

Tudományos közlemény

Utások fedélzeti tevékenységeinek vizsgálata ingázás és távolsági utazás során

Beküldve: 2021.01.15.
Elfogadva: 2021.06.30.
Online közzétéve: 2022.10.24.

- DR. MUNKÁCSY ANDRÁS** tudományos főmunkatárs, kutatóközpont-vezető, Közlekedéstudományi Intézet, Közlekedésfejlesztési Kutatóközpont, munkacsy.andras@kti.hu
- STROMMER TAMÁS** tudományos segédmunkatárs, junior kutató, Közlekedéstudományi Intézet, Közlekedésmenedzsment Osztály, strommer.tamas@kti.hu
- DR. LIESZKOVSZKY JÓZSEF PÁL** tudományos munkatárs, senior kutató, Közlekedéstudományi Intézet, Közlekedésmenedzsment Osztály, lieszkovszky.jozsef@kti.hu

Absztrakt: Az utazás közben végzett tevékenységek köre a kommunikációs eszközök és az internetelés gyors terjedése miatt teljesen átalakult. E tevékenységeket egy vállalat naponta ingázó és rendszeresen nagy távolságra utazó munkavállalói körében, kvalitatív kutatási módszerek (kérdőív és két fókuszcsoport keretében, összesen 18 fő részvételével) vizsgáltuk, hogy meghatározzuk a fő jellemzőiket és a kapcsolódó utazási szokásokat. A résztvevők változatos tevékenységeket végeznek utazás közben, és nem egyértelműen foglaltak állást arról, hogy a munkába járás idejét munka- vagy szabadidőnek tekintik. A vizsgálat tapasztalatai alapján a járművek kialakításával, a személyszállítási szolgáltatással kapcsolatos, valamint a munkaadókra vonatkozó javaslatokat fogalmaztunk meg.

Kulcsszavak: utazás közbeni tevékenységek; utazási szokások; autóbusz-közlekedés; vasúti személyszállítás

Investigation of onboard passenger activities during commuting and long-distance travel

Abstract: The range of activities performed while travelling has been completely transformed by the rapid spread of communication devices and internet access. These activities were investigated among daily commuter and regular long-distance traveller employees of a company, using qualitative research methods (questionnaire and two focus groups with a total of 18 participants) to identify their main characteristics and related travel behaviour. Participants engaged in a variety of activities while travelling and did not clearly state whether they considered commuting time as work or leisure time. Based on the experience of the survey, recommendations were made on vehicle design, passenger transport services and employers.

Keywords: travel-based multitasking; travel behaviour; bus transport; rail passenger transport

A kutatási téma időszerűsége

Az új évezred tapasztalata, hogy az infokommunikációs technológia, valamint a mobil- és okoseszközök robbanásszerű fejlődése, illetve a nagysebességű mobilinternet gyors terjedése átalakította a mindennapi tevékenységeinket. A közvetlen hatások között szerepel az emberek jelentős hányadának szinte folyamatos elérhetősége és online jelenléte, valamint a munka kereteinek elmosódása, a munkával kapcsolatos kööttségek fellazulása. Az utazási körülmények, illetve az utazás közbeni szórakozás, munkavégzés, pihenés feltételeinek javulásával teljesen új lehetőségek nyíltak meg, és ezek végül magukkal hozták az utazásra fordított idő szubjektív és objektív értékeinek drasztikus átalakulását (Goodwin, 2019; Gripsrud – Hjorthol, 2012; Lee et al., 2019; Line et al., 2011). A szakirodalom egyre szélesebb körben mutat fel eredményeket az utazási idő hasznossága, értéke kapcsán az utasok, a munkáltatók és a gazdaság szempontjából (Fosgerau, 2018; Földes – Csiszár, 2015; Keserű et al., 2015; Munkácsy et al., 2022), az utazási időt immár nem „elveszettnek” tekintve.

E jelentős átalakuláshoz és annak következményeihez célszerű a közlekedéssel foglalkozó szereplőknek (pl. járműgyártóknak, közlekedésszervezőknek, szolgáltatóknak) is gyorsan alkalmazkodniuk, hiszen mindez egyúttal lehetőség is a személyközlekedési folyamatokban a tömegközlekedés részarányának növelését célzó

törekvések megvalósítására. Továbbá a tömegközlekedési eszközök használata mellett szólhat, hogy – szemben az egyéni gépjárműhasználatával – az utazási idő változatosabban és sok esetben hasznosabban is eltölthető, ezáltal pedig javítható az utazás szubjektív megítélése, és növekedhet az utazások objektív (egyéni, de akár gazdasági, társadalmi) haszna is. E változások elméleti alátámasztásához viszont elengedhetetlenek azok a kutatások, melyek az utazási idő felhasználását és az utazás közbeni tevékenységeket (angolul travel-based multitasking) vizsgálják, emellett a felhasználásuk és gyakorlati hasznosításuk lehetőségeit is elemzik.

