

DUNAÚJVÁROS FENNTARTHATÓ MOBILITÁSI TERVE

DUNAÚJVÁROS MEGYEI JOGÚ VÁROS INTEGRÁLT TERÜLETI PROGRAMJÁNAK KERETÉN BELÜL

Tájékoztató a „felmérések feldolgozása”
című munkarészben közölt eredményekről

Megbízó:

Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette:

Mobilissimus Kft. Derts Zsófia



Ekés András

Gertheis Antal

Sipos Zsófia

Szabó Noémi

Városkutatás Kft. Horváth Vera



Tönkő Andrea

Alvállalkozók: H-Building Hungary Kft.

Metior Iskolaszövetkezet

Dunaújváros, 2016

TARTALOM

Tartalom	3
1 Bevezetés.....	4
2 A felmérések eredményei	5
2.1 Háztartásfelvétel	5
2.1.1 A háztartásfelvétel módszertana.....	5
2.1.2 Jármű és bérlet tulajdon.....	9
2.1.3 Autóhasználat	11
2.1.4 Általános értékelés	14
2.1.5 díjhordozók kínálatának bővítése.....	18
2.1.6 Módválasztás szempontjai	20
2.2 Közösségi közlekedési kikérdezések.....	22
2.2.1 Általános megállapítások.....	22
2.2.2 Helyi és helyközi autóbuzsos kikérdezés	26
2.2.3 Vasúti kikérdezés.....	42
2.3 Parkolásvétel	48
2.4 Egyszerűsített lakossági kérdőív.....	60
2.4.1 A kérdőívet kitöltők jellemzői	62
2.4.2 A lakossági kérdőív eredményei	64

1 BEVEZETÉS

Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata megkezdte a város Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) kidolgozását, mely az embert, a városlakót középpontba állító közlekedési stratégia. A terv hosszú távon meghatározza majd a város közlekedésfejlesztési irányait; célja a mindenki számára hozzáférhető, biztonságos, tiszta, hatékony és fenntartható közlekedés megvalósítása.

A SUMP a város meglévő terveivel, elsősorban a Településfejlesztési Konceptióval és az Integrált Településfejlesztési Stratégiával összhangban készül. A terv elkészítésével Dunaújváros MJV Önkormányzata a Mobilissimus Kft-t bízta meg a „Dunaújváros Megyei Jogú Város Integrált Területi Programjának keretén belül Dunaújváros fenntartható mobilitási tervének kidolgozása” című munka keretében. A helyzetértékelés és a forgalmi modell megalapozását kiterjedt forgalomszámlálások, utasszámlálások és kikérdezések szolgálják.

Mivel Dunaújváros MJV Önkormányzata nem rendelkezik friss adatokkal a dunaújvárosiak és a Dunaújvárosban közlekedők mobilitási szokásairól, a felmérések eredményei hiánypótlóak.

2 A FELMÉRÉSEK EREDMÉNYEI

2.1 HÁZTARTÁSFELVÉTEL

2.1.1 A HÁZTARTÁSFELVÉTEL MÓDSZERTANA

A háztartásfelvétel célja, hogy átfogó képet adjon a dunaújvárosiak utazási szokásairól. A forgalmi körzetek közötti utazási igények felméréssel megalapozza a forgalmi modellt, valamint információt szolgáltat a módválasztási szokásokról és preferenciákról.

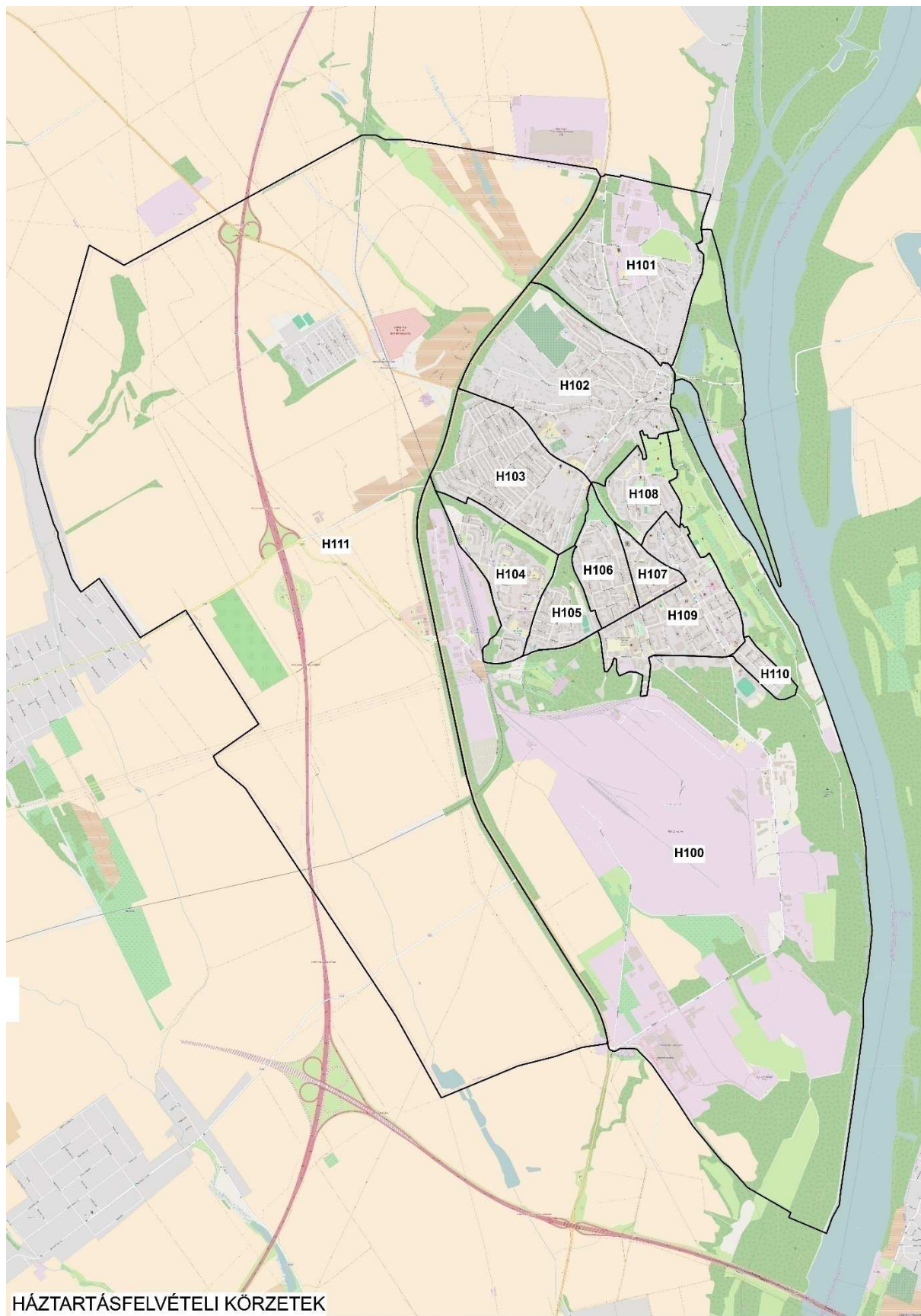
A megkérdezés 2016. augusztus 22. és szeptember 30. között történt 7,5%-os, 3650 fős mintán (a 2011-es népszámlálás szerinti 48 484 fős népesség 7,5%-a 3637 fő¹).

A háztartásfelvételi körzetek az Integrált Településfejlesztési Stratégia(ITS) szerinti városrészekből a városrészek egy részének összevonásával jöttek létre úgy, hogy összevonásra csak területileg egybefüggő, kompakt, beépítettség és jelleg szerint pedig homogén városrészek kerültek. A háztartásfelvétel szempontjából csak a lakott körzetek relevánsak, ezért a nem lakott (túlnyomórészt munkahelyi jellegű körzetek összevonásra kerültek.

¹4.1.2.1 A népesség korcsoport és nemek szerint, 2011

4.2.1.2 A háztartások száma háztartás-összetétel szerint, 2011

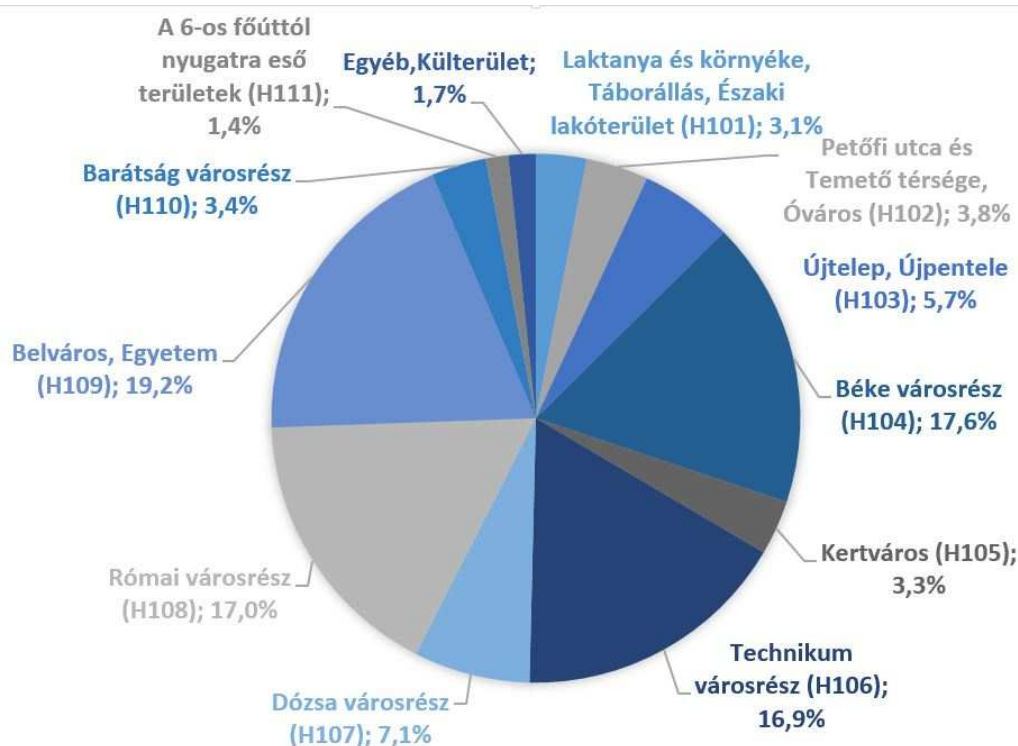
KSH Népszámlálás 2011, http://www.ksh.hu/nepszamlalas/tablak_teruleti_07



1. ábra: Háztartásfelvételi körzetek

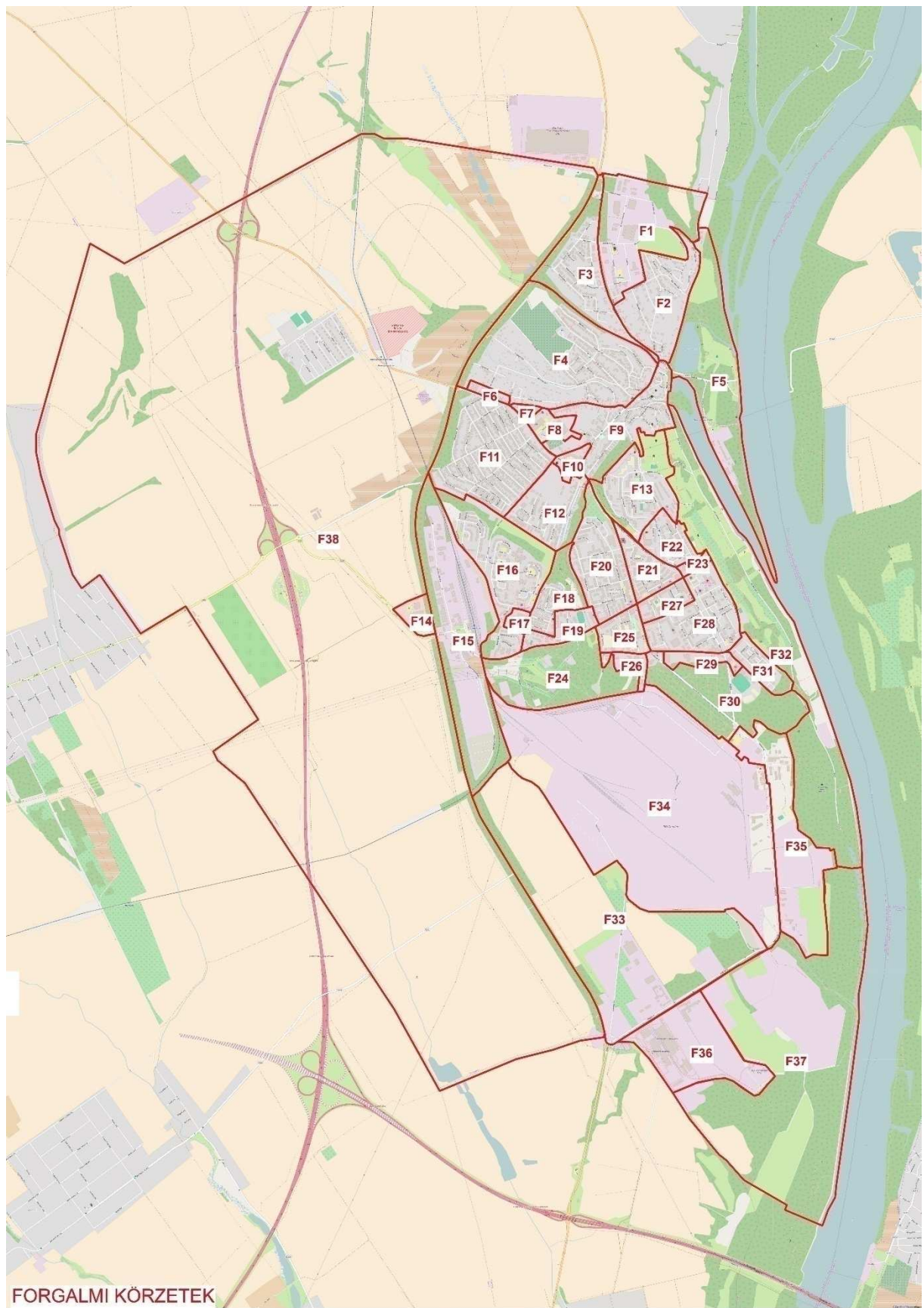
Az ITS által meghatározott városrészek közül a háztartásfelvételekor a település északi részén a Laktanya és környéke, a Táborállás és az Északi

lakóterület, az Aranyvölgyi úttól északra a Petőfi utca és a Temető térsége és az Óváros, az úttól délre Újtelep és Újpentele, a település déli részén pedig a Belváros és az Egyetem térsége került összevonásra.



2. ábra: A háztartásfelvétel során megkérdezettek aránya városrészenként

A forgalmi körzetek kijelölésének célja, hogy a lakosság helyváltoztatási igényei a forgalmi modellben leképezhetőek legyenek. A forgalmi körzetek lehatárolásának elvei megegyeznek a háztartásfelvételi körzeteknél leírtakkal, azzal a különbséggel, hogy a körzetbeosztás részletesebb, így pontosabb modellezést tesz lehetővé. A forgalmi körzetek ennek megfelelően egyes városrészek esetében a városrészek megbontásával jöttek létre.



3. ábra: Forgalmi körzetek

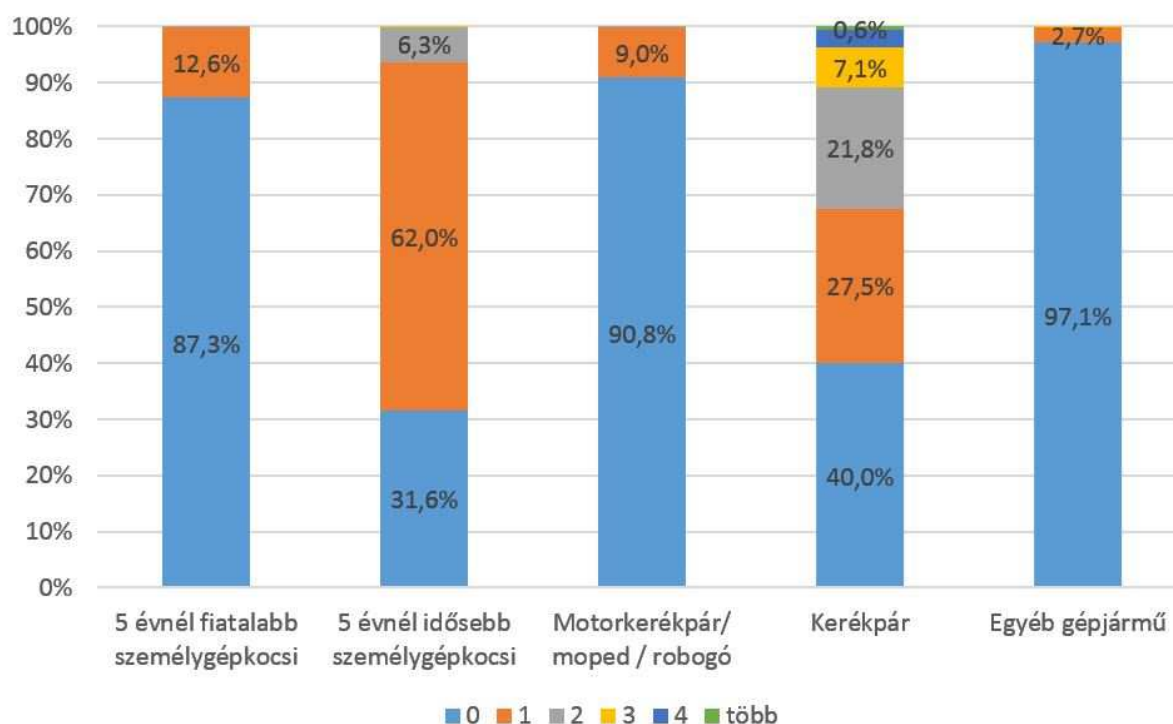
Ahátartásfelvételi minta városrészi megoszlás, kor és nem alapján reprezentatív volt.

2.1.2 JÁRMŰ ÉS BÉRLET TULAJDON

A következő diagramokon a háztartásfelvételben résztvevők jármű- és bérlettulajdonlási mutatói láthatók.

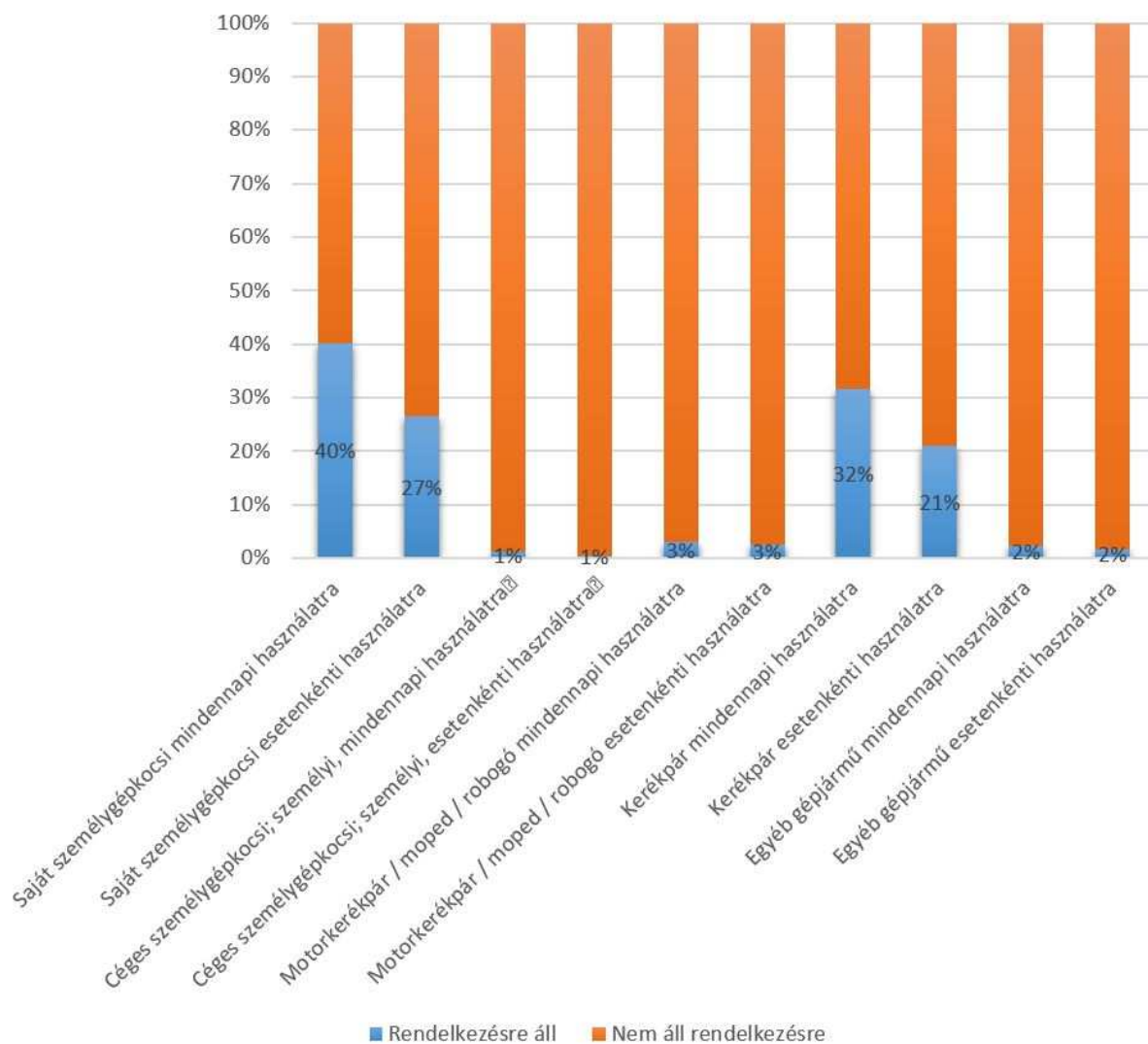
A felvételben résztvevő háztartások több mint 80%-ában van személygépkocsi, 12%-ukban van öt évnél fiatalabb személygépkocsi. A háztartások 6%-ának két személygépjármű van a tulajdonában.

A felvételben résztvevő háztartások 9%-ában megtalálható motorkerékpár, moped vagy robogó, közel kétharmadukban van egy vagy több kerékpár.



4. ábra: Az alábbi járművek közül a háztartásukban hány darab elérhető? (megoszlás a háztartások százalékában)

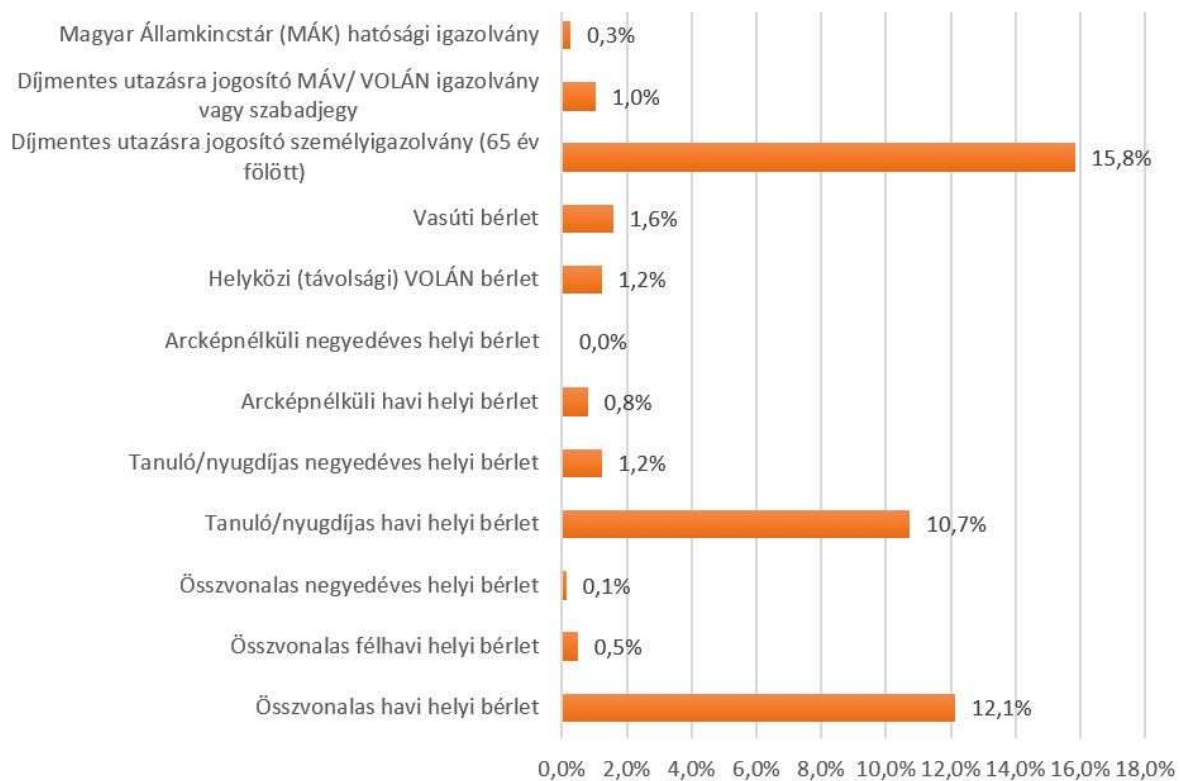
Személygépjármű a válaszadók közel 40%-ának, kerékpár több mint 30%-ának áll rendelkezésére napi használatra. A céges személygépkocsi használat aránya az eredmények alapján elhanyagolható, saját személygépkocsi esetenkénti használatra a válaszadók 27%-ának, motorkerékpár, moped vagy robogó mindennapi használatra a válaszadók 3%-ának áll rendelkezésére.



5. ábra: Az alábbiak közül mely jármű és milyen gyakorisággal áll a rendelkezésére? (válaszok megoszlása a válaszadók százalékában)

A válaszadók közül a helyi buszokat ingyen vagy kedvezményesen használók, illetve a szolgáltatásért fizetők száma körülbelül megegyezik. Előbbi csoportba a megkérdezettek 11,9%-a tartozik, akik tanuló vagy nyugdíjas negyedéves, illetve havi bérlettel utaznak, utóbbi csoportba a megkérdezettek 13,5%-a tartozik, akik összvonalas havi, félhavi vagy negyedéves helyi bérlettel, arcképnélküli havi vagy negyedéves bérlettel közlekednek Dunaújvárosban.

A megkérdezettek 1,2%-a rendelkezik helyközi volán bérlettel, 1,6%-a vasúti bérlettel, 17,1%-a pedig ingyenes vasúti, helyi, helyközi autóbusz utazásra jogosító igazolvánnyal. Utóbbiak közül 15,8% a 65 év feletti életkor miatt, míg 1% szabadjegy révén, 0,3% MÁK igazolvány révén jogosult díjmentes utazásra

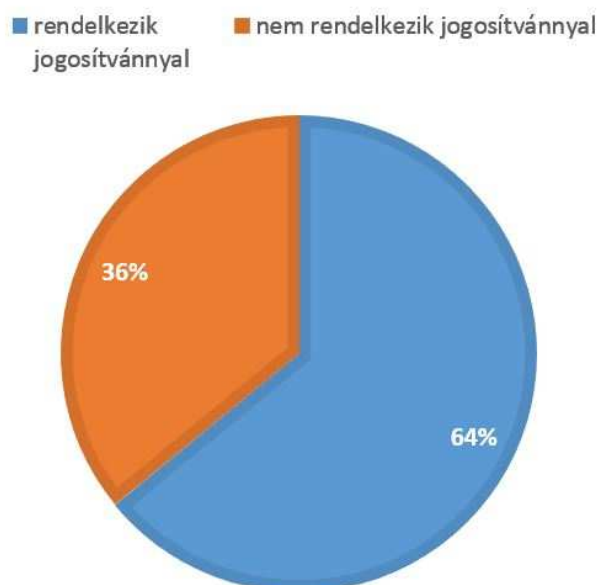


6. ábra: Az alábbiak közül milyen bérlettel (bérletekkel) vagy igazolvánnyal rendelkezik? (említések a válaszadók %-ában)

2.1.3 AUTÓHASZNÁLAT

A következő diagramok a megkérdezettek autóhasználati szokásait és preferenciáit mutatják be.

