

A BMT online kérdőív eredményeinek elemzése

Készítette: Édes Balázs

Vezetői összefoglaló

A Balázs Mór-terv társadalmi vitája kapcsán – több más forma és fórum mellett – lehetősége volt a véleményezőknek egy online kérdőív kitöltése révén is hozzájárulni az értékeléshez. A kérdőívet két hónap alatt 566 fő töltötte ki, az érintett lakossághoz képest eltérő profil volt jellemző, felülreprezentáltak voltak a férfiak, a 18-39 év közöttiek és a felsőfokú végzettségűek.

A válaszolók a válaszolók az átlagosnál progresszívebbek voltak a használt közlekedési módok szempontjából, a zéró emissziós és a környezettudatos formák aránya nagyobb, a gépjárműhasználaté kisebb volt, a kerékpáros közlekedés jelentősége kiemelkedő. A bérlettel utazók aránya kifejezetten magas volt a mintában, közel 80%, jogosítvánnyal több mint 60% rendelkezik, a gépjárműhöz való hozzáférés lehetősége 50% számára adott a munkába járáshoz.

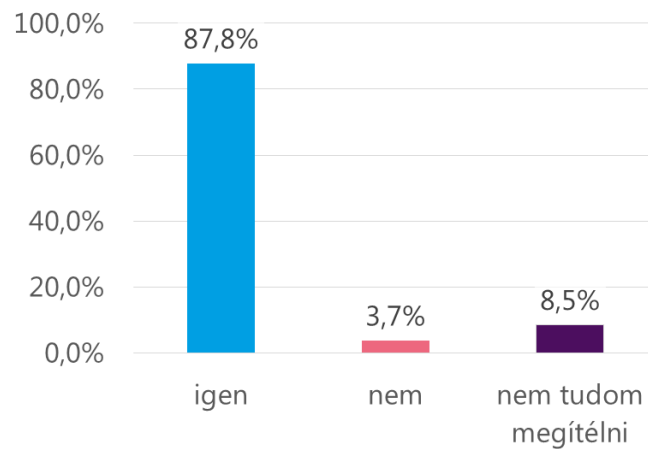
A BMT előkészületeként a BKK részletes helyzetfeltárást és problémaelemzést végezett. A véleményezők értékelték a problémák fontosságát, az értékelések teljes átlaga 3,4-os értéket ért el. Az egyes területeket vizsgálva látható, hogy egy-egy konkrét helyzetben nagyobb szórás is megfigyelhető. Az alábbi táblázatban összefoglalva olvasható a 4 kategória értékelése.

Az egyes problémacsoportok fontosságának átlagos értékelése

Problémacsoport	Átlagos értékelés (1-5-ig skálán)
Közlekedési problémák	3,3
Hálózati problémák	3,4
Forgalom okozta problémák	3,6
Szabályozási problémák	3,3
Teljes átlag	3,4
A legmagasabb és legalacsonyabb értékelésű problémák	
„Növekvő károsanyag kibocsátás, nagy levegő- és zajszennyezés”	4,2
„Nehezen tervezhető utazás és átszállás”	2,6

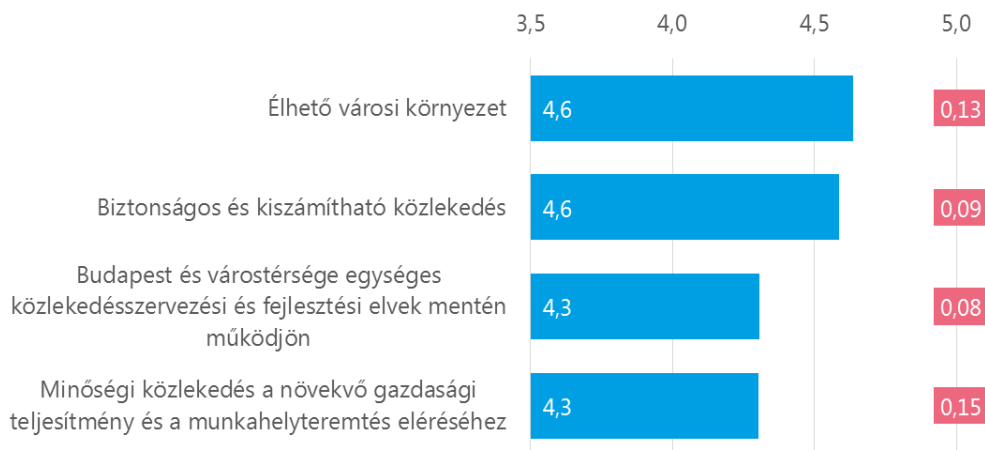
A BMT legfontosabb normatív célkitűzése, hogy a budapesti modal splitben a közlekedéstudatos közlekedési módok aránya a jelenlegi 60 százalékos szintről 80 százalékra növekedjen, 87,8% támogatja ennek a célnak a megvalósítását.

Egyetért-e azzal, hogy a környezettudatos közlekedési módok arányát számottevően növeljük 2030-ra?, N=565



A véleményezők a BMT céljait kiemelkedően fontosnak tartják, 4,5 átlagos értékkel. Az élhető városi környezet és a biztonságos és kiszámítható közlekedés célja egyaránt 4,6 pontot kapott az értékelésben.

BMT célok fontossága



N= 558, 555, 557, 549

A BMT közlekedés-specifikus céljai esetében az értékelések átlaga szintén magas, 4,15-ös értéket vesz fel. A legfontosabb célok az összehangolt közúti és közösségi közlekedési hálózatfejlesztés, valamint a környezetbarát járművek alkalmazása. Legkevésbé az egyéni közlekedés (gyalogos, kerékpár, autó) szolgáltatási színvonalának javítását tartották fontosnak a véleményezők.

Közlekedési célok fontossága



N= 555, 555, 557, 556, 555, 554, 554, 549

A Balázs Mór-terv társadalmi egyeztetése során elérhető online kérdőívet nagy számú véleményező töltötte ki, ezáltal egy olyan minta alakult ki, amely – ugyan nem reprezentatív, de – alkalmas arra, hogy érdemben jellemezze a BMT-ben megfogalmazott problémák és célok közösségi értékelését a közlekedésről tudatosabban gondolkodó, érdeklődő érintettek körében.

A felmérés eredményei egyértelműen igazolják, hogy a tervezés során azonosított, strukturáltan megfogalmazott problématerkép fontos, és valódi tényezőket azonosított, a véleményezők viszonylag kis szórás mellett általában lényegesnek tartották a megfogalmazott nehézségeket. A célok esetében még erősebb volt az értékelés, és alacsony a szórás: a véleményezők alapvetően támogatják a megfogalmazott célokat.

Mindez igazolja azt a feltételezést, hogy a Balázs Mór-tervben megfogalmazott stratégia számíthat az érintettek támogatására.

Előzmények

A Fővárosi Közgyűlés június 30-án fogadta el Budapest új mobilitási tervének, a Balázs Mór-tervnek az egyeztetési változatát. A Balázs Mór-terv Budapest 2014 és 2030 közötti időszakra vonatkozó közlekedésfejlesztési stratégiája, amely a fenntartható városimobilitás-tervezés szellemében készült. A terv új minőséget képvisel úgy stratégiájában, mint közérthetőségében, és erős összhangban van a kapcsolódó helyi, országos és uniós szintű tervekkel is.

A Balázs Mór-terv készítésekor számos szakmai és társadalmi egyeztetés zajlott a kerületi, az agglomerációs és a megyei önkormányzatokkal, szakmai és civilszervezetekkel, érdek-képviselői szervezetekkel, hatóságokkal. A Budapesti Közlekedési Központ a Fővárosi Közgyűlés döntésének megfelelően társadalmi vitára bocsátotta a Balázs Mór-terv egyeztetési változatát. A társadalmi egyeztetésben történő minél szélesebb körű részvétel és a hozzáférhetőség érdekében a terv egyeztetésre szánt változatát közérthető formában, befogadható terjedelmű és formátumú dokumentumként kapták meg az olvasók.

