



creating the future

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

smashmob
smart shopping mobility



Smart Shopping Mobility

4. számú munkacsomag (4.4 tevékenység) kérdőíves
kutatásának kiértékelése és elemzése

Tartalomjegyzék

Táblázat és diagramjegyzék.....	4
Bevezetés, a háztartási kikérdezések főbb tapasztalatai	7
1. Háztartási kikérdezések.....	9
1.1 A háztartási kikérdezéssel érintett területek földrajzi jellemzői	9
1.2 Az adatfelvétel és feldolgozás jellemzői.....	14
2. A felmért háztartások közlekedési szokásai	15
2.1 A háztartások általános tulajdonságai.....	15
2.2 Közlekedési szokások kisbevásárlásoknál.....	16
2.3 Közlekedési szokások nagybevásárlásoknál (heti bevásárlás).....	26
2.4. Általános vásárlási-közlekedési szokások - közeli boltok	31
3. Történelmi, topográfiai értékelés.....	40
4. A településklaszterek vásárló forgalma és a közlekedési szokások jellemzése.....	52
4.1. Az 1. klaszter.....	52
Közforgalmú közlekedési lehetőségek	53
4.1.1 Jánossomorja.....	53
4.2. A 2. klaszter.....	54
4.2.1. Narda	56
4.2.2. Bucsú	56
4.3. A 3. klaszter.....	57
4.3.1. Vaskeresztes	58
4.3.2. Horvátlövő	58
4.3.3. Pornóapáti	59
4.3.4. Szentpéterfa	59
4.4. A 4. klaszter.....	59
4.4.1. Vasalja.....	61
4.4.2. Magyarnádalja	61
4.4.3. Kemestaródfa	62
4.4.4. Pinkamindszent	62
A háztartás felmérés során használt kérdőív	63

Táblázat és diagramjegyzék

1. táblázat: A klaszterekhez tartozó települések.....	10
2. táblázat: A települések és a legnépszerűbb vásárlási célpontok közti távolság.....	11
3. táblázat: Gépjármű használat aránya és motivációi.....	12
4. táblázat: Kikérdezettek száma és aránya az egyes településeken	13
5. táblázat: A vásárlások gyakorisága termékcsoporthoz szerinti bontásban hetente.....	17
6. táblázat: A vásárlások gyakorisága termékcsoporthoz szerinti bontásban havonta	18
7. táblázat: Milyen gyakran végez nagybevásárlást?	26
8. táblázat: Mindegy milyenek a körülmények, a kisbevásárlásaim során továbbra is személygépkocsit használok (klaszterenként).....	31
9. táblázat: Mindegy milyenek a körülmények, a kisbevásárlásaim során továbbra is személygépkocsit használok (korcsoportonként).....	32
10. táblázat: Ha a kisbevásárlást szolgáló üzlet közelebb lenne, én gyalog vagy kerékpárral mennék vásárolni (klaszterenként)	33
11. táblázat: Ha a kisbevásárlást szolgáló üzlet közelebb lenne, én gyalog vagy kerékpárral mennék vásárolni (korcsoportok szerint).....	33
12. táblázat: Nekem személygépkocsival kell mennem, mert máskülönben nem tudom a kisbevásárlásomat elintézni (klaszterenként)	34
13. táblázat: Nekem személygépkocsival kell mennem, mert máskülönben nem tudom a kisbevásárlásomat elintézni (korosztályok szerint).....	34
14. táblázat: A vásárláshoz közforgalmú közlekedési eszközzel (busz, vasút, stb) való utazás számomra körülményes (klaszterenként).....	35
15. táblázat: A vásárláshoz közforgalmú közlekedési eszközzel (busz, vasút, stb) való utazás számomra körülményes (korosztályok szerint)	35
16. táblázat: Ha lenne jobb közforgalmú közlekedés (busz, vasút, falubusz) akkor vásárlásaim során használnám azt (klaszterenként).....	35
17. táblázat: Ha lenne jobb közforgalmú közlekedés (busz, vasút, falubusz) akkor vásárlásaim során használnám azt (korosztályok szerint)	36
18. táblázat: A vásárlási utazásomnál más segítségére/közreműködésre szorulok (klaszterenként) ..	36

19. táblázat: A vásárlási utazásomnál más segítségére/közreműködésre szorulok (korosztályok szerint).....	37
20. táblázat: El tudnám képzelni, ha a bolt megfelelő távolságban van és egy biztonságos kerékpárút állna rendelkezésre, akkor kerékpárral mennék (klaszterenként).....	37
21. táblázat: El tudnám képzelni, ha a bolt megfelelő távolságban van és egy biztonságos kerékpárút állna rendelkezésre, akkor kerékpárral mennék (korcsoportonként).....	37
22. táblázat: A családnk közösen jár bevásárolni.....	38
23. táblázat: Milyen menetrendi gyakoriság lenne Ön számára megfelelő ahhoz, hogy vásárlásnál a tömegközlekedést (pld. buszt) használjon?	38
24. táblázat: Az első klaszter közlekedési megállói	53
25. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Jánossomorja).....	53
26. táblázat: A második klaszter közlekedési megállói	55
27. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Narda)	56
28. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Bucsu)	56
29. táblázat: A harmadik klaszter közlekedési megállói.....	58
30. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Vaskeresztes)	58
31. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Horvátlovó)	58
32. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Pornóapáti)	59
33. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Szentpéterfa)	59
34. táblázat: A negyedik klaszter közlekedési megállói	60
35. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Vasalja).....	61
36. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Magyarnádalja)	61
37. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Kemestaródfa)	62
38. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Pinkamindszent)	62

1. diagram: Közlekedési eszközök átlagos darabszáma háztartásonként	15
2. diagram: A közlekedési módok megoszlása a vásárlás motivált közlekedések során klaszterenként	21
3. diagram: A közlekedési módok megoszlása a vásárlás motivált közlekedések során korosztályonként	22
4. diagram: Kisebb bevásárlásait más célból megtett útjaival köti össze?	23
5. diagram: Ha lakhelyén lenne a közelben egy olyan ellátó/bolt, ott vásárolna be?	24
6. diagram: Kb. mennyit költ egy kisbevásárlásakor?	24
7. diagram: Milyen alább felsorolt közlekedési eszközt ill. helyváltoztatási módot használ nagyobb bevásárlásai során leggyakrabban és miért pont azt?	28
8. diagram: Nagy / Heti bevásárlásait más célból megtett útjaival köti össze?	29
9. diagram: Kb. mennyit költ egy nagybevásárlásra? (korcsoport szerint)	30
10. diagram: Kb. mennyit költ egy nagybevásárlásakor? (vásárlás gyakorisága szerint)	31
11. diagram: Milyen távolságra kellene lennie a legközelebbi megállóhelynek Öntől ahhoz, hogy tömegközlekedést vegyen igénybe vásárláskor?	39

Bevezetés, a háztartási kikérdezések főbb tapasztalatai

A határ menti háztartások vásárlási és közlekedési szokásait feltérképező kérdőíves felmérés 11, a magyar-osztrák határ mentén elhelyezkedő településen történt meg. A felmért háztartások között alig akad olyan, ahol ne állna rendelkezésre legalább 1 gépjármű. Ez már előre vetíti, hogy ha kicsit is nem ideálisak a körülmények bármelyik másik közlekedési mód használatára, akkor az itteniek élni fognak a gépjárművük adta előnyökkel. Annak ellenére, hogy a gépjárművekhez hasonlóan kerékpárokból is rendkívül magas az ellátottság, a kerékpár használata sokszor még helyi szinten is elmarad a gépjárműhasználatától. Ennek a helyzetnek nagyon szerteágazó magyarázatai lehetnek, mint például a kerékpáros infrastruktúra alacsony kiépítettsége, az időjárás, a domborzati viszonyok, egészségügyi problémák stb. Sajnos a miért azzal közlekedik, amivel-re a megkérdezettek csak kevesebb, mint egynegyede válaszolt. A válaszok szerint a legtöbben a gyorsaságot és a kényelmet említették. Sokan pedig a vásárlást más tevékenységgel összekötve végzik, a boltot csak útba ejtik hazafelé. Úgy tűnik, mintha a kerékpározást és a gyaloglást csak azok választanák, akik nem engedhetik meg maguknak az autó költségeit, illetve azok, akikhez közel van a bolt. Környezettudatosság miatt mindössze egyetlen válaszadó ült csak kerékpárra.

Még a kisbevásárlások során is népszerűek a supermarketek, különösen azok körében, akik amúgy is arra jártak egyéb ügyekből kifolyólag. Mivel a minden egy helyen megkapható, nem biztos, hogy a kisbevásárlás méreteiben is kicsi lesz. A supermarketek eleve azzal a stratégiával működnek, hogy nagyobb forgalom mellett kisebb árrés is elég, tehát a vásárlót is ösztönzik arra, hogy ne csak éppen annyit vegyen, amennyi aktuálisan kell, hanem a különféle akciók és vásárlócsalogató termékek segítségével a legtöbben nagyobb kosárral távozzanak, mint azt eredetileg gondolták. Ehhez az életmódhoz pedig kézenfekvő a gépjármű használata a már korábban említett gyorsaság és kényelem (nem kell cipelni) miatt.

A nagybevásárlások pedig szinte kizárólag a környező nagyobb városok supermarketjeiben történnek meg, ahová a fent részletezettek miatt magától értetődő választás a gépjármű használata. Ráadásul, ha a nagyobb bevásárláshoz több családtag is útra kel, akkor az sem elképzelhetetlen, hogy autóval olcsóbban kijön a közlekedés, mint ha mindenki jegyet váltott volna a buszra. Ausztriába vásárolni pedig elsősorban olyanok járnak, akik dolgozni is ott dolgoznak vagy tehetősebbek.

A háztartási kikérdezések alapján több mint 40%-ban mindenáron kocsival mennek kisbevásárlást intézni, akármilyenek a körülmények. A tömegközlekedést szinte mindenki problémásnak, körülményesnek írta le, még azok is, akik ennek ellenére használják azt. 41%-ban állítják, hogy tömegközlekedéssel utaznának, ha jobbak lennének a feltételek.

A helyi kerékpározást a kisboltig 67%-ban tudják elképzelni, mint életük részét a kisbevásárlások során abban az esetben, ha a bolt elég közel van és van odavezető, biztonságos kerékpárút. Sajnos azonban a kérdés összetett volt, emiatt nehéz megmondani, hogy elég-e a kerékpárút fejlesztése a boltig, vagy a boltokból is több kell, hogy mindenkihez legyen közel egy (jelenleg a kistelepülések lakói a legalapvetőbb dolgokért is (pékáru és tejtermékek) más településre utaznak).

1. Háztartási kikérdezések

1.1 A háztartási kikérdezéssel érintett területek földrajzi jellemzői

A határ menti háztartások vásárlási és közlekedési szokásait feltérképező kérdőíves felmérés 11, a magyar-osztrák határ mentén elhelyezkedő településen történt meg. A 11 településből kilenc néhány száz fő körüli, míg egy közel 1000, és egy pedig nagyságrendileg 6000 fős népességgel rendelkezik. Településhierarchiai szempontból a felmért települések között egy város található (Jánossomorja), a többi falu, jellemzően 500 fő alatti aprófalu. A felmért települések közül 10 Vas megyében fekszik, míg egy (Jánossomorja) Győr-Moson-Sopron megyében.

A fentiek alapján látható, hogy a települések nem mutatnak teljesen egységes képet. Természetesen egy 6000 fős kisvárosban sokkal nagyobb a kínálat, mint egy 150 fős faluban, és ez a vásárlási szokásokban is tükröződik. Ugyanakkor a településeket kulturális, gazdasági és közlekedési szokásaik alapján településcsoportokba lehet sorolni. A településcsoportok - úgynevezett klaszterek - kialakításánál nem csak a helyi szokásokat, hanem a határ másik oldalán készült hasonló felmérés osztályozását is figyelembe vettük. A magyarországi települések vásárlási szokásait jellemzően három bevásárlási központ határozza meg: Mosonmagyaróvár, Szombathely és Körmend. Ezek a centrumok egybeesnek a közigazgatási szempontból járási székhelyként megjelölt településekkel. Azért, hogy a Magyarországon készült felmérés eredményei összevethetők legyenek az Ausztriában készült kikérdezések eredményeivel, a magyar településeket négy településklaszterbe soroltuk, melyek szervesen csatlakoznak az osztrák tagoláshoz.

Az osztrák részen kialakított 1-es településklaszterhez Magyarországon egyedül Jánossomorja kapcsolódik. A 2-es klaszter magyarországi párjai Narda és Bucsú, míg a 3-as és 4-es klaszterek a maradék 4-4 településsel alkotnak egységes halmazokat.

1. táblázat: A klaszterekhez tartozó települések

Településklaszter sorszáma (TK)	Felméréssel érintett település neve	Lakosság száma	Megkérdezettek száma	Megkérdezettek által képviselt háztartások tagjainak száma	Járás neve
1	Jánossomorja	6097	26	87	Mosonmagyaróvári
2	Narda	464	5	13	Szombathelyi
	Bucsu	562	37	126	Szombathelyi
3	Szentpéterfa	1006	27	109	Szombathelyi
	Vaskeresztes	365	12	47	Szombathelyi
	Horvátlovó	206	16	61	Szombathelyi
	Pornóapáti	379	6	19	Szombathelyi
4	Magyarnádalja	227	25	89	Körmendi
	Kemestaródfa	230	20	77	Körmendi
	Vasalja	329	17	55	Körmendi
	Pinkamindszent	174	6	21	Körmendi

A felmért magyarországi települések nem csak bevásárlási szempontból, hanem társadalmi-gazdasági szempontból is periféria területen helyezkednek el, mind országos, mind helyi viszonylatban. Helyi szinten a legközelebbi centrumoknak a járásszékhelyek számítanak, melyek a vásárlási lehetőségek mellett számos ügyintézési és kikapcsolódási lehetőséget is kínálnak. Ezen potenciálok erős befolyással bírnak a periféria területen élő emberek vásárlási szokásaira is, különösképpen azon esetekben, amikor az emberek nem kifejezetten csak vásárlási szándékkal indulnak útnak, hanem a vásárlást összekötik munkába járással vagy ügyintézéssel. Szombathely esetében ez a vonzerő fokozottan érvényesül, hiszen ez esetben nem csak járás-, hanem megyeszékhelyről is szó van.

A periféria helyzetet jól mutatja az is, hogy közlekedési szempontból közforgalmú közlekedés jellemzően csak a járásszékhelyek viszonylatában van, a periféria területek közötti kapcsolat csak gyűjtőjáratok esetén fordul elő.

Meg kell említeni ugyanakkor, hogy az Ausztriában dolgozó, de a határ magyar oldalán élő emberek számára nem csak a járasszékhelyek jelenthetnek vonzerőt, hanem a vásárlást munkával vagy ügyintézésel összekötő lehetőségek is bővebbek, hiszen számukra Ausztria felől is van egy erős vonzó hatás. Ráadásul ezt a vonzerőt tovább fokozza, hogy e társadalmi réteg euróban jut jövedelemhez, ami tovább valószínűsíti a külföldi vásárlások rendszerességét.

Az egyes települések és a felmérések alapján legnépszerűbb vásárlási célpontok egymástól való távolsága az alábbi táblázatban látható. A földrajzi távolságok természetesen alapvetően meghatározzák az ezeken a településeken élők vásárlási, közlekedési orientációját.

2. táblázat: A települések és a legnépszerűbb vásárlási célpontok közti távolság

Települések közötti távolságok (km)	Szombathely	Körmend	Mosonmagyaróvár	Oberwart	Güssing
Horvátlovó	18,8	29	122	39,1	29,8
Pornóapáti	16,2	26,4	124	39,8	18,5
Jánossomorja	91,1	119	14,9	114	135
Kemestaródfa	32,7	7,3	143	49,6	21,5
Magyarnádalja	31,3	5,9	142	47,6	19,6
Szentpéterfa	23,6	16,8	132	38,2	17,5
Vaskeresztes	21	31,3	120	37,7	32
Bucsu	11,7	37,9	103	31,8	43,2
Pinkamindszent	32,3	10,3	146	42,4	14,4
Narda	16,8	37,5	114	31,2	38,3
Vasalja	33,1	7,7	143	45,8	17,8

A vizsgált térségre jellemző az országos átlagnál magasabb gépjármű-ellátottsági szint, mely magas gépkocsi-használati arányt eredményez. Vas megyében az országos átlag feletti a gépjármű-használók aránya melyet már a 2008-as Országos Célforgalmi Felmérés is

kimutatott. Külön figyelemre méltó, hogy a legnagyobb arányú járműhasználat a vásárlásokhoz köthető.

3. táblázat: Gépjármű használat aránya és motivációi

Megye	munkába	iskolába	ügyintézés	vásárlás
Zala	46,3%	13,8%	65,6%	54,4%
Hajdú-Bihar	51,8%	6,5%	43,7%	79,0%
Győr-Moson-Sopron	51,0%	10,2%	84,5%	71,6%
Pest	51,7%	16,3%	67,0%	84,2%
Fejér	50,5%	10,6%	76,7%	73,0%
Veszprém	50,1%	10,6%	80,2%	70,8%
Somogy	51,8%	12,6%	81,0%	73,8%
Baranya	52,4%	13,1%	67,9%	74,7%
Szolnok	63,8%	8,7%	50,0%	75,0%
Szabolcs-Szatmár-Bereg	57,8%	16,5%	67,8%	80,2%
Tolna	49,7%	20,5%	76,5%	83,3%
Békés	51,4%	6,5%	75,6%	81,8%
Nógrád	56,1%	13,7%	77,6%	80,8%
Bács-Kiskun	57,8%	7,2%	75,0%	81,3%
Vas	52,8%	15,9%	68,9%	83,3%
Csongrád	60,1%	15,3%	68,9%	76,5%
Borsod-Abaúj-Zemplén	62,2%	16,5%	74,5%	74,5%
Heves	61,2%	14,8%	69,4%	66,2%
Komárom-Esztergom	59,2%	9,6%	79,5%	81,3%

A Smashmob felmérés során a helyi lakosság 0,4-8,4%-ától sikerült válaszokhoz jutni, ami első ránézésre ugyan nem kifejezetten magas eredmény. Ugyanakkor figyelembe véve, hogy a kérdőíveken feltett kérdések egy-egy háztartás szokásaira irányulnak és nem kifejezetten a válaszadó személyes habitusát tükrözik, ezért a válaszadók számát háztartásokra vetítve már sokkal jobb arányokat kapunk.

