

# SZOMBATHELY FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

Helyzelemzés és helyzetértékelés  
MOBILITÁSI KÉRDŐÍV EREDMÉNYEI

2021. július



# TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK .....	1
<b>1 ÁLTALÁNOSAN A MOBILITÁSI KÉRDŐÍV KITÖLTÉSÉRŐL .....</b>	<b>2</b>
1.1 KITÖLTÉSI ADATOK .....	3
1.2 A VÁLASZADÓK FŐBB JELLEMZŐI .....	4
<b>2 KÖZLEKEDÉSI MÓDVÁLASZTÁS ÉS AZ EGYES KÖZLEKEDÉSI MÓDOK, JELLEMZŐK LAKOSSÁGI MEGÍTÉLÉSE.....</b>	<b>6</b>
2.1 KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS.....	8
2.1.1 <i>Helyi autóbusz közlekedés</i> .....	8
2.1.2 <i>Helyközi autóbusz közlekedés</i> .....	19
2.1.3 <i>Vasúti közlekedés</i> .....	23
2.2 NEM MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS.....	27
2.2.1 <i>Kerékpáros közlekedés</i> .....	27
2.2.2 <i>Gyalogos közlekedés</i> .....	37
2.3 EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS .....	42
2.3.1 <i>Autós közlekedés</i> .....	42
2.3.2 <i>Motorkerékpáros/ robogós közlekedés</i> .....	52



# 1 ÁLTALÁNOSAN A MOBILITÁSI KÉRDŐÍV KITÖLTÉSÉRŐL

Szombathely Megyei Jogú Város elkötelezett a fenntartható városi mobilitás iránt, így megkezdte az Európai Unió által is szorgalmazott Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kidolgozását.

A Mobilitási Terv kidolgozása során a város kiemelt hangsúlyt kívánt fordítani arra, hogy valamennyi érintettet, így a helyi lakosságot a tervezési folyamatba bevonja. Ennek első lépéseként az Önkormányzat és a Tervező a jelenlegi helyzet feltérképezésére és a szombathelyi közlekedést érintő megoldandó problémákra koncentráló Mobilitási kérdőívet állított össze, amely kérdőív elérhető volt a város honlapján 2021. 05. 20. és 06. 30. között, illetve annak rövid változata a helyi újság mellékleteként is kitölthető volt.



A kitöltők között - bátorítandó a részvételt - a fenntartható mobilitáshoz kapcsolódó nyereményeket, kerékpárt és rollereket sorsoltak ki.



## 1.1 KITÖLTÉSI ADATOK

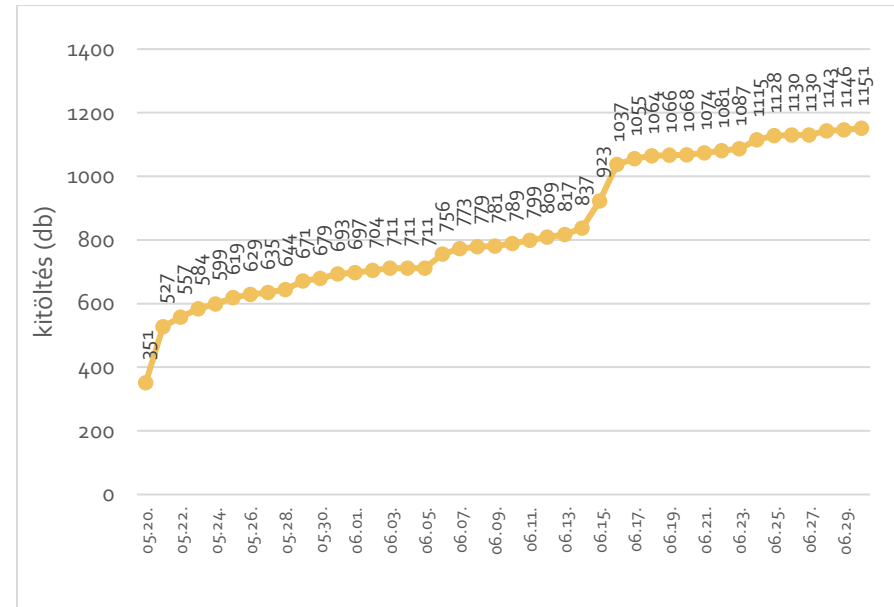
A Mobilitási kérdőívet online 1151-en töltötték ki és papír alapon további 48 db válasz érkezett.

Az online kérdőívet kitöltők 52 %-a az első két napon volt a legaktívabb, majd az első hétvégéig (05.23.) összesen 584 válasz érkezett. Az első teljes, hétfőtől-vasárnapig tartó héten (05.24. – 05.30.) 95 db, az ezt követő héten 77 db, míg a harmadik héten 61 db új válasz érkezett. A negyedik héten a kezdeteket követő csökkenő aktivitás tendenciájában jelentős fordulatot hozott a város aktív kommunikációja (közvetlenül szervezeteknek megküldött levelek, valamint Németh Ákos tanácsnok videobejelentkezése, melyet Dr. Nemény András polgármester úr is megosztott Facebook-oldalán).

A kérdőív kitöltésére átlagosan 29 percet fordítottak a válaszadók.

A válaszadók több mint fele, 633 fő vett részt a kérdőívhez kapcsolódó JÁTÉK-ban.

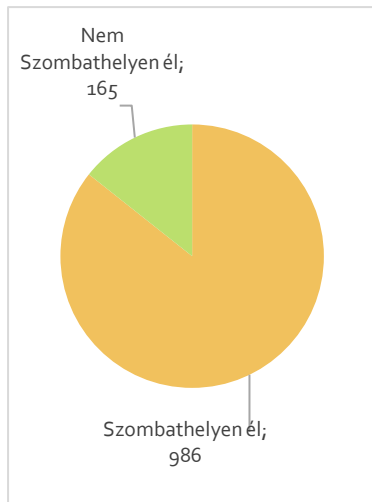
A válaszadók 78 %-a saját szavaival is megfogalmazott észrevételt a kitöltés során.



1. ábra: Az online kérdőív kitöltések alakulása



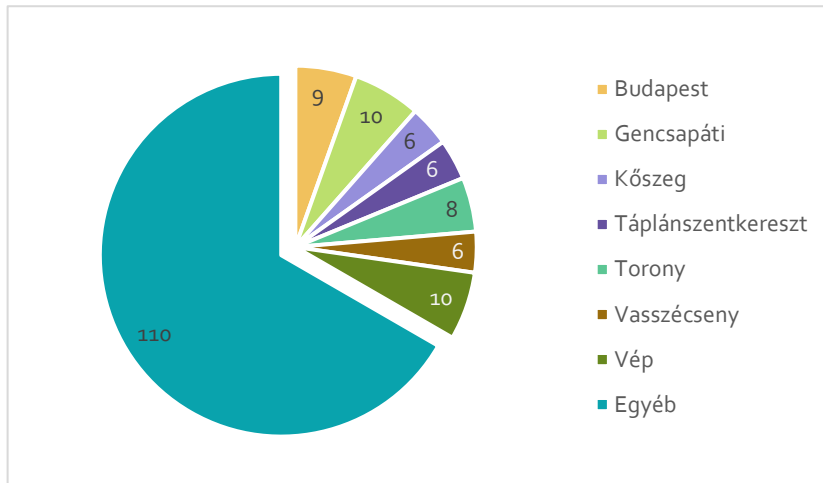
## 1.2 A VÁLASZADÓK FŐBB JELLEMZŐI



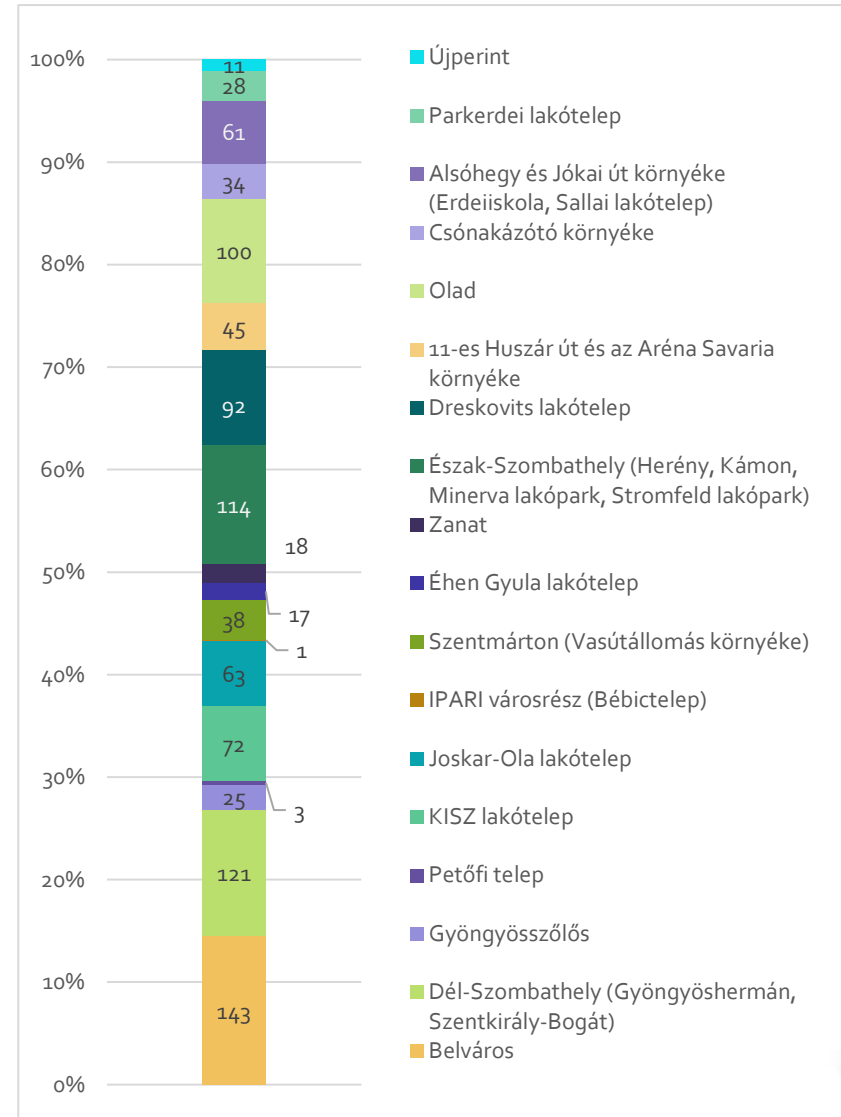
A kérdőívet **86 %-ban szombathelyiek küldték vissza**. A kitöltők ugyan nem reprezentálják a város és térsége teljes lakosságát, de nem, korcsoport és lakóhely (városrész) szerinti megoszlásuk megfelelő. A kitöltések városrészek szerinti megoszlását mutatja a 3. ábra.

Emellett 1-5 db kitöltött kérdőív érkezett összesen 55 különböző helyről, ennél több csak Gencsapátiból és Vépről, Budapestről, Toronyból, illetve Táplánszentkeresztről, Vasszé-csenyiből és Kőszegről.

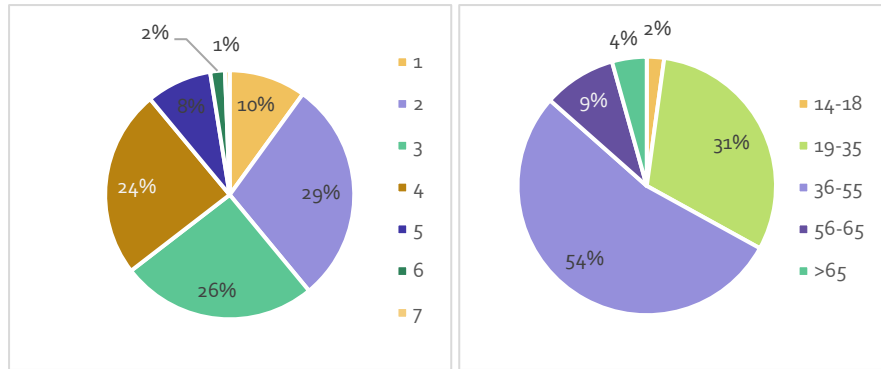
2. ábra: Szombathelyi válaszadók száma és részaránya



4. ábra: A NEM szombathelyi válaszadók megoszlása (kérdőív db)



3. ábra: A szombathelyi válaszadók városrészek szerinti megoszlása



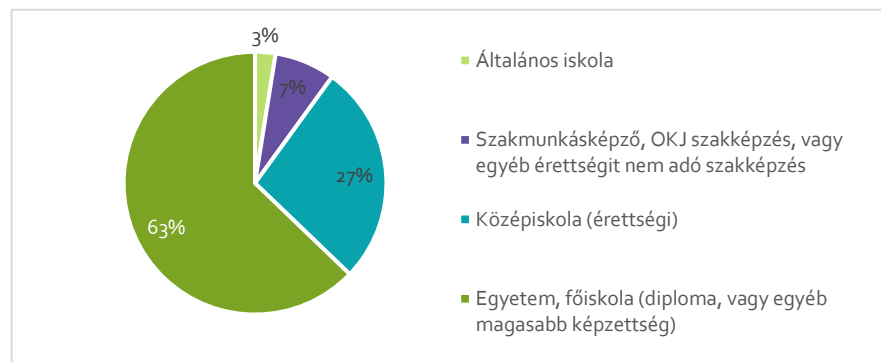
5. ábra: Háztartások mérete (fő)

5. ábra: Korcsoportok megoszlása (fő)

A válaszadók több mint háromnegyede 2-4 fős háztartásban él, de egyedül élőkötől és nagyobb családoktól is érkeztek válaszok. A válaszadók több mint fele a 36-55 éves korosztályba tartozik, a második legaktívabb csoport a 19-35 éves korosztály (31%), de az 56 év felettek is igen aktívak voltak.

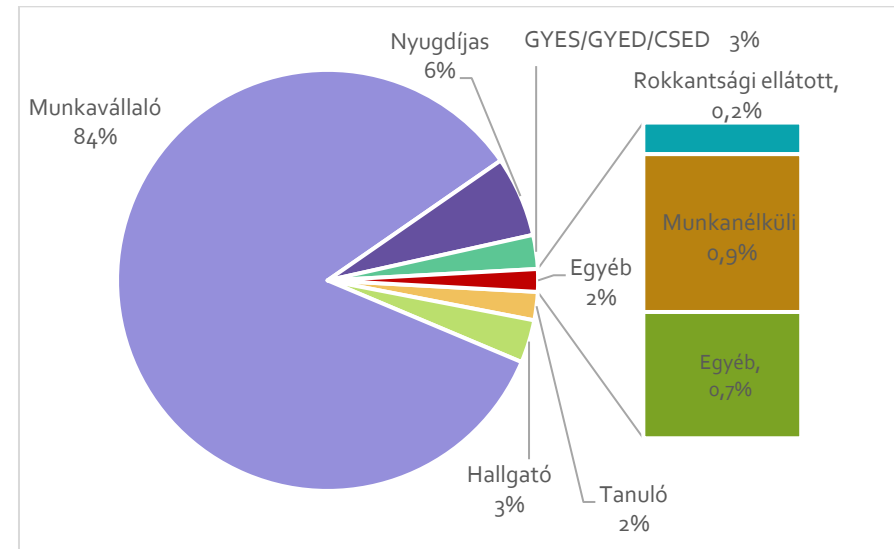
A választ adó családok több mint harmadában (37%) van legalább egy 14 év alatti gyerek, ami befolyással bír a városi közlekedési szokásokra.

A kitöltők közel kétharmada felsőfokú végzettségű, további 27%-uk érettségizett.



7. ábra: Válaszadók végzettség szerinti megoszlása (%)

**Aktivitás szempontjából egyértelműen az aktív dolgozók felülreprezentáltak (84%).** A kitöltésben résztvevők között diákok (5%), nyugdíjasok (6%), valamint GYES/GYED/CSED-en lévők is jelentős mértékben képviselték véleményüket.

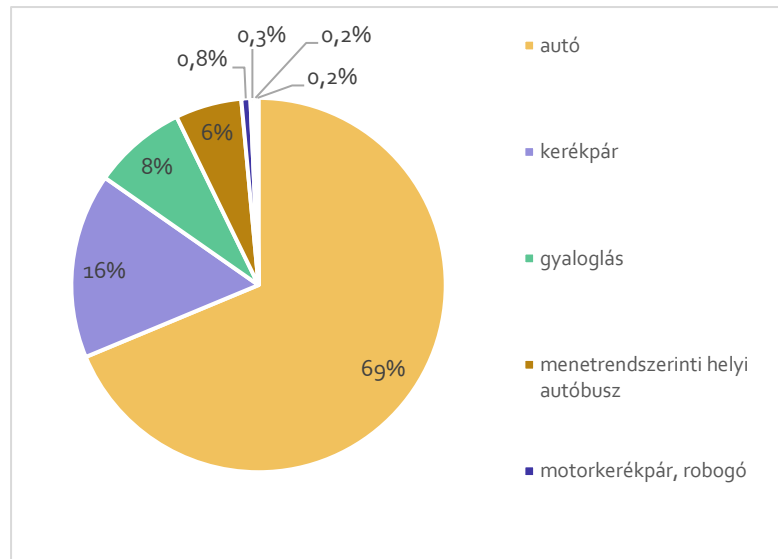


6. ábra: A válaszadók aktivitása (fő)



## 2 KÖZLEKEDÉSI MÓDVÁLASZTÁS ÉS AZ EGYES KÖZLEKEDÉSI MÓDOK, JELLEMZŐK LAKOSSÁGI MEGÍTÉLÉSE

### ELSŐDLEGES KÖZLEKEDÉSI MÓD

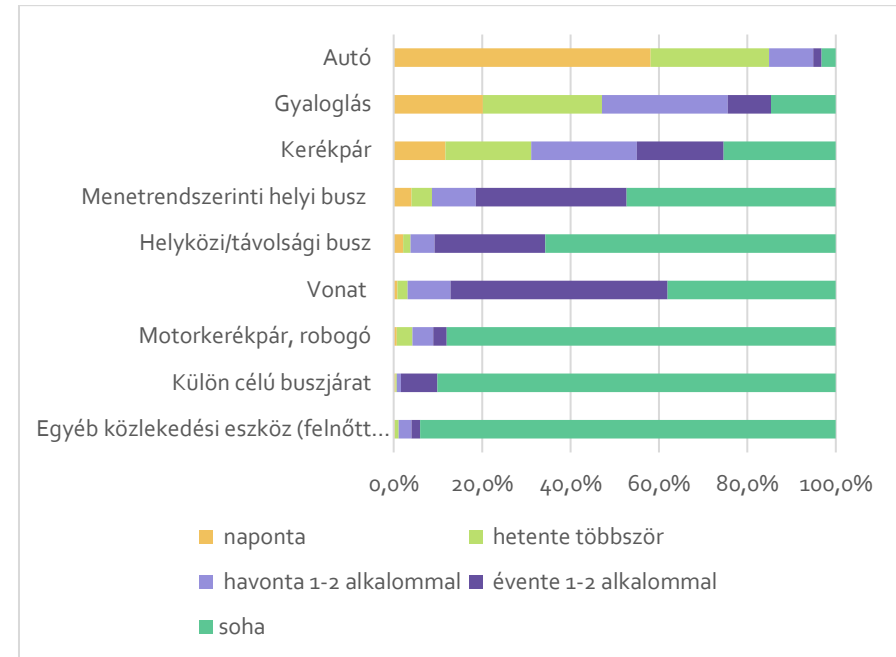


7. ábra: Elsődleges közlekedési mód (fő)

Az elsődleges közlekedési mód szerint a **válaszadók 69 %-a autós közlekedőnek vallja magát**. Emellett **jelentős (16 %) a rendszeresen kerékpárral közlekedő** válaszadó is. A kitöltők között a többségében gyalogosan közlekedők 8 %-ot tesznek ki, de a helyi menetrendszerinti busszal közlekedők száma is említést érdemel (6 %).

### KÖZLEKEDÉSI MÓDOK GYAKORISÁGA

Az alábbi diagram az egyes közlekedési módok használati gyakoriságát mutatja.



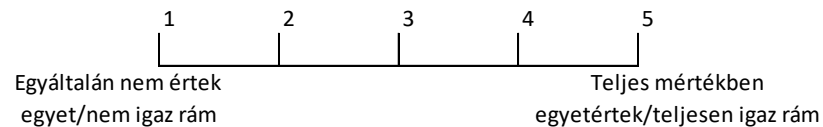
8. ábra: A különböző közlekedési módok használati gyakorisága

Az adatok feldolgozása során az is megállapítható, hogy bár az emberek 69 %-a vallotta magát elsődlegesen autós közlekedőnek, ugyanakkor akik leginkább kerékpáros vagy gyalogos közlekedőnek tartották magukat, azok között is jelentős mértékben megjelenik a napi vagy heti rendszerességű autózás. Ha mindezt együttesen tekintjük, akkor az látható, hogy a válaszadók mintegy 85 %-a gyakori autó használó vagy autós utas.

## A KÉRDŐÍV KITÖLTÉSÉVEL ÉS ÉRTÉKELÉSÉVEL KAPCSOLATOS FŐBB TUDNIVALÓK

A kérdőívet kitöltőknek jellemezniük kellett a közlekedési szokásaikat, hogy milyen gyakran használják az adott közlekedési eszközöket és miért éppen azt részesítik előnyben, mennyire vannak megelégedve az egyes egyéni és közforgalmú közlekedést kiszolgáló infrastruktúrával, szolgáltatással.

Minden kérdéshez állítások tartoztak és a válaszadóknak egy 1-5-ig terjedő skálán be kellett jelölniük, hogy melyik kijelentéssel mennyire értenek egyet.



Nem egyetértő véleménynek tekintettük azokat a válaszokat, amelyeknél a kitöltő az 1-es vagy 2-es értéket jelölte meg. Egyetértő véleménynek tekintettük azon visszajelzéseket, amikor a kitöltő a 4-es vagy 5-ös értéket adta. Ugyanakkor azon válaszok esetében, amikor a kitöltő a 3-as értékre jelölt azt úgy tekintettük, hogy a kérdés megítélésében inkább semleges álláspontot képvisel, azaz részben egyetért, de részben nem azonosul az állítással, megállapítással, ennek okán valójában sem pozitív sem negatív irányban nem foglalt állást.

Az értékelés menete minden közlekedési módnál azonosan zajlott, a kapott válaszok alapján minden megállapításhoz egy átlagos érték lett rendelve, mely százalékosan jelenik meg, tehát a diagramok az egyes kijelentésekkel való átlagos egyetértést mutatják be.

Meg kell jegyeznünk, hogy a megfogalmazott értékelések, vélemények megítélésében nem szabad megfeledkezni arról, hogy **a kérdések egy része a közlekedéssel kapcsolatos problémákra vonatkozott, valamint arról, hogy a közösségi aktivitás, a vélemény nyilvánítás szándéka jellemzően erősebb a bajok és esetleg azok megoldásának témájában, mint a támogató és dicsérő megállapítások megosztásában.** Ebből kiindulva **a kérdőívek által sugalt kép** – különösen a szöveges észrevételeknél – **várhatóan kis mértékben negatívabb, mint a valóságos helyzet.** Ennek ellenére a kérdőív olyan tükröt tart a tervezők és a szakmai döntéshozók számára, melynek figyelembevételével módjuk lesz a következő időszak legtöbb hozadékkal bíró közlekedésfejlesztési intézkedéseit meghatározni illetve megvalósítani.

A szöveges észrevételeket tartalmilag nem fogalmaztuk át, csak a szükséges és elégséges formai javításokat végeztük el rajtuk, hogy a dokumentumban megfelelően nyilvánosságra hozhatóvá válhassanak. A néhol megjelenő magyarázó kifejtések segíthetnek az értelmezésben.





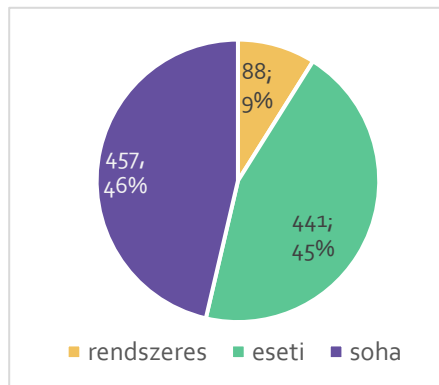
## 2.1 KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

### 2.1.1 HELYI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS



A városi közösségi közlekedést rendszeresen használók száma a mintában 100 fő (9 %). Közülük napi rendszerességgel 46 fő, hetente több alkalommal 54 fő veszi igénybe a helyi közlekedést. **Az eseti használók** – akik csak havonta 1-2 alkalommal (114 fő), vagy évente 1-2 alkalommal (392 fő) szállnak helyi járatra – **506-an szerepelnek a válaszadók között.** A fennmaradó 545 fő kitöltő soha nem használja a helyi közlekedést.

A válaszadók mintegy fele (45 %) legalább alkalmoszerűen igénybe veszi a helyi buszjáratokat, de közel ugyanannyian vannak azok is, akik soha nem járnak helyi autóbusszal. A rendszeresen helyi autóbusszal közlekedők pedig csekély mértékben (9 %) jelennek meg a kitöltők között.

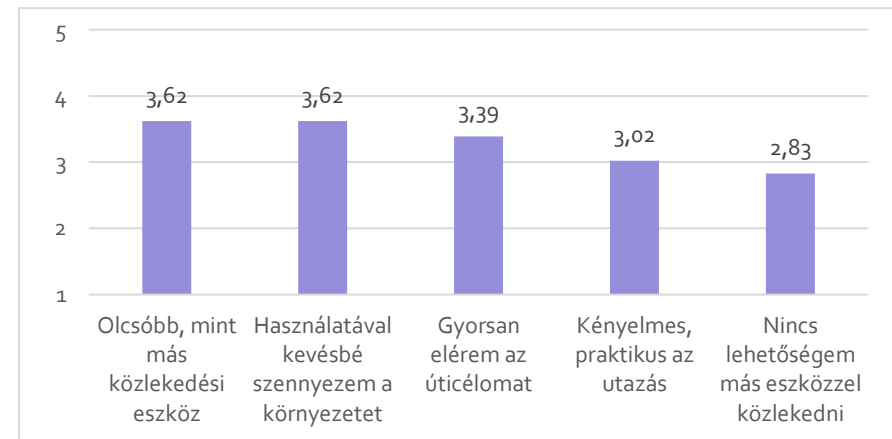


9. ábra: Helyi autóbusszt használók gyakorisága

A korábbi, elsődleges közlekedési módot vizsgáló diagrammal összevetve az is kiderül, hogy a rendszeres használók közül sem mindenki vallja magát elsődlegesen helyi autóbusszal közlekedőnek, ugyanis ők 6 %-ot tesznek ki.

A kérdőív következő részében az alábbi pozitív tényezőket értékeltettük a válaszadókkal – vagyis a 100 fő rendszeres használóval, akiknek rálátásuk van a viszonylagosan objektívbb minősítéshez –, amelyek motiválhatják a közösségi közlekedés igénybevételét.

### MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN MENETRENDSZERINTI HELYI AUTÓBUSZSAL KÖZLEKEDIK SZOMBATHELYEN?



10. ábra: Mi az oka annak, hogy rendszeresen menetrendszerinti HELYI autóbusszal közlekedik Szombathelyen?

**Elsősorban a helyi közösségi közlekedés mérsékelt tarifa megítélése és környezetbarát jellege motiválja a módváltást.**

A helyi közlekedést a rendszeres használók többsége (55 %) olcsóbbnak tartja, mint más közlekedési módokat. Azok, akik semleges véleményt fogalmaztak meg, illetve akik nem értettek egyet az állítással, egyaránt 22-22 %-át alkotják a válaszadóknak.

**A rendszeresen helyi autóbusszal közlekedők 48 %-ának megítélése szerint gyorsan eléri az úticélját helyi busszal Szombathelyen (a skálán 4-es és 5-ös értékelés).** Ugyanakkor 23 % nem ért egyet a gyors úti cél

eléréssel (1-es és 2-es értékelés), lassúnak találja a helyi buszok közlekedését.

A negyedik helyre szorult a **kényelem** megítélése, amely kérdésben megoszlóak a rendszeresen helyi busszal utazók véleménye. Sokan (36 %) adtak semleges választ a kényelem szempontra, és közel ugyanannyinak értettek egyet az állítással (33 %), mint ahányan nem (31 %).

**A közösségi közlekedést használók közel felének (47 %) egyértelműen lenne lehetősége más közlekedési módot választani, így nincs rákényszerítve, hanem tudatos döntés alapján választja a buszt. 42 % ellenben azért buszozik, mert nincsen más választása.**

Fontos, hogy a rendszeres közösségi közlekedők több, mint felénél (56 %) **a módváltást egyértelműen befolyásolja a környezetbarát jelleg.** 20 % szerint a helyi buszok választásával nem csökkentik a környezeti ártalmakat. Az állítást semleges megítélők aránya 24 %.

### MI AZ OKA ANNAK, HOGY NEM HASZNÁLJA RENDSZERESEN A HELYI AUTÓBUSZOS KÖZLEKEDÉST SZOMBATHELYEN?

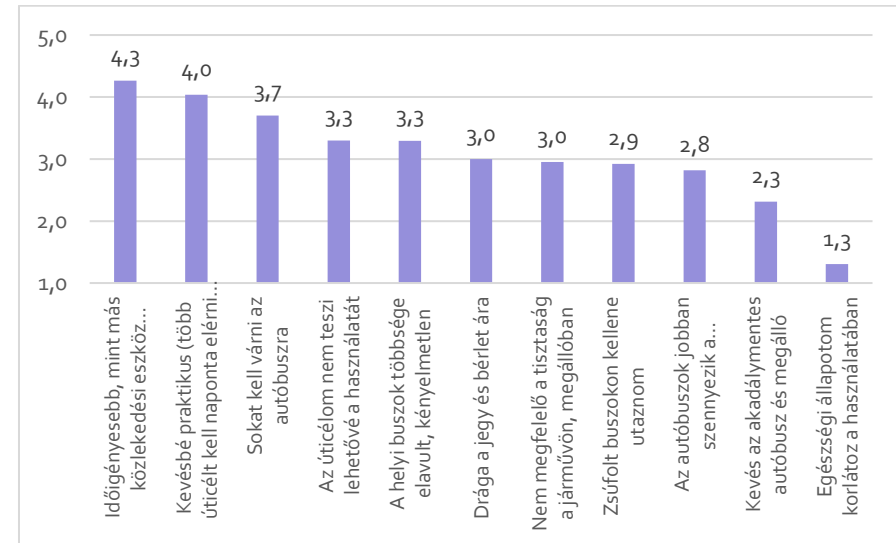
Az alábbiakban a helyi közösségi közlekedést nem rendszeresen használókat kérdeztük arról, hogy mi ennek az oka.

A következő diagram jól szemlélteti, hogy a válaszadók **a következő legjelentősebb problémákat** jelezték vissza a helyi autóbusz közlekedés igénybevételével kapcsolatban:

A helyi autóbuszokat esetleg igénybe vevők **túlnyomó többsége (74 %) számára kevésbé praktikus a közösségi közlekedés, mivel több úticélt kell naponta elérni.** 15 %-ot nem ez a szempont tart vissza a használatától.

A válaszadók **80 %-a** szerint Szombathelyen **helyi busszal közlekedni időigényesebb**, mint más közlekedési eszközzel (61% teljes mértékben egyetértett az állítással). Csak 10 % volt, aki nem értett egyet, illetve további 10 % jelölt közepes értéket. Ezek az arányok azt mutatják, hogy **a helyi közlekedés lassúsága sokakat visszatart annak használatától.**

**E három leginkább visszatartó ok a menetrenddel és a hálózattal kapcsolatos problémákra enged következtetni.**



11. ábra: Mi az oka annak, hogy rendszeresen NEM menetrendszerinti HELYI autóbuszsal közlekedik szombathelyen?

A helyi buszokat ritkán vagy egyáltalán nem igénybevevők köre inkább egyetértett azzal is (3 feletti átlag), hogy az **úticélja miatt nem megfelelő** választás számára a helyi közlekedés, illetve, hogy a járművek többsége kényelmetlen, elavult, ami befolyásolja közlekedési szokását.

A válaszadók 41 %-a nem ért egyet azzal az állítással, hogy az autóbuszok jobban szennyeznék a környezetet, mint más eszközök. Ebben a ritkán buszozók véleménye hasonló, mint a rendszeres utasoké, akik közül sokan épp környezetvédelmi indokból használják a helyi közforgalmú közlekedést. Ugyanakkor a válaszadók körében nem mondható egyértelműnek, hogy a helyi busszal utazás környezetbarát megoldás lenne, mivel 32 % nem értett egyet az állítással, további 30 % pedig semleges megítélte azt.

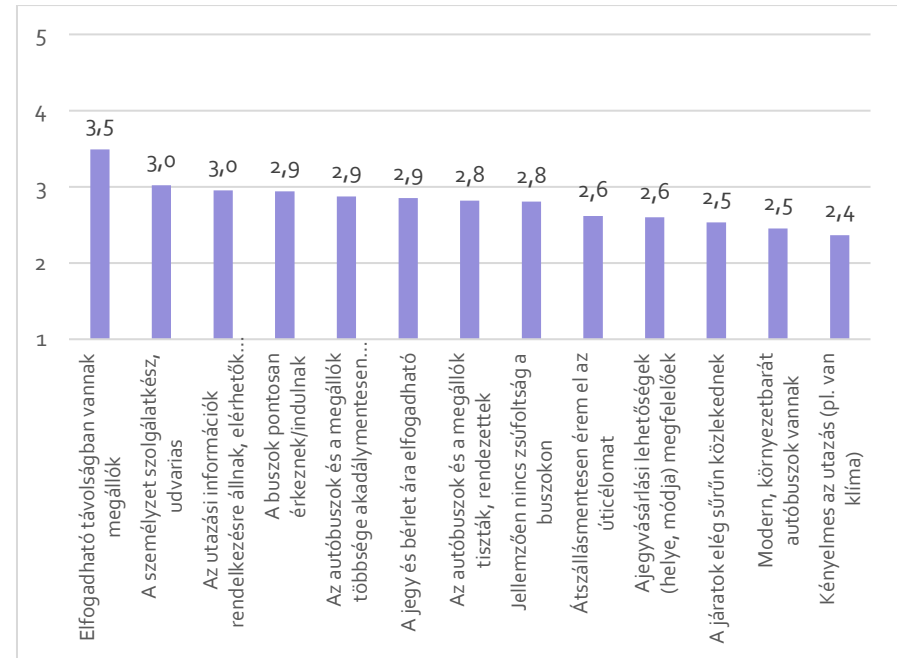
Azok között, akik nem rendszeresen veszik igénybe a helyi buszjáratokat, a sorrend végén szerepel az akadálymentesség hiánya, valamint az egészségi állapot, mint a szolgáltatás igénybevételével szembeni korlátozó tényező.

### A MENETRENDSZERINTI HELYI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL SZOMBATHELYEN?

Az előzőekben a menetrend szerinti helyi autóbusz közlekedés jellemzőiről alkottak véleményt a válaszadók aszerint, hogy milyen mértékben veszik igénybe a helyi buszjáratokat (rendszeresen, vagy esetileg). A következő elemzésben az egyes jellemzőkre adott értékelések súlyozott átlagait vetettük össze annak érdekében, hogy a közösségi közlekedés fejlesztésének legfontosabb területeit meghatározhassuk.

A következő ábra alapján fontos megállapítani, hogy többségében **elégedetlenséget mutatnak a válaszok a helyi közforgalmú buszközlekedéssel kapcsolatosan** (ugyanis az állítások minősítése – egy kivétellel - a középátlag 3-as érték alatt van.

Leginkább – 75 %-ban – azzal a kijelentéssel értettek egyet a válaszadók, hogy „a megállók elfogadható távolságban vannak”, amely értékelése abszolút értékben nem magas, de megnyugtatóan jó a többi szolgáltatási szemponthoz képest. Azt hogy az elégedetlenkedők mely városrészben laknak nem gyűjtöttük le, hiszen a lakhely önmagában nem azonosítja, hogy éppen azzal a hellyel a legelégedetlenebbek a kitöltők.



12. ábra: A menetrendszerinti HELYI autóbusz közlekedés szempontjából mennyire ért egyet az alábbi állításokkal Szombathelyen kérdésre adott válaszok átlagértékei

**A járműállomány korszerűségének megítélése kedvezőtlen.** A kérdőív kitöltők közül közel négyszer annyian ítélték inkább korszerűtlennek a közösségi közlekedést biztosító jelenlegi helyi autóbusz parkot, mint korszerűnek. A megítélést vélhetően kedvezően befolyásolja, ha a helyi járműparkban nagyobb arányban lenne jelen korszerű, csendes, környezetbarát autóbusz (erre 2022-től nagy esély nyílik az új helyi közforgalmú szolgáltató belépése által).

**A válaszadók többsége (58 %-a) szerint sokat kell várni az autóbuszra.** A kérdést 26 % ítélte meg semlegesen, és csak 16 % volt inkább elégedett a követési időkkel. Amikor arra kérdeztük rá, hogy milyen mértékben értenek egyet azzal, hogy a járatok elég sűrűn közlekednek, az esetben a válaszolók 44 %-a inkább nem értett egyet az állítással, és hasonlóképpen a válaszolók 17 %-a volt jellemzően elégedett a járatok közlekedésének gyakoriságával. Ezek alapján a helyi járatok használói köre bővíthető lenne azáltal, ha egyes területeken a buszok sűrűbben közlekednének.

A pontosság kapcsán közel **ugyanannyian tartották a járatok érkezését és indulását pontosnak, mint ahányan pontatlannak** (28 és 29%).

**A zsúfoltság kérdésében megoszló vélemények érkeztek.** A rendszeres használók 33 %-a szerint (1+2) igen zsúfoltak a szombathelyi helyi buszok, 46 % szerint (3) igen is meg nem is, míg 21% azt erősítette meg, hogy jellemzően nincs zsúfoltság a helyi közforgalmú járműveken. A nem rendszeresen helyi autóbusszal utazók 1/3-a szerint zsúfolt járatokon kellene utazni, ha a közösségi közlekedést választanák a városban.

Amikor viszont a kényelemre kérdeztünk rá (amely részben a zsúfoltsággal, részben a járművek korszerűségével – pl. klíma - is összefüggésben van), akkor a válaszadók közel 51 %-a tartja inkább kényelmetlennek a közösségi közlekedésben történő utazást, míg csak 10 %-uk tekinti elfogadhatónak.

**A válaszadók 43 %-a jellemzően nem tud átszállásmentesen közösségi közlekedéssel közlekedni a városban. Ehhez képest csak közel fele számú válaszoló ítélte meg úgy, hogy utazását inkább átszállásmentesen szokta megtenni.**

A különböző szempontokat összevető kérdés válaszai sorában **többek vannak** azok, akik inkább **nem tartják elfogadhatónak a jegy és bérlet árakat** (33 %), mint az inkább elégedettek (25 %). Középutas véleményt a válaszadók 41 %-a adott. A jegy és bérlet árakat tekintve megoszlik a közösségi közlekedést esetleg használók véleménye. A nem rendszeres

helyi buszos utasok közül ugyanannyian vannak, akik inkább drágának tartják a helyi közlekedést, mint akik nem értenek ezzel egyet (35-35 %).

**A jegyvásárlási lehetőségeket többen tartják nem megfelelőnek, mint ahányan elégedettek a jegyhez jutási megoldásokkal.** Csupán a válaszolók ötöde tekinti inkább elfogadhatónak a jelenlegi jegyvásárlási lehetőségeket.

A válaszadók közül **többek vannak** (30 %), akik úgy látják, hogy a **helyi buszok közlekedésben a személyzet szolgálatkész és udvarias**, mint azok (24 %), akik szerint lenne teendő a szolgáltatás ezen részét javítani.

Az autóbuszok és a megálló tisztasága, rendezettsége tekintetében igen sokan a középút szerint minősítették a helyzetet (42 %). Az elégedett és elégedetlenek közül kicsivel többen foglaltak negatívan állást a kérdésben.

**Az utastájékoztató megítélése erősen közepes, megoszló.** Közel annyian tartják megfelelőnek az utazási információk rendelkezésre állását, mint ahányan nem tartják jónak. Ez egyúttal azt is tükrözi, hogy az utastájékoztatói megoldások kapcsán lenne tennivaló.

**Az akadálymentesség kérdésében inkább többen vannak (1+2) azok, akik szerint a megálló többsége nem használható akadálymentesen, mint azok (4+5), akik szerint a megállók zöme akadálymentes.**

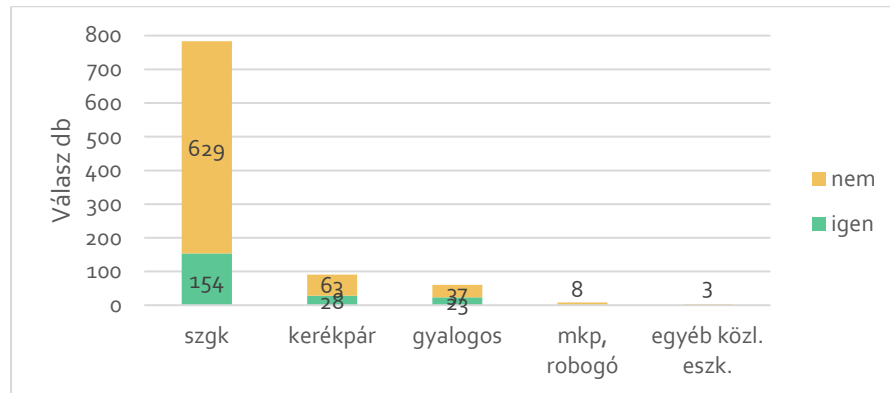
A fentiek alapján a közösségi közlekedésben elsősorban a rossz megítélésű szempontok terén tervezett **fejlesztésekkel van mód** a a helyi közösségi közlekedés **gépjármű használatával szembeni versenyképességen javítani.**



## MILYEN FELTÉTELEK MELLETT VÁLASZTANÁ AZ AUTÓ HELYETT A HELYI MENETRENDSZERINTI AUTÓBUSZOS KÖZLEKEDÉST?

A fenti kérdésre 945-en válaszoltak, melyből **22 %** (205 fő) **váltana helyi buszközlekedésre**, míg a kérdezettek **78 %-a** (740-en) **semmilyen körülmények között sem közlekedne helyi autóbusszal**.

Az alábbi diagram a korábbiakban elsődleges közlekedési eszközök szerint mutatja ezen válaszok megoszlását.



13. ábra: Elképzelhetőnek tartja-e, hogy a jövőben autó helyett helyi menetrendszerinti autóbusszal közlekedésre vált?

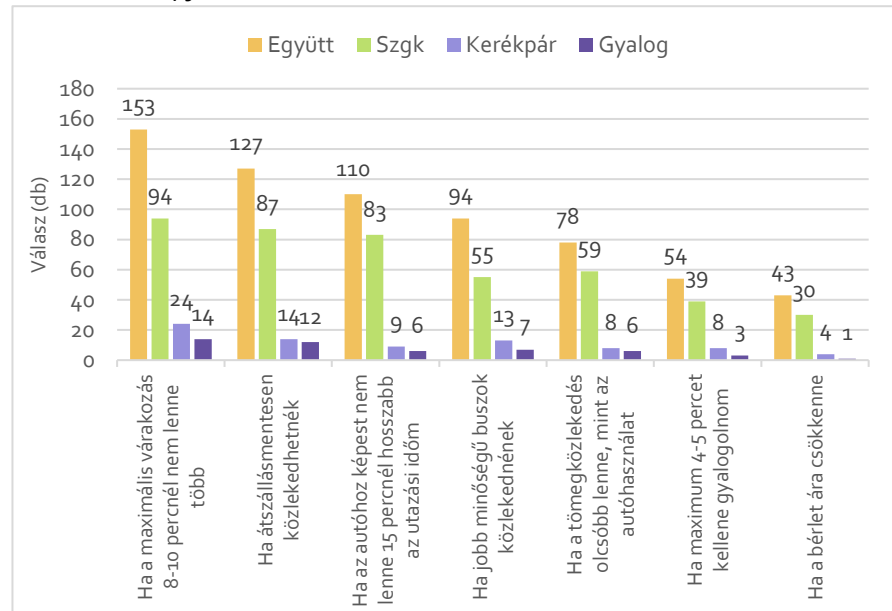
Az ábrán jól látható, hogy **az autósok nagy része (80 %) nem kíván áttérni a közösségi közlekedésre**, ugyanakkor néhányan (a válaszadók 20 %-a) mind értékben (154 fő), mind kérdezetti arányban **megfelelő feltételek mellett hajlandók lennének közforgalmú helyi autóbusszal közlekedni**.

Az arányt tekintve fontos megemlíteni, hogy **a gyalogosok és a kerékpárosok mintegy harmada (38 % illetve 31 %) szívesen átváltana közösségi közlekedésre**. Ez egyúttal azt is sugallhatja, hogy pl. a kerékpárosok esetében akár kombinált utazási módok is előtérbe

kerülhetnek, pl. olyan módon, hogy utazásuk egy részét biciklivel teszik meg, míg egyes szakaszokon a helyi autóbusszal veszik igénybe. Ennek egyik feltétele ugyanakkor a közösségi közlekedési nagyobb átszállópontokon B+R kerékpártárolók rendelkezésre állása.

Az is látható, hogy a motorkerékpárt vagy robogót, illetve az egyéb közlekedési eszközt (felnőtt roller, elektromos egykerekű, segway stb.) használó néhány válaszadó vélhetően semmilyen körülmények között nem váltana helyi autóbusszalra.

A továbbiakban a megkérdezetteknek arra kellett válaszolniuk (maximum három feltétel megjelölésével), hogy milyen feltételek mellett választanák az autót helyett a helyi közösségi közlekedést. Ha az említések száma alapján megjelöljük a feltételeket, úgy a következő ábrán szereplő sorrendet kapjuk.



14. ábra: Milyen feltételek mellett választaná az autót helyett a helyi menetrendszerinti autóbusszal közlekedést?

A diagramon a narancssárga szín jelöli a válaszokat együttesen, de áttekintettük, hogy az elsődlegesen használt közlekedési eszköz szerinti válaszadások (Szgek. / Kerékpár / Gyalog) miként alakulnak. Azt látjuk, hogy a preferencia sorrend nagyjából ilyen bontás esetén is hasonlóan alakul.

Az eredmények gyakorlatilag összecsengenek az előzőekkel, vagyis:

**A helyi közforgalmú autóbusz hálózattal szembeni legfontosabb elvárások, melyek további utasokat vonzhatnak:**

- Ha a maximális várakozás 8-10 percnél nem lenne több
- Ha átszállásmentesen közlekedhetnék
- Ha az autóhoz képest nem lenne 15 percnél hosszabb az utazási időm
- Ha jobb minőségű buszok közlekednének, illetve,
- Ha a közösségi közlekedés olcsóbb lenne, mint az autóhasználat.

Mindebből az következik, hogy **jól szervezett hálózatra (követési idő, menetidő), jobb minőségű járművekre lenne szükség, megfelelő tarifakínálattal, emellett a városon belüli autóhasználat csökkentésével** (pl. belvárosi autómentes övezetek, az autóközlekedés bevonását előidéző ellenintézkedések révén) a helyi közösségi közlekedés részaránya növelhető, megítélése és használata javítható.

## SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

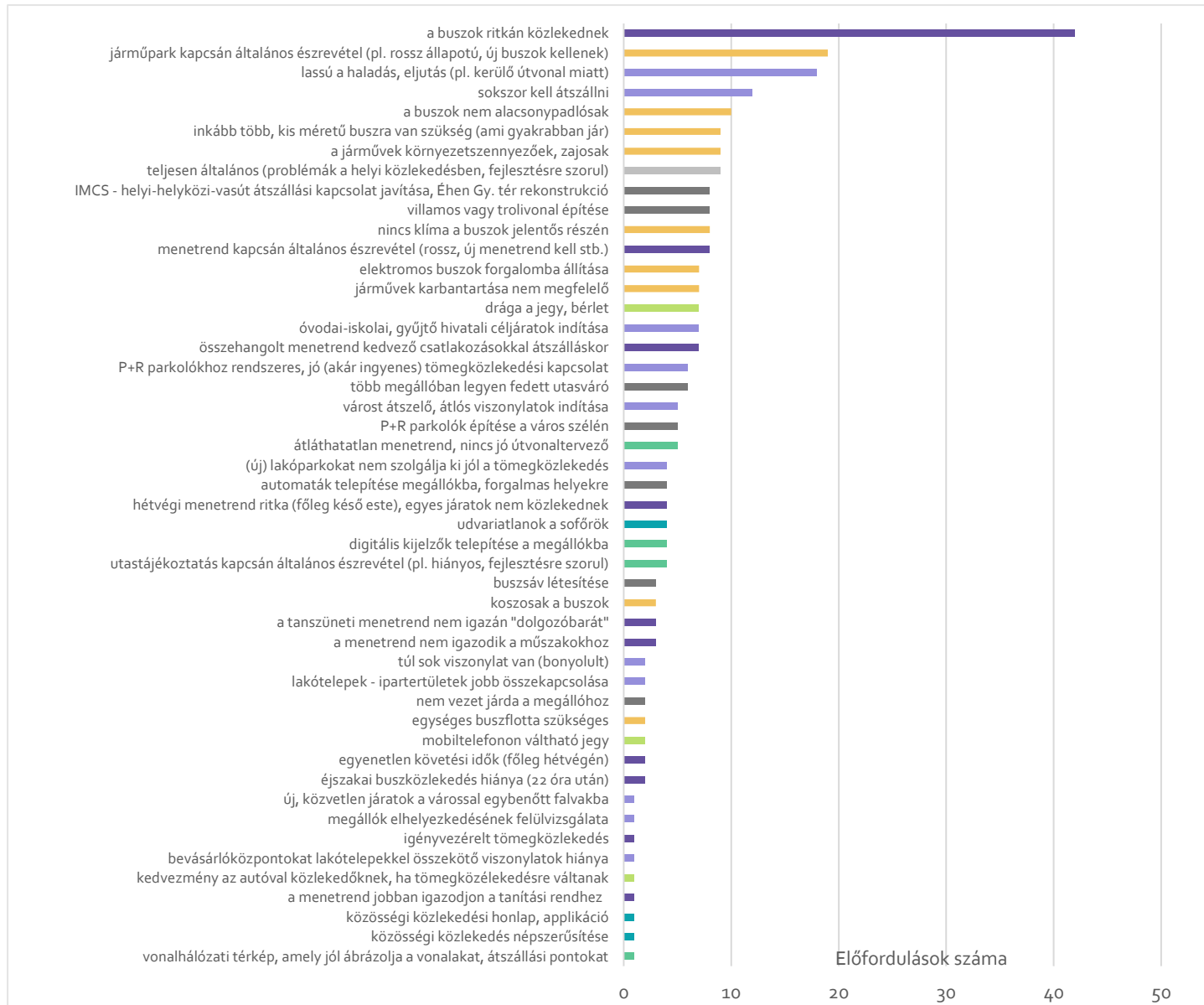


A hozzászólások mintegy harmadában szerepelt helyi buszközlekedéssel kapcsolatos probléma, vagy valamilyen javaslat, melyekből összesen közel 300 db érkezett (egy kitöltő több felvetést is írhatott a helyi autóbusz közlekedés kapcsán).

## ÁLTALÁNOS ÉSZREVÉTELEK

A következő diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák, témakörök mennyi alkalommal fordultak elő a közvetlen szöveges észrevételek között. A témaköröket külön színekkel is ellátuk.





15. ábra: Szöveges észrevételekben előforduló témák gyakorisága – helyi autóbuszos közlekedés

#### TÉMAKÖRÖK

- menetrend
- járműpark
- hálózat
- infrastruktúra
- jegy, bérlet
- utastájékoztató
- utaskapcsolat
- általános



Az ábra jól szemlélteti, hogy a hozzászólások között **kiemelkedő hangsúllyal jelenik meg a menetrenddel kapcsolatos probléma**, miszerint **a buszok nem közlekednek elég sűrűn**. Emiatt sokat kell várakozni a megállóban, ami többeket visszatart a közösségi közlekedés használatától. Néhányan kiemelték, hogy **ez különösen igaz a hajnali és késő esti órákra** (amikor még ritkábban, vagy egyáltalán nem közlekednek a buszok). Továbbá hétvégén jóval csekélyebb a helyi közlekedés kínálata, pedig ekkor is lenne igény pl. több hivatásforgalmi járatra a több műszakban dolgozók részéről, vagy hétfői éjszakai járatokra.

*"A buszok ritkán járnak, főleg a város külső részein."*

*"Ha minimum fél órát kell várni egy buszra, akkor aki csak teheti, autóval fog járni."*

*"Csúcsidőben maximum 5-10 percnként kellene jönnie egy busznak (városon belül, kívül pedig 15-20 percnként), hogy megfontoljam, szeretnék-e tömegközlekedést használni. Éjszakai járatok nincsenek, hétvégén mindenképp autót kell használni a hazautazáshoz egy-egy "buli" után."*

**A második leggyakoribb témakör a járműparkkal kapcsolatos.** A válaszadók egy része általános javaslatként fogalmazta meg, hogy **a jelenlegi, nagyrészt rossz állapotú és korszerűtlen járművek helyett új buszok forgalomba állítása lenne szükséges.**

A járműparkra vonatkozó konkrét kritikák között hangsúlyosan szerepel, hogy nem minden jármű alacsonypadlós és klimatizált, illetve öreg, zajos és környezetszennyező buszok is forgalomban vannak, melyek karbantartása nem a megfelelő színvonalon történik.

