Rugalmas közlekedési rendszerek bevezethetőségének vizsgálata

Vezetői összefoglalás

A KROLIFY Vélemény- és Szervezetkutató Intézet fókuszcsoport kutatás és kérdőíves felmérés segítségével térképezte fel Győr és a győri kistérség lakosságát. A felmérés célja a rugalmas közlekedési rendszer bevezethetőségének vizsgálata volt, Győr város és tágabb vonzáskörzetének térségében.
A győri kistérségben végzett felmérésünket két egymáshoz kapcsolódó kutatási fázisban végeztük el. Az első kutatási fázisban fókuszcsoport interjúkat bonyolítottunk le, melynek eredményeit külön kutatási jelentésben foglaltuk össze.[1] A második munkafázisban kérdőíves felmérést folytattunk egy N=253 fős lakossági reprezentatív mintán. A kérdőíves adatfelvételre 2006. február 23. és 2006. március 15. között került sor. Az adatfelvételt személyes megkérdezés alkalmazásával, a mintába került személyek lakásán, képzett kérdezőbiztosaink közreműködésével végeztük el.
A győri kistérség utazási szokásairól elmondható, hogy a kistérségben élők naponta, átlagosan körülbelül 1 órát töltenek utazással, és havonta átlagosan mintegy 9.000 Ft-ot költenek közlekedésre. A férfiak többet, a nők kevesebbet utaznak és költenek erre a célra. Legtöbb időt a középgenerációk (26-45 év közöttiek) töltenek utazással, legkevesebbet pedig a legfiatalabb és legidősebb populáció (15-18, illetve a 66 év felettiek). A kutatás során azt találtuk, hogy az általános társadalmi-gazdasági státusz meghatározói erős hatást gyakorolnak a közlekedési kiadásokra. Így például az iskolai végzettség jelentősen befolyásolja az utazásra fordított összeg nagyságát: azt találtuk, hogy az alapfokú végzettséggel rendelkezők a középfokú végzettségűeknél négyszer, a felsőfokúaknál nyolcszor kevesebbet költenek erre a célra, a szellemi munkakörben dolgozók kétszer annyit fordítanak havonta utazásra, mint a fizikai dolgozók, valamint a nappali műszakban dolgozók is 5.000 Ft-tal többet fizetnek a közlekedésért az egyéb munkaidőben dolgozóknál. A megkérdezettek utazásainak leggyakoribb célállomása Győr, a férfiak nagyobb arányban utaznak Győrbe, mint a nők, akik viszont nagyobb arányban választják a kistérség valamelyik települését. A válaszadók utazási céljai között az első helyeket a munka, a vásárlás és a látogatás foglalja el, a munka inkább a férfiak, a vásárlás és a látogatás inkább a nők leggyakoribb utazási célja. A kistérség lakóinak 40%-a autót, a fele pedig valamilyen tömegközlekedési eszközt használ, a férfiak inkább autóval, a nők pedig tömegközlekedéssel utaznak. A 25 évnél fiatalabbak és a 66 évnél idősebbek nagyobb arányban használják a tömegközlekedést, mint a középkorúak, és a munkaköri hierarchiában elfoglalt hely emelkedésével többé-kevésbé növekszik az autót használók aránya.

A kistérség közlekedési helyzetét közepesre értékelik a kistérségben élők, az iskolázottság emelkedésével csökken az átlagos osztályzat, vagyis az alacsonyabb végzettségűek jobbnak tartják a közlekedési helyzetet, mint a magasabb végzettségűek. Az autósok szerint rosszabb a helyzet, mint a tömegközlekedést használók véleménye szerint, az autóval való közlekedést a drága üzemanyag, a rossz utak és a parkolás nehezíti, a tömegközlekedésben pedig a drágaság mellett az a tény játszik szerepet, hogy a kistérségen belüli utazáshoz át kell szállni Győrött. Ezen kívül a járatok zsúfoltsága okoz gondot a tömegkzlekedésben. Itt is azt találtuk, hogy az alacsonyabb végzettségűek kevésbé tartják jellemzőnek az adott problémákat a győri viszonyokra, mint a magasabb végzettségűek. A térség közlekedési lefedettségével nincs problémájuk a kistérségben élőknek, alig néhány olyan konkrét célállomást említettek, ahova nehezen lehet csak eljutni. A nehéz megközelítés okaiként a válaszadók leggyakrabban a buszjárat hiányát és a sok átszállást, illetve nagy kerülőt említették. A kistérségi (de nem győri) megkérdezettek szerint a legnagyobb arányban a buszjárat hiánya a nehéz

