

# Smart Shopping Mobility

3. számú munkacsomag (3.1 tevékenység) és 4. számú  
munkacsomag (4.1 tevékenység) megalapozó felmérése

## Tartalomjegyzék

1. A vásárlási adatfelvételek jellemzői .....	3
2. Helyzetfeltárás.....	9
3. A határokon átnyúló projektek tapasztalatai .....	54
3.2. Burgenland tartomány - A kiskereskedelmi szerkezet és vásárlóerő áramlás vizsgálata különös tekintettel a szomszédos Magyarországgal fennálló összefonódásokra .....	54
3.3. Határaink mentén – A szlovák-magyar határtérség társadalmi-gazdasági vizsgálata.....	56
3.4. Ditrans .....	60
3.5. TransHusk .....	62
3.6. Az adatfelvételek gyakorlati tapasztalatai.....	64
4. A határokon lebonyolódó személygépkocsi forgalom jellemzői.....	66
4.1. A magyar-osztrák határpn átlépő vásárlási célú forgalom jellemzői .....	87
5. A Smashmob adatfelvételeihez javasolt kérdőív.....	92
6. A kikérdezés javasolt módszertana .....	94
7. Irodalomjegyzék .....	96

## 1. A vásárlási adatfelvételek jellemzői

A szakirodalom több megközelítésben tárgyalja a vásárlói döntés mechanizmusát. Számos diszciplína vizsgálta már az egyén választását befolyásoló tényezőket, alátámasztva, korrigálva vagy esetleg cáfolva a korábban kialakult elméleteket. Ezek közül az első a kiindulópontnak is tekinthető klasszikus modell, amely a racionalitás felfogásával szorosan kötődik a közgazdaságtan alapvető feltételezéseéhez. Az ilyen kezdeti modellek sok szempontból nézve leegyszerűsítve kezelik a fogyasztói döntéshozást és annak környezeti feltételeit. A legtöbb modell kiindulópontja, hogy a fogyasztói döntést külső környezeti jellemzők és egyéni tényezők egyaránt befolyásolják<sup>1</sup>. A több szempont alapján való vizsgálhatóság és a kérdéskör komplexitása miatt az interneten számos a vásárlói szokások felmérésére vonatkozó szakirodalmat találhatunk. Ezeket a fellelhető szakmai cikkeket és értekezéseket az adott kutatás célja szempontjából több kategóriába sorolhatjuk. Hogy könnyebben szétválaszthassuk ezeket egymástól, ezért például leegyszerűsítve a következő kategóriákat hozhatjuk létre:

- Adott márkára, termékre vagy termékfajtára vonatkozó vásárlói szokások felmérése
- Általános fogyasztói döntést és magatartást vizsgáló kutatások
- Üzlethálózatok/bevásárló központok saját finanszírozású felmérései
- Határon átnyúló vásárlásokat is vizsgáló kutatások
- Határon átnyúló utazások vizsgálata

### *Adott márkára, termékre vagy termékfajtára vonatkozó vásárlói szokások felmérése*

Az első kategóriába elsősorban a különböző gyártók és forgalmazók által rendelt kutatások állnak, melyek azt mérik fel, hogy jellemzően milyen fogyasztói csoportok és milyen módon és milyen döntési folyamat mentén vásárolják az ő termékeiket. A felmérések célja a profit növelése és a kinyert eredmények fogyasztói jellemzők megismerésén túl a vevők meggyőzésére irányuló ösztönzési módszerek hatékonyságának megismeréséhez és így a további marketingstratégia meghatározásához nyújtanak információt. Ezek közé sorolható a nemrégiben elterjedt vásárlás utáni fogyasztói elégedettségi felmérés. Elsősorban on-line vásárlásnál találkozhatunk vele, de feltűnik gyorséttermeknél is a kasszájánál elhelyezett

---

<sup>1</sup> Kárpáti, L., Lehota, J. (szerk.) (2010) Agrármarketing, Szaktudás Kiadó Ház, Budapest

érintőképernyő formájában. Az on-line kérdőív képes túlmenni a fent meghatározott célokon és a felmérés eredményeit referenciaként tudja hasznosítani az on-line vásárlással szembeni bizalmatlanság csökkentése és további vásárlók bevonása érdekében. (pl. Megbízható Bolt Program)

#### *Általános fogyasztói döntést és magatartást vizsgáló kutatások*

Az általános fogyasztói döntést és magatartást vizsgáló kutatások általában nem köthetőek adott termékhez vagy márkához és elsősorban gazdasági vonatkozásúak.

#### *Üzlethálózatok/bevásárló központok saját finanszírozású felmérései*

A saját finanszírozású fogyasztói felméréseket elsősorban a nagyobb üzlethálózatok végzik. A céljuk hogy a vevők lojálisak legyenek hozzájuk és minél gyakrabban, minél több terméket vásároljanak náluk. A fogyasztói motivációs felmérések arra az eredményre vezettek, hogy a magyar vásárlók számára európai összehasonlításban kiemelkedő jelentősége van a különböző kuponoknak, pontgyűjtő és hűségkártyáknak. Ezeknek a hűségkártyáknak számos előnye van mind a vásárló, mind pedig az üzlethálózat számára. A vásárlók számára különböző kedvezményeket és pontgyűjtési lehetőségeket jelent, míg az üzlethálózat számára sokkal több hasznot hoznak. Komoly tényezőt jelent a hűségkártya megléte a fogyasztói döntés kialakulásában (hogy az én üzletemet válassza a vevő) és információt szolgáltat arra vonatkozóan, hogy adott vevő milyen termékeket, milyen gyakoriságban, milyen mennyiségben, milyen kiegészítő termékekkel együtt vásárol. Ezeknek az adatoknak a halmazából vásárlói csoportokat lehet azonosítani és lehetőség nyílik hozzájuk igazítani a marketingstratégiát.

#### *Határon átnyúló vásárlásokat is vizsgáló kutatások*

A határon átnyúló vásárlásokat is vizsgáló kutatások szintén „makro” szinten, elsősorban a határtérségben zajló társadalmi és gazdasági folyamatokat vizsgálva érinti ezeket a vásárlási formákat. Ez alapján tartalma szempontjából más aspektusából vizsgálja a vásárlási szokásokat, mint a korábban említett kategóriák és elsősorban a határátlépés okára keresi a választ, nem pedig marketing célú felmérésekre épít. Ezek szerint a következő tényezők befolyásolják egy adott térségben jelentkező vásárlás orientált határon átnyúló mozgásokat:

- természetföldrajzi adottságok és infrastrukturális kapcsolatok (domborzat, vízhálózat, útviszonyok);
- a településhálózat térkapcsolatainak jellege (regionális központok elhelyezkedése, határon átnyúló vonzáskörzetek);
- a két ország valutájának egymáshoz viszonyított árszínvonala, ill. ennek változása, ingadozása;
- a határ két oldalán elérhető termékek és szolgáltatások jellege és minősége közti különbség (elérhető márkák, speciális termékek);
- a termékeket és a szolgáltatásokat terhelő adószintek közti különbségek (áfaszint, jövedéki adók mértéke stb.)

Jelen vizsgálatunk szempontjából ezek a kutatások a leginkább relevánsak, egy ilyen kutatás módszertanát a későbbiekben fogjuk részletezni.

#### *Határon átnyúló utazások vizsgálata*

A határon átnyúló utazások vizsgálata kapcsán elsősorban saját méréseink állnak rendelkezésre. Ezek nem térnek ki a vásárlási szokásokra, de tartalmaznak adatokat arra vonatkozóan, hogy hányan járnak át vásárolni, mivel a közúti torlóponti kikérdezés során az utazás motivációja kérdéssor alatt a „vásárlás” is szerepelt.

#### *Konkrét terméktípusra vonatkozó kutatások (példa)*

Az adott terméktípusra vonatkozó vásárlási szokások tekintetében a kutatás módszertanáról Keller Veronika doktori értekezése ír kellő részletességgel. Munkájának címe „Az értékesítés ösztönzés mint stratégia és taktika a kiskereskedelemben (Vizsgálatok kiskereskedők és fogyasztók körében magyarországi felsőruházati termékek piacán)<sup>2</sup>.

Kutatásának célja a címben szereplő tevékenységre specializált üzletek ösztönzési stratégiának/taktikának a feltérképezése, másrészt a fogyasztók által, ruhavásárlás során kedvelt promóciós technikák azonosítása és a promóciós fogékonyságot befolyásoló tényezők feltárása. Ebben nyolc ösztönzési módszerrel foglalkozik: vevői versenyek, nyereményjátékok, kuponok, árengedmények, szezonális kiadások, pénzvisszatérítések, egyet fizet – kettőt kap akciók, hűségprogramokkal és az ajándékokkal. Ezek hatását mind

---

<sup>2</sup> Keller, V. (2010), Széchenyi István Egyetem, Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, p. 72.

kereskedői, mind vevő oldalról megvizsgálja. A mintavételi eljárás során Malhotra (2005)<sup>3</sup> által javasolt lépéseket követi. Először a sokaságot, illetve a mintavételi keretet határozza meg, majd a mintavételi technikát, majd a mintanagyságot és ezeknek megfelelően kivitelezzi a mintavételt.

A vevői megkérdezés esetén a választott sokaság a 17 évnél idősebb lakosság, akik felsőruházati árucikket szoktak vásárolni. KSH adatok segítségével meghatározta a célsokaság méretét és ezen belül kvótás technikát alkalmaz nem és korosztály szerinti csoportosítás alapján. A vásárlóknál a hólabdás technikát alkalmazza, mivel először véletlenszerűen választ ki egyéneket a sokaságból, majd a már elért személyeket megkéri, hogy adjanak meg újabb potenciális válaszadókat. Főként a nőkre és fiatal, valamint a középkorú korosztályra koncentrál, hiszen a kvalitatív kutatásai és a szakirodalom is megerősíti, hogy a felsőruházati termékeket leginkább ők vásárolják. A mintavétel nagyságát a következő levezetés alapján határozta meg.

A háztartások egy évben átlagosan 30 726 Ft-ot költenek ruházkodásra. A vizsgált régióknkénti költségeket alapul véve és összehasonlítva az átlagos kiadásokkal kiszámolható, hogy a szórás 1683 Ft. ha a megbízhatósági szint 95%-os, akkor normális eloszlást feltételezve a minimálisan szükséges mintanagyság az alábbi formulával számítható ki:

$$n = \left( \frac{z_p \cdot s}{\Delta_{\max}} \right)^2, \text{ ahol}$$

$z_p$  a megbízhatóságtól függő érték, amelyet a választott konfidencia % függvényében táblázatból vehetünk;

$\Delta_{\max}$  az átlagbecslés megengedett eltérése a tényleges átlagtól;

$s$  a válaszok szórásának becslt értéke.

$z_p(0,95) = 1,64$ ;  $\Delta_{\max} = 140$  Ft a megengedhető hibasáv félszélessége, akkor

$$n = \left( \frac{1,64 \cdot 1683}{140} \right)^2 = 388,7.$$

Így a szükséges mintának 389 főt kell számlálnia. Ezen belül a kvótás módszerrel elosztotta ezen emberek kor és nem szerinti összetételét.

<sup>3</sup> Malhotra, N. K. (2005) Marketingkutatás, Akadémiai Kiadó, Budapest

A primer kutatás lebonyolításának módszerül a véleménykutatást és azon belül is a személyes megkérdezést választotta a kiskereskedőknél, míg a vásárlóknál az önkitöltős kérdőívet. A megkérdezés papíralapú kérdőívek terjesztésével történt, amelyeket a diákok eljuttattak a válaszadókhöz és ismertették a kutatás célját, illetve a kitöltés menetét. A hólabdás technika következtében az eredetileg tervezett 389 fő helyett 438 főt sikerült elérni, de voltak értékelhetetlen kérdőívek. A demográfiai, valamint a vevők esetében a pszichográfiai változókkal való összefüggés feltárása érdekében a kereszttábla-, variancia- és regresszió elemzést használta.

### *Általános fogyasztói viselkedést célzó kutatások*

A fogyasztói magatartás az emberek azon viselkedése, amely javak és szolgáltatások vásárlásában, használatában és a vásárlás tervezésében jut kifejezésre. A marketing szakemberek a következőket vizsgálják:

- mely termékek kelendőek
- ki vásárol és ki nem
- mi befolyásolja a fogyasztót
- miért viselkednek úgy, ahogyan
- milyen az attitűdjük a termékek és reklámok iránt
- milyen reményeik és álmaik vannak

Ezeknek a vizsgálatoknak az alapján a cél a fogyasztói elégedettség elérése és a vásárlók lojalitásának megszerzése. A vizsgálatok alapjául szolgáló módszert a klinikai pszichológiában használták először, onnan vették át később a marketingtudományok. A módszer az eszköz-cél vagy más néven jelentés-vég modellt a szakirodalomban szokás az értékutatások mikro megközelítésének is nevezni, mivel az egyén szintjére fókuszál<sup>4</sup>. A modell jelentősége a marketingben a létrázás mélyinterjú módszerének kidolgozása és a gyakorlati szoftveres támogatás megvalósítása után terjedt el igazán. A módszer ismertetése jelen kutatásunk szempontjából irreleváns a vizsgált jellemzők különbözősége, a módszer komplexitása és más módszerekkel való kombinálásának szükségessége miatt.

---

<sup>4</sup> Gutman, J. (1982) A means-end chain model based on consumer categorisation process, Journal of Marketing p. 60-72.



## *Üzlethálózatok saját finanszírozású felméréseinek haszna*

A fogyasztó és az üzlethálózat között a hosszú távú, jó kapcsolat titka, ha az üzlethálózat megismeri vásárlói véleményét szolgáltatásairól. A fogyasztók látják leginkább, hol a gyenge láncszem, csak meg kell tőlük szerezni ezt az információt. A sikeres ügyfélkapcsolathoz képesnek kell lenni az elvárások helyes értelmezésére, megértésére és előrelátására. A használó elégedettségéből az intézmény haszna: biztosabb piaci jelenlét, kiszámíthatóbb kereslet, jobb hírnév, belső hangulatjavulás. Az elégedett látogató minden más propagandaeszköznél hatásosabban terjeszti az üzlethálózat jó hírét, kedvező képét. Elégedett az ügyfél, ha alapvetően és legalább azt kapja, amit elvárt. Hiányérzete nincs, újravásárlási hajlandósága magas, aktív változtatási igénye nem merül fel. Az elégedettség jellemzői: relatív, célcsoport függő, csak az adott pillanatban értelmezhető, állandóan változik, nagyban függ a társadalmi környezettől. Az elégedett vevő általában:

- hosszabb ideig lojális marad
- többet vásárol
- pozitívan beszél másoknak a vállalatról
- kevesebb figyelmet fordít a rivális márkákra
- kevésbé ár érzékeny
- ötletet ad új termékekre
- olcsóbban szolgálható ki a rutinnak köszönhetően

Az elégedett ügyfél további előnyei: a munkatársakat kevesebb stressz éri, több és jobb munkát végeznek, ez több elégedett ügyfélhez vezet, ami további piaci előnnyel párosul. Ezt a körforgásméletemet Schleisinger és Heskett vezette be<sup>5</sup>. 1991-ben kimutatták, hogy az elégedett ügyfelek hajlandók magasabb árat fizetni, ami magasabb bért jelent a dolgozóknak (sajnos ez hazánkban, a közalkalmazotti szférában nem igazán működik), és javítja a munkamorált, amely hozzájárul az ügyfelek elégedetté válásához. Ha elégedett az ügyfél, az sok mindent "húz" magával, azaz a spirál elindul felfelé. Az elégedettség mérése lehetővé teszi, hogy az intézmények folyamatosan javítsák tevékenységeiket, mivel rendszeres visszajelzést kaphatnak a meghatározó használók véleményéről, kívánságairól, elvárásairól, és a változások fogadtatásáról.

---

<sup>5</sup> Schlesinger, Leonard A. and James L. Heskett (1991), "Breaking the Cycle of Failure in Services", Sloan Management Review



Kutatásunk során nem találtunk erre a típusú fogyasztói elégedettség vizsgálatra vonatkozó részletes módszereket (azok üzleti titok volta miatt), de mint korábban említettük, a pontgyűjtő kártyák és egyéb hűségprogramok sok tekintetben ideálisak a kiskereskedelmi hálózatok számára. Az ilyen kutatásokból kinyerhető adatok szintén irrelevánsak vizsgálatunk szempontjából.

## 2. Helyzetfeltárás

A jelenlegi helyzet feltárását az EMAH projekt során elvégzett felmérések segítségével végeztük el.

Az EMAH projekt célkitűzése a határon átnyúló közforgalmú közlekedési szolgáltatások fejlesztése volt. E munkát kívánta megalapozni a közlekedés szempontjából jellemző időszakban és napokon 2013-ban végrehajtott közforgalmú közlekedés utasforgalmi felvétele, amely két részből állt, a közforgalmú közlekedés területén – figyelembe véve a sajátosságait – tavaszi és nyári időszakban, három napos, járművön végrehajtott

- keresztmetszeti utasszámlálás, és
- célforgalmi kikérdezés.

Emellett 2013 őszén a kijelölt jellemzően regionális forgalmat lebonyolító határátkelőhelyeken, a határ osztrák oldalán, osztrák rendőri intézkedés mellett szintén három napos

- közúti kétirányú keresztmetszeti számlálást, és
- célforgalmi kikérdezést végeztünk.

A felmérések a Közlekedéstudományi Intézet tervei alapján és irányításával valósultak meg, míg a közúti célforgalmi felmérés a Burgenlandi közlekedési koordinációs központ (Land Burgenland Verkehrskoordination) hathatós közbenjárásának eredményeként a burgenlandi rendőrség közreműködésével zajlott.

A közforgalmú – vasúti – közlekedés területén májusban 16.608 utas, július hónapban 15.087 fő került megszámlálásra, míg a kérdezőbiztosok a határt átlépő utazók több mint 20%-ától tudakolták meg utazásuk főbb jellemzőit. A hét közúti határátkelőhelyen három mérési napon összesen 79.554 db 3,5 tonnánál kisebb teherbírású jármű került megszámlálásra, míg az aktív rendőri közreműködés és a kérdezőbiztosok lelkiismeretes munkája következtében a határon áthaladók több mint 13%-ának egyéni közlekedési szokásai váltak ismertté.

## Vasúti felmérés

A tavaszi felméréseket egy átlagos hétvégét megelőző hétköznapi tanítási napon (2013. május 24-én, pénteken), az ezt követő munkaszüneti napon (2013. május 26-án, vasárnap), valamint egy átlagos hétköznapi tanítási napon (2013. május 28-án, kedden) bonyolítottuk le.

A nyári felmérésekre egy átlagos hétvégét megelőző tanszünetes hétköznapon (2013. július 12-én, pénteken), az ezt követő munkaszüneti napon (2013. július 14-én, vasárnap), valamint egy átlagos tanszünetes hétköznapon (2013. július 16-án, kedden) került sor.

Mindkét szezon esetében a pénteki és a keddi napokon a reggeli és a délutáni, míg vasárnap csak a délutáni csúcsidőszakban végeztünk felméréseket.

A kétirányú utasforgalom-felvételek adatai alapján átfogó képet kaptunk a két ország között közlekedő vasúti szerelvények utasforgalmának időbeni lefolyásáról, a megállóhelyenkénti fel- és leszálló utasszámokról, valamint a célforgalmi kikérdezések alapján az utazási szokásokról és az utasok szolgáltatási színvonallal kapcsolatos véleményéről. A megállónkénti utasszámlálást, illetve a személyi interjú formájában lebonyolított utaskikérdezéseket a KTI által megbízott, a szerelvényen utazó számláló- és kérdezőbiztosok végezték. Szem előtt tartva, hogy a projekt célja a határon átnyúló ingázás vizsgálata, a felméréseket a reggeli és délutáni csúcsidőszakban végeztük el a menetrendi adottságok és a vonatszerelvények fordulótérve alapján kialakított beosztás szerint.

## Főbb megállapítások

A két vasúti keresztmetszeti felmérési időszakban:

- összesen több mint 30 ezer utast számoltunk meg az öt, határt átlépő vasútvonalon,
- a májusban mért utasforgalom közel 10%-kal csökkent nyáron,
- a határt átlépők aránya többnyire 35-40% között mozgott, arányuk nyáron magasabb lett, mivel a tanszünetes belföldi forgalom csökkenése mind a két országban a határmentinél nagyobb mértékű volt,
- a vonalszakaszok jelentős szerepet töltenek be az elővárosi közlekedésben is, mindkét országban. Főbb utasvonzó központ:
  - Magyarországon Sopron, Győr és Mosonmagyaróvár,
  - Ausztriában Wien, Wiener Neustadt. Neusiedl am See és Graz,
  - a keresztmetszeti adatok alapján Parndorf és Mattersburg is jelentős vonzerővel bírt,

- a két elágazási pont, Fehring és Wulkaprodersdorf (pl. Eisenstadt csak utóbbi állomáson keresztül, átszállással érhető el Sopron és Deutschkreutz állomásokról),
- az utasforgalmi trendek és az utasvonzó központok terén nem történt változás nyáron,
- valamennyi vasútvonalon: reggel Ausztria, délután Magyarország felé bonyolódik nagyobb utasforgalom, ami a Magyarországról Ausztriába ingázók nagy számára utal,
- a mérések alapján az is kimutatható (a maximális utasterhelés és a vonatok átlagos utasszáma ismeretében), hogy a délutáni csúcsidőszak forgalma egyenletesebb eloszlású.

A vasútvonalak forgalmát tekintve:

- a villamosítatlan és a legkevésbé korszerű szerelvényekkel üzemelő [Wien–] Wiener Neustadt–Sopron vasútvonal bonyolítja a legnagyobb forgalmat,
- az itt közlekedő Jenbacher motorvonatok alacsony kapacitása különösen nagy problémát jelent a csúcsidőszakban (zsúfolt személyvonatokkal szinte csak itt találkoztunk),
- nyáron az utasok száma a teljes szakaszon kismértékben emelkedett, ugyanakkor a határátmenetben csökkent, így a határt átlépő utasok aránya (a többi vasútvonaltól eltérően) alacsonyabb lett, mint tavasszal,
- a Wien–Ebenfurth–Sopron–Deutschkreutz vonalon kevesebb, ugyanakkor nagyobb befogadóképességű, korszerűbb ingavonat közlekedik,
- összesen közel 30%-kal kisebb forgalom, mint a Sopron–Wiener Neustadt vonalon,
- a teljes szakaszon stagnált, a határátmenetben azonban nőtt az utasszám nyáron, így a határátlépő utasok aránya kismértékben emelkedett a májusi adatokhoz képest,
- a Győr–Hegyeshalom–Bruck an der Leitha [–Wien] vasútvonalon a belföldi utasok aránya az átlagosnál nagyobb, hiszen itt nemcsak az osztrák, hanem a magyar oldalon is számottevő belföldi forgalom zajlik
- a határátmenet forgalma a Wien–Sopron vonalhoz hasonlít, azonban a menetrendi kínálat szűkebb volta miatt a járatok átlagos kihasználtsági mértéke jellemzően másfélszerese a Sopront érintő két vasútvonalnak.
- nyáron a legnagyobb arányú (16%-os) visszaesést tapasztaltuk a teljes szakaszon, a határátmenetben is lecsökkent az átlagos utasszám, igaz, valamivel kisebb mértékben,
- a Szentgotthárd–Fehring–Graz vasútvonal felmért szakaszán az összforgalom mind a teljes szakaszon, mind a határátmenetben a negyede a hegyeshalmi vonalénak, holott az ottanihoz hasonló vonatsűrűség biztosított,

- bár az itt közlekedő vonatok férőhely-kapacitása is kisebb, a kihasználtság százalékos értéke még így is jócskán elmarad az előbbi vasútvonalakétól,
- nyáron a legszélsőségesebb változást mind pozitív, mind negatív irányban a Szentgotthárd–Fehring vonalszakaszon láthattuk:
  - a belföldi forgalom közel 30%-kal esett vissza
  - a határátmenetben alig történt változás, így a határt átlépők részaránya jelentősen megugrott, közel 50%-ra,
- a Fertőszentmiklós–Neusiedl am See vasútvonalon májusban a határt átlépő utasok száma (átlagosan 5-10 fő) és aránya gyakorlatilag jelentéktelen volt az osztrák belföldi szakasz teljesítményéhez képest, ami elsősorban a magyar oldalon jelenleg fennálló rossz menetrendi kínálatnak és alacsony pályasebességnek köszönhető,
- nyáron további felmérést nem végeztünk a májusi tapasztalatok alapján.

A vasúti célforgalmi kikérdezés során a két felmérési időszakban összesen több mint 3000 utast kérdeztünk ki, amely a teljes sokaságból 10%-os mintát ad, míg a kört a határt átlépő utasokra szűkítve több mint 20%-os a mintavételi arány.

A célforgalmi felmérés adatainak összehasonlítása során a következő eltéréseket tapasztaltuk:

- a nyári felmérés során szűrő kérdéssel ellenőriztük, hogy csak ténylegesen a két ország között közlekedő utasok legyenek kikérdezve,
- a határon átutazó, kikérdezett utasok száma közel azonos mértékű volt, így az adatbázisok nagy biztonsággal összehasonlíthatók,
- a nyári tanszünetes felmérés idején kimutatható a tanulás célú utazások drasztikus csökkenése (-19%), miközben látogatás és turizmus céljából 15%-kal többen utaztak, mint tavasszal,
- a kikérdezettek státuszára (fizikai vagy szellemi dolgozó, tanuló, vállalkozó, egyéb) vonatkozó kérdésnél júliusban a tanulók számának csökkenésével párhuzamosan nő a dolgozók és az egyéb státuszú utazók aránya,
- a nyári időszakra közel 10%-kal növekedett a személygépkocsival rendelkezők aránya (véltetően a tanulók arányának csökkenése miatt),
- mindkét időszakra jellemző volt, hogy a személygépkocsikkal rendelkezők negyede elsősorban azért veszi igénybe a vasúti közlekedést, mert olcsóbbnak érzi az egyéni közlekedési módokkal szemben,
- sajnálatos módon ugyancsak mindkét időszakra jellemző, hogy meglehetősen alacsony arányban vannak azon utazók, akik a vasutat annak környezetbarát volta miatt választják.

- a kikérdezett utasok részére javaslati lehetőséget is biztosítottunk, amelyre a következő leggyakoribb észrevételeket kaptuk: Wi-Fi internet csatlakozás kiépítése; tömegközlekedési csatlakozások javítása; a vonatkövetési idők csökkentése, órás ütemes menetrend; illemhelyek kulturáltabbá tétele

## Közúti felmérés

A közúti számlálás célja a határmenti lakosság mindennapi életének szerves részét képező határon átnyúló kishatármenti, agglomerációs közlekedés nagyságának és jellemzőinek feltárása. Az osztrák-magyar határátkelőhelyek közül a hét legforgalmasabb helyszínen

- Bucusu – Schachendorf,
- Fertőd – Pamhagen,
- Hegyeshalom – Nickelsdorf (1-es közúti határátkelőhely),
- Kópháza – Deutschkreutz,
- Kőszeg – Rattersdorf,
- Rábafüzes – Heiligenkreutz,
- Sopron – Klingenberg

határátkelőknél történt adatfelvétel (a mérések pontos helyszíneit az 1. ábra szemlélteti). Ezek mindegyikén két típusú felmérés történt:

az alapsokaságot biztosító keresztmetszeti számlálás;

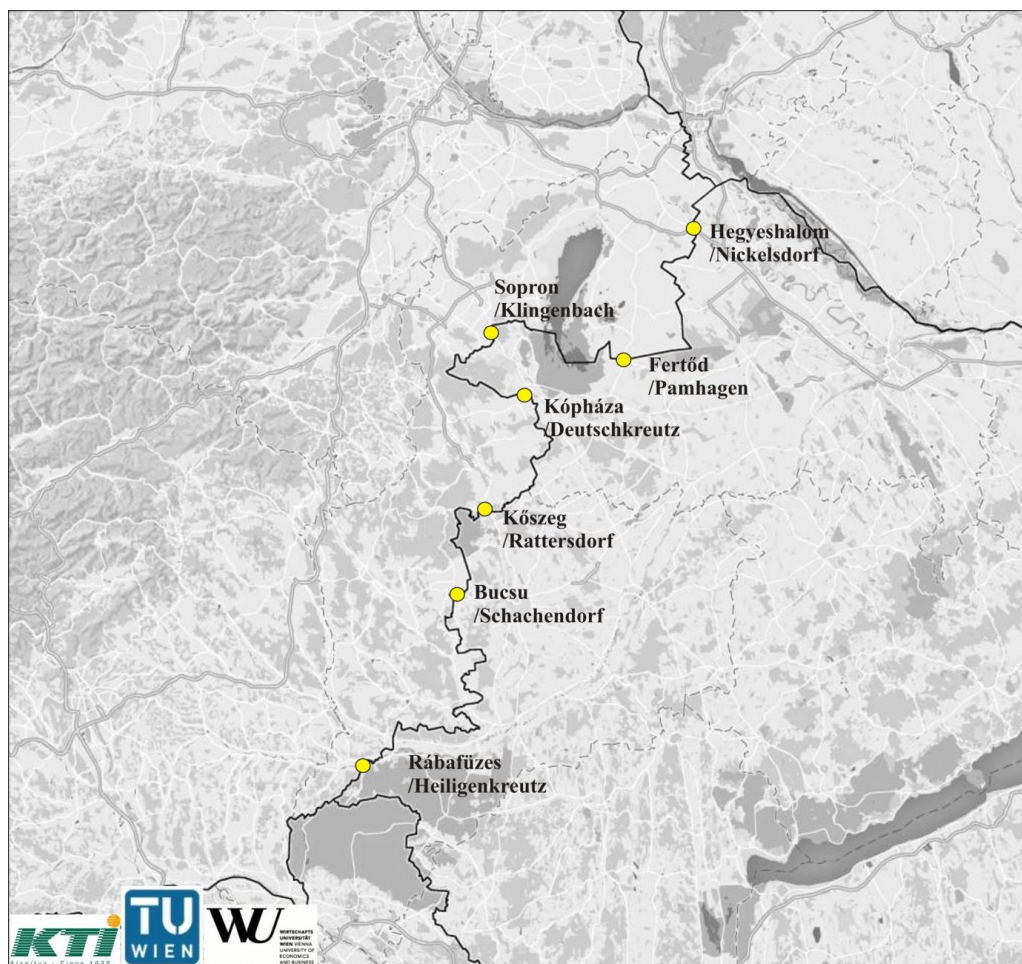
- amely során a határátkelőhelyen mind a két irányban közlekedő járművek megszámlálásra kerültek járműkategóriánként, s ezen belül a személygépkocsik, kisteher-gépkocsik és mikrobuszok osztrák, magyar és egyéb csoportosításban;
- a téma szempontjából meghatározó jelentőséggel bír annak megismerése, hogy melyik határátkelőhelynek mekkora területi vonzása van, így ennek megismerésére az osztrák járművek közigazgatási beosztást is tartalmazó rendszám táblájáról a kerületkódok is regisztrálásra kerültek;

a határon átmenő utazások jellemzőinek megismerését biztosító célforgalmi kikérdezés;

- módszertana: rendőri intézkedéssel biztosított megállítási adatfelvétel, amely a határátkelőhelyek osztrák oldalán, osztrák rendőrök és magyar kérdezőbiztosok segítségével bonyolódott le, reprezentatív jelleggel, magyarországi irányban;



- a megállított magyar, vagy osztrák személygépkocsik, kisteher-gépkocsik és mikrobuszok vezetőit a kérdezőbiztosok erre a feladatra összeállított adatfelvevő lap segítségével kérdezték ki,
- a nyelvi nehézségek leküzdése és az elfogadható megbízhatóságú válaszok érdekében a felmérőlapok tartalma német nyelvre is lefordításra került;



**1. ábra**  
**A közúti határfelmérések helyszínei**

### Főbb megállapítások

A regionális forgalmat lebonyolító hét határátkelőhely felmért háromnapos keresztmetszeti forgalma 79.554 jármű volt, amelynek 59,5%-a magyar, 32,1%-a osztrák rendszámú volt.



A határátkelésekhez használt járműtípusok megoszlására a személygépkocsival történő utazás dominanciája jellemző (88%), míg a következő leggyakrabban használt jármű a kistehergépkocsi, amelynek részaránya mindössze 5,5%-os volt.

A három mérési nap közül a pénteki munkanapi forgalom a legerősebb, amelynél a hivatásforgalom mellett jelentős egyéb (bevásárlás, látogatás) célú utazás is megjelent, így a munkanapi utazások jellemzőit a keddi felmérési adatok tükrözik. A vasárnap délutáni forgalomban nagyobb, a magyart is meghaladó osztrák forgalom mutatható ki.

Határátkelőhelyenként eltérő intenzitású a forgalom. Mindhárom mérési napon messze legnagyobb mértékű Sopron-Klingenbach határátkelőhelyé.