A széles körű társadalmi egyeztetés 2014. október 15-én kezdődött, melynek során több fórumon is lehetőség volt a vélemények megfogalmazására, megvitatására. A Balázs Mór-terv bemutatására, az észrevételek fogadására és a társadalmi egyeztetéssel kapcsolatos fontos tudnivalók közlésére készült a www.bkk.hu/bmt oldal. Itt a terv elektronikus változatán kívül egy online felület is elérhető volt az írásos észrevételek, javaslatok megtételére, valamint egy kérdőíves felületen is véleményt lehetett formálni. A kérdőíves felület 2014. október 2- és december 5. között volt elérhető, tehát összesen két hónap állt rendelkezésre a véleményezőik számára.

Az alábbiakban a kérdőíves lekérdezés eredményeit mutatjuk be és értékeljük.

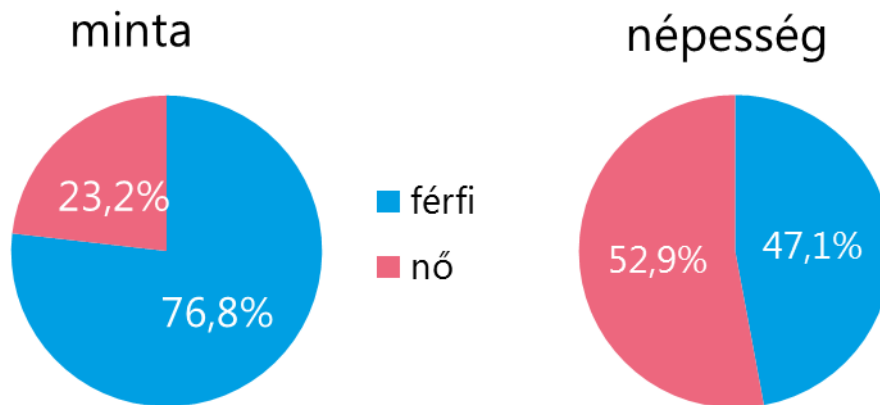
A válaszadók társadalmi jellemzői

A kérdőívet összesen 566 fő töltötte ki, elsősorban az érintett régió lakói, a főváros agglomerációjában élő aránya 10,0%, míg az agglomeráción kívül élőké 1,8% a kitöltők között. A régió népességének demográfiai jellemzőivel összehasonlítva az alábbi fontosabb megfigyeléseket tehetjük:

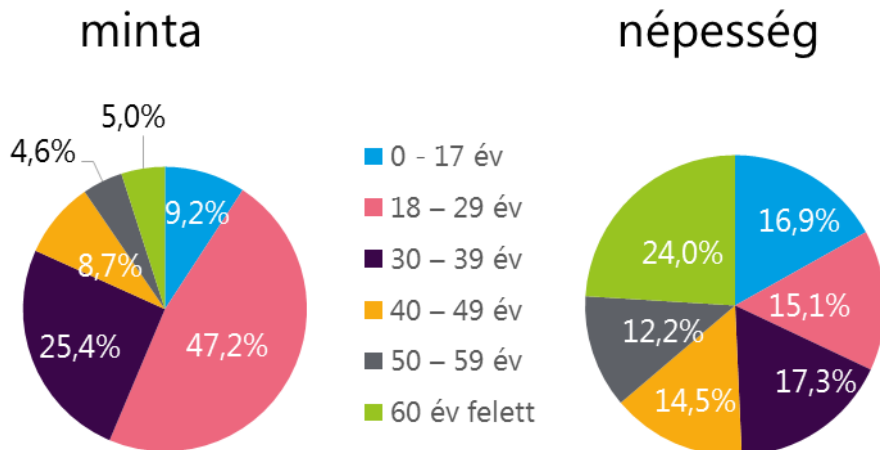
- többségben vannak a férfiak
- felülreprezentáltak a 18-39 év közöttiek, különösen a 18-29 év közötti korosztály
- felülreprezentáltak a magasabb iskolai végzettségűek

A részletes arányokat az alábbi ábrák mutatják be.

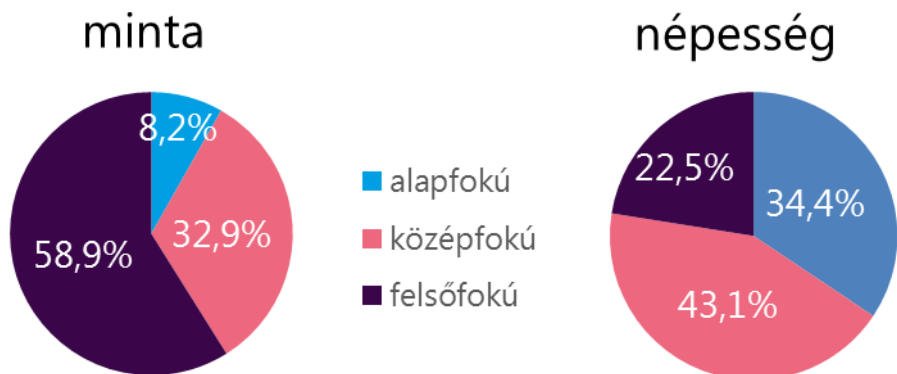
A minta és a népesség összehasonlítása nem szerint, N=564



A minta és a népesség összehasonlítása életkor szerint, N=552

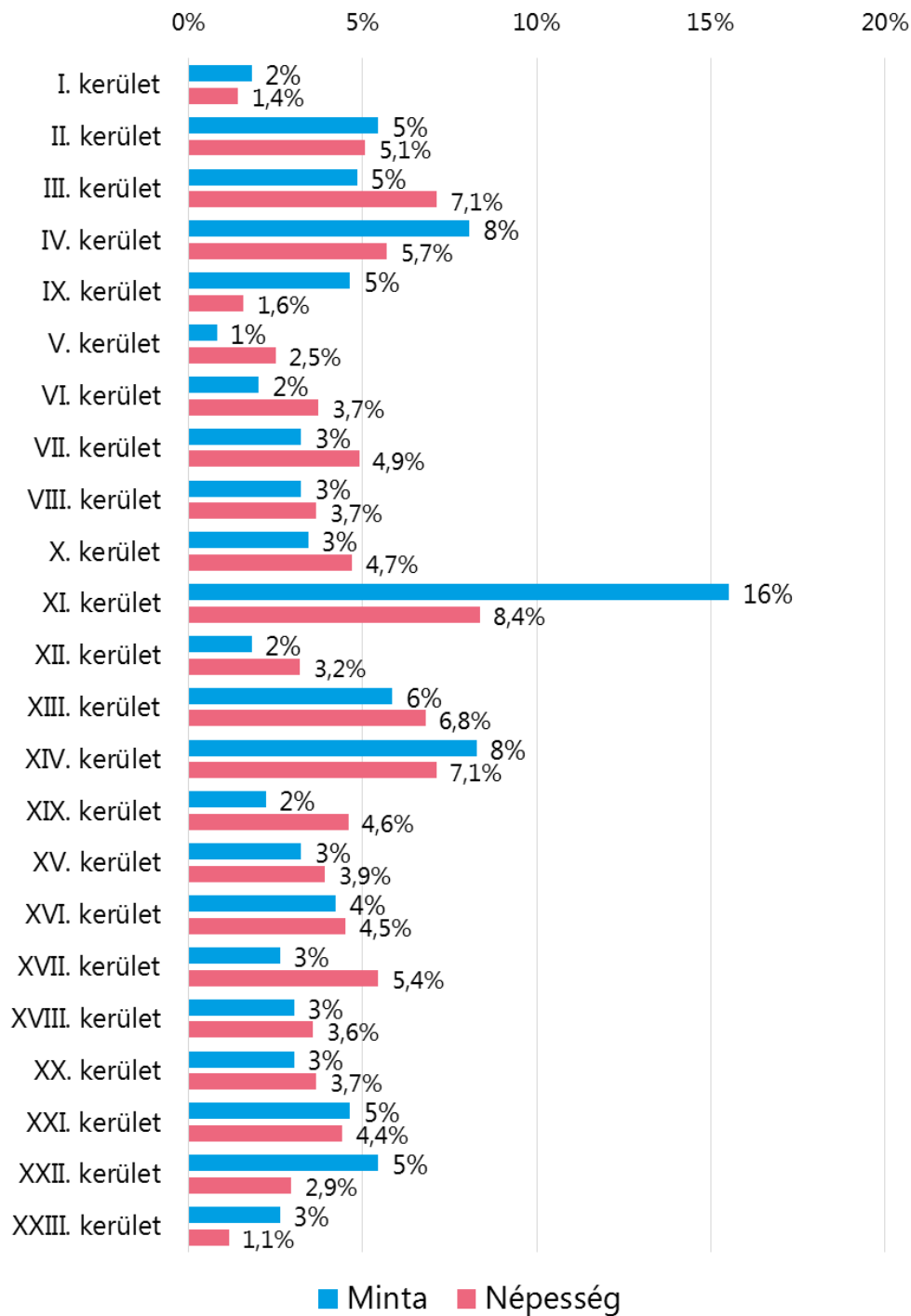


A minta és a népesség összehasonlítása legmagasabb iskolai végzettség szerint, N=560



