

FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ KOMMUNIKÁCIÓS FELADATOK

I. RÉSZFELADAT

KÖZVÉLEMÉNY-KUTATÁS ÖSSZEFOGLALÓJA

**EGER**

FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ KOMMUNIKÁCIÓS FELADATOK

I. RÉSZFELADAT

KÖZVÉLEMÉNY-KUTATÁS ÖSSZEFOGLALÓJA

Megbízó:

Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette:

Mobilissimus Kft.



Béres Orsolya

Ekés András

Gertheis Antal

Petrovác Rózsa Rita

Sipos Zsófia

Szabó Noémi

Éger Táj- és Kertépítész Műhely

Hacsi Tamás

H-Building Hungary Kft.

Eger, 2017

TARTALOM

Tartalom	5
1 Bevezetés	7
2 A közvélemény-kutatás módszertana	8
3 A felmérés eredményei	9
3.1 Alapadatok (minta összetétele)	9
3.2 Közlekedési szokások	12
3.2.1 Közlekedési módok használatának gyakorisága	12
3.2.2 Belváros használatának gyakorisága	18
3.3 Tervezett közlekedési intézkedések megítélése	19
3.3.1 25-ös főút csomópontjai és forgalomirányítása	19
3.3.2 Belvárosi közlekedési rendszer	21
3.3.3 További intézkedésjavaslatok	26
3.3.4 Intézkedések fontossági sorrendje	33
3.4 Elégedettség	38
4 Mellékletek	41
4.1 Kérdőív	41
1. Elégedettség	47
4.2 Minta	48
4.3 Térkép és területi lehatárolás	49

1 BEVEZETÉS

Jelen dokumentum az Eger Fenntartható városi mobilitási tervében (SUMP) javasolt intézkedések lakossági megítélését vizsgáló közvélemény-kutatás összefoglalója

Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából a Mobilissimus Kft. végzi a TOP-6.4.1-15-EG1-2016-00001 számú, „Eger, Déli Iparterület fenntartható városi közlekedésfejlesztése” című projekt keretében a fenntartható közlekedéshez kapcsolódó kommunikációs feladatok ellátását.

Jelen dokumentum az I. részfeladat – Tervezett közlekedési intézkedések lakossági megítélésére vonatkozó közvélemény-kutatás (legalább 1000 fős, Egerre és vonzáskörzetére kiterjedő reprezentatív mintán) eredményeinek összefoglalója.

A közvélemény-kutatás az Eger Fenntartható városi mobilitási tervében (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) javasolt intézkedések lakossági megítélését vizsgálja. A terv egy új, az embert – a városlakót – középpontba állító közlekedési stratégia, mely megalapozza a következő évek közlekedési fejlesztéseit.

A módszertan rövid leírása a módszertani fejezetben olvasható. Külön fejezet ismerteti a közvélemény-kutatás eredményét.

2 A KÖZVÉLEMÉNY-KUTATÁS MÓDSZERTANA

A kikérdezések módszertana és kérdőíve a Megbízóval egyeztetve, tesztelés alapján került véglegesítésre

A kikérdezésekre 2017. szeptember 19. és október 11. között került sor Egerben és az egri járás településein, 1000 fő megkérdezésével. A felmérés során a kérdezőbiztosok személyesen tették fel a kérdéseket.

A kikérdezések módszertana, és a felmérőlapok a Megbízóval egyeztetve kerültek véglegesítésre, a Polgármesteri Hivatalon belüli és az Európai Mobilitási Héten történő nyilvános, kis mintás tesztelést követően.

A melléklet tartalmazza:

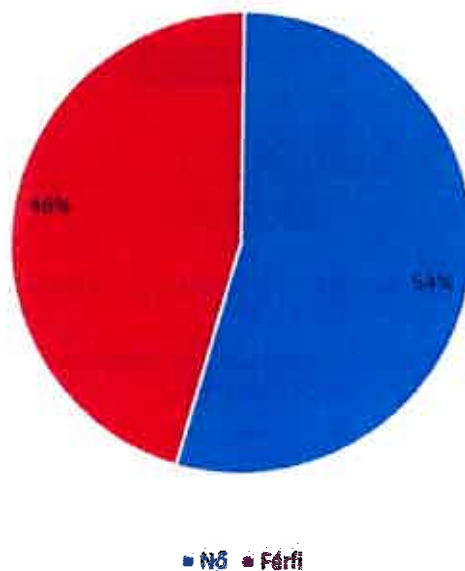
- a közvélemény-kutatás során lekérdezésre kerülő kérdőívet;
- a lekérdezendő minta területi lehatárolását, korcsoport és nem szerinti bontásban;
- az adatfelvételi körzetek térképes és szöveges lehatárolását Eger és vonzáskörzete vonatkozásában.

3 A FELMÉRÉS EREDMÉNYEI

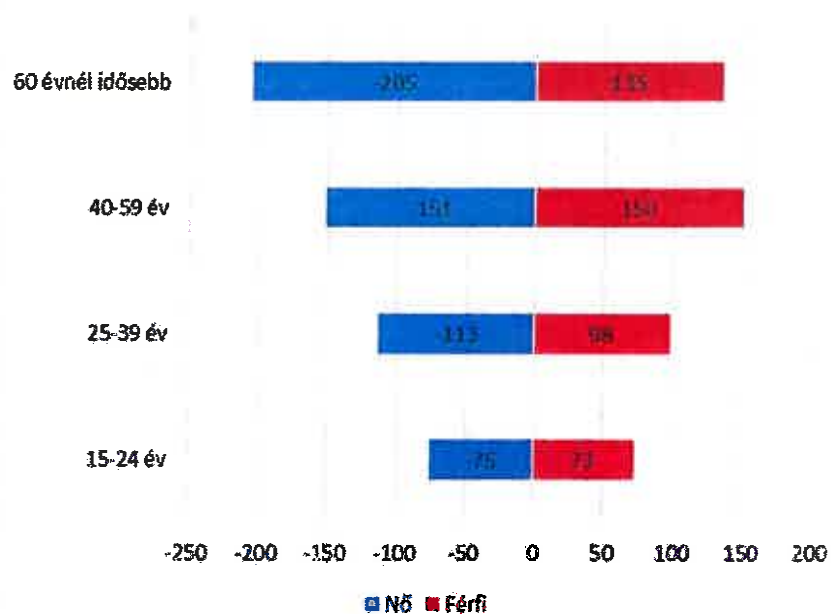
3.1 ALAPADATOK (MINTA ÖSSZETÉTELE)

A felmérés 1000 fős, Egerre és vonzáskörzetére kiterjedő reprezentatív mintán készült

A közvélemény-kutatás összesen 1000 fő megkérdezésével készült a 14 éven felüli népesség körében. A válaszadók nem és korcsoport szerinti megoszlását az alábbi diagramok mutatják be.

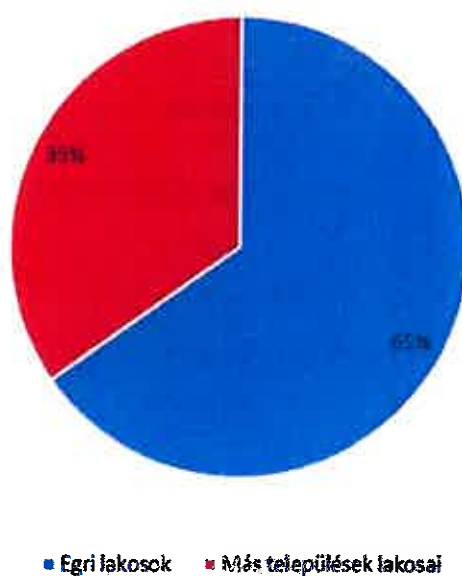


1. ábra: A válaszadók nem szerinti megoszlása

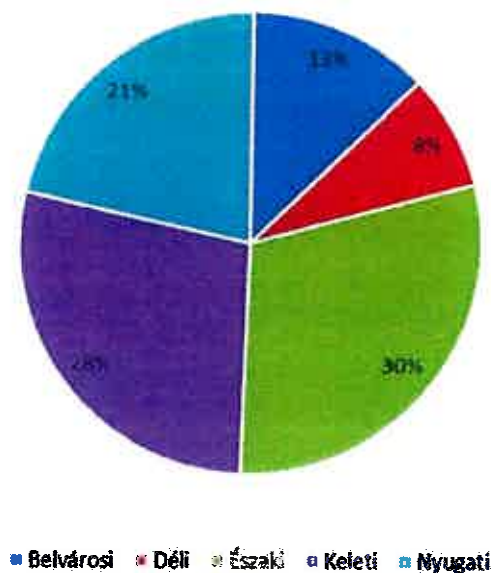


2. ábra: A válaszadók nem és korcsoport szerinti megoszlása

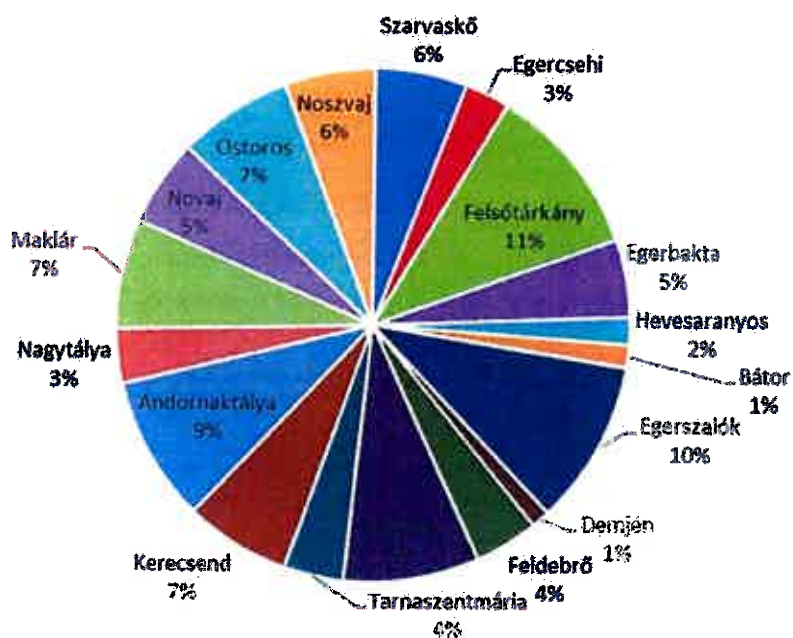
A válaszadók lakóhely szerinti megoszlását az alábbi diagramok mutatják be.



3. ábra: A válaszadók lakóhely szerinti megoszlása



4. ábra: A válaszadó egri lakosok lakóhely szerinti megoszlása



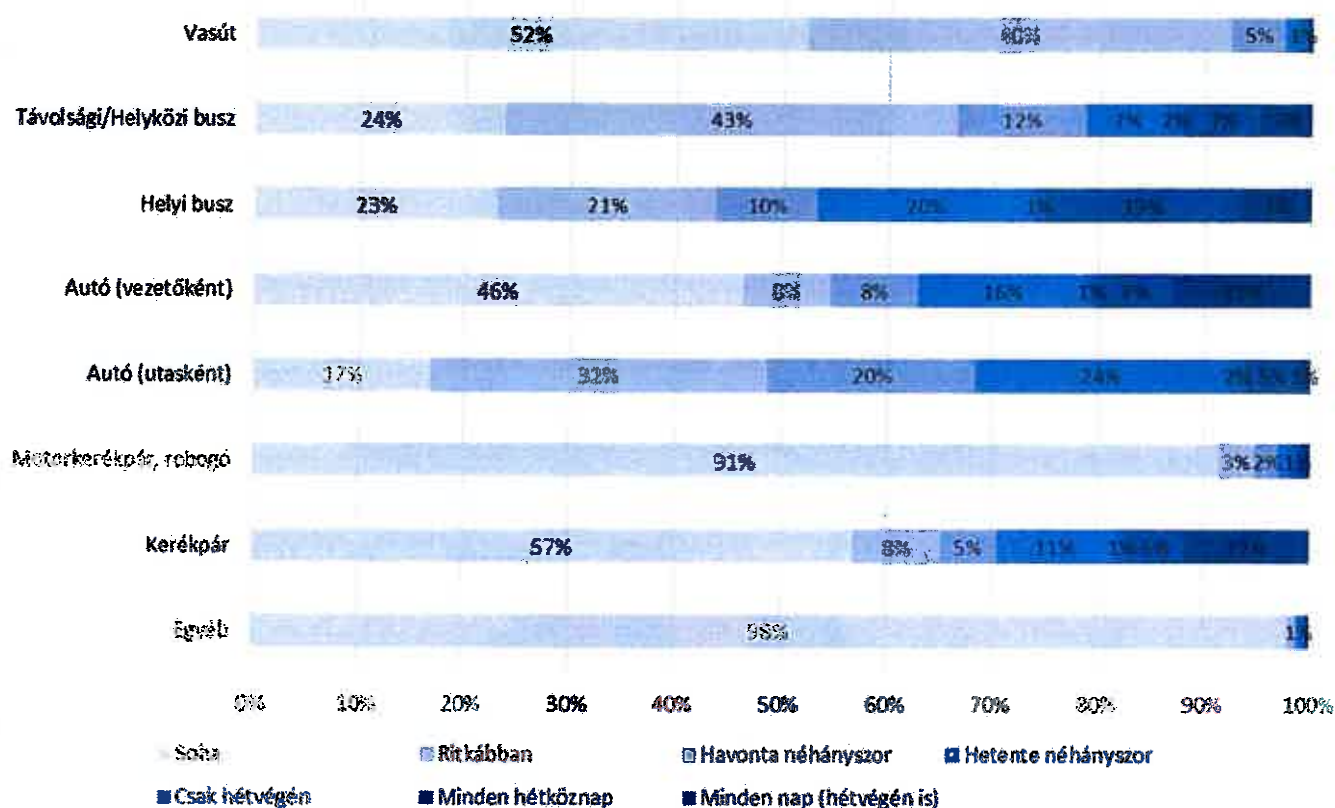
5. ábra: A válaszadó környékbeli lakosok lakóhely szerinti megoszlása

Fentiek alapján a minta nem, korcsoport és lakóhely szerint reprezentatív Eger és szűkebb vonzáskörzete, az Egri járás lakosaira nézve.

3.2 KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK

3.2.1 KÖZLEKEDÉSI MÓDOK HASZNÁLATÁNAK GYAKORISÁGA

Az összes válaszadó közlekedési szokásait az alábbi diagram mutatja be.