*"A buszok elavultak, zajosak és koszosak"*

*"Az autóbuszok minősége sem tökéletes, hiszen rendszeresen közlekednek régi, elavult, magas padlós és légkondicionálatlan buszok"*

**Többen megelégednének akár kisebb befogadóképességű járművekkel is, ha cserébe azok sűrűbben közlekednének**, (visszacsatolva ezzel a ritkán közlekedő járatok problémájához). A válaszadók közül néhányan elektromos buszok beszerzését javasolták, **egyesek pedig fontosnak tartják, hogy az új járművek egységes flottát képezzenek** (járműtípus, külső-belső megjelenés stb.).

A helyi hálózat kapcsán is számos észrevétel érkezett. **Jelentős hangsúllyal jelenik meg a hozzászólások között, hogy a jelenlegi útvonalakon hosszú eljutási idővel kell számolni**, mivel pl. az utasok sokszor csak kerülővel tudják elérni úticéljukat. A hálózati struktúrából fakadóan **sokszor kell átszállni**, néhol a szomszédos vagy egymáshoz közel eső városrészek között is hiányoznak a közvetlen eljutást kínáló járatok.

*"Szívesen választanám az autóbuszos közlekedést, de: 1-1.5 órát kellene városon belül utaznom."*

*"A város egyes távoli részei csak többszörös átszállással érhetőek el, hosszas várakozási idővel."*

*"Olad és Kámon között nincs értelmes buszjárat. Kocsival 5-10 perc. Kerékpárral 15-25. Busszal 50-60 perc!"*

**A válaszadók a hálózat újragondolásával, pl. a várost átszelő járatok indításával csökkentenék a szükséges átszállások számát.** Emellett többen javasolták a menetrendek összehangolásával kedvezőbb, kevesebb várakozással járó csatlakozások biztosítását.

A megfogalmazott hálózati hiányok között szerepel, hogy az újonnan beépült lakóterületek nem rendelkeznek tömegközlekedési kapcsolattal (ennek kiküszöbölésére felmerült az igényvezérelt tömegközlekedés gondolata).





Többen javasolták olyan iskolai vagy hivatali céljáratok indítását, melyek megkönnyítik a közlekedést a lakóterületek és a fontosabb oktatási intézmények, illetve munkahelyek között. (a későbbiekben a konkrét észrevételekre is kitérünk majd).

**A munkahelyek elérhetőségét tekintve egyesek a lakótelepek és az iparterületek közötti kapcsolatokat sem tartják megfelelőnek.** Ezen a járatokon olyan menetrend bevezetése szükséges, mely kellően sűrű követést biztosít a jellemzően nagyobb forgalmú időszakokban, valamint pl. tanítási időszakon kívül is megfelelő kínálatot nyújt a munkába járók számára.

Az **infrastruktúra fejlesztését igénylő hozzászólások között leggyakrabban a helyi és helyközi autóbuszok, valamint a vasút közötti kedvező átszállási kapcsolat megteremtése szerepelt.** A válaszadók erre találták alkalmasnak az **intermodális csomópont megvalósítását**, mely egyben a jelenleg korszerűsítésre szoruló Éhen Gyula téri autóbusz-végállomás rekonstrukcióját is jelentené.

*"Integrálni kellene a tömegközlekedést: a távolsági buszpályaudvart is a vasútállomáshoz költöztetni, és onnan - részben a távolsági járatok felhasználásával - megoldani a helyi tömegközlekedést is."*

Ennél nagyobb léptékű infrastrukturális beruházásként egyesek városon belüli kötőpályás fejlesztéseket – villamos vagy trolibusz vonalak létesítését javasolták.

A hozzászólók közül többen felvetették, hogy **számos megállóban nincsenek fedett utasvárók**, helyenként pedig a megállók megközelítése is nehézségekbe ütközik, a járda, peron kiépítettsége hiányos.

*"Nincs buszmegálló az utcánkban, az út szélén kell várni a buszt - esőben elég kellemetlen."*

**A jegyváltás könnyítésére legalább a főbb közlekedési csomópontokban és a nagyobb forgalmú megállókban szükséges lenne jegykiadó automaták telepítése.**

A módváltást és ezáltal a városon belüli gépjárműhasználat csökkentését segítené, ha a város külső területein kedvező (rendszeres és gyors városba jutást biztosító) tömegközlekedési kapcsolattal rendelkező P+R parkolók létesülnének.

A járművek zavartalan közlekedését segítő, többek szerint **megfontolandó lenne autóbusz forgalmi sávok kijelölése.**

*"Az autóbusz ugyanúgy áll a dugóban, mint a személyautó, ezért nem alternatíva"*

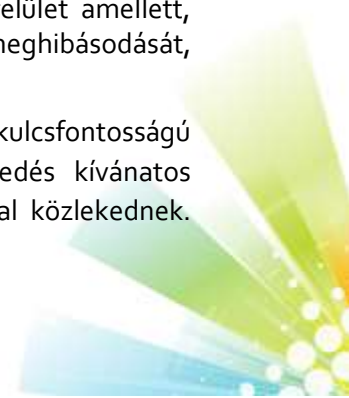
*"Nincsenek buszsávok, amelyek előnyt biztosítanának a tömegközlekedésnek az autókkal szemben így nem gyorsabb= nem éri meg"*

**A jegyek és bérletek, az utastájékoztató és utaskapcsolat témakörében kisebb arányban érkeztek észrevételek.** A válaszadók egy része túl drágának tartja a jegyek és bérletek árát. Többen illették kritikával a nehezen áttekinthető menetrendet, a megállóhelyi digitális utastájékoztató kijelzők hiányát, illetve néhányan a járművezetők magatartását kifogásolták.

Egy-két hozzászóló hiányolta az online felületek által kínált lehetőségek kiaknázását a közösségi közlekedésben (mobiltelefonos jegyvásárlás, útvonaltervező alkalmazás, helyi közlekedési honlap), ami azt mutatja, hogy elsőként ennél jelentősebb problémák megoldása szükséges a helyi közlekedés vonzóvá tételéhez.

Végül fontos megemlíteni, hogy **a válaszadók kimagasló arányban tettek észrevételt a városi úthálózat burkolatának leromlott állapotára** (ez a diagramon nem került feltüntetésre, mivel túlságosan elnyomta volna a többi észrevételt). Az utak állapota az autóbuszos közösségi közlekedésre is hatással van, hiszen az egyenetlen útfelület mellett, hogy csökkenti az utazási komfortot, az autóbuszok meghibásodását, gyorsabb ütemű amortizációját idézi elő.

A felsorolt problémák orvoslása több hozzászóló szerint kulcsfontosságú annak érdekében, hogy a helyi közforgalmú közlekedés kívánatos alternatívává váljon azok számára, akik jelenleg autóval közlekednek.



Ezáltal csökkenthetők lennének a túlzott gépjárműhasználat miatt a várost terhelő mindennapos torlódások és az ebből fakadó káros hatások (pl. környezetszennyezés, idővesztés).

*"Szerintem a városi buszok nem azokon az útvonalakon járnak és nem abban az időben amikor jelentősen tudnák csökkenteni az autóból kényyszerülő városiakok számát! Sokat lehetne változtatni, hogy logikusabb legyen a járatok útvonala. Jó lenne, ha az átszállások alkalmával nem kellene hosszú időnek eltelnie várakozással."*

*"Teljesen újra kéne gondolni a közlekedést és megteremteni annak lehetőségét, hogy minél többen a tömegközlekedést válasszák ezáltal csökkenne az autó mennyiség és dugó. Vonzóvá és elérhetővé kéne tenni a tömegközlekedést."*

## KONKRÉT ÉSZREVÉTELEK

**A helyi közösségi közlekedésre vonatkozóan több, mint félszáz konkrét, a helyszínt vagy a járatot is beazonosító észrevétel érkezett.** Egy-egy észrevétel a közösségi közlekedés több jellemzőjét is érintette.

A vélemények és javaslatok jelentősebb része a hálózatra és a menetrendre vonatkozott. Kisebb részük az infrastruktúrát, illetve egyéb, a közösségi közlekedést érintő területet érintett. Az észrevételeket az alábbiakban mutatjuk be.

**A hálózatot ért konkrét visszajelzések jellemzően a hálózat rövidségét, hosszadalmas vonalvezetését és az átszállások kényyszerűségét teszik szóvá, illetve tesznek javaslatot a megoldásukra.**

A hálózat rövidségére, hiányára, illetve a bővítésére vonatkozó észrevételek:

- *Olad platónál a tömegközlekedés a domb alatt véget ér.*
- *Oladnál a buszjárat meghosszabbítása Dombtető, Wimmer út irányába Márton Áron utcán át.*

- *6H, 5H, 9H busz járatok végállomása ne érjen véget a Puskás Tivadar úton, 25 éve még elfogadható volt, de most már jobban kiépült az ipartelep, szükséges lenne, hogy a körforgalomig közlekedjenek.*
- *30Y busz járat meghosszabbítása a Béke térig, vagy a Farkas Károly utca végéig, annak felújítása után.*
- *Farkas K. utca vége, vagy a Kertész TSZ helyén létesült új lakópark bekötése nem megfelelő.*
- *Helyi járatos buszok végállomásainak kihelyezése a várossal egybenőtt falvakba. Pl. Gencsapáti, Sé, Táplánszentkereszt.*
- *Közvetlen járat Bogát – Olad – Sé – Torony és Gencsapáti irányába.*

Ez utóbbi két észrevétel a helyközi közlekedést érinti, de egyben jelzi, hogy az nem tudja kielégíteni teljeskörűen az igényeket, ezért merülhet fel a helyi közösségi közlekedés kiterjesztése a várossal szoros szimbiózisban élő környéki településekre.

Érdemes megemlíteni, hogy **kötőpályás fejlesztések** is megjelentek a konkrét javaslatok között, melyek a vasúti pályák kiépítése miatt jelentős infrastruktúra fejlesztést is jelentenének egyben:

- *Újra lehetne Szombathelyen villamos, mely a Vasútállomás – Széll Kálmán utca – Király utca – Március 15. tér – Sugár út – Derkovits-lakótelep – Oladi lakótelep – akár Séig, vagy Toronyig is mehetne.*
- *Szombathely-Felsőőr HÉV/villamos jellegű vasúti kapcsolat helyreállítása városon belüli kapcsolattal (megállóhelyekkel).*

**A nem megfelelő hálózati vonalvezetést több észrevétel is kifogásolta:**

- *Joskar Ola és Olad városrészek között nincs közvetlen összeköttetés.*
- *A 8-as busz útvonalát racionalizálni kellene: a Zanati úti aluljáró után a Szövő – Kötő – Puskás Tivadar utcákon kellene járatni az Éhen Gyula-lakótelepiek érdekében és visszafelé is.*
- *Egy trolis jellegű körjárat az északi részen Olad – Kámon – Herény – 11-es Huszár út – Vasútállomás útvonalon.*



- Az autóbusz járatok csúcsidőben rövidebb útvonalon és menetidővel való közlekedtetése pl.: Gyöngyöshermán és Bogár területéről.
- Kelet-nyugati tömegközlekedési folyosó nincs. pl. Olad, vagy Derkovits lakótelepről a Minerva lakótelep, (Metro, Szombathely Center, Aldi, Lidl) csak a városközponton keresztül, nagy kerülővel érhető el.
- A 35-ös ne legyen körjárat – Kámonból Oladba miért kell átutazni az egész városon?

**Az utazás közbeni átszállás negatív körülményként jelenik meg a vélemények között. Ez tekinthető hálózati kérdésnek is, de ha az átszállások jelentős várakozással járnak együtt, akkor már menetrendi problémával szembesülünk:**

- Farkas Károly utcából nem lehet átszállás nélkül eljutni az ipartelepre.
- A déli városrész autóbusszal nagyon nehezen megközelíthető, nagyon rossz a menetrend. pl. a Tesco, Family Center nemcsak bevásárlás, hanem munkavégzés miatt csak átszállással megoldott. Be kell menni a belvárosig és a 8-as buszra átszállni.
- Erdei iskolából csak átszállással közelíthető meg a kórház környéke busszal, lefelé nincs is megálló, körjáratban kell menni, ami időigényes.
- Kámon elkerülő útra helyi buszjáratral nehezen lehet bejutni, a belvárosba kizárólag átszállással csak a Szent Imre herceg útja felől lehet bejutni.
- Jelenleg egy körjárat van a városban: 2A és 2C jelzéssel, ezeknek kiemelt szerepük lenne a sugár irányú járatokról és azokra történő átszállás tekintetében. Ez csak sűrű követéssel, összehangolt menetrenddel lenne ideális, hogy a várakozási idő minimális legyen. Pl. Herény és Kámon irányából érkező 1C autóbusról a körjáratra átszállva eljutás a Csónakázó-tóhoz, Plázához.

Néhány észrevétel új megállók használatát, kialakítását szorgalmazza:

- Nádasdy utcában a Hefele M. Építő- és Faipari Szki mellett, valamint a Szövő utca elején a felhagyott buszöblöt újra használni kellene.
- A 30y busz megállóhelyébe betervezni a Minerva lakóparkot.

**A menetrendre vonatkozó észrevételek jellemzően a járatok ritkaságát, illetve az üzemidő rövidegét kifogásolják.** Figyelmet érdemel az utasforgalom változásához igazodni akaró időszakos járatok elfogadottsága (iskolai szünet, műszak kezdet és vég).

- Joska-Ola lakótelepen az iskolai szünetekben kevés busz jár.
- Stromfeld lakótelepről nem közlekedik busz műszakkezdéskor (Zanati útra).
- Szentkirályon nem megfelelő a busz közlekedés, alig megy busz.
- Bogáton délelőtt vagy este akár 45 percet is várni kell, ha a belvárosból egy külső városrészbe szeretnék eljutni.
- Sűrűbb járatokra lenne szükség (főként a Szombathely 5-ös busz esetében).

**Az infrastruktúrára vonatkozó konkrét észrevételek jellemzően a megállók kiépítettségét, biztonságos járdával való elérhetőségét hiányolják, illetve jegyárúsító automaták kihelyezését szorgalmazzák, de a közúti infrastruktúra hiányosságai is megjelennek.**

- Busz megállók: nem kiépítettek (Izd. 22-es buszjárat Kárpáti K. u. végén) egyik oldalon sem. És odajutni sem lehet, mert nincs járda!
- Aranypatak lakópark busz megállójához eljutni szinte életveszélyes, mert nincs kialakítva járda! Az árok és az úttest között kell elérni a busz megállóhoz.
- Parkerdő lakóparkban még egy busz megállót javaslok: Falunagy u.
- Több helyi jegyárúsító automata helyezzenek el a főbb csomópontokon (Thököly út, Órásház, piac, Oladi lakótelep és esetleg a Tesco környéke).

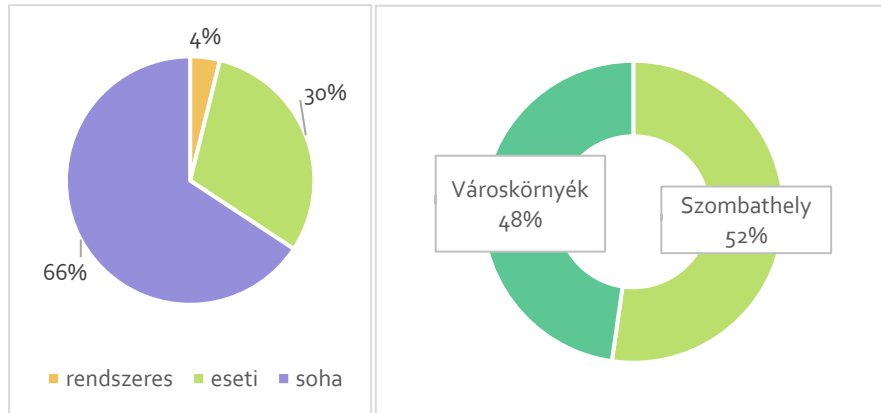
A közlekedéssel kapcsolatos problémák horizontális és vertikális kiterjedését jelzi, hogy Szentkirály-Bogát városrésze vonatkozóan **„globális fejlesztési terv”** készítését javasolja egy válaszoló.



## 2.1.2 HELYKÖZI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS



Az 1151 főből 748-an soha, 346-an esetenként, 44 fő rendszeresen – naponta/hetente többször – utazik helyközi autóbuszokkal.



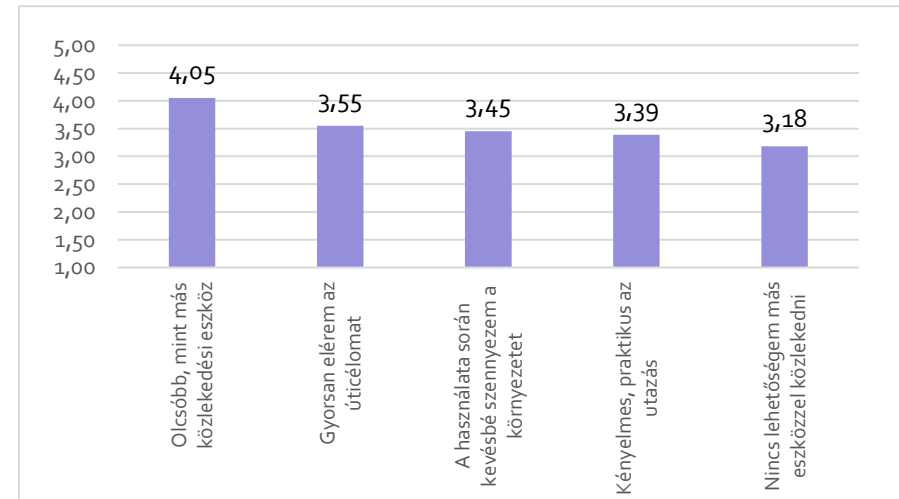
17. ábra: Helyközi autóbusz használatának gyakorisága

18. ábra: Rendszeres távolsági autóbuszt használók lakhely szerinti megoszlása

A rendszeres felhasználók 44 fővel kicsi, de heterogén csoportot alkotnak, amely a következőkben nyilvánul meg:

- 23 fő Szombathelyen, 21 fő a városkörnyéken él.
- 86 %-uk rendelkezik legalább egy autóval, mégis a helyközi/távolsági buszt részesítik előnyben.
- 44 főből 25-en munkavállalók, 16 fő középiskolai tanuló, 2-en egyetemi hallgatók és 1 fő nyugdíjas.
- 20 db nő és 24 db férfi használja rendszeresen a helyközi autóbuszt.

## MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN HELYKÖZI/TÁVOLSÁGI AUTÓBUSZSAL KÖZLEKEDIK A VÁROSBA/A VÁROSBÓL, ILLETVE SZOMBATHELYEN?



19. ábra: Rendszeresen helyközi autóbuszsal közlekedők indokai

A válaszadók leginkább az **olcsósága** miatt használják rendszeresen a helyközi/távolsági autóbuszos közlekedést, 73 %-uk ért egyet ezzel a megállapítással. A további megállapítások esetében a 3 fölötti átlag azt mutatja, hogy ezekkel is inkább egyetértettek a kitöltők.

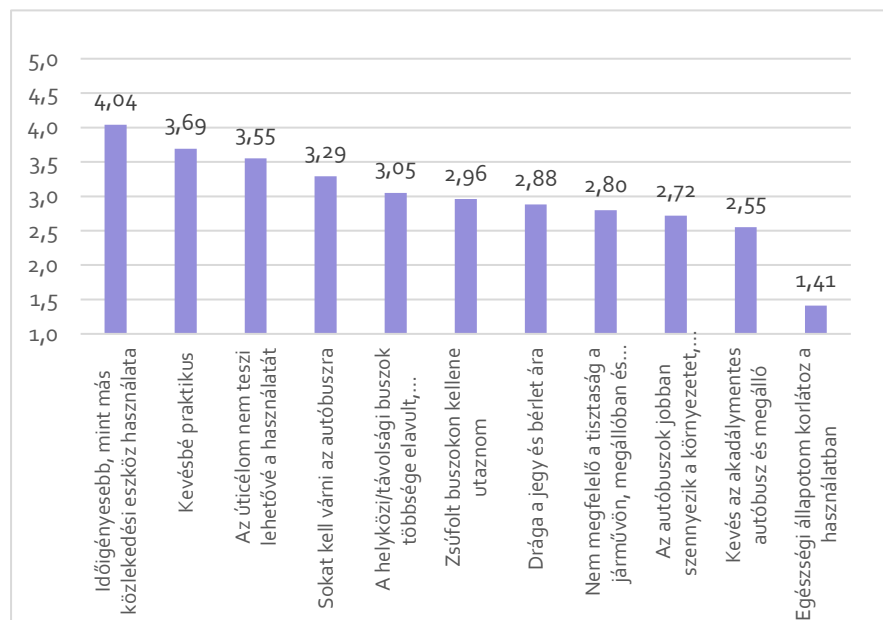
Viszont például a „Gyorsan elérem az úticélot” megállapítás esetében a rendszeres használók 59 %-a egyetért a megállapítással, ugyanakkor negyedük elutasítja és pont, hogy lassúnak találja a helyközi közlekedést.

Fontos, hogy a rendszeres közösségi közlekedők (44 fő) majdnem felénél a **módválasztást egyértelműen befolyásolja a környezetbarát jelleg**. A rendszeres utasok negyedénél a helyközi/távolsági buszok választásával nem csökkentik a környezeti károkat.

A „Kényelmes praktikus az utazás” esetében a mérleg nyelve ennél az állításnál is az egyetértők felé billen, azonban magas arányban van a középutat választók száma is, előbbi a kitöltők több, mint felét, utóbbi pedig 27 %-át teszi ki.

A válaszadók **fele** azt mondja, hogy módváltását jelentősen befolyásolja, hogy **nincsen lehetősége más közlekedési eszközzel utazni**. Azonban sokan vannak azok is (41 %), akiknek van más lehetősége, de mégis a helyközi autóbusz közlekedést választják.

### MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN NEM HELYKÖZI/TÁVOLSÁGI AUTÓBUSSZAL KÖZLEKEDIK SZOMBATHELYRE/SZOMBATHELYRŐL, ILLETVE A VÁROSBAN?



20.ábra: Rendszeresen NEM helyközi/távolsági autóbusszal közlekedők indokai

**A válaszadók leginkább azért nem választják a helyközi autóbust, mert „időigényesebb, mint más közlekedési eszköz”.**

A következő 3 állítással is többnyire egyetértettek a kitöltők:

- **Kevésbé praktikus**

Az eseti használók, illetve azok, akik soha nem használnak távolsági autóbust fele teljes bizonyossággal úgy véli, hogy számára nem praktikus ez a közlekedési eszköz.

- **Az úticélom nem teszi lehetővé a használatát**

A válaszadók több, mint felének úticélja nem teszi lehetővé a távolsági autóbusz használatát.

- **Sokat kell várni az autóbuszra**

A kérdést 35% ítélte meg semlegesen, és csak 22% volt inkább elégedett a követési idővel.

**A járművek elavultságának, kényelmetlenségének megítélése vegyes képet mutat.** Valamivel többen vannak, akik inkább egyetértenek az állítással (32 %), mint azok, akik nem (29 %). A válaszadók 39 %-a semleges választ adott.

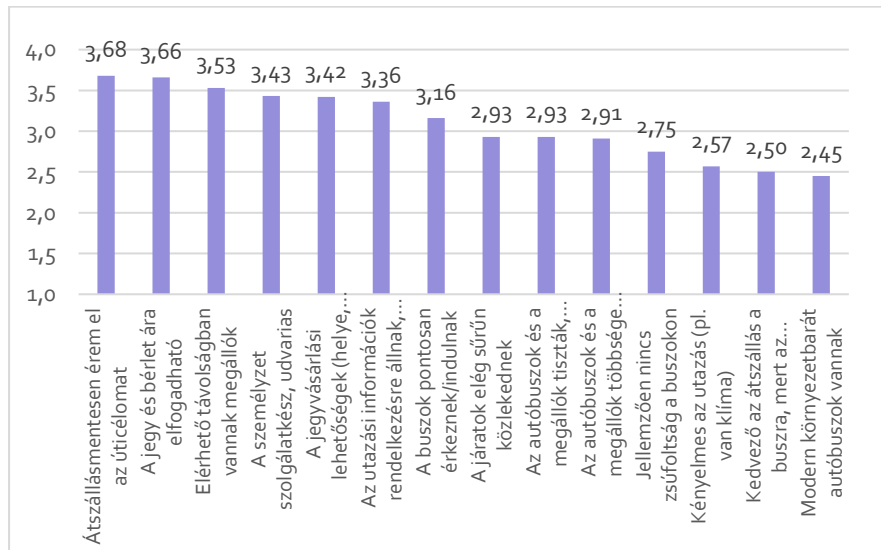
**A zsúfoltság kérdésében is megoszló vélemények érkeztek.** Ugyanannyian vannak (31 %), akik szerint ez nem okoz problémát, mint akik szerint zsúfolt járatokon kellene utazni, ha a távolsági autóbust választaná. A válaszadók 38 %-a jelölt semleges, 3-as pontszámot a kérdésben.

**Az akadálymentesség hiánya a válaszadók szerint nem igazán jelent komoly problémát a helyközi autóbuszok használatában.** Ezt 42 % egyértelműen visszaigazolta, szintén 42 % nem tartja kevésnek az akadálymentes megálló és járművek számát. 16 %-ot tesznek ki azok, akik szerint több akadálymentes járműre és megállóhelyre lenne szükség.



## A HELYKÖZI/TÁVOLSÁGI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL SZOMBATHELYEN?

Kíváncsiak voltunk, hogy összeségében a helyközi/távolsági autóbusz közlekedési módhoz kapcsolódó infrastruktúra, utastájékoztató, jármű felszereltség stb. általános megítélésére is, minden válaszadótól.



161. ábra: Infrastruktúra helyzete a helyközi/távolsági autóbust használók szemszögéből

A válaszadók 66 %-a gondolja, hogy, **átszállásmentesen eléri az úticélját**.

**Többen vannak** azok, akik inkább **elfogadhatónak tartják a jegy és bérlet árakat** (55 %), mint az inkább elégedetlenek (18 %).

A kitöltők több mint fele gondolja úgy, hogy a megállók elérhető távolságban vannak, de magas az aránya (30 %) azoknak is, akik szerint a megállók messze vannak.

A következő 3 állítás se nem jó se nem rossz megítélést kapott, azaz nem volt egyértelmű az értékelés:

- **A járatok elég sűrűn közlekednek**  
Ebben a témában a válaszadók megítélése nem egyértelmű, mert ugyanannyian vannak azok, akik egyetértenek, mint akik nem értenek egyet az állítással.
- **Az autóbuszok és a megállók tiszták, rendezettek**  
A válaszadók azonos arányban tartották inkább tisztának, illetve rendezettnek a helyközi/távolsági autóbuszokat és megállókat, mint nem.
- **Az autóbuszok és a megállók többsége akadálymentesen használható**  
Akadálymentesség szempontjából nem született egyértelmű döntés, ugyanannyian vannak azok, akik szerint akadálymentesek az autóbuszok és megállók, mint azok, akik elégedetlenek ezzel kapcsolatosan.