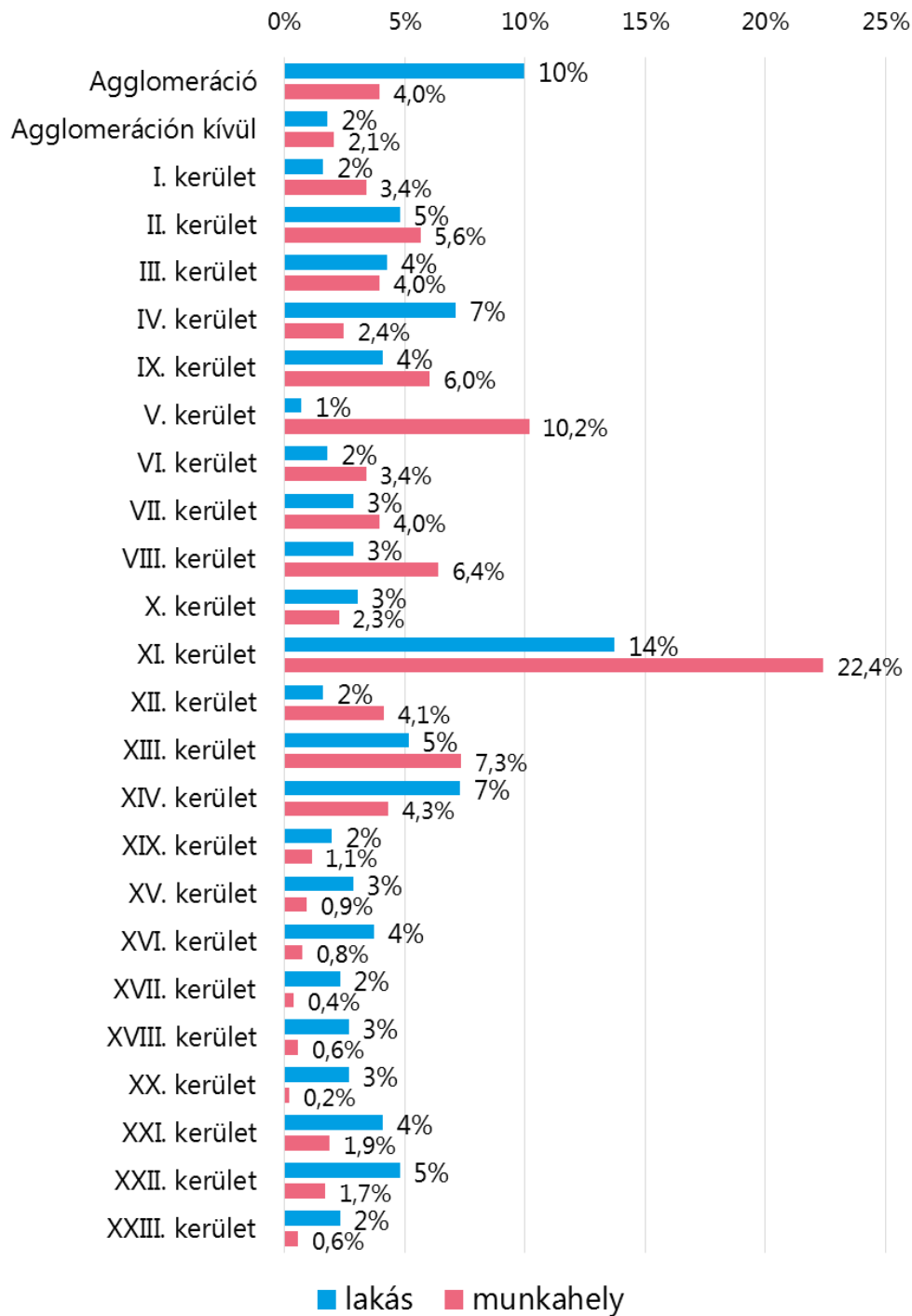
A fővárosiak esetében a területi lefedettség tekintetében látható, hogy a válaszadók minden budapesti kerületet reprezentálnak, eloszlásuk pedig jól illeszkedik a kerületek népességéhez.

A minta és a népesség összehasonlítása budapesti kerületek szerint, N=562



A lakás és munkahely viszonyokat vizsgálva látható, hogy – más kutatásokkal összhangban – a külső kerületek és az agglomeráció rovására erősebb szerep jut a belső területeknek, különösen az V., VIII., és XI. kerület esetében meghatározó az eltérés.

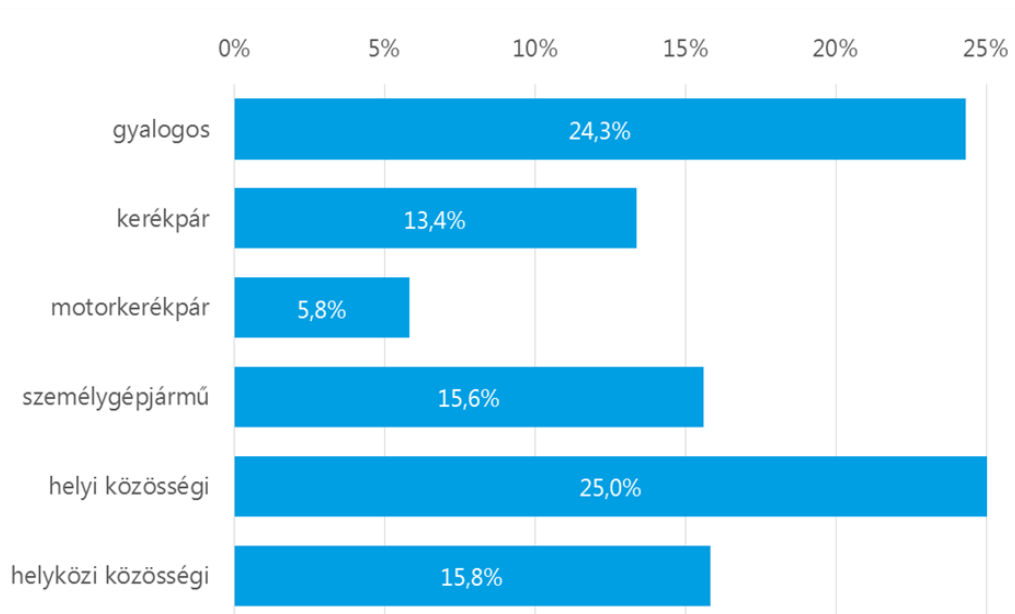
Lakás és munkahely elhelyezkedésének összehasonlítása budapesti kerületek szerint, N=562



Közlekedési jellemzők

A közlekedési szokások és jellemzők tekintetében néhány alapvető adat lekérdezésére korlátozódott a kérdőív. A közlekedési módok esetében – alkalmazkodva ahhoz a közlekedési területen már közhelynek számító alapvetéshez, hogy egy-egy ember nem csak egy közlekedési módhoz tartozik, hanem vegyesen használ több módot – nem a legfontosabbat kellett kiválasztani a válaszolóknak, hanem mindegyik módot értékelték 5-ös skálán használatuk gyakorisága szerint. Szintén nem gyakori, de a kérdőívénél külön sorba kerültek a helyi és helyközi közösségi közlekedés kategóriái.