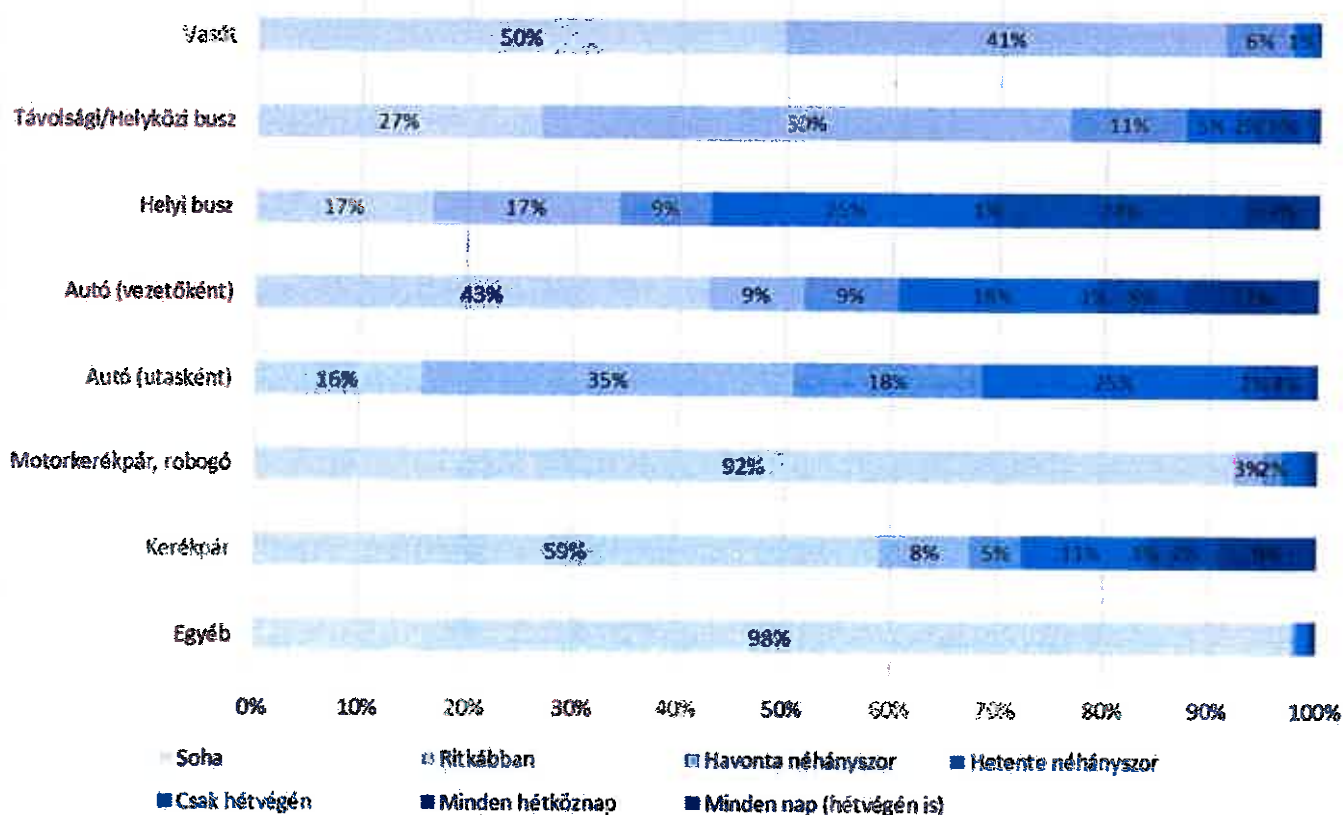
6. ábra: Közlekedési szokások az összes megkérdezett körében

Az egriek több mint fele rendszeresen használja a helyi autóbust, csaknem egyharmada pedig a kerékpárt

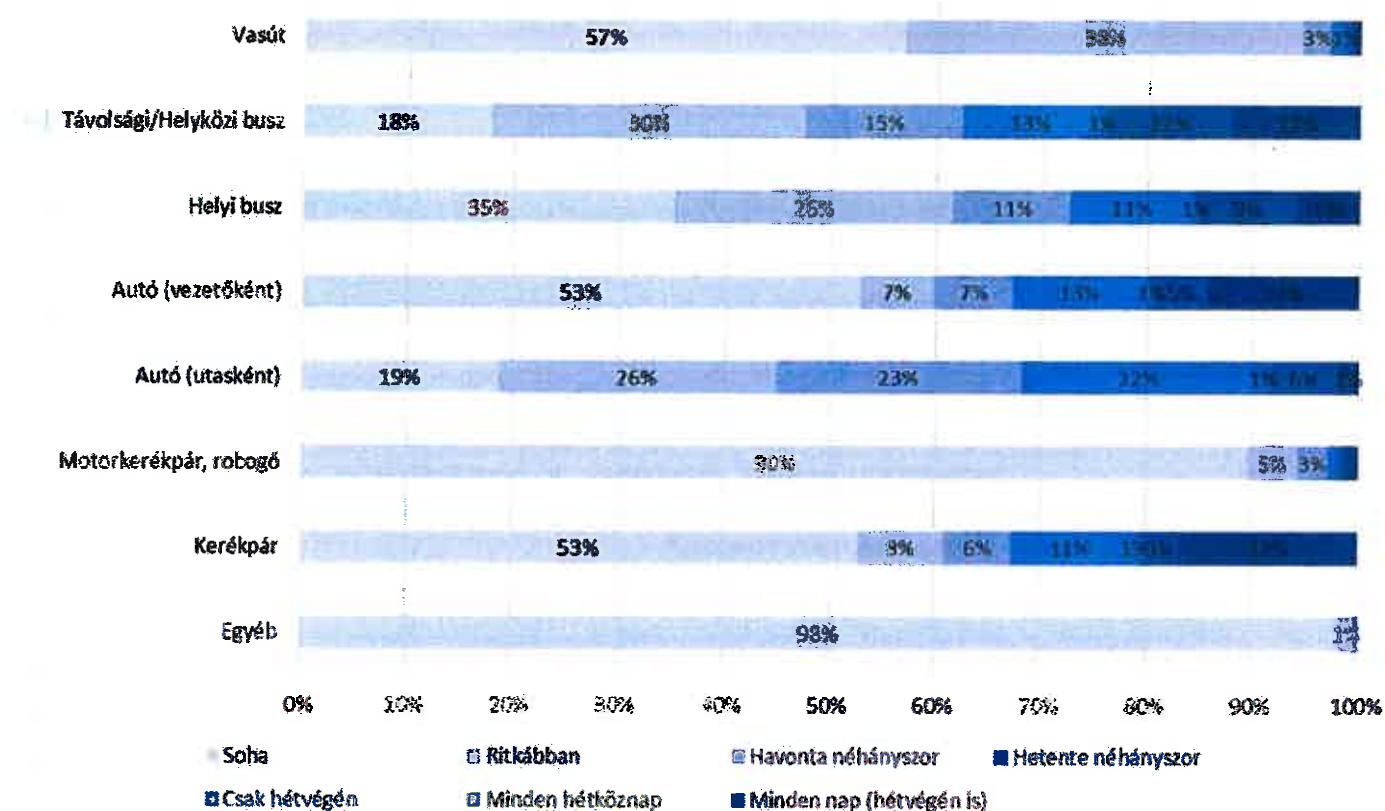
A következő ábrákon jól láthatóak az egri és a környékbeli válaszadók közlekedési szokásai közötti különbségek. Érthető módon a helyközi autóbusz használata a környékbeliek, a helyi autóbuszé az egriek között magasabb. Az egriek több mint fele rendszeresen (hetente többször) közlekedik helyi autóbusszal. A vasút használata mindkét csoportban egyaránt alacsony, ami arra utal, hogy az elővárosi közlekedésben csekély szerepet tölt be, inkább csak távolsági utazások esetében választják, de itt is elmarad a távolsági autóbusz mögött.

A környékbeliek körében mind vezetőként, mind utasként magasabb a napi rendszerességű személygépkocsi-használat aránya; a rendszeres, de nem mindennapi használat azonban az egriek körében magasabb.

A kerékpárhasználat valamivel gyakoribb a vonzáskörzetben élők körében, ugyanakkor mindkét csoportban a megkérdezettek mintegy 30%-a rendszeresen (hetente többször) közlekedik kerékpárral. A csak hétvégi kerékpárhasználat elenyésző.



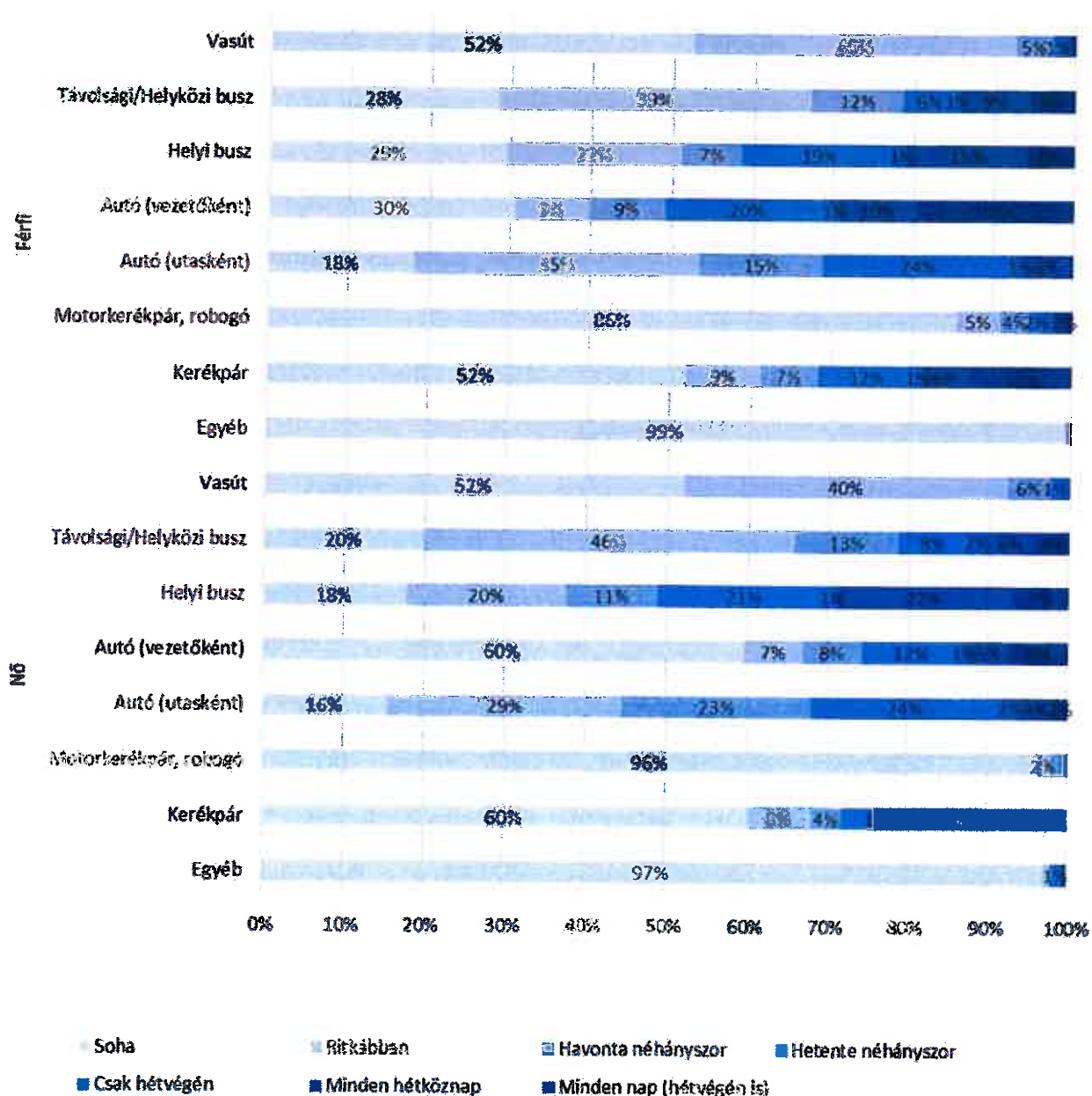
7. ábra: Közlekedési szokások az egri megkérdezettek körében



8. ábra: Közlekedési szokások a környékbeli megkérdezettek körében

Az autóvezetés a férfiak, a helyi autóbusz használata a nők körében gyakoribb.

A közlekedési szokásokat nemek szerint vizsgálva látható, hogy az autóvezetés a férfiak körében jelentősen gyakoribb, akárcsak a motorkerékpár, robogó használata. A nők ezzel szemben gyakrabban választják a helyi autóbuszokat, és valamivel többször használnak személygépkocsit utasként. A vasúti és a távolsági/helyközi busz használatában nincs érdemi eltérés. A kerékpáros közlekedés gyakorisága is viszonylag kiegyensúlyozott.



9. ábra: Közlekedési szokások az összes megkérdezett körében, nem szerint

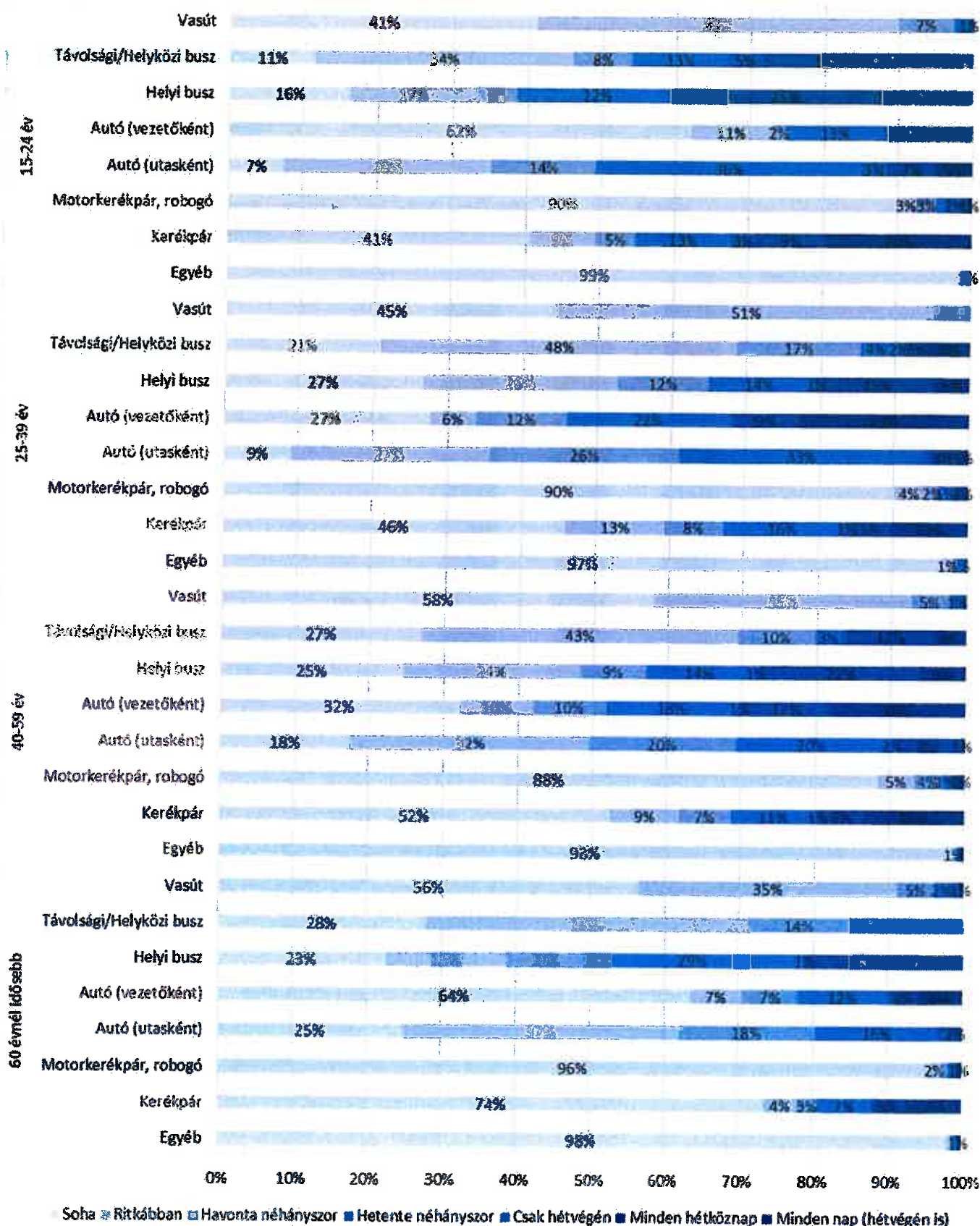
A közösségi közlekedés és a kerékpár használata a 15-24 évesek körében a leggyakoribb

A közlekedési szokásokat korcsoport szerint vizsgálva látható, hogy a **közösségi közlekedés** (vasútt, távolsági/helyközi és helyi autóbusz) használata a **fiatalok (15-24 évesek) körében a leggyakoribb**; a helyi buszt több mint 60%-uk, a helyközit csaknem 50%-uk használja rendszeresen (hetente többször). A vasút és a távolsági/helyközi busz használatának gyakorisága nem tér el jelentősen a korosztályok között. A helyi busz használata a legalacsonyabb a 25-39 évesek körében, majd fokozatosan emelkedik; a 60 év felettiak körében újra 50% feletti a rendszeresen (hetente többször) utazók aránya.

A személygépkocsi-használat vezetőként a 25-59 év közöttiek, utasként a 15-24 évesek között jellemző

A személygépkocsi-használat ezzel ellentétes tendenciát mutat: míg a **fiatalok mindössze negyede vezet rendszeresen személygépkocsit**, a 25-39 évesek körében ez több mint 50%, és a 40-59 évesek körében is csaknem ennyi. A 60 év felettiak között ugyanakkor csak alig több, mint 20%. A teljes képhez hozzátartozik, hogy a **fiatalok több mint fele rendszeresen utazik utasként személygépkocsival**.