Az utazás közbeni tevékenységek vizsgálata

Az utazás közben végezhető tevékenységek lehetőségeit jelentősen javítják a digitális technika, illetve az infokommunikációs és közlekedési szolgáltatások jelentős változásai. Az okoseszközök gyors terjedése, az internethozzáférés arányának és a kommunikációs lehetőségek (pl. adatátvitel) sebességének növekedése, valamint a járművek kényelmi szolgáltatásainak (elektromos csatlakozók, vezeték nélküli internetkapcsolat stb.) bővülése nyomán az utazási körülmények is javultak. Mindezek hatására napjainkra megvalósult az utasok szinte folyamatos elérhetősége – a hozzáférhetőség (internethez, szolgáltatásokhoz, információkhoz, rendszerekhez stb.) is az utazáson kívüli körülményekkel vetekszik –, illetve folyamatosan bővül az utazás közben is végezhető tevékenységek, munkák száma és aránya. Az utazási és időfelhasználási szokások e folyamatokhoz kapcsolódó átalakulása pedig magával hozta az utazási idő hasznosabb eltöltésének lehetőségét.

Az utazás közbeni tevékenységek és az utazási idő felhasználásának eddigi vizsgálatait Keserű – Macharis (2018) tanulmánya foglalja össze. A szemlézett kutatások változatos körülmények között és egymástól is jelentősen eltérő módszerekkel, meghatározásokkal, illetve különböző közlekedési módok körében végezték vizsgálataikat az utazás közbeni tevékenységek felderítésére. E különbségek viszont az eredmények összehasonlítását, és így közvetetten az eredmények felhasználhatóságát és adaptációját is erősen korlátozzák.

E hiányosságok felismerése nyomán végzett vizsgálatot szerzői munkaközösségünk: ennek célja egységes tevékenységjegyzék (leltár) összeállítása volt, amely képes a széles körben használt tevékenységek egységesítésére és a tevékenységekkel kapcsolatos vizsgálatok támogatására (Munkácsy et al., 2020). Az utazás közben is végezhető tevékenységek vizsgálatának megalapozását és a vizsgálatok magyarországi adaptációját szolgálta a budapesti metróhálózaton csúcsidőszakban végzett felmérés. Az utasok által végzett tevékenységek, valamint az utasok, illetve az utazás megfigyelhető jellemzői között a már egyszerű statisztikai vizsgálatokkal is lényeges összefüggéseket lehetett kimutatni (Munkácsy – Strommer, 2020).

Mindezek alapján megállapítható, hogy az utazással töltött idő állandósága (Fleischer – Tir, 2016, 2018) lehetőséget biztosít, hogy a naponta utazással töltött mintegy egy óra valamilyen módon hasznosítható legyen. Az utazási szokások részletes feltárása, az igények felmérése, valamint az utazás közben végzett fontosabb tevékenységcsoportok jellemzőinek felderítése és azonosítása révén cikkünk célja annak gyakorlati alátámasztása, hogy jelentős lehet az utazások társadalmi, gazdasági, illetve az utas számára érzékelhető és általa realizálható haszon – vagyis az utazások és a közlekedési fejlesztések értékelésénél a tevékenységek hatásával is számolni kell.

A vizsgálat jellemzői és módszertana

A vizsgálatot fókuszcsoportokban – a Covid19-világjárvány miatt a személyes találkozások mellőzésével – valósítottuk meg. Vizsgálatunk célja az volt, hogy rendszeresen utazó munkavállalók körében feltárja a jellemző utazási szokásokat, preferenciákat, és felderítse az utazás közben végzett tevékenységek körét. A résztvevők úgy lettek kiválasztva, hogy több szempontból is megvalósuljon a vizsgálat sokszínűsége (nem, kor, munkakör, utazási szokások), és egy-egy fókuszcsoport általános létszámának (4–10 fő) megfelelően legyen közöttük naponta települések között ingázó, illetve munkavégzés céljából nagy távolságra rendszeresen utazó munkavállaló. Valamennyien a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) szellemi foglalkozású alkalmazottai, akik mind a szervezet budapesti székhelyén vagy szombathelyi, pécsi, szegedi, debreceni telephelyén dolgoznak (összesen 18 fő).

A vizsgálat online kérdőív összeállításával, tesztelésével, majd kiküldésével kezdődött. A kérdőív célja, hogy feltárja a beszélgetésekben részt vevők utazási jellemzőit és szokásait (utazások relációja, időtartama, jellemzően használt közlekedési eszköz, utazás közben végzett tevékenységek és azok művelésének gyakorisága), illetve vizsgálja és tesztelje a korábban összeállított tevékenységileltár (Munkácsy et al., 2020) felhasználhatóságát egy szélesebb körben megvalósított felmérés kivitelezése előtt.

A fókuszcsoportok jellemzője, hogy irányított beszélgetés során, ám relatíve kötetlen körülmények között valósulhat

