

# Smart Shopping Mobility

Öko-mobilitás elősegítése az osztrák-magyar határtérségben  
A vasúti, a közúti, valamint bevásárlási mobilitással  
kapcsolatos felmérések eredményeinek elemzése

Megrendelő: Nyugat-Pannon  
Terület- és Gazdaságfejlesztési  
Szolgáltató Közhasznú Nonprofit  
Kft.

Elkészítő: Innopartner Tanácsadó,  
Fejlesztő és Kutató Kft

Készítés éve: 2015



## Tartalomjegyzék

<b>Bevezetés .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Módszertan .....</b>	<b>8</b>
1.1. Felhasznált adatok.....	8
1.2. Vizsgálati terület.....	8
<b>2. A jelenlegi közösségi közlekedési szolgáltatási színvonal bemutatása .....</b>	<b>9</b>
2.1. Szolgáltatók bemutatása .....	9
2.2. Jelenlegi menetrend és hálózat, átszállási kapcsolatok.....	9
2.3. Járművek.....	11
2.4. Jegyrendszer .....	17
2.5. Információszoolgáltatás.....	20
<b>3. A közösségi közlekedési számlálás és kikérdezés eredményeinek bemutatása ...</b>	<b>25</b>
3.1. A felmérési adatok áttekintése .....	25
3.1.1. A tavaszi felmérési adatok elemzése .....	28
3.1.2. A nyári felmérési adatok elemzése .....	32
3.2. A keresztmetszeti adatok elemzése .....	36
3.2.1. 512 Deutschkreutz – Sopron – Ebenfurth vasútvonal .....	36
3.2.2. 524 Deutschkreutz – Sopron – Wiener Neustadt – Wien vasútvonal.....	48
3.2.3. 530 Szentgotthárd – Fehring – Feldbach – Graz vasútvonal.....	60
3.2.4. 700 Győr – Hegyeshalom – Bruck a. d. Leitha – Wien vasútvonal .....	71
3.2.5. 731 Fertőszentmiklós – Pamhagen – Neusiedl am See vasútvonal.....	79
3.2.6. Egyéb tapasztalatok, észrevételek .....	86
3.2.7. Összefoglalás, értékelés.....	88
3.3. A célforgalmi adatok elemzése.....	92
3.3.1. A tavaszi célforgalmi felmérés adatainak elemzése .....	92
3.3.2. A nyári célforgalmi felmérés adatainak elemzése.....	103
3.3.3. A célforgalmi felmérések eredményeinek összehasonlítása .....	115
<b>4. A közúti számlálás és kikérdezés eredményeinek bemutatása .....</b>	<b>117</b>
4.1. Közúti keresztmetszeti számlálás .....	118

4.2.	<i>A közúti célforgalmi adatok elemzése .....</i>	148
<b>5.</b>	<b>A bevásárlási célú mobilitási folyamatok elemzése a SmaShMob projekt felmérésének eredményei alapján .....</b>	<b>165</b>
5.1.	<i>A háztartási kikérdezéssel érintett területek földrajzi jellemzői .....</i>	165
5.2.	<i>A háztartási adatfelvétel és feldolgozás jellemzői .....</i>	169
5.3.	<i>A felmért háztartások közlekedési szokásai .....</i>	170
5.3.1.	<i>A háztartások általános tulajdonságai.....</i>	170
5.3.2.	<i>Közlekedési szokások kisbevásárlásoknál .....</i>	170
5.3.3.	<i>Közlekedési szokások nagybevásárlásoknál (heti bevásárlás) .....</i>	178
5.3.4.	<i>Általános magatartási szokások a közlekedés – vásárlás - közeli bolt témában</i>	181
5.4.	<i>A bevásárlóközponti felmérés helyszíneinek bemutatása .....</i>	188
5.5.	<i>A felmérés módszertana .....</i>	199
5.6.	<i>A felmérés tapasztalatai.....</i>	201
5.6.1.	<i>A bevásárlóközpontokba érkező járművek és utasaik besorolása .....</i>	201
5.6.2.	<i>Vásárlási szokások.....</i>	214
5.6.3.	<i>Utazási szokások .....</i>	219
<b>6.</b>	<b>A felmérések eredményeinek összefoglaló értékelése .....</b>	<b>223</b>



## Bevezetés

A közlekedés nélkülözhetetlen szerepet játszik a lakosság életében. A tömeges utazási igények kielégítése kétféle módon lehetséges, egyéni közlekedéssel, vagy menetrend szerinti közforgalmú közlekedéssel.

Az egyéni közlekedés, vagyis a személygépkocsi közlekedés egyre nagyobb szerepet játszik a mobilitási szükségletek kielégítésében, de még hosszú távon sem válik kizárólagossá, mivel nem hozzáférhető mindenki számára. Ugyanakkor környezetvédelmi szempontból sem a legkedvezőbb közlekedési mód.

A közforgalmú közlekedés már a társadalom egészére kedvezőbb, számos előnnyel jár. A közforgalmú közlekedést az állam közszolgáltatásnak tekinti. Működtetése szigorú szabályozási környezetben biztosított, s az igazolhatóan jogos veszteséget kompenzálja.

A határon átnyúló közlekedés sajátos helyzetben van. Az EU tagállamai közötti schengeni egyezmény eltörölte a belső határokat, amely a határon átnyúló közlekedésben sajátos helyzetet teremtett. Az egyéni közlekedésben, a személygépkocsival történő utazásnál gyakorlatilag semmiféle korlátot nem jelent a határ, vagyis akadálytalanul haladnak át a határátkelőhelyeken. Ezzel szemben a menetrend szerinti közforgalmú közlekedésben továbbra is bizonyos mértékű elválasztó szerepet játszik a határ.

A határon átnyúló, nemzetközi közforgalmú közlekedés jogszabályi környezete eltér a belföldi közforgalmú közlekedéstől. Az állam nem tekinti közszolgáltatási feladatnak, mivel a határon átnyúló közlekedés nem része a lakosság mindennapi életének. A kishatármenti, agglomerációs közlekedés megcáfolja ezt az állítást, s egyre több helyen van (Szlovákia-Magyarország, Ausztria-Magyarország, stb) olyan határon átnyúló közforgalmú közlekedés, amely az egyik országban lévő lakóhely és a másik országban lévő munkahely között biztosít eljutást.

Ezt felismerve a 2012. évi XLI. személyszállítási törvény 20 § szerint:

„Nemzet-, társadalom- vagy közlekedéspolitikai szempontok alapján az ellátásért felelős a határon átmenő személyszállítási szolgáltatásokat személyszállítási közszolgáltatásként rendelhet meg. A személyszállítási közszolgáltatássá minősített határon átmenő regionális személyszállítási szolgáltatásokra a regionális személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó szabályokat, a személyszállítási közszolgáltatássá minősített határon átmenő országos személyszállítási szolgáltatásokra az országos személyszállítási közszolgáltatási tevékenységre vonatkozó szabályokat kell alkalmazni”.

Az Európai Unió tagállamaiban az autóbusszal végzett nemzetközi közlekedés szabályait az 1073/2009/EK rendelete egységesen szabályozza.

A határon átnyúló agglomerációs, vagy regionális közlekedés olyan sajátos helyzetű közlekedés, amelyben az utasok utazásuk egy része nemzetközi (határt átlépő), másik része pedig jellemzői alapján belföldi (rendszeresség, munkába járási cél) utazásnak tekinthető. Ez

utóbbinak minden országban eltérő szabályozási rendszere van, eltérő szolgáltatási színvonallal, kedvezmény rendszerrel és tarifaszinttel.

Mindezek a határon átnyúló közforgalmú közlekedés fejlesztésében, tervezésében komoly gondot jelentenek.

A határon átnyúló közlekedés fellendülése 2004-től figyelhető meg, amikor Magyarország az EU tagja lett, s egyre több magyar munkavállaló talált munkát a szomszédos Ausztriában és kisebb volumenben ugyan, de osztrák munkavállalók is megjelentek a határmenti magyar munkaerő piacon.

A határon átnyúló közforgalmú közlekedési szolgáltatások fejlesztését. kívánja megalapozni a közlekedés szempontjából jellemző időszakban és napokon végrehajtott közforgalmú közlekedés utasforgalmi felvétele, amely két részből állt;

- egyrészt a közforgalmú közlekedés területén – figyelembe véve a sajátosságait – tavaszi és nyári időszakban, három napos, járművön végrehajtott
  - keresztmetszeti utasszámlálás, és
  - célforgalmi kikérdezés,
- másrészt ősszel a kijelölt jellemzően regionális forgalmat lebonyolító határátkelőhelyeken, a határ osztrák oldalán, osztrák rendőri intézkedés mellett szintén három napos
  - közúti kétirányú keresztmetszeti számlálás, és
  - célforgalmi kikérdezés.

A felmérések a KTI terveit 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.

Az osztrák-magyar határt keresztező forgalom egy részét, mint az a későbbiekben látható is lesz, a bevásárlási célú egyéni közlekedés adja. Annak érdekében, hogy az egyéni közlekedés részaránya csökkenhessen és javaslatokat tehessünk más, a bevásárlási igényeket alternatív módon kielégítő szolgáltatások fejlesztésére, meg kellett ismernünk az ilyen jellegű utazások jellemzőit és motivációit. Ezért az osztrák-magyar határtérségben további felméréseket végeztünk:

- 11 magyar településen háztartási kikérdezést és

- 2 osztrák, valamint 3 magyar településen bevásárlóközponti kikérdezést hajtottunk végre.

A jelentés a felmért adatok feldolgozási eredményei alapján részletesen elemezve mutatja be az öt határon átnyúló vasútvonal, a hét határátkelőhely közötti forgalmát, valamint bevásárlási célú utazások főbb jellemzőit. Az elemzések feltárják a térség közlekedési adottságait és sajátosságait.

## 1. Módszertan

### 1.1. Felhasznált adatok

A helyzetfeltárás elkészítését kiterjedt adatfelvétel és kutatás előzte meg. Ennek során a következő adatfelvételekre kerül sor:

- utasszámlálás és kikérdezés a meglévő, határon átnyúló vasúti szerelvényeken
  - májusi tanítási időszak,
  - júliusi tanszünetes időszakhárom jellemző forgalmi napján,
- autóval utazók kikérdezése a hét legjelentősebb regionális forgalmat lebonyolító határátkelőhelyeken a vasúti felméréssel azonos napokon,
- kérdőíves háztartási és bevásárlóközponti kikérdezés összesen 14 magyar és 2 osztrák településen

Ezen túl áttekintettük a térség társadalmi-gazdasági helyzetére vonatkozó dokumentumokat (fejlesztési tervek és tanulmányok), a határon átnyúló közlekedésre vonatkozó jogi szabályozást, illetve a helyszínen is felmértük az infrastruktúra állapotát és a szolgáltatások minőségét.

### 1.2. Vizsgálati terület

A vizsgált terület lehatárolásánál elsősorban a határon átnyúló közlekedésben leginkább érintett térségeket és településeket vettük figyelembe, Magyarországon Vas és Győr-Moson-Sopron megyék, míg Ausztriában Burgenland tartományban. Vizsgálataink kimutatták azonban azt is, hogy Ausztriában a határon átnyúló kapcsolatok túlterjednek Burgenland tartomány határain, így az elemzéseknél figyelembe vettük Wien, Graz, Wiener Neustadt felé irányuló forgalmat is. A gazdasági-társadalmi vizsgálatok, valamint a közlekedési igényfelmérés e területekre terjedtek ki.

## 2. A jelenlegi közösségi közlekedési szolgáltatási színvonal bemutatása

### 2.1. Szolgáltatók bemutatása

A Magyarországot és Ausztriát összekötő vonatokat több társaság üzemelteti. Magyar oldalról a MÁV-Start Zrt. és a GySEV Zrt., osztrák oldalról pedig az ÖBB-Personenverkehr AG látja el a vasúti szolgáltatást. A határon átnyúló vasútvonalak üzemeltetése általában az országhatárnál vált szolgáltatót, ez alól kivétel a Sopron – Ebenfurth és a Pamhagen – Neusiedl am See vasúti szakasz, mely GySEV üzemeltetés alatt áll.

Közúton személyszállítást csak a Vasi Volán Zrt. végez Magyarország és Ausztria között, jellemzően az iskolásokat szállítja Magyarországról a határhoz közeli kéttannyelvű iskolákba.

### 2.2. Jelenlegi menetrend és hálózat, átszállási kapcsolatok

A vizsgálatba bevont öt vasútvonalon bonyolódik a Magyarország és Ausztria közötti vasúti forgalom. A hálózati jellemzők az alábbiak:

- **Budapest – Győr – Hegyeshalom – Wien:** a vonalon Hegyeshalomig a MÁV-Start Zrt. végzi a szolgáltatást, onnantól az ÖBB az üzemeltető. A viszonylat magyar jelölése A.1, osztrák számozása pedig 700. A vonal kétvágányú és teljes hosszában villamosított, Hegyeshalomig 25 kV, 50 Hz rendszerben, az osztrák szakaszon 15 kV, 16 2/3 Hz rendszerben. Az országhatárt Hegyeshalomnál lépi át, onnan Bruck an der Leitha keresztül ér Wienbe. A vasútvonal egyszerre lát el regionális és távolsági funkciót. Előbbi kiszolgálására személyvonatok közlekednek Győr és Bruck an der Leitha között, csúcsidőben meghosszabbított útvonalon, Wien Hbf-ig, csúcsidőn kívül azonban átszállás szükséges. Parndorfbán a csatlakozás mindkét irányban megoldott (6-9 perc, napszaktól függően) a Wien Hbf felé közlekedő vonatokkal. A távolsági forgalomban railjet márkanévű vonatok közlekednek kétórás ütemben, továbbá a reggeli és az esti órákban – a railjethez igazodva – EuroNight vonatok közlekednek (Dacia, Wiener Walzer, Kálmán Imre).
- **Sopron – Wiener Neustadt – Wien:** a vonal magyar jelölése A.2, osztrák számozása 524-es. Soprontól az ÖBB és a GySEV által üzemeltetett járművek közlekednek, osztrák pályán, Mattersburgon keresztül Wiener Neustadtig. Az egyvágányú, nem villamosított vasúti pálya utolsó állomása hivatalosan Neckenmarkt-Horitschon, ám odáig csupán három közvetlen Regioexpress-pár közlekedett 2013. július elsejéig – azóta ezek végállomása Deutschkreutz, ugyanis a vonal többi szakaszán a rendkívül leromlott pályaállapotok miatt a Postbus végez autóbuszos pótlást<sup>1</sup>. A vonalon közlekednek a – határátlépés szempontjából érdekes – Sopron és Wiener Neustadt, valamint Deutschkreutz és Wiener Neustadt között közlekedő vonatok. Előbbin ütemes rend szerint közlekednek a személyvonatok, a reggeli órákban fél óras, később

<sup>1</sup> [http://www.b-mobil.info/uploads/contenteditor/Schienenersatz\\_Deutschkreutz-Neckenmarkt\\_01072013.pdf](http://www.b-mobil.info/uploads/contenteditor/Schienenersatz_Deutschkreutz-Neckenmarkt_01072013.pdf)

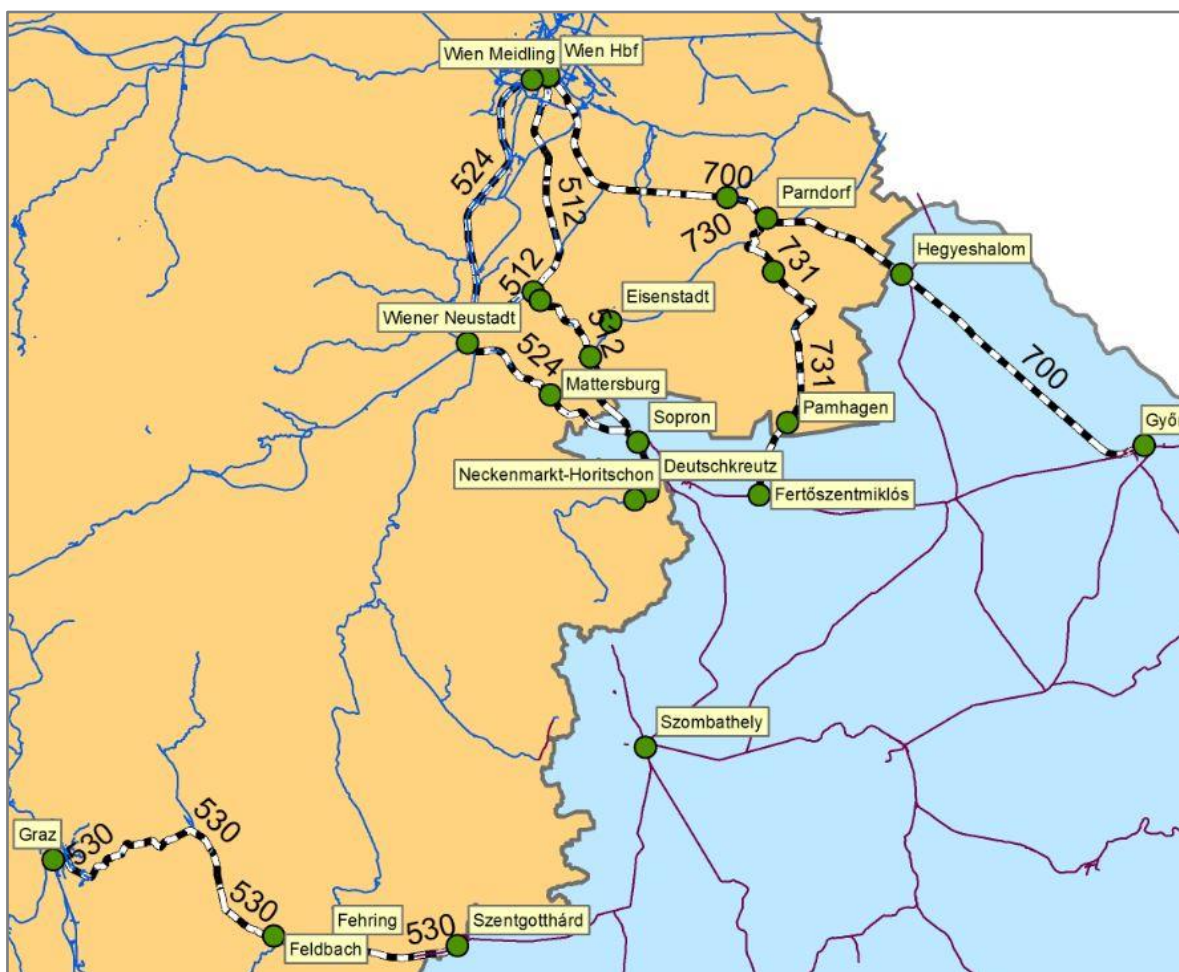
órás ütemben; a Budapestről közlekedő IC-khez a csatlakozás menetrend szerint biztosított (6 perc), de késés esetén nem várják be egymást a vonatok. Utóbbi viszonylatban reggelente Wiener Neustadt irányába 3 vonat (órás ütemben), délután Deutschkreutz irányába öt vonat közlekedik, szintén órás ütemben.

- **Deutschkreutz – Sopron – Ebenfurth – Wien Meidling:** a vonal magyar jelölése A.2.1, az ÖBB által használt száma az 512. A Deutschkreutz és Sopron közötti szakasza megegyezik az 524-es vonaléval, Sopronban ágazik ketté. A vonal érdekessége, hogy mind a kiinduló, mind a végpontja Ausztriában van, csupán történelmi és földrajzi okokból halad keresztül Magyarországon. A vonal egyvágányú, és teljes hosszában villamosított, Deutschkreutz és Ebenfurth között 25 kV, 50 Hz rendszerben, a fennmaradó szakaszon 15 kV, 16 2/3 Hz rendszerben. Ebenfurth állomás felsővezeteki hálózatán mindkét áramnem alatt közlekedhetnek a vonatok, az átkapcsolást központból végzik. Az 512-es vonalon a reggeli órákban közelítőleg fél órás ütemben közlekedik vonat Deutschkreutzból Wienig, minden második Wien Hbf-on keresztül Bratislava-Petržalkáig, melyet reggel 7 óra után felvált az órás ütem. Ekkor a 8:28 és 11:28 közötti időszakot leszámítva szintén Bratislaváig közlekednek a vonatok. Az Eisenstadt és Wiener Neustadt között csak csúcsidőben közlekedő vonatok is ezt a vonalat használják Wulkaprodersdorf és Ebenfurth között, Wiener Neustadtban csatlakozást nyújtva a grazi railjetekhez is (8 perc áll rendelkezésre az átszálláshoz). A Wienbe, majd Bratislavába közlekedő vonatra 20 perc az átszállás ideje.
- **Fertőszentmiklós – Pamhagen – Neusiedl am See (– Wien Hbf):** a vonal Neusiedl am See-ig a GySEV Zrt. leányvállallata, az NSB GmbH (<http://www.neusiedlerseebahn.at/>) üzemelteti, míg a Wien Hbf – Neusiedl am See szakaszt az ÖBB működteti. A vonal magyar jelölése A.2.2, ennek osztrák megfelelője 731. Az NSB-hez tartozó szakasz 25 kV 50 Hz rendszerben villamosított, az ÖBB-s szakasz és Neusiedl am See állomás 15 kV 16 2/3 Hz áramnemű. Fertőszentmiklós és Wien Hbf között nincs közvetlen kapcsolat: az átszállás Pamhagenben történik, de a csatlakozás megoldott: mindkét irányban 2 perc áll rendelkezésre a tovább közlekedő vonat elérésére (a vonatok megvárják egymást). A magyar pályaszakasz állapota jelentősen rosszabb (engedélyezett sebessége csak 60 km/h), ugyanis a villamosításkor nem újították fel az osztrák oldallal együtt. A nyári és téli menetrend egymástól eltér, naptól és évszaktól függően 4-6 járatpár közlekedik, ám ütemességről nem beszélhetünk.
- **(Budapest - Szombathely) – Szentgotthárd – Graz:** Magyarországon a vonalat az A.3-as jelöléssel jegyzik, Ausztriában az 530-as számot viseli a pálya. A vonal magyar oldalon Szentgotthárdig villamosított, onnantól az osztrák oldalon nincs villamosítás. A vonal egyvágányú. A GySEV Szentgotthárdig végzi a személyszállítást, onnantól az ÖBB szolgáltat, a vonalon átszállás nélkül utazni a napi egy járatpárral közlekedő Budapest – Szombathely – Graz InterCity kivételével nem lehet. Szentgotthárdról – évszaktól függetlenül – hétköznap 13, hétvégén 9 járatpár közlekedik. Hétköznap 6-12 óráig két óránként, a többi napszakban óránként, laza ütemben, azaz 50-70 perces követéssel közlekednek a vonatok. Vasárnap a déli órákat leszámítva – amikor órás az



ütem – két órás ütemben közlekednek a vonatok. Szentgotthárdon az osztrák vasútra 10-12 perc az átszállási idő, ellenkező irányban ugyanez 5 és 30 perc között mozog, tehát többnyire jó csatlakozás biztosított.

Az alábbi áttekintő térkép mutatja be a felmérésben szereplő vasútvonalakat, és az érintett jelentősebb vasútállomásokat (1. ábra).



1. ábra

A határon átlépő vasútvonalak és fontosabb állomásai (Forrás: saját szerkesztés)

### 2.3. Járművek

Az ezeken a vonalakon használt járműveket vonal szerint csoportosítva, illetve típusonként bemutatva közöljük. A bemutatott szerelvény-összeállítás a felmérés napján volt érvényben, más napokon ettől minimálisan eltérhet a beosztás.

- **Budapest – Győr – Hegyeshalom – Wien (700):** a regionális forgalomban kétféle szerelvénytípus közlekedik: a MÁV-Start Zrt. által üzemeltetett, egy- vagy két egységből álló Bombardier Talent típusú csuklós motorkocsi és az ÖBB City-Shuttle, egyszintes, magas padlós, 3 kocsi plusz vezérlő kialakítása. Ezeken felül távolsági

forgalomban railjetek és ülő- valamint fekvőhelyes kocsikat továbbító EuroNight vonatok közlekednek.

- **Sopron – Wiener Neustadt – Wien (524):** az itt közlekedő vonatok a villamosítás hiánya miatt dízelüzeműek. A Sopron – Wiener Neustadt között közlekedő személyvonat jellemzően Jenbacherekből áll, vagy szóló, vagy iker kivitelben. A vonatok változó összeállításúak, 1, 2 vagy akár 3 Jenbachert csatolnak egymáshoz, melyekben esetenként iker Jenbacherek is helyet kapnak. A Deutschkreutz – Wien Meidling között a hajnali, illetve a kora esti órákban ingázó vonatok egy dízelmozony, 3-4 kocsi plusz vezérlőből álló, egyszintes vagy emeletes City-Shuttle-ök.
- **Deutschkreutz – Sopron – Ebenfurt – Wien Meidling (512):** a vonalon Bombardier Talentek (1 vagy 2 egységből állnak), valamint egyszintes és emeletes City-Shuttle-ök (4 kocsi plusz vezérlő) közlekednek.
- **Fertőszentmiklós – Pamhagen – Neusiedl am See (– Wien Hbf) (731):** Pamhagenig Jenbacherek szállítják az utasokat, onnan ÖBB-s Bombardier Talent motorvonat, illetve emeletes CityShuttle (3-4 kocsi + vezérlő) közlekedik tovább.
- **Szentgotthárd – Graz (530):** a vonatok többsége Siemens Desiro, a villamosítás hiánya miatt dízelüzeműek. Ezen felül egyszintes City-Shuttle-ök közlekednek, 2-4 kocsi + vezérlő kivitelben. Napi egy IC járatpár közlekedik Budapest és Graz között, ennek az összeállítása 2, – hétvégén 3 – másodosztályú és egy első osztályú kocsiból áll. Mivel a magyar szakasz villamosított üzemű, e vonatoknál mozdonycsere szükséges az állomáson.