A kérdőívekben szerepelt a háztartásban élő személyek számára vonatkozó kérdés is, mely alapján egy háztartás átlagosan 3,6 főből áll. Még ha nem is a 3,6 fő/háztartás értékkel,

hanem csak a KSH Vas és Győr-Moson-Sopron megyei, átlagosan 2,47 fő/háztartás értékével számolunk, akkor is elfogadható kikérdezési arányt sikerült elérni.

4. táblázat: Kikérdezettek száma és aránya az egyes településeken

Település neve	Lakosság (fő)	Kitöltött háztartási kérdőív (db)	Településen lévő háztartások száma átlagosan 2,47 fő/háztartással számolva (db)	Felmért háztartások aránya az összeshez képest (%)
Jánossomorja	6 097	22	2 468	0,89%
Horvátlövő	206	10	83	12,05%
Kemestaródfa	230	18	93	19,35%
Magyarnádalja	227	19	92	20,65%
Narda	464	5	188	2,66%
Pornóapáti	379	5	153	3,27%
Bucsu	562	37	227	16,30%
Pinkamindszent	174	6	70	8,57%
Szentpéterfa	1 006	27	407	6,63%
Vasalja	329	14	133	10,53%
Vaskeresztes	365	9	148	6,08%

Azáltal, hogy a kérdőívekre adott válaszok egy-egy háztartás szokásait jelenítik meg, nem jelent problémát például az sem, hogy a 464 fős Narda (KSH, 2013.) településen, ahol 247 nő és 217 férfi él a kikérdezés során összesen 5-en adtak választ és mindegyikük nő, mert ők mind-mind külön háztartást képviselnek.

Az érintett települések korcsoporti megoszlását a válaszadók korcsoporti halmazával összevetve azt tapasztaljuk, hogy a mintavétel a 30-60 éves korú lakosság mintegy 2,3%-át érintette. Ennek ugyan a fentiek alapján kisebb a relevanciája, azonban ha figyelembe vesszük még azt is hogy a válaszadók 83%-a ebből a korcsoportból való, akkor az már jól mutatja az adatok hitelességét, hiszen a leginkább érintett korcsoport került megszólításra.

1.2 Az adatfelvétel és feldolgozás jellemzői

A kikérdezések 2014. november 9. és 2014. december 19. között kerültek lefolytatásra, jellemzően reggel 8 és este 9 óra közötti időszakokban. A kikérdezések nem korlátozódtak bizonyos napokra a héten, tehát például nem csak hétfőnként voltak felmérések, hanem a hét minden napjára jutott a kikérdezésekből.

Összességében 197 kérdőív készült (TK1=26, TK2=42, TK3=61, TK4=68), melyben a válaszok 704 ember szokásait tükrözik.

A felmérés egységesített kérdőív alapján történt személyes kikérdezéssel. A kérdőívekben feltett kérdésekre többségében előre meghatározott válaszokból lehetett választani, ugyanakkor szerepeltek olyan kérdések is, melyekben a válaszadó szabadabban kifejtette válaszát.

A kérdések legnagyobb számban a megkérdezett háztartások bevásárlási és közlekedési szokásaira irányultak, de lefedték a földrajzi és időpontbeli kérdéseket, valamint a válaszadó társadalmi és gazdasági helyzetét is. A bevásárlási szokások feltérképezésére irányuló kérdések megkülönböztetnek kis és nagybevásárlásokat. A kérdőív meg is határozza, hogy mit ért kis és mit nagybevásárlás alatt. „Kisebb bevásárlás: olyan napi árucikkek beszerzése, amelyek 2 napra szólnak és beleférnek egy normál bevásárló táskába/szatyorba”, míg „Nagybevásárlás (vagy heti bevásárlás) esetén hét közben csak legfeljebb napi cikkek (pl.: péksütemény) vásárlása szükséges”. A kisbevásárlásoknál külön, árucsoportok szerint történt a felmérés a vásárlási szokásokat illetően az alábbi 5 kategória szerint: Pékáru és tejtermékek, Hús- és hentesáru, Zöldség-gyümölcs, Higiéniai termékek, valamint Dohányáru és sajtótermékek.

A kitöltött kérdőíveken szereplő adatok manuális feltöltéssel Ms-Excel programba kerültek, ahol azok feldolgozása is történt, míg az eredmények szöveges kiértékeléséhez MS-Word program került felhasználásra.

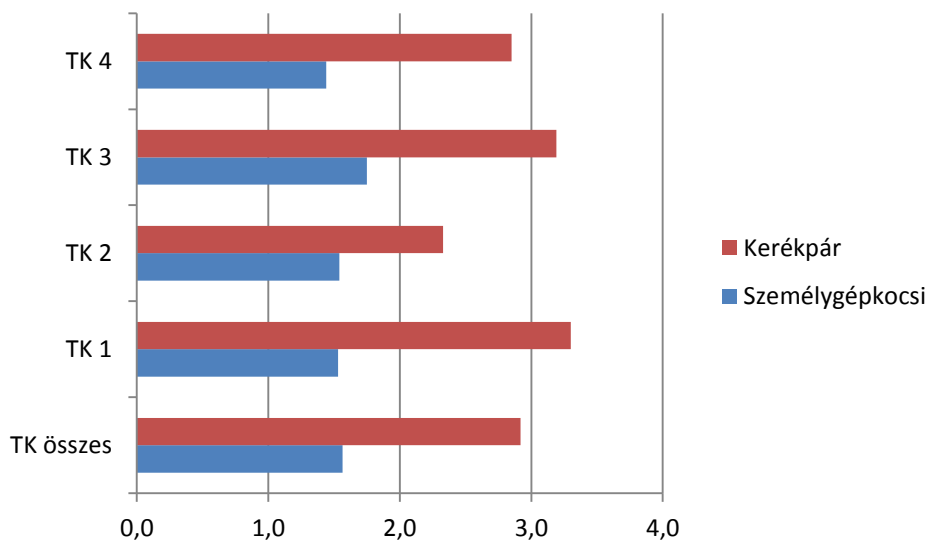
2. A felmért háztartások közlekedési szokásai

2.1 A háztartások általános tulajdonságai

A vizsgált körzetekben egy háztartás átlagosan 3,6 főből áll. A 4-es településklaszterben átlagosan az egy háztartásban élők száma 3,6 fővel, míg az 1-es településklaszter 3,4 fővel, valamint a 2-es településklaszter 3,3 fővel az átlagérték alatt szerepel. A 3-as településklaszter ellenben 3,9 fővel átlagon felülinek számít.

Az összes településklasztert tekintve átlagosan 1,57 db működő személygépkocsi és 2,91 db kerékpár van. A személygépkocsik száma 0-5 db-ig, míg a kerékpárok száma 0-7db-ig terjed egy-egy háztartásban. Az átlagos darabszám településklaszterenként 1,44-től 1,75-ig terjed a gépjárművekből, míg 2,33 és 3,30 közötti a kerékpárok esetében.

1. diagram: Közlekedési eszközök átlagos darabszáma háztartásonként



2.2 Közlekedési szokások kisbevásárlásoknál

Elvileg mindenkinek a fejében él egy általános kép arról, hogy mit tekint kis- és mit nagybevásárlásnak, de amikor konkrétan meg kell határozni az eseteket, akkor válik láthatóvá igazán, hogy ez a kép kicsit mindenkinek mást jelent. Arra, hogy milyen nehéz meghúzni a vonalat a két terület között jó példa a kérdőív „C” pontja, mely maga is próbálta körülírni, hogy mit ért kisbevásárlás alatt: „Kisebb bevásárlás: olyan napi árucikkek beszerzése, amelyek két napra szólnak és beleférnek egy normál bevásárló táskába/szatyorba”. Ugyanakkor a kérdőív 7. pontjában feltett kérdésre adott válaszok szerint a válaszadók többsége (drogériai vásárlásoknál több mint 78%-a) hetente csak 1-szer vásárol higiéniai terméket, ami azt mutatja, hogy ezen árucsoport vásárlása a többségnél inkább a nagybevásárlások során esedékes.

Ugyanakkor annak ellenére, hogy az egyes termékcsoportok beszerzésének gyakorisága között nincs jelentős különbség, az is megállapítható, hogy leggyakrabban pékáruért és tejtermékért járnak el az emberek bevásárolni, míg legritkábban higiéniai termékeket vásárolnak az emberek a vizsgált körzetekben.

5. táblázat: A vásárlások gyakorisága termékcsoporthoz szerinti bontásban hetente

Kisbevásárlások átlagos száma hetente		TK összes	TK 1	TK 2	TK 3	TK 4
PÉKÁRU ÉS TEJTERMÉK	pékség	3,3	6,0	3,2	3,4	3,1
	kisbolt	4,1	4,4	3,7	4,4	4,0
	szupermarket	2,2	1,5	1,9	2,1	2,7
HÚS-ÉS HENTESÁRU	hentes	1,4	2,0	1,2	0,8	1,7
	kisbolt	2,6	2,1	2,2	3,6	2,5
	szupermarket	1,5	1,0	1,3	1,6	1,6
ZÖLDSÉG-GYÜMÖLCS	utcai zöldségárú, piac	1,8	2,7	1,7	1,5	2,1
	kisbolt	2,3	2,1	2,5	2,2	2,6
	szupermarket	1,9	1,3	1,6	1,8	2,2
HIGIÉNY	drogéria	1,2	n.a.	1,0	1,0	1,3
	kisbolt	1,8	2,1	1,2	1,5	2,4
	szupermarket	1,4	0,8	1,3	0,9	2,1
DOHÁNYÁRU ÉS SAJTÓTERMÉK	trafik	2,4	2,8	2,2	2,2	2,8
	kisbolt	2,4	4,3	1,0	n.a.	1,3
	szupermarket	1,2	0,5	1,0	1,7	1,3

A felmért háztartások kisbevásárlási szokásai heti és havi összesítési szinten átlagban hasonló tendenciát mutatnak. A leggyakrabban vásárolt termékek a pékáru és tejtermékek, valamint a zöldség-gyümölcs. Ez a tendencia a településosztályokra külön-külön és egyben is igaz.

6. táblázat: A vásárlások gyakorisága termékcsoporthoz szerinti bontásban havonta

Kisbevásárlások átlagos száma havonta		TK összes	TK 1	TK 2	TK 3	TK 4
PÉKÁRU- ÉS TEJTERMÉK	pékiség	12,1	24,0	11,8	12,0	11,4
	kisbolt	14,9	16,1	15,2	15,0	13,2
	szupermarket	6,6	3,6	6,4	5,0	9,7
HÚS-ÉS HENTESÁRU	hentes	4,2	8,0	4,9	2,8	4,0
	kisbolt	7,7	6,8	7,9	8,9	7,5
	szupermarket	4,1	3,3	4,3	4,0	4,1
ZÖLDSÉG-GYÜMÖLCS	utcai zöldségárú, piac	6,6	10,0	7,0	4,7	6,3
	kisbolt	8,3	7,7	10,5	7,1	7,9
	szupermarket	5,3	5,1	4,7	4,3	6,6
HIGIÉNY	drogéria	2,3	2,0	2,2	2,2	2,6
	kisbolt	5,3	7,9	3,2	3,8	6,8
	szupermarket	3,2	2,9	2,7	2,3	4,9
DOHÁNYÁRU ÉS SAJTÓTERMÉK	trafik	7,2	9,8	7,7	5,5	6,8
	kisbolt	9,3	24,0	4,0	n.a.	4,5
	szupermarket	3,2	3,0	3,5	5,3	1,5

Az egyes termékek beszerzési helye összefüggésben van a felmért háztartás elhelyezkedésével, a helyi és a közelben lévő lehetőségekkel. Emiatt, ha településklaszterenkénti bontásban nézzük a válaszokat, akkor eltérő eredményeket kapunk.

1. településklaszter

Mivel az itt élő emberek, a többi klasztertől eltérően kisvárosban laknak, ezért a település által nyújtott bevásárlási lehetőségek is tágabbak, ami természetesen hatással van a bevásárlási szokásokra. A nagyobb helyi választék és az árverseny miatt a helyben történő vásárlások az összes településklaszter közül 56%-os értékkel itt képviselik a legmagasabb arányt. A leggyakoribb termékek a helyi vásárlásokkor a pékáru és tejtermékek, a hús- és hentesáru, valamint a zöldség-gyümölcs. Amennyiben azonban nem helyben történik a vásárlás, akkor a legtöbbször Mosonmagyaróvárra utaznak a helyiek. A vásárlások mindössze alig több mint 3%-a irányul Ausztriába, melyen belül - már a földrajzi közelségből adódóan is

- Andau a legnépszerűbb. Itt általában hús- és hentesárut, zöldség-gyümölcsöt, illetve higiéniai termékeket vásárolnak a megkérdezettek.

2. település klaszter

A helyi vásárlások az esetek több mint egyharmadában jellemzőek. A 2-es település klaszter lakói elsősorban pékárut és tejterméket valamint hús- és hentesárut vásárolnak helyben. Azonban más termékek esetében a szombathelyi szupermarketek a legkedveltebbek. A dohányáru és sajtótermékek vásárlása szinte fele-fele arányban történik helyben és Szombathelyen. A legnépszerűbb vásárlási célpont a 2. település klaszter településeiről Szombathely. Ezen település klaszterben az ausztriai kisbevásárlás nem jellemző, ha elő is fordul, akkor Oberwartból higiéniai termékek beszerzése történik.

3. település klaszter

A kisbevásárlások 30%-a történik helyben. Az itt vásárolt termékek első sorban a pékáru és tejtermékek, utána a hús- hentesáru és a zöldség-gyümölcs. Dohányáru és sajtóterméket is leginkább helyben szerzik be az itteniek. A település klaszter elsősorban Szombathely vonzásában helyezkedik el, de Szentpéterfárról mintegy 5%-ban Körmendre is járnak vásárolni. Ausztriába a többi település klaszterhez képest innen járnak vásárolni a legtöbben, a külföldi vásárlások aránya 5,3%. A legnépszerűbb helyszín Oberwart, ahol általában hús- és hentesáru, valamint higiéniai termékek kerülnek a kosárba, szinte kizárólag a szupermarketekből.

4. település klaszter

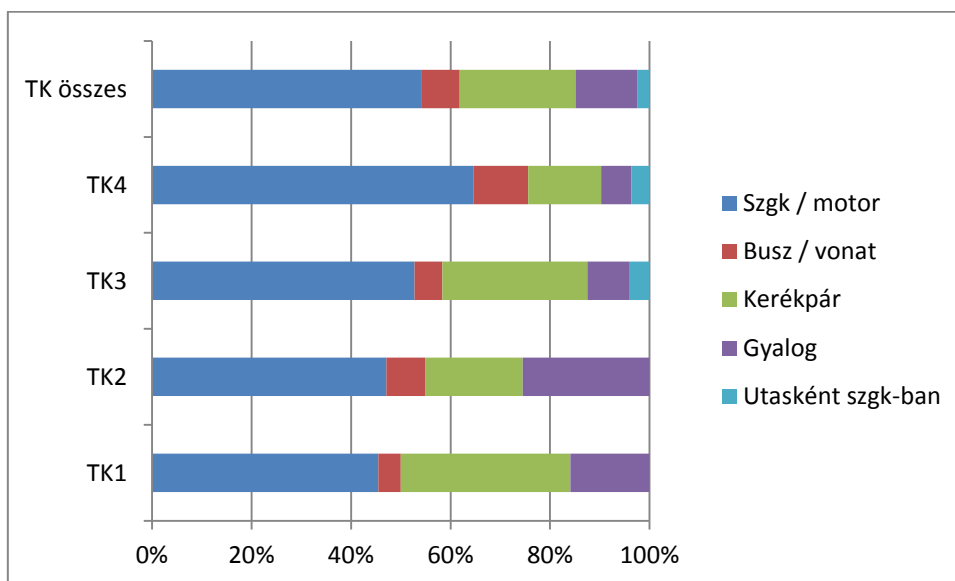
A helyi vásárlások aránya ebben a település klaszterben a legalacsonyabb, mintegy 10%-os. Ez javarészt annak köszönhető, hogy Körmend alig néhány km-nyire fekszik a településektől. Helyben jellemzően pékáru és tejtermékek, illetve a dohányáru és sajtótermékek kerülnek a kosárba. Ugyanakkor a Körmenden a szupermarketek által kínált széles áruválaszték miatt minden árucsoporthoz tartozó termék beszerzése rendszeresen történik, beleértve még a pékárut és a tejtermékeket is. A határ másik oldalán történő vásárlások az esetek 2,2%-ában

fordultak elő. Ausztriában a bevásárlási célpont Güssing, ahol a helyi szupermarketek teljes áru kínálatukkal vonzzák a 4. település-klaszterből érkező vásárlókat.

