

SZÉKESFEHÉRVÁR MJV
FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE
HÁTTÉRDOKUMENTUM

LAKOSSÁGI FELMÉRÉS KIÉRTÉKELÉSE



MEGRENDELŐ: SZÉKESFEHÉRVÁR MJV ÖNKORMÁNYZATA

DÁTUM: 2017. OKTÓBER



MINŐSÉG A FENNTARTHATÓ JÖVŐ TERVEZÉSÉBEN

KÉSZÍTETTE:

VARGA ZSOLT

DULICZ LÁSZLÓ

LUKÁCS KATA

LUKÁCS LINDA

TARTALOMJEGYZÉK:

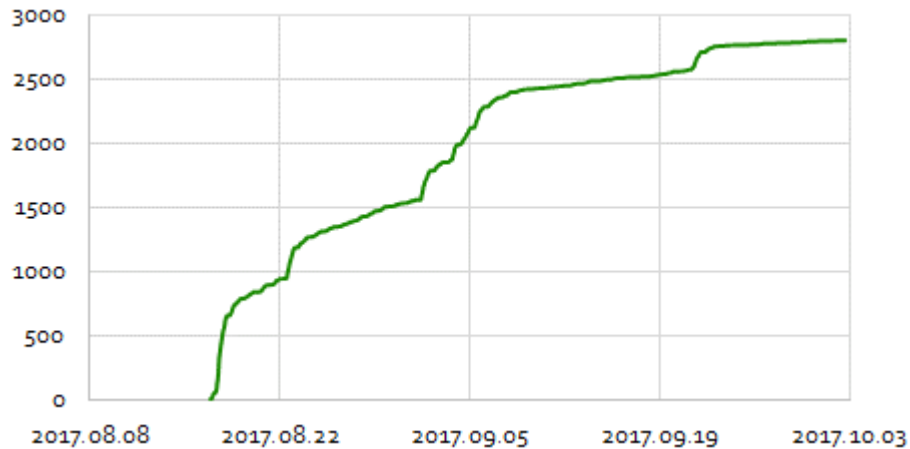
1. Felmérés alapadatai	4	5.3. Kerékpáros közlekedés	18
2. Mobilitási jellemzők	6	5.4. Gyalogos közlekedés	18
3. Meglévő közlekedési rendszer értékelése	9	5.5. Összegzés	19
4. Fejlesztési irányok értékelése	12	6. Kérdőív	19
5. Sajátzavas válaszok értékelése	15	7. Felhasznált források jegyzéke	23
5.1. Közúti közlekedés	15		
5.2. Közösségi közlekedés	17		

ÁBRAJEGYZÉK:

1-1. ábra: A kitöltések időbeli eloszlása	4	3-3. ábra: A közlekedési módokkal való elégedettség területi vetülete	10
1-2. ábra: A kitöltők nem szerinti eloszlása	4	3-4. ábra: Helyi autóbuszos közlekedés problémáinak értékelése	11
1-3. ábra: A kitöltők korfája	4	3-5. ábra: Közúti közlekedés problémáinak értékelése	11
1-4. ábra: A székesfehérvári kitöltők lakhelyének városrészi eloszlása	5	3-6. ábra: Kerékpáros közlekedési problémák értékelése	11
1-5. ábra: A leggyakoribb városon belüli úti cél a közlekedők számára	5	3-7. ábra: Korábbi fejlesztések lakossági elégedettsége	12
1-6. ábra: A 2. és a 3. leggyakoribb úti cél városrészekre bontva	6	3-8. ábra: Gyalogos közlekedés problémáinak értékelése	12
2-1. ábra: A háztartásokban rendelkezésre álló közlekedési eszközök	6	4-1. ábra: Lakosság preferenciái	13
2-2. ábra: A városon belüli utazások során használt közlekedési módok megoszlása	7	4-2. ábra: Közúti fejlesztések fejlesztése	13
2-3. ábra: Közlekedési eszközök választásának szempontjai	7	4-3. ábra: Közösségi közlekedés fejlesztései	14
2-4. ábra: Heti rendszerességgel használt közlekedési módok	8	4-4. ábra: Kerékpáros közlekedési fejlesztések	14
2-5. ábra: A városon kívüli utazások során használt közlekedési módok egy hét alatt	8	4-5. ábra: Gyalogos közlekedési fejlesztések	15
3-1. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos általános elégedettség	9	5-1. ábra: A tíz leggyakoribb problémakör az észrevételek közül	19
3-2. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos elégedettség a használók szerint	9		

1. FELMÉRÉS ALAPADATAI

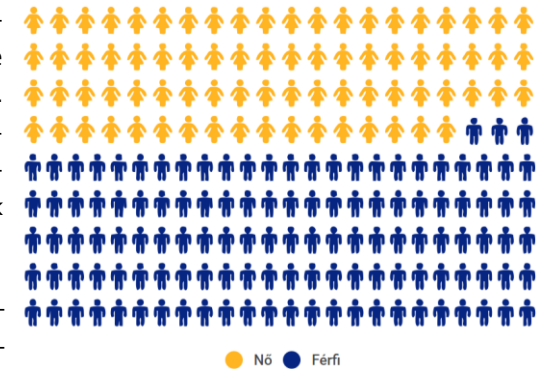
A Mikroline Kft. által összeállított és az önkormányzattal egyeztetett kérdőív elsődleges célja Székesfehérvár jelenlegi közlekedési helyzetének feltárása, a helyi lakosság véleményének és preferenciáinak megismerése volt. A kérdőív olyan kérdéseket foglalt magába, amelyek egyaránt lehetőséget biztosítanak a jelenlegi közlekedési helyzet értékelésére, és a jövőbeli fejlesztési irányok megtervezésére. A feltett 21 db kérdés megválaszolása során lehetőség volt a jelenlegi problémák azonosítására, hangsúlyok meghatározására, továbbá a válaszadók személyes véleményeik megfogalmazására. A kérdőív megtalálható a 6. fejezetben.



1-1. ábra: A kitöltések időbeli eloszlása

A kérdőív 2017. augusztus elejétől volt elérhető október elejéig. A minél szélesebb körű felmérés érdekében több online felületen (a város honlapján, közösségi médiában stb.) és a városi rádióban is promotálva volt a felmérés. **Összesen 2810 db beérkezett választ kaptunk a felmérés során**, amely egy Székesfehérvár méretű város esetén kiválóan mondható (a teljes lakosság 2,9%-a).

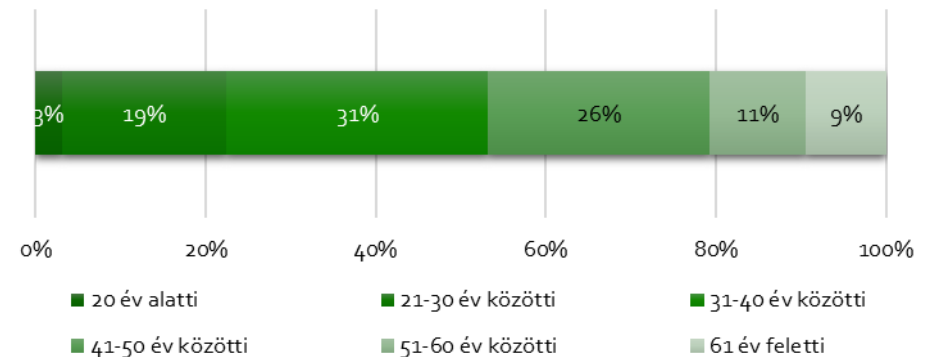
A **kitöltők neme** szerinti megoszlását tekintve közel fele-fele arányban képviseltették magukat. 43%-a volt nő, amely kis mértékben eltér a városi lakosság demográfia eloszlásától (ahol 54% a nők aránya).



1-2. ábra: A kitöltők nem szerinti eloszlása

A **kitöltők koreloszlás** szerinti ábrázolásában jól látható, hogy főként a 20 és 50 év közötti lakosok választottak az igényfelmérésre.

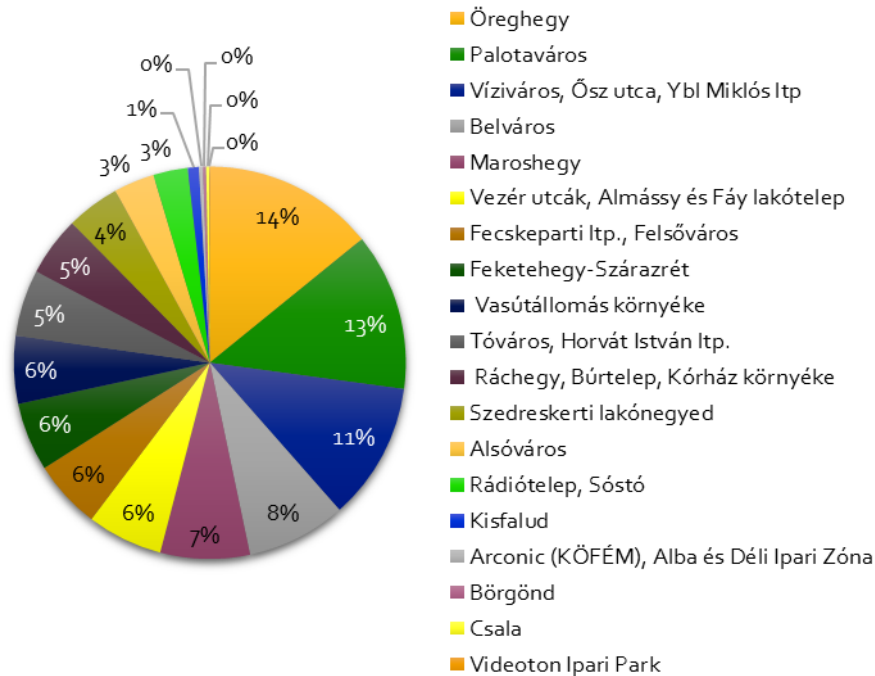
A város demográfiai eloszlásaihoz viszonyítva kevesebb 61 év feletti (32% helyett 9%) töltötte ki a kérdőívet. A 21-30 év közötti korosztály okozott nagyobb aktivitást a kitöltések során, Székesfehérvár lakosságának 19%-a tartozik ebbe a korcsoportba, addig a kitöltőknek 31%-a.