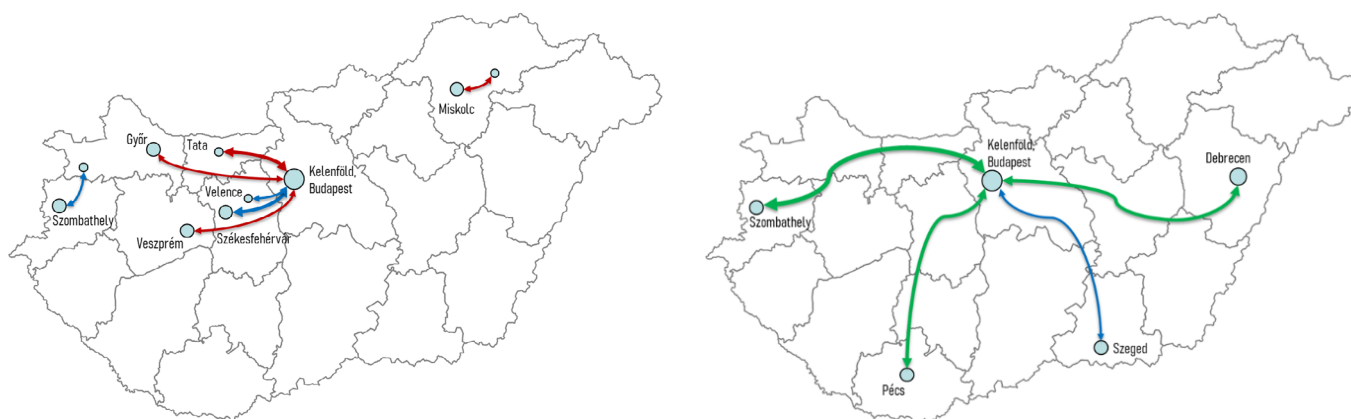
meg a résztvevők megkérdezése, illetve a résztvevők közötti párbeszéd és interakció. Mivel a világjárvány miatt érvényben lévő szabályok nem tették lehetővé személyes találkozó megszervezését, a fókuszcsoportokat online bonyolítottuk le. A fókuszcsoportok levezetéséhez hasonlóan a teljes csoport számára azonos kérdéseket tettünk fel, és biztosítottuk a lehetőséget az egyéni és csoportos vélemények kifejtésére, illetve ahol erre szükség volt, vita-, illetve beszélgetéscsökkentő kérdéseket tettünk fel a beszélgetés, véleménycsere kialakulása érdekében.

A munkavállalókat két fókuszcsoportba rendeztük: az egyiket a naponta viszonylag nagy távolságról ingázó munkavállalók, a másikat pedig a munkával összefüggésben rendszeresen nagy távolságon utazó munkavállalók alkották. Mindkét fókuszcsoport esetén a nemek aránya kiegyenlített volt, és szinte az összes korcsoport képviseltette magát. A résztvevők lényegesen különböző relációkban és különféle közlekedési eszközök használatával ingáznak, utaznak, de jelentős különbségek vannak az utazási idők és az utazási szokások között is.

Előrebocsátjuk, hogy az eredmények csak részben általánosíthatók, mert a résztvevők egy munkahelyen (bár több helyszínen), ráadásul hasonló területen és munkakörökben dolgoznak. Bár az utazás közbeni munkavégzés célú tevékenységek az időtöltésre csak az utazók kisebb részének jelenthetnek valós alternatívát, a megkérdezettek kiválasztása mégis biztosítja a tevékenységekkel kapcsolatos helyzetfelméréshez szükséges információkat, hiszen az utazás közben végzett nem munkavégzési célú tevékenységek (zenehallgatás, beszélgetés, online bevásárlás stb.) is számottevő hasznot hajthatnak például a megtakarított szabad- vagy munkaidő, szórakozás értéke révén.

A fókuszcsoportok bemutatása

A fókuszcsoportokat a naponta ingázók körében 2020 májusában, a nagy távolságra utazók esetében pedig 2020 szeptemberében szerveztük meg. A résztvevők által beutazott viszonylatokat az 1. ábra mutatja be. Az ingázók többsége a budapesti székhelyre ingázik, a rendszeresen nagy távolságra utazók pedig a KTI regionális irodáiból a budapesti székhelyre ügyintézés, illetve (vezetői) megbeszélések miatt utaznak, nagyjából havi rendszerességgel. Az alábbi megállapításokhoz a fókuszcsoportot megelőző kérdőívek eredményeit és az ott írásban tett kijelentéseket is felhasználtuk.



1. ábra. A naponta ingázó (balra), illetve a nagy távolságra utazó (jobbra) munkatársak által beutazott relációk

Forrás: saját szerkesztés

A naponta ingázók csoportja

A naponta ingázók fókuszcsoportjának összeállítása során a fő szempont a helyközi közlekedés használata volt, tekintve, hogy a városi közlekedés során jellemzően kevesebb tevékenység végzésére nyílik lehetőség. A fókuszcsoportban részt vevő munkatársak jellemzően a nyugati-déli agglomerációból és megyeszékhelyekről ingáznak, két fő pedig egy-egy regionális irodába ingázik (vagy korábban ingázott) 30–40 km távolságról. Az utazás ideje jellemzően 1–1,5 óra között alakul, de irányonként 2 óra eljutási idő is előfordul. A következő felsorolásokban található idézeteket a felmérésben részt vevő munkatársak válaszaiból válogattuk. Az idézetek mélyebben megvilágítják az utazás közben végzett tevékenységek, illetve azok művelésének jellegzetességeit.

Az utazási idő gyakori felhasználási módja, amikor az utas magáncélú tevékenységet végez. A leggyakrabban előforduló tevékenységek a pihenés, az alvás, a különböző járművön is elérhető és alkalmazható szórakozási formák,

például online és más játékok, zenehallgatás:

1. A leggyakrabban előforduló nem munkacélú tevékenységek között szerepel a különféle okos- és elektronikus eszközök (pl. tablet, laptop) használata.