Az alkalmazott vonattípusok tételes bemutatása, akadálymentessége<sup>2</sup>:

- **Bombardier Talent (2. ábra):** a magyar terminológiában csuklós motorkocsiként definiált járműből az ÖBB tulajdonában a 4024-es és a 4124-es sorozatúak találhatók. Az ülőhelyek száma egységenként 174+25 db. A padlószint és a belépési szint megegyezik, az ajtók szélessége és a mosdó kialakítása az akadálymentességi kritériumoknak megfelelő, ám a szerelvény nem járható át kerekesszékekkel. Az utastér klimatizált, audiovizuális utastájékoztató működik a fedélzeten.

<sup>2</sup> Források: [http://www.oebb.at/de/Services/Zuege\\_und\\_Ausstattung/Unsere\\_Zuege/index.jsp](http://www.oebb.at/de/Services/Zuege_und_Ausstattung/Unsere_Zuege/index.jsp)  
[http://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%96BB\\_5047\\_sorozat](http://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%96BB_5047_sorozat)





2. ábra

A 4124 010-2-es számú Bombardier Talent a soproni GYSEV állomáson (Forrás: saját fotó)

- Siemens Desiro (3. ábra):** Ausztriában jelenleg 60 vonat teljesít szolgálatot az 5022-es sorozatból. Ezek 117 ülőhellyel rendelkeznek, melyből 10 ülés felhajtható. Az utastér klimatizált és (a mosdóhoz hasonlóan) akadálymentesen használható, igaz, a jármű ugyancsak nem járható át kerekesszékekkel. A fedélzeten audiovizuális utastájékoztató működik, emellett jegykiadó automata is található a vonatokon. Ezek a motorkocsik dízelüzeműek.



3. ábra

Az 5022 038-1-es számú Siemens Desiro látható Szentgotthárd állomáson (Forrás: saját fotó)

- Jenbacher (4. ábra):** a Jenbacher egy négytengelyes, dízel motorkocsi, melyet a határon átlépő forgalomban mind a GySEV, mind az ÖBB használ. Lehet szóló (5047-es sorozat), vagy iker (5147) kivitelű. (GySEV soroatszám: 247, 1446-2446.) A

szóló kocsik kialakításuktól függően lehetnek 60, 68, 70 vagy 72 férőhelyesek, az iker Jenbacherek 68+68 ülőhelyet tartalmaznak. A két típus műszakilag teljesen azonos, azt leszámítva, hogy az iker Jenbachernél a közbenső vezetőállások helyén átjárót alakítottak ki. Az utastér nem alacsony belépésű, így a kerekesszékekkel élők segítség nélkül nem tudnak felszállni. Az utastér nem klimatizált, illetve az utastájékoztatás is alacsonyabb színvonalú. A Sopron – Wiener Neustadt vonalon közlekednek még ÖBB-festésű motorkocsik is, melyek már a GySEV tulajdonában vannak, az átfestésük folyamatban van.



4. ábra

Egy szóló GySEV-Jenbacher (247 507) látható a soproni vasútállomáson (Forrás: saját fotó)

- **City Shuttle (CRD) (5. ábra):** Ausztriában az elővárosi vasúti forgalom gerincét adják a City-Shuttle vonatok, összesen 650 teljesít szolgálatot az országban. Ezek közül 149 vezérlő, 501 pedig közbenső személykocsi. A szerelvény tetszőlegesen, vezérlő kocsi nélkül is, mozdony által húzva vagy tolva tud közlekedni. A vezérlőkocsiban 44 férőhely van kialakítva, kerékpárszállítási lehetőséggel, a közbenső kocsik kapacitása pedig 80 fő. A vagonokban hangos utastájékoztatás működik, viszont a magas padlószint miatt nem akadálymentes a vagonok kialakítása. Az általános vonatösszeállítás 4 közbenső személykocsiból és egy vezérlőkocsiból áll.



5. ábra

A soproni állomásra begördülő City Shuttle vezérlő kocsija (Forrás: saját fotó)

- City Shuttle (Dosto) (6. ábra):** a funkciója ugyanaz, mint a nem emeletes változatának, gyors és kényelmes kapcsolatot képezni a város és az előváros között. Összesen 312 példány fut az ÖBB-nél, ebből 67 vezérlő, 245 pedig közbenső, emeletes kocsi. Összesen maximum 7 ilyen kocsi lehet egy szerelvényben, mely kocsiknak a kapacitása 144 fő, a vezérlőkocsié pedig 102 fő. Különbőség az egyszintes változathoz képest, hogy alacsony belépésű jármű, a vezérlőkocsiban pedig dedikált helyük van a kerekesszékekkel közlekedőknek, csakúgy, mint a kerékpárral utazóknak. A beszállást automatikusan nyíló, csukódó rámpa teszi teljesen akadálymentessé. Kerekesszékekkel is használható mosdó azonban csak a vezérlőkocsiban található. A kocsik klimatizáltak, és modern utastájékoztatási rendszer működik a fedélzeten. A tipikus összeállítás 4 közbenső kocsiból és egy vezérlőkocsiból áll.



6. ábra  
A soproni GySEV állomásra érkező és Deutschkreutzba, Regioexpresszként közlekedő  
emeletes City Shuttle szerelvény (Forrás: saját fotó)



A felsorolt járművek tulajdonságait az 1. táblázat foglalja össze.

	Kapacitás (ülőhelyek száma)	Akadálymentesség		Utastájékoztató		Klimatizált
		bejárat	utastér (átjárhatóság)	képi	hangos	
<b>Bombardier Talent</b>	199	✓	✗	✓	✓	✓
<b>Siemens Desiro</b>	117	✓	✗	✓	✓	✓
<b>Jenbacher</b>	60/68/ 70/72	✗	✗	✗	✓	✗
<b>City Shuttle (egyszintes)</b>	X*80+ 44 <sup>3</sup>	✗	✗	✗	✓	✗ <sup>4</sup>
<b>City Shuttle (emeletes)</b>	X*144 + 102 <sup>5</sup>	✓	✗	✓	✓	✓

1. táblázat

A határátkelésben közlekedő vonatok jellemzői

## 2.4. Jegyrendszer

A határon átkelők több lehetőség közül választhatnak, attól függően, hogy milyen céllal és milyen gyakorisággal utaznak. Az alkalmi utazók számára az **Einfach-Raus-Ticket**<sup>6</sup> vehető igénybe, melyet főleg csoportos kirándulásokhoz ajánlanak. A jegy 32 €-ba kerül (kerékpárszállítással 39 €), és 2-5 ember utazhat vele az ÖBB és a GySEV ausztriai hálóján, a távolsági vonatok kivételével (IC, EC, EN, railjet). A menetjegyre csak az azt megvásárló utas nevét és az együtt utazók számát kell ráírni. Az érvényessége korlátozott, hétköznapi (a reggeli csúcsforgalom miatt) csak reggel 9-től másnap hajnali 3-ig, hétvégén viszont egész nap használható.

Az **EURegio**<sup>7</sup> vonatok 2004-ben, Magyarország EU-s csatlakozásakor jelentek meg, ám az akkor remélt forgalom elmaradt és a hozzájuk kapcsolódó EURegio jegyek sem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. Az egykor széles jegyválaszték leegyszerűsödött, ám a megmaradó bérletkínálat nem fedi a mai utazási irányokat (pl. Szombathely – Wiener Neustadt tanuló havijegy: 34 €, Mosonmagyaróvár – Bruck/Leitha hetijegy – hétfőtől-hétfőig – 24 €), és inkább csak a turisztikai célú utazásoknál van jelentősége. Az EURegio Special

<sup>3</sup> X a szerelvényben közlekedő 80 férőhelyes személykocsik száma, a vezérlőkocsi 44 ülőhellyel rendelkezik.

<sup>4</sup> Légijárat berendezés üzemel.

<sup>5</sup> X a szerelvényben közlekedő 144 férőhelyes személykocsik száma, a vezérlőkocsi 102 ülőhellyel rendelkezik.

<sup>6</sup> <http://www.oebb.at/de/Tickets/Gruppenticket/Einfach-Raus-Ticket/>

<sup>7</sup> [http://www.oebb.at/de/Reisen\\_ins\\_Ausland/EURegio/EURegio\\_Ungarn/index.jsp](http://www.oebb.at/de/Reisen_ins_Ausland/EURegio/EURegio_Ungarn/index.jsp)

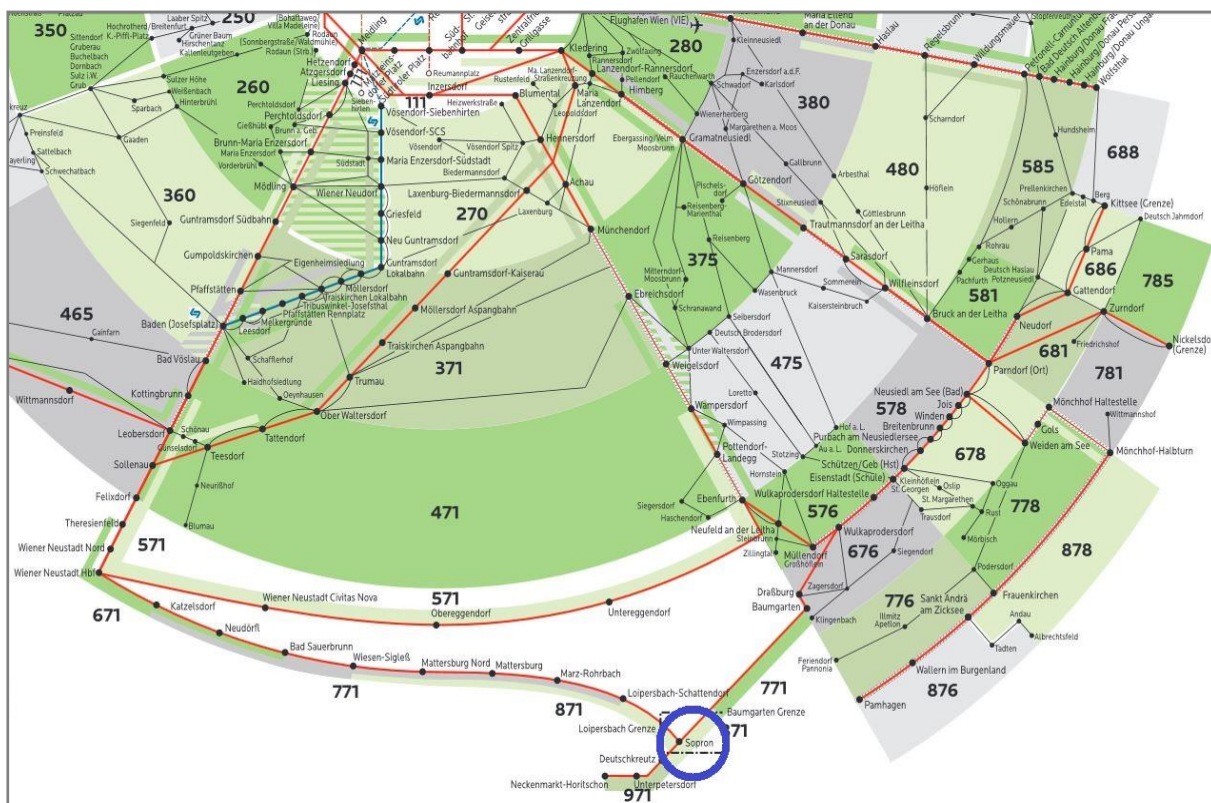
kategóriában például olyan jegykonstrukciók is találhatóak, melyben a menettérti vonatjegy ára a wieni helyi közlekedést is tartalmazza az érvénytartam első napján.

A magyarországi MÁV-Start Klubkártyához hasonlóan (ára egy évre teljes áron 34900 Ft, 26 éven aluliaknak 24900 Ft) az osztrák vasúti hálózatra egy évig érvényes **VORTEILScard**<sup>8</sup> váltható 99,90 €-ért teljes áron. További kedvezményeket kapnak a 26 éven aluliak, nyugdíjasok, családoso, valamint a fogyatékkal élők. A kártya ugyanúgy félárú belföldi utazásra és 25 %-os nemzetközi kedvezményre jogosít, viszont ezen felül további engedményeket is biztosít, mint például a Carsharing-rendszer és „next bike” kerékpárkölcsönzés kedvezményes igénybe vétele. A kártya nemcsak igazolványként, de elektronikus fizetőeszközként is funkcionál, azaz feltölthető adott mennyiségű pénzzel, melyet vasúti menetjegyek vásárlására lehet fordítani. Az elektronikus jegyvásárlást (jegykiadó automata, online shop, mobil fizetés) ösztönzendő, a személyesen (telefonon keresztül, állomási jegypénztárban vagy utazási irodában) váltott jegyekre csak 45 százalékos kedvezmény kapható. A kártya a GySEV soproni nemzetközi pénztáránál is kiváltható, így az onnan a határon túlra, hivatásforgalomból ingázó utasok is könnyen igénybe vehetik.

A Wien környékén működő közlekedési szövetség, a **VOR (Verkehrsverbund Ost-Region)**<sup>9</sup> nyolcas zónájában található egyedüli magyar városként Sopron (7. ábra), így lehetőség van onnan igénybe venni a VOR szolgáltatásait. Sopronból Wiener Neustadtba a havi bérlet 81,60 €, mivel 3 zónán kell átutazni. Sopronból Wienbe az út során 8 zónaváltás szükséges, így a havi bérlet 120,70 €. A havibérleten kívül kapható hetijegy, mely közel harmada a havinak, valamint éves jegy, mely 3 zónára 813 €, 8 zónára 1206 €. A VOR különbséget tesz a vasúti és a kombinált bérlet (vasút és autóbusz) között, ám az eltérés minimális. A vonaljegy 2,10 € zónán belül, minden további zóna 2,10 €. A VORTEILScard nem biztosít további kedvezményeket a VOR hálózaton belül használatos utazási okmányokra. Az árak sem a megtett kilométértől, sem az átlépett zónák számától nem függenek, arányosan emelkednek.

<sup>8</sup> <http://www.oebb.at/de/Ermaessigungskarten/VORTEILScard/>

<sup>9</sup> <http://www.vor.at/tickets/wochen-monatskarten/>



7. ábra

Kivonat a VOR zónabeosztásából, Sopron kékkel bekarikázva  
(Forrás: [www.vor.at](http://www.vor.at))

A MÁV-Start Zrt. által hirdetett további jegytípusok<sup>10</sup> is igénybe vehetőek, úgymint **SparSchiene**, **City-Star** illetve **InterRail**, ám ezek elsősorban turisztikai jellegű utazási igények figyelembevételével alkotott szolgáltatások.

A korábban felsorolt jegykonstrukción kívül lehetőség van a határon átmenő utazásoknál a magyar szakaszon belföldi jeggyel, az osztrák szakaszon pedig ÖBB által kibocsájtott jeggyel utazni, azaz a mindkét országban az adott ország belföldi jegyével utazni. A jegyvásárlásra a nemzetközi jegypénztárakban van lehetőség. A határ menti városok vasútállomásai közül Sopronban és Hegyeshalmon működik osztrák jegykiadás, azonban Szentgotthárdon csak az Ausztriába tartó vonatok fedélzetén található jegykiadó automatából vagy a kalauztól lehet menetjegyet váltani. A Szentgotthárd – Graz között ingázó Desiro motorvonatokon minden esetben van jegykiadó automata (8. ábra), mely bankkártyával és VORTEILScarddal is használható, viszont készpénzként csak eurót fogad el, mely a Magyarországról utazók számára kényelmetlen lehet.



8. ábra

Jegykiadó automata a Szentgotthárd – Graz vonalon közlekedő Desiro motorkocsiban  
(Forrás: saját fotó)

## 2.5. Információs szolgáltatás

Az utazóközönség számára nyújtott információkat több csoportba lehet sorolni, ezek az utazás más-más fázisában segítik az utazót. Ezek lehetnek utazás előtti információk (internet, telefon stb.), állomáson, valamint a járművön nyújtott információk (statikus, dinamikus, audiovizuális).

Az utazás előtti információs szolgáltatás az egyes szolgáltatókhoz köthető, jelen esetben a MÁV-Start Zrt., GySEV Zrt. és az ÖBB az érintett társaság. A munka szempontjából a

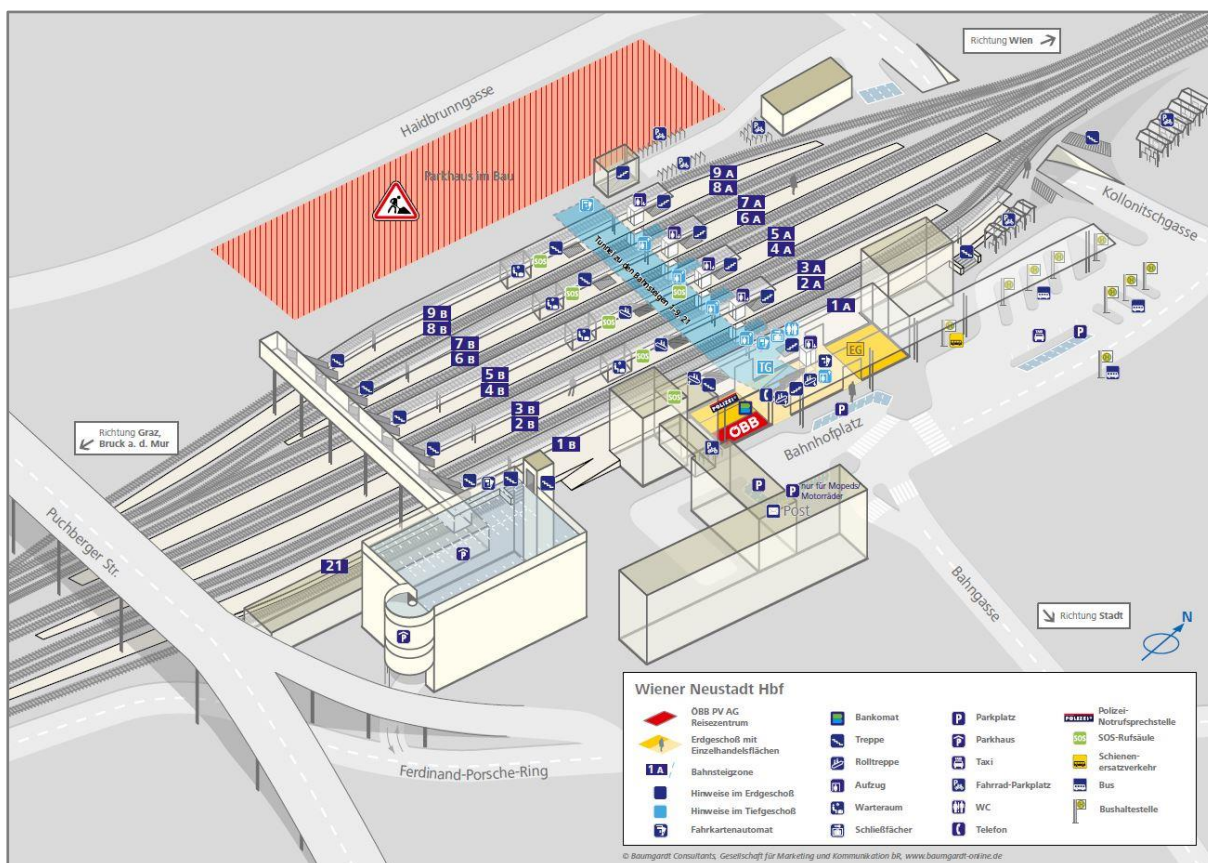
<sup>10</sup> <http://www.mav-start.hu>



határon átnyúló közlekedéssel kapcsolatos információk közlése a releváns. A GySEV Zrt. honlapján ([www.gysev.hu](http://www.gysev.hu)) a nemzetközi ajánlatok között lehet tájékozódni a határ menti közlekedésről, ám a nemzetközi menetrendek nehezen érhetőek el a honlapon. A nemzetközi felületen csupán a jegyárakat és a kedvezményeket mutatják be, elsősorban az EUREGIO vonatokra. A honlapon lehetőség van útvonaltervezésre, mely a [www.mav-start.hu](http://www.mav-start.hu) oldalra irányít át, és határon átmenő útvonalat is tervez. Állomástérképek nincsenek a honlapon, azonban megtalálhatók az aktuális, vonatforgalmat befolyásoló hírek.

A [www.mav-start.hu](http://www.mav-start.hu) oldal Nemzetközi utazás aloldalán nyújt tájékoztatást Magyarország és Ausztria közötti utazási lehetőségekről a MÁV-Start Zrt. Az „Ajánlatok országonként” menüpontban kifejezetten Ausztria és Magyarország közötti utazási lehetőségek kerülnek felsorolásra. Ezek mellett az aktuális menetrendek is letölthetők.

Az ÖBB honlapján ([www.oebb.at](http://www.oebb.at)) külön menüpont alatt foglalkoznak a külföldi utazásokkal, melyek között az EUREGIO vonatokon belül lehet információhoz jutni a magyarországi utazásokkal kapcsolatban. Itt az árak mellett a szórólap is letölthető, melyben részletes leírásokkal szolgálnak a menetrend mellett turisztikai információkkal is. Mindezek mellett az állomások térképe is elérhető online (9. ábra).



9. ábra

Az ÖBB honlapjáról letölthető Wiener Neustadt állomástérkép  
(Forrás: [\).](http://fahrplan.oebb.at/bin/stboard.exe/en?ld=5&)

Az információszoolgáltatás szintje a vizsgált vonalak vasútállomásain erősen függ a méretüktől, forgalmuktól, ám a nagyobb városokban (Wiener Neustadt, Sopron, Szentgotthárd, Feldbach) közel azonos színvonalú az utastájékoztatás. Ez azt jelenti, hogy a statikus, kihelyezett vasúti menetrenden kívül találhatóak elektronikus kijelzők is az induló és érkező vonatokról (dinamikus, real-time adatok), a váróteremben és az aluljárókban (pl. Wiener Neustadt), valamint az egyes vágányoknál az adott vágánnyal kapcsolatos információkat közlő kijelző található. Ezek mellett a hangos utastájékoztatás is fontos része az információszoolgáltatásnak. Sopronban – a határon átmenő vonatok esetében – két nyelven (magyar és német) kerülnek bemondásra az információk. A soproni GySEV állomás információs paneljét a 10. ábra mutatja.



10. ábra

A soproni GySEV állomás információs kijelzői a váróteremben (Forrás: [www.gysev.hu](http://www.gysev.hu))

A kisebb állomások esetében heterogén a kép, általában a magyar állomások kevésbé felszereltek utastájékoztató eszközökkel; a hagyományos menetrendi tájékoztatót a hangosbemondó, néhol elektronikus kijelző egészíti ki. Ausztriában a kisebb állomásokon (Fehring, Bruck an der Leitha) is megtalálhatóak az elektronikus kijelzők. A tájékoztató hirdetések közül megtalálható az EURegio, valamint a Wien és környékének közlekedési térképe (VOR) is. A régió utastájékoztatás szempontjából legfejlettebb állomása a Wiener Neustadt Hbf, melyet 2003-ban újítottak fel. Nem csupán az induló és érkező vonatokat jelzik ki elektronikusan, hanem – mivel a vasútállomás intermodális csomópontként funkcionál – az induló helyközi és helyi buszokról is informál egy panel (11. ábra).



11. ábra

A helyközi és helyi buszok (balra), valamint a vonatok (jobbra) információs táblája (Forrás: saját fotó)

A könnyebb tájékozódás érdekében sűrűn jelölik piktogramokkal a fontos létesítményeket, pl. liftek, parkolók, vágányok, jegykiadó automaták stb. (12. ábra).



12. ábra

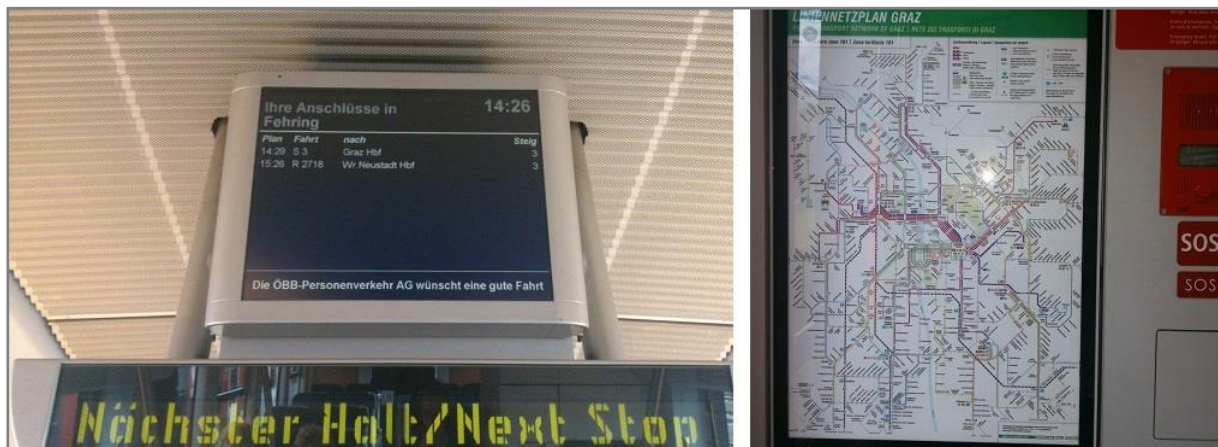
A P+R parkoló liftjén kihelyezett tájékoztató tábla (Forrás: saját fotó)

A vágányok alatti aluljáróban több helyen is LCD paneleken lehet nyomon követni az induló vonatok. A hangosbemondó a Sopronba induló vonatok esetében magyarul nem mondja be az információkat.

Az utastájékoztatás harmadik csoportja a járművön történő információtovábbítás. Ez nagyban függ a használt vonattípustól. A régióban közlekedő vonatok közül a legalacsonyabb színvonalú információs szolgáltatás a Jenbacheren van, ugyanis itt csak a mozdonyvezető mondja be esetenként (németül) a feltételes megállókat, és az esetleges késést, ám sem kijelző, sem statikus menetrendi információk sincsenek kifüggesztve. Az egyetlen lehetőség az informálódásra a jegyvizsgáló, ám sok vonat kalauz nélkül közlekedik. Ennél fejlettebb szolgáltatással rendelkeznek a City Shuttle-ök, ott hangosbemondó van, így az aktuális megálló és a következő megálló nevével tudják informálni az utazóközönséget.