A közúti keresztmetszeti forgalom határátkelőhelyenkénti sajátosságai a következők:

- a legnagyobb részarányú magyar munkanapi forgalmú határátkelőhely Fertőd (77%), Hegyeshalom (72%), Kőszeg (68%), és Bucsú (68%),
- az osztrákok által kedvelt határátkelőhelyek Kópháza (a munkanapi forgalom 41%-a), Sopron (32%), Rábafüzes (28%),
- jelentősebb harmadik országbeli járműforgalom a Rábafüzes (25%), Kópháza (12%), Kőszeg (12%) határátkelőhelyeken bonyolódott le,
- a munkanapi órai forgalom minden határátkelőhelyen jelentős magyar hivatásforgalmat mutat,
- a határátkelőhelyek osztrák vonzásterülete eltérő
  - Sopron határátkelőhelyé igen kiterjedt, legnagyobb arányban bécsi rendszámú gépkocsik keltek át a határon, de jelentős még Oberpullendorf és Eisenstadt irányú forgalom is,
  - Hegyeshalom határt osztrák oldalról legtöbben bécsi és Neusiedl am See rendszámú gépkocsik vették igénybe,
  - Kőszeg határátkelő vonzáskörzete igen szűk; legjelentősebb Oberpullendorf,
  - Rábafüzes határ kiterjedt osztrák vonzáskörzettel rendelkezik, legjelentősebb Güssing és Jennersdorf járműforgalma,
  - Fertőd határátkelő sajátos osztrák vonzáskörzettel rendelkezik, a forgalom jelentős része Magyarországon áthaladó osztrák-osztrák Oberpullendorf és Neusiedl am See közötti forgalom,
  - Bucsú határátkelő osztrák vonzáskörzete kiterjedt, legjelentősebb az Oberwart és Hartberg felől érkező forgalom,

- Kópháza, a sajátos, kettős határt átlépő osztrák forgalom Fertődi határátkelő párja, ennek megfelelően vonzáskörzetének legjelentősebb települései Oberpullendorf és Neusiedl am See.

A közúti célforgalmi felmérés adatainak elemzése során a következőket tapasztaltuk:

- A határon átutazó járművek kikérdezési aránya határállomásonként és kikérdezési időszakonként eltérő volt, de összességében elérte a 13%-ot. A felmérések alatt 2.625 fő került kikérdezésre.
- Az utazási indokát vizsgáló kérdésből is kimutatható a munkanapokon munkába járó, hivatásforgalmi célú utazások magas aránya (54%). A munkaszüneti felméréskor megnőtt a látogatás és turizmus céljából lebonyolított eljutások részaránya. Az utazási szokásjellemzőkben kisebb-nagyobb eltérések tapasztalhatók a mérési helyszínek adatai között.
- Az esetek közel 60%-ában a kikérdezett járműben egyedül utaztak, ahol pedig többen, ott három esetből kettőnél azonos volt az utazási cél és közel hasonló arányban az egy háztartásba tartozás.
- A határon átutazók jellemzően egynapos utazást bonyolítanak le, munkanapokon közel 80%-os arányban és közel kétharmaduk fizikai munkát végez, valamint a gyakoriságukra a hetente többszöri, rendszeres utazás jellemző.
- A munkanapokon, rendszeresen hivatásforgalmi jelleggel utazók általában az iparban vagy a szolgáltatásban dolgoznak, jellemzően kis- és nagyvállalatoknál vállalnak munkát.
- Mindkét mérési időszakra jellemző (munkanap és munkaszüneti nap), hogy a válaszadók háromnegyede azért használja az egyéni közlekedést, mert a legtöbb esetben nincs más lehetősége.
- A határátkelőhelyek többségénél megfigyelhető a kétszeres határátlépők megjelenése, akik utazásukat rövidebb úton, a szomszédos országon keresztül érik el utazásuk végcélját.
- A javaslatétel körében érkezett észrevételek mintegy fele a közúti közlekedés fejlesztésére és áteresztőképességének növelésére, míg a másik fele a közforgalmú közlekedés fejlesztésének fontosságára és új relációk indításának szükségességére hívja fel a figyelmet.

## A kikérdezések eredményei

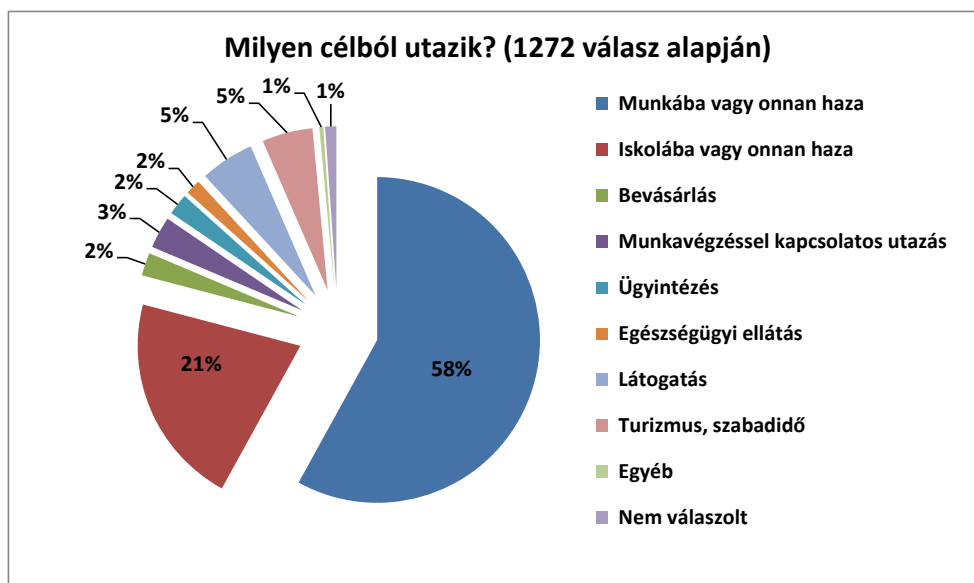
A felmérés során a vonatszerelvényeken összesen 1657 kikérdezett utas (a pénteki napon 661 utas, vasárnap 242 utas, míg a keddi napon 754 utas) utazási szokásjellemezőiről kaphatunk információt. A kikérdezett utasok közül 1272 utas Ausztriából Magyarországra vagy az ellentétes irányba utazott, míg 385 utas osztrák vagy magyar belföldi utazást bonyolított le.

A vonatszerelvényeken kikérdezett határon áttutató 1272 utas válaszai összevonva képezték a célforgalmi adatbázist. Ez a kikérdezethez arány a keresztmetszeti adatokból számolva összességében közel 22%-os mintát ad. A kikérdezett utasok közül 1049 magyar, 210 osztrák lakóhellyel rendelkezik (a maradék 13 nem válaszolt vagy egy harmadik ország lakosa).

A célforgalmi felmérés alapján az összes határon átlépő utazásra vonatkoztatva a következő adatok állnak rendelkezésre:

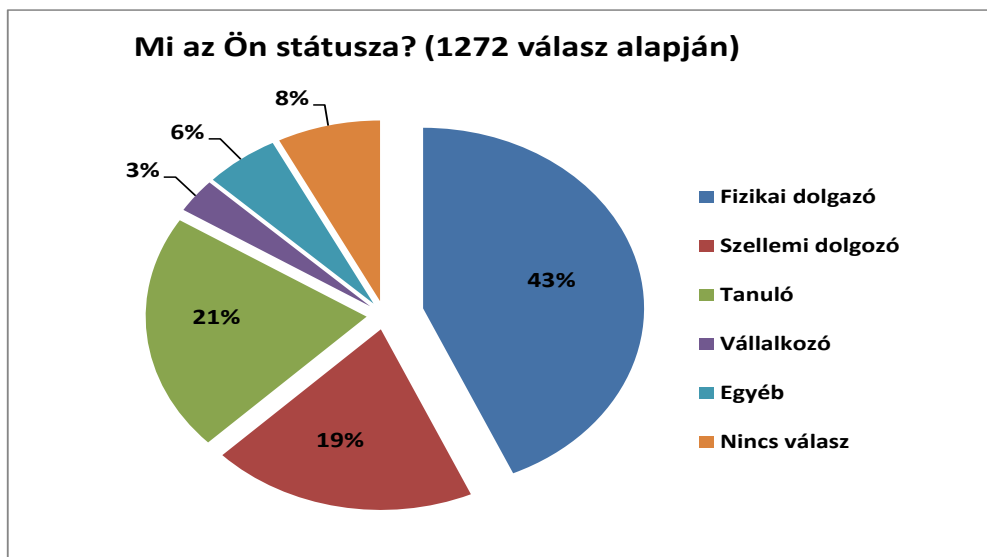
- az utazási indok, valamint a gyakoriság szerinti megoszlás,
- a megkérdezett utasok státusz szerinti megoszlása,
- a munkahely vagy oktatási intézmény jellege szerinti megoszlás,
- az utazási módválasztás indoka szerinti megoszlás,
- a jelenlegi menetrenddel kapcsolatos elégedettség,
- a teljes utazási lánc jellemzői (kiinduló- és végpontok, átszállások, utazási módok).

Az utazás indokára vonatkozó kérdésben a válaszadók több mint háromnegyede munkába, illetve iskolába vagy onnan hazautazás céljából lépi át a határt. A látogatás és turizmus, szabadidő céljából utazók száma megegyezik (arányuk 5-5 %). Az ügyintézés, bevásárlással, egészségügyi ellátással, munkavégzéssel és egyéb ügyekkel kapcsolatos utazások aránya összességében 11%-ot tesz ki (2. ábra).



**2. ábra:** Az utazás indoka szerinti százalékos megoszlás a nyári felmérésen kikérdezett utasok körében (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

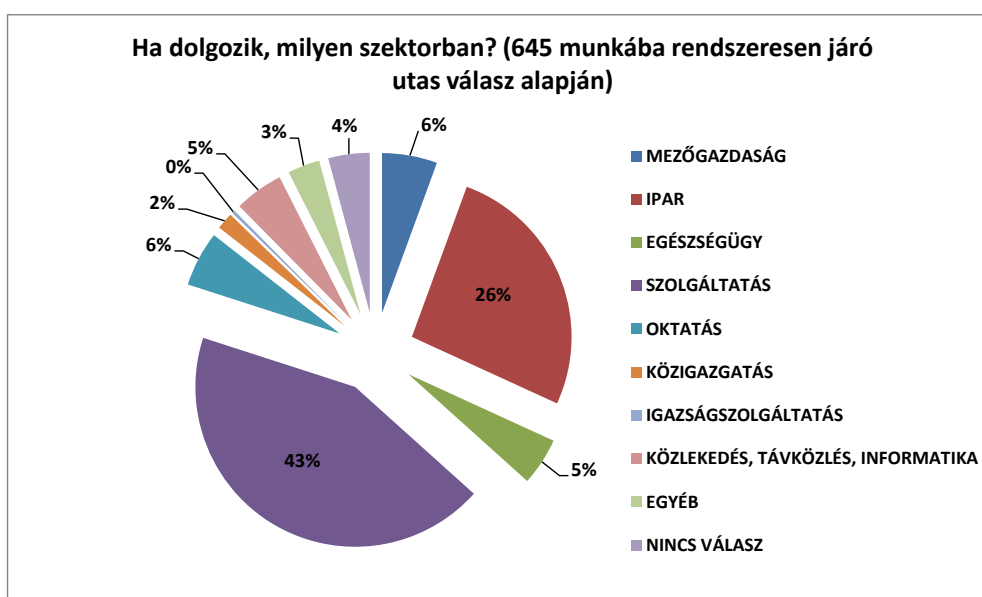
Az utazó státusza szerinti megoszlás szerint (3. ábra) a határon átnyúló vasútvonalakon utazók közel kétharmadát a fizikai dolgozók és a tanulók teszik ki. A szellemi dolgozók aránya 19%, míg a vállalkozók és az egyéb státuszú személyek aránya megközelíti a 10%-ot.



**3. ábra:** Az utazó státusza szerinti százalékos megoszlás a nyári felmérésen kikérdezett utasok körében (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

A jelenlegi utazás jellegére vonatkozó kérdésből megállapítható, hogy a felmérések idején az egynapos utazás részaránya megközelíti a 80%-ot, tehát öt kikérdezett utas közül négy egynapos oda-vissza utazást bonyolít le.

A „Ha dolgozik, milyen szektorban?” kérdésre adott válaszok alapján képet kaphatunk az aktív dolgozók munkáltatójának gazdasági ágazat szerinti eloszlásáról (4. ábra). A vizsgált alanyok körét a leszűkített adatállomány rendszeresen munkába járó része adta. Az utasok 43%-a a szolgáltatásban, míg minden negyedik az iparban dolgozik. A mezőgazdaságban, egészségügyben, oktatásban, valamint a közlekedés-távközlés-informatika területén közel megegyező arányban vállalnak munkát.

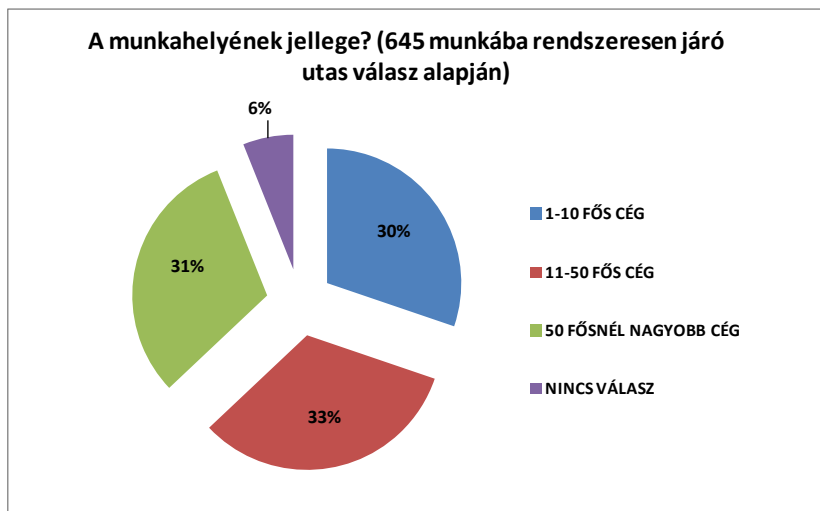


**4. ábra:** A foglalkoztatottak megoszlása munkáltatójuk gazdasági ágazata szerint (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

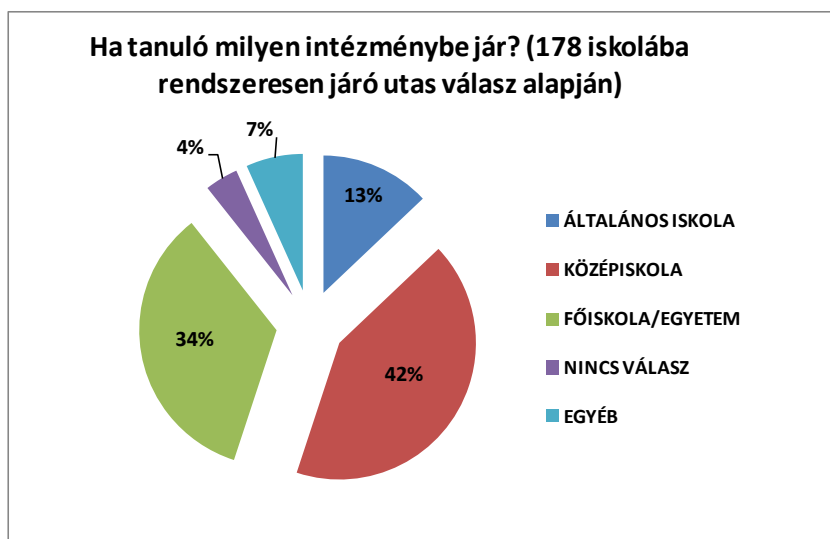
A lakóhely szerinti megoszlás szerint a rendszeresen munkába járó ingázó dolgozók (645 utas) 92%-a magyarországi, míg 8%-a osztrák lakóhellyel rendelkezik. A kikérdezettek 59 %-a Sopronban, 8%-a Győrben, 5 %-a Szentgotthárdon, míg 20 %-a egyéb magyarországi településen lakik. Az oktatási intézménybe járók (178 utas) 85%-a magyarországi (ebből 68% soproni lakos), míg 15%-a osztrák település lakosa.

A hivatásforgalom körében kiegészítő kérdést tettünk fel a munkahely méretére (5. ábra), illetve az oktatási intézmény besorolására (6. ábra) vonatkozóan. A munkahelyek nagysága egységesen oszlik meg az általunk előzetesen meghatározott osztályközökben. A kikérdezett iskolások 42%-a középiskolába, míg 13%-a általános iskolába utazik. Minden harmadik diák

felsőoktatási intézménybe, egyetemre vagy főiskolába jár, míg 7%-uk egyéb besorolású intézményben tanul.



**5. ábra:** A munkába járó forgalom megoszlása a munkahelyükön foglalkoztatottak száma szerint (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

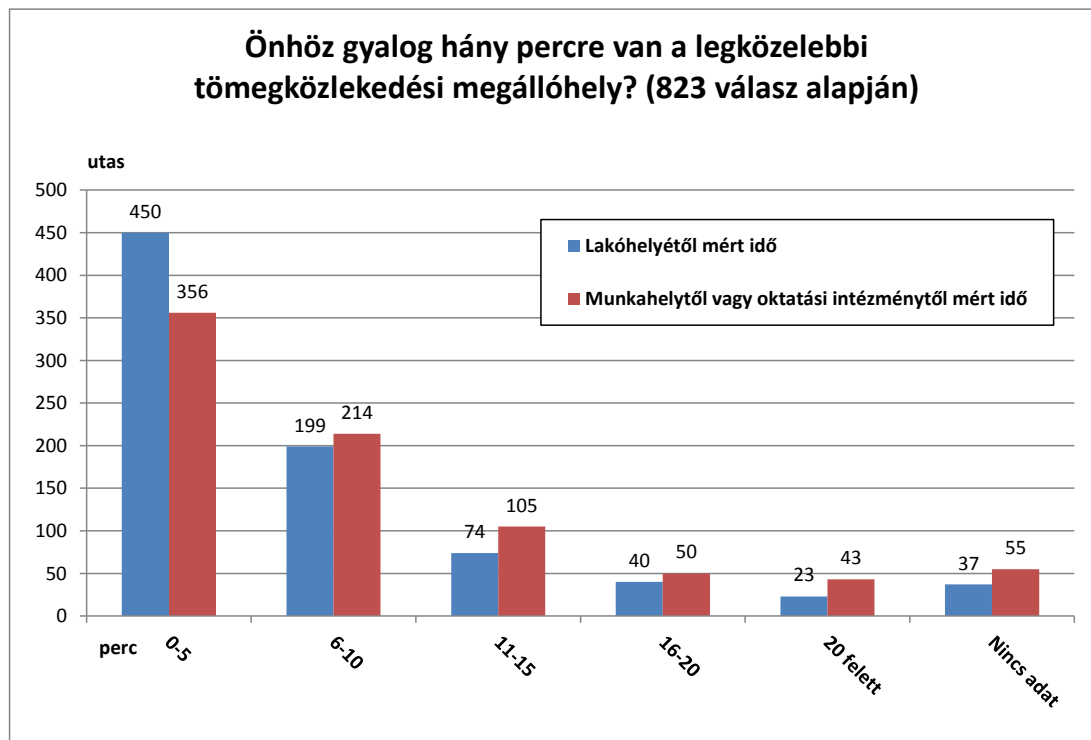


**6. ábra:** Az iskolába járó forgalom megoszlása az oktatási intézmény jellege szerint (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

A gyaloglási távolságra vonatkozó kérdésben arra kaptunk választ, hogy mennyi idő alatt érhetők el gyaloglással az utazás kezdő- és végpontjaihoz legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyek (7. ábra), függetlenül attól, hogy onnan mely célpontokat lehet elérni. A kikérdezettek körében az esetek többségében a lakóhelyhez viszonylag közel, öt percen belül

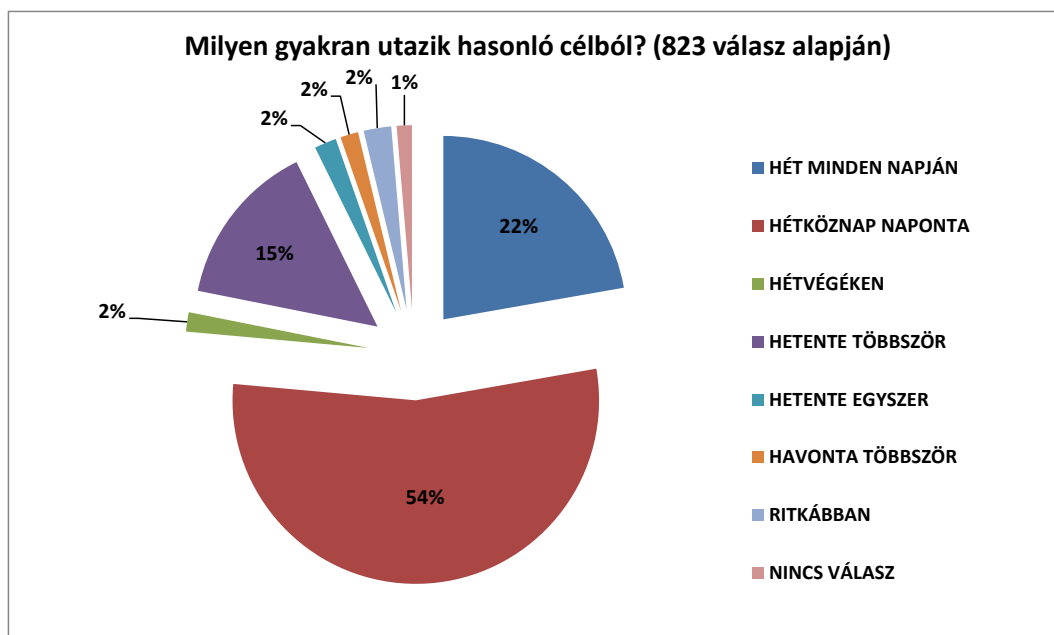


elérhető a legközelebbi közforgalmú közlekedési megállóhely (55%). A munkahely eléréséhez átlagosan már több gyaloglás szükséges, de az esetek 69%-ában a legközelebbi megálló 10 percen belül elérhető.



**7. ábra:** Gyaloglási távolságok a lakó- és munkahelyhez (vagy oktatási intézményhez) legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyhez, a tavaszi felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Az utazás gyakoriságára vonatkozó kérdésben (8. ábra) az ingázó utazások több mint háromnegyedénél a rendszeres munkába járás céljából lebonyolított utazás a jellemző. Hetente több alkalommal nagyjából minden hetedik kikérdezett bonyolítja le hasonló okból kifolyólag utazását. A csak hétvégén, illetve a hetente egyszer vagy még ritkábban utazók részaránya közel megegyező értéket mutat (2-2%).



**8. ábra:** A kikérdezettek utazási gyakorisága, a tavaszi felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

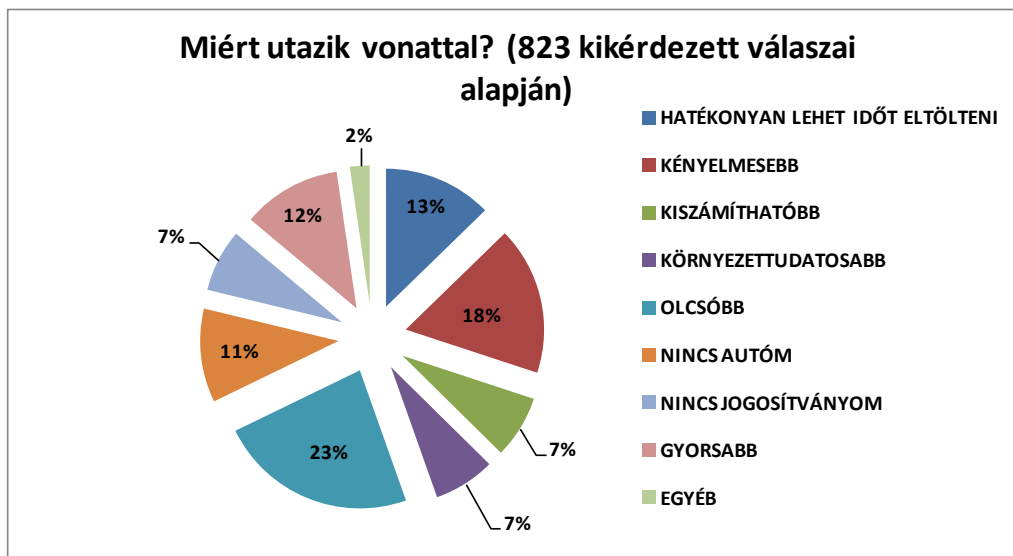
A „Lett volna-e lehetősége a jelenlegi utazását személygépkocsival is lebonyolítani?” kérdésre a nemleges választ adók aránya meglehetősen magas (megközelítően 39%), akik jelenleg kényszerből választják utazási céljuk eléréséhez a vasúti közlekedést. A lebonyolított utazások tekintetében minden második válaszadónak ugyanakkor rendelkezésre áll a személygépkocsi mint alternatív közlekedési eszköz a határon való átlépésre (1. táblázat).

LEHETŐSÉG A SZEMÉLYGÉPKOCSSIVAL VALÓ UTAZÁSRA	válaszok száma	százalék
IGEN	448	54,4%
NEM	318	38,6%
NINCS VÁLASZ	57	6,9%
<b>Összes válasz</b>	<b>823</b>	<b>100,0%</b>

**1. táblázat:** Személygépkocsi elérhetősége az ingázók körében, a tavaszi felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

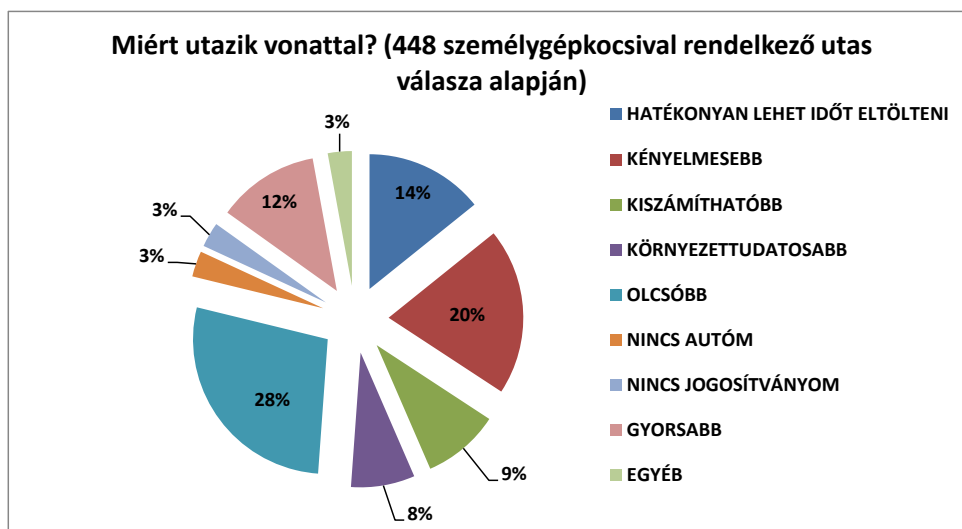
Az előző kérdéssel összhangban a „Miért utazik vonattal?” kérdésre kapott válaszok (egy utas több választ is megjelölhetett) szerint a vasúti közlekedést választók 23%-a olcsóbbnak találja azt, míg minden ötödik utas szerint a vonat kényelmesebb utazást nyújt (9. ábra). A válaszadók 13%-a hatékonyabban tudja eltölteni az utazási idejét, 12%-a szerint gyorsabb eljutást biztosít, míg 11%-uk nem rendelkezik saját személygépjárművel. A kiszámíthatóságot

és környezettudatosságot, valamint a vezetői engedély hiányát hasonló arányban jelölték meg a válaszadók (7-7%).



**9. ábra:** Az utazási mód választásának oka, a tavaszi felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Külön vizsgálat tárgyát képezte, hogy melyek azok a jellemző tényezők, amelyek miatt a rendszeresen munkába vagy oktatási intézménybe járók a közforgalmú közlekedést választották, annak ellenére, hogy lehetőségük lett volna utazásukat személygépkocsival is lebonyolítani (10. ábra). Az eredmények azt mutatják, hogy hasonló okokból választják a vasúti közlekedést, mint a személygépkocsival nem rendelkező utasok. A válaszadók 28 %-a (+5%) a kedvezőbb költségek, 20 %-a (+2%) a kényelem, míg 9%-a (+2%) a kiszámíthatóság miatt választja a vasutat.



**10. ábra:** Az utazási mód választásának oka, a személygépkocsival rendelkezők körében, a tavaszi felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

A jelenlegi menetrenddel szembeni elégedettséget (2. táblázat) vizsgáló kérdésben az utazóközönség közel háromnegyede pozitívan nyilatkozott, míg az elégedetlenek aránya 27% volt.

ELÉGEDETTSÉG A MENETRENDDDEL	válaszok száma	százalék
IGEN	600	72,9%
NEM	221	26,9%
NINCS VÁLASZ	2	0,2%
<b>Összes válasz</b>	<b>823</b>	<b>100,0%</b>

**2. táblázat:** Az utazóközönség elégedettségének mértéke a jelenlegi menetrenddel kapcsolatban, a tavaszi felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

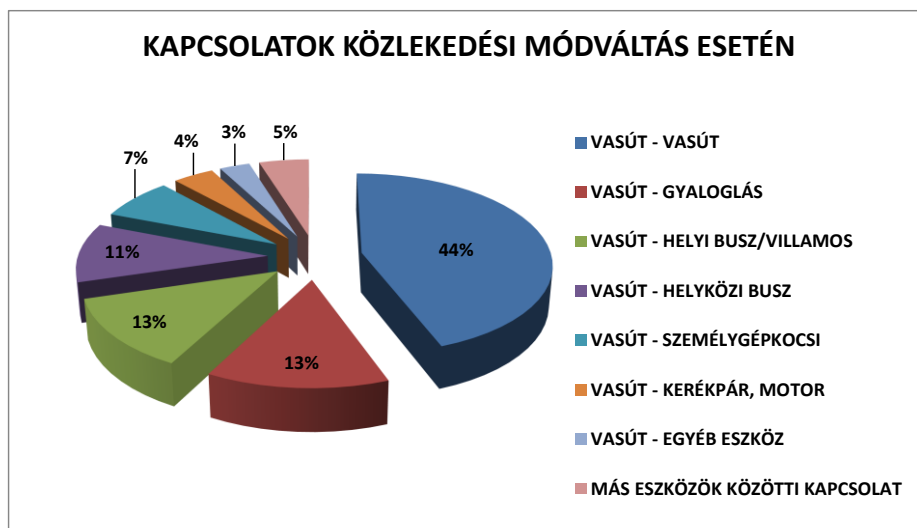
A negatív válasz okát is megfogalmazó utasok (147 fő) közel fele elégedetlen a jelenlegi menetrend sűrűségével, míg minden negyedik kritika az átszállási kapcsolatok minőségével (át kell szállni az utazás során, a csatlakozások ritkán vannak összehangolva) függ össze, egyes esetekben említést tesznek a vonalakon tapasztalható késésekről is.

A felmért utazások alapján az átszállások arányát a 3. táblázat mutatja be. Az adatfelvétel a közvetlen utazások viszonylag magas arányát mutatja (minden második utazásra jellemző). Minden harmadik utas egyszeres módváltással bonyolítja le utazását, míg a kétszeres átszállással utazók aránya 13%.

UTAZÁSOK ÁTSZÁLLÁSI ARÁNYA	válaszok száma	százalék
KÖZVETLEN UTAZÁS	453	55,0%
1 ÁTSZÁLLÁS	264	32,1%
2 ÁTSZÁLLÁS	106	12,9%
Összes válasz	823	100,0%

**3. táblázat:** Utazási átszállások aránya, a tavaszi felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Az átszállásos utazások tekintetében, a különböző közlekedési módok közötti kapcsolódások szerint az esetek közel felénél az utazások során jellemzőek a vasúti átszállások (ennek oka a közvetlen vasúti kapcsolatok hiánya). Az utasok 13%-a a helyi közlekedést is igénybe veszi, míg a helyközi autóbuszra átszállók aránya 11%-os. A kikérdezettek 13%-a gyalog jut el a vasútállomásra. Minden tizedik utas személygépkocsival, kerékpárral vagy motorral is közlekedik utazása során (11. ábra).



**11. ábra:** Az átszállásos utazások során az eltérő közlekedési eszközök közötti átszállások gyakorisága, a tavaszi felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Az átszállásos utazások tekintetében a főbb vasút-helyközi autóbusz átszállási pontok a magyar oldalon jellemzően Sopronra, Szentgotthárdra és Győr városára koncentrálódnak. Az ilyen jellegű átszállások száma az osztrák oldalon nem volt számottevő. A helyi közlekedést jellemzően Bécsben, Sopronban, Szentgotthárdon, Grazban és Szombathelyen veszik igénybe az átszálló utasok.

A minősítő kérdéseket kiegészítve, a határon átnyúló közlekedés fejlesztésének elősegítése érdekében, a kikérdezett utasok részére javaslati lehetőséget is biztosítottunk, amelyre az egyes vonalanként a következő észrevételeket kaptuk (a javaslatok gyakoriságának a sorrendjében):

512

- Wi-Fi internet csatlakozás
- kávé és étel-ital automata
- közlekedhetne gyakrabban (este 9 óra után is) és szombaton késő este is
- késések számának csökkentése
- több szerelvény
- illemhelyek kulturáltabbá tétele
- tömegközlekedési csatlakozás lehetőségeinek javítása
- kényelem javítása
- bővebb internetes felületen elérhető menetrendi tájékoztatás
- éves bérletvásárlási lehetőség Sopronban
- több direkt vasúti kapcsolat.

524

- több vagy hosszabb vasúti szerelvények
- a vonatkövetési idők csökkentése, sűrűbb menetrend
- Wi-Fi internet csatlakozás
- a kényelem javítása
- a késések számának csökkentése
- a tömegközlekedési csatlakozások javítása
- a korábban reggel 8:00-kor Sopronból indult Regioexpress vonat hiánya
- mozgássérültek közlekedésének nagyobb fokú segítése.

530

- Wi-Fi internet csatlakozás
- a vonatkövetési idők csökkentése, sűrűbb menetrend
- jegyváltási lehetőségek kibővítése (kisebb állomások, internetes jegyvásárlás)
- a magyar vonatszerelvények minőségének fejlesztése
- legyen több helyen és tisztább mellékhelység
- összességében lehetne több a gyorsabb és kevesebb megállóhelyet érintő szerelvény.



700

- közvetlen járat közlekedjen Bécsig
- a vonatkövetési idők csökkentése, órás ütemes menetrend
- Wi-Fi internet csatlakozás
- a megszüntetett 18:30-as közvetlen vonat visszaállítása
- a dohányzásra kijelölt helyek rendezése, gyakoribb perontakarítás.