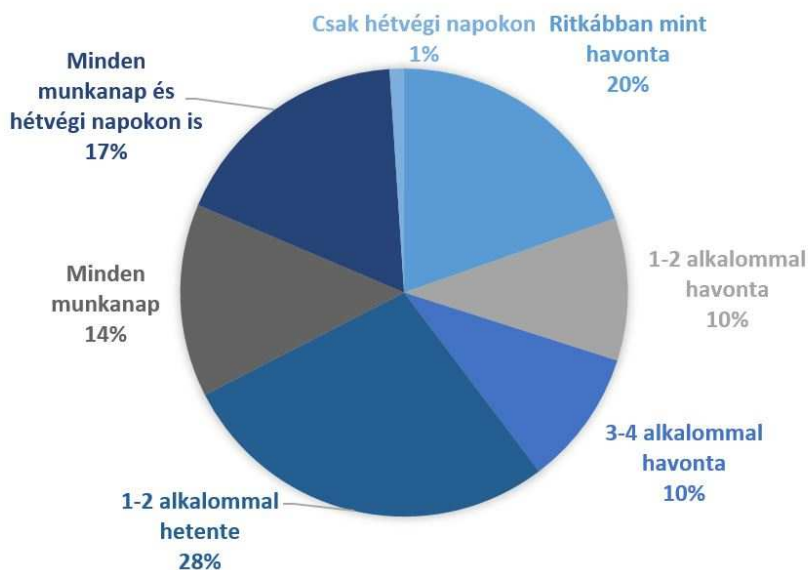
A 14 év feletti válaszadók 64%-a rendelkezik jogosítvánnyal.



7. ábra: Rendelkezik-e jogosítvánnyal? (megoszlás a 14 év feletti válaszadók között)

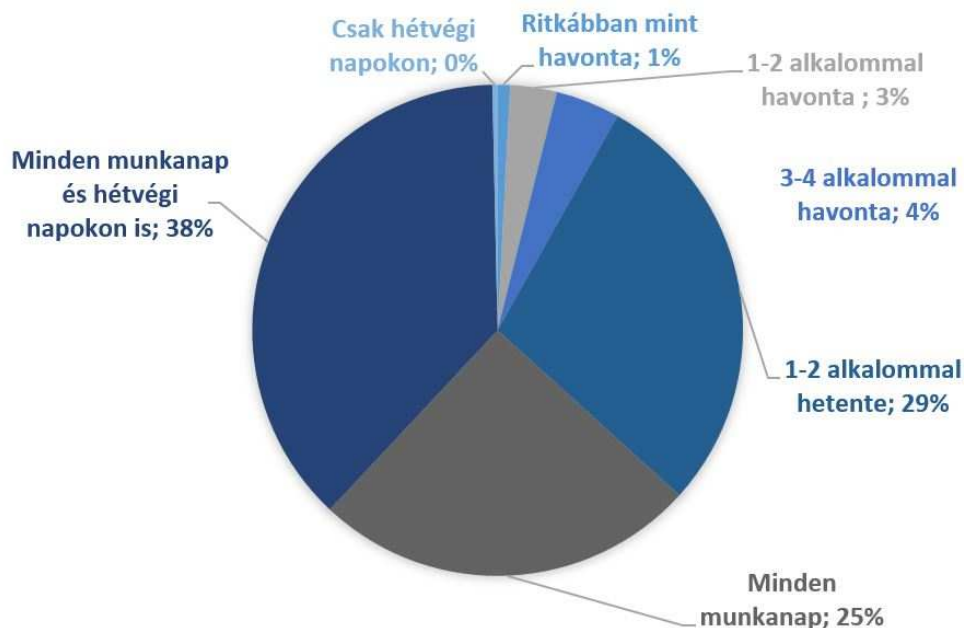
A megkérdezettek 31%-a minden munkanap utazik személygépkocsival, 17%-uk a hétvégi napokon is. Azoknak a körében, akik számára saját autó mindennap rendelkezésre áll, az autót minden munkanap használók aránya 63%, az autót munkanapokon és hétvégén is használók aránya 38%. Míg a teljes mintából a válaszadók 28%-a hetente 1-2 alkalommal, 40%-uk havonta 3-4 alkalommal vagy annál ritkábban utazik autóval, azok közül, akik számára autó mindennap rendelkezésre áll, csupán 8% utazik autóval havonta 3-4 alkalommal vagy annál ritkábban.

A SZEMÉLYGÉPKOCSSIVAL MEGTETT UTAZÁSOK GYAKORISÁGA A VÁLASZADÓK KÖRÉBEN



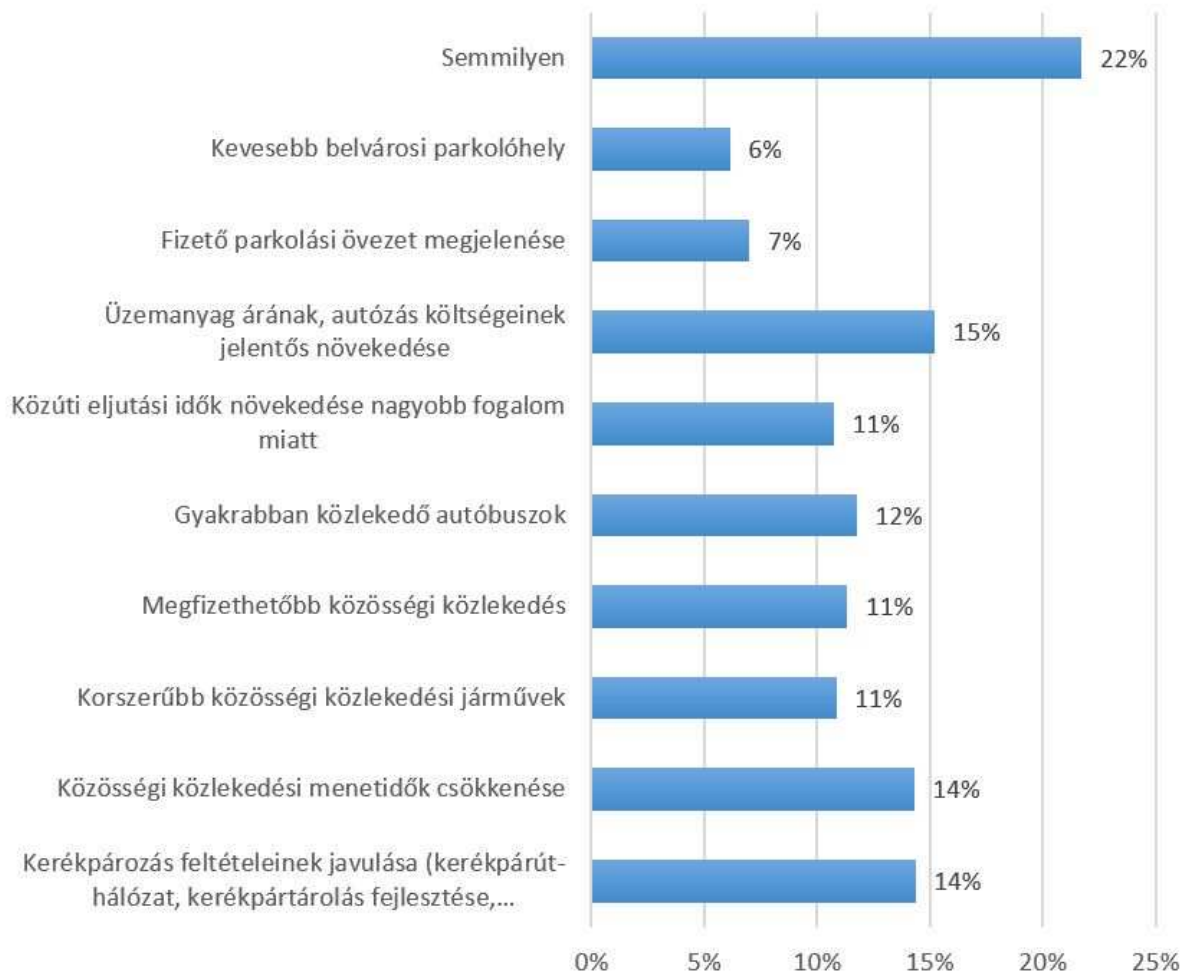
8. ábra: Milyen gyakran utazik Dunaújváros területén személygépkocsival, beleértve az utasként megtett utazásokat? (válaszadók %-os megoszlása)

A SZEMÉLYGÉPKOCSIVAL MEGTETT UTAZÁSOK GYAKORISÁGA AZOKNAK A KÖRÉBEN, AKIKNEK RENDELKEZÉSÉRE ÁLL SAJÁT AUTÓ MINDENNAPI HASZNÁLATRA



9. ábra: Milyen gyakran utazik Dunaújváros területén személygépkocsival, beleértve az utasként megtett utazásokat? (válaszadók %-os megoszlása azoknak a körében, akiknek saját autó mindennapi használatra rendelkezésükre áll)

A személygépkocsit havonta 3-4 alkalommal vagy annál gyakrabban használók közül legtöbben az üzemanyag árának, illetve az autózás költségeinek jelentős növekedése esetén, a közösségi közlekedési menetidők csökkenése esetén, illetve a kerékpározás feltételeinek javulása esetén csökkentenék számottevő mértékben az autóval megtett utazásaik számát. A válaszadók 12%-a kevesebbet közlekedne személygépkocsival abban az esetben, ha az autóbuszok gyakrabban járnának. A parkolóhelyek számának csökkenése, illetve fizető pakolóövezet kialakítása esetén csak a megkérdezettek 6%, illetve 7%-a módosítaná a közlekedési szokásait. A megkérdezettek 22%-a a felkínált opciók közül semelyik megvalósulása esetén sem tenné le az autóját.



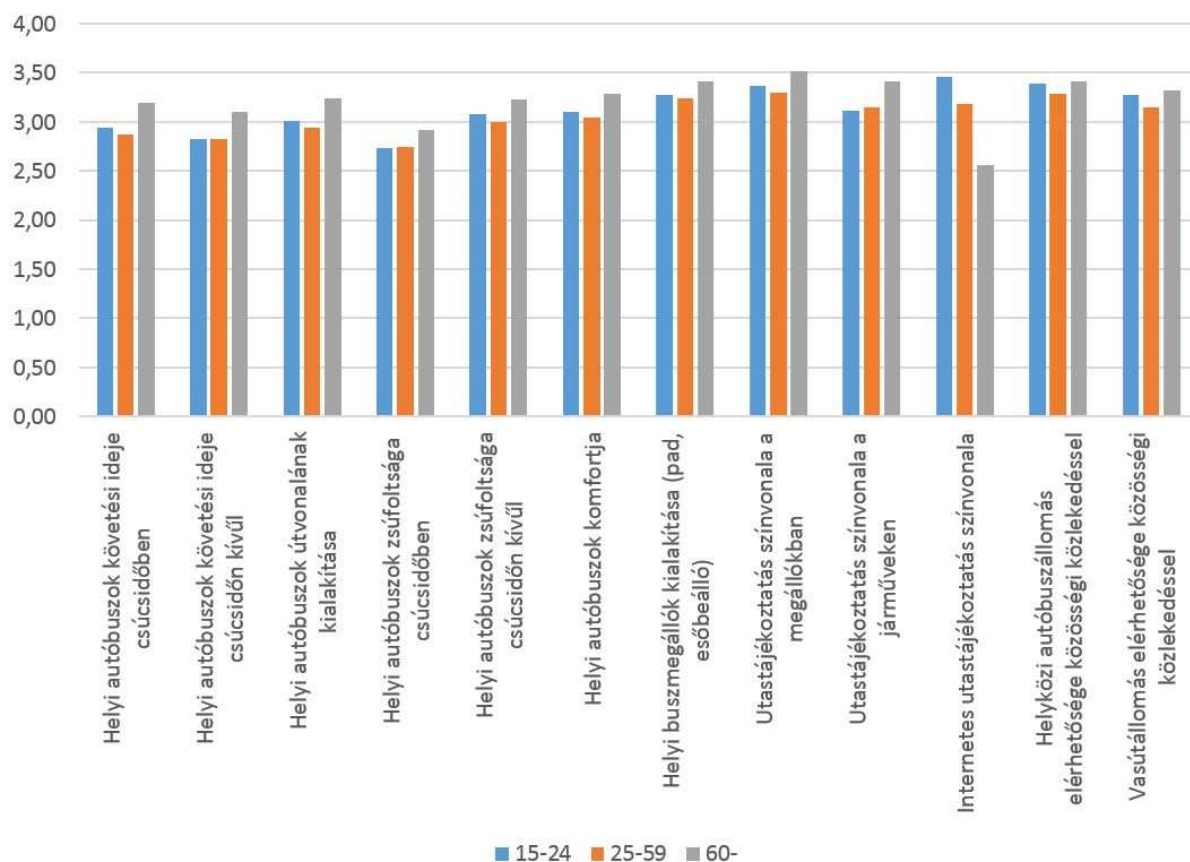
10. ábra: Melyek azok a körülmények, amelyek hatására Ön a jelenleg személygépkocsival megtett dunajvárosi utazásainak egy részét a jövőben közösségi közlekedési eszközzel vagy kerékpárral tenné meg? (említések a személygépkocsit havonta 3-4 alkalommal vagy annál gyakrabban használók %-ában)

2.1.4 ÁLTALÁNOS ÉRTÉKELÉS

A következő diagramok bemutatják, hogy a megkérdezettek különböző szempontok alapján hogyan értékelték korcsoportonként átlagosan egy ötös skálán a város közösségi közlekedését, közúthálózatát, a parkolási helyzetet, a belvárosi gyalogos felületeket és a kerékpározás lehetőségeit. (1 - nagyon rossz, 5 – nagyon jó)

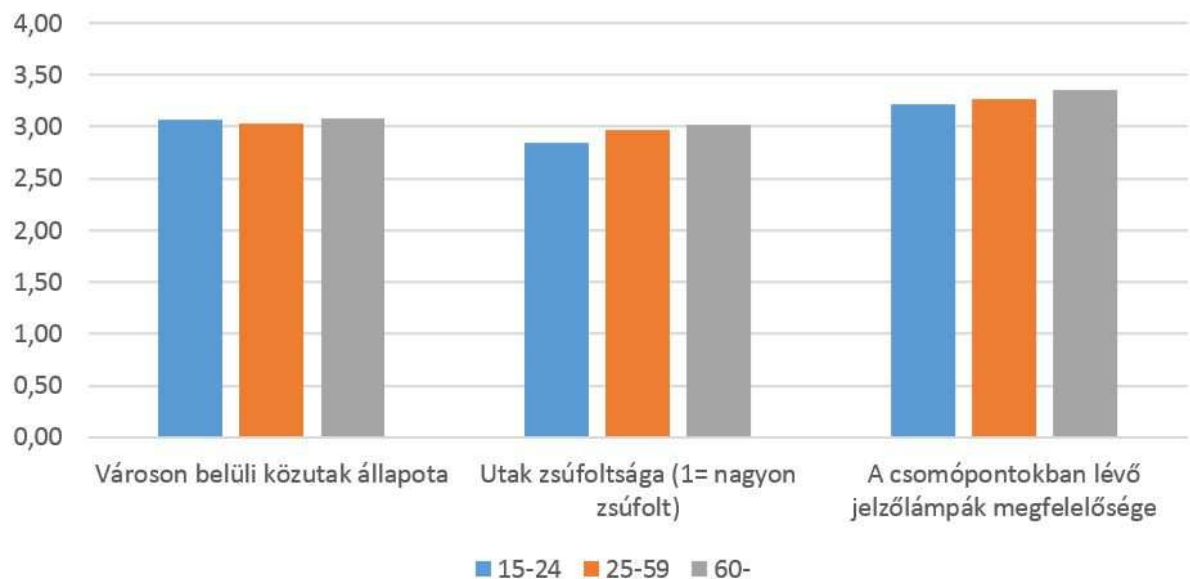
A közösségi közlekedés terén átlagosan a legkevesebb pontot (2,9) a helyi autóbuszok csúcsidei zsúfoltsága kapott. Összességében kimagaslóan pozitív értékelésben egyik tényezőt sem részesítették a megkérdezettek.

Közösségi közlekedés

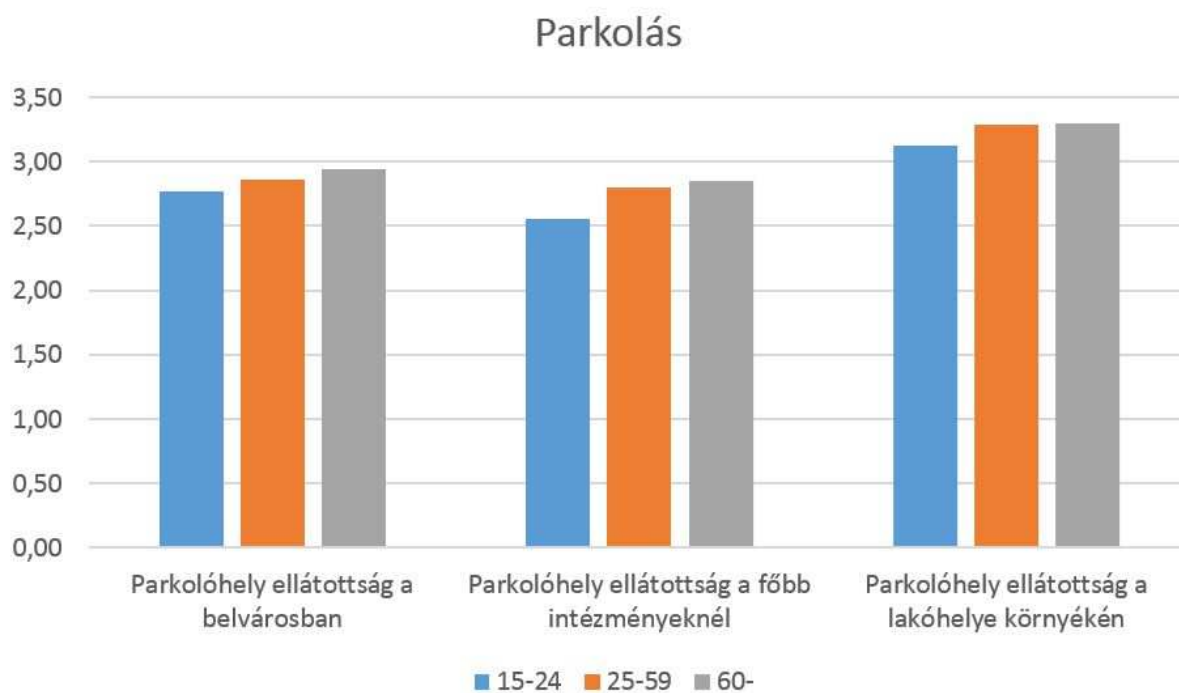


A közúthálózatot tekintve az utak zsúfoltsága és állapota átlagosan 3, illetve 3,1 pontot, míg a csomópontokban lévő jelzőlámpák megfelelősége 3,5 pontot kapott.

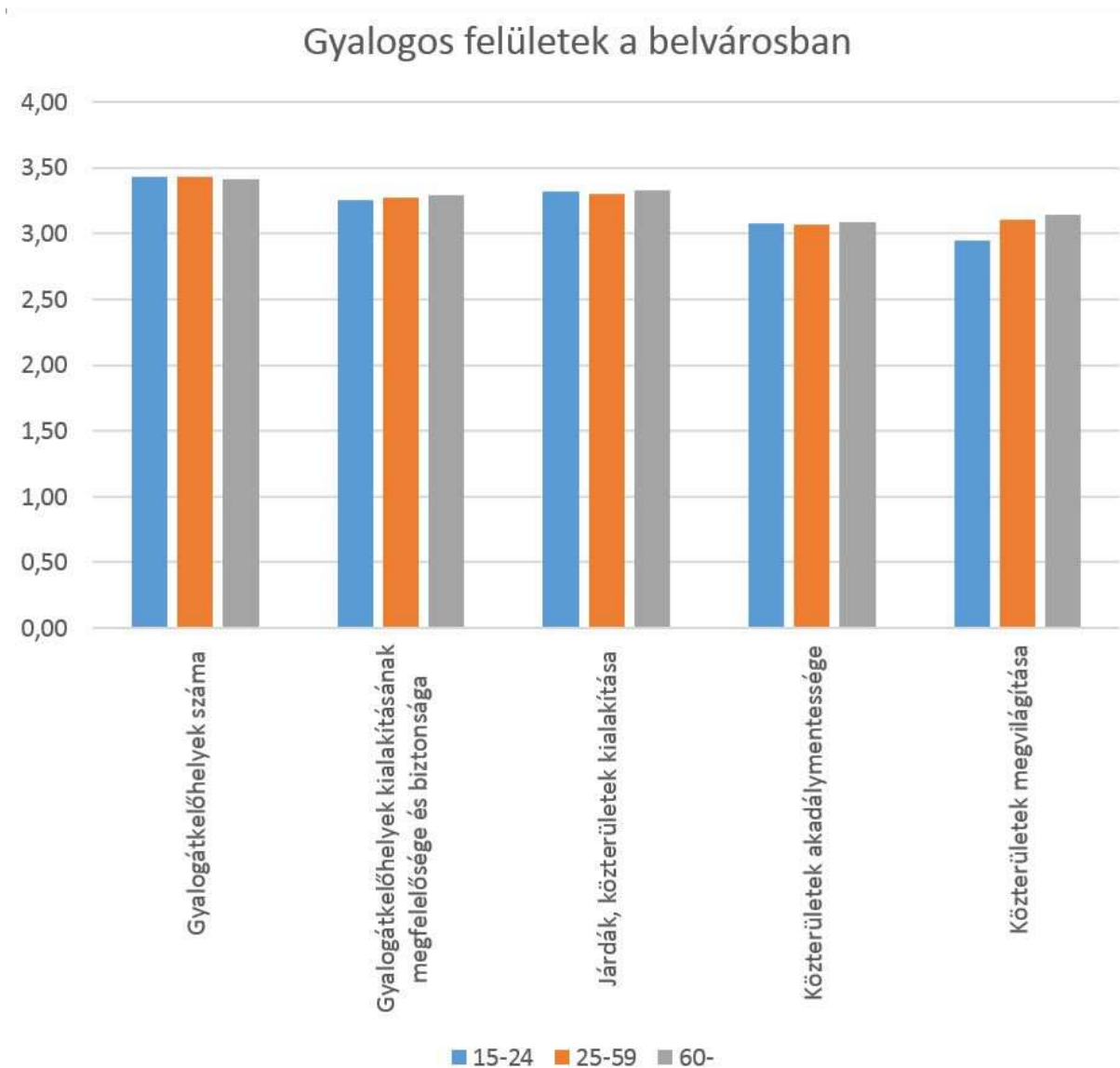
Közúthálózat



A parkolás terén, míg a lakóhelyi parkolás lehetőségei átlagosan 3,3 pontot, az intézményi és belvárosi parkolási lehetőségek csak 2,8, illetve 2,9 pontot kaptak.

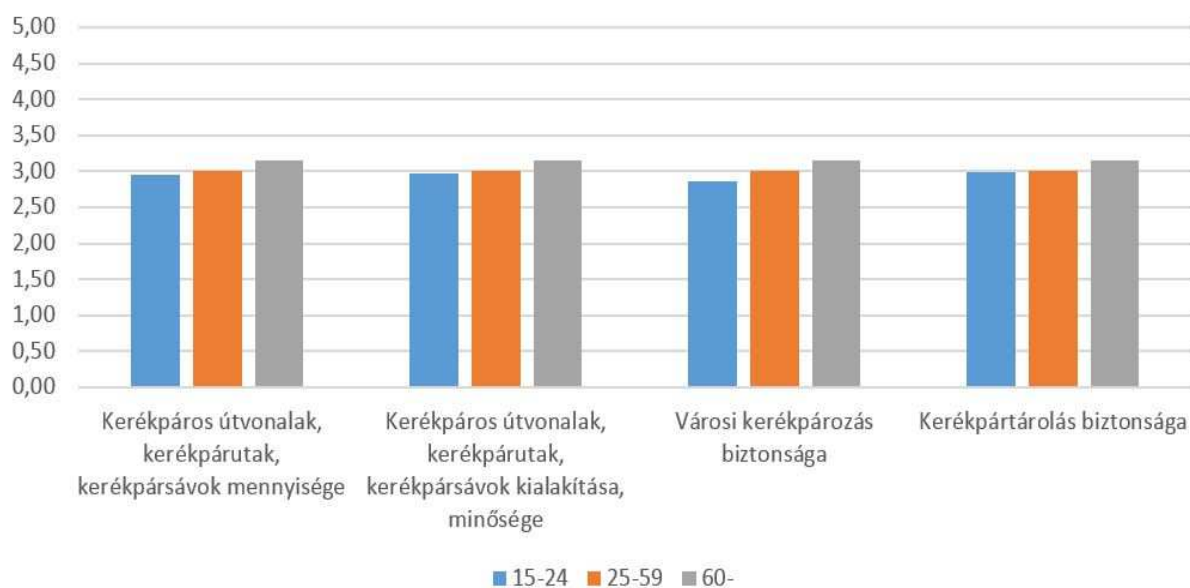


A gyalogos közlekedés terén a közterületek megvilágítását és az akadálymentességet értékelték sokan alacsonyan.



A kerékpározást a különböző szempontok alapján a válaszadók körülbelül egyformán, de összességében alacsony pontszámmal értékelték.