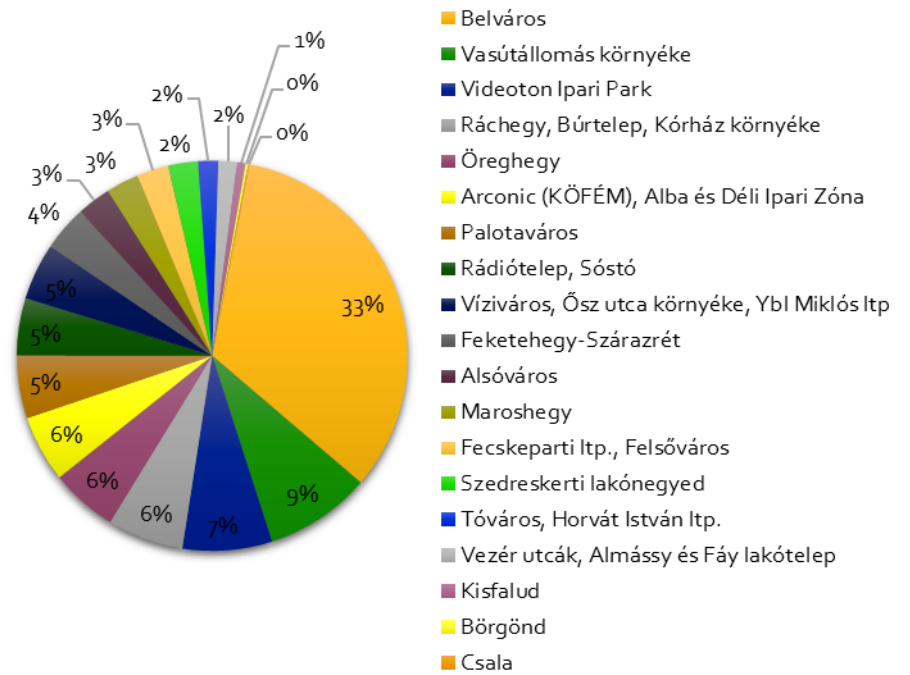
1-3. ábra: A kitöltők korfája

A reprezentatívabb eredmények érdekében a felmérést a kitöltők neme és kora szerint súlyoztuk úgy, hogy teljes Székesfehérvár lakosság demográfiai eloszlását tükrözze. A következőkben bemutatott adatok és diagramok e szerint korrigáltak.

A felmérésen keresztül megismertük a **kitöltők lakhelyének és leggyakoribb úti céljának városrészi eloszlását**, amely hozzájárult a városrészenkénti preferenciák, problémák megismeréséhez, valamint képet adott a meglévő közlekedési szokásokról. A székesfehérvári kitöltők 14%-a Öreghegy városrészen, míg 13%-a Palotaváros lakótelepen él. A kérdőívet 187 nem a megyeszékhelyen lakó is kitöltötte, akik összesen 57 különböző településről ingáznak. A megkérdezett közül a legtöbben Úrhidán és Pákozdon laknak.



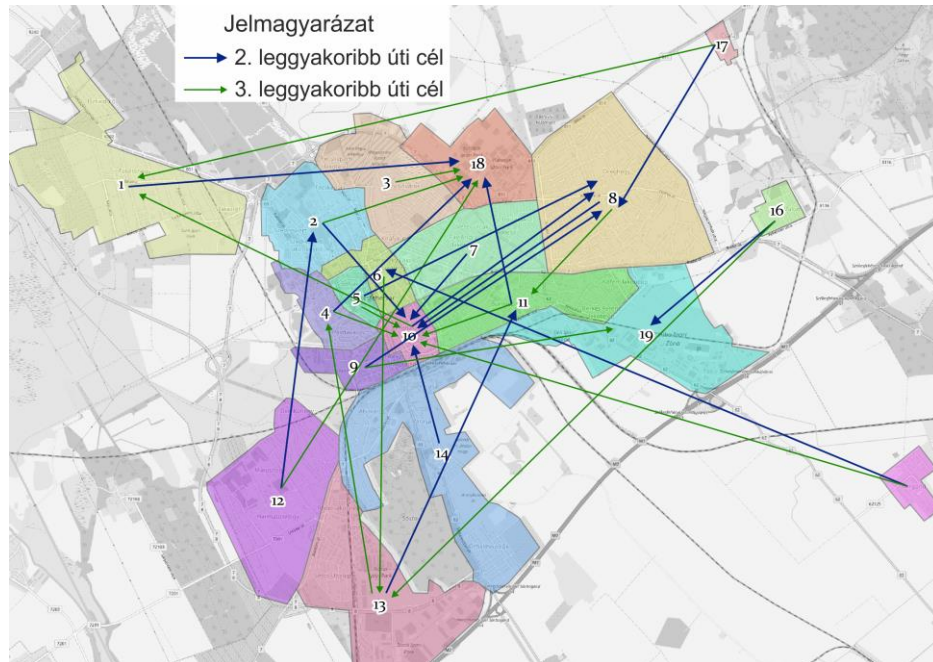
1-4. ábra: A székesfehérvári kitöltők lakhelyének városrészi eloszlása



1-5. ábra: A leggyakoribb városon belüli úti cél a közlekedők számára

A leggyakoribb úti cél (33%-os arányával) a Belváros lett, de gyakran látogatott városrészek között van Vasútállomás környéke, a Videoton és a többi ipari park is.

A részletesebb elemzés során kiderült, hogy minden városrészből a Belvárosba közlekednek a legtöbben. Kivételt csak Palotaváros jelent, ahonnan a legnagyobb arányban a Videoton Ipari Parkba közlekednek és csak 2. a Belváros. A 2. és 3. leggyakoribb úti-célt városrészekre bontva a következő ábra szemlélteti.



1-6. ábra: A 2. és a 3. leggyakoribb úti cél városrészekre bontva

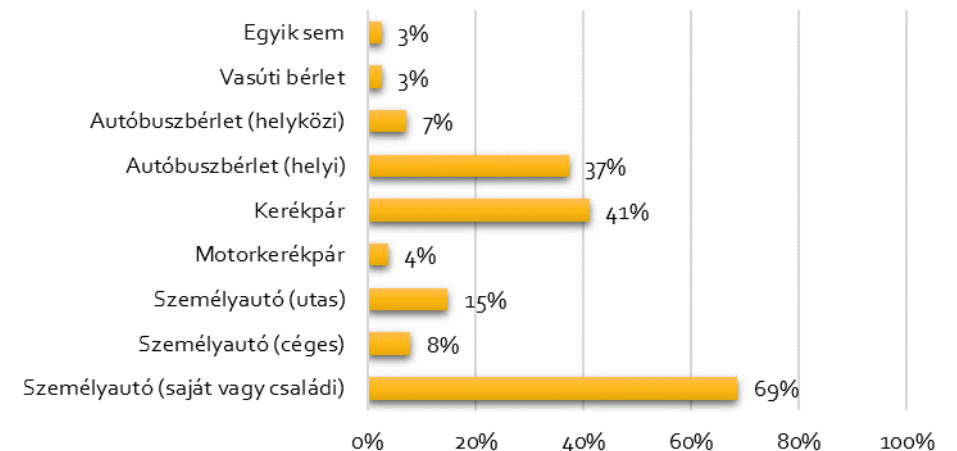
Az ábrán néhány városrészből csak egy nyíl látható, ami annak köszönhető, hogy az adott úti cél településrészben belül helyezkedik el. Látható, hogy a legtöbb településrészből a Vasútállomás környékére közlekednek a leggyakrabban (természetesen csak a Belváros után), ezt követi Videoton Ipari Park és Öreghegy. A megyeszékhely többi ipari parkja is láthatóan nagyobb mobilitási igényt generál. Általánosan kijelenthető, hogy az **utazások többsége a városközpontba irányul**, amely közlekedési problémákat is okoz. Gond továbbá, hogy számos olyan településrész között alakult ki jelentős közlekedési kapcsolat, amelyek egymástól távolabb helyezkednek el.

A megkérdezett székesfehérváriak 2,5%-ának leggyakoribb úticélja más település, amely elsősorban Budapest, de sokan közlekednek Veszprémbe, Móra, Polgárdiba és Győrbe is.

2. MOBILITÁSI JELLEMZŐK

Székesfehérvár SUMP tervezéséhez kiemelkedően fontos információt nyújt a mobilitási jellemzők megismerése. A fenntartható városi mobilitási terv készítése során fontos ismerettel bírni a helyi lakosság részére **rendelkezésre álló közlekedési eszközökről**. Székesfehérvár esetében a kitöltők 69%-a rendelkezik személygépjárművel, amely országos viszonyokhoz képest magas aránynak mondható.

A városrészenkénti eloszlást tekintve Tóváros, Horváth István Itp., Vasútállom környéke és Szedreskert lakónegyed területén jóval alacsonyabb a személygépjármű tulajdonosok aránya (51-60%). Az átlag felett van viszont több a Belvárostól távolabb fekvő településrész esetében, mint a Maroshegy, Feketehegy-Szárzrét, Öreghegy, Börgönd és Csala. A kerékpárbirtoklás megoszlása egyenletesnek tekinthető, Alsóvárosban a legkevesebb kerékpár (31%), és Fecskeparti Itp., Felsőváros területén a legmagasabb (56%).

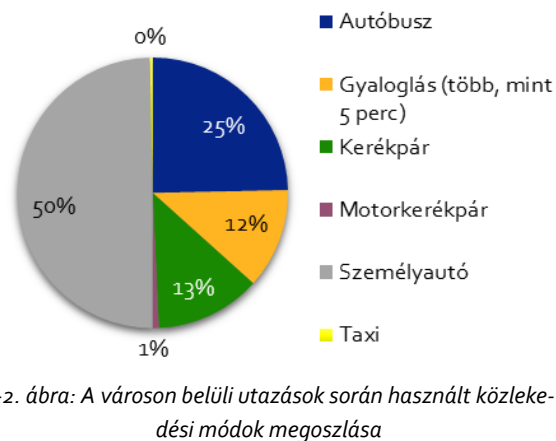


2-1. ábra: A háztartásokban rendelkezésre álló közlekedési eszközök

A helyi autóbusszberletet a központtól távolabb fekvő városrészek lakói vásárolnak magasabb arányban: így Kisfalud, Rádiótelep, Sóstó és Feketehegy-Százrét. Kiemelkedően alacsony a helyi bérlettulajdonosok száma a Belvárosban (24%). A helyközi autóbussz bérlettel rendelkezők aránya Ráchegy, Búrtelep, Kórház környékén (12%), Palotavárosban (10%) és Kisfaludon (10%) a legmagasabb, de több helyen a 2%-ot sem éri el (Alsóváros, Vasútállomás környéke, Feketehegy-Százrét). Arányában a legtöbb vasúti bérletes szintén Egyetemvárosban van.

A válaszadók 3%-a nem rendelkezik semmilyen mobilitási eszközzel. Jellemzően minél közelebb van a városközponthoz a városrész, annál inkább nagyobb ez a szám. Így a Belvárosban 7%, Víziváros, Ősz utca környéke, Ybl Miklós ltp. 5% és a Vasútállomás környékén 6%.

A városon belüli közlekedési módok eloszlása az egyik legfontosabb közlekedési szokásjellemző, amely azt mutatja, hogy egy átlagos nap az emberek milyen arányban használják a közlekedési módokat. A kérdőív szerint Székesfehérvár esetében ez elég kedvezőtlen képet mutat, mivel egy hasonló méretű és fejlettségű városokhoz képest sokkal többen közlekednek személygépjárművel, míg a közösségi közlekedés részaránya alacsonynak tekinthető.