A legkomplexebb szolgáltatást a Desiro és a Talent motorkocsik biztosítják, ugyanis amellet, hogy audiovizuális utastájékoztatót nyújtanak a jelenlegi utazásról, a kijelző a következő megálló átszállási kapcsolatairól is informál. A Grazba közlekedő Desirókon pedig a grazi közösségi közlekedési hálózatot bemutató térkép található (13. ábra).



13. ábra

A Szentgotthárd – Graz viszonylaton közlekedő Desiro dinamikus (balra) és statikus (jobbra) utastájékoztatója (Forrás: saját fotó)

### 3. A közösségi közlekedési számlálás és kikérdezés eredményeinek bemutatása

#### 3.1. A felmérési adatok áttekintése

Az Ausztria és Magyarország közös határszakaszán áthaladó, az előző fejezetben (2. fejezet) bemutatott vasútvonalak utasforgalmának és az utazási szokásjellemzők megismerésének céljából két időszakban, 2013 májusában és júliusában végeztünk felméréseket. A vizsgálat a szerelvényeken utazók teljes körére kiterjedt, ugyanakkor a téma szempontjából fontosabb mélyreható elemzéseket csak a rendszeres ingázó, az országhatárt munkába és iskolába járás céljából átlépő utasforgalom esetében végzünk.

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 kaphatunk 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 kikérdezés során tavasszal használt kérdőívet az 1. számú melléklet és a nyáron használtat pedig a 2. számú melléklet tartalmazza.

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 (2. táblázat és 3. táblázat).

Menetrendi mező száma	Vasútvonal megnevezése	Mérésre kijelölt vonalszakasz	Felmérési időszakok		
			péntek	vasárnap	kedd
512	Deutschkreutz - Sopron - Ebenfurth	Deutschkreutz - Sopron - Neufeld a. d. Leitha	5:14 - 9:52 és 14:37 - 19:52	13:37 - 20:52	5:14 - 9:52 és 14:37 - 19:52
524	Deutschkreutz - Sopron - Wiener Neustadt - Wien	Deutschkreutz - Sopron - Wiener Neustadt	4:46 - 10:42 és 13:47 - 20:18	14:46 - 20:42	4:46 - 10:42 és 13:47 - 20:18
530	Szentgotthárd - Graz	Szentgotthárd - Fehring - Feldbach	5:32 - 9:47 és 13:00 - 20:02	14:06 - 21:47	5:32 - 9:47 és 13:00 - 20:02
700	Győr - Hegyeshalom - Wien	Győr - Hegyeshalom - Bruck a. d. Leitha	4:48 - 10:10 és 13:48 - 21:10	13:48 - 21:10	4:48 - 10:10 és 13:48 - 21:10
731	Fertőszentmiklós - Pomogy-Pamhagen - Neusiedl am See	Fertőszentmiklós - Pomogy/Pamhagen - Bad Neusiedl am See	6:44 - 8:42 és 12:19 - 17:15	12:19 - 17:15	6:44 - 8:42 és 12:19 - 17:15

2. táblázat  
A tavaszi felmérésbe bevont vasútvonal-szakaszok és időintervallumok

Menetrendi mező száma	Vasútvonal megnevezése	Mérésre kijelölt vonalszakasz	Felmérési időszakok		
			péntek	vasárnap	kedd
512	Deutschkreutz - Sopron - Ebenfurth	Deutschkreutz - Sopron - Neufeld a. d. Leitha	5:14 - 9:52 és 13:37 - 19:52	13:37 - 20:52	5:14 - 9:52 és 13:37 - 20:52
524	Deutschkreutz - Sopron - Wiener Neustadt - Wien	Deutschkreutz - Sopron - Wiener Neustadt	4:46 - 10:42 és 13:47 - 20:18	14:46 - 20:42	4:46 - 10:42 és 13:47 - 20:18
530	Szentgotthárd - Graz	Szentgotthárd - Fehring - Feldbach	6:19 - 9:47 és 13:00 - 20:02	14:06 - 21:47	6:19 - 9:47 és 13:00 - 20:02
700	Győr - Hegyeshalom - Wien	Győr - Hegyeshalom - Bruck a. d. Leitha	4:48 - 10:10 és 13:48 - 21:10	13:48 - 21:10	4:48 - 10:10 és 13:48 - 21:10

3. táblázat  
A nyári felmérésbe bevont vasútvonal-szakaszok és időintervallumok

A 3. táblázatból kiderül, hogy a 731-es számú vasútvonalról nem készítettünk nyári adatfelvételt. Ennek oka a későbbiekben részletezett, különösen a határátközelben alacsony utasforgalom, amely indokolatlanná tette a további vizsgálatok készítését.

A keresztmetszeti utasszámlálások felmért összefoglaló tavaszi időszak adatait a 4. táblázat, míg a nyári időszak adatait a 5. táblázat tartalmazza:

Határon átnyúló vasútközlekedés				
	felmért vonat [db]	utas [fő]	határon átkelők száma [fő]	határon átkelők aránya
<b>2013. 05. 24. péntek</b>	<b>94</b>	<b>7 113</b>	<b>2 514</b>	<b>35,3%</b>
<b>2013. 05. 26. vasárnap</b>	<b>39</b>	<b>2 151</b>	<b>657</b>	<b>30,5%</b>
<b>2013. 05. 28. kedd</b>	<b>97</b>	<b>7 344</b>	<b>2 741</b>	<b>37,3%</b>

4. táblázat  
A tavaszi keresztmetszeti utasszámlálás összefoglaló adatai

Határon átnyúló vasútközlekedés				
	felmért vonat [db]	utas [fő]	határon átkelők száma [fő]	határon átkelők aránya
<b>2013. 07. 12. péntek</b>	<b>95</b>	<b>6 462</b>	<b>2 582</b>	<b>40,0%</b>
<b>2013. 07. 14. vasárnap</b>	<b>36</b>	<b>1 840</b>	<b>662</b>	<b>36,0%</b>
<b>2013. 07. 16. kedd</b>	<b>96</b>	<b>6 826</b>	<b>2 465</b>	<b>36,1%</b>

5. táblázat  
A nyári keresztmetszeti utasszámlálás összefoglaló adatai

### ***3.1.1. A tavaszi felmérési adatok elemzése***

#### **A pénteki munkanapon a felmért 7113 utasból**

összesen 2514 fő utazott át a határon menetrend szerinti vasúti szerelvényen, közülük

- 1292 utas osztrák célpontra,
- 1222 utas pedig magyarországi településre utazott,

3502 fő Ausztrián belül közlekedett<sup>11</sup>, míg

a magyarországi szakaszon 1097 belföldi utazás történt.

A pénteki utasforgalom irányonkénti alakulásában egyensúly figyelhető meg, azaz mind a két irány esetében közel azonos nagyságú forgalom jellemző.

#### **A vasárnapi munkaszüneti nap délután felmért 2151 főből**

összesen 657 személy lépte át utazása során az országhatárt, közülük

- 384 utas utazási célpontja Ausztriában, míg
- 273 utas esetében az utazásának végpontja Magyarországon volt,

az Ausztrián belüli utazások száma 972,

míg a Magyarországon belüli utazásoké 522 volt.

Vasárnap az irányonkénti utazások számában tapasztalható nagyobb eltérést feltehetően az osztrák munkahelyekre és oktatási intézményekbe (pl. TU Wien, WU) irányuló, heti ingázó visszautazó forgalom okozhatja, amely nagyobb mértékű, mint az ellenkező irányba, hasonló célból utazók száma.

#### **A keddi munkanapon a felmért 7344 utasból**

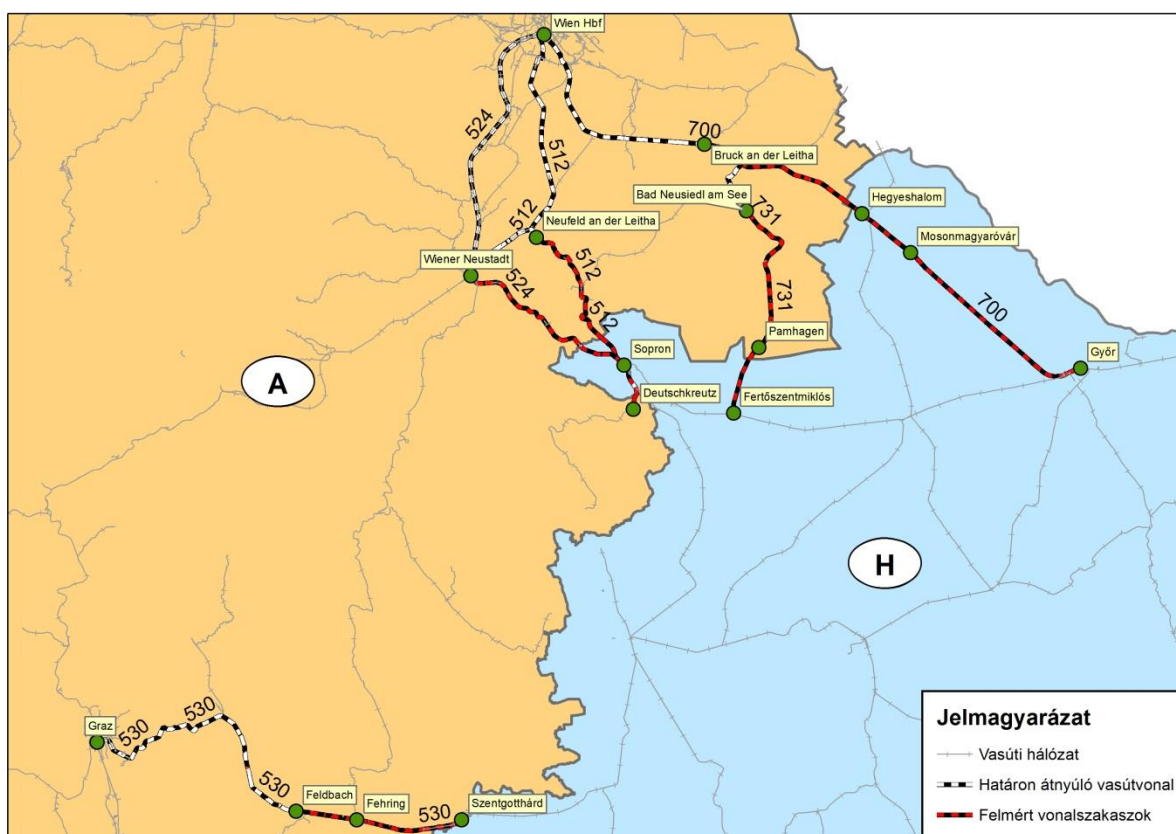
- az országhatáron összesen 2741 fő utazott át, amelyből
  - 1553 utas utazási célpontja Ausztria,
  - 1188 utas utazási célpontja Magyarország volt,
- 3802 utas Ausztrián belül, míg
- 801 utas csak Magyarországon belül közlekedett.

---

<sup>11</sup> A megadott utasforgalom tartalmazza a Deutschkreutz–Wiener Neustadt relációban Sopronon keresztül utazókat.



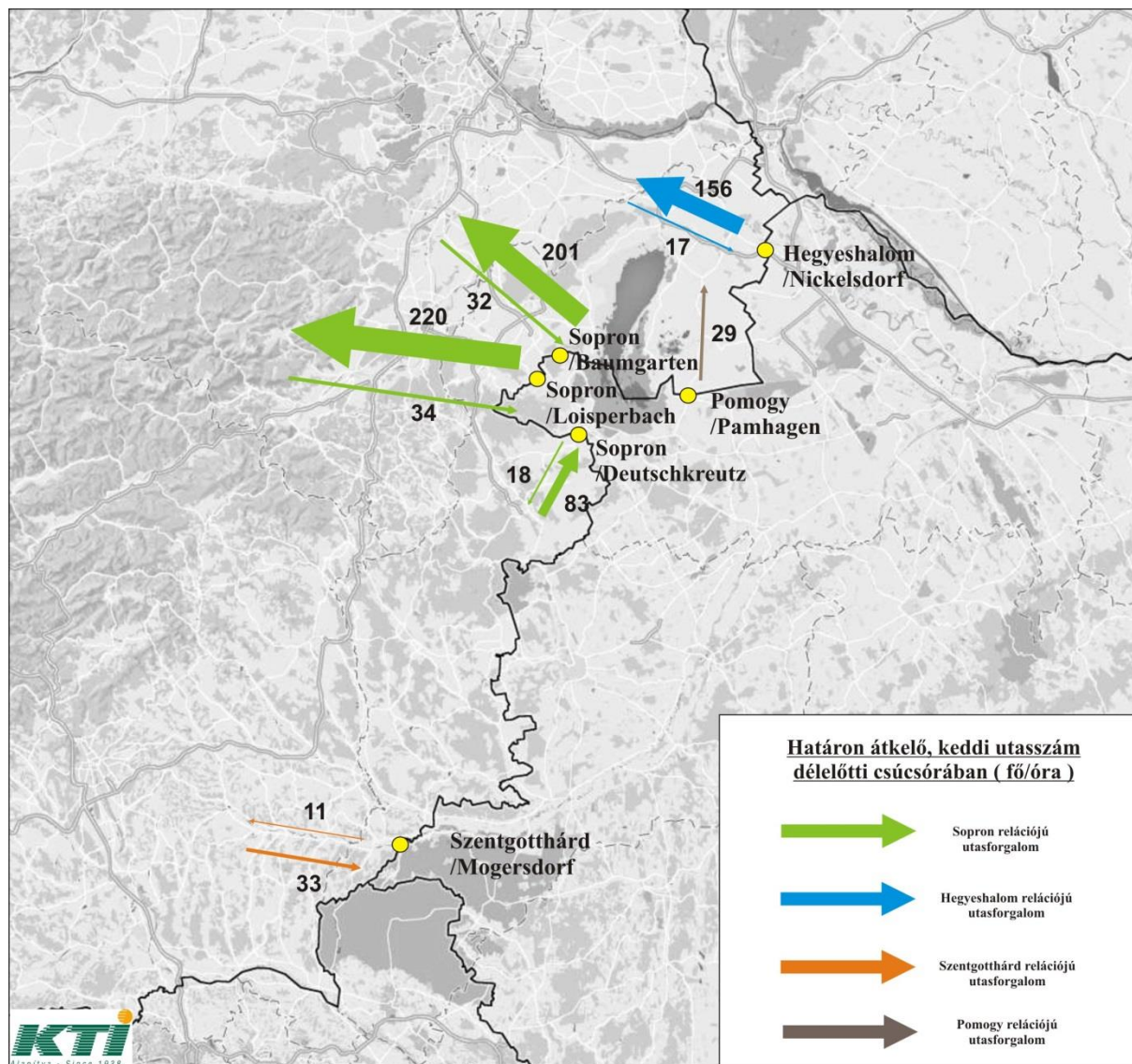
A munkanapi és vasárnapi utasforgalom magas osztrák belföldi utazási arányát a vizsgált vasútvonalaknak jellemzően az osztrák főváros elővárosi közlekedésében betöltött szerepe okozza. Az utasforgalom lefolyásának leírására és részletes elemzésére a következő fejezetben térünk ki. A felmérésben vizsgált vasúti vonalszakaszokat a 14. ábra mutatja be.



14. ábra

A tavaszi felmérés során vizsgált vasútvonalak és a felmérésbe bevont szakaszaik (Forrás: saját szerkesztés)

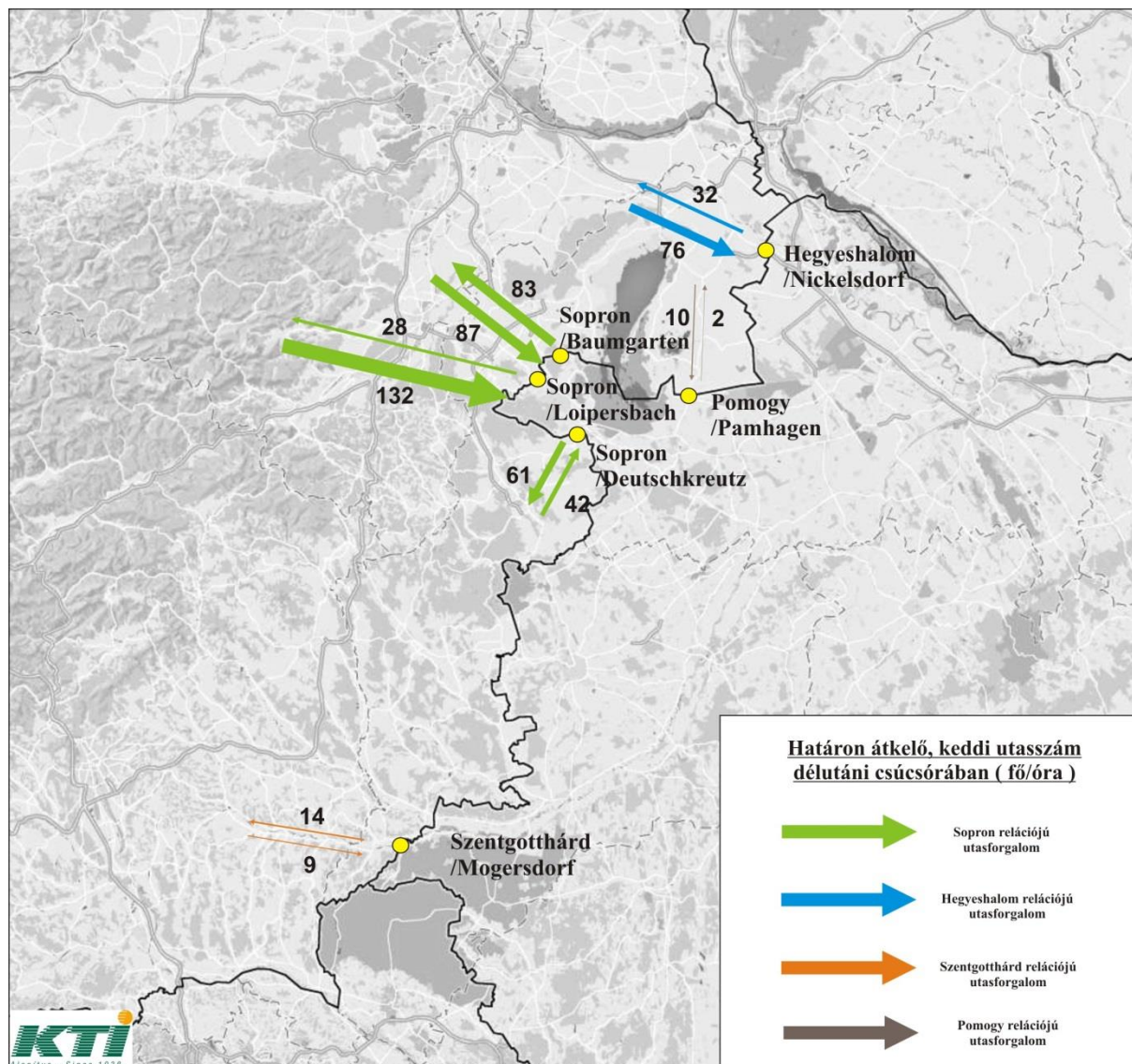
A vizsgált határátkemenetek átlagos hétköznapi csúcsórai utasforgalmát (15. ábra és 16. ábra) kiértékelve látható, hogy a legnagyobb utasforgalom a délelőtti órákban Sopron–Loipersbach relációban Ausztria felé (220 fő/óra), míg a délutáni órákban Magyarország irányában bonyolódik (132 fő/óra). A határátkemenet reggeli csúcsójára (az 530-as vonal és a Deutschkreutz–Sopron reláció kivételével) a legtöbb esetben az Ausztria felé irányuló erősebb forgalomáramlat jellemző, míg délután a Magyarország irányába érkező utazások dominálnak. Ennek elsősorban az az oka, hogy több magyar dolgozik Ausztriában, mint ellenkezőleg. Az irányonkénti délutáni csúcsórai adatokhoz képest a reggeli csúcsórai adatok magasabb értékeket mutatnak, melyet vélhetően a reggel munkába és oktatási intézménybe járó forgalom koncentrátsága okoz.



15. ábra

Egy átlagos tanítási időszak hétköznap (kedd) délelőtti, határon átkelő maximális óránkénti<sup>12</sup> utasforgalma (Forrás: saját szerkesztés)

<sup>12</sup> Az egyes határátmenetek esetében a maximális óránkénti utasforgalom (csúcsóra) időszaka eltérő lehet.



16. ábra

Egy átlagos tanítási időszak hétköznap (kedd) délutáni, határon átkelő maximális óránkénti<sup>13</sup> utasforgalma (Forrás: saját szerkesztés)

<sup>13</sup> Az egyes határátmenetek esetében a maximális óránkénti utasforgalom (csúcsóra) időszaka eltérő lehet



### *3.1.2. A nyári felmérési adatok elemzése*

Pénteki munkanapon a felmért **6462** utasból

összesen 2582 fő utazott át a határon menetrend szerinti vasúti szerelvényen, közülük

- 1307 utas osztrák célpontra,
- 1275 utas pedig magyarországi településre utazott,

2981 fő Ausztrián belül közlekedett<sup>14</sup>, míg

a magyarországi szakaszon 899 belföldi utazás történt.

A vasárnapi munkaszüneti nap délután felmért **1840** főből

összesen 662 személy lépte át utazása során az országhatárt, közülük

- 321 utas utazási célpontja Ausztriában, míg
- 341 utas esetében az utazásának végpontja Magyarországon volt,

az Ausztrián belüli utazások száma 762,

míg a Magyarországon belüli utazásoké 416 volt.

Keddi munkanapon a felmért **6826** utasból

az országhatáron összesen 2465 fő utazott át, amelyből

- 1224 utas utazási célpontja Ausztria,
- 1241 utas utazási célpontja Magyarország volt,

3567 utas Ausztrián belül, míg

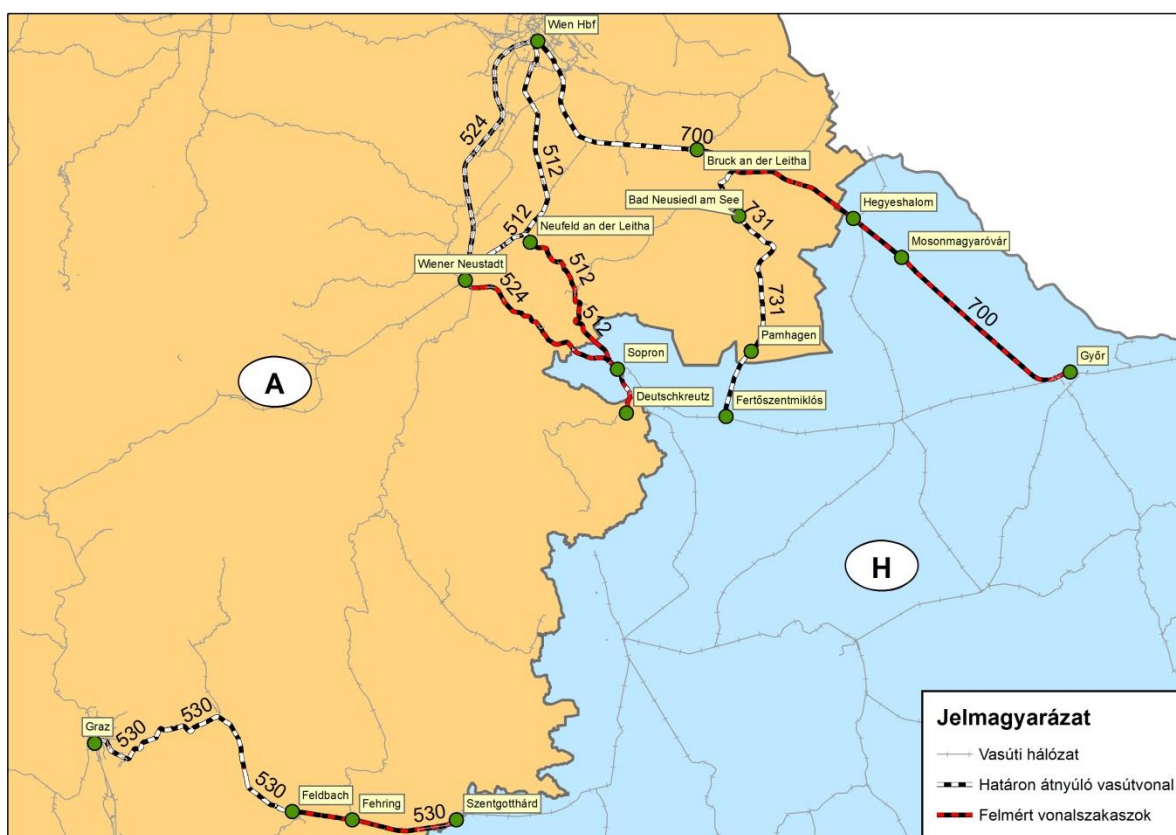
794 utas csak Magyarországon belül közlekedett.

A határon átmenő utasforgalom irányonkénti alakulásában mindegyik felmérési napon egyensúlyt tapasztaltunk. A belföldi utasok részaránya valamelyest lecsökkent a tavaszi méréshez képest (átlagosan 65-ről 60 %-ra). A határt átlépő vasútvonalak vizsgált szakasza jellemzően az osztrák területre korlátozódott (Magyarországon csak Hegyeshalom és Győr között mértünk), ezért a magyar belföldi utasok részaránya volt a legkisebb.

A nyári felmérésben vizsgált vasúti vonalszakaszokat a 17. ábra mutatja be.