731

- jobb menetrend
- Wi-Fi internet csatlakozás.

## A nyári célforgalmi felmérés adatainak elemzése

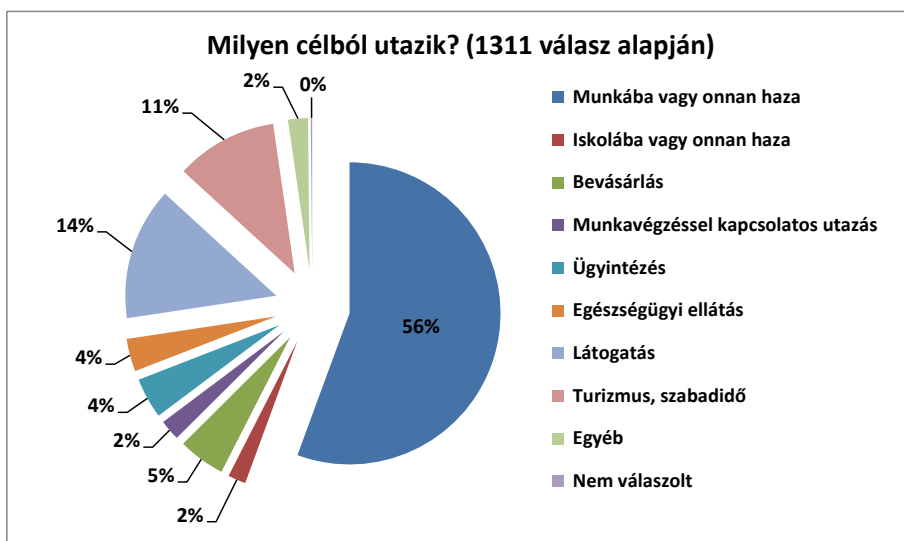
A felmérés során a vonatszerelvényeken összesen 1 391 kikérdezett utas (a pénteki napon 608 utas, vasárnap 212 utas, míg a keddi napon 571 utas) utazási szokásjellemzőiről kaphatunk információt. **(Hiba! A hivatkozási forrás nem található.)**. A kikérdezett utasok közül 1308 utas Ausztriából Magyarországra vagy az ellentétes irányba utazott, míg 83 utas osztrák vagy magyar belföldi utazást bonyolított le.

A célforgalmi felmérés alapján az összes határon átlépő utazásra vonatkoztatva a következő adatok állnak rendelkezésre:

- az utazási indok, valamint a gyakoriság szerinti megoszlás,
- a megkérdezett utasok státusz szerinti megoszlása,
- a munkahely vagy oktatási intézmény jellege szerinti megoszlás,
- az utazási módválasztás indoka szerinti megoszlás,
- a jelenlegi menetrenddel kapcsolatos elégedettség,
- a teljes utazási lánc jellemzői (kiinduló- és végpontok, átszállások, utazási módok).

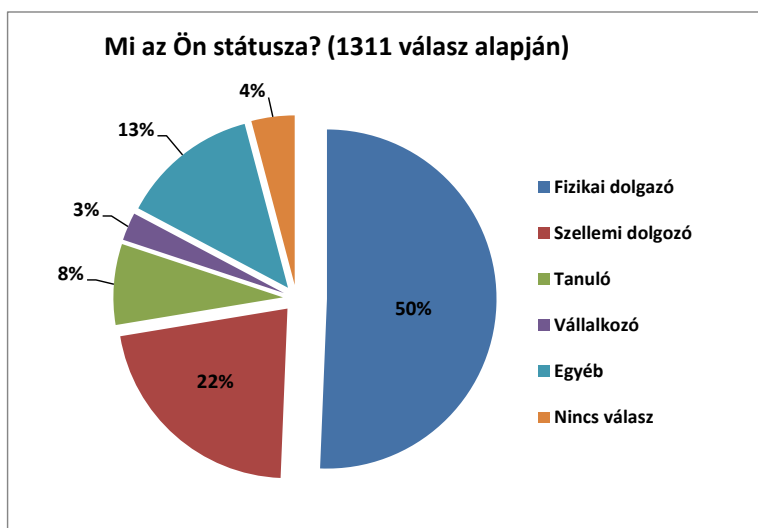
Az utazás indokára, a kikérdezettek státuszára, valamint az egynapos utazásra vonatkozó kérdések arányait, a mindhárom mérési nap eredményeit tartalmazó mintaadatbázis alapján elemezzük. A további kérdések vizsgálatát a projekt céljának megfelelően, azon munkába vagy oktatási intézménybe járó kikérdezettek körére szűkítjük le, akik egynapos (oda-vissza) utazásuk során igénybe veszik a határon átnyúló közlekedést lebonyolító vasútvonalakat.

Az utazás indokára vonatkozó kérdésben a válaszadók 58%-a munkába, illetve iskolába vagy onnan hazautazás céljából lépi át a határt. Minden negyedik megkérdezett határon átutazó látogatás vagy turizmus, illetve szabadidős céllal veszi igénybe a vasutat. Az ügyintézés, bevásárlással, egészségügyi ellátással, munkavégzéssel és egyéb ügyekkel kapcsolatos utazások aránya összességben 13%-ot tesz ki (12. ábra).



**12. ábra:** Az utazás indoka szerinti százalékos megoszlás a nyári felmérésen kikérdezett utasok körében (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

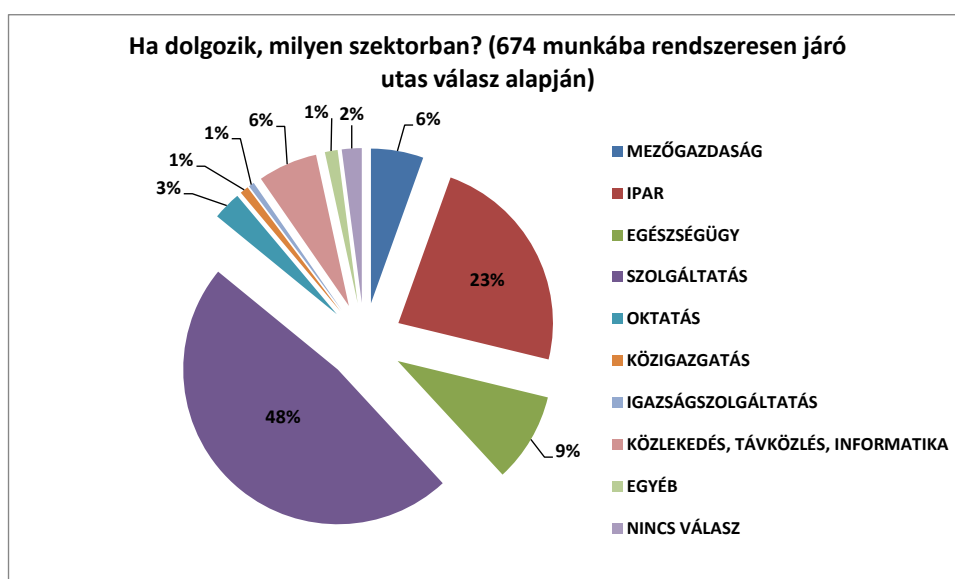
Az utazó státusza szerinti megoszlás szerint (13. ábra) a határon átnyúló vasútvonalakon utazók közel háromnegyedét a fizikai és szellemi dolgozók teszik ki. A tanulók aránya 8%, míg a vállalkozók és az egyéb státuszú személyek aránya meghaladja a 15%-ot.



**13. ábra:** Az utazó státusza szerinti százalékos megoszlás a nyári felmérésen kikérdezett utasok körében (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

A jelenlegi utazás jellegére vonatkozó kérdésből megállapítható, hogy a felmérések idején az egynapos utazás részaránya megközelíti a 80%-ot, tehát öt kikérdezett utas közül négy egynapos oda-vissza utazást bonyolít le.

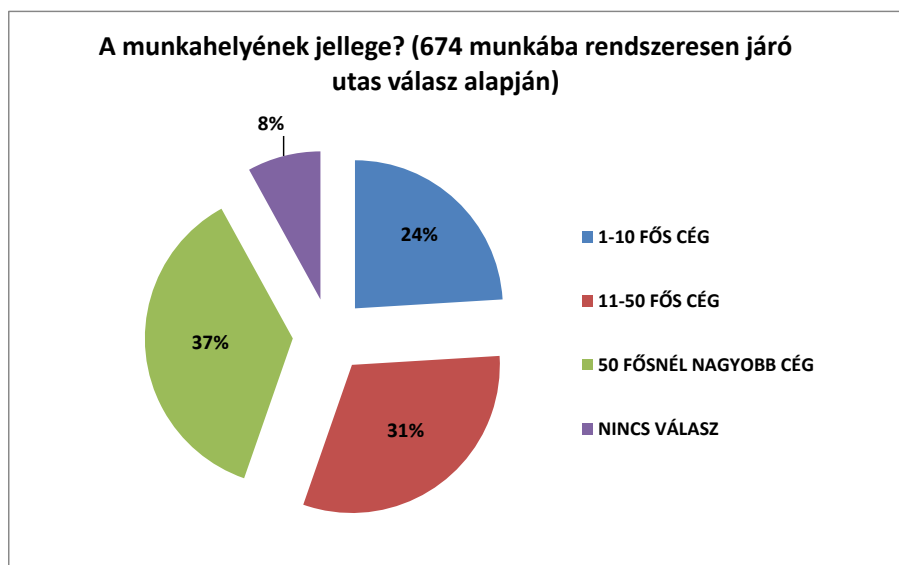
A „Ha dolgozik, milyen szektorban?” kérdésre adott válaszok alapján képet kaphatunk az aktív dolgozók munkáltatójának gazdasági ágazat szerinti eloszlásáról (14. ábra). A vizsgált alanyok körét a leszűkített adatállomány rendszeresen munkába járó része adta. Az utasok 48%-a a szolgáltatásban, míg majdnem minden negyedik az iparban dolgozik. Az egészségügyben és a mezőgazdaságban dolgozók aránya 9-9%, a közlekedés-távközlés-informatika területén 6%, míg az oktatásban a megérdezettek 3%-a vállal munkát.



**14. ábra:** A foglalkoztatottak megoszlása munkáltatójuk gazdasági ágazata szerint, a nyári felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

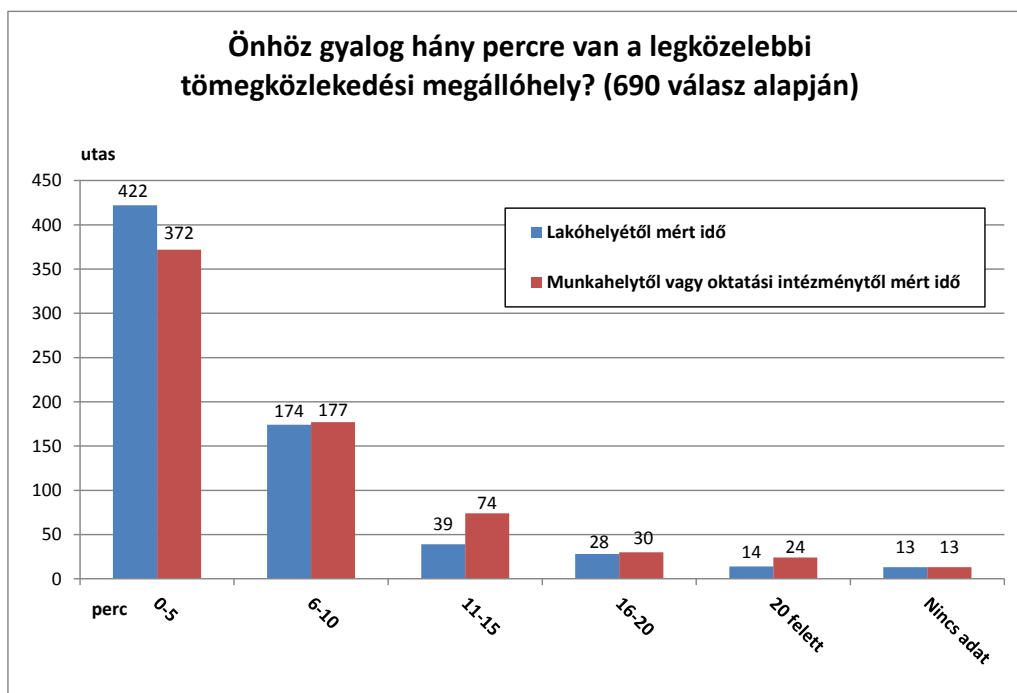
A lakóhely szerinti megoszlás szerint a rendszeresen munkába járó ingázó dolgozók (674 utas) 92%-a magyarországi, míg 8%-a osztrák lakóhellyel rendelkezik. A kikérdezettek 57 %-a Sopronban, 7-7%-a Győrben és Szentgotthárdon, míg 22 %-a egyéb magyarországi településen lakik.

A hivatásforgalom körében kiegészítő kérdést tettünk fel a munkahely méretére (151. ábra). A kikérdezett munkába járó utasok 37%-a 50 főnél több alkalmazottat foglalkoztató cégnél vállal munkát. Az általunk előzetesen készített osztályozás alapján a közepes méretű munkahelyeken dolgozik minden harmadik, míg az 1-10 főt alkalmazó cégeknél minden negyedik megkérdezett utas.



**151. ábra:** A munkába járó forgalom megoszlása a munkahelyükön foglalkoztatottak száma szerint, a nyári felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

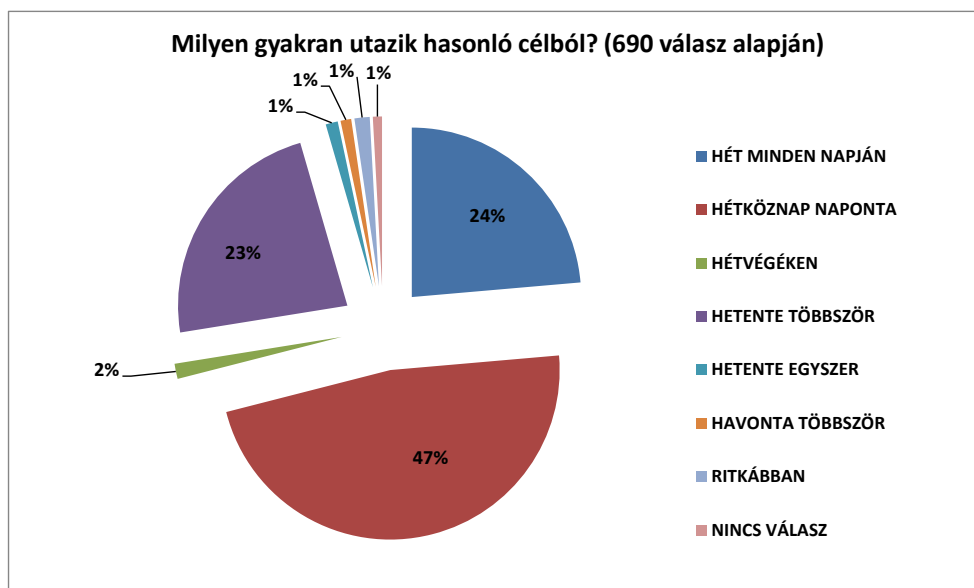
A gyaloglási távolságra vonatkozó kérdésben arra kaptunk választ, hogy mennyi idő alatt érhetők el gyaloglással az utazás kezdő- és végpontjaihoz legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyek (16. ábra), függetlenül attól, hogy onnan mely célpontokat lehet elérni. A kikérdezettek körében az esetek többségében a lakóhelyhez viszonylag közel, öt percen belül elérhető a legközelebbi közforgalmú közlekedési megállóhely (61%). A munkahely eléréséhez átlagosan már több gyaloglás szükséges, de az esetek közel 80%-ában a legközelebbi megálló 10 percen belül elérhető.



**16. ábra:** Gyaloglási távolságok a lakó- és munkahelyhez (vagy oktatási intézményhez) legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyhez, a nyári felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Az utazás gyakoriságára vonatkozó kérdésben (17. ábra) az ingázó utazások közel háromnegyedénél a rendszeres munkába járás céljából lebonyolított utazás a jellemző. Hetente több alkalommal nagyjából minden negyedik kikérdezett bonyolítja le hasonló okból kifolyólag utazását. A hétvégenként és a hetente egyszer vagy még ritkábban utazók részaránya közel megegyező, de minimális értéket mutat (1-2%).

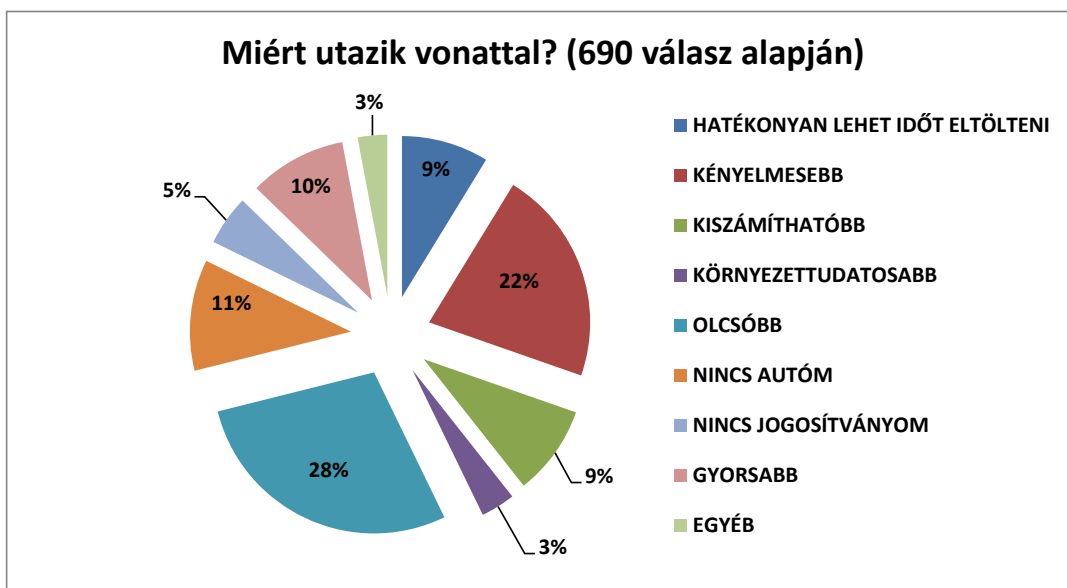




**17. ábra:** A kikérdezettek utazási gyakorisága, a nyári felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

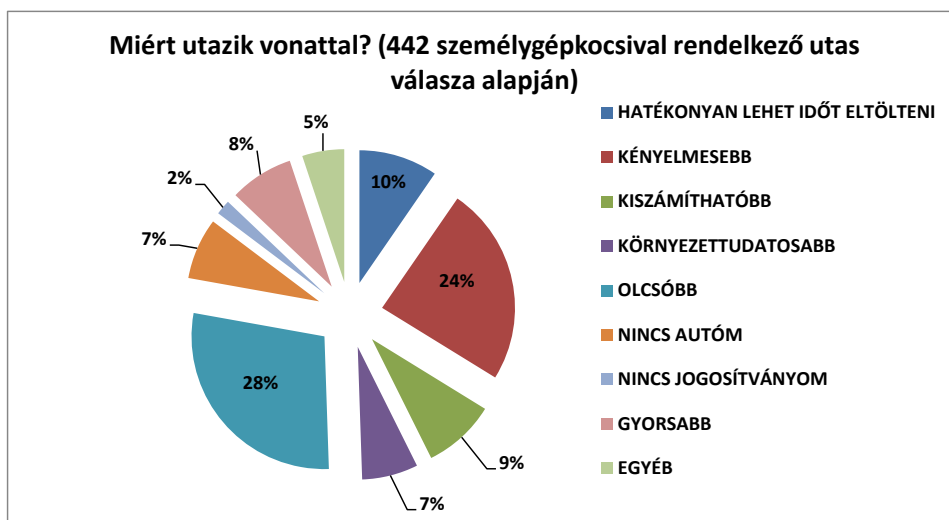
A „Lett volna-e lehetősége a jelenlegi utazását személygépkocsival is lebonyolítani?” kérdésre a nemleges választ adók aránya magas (34%), akik jelenleg kényszerből választják utazási céljuk eléréséhez a vasúti közlekedést. A lebonyolított utazások tekintetében háromból két utas esetében ugyanakkor rendelkezésre áll a személygépkocsi mint alternatív közlekedési eszköz a határon való átlépésre.

Az előző kérdéssel összhangban a „Miért utazik vonattal?” kérdésre kapott válaszok (egy utas több választ is megjelölhetett) szerint a vasúti közlekedést választók 28%-a olcsóbbnak találja azt, míg minden ötödik utas szerint a vonat kényelmesebb utazást nyújt (2. ábra). A válaszadók 11%-a nem rendelkezik saját személygépjárművel, 10%-a szerint gyorsabb eljutást biztosít, míg 9%-a a hatékonyabb időeltöltés és a kiszámíthatósága miatt. A kiszámíthatóságot és környezettudatosságot, valamint a vezetői engedély hiányát hasonló arányban jelölték meg a válaszadók (7-7%).



**2. ábra:** Az utazási mód választásának oka, a nyári felmérés alapján (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

Külön vizsgálat tárgyát képezte, hogy melyek azok a jellemző tényezők, amelyek miatt a rendszeresen munkába vagy oktatási intézménybe járók a közforgalmú közlekedést választották, annak ellenére, hogy lehetőségük lett volna utazásukat személygépkocsival is lebonyolítani (193. ábra). Az eredmények azt mutatják, hogy hasonló okokból választják a vasúti közlekedést, mint a személygépkocsival nem rendelkező utasok. A válaszadók 28 %-a a kedvezőbb költségek, 24 %-a (+2%) a kényelem, míg 10%-a a hatékonyabb időeltöltési lehetőségek okán (+1%) választja a vasutat.



**193. ábra:** Az utazási mód választásának oka, a személygépkocsival rendelkezők körében, a nyári felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

A jelenlegi menetrenddel szembeni elégedettséget vizsgáló kérdésben az utazóközönség több mint háromnegyede pozitívan nyilatkozott, míg az elégedetlenek aránya 24% volt.

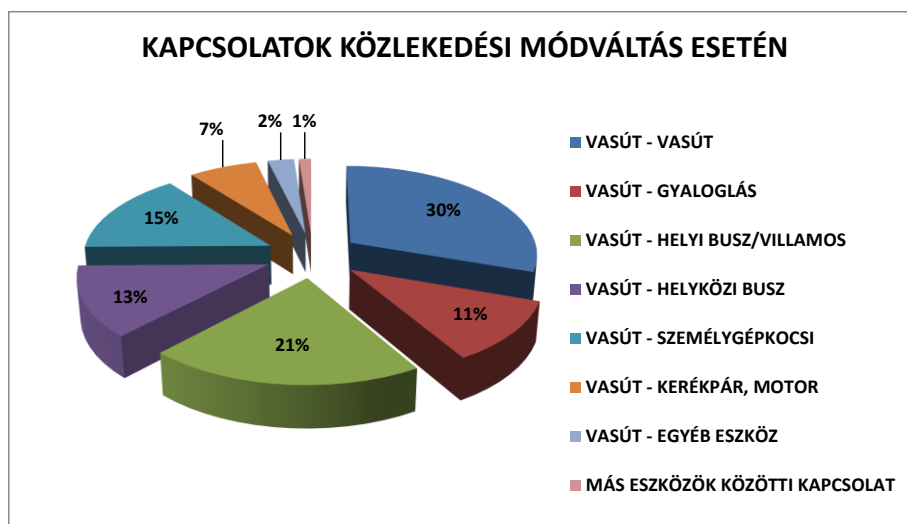
A negatív válasz okát is megfogalmazó utasok (165 fő) közel fele elégedetlen a jelenlegi menetrend sűrűségével, míg minden negyedik kritika az átszállási kapcsolatok minőségével (át kell szállni az utazás során, a csatlakozások ritkán vannak összehangolva) függ össze, egyes esetekben említést tesznek a vonalakon tapasztalható késésekről és bizonyos menetrendi időszakokban tapasztalt zsúfoltságról is.

A felmért utazások alapján az átszállások arányát a 4. táblázat mutatja be. Az adatfelvétel a közvetlen utazások viszonylag magas arányát mutatja (minden második utazásra jellemző), a kikérdezett utazók közel harmada egyszeres módváltással bonyolítja le utazását, míg minden ötödik utas kétszeres átszállással éri el úti célját.

UTAZÁSOK ÁTSZÁLLÁSI ARÁNYA	válaszok száma	százalék
KÖZVETLEN UTAZÁS	332	48,1%
1 ÁTSZÁLLÁS	212	30,7%
2 ÁTSZÁLLÁS	146	21,2%
Összes válasz	690	100,0%

**4. táblázat:** Utazási átszállások aránya, a nyári felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Az átszállásos utazások tekintetében, a különböző közlekedési módok közötti kapcsolódások szerint az esetek közel harmadánál az utazások során jellemzőek a vasúti átszállások. Az utasok 21%-a a helyi közlekedést is igénybe veszi, míg a helyközi autóbuszra átszállók aránya 13%-os. A kikérdezettek 11%-a gyalog jut el a vasútállomásra. Minden negyedik utas személygépkocsival, kerékpárral vagy motorral is közlekedik utazása során (204. ábra).



**204. ábra:** Az átszállásos utazások során az eltérő közlekedési eszközök közötti átszállások gyakorisága, a nyári felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Az átszállásos utazások tekintetében a főbb vasút-helyközi autóbusz átszállási pont a magyar oldalon jellemzően Sopron. Az ilyen jellegű átszállások száma az osztrák oldalon nem volt számottevő. A helyi közlekedést jellemzően Wienben, Sopronban, Győrött, Szentgotthárdon veszik igénybe az átszálló utasok.

A minősítő kérdéseket kiegészítve, a határon átnyúló közlekedés fejlesztésének elősegítése érdekében, a kikérdezett utasok részére javaslati lehetőséget is biztosítottunk. Az egyes vonalanként válaszként kapott észrevételeket csoportosítottuk, annak függvényében, hogy azok a szolgáltatás mely elemére vonatkoztak:

512

- MENETREND:
  - sűrűbb menetrend, menetrendjavítás
  - tömegközlekedési csatlakozások javítása, több direkt vonal megvalósítása
  - több szerelvény közlekedtetése, zsúfoltságérzet csökkentése
  - menetidő csökkentése

- igény szombaton az 5:13-as járatra
- **SZÍNVONAL:**
  - kényelem javítása, gyakoribb takarítás a szerelvényeken, büfé kocsi közlekedtetése, légkondicionáló berendezések felszerelése
  - WI-FI internet csatlakozási lehetőségek kiterjesztése a szerelvényekre is
  - jegy automaták számának bővítése, működőképességük folyamatos ellenőrzése
  - késések számának csökkentése
  - illemhelyek fejlesztése
  - utastájékoztatás javítása
  - a várótermek téli nyitvatartásának biztosítása
  - a jegyellenőrzés intenzitásának növelése
  - IC vonatok közlekedtetése Deutschkreutz és Wien között
  - kávé – és ital automaták telepítése a járművekre
- **INFRASTRUKTÚRA:**
  - a peronok állapotának javítása (peronmagasság igazítása a szerelvényekhez)
- **EGYÉB:**
  - ingyenes utazás biztosítása a 60 évnél idősebbek részére
  - szélesebb körű tájékoztatás az élő állatok szállítására vonatkozó utazási lehetőségekről

524

- **MENETREND:**
  - sűrűbb menetrend, menetrendjavítás
  - tömegközlekedési csatlakozások javítása, több közvetlen járat és gyorsjárat megvalósítása
  - több és nagyobb férőhely-kapacitású szerelvények közlekedtetése
  - menetidő csökkentése
  - igény a 9:00-as járatra
- **SZÍNVONAL:**
  - kényelem javítása, gyakoribb takarítás a szerelvényeken, büfé kocsi közlekedtetése, légkondicionáló berendezések felszerelése
  - WI-FI internet csatlakozási lehetőségek kiterjesztése a szerelvényekre is
  - jegy automaták számának bővítése, a nemzetközi jegypénztár nyitvatartásának meghosszabbítása
  - késések számának csökkentése
  - utastájékoztatás javítása

- a jegyellenőrzés intenzitásának növelése és a jegyvizsgálás idejének gyorsítása
  - több közvetlen vonat közlekedtetése Sopron és Wien között
  - naprakész információk közlése a szolgáltatók honlapjain, közös utazástervező létrehozása a határmenti régióra
- **INFRASTRUKTÚRA:**
  - 747-es és 847-es szerelvény cseréje
  - a magyar szerelvények állapotának javítása
  - Wiener Neustadt – Sopron vonal villamosítása
- **EGYÉB:**
  - jegyárak csökkentése
  - parkolási lehetőségek javítása a soproni állomás környékén (P+R parkolók létesítése)

530

- **MENETREND:**
  - csatlakozások javítása
  - sűrűbb menetrend
- **SZÍNVONAL:**
  - kényelem javítása, gyakoribb takarítás a szerelvényeken, büfé kocsi közlekedtetése, légkondicionáló berendezések felszerelése
  - 230 V hálózat használatának lehetősége a szerelvényeken
  - jegyváltási lehetőségek biztosítása a megállóhelyeken is, bankkártyás fizetés lehetőségének biztosítása
  - késések számának csökkentése
  - illemhelyek fejlesztése és intenzívebb tisztántartása
  - a jegyellenőrzés intenzitásának növelése
- **INFRASTRUKTÚRA:** -
- **EGYÉB:** -

700

- **MENETREND:**
  - órás menetrend kialakítása
  - tömegközlekedési csatlakozások javítása, több közvetlen járat megvalósítása
  - az üzemidő kibővítése a késő esti órákra
  - nagyobb férőhely-kapacitású szerelvények közlekedtetése
- **SZÍNVONAL:**



- havi és IC bérlet bevezetése, nemzetközi utazási klubkártya igénybevételi lehetőségeinek biztosítása
- WI-FI internet csatlakozási lehetőségek kiterjesztése a szerelvényekre is
- késések számának csökkentése
- több közvetlen vonat közlekedtetése Győr és Wien között
- INFRASTRUKTÚRA:
  - közös peronos átszállási lehetőség biztosítása az átszállási pontokon
- EGYÉB:
  - jegyárak csökkentése

A célforgalmi felmérések eredményeinek összehasonlítása

A két felmérési időszak célforgalmi felmérési adatainak összehasonlítása során a következő eltéréseket tapasztaltuk:

- A nyári felmérés idején koncentráltabb felmérést végeztünk a határon átutazó utasok körében (a felmérőlap első kérdéseként külön szűrőkérdést tettünk fel erre vonatkozóan).
- A határon átutazó, kikérdezett utasok száma közel azonos mértékű volt a különböző felmérési időszakokban, így az adatbázisok nagy biztonsággal összehasonlíthatók.
- A nyári tanszünetes felmérés idején az utazási indokát vizsgáló kérdésből is kimutatható a tanulás célú utazások drasztikus csökkenése (-19%). Jelentős különbség mutatkozik a látogatás és turizmus céljából lebonyolított utazásokban, a nyári időszak összforgalmát tekintve 15%-al többen utaznak e célból, mint tavasszal. Az egészségügyi ok, munkavégzés, munkavégzéssel kapcsolatos utazás, bevásárlás, ügyintézés, illetve egyéb okokból lebonyolódó utazások között minimális különbségek mutatkoznak a mérési időszakok adatai között.
- A kikérdezettek státuszára (fizikai és szellemi dolgozó, tanuló, vállalkozó, egyéb, nincs válasz) vonatkozó kérdésben már eltérés mutatkozik a két időszak között, júliusban a tanulók számának csökkenésével párhuzamosan nő a dolgozók és az egyéb státuszú utazók aránya.
- A nyári időszakra közel 10%-al növekedett a személygépkocsival rendelkezők aránya (ennek oka valószínűsíthetően a tanulók arányának csökkenése). Mindkét időszakra jellemző, hogy a személygépkocsikkal rendelkezők körében minden negyedik válaszadó azért veszi igénybe a vasúti közlekedést, mert olcsóbbnak érzi az egyéni közlekedési módokkal szemben.

- Az utazások gyakoriságára vonatkozó kérdésben a nyári időszakra hasonló mértékben csökkent a rendszeresen hétköznapi naponta utazók aránya, mint amennyivel nőtt a rendszeresen hetente többször utazók aránya (+8%). Ezen eseti utazások a szolgáltató részére megnehezítik a menetrendi tervezhetőséget, ugyanakkor bevétel növekedéssel járnak.
- A vasúti közlekedés igénybe vételének okára vonatkozó kérdésben a nyári időszakra megnövekedett a kényelmi szempontok (klíma, komfortérzet, korszerű vasúti szerelvények) miatti igénybevétel. A nyári időszakra szintén megnőtt azon utazók köre, akik olcsóbb eljutási alternatívaként tekintenek a vasútra, jellemzően a nyári időszakban tapasztalható magasabb üzemanyagárak okán. Sajnálatos módon mindkét időszakra jellemző, hogy meglehetősen alacsony arányban vannak azon utazók, akik a környezettudatos utazás hívei és éppen ezért veszik igénybe a vasutat nap mint nap.
- A közlekedési módok közötti átszállások vizsgálatakor megfigyelhető volt, hogy a nyári időszakban a vasútról vasútra átszállók aránya 14%-al kevesebb (az oktatási célú intézményekbe való eljutáshoz a diákok átszállásra kényszerülnek), mint a tavaszi mérés idején, ugyanakkor megnövekedett (8-8%) a személygépkocsiból és a helyi közlekedésről átszállók aránya.
- Összességében a nyári mérés idejére megnőtt a vasútra rá- és elhordó utazások száma (személygépkocsi, helyi busz és villamos, kerékpár, motorkerékpár) aránya, ezzel szemben csökkent a vasút-vasút közötti átszállások aránya. Az előző megállapítást támasztja alá, hogy a nyári időszakban drasztikusan megnőtt a kétszeres átszállással lebonyolított utazások aránya.
- A többi kérdésre adott válaszokban a két felmérési időszakot összevetve csak minimális (1-2 %-os) eltéréseket tapasztaltunk.