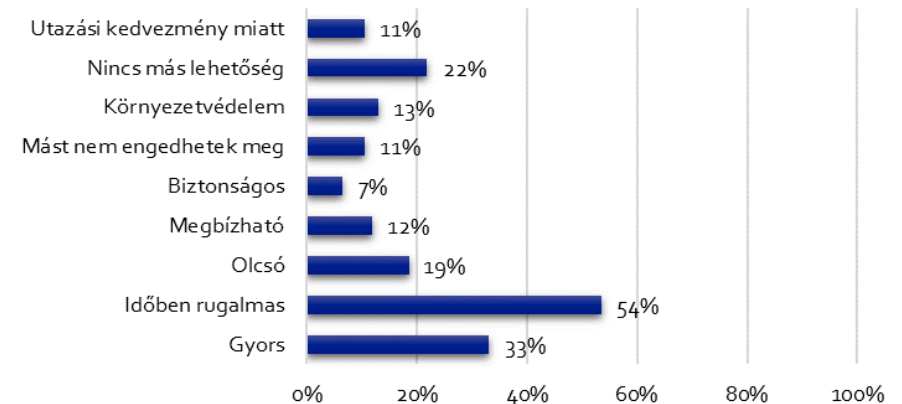
2-2. ábra: A városon belüli utazások során használt közlekedési módok megoszlása

A részletesebb vizsgálatok szerint a különböző korcsoportok modal splitje jelentős eltérést mutat a kerékpárhasználat kivételével. Személygépjárművel leginkább a 40 és 50 év közöttiek, gyalog és autóbusszal a 20 év alattiak közlekednek. Sokat elárul a közösségi közlekedés szolgáltatási szintjéről az a tény, hogy az ingyen vagy kedvezmény

igénybevételével utazó 20 év alattiak és 61 év felettiak csupán 36-38%-a használja napi utazásai során.

A háztartásokban rendelkezésre álló közlekedési eszközök bontása alapján is akadnak érdekes adatok. A saját személygépkocsival rendelkezők 70%-a, a vállalati személygépkocsival rendelkezők 90%-a használja napi szinten az autóját. Az autóbussz bérlettel rendelkezők körülbelül 50%-a közlekedik napi szinten közösségi közlekedéssel, míg a kerékpárral rendelkezők 27%-a kerékpározik rendszeresen. A modal split területi eloszlást viszonylag egyenletesnek tekinthető, szinte minden városrészen a legtöbben gépjárművel közlekednek, azt követi az autóbussz.

Rákérdeztünk a **közlekedési módváltás indokára** vagyis, hogy milyen szempontok alapján választanak a közlekedési eszközt a városban közlekedők a napi utazásaik során. A feltett kérdésre előre meghatározott kijelentések közül volt lehetőség választani. Első helyeken a időben rugalmas közlekedés és a gyors eljutás áll, amely összefügg a gépjárműhasználat magas arányával. Sajnálatos módon e két kritériumnak a közösségi közlekedés nehezen tud csak megfelelni, mind meglévő, mind akár egy fejlesztett állapotában.

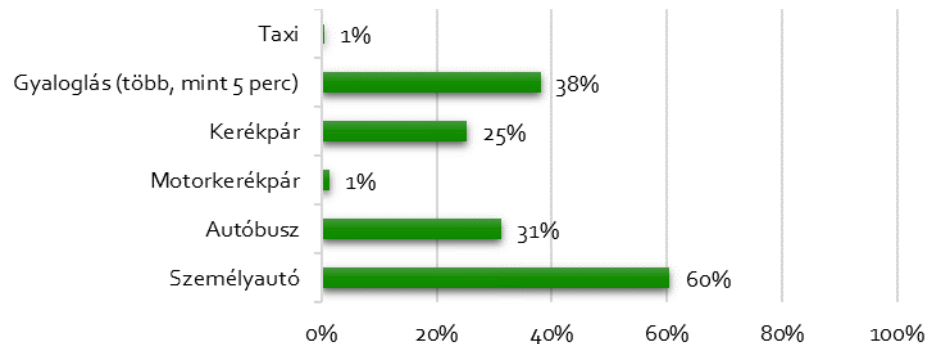


2-3. ábra: Közlekedési eszközök választásának szempontjai

Szintén sokat elárul a város közösségi közlekedéséről, hogy a vele közlekedők 41%-a az utazási kedvezmény miatt választja, illetve az utasok 32%-a nem engedhet meg magának mást. Az egyéni gépjárművel közlekedők 23%-a úgy gondolja, hogy számára nincs más közlekedési lehetőség (és emiatt jár ezen eszközzel).

A környezeti fenntarthatóság elég alacsony arányban jelenik meg a módválasztási döntések meghozásánál, ez a 20 éven alattiak számára legfontosabb (de nálunk is csak 18%). Nem meglepő módon a leginkább aktív korcsoport (30-50 év) számára a legfontosabb az időbeni rugalmasság és gyorsaság.

Míg az eddigi vizsgálat a napi utazásokra vonatkozott, megkérdeztük azt is, hogy **milyen közlekedési módokat választanak egy hét leforgása alatt** a városon belüli utazásuk során. A legnagyobb változás a napi utazási szokásokkal összevetve a gyaloglás és a kerékpározás tekintetében van (előbbi háromszorosára, utóbbi kétszeresére nőtt). A részletesebb elemzésből kiderül, hogy a napi rendszerességgel személygépjárművet vezetőik csupán 8%-a használja a közösségi közlekedést és 15%-a kerékpározik heti rendszerességgel.

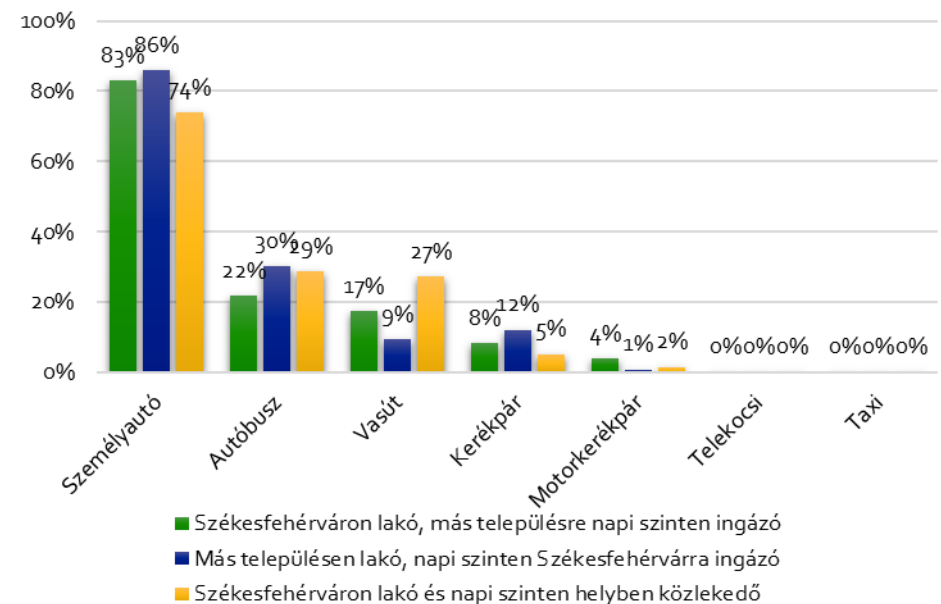


2-4. ábra: Heti rendszerességgel használt közlekedési módok

Fontos még bemutatni a megyeszékhelyen túlnyúló, a **városon kívüli utazásokhoz** leggyakrabban választott közlekedési eszközök megoszlását. Megkülönböztettünk három típusú közlekedési szokást:

- Székesfehérváron lakó, de más településre napi szinten ingázó;
- Más településen lakó, de napi szinten Székesfehérvárra ingázó;
- Székesfehérváron lakó és napi szinten helyben közlekedő.

A városon kívüli közlekedés rendszer számára az első két kategória elsőbbséget élvez, hisz napi szinten jelentkező mobilitási igényről van szó. Az ábrán a Székesfehérváron túlnyúló utazások során heti rendszerességgel használt közlekedési módok szerinti megoszlás látható kategóriák szerint.



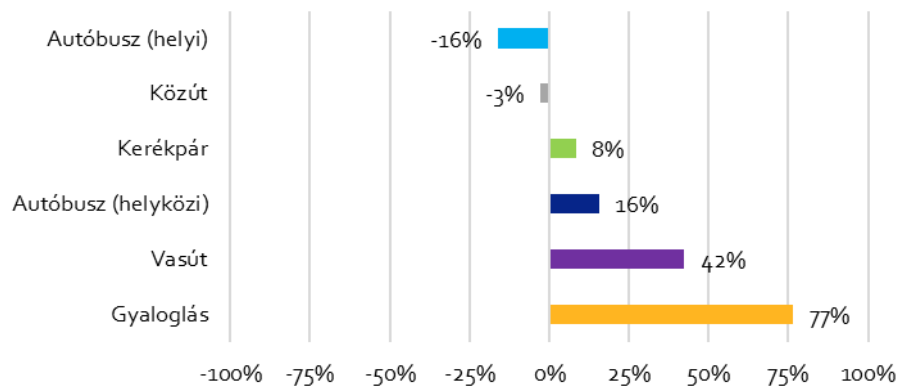
2-5. ábra: A városon kívüli utazások során használt közlekedési módok egy hét alatt

A városon kívüli közlekedés esetén is dominál a személygépkocsi használat, de viszonylag magas kerékpározók aránya is (5-12%) – főleg annak tekintetében, hogy kevés település irányában van kiépített kerékpáros nyomvonal. A vasúti közlekedés aránya is jónak mondható, a Székesfehérvárról induló utazásoknál megközelíti az autóbusszal közlekedők arányát, miközben jóval kevesebb település érhető el kötött pályán.

3. MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSI RENDSZER ÉRTÉKELÉSE

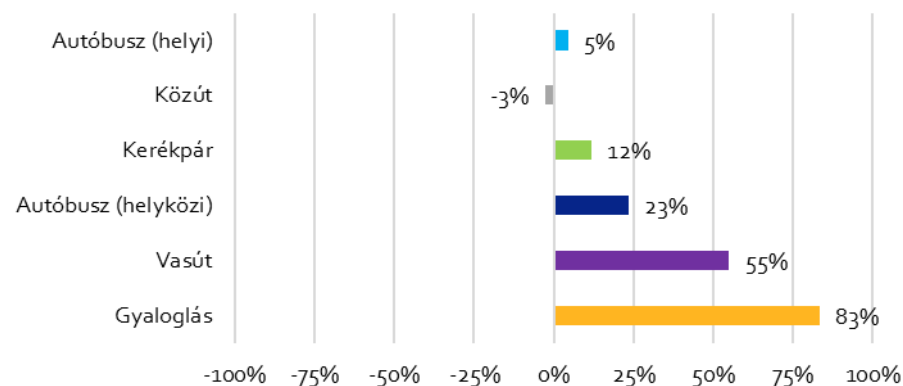
E fejezetben ismertetjük a Székesfehérváron **közlekedők elégedettségét a meglévő közlekedési rendszerrel kapcsolatban**. Az elégedettséget mérő kérdések célja a jelenlegi problémák feltárása, a fejlesztésre szoruló tényezők megismerése volt. A válaszok értékelése +100% és -100% között alakul, ahol a +100% esetén minden válaszadó teljes mértékben egyetért az adott kijelentéssel, míg -100% esetén egy válaszadó sem ért egyet, 0%-nál pontosan annyian értenek egyet amennyien nem.

A közlekedés meglévő feltételei közül a válaszadók leginkább a gyaloglási lehetőségekkel elégedettek, ezt követi a vasúti, majd a helyközi autóbusz közlekedés, utóbbi megítélése már csak ötöde az első helyen állónak. A válaszadók elégedetlenek a közúti közlekedéssel, amelynél csak a helyi autóbusz közlekedés mutat rosszabb képet.