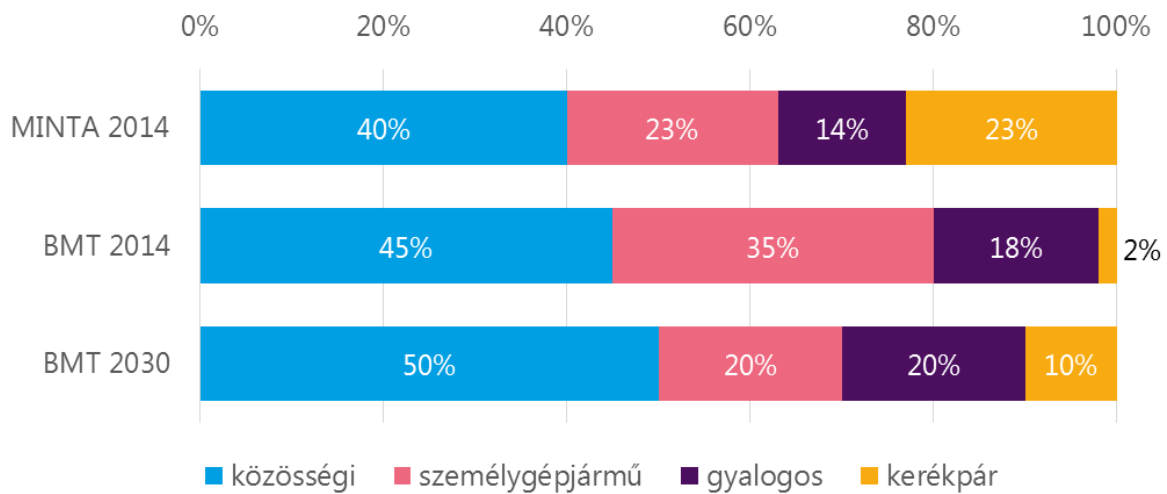
*A minta modal split megoszlása, N=514 fő * 6 válasz*



A modal split eredményeket összevetettük a BMT készítésekor használt jelenlegi (2014) és tervezett (2030) arányokkal. Ezek alapján a véleményezők az átlagosnál progresszívebb közlekedési szokásokkal jellemezhetők, a zéró emissziós és a környezettudatos formák aránya nagyobb, a gépjárműhasználaté kisebb, mint a teljes népességben, ilyen értelemben a véleményezők közelebb állnak a BMT által tervezett célállapothoz.

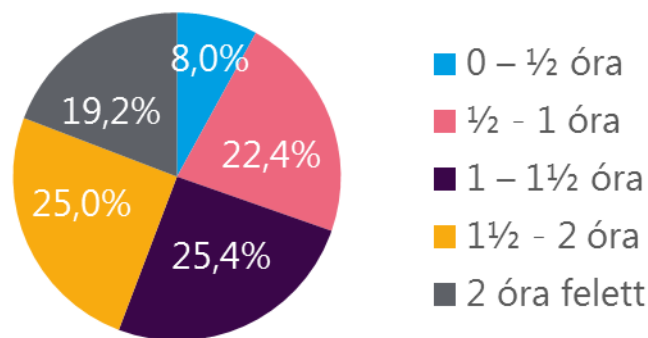
Lényeges különbség ugyanakkor, hogy a korosztályi és attitűdbeli jellemzőkkel összhangban a közösségi közlekedési arány, bár magas, de némileg alacsonyabb, míg a kerékpáros közlekedés jelentősége kiemelkedő, 23%-os szintet ér el a mintában.

A minta, jelenlegi és tervezett BMT modal split összehasonlítása, utazások száma, N=514



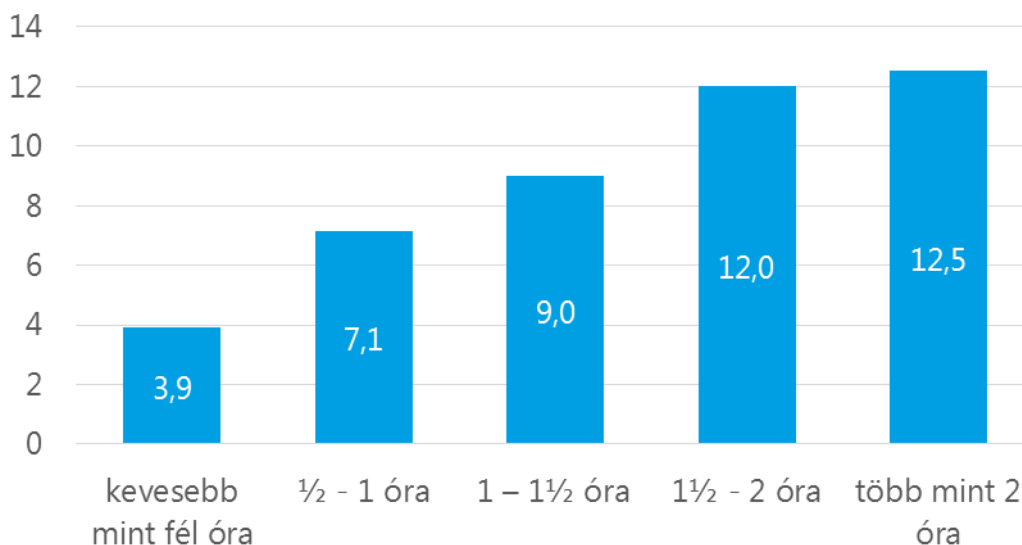
A válaszolók napi közlekedéssel töltött idő tekintetében kiegyensúlyozott megoszlást mutatnak. Az érték a teljes napi időt mutatja, tehát a munkába és onnan haza utazással töltött időt egyaránt. Fél óránál kevesebbet csupán 8% tölt utazással, míg a többi félórás mezőben egyaránt 20-25% közötti értékek szerepelnek. Mindez azért lényeges a kutatás szempontjából, mert a válaszadók jól reprezentálják az egyes közlekedési helyzeteket, hiszen minden típusból (nagyon röviden, vagy nagy távolságra utazók) jelentős mértékben szerepelnek.

„Mennyi időt tölt naponta közlekedéssel?”, N=563



A területi adatok a fővárosi kerületek esetében alkalmasak az utazási távolságok becslésére, ehhez a kerületi központok távolságát vettük figyelembe autós utazás esetén, a Google Maps útvonaltervező adatai alapján. Az ábra egyrészt mutatja, hogy az utazási távolság és az utazással töltött idő közötti kapcsolat – az intuícióval összhangban – függvényszerűnek mondható. Jellemző hatás emellett, hogy az utazási távolság növekedésénél nagyobb arányban növekszik az átlagos menetidő, tehát minél hosszabb útvonalon ingázik valaki, annál lassabb átlagsebességet képes elérni.

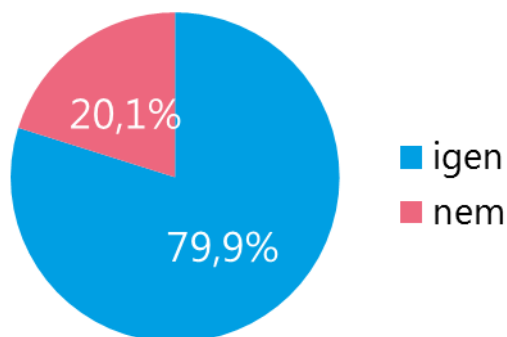
Átlagos becsült utazási távolság utazással töltött idő szerint (perc), N=444



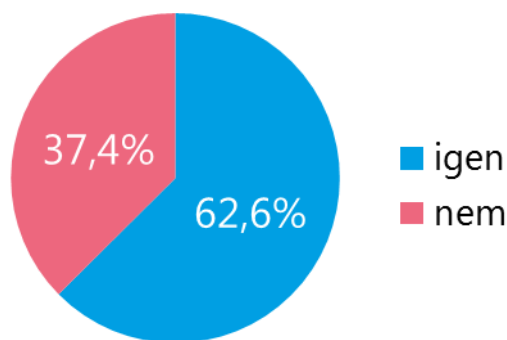
A bérlettel utazók aránya kifejezetten magasnak mondható a mintában, közel 80%, miközben 2014-ben az eladott havibérletek (és az időarányosan érvényes éves bérletek) száma alapján a régió népességének 13%-a rendelkezett bérlettel, az eladott bérletek száma a fővárosi lakosságra vetítve is csak 22%-ot ért el.