## A közúti célforgalmi adatok elemzése

A felmérés során a vizsgált határátkelőkön összesen 2625 kikérdezett jármű (a keddi napon 1125, a pénteki napon 1077, míg vasárnap 423 jármű) utazási szokásjellemzőiről kaphattunk információkat. A megkérdezett járművek közül, az utazás kiinduló és érkező helye alapján 2255 Ausztriából Magyarországra, vagy az ellentétes irányba haladt, míg 252 jármű lényegében osztrák, vagy magyar belföldi utazást bonyolított le (kétszeres határátlépéssel utazott), míg 118 megkérdezett esetében az utazásának kezdő- és/vagy végpontja egy harmadik ország területére esett. A kikérdezett járművezetők közül 1597 magyar, 613 osztrák lakóhellyel rendelkezett (a maradék 45 nem válaszolt vagy egy harmadik ország lakosa).

A célforgalmi felmérés alapján az összes határon átlépő utazásra vonatkoztatva a következő adatok állnak rendelkezésre:

- járműben utazó személyek száma,
- az utazási indok, valamint a gyakoriság szerinti megoszlás,
- a megkérdezett járművezetők státusz szerinti megoszlása,
- a munkahely vagy oktatási intézmény jellege szerinti megoszlás,
- az utazási módválasztás indoka szerinti megoszlás,
- a jelenlegi közforgalmú közlekedés elérhetőségével kapcsolatos megoszlás,
- az utazási jellemzők (kiinduló- és végpont).

Az utazás indokára, a kikérdezettek státuszára, valamint az egynapos utazásra vonatkozó kérdések arányait, a mindhárom mérési nap eredményeit tartalmazó adatbázis alapján elemeztük. A további kérdések vizsgálatát a projekt céljának megfelelően, azon munkába vagy oktatási intézménybe járó kikérdezettek körére szűkítettük le, akik utazásukat (oda-vissza) egy napon bonyolítják le és úti céljukat az adott ország területén nem átutazással érik el (bizonyos kérdések esetében a lakóhely és határátlépési pont alapján további megkülönböztetéseket tettünk).

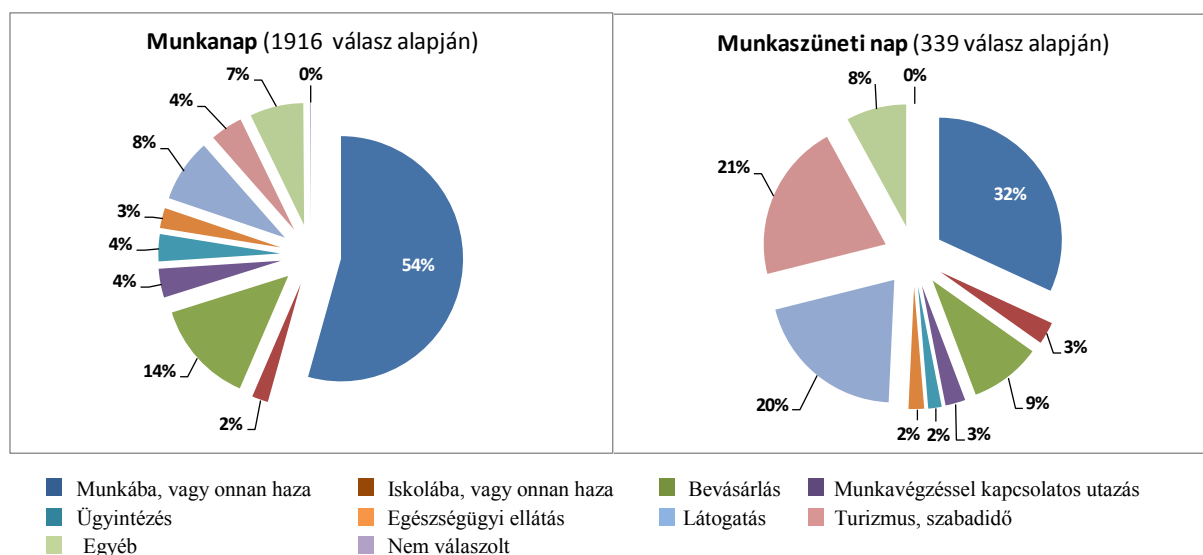
A használt járműtípusra vonatkozó kérdésben a válaszlehetőségek között három járműkategória (személygépkocsi, mikrobusz és kistehergépkocsi) szerepelt. A mérési napokon a kikérdezett személygépkocsik aránya 95% körüli, a mikrobuszoké és a kistehergépkocsiké pedig a 2-3 %-os.

A kikérdezett járművek 56,7%-ában a megkérdezett egyedül utazott, míg a 2-5 fő utaslétszám aránya 42,6%. Hegyeshalom határátkelőhely esetében az átlaghoz képest magasabb az utazásukat egyedül lebonyolítók aránya (62,5%).

Azokban az esetekben (1137 kikérdezés), ahol a járműben egy főnél többen tartózkodtak, ott megvizsgáltuk, hogy az illető személyek egy háztartásba tartoznak-e, illetve azonos-e az utazási céljuk. A többen együtt utazók 67,2%-a egy háztartásban él, valamint a nem egyedül közlekedők 66,8%-ának utazási célja megegyezik.

Az utazás indokára vonatkozó kérdésre választ adók közül munkanapokon munkába járás céljából 54%, míg munkaszüneti napon 32% lépi át a határt (

21. ábra). Bevásárlás céljából munkanapon 5%-al többen utaznak, mint vasárnap. Jelentős különbség mutatkozik a látogatás, valamint a turizmus és szabadidő eltöltés okán lebonyolított utazásokban, vasárnap az összforgalmat tekintve majd 30%-kal többen utaznak e két utazási célból, mint munkanapokon. Az egészségügyi ellátás, ügyintézés, munkavégzéssel kapcsolatos utazás, illetve egyéb okokból lebonyolódó utazások között minimális különbségek mutatkoznak a mérésnapok adatai között.

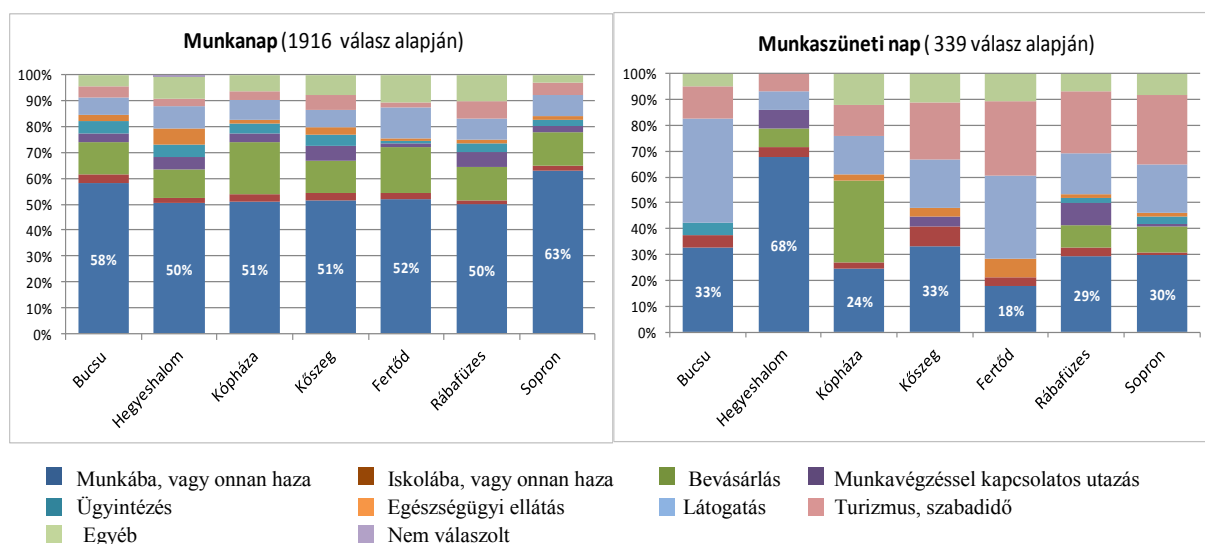


**21. ábra:** A kikérdezett utazók utazási indoka (munkanap és munkaszüneti nap) (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

Az utazási szokásjellemzőket tartalmazó adatbázist határátkelőhelyekre vonatkozóan is megvizsgáltuk. A munkanapi felmérések alapján az átlaghoz képest minimális eltérések fedezhetők fel az utazási célok eloszlásában. Sopron esetében a hivatásforgalom, Hegyeshalom esetében az egészségügyi célú utazások, valamint Kópháza esetében a bevásárlás céljából lebonyolódó utazások magasabb részaránya figyelhető meg. A

munkaszüneti nap esetében már sokkal markánsabb eltérések jelennek meg. Hegyeshalom esetében az átlagos érték duplája a hivatásforgalom aránya, míg Kópháza határátkelőt nagy arányban a bevásárlás célú utazások miatt veszik igénybe. Fertőd esetében az egészségügyi célból bonyolódó utazások magas aránya figyelhető meg, míg Rábafüzesen a munkavégzéssel kapcsolatos utazások, valamint Bucsú esetében az ügyintézés céljából lebonyolódó utazások részaránya tér el az átlagtól. Az elmondottakat a

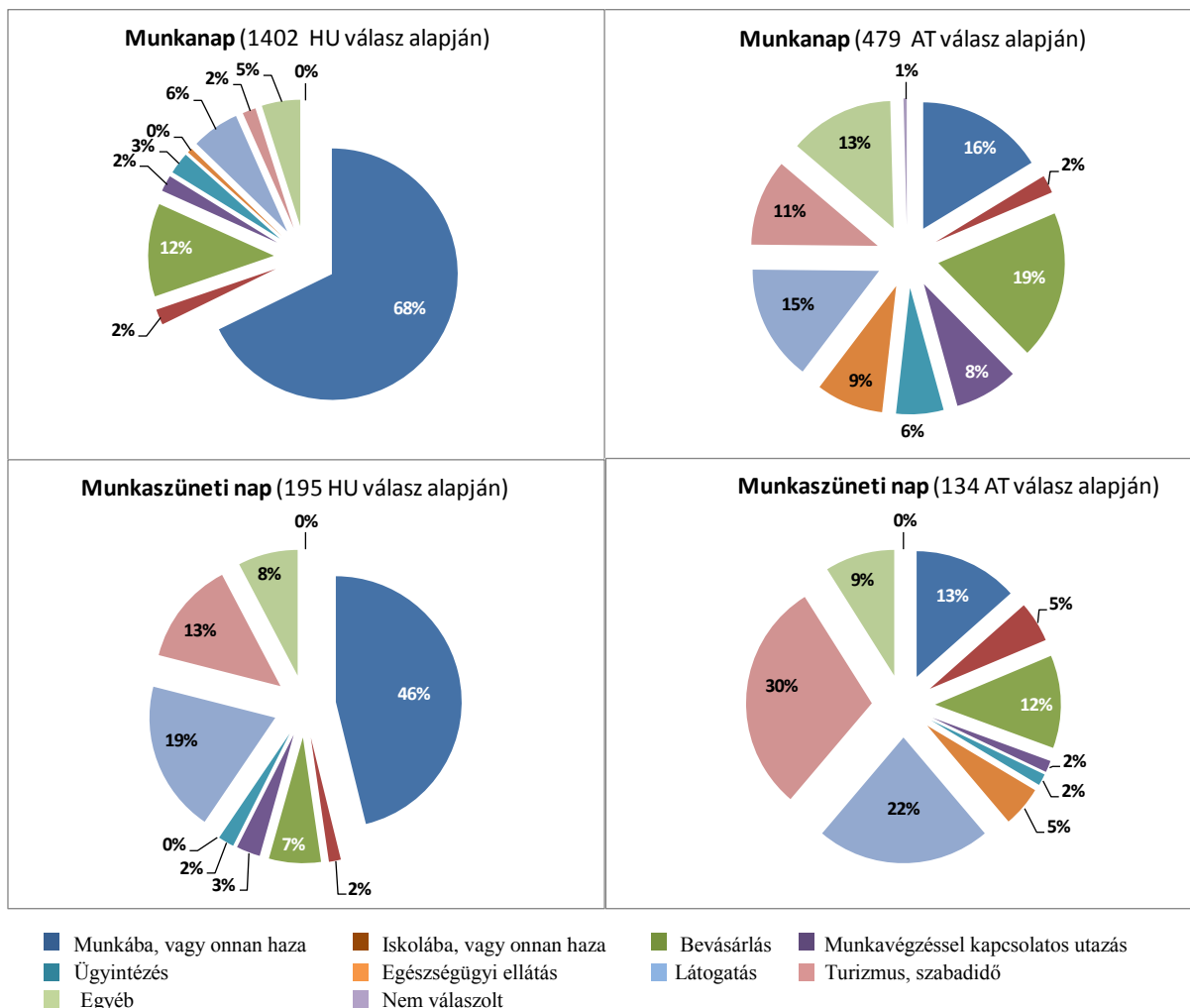
22. ábra szemlélteti.



**22. ábra:** A kikérdezett utazók utazási indoka határátkelőhelyenként (munkanap és munkaszüneti nap) (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

Jelentős különbségek mutatkoznak a határátlépés indokában, ha a kikérdezetteket nemzetiségük alapján vizsgáljuk meg (235. ábra). Munkanapokon a magyarországi lakóhellyel rendelkezők 68%-a, míg az Ausztriában lakók csupán hatoda utazik át a határon munkába járás céljából. Az osztrák határátlépők negyede turizmus és látogatás céljából, míg minden tizedik egészségügyi ellátás igénybe vétele okán utazik. A munkaszüneti napon a

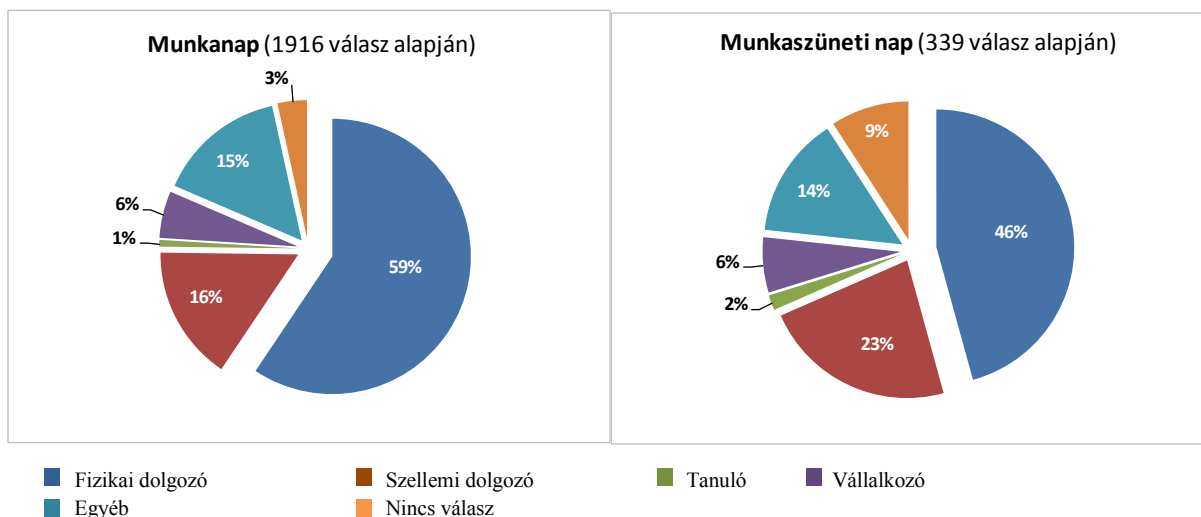
magyar lakóhellyel rendelkezők majdnem fele munkába utazik, szemben az osztrák lakhellyel rendelkezők 13%-ával. Minden második osztrák kikérdezett látogatás vagy szabadidő-eltöltés okán lépi át a határt (a magyarok esetében ez csak minden harmadik kikérdezetre jellemző).



**235. ábra:** Az utazási indokok megoszlása nemzetiség és felmérési időszakok alapján (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

A kikérdezettek státuszára (fizikai dolgozó, szellemi dolgozó, tanuló, vállalkozó, egyéb, nincs válasz) vonatkozó kérdésben jelentős eltérés mutatkozik a két nap között (246. ábra), munkanapokon a határt átlépők közel 60%-a fizikai dolgozó, míg vasárnap ennél alacsonyabb (48%). A szellemi dolgozók aránya viszont a munkaszüneti napon 5%-al megnő, az egyéb kategóriába tartozók (nagy valószínűség szerint a nyugdíjasok) részaránya nem változik.



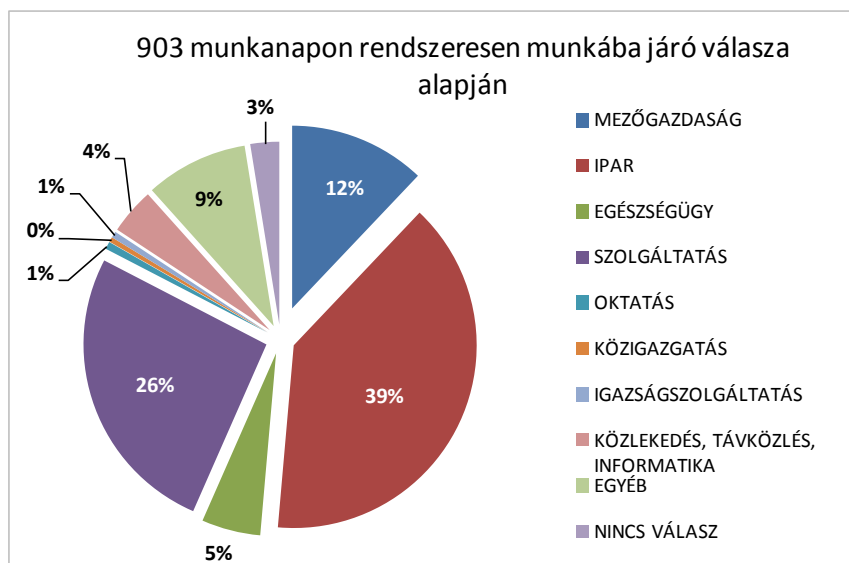


**246. ábra**

A kikérdezett utazók státusza (munkanap és munkaszüneti nap) (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

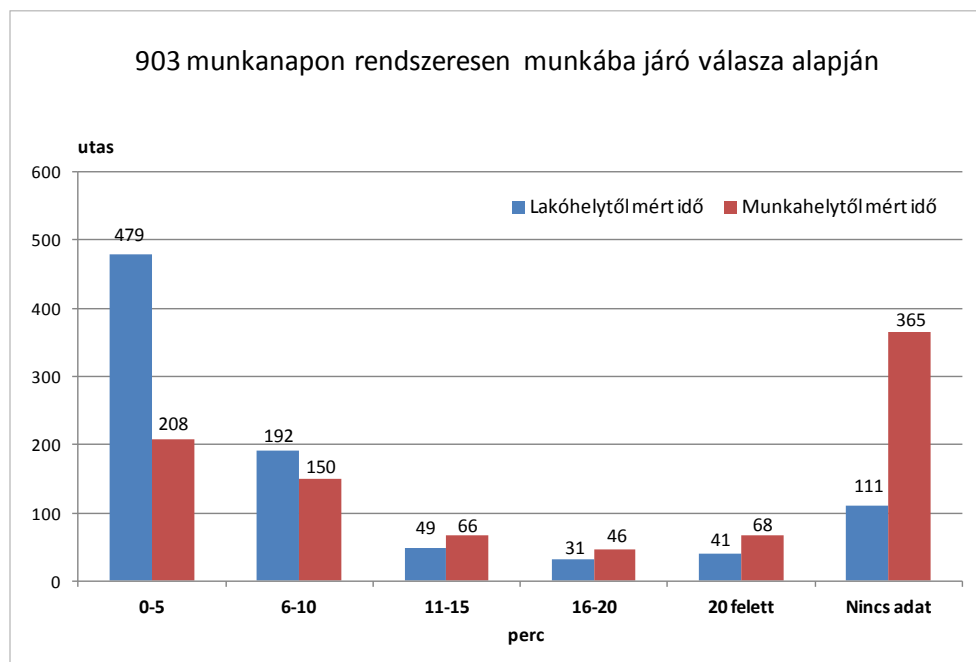
A jelenlegi utazás időtartamára vonatkozó kérdésből megállapítható, hogy hétköznap gyakoribb az egynapos utazás részaránya, mint vasárnap (+15%). Munkanapokon hat kikérdezett utazó közül öt egynapos oda-vissza utazást bonyolít le.

„Ha dolgozik, milyen szektorban?” kérdésre adott munkanapi válaszok alapján képet kaphatunk az aktív dolgozók munkáltatójának gazdasági ágazat szerinti eloszlásáról (25. ábra). A vizsgált alanyok körét a leszűkített adatállomány rendszeresen, munkanapokon munkába járók része adta. A megkérdezettek 39%-a az iparban, míg minden negyedik a szolgáltatásban és 12%-a a mezőgazdaságban dolgozik. Az egészségügyben valamint a közlekedés-távközlés-informatika területén közel azonos arányban, míg az oktatásban, a közigazgatásban, illetve az igazságszolgáltatásban közel megegyező arányban, de minimális számban vállalnak munkát a szomszédos országban.



**25. ábra:** A munkanapi foglalkoztatottak megoszlása munkáltatójuk gazdasági ágazata szerint  
 (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

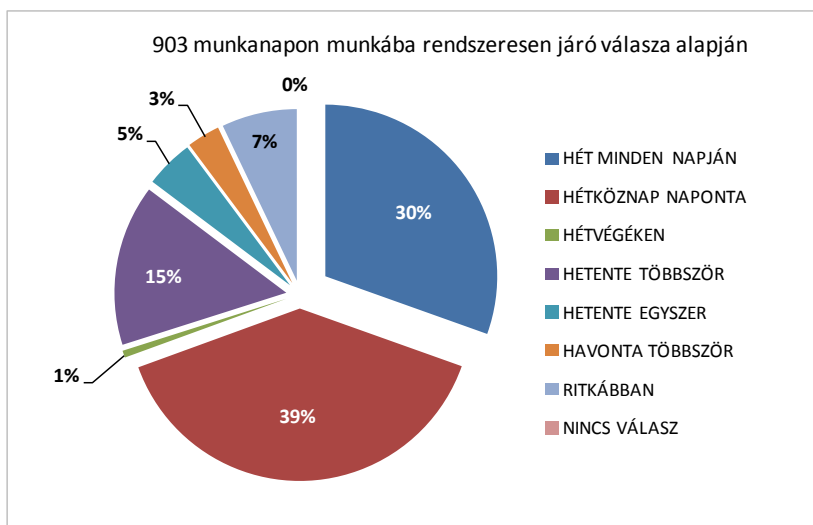
A gyaloglási távolságra vonatkozó kérdésben arra kaptunk választ, hogy mennyi idő alatt érhetők el gyaloglással az utazás kezdő- és végpontjaihoz legközelebb található tömegközlekedési megállók (267. ábra), függetlenül attól, hogy onnan mely célpontokat lehet elérni. A kikérdezettek körében az esetek többségében a lakóhelyhez viszonylag közel, öt percen belül elérhető a legközelebbi közforgalmú közlekedési megállóhely (53%). A munkahely eléréséhez átlagosan már több gyaloglási idő szükséges, a megkérdezettek közel fele nincs tisztában azzal, milyen távol van a legközelebbi tömegközlekedési megállóhely a munkahelyéhez, azoknál az esetek 67%-ában a legközelebbi megálló 10 percen belül elérhető.



**267. ábra**

Gyaloglási távolságok a lakó- és munkahelyhez legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyhez, a munkanapi közúti felmérés alapján *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

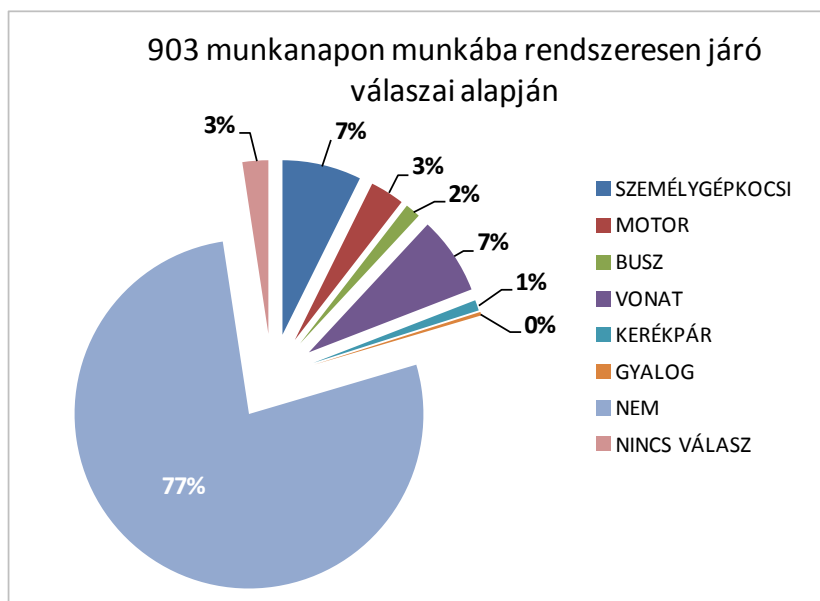
Az utazás gyakoriságára vonatkozó kérdésben (278. ábra) a munkanapokon ingázó utazások közel 70 %-ánál a rendszeres munkába járás céljából lebonyolított utazás a jellemző. Hetente több alkalommal nagyjából minden hetedik kikérdezett bonyolítja le hasonló okból kifolyólag utazását. A hetente egyszer, illetve havonta többször vagy még ennél is ritkábban utazók részaránya 15%-ot tesz ki.



**278. ábra:** A kikérdezettek utazási gyakorisága (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

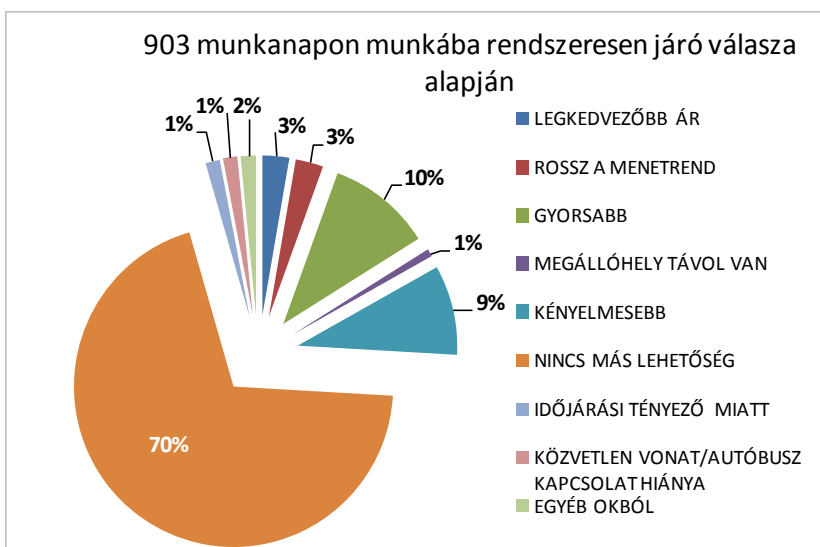
Alternatív utazási módok igénybevételére vonatkozó kérdéskörben, miszerint máskor, a jelenlegi utazásukhoz hasonló célból, de a jelenlegi közlekedési eszköztől eltérő módon, rendszeresen megteszik-e az útjukat. A hivatásforgalomban rendszeresen közlekedő válaszadók mindössze 13%-ának van lehetősége más közlekedési eszköz segítségével lebonyolítani utazását (esetek felében rendszeresen igénybe vesz alternatív, de leginkább egyéni közlekedési eszközt), akik abban az esetben, ha a közforgalmú közlekedésben szolgáltatási színvonal-növekedés következne be, bizonyos feltételek mellett igénybe venne közforgalmú közlekedési eszközöket is. Azon kikérdezettek pedig, akik a kérdésre negatív választ adtak, őket csak szolgáltatásbővítő intézkedéseket követően lehet a vasúti vagy autóbuszos közlekedés igénybe vételére ösztönözni.

A „Volt-e más lehetősége az utazásra?” kérdésre a nemleges válaszok munkanapokon kiemelkedő arányt képviselnek, a lebonyolított utazások tekintetében négy válaszadóból háromnak nincs más alternatívája a határon való átlépésre, mint a jelenleg használt közlekedési eszköze (289. ábra). A személygépkocsit és a vonatot, mint alternatív utazási lehetőséget választók aránya a megkérdezettek között azonos arányú (7%).



**289. ábra:** A közlekedési módválasztás lehetőségei munkanapokon (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

A „Miért ezt az utazási módot választotta?” kérdésre (29. ábra) a válaszadók 10%-a a gyorsabb eljutás lehetősége, 9%-a kényelmi szempontok, 3-3%-a a kedvezőbb ár és a jelenlegi menetrend hiányosságai okán, míg az 1-1%-a a megállóhely kedvezőtlen helye és az időjárási tényezők miatt döntött a jelenleg használt közlekedési eszköz mellett. A válaszadók közel háromnegyedének nem volt más lehetősége az utazásra.



**29. ábra:** Az utazási mód választásának oka munkanapokon *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

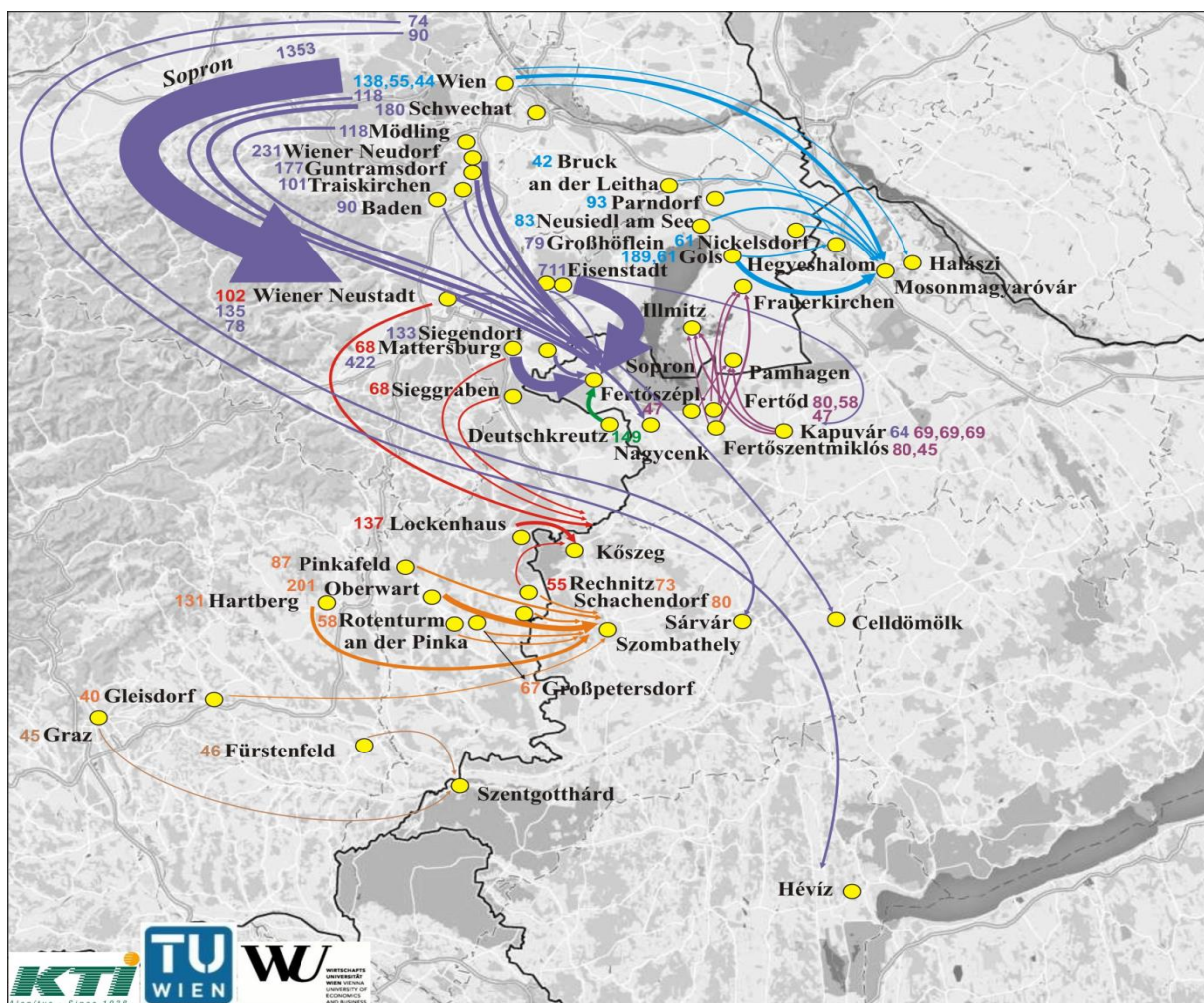
A lakóhely szerinti megoszlás alapján a rendszeresen munkába járó ingázó dolgozók (903 jármű) 92%-a magyarországi, míg 8%-a osztrák lakóhellyel rendelkezik. A kikérdezettek 21 %-a Sopronban, 10%-a Szombathelyen, 7%-a Mosonmagyaróváron, 5%-a Szentgotthárdon, 4%-a Kőszegen, míg 45 %-a egyéb településen lakik.