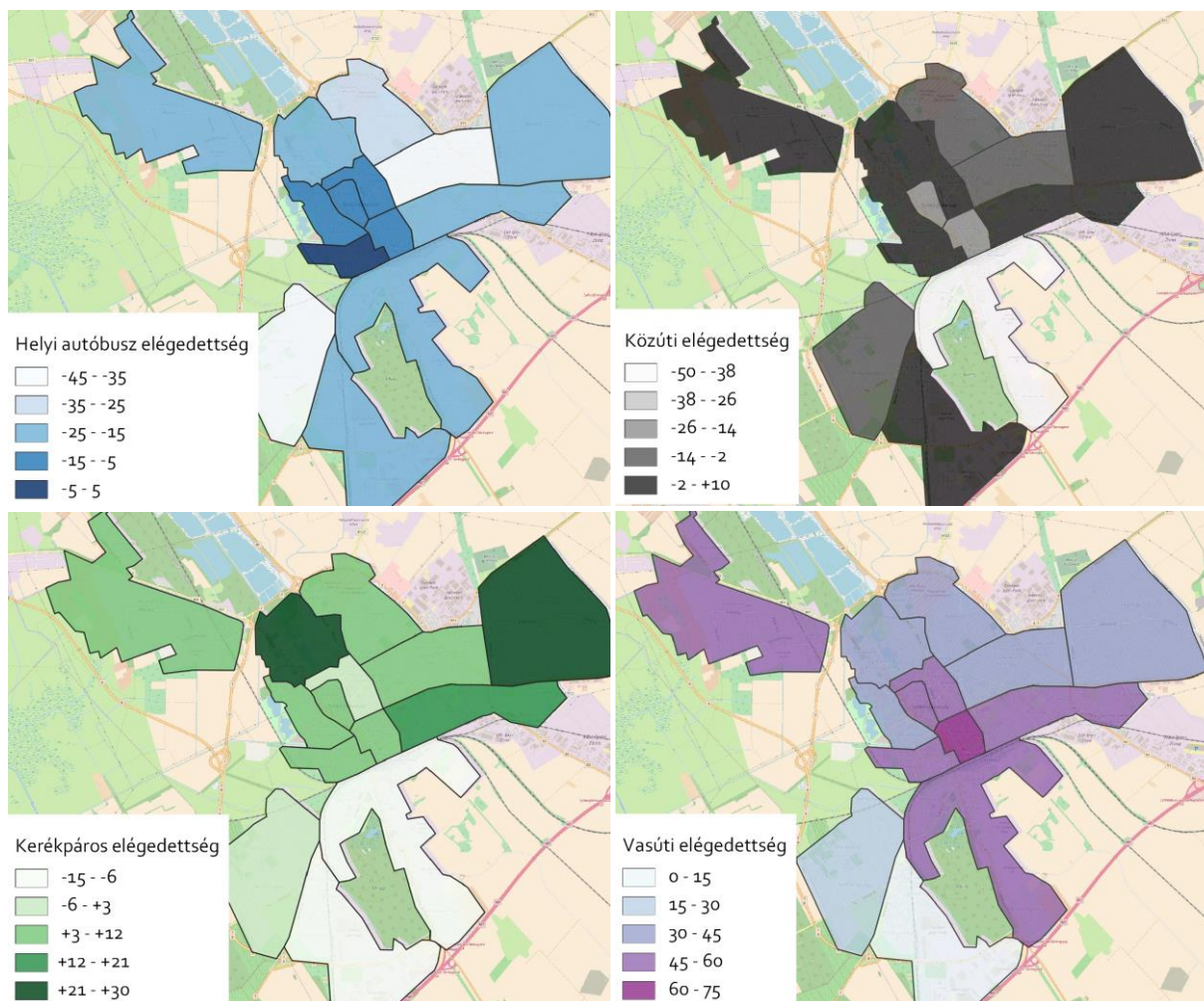
3-1. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos általános elégedettség

A 3-1. ábra a teljes lakosság véleményét mutatja a közlekedési módokkal kapcsolatban, míg a 3-2. ábra csak az adott közlekedési módot használók elégedettségét mutatja. Érdekes, hogy szinte az összes közlekedési módról jobb véleménnyel vannak azok, akik legalább heti rendszerességgel közlekednek vele, mint azok, akik ennél ritkábban vagy soha. Általánosságban kijelenthető, hogy jobb véleménnyel vannak, kevesebb problémát látnak a heti szinten közlekedési eszközt használók.



3-2. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos elégedettség a használók szerint

A közlekedési módokkal való elégedettség területi vetülete a következő oldali ábrákon látható. Csak azon városrészekről mutatunk be adatokat, ahonnan kellő számú lakos töltötte ki a kérdőívet.



3-3. ábra: A közlekedési módokkal való elégedettség területi vetülete

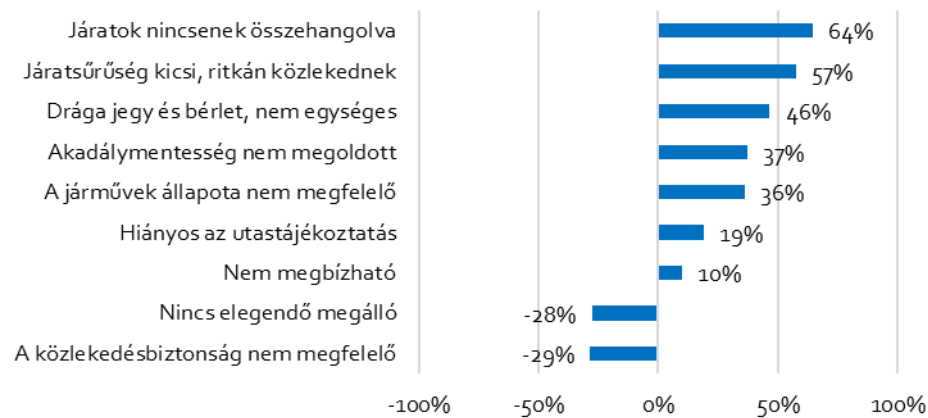
A helyi autóbusz közlekedés megítélése -45 és +5 között változott Székesfehérváron. A legjobb véleménnyel a helyi járatokról a városközpont közvetlen közelében lakók vannak, hisz több járat és jobb szolgáltatás érhető el számukra. A Maroshegy, Vezér utcák, Almássy és Fáy lakótelep környékén élőknek van a legtöbb problémájuk a közösségi közlekedéssel.

Jobban szórnak a közúti közlekedéssel kapcsolatos elégedettség adatai (-50 és +10 között). A város számos területén összességében pozitív a megítélése, míg Alsóvárosban a rendkívül negatív. Vélhetően a hiányos közúti kapcsolatok és a vasút elvágó hatása miatt.

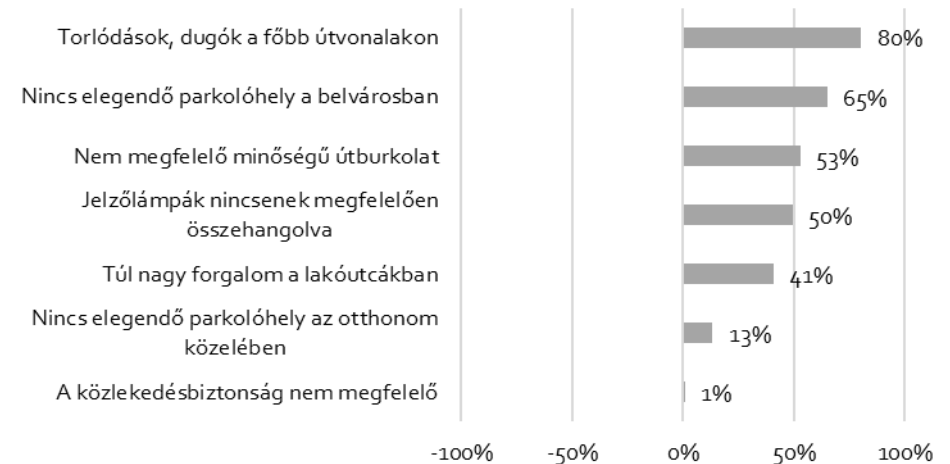
A kerékpáros közlekedés elégedettsége -15 és +30 között oszlik meg a megyeszékhelyen. Alsóváros, Rádiótelep, Sóstó, Víziváros, Ősz utca környéke, Ybl Miklós lakótelep városrészekén élők általában rossz véleménnyel vannak a kerékpáros lehetőségekről, a város többi részén inkább pozitív.

A vasúti közlekedéssel kapcsolatban kapott jó vélemények – nem meglepő módon – elsősorban a vasútállomás közelében koncentrálódnak, attól távolodva egyre romlanak. Érdekes, hogy Rádiótelep, Sóstó városrésztől kaptuk a legnegatívabb eredményt, pedig a területen vasúti megállóhely is megtalálható.

A gyalogos közlekedésről nem készült ábra. A legnagyobb elégedettség vele kapcsolatosan a Belvárosban (+90) és közelében van, de semelyik városrészen sincs +30 alatt.



3-4. ábra: Helyi autóbuszos közlekedés problémáinak értékelése

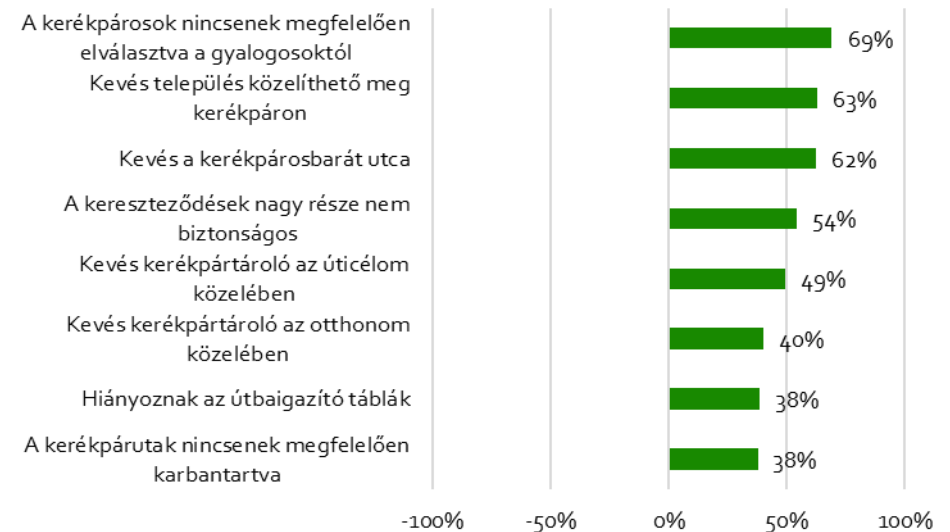


3-5. ábra: Közúti közlekedés problémáinak értékelése

A meglévő közlekedési rendszer problémáira részletesebben is kitért a felmérés, első körben a **helyi autóbuszos közlekedést** értékeljük. Az általunk elért lakosság szerint az összehangoltság hiánya és a meglévő alacsony járatsűrűség okozza a fő problémát. Ezt követi a drága, nem egységes jegy- és bérletrendszer, az akadálymentesség jelenlegi helyzete és a járművek állapota. Többen hiányolják a megfelelő utastájékoztatót és a megbízhatóságot. A megállóhelyek számával és a közlekedésbiztonsággal viszont a többség meg van elégedve. A heti szinten helyi autóbuszsal járók átlagosan jobb véleménnyel vannak e közlekedési módról, kivételt képez két szempont: a járművek állapota 46%-ot, illetve az akadálymentesség helyzete 41%-ot kapott.