Jogosítvánnyal több mint 60% rendelkezik, ami azt is megmutatja, hogy egyáltalán nem arról van szó, hogy csak kerékpárosok és tömegközlekedők töltötték ki a kérdőívet. A gépjárműhöz való hozzáférés lehetősége a válaszadók fele számára adott a munkába járáshoz (tehát a penetráció ennél jelentősen magasabb).

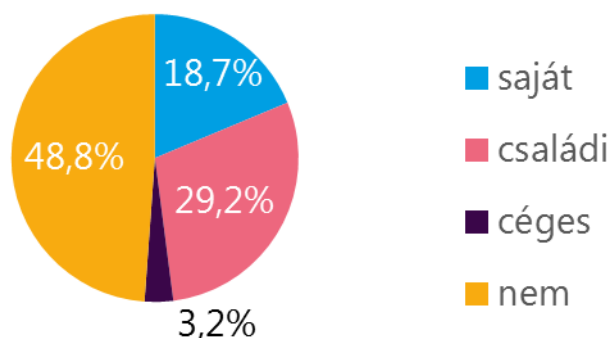
„Szokott-e bérletet vásárolni a közösségi közlekedési eszközök használatához?”, N=561



Van-e jogosítványa?, N=561



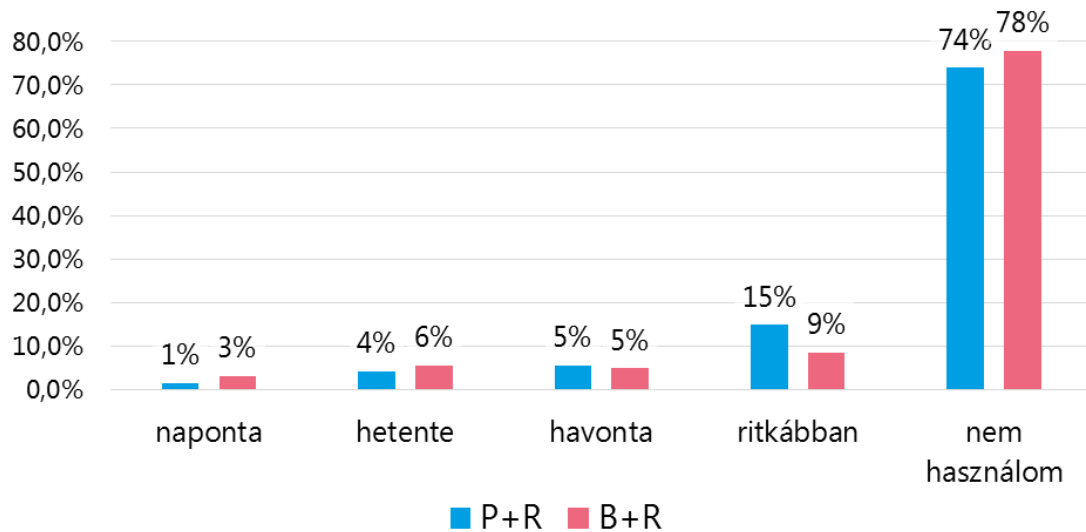
Elérhető-e az Ön számára személyautó munkába járáshoz?, N=566



A P+R és B+R használatot vizsgáló kérdések alapján ezen megoldások igénybe vétele még nem terjedt el nagy mértékben a régióban. Ugyanakkor az összehasonlításból látható, hogy a míg az autós verzió esetében dominál a havinál is ritkább igénybe vétel, a B+R esetében a rendszeres használat szerepe arányosan jelentősebb.

Bár feltételezhető, hogy sokan nem értik pontosan a fenti fogalmakat, a kérdések megfogalmazása a megértést könnyítő volt („Milyen gyakran használ Ön parkolás – közösségi közlekedés (P+R) kombinált közlekedési módot?”), másrészt a többi válasz esetében tapasztalható eredmények alapján is feltételezhető, hogy domináltak a közlekedéstudatos válaszadók. Mindazonáltal feltételezhető, hogy a nem dedikált P+R és B+R használattal élő kombinált közlekedők nem mindegyike felelt igennel a feltett kérdésre.

P+R és B+R közlekedési módok használata, N=546, 536



A BMT kapcsán megfogalmazott vélemények összefoglalása

A kérdőív elsődleges célja az volt, hogy megismerjük a véleményezők értékelését a BMT célrendszerében megfogalmazott problémák, célok, prioritások kapcsán. A problémák és célok kivétel nélkül 1-5-ig terjedő skálán, fontossági értékelést kaptak a véleményezőktől. Az alábbi szakaszban ezek átlagos értékei illetve a modal split szerinti szórások szerepelnek. Ez utóbbi azért lényeges, mert nem egyszerűen a vélemények (egyébként alacsonynak mondható) szórása, sokkal inkább a közlekedési szokások szerinti megoszlása tartalmaz többletinformációt.

Az eredmények alapján egyértelműen megfogalmazható, hogy a szórás értékei nem mondhatóak magasnak, kivéve néhány olyan kérdés esetében, ami kifejezetten egy-egy közlekedési módhoz köthető.

Lényeges megjegyezni továbbá, hogy a modal split becslésében további statisztikai műveletek elvégzésére volt szükség. A modal split témát a kérdőív – a minél részletesebb feldolgozás érdekében – úgy kérdezte le, hogy egy-egy közlekedési mód fontosságát a többitől külön értékelték 1-től 5-ig terjedő skálán a véleményezők. Ezzel a teljes sokaságra kialakított kompozit modal split kifejezetten kedvezően határozható meg, de egy-egy személyt nem lehet besorolni egy-egy közlekedési módhoz. Ez utóbbi nem is életszerű, a teljes BMT szigorúan követi azt a valóságos helyzethez igazodó szemléletmódot, mely szerint egy-egy személy nem csak egy közlekedési módhoz kötődik. A szóráshoz viszont szükség volt arra, hogy egy egyszerű besorolás is rendelkezésre álljon egyéni szinten. Ehhez a legjellemzőbb közlekedési módot alkalmaztuk. Ennek matematikai módszere az egyes módok egyéni és teljes sokasági átlagos súlyára épült, tehát minden válaszoló esetében kiszámoltuk, hogy az átlaghoz képest mennyire térnek el az értékelései, és ezek maximuma volt meghatározó.

Problématérkép

A BMT előkészületeként a BKK részletes helyzetfeltárást és problémaelemzést végezett. Ennek összegzésekor láthatóvá vált, hogy a tünetként jelentkező zavaró tényezők milyen kiváltó és újratemelő okokra, mechanizmusokra vezethetők vissza. Az elemzés koncentrált eredményét a BMT-ben található ún. problémafa foglalja össze.