Összességében megállapítható, hogy a kisebb településeken jellemzően kevesebb a helyi vásárlás, sokan a legalapvetőbb dolgokért is (pékáru és tejtermékek) más településre utaznak. Nagy vonzerőt jelentenek a környező nagyobb városok (Szombathely, Kőrmend, Mosonmagyaróvár) bevásárlási lehetőségei, mert nem csak a széles áruválasztékkal rendelkező szupermarketek csábítják oda a környék lakosságát, hanem sokszor a drogériák, hentesüzletek, illetve piacok is a kisbevásárlások célállomásává válnak. Különösen igaz ez, ha az utazás célja nem egyedül a vásárlás, hanem ügyintézés is, vagy csak útba esik munkába menet vagy jövet. A Magyarországról Ausztriába irányuló kisbevásárlási turizmus nem kifejezetten jellemző, a napi szükségleteket a többség Magyarországon szerzi be. Akik e célból mégis átlépik a határt, azok többségében Oberwartba, kisebb részben Güssingbe utaznak és főként higiéniai termékeket, kisebb részben hús- és hentesárut, illetve pékárut és tejtermékeket vásárolnak.

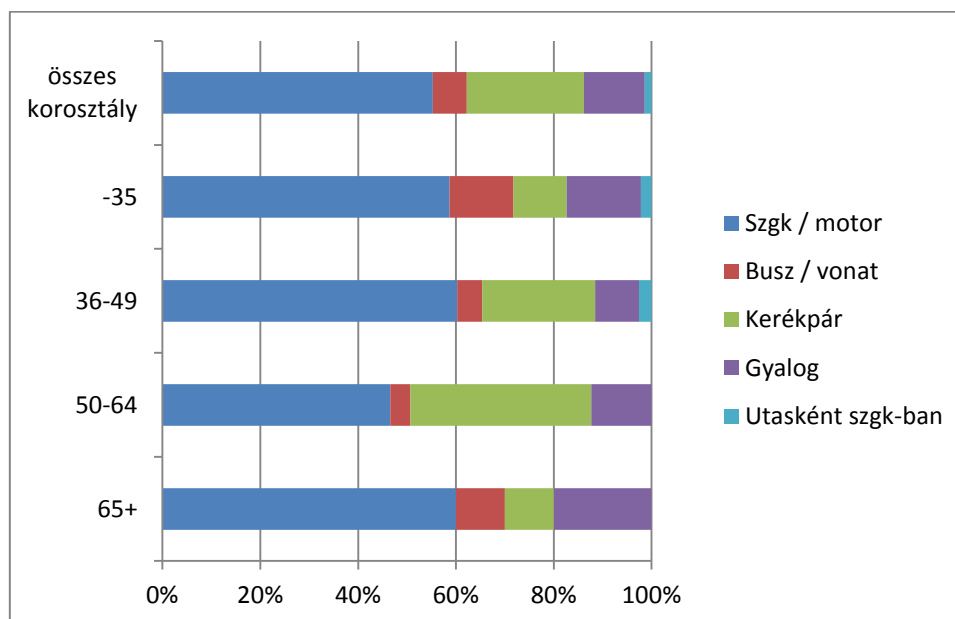
A dohányáru és sajtótermékek kapcsán egyértelműen megállapítható, hogy ezért a termékcsoporthoz az interjúalanyok háztartásaiban élők nem lépik át a határt. Többségük még a saját településüket sem hagyja el ezért, hanem helyben szerzi be azokat. Mivel a felmérésnél a dohányáru és sajtótermékek egy kategóriába kerültek, ezért azt nem lehet egyértelműen beazonosítani, hogy mekkora részben van szó dohányosokról, illetve újságolvasókról. Így az ebből a célból megvalósuló helyi forgalom környezetbarátabbá tételére törekvéskor nem lehet pontosan tudni, hogy újság-olvasók számára vagy dohányosok részére kell-e kínálni alternatívát. Ennek persze csak akkor van jelentősége, ha az intézkedés a forgalom csökkentésén keresztül valósulna meg, például újság-előfizetések számának növelésével.

2. diagram: A közlekedési módok megoszlása a vásárlás motivált közlekedések során klaszterenként



A közlekedési módok választásának településkezterenkénti vizsgálata alapján megállapítható, hogy a kerékpározók aránya az 1. településkezterben a legmagasabb és a 4. településkezterben a legalacsonyabb, a gépjárműhasználók aránya pedig ezzel fordítottan arányos. Ez szintén alátámasztja azt a korábban már kifejtett álláspontot, mely szerint a nagyobb településeken a tágabb lehetőségek miatt sokkal több vásárlás történik helyben, amihez az adatok alapján sokan kerékpárt használnak. A kisebb településekről pedig sokszor a legalapvetőbb dolgokért is máshova kell menni, és ehhez a leggyakrabban használt közlekedési eszköz a személygépjármű. Figyelemreméltó az is, hogy a közforgalmú közlekedést (busz/vonat) kevesebb, mint 8%-ban használják vásárlásaikhoz a területen élők, ami a legalacsonyabb az összes közlekedési mód közül.

3. diagram: A közlekedési módok megoszlása a vásárlás motivált közlekedések során korosztályonként



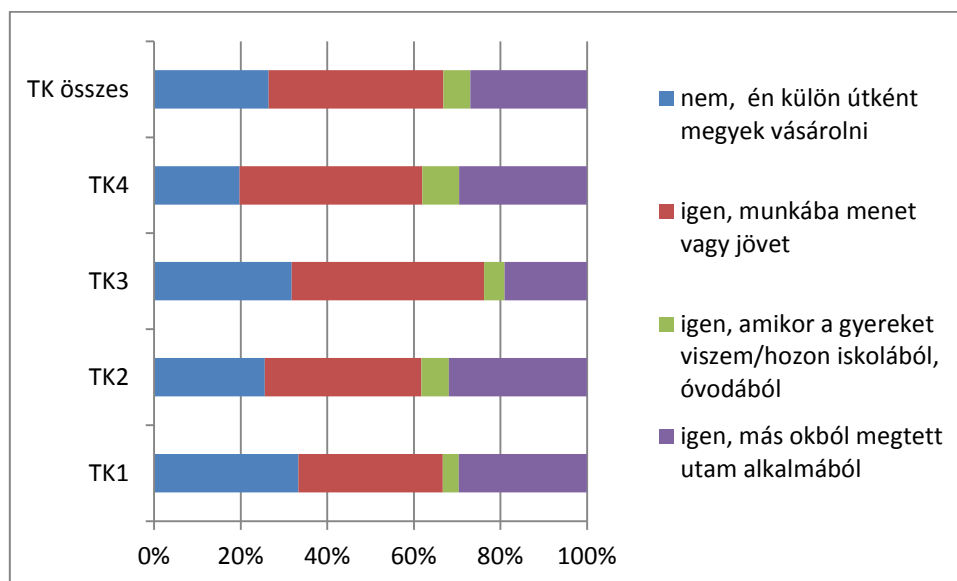
Ha a vizsgált háztartásokban rendelkezésre álló közlekedési eszközök használatát korcsoportok szerint vizsgáljuk, akkor az egyes korcsoportoknál nem találunk nagy eltérést azok között, akik használnak személygépkocsit a vásárlásaikhoz, és akik nem. A két szélsőérték az 50-64 éves korosztály, akik 46,6%-a használ gépjárművet bevásárlásaihoz, míg a másik a 36-49 éves korosztály, ahol ez az arány már 60,3%-os. A kizárólag személygépjárművel bevásároló korosztályok aránya a fentiekhez hasonlóan alakul, mert itt szintén az 50-64 éves korosztály ragaszkodik legkevésbé a járműhasználathoz (42,3%), míg a leginkább gépjárműpárti réteg (57,9%) viszont a 35 év alattiak. Ha a kerékpározás szempontjából nézzük a dolgot, akkor 65 év felett már jelentősen lecsökken a kerékpározók aránya (9,9%), míg a legkerékpárosabb korosztály az 50-64 évig terjedő korcsoport (36,9%).

Nemek szempontjából minimális megállapítások tehetők, mivel csak kevés esetben mutatható ki összefüggés a járműhasználat és a nemek aránya között. A kizárólag kerékpárral közlekedők 85%-a nő, jellemzően az 50-64 éves korosztályból. A 35 év alatti fiatalok között viszont csak elvétve találni olyat, aki kizárólag kerékpárral jár bevásárolni.

Ugyanakkor a kizárólag gépjárművel közlekedők között már a férfiak és nők aránya megfelel a lakosságban tapasztalható arányoknak, bármelyik korcsoportot is vizsgáljuk.

Az egyes háztartások közlekedési szokásait nem feltétlenül a motorizációs szint határozza meg, mivel a háztartások 94,4%-ában rendelkezésre áll legalább 1 működőképes gépkocsi. Kerékpárokból pedig még ennél is nagyobb a lefedettség. Az egyes esetekhez kapcsolódó közlekedési eszköz kiválasztása több tényezőtől függ. A válaszadók közül mindössze egyetlen esetben állította egy kerékpárral vásárolni járó interjúalany, hogy környezettudatosságból cselekszik így. A leggyakrabban a gépjárműves vásárlás mellett a gyorsaság (időtakarékosság) és a kényelem szerepelt érvként, míg a kerékpározás, illetve gyaloglás mellett annak olcsóságát méltatták a válaszadók. A közforgalmú közlekedés pedig nem versenyképes ezeken a területeken, akik ezt a közlekedési módot választják, azok is inkább elsősorban ráutaltságból teszik ezt.

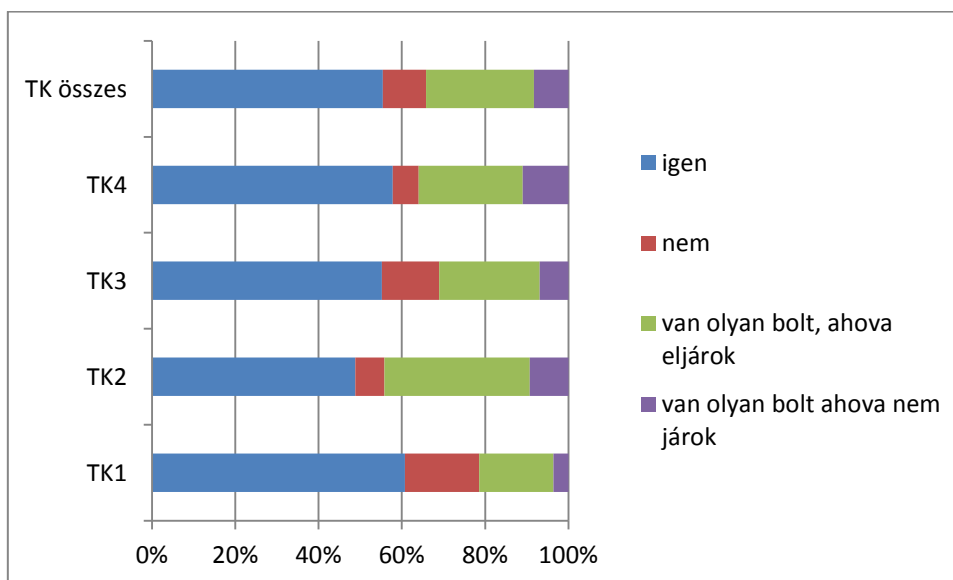
4. diagram: Kisebb bevásárlásait más célból megtett útjaival köti össze?



A kisbevásárlások az esetek többségében nem önálló utazásként jelennek meg, hanem rendszerint valamilyen más ügyintézés, tennivalóval összeköttetésben, útbaejtve a bevásárló helyet is. A településklaszterenkénti lebontás szerint csak vásárlási céllal leginkább (33,3%-ban) az 1. településklaszterben indulnak útnak, míg legkevésbé a 4. településklaszter

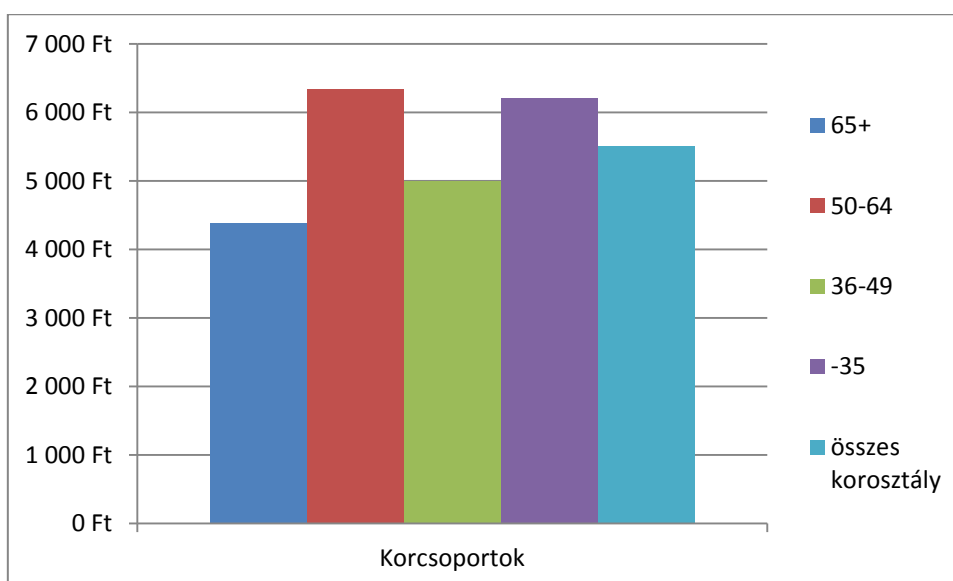
lakói kerekednek fel emiatt. A megkérdezett háztartások lakói közül legtöbben a vásárlást munkába menet vagy onnan jövet intézik el, ami az esetek 40,4%-át teszik ki átlagosan a településosztályokban.

5. diagram: Ha lakhelyén lenne a közelben egy olyan ellátó/bolt, ott vásárolna be?



Amennyiben lenne rá lehetőség, a válaszadók 55,4%-a helyben vásárolna be, illetve további 25,9%-uk választaná a helyi beszerzést, ha az általuk favorizált bolt nyitna meg helyben.

6. diagram: Kb. mennyit költ egy kisbevásárlásakor?



A kisbevásárlások során a 65 évnél idősebb korosztály költekezik a legvisszafoготtabban (4 400 Ft), ugyanakkor az 50-64 (6 300 Ft) és a 35 év alatti korcsoportok (6 200 Ft) átlagos vásárlási összegei sem kimagaslóan térnek el ettől az összegtől. Ugyanakkor az egyéni értékek között már nagyobb a szórás, mert a minimális 480 Ft-tól 20-60 000 Ft-ig terjedtek a válaszok kisbevásárlás rendszeres összegeként, ami leginkább arra utal, hogy az előre meghatározott kategóriák ellenére egyes esetekben előfordul, hogy a kis- és nagybevásárlások közötti határvonal kissé összemosódik.

Egy átlagos kisbevásárlás 5 513 Ft-ba kerül a felmért területeken. Ugyanakkor nem fedezhető föl összefüggés a vásárlási összegek és a gépjárművek használata között, mivel gyakorlatilag minden háztartásban van személygépkocsi, és ha nem is minden alkalommal, de az esetek többségében használják is. Ezáltal nem igazolható az a vélekedés sem, hogy azon háztartások, amelyek gépjárművel is rendelkeznek, többet költenének bevásárlásaik során.

2.3 Közlekedési szokások nagybevásárlásoknál (heti bevásárlás)

A felmérés kérdőívein szereplő meghatározás szerint heti- vagy nagybevásárláson azt értjük, ami túlnyúlik a kisbevásárlások hatáskörén. A definíció alapján „Heti bevásárlás esetén hétközben csak max. napi cikkek (péksütemény) vásárlása szükséges.”

7. táblázat: Milyen gyakran végez nagybevásárlást?

11. Milyen gyakran végez nagybevásárlást?	TK1	TK2	TK3	TK4	TK összes
Gyakrabban, mint hetente	4,0%	0,0%	0,0%	5,9%	2,6%
Hetente	32,0%	36,6%	29,5%	47,1%	37,4%
Kéthetente	20,0%	17,1%	34,4%	11,8%	21,0%
Havonta	44,0%	39,0%	32,8%	32,4%	35,4%
Kevesebbszer, mint havonta	0,0%	2,4%	0,0%	1,5%	1,0%
Soha	0,0%	4,9%	3,3%	1,5%	2,6%

Bár egyes esetekben nem egyszerű besorolni a vásárlásokat a kis- és nagybevásárlások kategóriájának valamelyikébe, a település-községi bontásban feltüntetett válaszok alapján az esetek nagyobbik részében ezzel nem volt probléma, ugyanis nagybevásárlást heti rendszerességnél gyakrabban csak alig 2,6% végez. A leggyakrabban heti vagy havi szinten indulnak nagybevásárlásra.

A gyakoriság mellett a nagybevásárlások úti céljai alapján település-községi szinten az alábbi képet kapjuk.

1. település-község

Az esetek 65,2%-ában az itt élők nagybevásárlásaikat Mosonmagyaróváron végzik. Említésre méltó vonzerőt jelent Győr is (13%), míg helyben csak 8,7% végez nagybevásárlást. A külföldi

nagybevásárlások aránya 13% és a vásárlók egyaránt kedvelik a közeli Andaut, mint a távolabbi Frauenkirchent.

2. településcluster

A településcluster érdekessége, hogy a nagybevásárlásait minden érintett a közeli Szombathelyen végzi el. Sem Ausztriába, sem máshova nem szoktak rendszeresen eljárni, Szombathely minden nagybevásárlási igényt kielégít.