„A vonaton reggel befele jellemzően ugyanazt csinálom, mint a visszaúton: mobiltelefonos játékokat játszom. Azt veszem észre, hogy a logikai játékok jók arra, hogy az ember kicsit kikapcsoljon – és már nem is a mobiltelefonjára figyel, hanem egészen más dolgokon gondolkodik.”

2. Meghatározó jelentőségű a pihenés, szundítás, alvás és ezek változatos formái:

- a. az alvás, illetve az okoseszközök használatával művelt tevékenységek többféle módon, időtartamban és időszakban jelennek meg az utazás során;
- b. a legtöbb esetben az is jellemző, hogy e tevékenységek művelése a napi rutin részeként alakul és ezek egyfajta keveréke alakítja ki az utazás közben végzett tevékenységek összességét.

3. Az elmondottakból levonható következtetés, hogy megfelelő körülmények között az utazással töltött idő a pihenés (és a reggeli „ébredés”) színhelye is lehet – egyfajta átmenet a magánélet és a munkahelyi lét között.

4. A rendszeresen együtt utazókból gyakran kialakulnak olyan ingázócsoportok, akik akár az időbeosztásukat is összeszervezik, hogy együtt tudjanak utazni. Gyakran rokonok, barátok és ismerősök is feltűnnek az utazás során, ilyenkor velük beszélgetés, csevegés indul.

„A reggeli időszakban olyan 5–10 fős kialakult ingázócsoport volt, akikkel többnyire együtt tettük meg az utat, beszélgetéssel töltöttük az időt. Hazafelé már csak 2-3 főre redukálódik a létszám, mindenkinek a munkaidő végzéséhez igazodva.”

5. Egyéb tevékenységek is előfordulnak a járműveken: gyakori az olvasás, de a különleges, kevésbé megszokott tevékenységek is előfordulnak.

„A vonat azért megadja azt a lehetőséget, hogy ki tudjon kapcsolni az ember – én írni szoktam. Verseket, tájleírásokat, meséket. Jön a szösszenet, és valamikor kész is egy vers, mire beérek a munkahelyre.”

További módja az utazási idő eltöltésének, ha az utas utazás közben munkát vagy munkához kapcsolódó tevékenységet végez. Legegyszerűbben az okoseszköz segítségével elvégzett munka vagy munkavégzéshez köthető tevékenység végezhető (pl. telefonbeszélgetés, e-mailek írása és olvasása), ám ezek hasznát, illetve rendszerességét is negatívan befolyásolhatja a munka tárgyának érzékeny tartalma vagy az utazási közeg jellege.

1. A legtöbb esetben a munkacélú tevékenységek a szokásos alaptevékenységek körénél maradnak, vagyis az e-mailek olvasása, a telefonbeszélgetések és a lapon vagy tableten végezhető egyszerűbb munkák fordulnak elő.

2. Logikus felvetés, hogy olyan munkát lehet és érdemes végezni utazás közben, amelynek során:

- a. rendelkezésre áll egy munkavégzésre alkalmas eszköz: mobiltelefon, laptop vagy tablet, valamint megfelelő a mobilhálózati lefedettség és a szolgáltatás minősége (telefonbeszélgetés, adatátvitel) – ezekkel kapcsolatban számos probléma vetődött fel a fókuszcsoportban;

„Nekem nincs és nem is volt laptopom, amivel dolgozhattam volna, tehát [a munka] mindig csak telefon vagy legfeljebb tablet használatát jelentette.”

„Sokszor nehézségekbe ütközik maga a telefonálás, mert ezen a szakaszon négyszer szakad meg [a vonal]. Amikor egyeztetünk munkaügyben, mert elkerülhetetlen, akkor arról szól a beszélgetés, hogy »mindjárt visszahívlak«, »megszakadt« – ez tehát egy nagy hátrány.”

b. adva vannak a körülmények (pl. az utasnak utazás közben nem kell állnia vagy nem ül mellette senki), amelyek esetén a munkavállaló kényelmesen és megfelelő módon munkát tud végezni;

„Esetleg egy-két telefont elintézek, de alapvetően én sem szeretek sem magán-, sem munkaügyben telefonhívást kezdeményezni. Ez inkább arra az időszakra jellemző, amíg megközelítem a vasútállomást.”

c. nem szükséges az információk, eszközök stb. különleges védelme (például minősített vagy érzékeny adatok, értékes munkaeszközök);

„Nálam a munka jellegű hívások azok, amiket nem szeretek ingázás közben csinálni, mert hát olyan munkakörben és munkaterületen dolgozunk, ahol elég erős a lakosság érintettsége.”

d. a munkavállaló motivált, hogy utazás közben (is) munkát végezzen (kompenzálja-e a munkáltató a felhasznált időért vagy esetleg rugalmasan beépíthető a napi munkarendbe).

„Hazafelé az esetek többségében többet szoktam dolgozni, mert sokszor 16 óra körül eljövök bentről, és a maradék munkát a vonatom végzem el.”

„A délután az mindig ad hoc jelleggel működik, de a melót akkor sem venném elő. Akkor már inkább olvasás, zenehallgatás.”

A rendszeres ingaforgalom leginkább a nagyvárosok agglomerációjára jellemző, de egy-két esetben távolabbi településről történik az ingázás – ekkor viszont módosulnak az utazási szokások, jellemző az intercityk és a gyorsvonatok használata. A rendszeres ingázás a tapasztalatok szerint általában együtt jár a kötöttebb és közel változatlan utazási szokásokkal.