A határállomásokon lebonyolított célforgalmi felmérések alapján, a határt átlépő osztrák és magyar nemzetiségű rendszeresen, hivatáscéllal utazó, egyszeres határátlépő személyek (a gépjárműben tartózkodó összes személy) a következőkben ismertetett jellemző utazási relációkban (30. ábra) közlekedtek:

- A Hegyeshalom – Nickelsdorf határátkelőhelyen, a keddi munkanapon Magyarország irányában felmért célforgalmi adatai alapján a jellemző utazások Gols és Mosonmagyaróvár (15%), illetve Wien és Mosonmagyaróvár (11%) között bonyolódnak. A kiinduló hely az esetek 20%-ában Wien, illetve 16%-ában Gols, 12%-ában Neusiedl am See, ugyanakkor az utazások célállomása 45%-ban Mosonmagyaróvár, míg 12%-ban Hegyeshalom.
- A Fertőd – Pamhagen határátkelőhelyen, a keddi napon Ausztria felé felmért, két vizsgált nemzetiség célforgalmi adatai alapján, a jellemző reláció Fertőd és Illmitz, illetve Fertőszentmiklós és Frauenkirchen (5-5%). A jellemző kiinduló hely az esetek 21%-ában Kapuvár, 17%-ában Fertőd, 13%-ában Fertőszentmiklós, az utazások célállomása 24 %-ban Illmitz, 19%-ban Frauenkirchen, míg 18%-ban Pamhagen.
- A Sopron – Klingebach határátkelőhely, keddi napon Magyarország irányában felmért célforgalmi adatai alapján a jellemző utazások Wien és Sopron (22%), illetve Eisenstadt és Sopron (12%) között bonyolódnak. A kiinduló hely az esetek 28%-ában Wien, illetve 16%-ában Eisenstadt, ugyanakkor az utazások célállomása 75%-ban Sopron.
- A Kópháza – Deutschkreutz határátkelőhely, keddi napon Magyarország irányában felmért célforgalmi adatai alapján az utazások jellemzően Deutschkreutz és Sopron (25%) között bonyolódnak. A kiinduló hely az esetek 20%-ában szintén Deutschkreutz, illetve az utazások célállomása is 52%-os arányban Sopron.
- A Kőszeg – Rattersdorf határátkelőhely, keddi napon Magyarország irányában felmért célforgalmi adatai alapján a jellemző utazások Lockenhaus és Kőszeg (10%), illetve Wiener Neustadt és Szombathely (8%) között bonyolódnak. A kiinduló hely az esetek 13%-ában Lockenhaus, illetve 9%-ában Oberpullendorf települések, míg az utazások célállomása 57%-ban Kőszeg, míg 31%-ban Szombathely.



- A Bucusu – Schachendorf határátkelőhely, keddi napon Magyarország irányában felmért célforgalmi adatai alapján a jellemző utazások Oberwart és Szombathely (15%), illetve Hartberg környéke és Szombathely (10%) között bonyolódnak. A kiinduló hely az esetek 18%-ában Oberwart, 12%-ában Hartberg és környéke, illetve 11%-ában Pinkafeld, az utazások célállomás alapján 78%-ban Szombathelyre koncentrálnak.
- A Rábafüzes – Heiligenkreuz határátkelőhely, keddi napon Magyarország irányában felmért célforgalmi adatai alapján a jellemző utazások Fürstenfeld és Szentgotthárd, illetve Graz és Szentgotthárd (6-6%) között bonyolódnak. A kiinduló hely az esetek 19%-ában Graz, valamint érkezési helye 40%-ában Szentgotthárd.



**30. ábra:** A felmért határállomások jellemző célforgalmi relációi (a hivatásforgalomban keddi napon utazók száma alapján) (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

A határállomásokon lebonyolított célforgalmi felmérések alapján, azon határt kétszeresen is átlépő (utazásuk kiinduló és végpontja egyazon országban található) osztrák és magyar nemzetiségű járművek (a gépjárműben tartózkodó összes személy) a következőkben ismertetett jellemző utazási relációkban (3110. ábra) közlekedtek:

- A Fertőd – Pamhagen határátkelőhelyen, a keddi napon Ausztria felé felmért irányban Zalaegerszeg és Mosonmagyaróvár, valamint Sopron és Mosonmagyaróvár között, illetve Weppersdorf és Andau között.
- A Sopron – Klingebach határátkelőhely, keddi napon Magyarország felmért irányban Eisenstadt és Deutschkreutz, Eisenstadt és Pamhagen között, illetve Wien és Deutschkreutz között.
- A Kópháza – Deutschkreutz határátkelőhely, keddi napon Magyarország irányában Szombathely és Sopron, Zsira és Sopron, illetve Deutschkreutz és Eisenstadt, valamint Deutschkreutz és Wien között.
- A Kőszeg – Rattersdorf határátkelőhely, keddi napon Magyarország irányában felmért irányban Sopron és Kőszeg között.

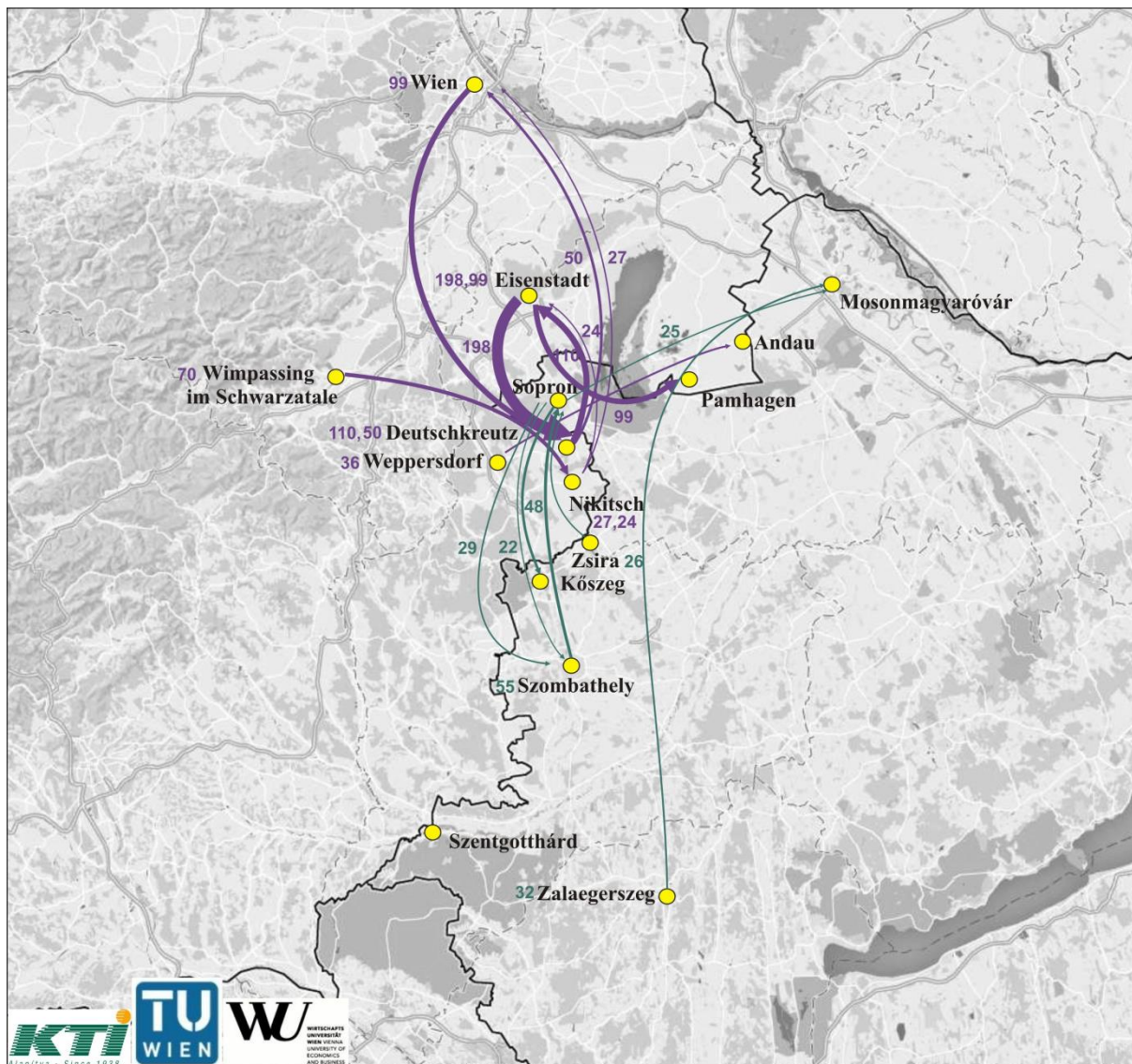




creating the future

Programm zur grenzüberschreitenden Kooperation ÖSTERREICH - UNGARN 2007-2013  
AUSZTRIA - MAGYARORSZÁG Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007-2013

**smashmob**  
smart shopping mobility



**3110. ábra:** Kétszeres határátlépők közötti célforgalmi relációi (keddi felmérés adatai alapján)  
(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)



creating the future

Programm zur grenzüberschreitenden Kooperation ÖSTERREICH - UNGARN 2007-2013  
AUSZTRIA - MAGYARORSZÁG Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007-2013

### 3. A határokon átnyúló projektek tapasztalatai

Az elmúlt években számos, a magyar határmenti térség különböző folyamatait vizsgáló tanulmány készült. Ezek legfontosabb tanulságait mutatjuk be ebben a fejezetben.

#### 3.2. Burgenland tartomány - A kiskereskedelmi szerkezet és vásárlóerő áramlás vizsgálata különös tekintettel a szomszédos Magyarországgal fennálló összefonódásokra<sup>6</sup>

A kutatás keretében a vásárlóerő áramlás jellegét és okát kívánták rögzíteni, amelyhez a következő módszertant alkalmazták:

- A vásárlóerő áramlásának és a vásárlói magatartás telefonos felmérése Burgenlandban (mintegy 4.500 interjú), valamint a szomszédos osztrák tartományokban (mintegy 1.000 - 1.500 interjú)
- A vásárlói magatartás, különösképpen a vásárlási szokások és a szolgáltatások határon átnyúló módon történő igénybevétele (mintegy 700 felmérés) Burgenlandban és a szomszédos Magyarországon (MO.: 2.300 felmérés)
- A kiválasztott központi településeken működő üzlethelyiséggel rendelkező kiskereskedelmi cégek (beleértve a kisboltok) helyszíni rögzítése
- Valamennyi vizsgált hely személyes véleményezése és a városmag-struktúráknak a minőségi értékelése

A felmérés során vizsgálták a külföldön való vásárlás gyakoriságát, hogy mely területekről érkeznek határon túli utazással kapcsolatban vásárolni (lásd: 5. táblázat), illetve a jellemző irányultságokat.

---

<sup>6</sup> Gumpinger, G. (2009) Burgenland tartomány, A kiskereskedelmi szerkezet és vásárlóerő áramlás vizsgálata

térség	kiválaszt. helyek	vásárlás Ausztriában
GYMS	Csorna	31%
	Sopron	95%
	Győr	32%
	Mosonmagyaróvár	40%
	Fertőszentmiklós	40%
	Sonstige Regionsorte	35%
	<b>Gesamt</b>	<b>42%</b>
ZALA	Zalaölvő	18%
	Zalaegerszeg	51%
	Zalaszentgrót	17%
	<b>Gesamte Region</b>	<b>19%</b>
VAS	Szombathely	53%
	Kőszeg	58%
	Sarvar	35%
	Sonstige Regionsorte	43%
	<b>Gesamte Region</b>	<b>46%</b>
<b>Összesen   minden régió</b>		<b>40%</b>

**5. táblázat** (forrás: Burgenland tartomány, A kiskereskedelmi szerkezet és vásárlóerő  
 áramlás vizsgálata)

A vásárlási szokásokon túlmenően külön kitértek azon szolgáltatások igénybevételére is, melyek határátlépéssel járnak.

#### Röviden összefoglalva a következő eredmények születtek:

A Magyarország és Ausztria (különösen Burgenland) közötti kiskereskedelmi áruforgalom mérlege egyértelműen Burgenland felé „billen”: a burgenlandi háztartások 14 %-a Magyarországon vásárol be, míg fordítva, a magyarok 40 %-a Ausztriában/Burgenlandban vásárolja termékeit/szolgáltatásait.

Regionális szinten különösen Magyarországon mutatkoznak nagy eltérések. Így leggyakrabban a Vas megyeiek, legritkábban pedig a Zala megyeiek vásárolnak Ausztriában/Burgenlandban. Kisebb eltérést jeleznek a burgenlandi eredmények, melyek 9 – 19 % közötti értékeket mutatnak.

A burgenlandiak lényegesen több szolgáltatást vesznek igénybe Magyarországon, mint fordítva; különösen a határ közvetlen közelében fekvő települések „erősek” ezen a téren. (mintegy 35%-kal).

A vendéglátó-ipari egységek által nyújtott szolgáltatások azok, amelyeket kölcsönösen, azaz mindkét ország polgárai veszik a leggyakrabban igénybe.

A Burgenlandiak által Magyarországon leggyakrabban igénybevett szolgáltatások rangsorában a gasztronómiát követően jóval lejjebb található a fodrász, termálfürdők látogatása, valamint személyes (egészségügyi) szolgáltatások (kozmetika, manikűr, masszázs, stb.)

Magyarországon fordítva, tehát az utazási irodák, termálfürdők, bankok, valamint gyógyszertárak szolgáltatásai iránt mutatkozik nagyobb kereslet.

A megkérdezett háztartások mintegy 2/3-a mindenekelőtt a kedvező árfekvésű áruk és szolgáltatások végett kedvelik a magyar boltokat. Ezen kívül egy sor különleges termékek iránt is mutatnak igényt, különösen a az élelmiszerek és élvezeti cikkek területéről.

Ezzel szemben az osztrák cégek a jobb minőség, valamint a nagyobb áruválaszték területén érnek el jobb eredményt. A megkérdezett magyarok összesen több mint 80 %-a a burgenlandi boltok különös erősségnek tekinti ezeket a tulajdonságokat.

A burgenlandiak mindenek előtt rövid távú igényeiket kielégítő termékeket vásárolnak a magyar kereskedelmi egységekben. Legtöbb esetben egyéni, speciális áruszegmensről van szó (mint pl. fűszerek, speciális zöldségfajták, stb.) Ezzel szemben a magyarok számos áru vásárlásának lehetőségét használják ki. Legnagyobb a kereslet az élelmiszerek és az élvezeti cikkek, továbbá a lakberendezési tárgyak és a textiltermékek iránt. Ez a három terület fedi le a keresett áruk több mint 50%-át.

### **3.3. Határaink mentén – A szlovák-magyar határtérség társadalmi-gazdasági vizsgálata<sup>7</sup>**

Lakossági kérdőíves kikérdezés során vizsgálták a megkérdezettek határon átnyúló kapcsolatait, utazásait is. Ennek során több kérdésben is rákérdeztek azokra a településekre, amelyeket rendszeresen vagy alkalomadtán felkeresnek a határ másik oldalán.

---

<sup>7</sup> Hardi, T., Tóth, K. (2008) Határaink mentén, A szlovák–magyar határtérség társadalmi–gazdasági vizsgálata, Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja



Az utazások gyakorisága elsősorban a szlovák oldal aktivitását mutatja. A szlovákiai válaszadók lényegesen gyakrabban utaznak Magyarországra, mint fordítva. A naponta ingázók aránya is a szlovákiai válaszadók körében számottevő. Az Ipolytól nyugatra, nyilván elsősorban a munkavállalási lehetőségek miatt, meghaladja a válaszadók 3%-át. Nem kevésbé fontos az utazások céljának meghatározása.

A 6. táblázat az utazás leggyakoribb okaként adott válaszok megoszlását mutatja be. A határátlépés okaként a munka és az üzleti ügyek kategória a határátlépők viszonylag kis arányánál szerepel, mint az utazást kiváltó ok. De ha ezt összevetjük azzal, hogy ez a cél erősen kapcsolódik a napi vagy heti rendszerességű utazásokhoz, akkor láthatjuk, hogy súlyában egyre fontosabb ez a cél a határon átnyúló mozgások között. A tartós fogyasztási cikkek vásárlása a keleti határszakaszon jelentkezik erősebben, mind a két oldalon. Ezen a szakaszon a legjellemzőbb, hogy kölcsönösen a határ másik oldalán található a legközelebbi olyan városi központ, ahol a tartós fogyasztási cikkek nagyobb választékban állnak rendelkezésre. A nyugati szakaszon hasonló a magyarázata annak, hogy a szlovák oldalról nagyobb arányban keresik fel a magyarországi városokat vásárlás céljával. A heti, havi bevásárlás a magyarországi válaszadók körében ért el magasabb értéket. Hozzá kell tenni, hogy ezek a mozgások azok, amelyek a leginkább konjunktúraérzékenyek.

#### A határátlépők megoszlása az utazás célja szerint (%)

Határszakasz	Nyugati		Keleti		Összesen	
Ország	Magyar	Szlov.	Magyar	Szlov.	Magyar	Szlov.
Utazás oka						
Munkavállalás	1,3	4,1	0,4	3,3	0,8	3,8
Üzleti ügyek	2,8	3,6	1,7	4,5	2,2	3,9
Tartós fogyasztási cikkek vásárlása	6,6	18,7	21,7	22,8	15,6	20,1
Heti, havi bevásárlás	24,1	11,1	11,9	4,8	16,8	8,9
Üdülés, pihenés, városnézés	44,9	35,2	39,7	46,8	41,8	39,3
Kulturális rendezvények	2,8	12,9	4,7	9,0	3,9	11,5
Rokonlátogatás	5,4	10,5	10,0	5,1	8,1	8,6
Egyéb	12,0	3,9	10,0	3,6	10,8	3,8

\* Szakaszok: az Ipolytól nyugatra, illetve keletre.

Forrás: Kérdőívek (2008) alapján.

**6. táblázat** (forrás: Határaink mentén, A szlovák–magyar határtérség társadalmi–gazdasági vizsgálata)

## Vásárlási szokások a magyar-szlovák határ mentén

A magyar–szlovák határ menti térség kereskedelmi szerkezetének bemutatása után az itt élők vásárlási szokásait elemzi a tárgyalt tanulmány, különös tekintettel a határ túloldalán bonyolított vásárlásokra. Elsősorban Szlovákia gyors gazdasági növekedését tükröző és az ERM II. árfolyamrendszerbe való belépését követő árfolyam növekedés 2005 és 2008 között a szlovák fizetőeszköz egy egységét közel 30%-al megdrágította forintban. A 2008-as pénzügyi válságot követő drasztikus forint-árfolyamgyengülés a 2005-ös szinthez képest 55%-kal magasabb árfolyamszinteket is eredményezett 2009 tavaszán. Ennek hatására a Magyarországról Szlovákiába irányuló határ menti kiskereskedelmi forgalom a töredékére esett vissza, míg Szlovákiából esetenként 70 km-es távolságból is érkeztek vásárlók a magyar határmenti térségbe (jelentős számú Nyitra környéki vásárló tűnt fel ekkortájt a győri bevásárlóközpontokban és piacokon). 2009 májusában megindult egy árfolyamkorrekciós folyamat, azonban akkoriban nem látszott, hogy a forint erősödése mennyire lesz tartós. Ez a drasztikus árfolyamszint változás a magyarországi oldalon élőknek jelentősen megdrágította, a szlovákiai oldalon élőknek olcsóbbá tette a határon túli bevásárlásokat.

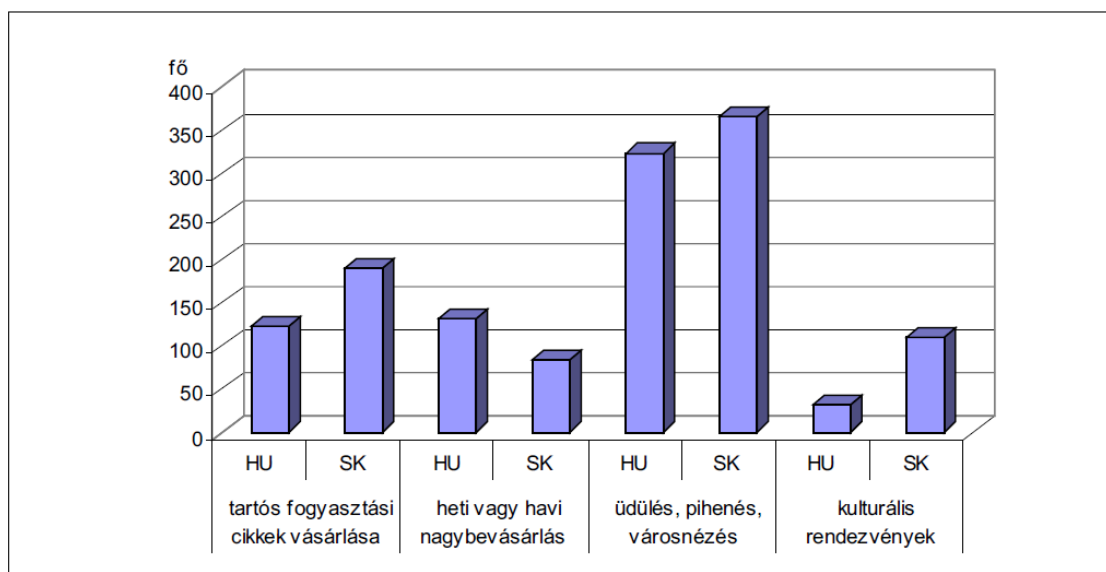
Azonban nemcsak az árfolyamok változása képes befolyásolni viszonylag gyorsan a határ menti kereskedelemmel kapcsolatos mozgásokat, hanem olyan egyszeri adminisztratív szabályozók megváltozása is, mint az adótörvények, adó- és járulékszintek. Ennek legjobb példája az évtizedes szlovák-magyar üzemanyag-turizmus megszűnése. A '90-es években a szlovák üzemanyagokat terhelő adók alacsonyabb szintje miatt a határ menti térségben élők rendszeresen jártak át a határ túloldalára üzemanyagot vásárolni. Az üzemanyag-turizmusban nem csak a közvetlen határ menti településeken élők vettek részt, a több 10 forintos árkülönbség időszakában a határtól akár 30-40 km-re lakók jelentős része is rendszeresen vásárolt üzemanyagot Szlovákia határközeli településeiben. Az üzemanyagok adójának szlovákiai emelése (és a korona árfolyamának korábban bemutatott emelkedése) után a magyarországi és szlovákiai üzemanyag több 10 forintos árkülönbsége megszűnt 2008-ra. A válság okozta forint árfolyam-gyengülés megfordította az üzemanyag-turizmus irányát is: 2009 tavaszán egy liter 95-ös benzin mintegy 260 Ft Magyarországon, míg 1 euró, vagyis átszámítva (árfolyamtól függően) 280-300 Ft Szlovákiában. A több tízforintos árkülönbség miatt szlovák rendszámú gépjárművek lepték el a magyar benzinkutakat.

2007-ben még a határ átlépésének leggyakoribb oka az üdüléshez és pihenéshez, városnézéshez kapcsolódik mindkét oldalon (a megkérdezettek mintegy 30-35%-a), azonban a válaszadók nem jelentéktelen része nyilatkozott úgy, hogy a határ túloldalán is szokott tartós fogyasztási cikkeket vásárolni, vagy a heti, havi nagybevásárlását lebonyolítani. A szlovákiai

válaszadók közel 20%-a (190 fő) tartós fogyasztási cikkek vásárlása, 8%-uk (83 fő) pedig a heti, havi nagybevásárlás miatt lépi át leggyakrabban a határt. Ez az arány a magyarországi válaszadóknál mindkét kategória esetében kevéssel 10% felett van (122 és 131 fő). Jóllehet a megkérdezettek közül kevesen nyilatkoztak úgy, hogy a határátlépésük elsődleges indoka a bevásárlás, mégis a fenti arányokat a határtérség teljes népességére vetítve azt kapjuk, hogy a határon túlról érkező vásárlók jelentős (több 10 000 fős) többlet vásárlóerőt generálnak a határtérség városaiban. Ennek a potenciális vásárlóerőnek a nagysága attól függ, hogy a határon túlról érkezők vásárlási gyakorisága és vásárlásonkénti költsége mekkora.

A tartós fogyasztási cikkek, a heti vagy havi nagybevásárlás, üdülés vagy kulturális rendezvények látogatásánál egyaránt azt állapíthatjuk meg, hogy a határrégió szlovákiai oldalán élők már 2007-ben is (a válság előtt) gyakrabban veszik igénybe a határon túl (Magyarországon) ezeket a szolgáltatásokat, mint a magyarországiak Szlovákiában. A vásárlási gyakoriságokban tapasztalható különbség a heti vagy havi nagybevásárlások kivételével nem jelentős, ennél azonban szembetűnő, hogy a magyarországi megkérdezettek több mint 80%-a maximum évente néhányszor vásárol Szlovákiában, míg a szlovákiai oldalon élők 60%-a legalább havi gyakorisággal vásárol Magyarországon.

#### A határ átlépésének leggyakoribb oka



**32. ábra** (forrás: *Határaink mentén, A szlovák–magyar határtérség társadalmi–gazdasági vizsgálata*)

A vásárlási gyakoriságokat elemezve megállapítható, hogy a magyarországi kereskedők potenciálisan sokkal nagyobb számú vásárlóra számíthatnak, nagyobb forgalmat realizálhatnak a határon túlról érkező vásárlókkal. A válság előtti időszakban a tartós fogyasztási cikkek vásárlása során a határon átkelő vásárlók többsége (az összes megkérdezett 12%-a Magyarországon és 19%-a Szlovákiában) legalább évente néhányszor átkelt a határon, hogy ilyen termékeket vásároljon. Mivel ezek sok esetben jelentős értéket képviselő áruk, a térség kiskereskedőinek jelentős többletbevételt generáltak. A vásárlási gyakoriság mellett az egy vásárlásra jutó költségek befolyásolják a határon túli vásárlások összértékét. A vásárlási költségek megoszlása hasonló a határ mindkét oldalán, vagyis a magyarországi és szlovákiai vásárlók közel azonos arányban költenek vásárlásaik során (ez a válság ideje alatt sem változott!). A határon túlról érkező vásárlók vásárlóereje jelentős, hiszen többségük egy vásárlás során 20 000 Ft-ot, vagy annál nagyobb összeget is elkölthet. Ennek oka feltételezhetően az, hogy a vásárlóknak csak akkor érdemes a határ túloldalára utazni, ha egy alkalommal több, kedvező árú terméket is meg tudnak vásárolni, így kompenzálva nagyobb utazási költségeiket.

### 3.4. Ditrans

A projekt célja olyan kutatási, tervezési és előkészítő tevékenységek végrehajtása volt, amelyek a Szeged-Szabadka régióban a határ két oldalán

- integrált közösségi közlekedési rendszer,
- összehangolt közösségi közlekedési hálózat (autóbusz és vasút),
- integrált elektronikus tarifa- és jegyrendszer,
- valós idejű elektronikus információszolgáltatás létrehozását szolgálják.

A projekt emellett támogatni kívánja a közlekedési szolgáltatók és a közösségi közlekedésért felelős hatóságok jobb együttműködését. Az új stratégia kísérleti projektjeként elektronikus utastájékoztató rendszer létesül Szabadkán.

#### *A közúti mérés lebonyolítása*

A forgalomlefolysis vizsgálatának és az utazási szokásjellemzők megismerésének céljából két helyszínen került sor felmérésekre. A röszkei és a tiszaszigeti határállomásokon egy átlagos hétköznapon és egy munkaszüneti napon végzett kétirányú forgalomfelvételek adatai átfogó képet nyújtanak a két ország között közlekedő és a határt átlépő járműforgalom időbeni lefolyásáról és járműtípusonkénti, illetve nemzetiségi összetételéről. A célforgalmi

kikérdezések során az utazási szokásairól, a gyakoriságról és az utazási szokásokról kaptunk információkat.

A felmérés során külön kategóriába soroltuk a személygépkocsikat, a mikrobuszokat, a kistehergépjárműveket, az autóbuszokat, a motorkerékpárt, illetve segédmotor-kerékpárt, a kerékpáros és a gyalogosforgalmat. A közepes- és nehéztehergépjármű-forgalom felvételét és összetételének vizsgálatát a tanulmányban foglalt szempontok nem tették szükségessé. A felmért járműveket az egyes kategóriákon belül három különálló csoportba osztottuk a rendszámon található országjelzés alapján: magyarra, a szerbre és az egyéb országra.

Mindkét helyszín tekintetében a forgalomfelvételeket egy-egy átlagos tavaszi hétköznapon, illetve munkaszüneti napon 2012. március 29-én, csütörtökön és 2012. április 1-én vasárnap végeztük, a röszkei határon mindkét nap egységesen reggel 06.00 és este 20.00 óra között, míg a tiszaszigeti helyszínen reggel 08.00 és délután 16.00 óra között. Mindkét napon a Magyarországról Szerbia felé tartó forgalmat a határállomás magyar oldalán a KTI által megbízott számlálóbiztosok, míg a Szerbiából Magyarország felé haladó járműveket a szerb oldalon a szerb partner által megbízott személyzet számlálta meg.

#### *A célforgalmi felmérés adatainak elemzése*

A célforgalmi kikérdezéseket a röszkei és a tiszaszigeti keresztmetszeti forgalomfelvétellel párhuzamosan, de csak az egyik irányban, a Szerbia felől Magyarország irányába belépésre várakozó, kizárólag magyar és szerb nemzetiségű járművek és személyek között bonyolítottuk le. A szerb nemzetiségűek közül a kiemelt településekre bejegyzett rendszámmal rendelkező járműveket a határ szerb oldalán a szerb partner, a magyar nemzetiségűeket, illetve a határ másik oldalán ki nem kérdezett szerb nemzetiségűeket pedig a magyar oldalon a KTI által megbízott kérdezőbiztosok kérdezték ki.

A mérések során kitöltött felmérőlapok a kikérdezett járművek célforgalmi adatairól tartalmaznak információt. A mintaadatok elemzése a felmérés során kikérdezettek adatai alapján történt, amely a felmérés során megkérdezettek arányait tekintve kiterjeszthető az alapsokaság utazási szokásainak megismerésére.

#### *A felmért utazási szokásjellemzők*

A hétköznapi mérés napján a vizsgált határátkelőhelyeken összesen 490 főt kérdeztünk ki, ami a párhuzamosan lebonyolított forgalomszámlálás adatai alapján összességében 29,7%-os, ugyanakkor a magyar és szerb összforgalom tekintetében nagyobb, mintegy 40%-os aránynak felel meg. A vasárnapi mérés során 659 kikérdezett utazási szokásairól kaphattunk képet, mely 31,6%-os arányt jelent az összforgalomra nézve, míg a szerb és magyar forgalom



esetében jóval nagyobb, 56%-os aránynak felel meg. A mintavétel nagysága mindkét napon meghaladja az előzetesen elvárt értéket.

### 3.5. TransHusk

A projekt célja a szlovák-magyar határtérségben a közúti forgalom egy részének a közforgalmú közlekedésre való terelésének elősegítése volt.

Négy magyar-szlovák határátkelőhelyen (Vámosszabadi, Komárom, Esztergom, Tornyosnémeti) a személygépkocsival átlépőket kérdeztük ki egy őszi munkanapon és a rákövetkező vasárnapon. A felmérést a helyi közép- és főiskolák felkészítésben részesült diákjai végezték a közlekedésrendészet kíséréte és szakmai felügyelet mellett.

A kérdőíves felmérés 12 órán keresztül zajlott reggel 6 órától este 18 óráig. A rendőrség segítségével megállították a személygépkocsikat és a gépkocsivezetőket megkérték a kérdőív kitöltésére.

A forgalomszámlálást egy teljes héten át egy Sierzega 04 típusú radarral végeztük. A szlovák járművek esetében feljegyeztük a gépkocsi forgalmi rendszámából a járásra utaló adatot is.

#### *A határon átmenő közúti közlekedés jellemzői*

Az adatok közül számunkra alapvetően a személygépkocsi mozgások voltak relevánsak, hiszen a teherautóval, vagy kerékpárral utazók közül – utazásuk jellegéből adódóan – várhatóan csak kevesek váltanának közforgalmú közlekedésre a kínálat megfelelő bővítése esetén is.

A felmérések alapján megállapítható volt, hogy mindegyik határátkelőhelyen és mindkét irányban a legkisebb a hétfői forgalom. A komáromi határátkelőhelyen a legélénkebb mozgás pénteken, a többin pedig szombaton volt tapasztalható, bár a pénteki forgalom intenzitása mindenhol meghaladta a hétköznapi átlagát. A vasárnapi forgalom nagysága pedig inkább az átlagos hétköznapiakra hasonlított mindenhol. Egyben az is megállapítható volt, hogy viszonylag kiegyenlített a forgalomban a magyar és a szlovák honosságú járművek aránya.

A forgalomszámlálás adataiból megállapítható az is, hogy nem csak az egyes járművek honossága, hanem az utazás iránya szempontjából is viszonylag kiegyensúlyozott a kép, kivéve az esztergomi határátkelőt, ahol a szóban forgó hétvégén vásár zajlott.



A szlovák rendszámok rögzítése lehetőséget adott arra is, hogy vizsgáljuk a határon átmenő szlovák honosságú járműveket abból a szempontból, hogy mennyire koncentrálódik a forgalom a határ menti térségben lakókra. Ennek alapján megállapítható, hogy Vámosszabadi, illetve Esztergom körzetében döntően a határátkelőhöz közeli járásból és inkább Szlovákiából érkeztek a határ túloldalára igyekvők. Ezzel szemben a komáromi határátkelőt sokkal szélesebb körből származó járművek használják, ráadásul itt elsősorban magyarok mennek át Szlovákiába.

A közforgalmú közlekedés fejlesztésében kiemelkedő fontosságú annak ismerete, hogy milyen célból utaznak az emberek a határ túloldalára. Meglepő módon a Magyarországról Szlovákiába utazók között is jelentős számban találhatók nem csak szabadidő, látogatás, vagy vásárlás céljából utazók, hanem sokan mennek munkahelyre, vagy valamilyen egyéb gazdasági tevékenység céljából is északi szomszédunkhoz.