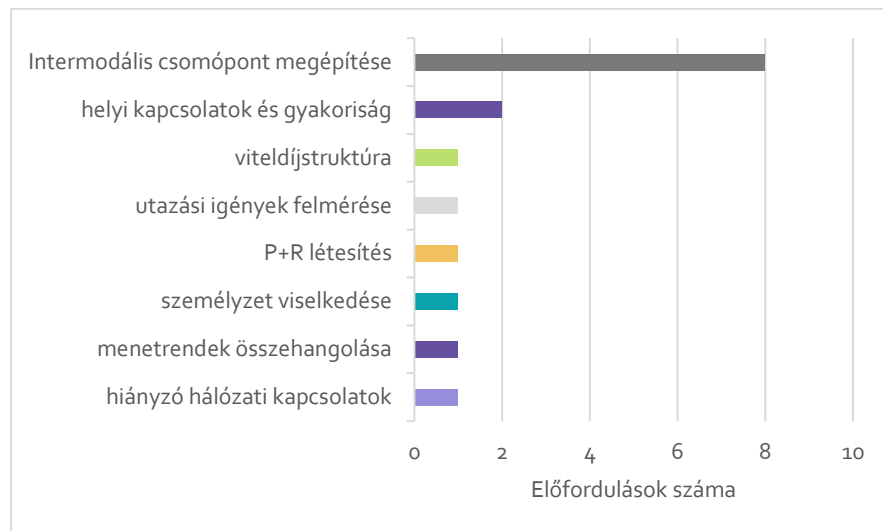
## SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

Helyközi/ távolsági autóbusz közlekedés témában 16 db saját szavakkal megfogalmazott észrevétel érkezett.



### ÁLTALÁNOS ÉSZREVÉTELEK

Az alábbi diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák, témakörök mennyi alkalommal fordultak elő a közvetlen szöveges észrevételek között.



17. ábra: Szöveges észrevételekben előforduló témák gyakorisága – helyközi autóbusz közlekedés

#### TÉMAKÖRÖK

- |  |  |
|--|--|
| <span style="color: purple;">■</span> menetrend        | <span style="color: orange;">■</span> parkolás     |
| <span style="color: blue;">■</span> hálózat            | <span style="color: teal;">■</span> utaskapcsolat  |
| <span style="color: grey;">■</span> infrastruktúra     | <span style="color: lightgrey;">■</span> általános |
| <span style="color: lightgreen;">■</span> jegy, bérlet |  |

A témakört illetően a javaslatok többsége (8 db) az infrastruktúra fejlesztésére vonatkozott.

Néhányan az egyébként már előkészítés alatt álló Intermodális csomópont (IMCS) szükségességét jelezték.

*„IMCS létrehozása szükséges hosszútávon gondolkodva.”*

*„Távolsági busz-vonat átszállás (Ady tér-Vasútállomás) távolsága - megoldás a tervezett buszpályaudvar megépítése!!!”*

Többen nehezményezték a helyi és helyközi hálózatok közötti kapcsolatot és a menetrendek összhangját, azaz annak hiányát.

*„A helyközi autóbuszokat kéne optimalizálni hogy lehetőség nyíljon ha esetleg átszállással kell eljutnom valahova és a jobb lenne ha tanítási szünetekben többször jönne busz.”*

*„Helyi és helyközi közlekedés kapcsolatának javítása (átszállási lehetőség).”*

*„A vidékről bejáró emberek érdekében a helyközi járatok menetrendjét igazítani kellene az ipartelepre közlekedő járatokéhoz és biztosítani kell az átszállás lehetőségét a város több pontján pl: Ady-tér, Vasútállomás, Órásház, Piac megállóhelyeken!”*

Érkezett javaslat a viteldíjstruktúra átgondolására is.

*„Az önkormányzatnak bővíteni kellene a helyi tarifával igénybevehető helyközi járatok körét. Ezzel a helyi közlekedés finanszírozási háttere javulhatna. Érintett irányok: Zanat, Gyöngyöshermán, Zeli Major/Aranypatlak lakópark, Herény.”*

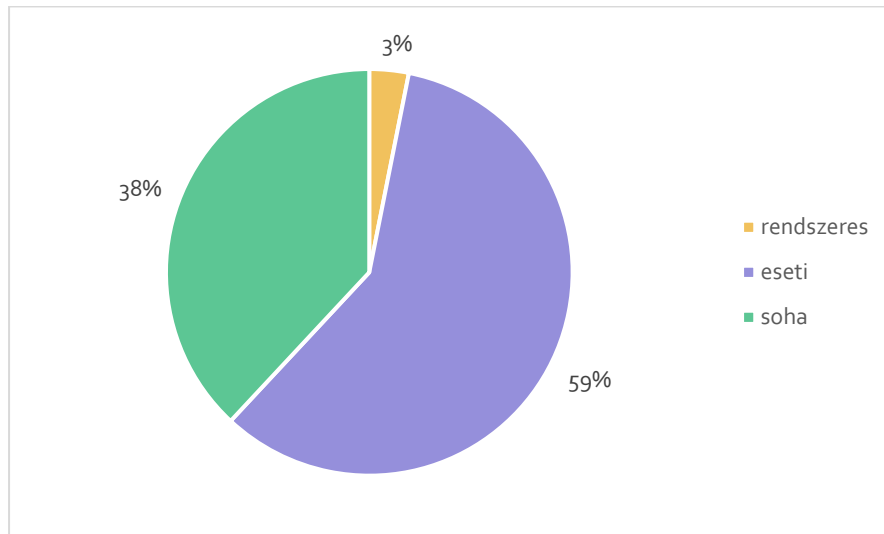
Egyesek a személyzet viselkedése kapcsán fogalmaztak meg éles kritikát.



### 2.1.1.3 VASÚTI KÖZLEKEDÉS



A kérdőívet kitöltő 1151 fő közül mindössze 36 fő használja rendszeresen ezt a közlekedési módot. További 677 fő esetenként és 438-an soha nem utaznak vonattal.

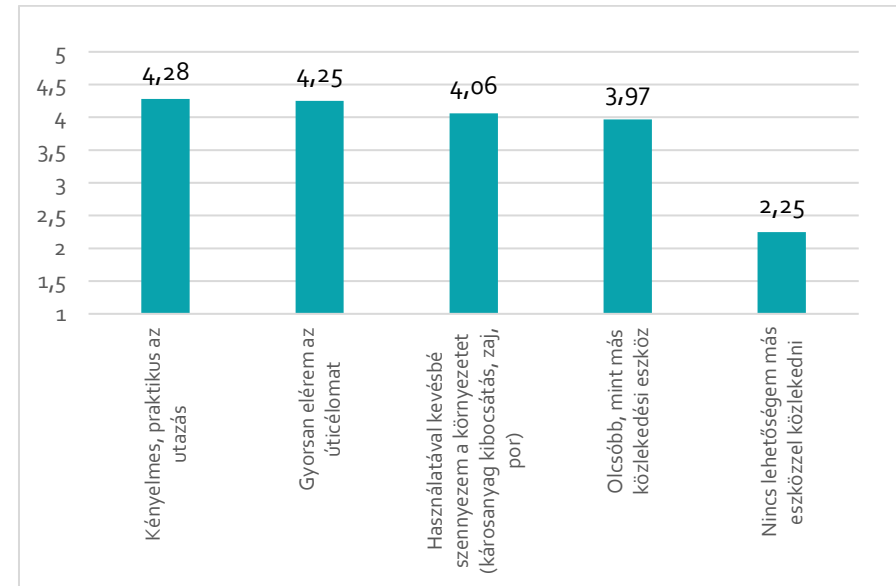


18. ábra: Vonat használatának gyakorisága

A naponta vagy hetente többször vonattal utazók 78 %-a Szombathelyen él.

### MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN VONATTAL KÖZLEKEDIK SZOMBATHELYRE/SZOMBATHELYRŐL, ILLETVE VAGY A VÁROSON BELÜL?

A 36 fő rendszeres felhasználó véleménye alapján a vonattal való közlekedés indokainak megoszlását a következő diagram mutatja be.



19. ábra: Rendszeresen vonattal közlekedők indokai

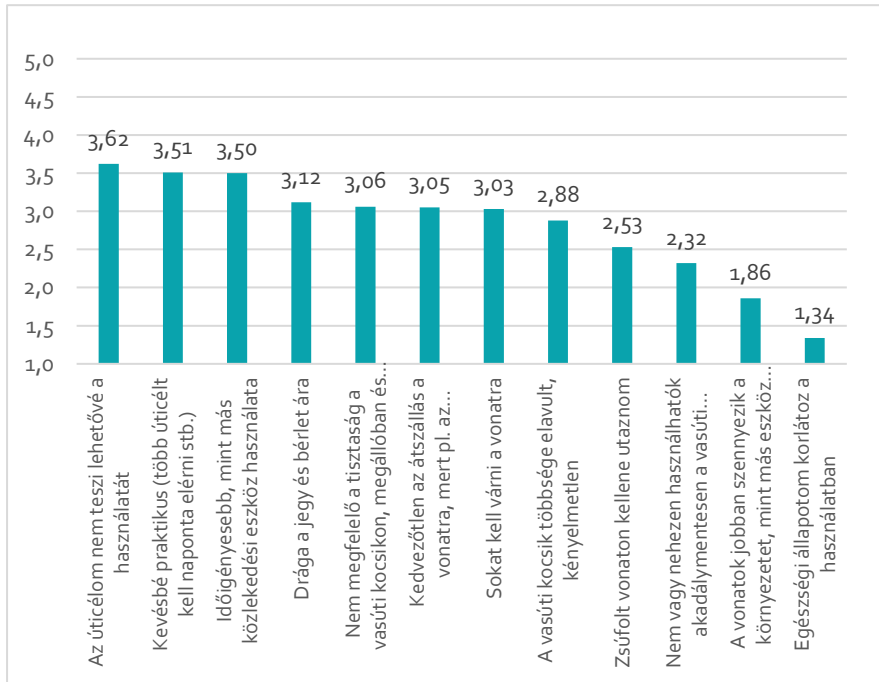
**Elsősorban a vasúti közlekedés kényelme, praktikussága és a gyorsasága motiválja a módváltást.** Továbbá a válaszadók magas arányban egyetértettek azzal az állítással is, hogy a vonat használata környezetkímélőbb és olcsóbb, mint más közlekedési eszköz.

Azzal a szemponttal, hogy „**nincs lehetőségem más eszközzel közlekedni**” összességében inkább nem értenek egyet a rendszeres vasúti közlekedést használók.





## MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN NEM VONATTAL KÖZLEKEDIK SZOMBATHELYRE/SZOMBATHELYRŐL, ILLETVE A VÁROSON BELÜL?



20. ábra: Rendszeresen NEM vonattal közlekedők módváltási indokai

A kérdőívben résztvevők közül azok, akik évente párszor vagy soha nem választják a vasutat, mint közlekedési módot, három fő indokkal értettek egyet.

Sorrendben ezek a következők:

- **Úticélmom nem teszi lehetővé a használatát**  
A válaszadók több, mint fele azért nem választja a vasúti közlekedést, mert úticélja nem teszi lehetővé a használatát. 2 és 3 értékelést adott a válaszadók  $\frac{1}{4}$ -e, akik szerint nem ez a módváltásuk oka.
- **Kevésbé praktikus**  
Az eseti használók közül, illetve azok közül, akik soha nem választják a vasúti közlekedést többen teljes bizonyossággal úgy vélik, hogy számukra nem praktikus ez a közlekedési eszköz. A válaszadók több, mint negyede, úgy gondolja, hogy a módváltását nem befolyásolja a közlekedési mód praktikussága.
- **Időigényesebb, mint más közlekedési eszköz**  
Többségben vannak (54 %) azok, akik úgy vélik, hogy a vonattal való utazás időigényesebb, mint más közlekedési eszközzel.

A válaszadók közül ugyanannyian vannak azok, akik a középutat választották, mint akik szerint drága a jegy és bérlet ára.

A vasúti kocsik, megállók és állomások tisztaságának tekintetében megoszlanak a vélemények.

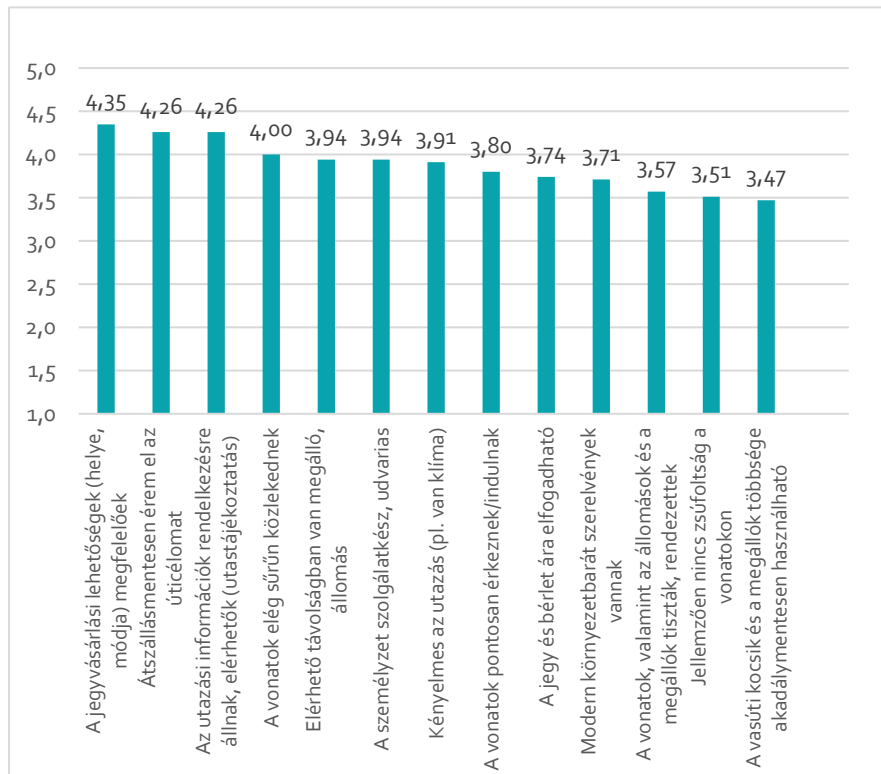
Többen úgy gondolják, hogy **kedvezőtlen átszállni másik közlekedési eszköztől vonatra, mert nem megfelelő a parkolók/kerékpártárolók mennyisége**. A válaszadók negyede a középutas válasz mellett döntött.

**A válaszok alapján mindenképpen szükség van további P+R és B+R parkolók kiépítésére/fejlesztésére.**

Szintén megoszló válaszok születtek a vasúti kocsik elavultsága, kényelmetlensége kapcsán. Mindhárom „csoport” a válaszadók  $\frac{1}{3}$ -át tartalmazza.



## A VASÚTI KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL?



21. ábra: Vasúti infrastruktúra helyzete a vonattal közlekedők szemszögéből

A diagramból szemléletesen kitűnik, hogy átlagosan is **kifejezetten jó a megítélése a Szombathelyen és környékén közlekedő vonatoknak, szolgáltatásnak**, hiszen minden állítással egyetértenek a válaszadók (3,5-nél magasabb érték).

A válaszadók  $\frac{3}{4}$ -e elégedett a vonatok közlekedésének sűrűségével, negyedük pedig se nem elégedett, se nem elégedetlen. A válaszadók  $\frac{2}{3}$ -a gondolja úgy, hogy a vonatok pontosan érkeznek, illetve indulnak.

Az „**elérhető távolságban van megálló, állomás**” megállapítással **66 % egyetértett** (26 fő), a válaszadók 31 %-a választotta a középutas lehetőséget (11 fő), negatívumot pedig 1 valaki jelölt.

A válaszadók közül **többen vannak (70 %), akik úgy látják, hogy a vasúti közlekedésben a személyzet szolgálatkész és udvarias**, mint azok (9 %), akik szerint lenne teendő a szolgáltatás ezen részét javítani.

A vonatok, megállók és az állomások tisztasága, rendezettsége tekintetében inkább kedvező a jelenlegi helyzet megítélése.

A válaszadók között **többen vannak azok, akik inkább elfogadhatónak tartják a jegy és bérlet árakat.**

Illetve, a **jegyvásárlási lehetőségekkel** is a válaszadók több, mint  $\frac{4}{5}$ -e **elégedett.**

A vonatok korszerűségének megítélése kedvező. A kérdőívet kitöltők közül közel négyszer annyian ítélték inkább modernnek a vasúti közlekedést biztosító szerelvényeket, mint korszerűtlennek.



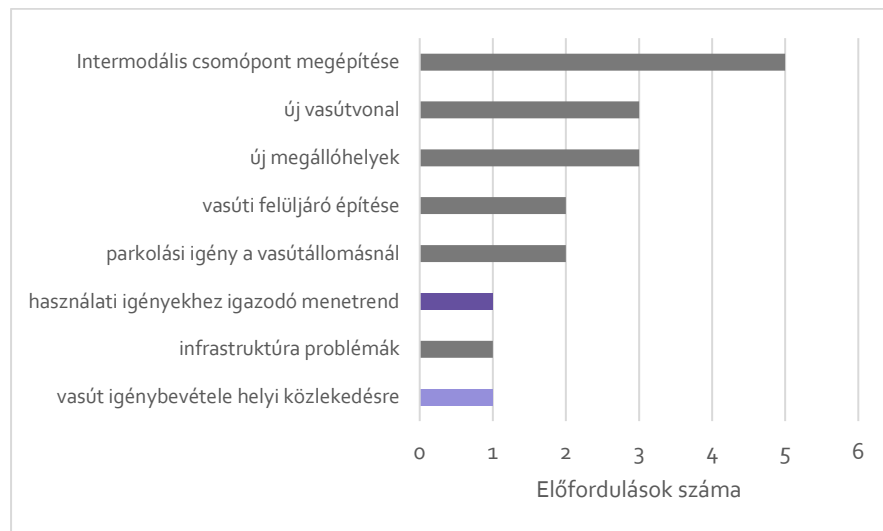
## SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

Vasúti közlekedés témában 18 saját szavakkal megfogalmazott észrevétel érkezett.



### ÁLTALÁNOS ÉSZREVÉTELEK

Az alábbi diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák, témakörök mennyi alkalommal fordultak elő a közvetlen szöveges észrevételek között. A témaköröket színekkel is elkülönítettük.



22. ábra: Szöveges észrevételekben előforduló témák gyakorisága – vasúti közlekedés

### TÉMAKÖRÖK

- menetrend
- hálózat
- infrastruktúra

A témaköröket illetően a javaslatok túlnyomó többsége 16 db az infrastruktúra fejlesztésére vonatkozott.

Ezen belül legtöbbször (5 db) az – egyébként már megvalósulás alatt álló – Intermodális csomópont (IMCS) megvalósulását szorgalmazták.

*„Távolsági busz-vonat átszállás (Ady tér-Vasútállomás) távolsága - megoldás a tervezett buszpályaudvar megépítése !!!”*

Többször javasolták új vasútvonal megvalósítását, akár Tram-Train szerűen is.

*„Szombathely-Oberwart vasútvonal megvalósítása úgy, hogy Sé, Torony vagy a nyomvonal alapján a lehető legtöbb település kapjon megállót így az ott élők is könnyen beutazhatnak a városba és onnan busszal az uticéljukhoz juthatnak.”*

*„Villamos/Train-tram (Kőszeg) lehetőségének, fenntarthatóságának vizsgálata.”*

Néhányan új vasúti megállók javaslatával éltek.

*„Elővárosi vasúti megállóhelyek létrehozásával (Ipari út - Schaeffler, Csaba utcai felüljáró) biztosítható lenne több ipari létesítmény elérhetősége, valamint az eljutási idők is jelentősen csökkennének. Az új megállóhelyeket érdemes lenne a helyi autóbusz-közlekedési hálózatba becsatolni.”*

*„Amúgy lehet lenne igény egy vasúti megállóhelyre a LUK mögött”*

*„Nincs vasúti megállóhely a nagy multicégek és lakótelepek közelében- ez óriási hiányosság szerintem.”*

Szintén vasúthoz kapcsolódó infrastruktúrának tekinthetők a javasolt hiányzó vasúti felüljárók.

*„Kellene legalább plusz egy vasúti átjáró a Zanati út/Szent Márton utca tehermentesítésére.”*

*„Kevés a híd a Perinten, ahol van ott is a kereszteződés nagyon lassítja az átjutást. Ugyanezek érvényesek a vasút keresztezésére is. Szóval több átjáró kellene mindkettő választóvonal felett.”*

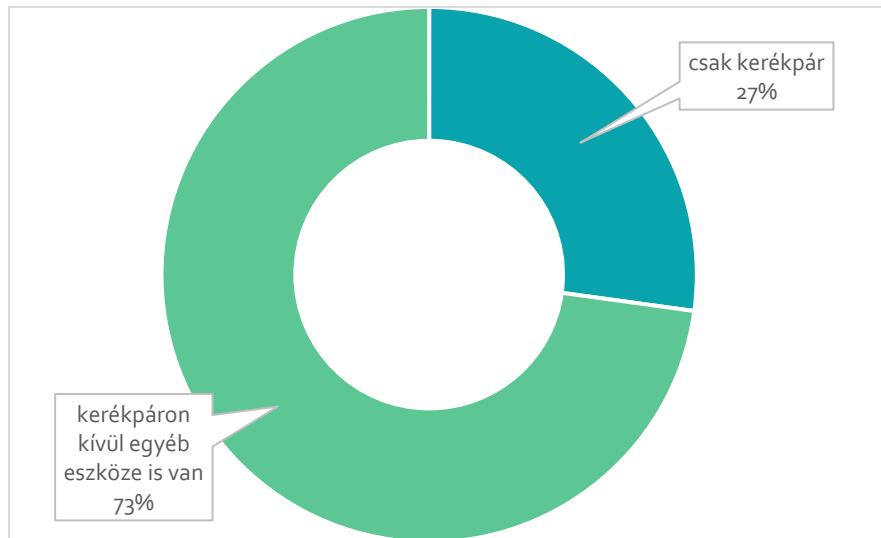


## 2.2 NEM MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS

### 2.2.1 KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS



A kérdőív kitöltésében résztvevő **1151 fő közül 184 fő a kerékpárt tartja elsődleges közlekedési eszközének**. Közülük 50-en vannak azok, akik csak kerékpárral rendelkeznek a háztartásukban, tehát összesen 134 fő választja a kerékpárt úgy, hogy autó és/vagy motor is elérhető lenne számára.

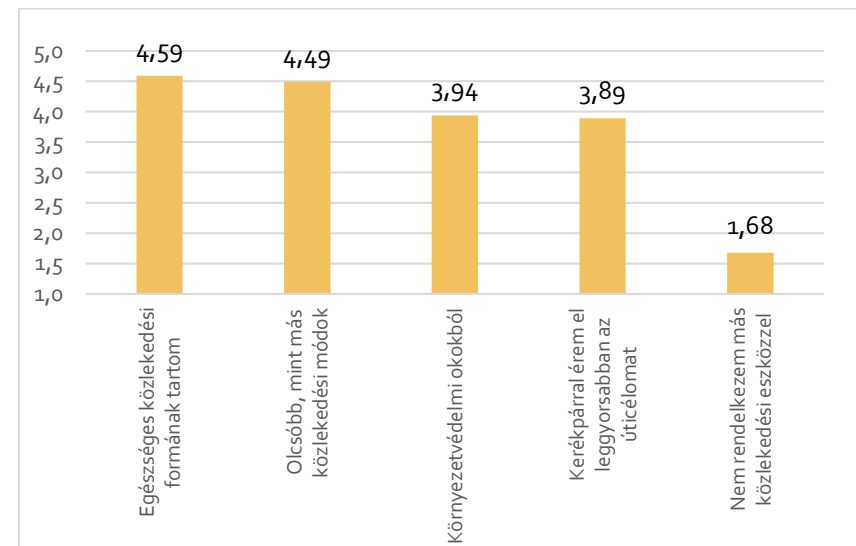


23. ábra: Rendszeresen kerékpárt használók közlekedési eszközei

Ahogy a 8. ábra korábban már bemutatta, **Szombathelyen a kerékpározás a második legrendszeresebben használt közlekedési mód** (358 fő tartja magát elsődlegesen kerékpáros közlekedőnek), ezt csak az autós közlekedés előzi meg.

### MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN HASZNÁL KERÉKPÁRT/ELEKTROMOS KERÉKPÁRT?

Az alábbi diagram jól szemlélteti, hogy mely állításokkal értettek egyet a rendszeresen kerékpározók.



24. ábra: Rendszeresen kerékpárral közlekedők indokai

A rendszeresen kerékpárt használók módválasztásának két fő indoka az, hogy **egészséges közlekedési formának tartják** és **olcsóbb**, mint más közlekedési eszköz.

A rendszeresen kerékpárt használók **többsége** (majdnem  $\frac{3}{4}$ -e) **teljesen egyetért** azzal, hogy ezt a közlekedési módot egészségesnek tartja, továbbá **22 %** nyilatkozik úgy, hogy kifejezetten egészséges mivolta miatt választja ezt az eszközt.

A fenti két indokon kívül a **környezetvédelem** és a **gyorsaság** is meghatározó szempont a rendszeresen kerékpározók körében (3 feletti átlag, azaz inkább egyetértettek ezekkel az állításokkal). A rendszeres kerékpárt használók több, mint 2/3-nál a módválasztást jelentősen befolyásolja a **környezetbarát** jelleg.

**Gyorsasága miatt összesen a rendszeres felhasználók 67 % választja** ezt a közlekedési módot.

Egyértelmű többségben vannak (74 %) a rendszeres kerékpárt használók közül azok, akik rendelkeznek más közlekedési eszközzel mégis a kerékpárt választják rendszeres használatra.