A meglévő **közúti közlekedési** módhoz kapcsolódó felmérés eredményeiből az derül ki, hogy a legtöbb probléma a főútvonalakon jelentkező torlódással, és Belvárosban található parkolóhelyek számával van. A válaszadók közül többen úgy gondolják, hogy az útburkolatok minősége nem megfelelő, a jelzőlámpák nincsenek megfelelően összehangolva, valamint, hogy a lakóutcákban is nagy a forgalom.

A kérdőívre érkezett válaszok a **kerékpáros közlekedés** tekintetében minden felvetett problémakört igaznak ítélték. A válaszokat és a jelenlegi trendeket figyelembe

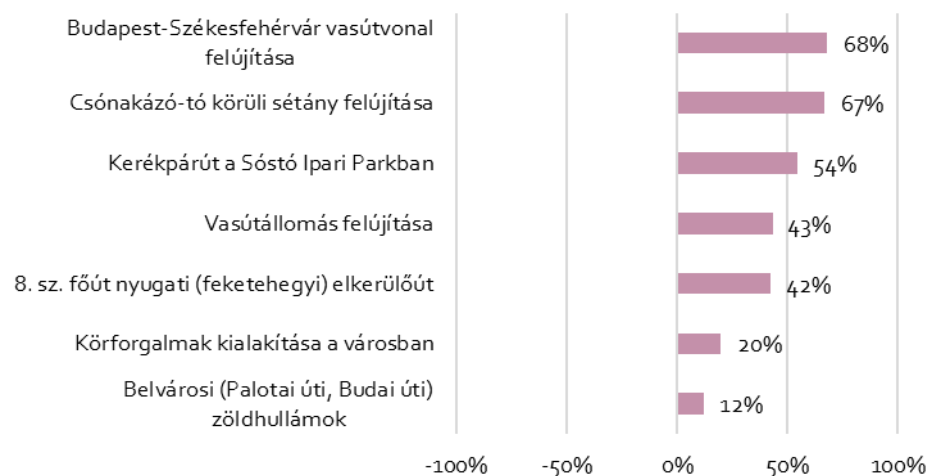


3-6. ábra: Kerékpáros közlekedési problémák értékelése

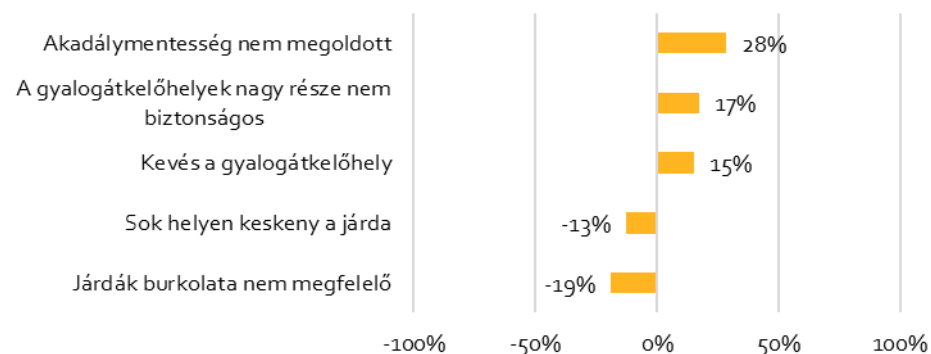
véve egyértelműen kijelenthető, hogy a lakosság igényli a kerékpározható városokat. A heti gyakorisággal kerékpárral közlekedők negatívabban értékelik a helyzetet, minden felsorolt szempontra kb. 7%-kal rosszabb véleményt adtak.

A **gyalogos közlekedéssel** kapcsolatosan kevesebb probléma érkezett. A válaszadók többsége szerint ugyanakkor valós probléma az akadálymentesség hiánya, illetve a nem megfelelő számú és kellően biztonságos gyalogátkelőhelyek.

A felmérés során megkérdeztük, hogy milyen mértékű az elégedettség a már **megvalósult fejlesztésekkel** kapcsolatban, amelyre erős pozitív válaszok érkeztek. A legkiemelkedőbb értékeket a vasútvonal és a Csónakázó-tó körüli sétány felújítása kapta. A két közúti beruházással (körforgalmak, zöldhullámok) való elégedettség – bár még mindig pozitív – de a csekély mértékű.



3-7. ábra: Korábbi fejlesztések lakossági elégedettsége



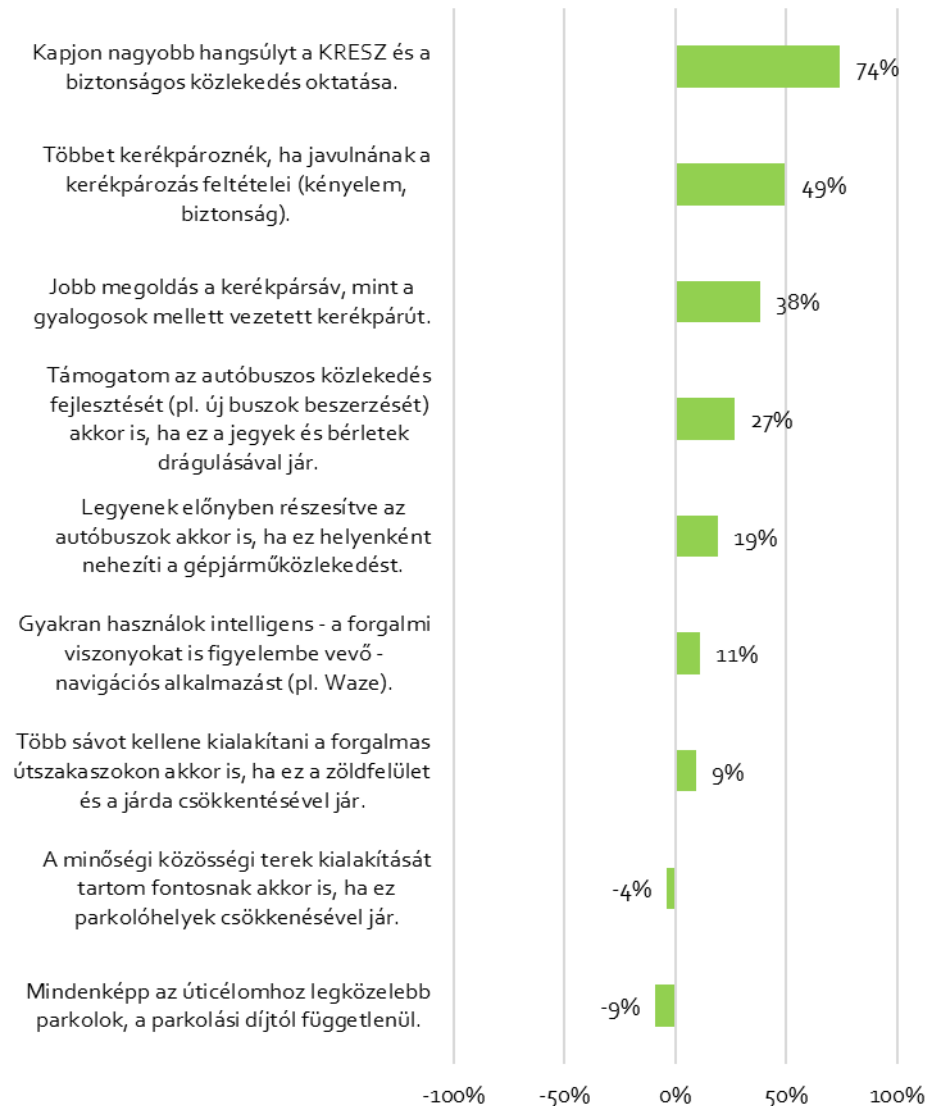
3-8. ábra: Gyalogos közlekedés problémáinak értékelése

4. FEJLESZTÉSI IRÁNYOK ÉRTÉKELÉSE

A kérdőíves felmérés harmadik szakaszában a lakosság értékválasztásának megismérlését tűztük ki célul, amely által megtörténhetett a fejlődési irányok és prioritások azonosítása.

Először a közlekedési módok közötti preferenciákat és a mobilitási szokások változékonyságát mértük fel. Többségében sarkos állításokat fogalmaztunk meg emiatt, amelyekre adott válaszok szükségképp magában hordozzák a közlekedési módok között prioritási sorrendet. A megkérdezettek többsége egyetértett a következő oldalon látható kijelentésekkel, az alábbi kettő kivételével:

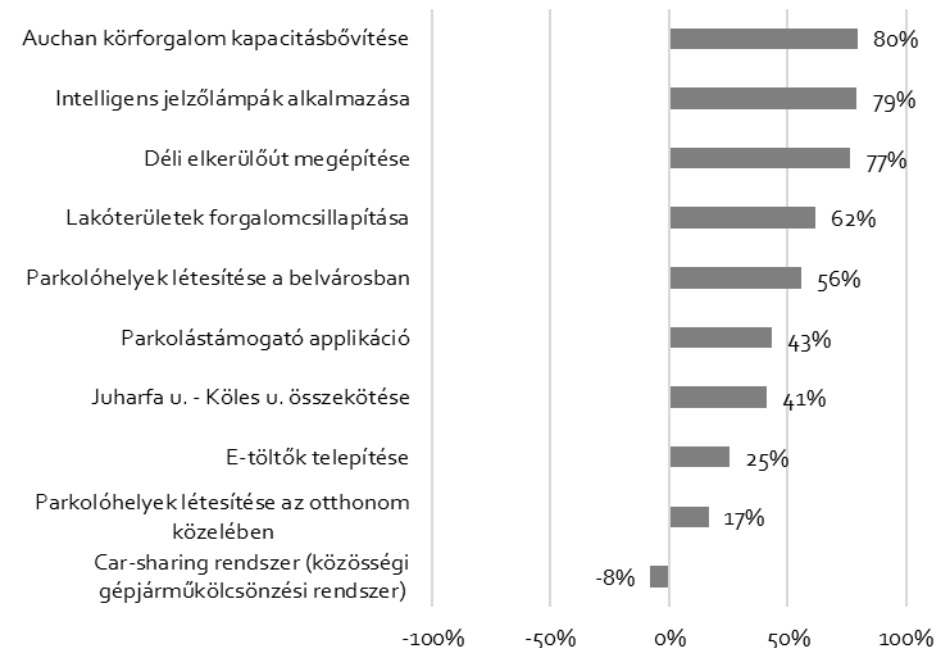
- Mindenképp az úticélomhoz legközelebb parkolok, a parkolási díjtól függetlenül.
- A minőségi közösségi terek kialakítását tartom fontosnak akkor is, ha ez parkolóhelyek csökkenésével jár.