A **kerékpáros közlekedés is a 15-24 évesek körében a leggyakoribb**: csaknem 50%-uk rendszeresen közlekedik kerékpárral. Ez az arány 25-59 év közötti korcsoportok esetében is mintegy egyharmados, de a 60 év felettiak között is megközelíti a 20%-ot.

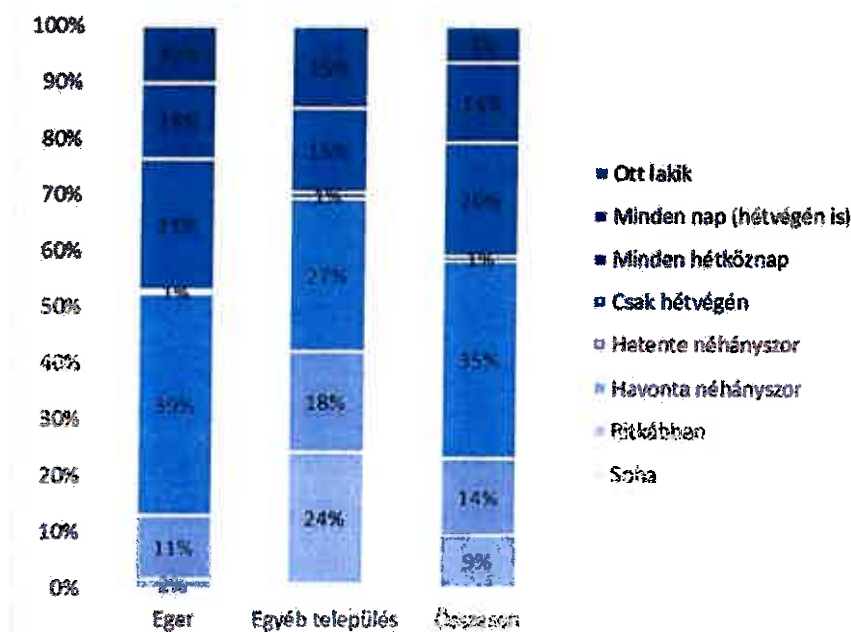


10. ábra: Közlekedési szokások az összes megkérdezett körében, korcsoportok szerint

3.2.2 BELVÁROS HASZNÁLATÁNAK GYAKORISÁGA

A Belváros az egriek körében a mindennapi élet része

A Belvárosban az egriek csaknem fele legalább minden hétköznap, 87%-a pedig legalább hetente néhányszor megfordul. Az arányok a vonzaskörzetben lakók körében valamivel alacsonyabbak, de szintén jelentősek: 30% körüli a napi, 58% a legalább hetente többször itt járók aránya. Ez azt mutatja, hogy a számos munkahelyi, oktatási, (köz)szolgáltatási funkciót koncentráló Belváros a mindennapi élet része.



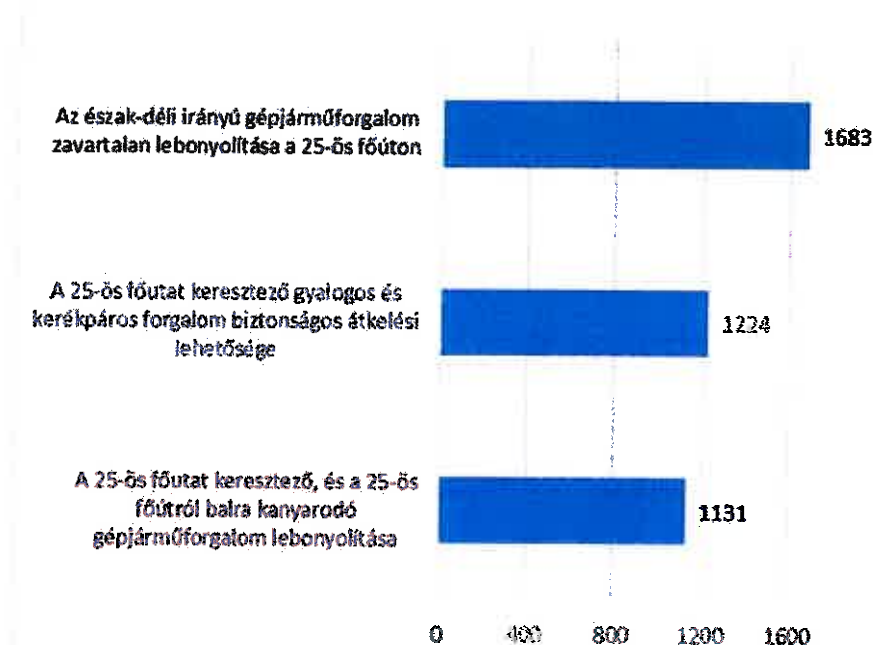
11. ábra: Milyen gyakran jár a belvárosban, lakóhely szerint

3.3 TERVEZETT KÖZLEKEDÉSI INTÉZKEDÉSEK MEGÍTÉLÉSE

3.3.1 25-ÖS FŐÚT CSOMÓPONTJAI ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁSA

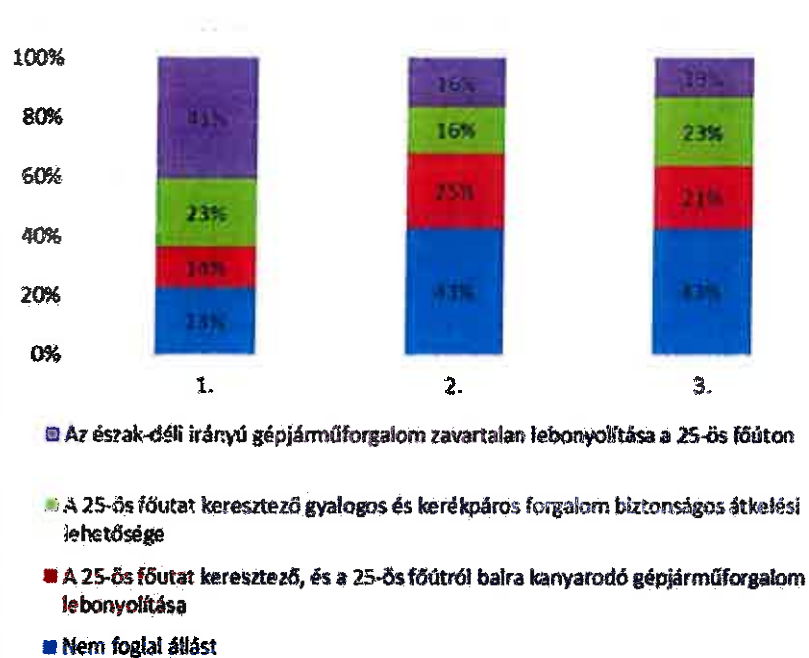
A 25-ös főút csomópontjainak szabályozása terén legtöbbször az észak-déli gépjárműforgalmat részesíténék előnyben

A 25-ös főút csomópontjainak szabályozásánál a prioritási lista élén az észak-déli irányú gépjárműforgalom zavartalan lebonyolítása a 25-ös főúton végzett. Ezt követi a 25-ös főutat keresztező gyalogos és kerékpáros forgalom biztonságos átkelési lehetősége, valamint a 25-ös főutat keresztező, és a 25-ös főútról balra kanyarodó gépjárműforgalom lebonyolítása. Az egriek és a vonzáskörzet településeinek élők között ennek a kérdésnek a megítélésében nincsen érdemi különbség.



12. ábra: A 25-ös főút csomópontjai szabályozásának prioritásai, összpontszám, összes megkérdezett (első helyen jelölte – 3 pont, 2. helyen jelölte – 2 pont, 3. helyen jelölte – 1 pont. Lehetséges maximális pontszám 3000 pont.)

A helyezéseket bemutató részletesebb ábrából látható, hogy bár a relatív többség (41%) legfontosabbnak az észak-déli irányú gépjárműforgalom elsőbbségét tartja (ami a status quo-nak felel meg), a prioritások megoszlának: 23% a keresztirányú gyalogos-kerékpáros, 14% a keresztirányú és balra kanyarodó gépjárműforgalmat prioritázná.



13. ábra: A 25-ös főút csomópontjai szabályozásának prioritásai, helyezések, összes megkérdezett

3.3.2 BELVÁROSI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER

A belváros további forgalomcsillapítását támogatók, illetve a megadott feltételekkel támogatók minden kérdés esetében relatív többségben vannak

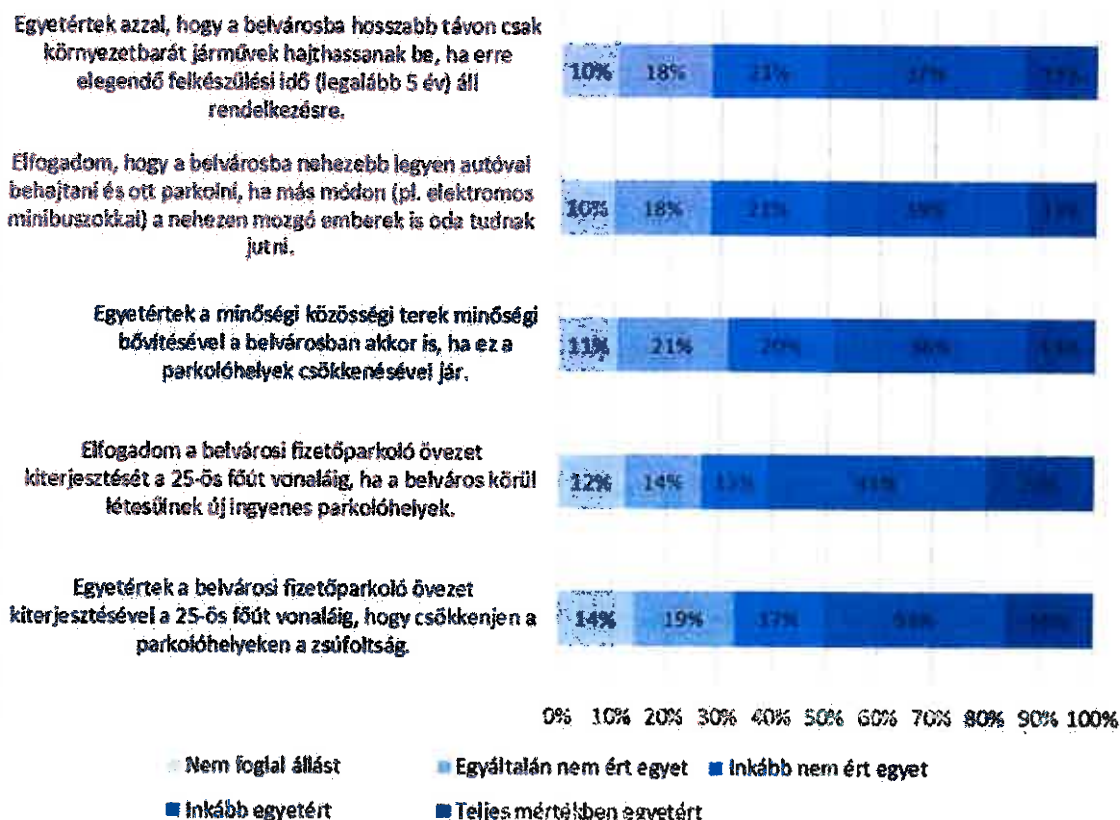
A belvárosi közlekedési rendszerrel kapcsolatos állítások megítélését az alábbi diagramok foglalják össze.

Az összes megkérdezett körében a megfogalmazott állítások mindegyike esetében relatív többségben vannak a támogatók, azaz a belváros további forgalomcsillapítását támogatók, vagy (egyes kérdések esetében) a megadott feltételekkel elfogadók.

Legkisebb mértékben a minőségi közösségi terek további, akár a parkolóhelyek kárára is történő bővítése (49%-41%), valamint a fizetőparkoló-övezet esetében (50%-36%) vannak többségben a támogatók. A belváros körüli ingyenes parkolóhelyek bővítése esetén ugyanakkor már 61% elfogadja, és 27% nem fogadja el a fizetőparkolás bővítését.

A válaszadók 51%-a elfogadja, hogy a belvárosba nehezebb legyen autóval behajtani és ott parkolni, ha más módon (pl. elektromos minibuszokkal) a nehezen mozgó emberek is oda tudnak jutni, 39%-a ugyanakkor elutasítja.

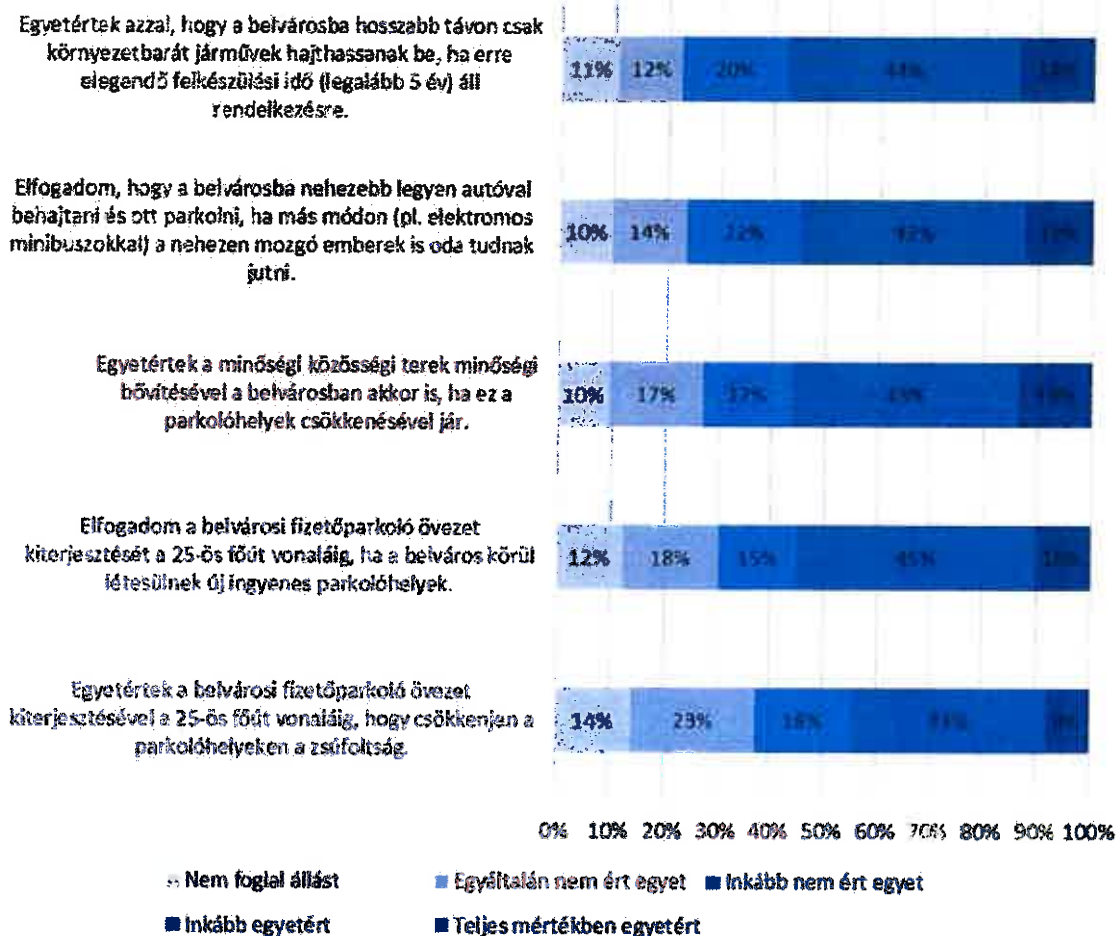
Elegendő felkészülési idő (legalább 5 év) biztosítása esetén a válaszadók 51%-a egyetért azzal, hogy a belvárosba hosszabb távon csak környezetbarát járművek hajthassanak be, az elutasítottság itt is 39%-os.