A személygépkocsival utazók több mint  $\frac{1}{4}$ -e hivatásforgalmi utazást bonyolított le a vizsgált határátkelők közül három esetében, csak a Kassa környéki utazók körében volt a hivatásforgalmi utazások aránya alacsony. Ugyanakkor a Szlovákiából Magyarországra utazók között is szép számban akadtak hivatásforgalmi rendeltetésű utazást lebonyolítók, azonban sokkal több volt közöttük a vásárlás és szabadidő eltöltése miatt utazó aránya. A hivatásforgalmi célból utazók aránya Kassa térségében itt is sokkal alacsonyabb volt, mint a többi vizsgált határátkelő helyen.

Vizsgáltuk a határátkelőkön áthaladó személygépkocsik foglaltságát is. A Magyarországról Szlovákiába tartó személygépkocsikban általában 1-2 ember utazik, az eseteknek csak alig 1/10-ében utazik 3 fő az autóban, 4 vagy több utast pedig csak minden 15-20. jármű szállít. Kivételt képez a Tornyosnémeti határátkelőhely, ahol az esetek egy hatodában három utasa is van az autónak, de a még inkább telített járművek aránya itt is alacsony. A Magyarországról Szlovákiába közlekedő gépkocsik átlagos foglaltsága 1,87 személy volt, ezen belül – feltehetően a vásár miatt – valamivel magasabb volt a járművek telítettsége az esztergomi határátkelő helyen áthaladó gépkocsiknak, illetve számottevően többen utaznak át egy autóval Tornyosnémetinél.

### 3.6. Az adatfelvételek gyakorlati tapasztalatai

Az elmúlt évtizedekben az utazási-, a nemzetközi utazási- és a háztartási adatfelvételek tárgyában, a Közlekedéstudományi Intézetben nagy mennyiségű és jól hasznosítható tapasztalatok gyűltek össze. Ezek közül a SMASHMOB munkában legjobban használhatókat az alábbiakban foglaljuk össze.

A tapasztalatok szerint a méréseket sok esetben nehezítette és annak minőségét/használatosságát rontotta, hogy a külföldi partnerek módszertana és az általunk használt módszertan között kisebb-nagyobb eltérések voltak, amelyeket nem sikerült összeegyeztetni a mérés lebonyolítása előtt.

Ennek a problémának a kiküszöböléséhez a kérdőíveket a célok pontos megfogalmazása után, a partnerekkel való párbeszéd során közösen alakítsuk ki, kölcsönösen megismerve a másik fél módszertanának előnyeit/hátrányait. Az információcsere után így a lehető legjobban kezelhető és releváns információkra kitérő kérdőívminta készülhet el. A párbeszéd során a lényeges kérdések fontosságát folyamatosan szem előtt kell tartani és fel kell hívni a figyelmet az adatok hiányából származó későbbi nehézségekre.

Számos problémát okozott az, hogy a határon túli partner által használt felmérőlap eltérő kérdéseket és kategóriákat alkalmazott a magyar fél által használt kérdőívhez képest. Például az „utazás motivációja” kérdésre adható válaszok között nem szerepelt a „munkába járás” opció. A külföldi partner adatfelvevői ezt a választ vélhetően az „ügyintézés” kategóriába sorolták, ami így a feldolgozás után nagyságrendekkel több „ügyintézés” választ tartalmazott a magyar oldalon mért értékekhez képest.

A résztvevő feleknél bevált módszertant egyeztetni kell, és a közösen kidolgozott kérdőívet kell több nyelvre lefordítani és közösen használni.

Amennyiben lehetőség van a közúti adatfelvételek során a rendszámok rögzítésére, úgy javasolt a tartományjelzés rögzítése is.

A kikérdezést végző diákokat a lehetőségekhez mérten a legjobban kell kiválogatni, ha módunkban áll, akkor már bevált diákokat kell alkalmazni.

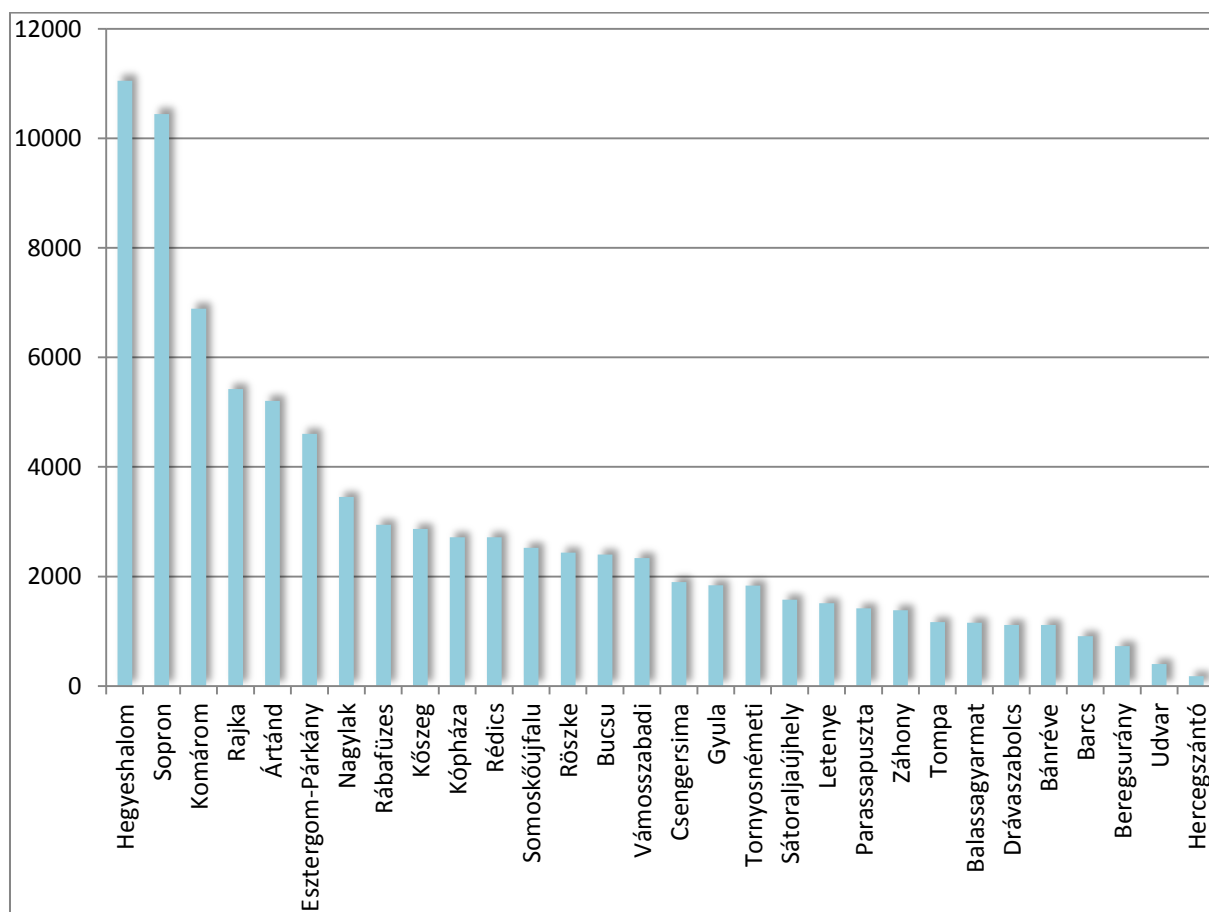
Nagyon gyakori és sajnos az adatok feldolgozása során sok problémát okozó hiba, hogy a kikérdezettek csak országot neveznek meg utazásuk kiinduló és/vagy céltelepüléseként. Ezért tudatosítani kell a kérdezőbiztosokkal, hogy mindenképpen kiinduló és céltelepüléseket rögzítsenek, mivel a határmenti mérések során az ország megnevezése nem kellően informatív.

Törekedni kell arra is, hogy a kérdőív egyértelmű legyen.

Az összetettebb kérdéseket érdemes több kérdésre bontani oly módon, hogy az első kérdés egy könnyen megválaszolható rávezető kérdés legyen a következő logikusan ráépített (és számunkra informatívabb) kérdésre.

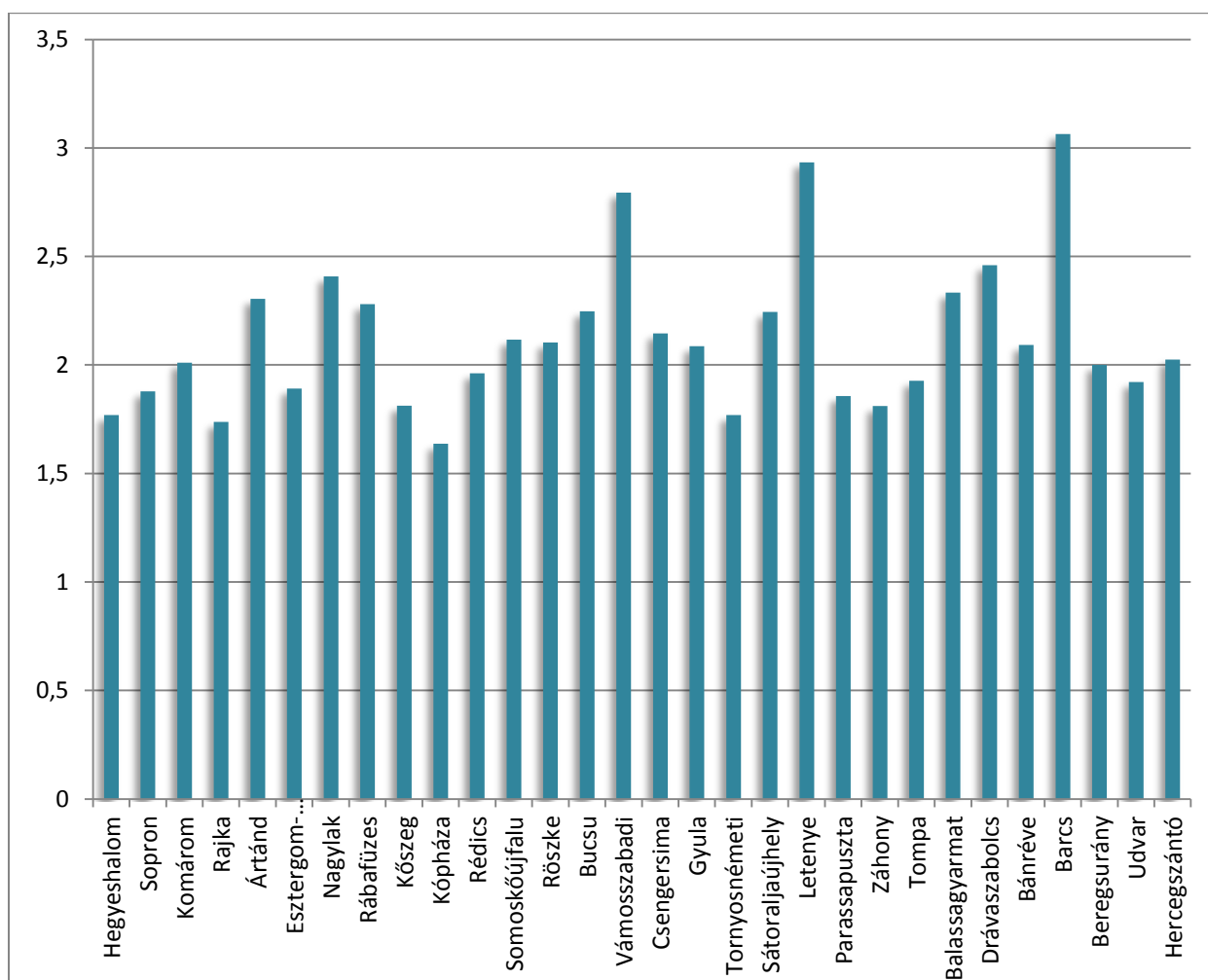
## 4. A határokon lebonyolódó személygépkocsi forgalom jellemzői

A határátlépési pontokon lebonyolódó forgalmak mértékét számos tényező befolyásolja. Ilyenek például a közlekedési infrastruktúra fejlettsége, a határmenti (nagyobb vonzáskörzettel rendelkező) városok száma, a gazdasági aktivitás, a jellemző tranzit irányok stb. Ennek megfelelően a határátlépési pontokon lebonyolódó forgalmak között jelentős eltérések mutatkoznak. Ezt szemlélteti a 33. ábra is, amely az Országos Célforgalmi Felmérés adatait ismerteti. A diagramon 12 óra alatt rögzített értékek láthatóak.



**33. ábra:** Összes közúti forgalom a határátkelőhelyeken 12 óra alatt 2008-ban *(forrás: Országos Célforgalmi Adatfelvétel, 2008)*

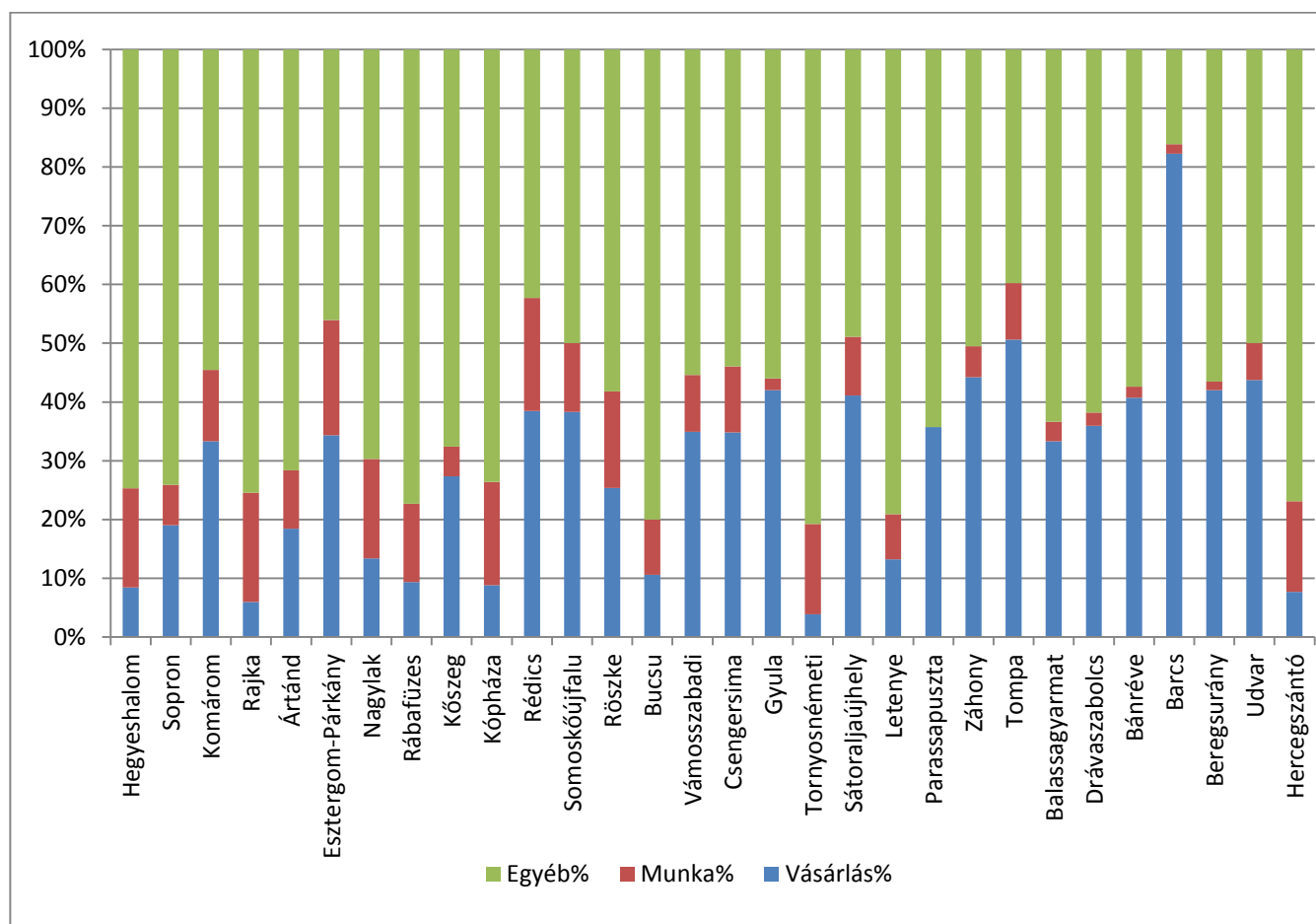
Tapasztalataink alapján elmondhatjuk, hogy a gazdaságilag fejlettebb régiókban átlagosan kevesebben utaznak egy személygépkocsiban, mint a gazdaságilag fejletlenebb területeken. Budapest környékén ez az érték például 1,12-1,3 körül mozog. A mérések szerint a határátlépéssel járó utazások esetén ez az érték magasabb, mint az adott területre jellemző belföldi utazások során. A 34. diagram határátkelőhelyenként mutatja be, hogy hányan utaznak átlagosan egy gépjárműben.



**34. ábra:** Egy járműben átlagosan utazók száma (forrás: Országos Célforgalmi Adatfelvétel, 2008)

A mérési adatok alapján összehasonlítottuk a diagramban szereplő értékeket és külön megvizsgáltuk azokat a járműveket, melynek fő motivációja a vásárlás. Azt az eredményt kaptuk, hogy átlagosan közel azonos személy utazik ezekben a gépjárművekben is, a kis arányú eltérések a fenti táblázatban szereplőknél kisebb és nagyobb értékeket is felvettek, így ezek alapján nem tudunk általános következtetést levonni. Abban az esetben, ha a munkamotivált utazások és a vásárlásmotivált utazások során egy járműben utazók átlagos számát hasonlítjuk össze, akkor elmondhatjuk, hogy a gazdaságilag fejlettebb területeken átlagosan 0,2-0,5-gyel nagyobb értéket kapunk a vásárlás motivált utazások javára, míg a többi régióban nem általánosítható az eltérés iránya.

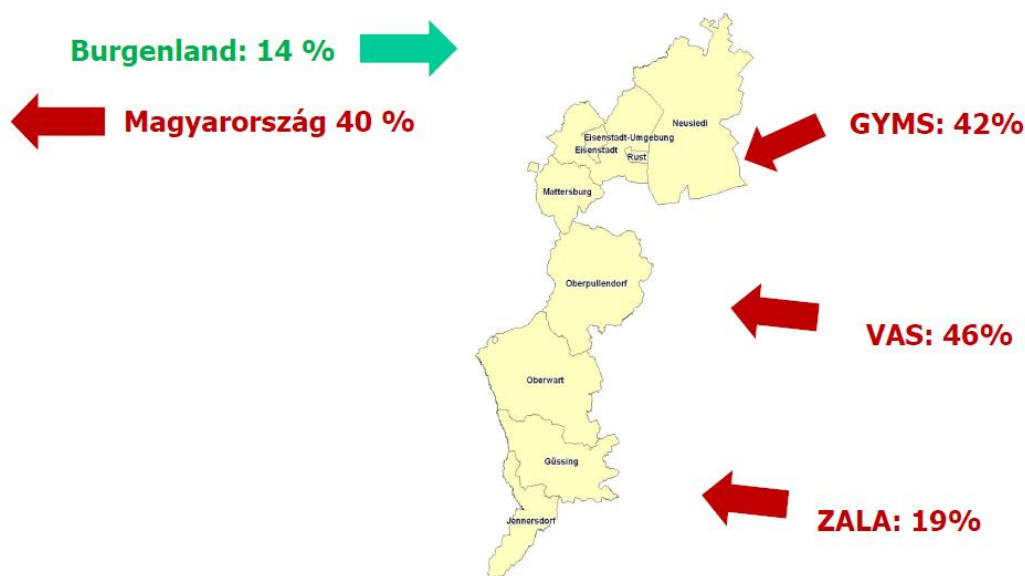
Érdeemes figyelembe venni a munka, a vásárlás és az egyéb motivációjú utazások arányát is az egyes határátkelőhelyeken. Ezt mutatja be a 35. ábra.



**35. ábra:** Az utazási motivációk megoszlása (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

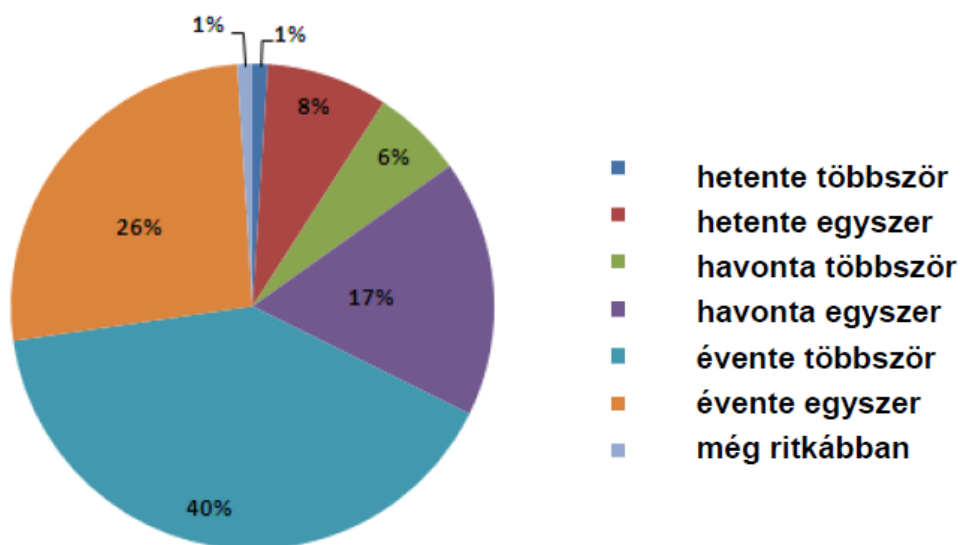


A schengeni övezetben a határellenőrzés megszűnése markánsan megváltoztatta a közlekedési irányokat, a korábbi határmenti települések (az egykori „vasfüggöny” miatt sok esetben zsákfalvak) határon túl fekvő városok vonzáskörzetébe kerültek, amelyek elérhetőségét így már csak a távolság és az infrastrukturális fejlettség határozza meg. Emiatt a határ közelében élők számára sokkal több a lehetőség és nagyobb a hajlandóság külföldön intézni az ilyen jellegű teendőket. A már korábban is említett Burgenland tartomány és környékén végzett tanulmány szerint a régióban élők jelentős hányada vesz igénybe szolgáltatást és jár külföldre vásárolni. A telefonos felmérés eredményeképp azt állapították meg, hogy Burgenland lakosságának 27 %-a jár át Magyarországra valamilyen szolgáltatás igénybevételéhez, míg Magyarországról ez a szám 17 %. Ezek az értékek a vásárlás kapcsán fordított irányt mutatnak, hisz Magyarországról járnak át többen legalább évente egyszer. Ezt szemlélteti megynkénti bontásban is a 36. ábra.



**36. ábra:** Évente legalább egyszer külföldön vásárlók aránya *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

A megkérdezettek körében a vásárlások gyakoriságát a 37. ábra mutatja be. Az osztrákok ennél lényegesen ritkábban vásárolnak Magyarországon, elsősorban az osztrák árszínvonalhoz viszonyítva olcsó és mégis színvonalas szolgáltatások vonzzák őket. (üdülés, fodrászat, fogorvos stb.)



**37. ábra:** A magyar megkérdezettek Ausztriában való vásárlásának gyakorisága (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

Ha a határmenti forgalmat a járművek honossága szerint bontva vizsgáljuk, akkor külön tudjuk választani egymástól a kifelé irányuló magyar rendszámú forgalmat és a Magyarország felé irányuló külföldi rendszámú járműveket. Ezek szerinti bontásban először egy minden érintett határátkelőre érvényes átlagot tudunk számítani, amit a 7. táblázat tartalmaz.

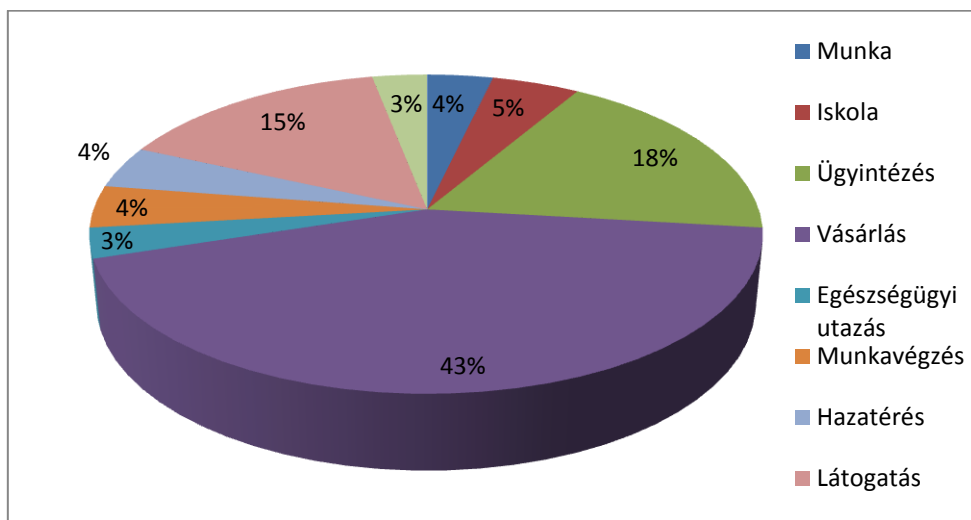
Átlag	Munka	Tanulmányok	Ügyintézés	Vásárlás	Egészségügyi okok	Munkavégzéssel kapcsolatos utazás	Hazatérés	Látogatás	Egyéb
Külföldre	12%	2%	12%	15%	1%	16%	5%	23%	13%
Magyarországra	10%	4%	16%	33%	5%	5%	7%	10%	10%

**7. táblázat** (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

A továbbiakban a szomszédos ország szerinti bontásban, illetve ezen túlmenően a járművek honossága szerinti bontásban vizsgáljuk a felvett adatokat.

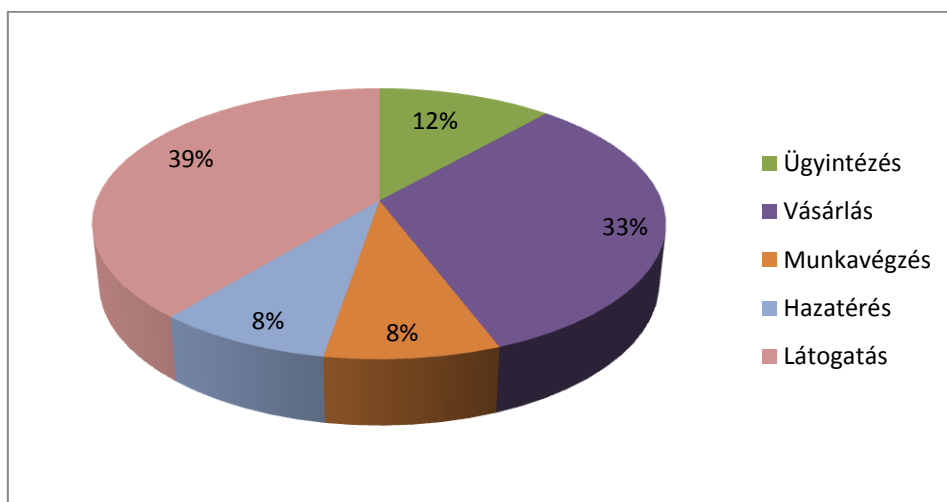
## Ukrajna

A külföldi személygépjárművek jelentős része, mintegy 43%-a vásárlási céllal érkezett Magyarországra. Az utazási motivációk megoszlását a 38. ábra szemlélteti.



**38. ábra:** A vizsgált ukrán határátkelőhelyeken beérkező külföldi járművek megoszlása motiváció szerint *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

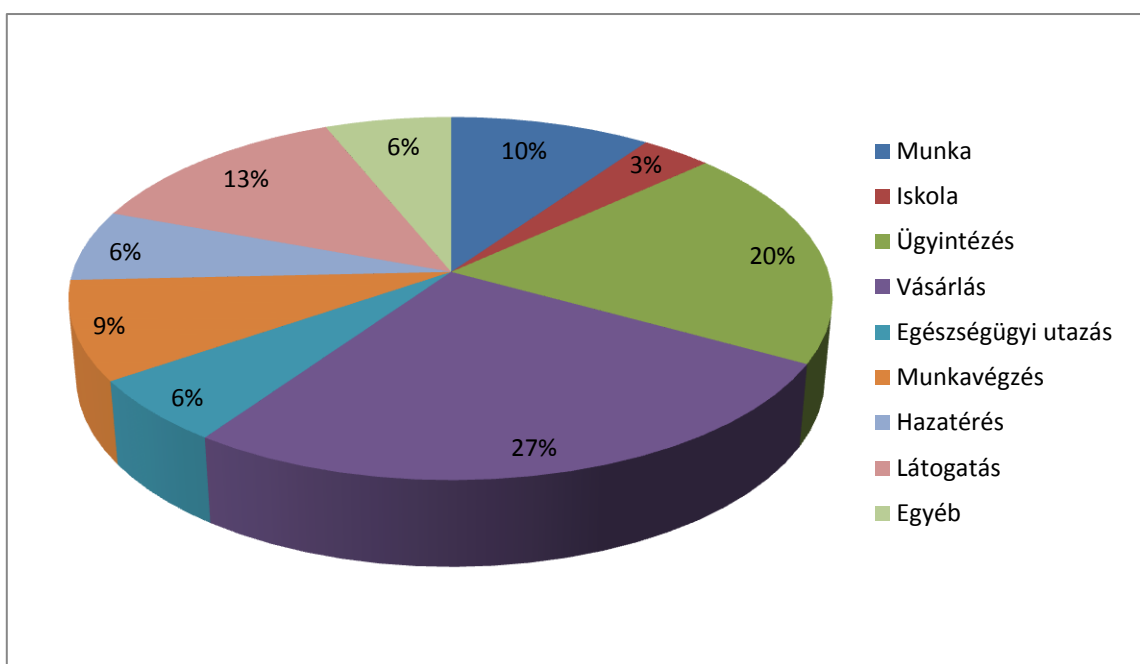
A magyar rendszámú járműveket elsősorban az Ukrajna felé tartó irányban kérdeztük meg. A 95 megkérdezett közül senki sem jelölte utazási okként a munkába vagy iskolába járást. A vásárlás, mint indok nagy arányban jelenik meg 33%-kal, de ennél is magasabb a látogatást célzó utazás. Ezen túl munkavégzés és hazatérés kapcsán történtek még utazások. A részleteket a 39. ábra szemlélteti.



**39. ábra:** Záhonytól kifelé haladó magyar járművek utazási indokai *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

## Románia

A magyar-román határon négy helyen (Ártánd, Csengersima, Gyula, Nagylak) végeztünk kikérdezést, összesen 522 db külföldi személygépjármű vezetőjét kérdeztük ki. A Magyarországra érkező román állampolgárok utazási indokainak megoszlása hasonló az ukrán határátkelőhelyeknél ismerttetett adatokhoz. Jelentős eltérés a munkamotivált és a munkavégzés kapcsán történő utazásnál szembetűnő (10 % és 9 % értéket vesznek fel, amely az ukránnál tapasztaltak több mint kétszerese), illetve lényegesen kisebb arányban járnak vásárolni hozzánk Románia felől (27% az ukrainai 43%-kal szemben). A részletes megoszlás a 40. ábrán látható.

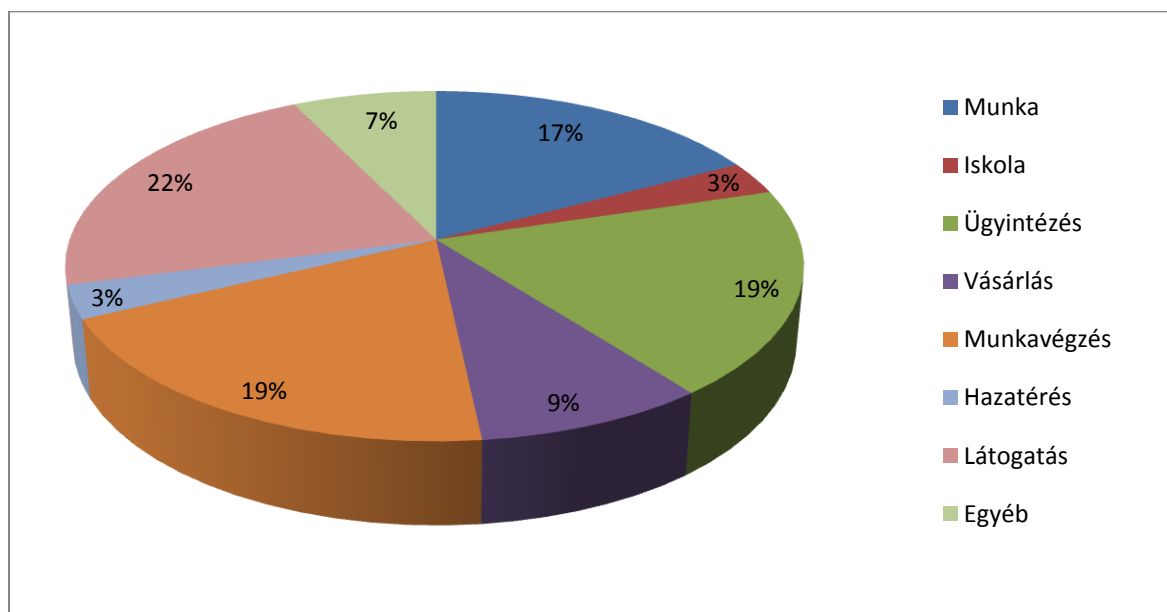


**40. ábra:** Románia felől érkező járművek utazási indokai *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Megjegyzendő, hogy határátkelőhelyenként is találhatunk eltérést. Gyulánál például csak 2% a munka- és 42% a vásárlási célból utazók aránya, míg kicsivel délebbre Nagylaknál 17% (a román határátkelőhelyekre jellemző 10%-os átlaghoz képest) a munkamotivált utazások aránya és a vásárlás, mint utazási cél csak 13%-ban van jelen.