[1] A győri kistérség rugalmas közlekedési rendszerének alkalmazhatóságát vizsgáló fókuszcsoportok tapasztalatai. KROLIFY Vélemény-és Szervezetkutató Intézet, Budapest, 2005. december

megközelítés oka, míg a győriek úgy vélik, hogy a probléma forrása az, hogy sokszor kellene átszállni, vagy csak kerülővel lehet eljutni a célállomásra. Az általános úti célok elérhetőségét a megkérdezettek egyhangúan közepes és a jó közé teszik, és bár kis különbséggel, de közülük az adminisztratív/egészségügyi és az oktatási célok elérhetőségével van a legkevesebb probléma.

A rugalmas közlekedési rendszert a kistérségben élők negyede venné igénybe és 70% biztosan nem használná. Ez utóbbi arány első ránézésre nagynak tűnhet, de megítélésekor néhány fontos szempontot figyelembe kell venni: egyrészt a fókuszcsoportos felmérés[2] résztvevői ennél pozitívabban álltak hozzá a rugalmas közlekedési rendszerhez, másrészt a válaszadóknak egy a kérdezőbiztos által felolvasott szöveg alapján kellett döntenie a használtról, helyben melynek során kevés gondolkodási idő állt a kérdezett rendelkezésére. Nem szabad továbbá elfeledkezni az emberek hagyományosan elzárkózó beállítottságáról az újításokkal szemben. A kapott eredményeket tovább árnyalhatjuk, ha nemzetközi összehasonlításban vizsgáljuk meg, ugyanis kutatásunk adatai szinte teljes mértékben megegyeznek egy a győri kistérséghez hasonló finnországi régióban végzett, ilyen témájú felmérés eredményeivel. Végezetül hozzá kell tenni, azt – a szociálpszichológia által régóta ismert – jellegzetességet, miszerint az emberek attitűdjei és cselekedetei sok esetben nem egyeznek meg, akár nagymértékű eltérést is mutathatnak. Ezért a kutatás további részében az volt a célunk, hogy a megkérdezetteknek azt az egynegyedét, aki azt válaszolta, hogy használná a rugalmas közlekedési rendszert, minél pontosabban meg tudjuk ragadni különböző szocio-demográfiai ismérvek és egyéb véleménymintázataik segítségével, valamint hogy felmérjük, hogy az használat elől elzárkózó 25% mennyire mobilizálható a rugalmas közlekedési rendszer használata szempontjából.

