

GÁL JÓZSEF–KELEMEN LÁSZLÓ–SZERI ISTVÁN: Utazási szokások vizsgálata Hódmezővásárhelyen

Abstract

Tisza Volán Zrt. made passenger counting and questionnaire poll collaborating with Szegedi Tudományegyetem, concerned with the service in order to obtain information on the travel habits of Hódmezővásárhely population related passenger from satisfaction. The result of the survey has an effect on the framing of the city's public transport. It passed since it under years actual results emerged.

Bevezetés

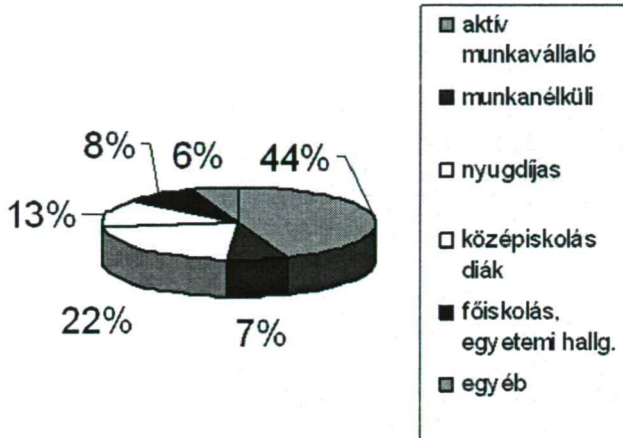
A Tisza Volán Zrt felkérésére készült utasszámlálás és kérdőíves közvélemény kutatás óta már évek teltek el. Felmerül a kérdés, hogy miért is most kerül bemutatásra e vizsgálat néhány részlete? A válasz kettős: 1. Hódmezővásárhely tömegközlekedésének racionalizálása, átalakítása, költséghatékonyabb működésének megszervezése összetett feladat, melynek nehézsége a rendszer hármas finanszírozásában rejlik (Guess, M. G., 2008). Érzelmi és anyagi, szakmai és más érvek ütköznek egymással, melynek hatására kialakul az a menetrend és fuvarozott utaskapacitás, amellyel a szolgáltatás működik az adott menetrendi időszakban. 2. A vizsgálati eredmények tárgyalási alapot jelentettek és üzleti érdeket is érintettek, ezért korábbi publikálására nem volt lehetőség. Mindezek ellenére a 2005-ös vizsgálat tanulságos, ezért érdemes megismertetni a tágabb szakmai érdeklődőkkel.

Anyag és módszer

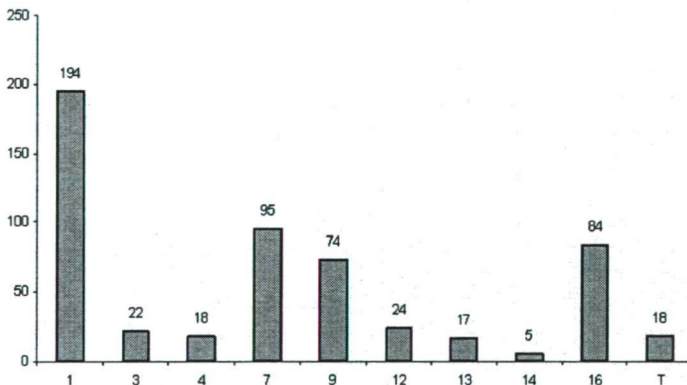
Az alapvető cél a megismerés volt, hogy egy olyan városban, amely nagy kiterjedésű, tradicionálisan kerékpáros város, a lakosság jelentős része egy jól lehatárolható iparterületen dolgozik, illetve fix tömegközlekedési pontokról ingázik más településekre, milyen mértékben és formában veszik igénybe a helyi tömegközlekedést? A vizsgálati módszer a számlálóbiztosos (buszokon utazó) utasszámlálás és kérdőívezés (buszmegállóknál) volt. A vizsgálat egy semlegesnek mondható héten csütörtökön és pénteken, majd másik héten hétfőig történt. A kérdőívezés ettől részben függetlenül, bár időbeli átfedéssel 4 hétig tartott.