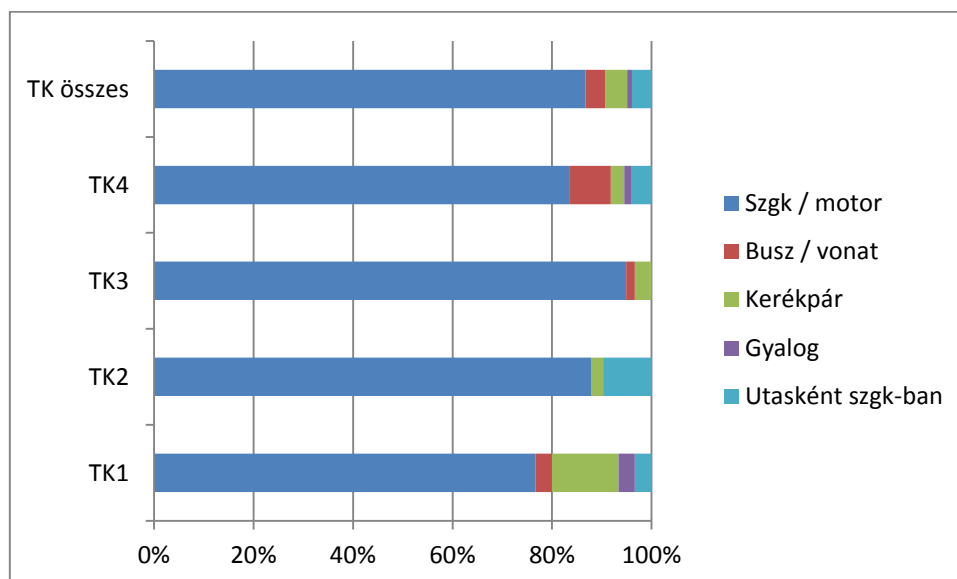
3. településcluster

Az ebben a településclusterben élőkre is a Szombathely központú vásárlás jellemző (83,3%). Azonban a 2. településclusterrel ellentétben itt már más úti célok is megjelennek, mint például Körmend (8,3%), vagy Ausztria (6,7%). Az osztrák települések közül Oberwart és Güssing az előforduló célpontok. A helyben nagybevásárlást végzők aránya elenyésző, mindössze 1,7%-os.

4. településcluster

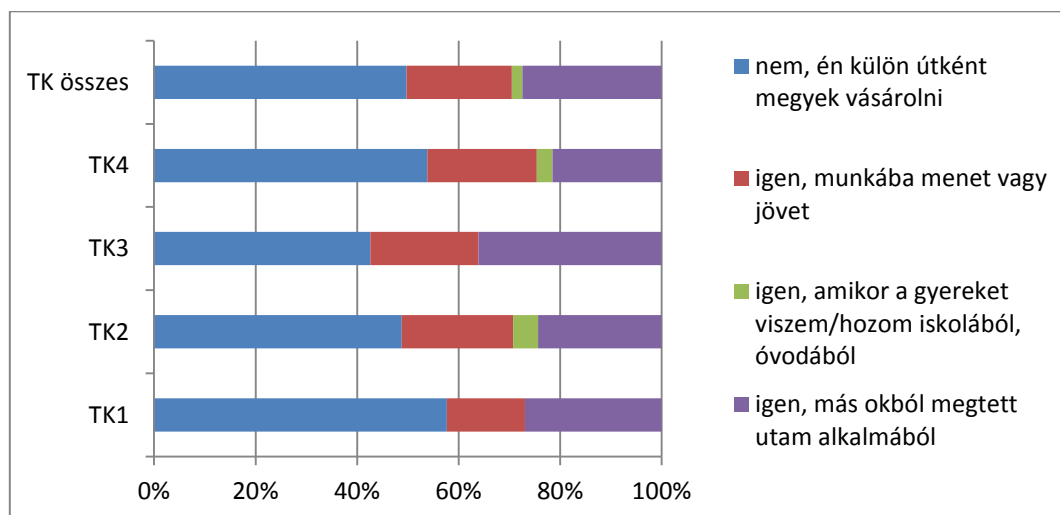
Ebben a településclusterben lakók esetében a megyeszékhelytől való távolság miatt Szombathely vonzereje csökken, helyét Körmend veszi át. A településclusteren megkérdezett lakók mindössze 9,6%-ban választották, hogy Szombathelyre, míg 82,5%-ban, hogy Körmendre járnak nagybevásárlásaik elvégzésére. Ausztriába 3,2% -ban járnak át az itt élők nagybevásárlás céljából, ami még a helyben nagybevásárlást végzők 4,7%-os arányától is elmarad. Az osztrák célpontok közül a többi településclusterrel ellentétben Graz és Fürstenfeld a vásárlások célpontjai.

7. diagram: Milyen alább felsorolt közlekedési eszközt ill. helyváltoztatási módot használ nagyobb bevásárlásai során leggyakrabban és miért pont azt?



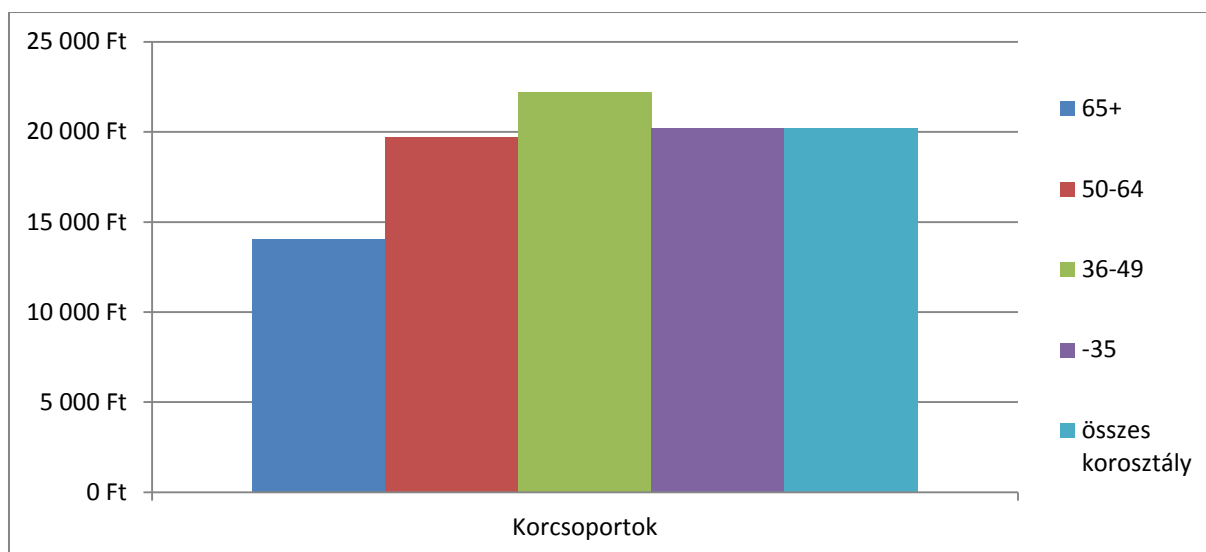
A honnan-hova irányok feltérképezése mellett szintén fontos tudni azt is, hogy ezek az utazások milyen közlekedési eszköz igénybevételével valósulnak meg. A településklaszterenkénti bontás alapján megfigyelhető, hogy az itt élő emberek 80% - 97,6% közötti mértékben választják gépkocsis vagy motoros közlekedési módot a nagybevásárlásaik elvégzéséhez. Legkevésbé a közforgalmú közlekedés népszerű, a 2. településklaszter lakói például egyáltalán nem is használják a járatokat ilyen célból, de a leginkább ezt a közlekedési módot használó 4. településklaszterben is csak 8,2%-os az arány. A kerékpározás is csak az 1. településklaszterben bír számottevő jelentőséggel (13,3%), ráadásul a kisbevásárlásokhoz használt kerékpározási aránynak ez is kevesebb, mint a fele. Tehát hiába történik a vásárlások jelentős része helyben, minél több dolgot vásárol az ember, annál kevésbé szolgálja ki az igényeit a kerékpáros vagy akár a gyalogos közlekedés. A miértekre adott válaszokból látható, hogy a gyorsaságnál is többször említették a kényelmet a válaszadók.

8. diagram: Nagy / Heti bevásárlásait más célból megtett útjaival köti össze?



Sokan összekötik ugyan nagybevásárlásaikat egyéb teendőkkel, de ez csak az esetek mintegy felében jellemző, ami alatta marad a kisbevásárlásoknál tapasztalt aránytól. A kifejezetten bevásárlási céllal útra kelők legmagasabb arányban az 1. település-klaszterben fordulnak elő (57,7%), míg a legalacsonyabb arány a 3. település-klaszternél jelentkezett (42,6%). Arról azonban, hogy mik azok az egyéb teendők, amivel egy nagybevásárlást össze szoktak kötni a megkérdezettek annál részletesebb információt nem kaptunk, mint amit a kérdéshez tartozó válaszkategóriákból tudni lehet, ugyanis a 14. kérdésre mindössze 7,6%-ban adtak választ és az adott válaszok sem kifejezetten alkalmasak egyes ügyintézési körök meghatározására, mint például postára menet, vagy fodrászat után, stb. Az egyes nagybevásárlások alkalmával az áruházakban hagyott összegek az alábbiak szerint alakulnak.

9. diagram: Kb. mennyit költ egy nagybevásárlásra? (korcsoport szerint)

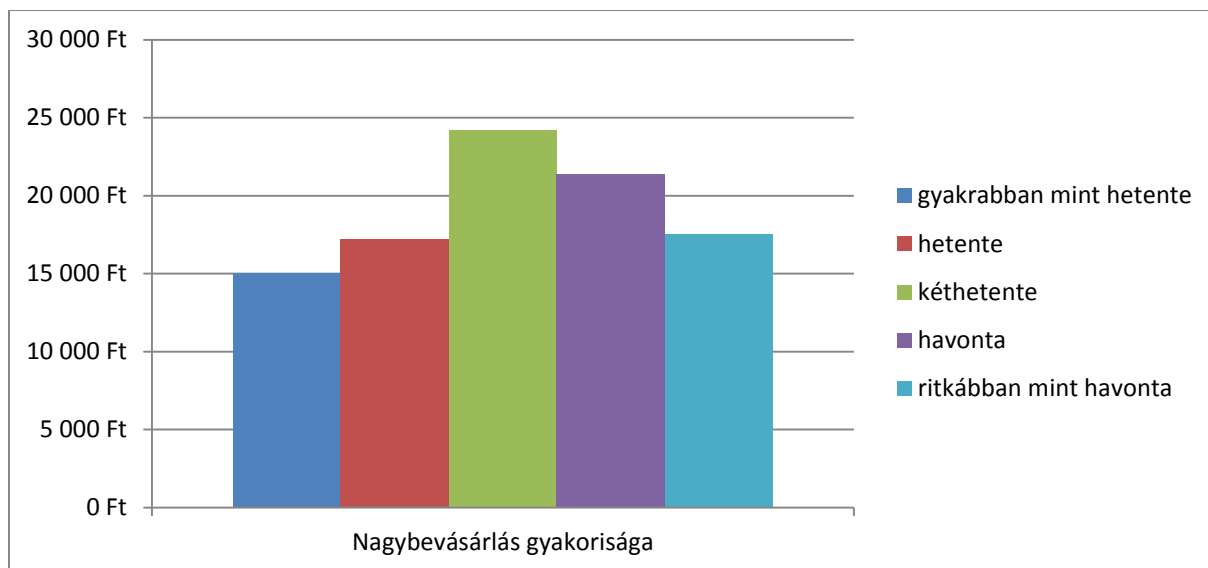


A nagybevásárlások összege egyes esetekben jelentős szórást mutat 2 000 Ft-tól 120 000 Ft-ig. Ugyanakkor a többség az átlagos 20 200 Ft-os szint körüli összegért szokott vásárolni. Az idősebb korosztály, csakúgy, mint a kisbevásárlások esetén, az átlagos alatti mértékben költekezik nagybevásárlás alkalmával is. Legtöbbet pedig a 36-49 évesek költenek, de ők sem kirívóan sokat, mintegy 22 200 Ft-ot, ami alig magasabb az átlagnál.

Ugyanakkor itt is elmondható, mint ahogy a kisbevásárlások esetében is említésre került, hogy nem támasztható alá az a vélekedés, mely szerint azon háztartások, amelyek személygépjárművel is rendelkeznek, többet költenének bevásárlásaik során. Azáltal ugyanis, hogy szinte minden háztartásban van legalább 1 működőképes gépkocsi, ez a vizsgálat könnyen hozna félrevezető eredményt.

Ha azonban a vásárlás gyakoriságához mérten figyeljük az elköltött összegeket, akkor azt lehet megállapítani, hogy a leggyakrabban eljárók (hetente többször) költik a legkevesebbet, átlagban 15 000 Ft-ot, míg a legtöbbet a kéthetente eljárók költik 24 200 Ft-os összeggel.

10. diagram: Kb. mennyit költ egy nagybevásárlásakor? (vásárlás gyakorisága szerint)



Ez viszont nem igazolja azt az általános vélekedést, mely szerint minél ritkábban jár valaki vásárolni, annál többet költ.

2.4. Általános vásárlási-közlekedési szokások - közeli boltok

Az előzőekben vizsgált kis és nagybevásárlás tagolás a vásárlási-közlekedési szokásokat eredmény szempontjából vizsgálta, míg a 16-25. kérdéscsoport az eredményekhez vezető okok feltérképezésében adnak felvilágosítást. A felmérésnek ez a leginformatívabb része abból a szempontból, hogy ha megismerjük az igényeket, illetve a kialakult szokások okait, akkor az esetlegesen kevésbé hatékony közlekedési szokásokra hatékonyabb, környezetkímélőbb megoldásokat lehet kínálni.

8. táblázat: Mindegy milyenek a körülmények, a kisbevásárlásaim során továbbra is személygépkocsit használok (klaszterenként)

16. kérdés	TK1	TK2	TK3	TK4	TK összes
igaz	34,62%	28,57%	50,00%	45,45%	41,75%
részben igaz	38,46%	33,33%	23,33%	40,91%	33,51%
nem igaz	15,38%	21,43%	15,00%	7,58%	13,92%
nem használok szgk-t	11,54%	16,67%	11,67%	6,06%	10,82%

A fentiekből világosan látszik, hogy még kisbevásárlásoknál is mennyire magas a gépjárművet nélkülözni nem hajlandó (tudó) lakosok aránya. A 3. és 4. településklaszterben a legkisebb a hajlandóság arra, hogy letegyék az autót, akárhogy alakulnak is a körülmények. Az 1. és 2. településklaszter esetében már alacsonyabb ugyan ez az érték, de ha hozzávesszük azokat is, akikre csak részben igaz ez az állítás, akkor az 1. településklaszter már felzárkózik a 3. településklaszterhez (73,1% és 73,3%). Ebben az összesítésben a 4. településklaszterben élnek a gépjárműtől leginkább függő emberek (86,4%), míg a legkevésbé a 2. településklaszter lakói ragaszkodnak a gépjárműhasználathoz kisbevásárlások esetén (61,9%).

9. táblázat: Mindegy milyenek a körülmények, a kisbevásárlásaim során továbbra is személygépkocsit használok (korcsoportonként)

16. kérdés	65+	50-64	36-49	-35
igaz	44,44%	43,14%	37,50%	45,95%
részben igaz	16,67%	35,29%	42,19%	21,62%
nem igaz	16,67%	11,76%	14,06%	18,92%
nem használok szgk-t	22,22%	9,80%	6,25%	13,51%

Ugyanez a kérdéskör hasonlóan fest akkor is, ha az adatokat korcsoportok szerint értékeljük ki. Itt már az figyelhető meg, hogy a legfiatalabbak mondanak le a gépjárműhasználatról a legkevésbé. Bár a többi korosztályhoz képest elenyésző a különbség. E mögött az adat mögött azonban már nem a rászorultság, hanem vélhetően sokkal inkább a megszokás (esetleg már olyan családban nőttek föl, ahol volt autó) illetve a generációról-generációra gyorsuló világhoz történő alkalmazkodás áll. A gépjárművekhez való nagyarányú ragaszkodáshoz persze az is hozzájárul, hogy ha már egyszer a háztartás rendelkezik egy vagy akár több gépjárművel is, akkor bizonyos esetekben gazdaságilag irracionális döntés nem használni a járművet, figyelembe véve annak használatfüggetlen fenntartási költségeit. Illetve ezeken kívül még számtalan magyarázata lehet annak, hogy ki miért ragaszkodik a

gépjárműhasználathoz, ugyanakkor ezeket csak feltételezések szintjén lehetne folytatni, mert a kérdőíves válaszok a fentieknél több információt nem hordoznak.

10. táblázat: Ha a kisbevásárlást szolgáló üzlet közelebb lenne, én gyalog vagy kerékpárral mennék vásárolni (klaszterenként)

17. kérdés	TK1	TK2	TK3	TK4	TK összes
igaz	40,74%	35,71%	34,48%	50,75%	41,24%
részben igaz	29,63%	23,81%	25,86%	34,33%	28,87%
nem igaz	11,11%	4,76%	6,90%	4,48%	6,19%
gyalog vagy kerékpárral megyek	18,52%	35,71%	32,76%	10,45%	23,71%

Azzal a kérdéssel, hogy ha közelebb lenne az üzlet, akkor járna-e gyalog vagy kerékpárral vásárolni, a 4. településklaszterben tudtak a legtöbben feltétel nélkül azonosulni, közel 51%-ban. A 2. településklaszterben pedig a legmagasabb a kerékpározásra, illetve gyaloglásra való hajlandóság a megfelelő feltételek beköszönte esetén. Összességében pedig az állapítható meg, hogy a 4 településklaszteren az vásárlók kétharmada a környezetkímélőbb gyaloglással vagy kerékpározással intézné kisbevásárlását, ha közelebb lennének a boltok otthonaikhoz.