Elsőként azt vizsgáltuk meg, vajon a férfiak, vagy inkább a nők használnák-e az új szisztémát. Eredményeink alátámasztják, hogy a nők nagyobb arányban vennék igénybe a rugalmas közlekedési rendszert, mint a férfiak. Az eredmények továbbá azt mutatták, hogy a négy fős családokig átlagos vagy átlag alatti a rugalmas közlekedési rendszer választása, ugyanakkor a négynél több tagú családokban megnő a rendszer használata iránti igény. A fentiekben már említettük azt, hogy az általános társadalmi-gazdasági státusz jelentős hatást gyakorol a közlekedési szokások alakulására. Az adatok arról tanúskodnak, hogy a rugalmas közlekedési rendszer használatát is nagymértékben befolyásolja. A felmérésből az derült ki, hogy legnagyobb arányban a felsőfokú végzettséggel rendelkezők vennék igénybe a rendszert, legkisebb arányban pedig a középfokú iskolázottsággal rendelkező válaszadók utaznának vele, a közbülső helyet pedig az alapfokú végzettségűek foglalják el. Ugyanígy, a nappali műszakban dolgozók nagyobb arányban használnák a rugalmas közlekedési rendszert, mint az egyéb munkaidőben dolgozó megkérdezettek. A társadalmi-gazdasági státusz egyik mutatója a lakóhely elhelyezkedése: azt találtuk, hogy a magas státuszúak (felsőfokú végzettség, szellemi munkakör, nappali műszak) közvetlenül a városközpontban, vagy pedig a centrumtól legmesszebb laknak, a rugalmas rendszert pedig legnagyobb arányban azok használnák, akik a legközelebb laknak a városközponthoz és akik a legtávolabb laknak onnan. A használatot az utazással töltött idő szempontjából vizsgálva megállapítottuk, hogy a legnagyobb arányban a naponta 1-1,5 órát utazók vennék igénybe a rendszert, míg az ennél kevesebbet, illetve többet utazók kisebb arányban választanák ezt a megoldást. Akik használnák a rugalmas közlekedési rendszert, átlagosan húsz perccel kevesebbet utaznak naponta azoknál, akik nem használnák a rugalmas közlekedési szisztémát. Azok a kistérségi megkérdezettek, akik használnák a rendszert, legnagyobb arányban naponta háromnegyed-egy órát utaznak. Eredményeink azt mutatják, hogy a közlekedésre fordított összeg nagysága nem gyakorol statisztikailag jelentős hatást a rugalmas közlekedési rendszer használatára. Különbségeket találtunk viszont az autóval, illetve tömegközlekedéssel utazók között: azok, akik jelenleg tömegközlekedési eszközzel utaznak, nagyobb arányban használnák a rugalmas közlekedési

[2] A kérdőíves felmérés lebonyolítása előtt, előkutatási szándékkal fókuszcsoport interjúkat végeztünk, melynek eredményeiről külön tanulmányban számoltunk be. Ld.: A győri kistérség rugalmas közlekedési rendszerének alkalmazhatóságát vizsgáló fókuszcsoportok tapasztalatai. KROLIFY Vélemény-és Szervezetkutató Intézet, Budapest, 2005. december

