek ilyen célú közlekedéssel. A 17–84 éves népesség napi átlagban legtöbb időt gyaloglásra fordította, amibe az adott tömegközlekedési eszköz elérése is beleszámít. A gépkocsi használat leginkább a foglalkoztatottakra jellemző, a tanulók viszont leginkább gyalog, illetve a tömegközlekedést igénybe véve közlekedtek. (Lakatos, 2013)



14. ábra A megtett távolság megoszlása a közlekedési eszközök használata szerint (KSH, 2013)

A tömegközlekedési eszközökön a fiatalabb foglalkoztatottak utaztak a leghosszabb ideig, amit indokolhat a fiatalabb korosztályok jövedelmi helyzete is, hiszen ennek a korosztálynak az autóhasználat mérsékeltebb volt, mint az előnyösebb helyzetű 30–49 éves középkorúaké. A fiatalabbak kevesebb ideig utaznak vásárlás céljából, mint az idősebb munkavállalók, viszont az életkorukkal is összefügg, hogy sportolás céljából napi átlagban 6 percet, míg az idősebbek ebből a célból csak 3 percet közlekedtek.

A következő (4.) táblázatban az eredményeinket összegezzük. Az életkori és generációs hatások határozottan megmutatkoznak az általunk vizsgált közlekedési szokásokban és preferenciákban is. A saját eredményeinket mutatja a 4. táblázat.

Habár a generációs jellemzők befolyása nem elhanyagolható; az egyes életkori sajátosságok hatása sokkal markánsabb. Sőt a kettő együtt jár. Megfigyelhető, hogy az egyes generációk esetén a jellemző életkori sajátosságok eltolódtak. Az eltolódott életszakaszokat mutatja a napi időmérleg alakulása is, ahogyan Lakatos (Lakatos, 2013) írja “a nők egyre idősebb korban szülik meg gyermekeiket, így a 17–29 évesek csak napi átlagban

17 percet töltenek gyermekeik ellátására, ugyanakkor a 30–49 évesek ennek majdnem kétszeresét, 33 percet.”

4. táblázat Utazásra gyakorolt hatások

Baby Boomers	Megváltozott egészségügyi állapot miatt kevesebbet, rövidebb távon vezet. Elkerüli a csúcsforgalmat, eltérő útemezés
X generáció	Életkori sajátosságok, családalapítás, munkába járás, csúcsforgalomban közlekedés. Vegyes közlekedési formák használata, fontos a praktikuság
Y generáció	Vegyes közlekedési eszközt használ, de gépkocsit főként hosszú távon vesz igénybe. Városban szívesen közlekedik tömegközlekedési eszközökkel. Életritmusából adódóan csak a késő délelőtti órákban kezd közlekedni viszont késő este is jelen van az utakon.

Az új generáció tagjai már néhány dologban másként gondolkoznak. Ez az új gondolkodás pedig a multimodalitás megerősödését hozta magával. Az online generáció már bárhol, bármikor valóban online és real time szeretne lenni, ehhez pedig szükség van a megfelelő IT support mellett mindkét kezére is, így a figyelmét nem tudja autóvezetésre korlátozni. A kényelem és a költségcsökkentés mellett a környezettudatosság is erőteljesen indokolja az új (vegyes illetve közösségi) közlekedési formák preferenciáját. (Rive et al, 2015)

Ráadásul az új generáció erősen social network (közösségi háló) orientált. Ez az igény a közlekedési szolgáltatások megvásárlásánál is megjelenik. Hogy hogyan lehetne ezeket az igényeket kielégíteni? Válaszként Rive és munkatársai javaslataival élve elmondható, hogy az érzékenységek megfelelően kezelhetők a megfelelően kiépített jegyár rendszerrel.

Ahogy korábban is jeleztük az utazások hossza nem változott, azonban ezt az utazással töltött időt egyre több szolgáltatás igyekszik kényelmesebbé tenni. Főként azon utasok számára, akiknek a figyelme nem a vezetésre irányul. Többben ezen idő alatt „intéznak el” néhány adminisztratív vagy egyéb teendőt, többben étkeznek, de a legtöbben olvasnak. Ezzel nemcsak az online jelenlét biztosítása, de olyan kezdeményezések is, mint a kultúra terjesztése és az irodalomnépszerűsítése az ún. Pocket zsebkönyvekkel is az utazók kényelmét szolgálja, ami az új szolgáltatók számát és azok bevételét növeli.

Kijelenthető tehát, hogy az igények felmérése és megismerése a gazdaságnövekedését és az innovációt serkenti. Eredményeink alátámasztják és összességében kijelenthetjük, hogy generációs eltérések megfigyelhetők, de az életkori sajátosságoknak vagy a földrajzi

demográfiai jellemzőknek sokkal erősebb hatása van. (Lavieri et al, 2017)

Ezt pedig a jövőbeli stratégiába is be kell építeni. Természetesen az új stratégia által hozott új eszközök és szolgáltatások bevezetése nem elegendő, azokat folyamatosan megfelelő színvonalon működtetni kell, és fenntartani biztosítva a megfelelő folyamatos utasigény kielégítést.