11. táblázat: Ha a kisbevásárlást szolgáló üzlet közelebb lenne, én gyalog vagy kerékpárral mennék vásárolni (korcsoportok szerint)

17. kérdés	65+	50-64	36-49	-35
igaz	43,75%	45,10%	38,46%	31,58%
részben igaz	6,25%	27,45%	32,31%	36,84%
nem igaz	6,25%	3,92%	9,23%	7,89%
gyalog vagy kerékpárral megyek	43,75%	23,53%	20,00%	23,68%

A kérdéskört életkor szerinti bontásban is megvizsgálva az állapítható meg, hogy leginkább az 50 év feletti két korosztály örülne annak, ha közelebb lenne a bolt, ahova kisbevásárlási céllal járnak és ezért még a gépjárműhasználatról is lemondanának.

12. táblázat: Nekem személygépkocsival kell mennem, mert máskülönben nem tudom a kisbevásárlásomat elintézni (klaszterenként)

18. kérdés	TK1	TK2	TK3	TK4	TK összes
igaz	20,00%	19,51%	18,64%	29,85%	22,92%
részben igaz	32,00%	36,59%	30,51%	41,79%	35,94%
nem igaz	48,00%	43,90%	50,85%	28,36%	41,15%

A gépkocsira való rászorultságot mutatja a 18. kérdésre adott válaszok halmaza. Településklaszterenkénti bontásban a válaszadók nagyságrendileg 20%-a érezte igaznak a fenti állítást. Egyedül a 4. településklaszter emelkedik ki az átlagból közel 30%-os eredményével. A rászorultságot ugyanakkor nemcsak személyes vagy egészségügyi szempontból lehet értelmezni, hanem területi fejlettség, elzártság szempontjából is. Emiatt a fenti számok nem feltétlenül csak azt tükrözik, hogy a 4. településklaszterben sokkal több az olyan személy, akik a legrövidebb utakat is csak gépjárművel képesek megtenni egészségügyi okokból, hanem esetleg azt is, hogy a 4. településklaszter lakói elzárt, és mind közlekedési, mind bevásárlási szempontból alacsonyabb ellátottságú területen élnek. Emiatt a legkisebb távolságok is nagyobbak annál, mint amit gyalog vagy kerékpárral biztonságosan és elfogadható idő alatt meg lehet tenni.

13. táblázat: Nekem személygépkocsival kell mennem, mert máskülönben nem tudom a kisbevásárlásomat elintézni (korosztályok szerint)

18. kérdés	65+	50-64	36-49	-35
igaz	41,18%	13,73%	22,22%	16,22%
részben igaz	29,41%	39,22%	38,10%	37,84%
nem igaz	29,41%	47,06%	39,68%	45,95%

Életkor szerinti bontásban a viszont már az egészségügyi szempontok ütköznek ki hangsúlyosabban, mivel a 64 év alatti összes korosztály közepesen alacsony átlagban adott pozitív választ a kérdésre, míg a 65 év felettieknél kiugróan magas (41,2%) az igennel válaszolók aránya.

14. táblázat: A vásárláshoz közforgalmú közlekedési eszközzel (busz, vasút, stb) való utazás számomra körülményes (klaszterenként)

19. kérdés	TK1	TK2	TK3	TK4	TK összes
igaz	88,46%	75,61%	68,33%	82,35%	77,44%
nem igaz	11,54%	24,39%	31,67%	17,65%	22,56%

A településklaszterek egymáshoz viszonyított táblázata a közforgalmú közlekedés szempontjából a korábbiakban tárgyalt elzártságot, elszigeteltséget mutatja. Az 1. és a 4. településklaszter 80% feletti értékei nagyon magasak, és a válaszadók által legjobb helyzetben lévőknek érzett 3. településklaszterben is közel 70%-os az arány.

15. táblázat: A vásárláshoz közforgalmú közlekedési eszközzel (busz, vasút, stb) való utazás számomra körülményes (korosztályok szerint)

19. kérdés	65+	50-64	36-49	-35
igaz	66,67%	84,31%	79,37%	78,95%
nem igaz	33,33%	15,69%	20,63%	21,05%

Ugyanezt a kérdéskört életkor szerint megvizsgálva azt tapasztaljuk, hogy a generációs különbségek itt is kimutathatók. A sok mindent átélt, kevésbé motorizált társadalomban felnőtt, mára már 65 év feletti lakosság tűrőképessége és elvárása a közlekedési szolgáltatókkal szemben valamennyivel alacsonyabb, mint a fiatalabb, rohanó világban nevelkedett, dolgozó korosztályoké. Bár a 65 év felettiiek csak kétharmad részben találják körülményesnek a közforgalmú közlekedés használatát, szemben a többi korosztály 80% körüli ellenállásával, összességében még az arány is nagyon sok.

16. táblázat: Ha lenne jobb közforgalmú közlekedés (busz, vasút, falubusz) akkor vásárlásaim során használnám azt (klaszterenként)

20. kérdés	TK1	TK2	TK3	TK4	TK összes
igaz	34,62%	40,00%	30,00%	52,94%	40,72%
nem igaz	65,38%	60,00%	70,00%	47,06%	59,28%

Az előző kérdésre adott válaszok azt sugallták, hogy a jelenlegi közlekedési szolgáltatások nem elégítik ki a jelentkező igényeket. Ugyanakkor, ha megnézzük, hogy egy esetlegesen jobb közforgalmú közlekedés rendelkezésre állása esetén mennyivel többen élnének a lehetőséggel, akkor már nem ennyire egyértelmű a helyzet, ugyanis átlagban csak 40,7% állította, hogy használná azt. Ráadásul a településklaszterenkénti értékek 30% (TK3) és 52,9% (TK4) között szóródnak.

17. táblázat: Ha lenne jobb közforgalmú közlekedés (busz, vasút, falubusz) akkor vásárlásaim során használnám azt (korosztályok szerint)

20. kérdés	65+	50-64	36-49	-35
igaz	38,89%	46,15%	34,92%	36,11%
nem igaz	61,11%	53,85%	65,08%	63,89%

Életkorok szerinti bontásban viszont már kisebb szórás látható, átlagosan valamivel több, mint egyharmada a lakosságnak használná a közforgalmú közlekedést jobb feltételek esetén.

18. táblázat: A vásárlási utazásomnál más segítségére/közreműködésre szorulok (klaszterenként)

21. kérdés	TK1	TK2	TK3	TK4	TK összes
igaz	8,00%	14,29%	8,47%	5,88%	8,76%
részben igaz	12,00%	14,29%	8,47%	23,53%	15,46%
nem igaz	80,00%	71,43%	83,05%	70,59%	75,77%

A 18. kérdéshez hasonlóan a ráutaltságot vizsgálja a 21. kérdés, de itt is több dolog lehet a válaszok mögött. Nemcsak azoknak lehet szüksége mások segítségére, akik mozgásukban kevésbé biztosak, vagy akiknek már egy szatyor 2 napi élelem is nehéz cipelnivaló, hanem például azok is, akik olyan helyen laknak, ahol a bevásárlás helyszíne gépjárművel érhető el ideálisan, de az interjúalanyuk nincs jogosítványa. Településklaszterenként megvizsgálva a kérdéskörben a 2. klaszterben élők érezték a leginkább igaznak a 21. pontban megfogalmazott állítást (14,3%), de összességében nem sokan (átlagosan 8,8%-ban) azonosultak a kijelentéssel.

19. táblázat: A vásárlási utazásomnál más segítségére/közreműködésre szorulok

(korosztályok szerint)

21. kérdés	65+	50-64	36-49	-35
igaz	5,88%	15,38%	7,81%	5,26%
részben igaz	41,18%	11,54%	10,94%	18,42%
nem igaz	52,94%	73,08%	81,25%	76,32%

A kor szerinti bontás alapján a legidősebbek (5,9%) és a legfiatalabbak (5,3%) a legönállóbbak. Az 50-64 éves korosztályból került ki a legtöbb megkérdezett (15,4%), akik más segítségére illetve közreműködésére szorulnak.

20. táblázat: El tudnám képzelni, ha a bolt megfelelő távolságban van és egy biztonságos kerékpárút állna rendelkezésre, akkor kerékpárral mennék (klaszterenként)

22. kérdés	TK1	TK2	TK3	TK4	TK összes
igaz	76,92%	65,00%	66,10%	67,19%	67,72%
nem igaz	23,08%	35,00%	33,90%	32,81%	32,28%

A kerékpározást a válaszadók átlagosan kétharmada tartja elképzelhetőnek, kisbevásárlásai lebonyolításához. Az adatokból különösen kiemelkedik az 1. településklaszter, ahol 76,9%-ban tartják ezt elképzelhetőnek, amit az is megalapoz, hogy amúgy is itt a legnagyobb a kerékpárt kisbevásárláshoz használó lakosok aránya.

21. táblázat: El tudnám képzelni, ha a bolt megfelelő távolságban van és egy biztonságos kerékpárút állna rendelkezésre, akkor kerékpárral mennék (korcsoportonként)

22. kérdés	65+	50-64	36-49	-35
igaz	50,00%	62,00%	70,97%	71,05%
nem igaz	50,00%	38,00%	29,03%	28,95%

A kérdéskört életkoronként megvizsgálva az látható, hogy megfelelő feltételek rendelkezésre állása esetén a fiatalabbak nagyobb arányban valószínűsítik (nagyságrendileg 71%), hogy kerékpárral intéznék kisbevásárlásaikat, mint az idősebb korosztály (nagyságrendileg 56%).

22. táblázat: A családuknak közösen jár bevásárolni

23. kérdés	Összes település- klaszter átlagosan
igaz	29,90%
részben igaz	53,09%
nem igaz	17,01%

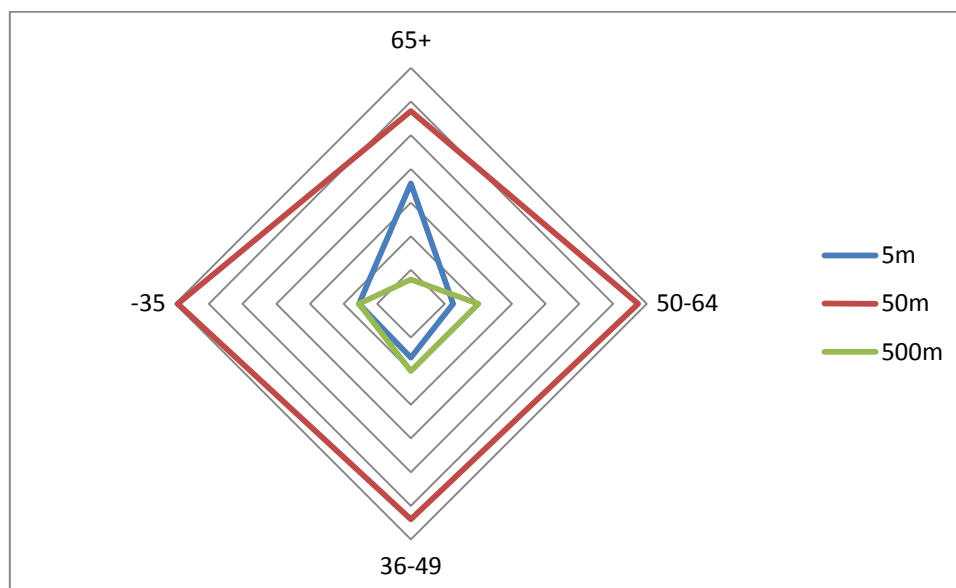
A 23. kérdésre adott válaszok nem tükrözik egyértelmű képet az egyéni vagy közös családi vásárlásokról, mivel a részben igaz választ 53,1%-ban jelölték meg az interjúalanyok. Ebből az állapítható meg, hogy alkalomtól függ, hogy egyedül vagy a családdal kerülnek-e beszerzésre a szükségletek.

23. táblázat: Milyen menetrendi gyakoriság lenne Ön számára megfelelő ahhoz, hogy vásárlásnál a tömegközlekedést (pld. buszt) használjon?

24. kérdés	65+	50-64	36-49	-35
többször minden órában	11,8%	9,6%	11,3%	16,7%
óránként	11,8%	21,2%	19,4%	11,1%
kétóránként	23,5%	13,5%	11,3%	8,3%
egyszer délelőtt egyszer délután	5,9%	11,5%	9,7%	8,3%
hetente egyszer	11,8%	1,9%	6,5%	5,6%
szóba sem jön, érdektelen	35,3%	42,3%	41,9%	50,0%

A 24. kérdésre adott válaszok azt tükrözik, hogy az idősebbek nyitottabbak a közlekedési társaságok szolgáltatásaira (64,7%) míg a fiatalabbak kevésbé tudják elképzelni, hogy közlekedési igényeik ilyen módon kerüljenek kielégítésre (50%). Azt azonban, hogy milyen szolgáltatási gyakoriság lenne megfelelő, nem lehet ennyire egyértelműen korcsoportokhoz kötni. A három leggyakrabban adott válasz a „minden második órában”, az „óránként” és a „többször minden órában” volt 23,5%-16,7%-ig terjedő eredménnyel.

11. diagram: Milyen távolságra kellene lennie a legközelebbi megállóhelynek Öntől ahhoz, hogy tömegközlekedést vegyen igénybe vásárláskor?



Az előző kérdéshez kapcsolódóan nemcsak a közlekedési szolgáltatás időbeli szükségeltére, hanem annak térbeli követelményeire is rákérdeztek a felmérések során. Az eredmények arra utalnak, hogy a válaszadók többsége 50m-es távolságban tartja elfogadhatónak a buszmegállót. Ez az a távolság, melyet még a legidősebb korosztály részéről is a többség támogatott. Az 500m minden korosztálynak egyértelműen messze van, legmesszebbinek természetesen a legidősebbek érzik ezt a távolságot és csak 7,1%-uk tartana elfogadhatónak ilyen messze lévő buszmegállót.

3. Történelmi, topográfiai értékelés

A határszakasz történelmének rövid áttekintése

A magyar – osztrák határon átnyúló bevásárlási közlekedés bemutatása, értékeléséhez szükséges, hogy részletesen beszéljünk magáról a határvonalról és annak történelmi változásairól. A jelenlegi osztrák – magyar határ tulajdonképpen három egykori magyar vármegye közepén, illetve mintegy egyharmad nyugati oldalán húzódik, azaz ez a kilencvenhárom évvel ezelőtt kialakult határ korábban ezer évig nem létezett.

Nagyon sűrű úthálózat jellemzi a területet, sík vidékek, patak és folyó völgyek, valamint változatos erős domborzat jellemzi. Rendkívül sűrű aprófalvas településrendszer jellemzi, ebből kifolyólag is az egykori történelmi Magyarország egyik legsűrűbb úthálózatával rendelkező vidékről van szó. Egy hagyományosan gazdag, jól prosperáló területről van szó, és az elődeink a XIX. században a településeket szinte minden irányból összekötötték. Ezen települések között semmilyen akadály, semmilyen vámhatár vagy semmilyen politikai határ nem húzódott. Ezt az összekötést csak a nagyobb folyók, a Rápce, Pinka, a Lappincs illetve a Rába völgye szakította meg, hisz itt a folyóvölgyek átkelései már nem sűrűn követték egymást, hisz példának okáért a Rába ártéren lévő hidak hossza pontosan megegyezik egy átlagos Tiszán átvezető hídnak a hosszával.

1922-ben egy teljesen új helyzet jött létre, egy új politikai határ keletkezett, amely ráadásul 1922-23-ban még ismételten változott és tovább szabdalta a Trianon nevű Versailles-i kastélyban íróasztalon meghúzott határt. Ez a határ a földrajzi adottságokat nem vette figyelembe, majd tovább nehezítette a határ domborzati jellegét, hogy népszavazással, illetve a falvak akaratából több település visszatért, illetve el sem csatolódott Magyarországtól.

Jó példa erre a Pinka folyó ötször belép Magyarország területére és négyszer pedig kilép onnan, ami akár csak egy árvízi helyzet kezelését, melyet magától értetődően csak közösen lehet megoldani, rendkívül megnehezíti. Ez az új helyzet a határ melletti falvak falvakban

lakóktól például a földjeiket, szőlő területeiket elválasztotta lakhelyüktől. Mindez a két világháború között problémát nem okozott, egyrészt 28 kijelölt határátkelőhely volt a magyar – osztrák határon, másrészt a földművesek vonatkozásában sok helyen szemet hunytak a hatóságok és az emberek átmehettek megművelni földjeiket.

Ugyanakkor fontos, hogy 1922-ben ezen a vidéken egy fejlett, európai értelemben is sűrű, korszerű hálózatnak vágták el a kapcsolatait. Különösen igaz ez az 1949-től kezdődő úgynevezett „Vasfüggöny időszakban”, amikor példának okáért, az egész magyar – osztrák határon három helyen lehetett átkelni közúton Hegyeshalomban, Sopronban illetve Rábafüzesen, a Vas megyei szakaszon, tehát egyetlen egy határátkelőhely volt, Rábafüzes. Ezzel együtt mindenkinek megszűnt az a lehetősége, hogy saját földjét megművelje a túloldalon, vagy más gazdasági tevékenységet végezzen, illetve vásároljon. Miután a magántulajdon sérthetetlen volt Ausztriában, senki el nem vette ezeket a területeket, a politikai adottság miatt évtizedekig gazban, gondozatlanul álltak a magyar állampolgárok tulajdonában álló földek.

A két oldal közt hosszú időre a legtöbb kapcsolat megszűnt, nem csak a gazdasági-kereskedelmi, de a munkába, iskolába, óvodába járási, szolgáltatási, szórakozási, kikapcsolódási, turista forgalom is szünetelt a magyar – osztrák határon. Ebből kifolyólag az utak állapota is romlott, többet megszüntettek és sok helyen örökre eltűntek a nyomvonalak. Máshol is olyan helyzet alakult ki pl. az egykori vasúti nyomvonalakkal, hogy egyszerűen beszántották azokat a körülettük lévő földekbe. Így az egykori rendkívüli sűrű hálózat eltűnt, használni nem lehetett az utakat, több helyen teljesen megszűntek. Ugyan később mintegy tíz évenként egy-egy új határátkelőhelyet nyitottak – 1966-ban nyílt meg Kőszeg, 75-ben Bucsú-Csajta között nyílt meg az út – de 2007-ig, a Schengeni Zónához való csatlakozással a határ politikai eltűnéséig komolyabb előrelépés ezen a területen nem történt.