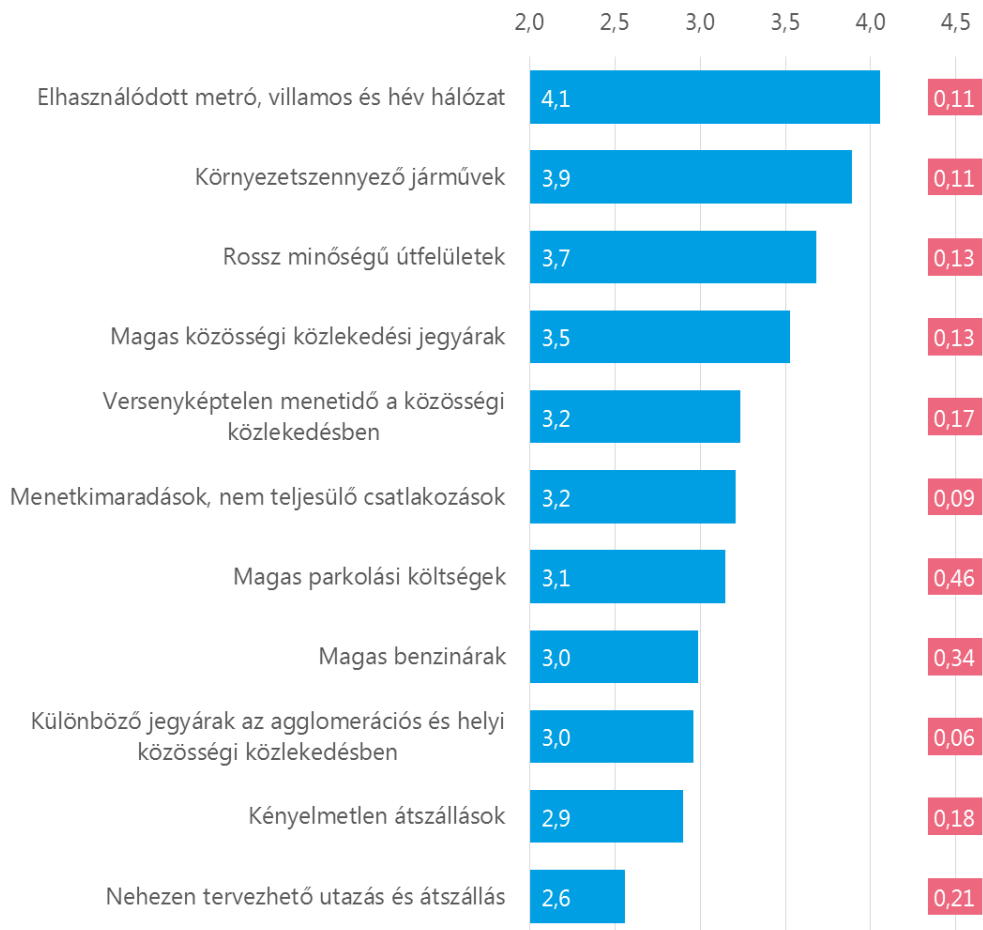
A feltárt problémákat témakörök szerit csoportosítva mutattuk be a véleményezőknak, akik 1-től 5-ig értékelték a problémák fontosságát. Alapvetően pozitív összképet mutat, hogy az értékelések teljes átlaga 3,4-os értéket ért el, tehát a véleményezők szerint is fontosak a felvetett problémák. Szintén lényeges pozitívum, hogy az értékeléseket a többség minden pontra elvégezte, a legkisebb válasz-arányú kérdésnél is 549 értékelés született.

Az egyes területeket vizsgálva látható, hogy egy-egy konkrét helyzetben nagyobb szórás is megfigyelhető. A legalacsonyabb értékelés 2,6 pontos („Nehezen tervezhető utazás és átszállás”), a legmagasabb pedig 4,2 pontos szintet ért el („Torlódások, zsúfolt közutak”).

Közlekedési problémák

A BMT problémafában tárgyalt közlekedési problémák átlagosan 3,3 pontos értékelést kaptak, az átszállások, magas árak és tarifális problémák alacsonyabb, a rossz állapotú infrastruktúra és a környezetszennyező járművek magasabb értékeket, a legnagyobb probléma az elhasználdott kötött pályás közlekedési infrastruktúra a válaszadók szerint.

Közlekedési problémák súlyossága (átlag és szórás)

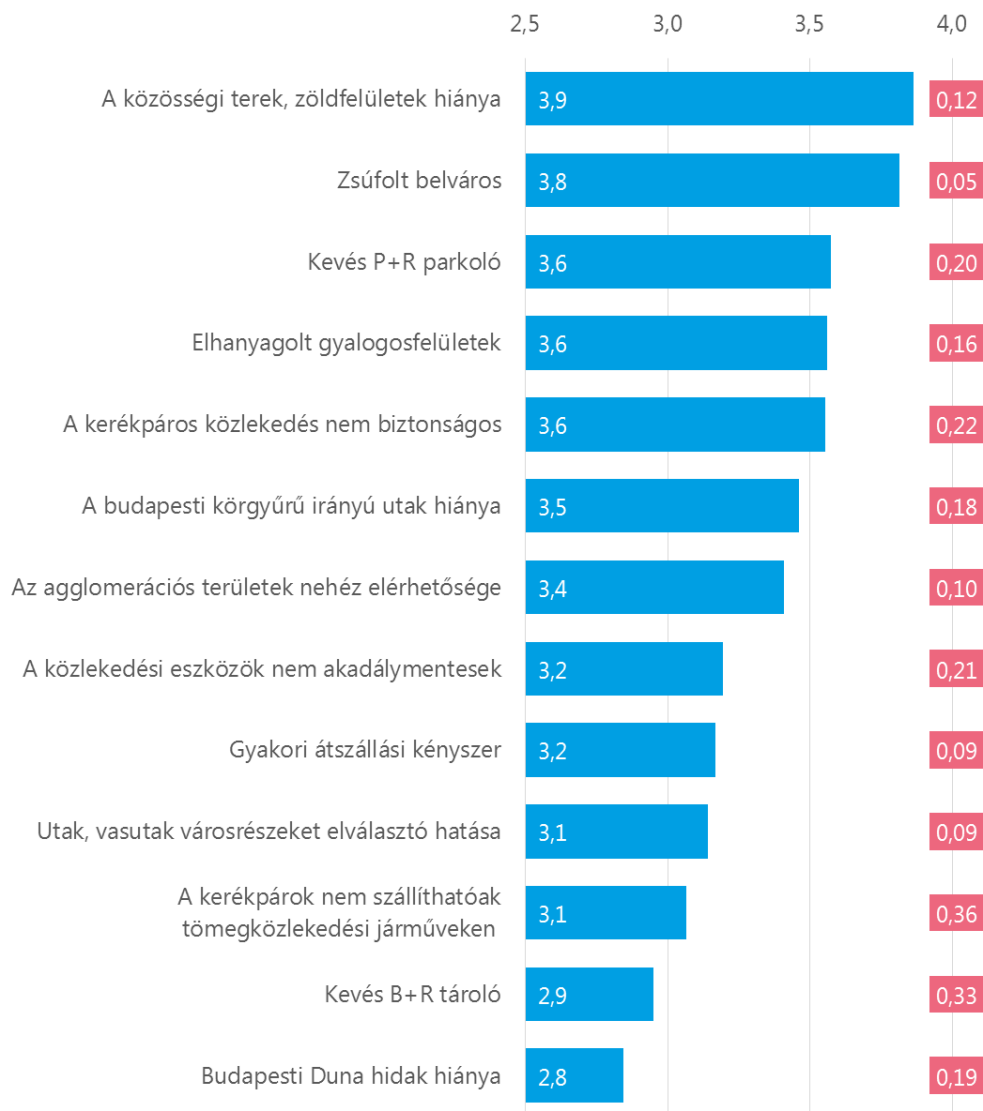


N=560, 562, 563, 560, 561, 559, 551, 558, 558, 558, 564

Hálózati problémák

A hálózati problémák átlagos értékelése 3,6 pont volt, a Duna-hidak hiánya és B+R tárolók hiánya 3 pont alatti értéket kaptak, míg legfontosabb helyre a közösségi helyek, zöld felületek hiánya, illetve a zsúfolt belváros került, a kevés P+R parkoló és az elhanyagolt gyalogosfelületek kerültek. Mindez maximálisan összhangban van a BMT fókuszaival.