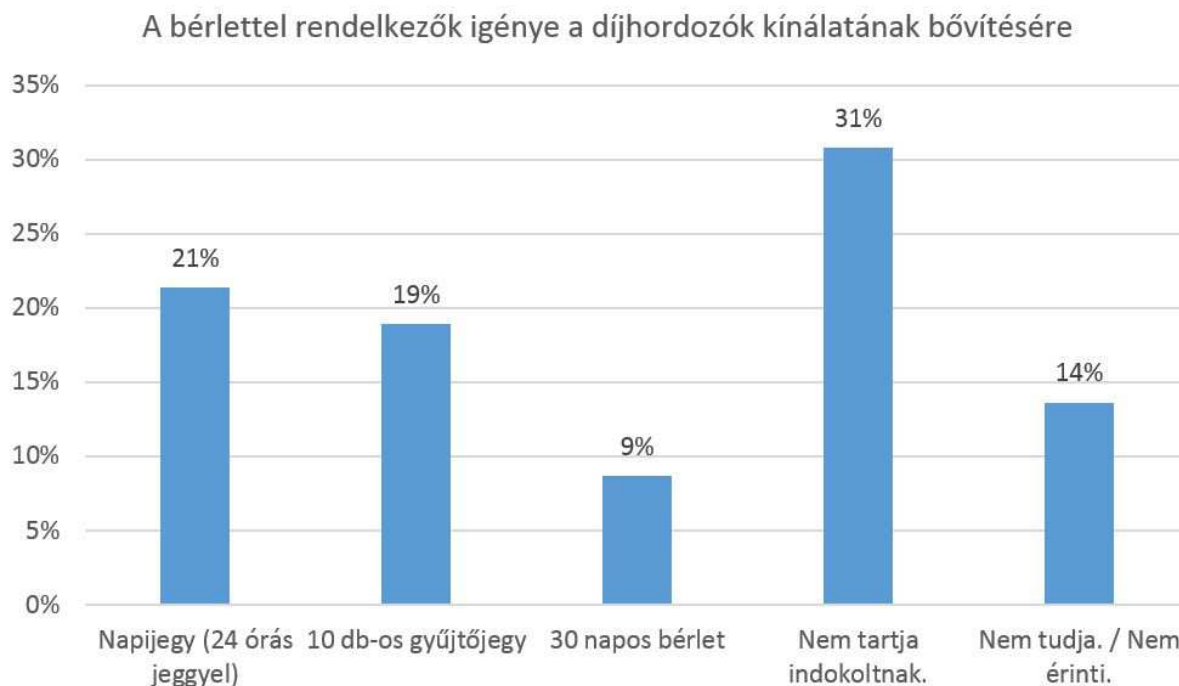
Kerékpározás



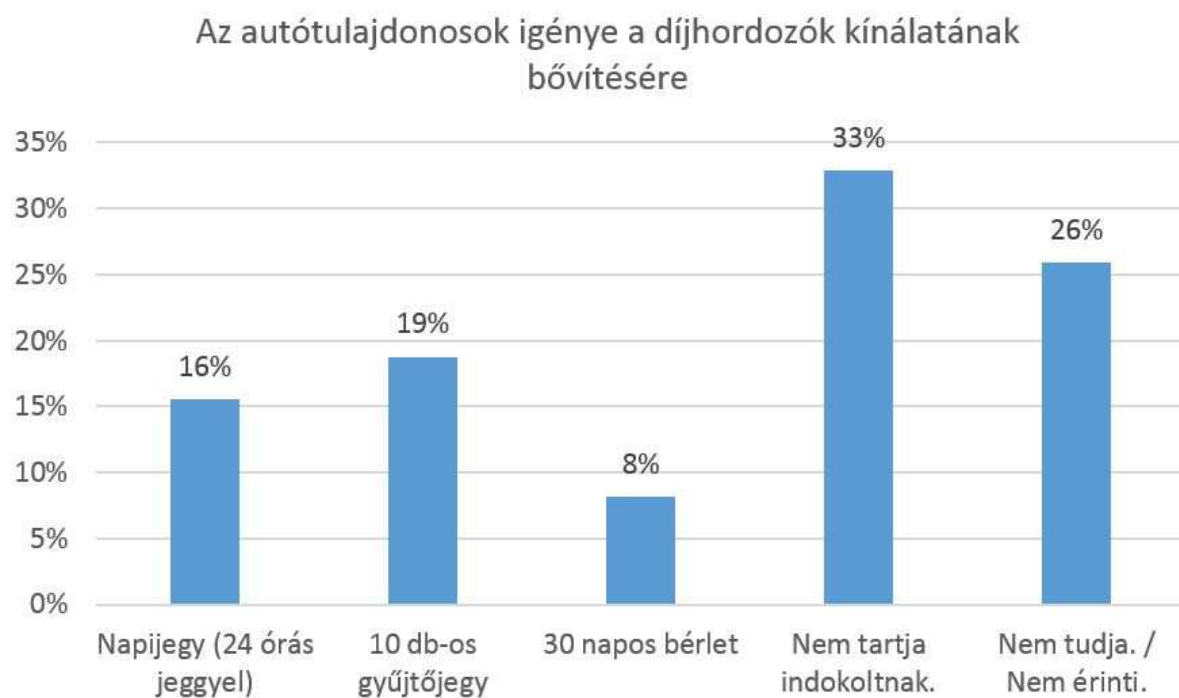
Általánosságban megállapítható, hogy a városi közlekedést a három korcsoport közül a 60 év felettek értékelték a legpozitívabban.

2.1.5 DÍJHORDOZÓK KÍNÁLATÁNAK BŐVÍTÉSE

A különböző helyi bérlettel rendelkezők 31%-a, a saját autóval rendelkezők 33%-a nem tartja indokoltnak a díjhordozók kínálatának bővítését. A bérlettel rendelkezők közül a legtöbben (21%) napijeggyel, az autóval rendelkezők közül a legtöbben (19%) 10 db-os gyűjtőjeggyel bővítenék a díjhordozók kínálatát.



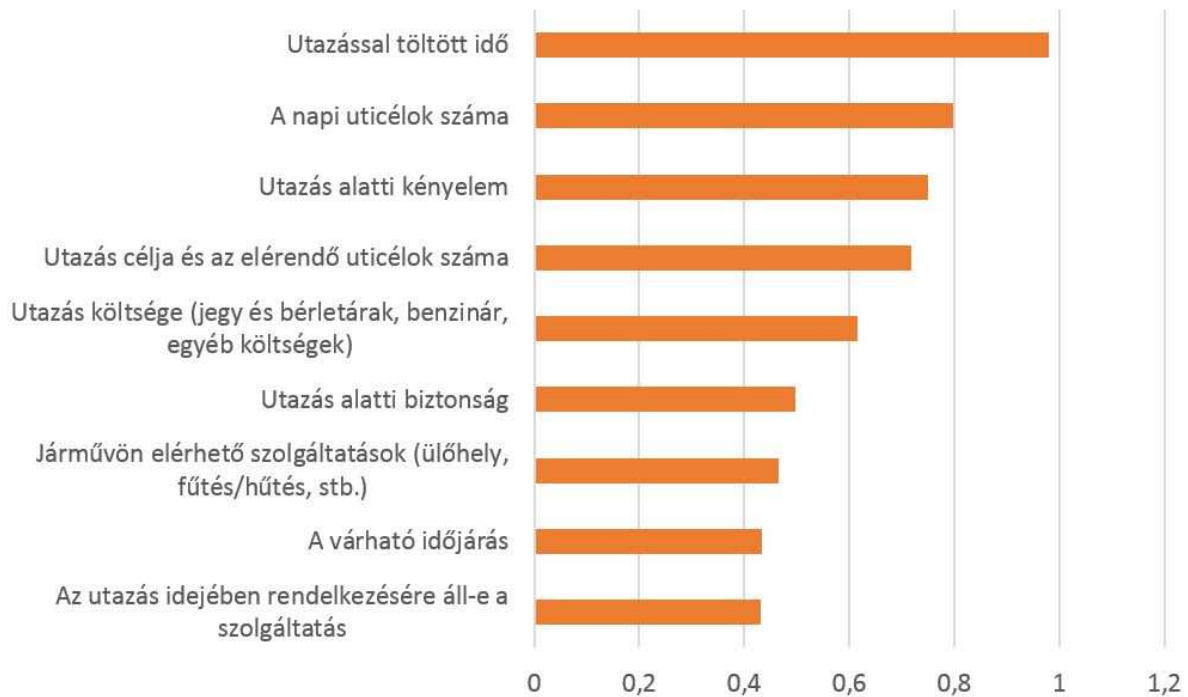
11. ábra: Indokoltnak tartja-e a díjhordozók kínálatának bővítését? (a 14 év feletti, helyi közösségi közlekedési bérlettel rendelkező válaszadók %-os arányában)



12. ábra: Indokoltnak tartja-e a díjhordozók kínálatának bővítését? (a 14 év feletti, saját személygépkocsit mindennapi használatra elérő válaszadók %-os arányában)

2.1.6 MÓDVÁLASZTÁS SZEMPONTJAI

A megkérdezettek közlekedési módválasztását elsősorban az utazással eltöltött idő határozza meg. További fontos szempontok a napi úticélok száma, az utazás célja és az utazás alatti kényelem.



13. ábra: Milyen tényezők alapján dönti el, hogy mely közlekedési eszközt használja utazásához? Kérjük az alábbiak közül jelölje meg sorrendben a három legfontosabb szempontot! (válaszok átlaga a 14 év feletti korosztály körében)

A helyi közösségi közlekedéssel megtett utazások során az válaszadók legfontosabb szempontja az úticéljuk elérésnek ideje: az autóbuszok közlekedésének gyakorisága és a rövid menetidő. Fontos szempont még a jegyek és a bérletek ára.

A különböző szempontok fontossága a helyi közösségi közlekedéssel való utazások során



14. ábra: Helyi közösségi közlekedéssel való utazásai során mely szempontokat tartja a legfontosabbaknak? Kérjük az alábbiak közül jelölje meg sorrendben a három legfontosabb szempontot! (válaszok átlaga a 14 év feletti válaszadók körében)

2.2 KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI KIKÉRDEZÉSEK

Az utasforgalmi kikérdezések célja az volt, hogy átfogó képet adjon a közösségi közlekedési módok használóinak közlekedési szokásairól, illetve az általuk használt járatokról, valamint a szolgáltatás megítéléséről. Utóbbi tekintetében lényeges szempont volt, hogy az egyes viszonylatcsoportokról külön-külön is megtörténjen a szolgáltatásról alkotott vélemény kiértékelése.

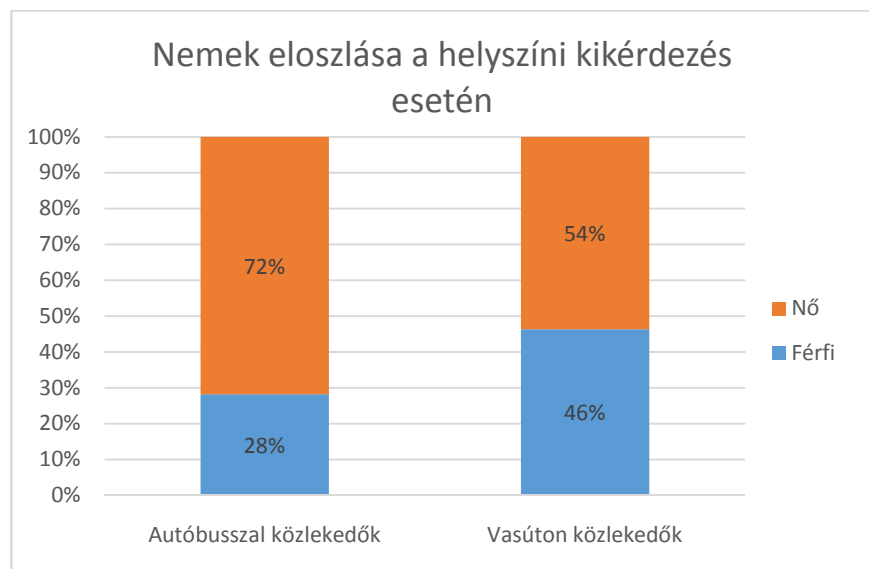
Az alábbi pontokban a kikérdezések eredményeit és az utóbbiakból levonható, fejlesztési, beavatkozási igényekre utaló következtetéseket ismertetjük.

2.2.1 ÁLTALÁNOS MEGÁLLAPÍTÁSOK

Buszmegállóban összesen 538 fő kikérdezése történt meg, autóbuszon pedig 415 válaszadó vett részt a felmérésben. Így a helyi és helyközi autóbusz-közlekedés résztvevői közül összesen 953 fő válasza képezik a felmérés alapját.

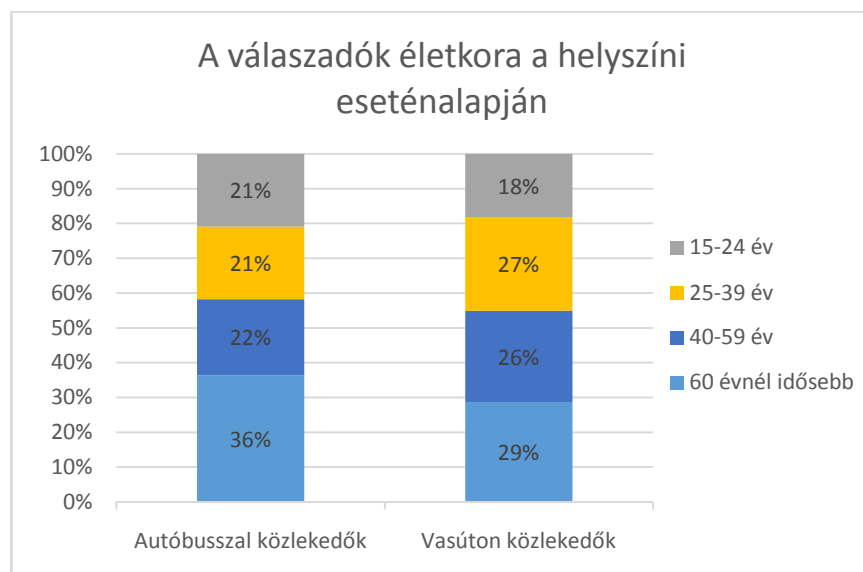
A Dunaújvárost érintő vasútvonalakon 164 fő vett részt a kikérdezésben.

A közösségi közlekedés használói körében a nemek és az életkor eloszlását vizsgáltuk. A felmérés résztvevőire nézve általánosan elmondható, hogy számottevő a nők aránya; és ez az autóbuszon közlekedők esetén meghaladja a 70%-ot. Ez az eredmény tükrözi azt az általános jelenséget, amely szerint a nők többségben vannak a közösségi közlekedés használói körében Dunaújváros helyi közlekedésében.

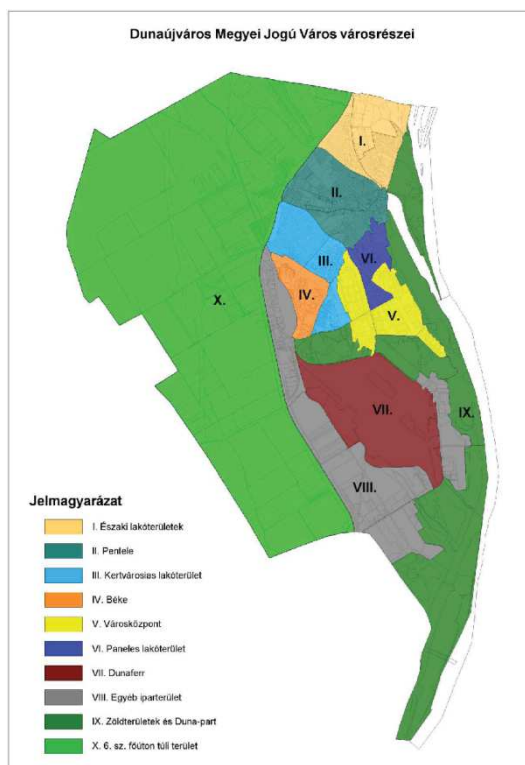


A válaszadók életkorát tekintve négy korcsoportot vizsgáltunk, amelyek közül a 60 éven felüliek voltak többségben – ez szintén általános jelenségre utal a közösségi közlekedési módok használói körében, és többek között a 65 éven felülieknek járó díjmentes utazással magyarázható, valamint azzal, hogy az aktívabb korosztályok esetén

könnyebben választható egyéb alternatíva (személygépkocsi, kerékpár, gyaloglás).



A kikerdezésben résztvevők lakóhelyét három részre csoportosítottuk: Dunaújvároson belüli területek, Dunaújváros vonzáskörzete és más települések. Dunaújvároson belül az ITS² alapján lehatárolt tíz városrészre nézve vizsgáltuk, amelyek az alábbi térképen láthatók.



15. ábra Dunaújváros egyes városrészeinek lehatárolása
(Forrás: Dunaújváros Integrált Településfejlesztési Stratégiája)

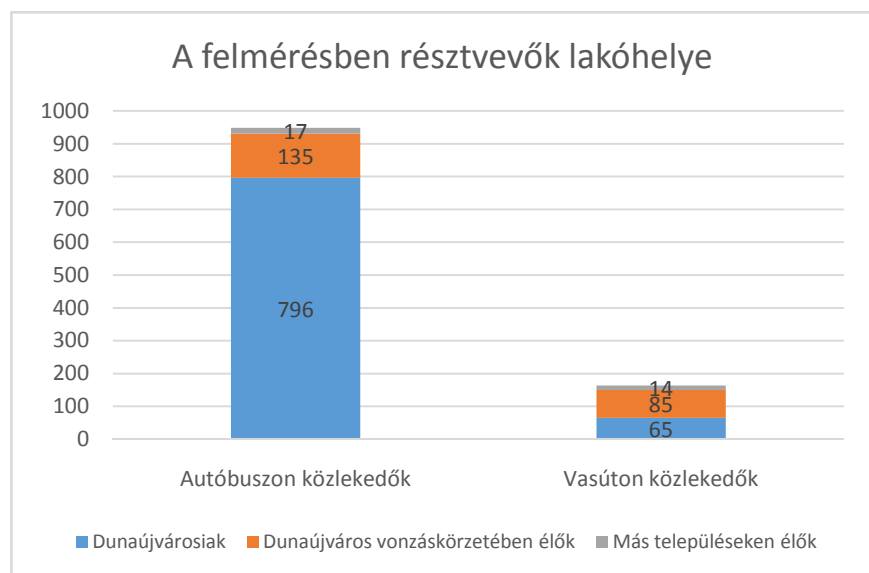
² Dunaújváros Integrált Településfejlesztési Stratégiája

Dunaújváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája a város vonzókörzetének bemutatásakor Dunaújváros kistérségét nevezi meg, amely az alábbi 9 településből tevődik össze: Baracs, Daruszentmiklós, Dunaújváros, Előszállás, Kisapostag, Mezőfalva, Nagykarácsony, Nagyvenyim és Rácalmás.³

Mivel azonban a közlekedési szolgáltatások felülvizsgálata és fejlesztése szempontjából lényegesebb szerepe a funkcionális vonzókörzetnek, vagyis annak a területnek, ahonnan dolgozni vagy tanulni járnak be Dunaújvárosba, a Dunaújvároson kívüli településeket az ingázás potenciális helyszínei szerint csoportosítottuk a város vonzókörzetében és azon kívül található településekre. Eszerint Dunaújváros vonzókörzetébe az alábbi (a jelen felmérés eredményeiben megjelenő) települések tartoznak: Adony, Akasztó, Apostag, Baracs, Beloianisz, Besnyő, Bölcse, Dánszentmiklós, Daruszentmiklós, Dunaegyháza, Dunaföldvár, Dunavecse, Előszállás, Ercsi, Ivánca, Kisapostag, Kulcs, Madocsa, Mélykút, Mezőfalva, Nagykarácsony, Nagyvenyim, Perkáta, Pusztaszabolcs, Rácalmás, Ráckeresztúr, Sárbogárd, Sárosd, Solt és Szalkszentmárton.

A fenti módszertani megfontolások alapján a felmérés résztvevőinek lakóhelye vonatkozásában az alábbi eredmények születtek.

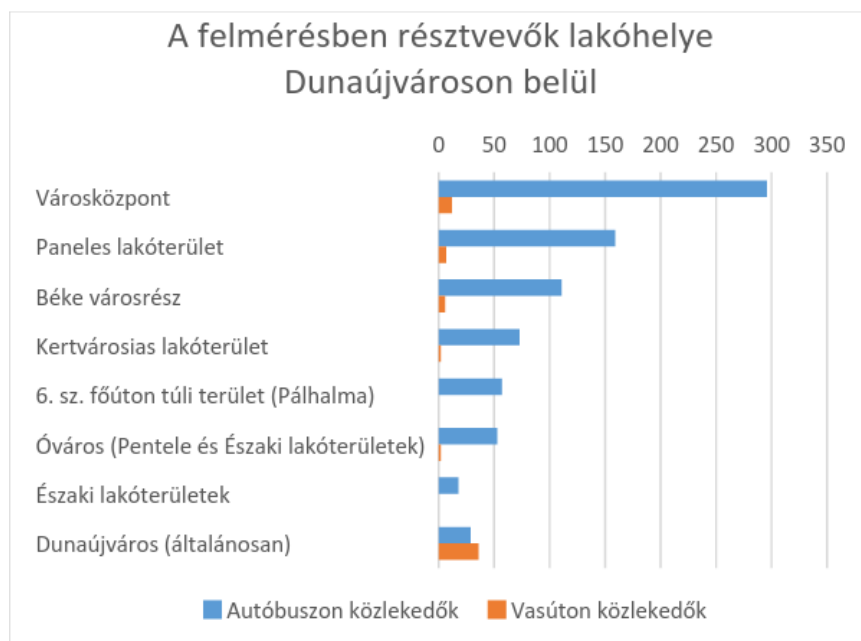
Az autóbusz-közlekedés használói körében lényegesen nagyobb a dunaújvárosiak aránya (több mint 80%), mint a vasúton kikérdezettek között (55%), ami a vasúti közlekedés regionális jellegéből és a helyi autóbuszokon végzett kikérdezésekből következik.



A buszos kikérdezés válaszadói körében a dunaújvárosiak közül a legtöbben a Városközpontban laknak; a szintén központi fekvésű Paneles lakóterülettel együtt a két részterület lakói a helyi lakosok több mint felét teszi ki. A válaszadók egy része nem jelölte meg, hogy Dunaújváros

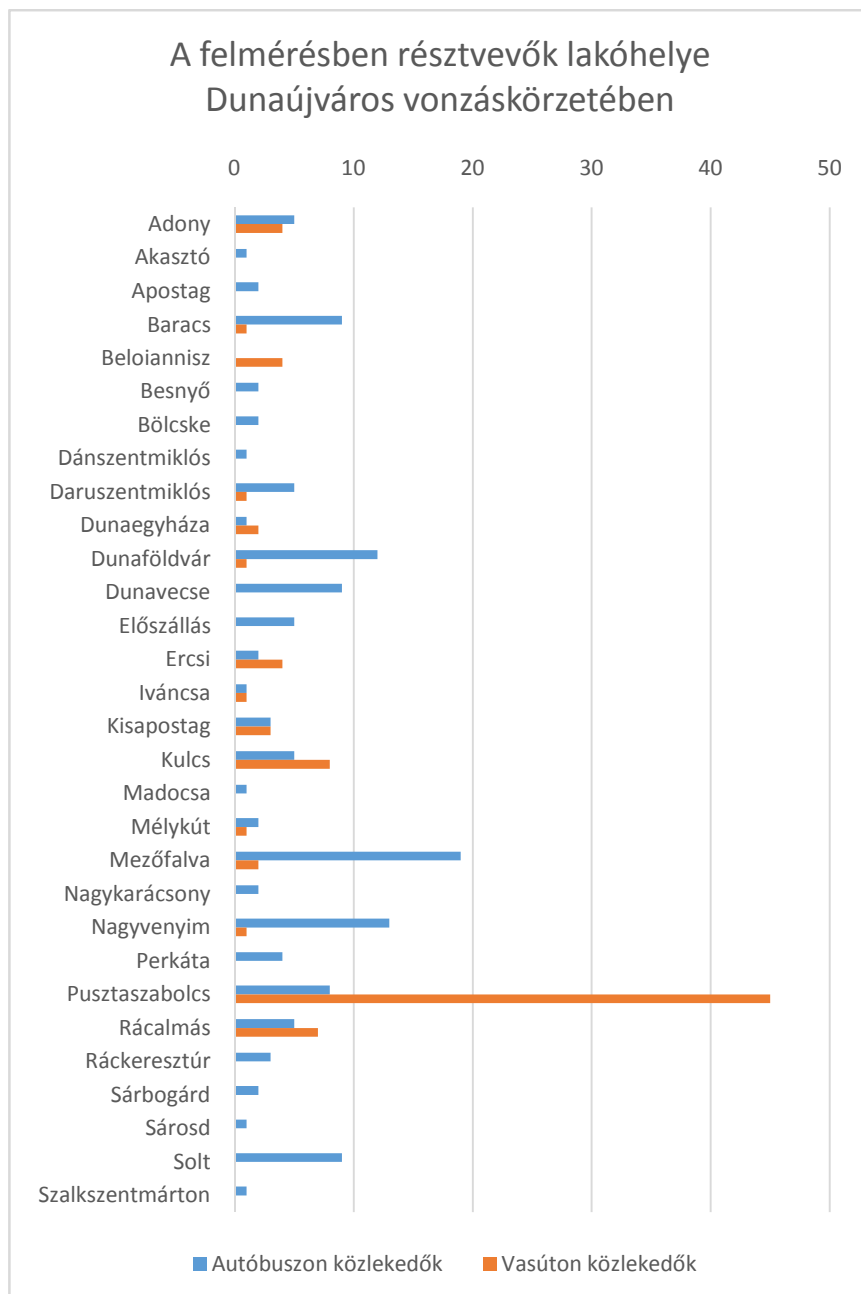
³ Dunaújváros Megújított Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2012-2014)

mely részén lakik, esetükben a Dunaújváros (általánosan) jelölést alkalmaztuk.



A vasúton közlekedők esetében lényegesen nagyobb a Dunaújvároson kívül élők aránya, mint az autóbuszos közlekedésben kikérdezettek körében.

Dunaújváros vonzáskörzetét vizsgálva az autóbusz-közlekedés használói közül a Mezőfalván, Dunaföldváron és Nagyvenyimben élők vannak többségben, a vasúton megkérdezettek körében pedig pusztaszabolcsi lakosok voltak a legtöbben. Utóbbi abból következik, hogy a felmérés a Dunaújváros és Pusztaszabolcs között közlekedő járatokon történt.



Dunaújváros vonzásokörzetén kívül élők közül érdi és székesfehérvári lakosok vettek részt nagyobb számban a felmérésben.

2.2.2 HELYI ÉS HELYKÖZI AUTÓBUSZOS KIKÉRDEZÉS

A kikérdezés a dunaújvárosi helyi és helyközi buszmegállókban és járatokon történt. A felmérés módszertanát a jelen dokumentációt megalapozó tanulmány rögzíti.

2.2.2.1 A kikérdezések helyszínei és időpontjai

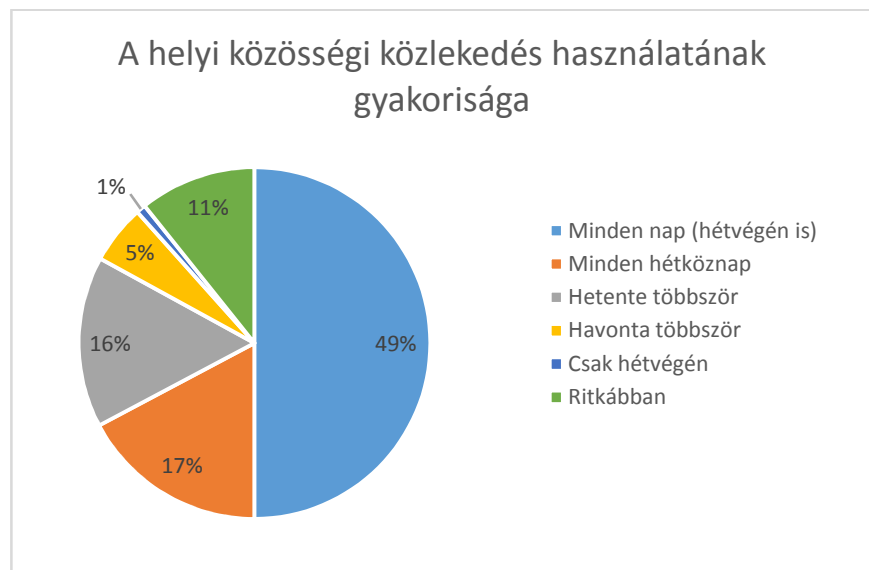
A helyi és helyközi autóbuszos kikérdezésre a Megrendelővel egyeztetve 2016. szeptember 8-án, 12 órás mérési időtartamban (6:00-12:00 és 13:00-19:00 között) került sor. A pótmérés 2016. szeptember 28-án történt meg.