A 90-es években helyi kezdeményezésre előrelépés volt, hogy pl. Szentpéterfán, Bozsokon, Fertődön határátkelő nyílt, de átjárásról, szomszédos faluk közötti kapcsolatáról

mindennapos vonatkozásban nem beszélhettünk. 2007 után alapjaiban változott meg ez a helyzet, hisz egyrészt helyreállt az hagyományos „ezeréves” kapcsolat és hol az önkormányzatok, hol az állami szervek (pl. Vas megyei Közútkezelő Kht., érintett önkormányzatok) nagy erővel álltak neki az egykori utak visszaállításának.

Ahol a töltés és a vízelvezető árkok még megvoltak, ott burkolatépítésre került sor, több helyen pedig teljesen új szakaszokat is létesítettek. Ennek eredményeképpen a meglévő tíz kapcsolat mellé további húsz helyen állt helyre az átjárás, megváltoztatva ezzel az ott lévő települések mindennapi életét. A helyi lakosok, akik ötven évig drótkerítést illetve puskával határt őrző katonát látott, egyszerre szabad utat, és nem sokkal később szabad munkalehetőséget is tapasztalt, ez a változás alapján változtatta a határ mellett élők életét.

Különösen igaz ez a határ két oldalán lévő német és horvát lakosságú falvakban, ahol még nyelvi probléma sem akadályozta ezen kapcsolatfelvételt, hanem elősegítette az emberi kapcsolatokon keresztül a társadalmi-gazdasági cserefolyamatok elindulását. Ez a változás természetesen érintette az emberek bevásárlással kapcsolatos szokásait. Itt már nem a kilencvenes évek bevásárló-turizmusához hasonló „Gorenje” korszakról van szó, mely a rendszerváltáskor jellemezte ezt a vidéket, hanem az itt élők mindennapi élettel-, akár a napi bevásárlással kapcsolatos évtizedek óta berögzött szokásairól illetve annak megváltozásáról. Fontos, hogy ezeket a tényezőket figyelembe vegyük az elemzés során.

Topográfiai adottságok:

Az előző pontban említett pozitív történelmi változások mellett ki kell térni a topográfiai, földrajzi adottságokra is, hisz egy határ topográfiai jellege is meghatározza az ott lévő kapcsolatokat, ez más egy folyóvölgyben és más egy vízválasztónál. A magyar – osztrák határt ebben a tekintetben hat részre lehet bontani, délről északi irányba haladva, a következőképpen:

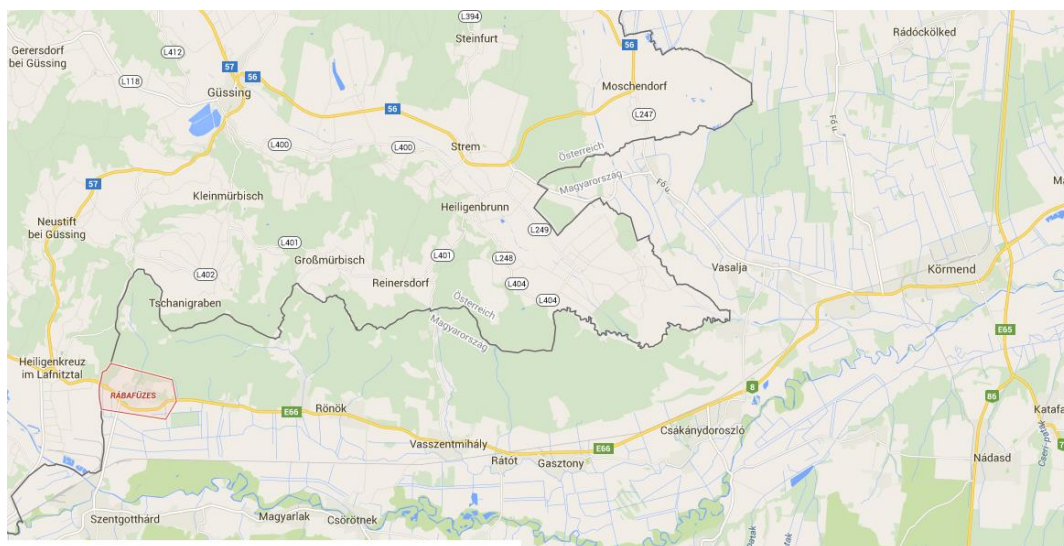
Az első szakasz a szlovén-osztrák-magyar „Hármashatártól” Rábafüzesig terjed, a határ Észak – déli irányú, melynek fele nagyon változatos dombvidék, ahol 1949 előtt sem volt jellemző a sűrű kapcsolat, tulajdonképpen az erdőgazdálkodásra jellemző szűk keresztmetszetű, feltáró utak alakultak ki. Ezen szakasz északi részén két folyó lépi át a magyar határt: a Rába és a Lappincs. Ez folyóvölgyeiben kelet – nyugati irányban már hagyományosan számos közúti közlekedési kapcsolat húzódott. Továbbá a Győr – Graz vasútvonal is itt épült meg a Rába völgyében –1872-ben –, aztán 1933-37 között a Lappincs völgyében épült meg a Székesfehérvár – Graz főút, a mai 8. számú főút. Az ezredforduló változásai során is a Pinka völgy mellett itt épült meg a legtöbb új út is.

Az első szakasz területe (forrás: www.googlemaps.com)



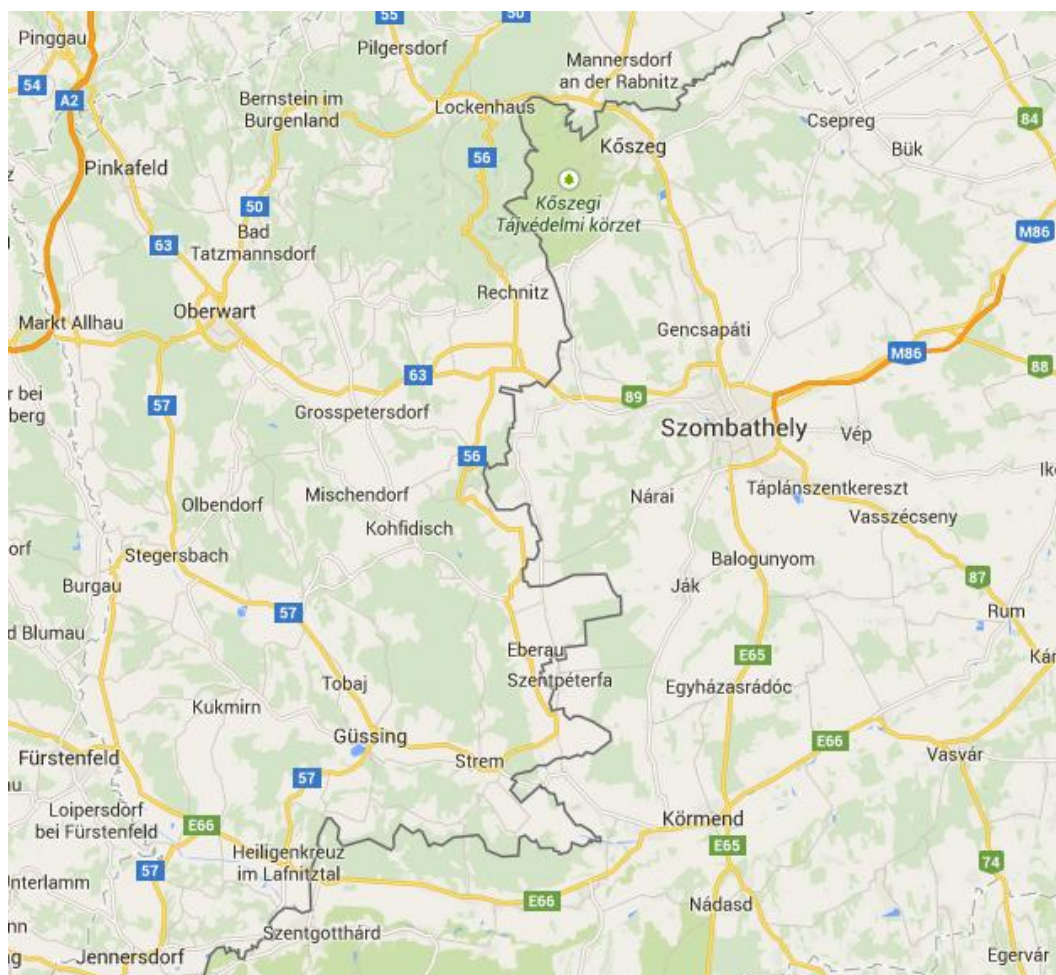
A magyar – osztrák határvonal második szakaszát a Szentgotthárd – Körmend közötti rész jelenti, amely tulajdonképpen egy vízválasztó, és amely a Rába – Lappincs völgy és a Strém patakok vízgyűjtőterületeinek vízválasztóján húzódik. Ezt a szakaszt sokkal ritkább közlekedési kapcsolatok jellemezték, és 1949 után ez a kevés kapcsolat is megszűnt. Aszfalt burkolatú út nem is épült a mai napig sem ezen a szakaszon, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ ezekben az években vizsgálja, hogy milyen fejlesztési lehetőségek vannak ezen a területen.

A második szakasz területe (forrás: www.googlemaps.com)



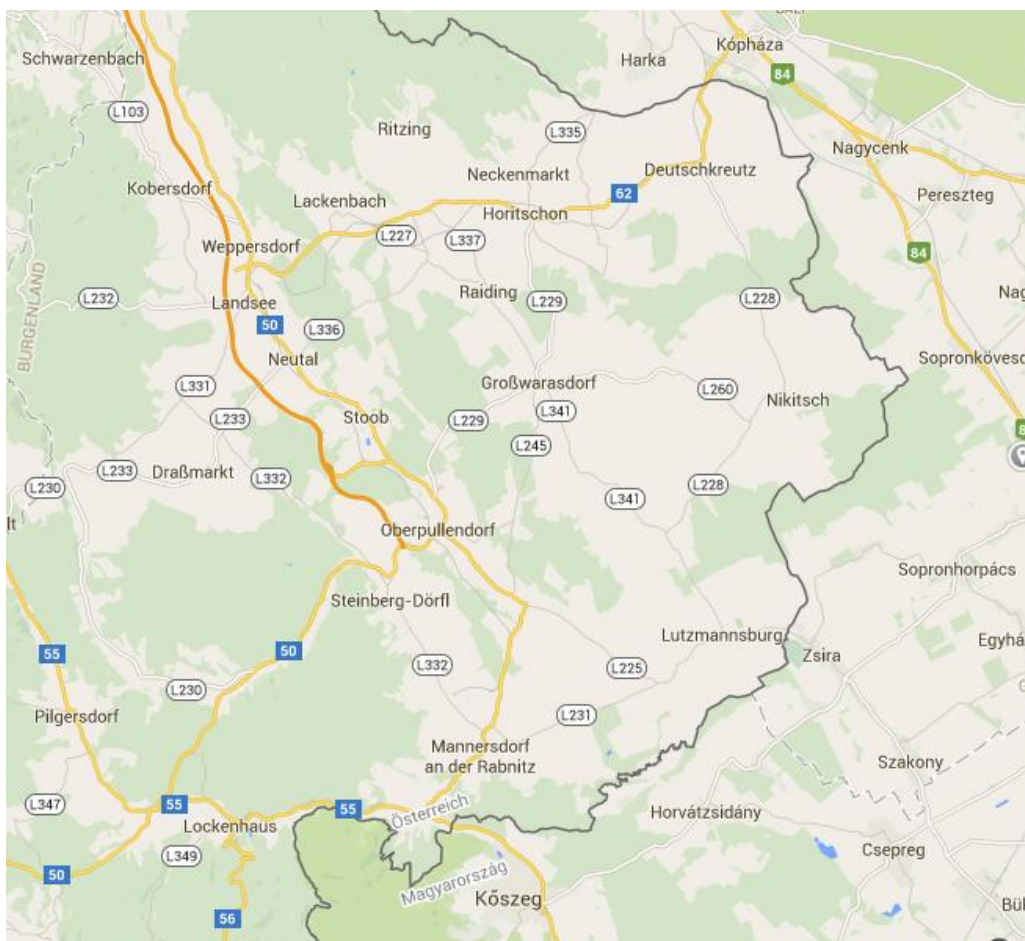
A harmadik szakasz a Körmentől néhány kilométerre nyugatra lévő Kemestaródfától Bozsokig terjed. Észak – déli irányú itt a határ, és 2/3-ad részében a Pinka völgyében húzódik, majd a Pinka fölött az Arany-patak völgyében folytatódik a határ. A Sopron környéki szakasz mellett ez a legintenzívebb határszakasz közlekedési vonatkozásban, mindennapos itt az átjáró forgalom. A trianoni döntést követően „visszatért” falvak miatt a határ rendkívül szabdalt, a Pinkát többször is keresztezi. A határ az Észak – déli, úgynevezett Pinka völgyi főutat és a vele párhuzamosan lévő utakat is rengeteg helyen keresztezte, azaz ezek az utak „csipkerózsika álomba” merültek 1949 után. A főutakat leszámítva ezen a határszakaszon voltak a legnagyobb mérvű fejlesztések az utóbbi években. Vaskeresztesnél, Horvátlövőnél, Pornóapátinál és Szentpéterfánál öt helyen épült ki a magyar oldalon, részben uniós támogatással aszfaltos út. Több helyen a mai napig a magyar oldalon aszfaltút van, az osztrák oldalon pedig csak antigoritos feltöltésű út húzódik. Olyan falu is van ezen a szakaszon, mint Szentpéterfa, amely három helyen, északon, délen és nyugati irányban is igényli a kapcsolatot, az egyes irányokban a szőlőhegy, a közeli iskola és a munkába járási igények miatt szükség van mindhárom lehetőségre. Az itt lakók közt sokan Szombathely megyeszékhelyen levő munkahelyükre nap mint nap ingázva kétszer kilépnek Ausztriába és kétszer visszajönnek Magyarországra, mert az a legrövidebb út.

A harmadik szakasz területe (forrás: www.googlemaps.com)



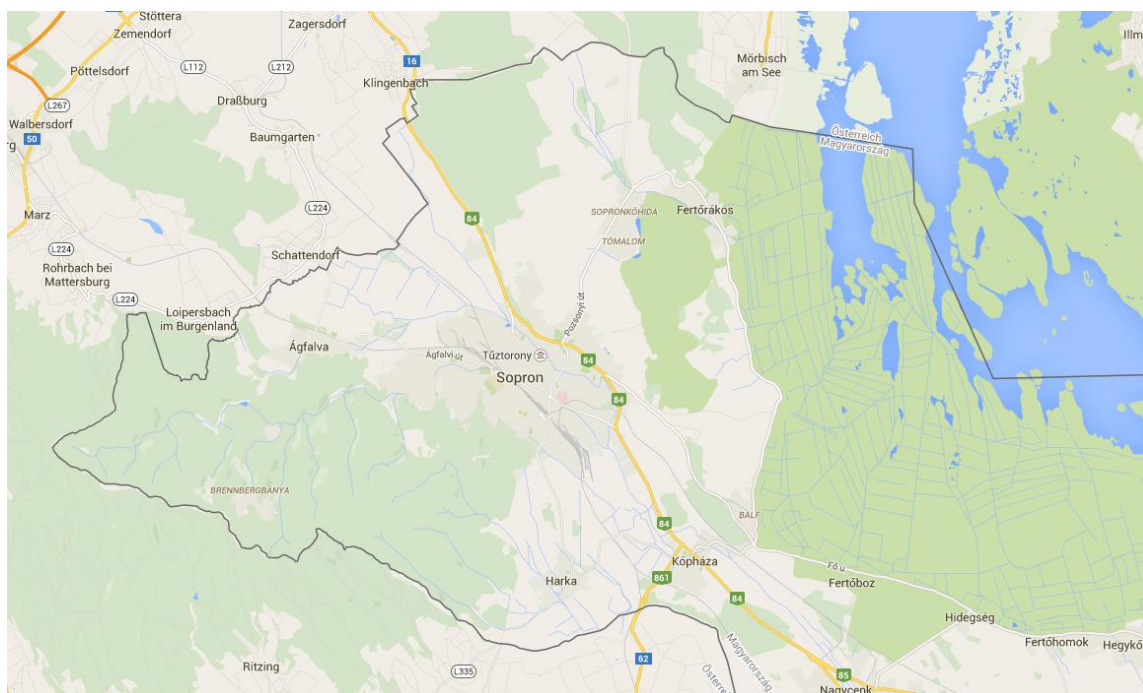
A negyedik szakasz a Kőszegi Hegység délnyugati részénél indulva a Soproni Hegység déli részét egy félkör alakban éri el. Több patak és folyó lép itt be Ausztriából, az Alpok felől Magyarországra. Ilyen a Gyöngyös, a Répce folyó vagy a kisebb patakok. Ezen a területen Kőszeget leszámítva a Vasfüggöny időszakában megszűnt mindennemű kapcsolat. Ma már ugyanakkor nagy igény lenne a megfelelő közlekedési kapcsolatokra, amire jó példa a locsmándi (Lutzmannsburg) fürdő, ahol jelen pillanatban a 198 dolgozóból 127 magyarországról jár át, tehát nagy szüksége van ennek a fürdőnek és a kapcsolódó szolgáltatónak a megfelelő átjárásra és az azt biztosító infrastruktúrára. A határ mindkét oldalán, hasonlóan a Pinka völgyéhez, nagyrészt a horvát nemzetiség által lakott falvak húzódnak, ők a 450 éve történt idetelepítésük óta egy közösséget alkottak, amelyet csak a Vasfüggöny választott ketté. Ezen a területen ugyanakkor a folyó völgyek szűkek, változatos domborzatú a terület, ezért szűkebb keresztmetszetű és ritkább sűrűségű utak haladtak a falvak között. A KKK által folytatott vizsgálat rengeteg lehetőséget tárt fel itt, ezek megvalósulásával visszaállhat az egykori sűrű közúti kapcsolatrendszer a kényszerűen elválasztott települések között.