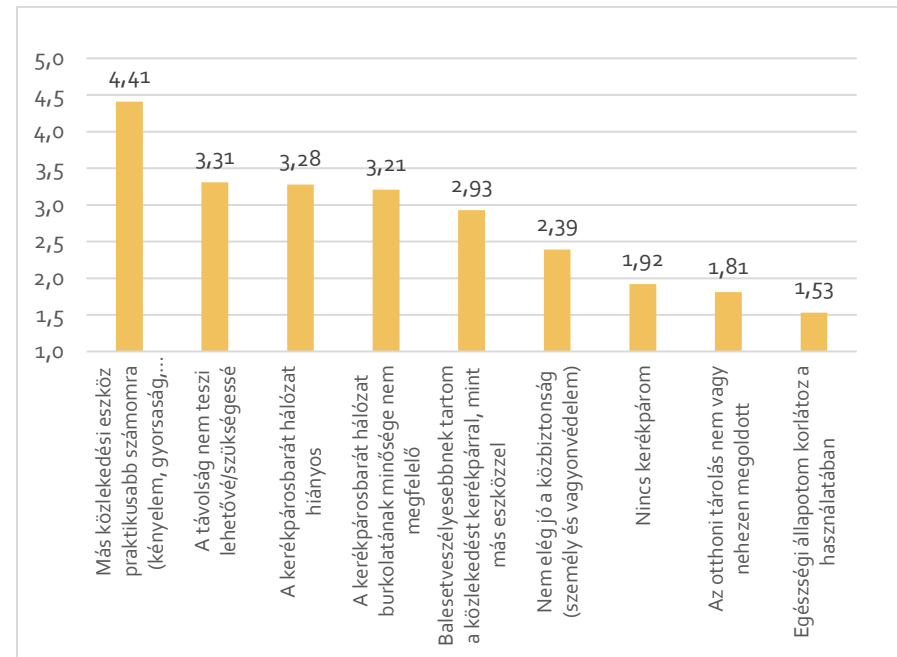
### **MI AZ OKA ANNAK, HOGY NEM HASZNÁL RENDSZERESEN KERÉKPÁRT/ELEKTROMOS KERÉKPÁRT SZOMBATHELYEN?**

Hasonlóan az előző közlekedési formákhoz, ezt a kérdést azoknak tettük fel akik soha, illetve csak esetenként használnak kerékpárt, ez a válaszadók 69 %-a, amely a válaszadók közül 794 főt jelent.

A következő diagram szemlélteti, hogy azok, akik nem rendszeres kerékpár használók **a következő legjelentősebb problémákat** jelezték vissza a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban:

A válaszadók **leginkább azzal értettek egyet**, hogy **más közlekedési eszköz praktikusabb a számukra**. A nem rendszeresen kerékpározók közül a praktikusság a legfőbb indok, hogy nem ezt a közlekedési módot választják. Praktikus közlekedés alatt többek között a gyorsaságot, kényelmet, szállítás lehetőségét és az időjárási viszonyokhoz való alkalmazkodást kell figyelembe venni.

A nem rendszeresen biciklizők csaknem fele (49 %) értett egyet azzal, hogy **a távolság nem teszi lehetővé/szükségessé a kerékpár választását**. Ezen válaszadók valószínűleg túl messze vagy túl közel laknak úticéljaikhoz, így vagy az autózást/motorozást vagy a gyaloglást választják közlekedési módnak.



25. ábra: Rendszeresen NEM kerékpárral közlekedők indokai

**A kerékpárosbarát úthálózat láthatóan fontos eleme a módválasztásnak, a válaszadók 43 %-a ért egyet azzal, hogy a kerékpáros hálózat hiányos a városban.**

A burkolat minőségéről hasonló vélemény született, mint magáról a hálózatról. Többségben vannak azok, akik szerint **nem megfelelő a burkolat minősége**, ami számukra visszatartó erő a bicikli használatában, ők a válaszadók 40 %-át teszik ki.

Az otthoni tárolás kevésbé befolyásolja a módválasztást, összesen a válaszadók 3/4-e szerint nem jelent problémát a közlekedési eszköz elhelyezése.

A legkevésbé befolyásoló tényező az, hogy **egészségi állapotuk** korlátozza a nem rendszeres használókat a kerékpár használatában, összesen 667 fő, a válaszadók 84%-a nem ért egyet ezzel az állítással.

### A KERÉKPÁRRAL/ELEKTROMOS KERÉKPÁRRAL KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL SZOMBATHELYEN?

Nagyon fontos, hogy megismerjük Szombathely közösségének álláspontját az infrastruktúrával kapcsolatban. A következő elemzésben az egyes jellemzőkre adott értékelések súlyozott átlagait vetettük össze annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés fejlesztésének legfontosabb területeit meghatározhassuk.

Alapvetően **kerékpározás szempontjából elégedetlenséget mutatnak** a válaszok, mivel átlagosan 2,5-3 pontot adtak minden állításnak.

A válaszadók leginkább a **jelzések** (jelzőtáblák, burkolati jelek) **által nyújtott információkkal elégedettek**. Összevetve a motorkerékpárt/robogót és az autót használók jelzésekről alkotott véleményével azt láthatjuk, hogy kerékpáros szempontból is fejlesztésre szorulnak ezek az információszolgáltatások.

Többségben vannak azok, akik 3 pontot adva úgy vélik se nem rossz, se nem jó a közvilágítás kerékpáros közlekedés szempontjából. Ha figyelembe vesszük a többi szavazatot, akkor látható, hogy a válaszadók **össességében inkább nem tartják megfelelőnek a közvilágítást**.

A kerékpárosbarát úthálózat megfelelő mennyisége alatt a kerékpárutak, kerékpársávok, kiserővel-, forgalomcsillapított utcák optimális meglétét értjük. A kerékpárosbarát úthálózat minősége a burkolat állapotától, sáv szélességtől függ. **A válaszadók többsége szerint a kerékpárosbarát úthálózat mennyisége és minősége nem megfelelő.**

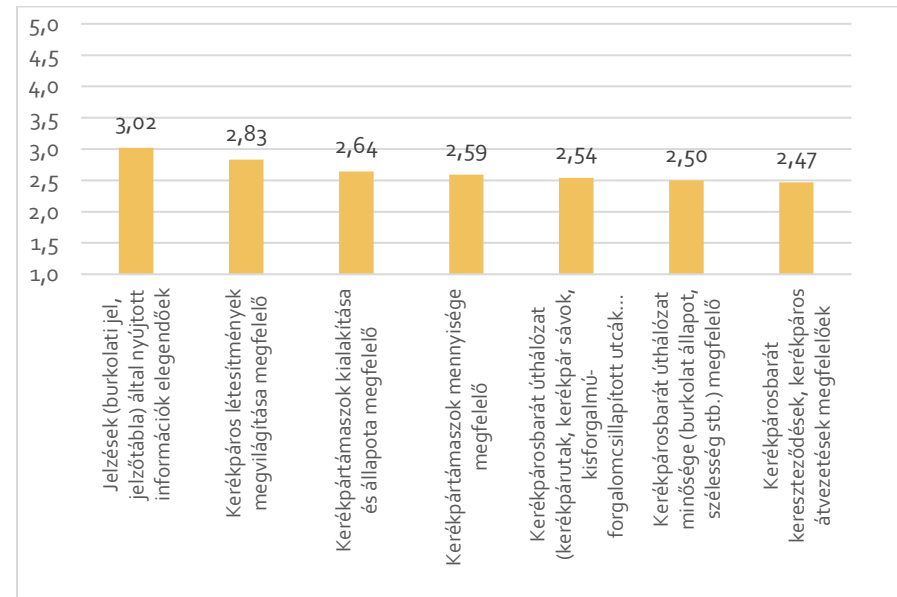
A kerékpárosbarát úthálózat megfelelő mennyisége alatt a következő elemek optimális meglétét értjük:

- Kerékpárutak
- Kerékpársávok
- Kisforgalmú-, forgalomcsillapított utcák

A nem rendszeresen kerékpárral közlekedők majdnem fele szerint a kerékpárosbarát úthálózat hiánya és rossz minősége javításra szorul.

**A kerékpárosbarát úthálózat fejlesztése és javítása lenne a fő motiváció arra, hogy a személygépkocsit használók akár esetenként is a kerékpáros közlekedést válasszák az auto helyett.**

**A válaszadók közel fele szerint a kerékpártámaszok kialakítása, állapota és mennyisége sem megfelelő.** Azonban közel ugyanennyien (40 %) közepetas választ adtak erre a kérdésre.



26. ábra: Infrastruktúra helyzete kerékpáros közlekedők szemszögéből

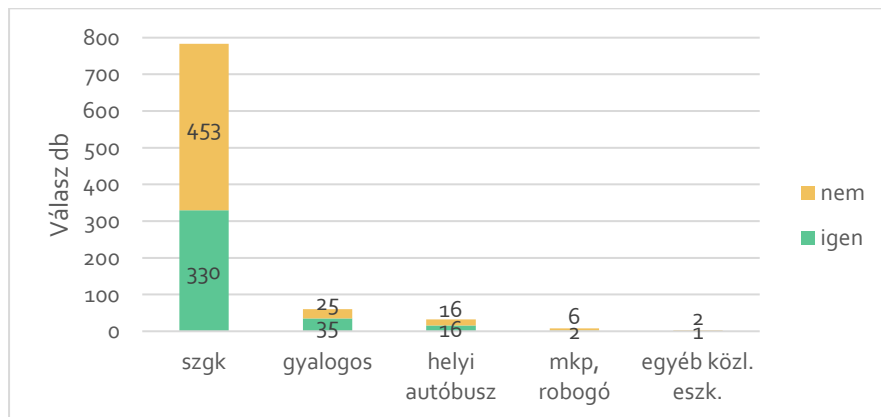
A válaszokból egyértelműen megerősítést nyert az is, hogy fejlesztésre van szükség a kerékpárosbarát kereszteződések szempontjából. A válaszadók fele szerint nem megfelelőek a kerékpárosbarát átvezetések.

Többségben vannak azok (44 %), akik 3 pontot adva úgy vélik se nem rossz, se nem jó a közvilágítás a kerékpáros közlekedés szempontjából. Ha figyelembe vesszük a többi szavazatot akkor azt látjuk, hogy 33 % nem elégedett, míg 23 % elégedett a kerékpáros létesítmények megvilágításával, így **össességében inkább nem értenek egyet az állítással.**

### MILYEN FELTÉTELEK MELLETT VÁLASZTANÁ AZ AUTÓ HELYETT A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉST?

A fenti kérdésre 886-an válaszoltak, melyből **43 % váltana kerékpáros közlekedésre**, míg a kérdezettek **57 %-a semmilyen körülmények között sem közlekedne kerékpárral.**

Az alábbi diagram a korábbiakban elsődleges közlekedési eszközök szerint mutatja a válaszok megoszlását.



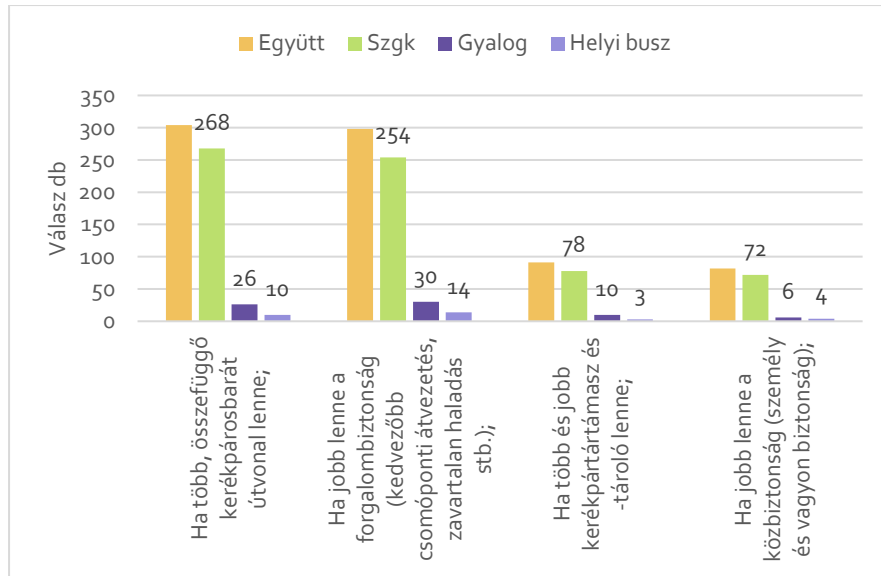
27. ábra: Elképzelhetőnek tartja-e, hogy a jövőben autó helyett kerékpáros közlekedésre vált?

Az ábrán jól látható, hogy **az autósok valamivel több, mint fele (58 %) nem kíván áttérni a kerékpáros közlekedésre**, ugyanakkor sokan (a válaszadók 42 %-a) mind értékben (330 fő), mind kérdezetti arányban **megfelelő feltételek mellett hajlandók lennének kerékpározni, azaz a kerékpározás feltételeinek javításával érezhető mértékben csökkenne az autóval közlekedők száma.**

A továbbiakban a megkérdezetteknek arra kellett válaszolniuk (maximum három feltétel megjelölésével), hogy milyen feltételek mellett választanák az autó helyett a kerékpáros közlekedést. Ha az említések száma alapján megjelöljük a feltételeket, úgy a következő ábrán szereplő sorrendet kapjuk.

A diagramon a narancssárga szín jelöli a válaszokat együttesen, de áttekintettük, hogy az elsődlegesen használt közlekedési eszköz szerinti válaszadások (szgk. / helyi busz / gyalog) miként alakulnak. Azt látjuk, hogy a preferencia sorrend nagyjából ilyen bontás esetén is hasonlóan alakul.





28. ábra: Milyen feltételek mellett választaná az autó helyett a kerékpáros közlekedést?

Az eredmények alapján a **kerékpáros közlekedési lehetőségekkel szembeni legfontosabb elvárások, melyek további kerékpárosokat vonhatnak:**

- **Ha több összefüggő kerékpárosbarát útvonal lenne**
- **Ha jobb lenne a forgalombiztonság** (kedvezőbb csomóponti átvezetés, zavartalan haladás stb.).

Kisebb, de nem elhanyagolható jelentőséggel bír a másik két szempont:

- **Ha több és jobb kerékpártámasz és tároló lenne;** illetve
- **Ha jobb lenne a közbiztonság** (személy és vagyon biztonság).

Mindebből az következik, hogy ha a városban összefüggő, a kerékpárosok igényei szerint kialakított és az ő minél gyorsabb és biztonságosabb haladásukat segítő kerékpáros hálózat, vagy megfelelően kerékpározható utcák állnának rendelkezésre, azzal számottevő mértékben növelhető lenne a kerékpárral közlekedők aránya, ami elsősorban az autóval közlekedők számát csökkentené.

## SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

A kerékpározás témakörét a szöveges választ írók mintegy harmada érintette. **Összesen több, mint 450 saját szavakkal megfogalmazott észrevétel érkezett kerékpáros témában** (egy válaszadó több észrevételt is megfogalmazhatott a hozzászólásában).

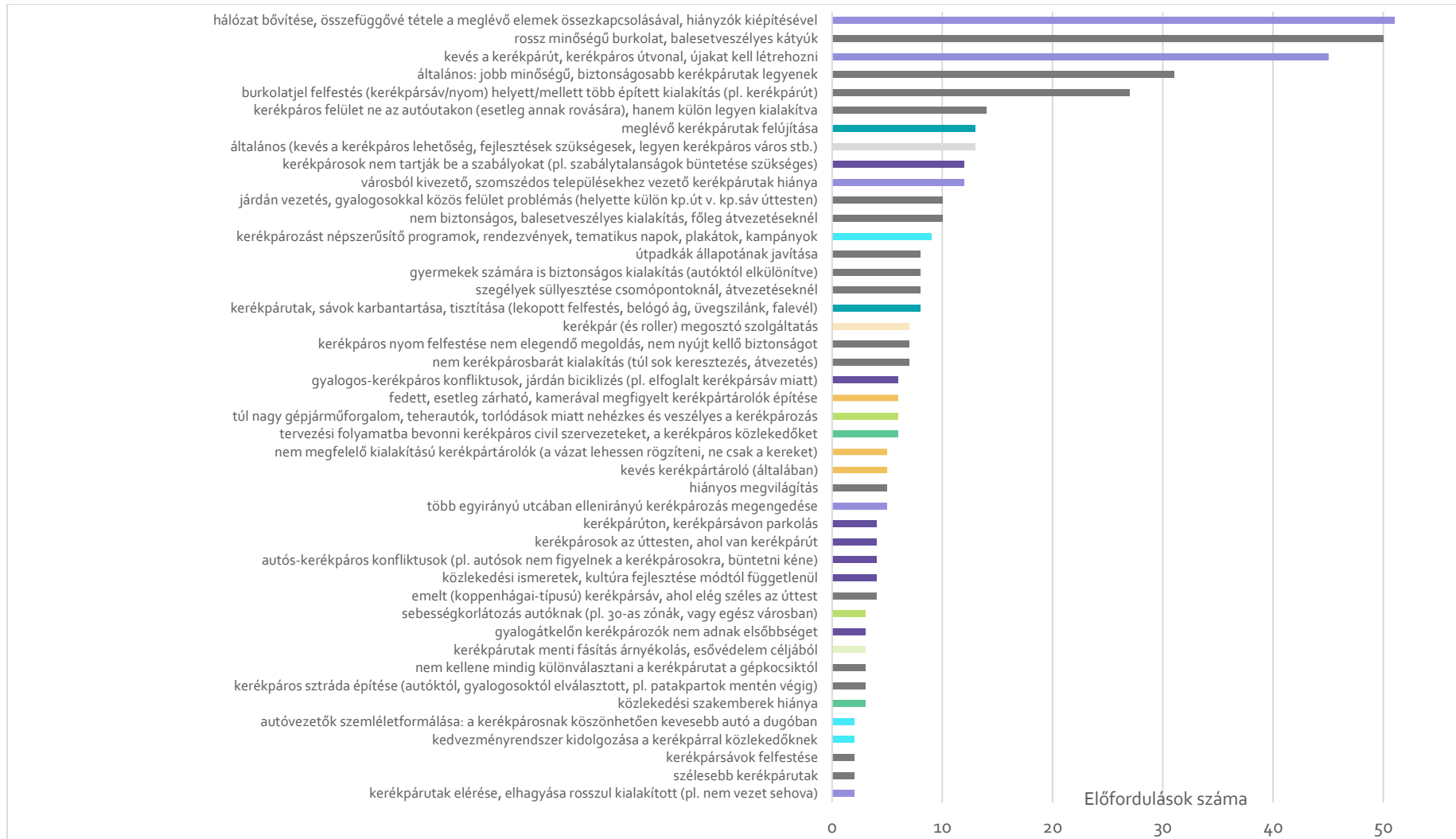
## ÁLTALÁNOS ÉSZREVÉTELEK

Az alábbi diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák, témakörök mennyi alkalommal fordultak elő a közvetlen szöveges kerékpárral kapcsolatos észrevételek között.

A beérkezett hozzászólásokat 59 észrevétel-kategóriába soroltuk. Ezek közül a következő diagram azt a 44-et mutatja be, melyek legalább két válaszadó által említésre kerültek. A hozzászólásokat 11 nagyobb témakörbe csoportosítva kirajzolódik, hogy **a legtöbben a kerékpáros infrastruktúra (45 %) és hálózat kapcsán (25 %) tettek észrevételt.** Említést érdemel még a **közlekedés morál** témaköre, mely 8 %-át tette ki az észrevételeknek.







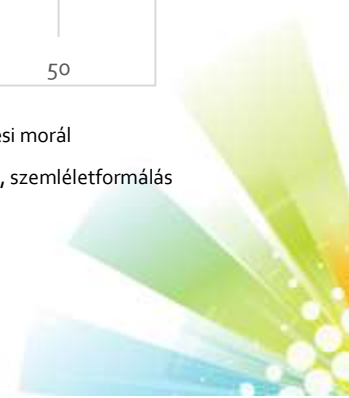
29. ábra: Szöveges észrevételekben előforduló témák gyakorisága - kerékpáros közlekedés

**TÉMAKÖRÖK**  
 hálózat  
 infrastruktúra

fenntartás  
 szolgáltatás  
 fejlesztés, tervezés

kerékpártárolás  
 forgalom, forgalomszabályozás  
 környezet

közlekedési morál  
 ösztönzés, szemléletformálás  
 általános



Az infrastruktúrán belül **a legtöbb válaszadó az útburkolat minőségével kapcsolatban fogalmazott meg kritikát** (50 db), mely egyaránt vonatkozott a kerékpáros közlekedők által is használt úttestre, valamint a kerékpárutak burkolatának állapotára.

Többen kiemelték, így külön észrevétel-kategóriába került az **útpadkák leromlott minősége**, mivel külön kerékpáros infrastruktúra híján ez használatos kerékpáros közlekedésre.

*„Útburkolatok minősíthetetlenek, biciklivel, robogóval életveszélyes a közlekedés, de autóval is kerülgetni kell a gödröket!”*

*„A bicikliutak katasztrofális állapotban vannak.”*

*„A kerékpárutak száma alacsony, a meglévők nagy részén sok az úthiba.”*

A rossz burkolat-állapottal összefüggésben többen nehezményezték azokat az utóbbi időkben megvalósult kerékpáros fejlesztéseket, ahol kerékpársávot festettek fel.

*„A kerékpárutak számát és minőségét mindenképpen fejleszteni kell. És ez nem azt jelenti, hogy csak sárga festékkel húzzanak egy vonalat az út szélére. Általában ott töredezett az út, melyet kerülgetni kell a kerékpárosnak. Ha nincs mód elkülönített kerékpárútra, akkor az autósávból leválasztott kerékpársávra egy aszfalt réteget kell ráhúzni, hogy használható legyen!”*

Az utóbbi hozzászólásban tett javaslat egyben utalás a koppenhágai típusú megemelt kerékpársávok létesítésére, melyet néhány további kitöltő is említett.

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kapcsán igen sokféle elképzelés él a köztudatban arról, hogy mi lenne a megfelelő irány, mely létesítménytípusokat volna érdemes preferálni. Sok általános hozzászólás is érkezett a témában, kérve a kerékpáros létesítmények jobb minőségűvé, biztonságosabbá tételét.

**Egyesek a kerékpáros és a motorizált forgalom szétválasztását szorgalmazzák**, minél több, az úttesttől különálló épített kerékpárút

megvalósításával (összesen 56 hozzászólás több észrevétel-kategóriában). Az elgondolás mögött – a már említett útburkolati hibákon túl – **több indok is húzódik**. Vannak, akik **nem tartják biztonságosnak** a közlekedést a gépjárművekkel közös felületen, a kerékpársávok, kerékpáros nyomok felfestése nem nyújt számukra – mint védtelen közlekedők számára – elegendő védelmet. Néhányan kiemelték, hogy **különösen igaz ez a gyermekek esetében**, így az ilyen megoldások szerintük nem szolgálják a kerékpárosokat, nem segítik elő, hogy a városban felnövekvő következő generáció szokásává váljon a kerékpárhasználat. Akadnak olyanok is, akik **nehezményezik, hogy a kerékpáros fejlesztéseket az autók által használt felületről elvéve valósítják meg**.

*„Nincsen igazán összefüggő kerékpárhálózat Szombathelyen, beleértve az agglomerációt is. Sokszor kell emiatt az autókkal együtt közlekedni, ami veszélyes, vagy pedig konfliktust okozhat, mivel átmenetileg feltartom az autósforgalmat a lassabb tempó és az út keskenysége miatt. A legszerencsésebb az autóktól elzárt kerékpársáv / kerékpárút, ahol a saját tempómban tudok közlekedni, viszonylag veszélytelenül.”*

*„A biciklivel való közlekedést kéne elősegíteni, ösztönözni. Szombathelyen biciklivel szinte minden elérhető. De a közlekedés nem biztonságos. Külön bicikliutak kellenének, most nem arra gondolok hogy az amúgy is keskeny útra (pl. Sugárút, Maros utca) ráfestünk egy bicikli jelzést. Ez nem változtat a biztonságon. Azt kellene elérni, hogy 12-14 éves gyereket bárhova elmerjek engedni biciklivel a városban. Így fog szocializálódni, lételeme lesz a biciklivel való közlekedés. Ergo kevésbé fog felnőttkorában autóval közlekedni. Biciklis programokat lehetne szervezni, pl. város látogatás.”*

*„Életveszélyesek az úttesteken kialakított bicikli utak. Nem is engedem a gyerekeket ott biciklizni! Ráadásul az amúgy is keskeny úttesteket még le is szűkítik. Biztonságosabb lenne a járdák mellett kialakított bicikli utakat építeni.”*

*„Nagyon kevés a védett kerékpárút. Az nem megoldás, hogy az amúgy is szűk utak szélére kerékpársávot festenek fel (pl. Külső Náraai út).”*



A kerékpáros és motorizált forgalom szétválasztásának elve a városra jellemző nagy autóforgalom miatt is merülhetett fel, egyesek emiatt nem érzik magukat biztonságban az utakon. Néhány hozzászóló szerint növelhető lenne a kerékpárosok biztonsága a gépkocsikra vonatkozó sebességkorlátozás bevezetésével (lokálisan, vagy városrészekre, esetleg egész városra kiterjedően).

**A hozzászólók másik csoportja szerint** (ők a hozzászólások száma alapján kevesebben vannak Szombathelyen) **a kerékpárnak a járművek között, az úttesten van a helye a forgalomban**, akkor is, ha ez helyenként az autós felületek csökkentésével jár. Ennek hátterében is több érv húzódik, az egyik leggyakoribb, hogy **a külön vezetett kerékpárutakhoz balesetveszélyes csomóponti átvezetések** társulnak, egyes helyeken pedig a szegélyek süllyesztése sem történt meg.

*„Nem kellene mindig különválasztani a kerékpárutat a gépkocsiktól, mert sokszor veszélyes kereszteződések alakulnak ki.”*

*„Nem kell mindenhol külön kerékpáros út, a sáv, a felfestés általában elég.”*

*„Még több kerékpárút, a belvárosban akár az autók rovására is.”*

*„A kerékpárutak kialakítása is gyakran "autóbarát": indokolatlan minden helyen elválasztani az autóúttól, mivel így minden egyes padkát végig kell szenvedni, minden egyes bejárónál keresztbe jöhet nekem egy autó, többször van átvezetve az autóúton.”*

Ezen kívül többen fogalmazták meg, hogy fontos lenne **a gyalogos és kerékpáros forgalom szétválasztása**, mert a közös felületek konfliktushelyzeteket teremtenek, a gyalogosok és a kerékpárosok oldaláról sem tekinthető jó megoldásnak.

*„A járdán vezetett kerékpáros utak elavultak, sok a konfliktus a gyalogosok és a kerékpárosok között.”*

*„Ne a gyalogosokkal együtt vezessük a kerékpárosokat. Egy kisgyermek, vagy kutya mozgása nem kiszámítható, így ez mindkét fél számára balesetveszélyes. A lassú gyalogoskerülgetés pedig a kerékpáros számára értelmetlen, használhatatlan az így kialakított kerékpárút.”*

A kerékpáros infrastruktúra fontos alkotóelemei a megfelelő kialakítású kerékpártárolók, hiszen ezek hiánya a többi infrastruktúra elem megléte esetén is eltántoríthat valakit attól, hogy kerékpárral induljon útnak. A kerékpártárolás kérdését külön témakörbe soroltuk, ide összesen 18 észrevétel érkezett. **A válaszadók több kerékpártámasz, kerékpártároló telepítését javasolták**, olyan kialakítást alkalmazva, **mely alkalmas a kerékpárváz rögzítésére**. Még kedvezőbb, ha a tároló **fedett, és bekamerázott**, nagyobb biztonságot nyújtva ezáltal a kerékpároknak.