A Magyarországról Románia felé irányuló mozgások között előkelő helyen szerepel a munkavégzéssel kapcsolatos utazás és a munkába járás. Ezek aránya 19% és 17% (szemben a

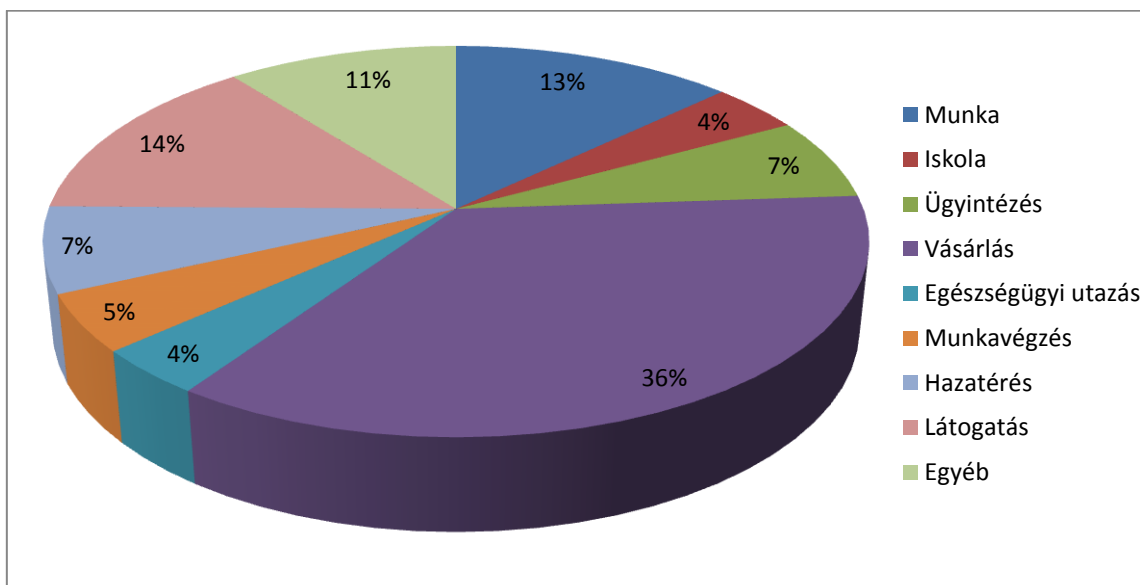
másik irányban tapasztalható 9 és 10%-kal). A látogatások aránya a legmagasabb (22%). Lényegesen kevesebben járnak át vásárolni (9%), illetve egészségügyi okokból egyik kikérdezett sem utazott. Az értékeket a 41. ábrán mutatjuk be.



**41. ábra:** A Románia felé tartó személygépkocsik utazási indokai *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

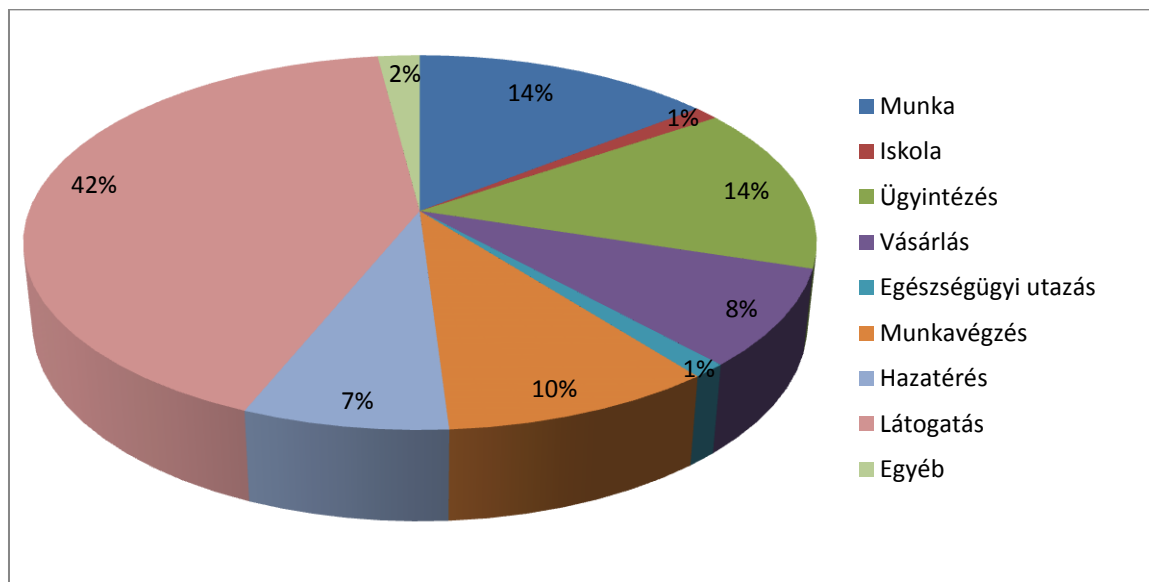
## Szerbia

A Szerbia felől érkező munkacélú és bevásárló forgalom is az átlagosnál valamivel magasabb (mindkét érték 3%-kal magasabb az összes átlagától). Az ügyintézési utazások aránya viszont jelentősen kisebb, kevesebb, mint fele az átlagos értéknek. A többi utazási indok tekintetében nem tapasztaltunk jelentős eltéréseket (42. ábra).



**42. ábra:** A Szerbia felől Magyarországra érkező külföldi járművek utazásának indokai  
 (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

A Szerbia felé tartó utazásoknál kiugró értéknek a látogatások aránya tekinthető a maga 42% értékével. A vásárlás miatti kiutazás aránya fele, a munkavégzéssel kapcsolatos utazások aránya pedig kétharmada az országos átlagnak (43. ábra).

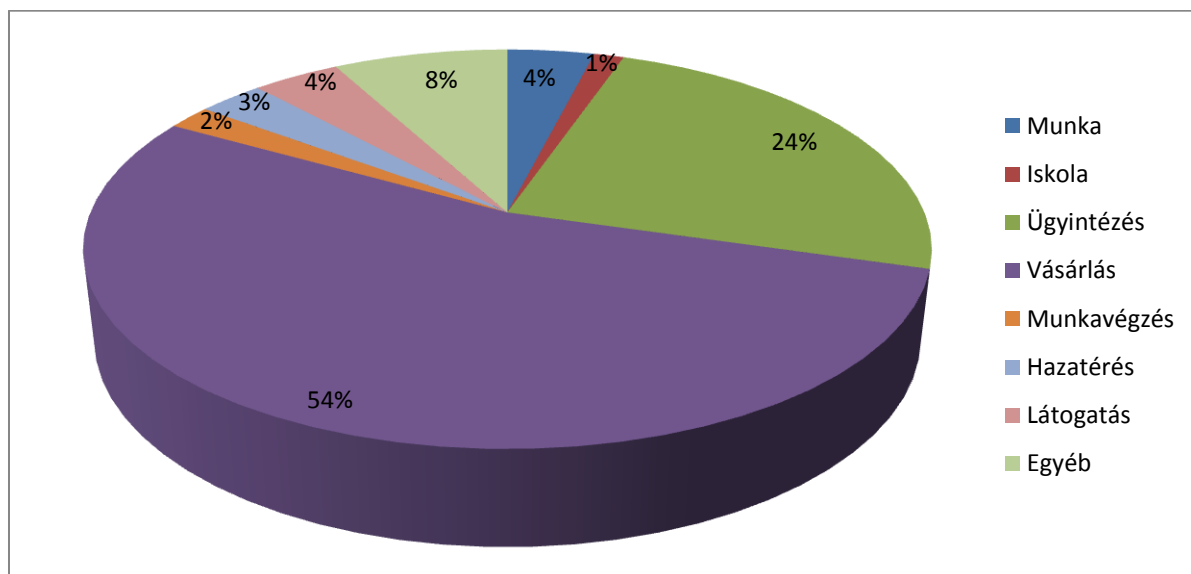


**43. ábra:** Magyarország felől Szerbia felé átlépő magyar rendszámú járművek utazásának okai  
 (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)



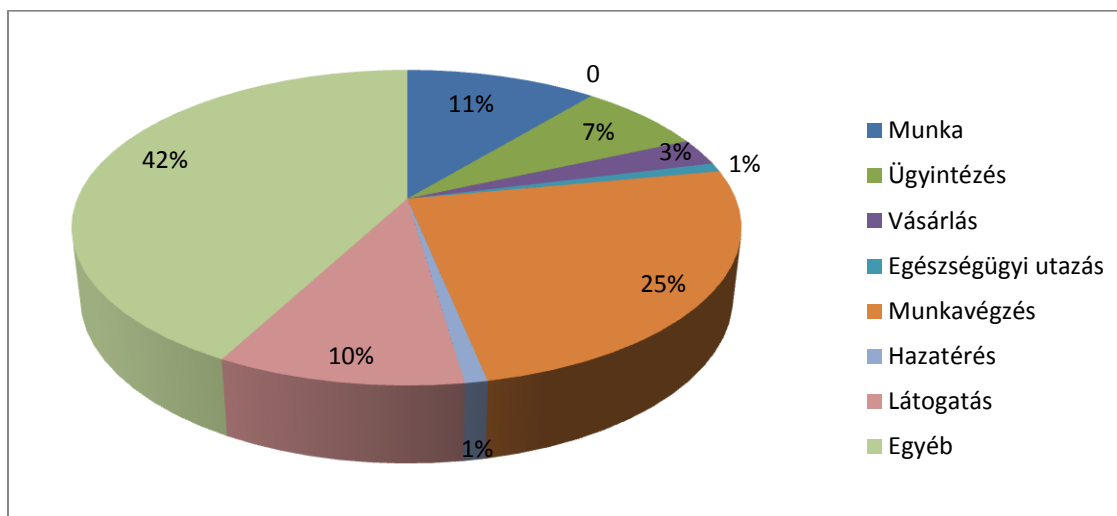
## Horvátország

Horvátország felől az átlagosnál jóval kevesebben járnak át hozzánk dolgozni (4%), illetve a munkavégzés, látogatás, mint motivációk is átlag alattiak. Az egyetlen kiugró eredményt a vásárolni átjárók aránya adja, amely több mint másfélszeresével haladja meg az átlagot. Egészségügyi utazások aránya gyakorlatilag elhanyagolható (44. ábra).



**44. ábra:** Horvátország felől Magyarországra érkező személygépjármű forgalmak motivációi  
 (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

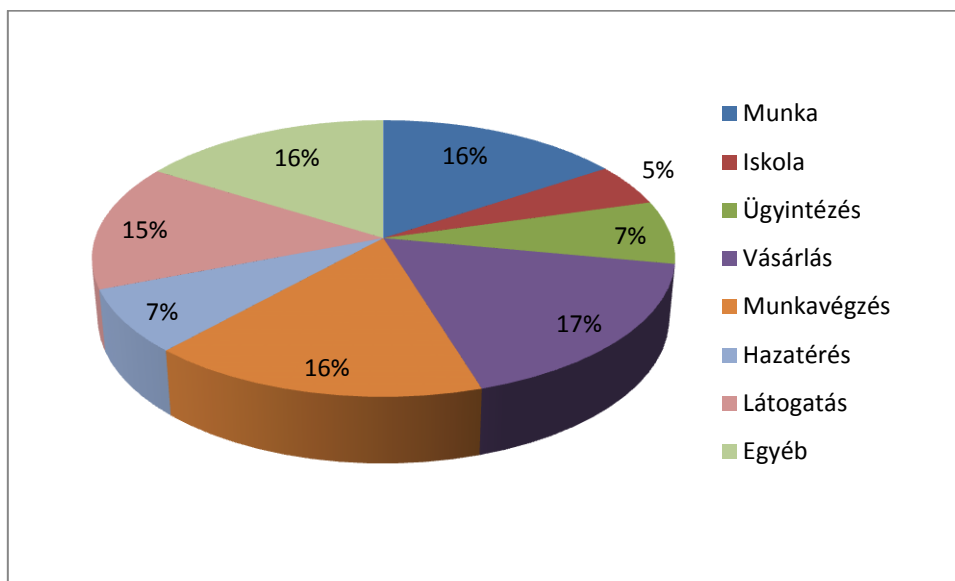
Horvátország felé a vásárlás, mint utazási indok lényegesen kevesebb, mintegy ötöde az átlagos értéknek. A munkahelyre utazások aránya átlagosnak mondható, de a kifejezetten munkavégzéssel kapcsolatos (munkavégzés során lebonyolított) utazások aránya kiemelkedő (minden 4. utazás ilyen). Az egyéb utazások száma is nagyon magas, ez 42%. Az arányokat a 45. ábrán mutatjuk be.



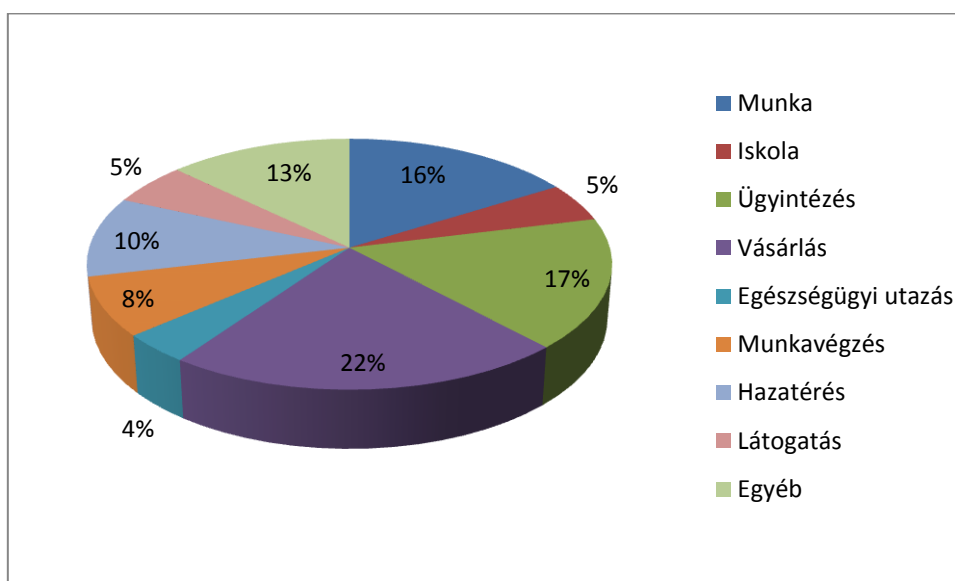
**45. ábra:** Magyarországról Horvátországba irányuló személygépjármű forgalmak motivációi  
 (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

## Szlovénia

A szlovén határon az átlagosnál magasabb mindkét irányban a munkacélú forgalom és iskolába járás. A kérdőívezés során rögzített adatok szerint a munkahelyre tartó és tanulmányok céljából létrejövő utazások esetén 16%-ról és 5%-ról beszélhetünk mindkét irányban. A külföldre irányuló vásárlások kicsivel az átlag felettiek, míg Szlovénia felől Magyarországra érkező vásárlók aránya csupán kétharmada az országos átlagnak (46. és 47. ábrák).



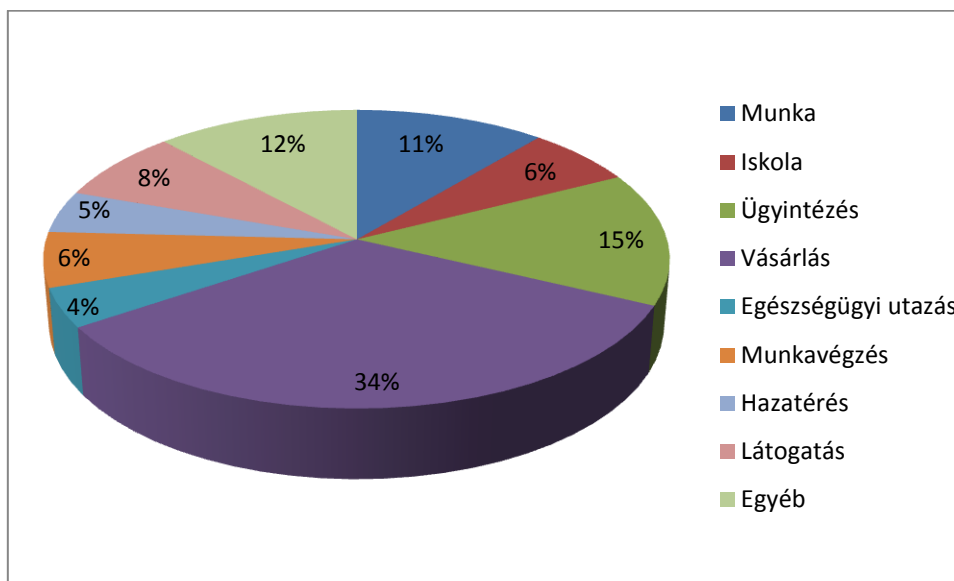
**46. ábra:** Magyarország felől Szlovénia felé irányuló utazások indokainak megoszlása  
*(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*



**47. ábra:** Szlovénia felől Magyarországra irányuló utazási indokok megoszlása *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

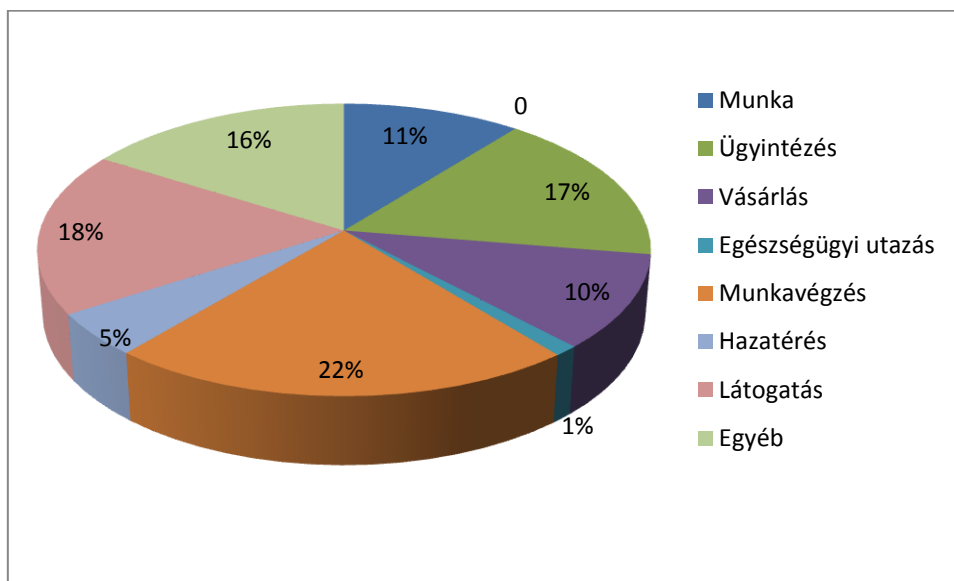
## Szlovákia

Északi szomszédunk felől a határon átlépő szlovák rendszámú gépkocsik utazási motivációik tekintetében érdemben nem térnek el az összes határra vetített átlagos értékektől. Egyedül a tanulmányaik miatti határátlépések aránya nagyobb az összes átlagánál, mivel ez a határátlépések 6%-át teszi ki (48. ábra).



**48. ábra:** Szlovákia felől Magyarországra érkező személygépjárművek utazási indokainak megoszlása (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

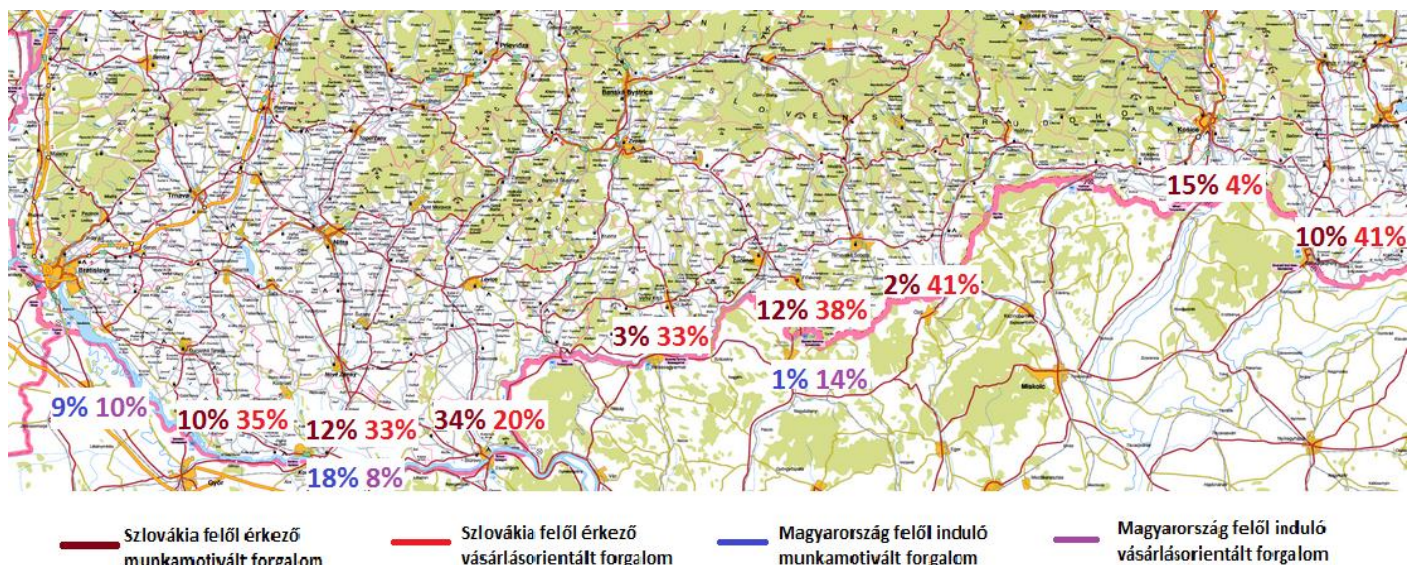
Ezzel szemben a Szlovákia felé tartó irányban nem beszélhetünk tanulmányok miatti utazásokról. Kiugró értéket a látogatások illetve a munkavégzéssel kapcsolatos utazások jelentenek. A vásárlás miatti utazások aránya csupán kétharmada északi szomszédunk felé az összes határátkelőhely mérési eredményeinek átlagához képest (49. ábra).



**49. ábra:** Magyarország felől Szlovákia felé irányuló utazások aránya *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

A Szlovákiával közös határszakaszon nyugat-kelet irányban mindkét ország régióinak csökken a gazdasági aktivitása. Ezért regionálisan is érdekes megvizsgálni a határátkelőhelyek adatait. Az 50. ábrán a vizsgált határátkelőhelyek szerint lebontva láthatóak a munkacélú és a vásárlási szándékkal megtett utazások arányai irány és lokáció szerint.





**50. ábra:** munka- és vásárlás célú utazások a magyar-szlovák határon (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

Mint arra már korábban is utaltunk, az arányszámok változása nem konkrétan mutat nyugat-kelet irányban definiálható tendenciát, hiszen a gazdasági aktivitáson túlmenően számos tényező játszik szerepet a munkahely és bevásárlás helyszínének megválasztásában. Ilyenek lehetnek például a határ közeli nagyvárosok száma és távolsága, az infrastruktúra fejlettsége stb.

Bár a felvett adatok alapján nem lehet biztosan megállapítani, de az adatok ismeretében okunk van feltételezni, hogy akik elsősorban munka okán utaznak át, azok egyúttal vásárolnak is külföldön, ha az ottani árak, minőség stb. ezt indokoltá teszi. Ez azon az észrevételen alapul, hogy egyes határátkelőhelyeknél, ahol nagyobb a munkamotivált utazások aránya, ezzel fordított arányosan csökken a bevásárolni járók száma. A megállapítás fordítva is megállja a helyét, amennyiben a feltételek adottak. (megfelelő minőség vagy árszínvonal, határ közelében lévő megfelelő bevásárló létesítmény stb.) Ennek kapcsán érdemes összehasonlítani a Bánrévei és az Esztergomi határátkelő adatait. Előbbi 2% munkaügyben tett utazást és 41% vásárlási szándékkal megkezdett utazást bonyolít le, míg az utóbbinál ez az arány 34% és 20%. Ez az összefüggés az osztrák adatok részletesebb elemzése során is szembetűnő lesz.

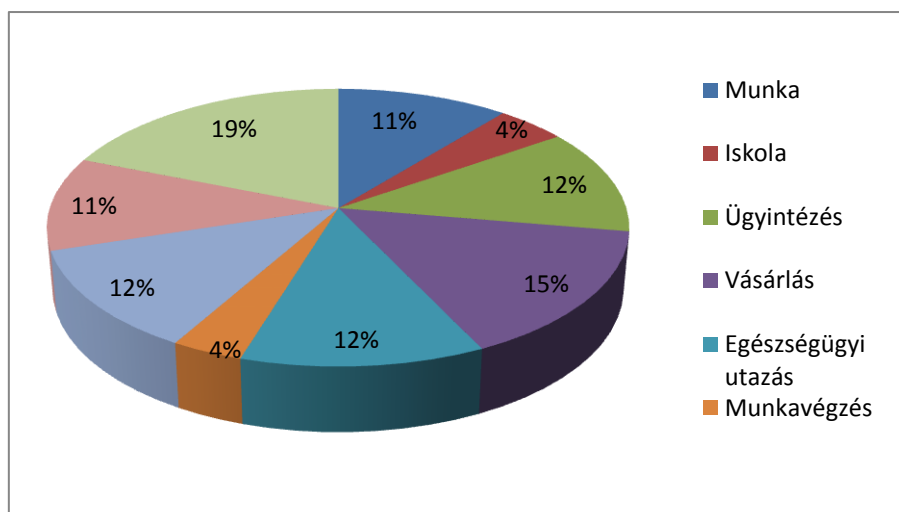
Egy jól pozicionált, jobb árszínvonalat és minőséget adó bevásárló létesítmény a határ túloldaláról a belföldön megszokottnál nagyobb távolságról is képes forgalmat vonzani. Jó példa erre Komáromban a hídfőnél nyitott éjjel-nappal nyitvatartó Tesco hipermarket, amely



széles kínálatának köszönhetően előnyre tett szert az észak-komáromi (szlovákiai) konkurensaival szemben.

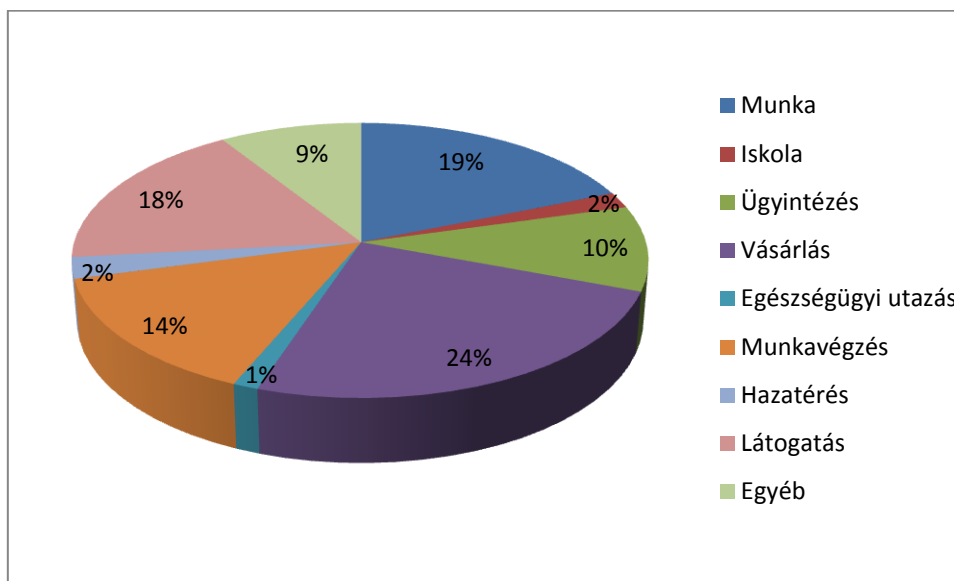
## Ausztria

Ausztria felől a munkamotivált utazások aránya átlagosnak mondható, míg a vásárlások aránya jelentősen kisebb, mint a 33%-os átlag (csupán 15%). Itt is kiugrónak tekinthető az „egyéb” utazások aránya, amely korábbi tanulmányok tapasztalatai alapján különböző szolgáltatások nagyobb arányú igénybevétele miatt alakult így. (fodrászat, wellness stb.)



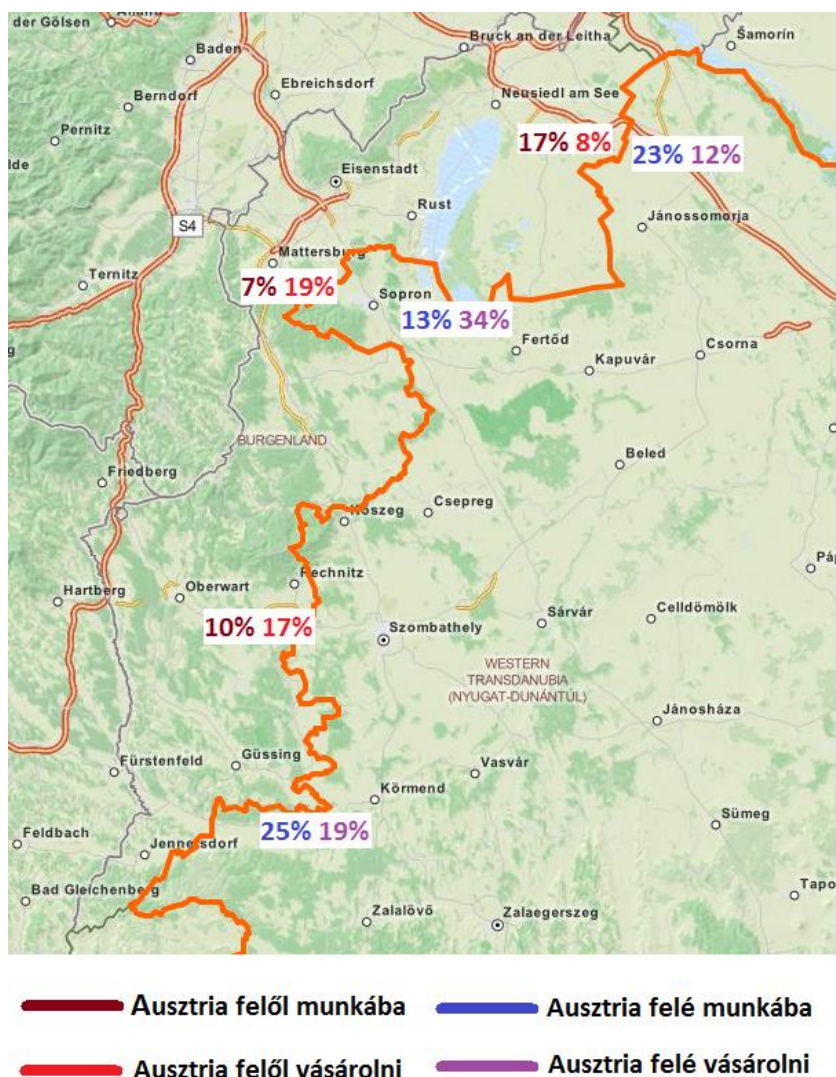
**51. ábra:** Ausztria felől induló utazási célok megoszlása *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Az Ausztria felé tartó irányban a magyar rendszámú járművek 19% utazott munkacéllal, amely 7%-kal nagyobb az összes átlagánál. Ezen túlmenően a vásárlások aránya is magasnak mondható, hiszen minden 4. utazást ezzel a céllal bonyolítottak le.



**52. ábra:** Magyarország felől Ausztria felé irányuló utazások okainak megoszlása *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

A képet némiképpen árnyalja, hogy helyszíni méréseink tapasztalata szerint nagy arányban előfordultak olyan járművek, melyeknek ugyan osztrák volt a rendszáma, de vezetőjük anyanyelve a magyar volt. Bár a határ hossza nem olyan jelentős, mint a magyar-szlovák határé és a kelet-nyugati kiterjedése sem számottevő, mégis az adatok ismeretében érdemes itt is megvizsgálni az egyes határátkelőket abban a tekintetben, hogy az áthaladó forgalom munkába vagy vásárolni jár-e. Az eredmények az 53. ábrán láthatók.