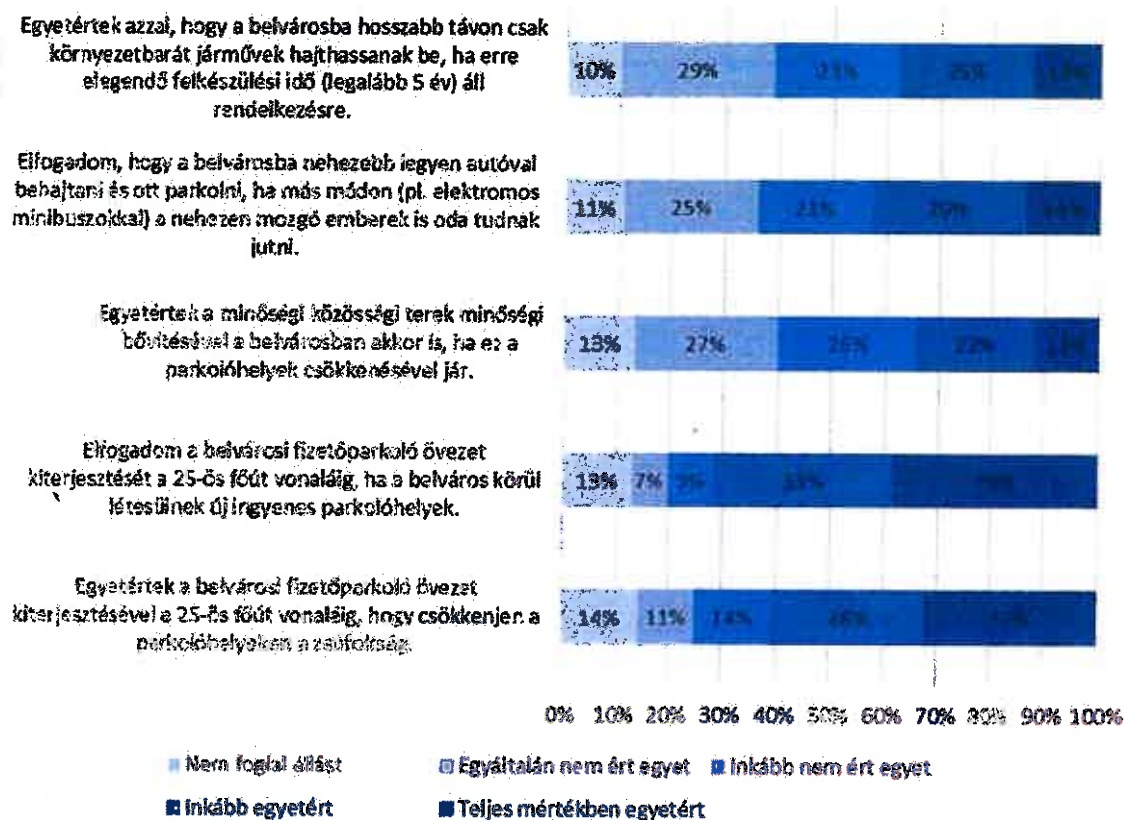
14. ábra: Belvárosi közlekedési rendszerrel kapcsolatos állítások megítélése, összes megkérdezett

A válaszokat lakóhely szerint vizsgálva látható, hogy az egriek körében magasabb a támogatottsága, illetve elfogadottsága a belvárosba való behajtás további korlátozásának, a minőségi közterületek bővítésének.

A más településen élők körében ugyanakkor magasabb a fizetőparkoló övezet kiterjesztésének támogatottsága (mindamelllett, hogy az egriek körében is relatív többségben vannak a támogatók).

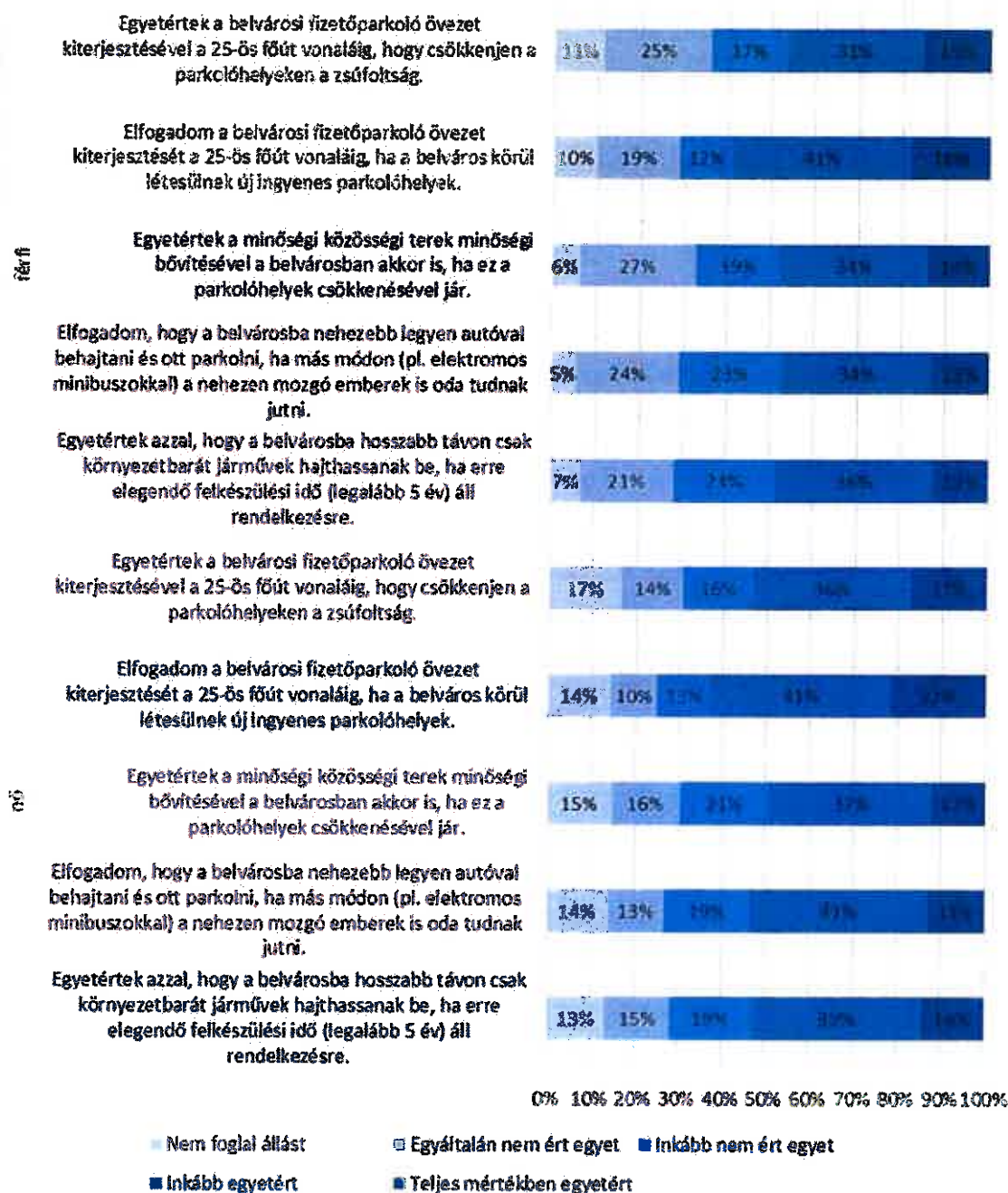


15. ábra: Belvárosi közlekedési rendszerrel kapcsolatos állítások megítélése, egri megkérdezettek



16. ábra: Belvárosi közlekedési rendszerrel kapcsolatos állítások megítélése, más településen élő megkérdezettek

Valamennyi állítás támogatottsága magasabb a nők, mint a férfiak körében, a minőségi közterületek bővítésére vonatkozó kivétellel (amely esetében kiegyensúlyozott az arány).

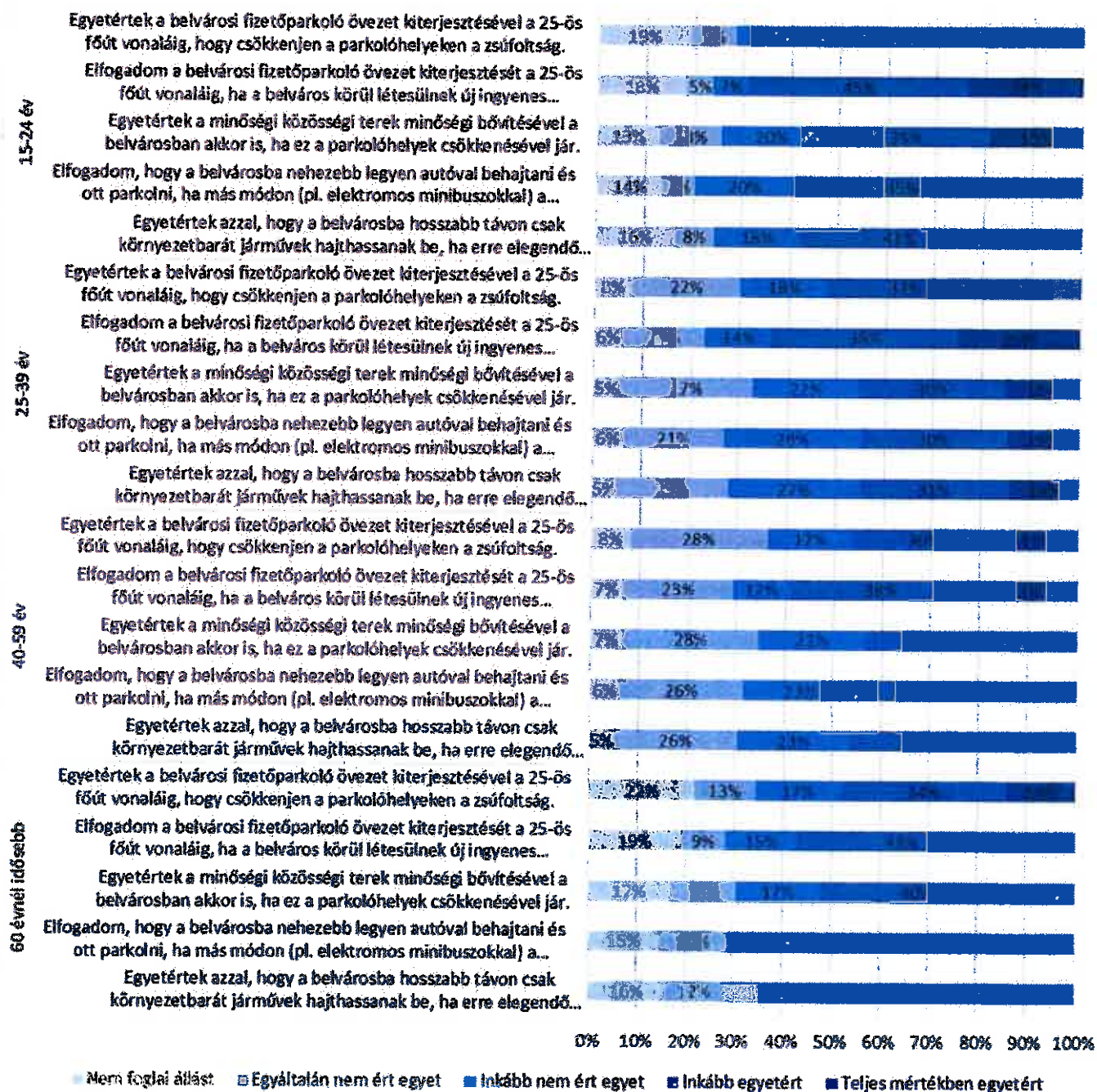


17. ábra: Belvárosi közlekedési rendszerrel kapcsolatos állítások megítélése nemek szerint

A megfogalmazott állítások támogatottsága a fiatalok körében a legmagasabb

Az egyes korcsoportok véleményét tekintve szembetűnő, hogy a 15-24 évesek körében a legmagasabb a megfogalmazott állítások támogatottsága (a támogatók száma a legtöbb kérdés esetében több mint duplája az ellenzőkének), amit a 60 év feletti korosztály követ.

A 25-59 év közötti korosztályok esetében a belvárosba való behajtás további korlátozásának, a minőségi közterületek bővítésének kérdésében kis mértékben, de többen vannak az ellenzők; ezzel szemben a fizetőparkoló övezet kiterjesztését ezen korosztályokban is a relatív többség támogatja, illetve a belváros körüli parkolási lehetőségek bővítése esetén nagy arányban elfogadja.



18. ábra: Belvárosi közlekedési rendszerrel kapcsolatos állítások megítélése korcsoportok szerint

3.3.3 TOVÁBBI INTÉZKEDÉSJAVASLATOK

A további, megfogalmazott intézkedésjavaslatokra vonatkozó kijelentések támogatottságát az alábbi diagramok mutatják be.

Nagy arányban támogatják a megkérdezettek a következő állításokat (tekintet nélkül arra, hogy egriek vagy a környező településen lakók):

- A meglévő utak, járdák karbantartása legalább olyan fontos, mint újak építése (96% - 4%).
- A közlekedési nevelés, képzés, szemléletformálás legalább olyan fontos, mint az infrastruktúra fejlesztése (91% - 6%).
- Jót tenne a városnak, ha többen választanák a gyalogos, kerékpáros közlekedést (88% - 7%).
- Ha Eger Európa Kulturális Fővárosa lesz, európai szintű megközelíthetőségre és helyi közlekedésre is szüksége van (87% - 7%).

A válaszadók nagy arányban egyetértenek a minőségi, fenntartható közlekedés jövőképével

A fentiek megerősítik *Eger fenntartható városi mobilitási terve* célkitűzéseit és a javasolt intézkedések körét, amennyiben a fenntartható közlekedési módokat részesíti előnyben, valamint az új infrastruktúra kiépítésének dominanciája helyett hangsúlyt fektetnek a szoft – szemléletformálás, oktatás, működtetést is támogató szervezetfejlesztés – intézkedésekre is.

Felhívják a figyelmet a válaszok arra is, hogy amennyiben „Eger a minőség városa” kíván lenni, ezt a közlekedés terén is előtérbe kell helyezni.

Az egyéb, jelentősebb fejlesztésekre vonatkozó kérdések megítélése a következő:

- Az észak-déli elkerülő út megépítése akkor is szükséges, ha a következő 6-8 évben mellette más közlekedési fejlesztésre nem jut pénz (57%-28%).
- Az Eger-Felnémet-Szilvásvárad vasútvonalat új megállókkal és sűrűbb menetrenddel használhatóbbá kellene tenni a munkába járók és turisták számára akkor is, ha így gyakrabban lennének zárva a vasúti átjárók (45%-29%).
- A 24-es főút városon belüli és a 25-ös főút felnémeti négysávos szakaszán, a ma parkolásra használt szélső sávokban szívesen látnék kijelölt parkolóhelyeket, kerékpársávot, zöldfelületeket (55% - 32%).
- Ha a főútvonalakon nagy a forgalom, a lakóterületek útjait is ki kellene jelölni menekülőútnak, akkor is, ha ott ez nagyobb zajt és rosszabb levegőt okoz (44%-44%).

A vasútvonal fejlesztése kivételével (aminek kis mértékben nagyobb a támogatottsága a vonzáskörzetben élők esetében) a fenti kérdéseket az egriek nagyobb arányban támogatják. Különösen szembeszökő ez az utolsó kérdés esetében, ami azt mutatja, hogy inkább a városban élők hajlamosak egérutakat keresni, míg ennek elszenvedői egy-egy utca lakóira korlátozódnak.

A közlekedéspolitikai intézkedések egyéni döntésekre gyakorolt hatását a következő válaszok szemléltetik:

- Nem ragaszkodom hozzá, hogy autóval vigyem iskolába a gyereke(i)met, ha más módon is biztonságban tudhatom őket (46%-9%; az állást nem foglalók magas aránya vélhetően az érintettség hiányából fakad).
- Többet kerékpároznék, ha javulnának a kerékpározás feltételei (kerékpárosbarát útvonalak, kerékpárparkolók) (44%-40%).
- Ha Budapest felé a vonat és az autóbusz hasonló feltételekkel közlekedne (azonos indulási hely, menetidő, menetdíj), és a vasúton korszerű motorvonatok közlekednének, legalább olyan szívesen utaznék vonattal, mint autóbuszsal (41%-38%).
- Többet utaznék helyi autóbuszsal, ha jobb minőségű lenne a szolgáltatás (pl. új autóbuszok, elektronikus utastájékoztató kijelzők) (44%-49%).
- Nem okozna gondot ritkán használt járatok esetében telefonon vagy interneten jelezni az utazási igényemet, ha így több busz közül választhatnék az utazásomhoz (34%-50%).
- Hajlandó lennék többet fizetni a helyi autóbuszjegyekért vagy -bérletért, ha jobb minőségű lenne a szolgáltatás (pl. új autóbuszok, elektronikus utastájékoztató kijelzők) (17%-75%).