*„a közterületi kerékpártárolók elavultak, alacsonyak, szűkek, ezért kérem olyan tárolók kiépítését, melyekhez a kerékpárokat derékmagasságban lehet rögzíteni”*

*„Több fedett, kamerázott kerékpártárolót helyezzenek el, hogy az ember ott merje hagyni szeretett kétkerekűjét.”*

A második legtöbb észrevétel a kerékpáros hálózat kapcsán érkezett, ezen belül is kiemelkedő volt azon hozzászólások aránya, melyek a **kerékpáros hálózat összefüggővé tételét, a hiányzó hálózati elemek kiépítését javasolták** (51 db). Lokális szinten jelentkező probléma, hogy a meglévő hálózati elemek között nincs mindenhol kapcsolat, nem egyértelmű, hogyan lehet szabályosan és biztonságosan eljutni egyik elemről a másikra, így az **egymáshoz közel eső szakaszok sem feltétlen alkotnak összefüggő kerékpározható útvonalat**, sokszor kerülőre, vagy más közlekedési mód választására kényszerítve ezzel a közlekedőket. Továbbá sok még az olyan útszakasz, ahol nem lettek megteremtve a biztonságos kerékpározás feltételei, ezt jelzi az a további 45 hozzászóló, aki **kevésnek találja a jelenlegi útvonalakat és újabbak kiépítését sürgeti**.



„Sokkal több ember használná rendszeresebben a kerékpárt, ha biztonságosabb és városszinten átívelő utakat alakítanának ki.”

„A nagyobb létszámú munkahelyek (Önkormányzati cégek is!) megközelíthetőségét kerékpárral meg kellene tervezni. Személy szerint 6 km-es távot kellene kerékpárral megtennem a munkahelyem és otthonom között, mégis több ponton ez életveszélyes, kerékpárút hiánya, körforgalmon való átvezetés hiánya miatt, ezért kénytelen vagyok autóba ülni.”

„Ne kerülővel kelljen eljutni valahova ha az ember biciklire ül.”

„Remek bicikliutak, köztük nincs kapcsolat, az egész bicikli hálózat tele van kis problémákkal (pl. 10 méterenként bukkanó, rossz burkolat, bicikliút-sima zebra leszállással- bicikliút, stb).”

„Annak ellenére, hogy a város adottságai alapján a kerékpáros közlekedés tökéletesen működhetne, és vannak nagyszerű szakaszai a kerékpárút hálózatnak, a hiányok, gyenge pontok, szűk járdán vezetett "kerékpárútnak" nevezett létesítmények miatt sajnos egyáltalán nem kerékpárbarát a közlekedés.”

A hálózatot a hiányokon felül minőségében is érte kritika, melyet az infrastruktúra kapcsán már jórészt kifejtettünk, de az utóbbi két hozzászólás is visszatükrözi, hogy a meglévő kialakítások sem feltétlen kerékpárosbarátok.

Ennek orvoslására javasolták néhányan, hogy a jövőben már **a tervezés folyamatába kerüljenek bevonásra a kerékpárral közlekedők**, hogy a számukra leginkább megfelelő megoldások születhessenek.

„.... megoldatlan forgalmi átvezetések, éles kanyarok, a kerékpárutaknak gyakran egyszerűen csak vége szakad a semmiben....”

„Célszerűnek tartanám a meglévő kerékpáros "infrastruktúra" felülvizsgálatát is, illetve újabb beruházások esetén már a tervezési folyamatba bevonni kerékpáros civil szervezeteket, a kerékpáros közlekedőket, hogy az infrastruktúra ténylegesen a közlekedők igényeire szabott legyen.”

A hozzászólásokat áttekintve az is kiderült, hogy a kitöltők szerint (21 db észrevétel) a hálózat bővítése mellett a már **meglévő elemek karbantartása, szükség esetén felújítása** is nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a város jó minőségű kerékpáros infrastruktúrát tudhasson magáénak.

A közlekedési morál témakörében érkezett 40 db hozzászólás többsége a **kerékpárral közlekedők szabálytalanságát** teszi szóvá, szigorúbb ellenőrzést és büntetését javasolva (pl. járdán kerékpározás, gyalogátkelőhelyen elsőbbség meg nem adása). Ugyanakkor az is kiderül, hogy a kerékpárral közlekedőkkel szemben is történnek szabálysértések elsősorban a gépkocsivezetők részéről, például azért kényszerül a kerékpáros a járdára, mert a kerékpársávot elfoglalják a parkoló autók.

„Aki biciklizik, az nincs tisztában a KRESZ-szel, vagy ha van is jogosítványa, a biciklin nem használja a tudását.”

„A kerékpárosok járdahasználata már feszegeti a határokat, szabálytalan közlekedésükkel veszélyeztetik a járdán közlekedő gyalogosokat, szabálybetartásuk az elvárható szint alatt van mélyen!”

15 hozzászóló tartotta fontosnak megemlíteni a **kerékpározást népszerűsítő programokat, rendezvényeket, kerékpárhasználatra ösztönző kedvezmények bevezetését**. A szemléletformáláson felül felmerült többekben a **közbringa rendszer** létesítésének ötlete, mely által még többen választanák a kerékpárt városi utazásaikhoz.

„Munkáltatói kedvezményrendszer kidolgozása, ha a dolgozó kerékpárral jár munkába”

„Az általános iskolák bevonása a gyalogos és a kerékpáros közlekedés népszerűsítésébe.”

„Kölcsönözhető városi bicikli, amit a város egyik pontján felvesz az ember máshol lerakja”



A túlnyomórészt kritikus hangokon, vagy építő javaslatokon felül voltak olyanok is, akik elégedettségüket fejezték ki a város kerékpáros helyzete kapcsán.

*„Fontosnak tartom elmondani, hogy a város jelenlegi kerékpáros infrastruktúráját alapvetően nem tartom rossznak (más magyar város viszonylatában), de örvedetes lenne, ha ez tovább is tudna fejlődni.”*

### KONKRÉT ÉSZREVÉTELEK

Egyes hozzászólók konkrét helyszíneket is megneveztek az eddigiekben bemutatott témák kapcsán, ebből emelünk ki most néhányat, melyek többször is előfordultak.

**12 hozzászóló hiányolta a Szombathelyet a szomszédos településekkel összekötő hálózati elemeket.**

*„Söptéről kerékpárral lehetetlen bejutni, bicikli út egyáltalán nincs, életveszélyes kerékpárral közlekedni”*

*„Vépről járok be, onnan nem igazán lehet megközelíteni normálisan biciklivel az Aptivot, mert az elkerülő mellett nincs bicikliút.”*

9 alkalommal került említésre, hogy a délkeleti városrészekből (Gyöngyöshermán, Szentkirály, Bogát) nem lehet biztonságosan eljutni kerékpárral a városba.

*„Szükséges lenne a Szombathely-Szőlős vasúti megállóhely-Rumi ut-Szőlős utca-Hunyadi út belvárosig KERÉKPÁRÚT kiépítése , mert így balesetveszélyes közlekedni!!!”*

*„Bogátról a városba kerékpárral életveszélyes, mert a Rumi uton a körmendi vasúti vonaltól a Csititőig nincs kerékpár út!”*

A Belváros kapcsán érkezett hozzászólások között többen is említették a Fő tér kelet-nyugati irányú kerékpározhatóságának hiányát.

*„Elkülönített burkolatú kerékpárút a belvárosban egyáltalán nincs.”*

*„A belvárosban .. el kell érni a gyalogos és kerékpáros közlekedés gépjármű forgalommal szembeni előnyben részesítését”*

*„Örülnek, ha a Fő téren hosszában is legálisan lehetne kerékpározni.”*

Balesetveszélyes, vagy nem kerékpárosbarát kialakítású útvonalként nevezte meg több válaszadó a Zanati utat, különös tekintettel a vasúti aluljáróra, valamint kiegészítve a Szombathely – Zanat kerékpárút megépítésének igényével.

*„Ha ÉNY-i irányból érkezem kerékpárral a Zanatira és szabályosan el akarok jutni a végére, akkor először át kell menni a túloldalra (jellemzően több percnyi várakozással), az életem veszélyeztetésével a kocsik mellett át az aluljárón, majd jön a könnyebbik rész, végig a kerékpárúton a Puskásig.. ott megint percekig várok, hogy zöldet kapva újra átmehessek a Zanatin, majd további várakozás, mert a Puskáson pirosat kap az ember.. így lesz a kerékpáros menetidő másfél - kétszer annyi, mintha szabálytalanul megy az ember a Zanati bal oldalán, nem hiába teszi ezt számtalan kerékpáros..”*

*„Zanat - Szombathely összekötése, és a körforgalmon való BIZTONSÁGOS áthaladás”*

Jó példaként az alábbi helyszíneket sorolták fel a válaszadók:

*„Több kerékpáros útvonal kiépítése, hasomlóan mint a Szent Imre h. útján vagy a Repülősök útján.”*

*„Jó példa a Paragvári úton lévő új kerékpárút.”*

*„Jókai Mór utca nemrégiben felújított (Kálvária út- Gagarin út közötti) szakaszát tudnám felhozni pozitívként, ahol úgy került felfestésre egy kellően széles kerékpársáv, hogy közben az autók számára kijelölt keresztmetszet is kellően széles tudott maradni.”*



## 2.2.2 GYALOGOS KÖZLEKEDÉS



A gyaloglás minden helyváltoztatás része, ezért a közlekedésnek jelentős részét teszi ki. Ugyanakkor a kérdőív és így a kiértékelés során is csak azt értjük gyalogos közlekedés alatt, amikor az egyének **kizárólag gyalogosan érik el az úticéljukat.**

Az **1151** válaszadó közül **92 fő** tartja **elsődleges** mindennapi közlekedési formájának a gyaloglást.

### MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN GYALOG KÖZLEKEDIK?

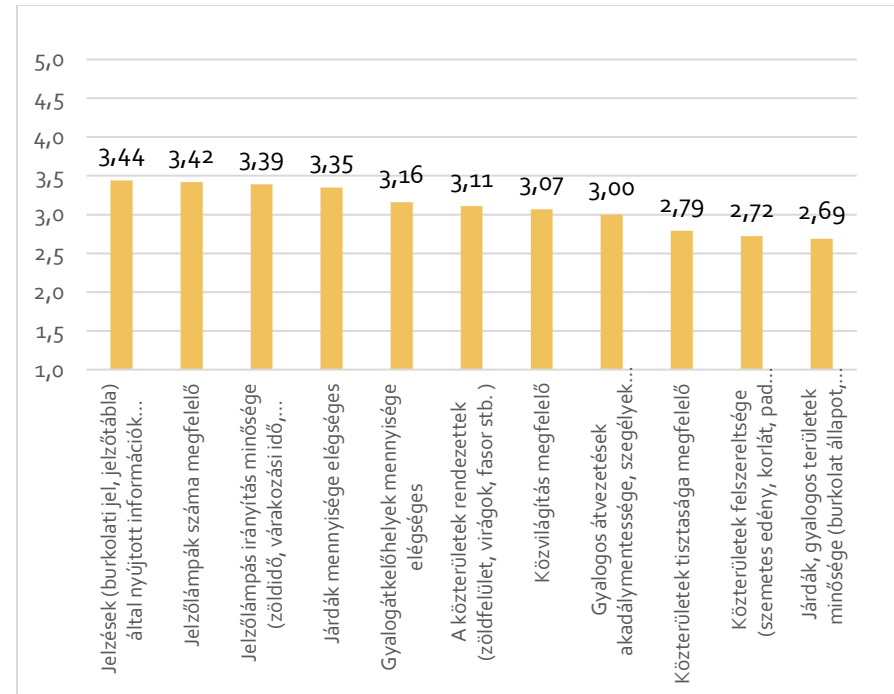
Ebben a témában csak szöveges, kifejtős válaszokat vártunk. Mintegy 530 db, igen változatosan megfogalmazott válasz érkezett a kérdésre. Ezek között számos visszatérő indok jelent meg, ami miatt gyalogol valaki:

- közeli célpontok
- környezetbarát
- kevés parkoló
- kísérek valakit (gyermek, kutya)
- távoli buszmegálló
- olcsóság
- egészség
- szeretek sétálni stb.

Ezek az indokok általános kiindulási pontjai lehetnek a gyalogos hálózat jövőbeni fejlesztésének.

### A GYALOGOS KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL, MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL SZOMBATHELYEN?

A fenti kérdéshez kapcsolódó megállapítások sorrendiségét szemlélteti a következő ábra:



30. ábra: Infrastruktúra helyzete gyalogos közlekedő szemszögéből

**51 %-a a válaszadóknak egyetért azzal, hogy a burkolati jelek és jelzőtáblák által nyújtott információk gyalogos szempontból megfelelőek.**

Sokan vannak azok is (33 %), akik a középutat választották az állítás kapcsán és 17 %-a a kitöltőknek úgy érzi, hogy számukra nem megfelelő a jelzések mennyisége.

**A válaszadók fele egyetért azzal, hogy a jelzőlámpák száma megfelelő Szombathelyen**

17 % szavazott úgy, hogy szerinte nem elegendő a jelzőlámpák mennyisége.

A jelzőlámpás irányítás minőségének tekintetében a zöldidőket, várakozási időt és a láthatóságot kellett megítélni. **A válaszadók fele úgy látja, hogy megfelelő a gyalogosok jelzőlámpás irányítás minősége a városban.**

Látható, hogy **a városban elégedettek a járdák mennyiségével** (3,35, 4. hely). A válaszadók fele ért egyet az állítással, míg a válaszadók 21 %-a szerint nem elegendők a gyalogos létesítmények.

**A közterületek felszereltségi** megítélése többek között a következő elemek meglététől is függ: szemetes, korlát, pad, stb. A 41 %-os többség szerint Szombathelyen ezek mennyisége, esetleg minősége, vagy csak optimális elhelyezése nem megfelelő és a válaszadók negyede elégedett a felszereltséggel.

**A többség elégedett a gyalogátkelőhelyek mennyiségével**, de magas a középutat választók száma.

Akadálymentesség szempontjából a gyalogosok közül ugyanannyian gondolják megfelelőnek, mint se nem jó, se nem rossznak ezt a szempontot (35-35 %).

A válaszadók **40 %-a szerint megfelelő a közvilágítás** Szombathelyen, közülük csak 11 % teljes mértékben elégedett, azonban sokan csak 3 pontot adtak erre az állításra.

**A közterületek tisztaságával inkább nem értenek egyet/semlegesnek találják a válaszadók.** A válaszadók negyede találja tisztának a közterületeket.

**A gyalogos úthálózat minősége a burkolat állapotától, a járda szélességtől és további elemektől függ. Ezen szempontok alapján a válaszadók többsége úgy gondolja, hogy Szombathelyen a gyalogos úthálózat nem megfelelő.** Ehhez képest 27 % szerint jó a gyalogosok úthálózata.

## SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK



**A válaszadók szűk ötöde érintette szöveges észrevételével a gyalogos közlekedés feltételeit, körülményeit, hiányosságait, illetve tett javaslatot ezek megoldására.** Ez közel negyede az összes szöveges véleményezőnek.

### ÁLTALÁNOS ÉSZREVÉTELEK

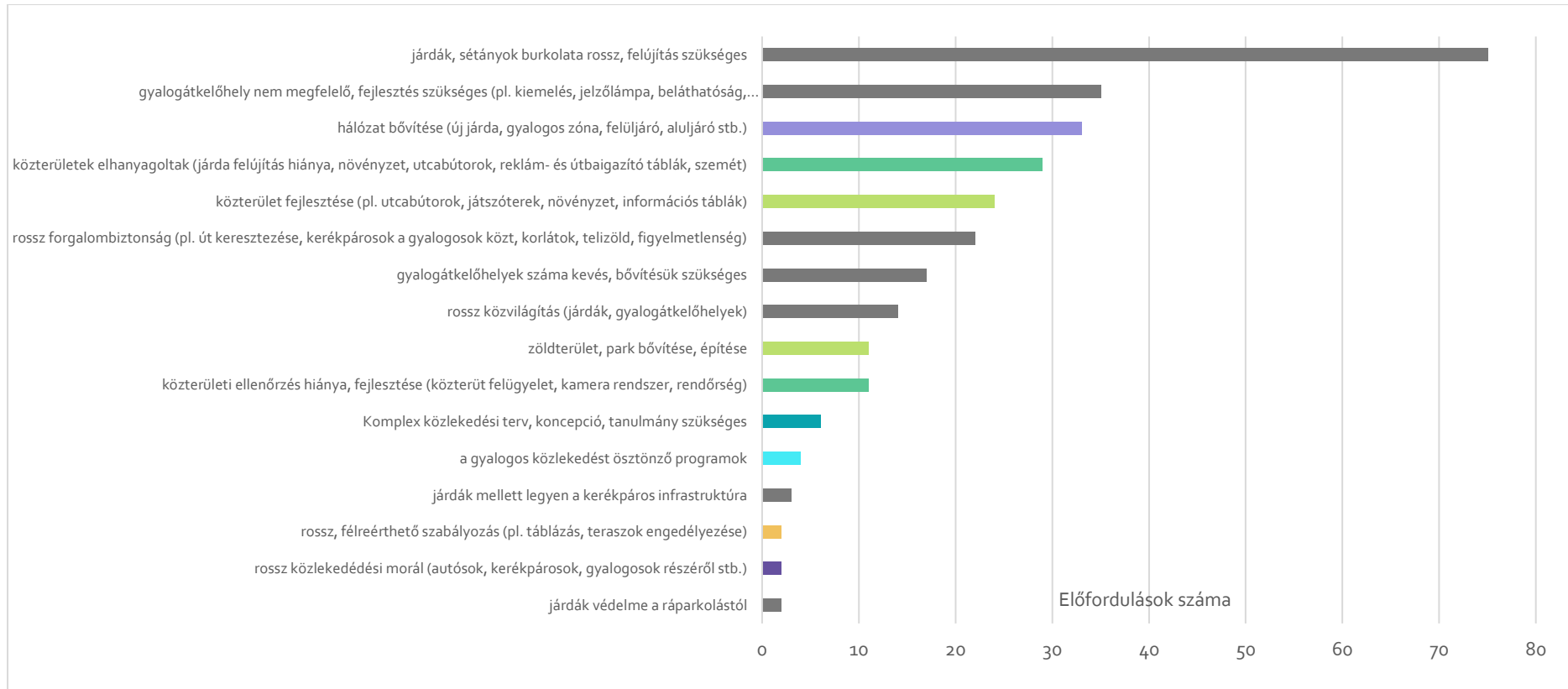
Az 1151 válaszadó számával összevetve megállapítható, hogy a válaszokban **a gyalogos közlekedéssel kapcsolatos észrevételek nem szerepelnek nagy arányban.** Bár mindenki gyalogos valamilyen mértékben, az alacsony szám összhangban van azzal, hogy a válaszadók csupán 8 %-a tekintette magát elsődlegesen gyalogosnak.

Az alábbi diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák hány alkalommal fordultak elő a szöveges észrevételek között.

A szöveges észrevételek értékelése során a véleményeket 16 jellemző észrevétel-kategóriában soroltuk. Ezek megjelenési gyakorisága széles skálán mozog. Az észrevételek 8 témakörben jelennek meg, melyek közül **a legtöbb észrevétel az infrastruktúra (58 %), a fenntartás (14 %), a környezet (12 %) és a hálózat megfelelőségét vizsgáló témakörben (11 %) érkezett.** A többi csak 1-2 százalékot képvisel, jelentőségük elhanyagolható.





**A legnagyobb gyakorisággal bíró – 75 db - jellemző észrevétel a járdák és sétányok állapotát, rossz minőségét kifogásolja.** Az észrevételek mintegy negyede erről szól.





31. ábra: Szöveges észrevételekben előforduló témák gyakorisága - gyalogos közlekedés

#### TÉMAKÖRÖK

- |   |                |   |                              |
|---|----------------|---|------------------------------|
|  | hálózat        |  | üzemeltetés, fenntartás      |
|  | infrastruktúra |  | tervezés                     |
|  | szabályozás    |  | ösztönzés, szemléletformálás |
|  | környezet      |  | közlekedési morál            |





Bár a válaszadók döntő többsége elsődlegesen nem tartja magát gyalogosan közlekedőnek, de ennek ellenére naponta szembesül ezzel az állapottal, amely csak tovább rontja a gyalogos közlekedés melletti egyéni utazási döntések esélyét.

---

„Folytatni kellene a járdák burkolatának javítását, cseréjét.”

„A járdák állapota is sok kívánnivalót hagy maga után, a burkolatuk töredezett, balesetveszélyes, némelyik közepén villanyoszlop, tábla akadályozza a közlekedést.”

A válaszok mintegy 12 %-a (35 db) szerint a **egyes gyalogátkelőhelyek kialakítása, működése nem megfelelő, ezért fejlesztésük szükséges.**

---

„Gyalogátkelő helyek bővítése, lámpás zebráknak a lámpa idők módosítása. (Idősek csak nagyon nehezen érnek át.)”

„Azt tapasztalom, hogy sok helyen nincsen akadálymentesítve a szegélykő a gyalogátkelőhelynél/biciklis átkelőnél, de ha van is döntött szegélykő, az sincs normálisan lerakva, így balesetveszélyes rajta közlekedni.”

„MINDEN gyalog átjárót ki kéne emelni.....”

„A fenti problémák megoldásán túl okos zebrák, 3D-s zebrák, zebrák megvilágítása, forgalmas utakon a zebrák elé közlekedési lámpa, ahol a gyalogos gombnyomásra jelezheti átkelési szándékát és a lámpa úgy aktiválódik.”

„Egyes gyalogátkelőhelyek nehezen beláthatóak (pl.: Király u. Széll Kálmán u. kereszterződés).”

Az előzővel közel azonos arányban (33 db) jelent meg az észrevételek között a hálózatbővítés kérdése, vagyis **új járdák, gyalogos felületek és kapcsolatok kialakítása.**

---

„Külső területeken.. Sallai telep erdei iskola út járda hiányzik!”

„A város széléről gyalogosan, vagy kerékpárral nem vagy csak kockázatosan lehet közlekedni, holott itt sok munkahely van, bevásárlóközpont vagy rengeteg lakóház épült (nyugati városrészen).”

„A belváros műemlékei védelmében, valamint a zaj és por csökkentése érdekében "Lakó-pihenő övezet" kialakítása lehetne egyféle megoldás, ...”

„Nagyobb autómentes övezetre lenne szükség a belvárosban.”

A válaszok 10 %-a a **gyalogos infrastruktúrát övező közterületeket fenntartás szempontjából elhanyagoltnak, rendezetlennek tartja.** Ehhez szorosan kapcsolódóan a **gyalogosok környezetében lévő közterületek fejlesztésére tesznek javaslatot** (utcabútorok kihelyezése, játszótér létesítése, fásítás stb.).

---

„A parkokban kevés a pad, rendezetlen a növényzet, .... kevés a szemétgyűjtő.”

„Fákat kéne ültetni pl. Metró előtti két út közötti zöld füves területet be lehetne ültetni fákkal, bokrokkal, virágokkal, de sok hely van ahol ezt még meg lehetne valósítani.”

„Kevés a városban a szemetes.”

„Az út mellé padokat és szemeteseket kellene kihelyezni, hogy, ha például egy idősebb gyalogos elfárad, legyen hová leülnie, és ha valakinek van szemete, azt ne a földre szórja, mert nincs a közelében kuka, hanem a kihelyezett szemetesbe.”

Az 5 magas megjelenés számmal bíró észrevétel-kategória alapján Szombathelyen a **gyalogos közlekedés érdekében javítani szükséges a gyalogos burkolatok állapotán, fel kell újítani a legfontosabb és legrosszabb állapotban lévő járdákat, sétányokat; felül kell vizsgálni és szükség szerint fejleszteni kell a gyalogátkelőhelyeket, a hiányzó gyalogos útvonalakat ki kell építeni, valamint a járdák és sétányok környezetében a közterületek fejlesztése és a fenntartás, üzemeltetés színvonalának emelése elengedhetetlen.**

Mindezek mellett számos észrevétel érkezett a rossz forgalombiztonsági helyzetre, a kevés gyalogátkelőhelyre és a gyenge, nem megfelelő közvilágításra vonatkozóan.



## KONKRÉT ÉSZREVÉTELEK

A gyalogos közlekedés kapcsán több, konkrét helyszínt is megadó észrevétel, illetve javaslat fogalmazódott meg. Az alábbiakban csak néhány jellemző példát idézünk.

A **rossz járdaburkolat** helye több észrevételben konkrétan is megjelenik.

*„A kámoni városrész járdái balesetveszélyesek, a járólapok össze vissza állnak és este korom sötétbe menni a járdán nagyon veszélyes.”*

*„Babakocsit tolva a babáknak nagyon kényelmetlen pl. Szent Flórián körút páratlan oldala. De gyerekek biciklivel, rollerrel sem tudnak rajta menni, nagy szemű járdafelületek, könnyen elesnek. Fák gyökerei felhajtják a járdákat, töredezettek, rengeteg helyen még az eredeti felület van kb. 45 éve.”*

*Alkotás utca járdafelületének teljes javítása, illetve kialakítása, mivel a Puskás Tivadar utca felé nincs is kialakítva!*

*„Bárdosi N.J. utca járdafelújítás ... zebra a Metronál.”*

Az egyes **kifogásolt, rosszul működő gyalogátkelőhelyek** helyszínei is említésre kerültek.

*„A kórházi kereszteződés gyalogátkelőhelyeinél túl sokáig kell várni és túl rövid ideig zöld.”*

*„A 11-es Huszár úton lévő "villogó" gyalogos átkelő a Hunyadi úti Lidl-nél sem lenne rossz...”*

*„A Paragvári utca-Bartók Béla krt. és Horváth Boldizsár krt. kereszteződésében, hogy egyszerre engedi a lámpa mind a 4 oldalon a gyalogosokat! A gyalogosok keresztben közlekednek az úttesten.”*

*A Körmendi úton a 2x2 sávós úton van (legalább) egy, közlekedési lámpa nélküli gyalogos átkelő, amit gyalogos szempontból az egyik legveszélyesebb helynek tartok a városban. Egy közlekedési lámpa elhelyezése itt erősen indokoltnak tűnik.*

A **járdák hiánya, illetve építésük** helyét több szakaszon megadták a válaszolók.

*„Újperinten járda kialakítás”*

*„Simon István utca egyirányúsítása, összekötése a Kassák Lajos utcával. Iránya Simon I. - Kassák L., valamint ide járda is kellene plusz zebra!”*

*„Nincs kihasználva a két patak, melynek környezete színfoltja kellene, hogy legyen a városnak.”*

Több esetben a **kifogásolt, illetve fejlesztendő közterületek** is megnevezésre kerültek.