Utazási szokások vizsgálata

A megoszlás (*1. ábra*) arra hívja fel a figyelmet, hogy a helyi tömegközlekedés (A tömegközlekedés vagy közösségi közlekedés, közforgalmú közlekedés, kollektív közlekedés – az általános értelmezés szerint – magában foglal minden közlekedési rendszert, amelyben az utasok nem saját járművekkel közlekednek [Wikipedia, 2009]) résztvevői Hódmezővásárhelyen – alapvetően – az aktív munkavállalók és a nyugdíjasok. A napi mozgásuk, áramlási irányuk meghatározása a vonalak kialakításának és a menetrend megalkotásának fontos alapeleme kell, hogy legyen (Gál J., 2008). Érdekes, hogy az aktív korú igénybe vevők nagyobb részt férfiak, míg a nyugdíjasok közel háromszoros női arányt képviseltek a férfiakhoz képest. A válaszadók átlagos életkora 38 év, ettől az eltérés lefelé 26, felfelé 44 év. A várakozásoknak megfelelően itt is igazolódni látszik, hogy az aktív munkavállalók és az idősebbek a meghatározók.



1. ábra. Megkérdezettek státusza
(az általános utazási szokások kérdőívénél)



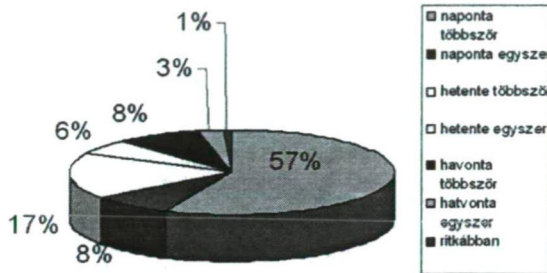
2. ábra. Melyik járatot használja elsősorban?
(az általános utazási szokások kérdőívénél)

A megkérdezettek a 2. ábra szerinti számban választották az adott járatszámot, mint leggyakrabban használt tömegközlekedési eszközt. Látható, hogy az 1-es járat kimagasló értéket mutat, amely nem meglepő. Kiemelkedik még a 7-es, a 9-es és a 16-os járat is, amely egész nap folyamán közlekedik. A vártnál kisebb számban került megemlítésre a 12-es vonal.

A felmérés további részét képezte, hogy másodsorban, illetve harmadsorban mely járatokat használják. A válaszok a kiemelkedő vonalak mellett már lényegesen nagyobb számban említik a többi – időszakos – járatokat. Érdekesség, hogy a T jelű járatokat összességében kevesen jelölték meg, az összegzett adat is az alsó tartomány tetején van. Az utazási szokások vizsgálata alapján felmerül a 3-as (a járat azóta megszűnt), a 12-es és a T járatok felülvizsgálatának szükségessége.

Egy járatot jelölt meg 63%, második járatot is megjelölt 28%, többet 9%. A 3. ábra arra enged következtetni, hogy jelentős azok száma, akik valamilyen ok miatt több járatot is használnak. Ekkor értékelődik fel a ritkább, időszakosan közlekedő járatok szerepe. Ennek ellenére érdemes megvizsgálni, hogy az utaslétszám indokolja-e üzemeltetésüket vagy valamelyik járat útvonalának módosításával e forgalom lefedhető.

A következő kérdés az utazások gyakoriságáról szólt. A kapott válaszok részben korrigálendók, ugyanis a naponta többször kategória mellett választható volt a naponta is, amely esetén azt feltételeztük, hogy naponta egyszer veszi igénybe a helyi tömegközlekedést. Ennek a válasznak az értékelése felülvizsgálatra szorul, ugyanis nem valószínű, hogy aki a napi egyszeri utazást választotta havibérletet vált, ezért a naponta többször kategóriához sorolom a naponta bérlettel válaszokat is.

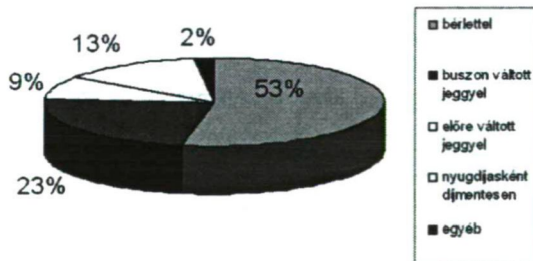


3. ábra. Milyen gyakran utazik helyi járatos busszal?
(az általános utazási szokások kérdőívénél)

Az utazási gyakoriság vizsgálatból arra lehet következtetni (3. ábra), hogy viszonylag állandó személyek veszik igénybe a helyi tömegközlekedést, arányuk némiképp növekedhet az időjárás télivé válásával, de Hódmezővásárhely köztudottan kerékpáros város, ezért ameddig lehet használni, nem szállnak le a bicikliről. A 3. ábrán megjelenő 57% összhangban áll az aktív munkavállalók 1. ábrán bemutatott 44%-ával, valamint a jelentős nyugdíjas aránnyal.