Az elővárosi ingaforgalom egyik sajátossága a zsúfoltság. Az ezzel együtt járó zaj, illetve a privát tér beszűkülése miatt az utazás közben kényelmesen végezhető tevékenységek köre korlátozott, sok esetben csak a többi utas zavarása mellett valósítható meg (vagy lenne megvalósítható).

„Ha valaki ott ül tőlem 20 centire, akkor nem fogok az arcába beszélni. Én ezt nem szeretem, amikor valaki azzal tölti el a fél órát, hogy elmeséli a fél életét, mert éppen ráér. Én a legszükségesebb munkatelefonokat sem szívesen veszem ott fel. Nálam ez így nem működik.”

„Én beszereztem egy jó kis párnás fülhallgatót, ami tompítja a külső zajokat. Egy idő után már nem azért hallgattam zenét, mert annyira akartam volna, hanem már nem bírtam elviselni, amit a körülöttem lévők műveltek.”

Rákérdeztünk arra is – amely kérdés létjogosultságát a válaszok is megerősítették –, hogy van-e olyan tevékenység, amelyet az utas dedikáltan azért nem végez, mert ha van ülőhelye, akkor ül mellette valaki, és számára ez kényelmetlen.

„A telefonálás nálam is kocsifüggő. Mondjuk egy FLIRT típusú kocsiban, ami tágas és nagyjából ott vagyunk egymás mellett, ott én sem szoktam telefonálni. Én azokat a kocsikat részesítem előnyben, ahol enyém a négyes ülés vagy csak ketten ülünk, vagy nem is ül úgy közvetlen mellettem valaki.”

A nagy távolságra rendszeresen utazók csoportja

A másik fókuszcsoportot a rendszeresen, de a mindennapi utazásnál jóval ritkábban (több hetente, havonta) nagy távolságra utazó munkatársakból állítottuk össze. E fókuszcsoport esetén is a helyközi közlekedés használata során végzett tevékenységekre került a hangsúly. A munkatársak jellemzően a regionális irodákban (vezetői vagy szakértői munkakörben) dolgoznak, képviselik az összes aktív korcsoportot, emellett pedig a választott közlekedési mód (autó, vonat, autóbusz) és az utazások jellemzői is változatosak. Az utazások ideje jellemzően 2-3 óra között alakul,

de előfordul a 3 órát meghaladó utazás is irányonként (ez egy nap akár 5–7 óra utazásra fordított időt is jelenthet). Jellemzően igaz a fókuszcsoporthoz tartozó résztvevőire, hogy az utazások közben végzett tevékenységek eltérnek a naponta ingázókétól. Egyrészt a távolsági utazásoknál az utas szinte mindig rendelkezik ülőhellyel és helybiztosítással, ez pedig elősegíti a viszonylag egyenletes kényelmet, másrészt az egy helyben eltöltött idő hossza is jelentősen hosszabb lehet. Fő megállapításaink:

1. A fókuszcsoporthoz tartozó utazások sajátossága, hogy az oda- és a visszaút is egy nap leforgása alatt valósul meg. Az utazáson kívül végzett munka mellett a jelentős utazási idő miatt maga az utazás is jelentős terhelést jelent az utasnak, így az utazás során csak korlátozottan jellemző a munkavégzés – domináns tevékenység a pihenés, illetve a lazítást szolgáló tevékenységek, valamint a szundítás és az alvás;

„Visszafelé olvasással vagy konkrétan munkával nem szoktam foglalkozni. Addigra már elfáradok. Ezek az értekezletek Budapesten általában nagyon korán kezdődnek, nekünk 5-6 óra körül már el kell indulni és [...] este 7 előtt nem is érünk haza.”

2. Megjelenik még a szórakozás, illetve lazítás-pihenés célú olvasás, rádió- és zenehallgatás is – többeknél ez tölti ki a munka helyett vagy mellett az utazás idejét.

„Két és fél, három óra alatt érek Debrecenbe. És sem oda, sem haza irányban nem szeretek munkával foglalkozni. Csak szükség szerint. Többnyire olvasással, illetve zenehallgatással töltöm az időt.”

Mivel a vizsgált utazások kevésbé rendszeresen valósulnak meg, a napok rendje és ezek a tevékenységek kevésbé épülnek be a napi rutinba, csak ritkán jelennek meg állandósult napirendek – az utazás időtartamára a munkavállalók sokkal inkább egyfajta kiegészítő időként tekintenek. Az utazással töltött időt többnyire a munkaidő részének tekintik, de van, aki egyfajta kompenzációként tekint rá az egész napos munka ellentételezéseként.

1. Jellemző, hogy az utazás céljából szolgáló megbeszélés vagy aktuális munkák anyagát, tervezeteket, szakmai szövegeket, cikkeket olvasnak az utazók;

„[A Budapesten zajló megbeszélésekre] sokszor utazom IC vonattal, szinte mindig egyedül. Utazás, illetve a vonatút közben szakmai anyagokat szoktam olvasni, munkaügyben néha telefonálok, de más tevékenységet jellemzően nem szoktam végezni. Tapasztalatom szerint a vonaton történő utazás nem nagyon alkalmas munkavégzésre.”