Ha Budapest felé a vonat és az autóbusz hasonló feltételekkel közlekedne (azonos indulási hely, menetidő, menetdíj), és a vasúton korszerű motorvonatok közlekednének, legalább olyan szívesen...

Az Eger-Felnémet-Szilvásvárad vasútvonalat új megállókkal és sűrűbb menetrenddel használhatóbbá kellene tenni a munkába járók és turisták számára akkor is, ha így gyakrabban lennének...

Az észak-déli elkerülő út megépítése akkor is szükséges, ha a következő 5-8 évben mellette más közlekedési fejlesztésre nem jut pénz.

Nem ragaszkodom hozzá, hogy autóval vigyem iskolába a gyereke(i)m, ha más módon is biztonságban tudhatom őket.

A 24-es főút városon bejűli és a 25-ös főút felnémeti négysávos szakaszán, a ma parkolásra használt széles sávokban szívesen látnék kijelölt parkolóhelyeket, kerékpársávot, zöldfelületeket.

Többet kerékpároznék, ha javulnának a kerékpározás feltételei (kerékpárosbarát útvonalak, kerékpárparkolók).

Jót tene a városnak, ha többen választanák a gyalogos, kerékpáros közlekedést.

Többet utaznék helyi autóbuszszal, ha jobb minőségű lenne a szolgáltatás (pl. új autóbuszok, elektronikus utastájékoztató kijelzők).

Hajlandó lennék többet fizetni a helyi autóbuszjegyekért vagy -bérletért, ha jobb minőségű lenne a szolgáltatás (pl. új autóbuszok, elektronikus utastájékoztató kijelzők).

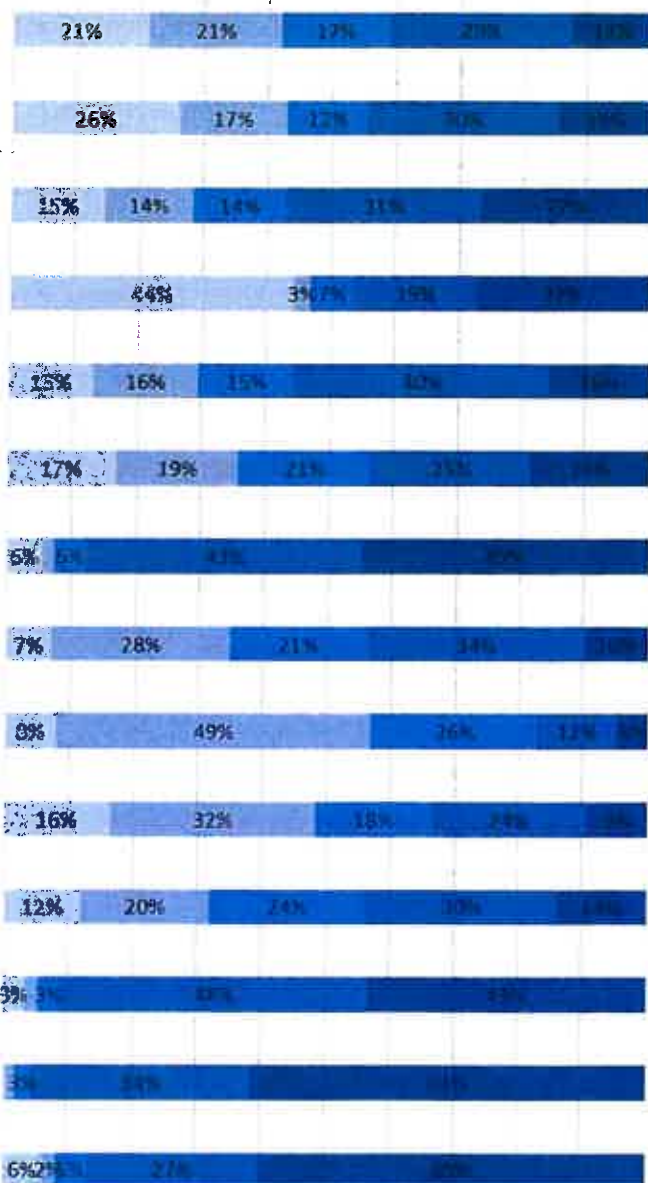
Nem okozna gondot ritkán használt járatok esetében telefonon vagy interneten jelezni az utazási igényemet, ha így több busz közül választhatnék az utazásomhoz.

Ha a főútvonalakon nagy a forgalom, a lakóterületek útjait is ki kellene jelölni menekülőútnak, akkor is, ha ott ez nagyobb zajt és rosszabb levegőt okoz.

A közlekedési nevelés, képzés, szemléletformálás legalább olyan fontos, mint az infrastruktúra fejlesztése.

A meglévő utak, járdák karbantartása legalább olyan fontos, mint újak építése.

Ha Eger Európa Kulturális Fővárosa lesz, európai szintű megközelíthetőségre és helyi közlekedésre is szüksége van.



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

■ Nem foglaj állást ■ Egyáltalán nem ért egyet ■ Inkább nem ért egyet ■ Inkább egyetért ■ Teljes mértékben egyetért

19. ábra: A további, megfogalmazott intézkedésjavaslatokra vonatkozó kijelentések megítélése, összes válaszadó

Ha Budapest felé a vonat és az autóbusz hasonló feltételekkel közlekedne (azonos indulási hely, menetidő, menetdíj), és a vasúton korszerű motorvonatok közlekednének, legalább olyan szívesen...



Az Eger-Felnémet-Szilvásvárad vasútvonalat új megállókkal és sűrűbb menetrenddel használhatóbbá kellene tenni a munkába járók és turisták számára akkor is, ha így gyakrabban lennének...



Az észak-déli elkerülő út megépítése akkor is szükséges, ha a következő 6-8 évben mellette más közlekedési fejlesztésre nem jut pénz.



Nem ragaszkodom hozzá, hogy autóval vigyem iskolába a gyereke(í)m, ha más módon is biztonságban tudhatom őket.



A 24-es főút városon belüli és a 25-ös főút felnémeti négysávos szakaszán, a ma parkolásra használt szélső sávokban szívesen látnék kijelölt parkolóhelyeket, kerékpársávot, zöldfelületeket.



Többet kerékpároznék, ha javulnának a kerékpározás feltételei (kerékpárosbarát útvonalak, kerékpárparkolók).



Lót tennie a városnak, ha többen választanák a gyalogos, kerékpáros közlekedést.



Többet utaznék helyi autóbusszal, ha jobb minőségű lenne a szolgáltatás (pl. új autóbuszok, elektronikus utastájékoztató kijelzők).



Hajlandó lennék többet fizetni a helyi autóbuszjegyekért vagy -bérletért, ha jobb minőségű lenne a szolgáltatás (pl. új autóbuszok, elektronikus utastájékoztató kijelzők).



Nem okozna gondot ritkán használt járatok esetében telefonon vagy interneten jelezni az utazási igényemet, ha így több busz közül választhatnék az utazásomhoz.



Ha a főútvonalakon nagy a forgalom, a lakóterületek útjait is ki kellene jelölni menekülőútnak, akkor is, ha ott ez nagyobb zajt és rosszabb levegőt okoz.



A közlekedési nevelés, képzés, szemléletformálás legalább olyan fontos, mint az infrastruktúra fejlesztése.



A meglévő utak, járdák karbantartása legalább olyan fontos, mint újak építése.



Ha Eger Európa Kulturális Fővárosa lesz, európai szintű megközelíthetőségre és helyi közlekedésre is szüksége van.



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

■ Nem fogljal állást ■ Egyáltalán nem ért egyet ■ Inkább nem ért egyet ■ Inkább egyetért ■ Teljes mértékben egyetért

Ha Budapest felé a vonat és az autóbusz hasonló feltételekkel közlekedne (azonos indulási hely, menetidő, menetdíj), és a vasúton korszerű motorvonatok közlekednének, legalább olyan szívesen...



Az Eger-Felnémet-Szilvásvárad vasútvonalat új megállókkal és sűrűbb menetrenddel használhatóbbá kellene tenni a munkába járók és turisták számára akkor is, ha így gyakrabban lennének...



Az észak-déli elkerülő út megépítése akkor is szükséges, ha a következő 6-8 évben mellette más közlekedési fejlesztésre nem jut pénz.



Nem ragaszkodom hozzá, hogy autóval vigyem iskolába a gyereke(ik)met, ha más módon is biztonságban tudhatom őket.



A 24-es főút városon belüli és a 25-ös főút felnémeti négysávos szakaszán, a ma parkolásra használt szélső sávokban szívesen látnék kijelölt parkolóhelyeket, kerékpársávot, zöldfelületeket.



Többet kerékpároznék, ha javulnának a kerékpározás feltételei (kerékpárosbarát útvonalak, kerékpárparkolók).



Jót tenne a városnak, ha többen választanák a gyors, kerékpáros közlekedést.



Többet utaznék helyi autóbuszal, ha jobb minőségű lenne a szolgáltatás (pl. új autóbuszok, elektronikus utastájékoztató kijelzők).



Hajlandó lennék többet fizetni a helyi autóbuszjegyekért vagy -bérletért, ha jobb minőségű lenne a szolgáltatás (pl. új autóbuszok, elektronikus utastájékoztató kijelzők).



Nem okozna gondot ritkán használt járatok esetében telefonon vagy interneten jelezni az utazási igényemet, ha így több busz közül választhatnék az utazásomhoz.



Ha a főútvonalakon nagy a forgalom, a lakóterületek útjait is ki kellene jelölni menekülőútnak, akkor is, ha ott ez nagyobb zajt és rosszabb levegőt okoz.



A közlekedési nevelés, képzés, szemléletformálás legalább olyan fontos, mint az infrastruktúra fejlesztése.



A meglévő utak, járdák karbantartása legalább olyan fontos, mint újak építése.



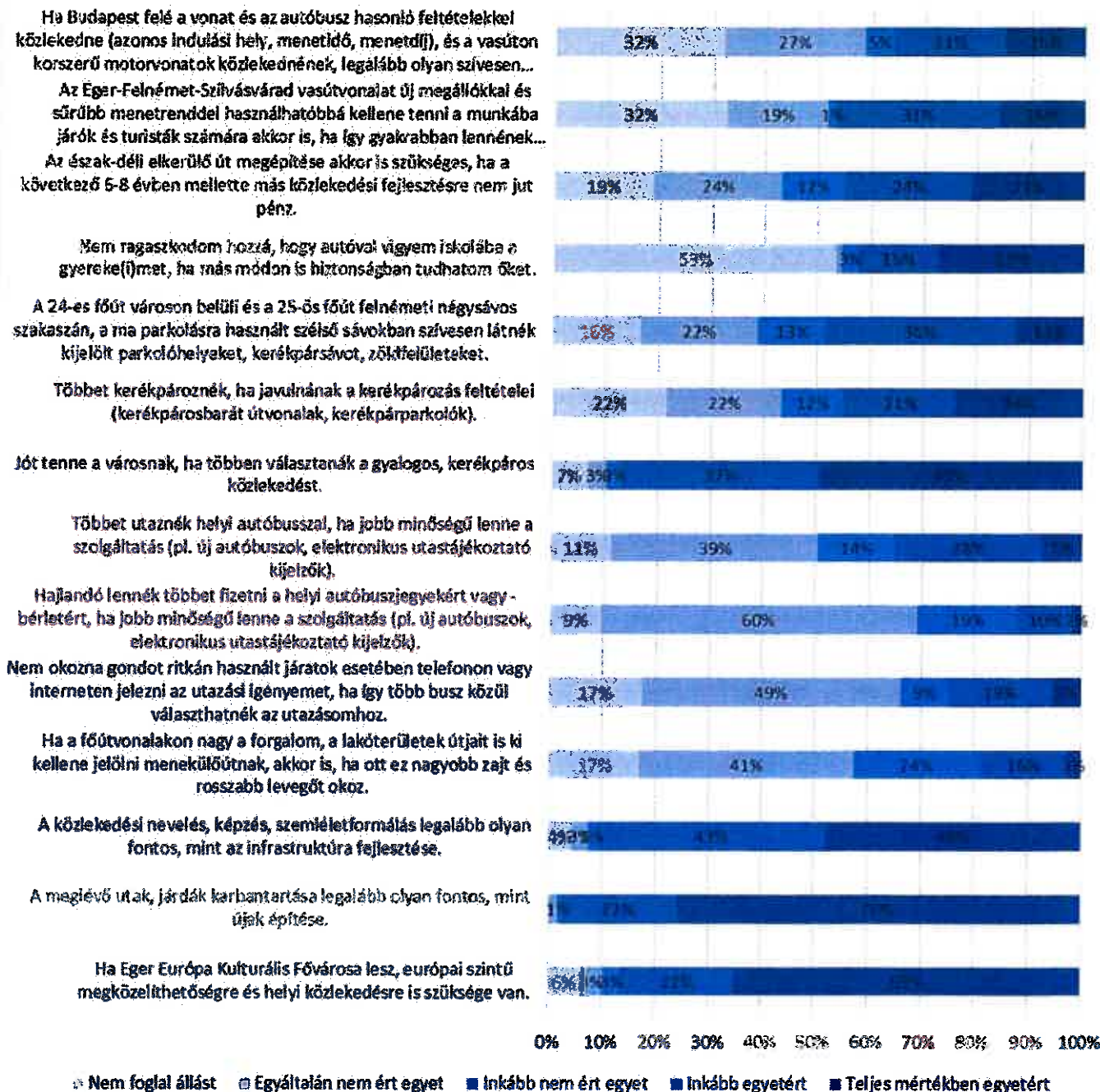
Ha Eger Európa Kulturális Fővárosa lesz, európai szintű megközelíthetőségre és helyi közlekedésre is szüksége van.