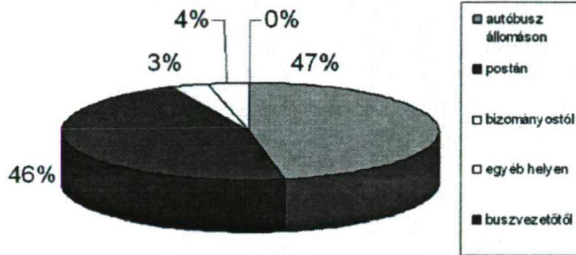
A megkérdezettek 84%-a átszállás nélkül éri el úti célját, és nem mutatható ki százalékosan, hogy hányan szállnak át többször. Úgy gondolom, hogy a Hódmezővásárhelyen jellemző hosszú járatok, melyek végállomása többségében az ipartelepre esik, megfelelő. Véleményünk szerint az átszállásmentes eljutás pozitív az utasokra nézve, hiszen kisebb elérési kockázatot jelent rossz időjárási körülmények között is, illetve kedvezően hat az eljutási időre is.

A menetrendi változtatásokra szisztematikusan visszatérő javaslattal nem találkoztunk. Legtöbb észrevételt a leggyakrabban járó 1-es vonalra tettek, talán kiemelhető az első járat indulásának korábbra tételére vonatkozó, amelynek ellentmond, hogy a járatra többnyire a belvárosban szállnak fel, és műszakváltásra kell a gyártelepre érniük, hiszen szinte mindenki ott szállt le. Nem valószínű, hogy a dolgozni utazók tömegesen igényelnék a korábbi érkezést. A másik javaslat az utolsó járat későbbi indulására vonatkozik, ezt esetleg érdemes megfontolni. A 7, 9, 12 és 16-os járatokra vonatkozó javaslatok nem jelentősek, többi járatra alig vagy nem is érkezett módosítási javaslat.



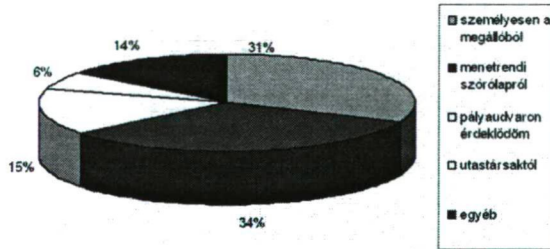
4. ábra. Milyen bérlettel vagy jeggyel utazik?
(az általános utazási szokások kérdőívénél)

Az utazás ellenértékét több módon ki lehet egyenlíteni (4. ábra). A megkérdezettek döntő többsége bérlettel utazik (53%). Érdekes, talán kissé felülreprezentált adat, hogy 23% a buszon veszi meg menetjegyét. Ezt a választ – jellemző módon – a főiskolások, egyetemisták adták, akik jelezték, hogy nem napi igénybevevői a helyi járatoknak. A nyugdíjasok jelentős hányada (65 év alatt) a bérletet jelölte meg (ez a bérlettel utazók 25%-a). Két eredmény megerősítése figyelemre méltó: egyrészt a bérlettel utazók képezik az utasok nagyobb részét, ezért a bérletvásárlási lehetőséget bővíteni célszerű, másrészt – a magasabb ár ellenére is – népszerű a buszon váltott jegy.



5. ábra. Hol veszi meg a bérletét?
(az általános utazási szokások kérdőívénél)

Az első két helyen az autóbusz állomást és a postát jelölték meg (5. ábra), amelyek együttesen 93%-ot tesznek ki. Az autóbuszvezetőnél senki sem vásárol a megkérdezettek közül, ellenben a menetjegyesekkel. Úgy tűnik, a bérletvásárlás rendszere illeszkedik az utasok igényeihez, csupán a pályaudvari sorbaállás idejét tartották néhányan hosszúnak.