A felmérésekre az autóbusz-állomáson, 6 fizikai megállóban és 4 autóbuszon (utazás közben) került sor. Ez összesen 11 helyszín volt, amely meghaladja a szerződésben rögzített mennyiségi feladatot. A Megrendelővel egyeztetve a következő helyszíneken került sor kikérdezésre:

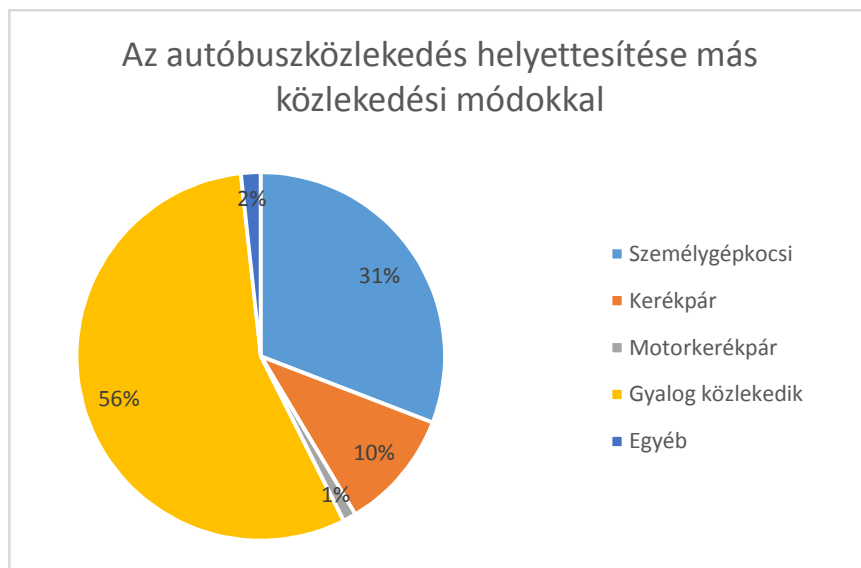
- autóbusz-állomás,
- Ady Endre utca (x 2 irány),
- Liszt Ferenc kert (x 2 irány),
- Dózsa mozi (x 2 irány),
- 4 helyijáratú autóbusz (a város főbb területeit bejáró viszonylatokon, pl. 18, 29, 35, 40, 44, 45).

2.2.2.2 Közlekedési szokások

Az autóbusz-közlekedés használói körében végzett kikérdezés eredményei alapján a megkérdezettek mintegy fele minden napos használója a helyi, illetve a helyközi buszjáratoknak, és további 30%-uk legalább hetente többször utazik busszal. Itt fontos megjegyezni, hogy a kikérdezés célzottan a buszjáratokon utazók körében történt, így ez az arány nem vetíthető ki a Dunaújvárosban élők és ott dolgozók teljes egészére.



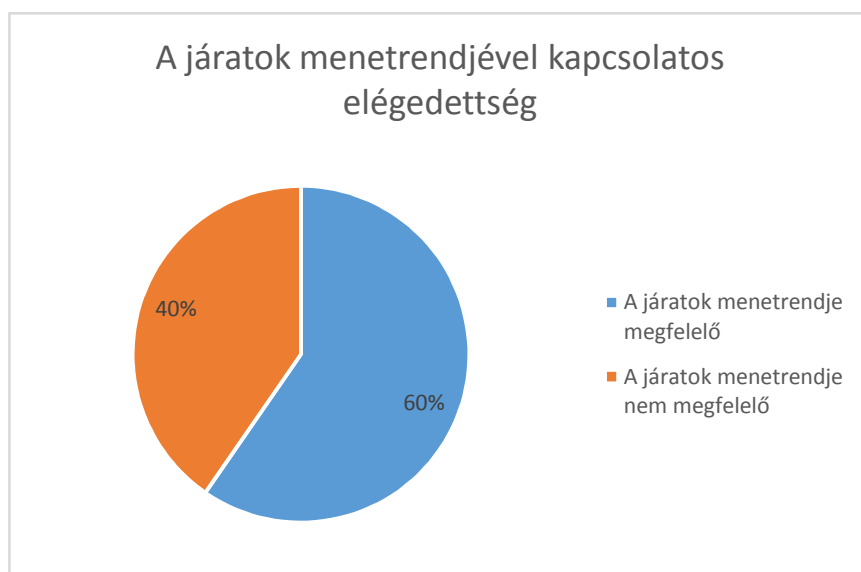
A megkérdezettek több mint fele gyalog közlekedik, amikor nem száll autóbuszra, és több mint 30%-ok számára a személygépkocsi jelenti az alternatívát. Nagyon magas a gyalogos közlekedés, mint alternatíva megjelenése, amely részben reakció a körjáratok hosszú menetidejére és ritka követésére, valamint a buszközlekedéshez kapcsolódó díjak mértékére.



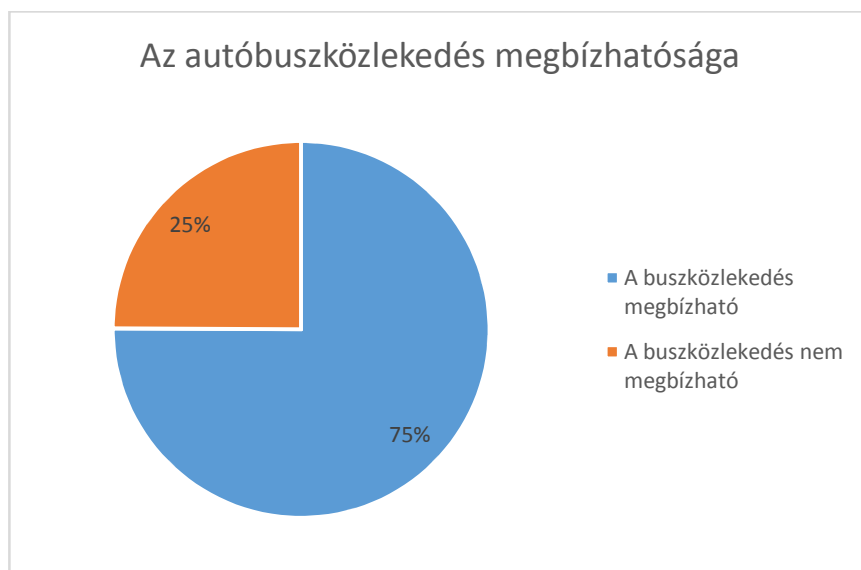
2.2.2.3 Az autóbussz-közlekedés megítélése

A kikérdezésben részt vevő közlekedők többsége elégedett a járatok menetrendjével és útvonalával, és emellett megbízhatónak tartják az autóbussz-közlekedést.

Fontos megjegyezni azonban, hogy a felsorolt szempontokkal szembeni 60–70%-os elégedettség azt jelenti, hogy az utasok 30–40%-a bizonyos szempontok szerint elégedetlen a szolgáltatással. Ez az arány magasnak számít a negatív válaszok között, és utasvesztést vonhat maga után azok körében, akiknek módjukban áll más közlekedési eszközt (pl. személyautót, kerékpárt) használni. Az elégedettség magas értéke a megszokásból, elfogadásból is ered. Jellemzően nincs összehasonlítási alap más városokból sem a szolgáltatás színvonalát, sem a járműpark állapotát tekintve.

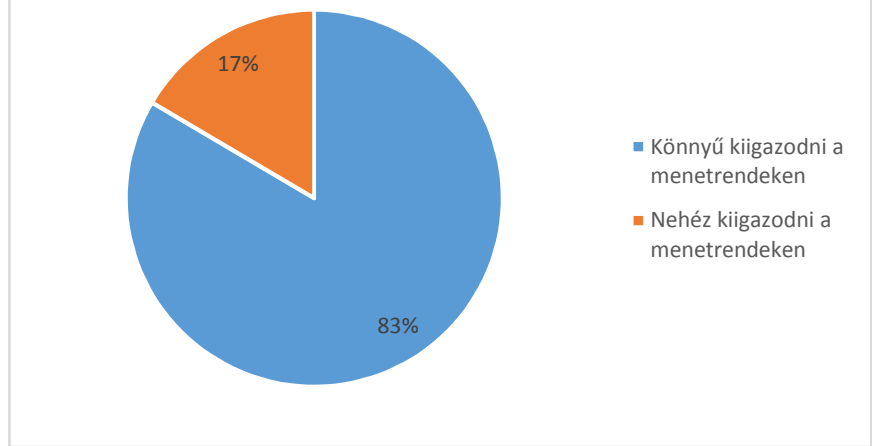


Az útvonallal kapcsolatban a kikérdezések során tapasztaltuk, hogy gyakran hozzátették a megkérdezettek, hogy néha jelentős többlet utat kell megtenni akár két közeli városrész közötti eljutáshoz is.



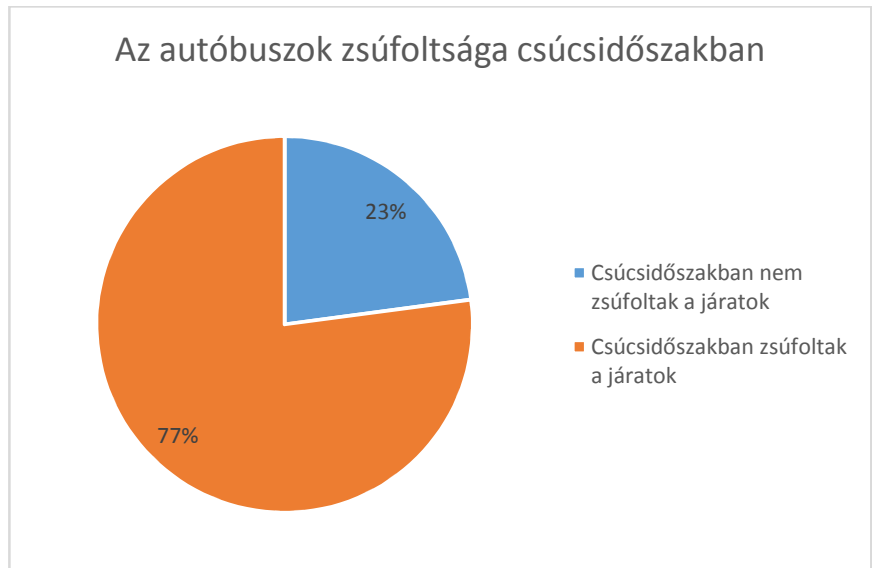
A legjobb értékelést a menetrendek értelmezhetősége kapta. Ez arra utal, hogy a válaszadók számára megjegyezhető és logikus a járatok számozása, valamint arra, könnyen értelmezhető a járatok ütemessége (jellemző 30 perces követés), érkezési ideje az utastájékoztató különböző csatornáin keresztül. Ugyanakkor sokan jelezték, hogy a menetrendeknél nehézséget okoz, hogy nem a megállóhelyi indulási adat szerepel, hanem végállomási indulási idő, amelyhez hozzá kell adni az adott megállóig szükséges menetidőt, ez pedig ma már nem tekinthető a korszerű utastájékoztató részének.

A menetrendek értelmezhetősége



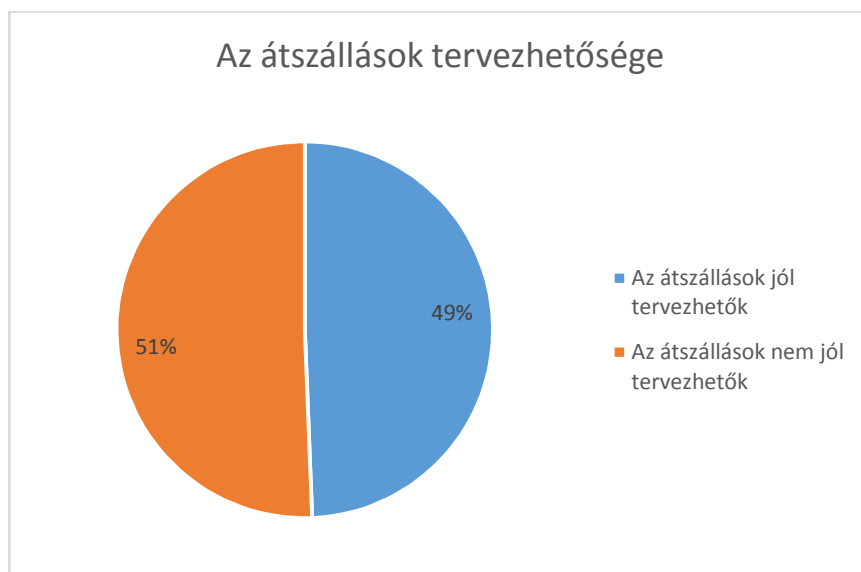
Míg a fenti diagramok arra engednek következtetni, hogy az utasok a buszos szolgáltatás több szempontját tekintve több-kevésbé elégedettek, szembejövő, hogy igen nagy arányuk, több mint háromnegyedük zsúfoltnak tartja a csúcsidőben közlekedő buszjáratokat. Ennek oka, hogy jellemzően a viszonylatok nagy része csúcsidőben is 30 perces követéssel közlekedik, és iskolakezdés, -végzés, valamint munkakezdés és -végzés idején magas utasterhelés jellemző néhány indulás esetén.

Az autóbuszok zsúfoltsága csúcsidőszakban

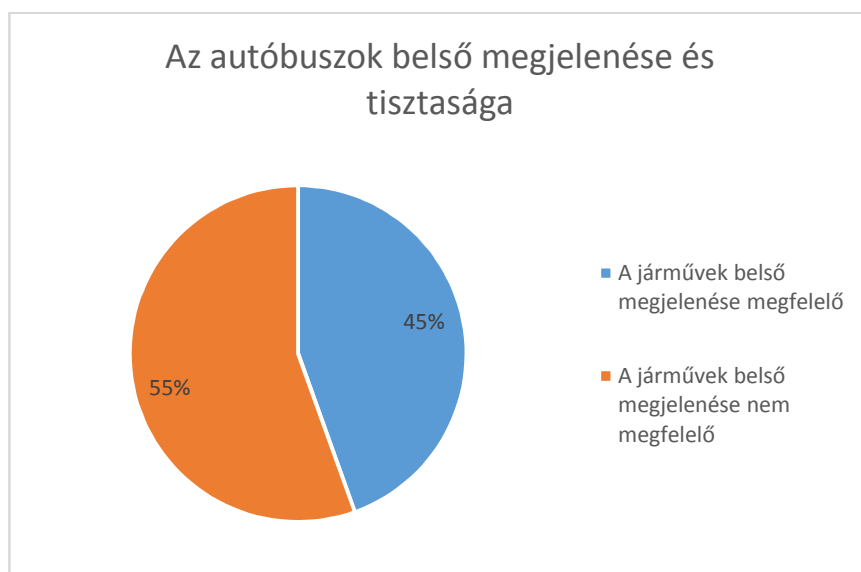


Az átszállások tervezése tekintetében szintén elégedetlen a megkérdezettek többsége, ami arra utal, hogy a menetrendek kialakítása a csatlakozások szempontjából nem optimális. Erre kedvezőtlen példa a 18-as, 29-es és 45-ös autóbuszok együtt közlekedése a Vasmű út – Építők útja – Autóbusz-állomás – Szórád Márton út útvonalon. Egyrészt a járatok érkezési sorrendje, így az átszállás is esetleges, illetve utána akár

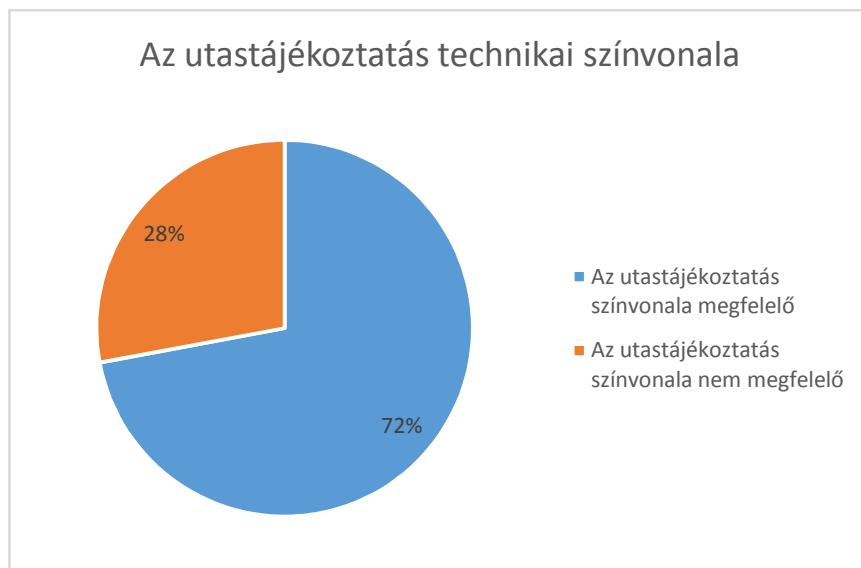
30 perces járat nélküli időszak lehet, amely az átszállások és a kiegyenlített közlekedés szempontjából is kedvezőtlen.



A járművek belső megjelenése és tisztasága vonatkozásában feltett kérdésre szintén a válaszadók több mint fele negatív választ adott. Ez magyarázható az autóbuszok magas életkorával, illetve a járművek lelakottságával, az utastéren belüli tisztítások (pl. üléskárpit) elmaradásával.



Az utastájékoztató technikai színvonalával a felmérésben résztvevők 28%-a elégedetlen, ami arra utal, hogy az utasoknak igényük lenne a műszaki fejlesztésre. Az alapos helyismeret és a mindennapi utazások miatt (megszokássá vált utazások) az utastájékoztató megállóhelyi és járművön belüli hiányosságai nem tűnnek fel az utasok jelentős részének.



2.2.2.4 Az egyes viszonylatcsoportok értékelése

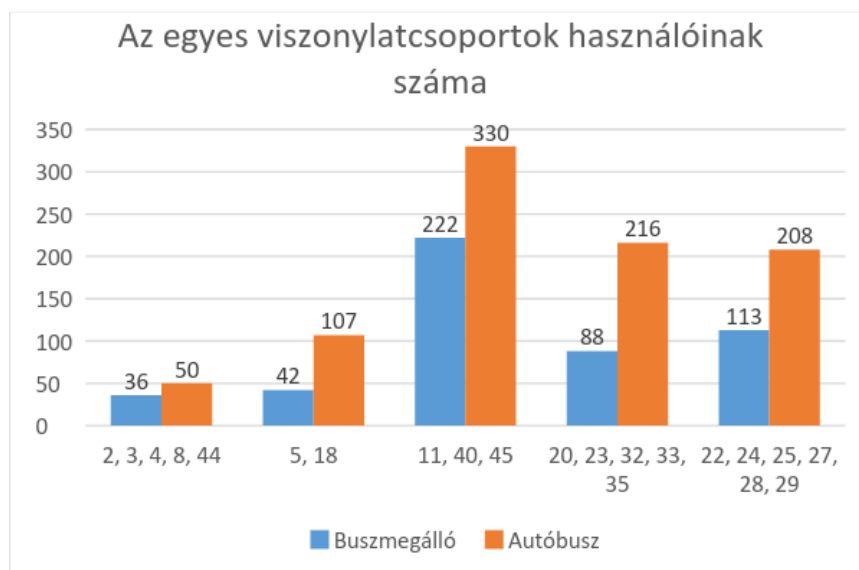
A helyi buszközlekedés fejlesztési irányainak kijelöléséhez kulcsfontosságú információt nyújt, hogy az egyes járatok vonatkozásában milyen véleményt alkotnak az utasok.

Az elemzés során együtt kezeltük azokat a járatokat, amelyek részben közös útvonalon közlekednek, az alábbi csoportosítás szerint:

- 2, 3, 4, 8, 44,
- 5, 18 (az 5-ös járat csak hajnalban, napi egy alkalommal közlekedik),
- 11, 40, 45 (amelyek közül a 11-es csak hétvégén közlekedik),
- 20, 23, 32, 33, 35 és
- 22, 24, 25, 27, 28, 29.

A közlekedők által alkotott vélemény mennyiségi vizsgálatához lényeges volt, hogy mely járatcsoportokat mennyien használják a megkérdezettek közül, mert ez segítséget nyújthat a később tervezett intézkedések, fejlesztések prioritizálásához. Itt fontos megjegyezni, hogy az érintett utasszám tekintetében **Hiba! A hivatkozási forrás nem található.** pontban ismertetett utasszámlálási eredmények szolgálnak pontos információval.

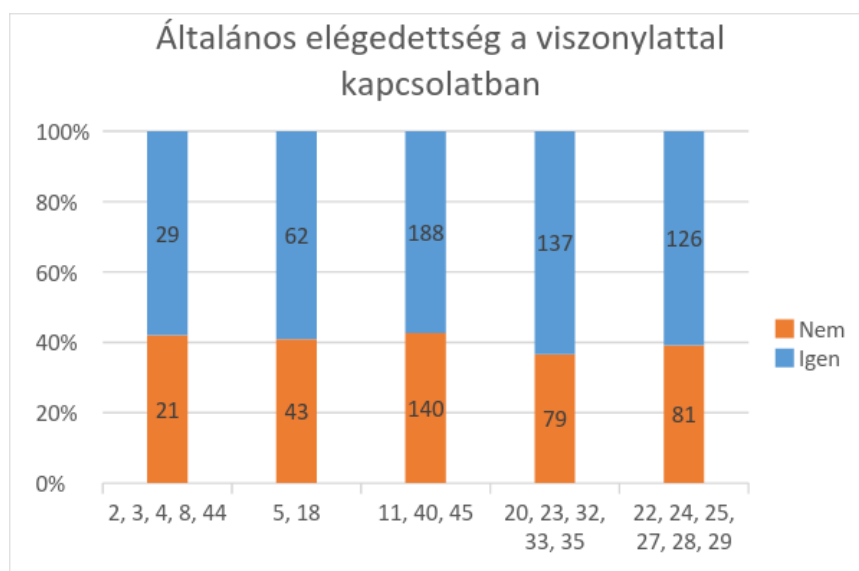
Az autóbuszokon és a buszmegállóknál végzett kikérdezések esetében is a 40-es és 45-ös járatok által alkotott csoport utasai voltak a legnagyobb többségben.



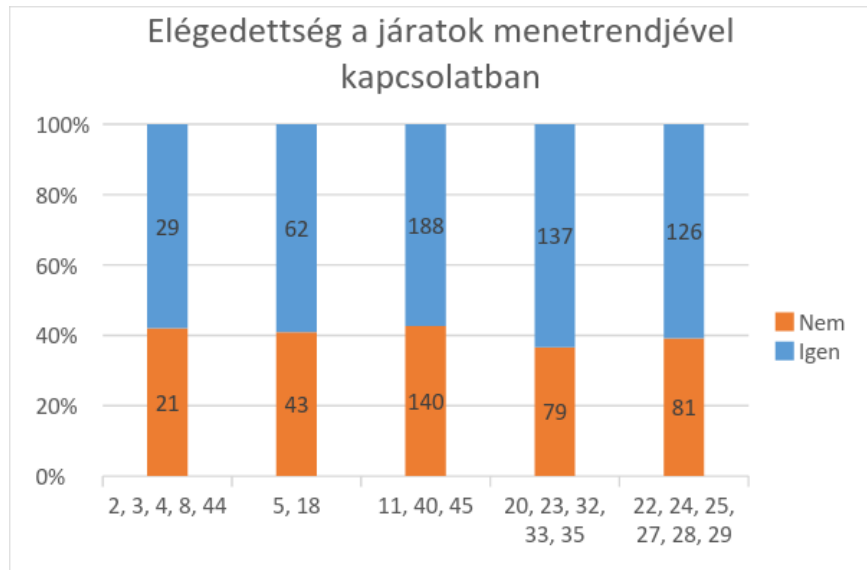
Az alábbiakban az egyes viszonylatcsoportokra előállított különálló eredmények láthatók a szolgáltatási színvonal értékelésével kapcsolatban.

Az utasok által leggyakrabban használt járatok általános megítélése viszonylag egységes képet mutat: a megkérdezetteknek átlagosan a 35–40%-a elégedetlen, és a viszonylatcsoportok között 10% alatti a szórás.

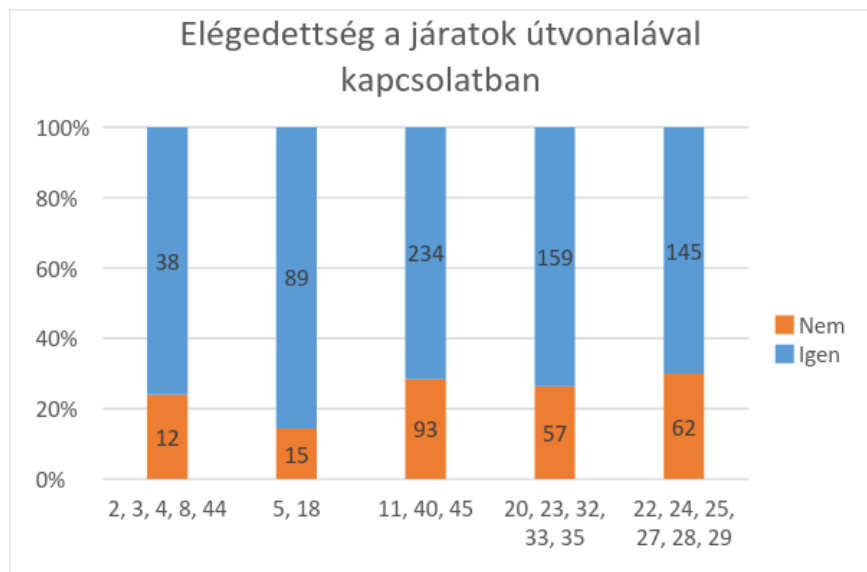
Ez az eredmény tükrözi az eddigi eredményeket, és szintén felhívja a figyelmet az utasvesztés kockázatára. Ráadásul a járatok összehasonlításában gyakran az a viszonylatcsoport kapta a leginkább negatív értékelést, amelyen a legtöbb utaznak: a 40-es és 45-ös járatok, jellemzően a hosszú eljutási idő (körjárat szerep) miatt.



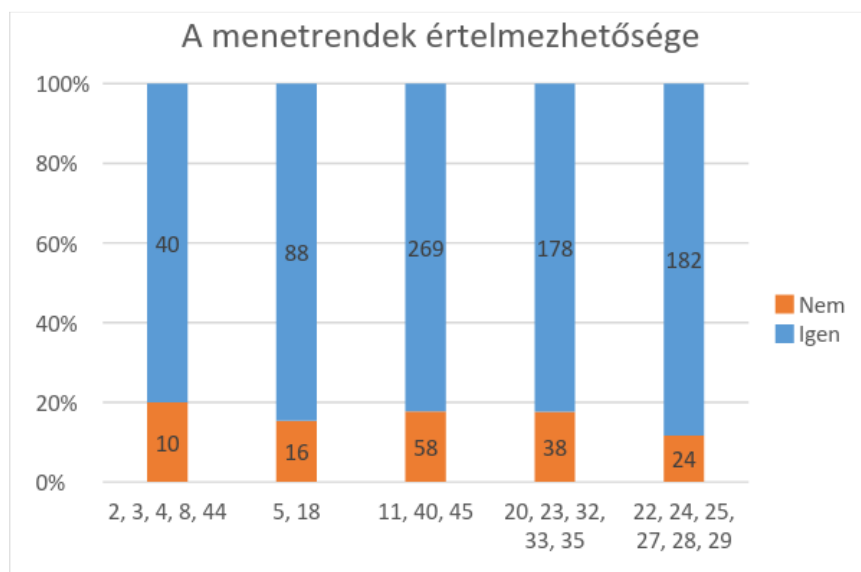
A járatok menetrendjének a megítélése szintén többé-kevésbé egységes a vizsgált járatok közötti összehasonlításban. A legjobb értékelése a 20-as, 23-as, 32-es, 33-as és 35-ös járatoknak volt, amelyeket a buszos közlekedésben megkérdezett utasok mintegy egyharmada használ.



A járatok útvonalával a többség elégedett, viszont az eddigiéknél nagyobb szórás jelentkezett az eredményekben. Ugyanakkor itt is igaz a megszokásból eredő szubjektív felülértékelés, különösen a betéréssel közlekedő vagy / és körjáratok esetén (29, 40, 45).