---

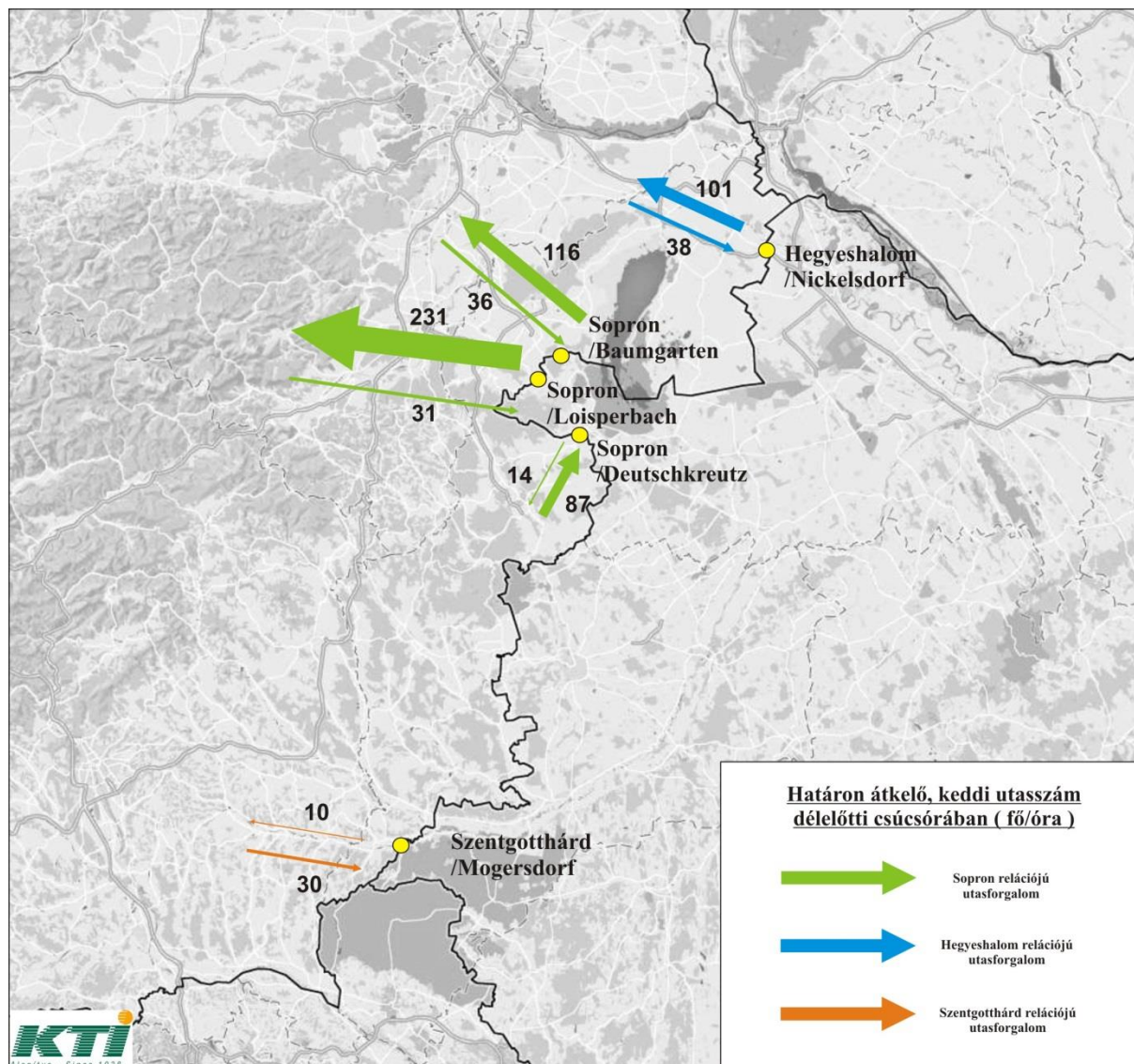
<sup>14</sup> A megadott utasforgalom tartalmazza a Deutschkreutz–Wiener Neustadt relációban Sopronon keresztül utazókat.



17. ábra

A nyári felmérés során vizsgált vasútvonalak és a felmérésbe bevont szakaszaik (Forrás: saját szerkesztés)

A vizsgált határátmenetek átlagos hétköznapi csúcsórai utasforgalmát (18. ábra és 19. ábra) kiértékelve látható, hogy a legnagyobb utasforgalom a reggeli órákban Ausztria felé, a Sopron–Loipersbach relációban bonyolódik (231 fő/óra), míg a délutáni órákban ugyanott, de Magyarország irányában (170 fő/óra). Reggel a határátmenetek többségénél (az 530-as vonal és a Deutschkreutz–Sopron reláció kivételével) Ausztria felé irányul erősebb forgalom-áramlat, ám délután a Magyarország irányába érkező utazások dominálnak. E területeken tehát jelentős változás nem történt a tavaszi mérésekhez képest, azonban az a jellegzetesség, hogy a reggeli csúcsórai adatok mutatnak magasabb értékeket (véltetően a reggel munkába járók koncentráltabb megjelenése), mint a délutániak, nem teljesült a Nickelsdorf–Hegyeshalom és a Sopron–Deutschkreutz határátmenet esetében, ezeken a helyeken ugyanis kissé nagyobb volt a Magyarország felé irányuló forgalma délután, mint reggel ellenkező irányban.

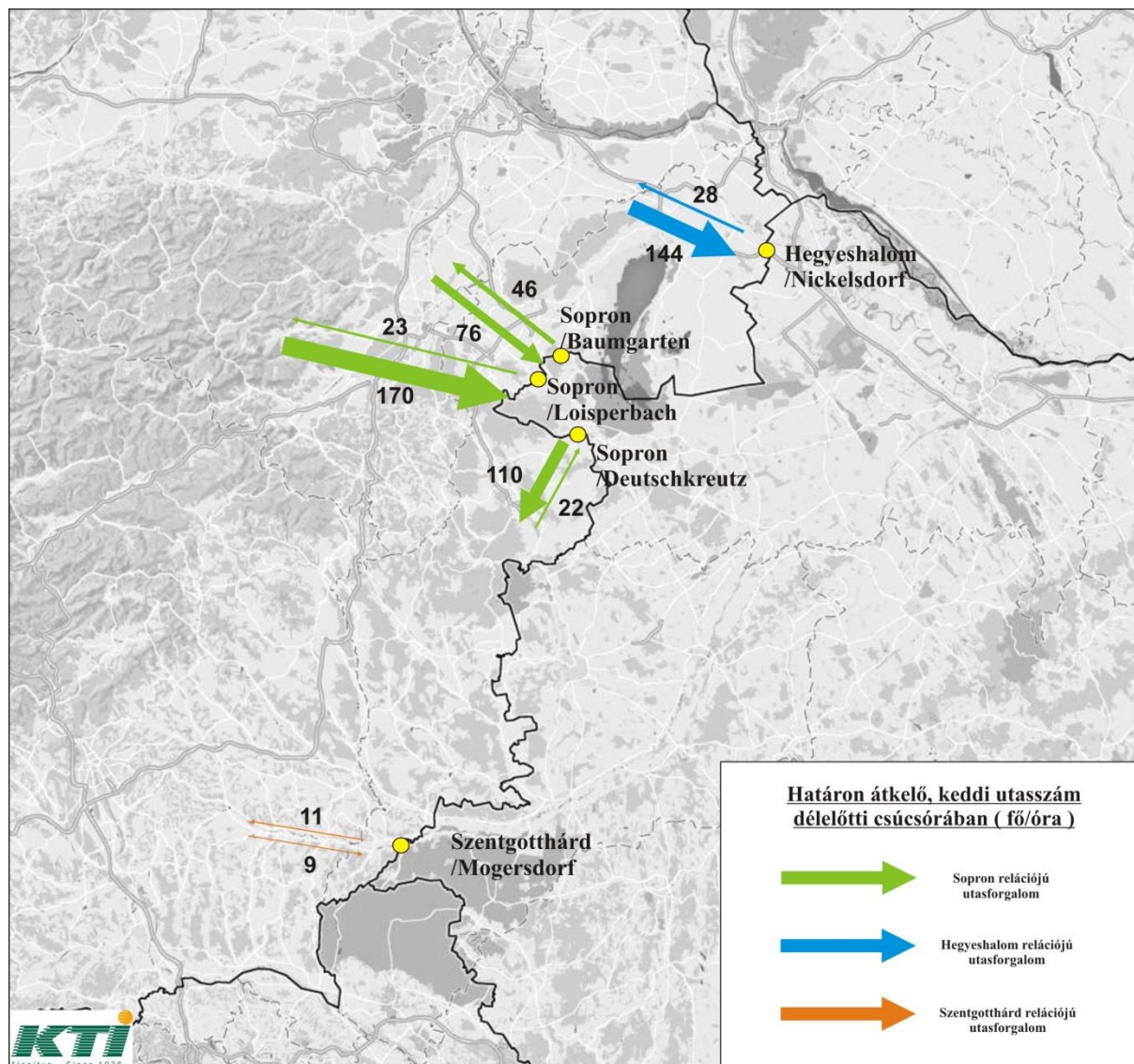


18. ábra

Egy átlagos tanszünetes hétköznapi (kedd) délelőtti, határon átkelő maximális óránkénti<sup>15</sup> utasforgalma (Forrás: saját szerkesztés)

<sup>15</sup> Az egyes határátmenetek esetében a maximális óránkénti utasforgalom (csúcsóra) időszaka eltérő lehet





19. ábra

Egy átlagos tanszünetes hétköznapi (kedd) délutáni, határon átkelő maximális óránkénti<sup>16</sup> utasforgalma (Forrás: saját szerkesztés)

<sup>16</sup> Az egyes határátmenetek esetében a maximális óránkénti utasforgalom (csúcsóra) időszaka eltérő lehet

## 3.2. A keresztmetszeti adatok elemzése

### 3.2.1. 512 Deutschkreutz – Sopron – Ebenfurth vasútvonal

#### A tavaszi felmérési eredmények részletes elemzése

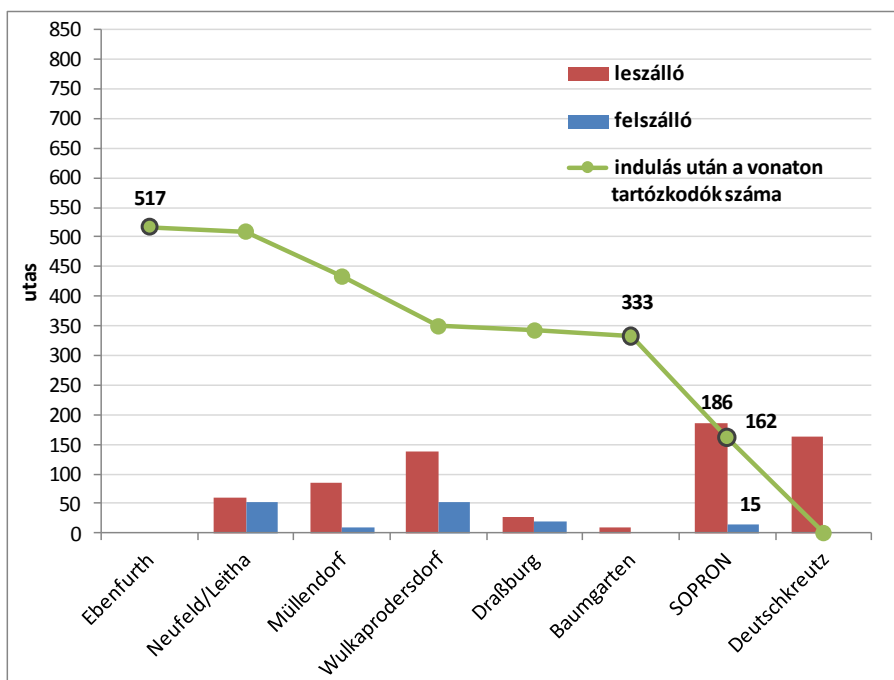
A vasútvonalon Sopron (bizonyos esetekben Deutschkreutz) és Neufeld a. d. Leitha állomás között végeztük el az utasforgalmi vizsgálatokat. A pénteki és keddi napokat tekintve a reggeli órákban Neufeld irányába 8, az ellentétes irányban 4 vonaton, míg a délutáni csúcsidőszakban Neufeld felé öt, Sopron irányába pedig négy-öt<sup>17</sup> szerelvényen történt felmérés. Vasárnap délután négy vonatpár esetében vizsgáltuk az utasforgalmat. A vasútvonal földrajzi adottságaiból kifolyólag a Deutschkreutz és Sopron közötti forgalom (köztes megálló híján) a megállónkénti utascsere adataiból számítható ki. A felmért utasforgalom járatonkénti és megállónkénti értékeit minden vonal esetében az 1. melléklet tartalmazza.

A pénteki felmérés keresztmetszeti adatai szerint reggeli csúcsidőszakban és a délelőtti órákban közlekedő vonatpárok esetében a Sopron–Ebenfurth irány a meghatározóbb (szerelvényenként átlagosan 83 fővel), míg a délutáni négy vonatpár esetében az ellenkező irány, az Ebenfurth–Sopron irány forgalma a jellemző (átlagosan 119 fővel). A viszonylat járatain az átlagos utasszám Ebenfurth felé 76, míg Sopron felé 84 fő volt.

A felmért utasforgalmat irányonként elemezve kitűnik, hogy az Ebenfurth–Deutschkreutz irányban az utasterhelés adatai (20. ábra) csökkenő tendenciát mutatnak, a határon 333 fő utazik át, közülük 147-en gyakorlatilag osztrák belföldi utasok, hiszen Deutschkreutzba utaznak. Csak a Sopronban le- és felszálló 201 fő számít ténylegesen határt átlépő utasnak. Az ellenkező irány forgalmára (21. ábra) arányaiban ellentétes lefutás jellemző, tehát egy folyamatosan növekvő, wieni elővárosi forgalom jelenik meg Ebenfurth irányába.

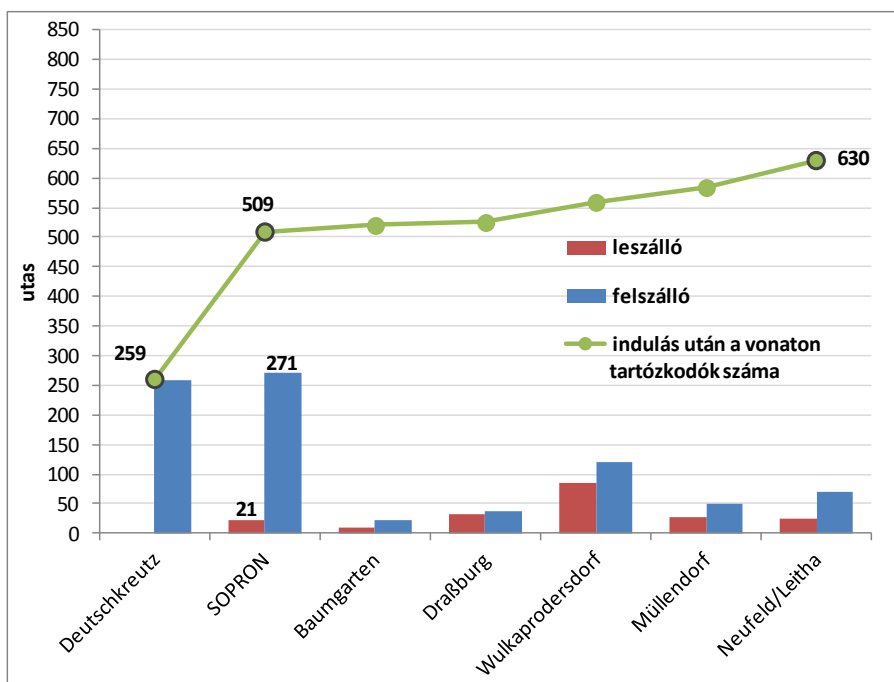
<sup>17</sup> A keddi mérési napon a REX2826 vonatot is mértük.





20. ábra

Az 512-es vonal Deutschkreutz irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői



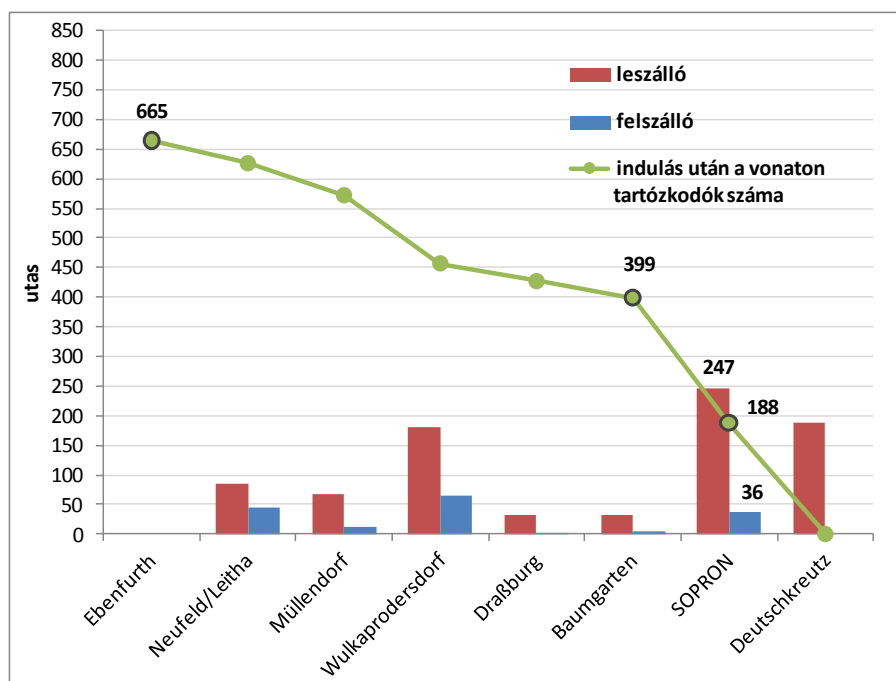
21. ábra

Az 512-es vonal Neufeld a. d. Leitha irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A keddi felmérés idején az összes utas irány szerinti megoszlása 44:56 (vagyis az összes utas 44 %-a Sopron–Deutschkreutz irányában, 56 %-a Ebenfurth–Wien irányában közlekedett), ezzel közel megegyező arányt mértünk pénteken is.

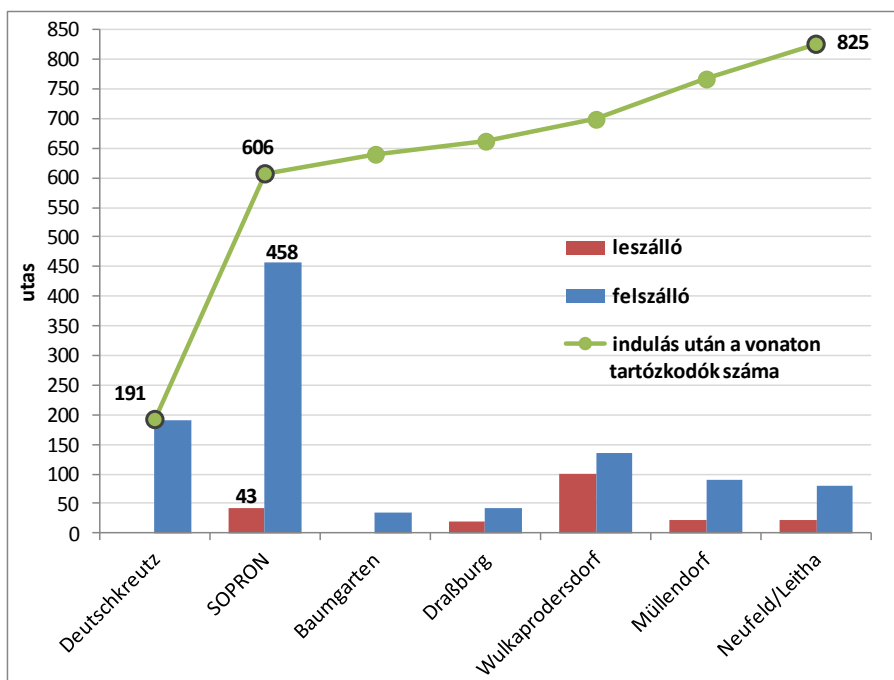
A keresztmetszeti felmérés adatai szerint a reggeli csúcsidőben közlekedő vonatpárok esetében ismét a Sopron–Ebenfurth irányú utazások a jellemzők (szerelvényenként átlagosan két és félszer annyian utaznak Ebenfurth felé), míg délután vizsgált öt vonatpár esetében az ellenkező irány forgalma lett a nagyobb, vonatonként átlagosan 130 fővel. A szerelvények átlagos utasszáma a pénteknél kissé magasabb: Ebenfurth felé 94, míg Sopron felé 93 fő volt.

Az Ebenfurth–Deutschkreutz irány utasterhelés adatai (22. ábra), hasonlóan a pénteki adatokhoz, csökkenő tendenciát mutatnak, ahogy a szerelvény közeledik az osztrák-magyar határ felé. Az ellentétes irány forgalmáról (23. ábra) elmondható, hogy a Deutschkreutzban és Sopronban felszálló és a határt átlépő utasok aránya nagyobb, mint amit a pénteki mérésnél tapasztaltunk. Soprontól a korábbiakban már említett, wieni elővárosi forgalom jelenik meg Ebenfurth irányába.



22. ábra

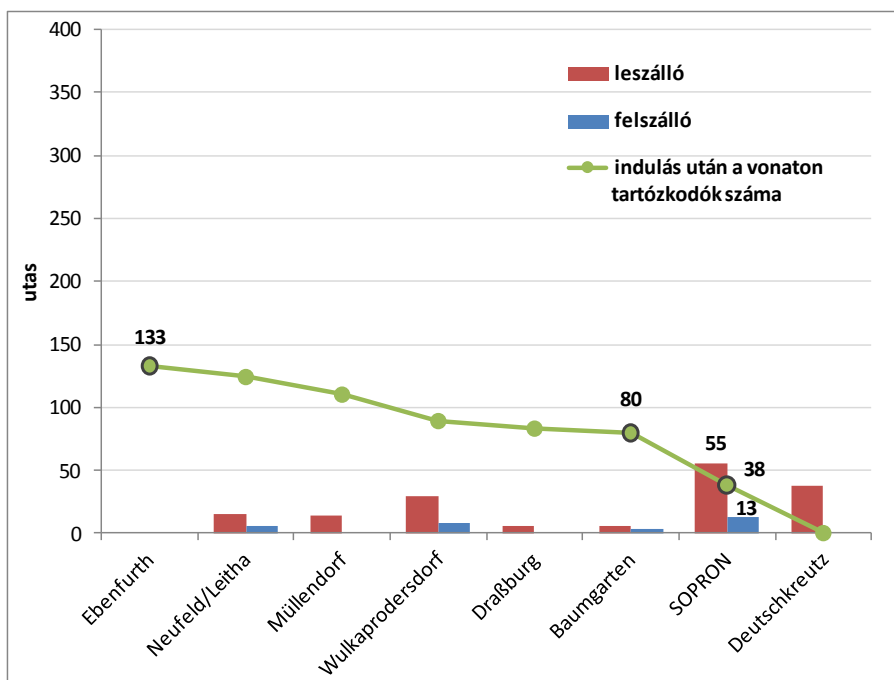
Az 512-es vonal Deutschkreutz irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői



23. ábra

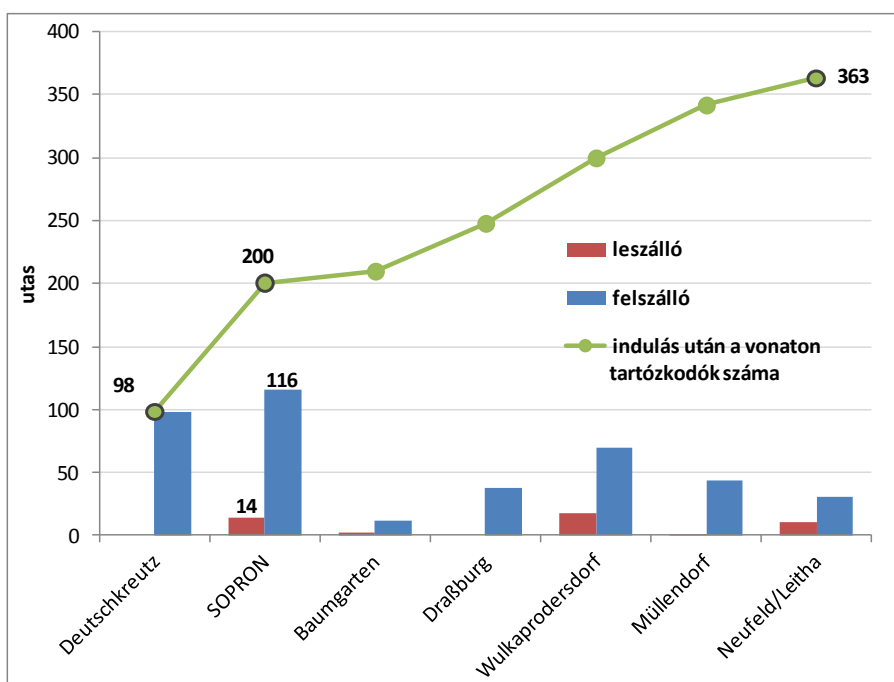
Az 512-es vonal Neufeld a. d. Leitha irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A vasárnapi délutáni felmérés során felmért összes utas irányonkénti megoszlása 29:71 százalék, tehát a munkanapokhoz képest jóval erőteljesebb az Ebenfurth–Wien irányú forgalom túlsúlya. Az átlagos utasszám Sopron felé csupán 41, azonban Ebenfurth felé 102 fő volt. Az utasterhelési adatok (24. ábra és 25. ábra) mindkét irányban a hétköznapi mérés eredményeihez hasonló tendenciát mutatnak.



24. ábra

Az 512-es vonal Deutschkreutz irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői



25. ábra

Az 512-es vonal Neufeld/Leitha irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A hétköznapi méréseket összehasonlítva a keddi munkanapon szerelvényenként átlagosan 18%-al többen utaztak, mint a pénteki napon. A vasárnap délutáni mérés során felmért vonatok átlagos utasszáma Ebenfurth–Wien irányában valamivel nagyobb, ellenkező irányban

azonban jóval kisebb volt a munkanapokon délután vizsgált vonatokon mért értékekhez képest.

Az 6. táblázatban mérési időszakonként és irányonként összevetettük a vizsgált vonalszakasz legnagyobb utasforgalmát bonyolító, illetve a legtöbb határon átutazó utast szállító szerelvényeit. Általában (elsősorban a reggeli mérések idején) jellemző, hogy azon szerelvények, melyek már a határon átkelés idején a legtöbb utast szállították, az osztrák szakaszon is a legforgalmasabbak maradtak. Reggel a Sopron-Baumgarten, míg délután (vasárnap kivételével) a Baumgarten-Sopron relációban mértünk nagyobb maximális utasterhelést, és a legnagyobb határon átlépő forgalmat a keddi mérési napon a Sopronból 7:14-kor induló szerelvényen tapasztaltunk (az osztrák szakaszon is ezen a szerelvényen volt a maximális az utasterhelés).