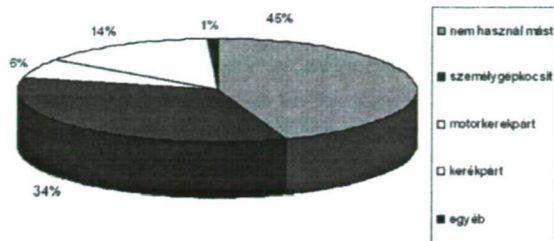


6. ábra. Honnan szerez információt a menetrendi változásokról?
(az általános utazási szokások kérdőívénél)

A kommunikációnak fontos szerepe van az utas és a közlekedési vállalat kapcsolatában. 31% a buszmegállóba kihelyezett menetrendről szerez információt, további 34% pedig a szórólapokról. Úgy tűnik e két kommunikációs csatorna lefedi közel a 2/3-ot, azonban növekszik az internetes és a wap-os szolgáltatás iránti igény is.

További kérdés volt, hogy milyen közlekedési eszközt használ még a helyi közlekedésben? A megkérdezettek – alapvetően buszra várakozó emberek vagy utazók voltak – ezért részarányuk felülreprezentált, de a 7. ábra alapján látható, hogy 45% nem használ mást. A személygépkocsit használók 34%-os arányban jelentek meg, további érdekesség a kerékpárosok 14%-a, illetve, hogy szinte ennek duplája további közlekedési eszközként jelölte meg.

A kérdőíves felmérés kiterjedt a segítségre szoruló emberek érdekeinek figyelemmel kísérésére. Ezek a technikai és szervezési megoldások a többi ember számára is gyakran könnyebbé tehetik.



7. ábra. Milyen más közlekedési eszközt használ?
(az általános utazási szokások kérdőívénél)

Összegzés

Az utasszámlálás időpontjának meghatározása jól sikerült, mivel semmilyen speciális esemény (ünneppnap, iskolai szünet stb.) nem volt a felmérés napjain, az időjárás viszont hirtelen téliesre fordult, így néhányan már átpártoltak a tömegközlekedésre, de messze nem mindenki, aki csak télen használja. A két munkanap, a szabadnap és a munkaszüneti nap jól reprezentálja a heti forgalmat és összehasonlítható a korábban végzett utasszámlálással.

A kérdőíves felmérés ilyen formájú elvégzése újdonság Hódmezővásárhelyen, hiszen korábban telefonos kérdőíves felmérés készült, itt pedig a buszokon, a megállóknál, illetve a Tisza Volán által kijelölt helyeken tették fel a kérdéseket.

Az elmúlt közel egy év elegendően hosszú idő volt arra, hogy a jelentősnek mondható menetrendi változásokat a lakosság megismerje, azonban – a felmérés is alátámasztotta – hogy nem nőtt az utasok száma jelentős mértékben.

Bizonyítást nyert, hogy a lakosság vagy naponta többször használja (nagy többségében bérlettel vagy díjmentesen) vagy eseti utasként menetjeggyel. A meghatározó réteg az aktív munkavállalóké és a tanulóké, bár szemmel látható az elmúlt években két változás: egyrészt a személygépkocsik száma jelentősen megnőtt városunkban, illetve több nagyüzem bezárt vagy jelentős létszámot csökkentett. Az aktív munkavállalók jól definiált reggeli időszakban utaznak a munkakezdéshez igazodva, hozzájuk csatlakoznak a tanulók is. Délután már nagyobb időintervallumban történik a visszaút. Az idők később indulnak, a városközpont felé áramló forgalmat gerjesztik a délelőtti során, illetve a korábban már említett széthúzott intervallumban térnek haza.

Nem munkanapokon a helyzet kicsit más, a forgalom nagyság közelít a Gauss-görbéhez. A napközbeni áramlás a meghatározó.

Mindegyik vizsgálati napon az üzemkezdéshez és üzemzáráshoz közeli időpontokban alig volt utas a buszokon, amely arra enged következtetni, hogy a több műszakban dolgozók nem veszik igénybe jelentős számban a helyi járatokat munkába járáshoz.

Az eljutás 84% esetében közvetlenül, átszállás nélkül történik, amely azért érdekes, mert egyrészt a kérdőívben felmerült a csatlakozások javításának kérése, illetve ennek ellenpontjaként – ha nem bérlettel utazik az illető – akkor a többszörös jegyár többnyire drágább, mint bármely más közlekedési eszközzel eljutni.