2. Másik jellemző tevékenységfajta a munkavállaló éppen aktuális munkafolyamatának folytatása: ebben az esetben a munkavállaló a folyamathoz kapcsolódó munkát végez változatos formában, terjedelemben és eszközökön (pl. laptop, telefon). De előfordul az is, hogy a munkavállalónak nem áll rendelkezésére megfelelő eszköz, vagy a távközlési szolgáltatás nem megfelelő, emiatt csak a legszükségesebb eszközöket viszi magával, és csak a legfontosabb üzenetekre válaszol.

„[Az utazással töltött idő] alkalmas arra, hogy a hivatali e-maileket, ügyeket el tudja intézni az ember. Visszafelé is ugyanúgy hagyok olvasnivalót a vonatra. Természetesen az e-maileket folyamatosan nézzük, hiszen mindenképpen reagálni kell. Az e-mail küldője az nem tudja, hogy mi éppen utazunk, és elvárja, hogy időben válaszoljunk.”

Az online munka jó minőségének alapja a folyamatos mobilhálózati lefedettség rendelkezésre állása, valamint az adatátviteli szolgáltatás gyorsasága és megbízhatósága. A fókuszcsoporthoz tartozó tapasztalatai alapján a rendszeresen utazók már ismerik a rendszer és a lefedettség sajátosságait, és készülnek az adatkapcsolat megszakadására. Többeknél elsődleges szempont továbbá az utazás kényelme. A munkaeszközök esetén gondot jelenthet, ha például a jellemzői (méret, tömeg stb.) miatt nem kényelmes a hordozásuk: ez gyakori ok egy eszköz nélkülözésére, amennyiben nincsen rá feltétlenül szükség.

A vizsgálat tapasztalatai alapján az irányonként legalább 1,5–2 óra időtartamú utazásokat lehet hosszú távúnak tekinteni. Ennél rövidebb utazások esetén nem alakulnak ki azok a sajátosságok, melyek a hosszú távú utak jellemzői:

hosszabb előkészítő szakasz, utazás tervezettség, az utazást kényelmesebbé és hasznosabbá tevő eszközök (pl. párna, okoseszközök).

A hosszú távú utazások és az ingázás közötti jól megfigyelhető különbség, hogy a hosszú távú utazások esetén több munkavállalónál jelenik meg alternatívaként a személygépkocsi. Az ingaforgalom esetén gyakorlatilag nem szerepelt a személygépjármű az életszerű alternatívák között – legfeljebb egy-két napon a bevásárlással összekötve –, többek pedig egyenesen kizárták az autó használatának célszerűségét a rendszeres torlódások és a bizonytalan menetidő miatt.

Hogyan tekintünk az utazásokra: munka- vagy szabadidő?

A kutatásunk kiinduló gondolata az volt, hogy bizonyos feltételek teljesülése esetén, különösen szellemi foglalkozásúak esetében, utazás közben is lehet érdemben munkát végezni (az egyén számára hasznos más tevékenységek mellett). A kérdések között szerepelt, hogy a résztvevők hogyan tekintenek az utazás során munkával eltöltött időre: azt a munkaidő egy részének tekintik, vagy egy lehetőségnek például a napi munka befejezésére.

„Hát ez egy érdekes kérdés, és egyes munkahelyeken bizonyos szempontból kínos is. Én dolgoztam olyan helyen, ahol megmondták előre, hogy bárhová kell menni, nyolctól négyig dolgozol, és pont. Ha most éppen neked el kellett indulni hat órákor és megérkeztél este hétre, akkor így jártál.”

„Én egyértelműen azt gondolom, hogy a munkaidő része, ezt én így is tekintem. Viszont az ember nyilván nem áll ostonnal a dolgozója mögött, tehát hogyha alszik odaúton, meg visszafele úton is alszik, én azt is el tudom fogadni, nincs ezzel semmi probléma. De hát praktikus kihasználni a lehetőséget, különösen akkor, ha határidős feladat van.”

„Én például úgy szoktam gondolkodni a munkaidőről, hogy ha pusztán be kell menni a munkahelyemre, akkor értelemszerűen a munkaidőm akkor kezdődik, amikor beérkezem. Ha viszont máshova kell mennem, mert például egy külső megbeszélés van, [...] akkor tulajdonképpen otthon kezdődik a munkaidőm, mert a szokásostól eltérő [...] útvonalon kell menni.”

Kérdéses, hogy ha a munkavállaló a munkahelyre vagy az onnan hazautazás közben e-mailt kap vagy telefonon hívják, akkor van-e, lehet-e rajta kényszer, hogy válaszolnia kell. Tehát úgy érzi-e vagy érezheti-e a munkavállaló, hogy rögtön válaszolnia kell, hiszen már dolgozik.

„Épp a kollégáim vonatkozásában én azt gondolom, hogy ez föl sem merül. [Ha] hívják, akkor azonnal – amint tud – válaszol, nem nézi, hogy munkaidő vagy nem munkaidő.”

„Én azt gondolom, ha szorít a határidő, akkor nyilván az odaúton és a visszaúton is dolgozunk. Igazából nekem diszkomfortérzetem van, hogyha nincs nálam a laptop, akkor bizonyos munkákat nem tudok azonnal megcsinálni. Tényleg inkább magammal viszem abban az esetben is, ha egyáltalán nem kell egész nap.”