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

■ Nem foglaj állást ■ Egyáltalán nem ért egyet ■ Inkább nem ért egyet ■ Inkább egyetért ■ Teljes mértékben egyetért

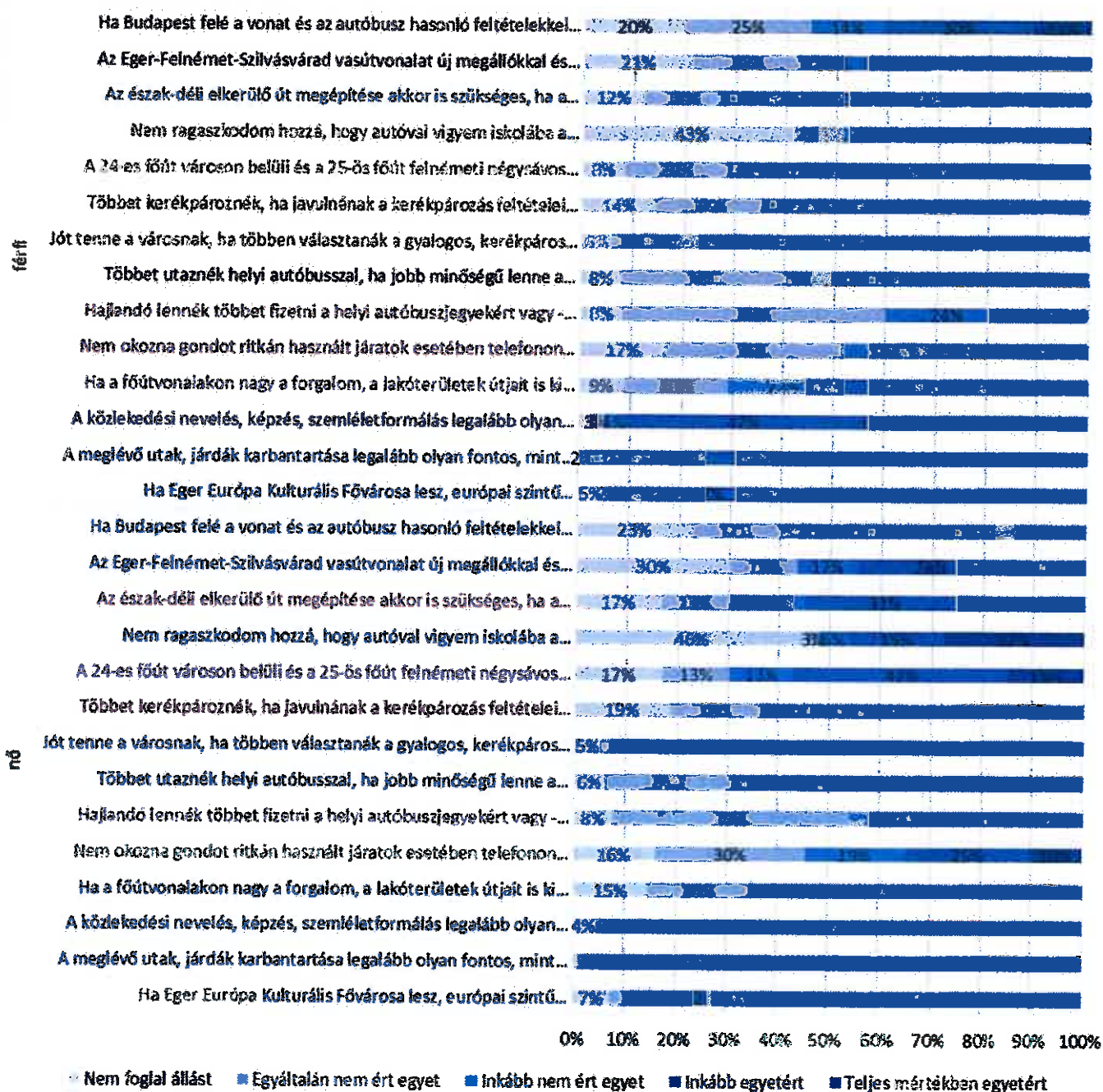
20. ábra: A további, megfogalmazott intézkedésjavaslatokra vonatkozó kijelentések megítélése, egri válaszadók



21. ábra: A további, megfogalmazott intézkedésjavaslatokra vonatkozó kijelentések megítélése, vonzáskörzetben élő válaszadók

A nők nyitottabbak arra, hogy a közösségi közlekedést többet használják fejlesztés esetén

A nők és férfiak véleménye között a legtöbb kérdésben nincs jelentős eltérés. Kivételt képez az, hogy a nők nyitottabbak arra, hogy a közösségi közlekedés fejlesztése esetén többet használják azt; valamint valamivel nagyobb arányban támogatják a forgalomcsillapító jellegű beavatkozásokat (útfelületek újrafelosztása, vasúti fejlesztések elfogadása az átjárók lezárása esetén is, lakóterületi utak forgalomnövelésének elutasítása).



22. ábra: A további, megfogalmazott intézkedésjavaslatokra vonatkozó kijelentések megítélése, nemek szerint

3.3.4 INTÉZKEDÉSEK FONTOSSÁGI SORRENDJE

A legfontosabb intézkedések a jelzőlámpás csomópontok összehangolása; a meglévő utak és járdák felújítása; az észak-déli tehermentesítő út, valamint a hiányzó járdák, gyalogátkelők kiépítése

Az intézkedésjavaslatok fontossági sorrendjét az alábbi diagramok mutatják be. A válaszokat a következőképpen összesítettük: első helyen jelölte – 3 pont, 2. helyen jelölte – 2 pont, 3. helyen jelölte – 1 pont. Lehetséges maximális pontszám az összes válaszadó körében 3000 pont.

Az összes válaszadó körében a legfontosabb intézkedések a jelzőlámpás csomópontok összehangolása; a meglévő utak és járdák felújítása; az észak-déli tehermentesítő út kiépítése; valamint a hiányzó járdák, gyalogátkelők kiépítése.



23. ábra: Intézkedések fontossági sorrendje, összpontszám, összes megkérdezett (első helyen jelölte – 3 pont, 2. helyen jelölte – 2 pont, 3. helyen jelölte – 1 pont. Lehetséges maximális pontszám 3000 pont.)

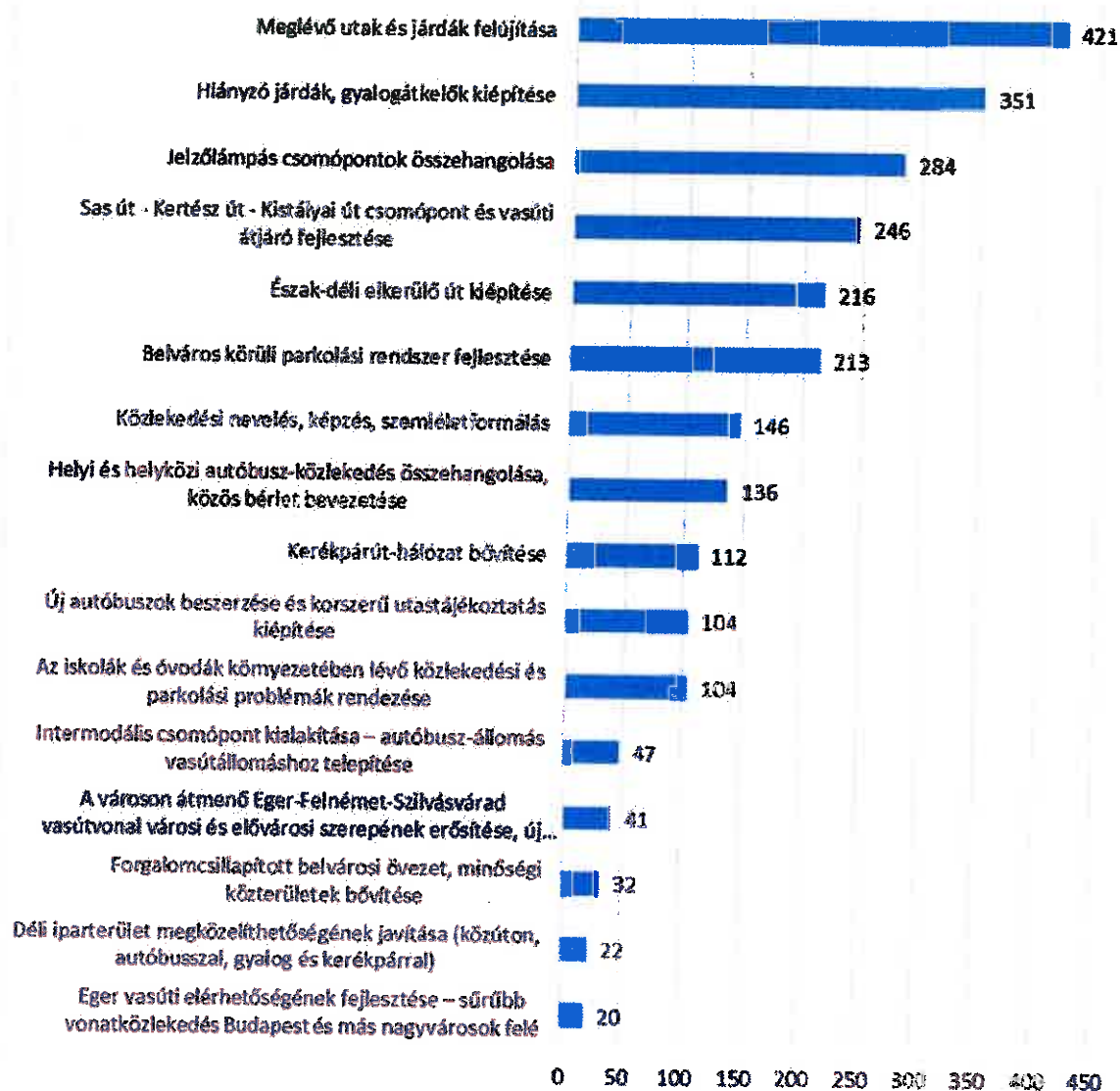
**Az egriek az észak-déli
tehermentesítő utat tartják
legfontosabbnak**

A válaszokat lakóhely szerint vizsgálva megállapítható, hogy az egriek körében – amellett, hogy a fentiek mind nagy támogatottsággal bírnak – az észak-déli tehermentesítő út kiépítését jelölték a legfontosabbnak. A kerékpárút-hálózat bővítése és az új autóbuszok, korszerű utastájékoztatók beszerzése is az egriek körében fontosabb.

A vonzáskörzetben élők prioritási sorrendjének élén a meglévő utak és járdák felújítása, a hiányzó járdák, gyalogátkelők kiépítése, a jelzőlámpás csomópontok összehangolása, valamint a Sas-Kertész-Kistályai utak csomópontjának fejlesztése áll.



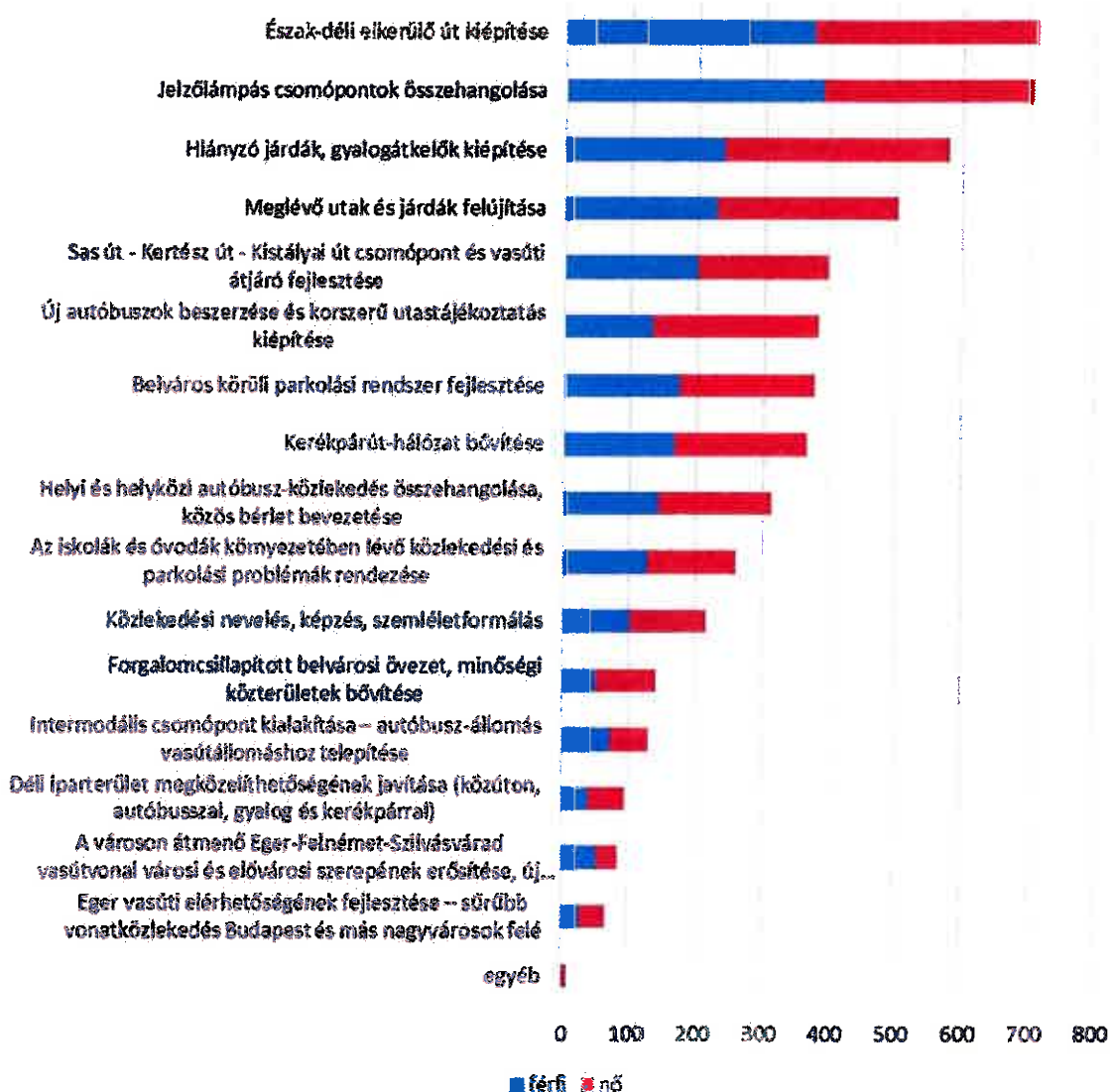
24. ábra: Intézkedések fontossági sorrendje, összpontszám, egri megkérdezettek (első helyen jelölte – 3 pont, 2. helyen jelölte – 2 pont, 3. helyen jelölte – 1 pont. Lehetséges maximális pontszám 1956 pont.)



25. ábra: Intézkedések fontossági sorrendje, összpontszám, más településen élő megkérdezettek (első helyen jelölte – 3 pont, 2. helyen jelölte – 2 pont, 3. helyen jelölte – 1 pont. Lehetséges maximális pontszám 1044 pont.)

A nemek között a legtöbb kérdésben nincs eltérés, de az új autóbuszok beszerzése a nők számára fontosabb

A válaszokat nemek szerint vizsgálva látható, hogy a prioritási sorrendben gyökeres eltérések nincsenek, de általában a gépjárműközlekedést segítő fejlesztéseket a férfiak, a gyalogos és közösségi közlekedést támogató intézkedéseket a nők támogatják nagyobb arányban. Különösen szembeszökő ez az új autóbuszok beszerzése és a minőségi belvárosi közterületek fejlesztése esetén, amelynek lényegesen nagyobb a támogatottsága a nők körében.

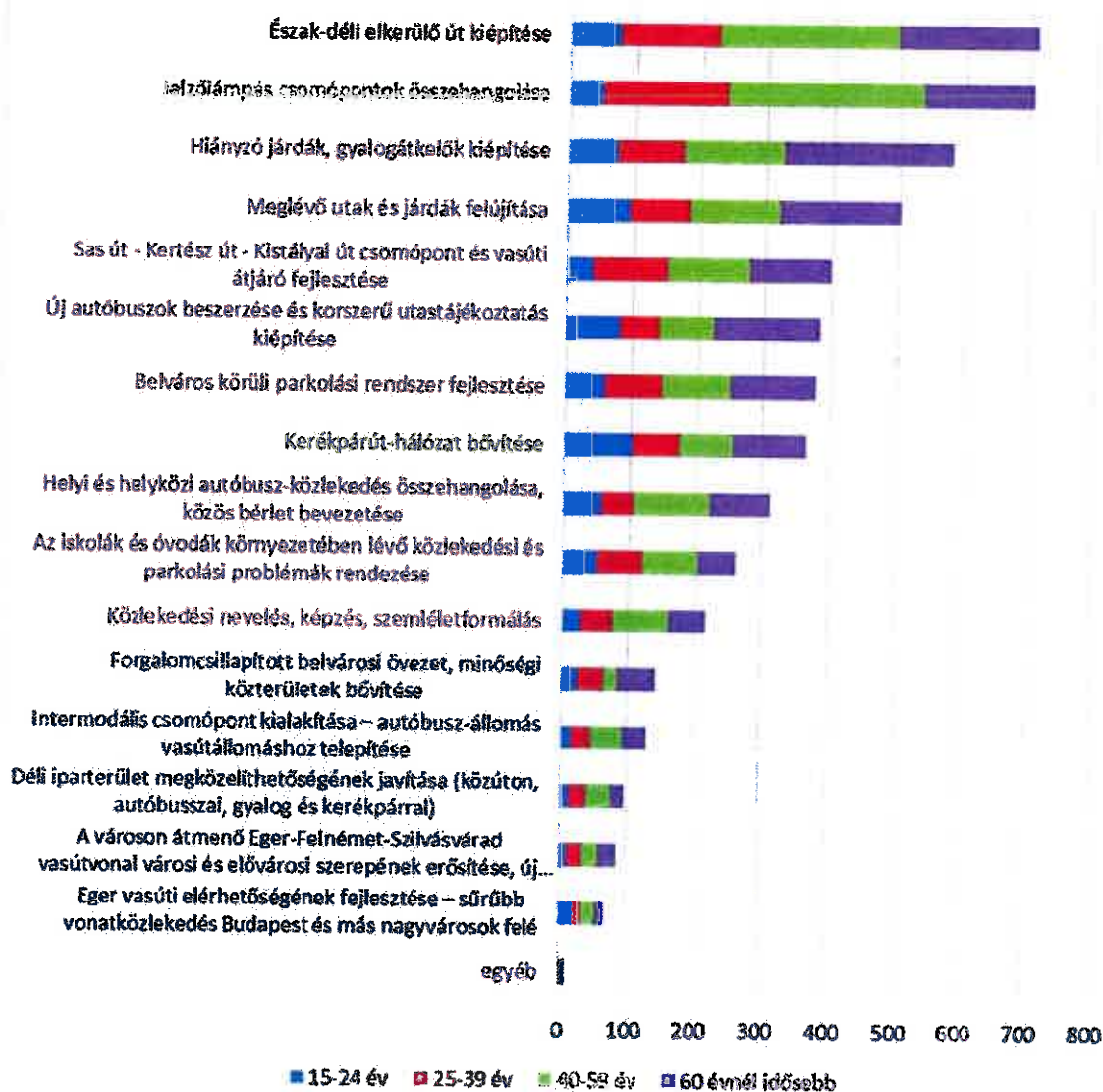


26. ábra: Intézkedések fontossági sorrendje, összpontszám, összes megkérdezett, nemek szerint (első helyen jelölte – 3 pont, 2. helyen jelölte – 2 pont, 3. helyen jelölte – 1 pont. Lehetséges maximális pontszám 3000 pont.)