512						
dátum	a reláció iránya	napszak	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális határátlépő (fő/vonat)	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális utasterhelés (fő/vonat)
2013.05.24 péntek	Sopron-Baumgarten	délelőtt	7:14	50	7:14	127
		délután	16:37, 19:37	31	17:37	60
	Baumgarten-Sopron	délelőtt	9:40	29	9:40	55
		délután	18:45	42	16:45	157
2013.05.26 vasárnap	Sopron-Baumgarten	délután	17:37	59	17:37	126
	Baumgarten-Sopron	délután	18:45	23	20:45	39
2013.05.28 kedd	Sopron-Baumgarten	délelőtt	7:14	135 <sup>18</sup>	7:14	166 <sup>18</sup>
		délután	14:37	57	14:37	86
	Baumgarten-Sopron	délelőtt	8:40	34	7:40, 8:40	45
		délután	17:45	42	17:45	160

6. táblázat

Az 512-es vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként<sup>18</sup>

### A nyári felmérési eredmények részletes elemzése

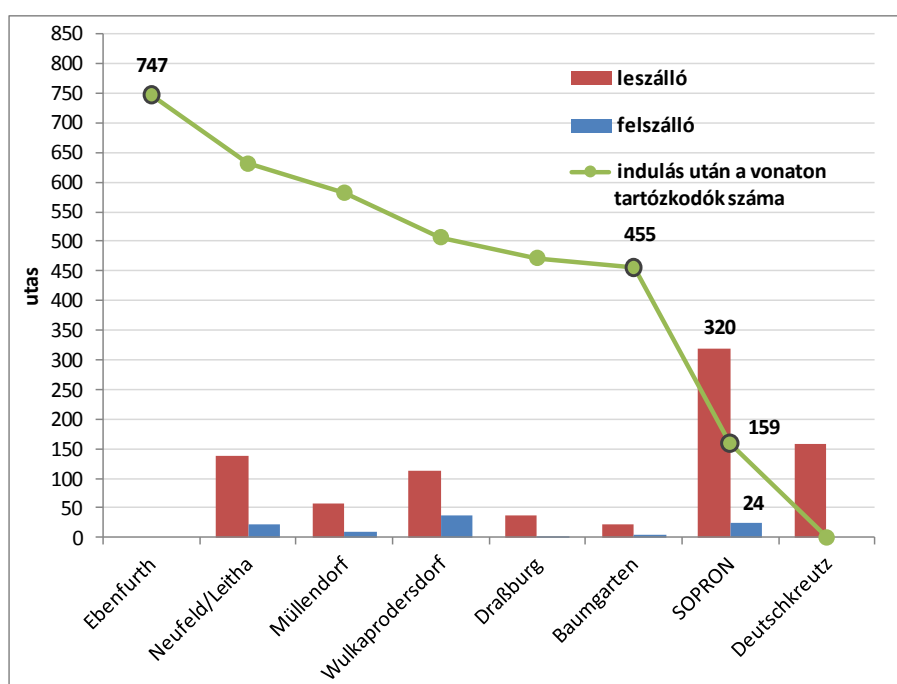
A vasútvonalon a tavaszi méréssel megegyező módon Sopron (bizonyos esetekben Deutschkreutz) vasútállomás és Neufeld a. d. Leitha állomás között végeztünk utasforgalmi vizsgálatokat. Pénteken és kedden a reggeli órákban Neufeld felé 8, az ellentétes irányban 4, míg a délutáni csúcsidőszakban irányonként 6 vonatra terveztünk felmérést. Délután tehát egy vonattal többet vontunk be a mérésbe, ugyanis tavasszal jelentős határátlépő forgalmat figyeltünk meg Sopron állomásán tartózkodva a Wien felé 13:37-kor induló és a Sopronba 14:52-kor érkező Regioexpress járatokon is. A vasárnap délutáni időszakban ugyanakkor változatlanul négy vonattal esetében vizsgáltuk az utasforgalmat. Azon vonatok esetében, amelyek csak Sopron és Neufeld között voltak felmérve, a Deutschkreutzban fel- vagy

<sup>18</sup> A Sopronból kedden 7:14-kor induló vonatra Sopronban 120 fő szállt fel, az 524-es vonalon menetrend szerint 7:00-kor induló és szintén Wienbe közlekedő gyorsvonat késése miatt.

leszállók száma –köztes megálló híján– soproni utascsera adataiból és a vonaton fent tartózkodók számából adódik.

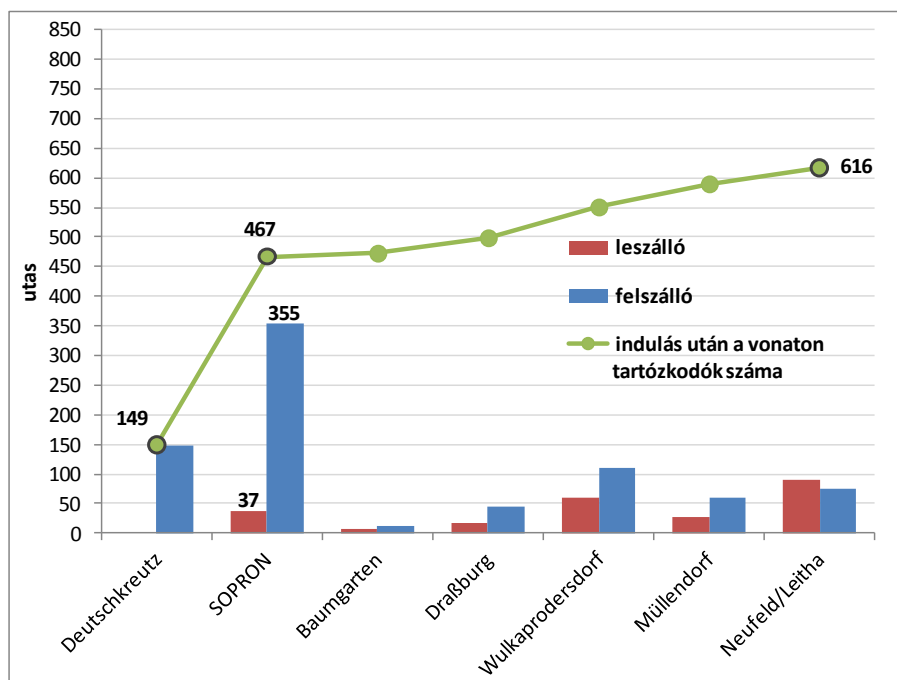
A pénteki felmérés során az összes utas irányonkénti megoszlása 48:52 százalék, vagyis az összes utas 52%-a Ebenfurth felé utazott. Ennek ellenére az átlagos utasszám Ebenfurth felé csak 66, míg Sopron felé 85 fő volt, mivel a reggeli csúcsidőben Ebenfurth felé kétszer annyi vonat közlekedik a csúcsidőben, mint délután az ellenkező irányban.

A felmért utasforgalmat irányonként elemezve a tavaszi felméréshez hasonlóképp láthatóvá válik, hogy az utasterhelés adatai csökkenő tendenciát mutatnak az Ebenfurth–Deutschkreutz irányban (26. ábra), míg növekedést a Deutschkreutz–Ebenfurth irányban (27. ábra).



26. ábra

Az 512-es vonal Deutschkreutz irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői

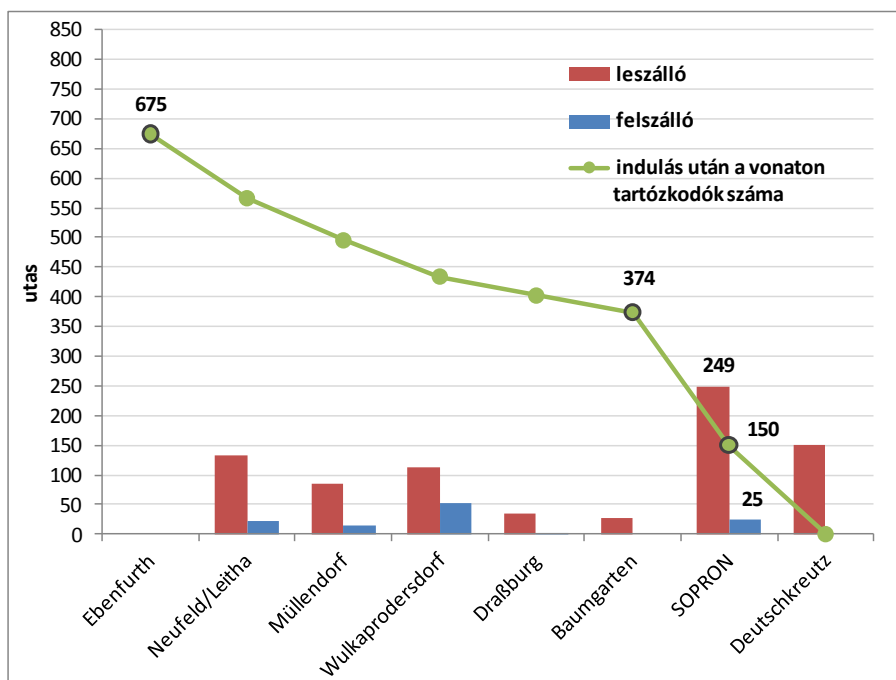


27. ábra

Az 512-es vonal Neufeld a. d. Leitha irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői

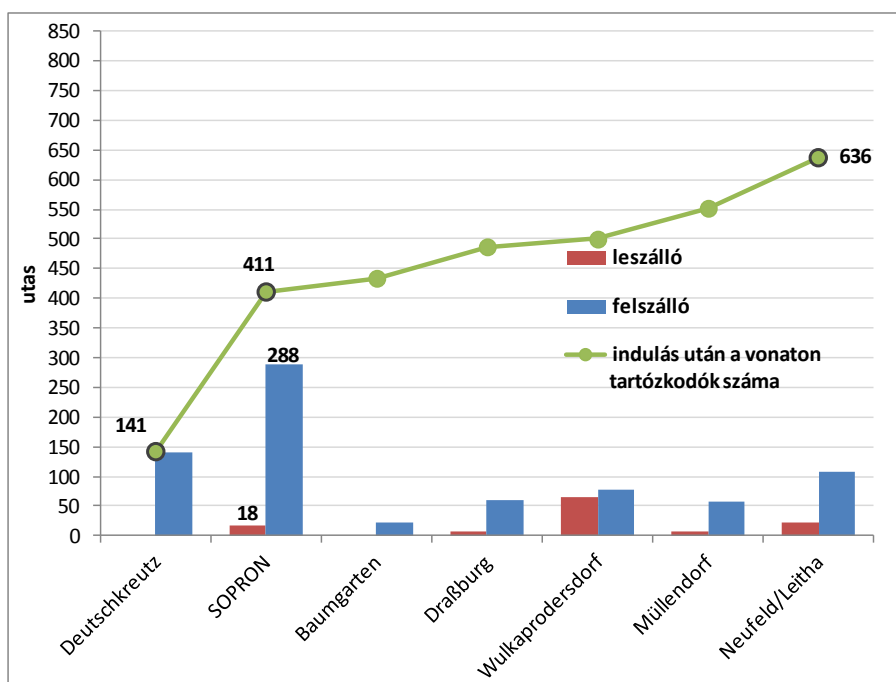
A keddi felmérés során a vasútvonalon utazók irányonkénti megoszlása gyakorlatilag egyenlőnek bizonyult és a vonatok átlagos utasszáma is a pénteken mért értékeket közelítette. Az Ebenfurth–Deutschkreutz irány utasterhelési adatai (28. ábra) is a péntekihez hasonló, monoton csökkenő lefutást mutatták, ahogy közeledünk az osztrák-magyar határ felé, míg az ellenkező irányban (29. ábra) egy folyamatosan növekvő elővárosi forgalom jelent meg, viszont Sopron állomás utasforgalma mindkét irányban több mint 20 %-kal alacsonyabb volt.





28. ábra

Az 512-es vonal Deutschkreutz irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

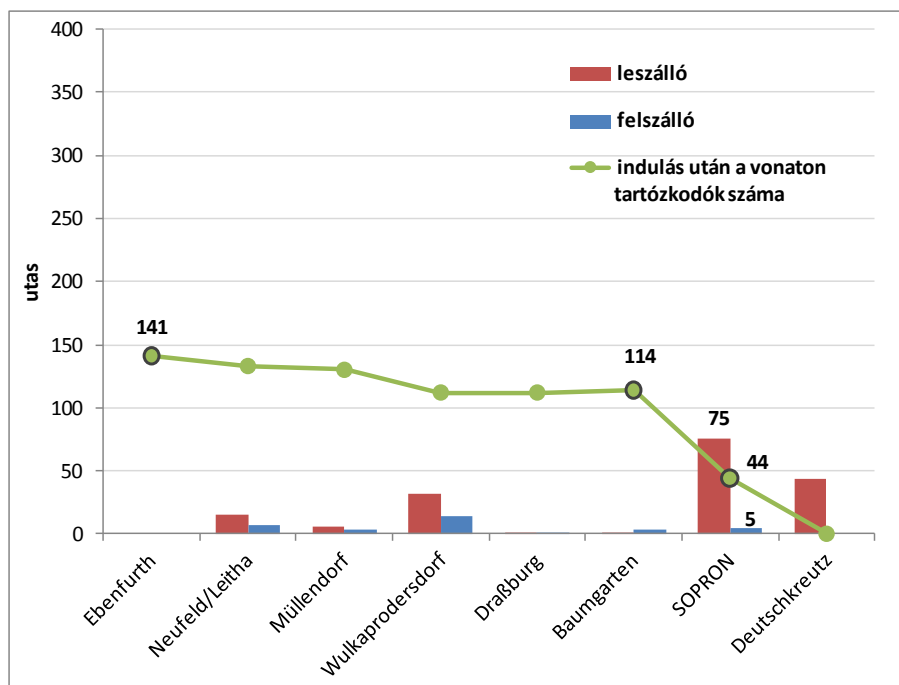


29. ábra

Az 512-es vonal Neufeld a. d. Leitha irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

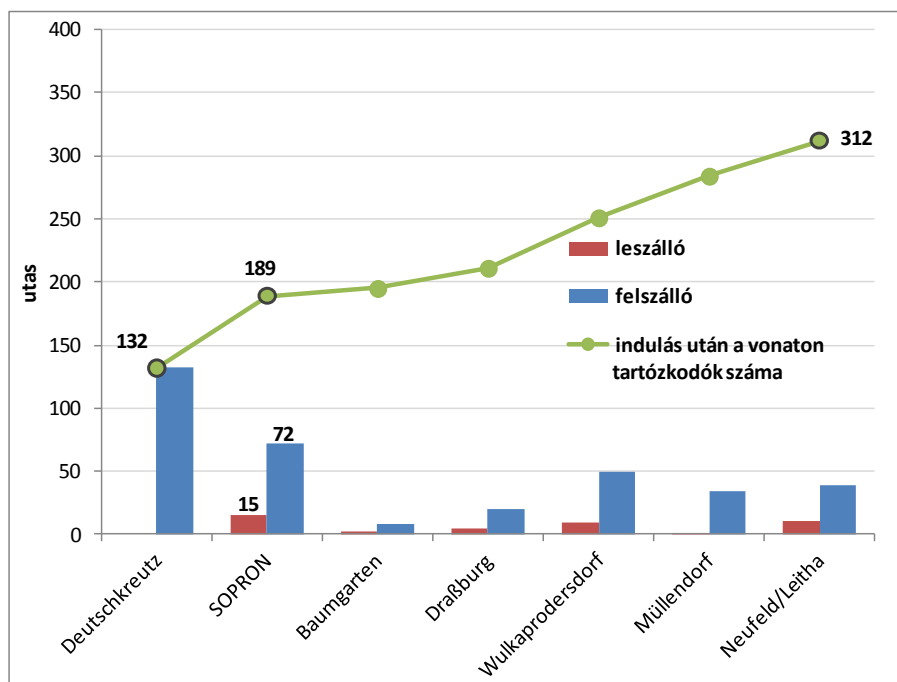
A vasárnap délutáni felmérés során a vasútvonalon utazók irány szerinti megoszlása 33:67 százalékos arányt mutat, tehát a Deutschkreutz–Sopron–Ebenfurth irány dominál (kétszer annyian utaztak Ebenfurth–Wien irányában). Az utasterhelési adatok mindkét irányban

hasonlóan alakulnak (30. ábra, 31. ábra), ismételten éreztetve az osztrák főváros elővárosi forgalmát.



30. ábra

Az 512-es vonal Deutschkreutz irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalma



31. ábra

Az 512-es vonal Neufeld a. d. Leitha irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalma

A hétköznapi méréseket összehasonlítva kedden közel 4 %-kal utaztak kevesebben, mint pénteken, a határon átutazók összforgalomból való részesedése pedig mindkét irányban 5%-kal alacsonyabb volt. A vasárnap délután Ebenfurth felé közlekedő utasok összesített száma a ritkább vonatközlekedés ellenére valamivel nagyobb, mint péntek és kedd délután, így egyben az átlagos utasszám is jóval nagyobbak bizonyult (89 fő), mint munkanapokon délután (70, ill. 46 fő). Ellenkező irányban sokkal gyengébb utasforgalom jelent meg (összesen 174 fő, ami a munkanap délutáni átlagos utasforgalom negyede), amely a ritkább vonatközlekedés ellenére is jóval alacsonyabb vonatonkénti átlagos utasszámot eredményezett.

A 7. táblázatban mérési időszakonként és irányonként összevetettük a vizsgált vonalszakasz legnagyobb utasforgalmát bonyolító, illetve a legtöbb határon átutazó utast szállító szerelvényeit. Elsősorban továbbra is a reggeli időszakokra jellemző, hogy a határ átlépésekor a legtöbb utast szállító szerelvények az osztrák szakaszon is a legforgalmasabbak maradtak. Reggel a Sopron-Baumgarten, míg délután (vasárnap kivételével) a Baumgarten-Sopron viszonylatban mértük a nagyobb maximális utasterhelést.

512						
dátum	a reláció iránya	napszak	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális határátlépő (fő/vonat)	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális utasterhelés (fő/vonat)
2013.07.12 péntek	Sopron-Baumgarten	délelőtt	6:14	62	6:14	89
		délután	14:37	72	14:37	80
	Baumgarten-Sopron	délelőtt	9:40	45	9:40	55
		délután	14:45	85	15:45	174
2013.07.14 vasárnap	Sopron-Baumgarten	délután	19:37	80	17:37	102
	Baumgarten-Sopron	délután	16:45	53	16:45	53
2013.07.16 kedd	Sopron-Baumgarten	délelőtt	6:14	70	6:14	102
		délután	14:37	46	15:37	61
	Baumgarten-Sopron	délelőtt	9:40	36	8:40	37
		délután	16:45	76	17:45	169

7. táblázat

Az 512-es vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként

### Összehasonlítás

A villamosított Wien–Ebenfurth–Sopron–Deutschkreutz vasútvonalon jellemző, hogy reggel Ebenfurth irányába, délután pedig Sopron, Deutschkreutz felé bonyolódik nagyobb utasforgalom, ami a Magyarországról Ausztriába ingázók nagy számára utal. Ezt támasztják alá a maximális határátlépő-, illetve utasforgalmú vonatokat tartalmazó tavaszi és nyári táblázatok is, amelyeknél Ausztria irányában szinte valamennyi esetben nagyobb maximum figyelhető meg, mint délután, a kétszeres járatsűrűség ellenére is. Ellenkező irányban a délutáni időszakban mért maximum-értékek olykor többszörösét tették ki a délelőtti csúcsidezőszakénak.

Júliusban a 3 felmérési napon pontosan ugyanannyian (4067 fő) utaztak a vasútvonalon, mint tavasszal, ugyanakkor a kibővített délutáni műszaknak köszönhetően 3 vonatpárral többet mértünk le, így az átlagos utasszám 11%-kal alacsonyabb lett. A kört a határátlépre leszűkítve viszont nőtt az utasszám, tehát az egy vonaton átlagosan utazó határátlépők száma csak mérsékeltebben, 5%-kal csökkent, és a határt átlépő utasok aránya 39-ről 42% közelébe emelkedett. A felmért vonatok közel azonos forgalmat produkáltak mindkét felmérési időszakban, azonban nyáron a csúcsidezőszak kissé eltolódott (reggel Ausztria felé, délután Sopron felé), ugyanis mindkét irányban jellemzően 1 órával korábban közlekedett le a nap legforgalmasabb vonata.

### 3.2.2. 524 Deutschkreutz – Sopron – Wiener Neustadt – Wien vasútvonal

#### A tavaszi felmérési eredmények részletes elemzése

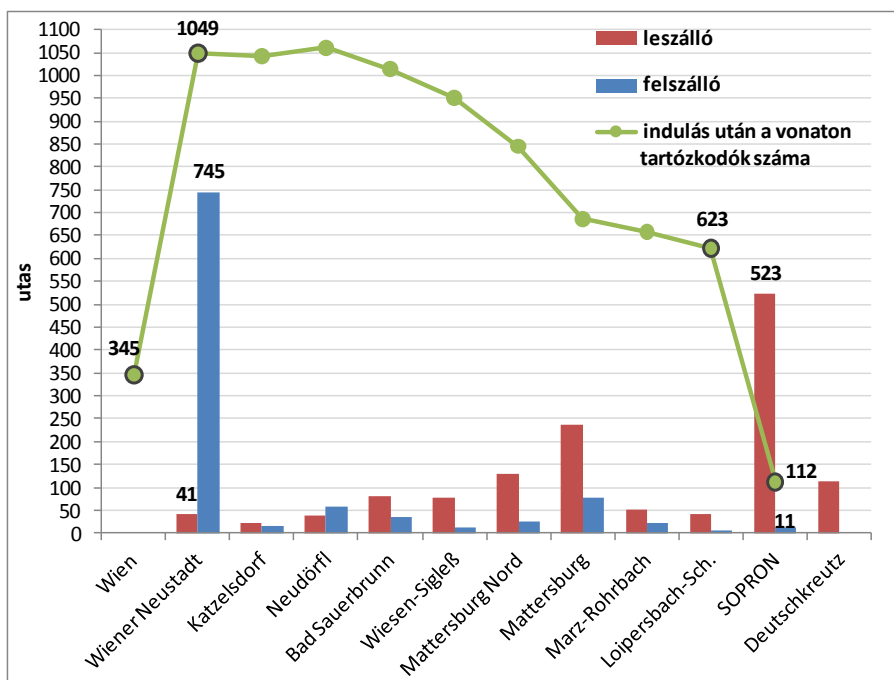
A vasútvonalon jellemzően Wiener Neustadt és Sopron állomás között végeztük el az utasforgalmi vizsgálatokat, két délutáni gyorsvonatot Deutschkreutzig mértünk. A vasútvonal menetrendi sajátosságaiból kifolyólag nem volt lehetőség a reggeli és a délutáni gyorsvonatok Neckenmarkt-Horitschon-Sopron-Neckenmarkt-Horitschon szakaszán lévő utasforgalmának felmérésére, azonban a Deutschkreutz és Sopron közötti forgalom kiszámítható az indulás után a vonaton tartózkodók számából és az állomási utascserék adataiból.

Pénteken és kedden a reggeli órákban Wr. Neustadt irányába 9-11, visszafelé 5-7 vonaton, míg a délutáni csúcsidőszakban Wr. Neustadt felé 5-6, ellenkező irányban 14-15 szerelvényen végeztünk felmérést. Vasárnap délután hat vonatpár esetében vizsgáltuk az utasforgalmat.

A pénteki felmérés keresztmetszeti adatai szerint a reggeli csúcsidőszakban közlekedő vonatoknál a Sopron-Wiener Neustadt irány a meghatározó (szerelvényenként átlagosan 140 fővel), míg délután az ellenkező irány (átlagosan 77 fővel). Egész napra vetítve az átlagos utasszám vonatonként Wiener Neustadt felé 93, míg Sopron felé 68 fő volt, ami annak köszönhető, hogy Sopron irányában több vonat közlekedik a délutáni csúcsidőszakban, mint a reggeli csúcsidőszakban ellenkező irányban (éppen fordítva, mint az 512-es vasútvonalon). Az összes utasforgalmat tekintve az utasforgalmi arány ugyanis kiegyenlített: 51:49, azaz az összes utas 51 %-a Magyarország, 49 %-a pedig Ausztria felé utazott.

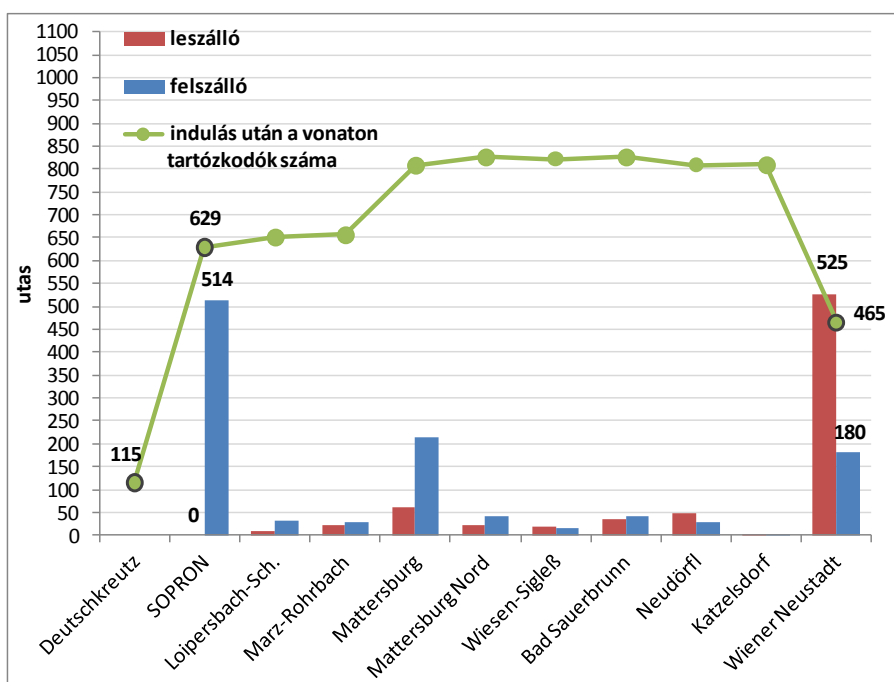
A felmért utasforgalmat irányonként elemezve kitűnik, hogy a Wiener Neustadt-Sopron irányban az utasterhelés adatai (32. ábra) csökkenő tendenciát mutatnak: a határt 623 utas lépi át, közülük 101-en osztrák belföldi utasok, hiszen Deutschkreutzba vagy tovább utaznak. A Sopronban le- és felszálló 534 fő számát ténylegesen határt átlépő utasnak. Az ellenkező irány forgalmára (33. ábra) arányaiban ellentétes lefutás jellemző, tehát egy folyamatosan növekvő, elővárosi forgalom jelenik meg Wiener Neustadt irányába. A vonal harmadik legforgalmasabb állomása Mattersburg, amelynek saját vonzáskörzete érezhető (elsősorban Magyarország irányába), mind le- mind felszálló utasainak száma jelentős mértékű.