A negyedik szakasz területe (forrás: www.googlemaps.com)



Az ötödik terület nevezhető a soproni „katlannak”. Sopron népszavazás útján történt „visszatérésével” a város $\frac{3}{4}$ -ed körben ékelődik be Ausztriába, a Fertő tavi kapcsolatot leszámítva szintén rendkívül összetett domborzati viszonyok között. Ugyanakkor nagyon erős itt a vasúti kapcsolat, Sopronból három helyen lehet kilépni Ausztriába, nem beszélve még a győri és szombathelyi fővonalakról Magyarország irányában. A schengeni csatlakozás utáni legintenzívebb változások is itt történtek, ennek oka egyrészt, hogy Sopron célállomás Alsó-Ausztria és Bécs irányából, másrészt Sopron és környéke lakosságének munkába történő ingázása Ausztriába. Ezen a területen például a meglévő 84-es számú úttól 2 km-re, egy alsóbbrendű öt számjegyű úton, Ágfalva mellett Sopronkertes, Bécsújhely irányába 3500 napi egységjármű jár minden munkanapon, ami kirívó terhelés. Ez az intenzív kapcsolat már 1990 előtt létezett, a határnyitás tovább segítette és tovább növelte ezt a forgalmat.

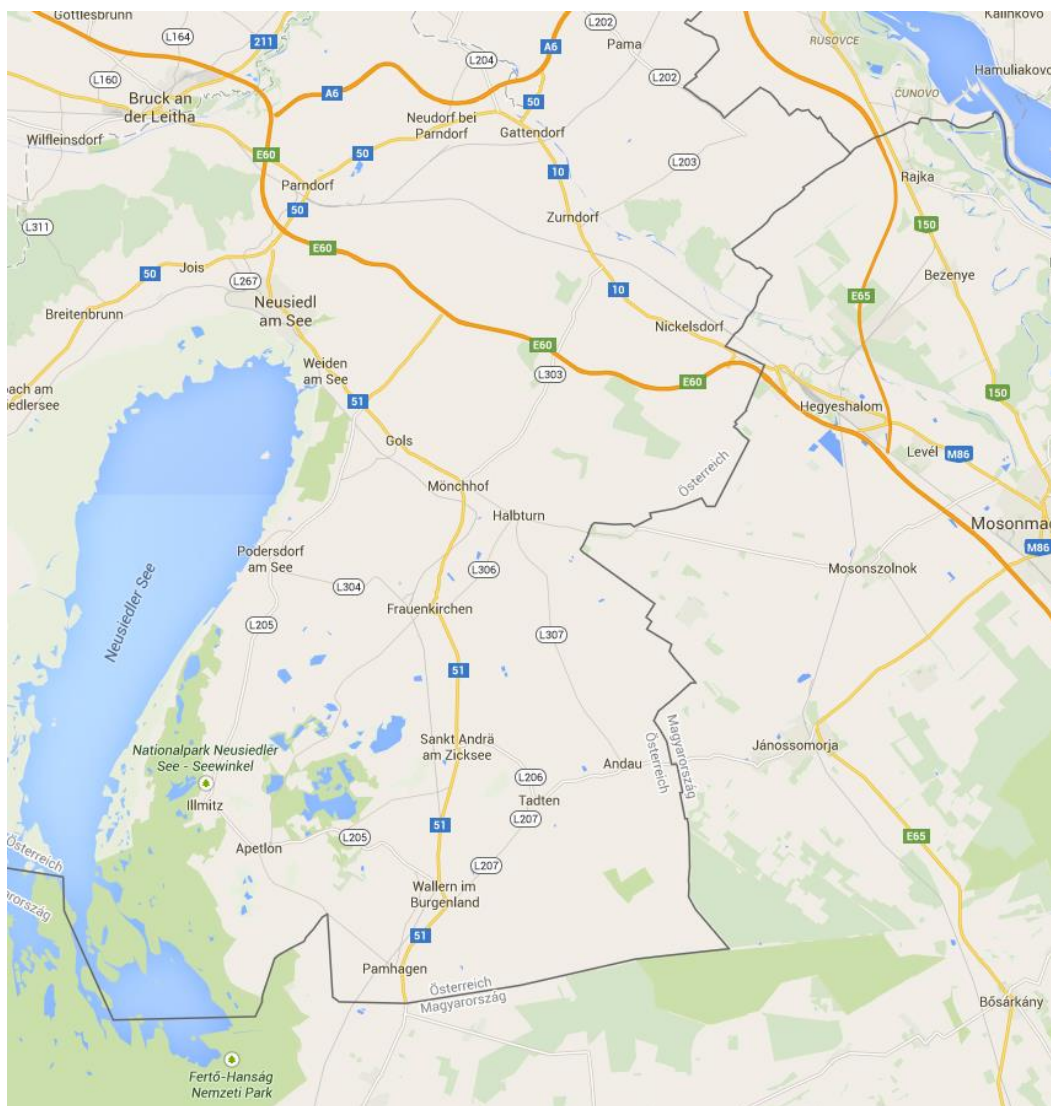
Az ötödik szakasz területe (forrás: www.googlemaps.com)



A hatodik szakasz a Fertő tó keleti oldalán a Fertő tótól a szlovák-osztrák-magyar „Háromszárhátig” tartó szakaszt jelenti. Ez egy sík domborzati adottságú szakasz, a határ részben kelet – nyugati, majd észak – déli irányú. A Hegyeshalom – Bécs kapcsolatot nem tekintve itt sem lehetett átmenni a Vasfüggöny időszakában. A schengeni zónához való csatlakozás okozta változás nagysága hasonló a Pinka völgyéhez, nagyon élénk, mindkét oldalról más igényekből fakadó, de nagyon intenzív forgalmat tapasztalhatunk.

A fentiek foglalva a topográfiai helyzetet, a Rába folyó északi oldalán húzódó dombvidéket leszámítva mindenhol alkalmas a terület a közlekedési kapcsolatok fejlesztésére, elősegítve a sűrű átjárást a két ország között közösségi közlekedési eszközökkel is.

A hatodik szakasz területe (forrás: www.googlemaps.com)



4. A településklaszterek vásárló forgalma és a közlekedési szokások jellemzése

A fejezet célja, hogy ismertesse a vizsgálatban részt vevő települések bevásárlási kínálatát és képet adjon az egyes klaszterek közlekedési helyzetéről/szokásairól a kis és nagybevásárlások tekintetében. Emellett röviden bemutatja az érintett települések helyzetét, földrajzi elhelyezkedését és a közelben található közlekedési infrastruktúrát.

4.1. Az 1. klaszter

Az első klasztert, az osztrák Andau és Tadtén településekkel átellenes, Mosonmagyaróvártól délnyugatra és Hegyeshalomtól délre található területet felmérésünk során Jánossomorja település reprezentálta.

A 6100 lakosú kisvárost mezővárosi múltja, a trianoni békediktátumot megelőzően kialakult térségi szerepe jelentősen megkülönbözteti a környező falvaktól. Szerepe az 1950-es évektől a szigorodó határsávval folyamatosan csökkent, majd a vasfüggöny 1989-es megszűnését követően a település újra dinamikus fejlődésnek indult. A korábbi hátrány előnnyé kovácsolódott a schengeni övezetbe lépést követően.

Jánossomorja a 86. sz. főút mentén, Mosonmagyaróvártól 13 km-re, az osztrák határtól 5 km-re található. Vasúton a Hegyeshalom - Csorna - Szombathely vasútvonalon érhető el. Az áthaladó forgalmas 86. sz. főút és Rajka, Hegyeshalom határátkelőhelyek közelsége miatt jelentős tranzit jellegű közúti forgalom bonyolódik a település területén. Jelentős ipari település és foglalkoztatási központ. Az itt található édesipari cégek és további gyártó létesítmények a régió gazdasági életének fontos szereplői.

Vásárlási lehetőségek

Jánossomorja településen a rendelkezésre bocsátott adatok alapján 9 db élelmiszerüzlet és 2 benzinkút található. Az élelmiszer üzletek mindegyike kiskereskedelmi áruházláncához tartozik. 4 db

CBA üzlet, míg 5 db a Reál csoport tagja. Ezeken kívül összesen 4 db trafik található Jánossomorján, mindegyik valamely élelmiszerbolt közvetlen közelében.

Közforgalmú közlekedési lehetőségek

A következő táblázatban összefoglaljuk a klaszterben található közforgalmú közlekedési megállókat és azt, hogy az egyes megállókból hány járatral lehet megközelíteni a régióközpontot.

24. táblázat: Az első klaszter közlekedési megállói

Hálózat	Település	Fekvés	Állomásnév	Tulajdonos	Járatok száma régióközpontba	Járatok száma régióközpontból
vasút	Jánossomorja	Jánossomorja	Jánossomorja	Gysev	közvetlenül csak Hegyeshalom vagy Csorna, napi 10 járatpár	
vasút	Jánossomorja	külterület	Hanság-nagyverdő	Gysev		
vasút	Jánossomorja	külterület	Hanságliget Mh.	Gysev		
távolsági autóbusz	Jánossomorja	Jánossomorja	Jánossomorja, temető	Kisalföld V.	4	3
távolsági autóbusz	Jánossomorja	külterület	Hanságliget, italbolt	Kisalföld V.	7	7
távolsági autóbusz	Jánossomorja	külterület	Jánossomorja, AMB Hungary	Kisalföld V.	27	25
távolsági autóbusz	Jánossomorja	Jánossomorja	Jánossomorja, Bajcsy Zs. u.	Kisalföld V.	25	24
távolsági autóbusz	Jánossomorja	Jánossomorja	Jánossomorja, Hanságfalvi elágazás	Kisalföld V.	16	20
távolsági autóbusz	Jánossomorja	Jánossomorja	Jánossomorja, iskola	Kisalföld V.	20	22
távolsági autóbusz	Jánossomorja	Jánossomorja	Jánossomorja, központ	Kisalföld V.	24	24
távolsági autóbusz	Jánossomorja	Jánossomorja	Jánossomorja, Óvoda	Kisalföld V.	16	20
távolsági autóbusz	Jánossomorja	Jánossomorja	Jánossomorja, Rákóczi u.	Kisalföld V.	7	7
távolsági autóbusz	Jánossomorja	Jánossomorja	Jánossomorja, Szt. István u.	Kisalföld V.	17	21
távolsági autóbusz	Jánossomorja	külterület	Mosonmagyaróvár, Újmajor	Kisalföld V.	8	9

4.1.1 Jánossomorja (6097 lakos)

25. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Jánossomorja)

Vásárlási lehetőségek	Felmérés eredményei
Bevásárlási lehetőségek száma	15
Legközelebbi supermarket	Mosonmagyaróvár
Közlekedési jellemzők és szokások	Felmérés eredményei
Tömegközlekedési megálló száma	14
Kisbevásárlás autóval vagy motorral	77%
Kisbevásárlás autóval a körülményektől függetlenül	35%
Nagybevásárlás autóval vagy motorral	88%
A tömegközlekedés használata jobb kínálat esetén	35%
A tömegközlekedés menetrendje nem befolyásolja	54%

4.2. A 2. klaszter

A 2. klaszter települései a Szombathelyi járáshoz tartoznak, a járásközponttól 10 km-re nyugatra, az osztrák határ mellett helyezkednek el. A délnyugaton fekvő Narda község lakossága 466 fő. Tőle északkeletre a 89. sz. főút túloldalán, szintén az osztrák határ mentén, az Arany-patak partján Bucsú település fekszik. Lakossága 558 fő. A települések gazdasági aktivitás és iparosodottság tekintetében elmaradnak az első klasztertől. A 3. klaszter településeitől elsősorban abban térnek el, hogy közvetlenül mellettük a már említett 89. sz. elsőrendű főútvonal halad Szombathely és Schachendorf között. A határ osztrák oldalán Hannersdorf, Schachendorf és Schandorf települések reprezentálják a második klasztert.

Vásárlási lehetőségek

Nardán egy ABC található, amely a Coop kiskereskedelmi áruházlánc tagja. Bucsún szintén egy Coop kezelésében lévő ABC a legfontosabb üzlet, de ezen túlmenően 2 italbolt és egy mozgóárus (pékség) is dolgozik a településen. Mindkét településre elmondhatjuk, hogy a legközelebbi szupermarket Szombathelyen, illetve a határon túl Großpetersdorfbán, illetve kicsit messzebb Oberwartban található.

Közforgalmú közlekedési lehetőségek

A következő táblázatban összefoglaljuk a klaszterben található közforgalmú közlekedési megállókat és azt, hogy az egyes megállókból hány járással lehet megközelíteni a régióközpontot.

26. táblázat: A második klaszter közlekedési megállói

Hálózat	Település	Fekvés	Állomásnév	Tulajdonos	Járatok száma régióközpontba	Járatok száma régióközpontból
távolsági autóbusz	Narda	Narda	Narda, autóbusz-váróterem	Vasi Volán	21	19
távolsági autóbusz	Narda	Narda	Narda (Kisnarda), autóbusz-forduló	Vasi Volán	5	5
távolsági autóbusz	Narda	Narda	Narda, szövetkezeti italbolt	Vasi Volán	21	19
távolsági autóbusz	Narda	Narda	Narda, Tsz	Vasi Volán	21	19
távolsági autóbusz	Bucu	Bucu	Bucu, autóbusz-váróterem	Vasi Volán	21	21
távolsági autóbusz	Bucu	<i>külterület</i>	Bucsui elágazás	Vasi Volán	29	28
távolsági autóbusz	Bucu	Bucu	Bucu, autóbusz-forduló	Vasi Volán	21	21
távolsági autóbusz	Bucu	<i>külterület</i>	Bucu, országhatár bejárati út	Vasi Volán	21	19

4.2.1. Narda (464 fő)

27. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Narda)

Vásárlási lehetőségek	Felmérés eredményei
Bevásárlási lehetőségek száma	1
Legközelebbi supermarket	Szombathely
Közlekedési jellemzők és szokások	Felmérés eredményei
Tömegközlekedési megálló száma	4
Kisbevásárlás autóval vagy motorral	40%
Kisbevásárlás autóval a körülményektől függetlenül	40%
Nagybevásárlás autóval vagy motorral	80%
A tömegközlekedés használata jobb kínálat esetén	20%
A tömegközlekedés menetrendje nem befolyásolja	60%

4.2.2. Bucsú (562 fő)

28. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Bucsú)

Vásárlási lehetőségek	Felmérés eredményei
Bevásárlási lehetőségek száma	4
Legközelebbi supermarket	Szombathely
Közlekedési jellemzők és szokások	Felmérés eredményei
Tömegközlekedési megálló száma	4
Kisbevásárlás autóval vagy motorral	59%
Kisbevásárlás autóval a körülményektől függetlenül	27%
Nagybevásárlás autóval vagy motorral	86%
A tömegközlekedés használata jobb kínálat esetén	41%
A tömegközlekedés menetrendje nem befolyásolja	43%

4.3. A 3. klaszter

Ezt a klasztert négy település fedi le: Vaskeresztes, Horvátlovó, Pornóapáti és Szentpéterfa. A települések összlakossága 1962 fő, jelentős ipari tevékenység nem található területükön. Ezek a települések is a Szombathelyi járáshoz tartoznak, 15-18 km-re nyugati, délnyugati irányban találhatók a járási központtól. Közös jellemzőjük, hogy az ausztriai oldalon található 56. sz. főút olyan közel fekszik a településekhez, hogy bizonyos relációkban ez az útvonal magyar úti célok esetén is rövidebb eljutási időt biztosíthat. A 3 északi településen a 8714. sz. számú Pornóapáti-Narda összekötő út fut keresztül, míg a megyeszékhelyet elsősorban a 8713. sz. számú összekötő úton, némi kerülővel pedig a 89. sz. főúton keresztül lehet megközelíteni.

Vásárlási lehetőségek

Minden a klaszterbe tartozó településen található egy ABC élelmiszerüzlet. Ezekből a horvátlovóit leszámítva mindegyik a Coop kiskereskedelmi áruházlánc tagja, míg a horvátlovói nem tartozik egyikhez sem, önálló kereskedelmi tevékenységet lát el. Ezeken kívül elsősorban ital- és dohányboltok találhatóak az egyes településeken, illetve mindegyik települést több mozgóárus szolgálja ki. (pékség, zöldséges, hentes stb.) A legközelebbi supermarket Szombathelyen található a klaszter települései közül, leszámítva Szentpéterfát, amely valamelyest közelebb esik Körmendhez.

Közforgalmú közlekedési lehetőségek

A következő táblázatban összefoglaljuk a klaszterben található közforgalmú közlekedési megállókat és azt, hogy az egyes megállókból hány járással lehet megközelíteni a régióközpontot.