*„A közlekedést zavaró és a városképet elcsúfító "idejét múlt" reklám és útbaigazító táblák leszerelése. (Pl.: Lánchíd Rádió, Kemping stb.)”*

*„Ady téren lakom, nagyon elhanyagolt a pályaudvar környéke, szemetes! MMIK környéke, mögötte a játszótér, elavult, szemetes! Kevés a kuka. Fő tér melletti játszótér is nagyon szemetes mindig!”*

*„A fák, bokrok növekedése miatt a járdák használatra alkalmatlanok a gyalogosok kénytelenek az úttesten közlekedni. Pl.: Vas Gereben utca, Páfrány utca.”*

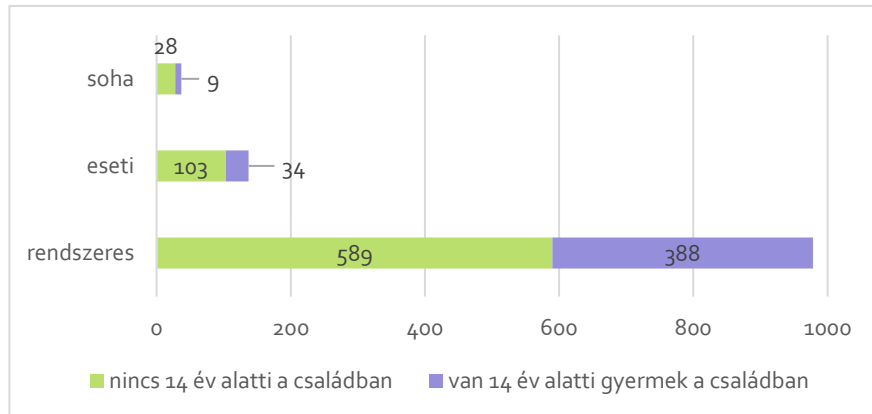


## 2.3 EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

### 2.3.1 AUTÓS KÖZLEKEDÉS



A válaszadók (1151 fő) közül személygépkocsit rendszeresen használók száma 977 fő, közülük 669 fő naponta, 308 fő hetente többször választja ezt a közlekedési módot. Eseti autósoknak (évente 1-2 alkalom, és havonta 1-2 alkalom) 137 fő vallotta magát, illetve csak 37 fő volt aki soha nem utazik autóval.

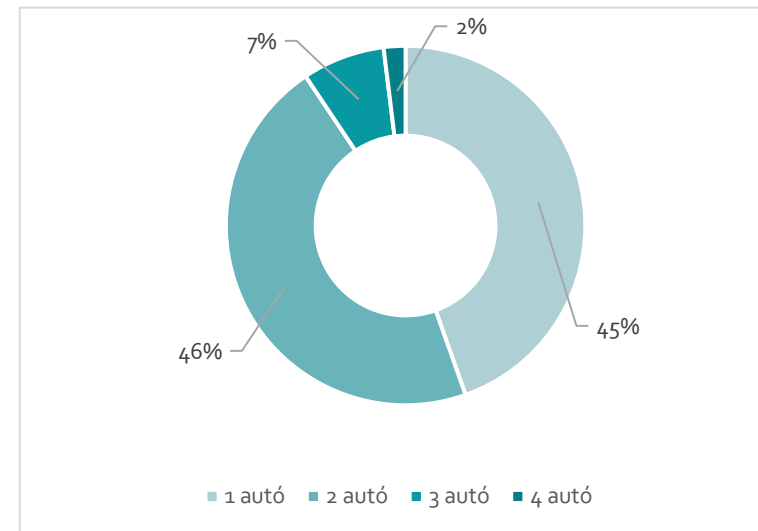


32. ábra: Személygépkocsi használatának gyakorisága

Megfigyelhető, hogy a rendszeresen autót használók között a családok 40 % ában van kiskorú ez részben magyarázatot adhat az autóval közlekedők magas számára.

A következő diagram azt mutatja be, hogy a rendszeres személygépkocsi használók közül, egy háztartáson belül mennyi autót használnak.

Látható, hogy túlnyomó többségben 1 vagy 2 autót használnak.



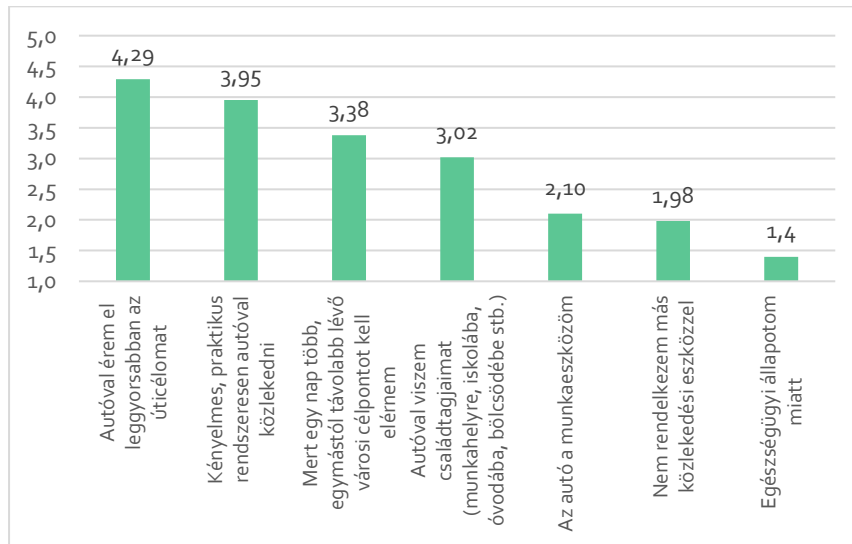
33. ábra: Egy háztartásban használt autók száma



A 977 főnek, akik a rendszeres személygépkocsi használók közé tartoznak, tettük fel a következő kérdést:

### MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN AUTÓT HASZNÁL?

A következő ábra bemutatja, hogy az adott állításokkal átlagosan a válaszadók milyen mértékben értett egyet az 1-5 skála szerint.



34. ábra: Rendszeresen autót használók indokai

A rendszeres használók  $\frac{3}{4}$ -e úgy gondolja, hogy **autóval gyorsan eléri az útcélját a városban, ez a legfőbb oka, hogy ezt a közlekedési formát választják.**

Az autót rendszeresen használók többsége kényelmesnek, praktikusnak tartja, a válaszadók csaknem negyede a középutat jelölte meg ennél a kérdésnél.

A kitöltők több mint felének függ a módválasztása attól, hogy egy nap alatt több, egymástól távolabbí célpontot kell érinteniük.

Ugyanannyian vannak azok akik egyáltalán nem értenek egyet és akik teljes mértékben egyetértenek (37-37 %) azzal, hogy a módválasztásuk függ attól, hogy családtagokat szállítanak munkába, iskolába, stb. Ugyanakkor a rendszeresen autóval közlekedők 46 %-a jelezte, hogy autóval viszi családtagjait, míg 44 %-ára nem igaz, hogy a családtagjait autóval viszi munkába/iskolába stb.

A rendszeres autóval közlekedők 68 %-ának egyértelműen nem az autója a munkaeszköze, 12%-uk ért egyet valamilyen szinten (4 vagy 5) ezzel a kijelentéssel. **A rendszeresen autót használók 73 %-ának lenne lehetősége más közlekedési módot választani.**

Az egészségi állapot kis mértékben befolyásolja a módválasztást, a válaszadók 82 %-a úgy gondolja nem igaz rá a kijelentés.

### MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN NEM AUTÓVAL KÖZLEKEDIK?

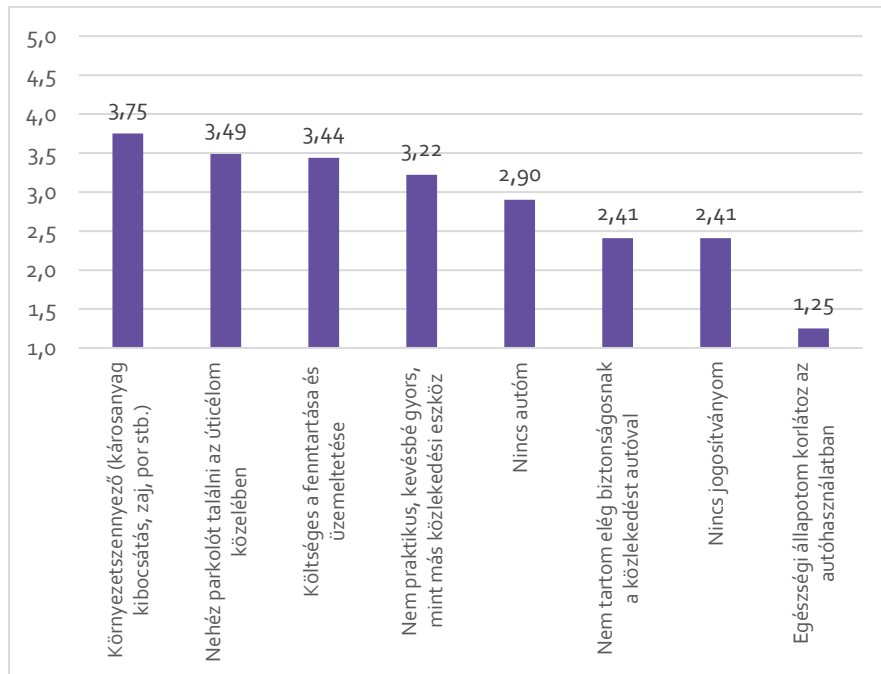
Erre a kérdésre az eseti autósok, illetve azok adták meg a választ, akik soha nem autóval közlekednek.

174 főből a legtöbben (69 %) azzal értettek egyet, hogy **környezetszennyező hatása miatt nem érdemes személygépkocsival közlekedni**, de egyéb előnytelen tulajdonságaival – például: parkolóhelyek keresése, költséges fenntartás stb. – is egyetértettek a válaszadók.



A kérdőívet kitöltők **negyede úgy gondolja, hogy nehéz parkolóhelyet találnia és ez befolyásolja a módválasztását.** Ugyanakkor 51 % nem tartja problémának a parkolókeresést, mégis második helyen van az indokok között, hogy miért nem érdemes rendszeresen autóval közlekedni.

Többségben vannak (52 %) azok, akik úgy gondolják, hogy **azért nem érdemes személygépkocsival közlekedni, mert költséges az üzemeltetése és fenntartása.** A válaszadók negyede szerint se nem drága, se nem olcsó fenntartani egy vagy több személygépkocsit és 23 % mondja azt, hogy rájuk ez az állítás nem igaz.



35. ábra: Rendszeresen NEM autóval közlekedők indokai

**A rendszeresen nem autót használók 42 %-a szerint nem praktikus, kevésbé gyors közlekedési eszköz az autó,** érdekes, hogy akik így gondolják azok háromnegyede kerékpárral, 16 %-a gyalog és 11 %-a menetrendszerinti busszal közlekedik.

52 % nem az autó hiánya miatt nem választja rendszeresen ezt a közlekedési eszközt, velük szemben állnak 47 %-os szavazattal azok, akiknek a „Nincs autóm” fő indokként szolgál.

Egyértelműen látszik, hogy a többség valamilyen más megfontolásból nem használ autót és nem azért mert nincs jogosítványa, hiszen a válaszadók csak 35 %-a jelölte azt, hogy ez igaz lenne rá. Azon személyek közül akiknek van jogosítványa 31 fő nem rendelkezik autóval, a többi válaszukkal összevetve arra következtethetünk, hogy a többségüknek a környezetszennyezés mellett, a saját személygépkocsi hiánya a visszatartó erő abban, hogy rendszeresen használjanak autót.

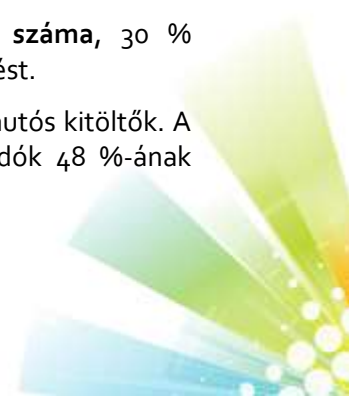
A minta 91%-a egyáltalán nem gondolja úgy, hogy egészségügyi állapota korlátozza a személygépkocsi használatában, így ez a legkevésbé visszatartó ok.

### AUTÓZÁS SZEMPONTJÁBÓL MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL SZOMBATHELYEN?

Azon válaszadóktól, akik valamilyen gyakorisággal használnak személygépkocsit megkérdeztük, hogy mit gondolnak alapvető, az autózáshoz elengedhetetlen körülményekről, például a jelzőlámpák -, körforgalmak számáról, úthálózat kialakításáról és útburkolat minőségéről, stb.

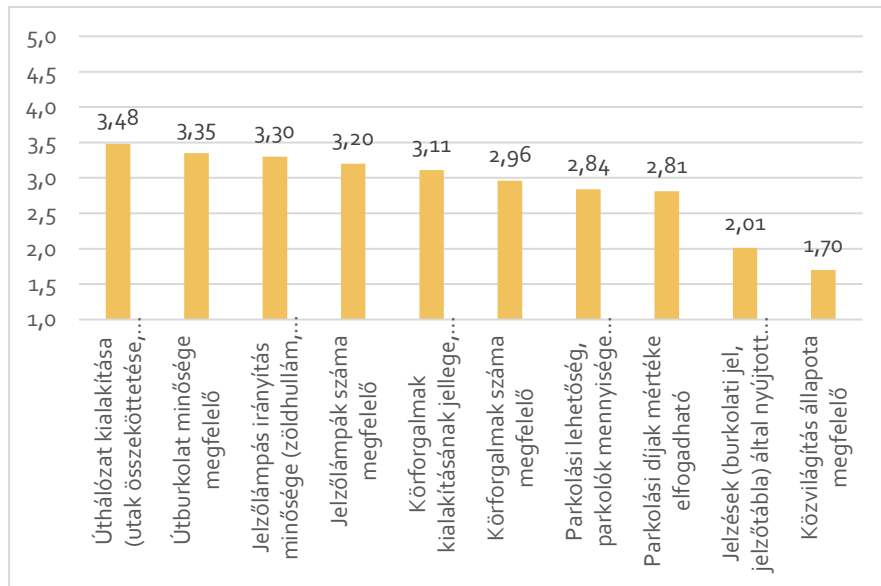
A kitöltők **54%-a szerint megfelelő a jelzőlámpák száma,** 30 % semleges és 16 % nem megfelelőnek ítélte meg e kérdést.

A körforgalmak számát inkább megfelelőnek tartják az autós kitöltők. A körforgalmak kialakítása autós szemszögből a válaszadók 48 %-ának



megfelelő, míg 23 %-ának kifejezetten nem elégséges. A fennmaradók nem „billentették a mérleget” sem pozitív, sem negatív irányban.

**Autózás szempontjából is fontos a városban lévő közvilágítás állapota,** ezt a szempontot összesen 1136 fő véleménye alapján tudtuk értékelni. A többség (a válaszadók 44 %-a) megfelelőnek tartja a közvilágítást Szombathelyen.



36. ábra: Infrastruktúra helyzete a személygépkocsit használók szemszögéből

Jelzőlámpás irányítás minőségének vizsgálatakor három fontos szempontot: zöldhullám, várakozási idő, láthatóság kell figyelembe venni. Ezek alapján a válaszadók összességében megfelelőnek tartják ezt a körülményt Szombathelyen. 34 % egyetért az állítással, míg 33 % középutas választ és szintén 33 % nemleges választ adott.

Az autózás szempontjából **leginkább kifogásolható tulajdonság,** amellyel Szombathely rendelkezik:

- **Útburkolat minősége**
- **Parkolási lehetőség, parkolóhelyek mennyisége.**

1141 főből 938-an (83 %) ítélik rossznak a burkolatot, ezen a téren jelentős fejlesztésre, rendszeres útfenntartásra szorul a város.

Szombathelyen az autósok 49 %-a elégedett, 20 %-a nem elégedett az Információk által nyújtott szolgáltatással.

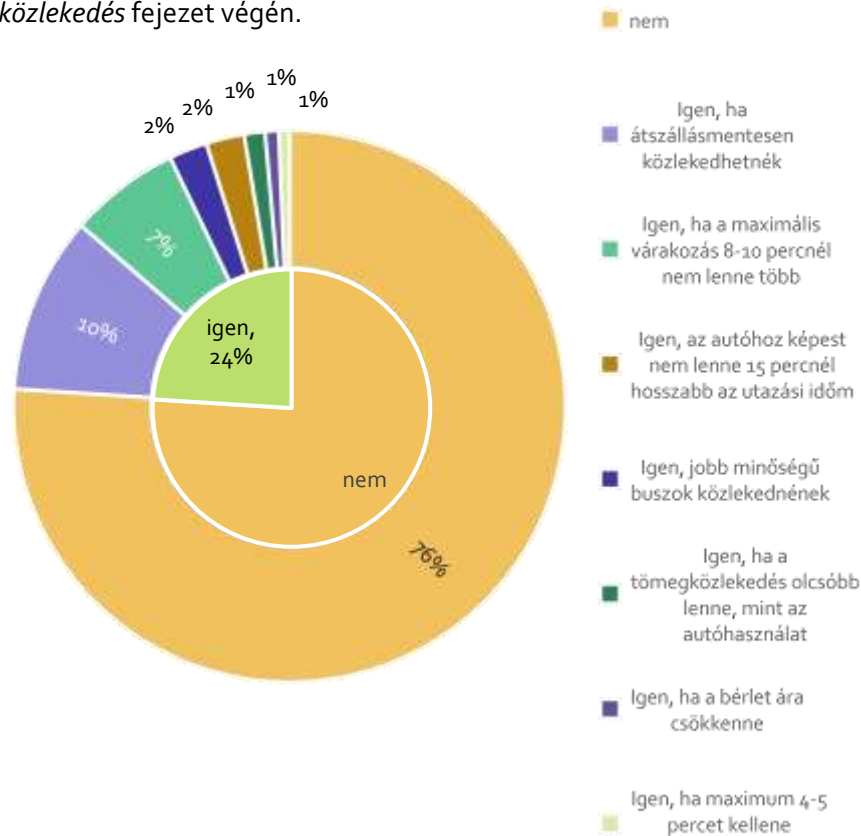
Parkolás szempontjából díjrendszerrel sem elégedettek teljes mértékben az autózó válaszadók, összesen 40 % nem elégedett a díjak mértékével, 31 % szerint semleges és összesen 29 % egyetért az állítással.



### ELKÉPZELHETŐNEK TARTJA, HOGY A JÖVŐBEN AUTÓ HELYETT HELYI MENETRENDSZERINTI AUTÓBUSZOS KÖZLEKEDÉSRE VÁLT? MILYEN KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT?

A fenti kérdésre adott válaszok alapján **a rendszeres autóhasználók mintegy negyede váltana közösségi közlekedésre**, ha annak feltételei kedvezőbbek lennének.

Az erről szóló részletesebb kiértékelés megtalálható a *Helyi autóbusz közlekedés* fejezet végén.

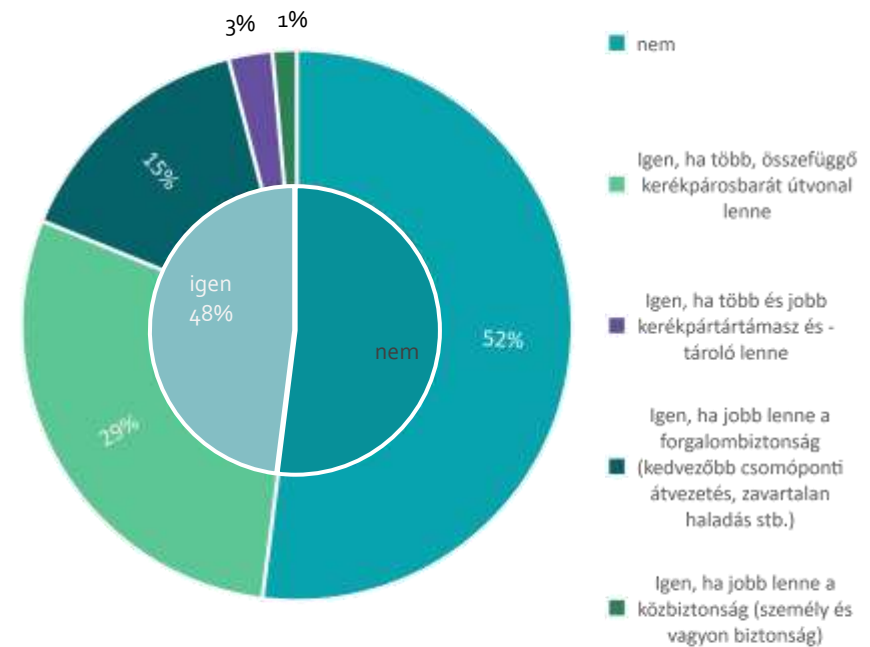


37. ábra: Helyi autóbusz közlekedésre váltás feltételeinek megoszlása

### ELKÉPZELHETŐNEK TARTJA, HOGY A JÖVŐBEN AUTÓ HELYETT KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉSRE VÁLT? MILYEN KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT?

**A rendszeres autóhasználók közel fele hajlandó lenne kerékpárra váltani**, ha a kerékpározás feltételei kedvezőbbek lennének, azaz a kerékpározást elősegítő, támogató fejlesztések segítségével számottevő mértékben csökkenthető lenne az autók száma.

A válaszok részletesebb kiértékelése megtalálható a *Kerékpáros közlekedés* fejezet végén.



38. ábra: Kerékpáros közlekedésre váltás feltételeinek megoszlása

## SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

A válaszadók 74%-a saját szavaival is megfogalmazott észrevételt a kérdőív végén. A hozzászólások több, mint felében szerepelt az autós közlekedéshez közvetlenül vagy közvetetten kapcsolódó probléma vagy javaslat.



### ÁLTALÁNOS ÉSZREVÉTELEK

A következő diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák, témakörök mennyi alkalommal fordultak elő a közvetlen szöveges észrevételek között. Mivel igen sokféle észrevétel érkezett, az áttekinthetőség érdekében leszűrtük azokat, melyek csak egy-két alkalommal kerültek említésre.

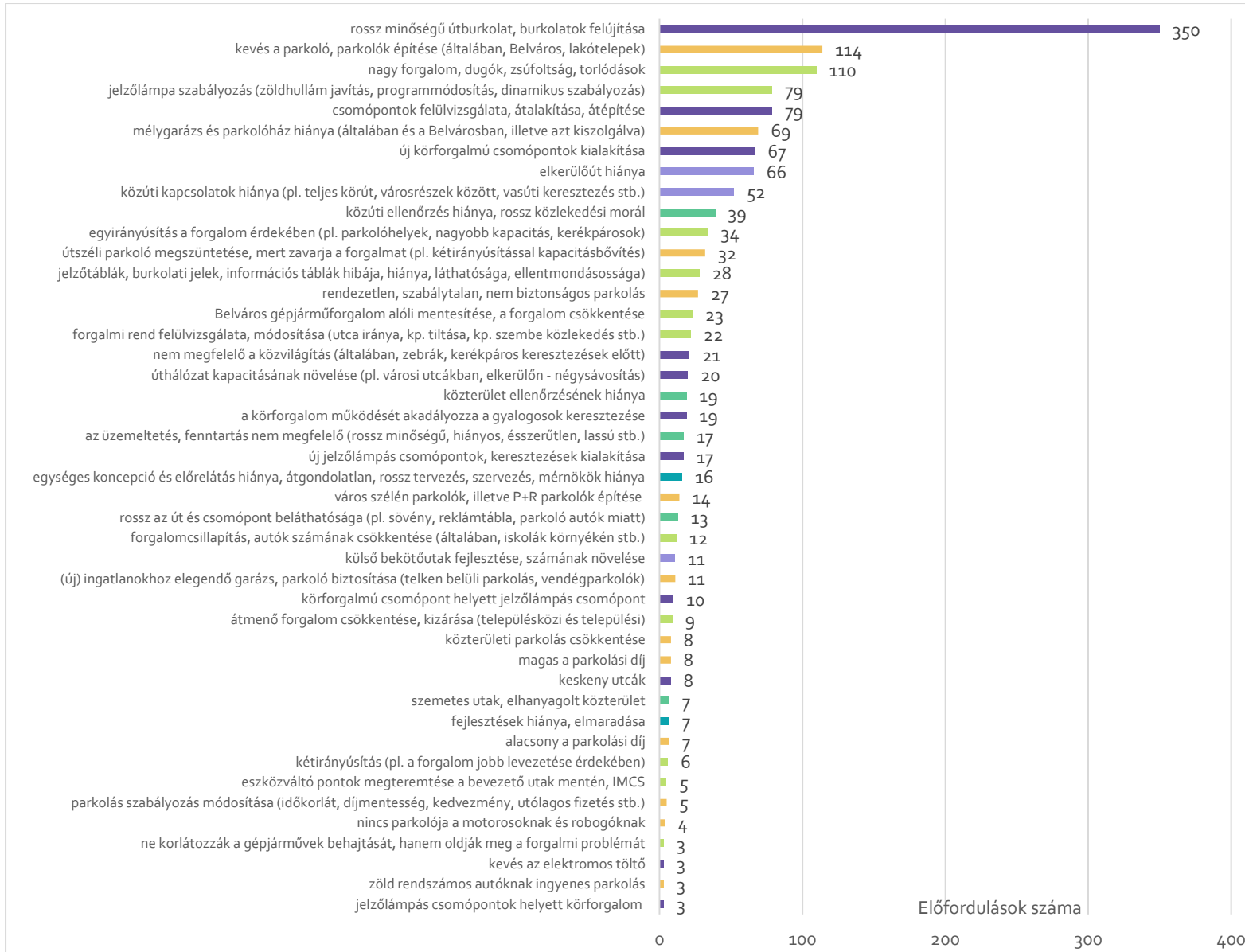
A válaszadók szöveges észrevételeiben mintegy 1 500 alkalommal jelent meg az egyéni gépjármű közlekedéssel kapcsolatos probléma, hiányosság, elégedetlenség. Ezt az 1151 válaszadó számával összevetve

megállapítható, hogy átlagban minden válaszadóra jutott egy gépkocsi közlekedéssel kapcsolatos problémafelvetés. Ez alapján általánosan mondható a személygépkocsi közlekedés feltételeire vonatkozó kritikai hangvétel.

A szöveges észrevételek értékelése során több, mint 60 véleménykategorióba kerültek besorolásra az észrevételek. Ezek megjelenési gyakorisága széles skálán mozog, van amelyik csak 1-szer fogalmazódott meg, míg a másik 350-szer. Az értékelés során elhanyagoltuk az 1-2 elfordulással bíró észrevételeket. Az így fennmaradtak összefoglaló ábrája a következő diagram. A vélemények és észrevételek 6 témakörben jelentek meg: fejlesztés és tervezés, úthálózat, közúti infrastruktúra, parkolás, forgalom és forgalmi rend, üzemeltetés és fenntartás.