rendszert, mint az autósok. Fontos kiemelni, hogy az autósok közül a felsőfokú végzettségűeknek, a győrieknek és a naponta kevesebbet utazóknak van nagyobb esélye a rugalmas közlekedési rendszer használatára, míg a valamilyen tömegközlekedési eszközzel utazók közül a győriek azok, akik kisebb arányban használnák a rugalmas szisztémát. A konkrét úti célok szerint vizsgálva a használatot megállapítható, hogy azok, akiknek a leggyakoribb úti céljuk a kistérség valamelyik települése, nagyobb arányban használnák a rendszert, mint az egyéb helyre utazók, az általános utazási célok szerint nézve pedig azok vennék igénybe a rugalmas rendszert legnagyobb arányban, akik leggyakrabban oktatási céllal utaznak. Az eredmények azt mutatták, hogy a győri térség közlekedési helyzetének megítélése is jelentős hatást gyakorol a rugalmas rendszer használatára vonatkozó döntésre. Így azok, akik szerint van olyan úti cél, amely nem, vagy csak nehezen közelíthető meg, több mint kétszer akkora arányban használnák a rugalmas közlekedési rendszert, mint azok, akik szerint nincs ilyen cél, továbbá a legnagyobb arányban azok használnák a rugalmas rendszert, akik szerint a legrosszabb a térség közlekedési helyzete, és ahogy javul ennek megítélése, úgy csökken a rendszert használni kívánók aránya. Az eredmények azt mutatták, hogy a rugalmas rendszert elsősorban adminisztratív/egészségügyi úti célokra használnák a megkérdezettek, majd a látogatás, a szórakozás és a vásárlás következik a sorban. Legtöbben azért nem használnák a rugalmas szisztémát, mert számukra megfelelő az autó vagy a hagyományos tömegközlekedés, illetve mert azt gondolják, hogy túl drága lenne, vagy mert időhöz vannak kötve. Az indokokat különböző szocio-demográfiai háttértényezők szerint megvizsgálva azt találtuk, hogy a férfiak, a 26-45 év közöttiek, a magasabb iskolai végzettségűek, szellemi munkakörben és nappali munkaidőben dolgozók gyakrabban említik a sok úti céljukat indoklásul arra, hogy miért nem használnák a rugalmas szisztémát. Ehhez hasonlóan, a nők, a legfiatalabbak és a legidősebbek, az alacsonyabb végzettségűek, a fizikai és az egyéb munkaidőben dolgozók gyakrabban hivatkoznak arra, hogy a rugalmas közlekedési rendszer túl drága lenne. Azok, akik használnák, leginkább attól tennék függővé az igénybe vételt, hogy ne kelljen átszállni, illetve hogy a telefonos foglalás ingyenes legyen. Azok többsége, aki használná, hajlandó lenne a hagyományos tömegközlekedés árainál többet fizetni a rugalmas rendszer használatáért, legtöbben a buszjegy kétszeresét is kifizetnék érte. Az ár kérdését különböző szocio-demográfiai ismérvek szerint vizsgálva megállapítható, hogy a nők nagyobb arányban lennének hajlandók a hagyományos tömegközlekedés árainál többet fizetni a rugalmas rendszerért, mint a férfiak, szám szerint a nők a buszjegy árának átlagosan két és félszeresét is kifizetnék a rendszer használatáért, míg a férfiak csak 1,84-szeresét. A válaszadók korát tekintve a legtöbbet a 46 és 65 év közöttiek fizetnének, legkevesebbet pedig a legidősebb korosztály tagjai és a 26-45 évesek. Továbbá minél magasabb a megkérdezett iskolai végzettsége, annál inkább lenne hajlandó többet fizetni a rugalmas rendszerért a hagyományos közlekedéshez képest. Olyannyira igaz ez, hogy a felsőfokú végzettségűek közül mindenki kész lenne a hagyományos közlekedéshez képest többet áldozni az új rendszerre. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy nominális értelemben nem a legmagasabb iskolázottságúak fizetnék a legtöbbet, sőt, éppen ők áldoznának legkevesebbet a rendszer igénybe vételére. Azt lehet tehát elmondani, hogy noha a felsőfokú végzettségűek többet fizetnének a rugalmas közlekedési rendszer használatáért, de nem annyival, mint az alacsonyabb iskolai végzettséggel rendelkezők. Ezen túlmenően azok, akiknek a családjában legalább egy autó van, kevesebbet fizetnének a rendszerért, mint azok, akiknek nincs a családjuk használatában autó. A nappali műszakban dolgozók is hajlandóak lennének mélyebben a zsebükbe nyúlni azért, hogy igénybe vegyék az új rendszert, mint az egyéb időbeosztásban dolgozók. Végül azok, akik részesülnek munkáltatói hozzájárulásban, azok többet is kiadnának a rugalmas rendszer használatáért, mint azok, akik nem kapnak munkahelyüktől utazási hozzájárulást. Azok, akik egyértelműen nem fizetnének többet a rugalmas közlekedési rendszerért, legtöbben azzal indokolták válaszukat, hogy a hagyományos tömegközlekedés már így is drága. Néhányan pedig azzal magyarázták döntésüket, hogy ingyen, illetve inkább autóval utaznak. Akik talán vagy biztosan hajlandóak lennének többet fizetni, átlagosan a buszjegy árának 2,25-szörösét lennének hajlandóak kifizetni, a többség azonban csak annak kétszeresét. Legtöbben akkor vennék igénybe a rendszert, ha az utazás előtt egy órával kellene bejelenteni az utazási igényt. Végezetül, a megkérdezettek 83 százaléka gondolja úgy, hogy Győrnek szüksége van egy ilyen rugalmas közlekedési rendszerre. Megállapítottuk, hogy a szellemi munkakörben dolgozók nagyobb arányban

vélik úgy, hogy a térségnek szüksége van a rugalmas rendszerre, mint a fizikai munkakörökben dolgozók, valamint azok, akiknek nincs a családjuk használatában autó, nagyobb arányban gondolják úgy, hogy Győrnek szüksége van egy ilyen rugalmas közlekedési rendszerre, mint azok, akiknek a családja nem rendelkezik autóval.