29. táblázat: A harmadik klaszter közlekedési megállói

Hálózat	Település	Fekvés	Állomásnév	Tulajdonos	Járatok száma régióközpontba	Járatok száma régióközpontból
távolsági autóbusz	Szentpéterfa	Szentpéterfa	Szentpéterfa, Gorica	Vasi Volán	12	13
távolsági autóbusz	Szentpéterfa	Szentpéterfa	Szentpéterfa, posta	Vasi Volán	12	13
távolsági autóbusz	Vaskeresztes	Vaskeresztes	Vaskeresztes, autóbusz-váróterem	Vasi Volán	22	21
távolsági autóbusz	Horvátlövő	Horvátlövő	Horvátlövő, autóbusz-váróterem	Vasi Volán	21	21
távolsági autóbusz	Pornóapáti	Pornóapáti	Pornóapáti, autóbusz-váróterem	Vasi Volán	22	24

4.3.1. Vaskeresztes (356 fő)

30. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Vaskeresztes)

Vásárlási lehetőségek	Felmérés eredményei
Bevásárlási lehetőségek száma	7
Legközelebbi supermarket	Szombathely
Közlekedési jellemzők és szokások	Felmérés eredményei
Tömegközlekedési megálló száma	1
Kisbevásárlás autóval vagy motorral	77%
Kisbevásárlás autóval a körülményektől függetlenül	42%
Nagybevásárlás autóval vagy motorral	92%
A tömegközlekedés használata jobb kínálat esetén	17%
A tömegközlekedés menetrendje nem befolyásolja	75%

4.3.2. Horvátlövő (206 fő)

31. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Horvátlövő)

Vásárlási lehetőségek	Felmérés eredményei
Bevásárlási lehetőségek száma	5
Legközelebbi supermarket	Szombathely
Közlekedési jellemzők és szokások	Felmérés eredményei
Tömegközlekedési megálló száma	1
Kisbevásárlás autóval vagy motorral	94%
Kisbevásárlás autóval a körülményektől függetlenül	50%
Nagybevásárlás autóval vagy motorral	100%
A tömegközlekedés használata jobb kínálat esetén	25%
A tömegközlekedés menetrendje nem befolyásolja	44%

4.3.3. Pornóapáti (379 fő)

32. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Pornóapáti)

Vásárlási lehetőségek	Felmérés eredményei
Bevásárlási lehetőségek száma	7
Legközelebbi supermarket	Szombathely
Közlekedési jellemzők és szokások	Felmérés eredményei
Tömegközlekedési megálló száma	1
Kisbevásárlás autóval vagy motorral	83%
Kisbevásárlás autóval a körülményektől függetlenül	67%
Nagybevásárlás autóval vagy motorral	83%
A tömegközlekedés használata jobb kínálat esetén	17%
A tömegközlekedés menetrendje nem befolyásolja	67%

4.3.4. Szentpéterfa (1006 fő)

33. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Szentpéterfa)

Vásárlási lehetőségek	Felmérés eredményei
Bevásárlási lehetőségek száma	5
Legközelebbi supermarket	Körmend
Közlekedési jellemzők és szokások	Felmérés eredményei
Tömegközlekedési megálló száma	2
Kisbevásárlás autóval vagy motorral	33%
Kisbevásárlás autóval a körülményektől függetlenül	48%
Nagybevásárlás autóval vagy motorral	89%
A tömegközlekedés használata jobb kínálat esetén	41%
A tömegközlekedés menetrendje nem befolyásolja	30%

4.4. A 4. klaszter

A 4. klaszterbe négy, a Körmendi kistérséghez tartozó települést soroltunk: Vasalja, Magyarnádalja és Kemestaródfa. A települések 5-7 km-re nyugatra fekszenek a járási központtól, közel a 8. sz. főúthoz, míg Pinkamindszent az utóbbiaknál 4-5 kilométerrel távolabb fekszik észak-nyugati irányban. Alacsony lélekszámú települések, összesen 900 főt

számlál a lakosságuk. A főút közelsége miatt közlekedési szempontból előnyösebb települések, mint a 3. klaszter települései. Pinkamindszentről az osztrák 56. sz. főúton keresztül Güssing 15 perc alatt megközelíthető személygépjárművel. Magyaránadalja közvetlen közelében található a Körmend – Graz vasútvonal Horvátnadaljai megállója is.

Vásárlási lehetőségek

Kemestaródfán egy önálló ABC üzlet forgalmaz élelmiszereket. Ezen kívül számos italbolt, dohánybolt és különböző élelmiszer típusokat árusító mozgóárusok szolgálják ki helyben a települések lakosságát. Utóbbi alól kivételt képez Pinkamindszent, mivel ott mozgóárus sem dolgozik.

Közforgalmú közlekedési lehetőségek

A következő táblázatban összefoglaljuk a klaszterben található közforgalmú közlekedési megállókat és azt, hogy az egyes megállókból hány járatral lehet megközelíteni a régióközpontot.

34. táblázat: A negyedik klaszter közlekedési megállói

Hálózat	Település	Fekvés	Állomásnév	Tulajdonos	Járatok száma régióközpontba	Járatok száma régióközpontból
távolsági autóbusz	Magyarnadalja	Magyarnadalja	Magyarnadalja, Rákóczi u. 1.	Vasi Volán	11	9
távolsági autóbusz	Kemestaródfa	Kemestaródfa	Kemestaródfa, Művelődési Otthon	Vasi Volán	11	11
távolsági autóbusz	Kemestaródfa	Kemesmál	Kemestaródfa, harangláb	Vasi Volán	7	9
távolsági autóbusz	Vasalja	Vasalja	Vasalja, autóbusz-váróterem	Vasi Volán	11	9
távolsági autóbusz	Vasalja	Vasalja	Vasalja, Rákóczi u. 29.	Vasi Volán	7	7
távolsági autóbusz	Pinkamindszent	Pinkamindszent	Pinkamindszent, autóbusz-váróterem	Vasi Volán	7	7
távolsági autóbusz	Pinkamindszent	Pinkamindszent	Pinkamindszent, faluvég	Vasi Volán	7	7

4.4.1. Vasalja (329 fő)

35. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Vasalja)

Vásárlási lehetőségek	Felmérés eredményei
Bevásárlási lehetőségek száma	5
Legközelebbi supermarket	Körmend
Közlekedési jellemzők és szokások	Felmérés eredményei
Tömegközlekedési megálló száma	2
Kisbevásárlás autóval vagy motorral	24%
Kisbevásárlás autóval a körülményektől függetlenül	53%
Nagybevásárlás autóval vagy motorral	94%
A tömegközlekedés használata jobb kínálat esetén	35%
A tömegközlekedés menetrendje nem befolyásolja	24%

4.4.2. Magyarnádalja (227 fő)

36. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Magyarnádalja)

Vásárlási lehetőségek	Felmérés eredményei
Bevásárlási lehetőségek száma	3
Legközelebbi supermarket	Körmend
Közlekedési jellemzők és szokások	Felmérés eredményei
Tömegközlekedési megálló száma	1
Kisbevásárlás autóval vagy motorral	76%
Kisbevásárlás autóval a körülményektől függetlenül	48%
Nagybevásárlás autóval vagy motorral	80%
A tömegközlekedés használata jobb kínálat esetén	56%
A tömegközlekedés menetrendje nem befolyásolja	28%

4.4.3. Kemestaródfa (230 fő)

37. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Kemestaródfa)

Vásárlási lehetőségek	Felmérés eredményei
Bevásárlási lehetőségek száma	3
Legközelebbi supermarket	Körmend
Közlekedési jellemzők és szokások	Felmérés eredményei
Tömegközlekedési megálló száma	2
Kisbevásárlás autóval vagy motorral	75%
Kisbevásárlás autóval a körülményektől függetlenül	35%
Nagybevásárlás autóval vagy motorral	95%
A tömegközlekedés használata jobb kínálat esetén	55%
A tömegközlekedés menetrendje nem befolyásolja	25%

4.4.4. Pinkamindszent (174 fő)

38. táblázat: Vásárlási lehetőségek és szokások (Pinkamindszent)

Vásárlási lehetőségek	Felmérés eredményei
Bevásárlási lehetőségek száma	2
Legközelebbi supermarket	Körmend
Közlekedési jellemzők és szokások	Felmérés eredményei
Tömegközlekedési megálló száma	2
Kisbevásárlás autóval vagy motorral	100%
Kisbevásárlás autóval a körülményektől függetlenül	33%
Nagybevásárlás autóval vagy motorral	100%
A tömegközlekedés használata jobb kínálat esetén	83%
A tömegközlekedés menetrendje nem befolyásolja	0%

A háztartás felmérés során használt kérdőív

„SMASHMOB“ KÉRDŐÍV, MAGYAR OLDALI HELYI HÁZTARTÁSI LEKÉRDEZÉS

Kérdezőbiztos:

Kérdőív sorsz.:

Jó napot! A Nyugat-Pannon Közhasznú Nonprofit Kft., mint projektpartner nevében kérdéseket szeretnénk feltenni a közelben lévő boltokban történő bevásárlással kapcsolatban. Kérem, szánjon ránk pár percet!

A Általános adatok (A megkérdezés előtt kitöltendő)

A település neve, postai irányítószáma:

A megkérdezés ideje: _____ (nap), _____ (dátum), _____ óra

B A háztartás ált. adatai

- 1) Hány személyes a háztartása? _____
- 2) Hány (működő) személyautó van a háztartásban? _____
- 3) Hány (működő) motorkerékpár vagy moped van a háztartásban? _____
- 4) Hány (használható) kerékpár van a háztartásban? _____
- 5) Hány személynek van jogosítványa a háztartásban? _____

C Közlekedési szokások – kisebb bevásárlásoknál

(Megj.: „Kiseb bevásárlás: olyan napi árucikkek beszerzése, amelyek max. két napra szólnak és nagyjából beleférnek egy normál bevásárló táskába/szatyorba.

6) Hol szerzi be kisbevásárlásai során leggyakrabban az alábbi termékeket? (Több válasz lehetséges)

Pékáru- és tejtermékek	<input type="checkbox"/> ¹ Pékség	<input type="checkbox"/> ² Kisbolt	<input type="checkbox"/> ³ Szupermarket
Bolt neve			
Helye			
Hetente hányszor?			
Havonta hányszor?			
Egyéb (pl. önellátó – megtermeli/megsüti):			
Hús- és hentesárak	<input type="checkbox"/> ¹ Hentes	<input type="checkbox"/> ² Kisbolt	<input type="checkbox"/> ³ Szupermarket
bolt neve			

helye			
Hetente hányszor?			
Havonta hányszor?			
Egyéb (pl. önellátó – megtermeli):			
Zöldség-gyümölcs	<input type="checkbox"/> ¹ Utcai zöldségárús, piac	<input type="checkbox"/> ² Kisbolt	<input type="checkbox"/> ³ Szupermarket
Bolt neve			
Helye			
Hetente hányszor?			
Havonta hányszor?			
Egyéb (pl. önellátó – megtermeli):			
Higiénia (Pl. wc-papír)	<input type="checkbox"/> ¹ Drogéria	<input type="checkbox"/> ² Kisbolt	<input type="checkbox"/> ³ Szupermarket
Bolt neve			
helye			
Hetente hányszor?			
Havonta hányszor?			
Egyéb:			
Dohányáru und sajtótermék	<input type="checkbox"/> ¹ Trafik	<input type="checkbox"/> ² Kisbolt	<input type="checkbox"/> ³ Szupermarket
Bolt neve			
helye			
Hetente hányszor?			
Havonta hányszor?			
Egyéb (pl. házhoz szállítás):			
7) Milyen alább felsorolt közlekedési eszközt ill. helyváltoztatási módot használ kisebb bevásárlásai során leggyakrabban és miért pont azt? <input type="checkbox"/> ¹ személygk. és/vagy motorkerékpár/moped <input type="checkbox"/> ² vasút vagy/és busz <input type="checkbox"/> ³ kerékpár <input type="checkbox"/> ⁴ gyalog <input type="checkbox"/> ⁵ utasként autóban/motoron Miért így közlekedik _____			
8) Kiseb bevásárlásait más célból megtett útjaival köti össze? <input type="checkbox"/> ¹ nem, én külön útként megyek vásárolni <input type="checkbox"/> ² igen, munkába menet vagy jövet			

<input type="checkbox"/> ³ igen, amikor a gyereket viszem/hozom iskolából, óvodából <input type="checkbox"/> ⁴ igen, más okból megtett utam alkalmából Milyen alkalmából? _____
9) Ha lakhelyén lenne a közelben egy olyan ellátó/bolt, ott vásárolna be? <input type="checkbox"/> ¹ igen <input type="checkbox"/> ² nem <input type="checkbox"/> ³ van ilyen és szoktam is ott vásárolni <input type="checkbox"/> ⁴ van ilyen, de nem járok oda
10) Kb. mennyit költ egy kisbevásárláskor? _____ Ft
D Közlekedési szokások – Nagybevásárlás/Heti bevásárlás <i>(Megj.: Heti bevásárlás alatt olyan bevásárlást értünk, mely a kisbevásárlásnál több/nagyobb)</i> 11) Milyen gyakran végez nagybevásárlást? <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <input type="checkbox"/>¹ gyakrabban mint hetente <input type="checkbox"/>³ kéthetente <input type="checkbox"/>⁵ kevesebbszer mint havonta </div> <div style="width: 45%;"> <input type="checkbox"/>² hetente egyszer <input type="checkbox"/>⁴ havonta egyszer <input type="checkbox"/>⁶ soha (→ tovább a 16 kérdésre) </div> </div>
12) Többnyire hol, melyik üzletben végzi nagybevásárlását? Üzlet neve? _____ Helység, ahol az üzlet van? _____
13) Milyen alább felsorolt közlekedési eszközt ill. helyváltoztatási módot használ nagyobb bevásárlásai során leggyakrabban és miért pont azt? <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <input type="checkbox"/>¹ személygk. és/vagy motorkerékpár/moped <input type="checkbox"/>³ Kerékpár <input type="checkbox"/>⁵ utasként autóban/motoron </div> <div style="width: 45%;"> <input type="checkbox"/>² vasút vagy/és busz <input type="checkbox"/>⁴ gyalog </div> </div> Miért így közlekedik _____
14) Nagy/Heti bevásárlásait más célból megtett útjaival köti össze? <input type="checkbox"/> ¹ nem, én külön útként megyek vásárolni <input type="checkbox"/> ² igen, munkába menet vagy jövet <input type="checkbox"/> ³ igen, amikor a gyereket viszem/hozom iskolából, óvodából <input type="checkbox"/> ⁴ igen, más okból megtett utam alkalmából Milyen alkalmából? _____
15) Kb. mennyit költ egy nagybevásárláskor általában? _____ Ft
E Általános magatartás a vásárlás-közlekedés közeli bolt témában 16) Mindegy milyenek a körülmények, a kisbevásárlásaim során továbbra is személygépkocsit

<p>használok.</p> <p> <input type="checkbox"/>¹ igaz <input type="checkbox"/>² részben igaz </p> <p> <input type="checkbox"/>³ nem igaz <input type="checkbox"/>⁴ nem használok személygépkocsit </p>
<p>17) Ha a kisbevásárlást szolgáló üzlet közelebb lenne, én gyalog vagy kerékpárral mennék vásárolni.</p> <p> <input type="checkbox"/>¹ igaz <input type="checkbox"/>² részben igaz </p> <p> <input type="checkbox"/>³ nem igaz <input type="checkbox"/>⁴ gyalog vagy kerékpárral megyek </p>
<p>18) Nekem személygépkocsival kell mennem, mert máskülönben nem tudom a kisbevásárlásomat elintézni.</p> <p> <input type="checkbox"/>¹ igaz <input type="checkbox"/>² részben igaz </p> <p> <input type="checkbox"/>³ nem igaz </p>
<p>19) A tömegközlekedési eszközzel (busz, vasút, stb) utazás bevásárláskor számomra körülményes</p> <p> <input type="checkbox"/>¹ igaz <input type="checkbox"/>² nem igaz </p>
<p>20) Ha lenne jobb tömegközlekedés (busz, vasút, falubusz) akkor vásárlásaim során használnám azt.</p> <p> <input type="checkbox"/>¹ igaz <input type="checkbox"/>² nem igaz </p>
<p>21) A vásárlási utazásomnál más segítségére/közreműködésre szorulok.</p> <p> <input type="checkbox"/>¹ igaz <input type="checkbox"/>² részben igaz </p> <p> <input type="checkbox"/>³ nem igaz </p>
<p>22) El tudnám képzelni, hogy kerékpárral menjek, ha a bolt megfelelő távolságra van és biztonságos kerékpárút állna rendelkezésre.</p> <p> <input type="checkbox"/>¹ igaz <input type="checkbox"/>² nem igaz </p>
<p>23) A család együtt jár bevásárolni.</p> <p> <input type="checkbox"/>¹ igaz <input type="checkbox"/>² részben igaz </p> <p> <input type="checkbox"/>³ nem igaz </p>
<p>24) Milyen menetrendi gyakoriság lenne Ön számára megfelelő ahhoz, hogy vásárlásnál a tömegközlekedést (pl. buszt) használja?</p> <p> <input type="checkbox"/>¹ óránként többször <input type="checkbox"/>² óránként </p> <p> <input type="checkbox"/>³ minden 2. órában <input type="checkbox"/>⁴ egyszer de., egyszer du. </p> <p> <input type="checkbox"/>⁵ hetente egyszer <input type="checkbox"/>⁶ szóba sem jön számomra/ érdektelen </p>
<p>25) Milyen távolságra kellene lennie a legközelebbi megállóhelynek Önhöz ahhoz, hogy tömegközlekedést vegyen igénybe vásárláskor?</p>

<input type="checkbox"/> ¹ 5m	<input type="checkbox"/> ² 50m	<input type="checkbox"/> ³ 500m
--	---	--

F Az interjúalany társadalmi-gazdasági státusza

Családi állapot:

- ☐¹ nőtlen/hajadon ☐² házas/kapcsolatban
☐³ elvált ☐⁴ özvegy

Életkor: _____

Neme

- ☐¹ férfi ☐² nő

Iskolai végzettsége:

- ☐¹ Egyetem, főiskola ☐² érettségi
☐³ szakiskola ☐⁴ ált. iskola
☐⁵ egyéb _____)