Hálózati problémák fontossága (átlag és szórás)

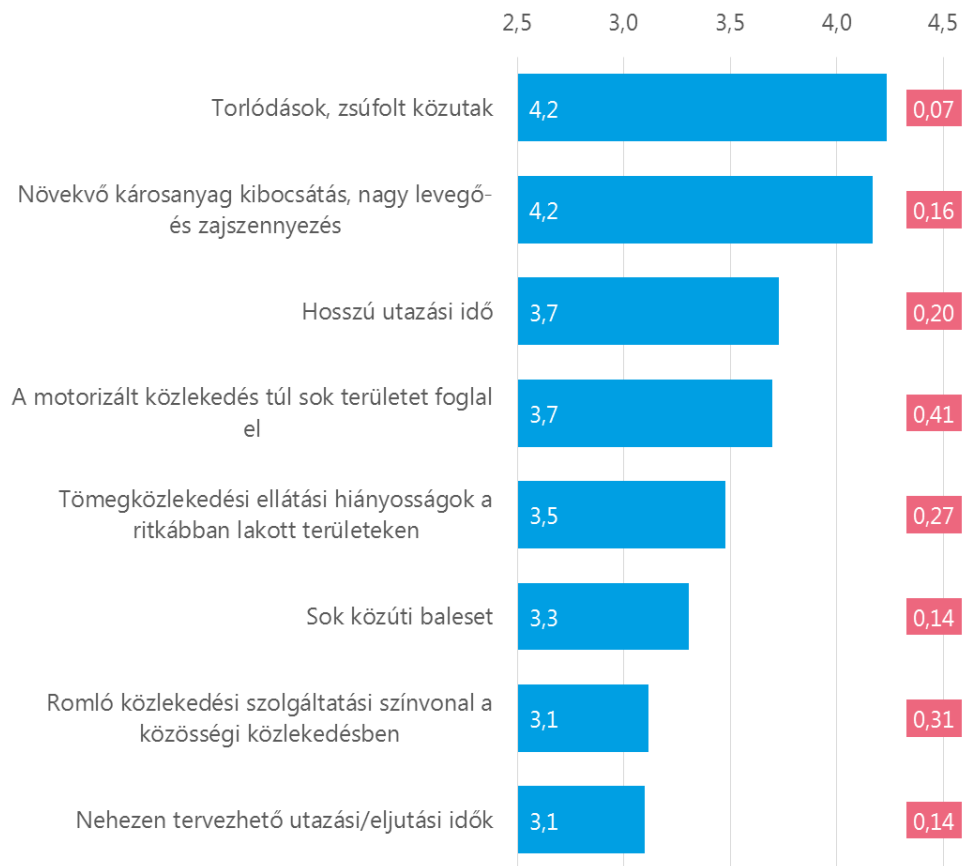


N= 559, 558, 555, 558, 559, 556, 554, 560, 555, 551, 555, 558, 561

Forgalom okozta problémák

A BMT problémafában tárgyalt forgalom okozta problémák magasabb, 3,6 pontos átlagos értékelést kaptak. Leginkább A torlódások, a zsúfoltság, és a levegő- és zajszennyezés szerepelt kiemelt problémaként, míg nehezen tervezhető eljutási idők, és romló közösségi közlekedési színvonal kevésbé lényeges a válaszadók szerint.

Forgalom okozta problémák jelentősége

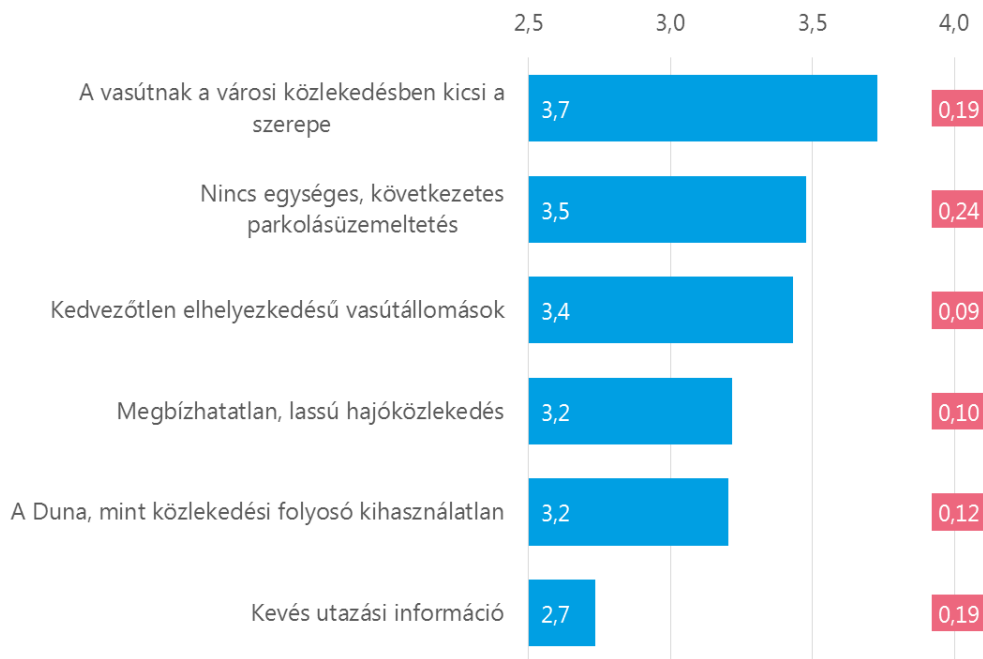


N= 560, 559, 557, 557, 558, 556, 554, 552

Szabályozási problémák

A szabályozási problémák kevésbé erős, 3,3 pontos átlagot kaptak a véleményezőktől. Leginkább a vasút városi közlekedésben betöltött csekély szerepe és az egységes parkolás-üzemeltetés hiánya volt fontos, míg kevésbé meghatározó problémaként értékelték a közlekedéssel kapcsolatos információk szintjét.

Szabályozási problémák jelentősége

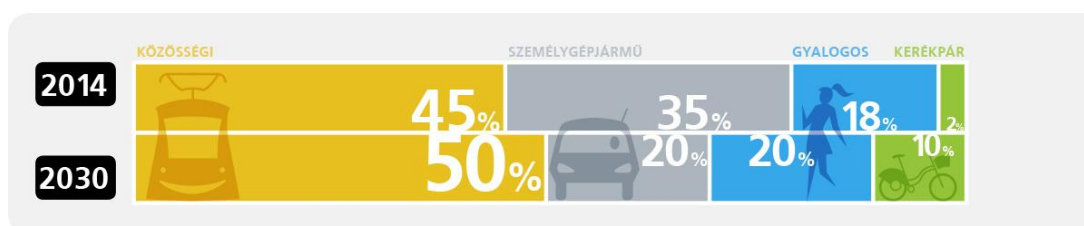


N= 550, 554, 558, 555, 556, 552

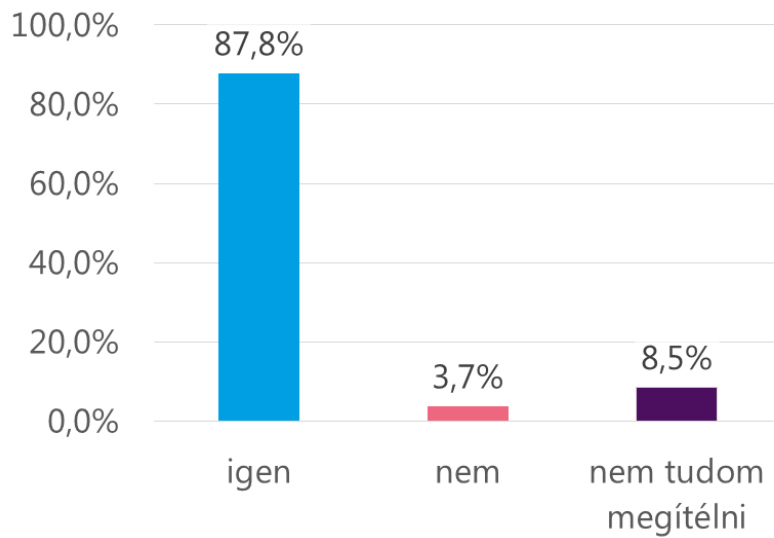
Célrendszer

A BMT legfontosabb normatív célkitűzése, hogy a budapesti modal splitben a közlekedéstudatos közlekedési módok aránya a jelenlegi 60 százalékos szintről 80 százalékra növekedjen. A véleményezők túlnyomó többsége, 87,8% támogatja ennek a célnak a megvalósítását.