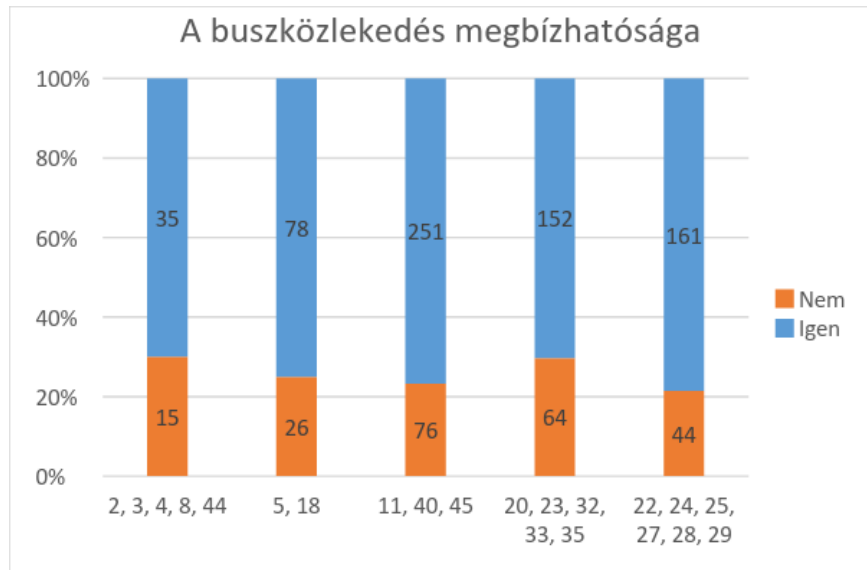


A menetrendek érthetőségének, logikájának megítélése egységesen pozitív képet mutat. A megítélés azonban a rendszeres utasok megszokásból történő utazásaik miatt vélhetően felülértékelt.

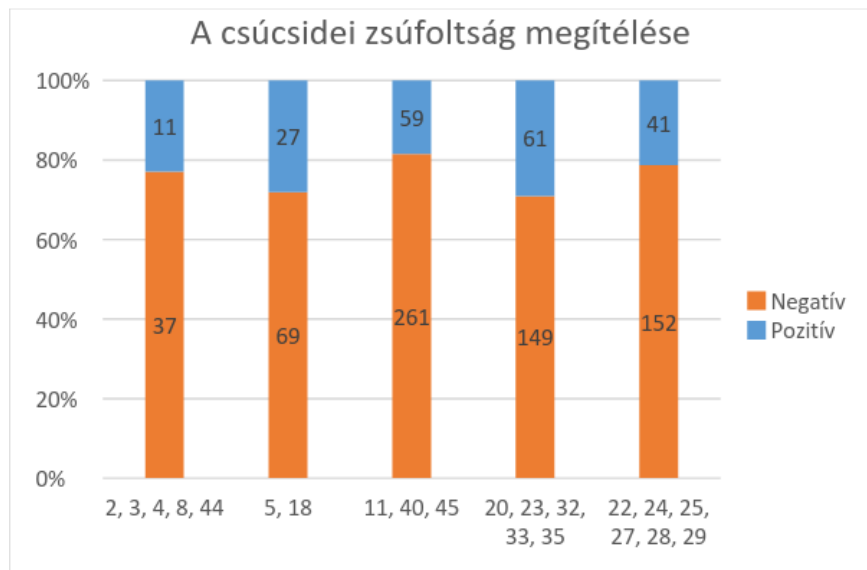


16. ábra: Menetrendi táblák. A megállóhelyen nem derül ki annak helyszíne, illetve az indulási adatok a végállomási indulást mutatják, nem a megállóhelyit.

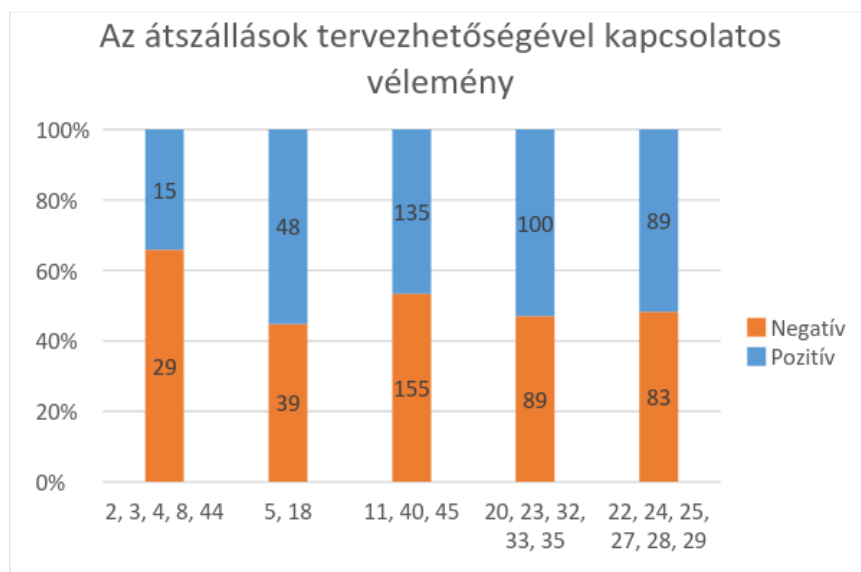
A járatok megbízhatóságát tekintve összességében pozitív a visszajelzés.



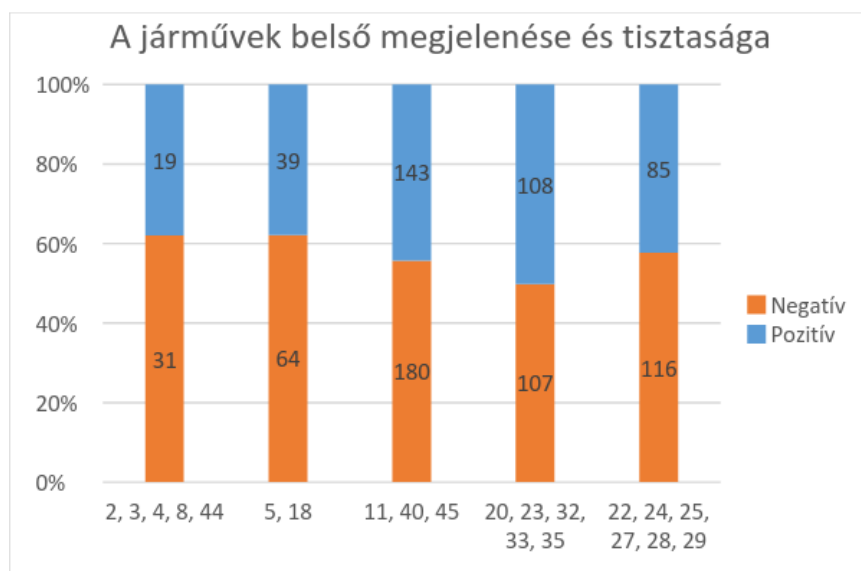
A csúcsidei zsúfoltság általános, nagymértékben negatív képe egyértelműen arra utal, hogy a napi rutinhoz kapcsolódó reggeli és délutáni-esti utazások kényelmetlenséget jelentenek az utasok számára. A legtöbb negatív visszajelzés itt is a leggyakrabban használt 40-es és 45-ös járatokra érkezett. Ez az eredmény a releváns időszakra nézve szükségessé teszi a járatok menetrendjének felülvizsgálatát.



Az átszállások, csatlakozások tervezhetősége tekintetében vegyes a megkérdezettek véleménye. Az arányokat tekintve legjobb értékelést az a 18-as kapta, az abszolút számokat tekintve a legtöbb negatív válasz pedig ennél a kérdésnél is a viszonylag sok utast szállító 40-es és 45-ös járatokra érkezett.



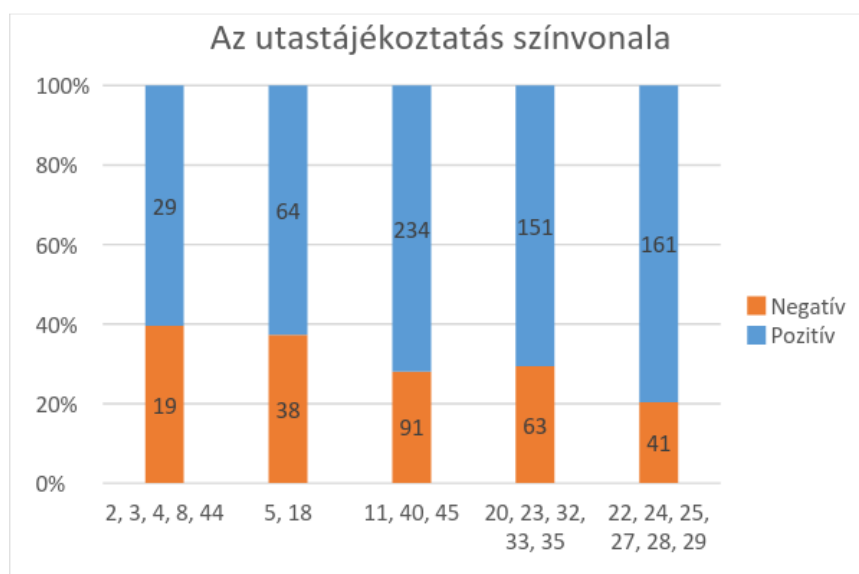
A járművek belső megjelenését tekintve mintegy 10%-os, tehát nem jelentős szórással viszonylag egységes választ adtak a felmérés résztvevői. A véleményük többségében negatív.





17. ábra: Elhanyagolt utasülések az egyik helyijáratú autóbuszon

Az utastájékoztató mőszaki színvonalának megítélésében viszonylag nagy szórás alakult ki. Az eltérésnek objektív oka lehet, ha az egyes viszonylatokon eltérőek például a járműveken belül használt utastájékoztató eszközök.



18. ábra: Elkopott utastájékoztató laptábla helyijáratú autóbuszon



19. ábra: Megfelelő laptáblás utastájékoztatás egy helyijáratú autóbuszon



20. ábra: Hiányos és nem esztétikus utastájékoztatás egy helyijáratú autóbuszon

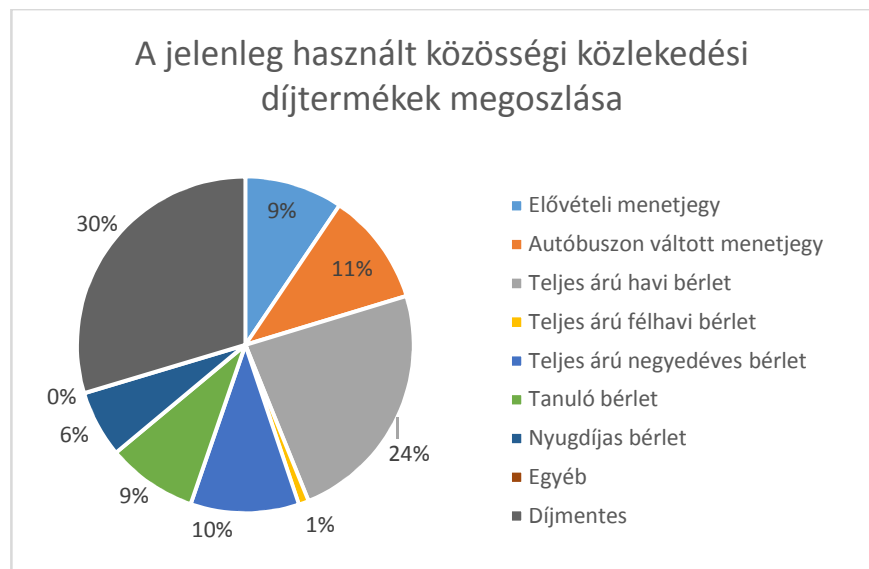


21. ábra: Megfelelően működő utastájékoztatás

Az egyes viszonylatsoportokra kapott eredmények rámutatnak arra, hogy mely járatok igényelnek sürgősebb beavatkozást és fejlesztést a menetrendek és a szolgáltatás más jellemzői tekintetében, különös tekintettel az adott járatok kapcsán érintett utasszámra.

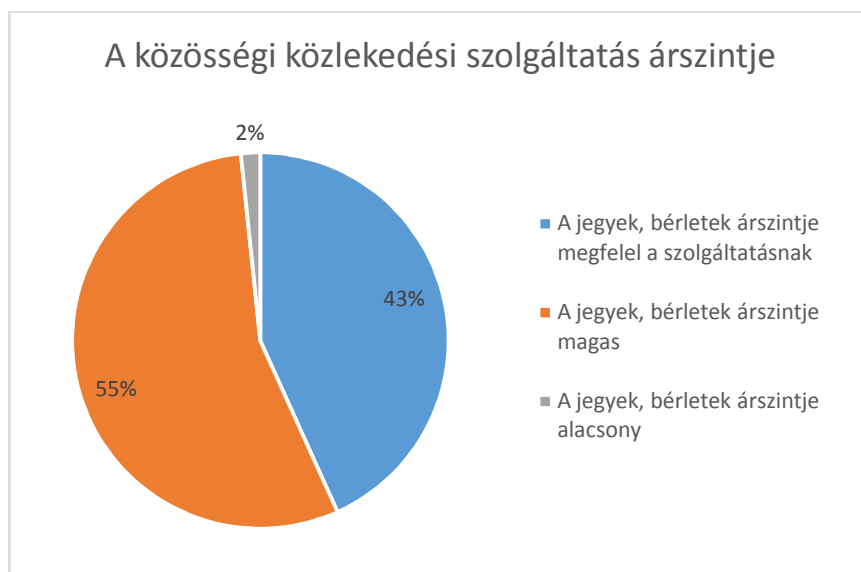
2.2.2.5 Az autóbusz-szolgáltatás díjtermékei és árszintje

A jelenleg használt díjtermékek vonatkozásában a válaszadók legnagyobb része valamilyen bérletet használ. 30%-uk pedig díjmentesen utazik, ami összefügg a 60 éven felüliek magas arányával (éppen a 65 éven felüliek díjmentes utazása okán).

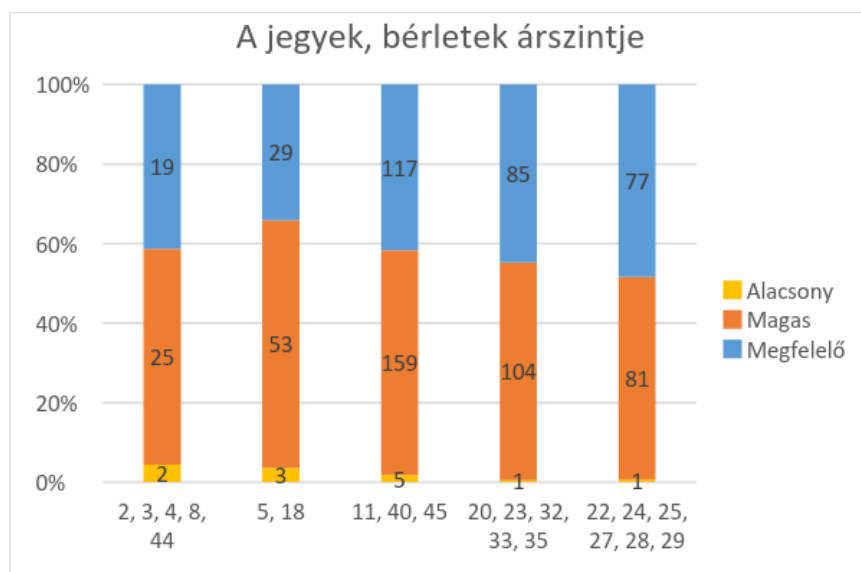


Az autóbusz-közlekedés árszintjének megítélésében számos szempont szerepet játszik: a díjtermékek tényleges költségei mellett a szolgáltatással kapcsolatban alkotott általános vélemény és a megkérdezettek anyagi helyzete is befolyásolja a válaszokat. Ennek tükrében értelmezhető az alábbi eredmény, amely szerint a felmérés

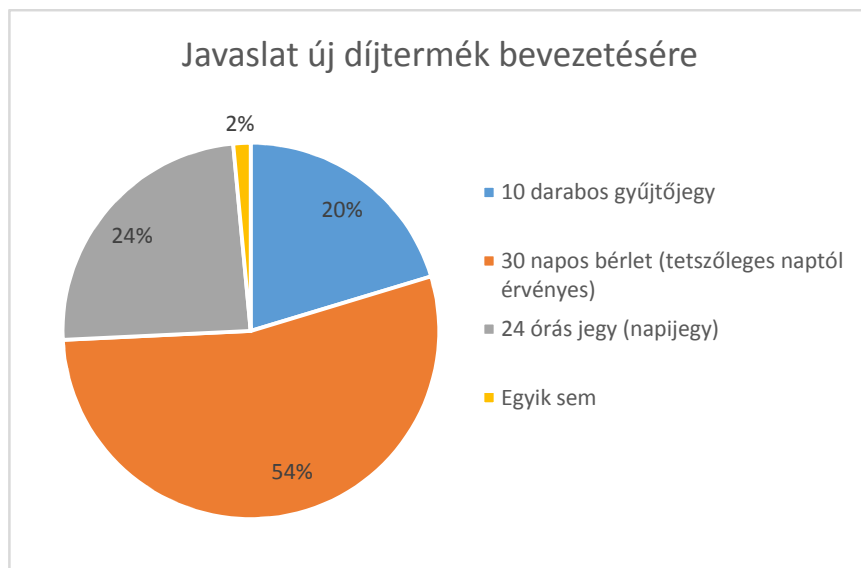
résztevőinek több mint fele magasnak tartja az autóbuszos díjtermékek árszintjét.



A fenti eredményt tovább árnyalja, hogy az egyes viszonylatcsoportok esetében milyen a szolgáltatás árszintjével kapcsolatos vélemény. A megkérdezett utasok a legnagyobb számban a leggyakrabban használt 40-es és 45-ös járatok esetén találják túl magasnak az árszintet a szolgáltatás színvonalához képest.



A helyi autóbusz-közlekedési szolgáltatás fejlesztési igényeinek felmérése szempontjából lényeges kérdés volt, hogy a megkérdezettek milyen új díjtermékek bevezetését támogatnák. Ennél a kérdésnél több lehetőséget is meg lehetett jelölni, és a válaszok értelmében a tetszőleges naptári naptól használható 30 napos bérlet bevezetésére lenne a legnagyobb igény.



2.2.3 VASÚTI KIKÉRDEZÉS

A vasúti kikérdezés célja a Dunaújvárost érintő vasúti viszonylatokkal kapcsolatos elégedettség felmérése volt. A kérdések kitértek a közlekedési szokásokra és a szolgáltatás többféle szempontok szerinti megítélésére.

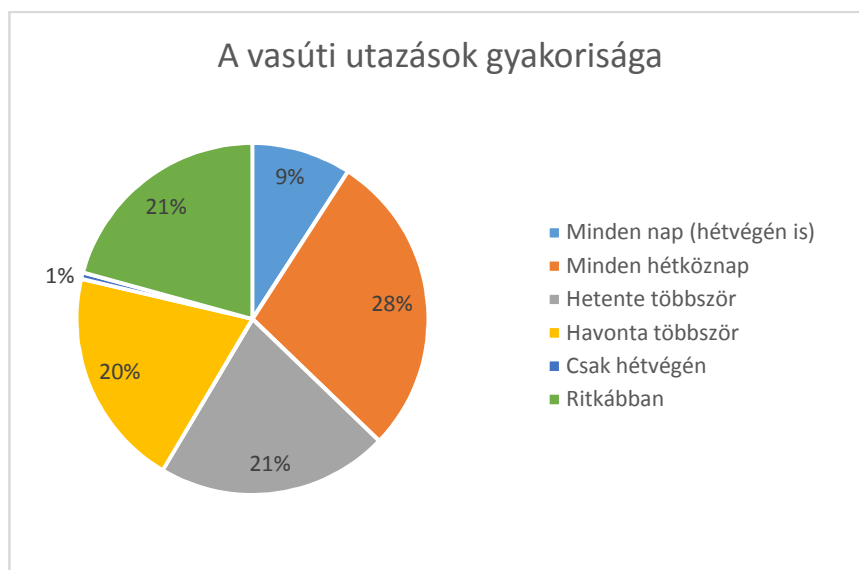
A kikérdezés módszertanáról a jelen dokumentációt megalapozó tanulmány számol be bővebben.

2.2.3.1 A kikérdezések helyszínei és időpontjai

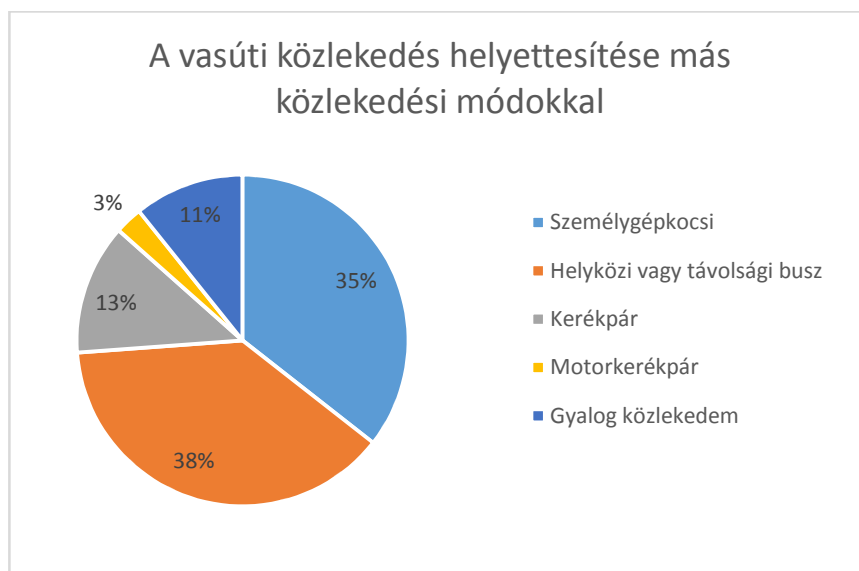
A felmérésekre 2016. szeptember 15-én került sor, 12 óras időtartamban, a Dunaújváros és Budapest-Déli között, Pusztaszabolcs érintésével közlekedő Flirt motorvonatokon.

2.2.3.2 Közlekedési szokások

A vasúti kikérdezés résztvevőinek több mint 37%-a napi rendszerességgel használja a vasutat, és összességében a válaszadók több mint fele legalább hetente több alkalommal utazik vasúton. Ez arra utal, hogy – legalább is a kikérdezést érintő Pusztaszabolcs-Dunaújváros viszonylaton – igen magas az ingázók aránya. A közösségi közlekedés vonatkozásában ennek például a vasútállomás és a Dunaújvárosban található munkahelyek, valamint oktatási intézmények közötti közlekedési kapcsolatok vizsgálatakor van lényeges szerepe.



A vasúti közlekedést helyettesítő közlekedési módok közül a megkérdezettek közel 40%-a a helyi és helyközi autóbuszt választja, tehát a közösségi közlekedési módok mellett marad, de a válaszadók 35%-a számára a személygépkocsi jelenti az alternatívát.

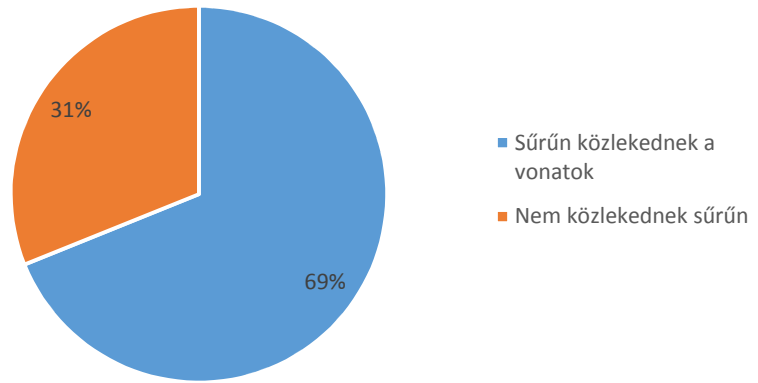


2.2.3.3 A vasúti közlekedés megítélése

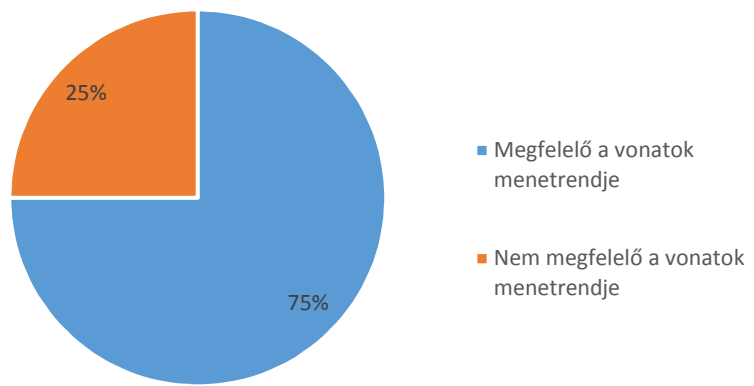
Az alábbi eredmények a vasúti közlekedéssel kapcsolatos általános elégedettségre vonatkoznak. Fontos hangsúlyozni, hogy a kikérdezés a Dunaújváros és Puztaszabolcs közötti szakaszon történt, így a felmérés eredményei néhány szempontból nem általánosíthatók minden olyan vasúti viszonylatra, amelyek Dunaújvárost érintik.

Az utasok többsége elégedett a járatok sűrűségével és a menetrend kialakításával.

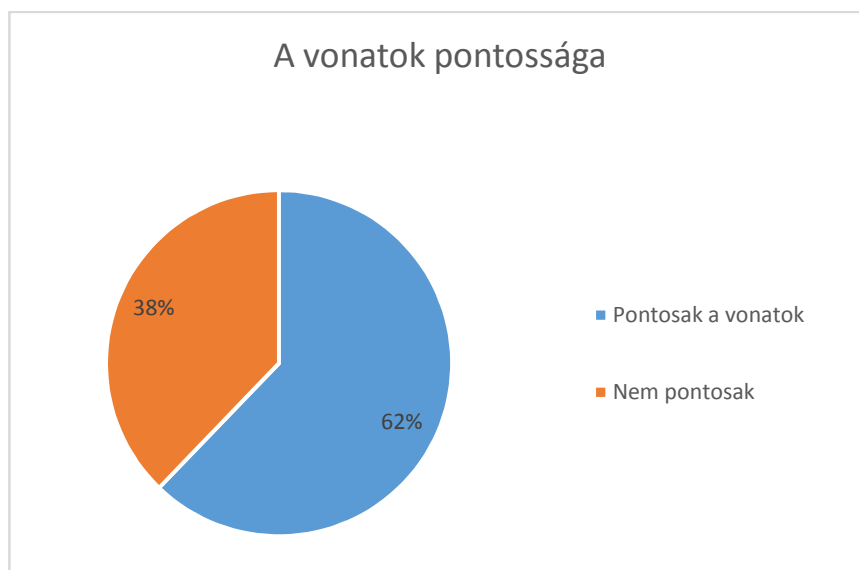
A járatok sűrűsége



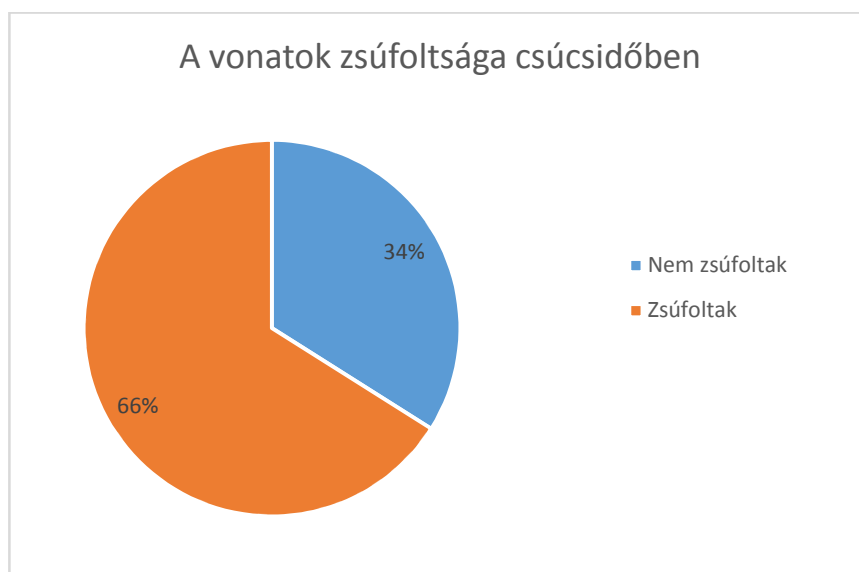
A járatok menetrendje



A felmérés résztvevőinek 38%-a kifogásolhatónak tartja a vonatok pontosságát.