A korosztályok szerinti preferenciákból látható, hogy az észak-déli tehermentesítő út és a jelzőlámpás csomópontok összehangolása elsősorban a 40-59 éves, kisebb részben a 25-39 éves korosztályból nyeri támogatóit. Utóbbiak körében ugyanakkor viszonylag magasabb a forgalomszabályozási megoldások támogatottsága az elkerülő úthoz képest.

A 60 év felettiek számára a járdák, gyalogátkelők kiépítése, a meglévő utak, járdák felújítása és az új autóbuszok beszerzése legalább ilyen fontos.

A 15-24 évesek körében a kerékpárút-hálózat bővítése, az utak-járdák felújítása és az új autóbuszok beszerzése tartoznak a legfontosabb intézkedések közé.



27. ábra: Intézkedések fontossági sorrendje, összpontszám, összes megkérdezett, korcsoport szerint (első helyen jelölte – 3 pont, 2. helyen jelölte – 2 pont, 3. helyen jelölte – 1 pont. Lehetséges maximális pontszám 3000 pont.)

3.4 ELÉGEDETTSÉG

Az elégedettségre vonatkozó válaszokat az alábbi diagramok foglalják össze.

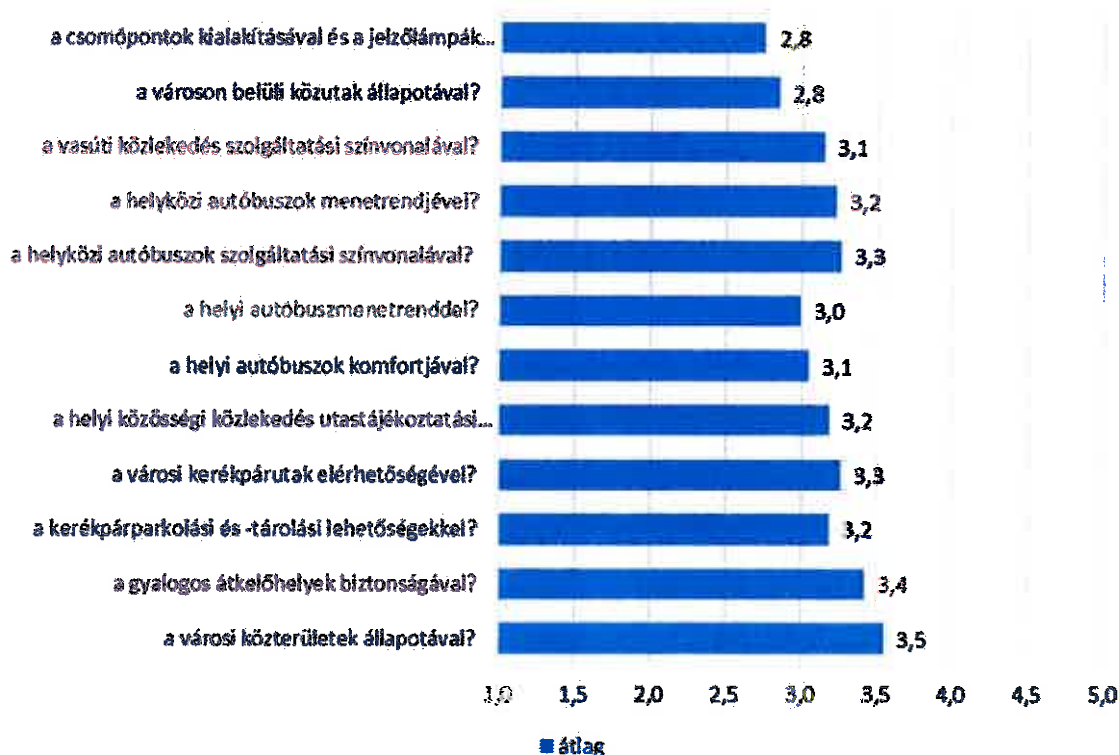
Az összes megkérdezett körében viszonylag magas (egyharmad körüli) a nem állást foglalók aránya a kerékpáros és a vasúti közlekedés esetén, és 13-17% körüli az autóbuszos közlekedés esetén, ami összefügg azzal, hogy kik nem használják ezeket a közlekedési módokat.

1-5-ig terjedő skálán jellemzően közepes a közlekedés különböző szempontjaival való elégedettség

1-től 5-ig terjedő skálán az elégedettség átlaga az egyes kérdések esetén közepes körül, 2,8-3,5 között szóródik. Ezen belül viszonylag jó a városi közterületek állapotának és a gyalogátkelőhelyek állapotának megítélése, míg a legrosszabb a csomópontok kialakításával és a jelzőlámpák szabályozásával, valamint a közutak állapotával kapcsolatos elégedettség – de jelentős eltérések nincsenek az egyes kérdések megítélésében.

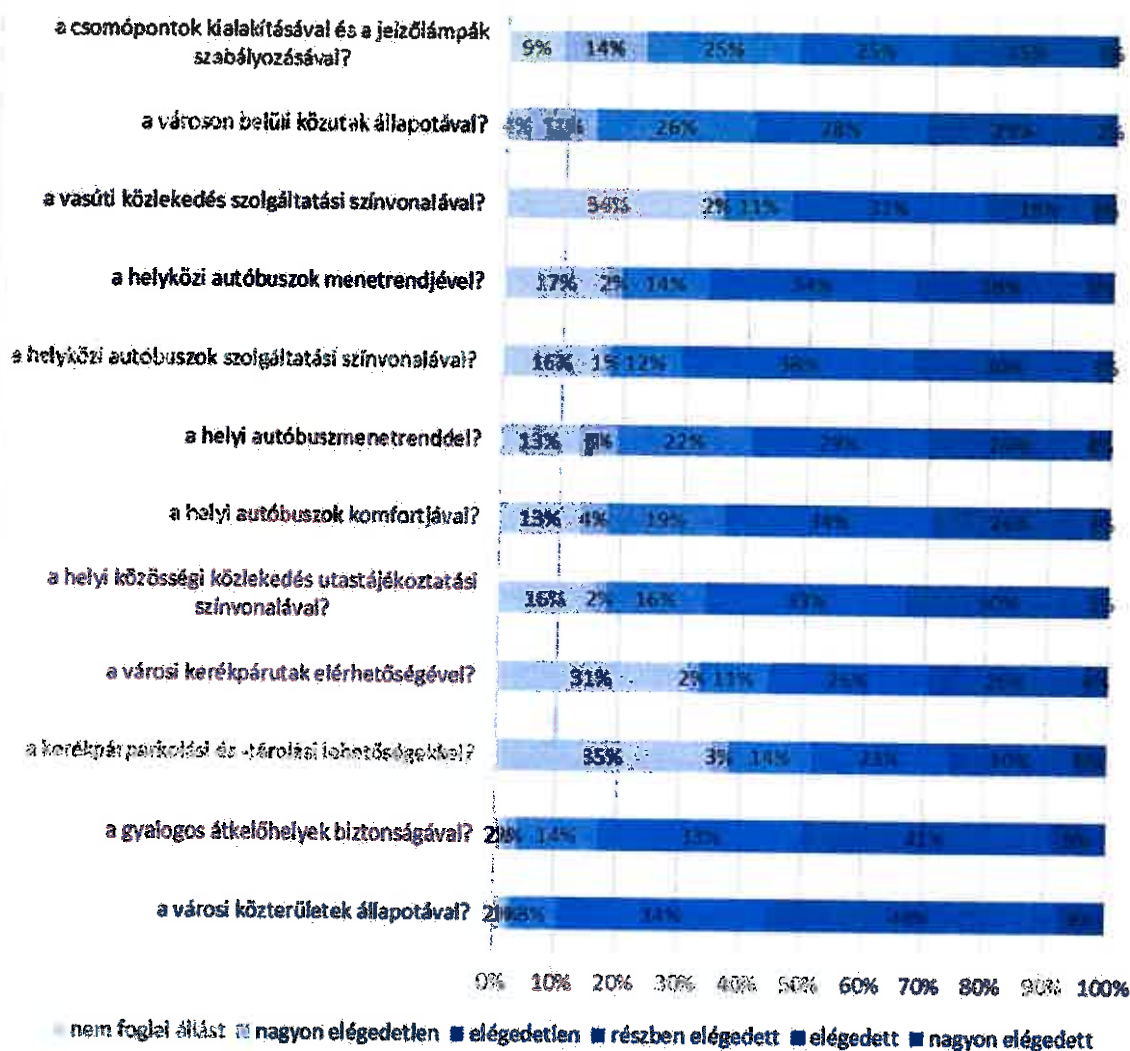
Az egri és környékbeli, illetve a férfi és nő válaszadók véleménye érdemben nem tér el.

Mennyire elégedett Ön...



28. ábra: Elégedettségre vonatkozó válaszok átlaga 1-től 5-ig tartó skálán, összes megkérdezett

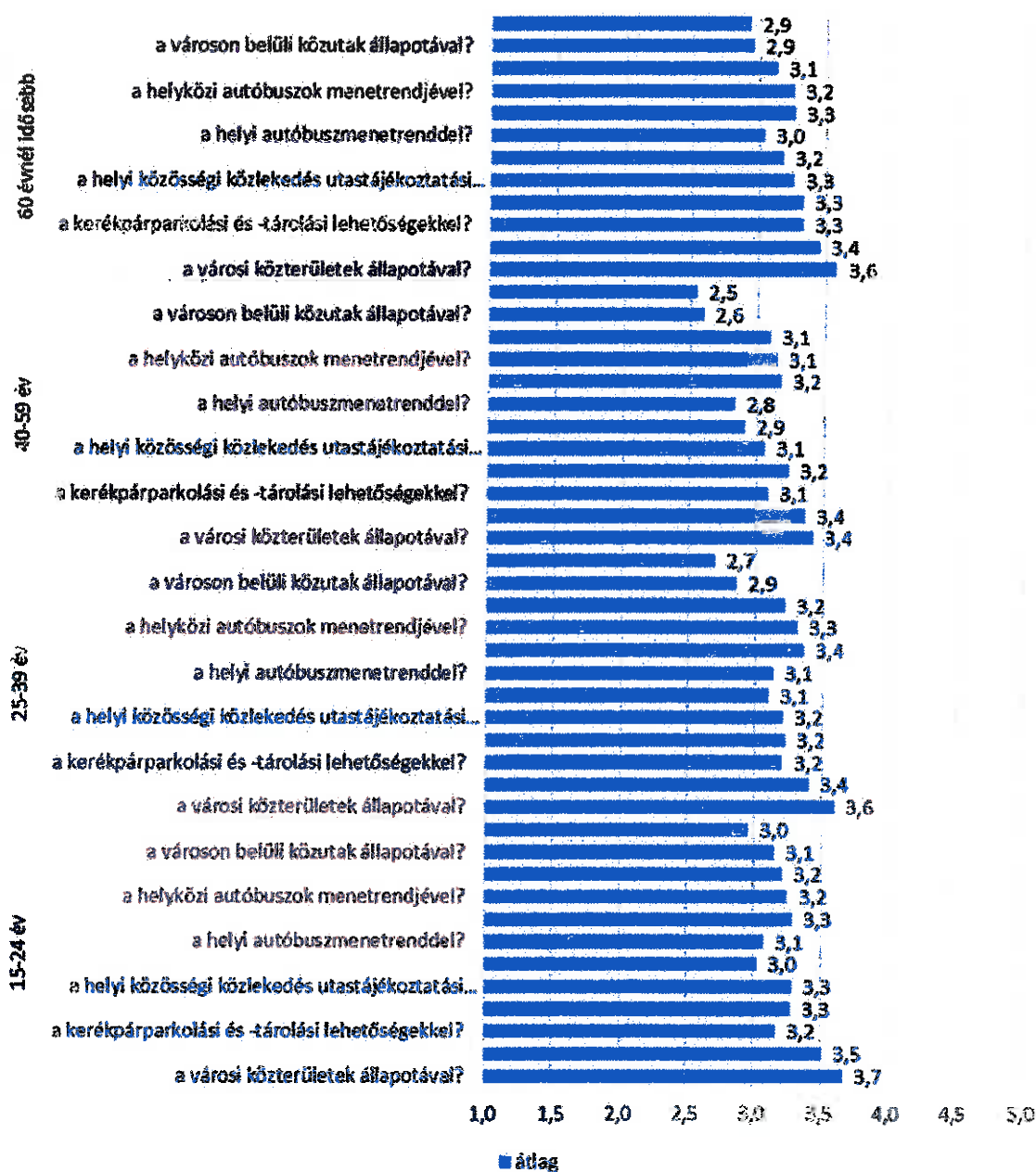
Mennyire elégedett Ön...



29. ábra: Elégedettségre vonatkozó válaszok, összes megkérdezett

Jelentős különbség a korosztályok között sincsen, de az megállapítható, hogy a 40-59 évesek általában kicsit elégedetlenebbek, mint a többi korcsoport, különösen a csomópontok kialakításával és a jelzőlámpák szabályozásával, valamint a közutak állapotával (ezekkel kapcsolatban a 25-39 évesek véleménye is rosszabb, mint a 24 év alattiaké és a 60 év felettieké).

Mennyire elégedett Ön...



30. ábra: Elégedettségre vonatkozó válaszok korcsoportonként, összes megkérdezett

4 MELLÉKLETEK

4.1 KÉRDŐÍV

Eger és térsége közlekedése – kérdőív

Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata Magyarországon az elsők között vágott bele fenntartható városi mobilitási tervének elkészítésébe, a Mobilissimus Kft. szakmai közreműködésével. A fenntartható városi mobilitástervezés az Európai Unió megbízásából kidolgozott, az embert – a városlakót – középpontba állító közlekedéstervezési szemlélet, amelynek alkalmazásával új közlekedési stratégia készül a városok számára. A tervezési folyamatról további információ a kozlekedes.eger.hu címen érhető el.

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

Alapadatok

Személyes adatait bizalmasan kezeljük, és kizárólag arra használjuk, hogy a véleményeket különböző csoportok (pl. korcsoportok) szerint is összesíthessük.

Az Önre érvényes válaszokat kérjük, húzza alá vagy karikázza be (kérdésenként egyet)!