A BMT modal split célja

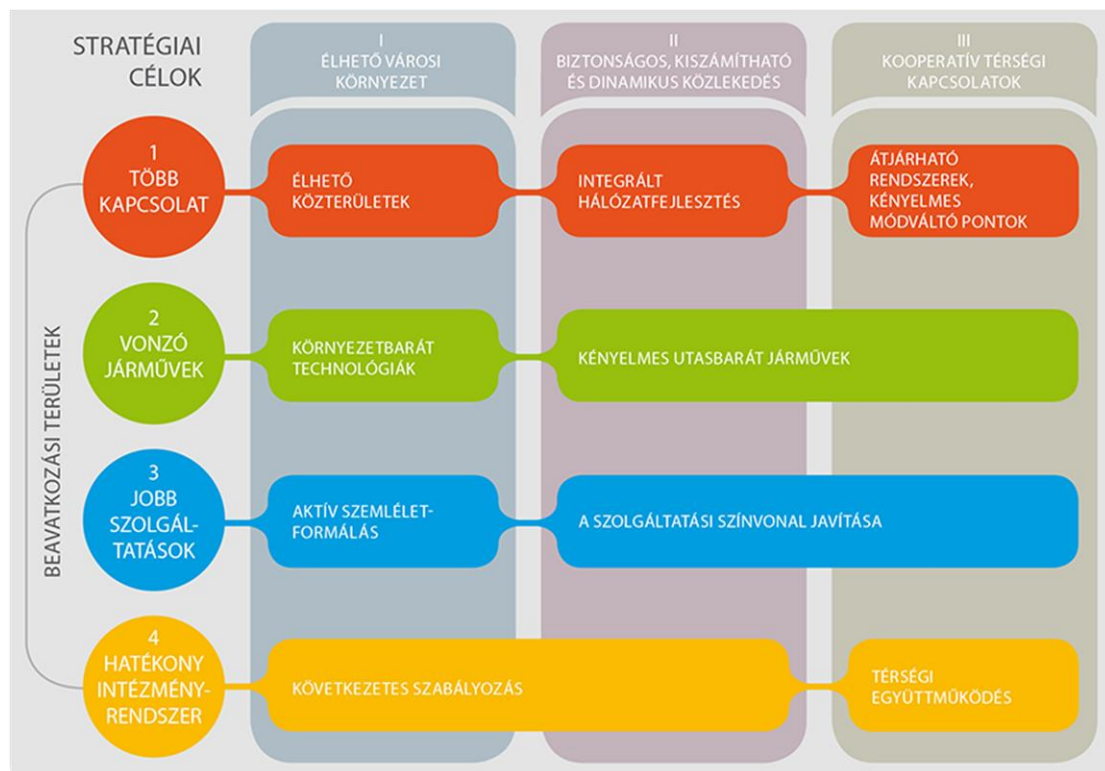


Egyetért-e azzal, hogy a környezettudatos közlekedési módok arányát számottevően növeljük 2030-ra?, N=565

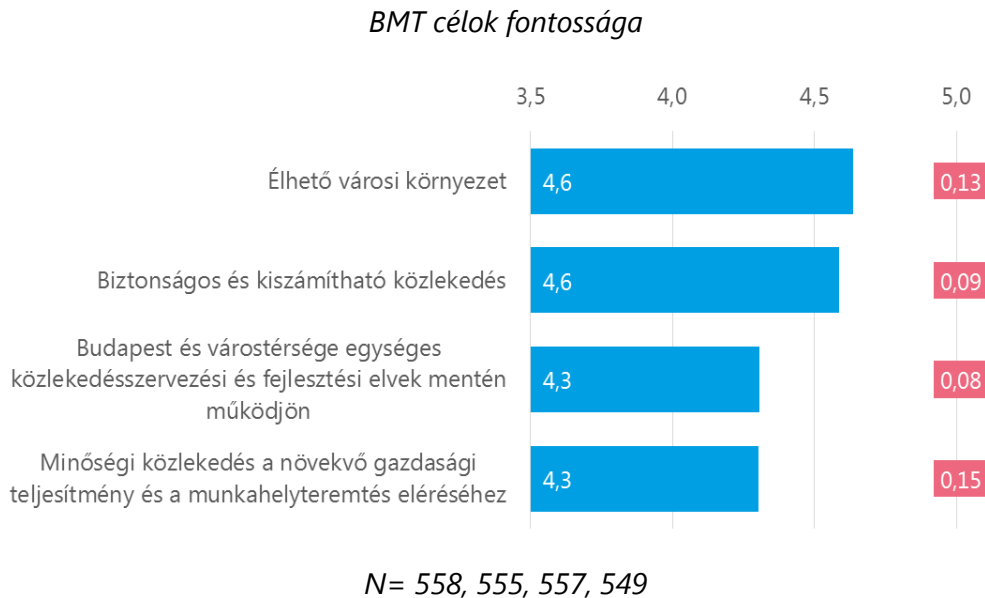


A lekérdezésben kiemelt szerepe volt a BMT célrendszer tesztelésének a véleményezők körében. Ennek során célrendszer stratégiai céljainak és az operatív céloknak a vizsgálata is megtörtént. A BMT célrendszerét az alábbi ábra foglalja össze.

BMT célrendszere



A véleményezők a BMT céljait kiemelkedően fontosnak tartják, 4,5 átlagos értékkel. Az élhető városi környezet és a biztonságos és kiszámítható közlekedés célja egyaránt 4,6 pontot kapott az értékelésben.



A BMT közlekedés-specifikus céljai esetében az értékelések átlaga valamivel alacsonyabb, de még mindig magas, 4,15-ös értéket vesz fel. A legfontosabb célok az összehangolt közúti és közösségi közlekedési hálózatfejlesztés, valamint a környezetbarát járművek alkalmazása. Legkevésbé az egyéni közlekedés (gyalogos, kerékpár, autó) szolgáltatási színvonalának javítását tartották fontosnak a véleményezők.

Közlekedési célok fontossága



N= 555, 555, 557, 556, 555, 554, 554, 549

Vélemények szóródása

A fontosságra vonatkozó összesen 6 darab kérdéscsoport (problémák és célok) esetében a szórások értéke viszonylag alacsonynak mondható. Különösen így van a célok esetében, ahol minden érték 0,18 alatti. A problémák esetében néhány olyan ponton, ahol kifejezetten egy-egy csoporthoz nagyon köthető kérdésről van szó, megfigyelhető nagyobb szórás, ami megfelel az intuíciónak. Jellemzően ilyenek az autózás nehézségei, vagy éppen az autók által okozott károk, amik jobban megosztják a véleményezőket. Az alábbi táblázatban szerepelnek a nagyobb szórású kérdések a véleményezők jellemző közlekedési módja szerinti megoszlásban.

A nagyobb szórású problémák fontosságának megoszlása jellemző közlekedési mód szerint

Értékek	Közösségi	Autó	Gyalogos	Kerék-pár	Átlag	Szórás
Magas parkolási költségek	3,2	3,8	3,0	2,7	3,1	0,46
A motorizált közlekedés túl sok területet foglal el	3,6	3,2	3,8	4,2	3,7	0,41
A kerékpárok nem szállíthatóak tömegközlekedési járműveken	3,0	2,7	2,8	3,5	3,1	0,36
Magas benzinárak	3,2	3,4	2,9	2,6	3,0	0,34
Kevés B+R tároló	2,8	2,6	2,8	3,4	2,9	0,33
Romló közlekedési szolgáltatási színvonal a közösségi közlekedésben	3,4	3,4	3,1	2,7	3,1	0,31
Tömegközlekedési ellátási hiányosságok a ritkábban lakott területeken	3,8	3,6	3,4	3,2	3,5	0,27
Nincs egységes, következetes parkolászemeltetés	3,4	3,7	3,1	3,6	3,5	0,24

Értékelés

A Balázs Mór-terv társadalmi vitája kapcsán elérhető kérdőívet 566 fő töltötte ki, a minta nem reprezentatív, de jól lefedi, megjeleníti a közlekedés szempontjából releváns, fontosabb érintett csoportokat.

A felmérés eredményei alapján a BMT problématerképe fontos, és valódi problémákat azonosított, a véleményezők viszonylag kis szórás mellett általában lényegesnek tartották a megfogalmazott nehézségeket. A célok esetében még erősebb volt az értékelés, és alacsony a szórás: a véleményezők alapvetően támogatják a megfogalmazott célokat.