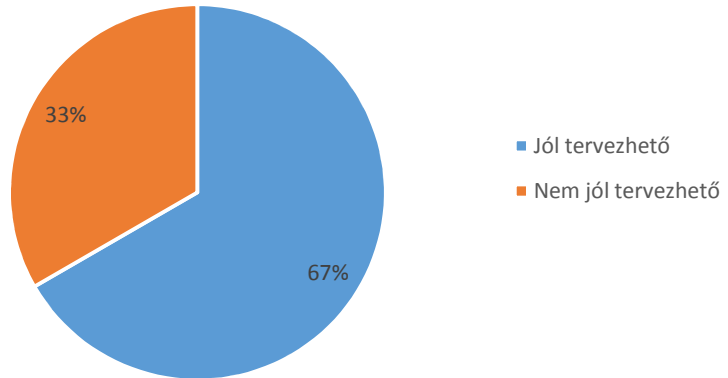


Az előző kérdésekre adott válaszok többségében pozitívak voltak, ezek után feltűnő, hogy a csúcsidőben tapasztalt zsúfoltság vonatkozásában a megkérdezettek 65%-a elégedetlen. Habár a járatok sűrűségét a többség elégségesnek ítéli meg, a csúcsidei zsúfoltság miatt – tekintve, hogy hosszú távon utasvesztést vonhat maga után – érdemes az ingázó utasokat érintő menetrendet felülvizsgálni.



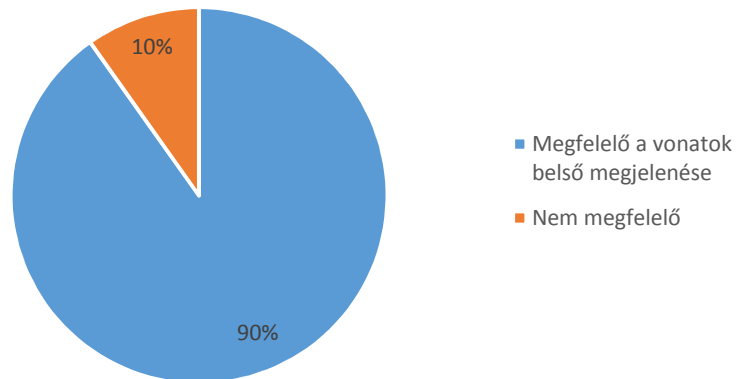
A vizsgált viszonylaton az utasok többsége jól tervezhetőnek tartja az utazásokat, ugyanakkor 33%-uk negatív véleménye arra mutat rá, hogy a (a dunaújvárosi közösségi közlekedést is érintő) csatlakozásokat mindenképp érdemes felülvizsgálni. Utóbbi megerősíti, hogy az autóbuzson utazók körében végzett felmérés eredményei alapján az utasok több mint fele elégedetlen a helyi és helyközi autóbuzsós utazások tervezhetőségével.

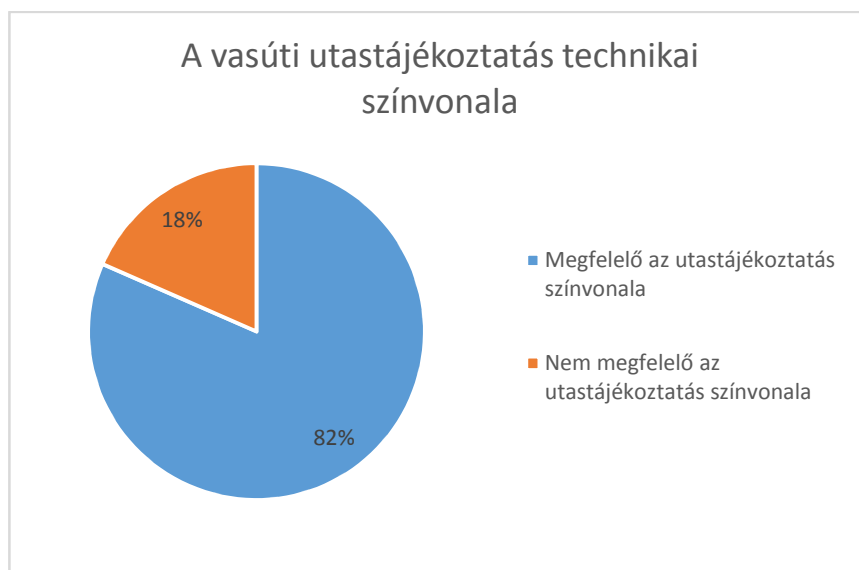
A vasúti utazások tervezhetősége



A vonatok belső megjelenésével és állapotával, valamint az utastájékoztatás műszaki színvonalával a megkérdezettek döntő többsége elégedett – ez a két kérdés kapta messze a legnagyobb arányú pozitív választ. Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy ezt az eredményt jelentősen befolyásolta a kikérdezés helyszíne: Flirt szerelvényeken történt a felmérés, amelyek korszerűek és kényelmesek, magas technikai színvonalú utastájékoztatással felszerelve.

A vonatok belső megjelenése és tisztasága

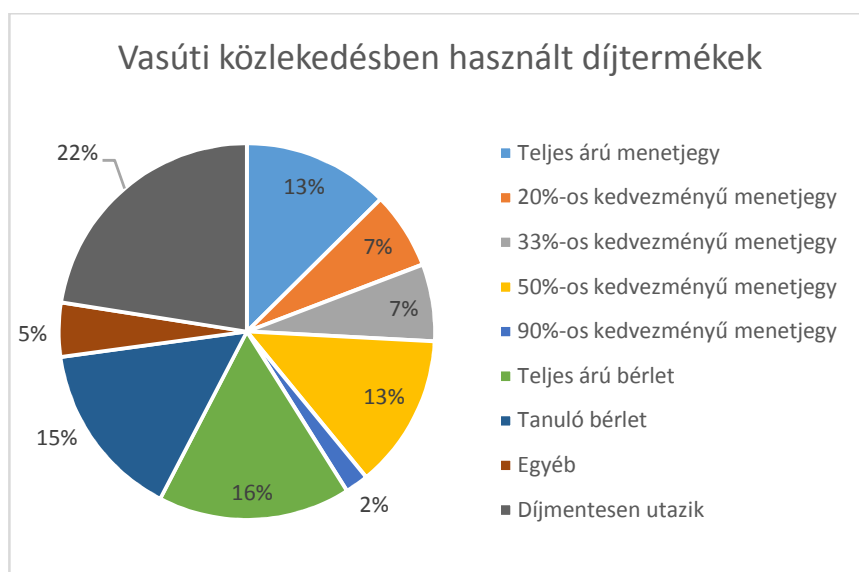




2.2.3.4 A vasúti szolgáltatás díjtermékei és árszintje

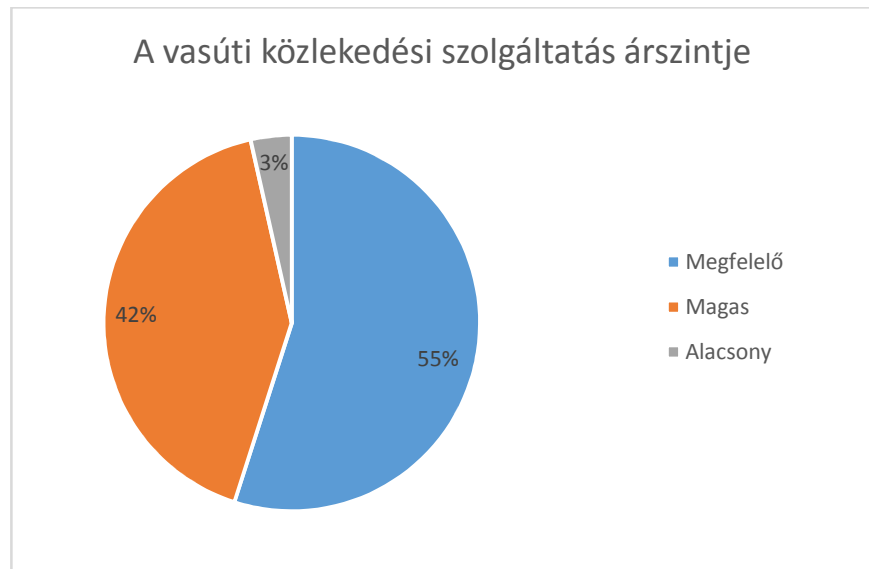
A vasúti kikérdezés utolsó csoportja a használt díjtermékekre és a szolgáltatás árszintjének megítélésére vonatkozott.

Az eredmények alapján a vasúton megkérdezett utasoknak mindössze 13%-a utazik teljes árú menetjeggyel. Így közel 30%-uk valamilyen kedvezményes menetjegyet használ, további 30%-uk bérlettel utazik, és több mint 20%-uk díjmentesen utazik. Utóbbi adatot érdemes összehasonlítani a buszon utazók esetén kapott eredménnyel: a helyi és helyközi buszközlekedés használói körében 30% volt a díjmentesen utazók aránya. Ez az eltérés összefügg azzal, hogy a buszok használóinál kapott 36%-hoz képest a vasúti válaszadóknál lényegesen kisebb része, mindössze 26%-uk 60 éven felüli.



A vasúti közlekedés árszintjének megítélése a tényleges költségek mellett szorosan összefügg a szolgáltatás általános megítélésével, és emellett a válaszokra a válaszadók anyagi helyzete is befolyással van.

A vasúti kikérdezés alapján a buszközlekedéshez képest pozitívabb volt az árszint megítélése: míg az autóbusz-közlekedés esetén a válaszadók több mint 50%-a magasnak találta az árszintet, a vasút esetében ez az arány mindössze 42%-os. Csakúgy, mint más kérdéseknél, itt is hatott az eredményekre, hogy a kikérdezés Flirt szerelvényeken történt, amelyekkel az utasok többsége elégedett.



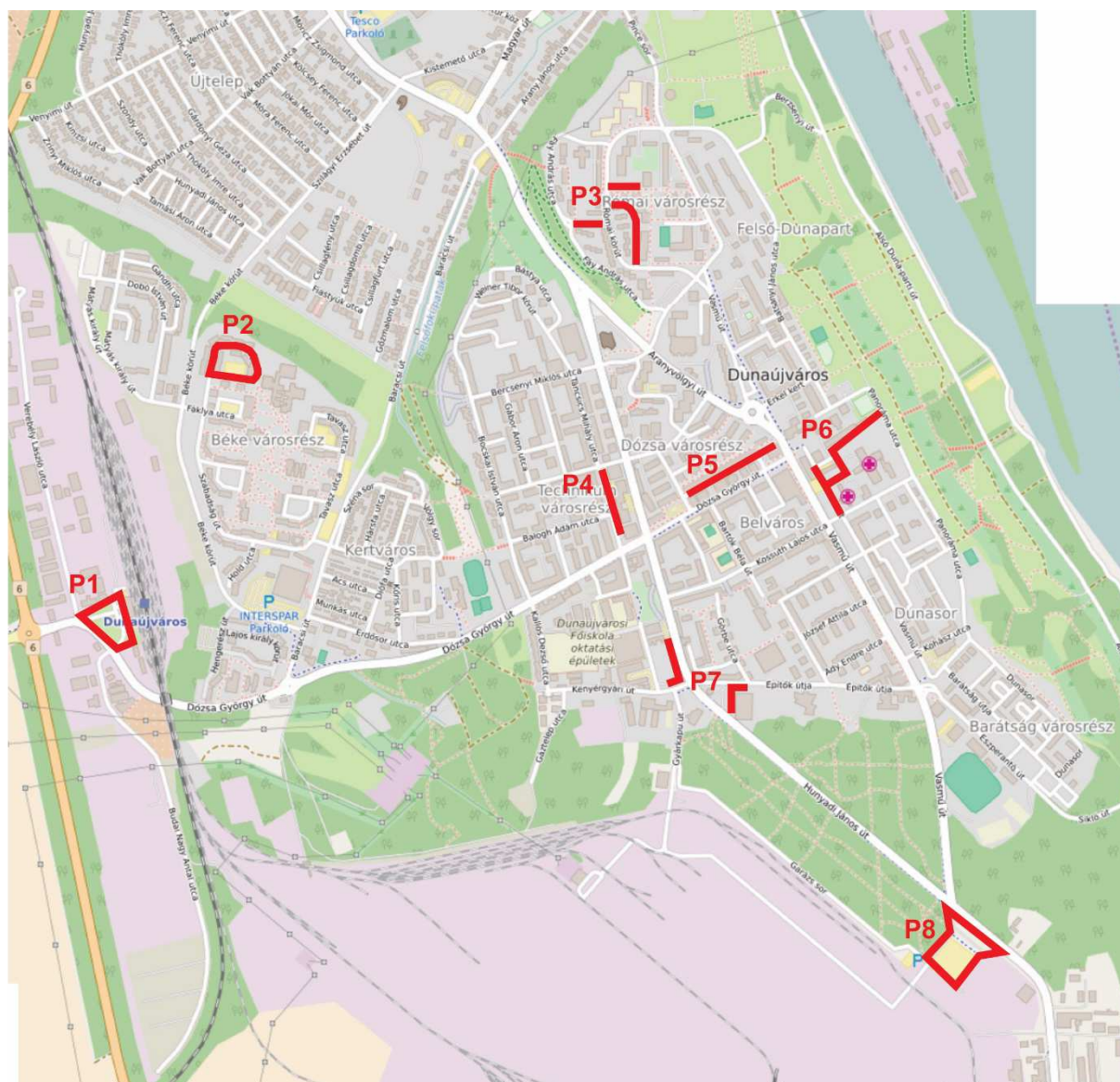
2.3 PARKOLÁSFELVÉTEL

A parkolásfelvétel célja, hogy átfogó képet adjon Dunaújváros néhány jellemző parkolási célterületének terheltségéről, valamint a parkolási szokásokról.

A parkolásfelvételekre egy hétköznap (2061. szeptember 27.) kerül sor 5:00-10:00 és 13:00-19:00 között. A Megrendelővel egyeztetve a következő parkolási helyszíneken kerül sor a parkolásfelvételekre:

- P1 vasútállomás
- P2 Béke városrész
- P3 Domanovszky tér, Panel u.
- P4 Táncsics Mihály utca és a Balogh Ádám utca
- P5 Dózsa és kis Dózsa György út
- P6 kórház és környéke
- P7 Piac és autóbusz állomás
- P8 Vasmű tér

A vizsgálat során a P4, P5, P6 és P7 helyszíneken dinamikus parkolásfelvételt alkalmazunk. Ez a módszer alkalmas arra, hogy a P+R, a kliens- és a lakossági parkolást is jó közelítéssel ki lehessen mutatni. A többi helyszínen a mindenkori telítettség felmérésére került sor.

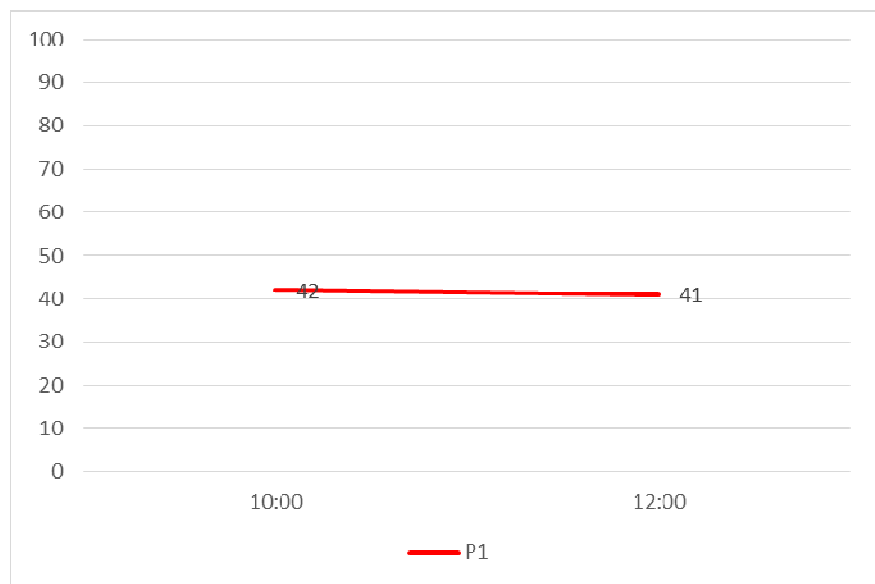


22. ábra: Parkolásfelvételi helyszínek

2.3.1.1 P1 vasútállomás



A vasútállomás előterében két időpontban, 10 és 12 órakor történt számlálás. Mindkét időpontban gyakorlatilag azonos számú, 41-42 gépkocsi várakozott a területen, ami egybevág az eljáró ingázó forgalom P+R parkolásának jellegzetességeivel (reggeli érkezés az állomásra, délutáni-esti távozás).



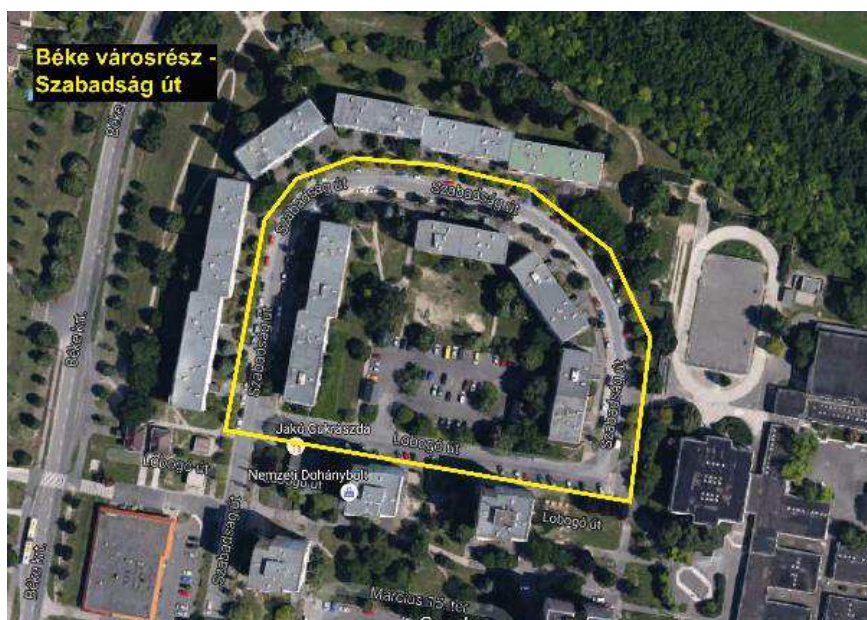
23. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

Egy korábbi, 2016.08.25. délutáni számlálás szerint szintén 40-45 személygépkocsi parkolt a vasútállomás környezetében.

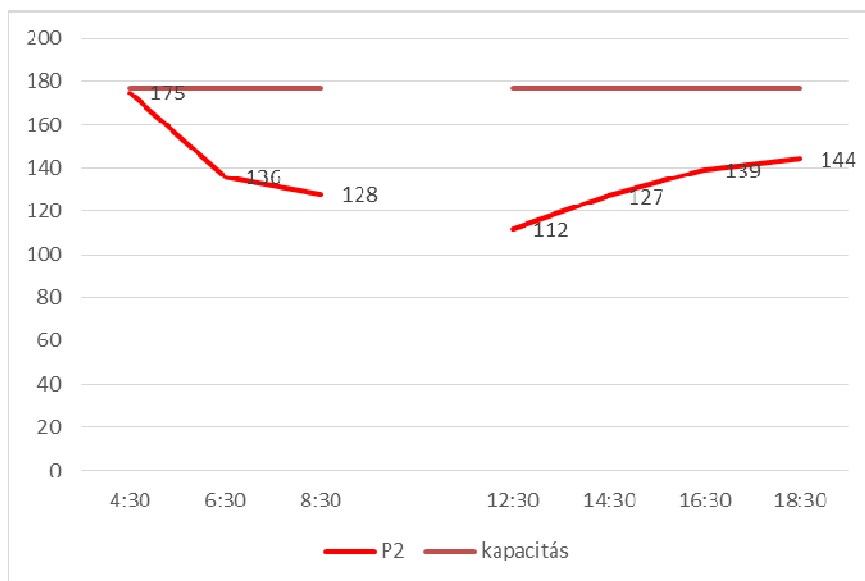


24. ábra: P+R parkolás Dunaújváros vasútállomás előterében

2.3.1.2 P2 Béke városrész

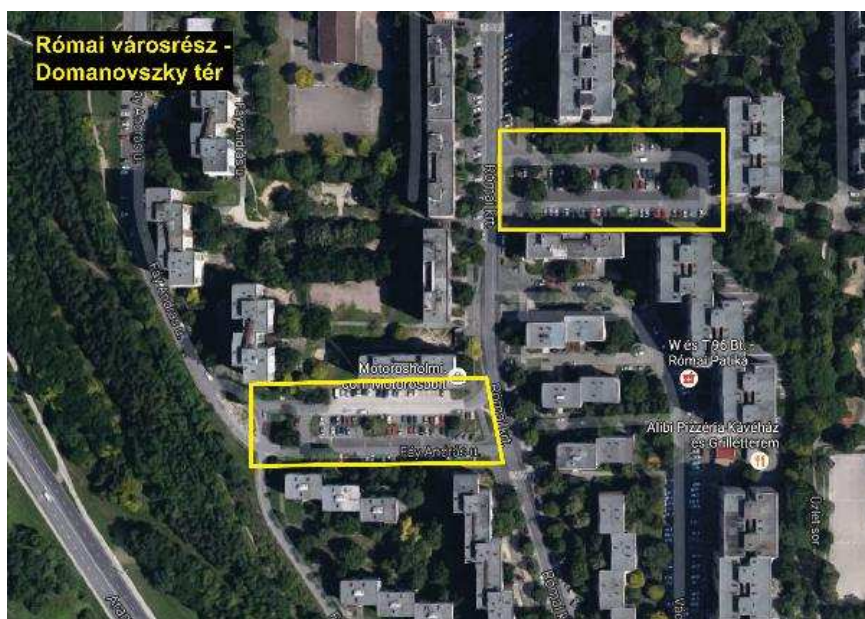


A vizsgált parkolóban a telítettség lefolyása lakóterületi jellegzetességeket mutat: hajnalban teljesen kihasználta a terület, majd reggel fokozatosan csökken a terhelés, és a napközbeni mélypontról délután emelkedik vissza. A 6-14 órás reggeli műszak jelentőségét jelzi, hogy sokan már 6:30 előtt elhagyják a területet, a visszatöltődés pedig már 14:30 előtt megkezdődik. 18:30-kor ugyanakkor a telítettség még csak 80% körüli.

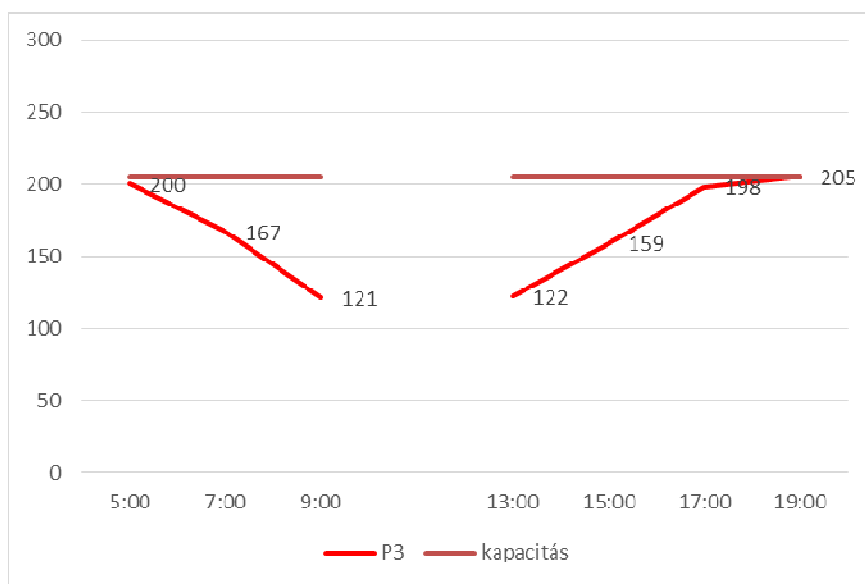


25. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

2.3.1.3 P3 Domanovszky tér, Panel u.



A vizsgált parkolóban a telítettség lefolyása lakóterületi jellegzetességeket mutat: hajnalban teljesen kihasználta a terület, majd reggel fokozatosan csökken a terhelés, és a napközbeni mélypontról délután emelkedik vissza. A 6-14 órás reggeli műszak jelentőségét jelzi, hogy sokan már 7:00 előtt elhagyják a területet (bár jelentősebb a 7-9 óra közötti csökkenés), a visszatöltődés pedig már 15:00 előtt megkezdődik. A parkoló 19 órára újra teljesen megtelik.



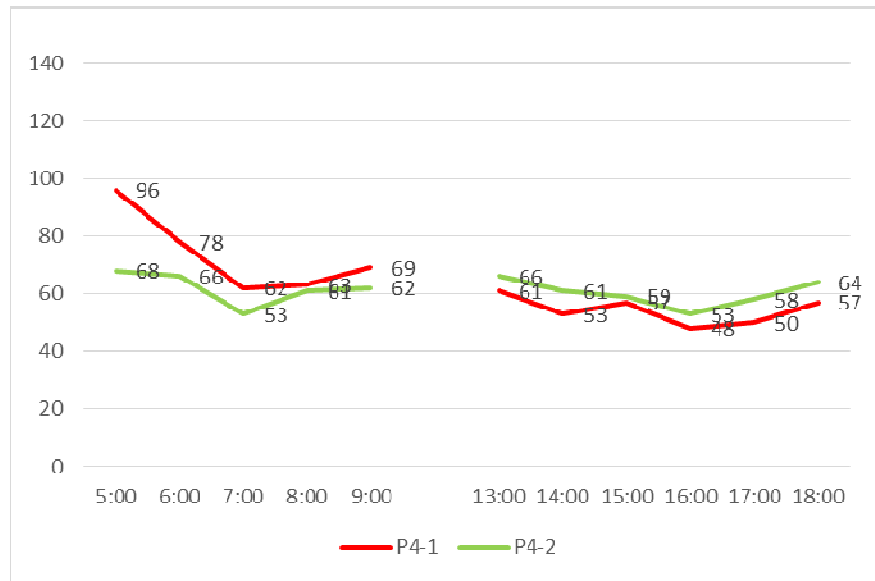
26. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

2.3.1.4 P4 Táncsics Mihály utca és a Balogh Ádám utca



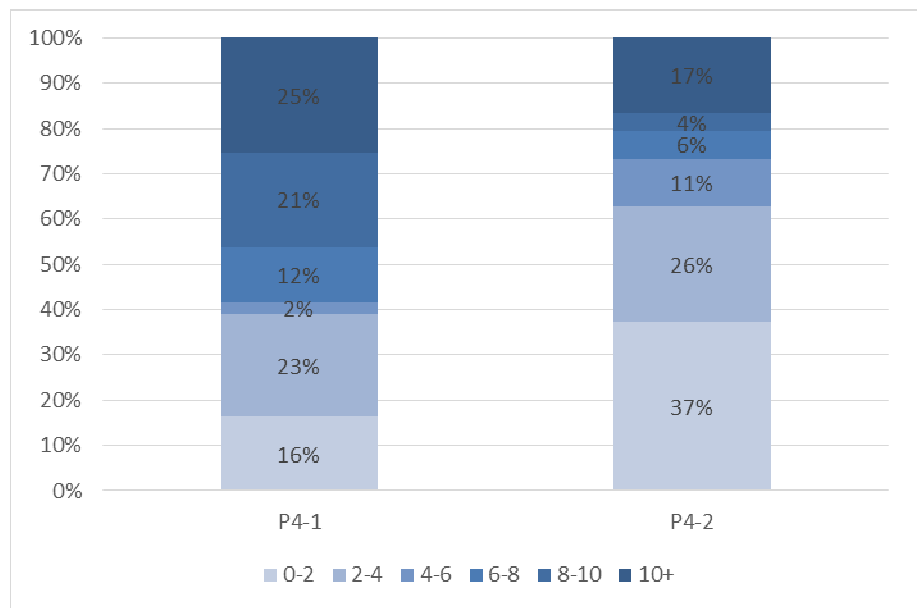
A vizsgált parkolók közül a P4-1 helyszínen a telítettség lefolyása lakóterületi jellegzetességeket mutat: hajnalban teljesen kihasznál a terület, majd reggel fokozatosan csökken a terhelés. A 6-14 órás reggeli műszak jelentőségét jelzi, hogy sokan már 6:00 előtt elhagyják a területet. Délután ugyanakkor stagnál a kihasználtság, 18 órakor még a hajnalinak csak 60%-át éri el.