Végezetül ki kell térnünk arra is, hogy az életkor szerinti besorolások és összehasonlítások régóta jelen vannak a közlekedés felmérésében, de a generációk szerinti összevetés még teljesen hiányzik a magyar irodalomból. Ezzel a kutatással szeretnénk ezt az űrt betölteni, valamint a későbbiekre erre alapozottan szélesebb mintán is vizsgálni. A fentebb rendszerezett számos szekunder adat esetén gondot okoztak az eltérő generációs határok, az egyes generációk tagjainak születési évben megadott határai. Bár ez érthető, hiszen a besorolási határok (definícióból adódóan) az adott társadalmi kulturális hatásokra vonatkoznak. Ennél fontosabb kiemelnünk, hogy az általunk elemzett primer empirikus adatok minden esetben a jelenre és a múltra koncentráltak, nem tértek ki a megkérdezettek jövőbeli elképzeléseire, igényeire, látens elvárásaira. A jövőben ennek feltérképezése adja a kutatás folytatását.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS



A kutatás Az Emberi Erőforrások Minisztériuma az ÚNKP-17-4/I. kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült és a BrainBay Centrum keretein belül valósult meg.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Association, A. P. T., 2015. Millenials and Mobility, hely nélkül.: ismeretlen szerző
- Ficzere, F., 2016. Bosch a magyar autóhasználati szokásokról
<http://www.aeoportal.hu/index.php/infokozpont/hirek/365-bosch-kutatas-a-gepkocsik-eletkora-atlagosan-11-ev-magyarorszagon> [online]
- Fleischer, T. & Tir, M., 2016. The transport in our time-budget. *Regional Statistics*, pp. 54-94.
- Fleischer, T. & Tir, M., 2018. Hazai közlekedési időmérleg elemzés. Siófok, Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara, pp. 81-86.
- Kiss, P. J. & Szalkai, G., 2018 58(2). Az ingázás mobilitási jellemzői a legutóbbi népszámlálások adatai alapján. *Területi Statisztika*, p. 177-199.
- Kolnhofer Derecskei, A., Reicher, R. & Szeghegyi, Á., 2017. The X and Y Generations' Characteristics Comparison. *Acta Polytechnica Hungarica*, pp. **Vol. 14, No. 8**, 107-125.
- Kolnhofer Derecskei, A., Reicher, R. & Szeghegyi, Á., 2018. Travel habits and preferences by generations. *Acta Polytechnica Hungarica*. Véleményezés alatt.
- KSH, 2013. június 27.. A lakossági közösségi és egyéni közlekedési jellemzői, 2012. *Statisztikai Tükör*, **VII. évfolyam 47. szám**.
- KSH, 2016a. A települések infrastrukturális ellátottsága, 2016. *Statisztikai Tükör*.
- KSH, 2016b. *Az ingázás kiemelt célpontjai*, Budapest: Központi Statisztikai Hivatal .
- KSH, 2017a. A háztartások fogyasztása, 2017. I. félév (előzetes adatok). KSH : ismeretlen szerző
- KSH, 2017b. *Kiadási radar adatok*, Budapest: Központi Statisztikai Hivatal .
- KSH, 2018a. A háztartások fogyasztása, 2017 (előzetes adatok). *Statisztikai Tükör* .
- KSH, 2018b. Szállítási teljesítmények, közúti közlekedési balesetek, 2018. I. negyedév. *Statisztikai Tükör*.
- Kukely, G., Aba, A. & Fleischer, T., 2017. New framework for monitoring urban mobility in European cities. *Transportation Research Procedia* , p. 155-162.
- Lakatos, M., 2013. *A foglalkoztatottak időfelhasználása az ingázás és a munkába járás idejének tükrében*. Budapest: KSH Műhelytanulmányok 13..
- Lavieri, P. S., Garikapati, V. M., Bhat, C. R. & Pendyala, R. M., 2017. AN INVESTIGATION OF HETEROGENEITY IN VEHICLE OWNERSHIP AND USAGE FOR THE MILLENNIAL GENERATION. hely nélkül., ismeretlen szerző
- Reeves, T. C. & Oh, E., 2008. Generational Differences. In: *Handbook of Research on Educational Communications*. Springer, pp. 295-303.
- Reicher, R. & Kolnhofer Derecskei, A., 2018. Generációs különbségek a hétköznapi közlekedésben. Siófok, Budapesti és Pest megyei Mérnöki Kamara, p. 7380.
- Rive, G. és mtsai., 2015. *Public transport and the next generation*. June 2015, NZ Transport Agency research report .
- Sándor Zs. P., Csiszár Cs., 2013 Development Stages of Intelligent Parking Information Systems for Trucks *Acta Polytechnica Hungarica*, pp: **Vol. 10, No. 4**, 2013