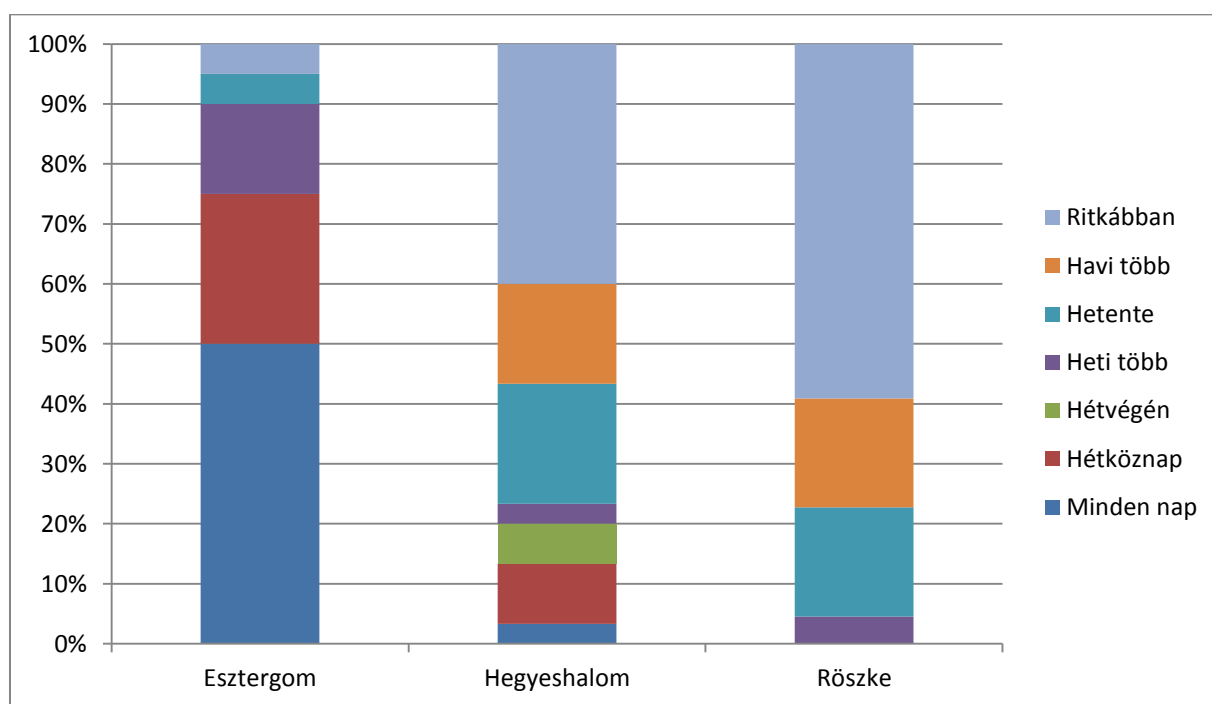
**53. ábra:** Munka- és vásárlás célú utazások a magyar-osztrák határon *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Mint ahogy már a szlovák határ esetében is tapasztaltuk, itt is szembetűnő, hogy ahol nagyobb arányban járnak át dolgozni a határ túlsó oldalára, ott kisebb arányban vásárolnak és fordítva. Itt is annak lehet ezt betudni, hogy a dolgozni járók bizonyos része a munkahelye közelében (ugyanabban az országban) intézi a bevásárlást is.

## A munkacélú utazások gyakorisága

Az kérdőíves kikérdezés során az utazások gyakoriságát 8 kategóriára bontva vizsgáltuk. Ezek a következők voltak: minden nap; hétköznaponként; hétvégén minden nap; heti többször; hetente; havonta többször; ritkábban és évente. A vizsgált kategóriákban (munka és vásárlás) senki sem nyilatkozott úgy, hogy évente lépi át a határt adott motiváció miatt.

A regionális jellemzők feltárásához a határátkelés helye szerinti differenciálásra volt szükség. Sok esetben azt tapasztaltuk, hogy a vizsgált motivációnak megfelelő kérdőívek száma túl alacsony ahhoz (adott határátkelőhelyen), hogy azt még tovább bontsuk utazási gyakoriság kategóriákra is. A külföldről Magyarország felé irányuló munkamotivált mozgások tekintetében így Esztergom, Hegyeshalom és Röske határátkelőhelyeket érdemes kiemelten megvizsgálni. Ezeknek a határátkelőhelyeknek a gyakorisági megoszlása az 54. ábrán látható.

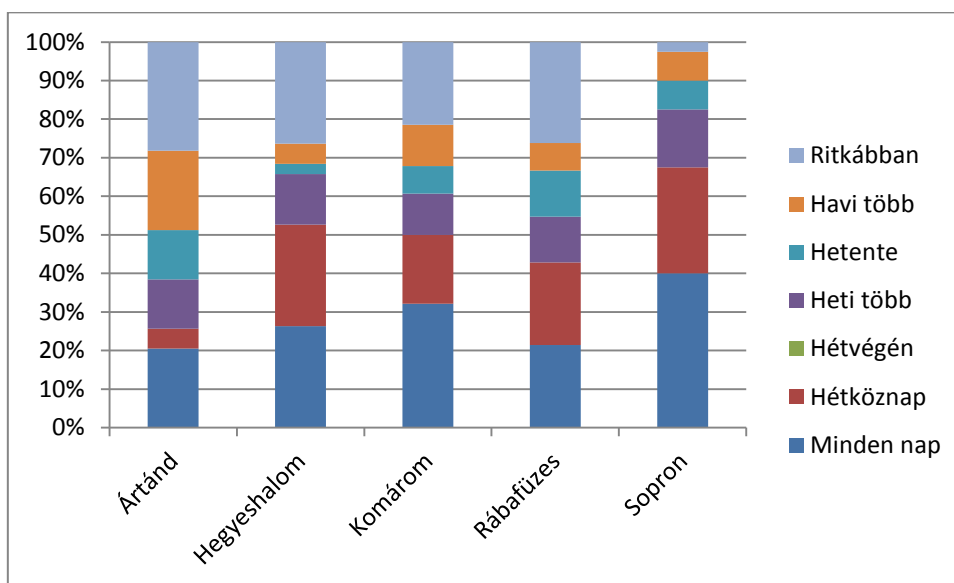


**54. ábra:** A külföldről Magyarország felé érkező munkamotivált járművek utazási gyakoriságának megoszlása (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

Esztergom és Párkány között napi szinten járnak Magyarországra dolgozni, a válaszadók 75% minden nap vagy minden hétköznap átlép a határon, illetve 90%-ban azt választották, hogy heti többször jönnek át dolgozni. A hegyeshalmi és röskei határátkelőhelyeken jóval ritkábban, előbbi esetében 12% nyilatkozta azt, hogy napi szinten vagy minden hétköznap

átjön, míg a röszei átkelőnél ezt a gyakoriságot senki sem választotta. Mindkét határon túlsúlyban vannak, akik hetente, havonta többször vagy csak ritkábban utaznak. Feltételezhetően a keleti irányból érkezők nagy része nem is Magyarországra jön dolgozni, hanem tovább utazik Ausztriába és Németországba.

Magyarországról a külföldre dolgozni járók vizsgálata során több határátkelőhelyet is figyelembe vettünk. Ezek a határátkelőhelyek a következők: Ártánd, Hegyeshalom, Komárom, Rábafüzes, Sopron. A gyakoriságok megoszlása az 55. ábrán tekinthető meg.



**55. ábra:** Magyarországról külföldre irányuló munkamotivált utazások gyakorisága *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Megállapítható, hogy a magyar munkavállalók jóval gyakrabban utaznak a szomszédos országokba (elsősorban Ausztria és a Komárom-Párkányi összeköttetés tekintetében) Itt 70 és 90% között mozog azok száma, akik hetente legalább egyszer utaznak, de az ennél gyakoribb utazás is nagy arányban fordul elő. (minden nap vagy minden hétköznap Hegyeshalom és Komárom esetén 50% felett, míg Sopron esetében közel 70%.) Románia felé jóval ritkábban utaznak, 50%-uk hetente legalább egyszer, míg 30%-uk csupán havonta vagy ritkábban.

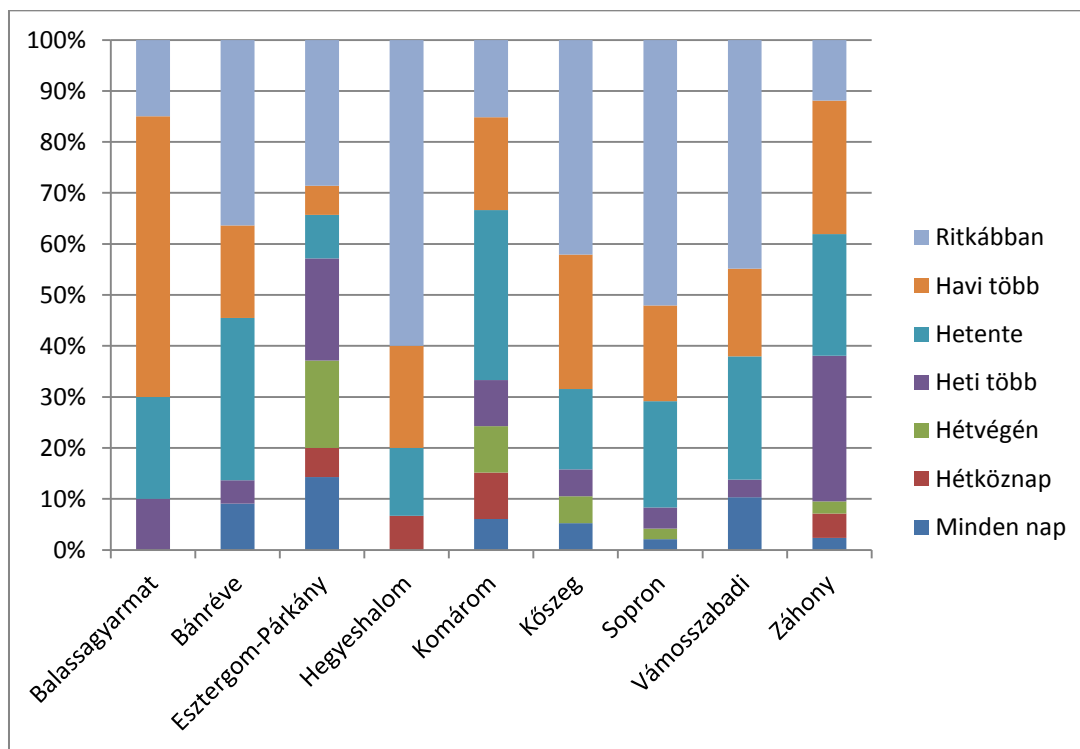
### A vásárlási célú utazások gyakorisága

Hasonlóképpen érdemes megvizsgálni, hogy milyen gyakran járnak át vásárolni a határon a megkérdezettek. Feltehetően itt jóval kisebb arányban fog előfordulni a minden nap, illetve



minden hétköznap kategória, hisz nagyobb távolságok esetén már a heti vagy havi nagybevásárlás a jellemző.

Az 56. ábra azt szemlélteti, hogy külföldről Magyarországra milyen gyakran járnak vásárolni határátkelőhelyenkénti bontásban.

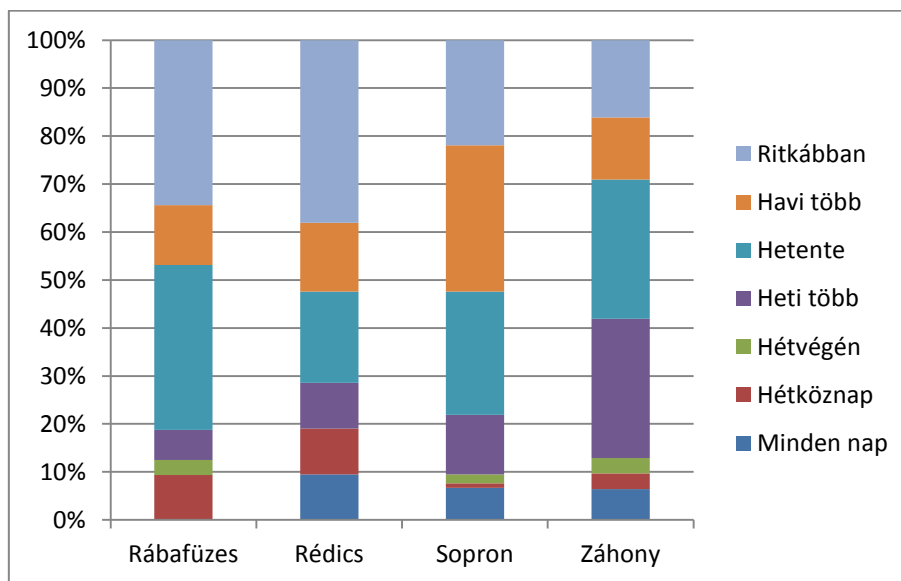


**56. ábra:** A Magyarországra tartó vásárlási célú utazások gyakorisága (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

Látható, hogy a legalább heti több vásárlási célú határátlépés csak Esztergom-Párkánynál haladja meg az 50%-ot, míg az ukrán határátkelőhelynél 39%-kal megközelíti azt. Komáromnál a megkérdezettek túlnyomó része hetente legalább egyszer jár át vásárolni (68%), de az esetek túlnyomó részében a havi több vagy az ennél ritkább bevásárlási alkalom a jellemző 60-80% között. (Balassagyarmat, Hegyeshalom, Kőszeg, Sopron, Vámosszabadi).

A magyar oldalról külföldre vásárolni járók ritkábban utaznak. Ezt szemlélteti az 57. ábra.





**57. ábra:** Magyarok külföldi vásárlásainak gyakorisága (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

A heti több vásárlás válasz aránya egyedül Záhonyánál lépi át a 40%-ot, míg a többi vizsgált határátkelőhelyen a 30%-ot sem éri el. Komáromot és Hegyeshalmot azért nem vizsgáltuk, mert itt mindösszesen 13 és 19 gépjárművezető nyilatkozott úgy, hogy elsődlegesen vásárolni megy külföldre, feltehetően legtöbbször a munkával kötik össze a vásárlásaikat. A heti legalább egyszeri bevásárlásról Záhonyánál a megkérdezettek több mint 70%-a nyilatkozott, míg a többi határátkelőhelyen a heti legalább egyszeri bevásárlás aránya 50% körül van. Sopronnál minden harmadik megkérdezett nyilatkozott úgy, hogy havonta többször járnak át Ausztriába vásárolni. Rédicsnél és Rábafüzesnél a havi egy vagy ritkább vásárlás is nagy arányban veszi ki a részét 34 és 39%-kal.

#### 4.1. A magyar-osztrák határpártnál átlépő vásárlási célú forgalom jellemzői

Az EMAH projekt keretében történt adatfelvételek alapján részletesebben is megvizsgáltuk a magyar-osztrák határszakaszon a határ túlsó oldalát célzó vásárlási célú utazások jellemzőit. A 8. táblázat a vasúti és a közúti határátkelőhelyeken lebonyolított vásárlási célú utazások arányait mutatja be.

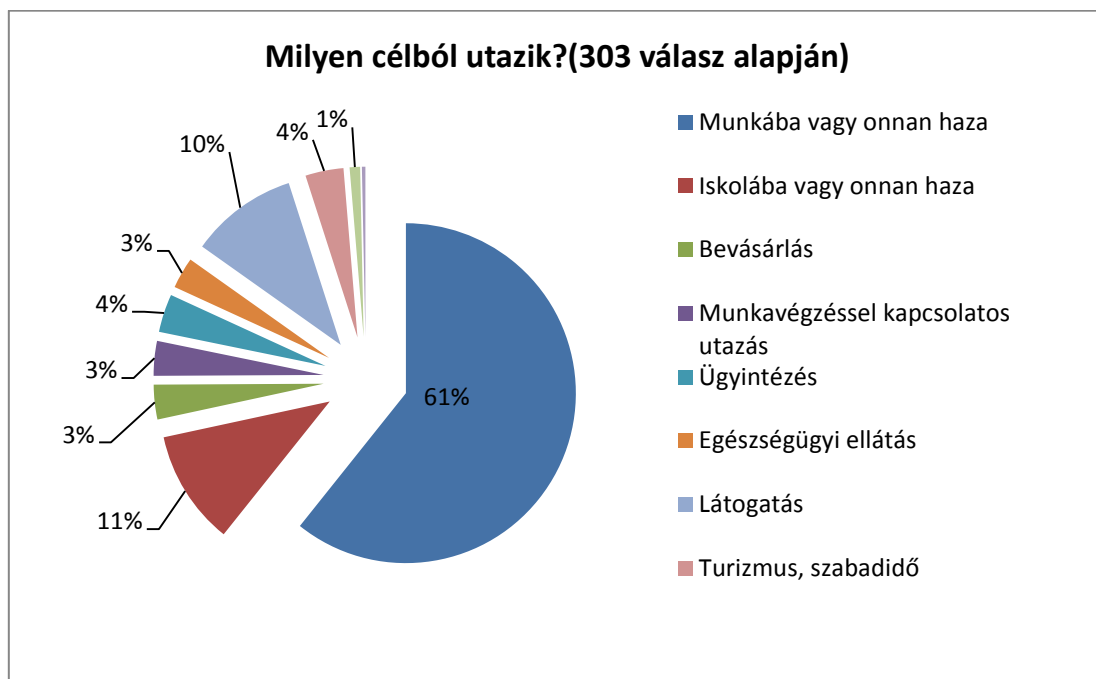
		2013.05.28	2013.05.24	2013.05.26
	<b>vásárlási célú utazások</b>	aránya	aránya	aránya
		kedd	péntek	vasárnap

	Határátkelőhely			
vasúti	Hegyeshalom	2%	3%	6%
	Szentgotthárd	3%	0%	5%
	Sopron	2%	2%	0%
		2013.10.15	2013.10.18	2013.10.20
közúti	Bucsu	14%	11%	0%
	Hegyeshalom	11%	12%	7%
	Kópháza	11%	19%	23%
	Kőszeg	12%	10%	0%
	Pomogy	13%	19%	0%
	Rábafüzes	15%	11%	8%
	Sopron	10%	13%	9%

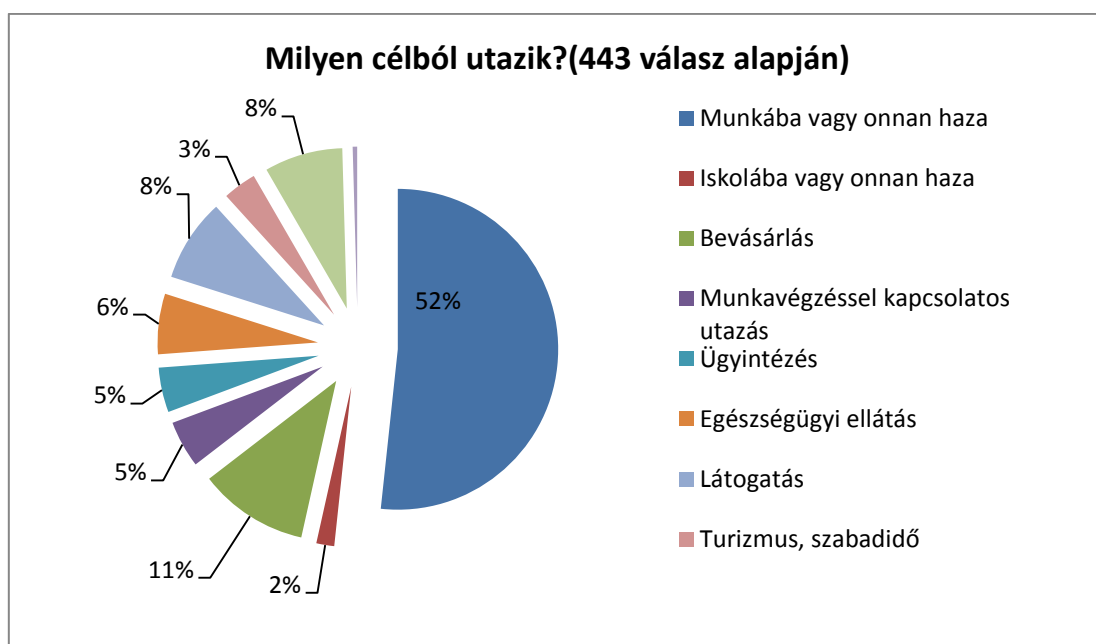
**8. táblázat:** A magyar-osztrák határon át lebonyolódó vásárlási célú forgalom arányai az egyes határátkelőhelyeken *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*

Jól látszik, hogy a vásárlási célú utazások elsősorban közúton zajlanak, a közúti forgalom nagyobb volumenét is figyelembe véve a vasúti részarány nagyon alacsony (58. és 59. ábra).

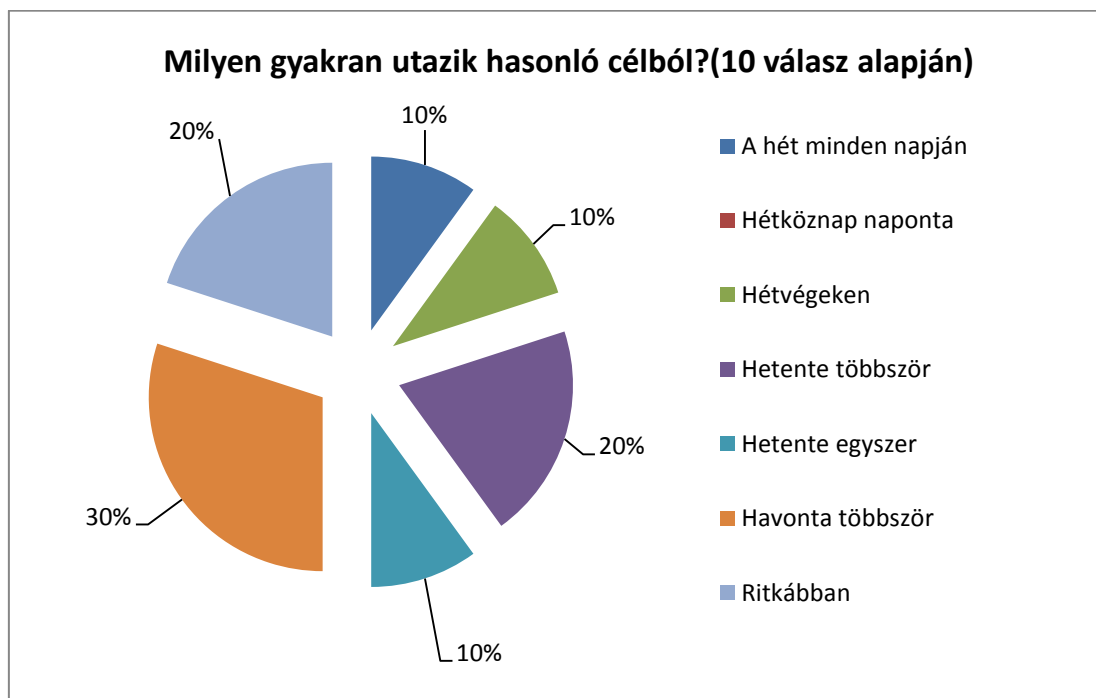
Az utazások gyakoriságát is figyelembe véve a vasúti közlekedésben azt találtuk, hogy az utasok mintegy 50%-a a havonta egyszer vagy ennél ritkábban jár át vonattal vásárolni a határ túloldalára (60. és 61. ábra).



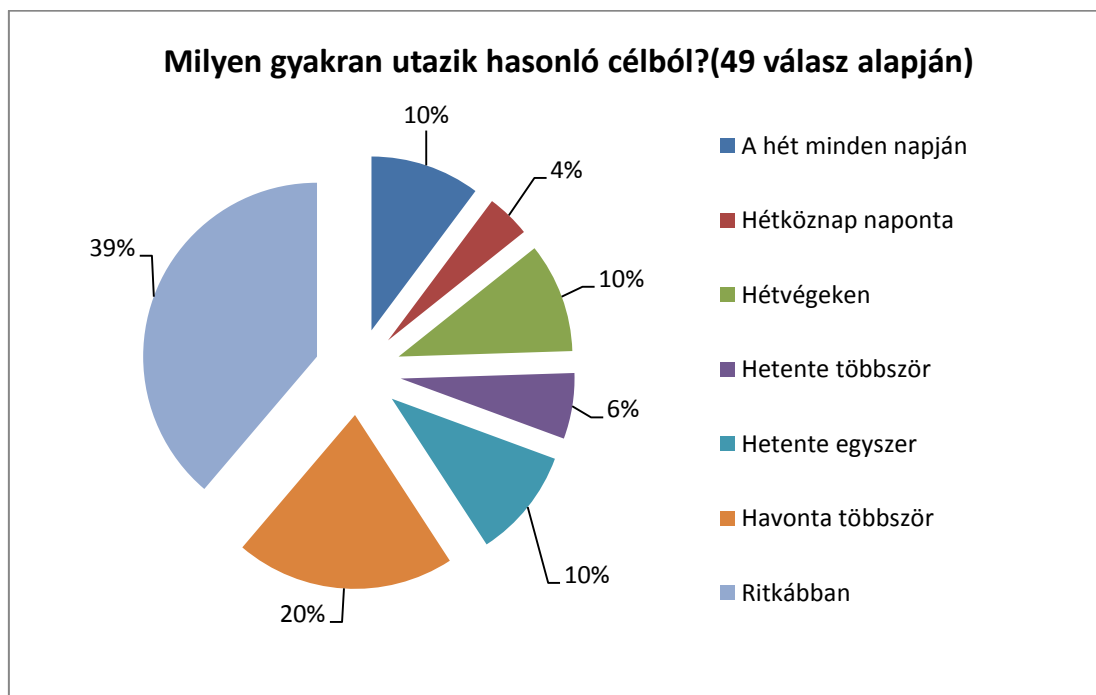
**58. ábra:** A hegyeshalmi vasúti átkelőhelyen lebonyolódó utasforgalom utazási indok szerinti megoszlása (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)



**59. ábra:** A hegyeshalmi közúti átkelőhelyen lebonyolódó utasforgalom utazási indok szerinti megoszlása (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)



**60. ábra:** A hegyeshalmi vasúti átkelőhelyen lebonyolódó vásárlási célú utasforgalom gyakoriságának megoszlása *(forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)*



**61. ábra:** A hegyeshalmi közúti átkelőhelyen lebonyolódó vásárlási célú utasforgalom gyakoriságának megoszlása (forrás: KTI felmérés és adatfeldolgozás)

## 5. A Smashmob adatfelvételeihez javasolt kérdőív

A szakirodalom és a KTI által a múltban lebonyolított adatfelvételek tapasztalatai alapján a SMASHMOB által célzott adatok felvételére a következő kérdőív tervezetet állítottuk össze:

### SMASHMOB KÉRDŐLAP

#### PARKOLÓHELYI KIKÉRDEZÉS

#### Vásárlási szokások vizsgálata az osztrák-magyar határtérségben

Kikérdezés időpontja: 2014. ....hó ..... nap, ..... óra ..... perc

Lapszám: .....

Bevezető mondat: 7 rövid kérdés az Ön bevásárláshoz kapcsolódó utazási szokásáról néhány percben...

<b>A jármű jellege:</b> <input type="checkbox"/>	
① személygépkocsi	② mikrobusz
③ egyéb gépkocsi	④ motorkerékpár
<b>Az osztrák jármű rendszámának régió azonosítója:</b> <input type="text"/> <input type="text"/>	
<b>A járműben tartózkodó személyek száma:</b> ..... fő	
<b>Egy háztartásba tartoznak-e?</b> Igen <input type="checkbox"/> Nem <input type="checkbox"/>	
<b>1/A. Az Ön lakhelye?</b> <input type="checkbox"/>	
① Magyarország    ② Ausztria    ③ Egyéb:	
<b>1/B. Az Ön lakhelyének irányítószáma:</b> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	
<b>2. Az országhatár átlépésének a bevásárlás a fő motivációja?</b> <input type="checkbox"/>	
① Igen, csak bevásárlási céllal érkezett    ② Nem, ebben az országban dolgozik és vásárol	
③ Nem, elsősorban egyéb tevékenység miatt utazott és emellett vásárol is	
<b>3. Milyen gyakran vásárol Ausztriában/Magyarországon?</b> <input type="checkbox"/>	
① naponta    ② hetente többször    ③ havonta többször    ④ havonta    ⑤ ritkábban, mint havonta	
⑥ most először	



4. Miért jött át Ausztriába/Magyarországra vásárolni? ☐

① nagyobb a választék ② jobb a minőség ③ kedvezőbbek az árak ④ útba esik egyéb  
 elintéznivalóim mellett ⑤ kényelmesebb ⑥ egyéb:

5. Csak ebben az áruházban vásárol, vagy egyéb üzletekben is? (Parndorfban nem kell ezt kérdezni) ☐

① csak itt ② más üzletekbe is szokott járni ③ élelmiszert mindig itt vásárol, de egyéb termékek  
 kapcsán felkeres más üzleteket is

6. Megfelelő feltételek megléte mellett nyitott lenne környezetkímélőbb módon utazni a bevásárláskor? ☐

① Közforgalmú (közösségi) közlekedéssel (busz, vonat)  
 ② Különjáratú busszal pld. a vasútállomástól a bevásárlóközpontig  
 ③ Autómegosztással  
 ④ Használja-e a közforgalmú közlekedést, ha az Ön által vásárolt árukat a bolt házhozszállítana  
 ⑤ Nem, mindenképpen autóval közlekedek

7. Ha a közösségi közlekedést választaná, milyen elvárásai lennének? ☐

① Gyakoribb járatok, jobb menetrend  
 ② Vonzó utazási kínálat, rövidebb menetidők  
 ③ Vonzó, előnyös versenyképes viteldíj  
 ④ Rövid gyaloglás a megállóhelyhez  
 ⑤ Konkrét javaslata a bevásárlóközpont közösségi közlekedési  
 megközelítésének javításához, \_\_\_\_\_

Adatfelvevő neve, mobiltelefonszáma: \_\_\_\_\_

## 6. A kikérdezés javasolt módszertana

Az 5. pontban tárgyalt kérdőív kikérdezésekor az adatfelvételekben eddig szerzett tereptapasztalatok alapján a következőkre kell különös figyelemmel lenni:

### Általános feltételek

A kikérdezést minimum két személy hajtja végre az áruházak parkolóiban, miközben egy harmadik személy a beérkező és távozó járműveket számlálja. Kiterjedt parkoló vagy több bejárat esetén esetleg több személy is szükséges lehet. Az ő feladatuk lehet az is, hogy a megfelelő külföldi rendszámokat észleljék és jelezzék azokat a kikérdezőknek.

Az adatfelvétel az áruház nyitásától zárásig tart, lehetőség szerint egy munkanapon (péntek) és egy hétvégi napon (szombat). A pontos napok és időszakok kijelöléséhez szükséges az áruházak képviselőjével egyeztetni. Az egyeztetés során a következőket kell még tisztázni:

- Tapasztalataik szerint mekkora arányban vagy milyen számban érkeznek hozzájuk külföldről magyar/osztrák vásárlók?
- Van-e mód arra, hogy a kikérdezés alatt és az azt megelőző napokban-hetekben tájékoztassák a vásárlóközönséget a kikérdezés tényéről?
- Tudnak-e biztosítani mellékhelyiséget a kikérdezőknek?

A kikérdezők részére szükséges megadni egy áruházi és egy szakmai kapcsolattartót, akiket az adatfelvételt megelőző estétől az adatfelvétel végéig bármikor el tudnak érni.

A kikérdezők és a számlálók ellenőrzéséről (megfigyelés és álinterjú) folyamatosan gondoskodni kell. Javasolt naponta 2-3 alkalommal ellenőrizni a kitöltött kérdőívek számát és minőségét.

Az egyes helyszíneket a bejáratok száma, a parkolók kiterjedtsége, a kérdezési módszertan pontosítása és a kísérő promóció működése miatt érdemes a kikérdezés előtti napokban bejárni.

### A kikérdezők feladatai és kötelességei

A megfelelő (Magyarországon osztrák, Ausztriában magyar) rendszámú járművek felismerése a parkolóba érkezéskor, mozgásuk követése a parkolón belül, majd a jármű vezetőjének megszólítása, az adatok felvétele, végül a nem kérdezendő adatok felvétele.

A megszólítás a következőképpen történik:

„Jó napot kívánok, X. Y. vagyok, a ... cég megbízásából szeretnénk egy rövid anonim kérdőívet kitölteni Önnel az utazási szokásairól. Rendelkezésünkre állna, ha elkísérjük a bejáratig?”

A kérdésekre adott válaszokat az előre kiadott és megfelelő számban fénymásolt kérdőívek egyikére jól olvashatóan és egyértelműen rögzíteni kell. A kérdőív minden kérdésére jelölni kell valamilyen választ, akár azt is, hogy a kérdezett nem válaszolt.

A kikérdezők jól látható kitűzött viseljenek, amely a megbízó nevét, a kérdező nevét és a „Kérdezőbiztos” feliratot tartalmazza.

A kikérdezők tiszta, rendes, az időjárási viszonyoknak megfelelő, hétköznapi ruhában és munkavégzésre alkalmas állapotban jelenjenek meg a kikérdezés helyszínén a kikérdezés kezdete előtt 15 perccel.

A kikérdezők minden órában 5 perc szünetet kapnak, továbbá egymást felváltva, a kikérdezést meg nem szakítva 3x20 perc hosszabb szünet áll rendelkezésükre.

A számlálókát órabérben, a kikérdezőket teljesítménybérben érdemes fizetni. Javasolt ügyelni arra, hogy a minimálórabért mindenképpen ki kell fizetni, ezért a kikérdezők darabbérét ennek figyelembevételével kell meghatározni, illetve ezért is nagyon fontos a folyamatos ellenőrzés.

Javasolt napi célkvótát kijelölni a kérdezőknek és ehhez valamilyen extra juttatást kapcsolni.

## **Promóció**

A válaszadási hajlandóság fokozása érdekében javasoljuk a kikérdezést valamilyen módon megtámogatni. A helyszíntől és az áruháztól természetesen sok minden függ, ezért itt csak a gondolkodás megindítására alkalmas ötleteket sorolunk fel:

- apró, kis értékű, de hasznos szóróajándék (csoki, promóciós ajándék, vásárlási utalvány....)
- kényelmi szolgáltatások (bevásárlókocsi felajánlása a járműnél, jobb adottságú parkolóhelyhez vezetés...)

## 7. Irodalomjegyzék

Gumpinger, G. (2009) Burgenland tartomány, A kiskereskedelmi szerkezet és vásárlóerő áramlás vizsgálata

Gutman, J. (1982) A means–end chain model based on consumer categorisation process, Journal of Marketing

Hardi, T., Tóth, K. (2008) Határaink mentén, A szlovák–magyar határtérség társadalmi–gazdasági vizsgálata, Fórum Kisebbségkutató Intézet, Somorja

Kárpáti, L., Lehota, J. (szerk.) (2010) Agrármarketing, Szaktudás Kiadó Ház, Budapest

Keller, V. (2010), Széchenyi István Egyetem, Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola,

Malhotra, N. K. (2005) Marketingkutató, Akadémiai Kiadó, Budapest

Schlesinger, Leonard A. and James L. Heskett (1991), “Breaking the Cycle of Failure in Services”, Sloan Management Review