„Az én munkakörömet érintően ritkán szokott olyan feladat beérkezni, amit azonnal meg kell válaszolni. Tehát az mondjuk simán belefér, hogy míg felérek [a székhelyre], ott akkor valakinek a gépét szükség esetén kölcsönkérem, vagy nyilván vár addig a feladat, amíg hazaérek.”

Összefoglaló megállapítások

Munkánk során meghatároztuk és összegyűjtöttük azokat a jellemzőket, amelyek befolyásolhatják az utazás közbeni munkavégzésre irányuló tevékenységeket. Ez alapján olyan ajánlásokat és lehetőségeket vázolunk fel, amelyekkel az utazás során a munkavégzés hatékonysága és kényelme növelhető a járművek belső kialakítása vagy a kiegészítő kényelmi szolgáltatások révén.

Járműekkel szemben támasztható elvárások:

A fókuszcsoportok tapasztalatai alapján a járműoldali fejlesztések a következő területeken lehetnek igazán nagy hatással az utazás kényelmére, a közben végzett tevékenységekre:

- asztalok biztosítása étkezéshez, munkavégzéshez stb. (akár helybiztosítás, felár mellett);
- a munkavégzés, szórakozási, kommunikációs lehetőségek támogatása érdekében az ülések nagy részét el kell látni elektromos hálózati és mobiltöltésre is alkalmas csatlakozóval;
- hosszabb (pl. távolsági) utazások esetén célszerű olyan üléseket és szolgáltatásokat biztosítani – például mozgatható, dönthető ülések, csendes kocsi –, amelyek révén a koncentrációt igénylő tevékenységek kényelmes körülmények között végezhetők;
- tisztálkodási lehetőség biztosítása legalább a nagy és középtávolságú utazásoknál,
- ülőhelyek biztosítása: a várható utasforgalomnak, utazási szokásoknak és az utazás közben végzett, végezhető tevékenységek részaránya alapján optimalizálva.

Szolgáltatással szemben támasztható elvárások

A járművek kialakítására és felszereltségére tett megállapítások ugyanúgy érvényesek a (fedélzeti) szolgáltatásokra is. Ezekben az esetekben sokszor nincs is szükség jelentős átalakításokra az infrastruktúrában és a járműparkban, hiszen sok esetben szervezéssel is jelentős eredményt lehet elérni. A legfontosabb szolgáltatásfejlesztési intézkedések az alábbiak lehetnek:

- étel- és italvásárlási lehetőség a rövidebb utazásoknál is (étel- és italautomata, büfé), étkezőkocsi közlekedtetése távolsági viszonylatokon;
- nagysebességű internet-hozzáférés biztosítása a teljes utazás során;
- rugalmas helyfoglalási rendszer, kényelmi szolgáltatások biztosítása (ülésfoglalás, büfé- vagy étkezőkocsi, családbarát vagy csendes kocsi/fülke, prémiumülések, asztalok stb.),
- a zsúfoltság csökkentése (követési idő csökkentése, kapacitásbővítés stb.).

További megállapítások

Bár az utasoknak akár jelentős hányada munkát is végezhet utazás közben, ez az idő más, az utas számára hasznos tevékenységekkel is eltölthető. A mindennapos utazás során a pihenés, a közösségi funkció, valamint egyéb tevékenységek végzése (online vásárlás, böngészés, beszélgetés stb.) is lehetőséget ad az utazáson kívüli idő szabad(abb) felhasználására. Bár a jármű és a szolgáltatás szempontjából a legfontosabb javaslatokat feljebb ismertettük, több olyan funkció és jelenség maradt ki, amelyet az utazások működése és funkciója szempontjából fontos kiemelni.

Az egyik meghatározó jelenség a közösségek és utascsoportok kialakulása a járműveken. A jelenség nemcsak a viszonylagos közelséget biztosító telekocsik esetén, de a vasúti fővonalak zsúfolt szerelvényein is megfigyelhető. Az utazás közösségi élménnyé, maga a jármű pedig közösségi térré válik, ami pozitívan hathat az egyén hangulatára, emberi kapcsolataira. Az ilyen jellegű társas kapcsolatok ugyanakkor magukban hordozhatják az utazási idő eltöltésének rugalmatlanságát is abban az esetben, ha a közösség nem fogadja el az érdeklődésén kívül eső tevékenységek művelését, és az utazó nem tud a számára éppen kívánatos tevékenységgel foglalkozni (azaz például nem tud pihenni).

Az utazás közben végzett tevékenység kiválasztásánál szempont lehet, hogy a járművön milyen tevékenységet tesznek vonzóvá és elérhetővé. Továbbá a napi rutin kialakulását és a szokások rögzülését is elősegíti, ha az utas hasonló utazási feltételekkel, szolgáltatásokkal és (megfelelő) körülményekkel találkozik a járművön nap mint nap. Fontos, hogy rendelkezésre álljanak a csoportos utazás és a jármű korlátait figyelembe véve szabad tevékenységválasztás feltételei, amivel végső soron csökkenthető az utazás okozta „veszteség” mértéke.

Következtetések és további kutatási célok

Az utazási szokások átalakulása és az igények megváltozása nagyban befolyásolja, hogy miként is tekintenek az utasok az egyes közlekedési módokra. Az utóbbi évtizedekben előtérbe kerülő környezeti szempontok és a városok,

illetve azok agglomerációinak túlterhelődése a közforgalmú közlekedés kínálta lehetőségekre terelte a figyelmet. A közlekedési módok versenyképessége azonban több tényezőtől függ, és ezek közül az egyik meghatározó szempont, hogy az adott közlekedési eszközön töltött idő miképpen hasznosítható.