A P4-2 helyszín kihasználtsága gyakorlatilag egész nap állandó, ami a lakóterületi és célforgalmi (munkahelyi, ügyintézési, bevásárlási) jelleg kiegyenlítetttségére utal.



27. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

A fentieket erősíti meg a várakozási idő szerinti eloszlás is: A P4-1 helyszín esetében a várakozások csaknem 60%-a 6 órát meghaladó, míg a P4-2 helyszínen többségben vannak a rövid (2 óra alatti, ill. 2-4 óra közötti) parkolások.

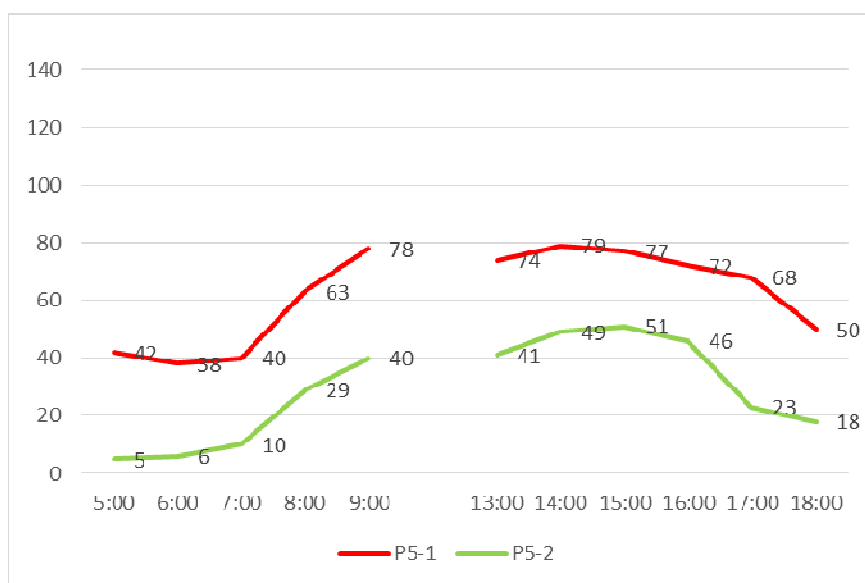


28. ábra: A számított várakozási idő eloszlása mérési helyszínenkénti bontásban.

2.3.1.5 P5 Dózsa és kis Dózsa György út

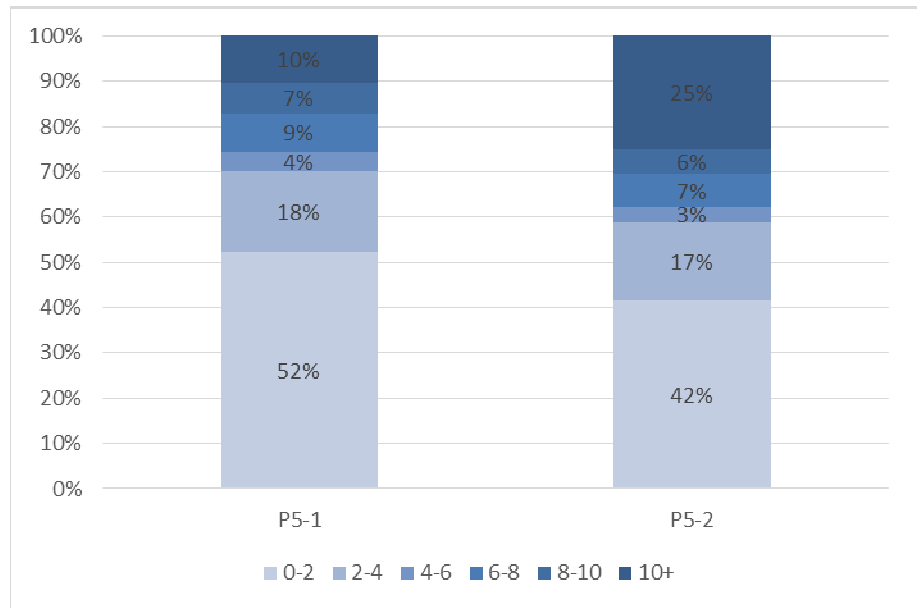


A P5 helyszín mindkét részhelyszíne hasonló jellegzetességeket mutat. A reggeli alacsony telítettség (a P5-1 esetében kb. 50%-os, a P5-2 esetében minimális) 7 óra után kezd feltöltődni, és gyakorlatilag 9 órára éri el csúcspontját, majd 15 óra után kezd lassan csökkenni, jelentősebb mértékben 17-18 óra körül. Ez egyértelműen a munkahelyi és ügyintézési forgalom túlsúlyára utal, emellett a P5-1-es helyszín esetében a telítettség mintegy felét a lakossági parkolás adja.



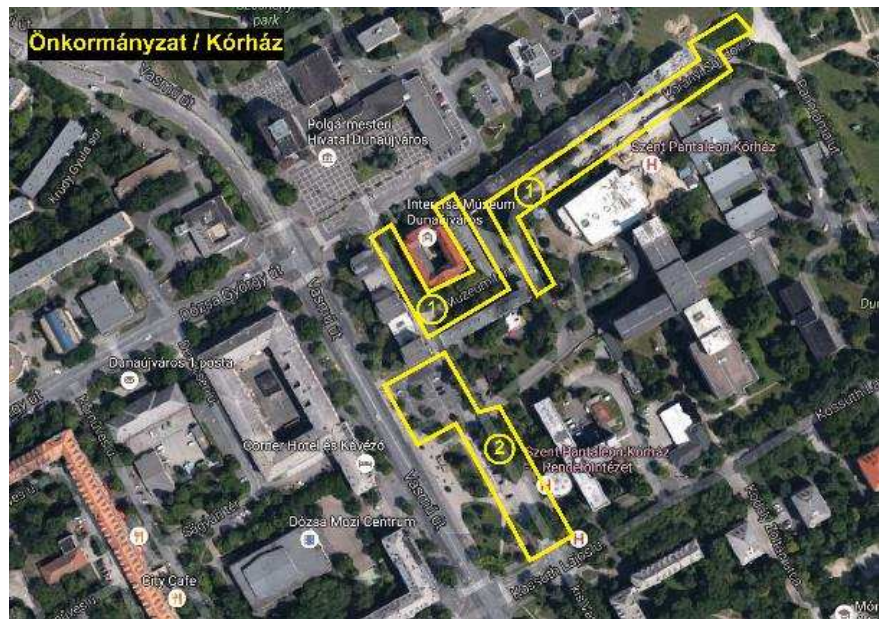
29. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

A fentieket erősíti meg a várakozási idő szerinti eloszlás is: A P5-1 helyszín esetében a parkolások több mint fele, a P5-2 esetében bő 40%-a 2 óra alatti (vásárlás, ügyintézés). Utóbbi esetében ugyanakkor 25% a 10 óra feletti (lényegében egész napos, jellemzően el nem mozduló lakossági) parkolás is.

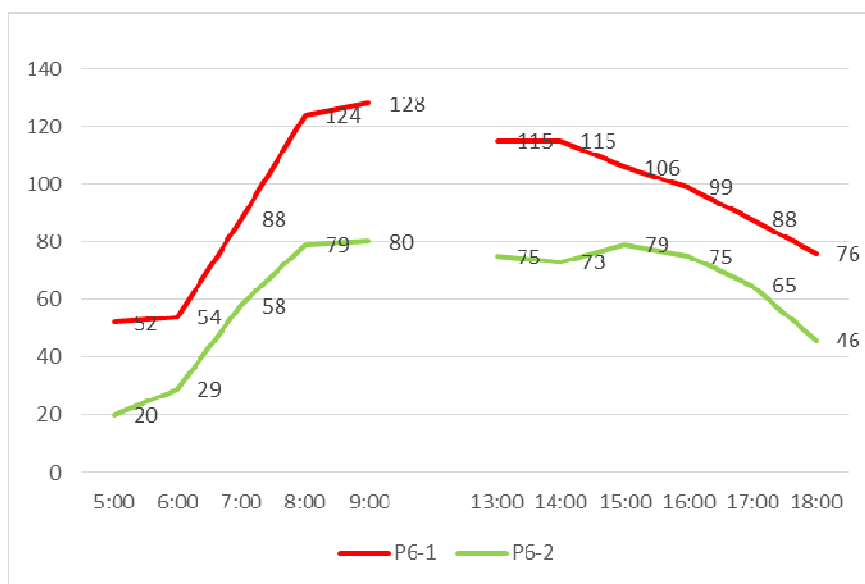


30. ábra: A számított várakozási idő eloszlása mérési helyszínenkénti bontásban.

2.3.1.6 P6 kórház és környéke

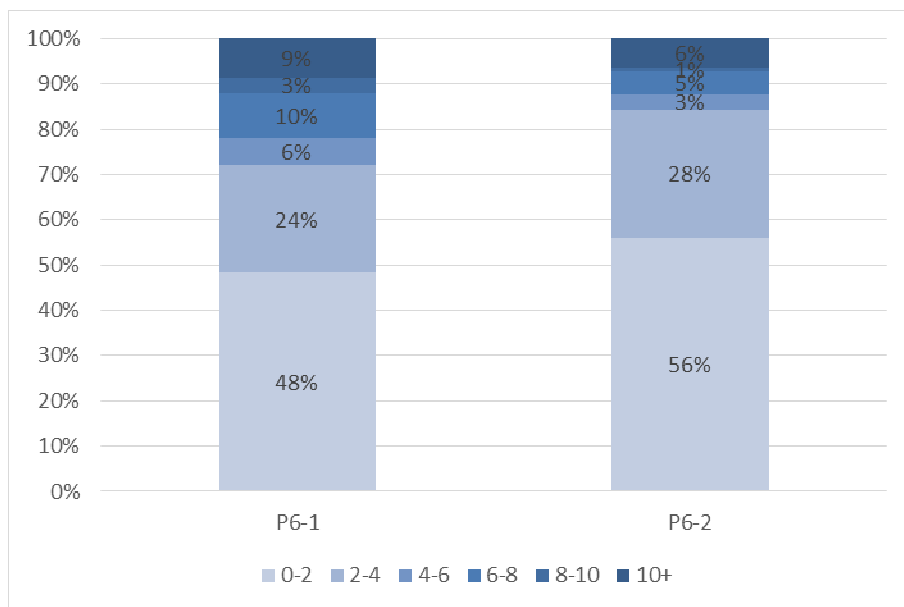


A P6 helyszín mindkét részhelyszíne hasonló jellegzetességeket mutat. A reggeli alacsony telítettség (a P6-1 esetében kb. 40%-os, a P6-2 esetében kb. 25%-os) 6 óra után kezd feltöltődni, és gyakorlatilag 8 órára éri el csúcspontját, majd 14 óra után kezd lassan csökkenni, jelentősebb mértékben 16-18 óra körül. Ez egyértelműen a munkahelyi és ügyintézési forgalom túlsúlyára utal.



31. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

A várakozási idő szerinti megoszlás egyértelműen rövid idejű (ügyintézési) forgalom túlsúlyát mutatja: a várakozások bő fele 2 óra alatti, további negyede 2-4 óra közötti időtartamra szól. Ezt mind a városháza, mind a kórház ügyfélforgalma indokolja.



32. ábra: A számított várakozási idő eloszlása mérési helyszínenkénti bontásban.

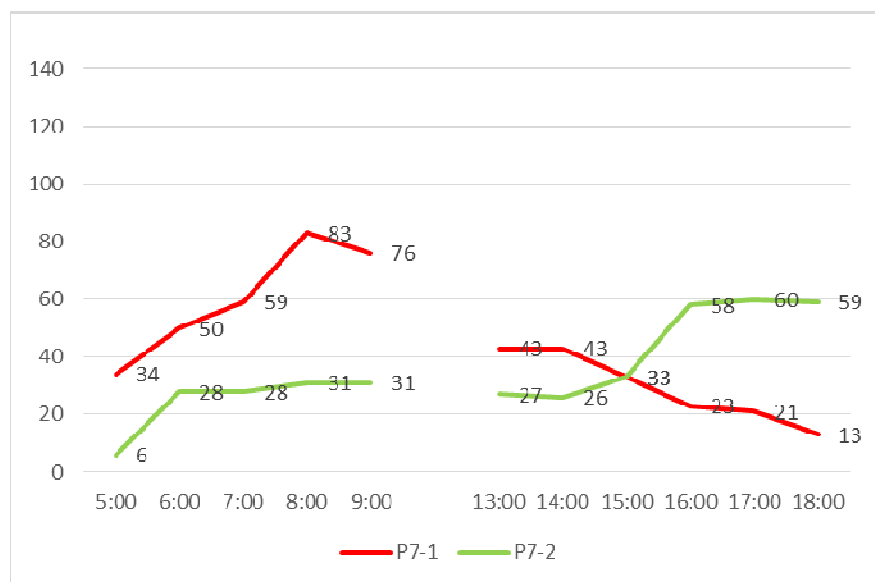
2.3.1.7 P7 Piac és autóbusz állomás



A P7-es helyszín két, eltérő használatú helyszínt foglal magába.

A P7-1 a piac parkolója, ami kora reggeltől kezd telítődni, csúcspontját 8 órára éri el, majd kihasználtsága fokozatosan csökken (13 órakor a csúchoz képest már csak kb. 50%-os, 18 órára lényegében kiürül).

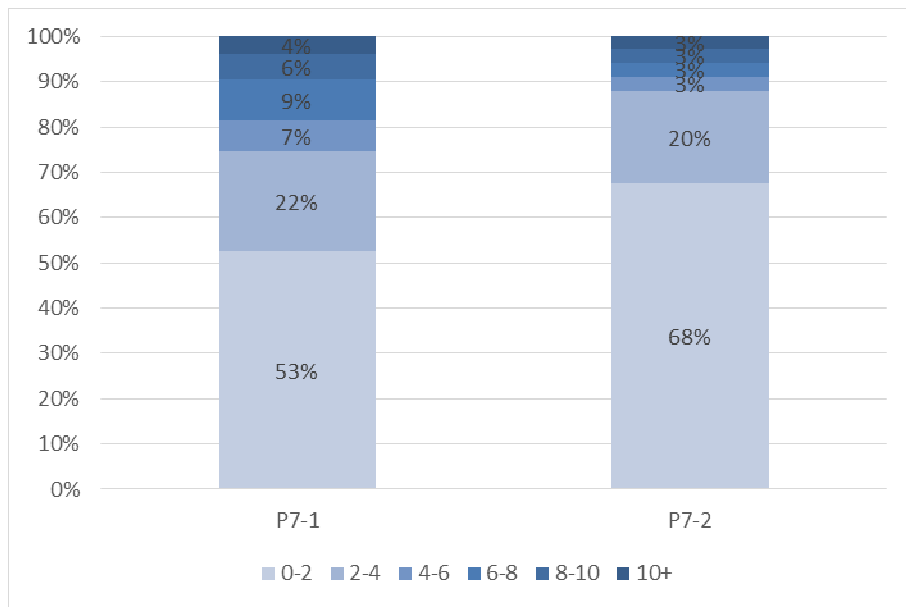
A P7-2 elsősorban az autóbusz-állomást szolgálja ki, a 6 órától 15 óráig jellemző 30 jármű körüli kihasználtság ezt a célú parkolást mutatja. 16 óra után azonban duplájára ugrik a forgalom, ami (figyelembe véve a kora hajnali minimális kihasználtságot) a szomszédos uszoda parkolójának munka- és iskolaidő utáni túlcsoordulásából eredhet.



33. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

Mindkét helyszín esetében a rövid idejű parkolás dominál: a piac esetében 50% feletti, az autóbusz-állomás esetében 68% a 2 óra alatti

parkolás aránya. Utóbbi esetében mindössze 6% a 8 órát meghaladó várakozás aránya; ez arra utal, hogy a parkolót inkább K+R jelleggel (családtag, ismerős állomásra kivitele/elhozása) használják, mint egész napos P+R célból. Természetesen az uszoda forgalma is a rövid idejű parkolások arányát növeli.



34. ábra: A számított várakozási idő eloszlása mérési helyszínenkénti bontásban.

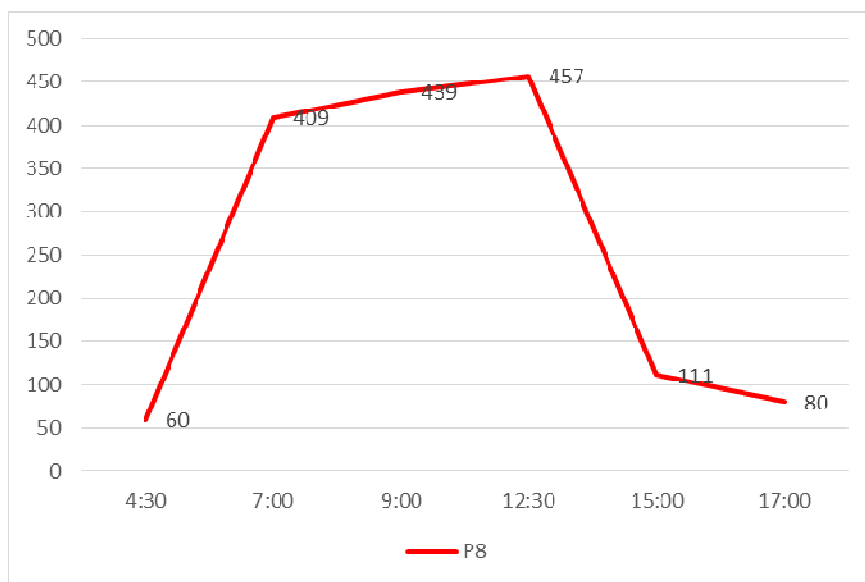
2.3.1.8 P8 Vasmű tér



A Vasmű téri parkoló kihasználtsága egyértelműen a műszakbeosztást követi: hajnalban mintegy 60 gépkocsi várakozik itt (éjszakai műszakosok), ami a 6 órás műszakváltás után 400 fölé emelkedik. Nap közben enyhe növekedés tapasztalható, majd a 14 órai műszakváltás

után drasztikusan visszaesik a kihasználtság, 111, majd 17 órára 80 járműre.

Pontosan műszakváltáskor nem történt számlálás; azokban az időszakokban (6, illetve 14 órakor) valószínűsíthetően rövid ideig még magasabb a terhelés, amikor mindkét érintett műszak használja a parkolót.



35. ábra: A parkolóban várakozó járművek számának napi lefolyása

2.4 EGYSZERŰSÍTETT LAKOSSÁGI KÉRDŐÍV

A lakosság közlekedést érintő tapasztalatainak és gondolatainak minél alaposabb megismerése céljából a tervező és az önkormányzat egy minden közlekedési módra kiterjedő lakossági problémafeltáró kérdőívet állított össze.



Dunaújváros és térsége közlekedése – kérdőív

Kérjük, az alábbi néhány kérdés megválaszolásával segítse Dunaújváros önkormányzatának munkáját, hogy a jövőbeli közlekedési fejlesztések találkozzanak a városlakók igényeivel, és választ adjanak a mindennapi problémáikra!

*Kötelező

1. Közlekedési szokások

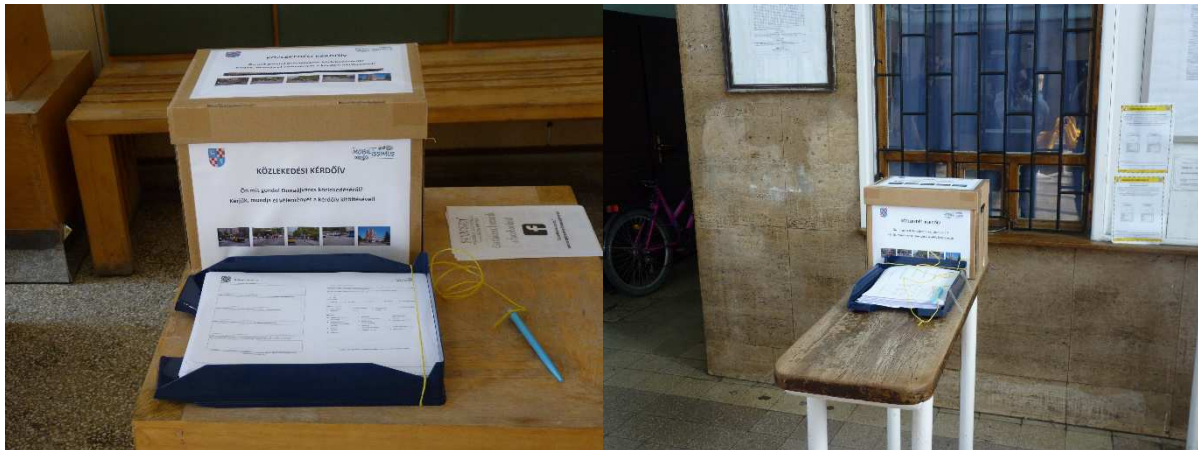
Milyen gyakran utazik az alábbi közlekedési eszközökkel? *

Kérjük, választát x-szel jelölje, mindegyik közlekedési mód esetén egy választ jelöljön!

	Minden nap (hétfőtől is)	Minden hétköznap	Hetente néhányszor	Havonta néhányszor	Ritkábban	Soha
vasút	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
távolsági/helyközi busz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

36. ábra: Részlet a város honlapján elérhető kérdőívől

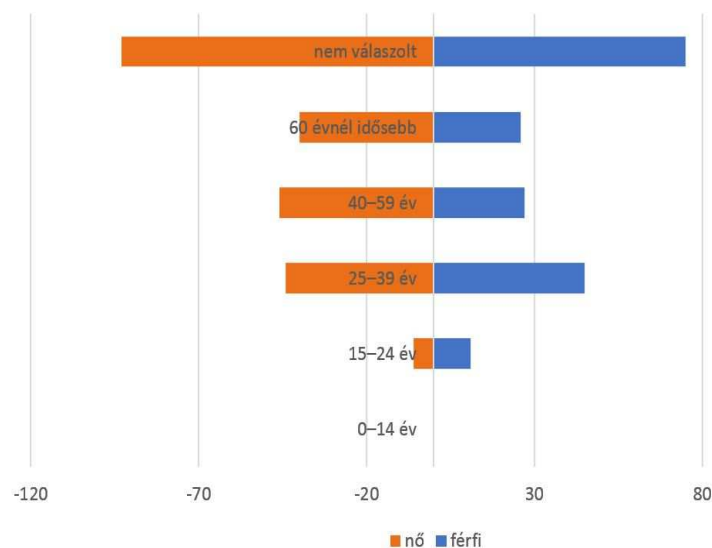
A lakossági kérdőív Dunaújváros hét forgalmas pontján (a Polgármesteri Hivatalban, az Autóbusz-állomáson, a Vasútállomáson, a Dunaújvárosi Egyetemen, a Dózsa Moziban, az Intersparban és az Obiban) nyomtatott formában, valamint a város honlapján is elérhető volt. A kérdőívet kitöltők között 2016. szeptember 22-én, az Európai Mobilitási Hét keretében megrendezett Autómentes Napon egy városi rollert sorsoltunk ki.



37. ábra: Kérdőívek és gyűjtődobozok a városháza portáján és a vasútállomáson

2.4.1 A KÉRDŐÍVET KITÖLTŐK JELLEMZŐI

A kérdőívet összesen 423-an töltötték ki, 191-en az online felületen, 232-en papíron.



38. ábra: A lakossági kérdőív válaszadóinak nem és korcsoport szerinti megoszlása

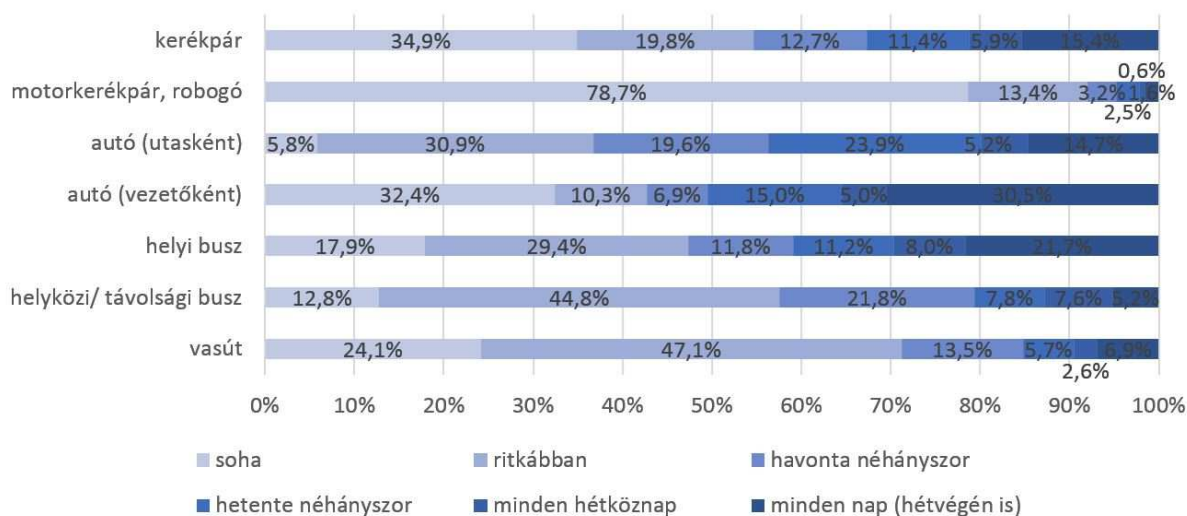
A kérdőívet kitöltők között a 0-14 év közötti korosztály nem képviseltette magát, a 15-24 év közöttiek a város lakosságában lévő arányukhoz képest kicsit alulreprezentáltak, a 24 év felettiek kicsit felülreprezentáltak voltak. A kitöltők 70%-a volt aktív dolgozó.

Béke városrész	28,6%
Belváros	13,8%
Római városrész	12,3%
Technikum városrész	8,2%
Újtelep	3,4%
Kertváros	3,1%
Dózsa város	3,1%
Óváros	2,2%
Barátság városrész	2,2%

Laktanya és környéke	1,5%
Északi lakóterület	0,7%
Egyetem térsége	0,7%
6-os úton túli terület	0,7%
Táborállás	0,5%
Újpentele	0,5%
Pálhalma	0,5%
Egyéb külterület	0,5%
Petőfi utca és Temető térsége	0,0%

1. táblázat: A lakossági kérdőívet kitöltők városrészenkénti megoszlása

A kitöltők között, városrészi megoszlás tekintetében a Béke és a Technikum városrészben élők felülreprezentáltak, a Belvárosban és a Római városrészben lakók alulreprezentáltak voltak.