32. ábra

Az 524-es vonal Sopron irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői



33. ábra

Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői

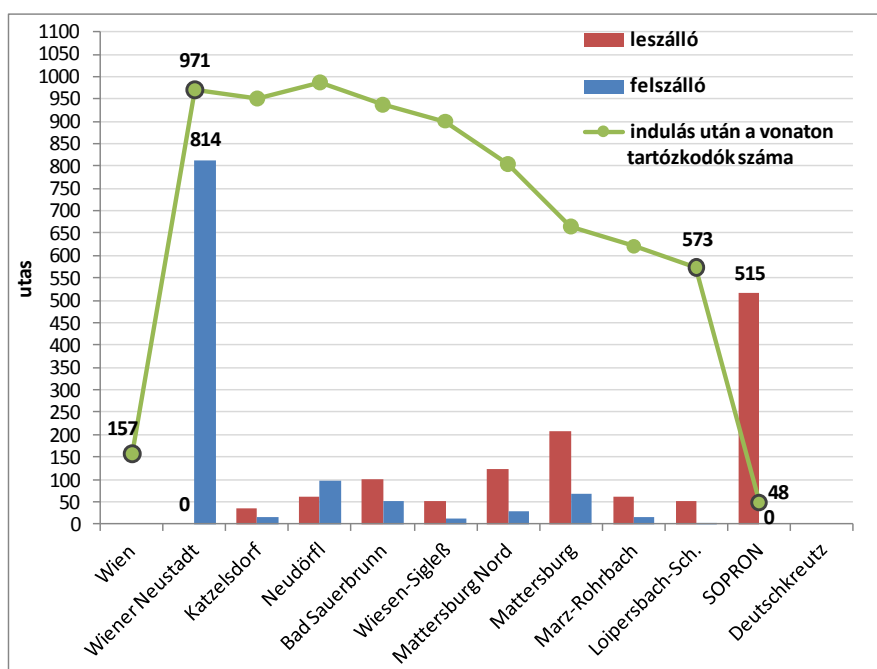
A keddi felmérés idején az összes utas irány szerinti megoszlása 48:52 százalék volt (vagyis az összes utas 48 %-a Sopron-Deutschkreutz irányában, 52 %-a Wiener Neustadt felé utazott, tehát az arány annak ellenére is megfordult a pénteki méréshez képest, hogy a Sopronból

reggel 7 órakor induló gyorsvonaton annak 30 perces késése miatt a szokásosnál jóval kevesebben utaztak<sup>19</sup>.

A reggeli csúcsidőben ugyancsak a Sopron–Wiener Neustadt irány volt a meghatározó (szerelvényenként átlagosan közel háromszor annyian utaznak, 109:34), míg délután az ellenkező irány forgalma jelentősebb, vonatonként átlagosan 73 fővel. A szerelvények átlagos utasszáma a pénteknél kissé alacsonyabb: Wiener Neustadt felé 85, míg Sopron felé 60 fő volt.

Átlagon felüli terhelése volt a Sopronból 7:16-kor és 7:47-kor induló személyvonatnak is (összesen 119 és 111 felszálló), noha ezek korlátozott befogadóképességű szerelvénnel (1 db Jenbacher motorvonat, 68 ülőhellyel) közlekedtek. Zsúfoltság alakult ki: maximális utasterhelésük 79, valamint 76 fő volt, így e vonatok utasforgalmi mérése különösen nehéz feladatnak bizonyult.

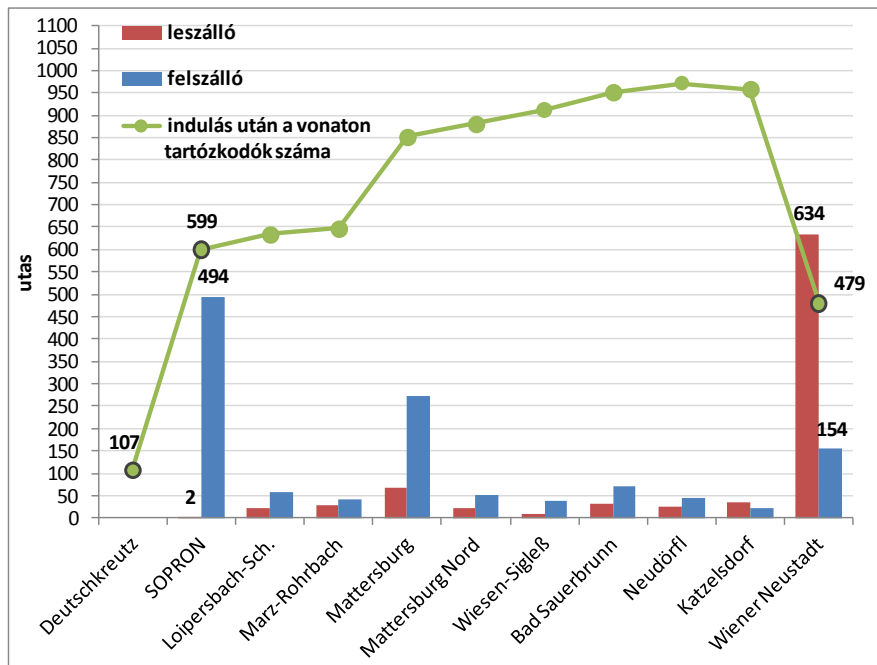
A Wiener Neustadt–Sopron–Deutschkreutz irány utasterhelés adatai (34. ábra), hasonlóan a pénteki adatokhoz, csökkenő tendenciát mutatnak, ahogy a szerelvény közeledik az osztrák-magyar határ felé. Az ellentétes irány forgalmáról (35. ábra) elmondható, hogy a soproni és a deutschkreutzi felszálló utasok aránya hasonló, mint amit a pénteki mérésnél tapasztaltunk. A korábbiakban már említett elővárosi forgalom ismét megjelenik Wiener Neustadt irányában, enyhe mattersburgi befolyással.



<sup>19</sup> A késések miatt az utasok az 512-es vonalon közlekedő szerelvényre szálltak fel Wien irányába.

34. ábra

Az 524-es vonal Sopron irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői



35. ábra

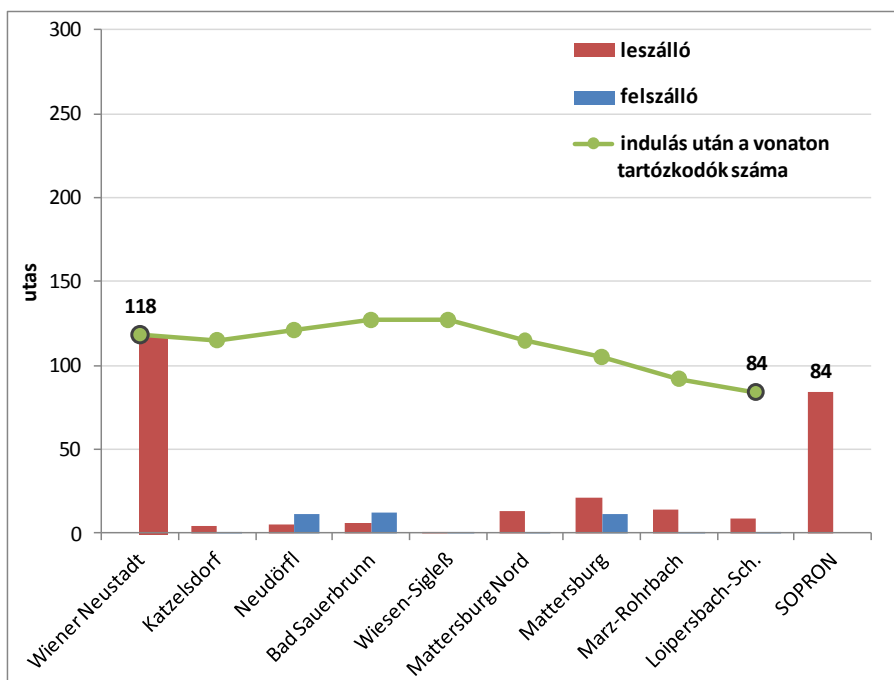
Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A vasárnap délutáni felmérés során felmért összes utas irány szerinti megoszlása 45:55 százalék, tehát e napon a Sopron–Wiener Neustadt irány volt inkább jellemző. Az átlagos felszálló utasszám Sopron felé csak 31, míg ellenkező irányban 48 fő volt<sup>20</sup>.

A viszonylat legforgalmasabb járatai (a Sopronból 17:46-kor és 18:46-kor induló vonatok) alacsony befogadóképességű (68 ülőhelyes) Jenbacher motorvonattal közlekedtek, így e napon ismét zsúfoltság alakult ki. Összesen 70, illetve 75 fő szállt fel e vonatokra az út során, maximális utasszámuk 61, illetve 74 fő volt.

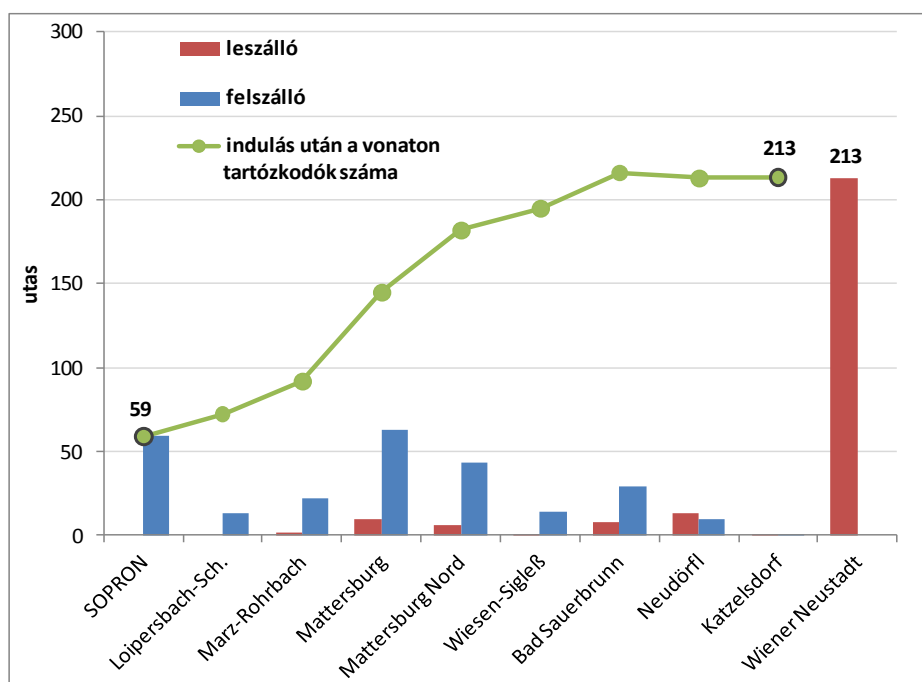
Az utasterhelési adatok (36. ábra, 37. ábra) mindkét irányban a hétköznapi mérés eredményeihez hasonló tendenciát mutatnak, azaz Wiener Neustadt és Mattersburg között nagyjából állandó az utaslétszám, majd utána az országhatár felé folyamatosan csökken az utasok száma. Mattersburg e napon kisebb vonzással bír, gyakorlatilag valamennyi utas Wiener Neustadtig vagy onnan utazik. A Regioexpress baleset miatt kimaradt, így valamennyi mért vonat végállomása Sopron volt e napon.

<sup>20</sup> Mivel a Wiener Neustadtból induló gyorsvonatot baleset miatt nem tudtuk felmérni, ennek a vonatnak utasforgalmi adatai hiányoznak.



36. ábra

Az 524-es vonal Sopron irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői



37. ábra

Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A hétköznapi méréseket összehasonlítva pénteken átlagosan 7-8 %-kal többen utaztak, mint kedden (ellentétben az 512-es vasútvonallal). A vasárnap délutáni vonatokon Wiener Neustadt felől jóval kisebb az utasforgalom, míg ellenkező irányban a péntek és kedd délutánihoz hasonló, illetve annál valamivel nagyobb az utasok száma.

A 8. táblázatban mérési időszakonként és irányonként összevetettük a vizsgált vonalszakasz legnagyobb utasforgalmát bonyolító, illetve a legtöbb határon átutazó utast szállító szerelvényeit. Minden esetben reggel a Sopron-Loipersbach, délután pedig a Loipersbach-Sopron relációban mértünk nagyobb maximális utasterhelést. A legnagyobb határon átlépő forgalmat a Sopronból pénteken 7:00-kor induló szerelvény bonyolította le, míg az osztrák szakaszon a Sopronból kedden 6:00-kor induló vonat érte el a maximális utasterhelést.

524						
dátum	a reláció iránya	napszak	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális határátlépő (fő/vonat)	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális utasterhelés (fő/vonat)
2013.05.24 péntek	Sopron-Loipersbach	délelőtt	7:00	134	7:00	244
		délután	18:46	31	15:46	42
	Loipersbach-Sopron	délelőtt	10:34	35	7:39	49
		délután	16:47	105	16:47	165
2013.05.26 vasárnap	Sopron-Loipersbach	délután	14:46	21	17:46	74
	Loipersbach-Sopron	délután	19:34	33	19:34	52
2013.05.28 kedd	Sopron-Loipersbach	délelőtt	6:00	104	6:00	259
		délután	13:47	28	13:47	30
	Loipersbach-Sopron	délelőtt	10:34	34	7:39	59
		délután	17:48	91	18:48	130

8. táblázat

Az 524-es vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként

### A nyári felmérési eredmények részletes elemzése

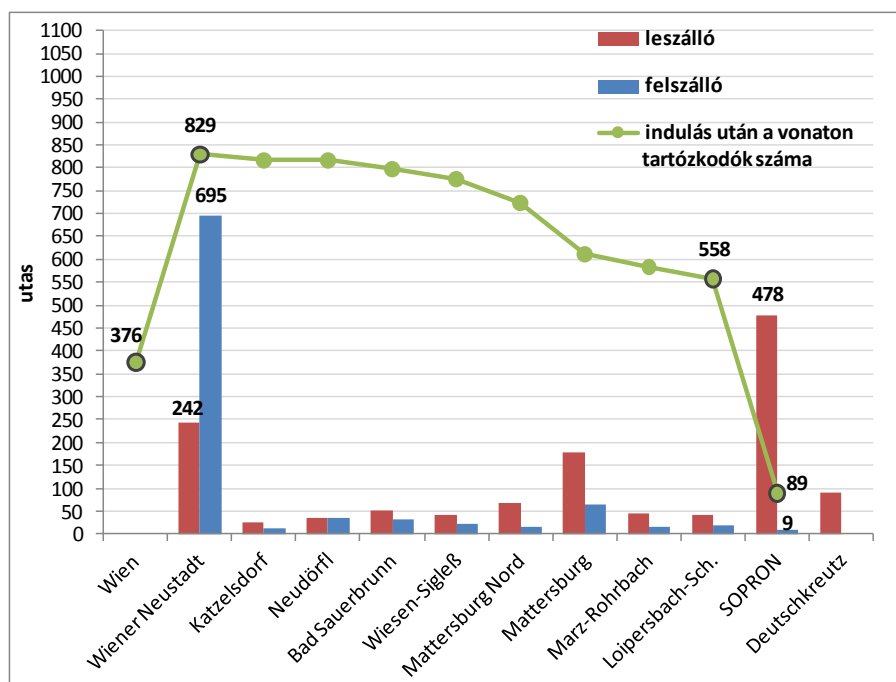
A vasútvonalon a nyári időszakban ugyancsak Sopron és Wiener Neustadt állomás között végeztünk utasforgalmi vizsgálatokat (három délutáni gyorsvonatot Deutschkreutzig mérve), azonban 2013. július 1-től valamennyi Regioexpress végállomása Deutschkreutz lett, így nemcsak a Sopron és Deutschkreutz közötti utasforgalom nagysága, de a Deutschkreutzban fel- ill. leszálló utasok pontos száma is megállapítható volt a vonal többi szakaszának utasadatai alapján. Pénteken és kedden a reggeli órákban Wr. Neustadt irányába 11, visszafelé 7 vonaton, míg a délutáni csúcsidőszakban Wr. Neustadt felé 6, ellenkező irányban 16 szerelvényen végeztünk felmérést. A vasárnap délutáni időszakban hat vonatpár esetében vizsgáltuk az utasforgalmat.

A pénteki felmérés során az utasok irányonkénti megoszlása 48:52 százalék, vagyis az összes utas többsége, 52 %-a Wiener Neustadt felé utazott. A vonatonkénti átlagos utasszám még élesebben tükrözi ezt: Wiener Neustadt felé 83, míg Sopron felé csak 56 fő volt, habár ez a nagy eltérés annak is köszönhető, hogy a délutáni csúcsidőszakban több vonat közlekedik Sopron irányában, mint reggel ellenkező irányban.

A Sopronból 7:47-kor induló személyvonatra az út során összesen 102-en szálltak fel, és Mattersburg–Bad Sauerbrunn között 78-an utaztak rajta, ám a vonatot egyetlen, kis befogadóképességű (68 ülőhelyes) Jenbacher motorvonatból állították össze, ezért nagy zsúfoltság alakult ki rajta.

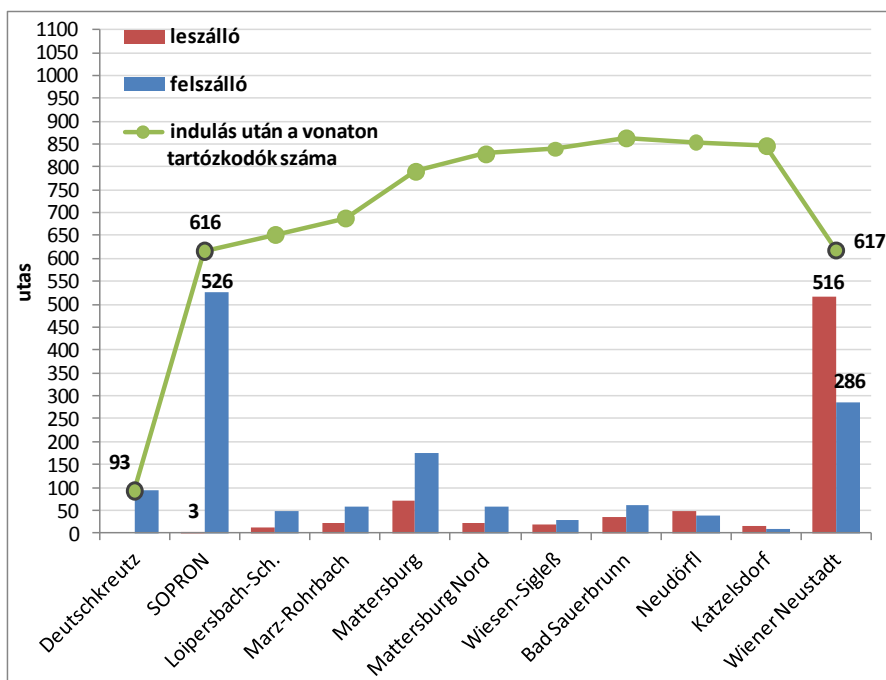


A felmért utasforgalmat irányonként elemezve a tavaszi méréshez hasonlóan láthatóvá válik, hogy az utasterhelés adatai csökkenő tendenciát mutatnak a Wiener Neustadt–Deutschkreutz irányban (38. ábra), míg növekedést az ellenkező irányban (39. ábra). A vasútvonalon egyébként továbbra is jellemző a wieni és wiener neustadti elővárosi forgalom jelenléte, és a harmadik legforgalmasabb állomás ismét Mattersburg, amelynek mind le- mind felszálló utasforgalma jelentős hányadot képvisel.



38. ábra

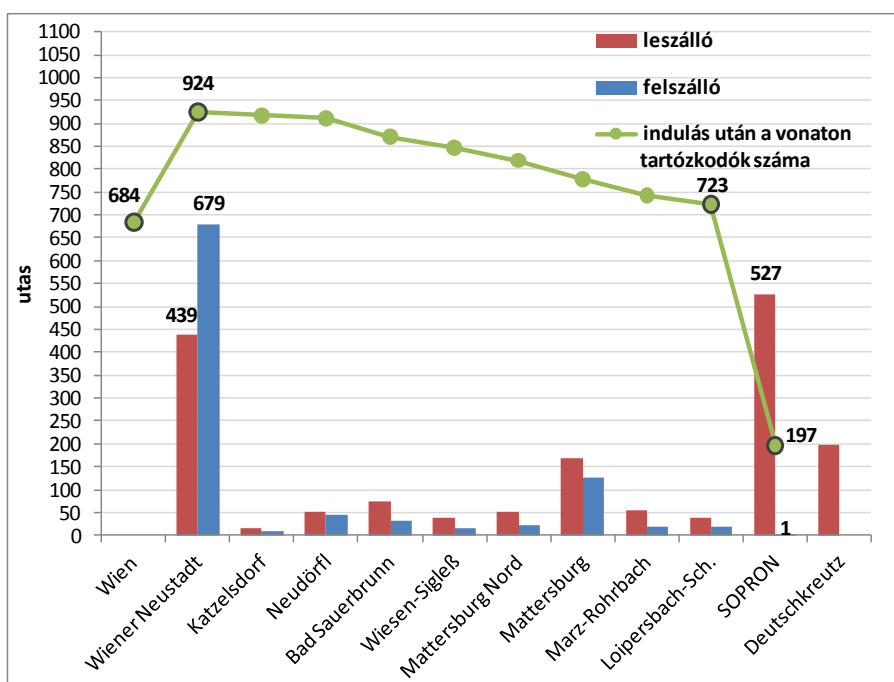
Az 524-es vonal Sopron irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői



39. ábra

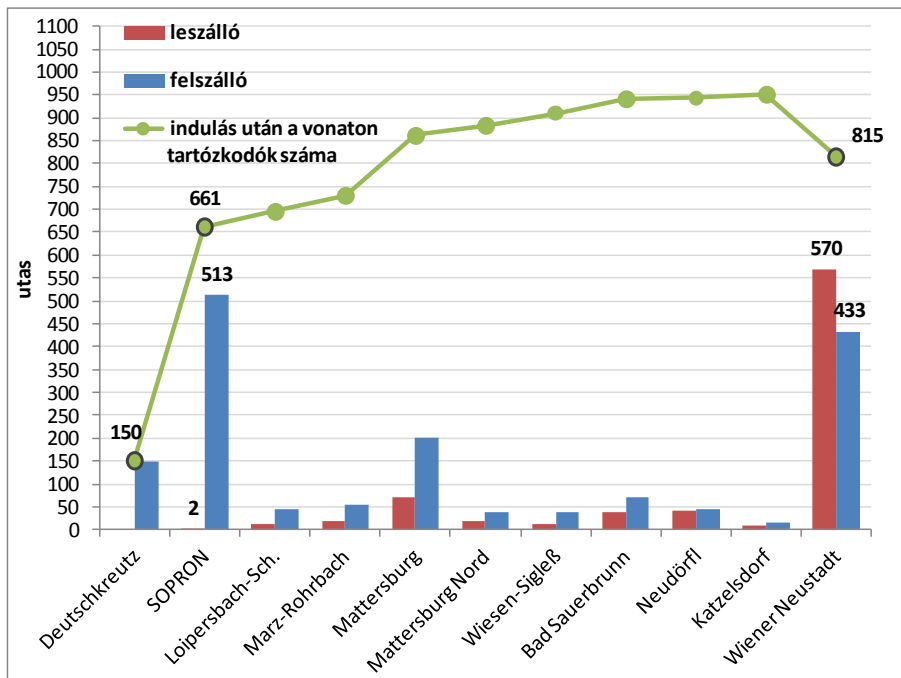
Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A keddi felmérés során a vasútvonalon utazók irány szerinti megoszlása a péntekihez képest csak kismértékben módosult (közel 50:50 százalék), bár a reggeli csúcsidőben ismét a Sopron–Wiener Neustadt, délután pedig az ellenkező irány forgalma került túlsúlyba. Az utasterhelési adatok is a korábbiakhoz hasonló tendenciát mutatnak (40. ábra, 41. ábra), viszont péntekhez képest 20 %-kal több utast mértünk e napon.