A közforgalmú közlekedési járműveken utazás közben számos tevékenység végezhető, kivéve azokat, amelyek tiltva vagy korlátozva vannak (pl. a dohányzás, esetenként az evés-ivás). A mobilkommunikáció és az okoseszközök fejlődése egyrészt sokak esetében lehetővé tette a helyfüggetlen munkavégzést, másrészt az utazók számos további, számukra hasznos tevékenységet végezhetnek, mint például az online tanulás, vásárlás, ügyintézés vagy kikapcsolódás.

Az utazás közben végzett tevékenységek, azok sokszínűsége, felmérésének különbségei és az értékelésük lehetőségei, az utazás mint közösségi élmény, és az egész jelenség hasznának meghatározása mind igényli az utazás közben végzett tevékenységek részletesebb tanulmányozását. Eddigi kutatásaink alátámasztják, hogy az utazás közbeni tevékenységeket célzó felmérések és azok értékelése során felhasznált módszertan alkalmazása lehetővé teszi az utazási közben eltöltött idő hasznosságának meghatározását, kvalitatív és kvantitatív értékelését. Az egy vállalat rendszeresen utazó munkavállalóinak részvételével lebonyolított vizsgálatok eredményei arra utalnak, hogy az utazás közben végezhető tevékenységek változatosak, és számos egyéni körülmény (különösen a preferenciák, érdeklődés, szokások) alapjaiban befolyásolják a kapcsolódó döntéseket. Az utazás közbeni munkavégzés a kutatás nem minden résztvevője számára magától értetődő, inkább csak az egyszerű online tevékenységekre (pl. e-mail megválaszolására) korlátozódik, a körülmények (zaj, zsúfoltság vagy pusztán mások jelenléte) miatt bizonyos tevékenységek (pl. telefonhívások) nem valósulnak meg. E műhelytanulmány alapján a következtetések nem feltétlenül általánosíthatók, a komplex társadalmi és gazdasági hatások vizsgálata további tanulmányozást és kutatásokat indokolnak, például a fókuszcsoportok és a megkérdezettek körének kibővítését, utascsoportok célzott vizsgálatát.

Felhasznált irodalom

- Fleischer Tamás – Tir Melinda (2016): The transport in our timebudget, *Regional Statistics*, 62, 54–94. <https://doi.org/10.15196/RS06204>
- Fleischer Tamás – Tir Melinda (2018): Hazai közlekedési időmérleg-elemzés, *Közlekedéstudományi Szemle*, 68:2, 7–22. <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2018.21>
- Fosgerau, Mogens (2019): Automation and the Value of Time in Passenger Transport. Discussion Papers 2019/10, *International Transport Forum*. 22 o. <https://www.itf-oecd.org/automation-and-value-time-passenger-transport>
- Földes Dávid – Csizsár Csaba (2015): Route plan evaluation method for personalised passenger information service, *Transport*, 30:3, 273–285. <https://doi.org/10.3846/16484142.2015.1086889>
- Goodwin, Phil (2019): The Influence of Technologies and Lifestyle on the Value of Time Discussion Papers 2019/03, *International Transport Forum*. 18 o. <https://doi.org/10.1787/9811ba36-en>
- Gripsrud, Mattias – Hjorthol, Randi (2012): Working on the train: From 'dead time' to productive and vital time. *Transportation*, 39:5, 941–956. <https://doi.org/10.1007/s11116-012-9396-7>
- Keserő Imre et al. (2015): Is travel time wasted? Evidence from a time use survey in Flanders, Belgium, 14th International Conference on Travel Behaviour Research, Windsor, Egyesült Királyság, 1–16. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.1267.6320>
- Keserő Imre – Macharis, Cathy (2018): Travel-based multitasking: Review of the empirical evidence, *Transport Reviews*, 38:2, 162–183. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1317048>
- Lee, Sungwon et al. (2019): Influence of ICT on Public Transport Use and Behaviour in Seoul. Discussion Papers 2019/02, *International Transport Forum*. 12 o. <https://doi.org/10.1787/daf30fcc-en>
- Line, Tilly – Jain, Juliet – Lyons, Glenn (2011): The role of ICTs in everyday mobile lives, *Journal of Transport Geography*, 19:6, 1490–1499. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.07.002>
- Munkácsy András – Strommer Tamás (2020): Utasok tevékenységei a budapesti metró csúcsidőszakban, *Közlekedéstudományi Konferencia: A közlekedés jövője – a jövő közlekedése*, 2020. október 29–30., Győr, 68, 1–9.
- Munkácsy András – Strommer Tamás – Lieszkovszky József Pál (2020): Utazás közbeni tevékenységek leltára, *Közlekedéstudományi Konferencia: A közlekedés jövője – a jövő közlekedése*, 2020. október 29–30., Győr, 69, 1–12.
- Munkácsy András – Keserő Imre – Siska Miklós (2022): Travel-based Multitasking on Public Transport: An Empirical Research in Hungary, *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 50:1, 43–48. <https://doi.org/10.3311/PPtr.15866>