39. ábra: Szöveges észrevételekben előforduló témák gyakorisága - autó

TÉMAKÖRÖK

- infrastruktúra (utak, csomópontok, burkolat, közvilágítás, üzemanyag ellátás)
- parkolás
- úthálózat
- forgalom, forgalmi rend
- fejlesztés, tervezés
- üzemeltetés, fenntartás



A legtöbb észrevétel a közúti infrastruktúra minőségére, javítására, módosítására vonatkozó csoportban található, a vélemények mintegy 40 %-a. Ezt követi a közel azonos arányt (22 és 20 %) képviselő forgalommal és forgalmi renddel, valamint a parkolás kérdésével foglalkozó témakör. **Az infrastruktúra, a parkolás és a forgalom, forgalmi rend témakörében kimagaslóan sok negatív vélemény illetve javaslat fogalmazódott meg.**

A fennmaradó témákban nagyságrenddel kevesebb észrevétel érkezett. A hálózati hiányosságokkal valamint az üzemeltetés, fenntartás kérdéseivel foglalkozó észrevételek csoportja 8 %, illetve 6 %-ot képvisel. A közlekedésfejlesztés, tervezés minőségét a vélemények kevesebb, mint 2 %-a kifogásolta.

**A legtöbb kritikát – 350 db - az utak rossz állapota, az útburkolat rossz minősége kapott.** Az észrevételek mintegy 23 %-a erre vonatkozik. A kérdés azért is fontos, mert az útburkolat rossz minősége minden útpályát használó közlekedést negatívan érint, így a helyi és helyközi autóbusz, a tehergépkocsi és a kerékpáros közlekedést egyaránt. Rontja ezek szolgáltatási színvonalát és megítélését is.

*„Üljenek bele egy sportfutóművel szerelt autóba és menjenek végig a városban. Ráfagy a mosoly az arcukra azt garantálom.”*

*„A legfőbb probléma az utak minősége. Minden jármű amit vesznek hamar elhasználódik, tönkre megy. Igaz hogy kevés a forrás és nem lehet pár nap alatt megváltani a világot de szép lassan lépésenként ez a probléma megoldható.”*

*„Elsősorban a meglévő úthálózaton kellene elvégezni az útburkolatok felújítását.”*

*„Az aszfalt minőségi több helyen botrányos, autóval a kátyúk kerülgetése mindennapi probléma.”*

*„Az utak állapotán kellene javítani, a lukakat, kátyúkat megszüntetni. Nagyon balesetveszélyes ha a lyukakba beleesik az eső, valaki gépkocsival, vagy kerékpárral belemegy balesetet okozhat.”*

A válaszadók mintegy 7 %-a – 114 db - szerint **kevés a parkoló, illetve, új parkolókat kell létesíteni.**

*„A belvárosban kevés a parkolóhely. Társasházaknál gyakori, hogy kevés a lakásonkénti parkolóhelyek száma.”*

*„Kevés a parkolóhely, még rokkant kártyával is esetenként nehéz helyet találni az autónak.”*

*„Parkolóhelyek hiánya nagy gondot jelent a városban, sajnos már a zöld területeket is elfoglalják az autók.”*

*„Szombathely belső forgalmi hálózata nincsen ennyi autóra felkészítve, úgy a parkolóhelyek számára és a forgalomra is tekintettel.”*

Azonos arányban lett észrevételezve **a városra jellemző nagy forgalom, forgalmi dugók, zsúfoltság.**

*„Jelenleg a szgk forgalom hatalmas.”*

*„Az autóval rendelkezők állománya rohamosan növekszik, a város főleg a csúcsforgalmi időszakban élehetetlen. az embernek az az érzése, hogy mindig nagy a forgalom, lassan csúcsforgalmi időszaktól függetlenül.”*

*„A probléma az, hogy már nemcsak reggel vagy délután dugul be a város hanem műszakváltáskor is, sőt napközben is nehézkes a közlekedés, elfogadom, hogy autóval közlekedem énis de nekem nagyon nincs más választásom,de a legtöbb ingázó így van. Azt is tudom hogy Szombathelyen van a legtöbb autó lakosságárányosan az országban de ez nem jelenthet mentséget semmire sem.”*

*„A gépjárműfogalom tekintetében még mindig jelentős az a forgalom a városban, amelynek nem célja a város. Meg kell építeni a teljes elkerülő hálózatot.”*

E három kimagasló megjelenés számmal bíró vélemény alapján a Szombathelyen **személygépkocsival közlekedőket leginkább az útburkolatok rossz minősége, a kevés parkoló és a forgalmi torlódások zavarják, illetve akadályozzák a közlekedésben.**



Mindezek mellett jelentős számú észrevétel érkezett még a jelzőlámpás szabályozás (zöldhullám, jelzőlámpa program módosítása) és a csomópontok felülvizsgálata, átalakítása, átépítése tárgyában is.

### KONKRÉT ÉSZREVÉTELEK

A személygépkocsi közlekedést érintően számos konkrét helyszínrre vonatkozó észrevétel, illetve javaslat fogalmazódott meg. A javaslatok a mellékletben olvashatók teljes részlességgel. Az alábbiakban csak néhány jellemző példát osztunk meg.

A **rossz útburkolatok** helyére, illetve a javítására vonatkozóan több konkrét javaslat érkezett.

*„Az utak minősége katasztrofális!! A legrosszabbak: Csaba utca,-Hunyadi út, Paragvári út, Homok út, Szt. Flórián, Nádasdy, Bartok Béla.”*

*„A pláznánál lévő körforgalom útburkolata télen, vizes időben csúszik, balesetveszélyes!”*

*„A Magyar László utca útburkolata kritikán aluli!”*

*„Némelyik út állapota kritikán aluli,gondolok itt például a Sugár út elejére,vagy a Dozmat utcara,ami meg biciklivel sem biztonságos.”*

A **parkoló hiány** több helyszín esetében is felmerült.

*„Kevés parkolóhely, különösen a lakótelepeken és a bevásárlóközpontoknál.”*

*„Az Oladi lakótelepen mint köztudott nagyon kevés a parkolóhely.”*

*„Kevés a parkolóhely a kórháznál és a Fő tér közelében.”*

*„Kevés parkoló: pl. uszoda előtt.”*

A **forgalmi torlódások** helyszíneként is több útvonal vagy csomópont került megjelölésre.

*„A probléma az, hogy bedugul a város délutánonként, és szerintem ez azért van, mert a város legforgalmasabb útjai bevezetnek egyenesen a belvárosba, ahol több*

*utca is egyirányú, vagy nem lehet balra kanyarodni, így a dolgozók egy olyan belvárosba özönlének be, ahol mindenki éppen kerülgeti a főteret.”*

*„A Hefele iskola előtti útszakaszt kössék be a Szent Márton utcába a sokszor a Szelestey utcáig bedugult Nádasdy tehermentesítésére - régebben is úgy volt.”*

A **jelzőlámpás csomópontok szabályozási kérdései** (zöldhullám, program módosítás) több útvonalon és konkrét csomópontban megjelent.

*„A prioritással bíró főútvonalak esetében hosszabb zöld időt javasolnék a lámpás forgom irányításnál, pl Zanati út, Hunyadi út, Petőfi S. út, a zöldhullám figyelembe vételével.”*

*„Közlekedési lámpák összehangolása - Zanati út, Wörösmarty úton nem lehet zöldhullámmal 50-l végigmenni...”*

*„A Márkus Emília utcai érzékelős lámpa többet árt mint használ.”*

*„A Thököly úttól, a Zanati úton kifele a jelzőlámpák állandóan megakasztanak, mindennél nagyobb szükség lenne a lámpák összehangolására, zöldhullám kialakítására.”*

*„A forgalmi dugók kialakulásának elkerülése érdekében javaslok a hosszabb ideig tartó zöldhullám biztosítását - akár kifejezetten az említett forgalmasabb időszakokban - , hogy a főbb utcákon (pl.: Zanati út, Wörösmarty Mihály utca, Szent Márton utca, Thököly Imre utca) a gépjárművek mielőbb áthaladjanak.”*

A **csomópontok felülvizsgálata, átalakítása** több helyszínen javasolták a válaszadóok.

*„A Rumi út és a 86-os főút külön szintűvé fejlesztése (+a 86-os átvezetése a vasútak felett) .....”*

*„Az ipartelepen a gyárakhoz, cégekhez érkező kamionoknak nincs se ráfordulási lehetősége, se parkolási helye (Zanati u, Puskás T. u.)”*

*„Négysávos utakra történő balra kanyarodáshoz (pl. 11-es Huszár úti lakótelepről) nappali időszakban időnként kamikaze-akció szükséges, indokolt lenne a jelzőlámpás forgalomirányítás”*



„Gondolni kell a Thököly utcai, Vörösmarty - Horváth Boldizsár körúti, és a "Tesco-s" körforgalmak közlekedési rendjének fejlesztéséről, újra gondolásáról.”

„A Tesco-nál a lámpa jó ötlet volt, a másik, a Praktiker felőli oldalon viszont még mindig beragad a sor, ha egyvalaki balra akar kikanyarodni, oda is jó lenne valami megoldás.”

„A Bartók Béla körút - Jégpince utca kereszteződésének átalakítása nagyban megnehezítette az autósok helyzetét. A meglévő két sávból elvettek egyet, helyettük bicikli sávokat festettek fel. Akik a Kárpáti Kelemen utca, illetve a II. János Pál Pápa utca felől érkeznek, lehetetlenség besorolni, se balra, se jobbra nem lehetséges. Hosszú sorok alakulnak ki a reggeli, illetve a délutáni csúcsforgalomban. Kérem, azt a kereszteződést gondolják át, esetleges körforgalmat építve megoldható lenne a probléma.”

A parkolóhiány megoldására visszatérő javaslat a **parkolóházak és mélygarázsok építése.**

„A belváros és lakótelepek átformálására lenne szükség. Gondolok itt parkolóházak vagy mélygarázsok kialakítására.”

„Korlátozás a belvárosban mind forgalom, mind parkolás szempontjából. Az utcai parkolást a lakóknak biztosítani (egy lakás max. 2 gépkocsi), ugyanakkor parkolóházak, parkolólemezek (föld felett, alatt) a belvárosba jöveknak (pl. a Bürü utcánál, 11-es Huszár úton (Neumann iskola mellett), az Ady téri buszpályaudvar helyén/alatt.”

„A belvárosban parkolóház vagy föld alatti parkoló építése javíthat a helyzeten, de keresni kell a megoldást, pl. parkolólemez építésével a lakótelepeken is. Mindezek óriási összeget emésztenek fel, ezzel tisztában vagyok, de az óriási mennyiségű autók inkább ilyen helyeken pihenjenek, minthogy a zöldfelületre parkoljanak.”

Sokan a város forgalmi torlódásait a tranzit forgalom elvezetésével oldanák meg, melyhez **további elkerülőutak építése szükséges.**

„A nyugati városrész elkerülő útját is meg kell építeni az Illés Akadémiától Újperintig..”

„Északkeleti elkerülőút tehermentesítése, valamint a korábbi elkerülőutakon kívüli új valódi 2x2 sávú elkerülőutak kiépítése (M87 északi, M86 keleti/déli szektor). Puskás Tivadar utca átvezetése a vasúton.”

„A körgyűrű északi részének befejezése.”

A **mozgó és az álló forgalom egymásnak feszülő közterületigénye** olvasható ki az észrevételekből. Az útszéli szabályosan vagy szabálytalanul parkoló autók miatt akadozó forgalmat az útszéli parkolás csökkentésével, megszüntetésével, illetve egyirányúsítással kívánja a többség orvosolni. Persze az ezekre vonatkozó ellenvélemény is megjelenik.

„Hasznos lenne a Vörösmarty utcában megszüntetni a parkolósávot, és kétsávósítani az utcát.”

„Egyirányú utcák rendszerének kialakítása a Paragvári és a Rohonci út között. (Akacs M. u. - Szabó Miklós u. stb.)”

„Átgondolatlan egyirányúsítások, úttesten való parkolások (Öntő utca, Kálvária utca stb.) megszüntetése.”

„Az utak mentén parkoló gépjárművek miatt célszerű volna egyirányúsítani, pl. Nári-Kálvária utcák esetében.”

„Szűk, keskeny utcákban a parkolás nehezíti a közlekedést, ezen az utcák egy irányúsítása, pl. Bólyai Akacs, Szabó Miklós u..”

A városon kívüli elkerülőutak hiánya mellett megjelenik a válaszokban a **belső hálózati kapcsolatok hiánya** is. Ez természetesen nem csak a személygépkocsi forgalom, hanem a közösségi közlekedés, a kerékpáros és minden közúti forgalom levezetése szempontjából fontos fejlesztési elem tényező lehet.

„A városi belső összekötő utak tekintetében is van még hiány, több új gerincút kell, pl.: Szent Gellért Jáki út összeköttetés, "Metro" és "Vadász" körforgalmak összekötése a Saághy utcán, új híd az Aranyptakra az Aranyptak utcánál, a Kenderesi pedig legyen sétáló-kerékpárút.”

„Puskás Tivadar utca összekötése a 87-es fő úttal.”

„Nyugati városrészeket (Olad-Újperint) egységes összekötő út kiépítése.”

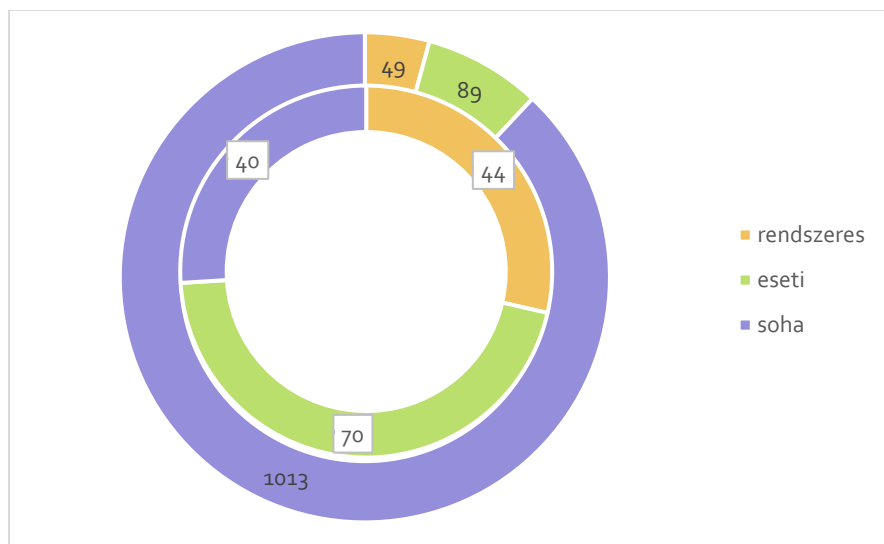
„Fontos volna a Bocskai István körút és Pázmány Péter körút összekötése.”



## 2.3.2 MOTORKERÉKPÁROS/ ROBOGÓS KÖZLEKEDÉS

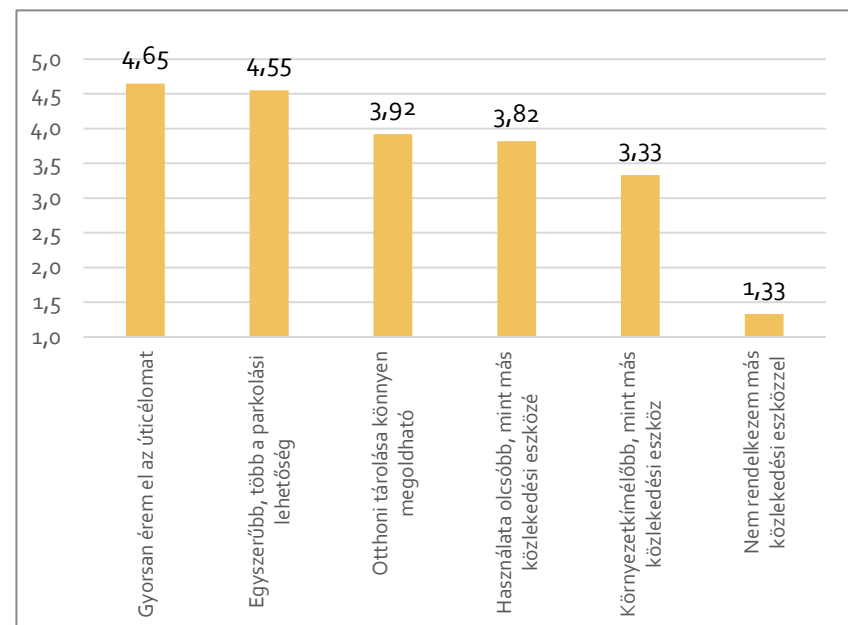


A válaszadók közül mindössze 49 fő – naponta 8 fő, hetente többször 41 fő –, 89 fő esetenként használja rendszeres közlekedésre motorkerékpárját/robogóját. A maradék 1013 fő soha nem használja ezt a fajta közlekedési módot, ennek legfőbb oka – ahogy a későbbiekben látható –, hogy nem rendelkeznek ezen eszközökkel, azonban összesen 40 db olyan válaszadó van akinek van robogója/motorkerékpárja, de soha nem használja.



40. ábra: Külső kör: Motorkerékpár/robogó használatának gyakorisága  
Belső kör: A külső körhöz képest hányan vannak, akik rendelkeznek motorkerékpárral/robogóval

## MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN MOTORKERÉKPÁRRAL/ROBOGÓVAL KÖZLEKEDIK?



41. ábra: Rendszeres motorkerékpárt/robogót használók okai

**Kiugróan magas egyetértés született abban, hogy ezen közlekedési mód választásának legfőbb oka a gyorsaság és a jobb parkolási lehetőség.**

E két ok a kerékpárral és a személygépkocsival szemben mutatja meg a motorkerékpár/robogó praktikus használatát.



A motorkerékpárt/robogót rendszeresen használók 82 %-a teljes mértékben, további 8 % inkább egyetért azzal, hogy gyorsan elérik az úticéljukat. A válaszadó 49 fő közül összesen 2 fő nem ért egyet, vagyis lassúnak találja ezt a közlekedési módot.

**Jelentős többség (92 %) egyetért azzal, hogy motorkerékpárral/robogóval egyszerűbb, gyorsabb parkolni.**

A válaszadók ugyanakkor egyetértettek (3, azaz semleges felletti átlagos pont alakult ki) a következő kijelentésekkel is:

A motorkerékpárral/robogóval közlekedők kétharmadának **könnyen megoldható az eszközük otthoni tárolása.**

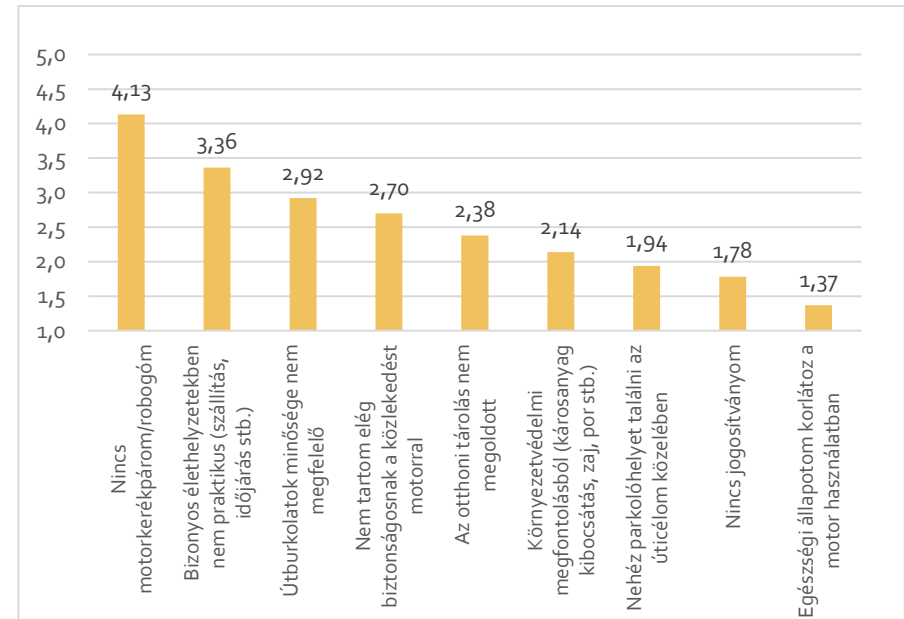
A rendszeres motorkerékpárt/robogót használók közül **többen vannak azok (65 %), akik szerint ez a közlekedési mód olcsóbb mint más közlekedési eszköz használata.**

Környezetbarát szempontból a mérleg nyelve az egyetértők felé billen, míg azok akik nem értenek egyet (16%) azzal, hogy a motorizált kétkerekű közlekedés nem környezetbarát.

A válaszadók összesen 90 %-a rendelkezik más közlekedési eszközzel, tehát ez befolyásolja a legkevésbé, hogy motorkerékpárt/robogót használnak.

## MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN NEM MOTORKERÉKPÁRRAL/ROBOGÓVAL KÖZLEKEDIK?

Összesen 1102 fő nem használ rendszeresen motorkerékpárt/robogót, válaszaik alapján megtudjuk ennek okát.



42. ábra: Rendszeresen NEM motorkerékpárral/robogóval közlekedők indokai

A válaszadók több mint ¾-e azért nem használja ezt a motorizált kétkerekű közlekedést, mert nem rendelkezik motorkerékpárral vagy robogóval. Ez a legfőbb indok arra, hogy nem választják ezt a közlekedési módot.



A válaszadók több mint fele gondolja úgy, hogy bizonyos élethelyzetekben nem praktikus ezt a közlekedési módot választani, például ha valamit szállítani kell, illetve az eszköz használata nagyban az időjárás függvénye.

Azok akik **nem tartják megfelelőnek** az útburkolat minőségét és ez befolyásolja azt, hogy nem használnak rendszeresen motorkerékpárt/robogót 2 %-os **többségben vannak**, azokkal szemben, akik szerint az útburkolat minősége megfelelő, a válaszadók közül előbbi 38 %-ot és utóbbi 36 %-ot tesz ki.

Többen vannak azok (49 %), akik nem azért nem használnak motorkerékpárt/robogót, mert nem tartják biztonságosnak, mint azok akiknél ez a szempont számít (37 %).

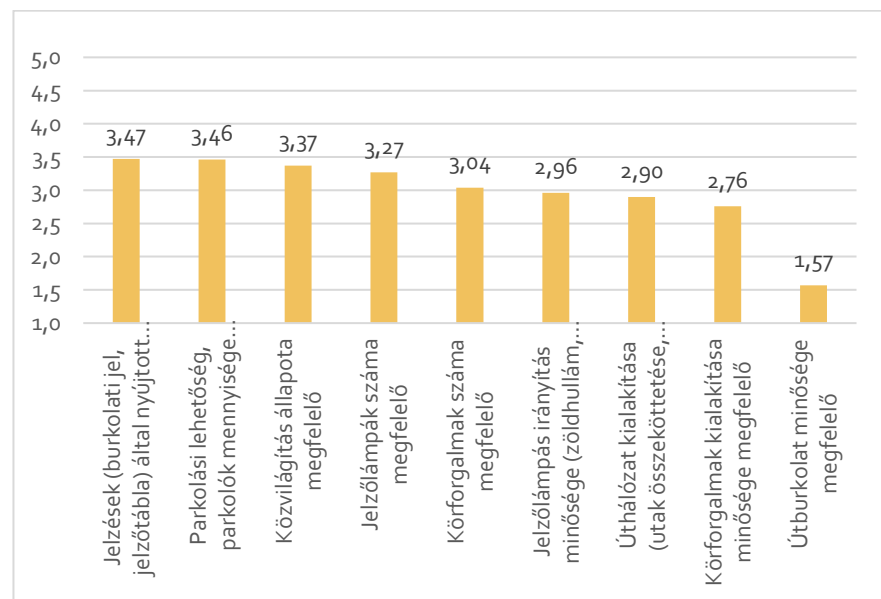
A rendszeresen nem motorkerékpárral/robogóval közlekedők 60 %-ának megoldott lenne az eszköz otthoni tárolása, azonban a ¼-ük nem tudná ezt megoldani. Hasonlóképpen a rendszeres felhasználók 67 %-a könnyen megoldja az otthoni jármű tárolást.

Az eseti és ezt a közlekedési módot egyáltalán nem választók között a válaszok alapján a környezetvédelem kevésbé befolyásolja, hogy nem használják ezt az eszközt, illetve a válaszadók több mint 2/3-a úgy látja, hogy rá nem igaz az a kijelentés, nehéz parkolóhelyet találni az útcélja közelében.

A kitöltők többsége (89 %) úgy látja, hogy egészségi állapota nem befolyásolja, hogy nem ezt a módot választja.

## A MOTORKERÉKPÁRRAL/ROBOGÓVAL VALÓ KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL, KÉRJÜK, MINDEGYIKNÉL JELÖLJE MEG, HOGY MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL SZOMBATHELYEN?

138 fő tudja megítélni motorkerékpáros/robogós szemszögből az állításokat. Nagyjából egyhangú szavazatok jöttek létre, átlagosan 3,5 és 2,9 érték között értékelték az egyes elemeket, amely arra utal, hogy a válaszadók többnyire épphogy elégedettek (nem sokkal lépik túl a semleges 3-as átlagot).



43. ábra: Motorkerékpárral/robogóval közlekedők szempontjából az infrastruktúra helyzete (%)

A válaszadók **65 %-a** úgy gondolja, hogy a **burkolati jelek és jelzőtáblák által nyújtott információk elegendők**, továbbá a **parkolási lehetőséggel, parkolók mennyiségével és a közvilágítással** a válaszadók **több mint fele elégedett**.

A jelzőlámpák és körforgalmak száma szintén jó megítélést kapott, a válaszadók közel fele elégedett ezen infrastruktúra elemek mennyiségével.

Zöldhullámok, várakozási idők és láthatóság szempontjából kellett megítélni a jelzőlámpás irányítás minőségét. A válaszadók **41 %-a úgy gondolja, hogy megfelelő**, 1/3-uk szerint nem megfelelő számukra a jelzőlámpás infrastruktúra.

Az úthálózat és a körforgalmak kialakítása a motorkerékpárt/robogót használók 1/3 -a szerint sem megfelelő.

**Motorkerékpározás/robogózás szempontjából is az útburkolat minősége kapta a legrosszabb megítélést, pontosan 1,57 pontot.**

Egybevetve a személygépkocsi válaszokkal látszik, hogy Szombathelyen nagy szükség lenne a a hálózat útburkolatának fejlesztésére.

## SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK



A motorkerékpár és a robogó használat vonatkozásában elenyésző észrevétel érkezett a többi közlekedési módokhoz kapottak számához képest. Ezek a motorkerékpárok számára kijelölt, illetve kialakított parkolókat hiányolták, illetve tettek javaslatot ezek kialakítására.

Tekintettel a motorkerékpár és a robogó közlekedési jellemzőire a személygépkocsi közlekedés körülményeit részletező észrevételek a parkolás kérdésétől eltekintve alapvetően érvényesek lehetnek ezen közlekedési módra is.





Megrendelő: Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette: TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.