40. ábra

Az 524-es vonal Sopron irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

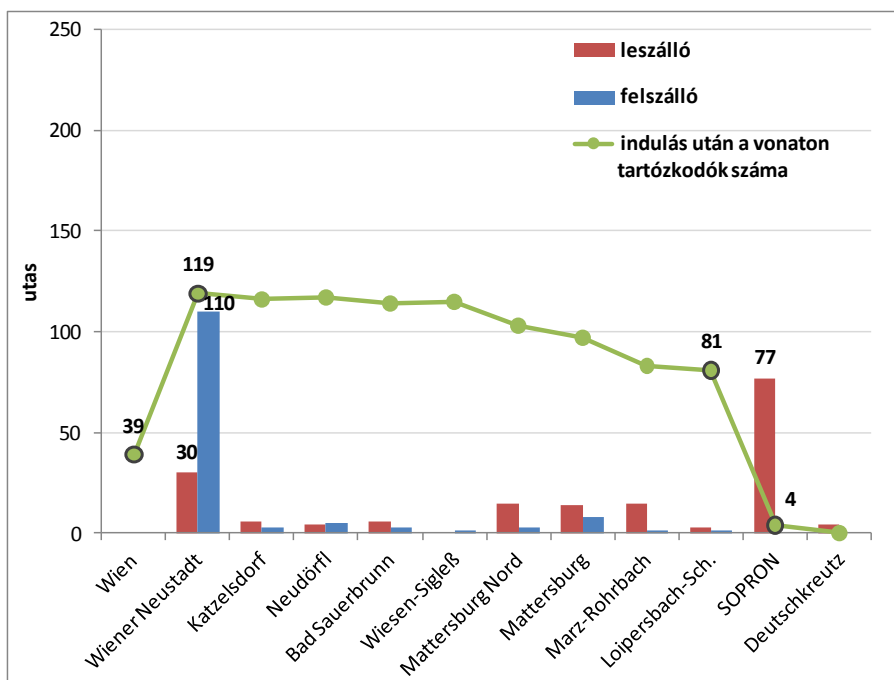


41. ábra

Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

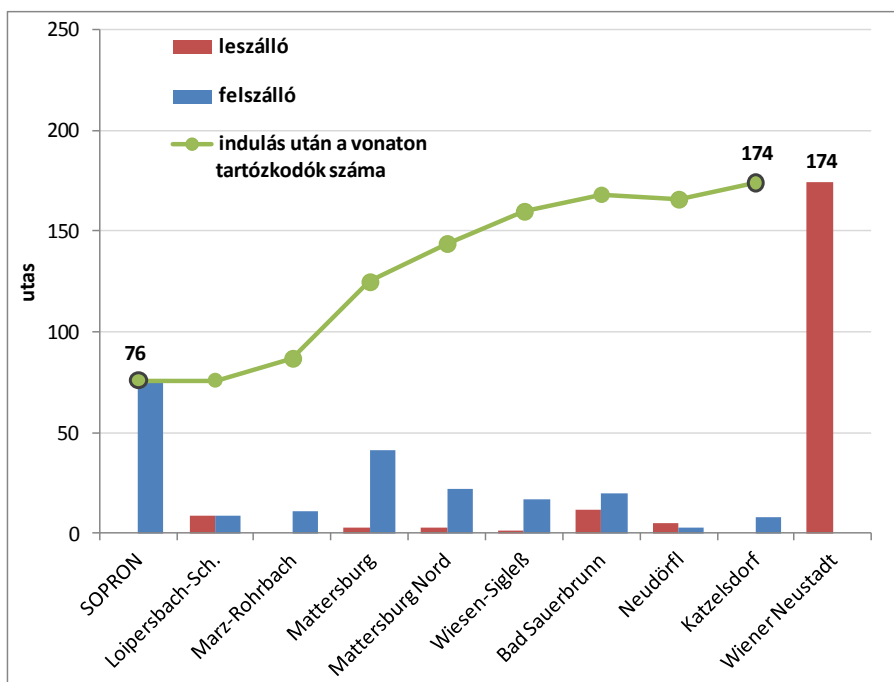
A vasárnap délutáni felmérés esetében a vasútvonalon utazók irány szerinti megoszlása 42:58 százalék, azaz jóval többen utaztak a Sopron–Wiener Neustadt irányban, mint ellenkezőleg. A vonatonkénti átlagos utasszám irányonként 29, illetve 39 fő volt. A viszonylat legforgalmasabb járata a Sopronból délután 17:46-kor induló járat volt, melyre összesen 69-en szálltak fel az út során. A szerelvény alacsony befogadóképességű (68 ülőhelyes) Jenbacher motorvonatból állt, ezért enyhe zsúfoltságérzet volt tapasztalható rajta, ugyanis a maximális utasszám 59 fő volt.

Az utasszámok alakulását a 42. ábra és a 43. ábra mutatja; látható, hogy a tendencia továbbra is hasonló, azonban Mattersburg (a tavaszi vasárnapi felméréshez hasonlóan) e napon kisebb vonzással bír, gyakorlatilag valamennyi utas Wiener Neustadtig vagy onnan utazik.



42. ábra

Az 524-es vonal Sopron irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői



43. ábra

Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A hétköznapi méréseket összehasonlítva, kedden átlagosan 15-20%-kal utaztak többen az egyes vonatokon, mint pénteken. A vasárnap délutáni vonatokon Wiener Neustadt felől jóval

kiseb az utasforgalom, mint hétköznap délutánonként, azonban ellenkező irányban a péntek és kedd délutánihoz hasonló, esetenként annál valamivel nagyobb az utasok száma.

A 9. táblázatban mérési időszakonként és irányonként összevetettük a vizsgált vonalszakasz legnagyobb utasforgalmát bonyolító, illetve a legtöbb határon átutazó utast szállító szerelvényeit. Reggelente Ausztria, délutánonként (vasárnap kivételével) Sopron felé mértünk nagyobb maximális utasterhelést. A legnagyobb határon átlépő forgalmat kedden, a Sopronba 19:00-kor érkező Regioexpress, míg a maximális utasterhelést (már az osztrák szakaszon) a kedden, Sopronból 6:00-kor induló Regioexpress érte el.

524						
dátum	a reláció iránya	napszak	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális határátlépő (fő/vonat)	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális utasterhelés (fő/vonat)
2013.07.12 péntek	Sopron-Loipersbach	délelőtt	6:00	130	7:00	248
		délután	16:45	24	14:46, 15:46	31
	Loipersbach-Sopron	délelőtt	10:34	48	10:34	50
		délután	17:48	88	17:48	105
2013.07.14 vasárnap	Sopron-Loipersbach	délután	18:46	22	17:46	59
	Loipersbach-Sopron	délután	16:33	21	17:48	39
2013.07.16 kedd	Sopron-Loipersbach	délelőtt	7:00	144	6:00	310
		délután	14:46, 15:46	23	15:46	49
	Loipersbach-Sopron	délelőtt	8:34	31	10:34	36
		délután	18:48	147	17:48	255

9. táblázat

Az 524-es vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként

### Összehasonlítás

Bár a [Wien–] Wiener Neustadt–Sopron vasútvonal a legrosszabb infrastruktúrájú (elavult, kis kapacitású motorvonatok, villamosítatlan pálya), mégis ez bonyolítja le a legnagyobb forgalmat, nemcsak a vonatok, hanem az utasok számát is figyelembe véve (munkanapokon a csúcsidőszakok alatt összesen 1300-1650 utas/irány, összesen több mint 2200 határátlépő utas a 3 nap során). Nem véletlen, hogy az itt közlekedő alacsony kapacitású motorvonatok különösen nagy problémát jelentenek a csúcsidőszakban (tavasszal 13 zsúfolt vonatból 12, nyáron pedig mind a három ezen a vonalon közlekedett).

A nagy vonatsűrűségnek köszönhetően a csúcsidőszak viszonylag egyenletes eloszlású mind reggel, Ausztria irányában, mind délután, Sopron irányában. A legtöbb utast és határt átlépőt szállító vonatok –véltetően ebből fakadóan– nem változtak meg olyan egyöntetűen, mint a Wien–Sopron–Deutschkreutz vasútvonal esetében, azaz nem volt tapasztalható a reggeli és a délutáni csúcspont időbeni eltolódása, sem a teljes szakaszra, sem a határátmenetre vetítve.

Míg a teljes szakaszon növekedett az utasforgalom, a határátmenetben kevesebben utaztak át, mint májusban, ami a többi vasútvonalhoz képest egyedülálló jelenség. A teljes szakaszon növekvő utasforgalomban közrejátszott, hogy a tavaszi mérés tapasztalatai alapján átalakított mérési tervvel még pontosabb utasforgalmi adatokat tudtunk gyűjteni a Wiener Neustadtból tovább közlekedő gyorsvonatokról, és a késések száma és mértéke is lecsökkent, így a diákok valamennyi vonatot el tudták érni, továbbá nem történt járatkimaradás. Összesen 92 vonatot



mértünk így le a tavaszi 82 helyett, a vonatokon átlagosan utazók száma ezért csak mérsékelten emelkedett.

### 3.2.3. 530 Szentgotthárd – Fehring – Feldbach – Graz vasútvonal

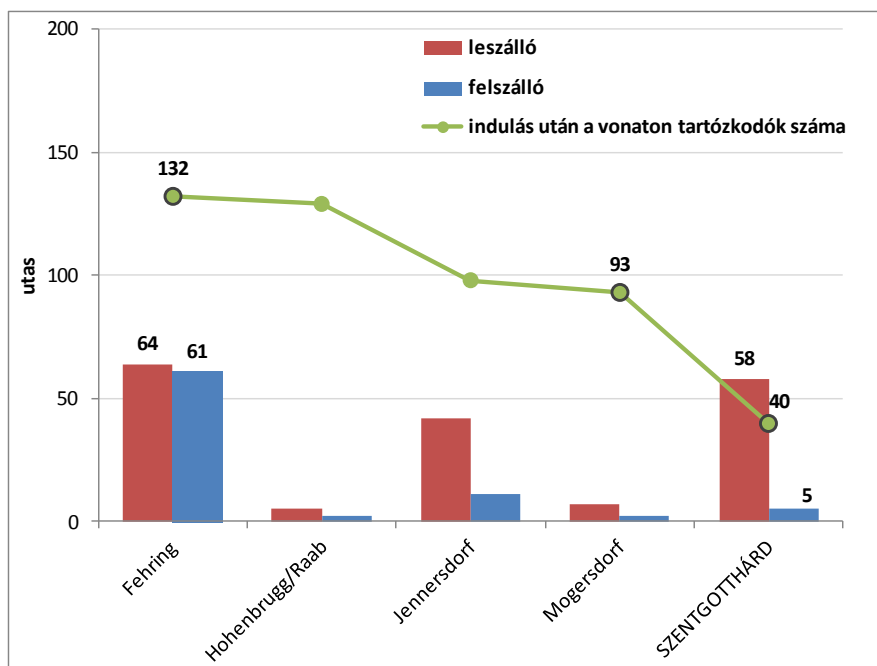
#### A tavaszi felmérési eredmények részletes elemzése

A vasútvonalon Szentgotthárd és Fehring (bizonyos esetekben<sup>21</sup> Feldbach) állomás között végeztük el az utasforgalmi vizsgálatokat, pénteken és kedden délelőtt 2, délután pedig 6 vonatkáron. Hajnalban további egy, Szentgotthárdról induló vonat utasforgalmát mértük az állomáson tartózkodva. (Vonaton lévő mérés ellenkező irányú vonat hiánya és a várható alacsony utasforgalom miatt nem volt racionális.) A vasárnap délutáni időszakban 4 vonatkár esetében vizsgáltuk az utasforgalmat.

A pénteki felmérés keresztmetszeti adatai szerint a reggeli és a délutáni időszakban sincs jelentősebb különbség a két irány forgalma között, bár nemcsak délután, hanem reggel is valamivel nagyobb forgalom érzékelhető Ausztria felől. Ennek oka a Graz és Budapest között közlekedő InterCity, amelynek utasforgalma (a mért napokon átlagosan 75-80 fő) reggel az Ausztria felől érkező, tehát a nem csúcsirányú utasforgalomhoz adódik hozzá. Ennek megfelelően vonatonként átlagosan 28 fő szállt fel Szentgotthárd irányában a felmért szakaszon, míg a Graz irányú vonatokra átlagosan csupán 20 fő szállt fel (az este visszafelé, Grazba közlekedő InterCityt már nem mértük).

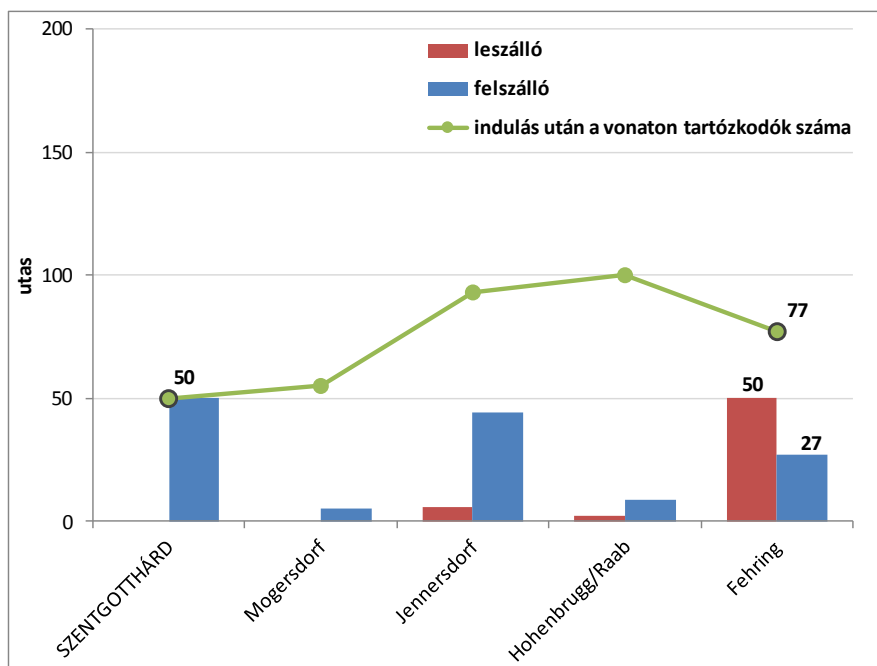
A vonatokon utazók száma a Fehring–Szentgotthárd irányban (44. ábra) monoton csökken: a 132 utashoz képest csak 93-an utaznak át a határon, akik közül 35-en Budapest felé folytatják útjukat (a reggeli közvetlen IC-vel). A Szentgotthárdon felszálló 5 utas már magyar belföldi utasnak számít. Ellenkező irányban (45. ábra) enyhén növekvő forgalom jelenik meg Fehring felé, ahol jelentős utascseré bonyolódik le, ami utal Fehring átszálló állomási funkciójára (a legtöbb szentgotthárdi vonatról át kell szállni Wiener Neustadt és Graz irányában is); illetve arra, hogy a Graz–Fehring–Szentgotthárd vasútvonal ezen utolsó szakasza már nem tölt be akkora szerepet Graz elővárosi közlekedésében, inkább helyi igényeket szolgál ki.

<sup>21</sup> Hétköznapokon az R 4713 és az R 4704, valamint vasárnap az R 4725, az R 4729, a REX 4737, az R 4716, az R 4722 és az R 4732 vonatok esetében.



44. ábra

Az 530-as vonal Szentgotthárd irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői

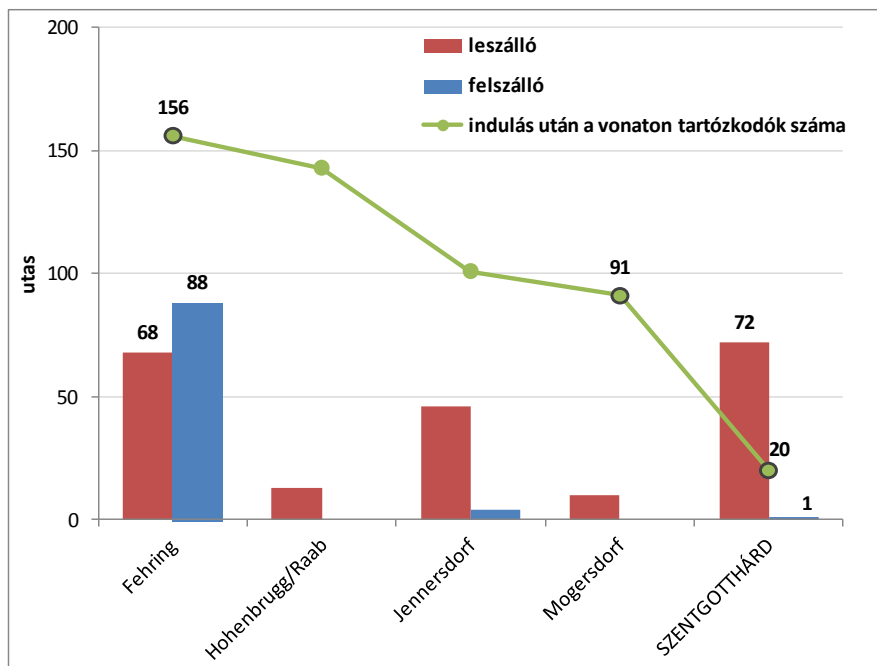


45. ábra

Az 530-as vonal Fehring irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői

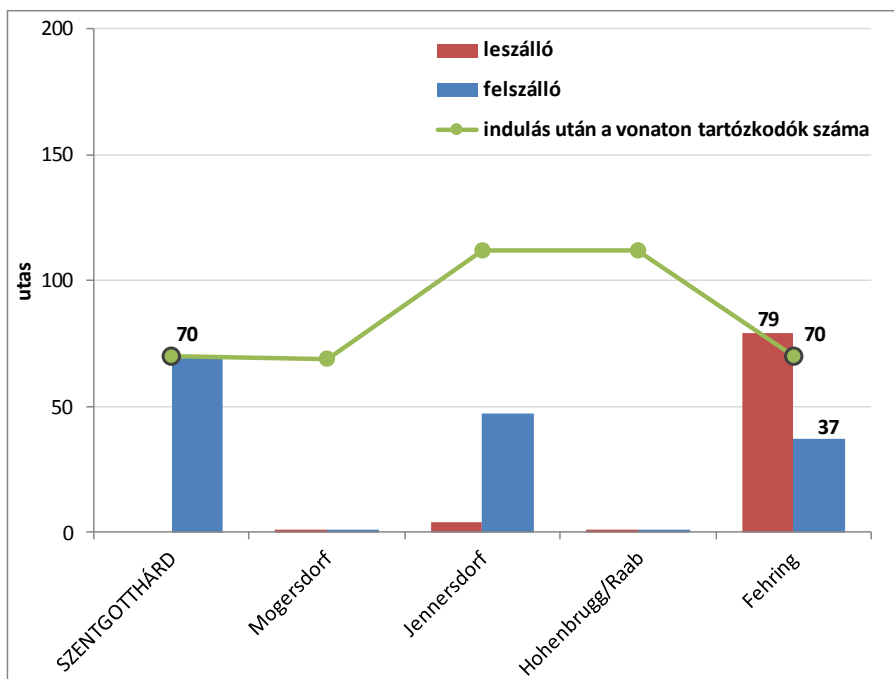
A keddi felmérés idején az utasok utazási irány szerinti megoszlása 52:48 százalék, azaz 52 %-uk Szentgotthárd, 48 %-uk Fehring felé közlekedett. Továbbra is az Ausztria felől érkezők vannak tehát többségben, viszont a pénteki méréshez képest (59:41) kisebb az eltérés, ugyanis a reggeli csúcsidőben a péntekihez képest másfélszer többen utaztak Ausztria felé, miközben az InterCitynek valamivel kisebb forgalma volt ellenkező irányban.

Az irányonkénti utasterhelési adatok (46. ábra, 47. ábra) a péntekihez hasonló, az osztrák-magyar határ felé közeledve egyre alacsonyabb értékeket mutatnak. Az ábrázolt szakaszon ugyanakkor továbbra sem tükröződik egyértelműen Graz elővárosi forgalma és a város utasvonzó szerepe, ez bizonyára a Fehringet követő szakaszon jobban érvényesül.



46. ábra

Az 530-as vonal Szentgotthárd irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

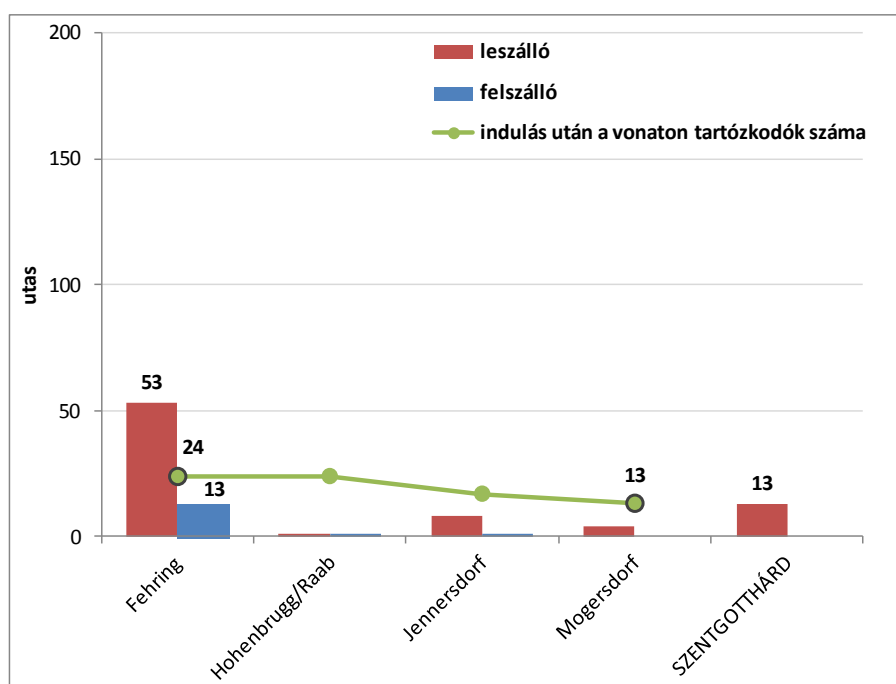


47. ábra

Az 530-as vonal Fehring irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A vasárnapi (délutáni) felmérés idején az utasok irány szerinti megoszlása 41:59 százalék, tehát e napon inkább a Szentgotthárd–Fehring irány jelentősebb. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy e napon felmértük Budapest–Graz viszonylatú InterCityt is (amely egyben a nap legforgalmasabb járata lett), habár a többi vonaton is több felszálló volt Graz felé, mint ellenkező irányban. Az átlagos utasszám Szentgotthárd felé 27, Graz felé 38 fő volt.

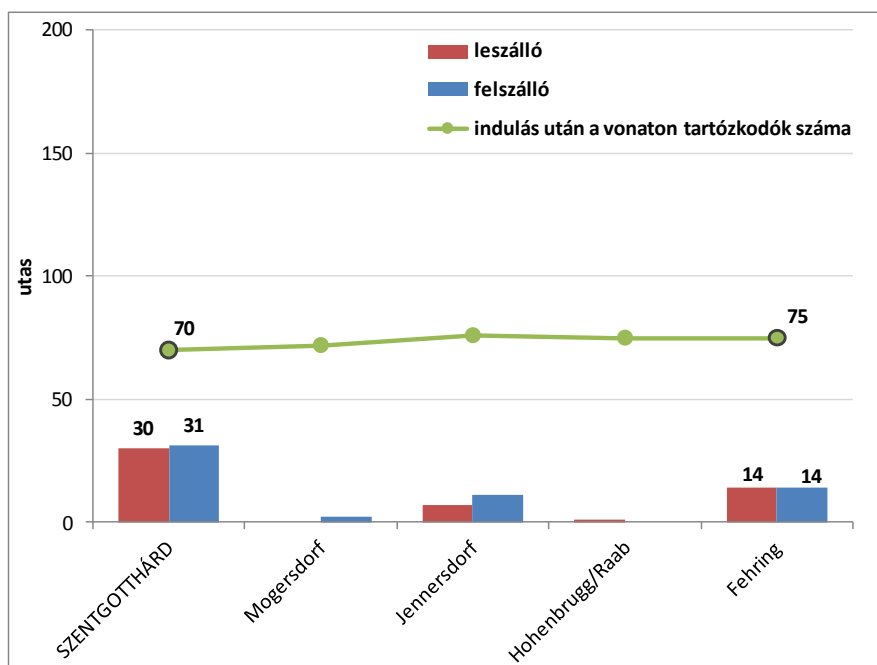
Az utasforgalom nagysága hasonló tendenciával, ám a hétköznapiakon mérthez képest mérsékeltebben változott a felmért szakaszon (48. ábra, 49. ábra).



48. ábra

Az 530-as vonal Szentgotthárd irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői





49. ábra

Az 530-as vonal Fehring irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A hétköznapi méréseket összehasonlítva elmondható, hogy kedden átlagosan közel 20%-kal többen utaztak mindkét irányban, mint pénteken, egyedül a Budapest felé továbbutazók száma volt csekélyebb. Vasárnap délután –az InterCityt leszámítva– hasonló (valamivel kisebb) átlagos utasforgalmi adatokat kaptunk a hétköznapi délután felmért átlagértékekhez képest, azonban a jóval ritkább vonatközlekedés miatt ez alig feleakkora utasforgalmat jelent, mint a pénteki és a keddi adatok.

**A Hiba! A hivatkozási forrás nem található..** táblázatban mérési időszakonként és rányonként összevetettük a vizsgált vonalszakasz legnagyobb utasforgalmát bonyolító, illetve a legtöbb határon átutazó utast szállító szerelvényeit. Általában inkább csak a délelőtti időszakra jellemző, hogy a határon átkelés idején a legtöbb utast szállító szerelvények az osztrák szakaszon is a legtöbb utast szállították. A legnagyobb határon átlépő forgalmat a Szentgotthárdról vasárnap 20:20-kor induló szerelvényen mértük, míg az osztrák szakaszon a maximális utasterhelést a Szentgotthárdról kedd reggel 8:16-kor induló szerelvény esetében.