1. Nem:

- ☐ férfi
- ☐ nő

2. Korcsoport:

- ☐ 0–14 év
- ☐ 15–24 év
- ☐ 25–39 év
- ☐ 40–59 év
- ☐ 60 évnél idősebb

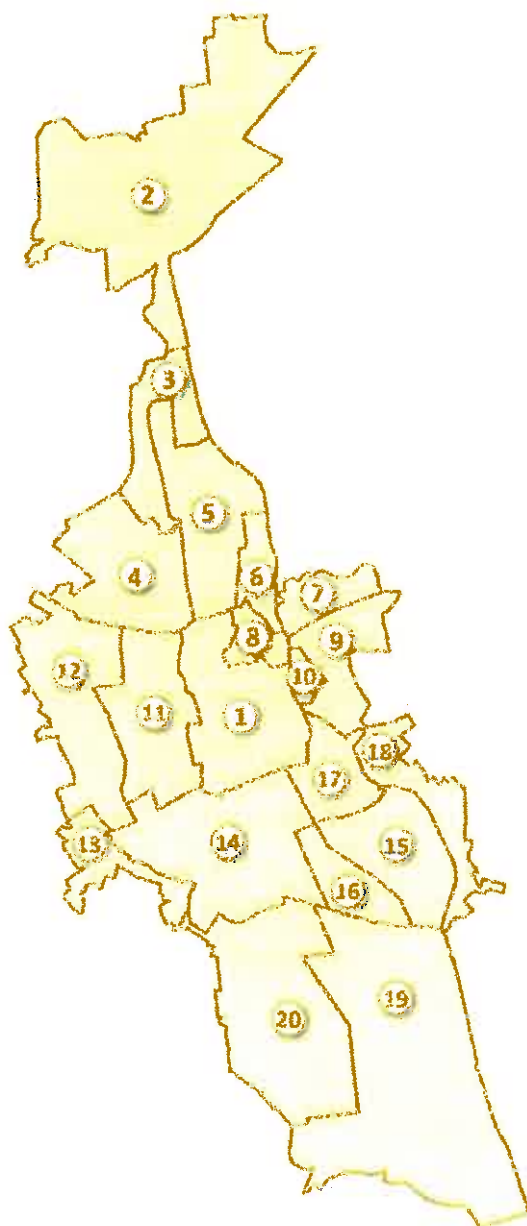
3. Napi tevékenység:

- ☐ aktív dolgozó
- ☐ nyugdíjas dolgozó
- ☐ munkanélküli
- ☐ gyermekkel otthon
- ☐ nyugdíjas
- ☐ tanuló
- ☐ egyéb:

4. Lakóhely:

- | | | |
|-------------------------------|----------------------|-----------------------------|
| 1. Belváros | 9. Almagyar | 17. Maklári hóstya |
| 2. Felnémet | 10. Sánd | 18. Merengő |
| 3. Nagylapos | 11. Károlyváros | 19. Déli iparterület |
| 4. Rác hóstya | 12. Hajdúhegy | 20. Lajosváros |
| 5. Felsőváros | 13. Szépasszonyvölgy | |
| 6. Tetemvár | 14. Hatvani hóstya | 21. Egyéb külterület: |
| 7. Vécsey-völgy és Bikalegelő | 15. Tihámér | |
| 8. Cifra hóstya | 16. Csákó | 22. más település: |

21



Városrészek

Közlekedési szokások

5. Közlekedési módok használatának gyakorisága

Milyen gyakran utazik az alábbi közlekedési eszközökkel? (Kérjük, választ x-szel jelölje, mindegyik közlekedési mód esetén egy választ jelöljön!)

	Minden nap (hétfőigén is)	Minden hétköznap	Hetente néhányszor	Havonta néhányszor	Csak hétfőigén	Ritkábban	Soha
vasút							
távolsági/ helyközi busz							
helyi busz							
autó (vezetőként)							
autó (utasként)							
motorkerékpár, robogó							
kerékpár							
egyéb:							

6. Belváros használatának gyakorisága

Milyen gyakran jár a belvárosban?

Ott lakik	Minden nap (hétfőigén is)	Minden hétköznap	Hetente néhányszor	Havonta néhányszor	Csak hétfőigén	Ritkábban	Soha

Tervezett közlekedési intézkedések megítélése

7. 25-ös főút csomópontjai és forgalomirányítása

Kérjük, állítsa sorba fontosság szerint, hogy a 25-ös főút csomópontjainak szabályozásánál mely szempontot tartja a legfontosabbnak:

- Az észak-déli irányú gépjárműforgalom zavartalan lebonyolítása a 25-ös főúton
- A 25-ös főutat keresztező, és a 25-ös főútról balra kanyarodó gépjárműforgalom lebonyolítása
- A 25-ös főutat keresztező gyalogos és kerékpáros forgalom biztonságos átkelési lehetősége
- Nem foglal állást

8. Belvárosi közlekedési rendszer

Mely kijelentésekkel ért egyet az alábbiak közül?

	Teljes mértékben egyetért	Inkább egyetért	Inkább nem ért egyet	Egyáltalán nem ért egyet	Nem foglal állást
Egyetértek a belvárosi fizetőparkoló övezet kiterjesztésével a 25-ös főút vonaláig, hogy csökkenjen a parkolóhelyeken a zsúfoltság.					
Elfogadom a belvárosi fizetőparkoló övezet kiterjesztését a 25-ös főút vonaláig, ha a belváros körül létesülnek új ingyenes parkolóhelyek.					
Egyetértek a minőségi közösségi terek minőségi bővítésével a belvárosban akkor is, ha ez a parkolóhelyek csökkenésével jár.					
Elfogadom, hogy a belvárosba nehezebb legyen autóval behajtani és ott parkolni, ha más módon (pl. elektromos minibuszokkal) a nehezen mozgó emberek is oda tudnak jutni.					
Egyetértek azzal, hogy a belvárosba hosszabb távon csak környezetbarát járművek hajthassanak be, ha erre elegendő felkészülési idő (legalább 5 év) áll rendelkezésre.					

9. További intézkedésjavaslatok

Mely kijelentésekkel ért egyet az alábbiak közül?

	Teljes mértékben egyetért	Inkább egyetért	Inkább nem ért egyet	Egyáltalán nem ért egyet	Nem foglal állást
Ha Budapest felé a vonat és az autóbusz hasonló feltételekkel közlekedne (azonos indulási hely, menetidő, menetdíj), és a vasúton korszerű motorvonatok közlekednének, legalább olyan szívesen utaznék vonattal, mint autóbusszal.					
Az Eger-Felnémet-Szilvásvárad vasútvonalat új megállókkal és sűrűbb menetrenddel használhatóbbá kellene tenni a munkába járók és turisták számára akkor is, ha így gyakrabban lennének zárva a vasúti átjárók.					
Az észak-déli elkerülő út megépítése akkor is szükséges, ha a következő 6-8 évben mellette más közlekedési fejlesztésre nem jut pénz.					
Nem ragaszkodom hozzá, hogy autóval vigyem iskolába a gyereke(i)met, ha más módon is biztonságban tudhatom őket.					
A 24-es főút városon belüli és a 25-ös főút felnémeti négysávos szakaszán, a ma parkolásra használt szélső sávokban szívesen látnék kijelölt parkolóhelyeket, kerékpársávot, zöldfelületeket.					
Többet kerékpároznék, ha javulnának a kerékpározás feltételei (kerékpárosbarát útvonalak, kerékpárparkolók).					
Jót tenne a városnak, ha többen választanák a gyalogos, kerékpáros közlekedést.					
Többet utaznék helyi autóbusszal, ha jobb minőségű lenne a szolgáltatás (pl. új autóbuszok, elektronikus utastájékoztató kijelzők).					

	Teljes mértékben egyetért	Inkább egyetért	Inkább nem ért egyet	Egyáltalán nem ért egyet	Nem foglal állást
Hajlandó lennék többet fizetni a helyi autóbusszjegyekért vagy -bérletért, ha jobb minőségű lenne a szolgáltatás (pl. új autóbuszok, elektronikus utastájékoztató kijelzők).					
Nem okozna gondot ritkán használt járatok esetében telefonon vagy interneten jelezni az utazási igényemet, ha így több busz közül választhatnék az utazásomhoz.					
Ha a főútvonalakon nagy a forgalom, a lakóterületek útjait is ki kellene jelölni menekülőútnak, akkor is, ha ott ez nagyobb zajt és rosszabb levegőt okoz.					
A közlekedési nevelés, képzés, szemléletformálás legalább olyan fontos, mint az infrastruktúra fejlesztése.					
A meglévő utak, járdák karbantartása legalább olyan fontos, mint újak építése.					
Ha Eger Európa Kulturális Fővárosa lesz, európai szintű megközelíthetőségre és helyi közlekedésre is szüksége van.					

10. Intézkedések fontossági sorrendje

Ön szerint melyik lenne sorrendben a három legfontosabb fejlesztés az alábbiak közül?

- Eger vasúti elérhetőségének fejlesztése – sűrűbb vonatközlekedés Budapest és más nagyvárosok felé
- A városon átmenő Eger-Felnémet-Szilvásvárad vasútvonal városi és elővárosi szerepének erősítése, új megállókkal és sűrűbb menetrenddel
- Helyi és helyközi autóbussz-közlekedés összehangolása, közös bérlet bevezetése
- Intermodális csomópont kialakítása – autóbussz-állomás vasútállomáshoz telepítése
- Jelzőlámpás csomópontok összehangolása
- Észak-déli elkerülő út kiépítése
- Déli iparterület megközelíthetőségének javítása (közúton, autóbusszal, gyalog és kerékpárral)
- Az iskolák és óvodák környezetében lévő közlekedési és parkolási problémák rendezése
- Belváros körüli parkolási rendszer fejlesztése

- Forgalomcsillapított belvárosi övezet, minőségi közterületek bővítése
 - Kerékpárút-hálózat bővítése
 - Hiányzó járdák, gyalogátkelők kiépítése
 - Új autóbuszok beszerzése és korszerű utastájékoztatás kiépítése
 - Sas út - Kertész út - Kistályai út csomópont és vasúti átjáró fejlesztése
 - Közlekedési nevelés, képzés, szemléletformálás
 - Meglévő utak és járdák felújítása
 - egyéb: ...
- nem foglal állást

1. ELÉGEDETTSÉG

11. Elégedettségre vonatkozó kérdések

Mennyire elégedett Ön az alábbiakkal, 1-től 5-ig terjedő skálán? (5 – nagyon elégedett, 1- nagyon elégedetlen)

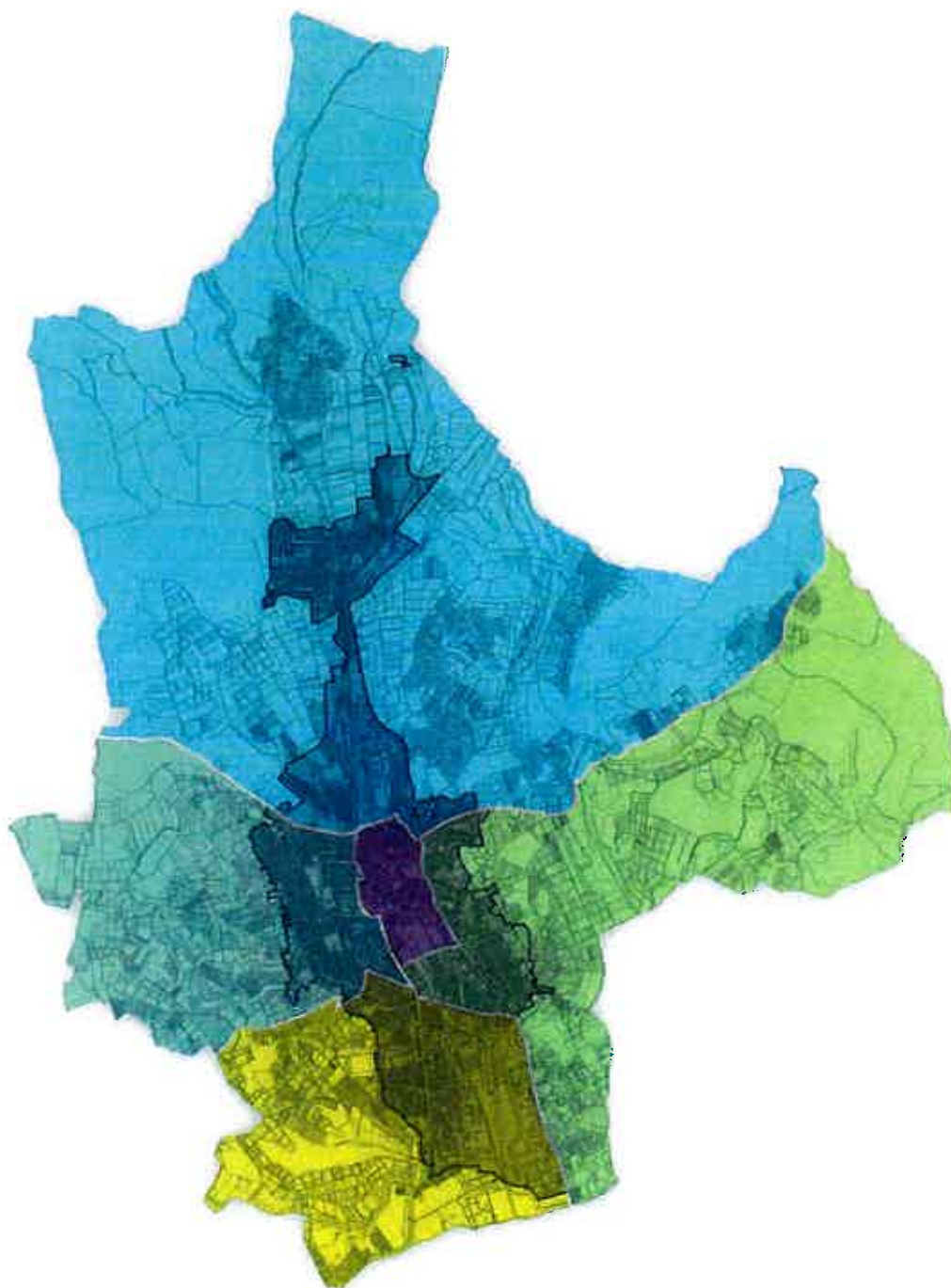
Mennyire elégedett Ön....	1	2	3	4	5	nem foglal állást
a városi közterületek állapotával?						
a gyalogos átkelőhelyek biztonságával?						
a kerékpárparkolási és -tárolási lehetőségekkel?						
a városi kerékpárutak elérhetőségével?						
a helyi közösségi közlekedés utastájékoztatási színvonalával?						
a helyi autóbuszok komfortjával?						
a helyi autóbuszmenetrenddel?						
a helyközi autóbuszok szolgáltatási színvonalával?						
a helyközi autóbuszok menetrendjével?						
a vasúti közlekedés szolgáltatási színvonalával?						
a városon belüli közutak állapotával?						
a csomópontok kialakításával és a jelzőlámpák szabályozásával?						

4.2 MINTA

14 év feletti minta esetén Eger és vonzáskörzete tekintetében:

	1000							
	15-24	25-64	65-x	15-24	25-64	65-x	Össz	
Eger északi	20	65	19	22	72	31	229	652 Eger összesen
Eger belvárosi	5	18	10	6	20	16	75	
Eger nyugati	11	35	18	12	40	29	145	
Eger keleti	7	24	10	8	27	16	92	
Eger déli	9	30	11	10	34	17	111	
Szarvaskő, Egerbócs, Egercsehi, Szűcs	2	8	4	2	8	6	30	348 vonzáskörzet összesen
Felsőtárkány	3	11	4	2	12	6	38	
Egerbakta, Bátor, Hevesaranyos	2	8	3	2	8	5	28	
Egerszalók, Demjén, Egerszólát	3	12	4	3	12	6	40	
Verpelét, Feldebrő, Tarnaszentmária	4	16	7	4	15	11	57	
Kerecsend	2	7	2	2	7	3	23	
Andornaktálya	2	10	3	2	10	5	32	
Maklár, Nagytálya	2	11	4	2	11	6	36	
Ostoros, Nova	3	14	4	3	14	6	44	
Noszvaj	1	6	2	1	6	4	20	1000

4.3 TÉRKÉP ÉS TERÜLETI LEHATÁROLÁS



Egri körzetek:

- Északi (kék) - belterületi rész: 24-es főút - Malom utca - Tetemvár utca - Vécseyvölgy úttól északra
- Belvárosi (lila): Malom utca - Tetemvár utca - Bástya utca - Mécsey István utca - Kertész utca - Hadnagy utca - Deák Ferenc utca - Törvényház út - Barkóczy út - Széchenyi István utca között

- Nyugati (kékészöld) - belterületi rész: 24-es főút - Széchenyi István utca - Barkóczy út - Törvényház út - Deák Ferenc utca - Árpád út - Szvorényi utcától nyugatra
- Keleti (zöld) - belterületi rész: Vécseyvölgy utca - Bástyá utca - Mekksey Istán utca - Kertész utca - Hadnagy út - Deák F. út - Sas utcától keletre
- Déli (sárga) - belterületi rész: Szvorényi utca - Árpád út - Sas utcától délre