A várakozásoknak megfelelően négy járaton utaznak kimagaslóan sokan (1, 7, 9 és 16 járatszámú). Ezzel ellentétben vannak olyan járatok is, amelyeken senki sem utazott egyik irányban sem, illetve jelentős a 10 fő alatti járatok száma. Ezt még az is rontja, hogy nem vizsgáltuk, hány megállónyit utaznak a járatokon. A forgalomáramlás irányonkénti és megállóközi meghatározása egy későbbi feladat lehet.

59% azon járatok aránya a 47% 0–10 főt szállító járatok között, amelyeket 0–5 fő vett

igénybe. További érdekesség, hogy a 0–20 fő által igénybevett járatarány 74%. Felvetődik a kérdés, hogy hány főtől beszélhetünk tömegközlekedésről?

Az 1. mellékletben összegyűjtve tanulmányozható, melyik járatokon, mely napokon utaztak 10-nél kevesebben. Ezek közül számos megszüntetése semmilyen nehézséget sem okozna az utazóközönségnek, azonban – köztudottan – minden ilyen változtatás közfelháborodást kelt (annak ellenére, hogy az ellenzői sem használják a járatokat) javasoljuk a kis forgalmú időszakokban körjáratok menetrendbe állítását (oda-vissza irányokban is ha szükséges, bár egyes járatok indulási és végállomása nincs messze egymástól – pl. 4-es), amelyek érintik a jelentősebb megállókat és több kis kihasználtságú járatot kiváltak. Ezek – esetleg – kisebb kapacitású járművek is lehetnek.

Érdekes – vélhetően kissé felülreprezentált – adat, hogy a vizsgálat négy napján 23% a buszon vett menetjegyet. Ezt azzal tudjuk magyarázni, hogy hirtelen időjárásromlás történt, illetve a hónap második felében voltunk, így bérlete már nem érte meg venni annak, aki most ült át buszra. Ennek ellenére további vizsgálatot kíván, hogy miért nem előre megváltott jeggyel utaztak (kevés helyen lehet hozzájutni vagy nem volt rá idő stb.).

A legnagyobb sokaságot – mint korábban is említettük – a bérletesek alkotják, akik 93%-a vagy az autóbusz pályaudvaron vagy a postán veszi meg. Talán csökkenteni lehetne a sorbaállást, ha a bizományosi rendszer szélesebb körben, több helyen működne.

A menetrendi változásokról időben tudomást szereznek az utasok, ezért a bevált rendszer (megállóban, telefonos szolgálattal, menetrendi szórólappal) jól működik, azonban a felméréskor felmerült, hogy – a kor igényeinek megfelelően – jó lenne, ha a Tisza Volán honlapján a hódmezővásárhelyi helyi menetrend is megjelenne, amely azóta már felkerült a honlapra.

A menetjegyek árával kapcsolatban már jeleztük, hogy átszállás esetén már meggondolandó saját gépkocsi használata, amely egyébként is jelentős mértékben nőtt. Hódmezővásárhelyen a kerékpáros forgalom mértéke is jelentős, másod, illetve harmadsorban sokan meg is jegyezték, hogy átszállnak kerékpárra.

A rá- és elgyaloglás a jellemző (az autóbusz pályaudvaron naponta található nagyszámú kerékpár elsősorban a helyközi forgalmat igénybe vevők miatt kerül oda). Nem igazán érthető, hogy motorkerékpárral miért utaznak a megállóig és miért nem tovább?

Összességében megállapítható, hogy a Tisza Volán helyi járatainak szolgáltatásával az utasok elégedettek, a kérdést elsősorban az jelentheti, hogy milyen korlátok között tartva elfogadható (költségei miatt) a járatgyakoriság, vonalhossz és a járatvariációk száma (pl. A, T stb. jelűek) mind a lakosság, mind az önkormányzat, mind a szolgáltató számára.

Irodalom

- Gál J. (2008): A logisztika alapjai, IM Informatikai Magániskola Kft., Hódmezővásárhely.
 Guess, M. George ed. (2008): Managing and financing urban public transport systems: an international perspective, Local Government and Public Service Reform Initiative, Budapest.
 Sz. n. (2009. 08. 01.): Tömegközlekedés, Wikipedia.
<http://hu.wikipedia.org/wiki/T%C3%B6megk%C3%B6zleked%C3%A9s>