39. ábra: A lakossági kérdőív válaszadóinak módválasztási szokásai

A lakossági kérdőív eredményei jól megvilágították a fontosabb problémákat, konfliktusokat, melyeket a tervezők a helyzetelemző fejezetben felhasználtak.

2.4.2 A LAKOSSÁGI KÉRDŐÍV EREDMÉNYEI

A következő ábrák a több mint 400 fő által kitöltött lakossági problémafeltáró kérdőív eredményeit, a különböző közlekedési módokat érintő legfontosabb problémákat mutatják be.

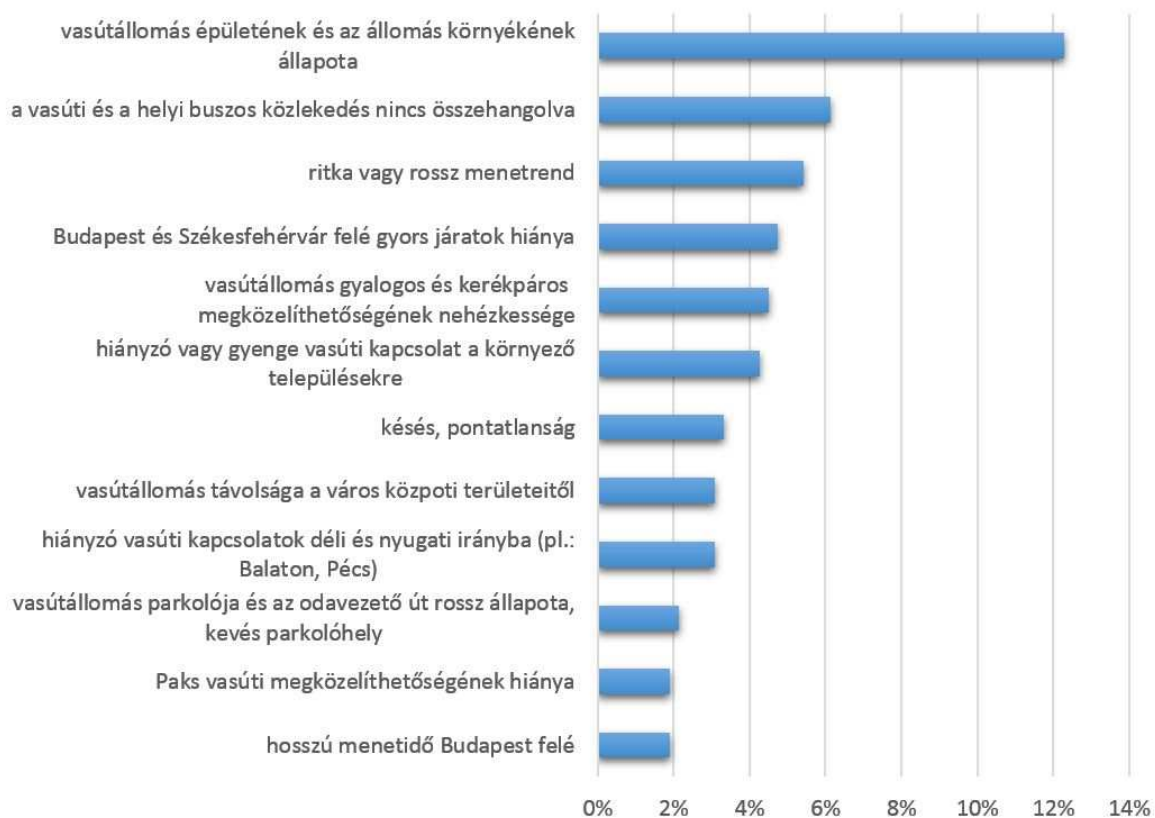
2.4.2.1 Vasúti közlekedés

A vasúti közlekedést érintően a legtöbb válaszadó a vasútállomás épületének és az épület környékének rossz állapotát kifogásolta. Sokan említették a helyi buszok menetrendjének és a vasúti menetrend összehangoltságának hiányát, illetve a ritka vagy rossz vasúti menetrendet.

*„A vasútállomás épületének és egyéb kiszolgáló
egységeinek - gépkocsi parkolási lehetőségeknek is –
a romhalmazhoz hasonló állapota,
kulturálatlansága.”*

(válasz a lakossági kérdőívből)

Sok válaszadó hiányolta a gyors, csak néhány helyen megálló járatokat a Budapest-Dunaújváros és a Székesfehérvár-Dunaújváros viszonylatokon. Az állomás gyalogos és kerékpáros megközelíthetőségének nehézségét szintén sokan említették. Többen kiemelték, hogy a vasútállomás megközelítése a közelében lévő Béke városrészből is különösen nehéz, ennek megoldására szükség lenne egy aluljáróra vagy felüljáróra, mert a síneken való gyalogos közlekedés balesetveszélyes.



40. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke vasúti közlekedésében? (említések a válaszadók %-ában)

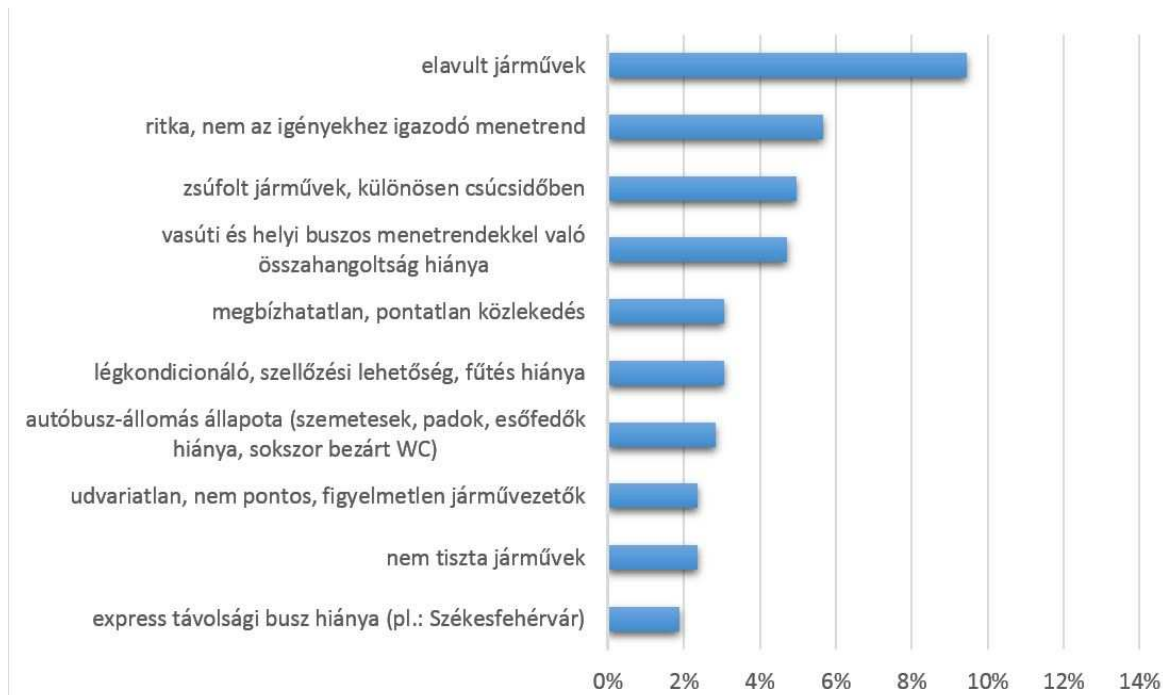
2.4.2.2 Országos és regionális autóbusz-közlekedés

A helyközi és távolsági buszközlekedéssel kapcsolatban a legtöbb válaszadó a járművek rossz állapotát említette. A második legtöbb kritika a ritka és sokszor nem az igényeknek megfelelően alakított menetrendekre vonatkozott, illetve sokan kritizálták a járművek zsúfoltságát.

„Rossz a csatlakozás a helyi járatokhoz.”

(válasz a lakossági kérdőívből)

A távolsági és helyközi járatok menetrendjének a vasúti, valamint a helyi buszos menetrendekkel való hangoltságát sokan hiányolták. A buszközlekedést többek szerint pontatlan, megbízhatatlan, a buszok és az autóbusz-állomás állapota mellett a járművezetők hozzáállását is sok kritika érte. Többen megjegyezték, hogy hasznos lenne, ha a nagyobb városokba (pl.: Székesfehérvárra, Pécsre) is mennének gyors járatok, illetve a Budapestre közlekedő gyorsjáratok gyakrabban közlekednének.



41. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke helyközi/távolsági buszközlekedésében? (említések a válaszadók %-ában)

2.4.2.3 Helyi autóbusz-közlekedés

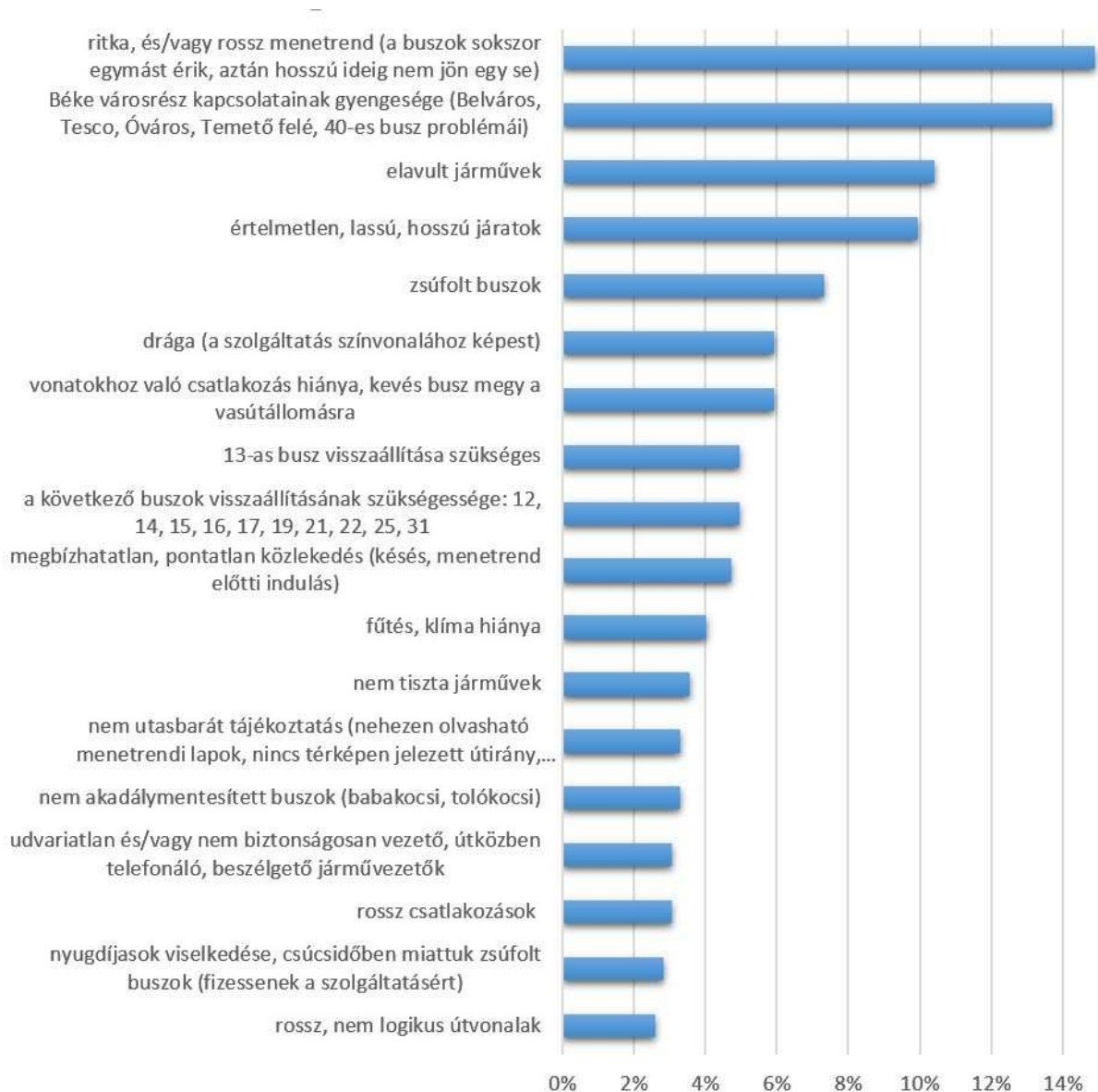
A különböző közlekedési módok közül a legtöbb negatív vélemény a helyi autóbusz közlekedést érte. A hálózat és menetrendek utóbbi években történt átalakításaival, az összevont járatokkal sokan nem értettek egyet, s a korábbi járatok közül többet hiányoltak a válaszadók. A kitöltők által hiányolt járatok közül a 13-as buszt szükséges mindenképp kiemelni, a válaszadók 5%-a igényelné a járat visszaállítását. Bár a Béke városrészben lakók felülreprezentáltak voltak a kérdőívet kitöltők között (a kitöltők közel 30%-a a városrészben lakik), a városrész elérhetőségének nehézsége így is figyelemre méltó probléma. A kitöltők 14%-a említette meg a városrész elérhetőségének problémáját, különösen a Belváros és a Tesco irányú közvetlen kapcsolatot hiányolják a kitöltők. Összességében véve az új, sokak által „városnéző körjáratoknak” nevezett járatok a kérdőív eredményei alapján nem nyerték meg a lakosság támogatását.

„A Béke városrészből gyalog előbb el lehet jutni a Belvárosba, mint mindent megkerülve a busszal.”

(válasz a lakossági kérdőívből)

A kérdőívet kitöltők között a legtöbben a ritka vagy nem logikus menetrendeket kifogásolták. Sokan említették azt a problémát, hogy rendszeresen egymás után jön néhány busz, majd utána hosszú szünet következik, mikor semmi nem jön.

A buszok rossz állapota, a tisztaság, a fűtés és a klíma hiánya szintén jelentős probléma. A szolgáltatás színvonalához képest a kitöltők 6%-a drágának tartja a jegyek és a bérletek árát. Ahogy a vasúti közlekedés véleményezésénél, ennél a kérdésnél is többen megjegyezték, hogy probléma a vasúti és a buszos közlekedés összehangoltságának hiánya.



42. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város helyi buszközlekedésében

2.4.2.4 Egyéni gépjármű-közlekedés

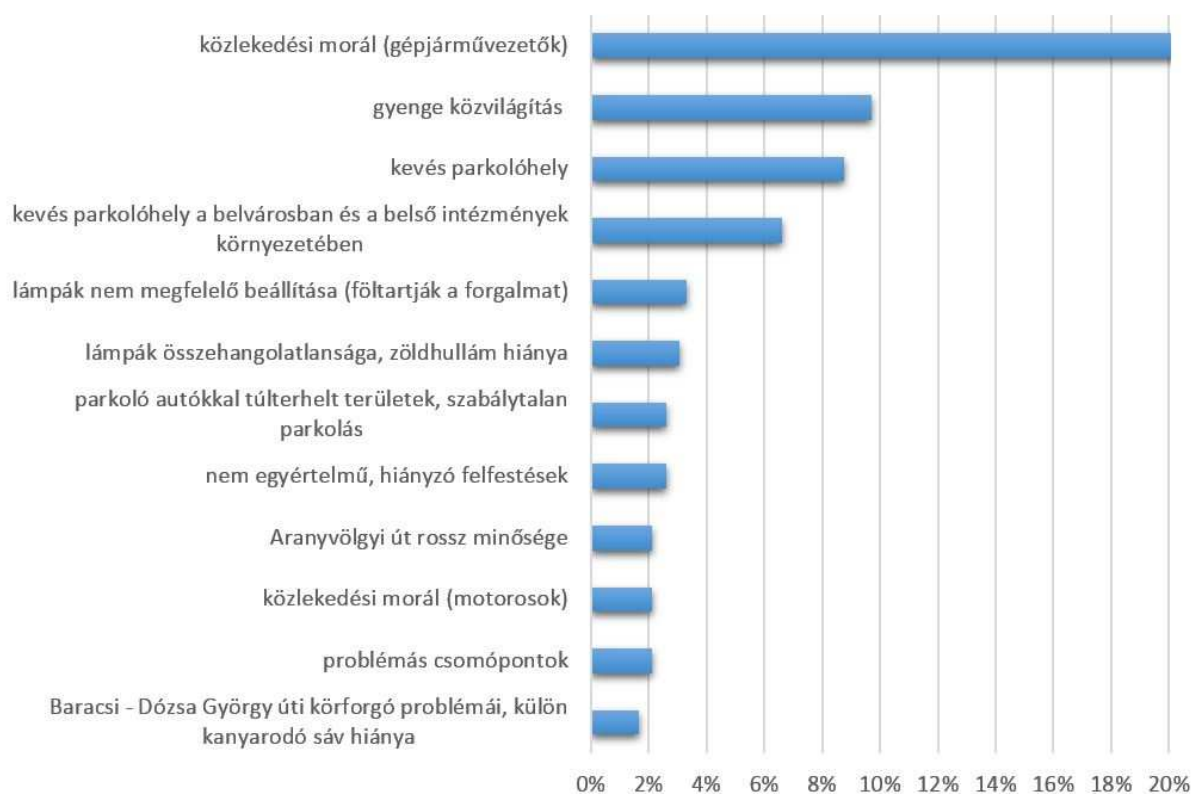
Az autós és motoros közlekedés terén a kitöltők ötöde a gépjárművezetők közlekedési morálját, figyelmetlenségét kifogásolta. Többen felhívták a figyelmet arra, hogy egyes gyalogátkelőhelyek megvilágítása nem megfelelő, melyre remélhetőleg megoldást jelentenek majd a megvilágítás szabványosítása érdekében megkezdődött munkák.

„Rossz minőségűek az utak, sok a kátyú.”

(válasz a lakossági kérdőívből)

A kitöltők jelentős része kevésnek találja a parkolóhelyeket mind a városközpontban, mind a különböző városrészekben, továbbá többen említik a szabálytalanul, összevissza parkoló autók okozta konfliktust is. A zöldhullám hiánya mellett a lámpák nem megfelelő beállítása is felmerült problémaként, mely sok esetben föltartja a forgalmat.

A Baracsi út – Dózsa György úti körforgalom többször konkrétan is említésre kerül. A körforgalom sokszor visszatartja a forgalmat, sokak véleménye szerint a Belváros felől a Béke városrészbe igyekvők nagy száma miatt, egy külön kanyarodó sáv létrehozása orvosolhatná a helyzetet.



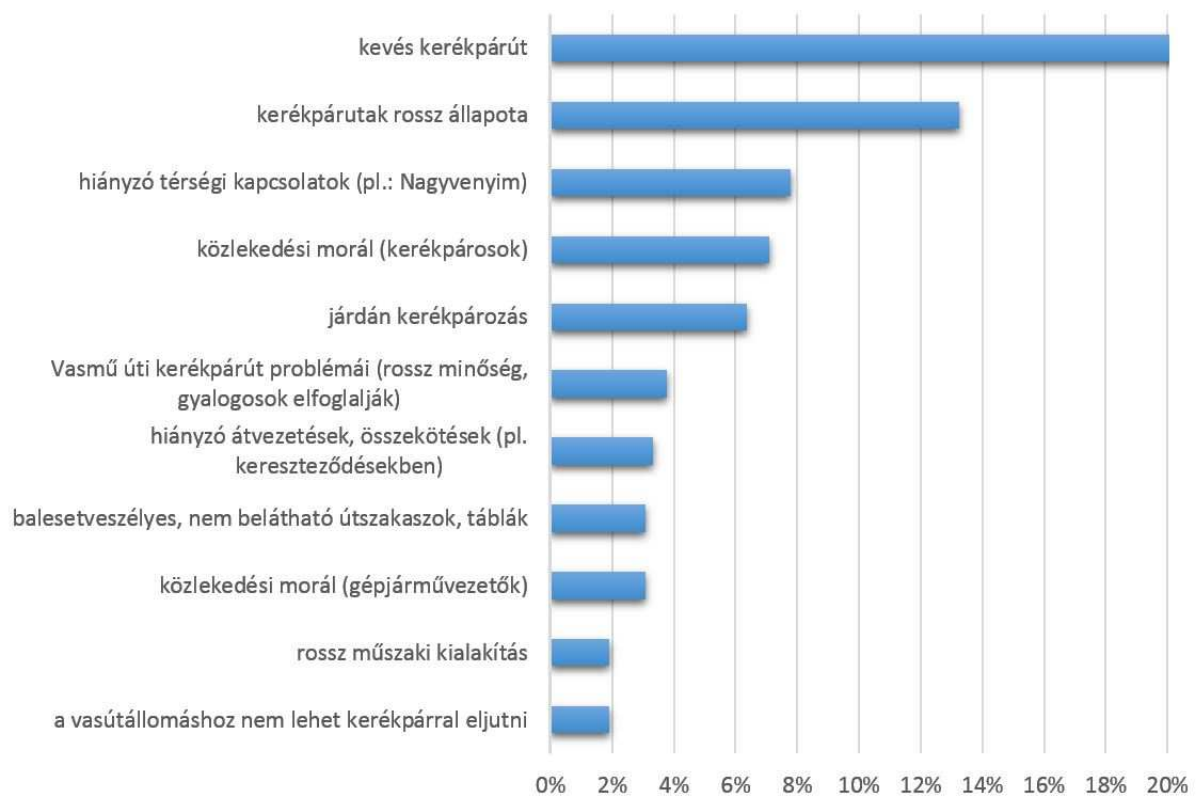
43. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke autós és motorkerékpáros közlekedésében? (említések a válaszadók %-ában)

2.4.2.5 Kerékpáros közlekedés

A kerékpáros közlekedés terén kimagaslóan sokan - a válaszadók 20 %-a – hiányolja a kerékpárutakat Dunaújvárosban, a harmadik legtöbbet emlegetett probléma a hiányzó térségi kerékpáros kapcsolatok voltak. A válaszadók körülbelül 13%-a meglévő kerékpárutak minőségét bírálta. Ezen felül sokan említették a megfelelő kerékpáros közlekedési morál hiányát és egyes helyeken a kerékpárutak rossz műszaki kialakítását, a hiányzó átvezetéseket, a nem belátható szakaszokat.

„Nagyon kevés helyen van jó minőségű, kiépített kerékpárút.”

(válasz a lakossági kérdőívből)



44. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke kerékpáros közlekedésében? (említések a válaszadók %-ában)

2.4.2.6 Gyalogos közlekedés

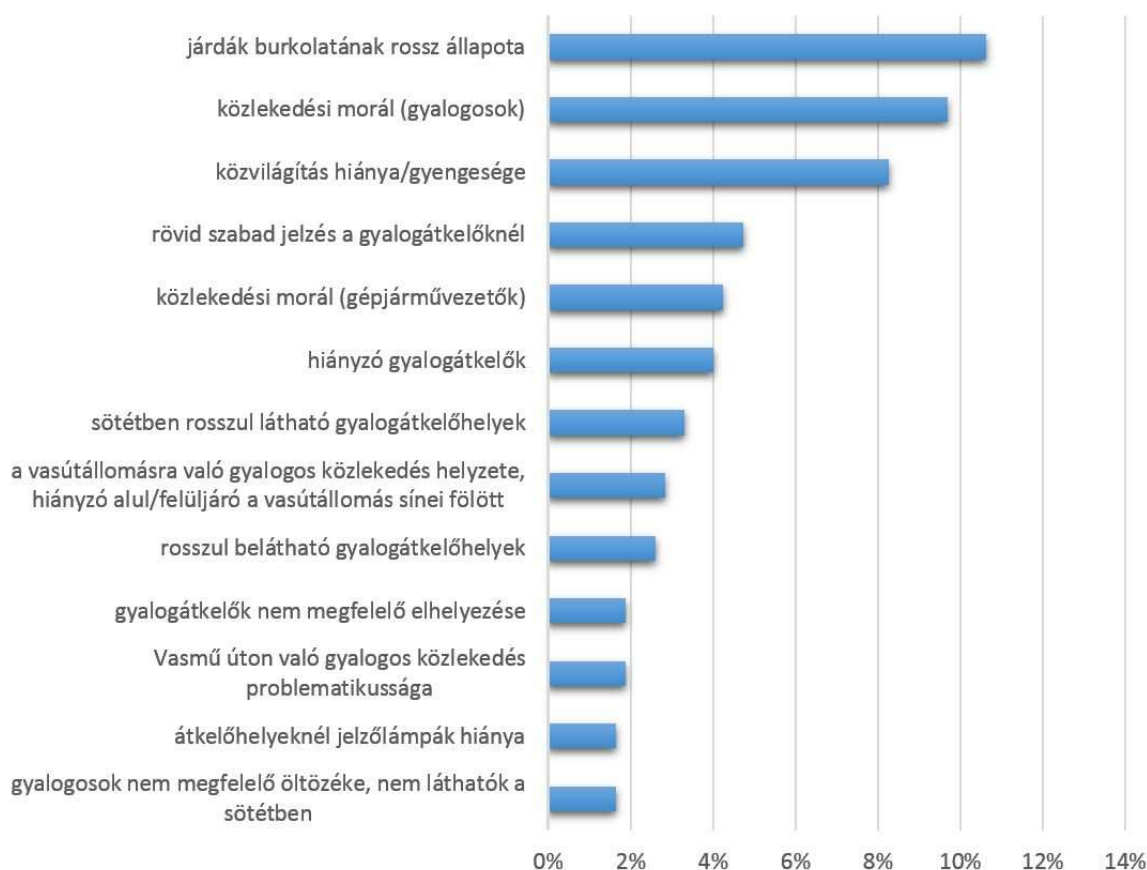
A gyalogosan közlekedés terén a járdák rossz állapotú burkolata a legszembetűnőbb probléma. A gyalogosok és a gépjárművezetők közlekedési szokásainak kiforratlanságát szintén sokan említik.

A gyalogos közlekedés esetében többen jelezték a gyalogátkelőhelyek nem megfelelő megvilágítását, mely észrevételre megoldást jelenthet, hogy időközben megkezdődött az átkelőhelyek szabványos megvilágításának kiépítése.

„Vasútállomás felé gyalogosan csak kerülőúton lehet kijutni, vagy szabálytalanul a sínek között botorkálva.”

(válasz a lakossági kérdőívből)

A gyalogátkelőhelyekkel kapcsolatban felmerült jelentősebb problémák az átkelőhelyek nem logikus elhelyezése, azok hiánya, illetve a gyakran rövid zöldjelzés, amin az idősebbek, kis gyerekekkel közlekedők nem érnek át. A vasútállomás gyalogos megközelíthetőségnek nehézségét ennél a kérdésnél is többen említették.



45. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke gyalogos közlekedésében? (említések a válaszadók %-ában)

2.4.2.7 Sikeres megoldások

A kitöltők legnagyobb része a város közlekedési fejlesztéseinek terén a legsikeresebb változtatásnak az új körforgalmak, különösen az Aranyvölgyi út – Vasmű út kereszteződésénél kialakított körforgalom kialakítását találják. Sokan pozitívként értékelik még a közlekedési lámpáknál elhelyezett visszaszámlálót, a kerékpárút fejlesztéseket, valamint az új parkolók kialakítását.

„A közlekedési lámpák kijelzőjének visszaszámlálója sok helyen nagyban megkönnyíti a várakozást, elindulást.”

(válasz a lakossági kérdőívből)



46. ábra: Mit tart Dunaújváros közlekedésében sikeresnek, eredményesnek, követendőnek? (említések a válaszadók %-ában)