4-1. ábra: Lakosság preferenciái

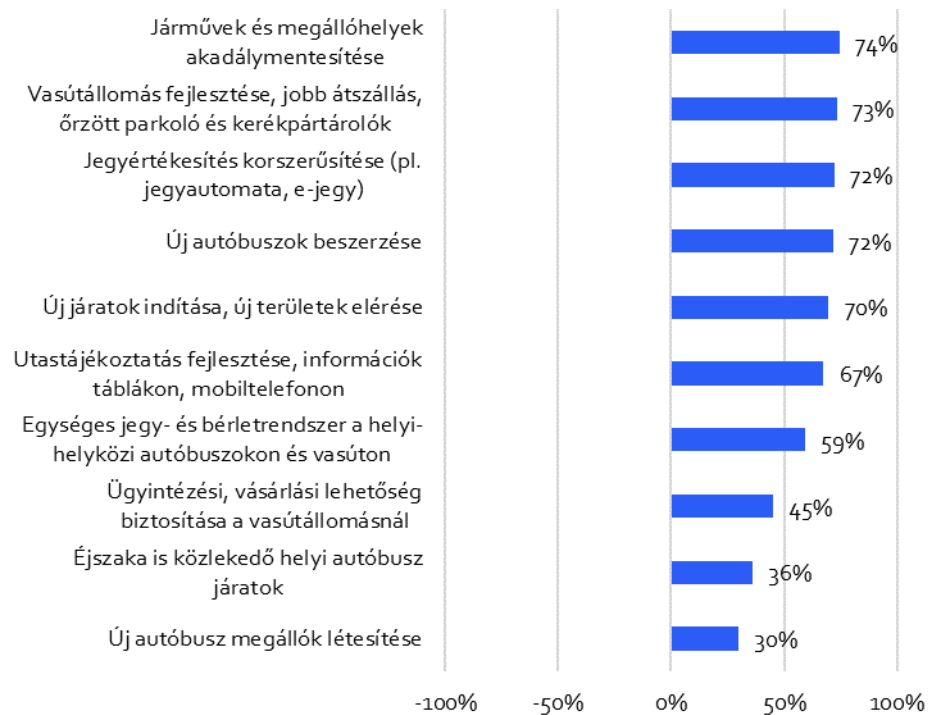
A komplex mobilitási szokások, vélemények elemzése után a közlekedési módok szerinti fejlesztési irányokra kérdeztünk rá, kezdve a közúti közlekedéssel.

A válaszadók minden felvázolt **közúti közlekedési** fejlesztést fontosnak tartanak, kivéve a car-sharing rendszert. A válaszadók leginkább az utak állapotán szeretnének fejlődést látni, mely közül a válaszadók magasan a legfontosabbnak ítélték meg az Auchan körforgalom kapacitásbővítését, az intelligens jelzőlámparendszer kialakítását és a déli elkerülőút kiépítését. Nem meglepő, de a gépjárművel heti rendszerességgel közlekedők fontosabbnak tartják a belvárosi parkolóhelyek bővítését (63%), mint a lakóterületi forgalomcsillapítást (53%).



4-2. ábra: Közúti fejlesztések fejlesztése

A **közösségi közlekedés** fejlesztési javaslatok közül öt is 70%-on, valamint még kettő 50%-on felüli támogatást kapott. A heti rendszerességgel közösségi közlekedést használók természetesen mindegyik felsorolt elemet többre értékelték, mint a teljes minta: például az új autóbuszok beszerzését a gyakran tömegközlekedést használók 85%-a tartja fontosnak.

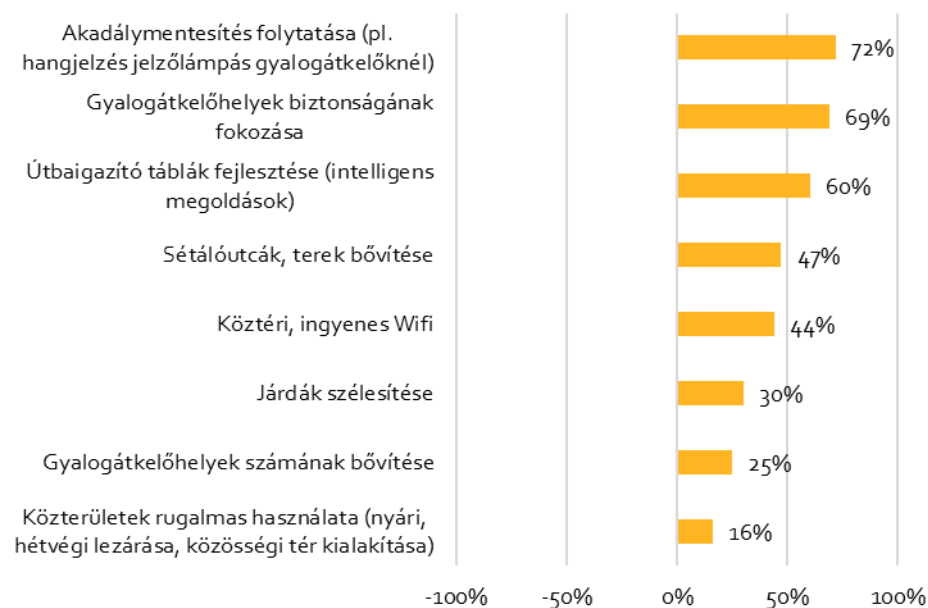


4-3. ábra: Közösségi közlekedés fejlesztései

A **kerékpáros közlekedés** kapcsán a vizsgálatba bevont fejlesztési elképzelések közül magas értékeket kapott a kerékpárutak építése a forgalmas és a településeket összekötő utak mentén. Minden fejlesztést támogattak, de a közösségi kerékpáros közlekedési rendszert (bérbicikli) viszonylag kis arányban. Érdekes, hogy míg a teljes megkérdezettek 19%-a tartja fontosnak az egyirányú utcák ellenirányú megnyitását a kerékpárosok számára, addig a gyakran kerékpározók 55%-a.



4-4. ábra: Kerékpáros közlekedési fejlesztések



4-5. ábra: Gyalogos közlekedési fejlesztések

A **gyalogos közlekedés**hez kapcsolódó igényfelmérésben a válaszadók a legfontosabbnak látták az általunk kitűzött fejlesztési alternatívák közül az akadálymentesítés folytatását, a gyalogátkelőhelyek biztonságának fokozását. Minden fejlesztési javaslatot fontosnak ítélték, a legalacsonyabb értékkel a közterületek rugalmas használata rendelkezik.

A felsorolt fejlesztéseket összesítve kialakult egy erősrend, amely azt mutatja, hogy a kérdőívet kitöltők leginkább milyen típusú beavatkozásokat támogatnak. A tíz legfontosabb:

1. Auchan körforgalom kapacitásbővítése;
2. Intelligens jelzőlámpák alkalmazása;
3. Kerékpárutak építése a forgalmasabb utak mentén;
4. Déli elkerülőút megépítése;
5. Autóbuszok és megállóhelyek akadálymentesítése;

6. Vasútállomás fejlesztése, jobb átszállás, őrzött parkoló és kerékpártárolók;
7. Jegyértékesítés korszerűsítése a helyi közösségi közlekedésben (pl. jegyautomata, e-jegy);
8. Közterek akadálymentesítésének folytatása (pl. hangjelzés jelzőlámpás gyalogátkelőknél);
9. Új autóbuszok beszerzése;
10. Új helyi járatok indítása, új területek elérése.

A vizsgálat kapcsán összeállított kérdőív lehetőséget biztosított a székesfehérvári lakosság igényeinek és problémáinak megismeréséhez.

5. SAJÁTSZAVAS VÁLASZOK ÉRTÉKELÉSE

A kérdőív utolsó pontja sajtószavas válaszadás, véleménynyilvánítás volt, amely során a kitöltőknek lehetőségük volt a városi közlekedési rendszerrel kapcsolatos további észrevételeik és véleményük megírására. Az összes kitöltő több, mint harmada (1113 fő), élt is ezzel a lehetőséggel, melyek megismerése nagymértékben hozzájárult egy olyan terv elkészítéséhez, melyet a teljes lakosság véleményét tükrözi, illetve amit mindenki magáénak érezhet.

5.1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A beérkezett vélemények több, mint fele a közúti közlekedésre vonatkozik. A válaszok könnyebb kezelhetősége érdekében több kategóriába sorolva mutatjuk be a leggyűrtbben említett kijelentéseket gyakoriság szerinti sorrendben. A szorosan **infrastruktúrához kötődő megjegyzések** az alábbiak:

1. Várkörúton a kőfal a látótávolságot bekorlátozza, gyalogosok nehezen észlelhetők;
2. Várkörúton buszöblök kialakítása;
3. Mártírok útja - Seregélyesi út csomópontban a Mártírok útjáról a forgalmi irányok szétválasztása;

4. elkerülőút - Úrhida út csomópont hiánya;
5. Elkerülőút déli szakaszának megépítése;
6. Bakony utca - Maroshegy legyen összekötve;
7. 81. sz. főút gyorsforgalmi úttá bővítése;
8. Budai út - Alba ipari park összekötése;
9. Köles utca és Juharfa utca összekötése;

A székesfehérvári **parkolási viszonyokra** beérkezett észrevételek az alábbiak:

1. parkolóházak, mélygarázsok kialakítása a belvárosban;
2. a város több pontján ingyenes P+R (elsősorban a vasútállomás mellett);
3. több ingyenes (de minimum olcsóbb) parkoló kialakítása;
4. parkolók burkolatának javítása, murva helyett aszfalt borítás (pl. Alba pláza környékén);
5. mozgáskorlátozottak számára fenntartott parkolóhelyek kékre festése a jobb észrevehetőség érdekében, illetve számuk növelése;
6. járdán, zöldterületen történő parkolás nincs szankcionálva;
7. kevés parkolási lehetőség van a kórház környékén;
8. több elektromos autó töltőállomást;
9. több fa kellene a parkolóhelyek közé az árnyékolás miatt.

Az **útburkolat minőségével**, állapotával kapcsolatos meglátások gyakoriság szerinti sorrendben:

1. csatornafedlapok szintbehozása;
2. Pozsonyi út felújítása;
3. Móri út felújítása;
4. Vásárhelyi út felújítása;
5. Úrhidai út felújítása;
6. Budai út felújítása;
7. Berényi út felújítása;
8. Öreghegy útjainak felújítása;
9. Nagyszombati út felújítása;
10. Kelemen Béla út felújítása.

A sok beérkezett vélemény miatt külön kezeltük a **körforgalmak** kérdéskörét, amelyre az alábbiak voltak:

1. Király sor - Géza utca körforgalom indokolatlan;
2. Szent Vendel - Móri út csomópont körforgalommá történő átépítése;
3. Kicsi, szűk körforgalmak megszüntetése/újragondolása szükséges;
4. Horváth I. - Széchenyi u. csomópont körforgalommá történő átépítése;
5. Mátyás király krt. - Várkörút csomópont körforgalommá történő átépítése szükséges;
6. körforgalmak könnyebb észlelhetősége, felismerhetősége szükséges;
7. Gáz u. - Sarló u. csomópont körforgalommá történő átépítése javasolt;
8. Horváth I. - Prohászka u. csomópont körforgalommá történő átépítése;
9. Budai út - Nagyszombati utca csomópont körforgalommá történő átépítése javasolt;
10. Szent Vendel - Malom utca csomópont körforgalommá történő átépítése javasolt.

A **forgalomszabályozás és -irányítás** témakörében az alábbi hozzászólások érkeztek:

1. jelzőlámpás zöldhullámok átalakítása, finomhangolása (pl. Seregélyesi út, Szent Flórián körút, Palotai út, Budai út, Kadocsa út);
2. útfelújítások jobb ütemezése és tájékoztatása;
3. autópálya város menti szakaszának ingyenessé tétele;
4. jelzőlámpa zöldidejét visszaszámlálók hiánya;
5. Szekfű Gy. u.-ról a Várkörútra balra kanyarodás engedélyezése;
6. telezöld jelzőlámpák megszüntetése (kanyarodók a gyalogosok miatt feltorlódnak);
7. párhuzamos utcák egyirányúsítása;
8. Maroshegyre csak célforgalom hajthasson be.

Végül a kapott észrevételek szerint az alábbi útszakaszok és csomópontok környezetében jelentkezik gyakran **torlódás**:

1. Auchan előtti körforgalom;
2. Széchenyi utca;

3. Széchenyi - Horváth I. utcai csomópont;
4. Új-Csóri úti körforgalom;
5. Balatoni út;
6. Szent Flórián körúton a 81. sz. főút felé balra kanyarodó sáv;
7. Móri út;
8. Horváth I. utca - Prohászka út csomópont;
9. Kadocsa út;
10. Budai út;
11. Szabadságharcos út - Mészöly Géza u. csomópont;
12. Mészöly Géza utca.

5.2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A közösségi közlekedés témakörben érkezett a sajtószavas válaszok egyharmada, amelyeket öt kategóriába osztottunk. A helyi autóbusz **járműflottá**jával kapcsolatban az alábbi megjegyzések érkeztek:

1. legyen új, környezetbarát járműflotta;
2. a járművek tisztasága nem megfelelő;
3. több a kerekesszékesek, babakocsisok számára kedvezőbb, alacsony-padlós jármű beszerzése;
4. a buszokon nem nyitható az ablak, a klíma pedig nem mindig működik;
5. alacsony kapacitással közlekednek a csuklóbuszok;
6. egységes járműfestés hiánya.

A **jegy- és bérletrendszerrel** kapcsolatos vélemények az alábbiak:

1. magas jegyárak a szolgáltatási színvonalhoz képest;
2. jegyautomaták legyenek kihelyezve a megállókba;
3. többféle (napi/hétfégi/heti) jegyek bevezetése,
4. családi kedvezmények bevezetése;
5. kombinált jegy- és bérletrendszer bevezetése (vasút, helyközi és helyi);
6. áttérés az idő alapú menetjegyre;

7. jegypénztárak hosszabb nyitvatartása;
8. a papíralapú jegyrendszer kivezetése.

Az **autóbusz infrastruktúrához** tartozó vélemények az alábbiak:

1. autóbusz pályaudvar áthelyezése a vasútállomás mellé;
2. buszmegállók felújítása, fedett buszmegállók kialakítása;
3. kisebb átszállási távolságok legyenek (a buszmegállók egymáshoz közelebb helyezése);
4. parkolósávok helyén buszsávok alkalmazása;
5. Új-Csóri útra buszsáv szükséges.

Az autóbuszos közlekedés **utastájékoztatásához** kapcsolódó észrevételek:

1. főbb megállóknál elektronikus (valós idejű) utastájékoztatót;
2. mobil applikáció hiánya;
3. az autóbuszokon történő utastájékoztató hiánya (járattérkép, hangos utastájékoztató stb.);
4. idegen nyelvű tájékoztató hiánya.

A helyi autóbuszhálózat **menetrendjére, vonalhálózatára** vonatkozó észrevételek:

1. ritkán közlekedő autóbuszjáratok;
2. helyi autóbuszjáratok jobb összehangolása;
3. autóbuszhálózat fejlesztése;
4. éjszakai buszok bevezetése, járatsűrítés (legalább szünidőben és hétvégén);
5. vasútra ráhordó és elhordó járatok igazodjanak a vonatinduláshoz;
6. Öreghegy autóbuszjáraton történő feltárásának növelése;
7. gyakori késések kiküszöbölése;
8. Feketehegy, Maroshegy buszközlekedése nem kielégítő;
9. a kórház és a piactér nem mindenhol megközelíthető busszal (pl. Maroshegy, Kadocsa út, Öreghegy);
10. túl hosszú menetidő az egyes járatokon;
11. Alba ipari park elérhetőbbé tétele;

12. legyenek körjáratok csökkentve ezáltal az átszállások számát;
13. ne legyenek körjáratok;
14. iskolabuszok bevezetése;
15. Szárazrét - Videoton közvetlen autóbuszjárat hiánya.

5.3. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

Körülbelül minden 8. észrevétel a Székesfehérvár kerékpáros közlekedés jelenlegi helyzetére vonatkozott, amelyek közül a leggyakrabban említettek az alábbiak:

1. kerékpárút-hálózat fejlesztése, meglévő nyomvonalak összekötése;
2. kerékpáros felfestések hiányosak, kopottak;
3. pusztán felfestéssel elválasztott kerékpár- és gyalogutak megszüntetése;
4. kerékpártárolók fejlesztése és bővítése;
5. kerékpárutak megfelelő burkolattal való ellátása;
6. kerékpáros nyomvonalak biztonságosabbá tétele;
7. Maroshegyről nehéz bejutni a belvárosba kerékpárral;
8. kerékpárutak bővítése a környező települések felé;
9. bérkerékpárrendszer bevezetése (MOL Bubi mintájára);
10. a járdán közlekedő kerékpárosok veszélyeztetik a gyalogosokat;
11. Széchenyi úti kerékpáros nyomvonal folytatása;
12. városi kerékpáros térképek kihelyezése;
13. Székesfehérvár-Kisfalud közötti kerékpárút szűk;
14. Széchenyi út - Balatoni út között nem biztonságos az átkelés;
15. Úrhida, Sárszentmihály felé kerékpárút hiányzik;
16. Sóstói ipari park - Rádió lakótelep kerékpáros kapcsolata hiányzik;
17. kerékpáros nyomvonal kialakítása az Alba ipari zóna irányába.

5.4. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

Sajnálatos módon a vélemények kevesebb, mint 5%-a érkezett csak a gyalogos közlekedéshez kapcsolódóan. A legtöbbször által említettek gyakoriság szerint:

1. járdaszegélyek akadálymentesítése, burkolatok minőségének javítása (babakocsival és kerekesszékekkel nehézkes a használat);
2. további belvárosi sétálóutcák, közösségi terek létrehozása;
3. gyalogátkelő helyek jobb megvilágítása, láthatóvá tétele (pl. Balatoni út OMV közelében, József Attila utcában);
4. járda nem minden városrészben kiépített (pl. Öreghegy, Maroshegy, Fecskepart);
5. hosszabb zöldidő a gyalogátkelőhelyeken;
6. Balatoni úti vasúti felüljáró gyalogos és kerékpáros fejlesztése;
7. sok helyen villanyoszlop van a járda közepén, nehezítik a közlekedést;
8. járdák mentén fák ültetése, közterületek minőségi fejlesztése.

5.5. ÖSSZEGRZÉS

A fejezet összegzéseként az egyéni, saját szavas megjegyzéseket összegeztük, rangsoroltuk a témájuk előfordulási gyakorisága szerint. Az első tíz helyből négy-négy a közösségi és az egyéni gépjármű közlekedés szolgáltatási minőségével kapcsolatos, míg a kerékpáros és a gyalogos közlekedést érintő észrevételből csak egy-egy került be.

- 1 Ritkán közlekedő autóbusszjáratok
- 2 Jelzőlámpás zöldhullámok átalakítása, finomhangolása
- 3 Parkolóházak, mélygarázsok kialakítása a belvárosban
- 4 Várkörúton kőfal a látótávolságot bekorlátozza
- 5 Auchan előtti körforgalom kapacitásának növelése
- 6 Helyi autóbusszjáratok jobb összehangolása
- 7 A város több pontján ingyenes P+R parkoló létesítése
- 8 Kerékpárút-hálózat fejlesztése
- 9 Magas jegyárak a szolgáltatási színvonalhoz képest
- 10 Legyen új, környezetbarát járműflotta

5-1. ábra: A tíz leggyakoribb problémakör az észrevételek közül

A kérdőív szabad hozzászólásokkal való kiegészítése hitelesebbé teszi a képet a közlekedési helyzetről. A kérdőív során beérkezett válaszok, hozzászólások és javaslatok egyaránt hozzájárultak egy magasabb minőségű mobilitási terv kialakításához.

6. KÉRDŐÍV

1. Az ön neve?

Férfi

Nő

2. Ön melyik korcsoportba tartozik?

20 év alatti

21-30 év közötti

31-40 év közötti

41-50 év közötti

51-60 év közötti

61 év feletti

3. Ön melyik városrészen, településen lakik?

Feketehegy-Szárazrét

Szedreskerti lakónegyed

Fecskeparti ltp., Felsőváros

Palotaváros

Belváros

Víziváros, Ősz utca környéke, Ybl Miklós ltp.

Vezér utcák, Almássy és Fáy lakótelep

Öreghegy

Tóváros, Horvát István ltp.

Vasútállomás környéke

Ráchegey, Búrtelep, Kórház környéke

Maroshegy

Rádiótelep, Sóstó

Alsóváros

Börgönd

Kisfalud

Csala

Egyéb

4. Ön melyik városrészbe, településre utazik a leggyakrabban?

Szedreskerti lakónegyed

Fecskeparti ltp., Felsőváros

Palotaváros

Belváros

Víziváros, Ősz utca környéke, Ybl Miklós ltp.

Vezér utcák, Almássy és Fáy lakótelep

Öreghegy
Tóváros, Horvát István ltp.
Vasútállomás környéke
Ráchegy, Búrtelep, Kórház környéke
Maroshegy
Rádiótelep, Sóstó
Alsóváros
Börgönd
Kisfalud
Csala
Egyéb

5. Milyen közlekedési eszközök állnak rendelkezésre az Ön számára az alábbiak közül?

Személyautó (vezető, saját vagy családi tulajdonú gépjármű)
Személyautó (vezető, céges tulajdonú gépjármű)
Személyautó (utas)
Motorkerékpár
Kerékpár
Autóbuszbérlet (helyi)
Autóbuszbérlet (helyközi)
Vasúti bérlet
Egyik sem

6. Az alábbi közlekedési módok közül Ön melyeket használja leggyakrabban városon belüli úticél esetén?

Gyaloglás (több, mint 5 perc)	Kerékpár
Motorkerékpár	Taxi
Személyautó	Autóbusz

7. Miért az előző kérdésben megadott közlekedési eszközt választja utazásai során?

- Fontos számomra, hogy a leggyorsabb megoldást válasszam.
- Fontos számomra, hogy rugalmasan – ne időhöz kötve – tudjak közlekedni.
- Fontos számomra, hogy a legolcsóbb megoldást válasszam.

- Közlekedési szempontból megbízható, színvonalas eszközt választok.
- A lehetőségek közül ez a legbiztonságosabb.
- Nem engedhetek meg magamnak mást.
- A környezetet leginkább kímélő megoldást választok.
- Olyan távolságban közlekedem, ahol csak ez a megoldás lehetséges számomra.
- Meglévő utazási kedvezményem, bérletem miatt döntök így.

8. Ön melyik közlekedési módot használja heti rendszerességgel városon belüli utazásai során?

- Személyautó
- Autóbusz
- Motorkerékpár
- Kerékpár
- Gyaloglás (több, mint 5 perc)
- Taxi

9. Ön melyik közlekedési módot használja heti rendszerességgel városon kívüli utazásai során?

- Személyautó
- Telekocsi
- Autóbusz
- Vasút
- Motorkerékpár
- Kerékpár

10. Az Ön véleménye szerint mennyire egyszerű, könnyű közlekedni az alábbi közlekedési módokkal Székesfehérvár vonatkozásában?

- Közúti (személygépkocsi)
- Autóbusz (helyi)
- Autóbusz (helyközi)
- Kerékpár
- Gyaloglás

Válaszlehetőségek:

Teljesen egyszerű, könnyű

Kis mértékben egyszerű, könnyű

*Inkább bonyolult, nehéz
Nem foglal állást*

Teljes mértékben bonyolult, nehéz

11. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek a székesfehérvári helyi autóbuszos közlekedésre?

- Járatok nincsenek összehangolva.
- Járatsűrűség kicsi, ritkán közlekednek.
- Nincs elegendő megálló.
- Akadálymentesség nem megoldott.
- Drága jegy és bérlet, nem egységes a helyi-helyközi járatokon.
- Nem megbízható (késések, járatkimaradások).
- A járművek állapota nem megfelelő.
- A közlekedésbiztonság nem megfelelő.
- Hiányos az utastájékoztató.

Válaszlehetőségek:

Nem igaz *Inkább nem igaz* *Inkább igaz*
Jellemzően igaz *Nem foglal állást*

12. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek Székesfehérvár közúti közlekedésére?

- Torlódások, dugók a főbb útvonalakon
- Túl nagy forgalom a lakóutcákban
- Nem megfelelő minőségű burkolat
- Nincs elegendő parkolóhely a belvárosban
- Nincs elegendő parkolóhely az otthonom közelében
- Jelzőlámpák nincsenek összehangolva
- A közlekedésbiztonság nem megfelelő.

Válaszlehetőségek:

Nem igaz *Inkább nem igaz* *Inkább igaz*
Jellemzően igaz *Nem foglal állást*

13. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek Székesfehérvár kerékpáros közlekedésére?

- Kevés a kényelmesen, biztonságosan kerékpározható utca.
- Kevés település közelíthető meg biztonságosan kerékpáron.
- A kereszteződések nagy része nem biztonságos a kerékpárosok számára

- Kevés kerékpártároló az otthonom közelében
- Kevés kerékpártároló az úticélmom közelében
- Hiányoznak az útbaigazító táblák, térképek.
- A kerékpárforgalom nincsen megfelelően elválasztva a gyalogosoktól.
- A kerékpárutak nincsenek megfelelően karbantartva.

Válaszlehetőségek:

Nem igaz *Inkább nem igaz* *Inkább igaz*
Jellemzően igaz *Nem foglal állást*

14. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek Székesfehérvár gyalogos közlekedésére?

- Járdák burkolata nem megfelelő
- Sok helyen keskeny a járda
- Kevés a gyalogátkelőhely
- A gyalogátkelőhelyek nagy része nem biztonságos.
- Akadálymentesség nem megoldott

Válaszlehetőségek:

Nem igaz *Inkább nem igaz* *Inkább igaz*
Jellemzően igaz *Nem foglal állást*

15. Ön mely kijelentésekkel ért egyet az alábbiak közül?

- A minőségi közösségi terek kialakítását tartom fontosnak akkor is, ha ez parkolóhelyek csökkenésével jár.
- Mindenképp az úticélmomhoz legközelebb parkolok, a parkolási díjtól függetlenül.
- Gyakran használok intelligens - a forgalmi viszonyokat is figyelembe vevő - navigációs alkalmazást (pl. Waze) utazásaim során.
- Több sávot kellene kialakítani a forgalmas útszakaszokon akkor is, ha ez a zöldfelület és a járda csökkentésével jár.
- Kapjon nagyobb hangsúlyt a KRESZ és a biztonságos közlekedés oktatása.
- Legyenek előnyben részesítve az autóbuszok akkor is, ha ez helyenként nehezíti a gépjárműközlekedést.
- Jobb megoldás a kerékpársáv, mint a gyalogosok mellett vezetett kerékpárút.

- Támogatom az autóbuszos közlekedés fejlesztését (pl. új buszok beszerzését) akkor is, ha ez a jegyek és bérletek drágulásával jár.
- Többet kerékpároznék, ha javulnának a kerékpározás feltételei (kényelem, biztonság).

Válaszlehetőségek:

*Egyáltalán nem ért egyet Inkább nem ért egyet Inkább egyetért
Teljes mértékben egyetért Nem foglal állást*

16. Kérem, értékelje a Székesfehérváron már megvalósult fejlesztéseket!

- Vasútállomás felújítása
- 8. sz. főút nyugati (feketehegyi) elkerülőút
- Budapest-Székesfehérvár vasútvonal felújítása
- Körforgalmak kialakítása a városban
- Belvárosi (Palotai úti, Budai úti) zöldhullámok
- Kerékpárút a Sóstó Ipari Parkban
- Csónakázó-tó körüli sétány felújítása

Válaszlehetőségek:

*Egyáltalán nem elégedett Inkább elégedetlen Inkább elégedett
Teljes mértékben elégedett Nem ismeri*

17. Kérem értékelje az alábbi közúti fejlesztések szükségességét!

- Déli elkerülőút megépítése
- Lakóterületek forgalomcsillapítása
- Parkolóhelyek létesítése a belvárosban
- Parkolóhelyek létesítése az otthonom közelében
- Juharfa u. - Köles u. összekötése
- Auchan körforgalom kapacitásbővítése
- Intelligens jelzőlámpák alkalmazása
- Parkolástámogató applikáció
- Car-sharing rendszer (közösségi gépjárműkölcsonzési rendszer)
- E-töltők telepítése

Válaszlehetőségek:

*Egyáltalán nem fontos Inkább nem fontos Közepesen fontos
Nagyon fontos Nem foglal állást*

18. Kérem, értékelje az alábbi közösségi közlekedési fejlesztések szükségességét!

- Új autóbuszok beszerzése
- Új autóbusz megállók létesítése
- Új járatok indítása, új területek elérése
- Éjszaka is közlekedő helyi autóbusz járatok
- Utastájékoztató fejlesztése, járatinformációk táblákon, mobiltelefonon
- Egységes jegy- és bérletrendszer a helyi-helyközi buszokon és vasúton
- Vasútállomás fejlesztése, jobb átszállás biztosítása, őrzött parkoló és kerékpártárolók
- Jegyértékesítés korszerűsítése (pl. jegyautomata, e-jegy)
- Ügyintézési, vásárlási lehetőség biztosítása a vasútállomáson
- Járművek és megállóhelyek akadálymentesítése

Válaszlehetőségek:

*Egyáltalán nem fontos Inkább nem fontos Közepesen fontos
Nagyon fontos Nem foglal állást*

19. Kérem, értékelje az alábbi kerékpáros fejlesztések szükségességét!

- Kisforgalmú utcák kerékpározhatóvá tétele
- Kerékpárutak építése a forgalmasabb utak mentén
- Településeket összekötő kerékpárutak kiépítése
- Tárolók kialakítása az utcélom közelében
- Zárható kerékpártárolók létesítése az otthonom közelében
- Bérbicikli rendszer kiépítése
- Egyirányú utcák ellenirányú megnyitása a kerékpárosok számára
- Irányhelyes kerékpársávok kialakítása
- Több tájékoztató és információs táblák a kerékpárosok számára

Válaszlehetőségek:

*Egyáltalán nem fontos Inkább nem fontos Közepesen fontos
Nagyon fontos Nem foglal állást*

20. Kérem, értékelje az alábbi gyalogos közlekedési fejlesztések szükségességét!

- Járdák szélesítése
- Gyalogátkelőhelyek számának bővítése
- Gyalogátkelőhelyek biztonságának fokozása

- Akadálymentesítés folytatása (pl. hangjelzés jelzőlámpás gyalogátkelők)
- Útbaigazító táblák fejlesztése (intelligens megoldások)
- Sétálóutcák, terek bővítése
- Köztéri, ingyenes Wifi
- Közterületek rugalmas használata (utak nyári, hétfégi lezárása, közösségi tér kialakítása)

Válaszlehetőségek:

Egyáltalán nem fontos
Nagyon fontos

Inkább nem fontos
Nem foglal állást

Közepesen fontos

Kérem, írja le véleményét Székesfehérvár közlekedési rendszeréről, lehetséges változtatásainak lehetőségeiről!

7. FELHASZNÁLT FORRÁSOK JEGYZÉKE

Ábraszám	Elnevezés	Forrás	Évszám
1-1. ábra	A kitöltések időbeli eloszlása	saját	2017
1-2. ábra	A kitöltők nem szerinti eloszlása	saját	2017
1-3. ábra	A kitöltők korfája	saját	2017
1-4. ábra	A székesfehérvári kitöltők lakhelyének városrészi eloszlása	saját szerkesztés, alaptérkép forrása openstreetmaps.org	2017
1-5. ábra	A leggyakoribb városon belüli úti cél a közlekedők számára	saját	2017
1-6. ábra	A 2. és a 3. leggyakoribb úti cél városrészekre bontva	saját szerkesztés, alaptérkép forrása openstreetmaps.org	2017
2-1. ábra	A háztartásokban rendelkezésre álló közlekedési eszközök	saját	2017
2-2. ábra	A városon belüli utazások során használt közlekedési módok megoszlása	saját	2017
2-3. ábra	Közlekedési eszközök választásának szempontjai	saját	2017
2-4. ábra	Heti rendszerességgel használt közlekedési módok	saját	2017
2-5. ábra	A városon kívüli utazások során használt közlekedési módok egy hét alatt	saját	2017
3-1. ábra	Közlekedési módok feltételei kapcsolatos általános elégedettség	saját	2017
3-2. ábra	Közlekedési módok feltételei kapcsolatos elégedettség a használók szerint	saját	2017
3-3. ábra	A közlekedési módokkal való elégedettség területi vetülete	saját szerkesztés, alaptérkép forrása openstreetmaps.org	2017
3-4. ábra	Helyi autóbuszos közlekedés problémáinak értékelése	saját	2017
3-5. ábra	Közúti közlekedés problémáinak értékelése	saját	2017
3-6. ábra	Kerékpáros közlekedési problémák értékelése	saját	2017
3-7. ábra	Korábbi fejlesztések lakossági elégedettsége	saját	2017
3-8. ábra	Gyalogos közlekedés problémáinak értékelése	saját	2017
4-1. ábra	Lakosság preferenciái	saját	2017
4-2. ábra	Közúti fejlesztések fejlesztése	saját	2017
4-3. ábra	Közösségi közlekedés fejlesztései	saját	2017
4-4. ábra	Kerékpáros közlekedési fejlesztések	saját	2017
4-5. ábra	Gyalogos közlekedési fejlesztések	saját	2017
5-1. ábra	A tíz leggyakoribb problémakör az észrevételek közül	saját	2017