530						
dátum	a reláció iránya	napszak	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális határátlépő (fő/vonat)	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális utasterhelés (fő/vonat)
2013.05.24 péntek	Szentgotthárd-Fehring	délelőtt	8:16	12	8:16	49
		délután	16:16	10	16:16	24
	Fehring-Szentgotthárd	délelőtt	7:37	43	7:37	59
		délután	14:46, 16:58, 17:58	8	14:46	43
2013.05.26 vasárnap	Szentgotthárd-Fehring	délután	20:20	47	20:20	69
	Fehring-Szentgotthárd	délután	15:43	5	17:43	24
2013.05.28 kedd	Szentgotthárd-Fehring	délelőtt	6:19	11	8:16	86
		délután	14:06	14	16:16	23
	Fehring-Szentgotthárd	délelőtt	7:37	33	7:37	62
		délután	19:58	9	14:46	43

10. táblázat

Az 530-as vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként

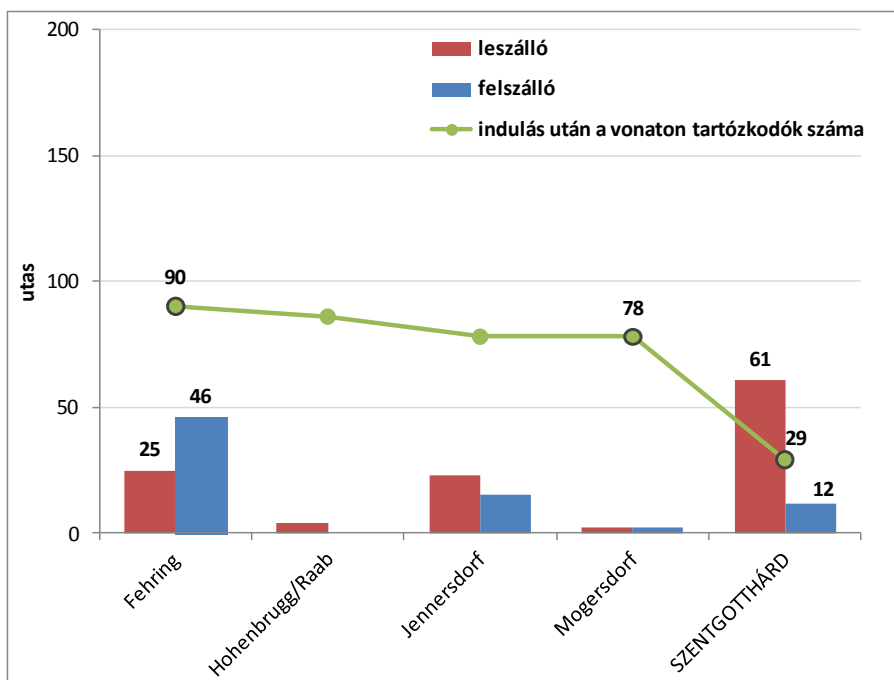
### A nyári felmérési eredmények részletes elemzése

A vasútvonalon a tavaszi mérés során alkalmazott beosztással megegyező módon, Szentgotthárd és Fehring (bizonyos esetekben<sup>22</sup> Feldbach) állomás között végeztük el az utasforgalmi vizsgálatokat, pénteken és kedden délelőtt 2, délután pedig 6 vonatként. A hajnalban 5:32-kor Szentgotthárdról induló személyvonatot ugyanakkor nem mértük a tavasszal tapasztalt, gyakorlatilag zérusértékű utasforgalom miatt. A vasárnap délutáni időszakban 4 vonatként esetében vizsgáltuk az utasforgalmat.

A pénteki felmérés keresztmetszeti adatai szerint a reggeli időszakban az Ausztria felől érkezők vannak túlsúlyban, ami elsősorban a Graz és Budapest között reggel közlekedő InterCitynek köszönhető. A délutáni időszakban közel azonos a két irány utasforgalma. Ennek megfelelően a teljes napra vetítve a viszonylaton mért járatokon átlagosan csupán 15 fő utazott Ausztria felé (az este visszafelé, Grazba közlekedő InterCityt most sem mértük), míg ellenkező irányban átlagosan 19 fő szállt fel a vonatokra.

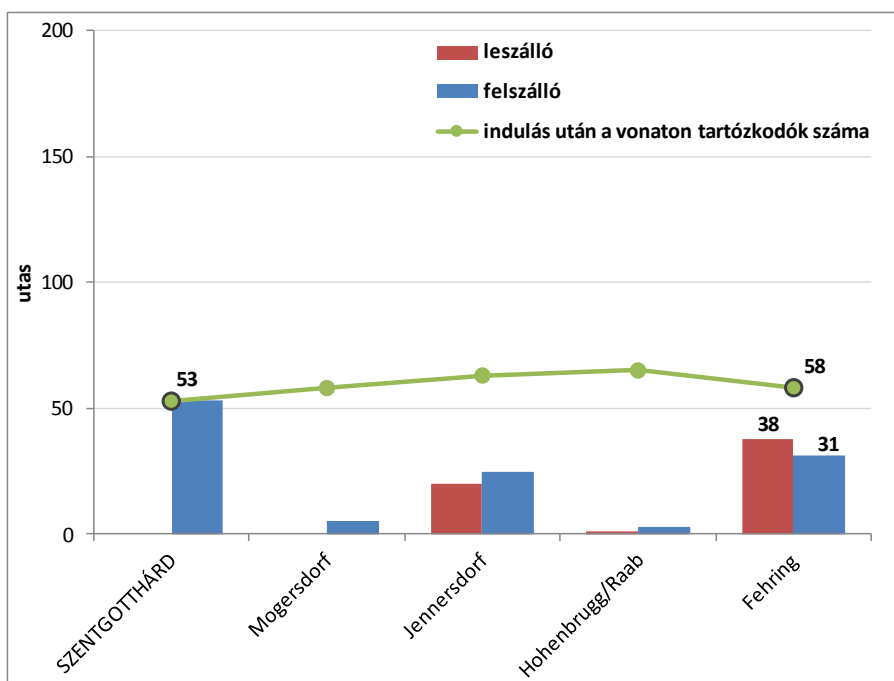
A felmért utasforgalmat irányonként elemezve kitűnik, hogy az utasterhelés adatai a Fehring–Szentgotthárd irányban (50. ábra) csökkenő tendenciát mutatnak, míg ellenkező irányban (51. ábra) enyhén növekvő forgalom jelenik meg Fehring felé, ahol a tavaszi mérés során tapasztaltakhoz hasonlóan mindkét irányban jelentős utascseré bonyolódik le.

<sup>22</sup> Hétköznapokon az R 4713 és az R 4704, valamint vasárnap az R 4725, az R 4729, a REX 4737, az R 4716, az R 4722 és az R 4732 vonatok esetében.



50. ábra

Az 530-as vonal Szentgotthárd irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői

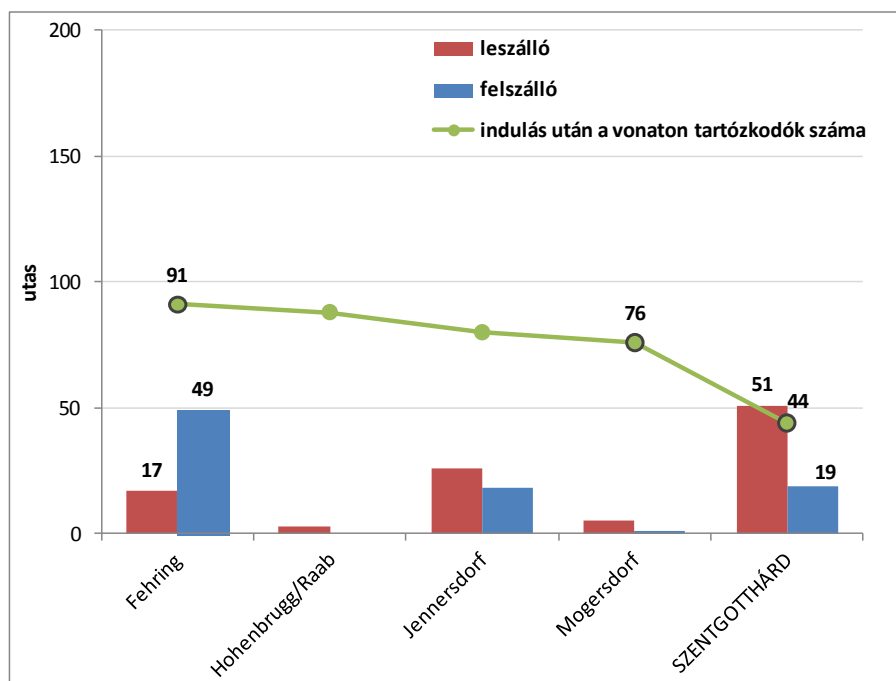


51. ábra

Az 530-as vonal Fehring irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői

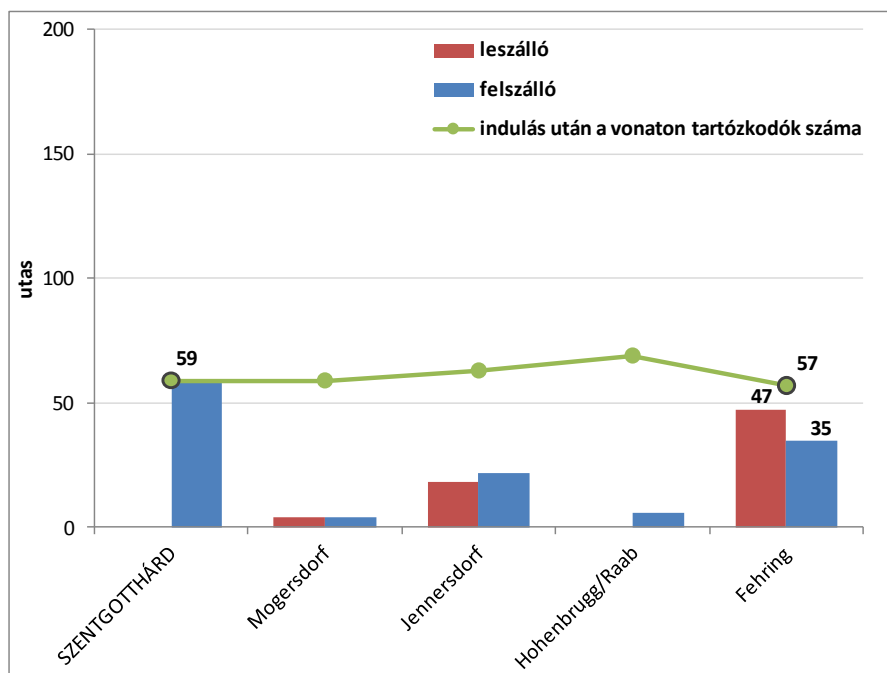
A keddi felmérés idején az utasok utazási irány szerinti megoszlása 53:47 százalék, azaz 53 %-uk Szentgotthárd, 47 %-uk Fehring felé közlekedett, ami a pénteki mérés arányához (56:44) hasonlóan az Ausztria felől érkezők többségét tükrözi, csakúgy, mint a tavaszi mérés során. A reggeli csúcsidőben közlekedő vonatpárok a pénteki naphoz hasonló utasforgalmat bonyolítottak le, délután azonban 10%-kal kevesebben utaztak Magyarország irányában.

Az irányonkénti utasterhelési adatok (52. ábra, 53. ábra) a korábbiakhoz hasonlóan alakulnak. Mindkét irány utasforgalma gyakorlatilag megegyezik a péntekivel, kedden egyedül a Budapest felé továbbutazók száma volt szemmel láthatóan nagyobb.



52. ábra

Az 530-as vonal Szentgotthárd irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői



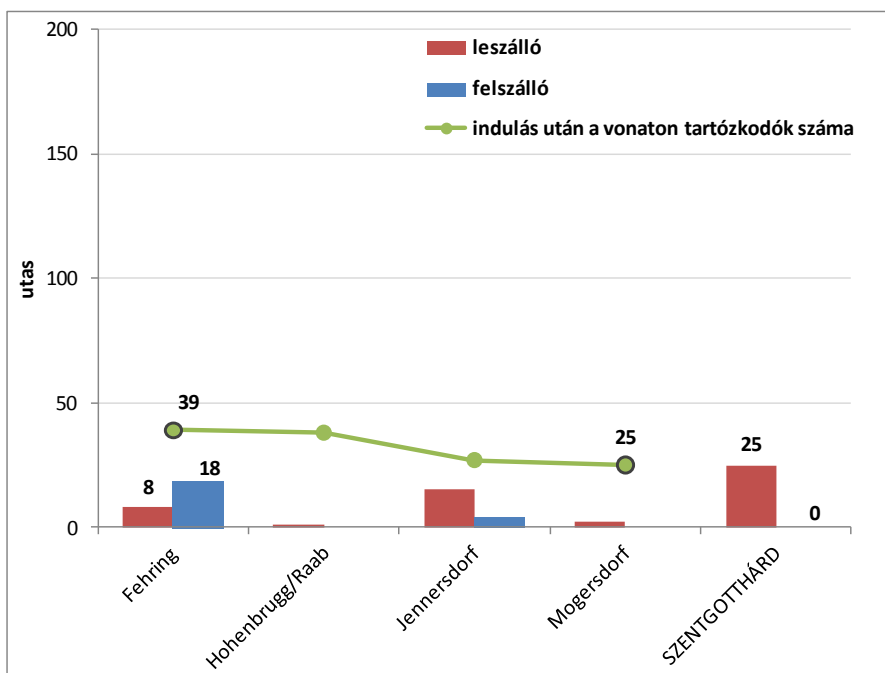
53. ábra

Az 530-as vonal Fehring irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A vasárnapi (délutáni) felméréskor az utasok irány szerinti megoszlása megfordult, 33:67 százalékos értékű, amely –a tavaszi méréshez hasonlóan– elsősorban abból következik, hogy vasárnap este a Budapest–Graz viszonylatú InterCityt is lemértük, a pénteki és keddi mérésekkel ellentétben. A többi Fehringbe közlekedő személyvonaton egyébként jellemzően ugyanannyian vagy kevesebben utaztak, mint Szentgotthárd felé. Az átlagos utasszám ennek megfelelően 17, illetve 34 fő volt a két irányban.

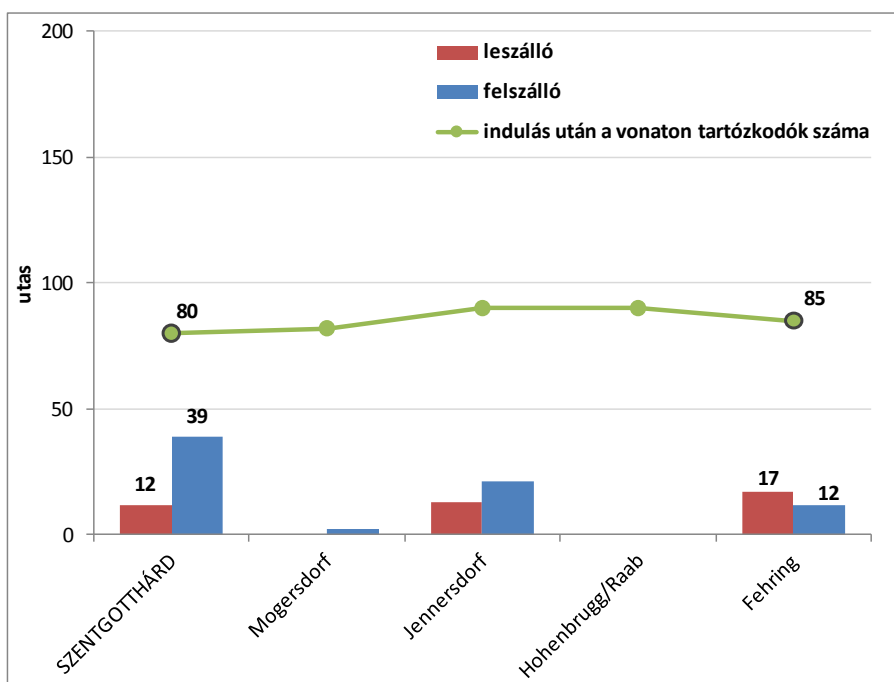
Az utasterhelés az eddigiekhez hasonlóan változott (54. ábra, 55. ábra), azonban Ausztria felé –az InterCitynek köszönhetően– szemmel láthatóan többen utaznak, mint ellenkező irányban.





54. ábra

Az 530-as vonal Szentgotthárd irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői



55. ábra

Az 530-as vonal Fehring irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A hétköznapi mérésekről tehát összességében elmondható, hogy kedden és pénteken átlagosan közel ugyanannyian utaztak egy-egy vonaton, a vasárnap délutáni mérés során pedig –az InterCity vonatot leszámítva– hasonló (valamivel kisebb mértékű) átlagos

utasforgalmi adatokat kaptunk, azonban a jóval ritkább menetrend miatt ez alig feleakkora utasforgalmat jelent, mint a pénteki és a keddi számadatok.

A 11. táblázatban mérési időszakonként és irányonként összevetettük a vizsgált vonalszakasz legnagyobb utasforgalmát bonyolító, illetve a legtöbb határon átutazó utast szállító szerelvényeit. Bár a délelőtti mérésekre általánosan jellemző, hogy a határátlépéskor a legtöbb utast szállító szerelvények az osztrák szakaszon is a legforgalmasabbak voltak, ugyanez az összefüggés a délután mért vonatok esetében nem mondható el. A határ átlépésekor a legnagyobb forgalmat vasárnap, a Szentgotthárdról 20:20-kor induló InterCity, míg a maximális utasterhelést ugyancsak e vonaton mértük (az osztrák szakaszon).

530						
dátum	a reláció iránya	napszak	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális határátlépő (fő/vonat)	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális utasterhelés (fő/vonat)
2013.07.12 péntek	Szentgotthárd-Fehring	délelőtt	8:16	10	8:16	12
		délután	18:13	9	16:16	24
	Fehring-Szentgotthárd	délelőtt	7:37	22	7:37	29
		délután	14:46	17	18:59	22
2013.07.14 vasárnap	Szentgotthárd-Fehring	délután	20:20	66	20:20	71
	Fehring-Szentgotthárd	délután	21:43	11	15:43	12
2013.07.16 kedd	Szentgotthárd-Fehring	délelőtt	8:16	10	8:16	13
		délután	18:13	11	14:06	21
	Fehring-Szentgotthárd	délelőtt	7:37	30	7:37	44
		délután	15:59	9	18:59	15

11. táblázat

Az 530-as vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként

### Összehasonlítás

A Szentgotthárd–Fehring vonalszakaszon a májusi felmérési napokon a reggeli és délutáni csúcsidőszakban összesen kevesebb, mint 250 fő utazott irányonként, ám ez az érték tovább csökkent 200 alá a júliusi időszakban, ugyanis a belföldi forgalom közel 30%-kal esett vissza. Ennek ellenére a határatmenetben gyakorlatilag alig történt visszaesés, és mivel két vonatot nem vizsgáltunk a tavaszi mérés tapasztalatai alapján, így a határt átlépő vonatok átlagos utasszáma 1 %-kal nagyobb lett. A vonalszakaszon így 35-ről közel 50 %-ra emelkedett a határt átlépők aránya, ami az összes vasútvonalat figyelembe véve legnagyobb mértékű növekedés, azonban figyelembe kell venni, hogy egy alacsonyabb utasforgalmú vasútvonalon ugyanakkora utasszám-változás nagyobb százalékos változást eredményez, mint a nagyobb utasforgalmú vasútvonalakon.

A legnagyobb utasterhelésű és a legtöbb határt átlépő utast szállító vonatok lényegében ugyanazok maradtak, ám ezek utasforgalma nem tűnik ki jelentősebben a többi utasszállító vonatéhoz képest (kivéve a Graz–Budapest–Graz InterCityk esetében, amelyek rendre kimagaslóan több utast szállítottak mindkét irányban).

### **3.2.4. 700 Győr – Hegyeshalom – Bruck a. d. Leitha – Wien vasútvonal**

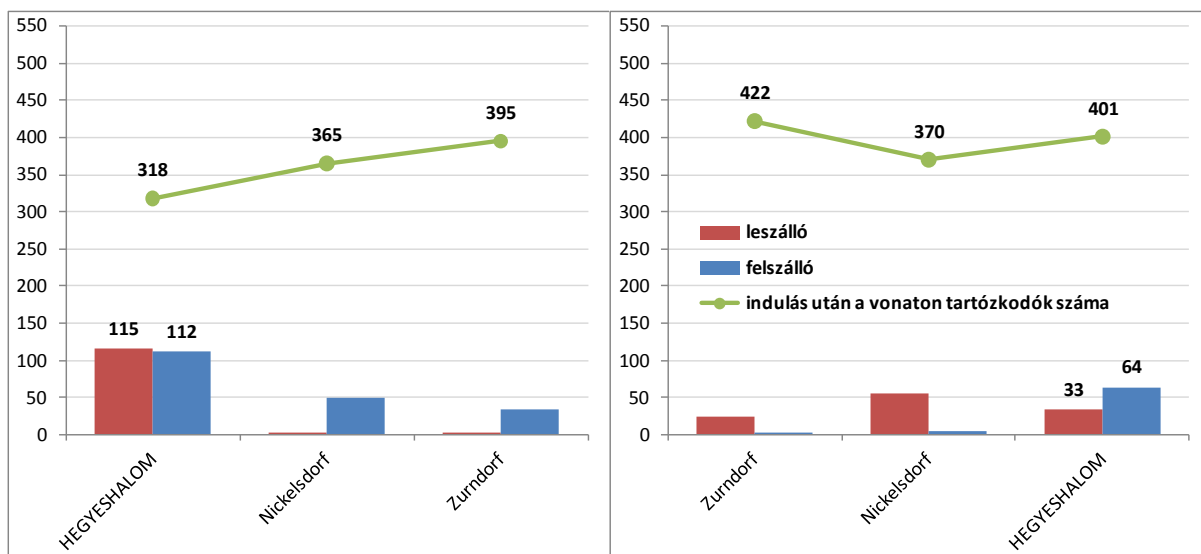
#### A tavaszi felmérési eredmények részletes elemzése

A vasútvonalon Győr és Bruck a. d. Leitha állomások között, eltérő hosszúságú vonalszakaszokon, a pénteki és keddi napokon a reggeli órákban Bruck irányába négy, Győr felé három vonaton, míg a délutáni csúcsidőszakban mindkét irányában négy-négy szerelvényen végeztük el az utasszámlálásokat és kikérdezéseket. A vasárnap délutáni időszakban négy vonatpár esetében vizsgáltuk az utasforgalmat.

A vasútvonal jellemzője, hogy bizonyos esetekben (az EURegio vonatokat kivéve) a határon átutazáshoz Hegyeshalom állomáson át kell szállni a másik, tovább közlekedő szerelvényre. Az adatok összehasonlíthatósága érdekében összevontuk azoknak a szerelvényeknek az utasforgalmi adatait, melyek esetében csak hegyeshalmi átszállással lehet továbbutazni.

A pénteki felmérés reggeli időszakában a Győr–Wien irányban utaznak többen (szerelvényenként átlagosan 146 felszálló utas), míg a délutáni négy vonatpár irányonkénti forgalma közel azonos (átlagosan 161-174 fő). A teljes napot tekintve, Wien irányába egy-egy vonatra átlagosan 160-an, míg Győr felé átlagosan 119-en szálltak fel a felmért szakaszon.

Az irányonkénti utasforgalmi elemzést az összevethetőség érdekében a Mosonmagyaróvár és Bruck közötti szakaszra végeztük el, de a diagramokon valamennyi esetben csak a határátmenetet, azaz Zurndorf–Hegyeshalom szakaszt ábrázoljuk (56. ábra). Ausztria irányában a Hegyeshalom állomást elhagyó 318 fő alkotja a határátlépő forgalmat, majd folyamatosan növekvő, elővárosi jellegű forgalom érzékelhető Bruck irányába. Magyarország felé Parndorf után enyhén csökken, majd Hegyeshalomtól ismét emelkedik az utasok száma, a határt összesen 370 fő lépte át valamelyik felmért vonattal Magyarország felé. Hegyeshalom utasforgalma jelentős, amely részben annak is köszönhető, hogy gyakran csak átszállásos kapcsolat biztosított Ausztria és Magyarország között.

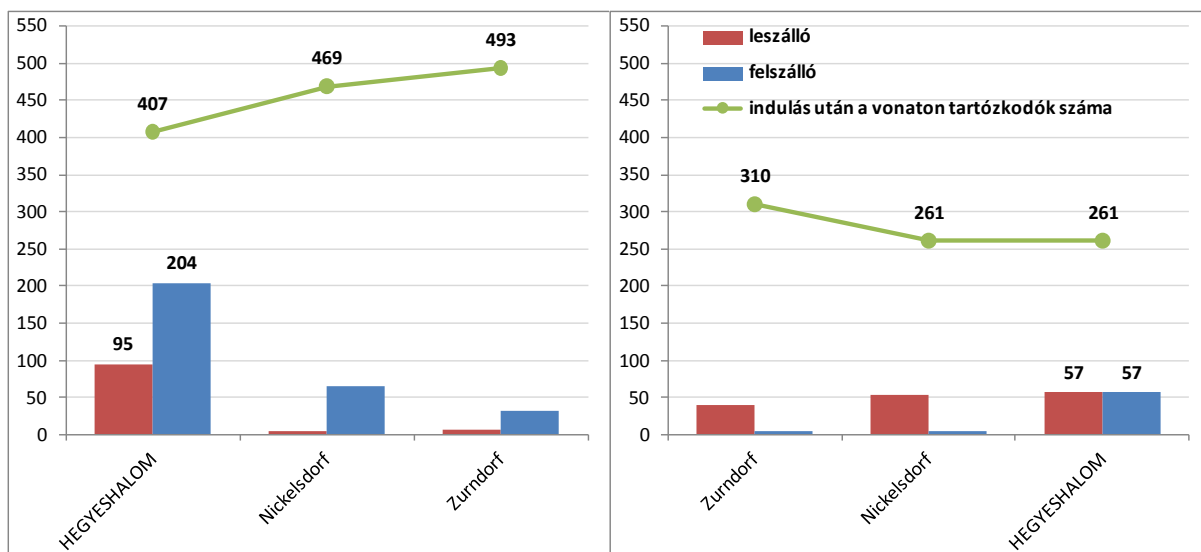


56. ábra

A 700-as vonal pénteki határ menti utasforgalmának jellemzői megállónként

A keddi felmérés ideje alatt a vasúti viszonylaton utazók irány szerinti megoszlása 65:35 százalék (azaz a felmért utasok 65 %-a Wien, 35 %-a Győr irányában közlekedett), ami a pénteki mérés arányához (61:39) képest csak minimális eltérést mutat. A reggeli csúcsidőszakban ismét a Győr–Wien irányú utazások kerültek többségbe (vonatonként átlagosan közel háromszor annyian utaznak arrafelé, mint ellenkező irányban: 178, ill. 63 fő), viszont a délután felmért négy vonatpár esetében is ez az irány a forgalmasabb. A teljes napot tekintve a szerelvények átlagos utasszáma Wien felé 151, míg Győr felé 91 fő volt.

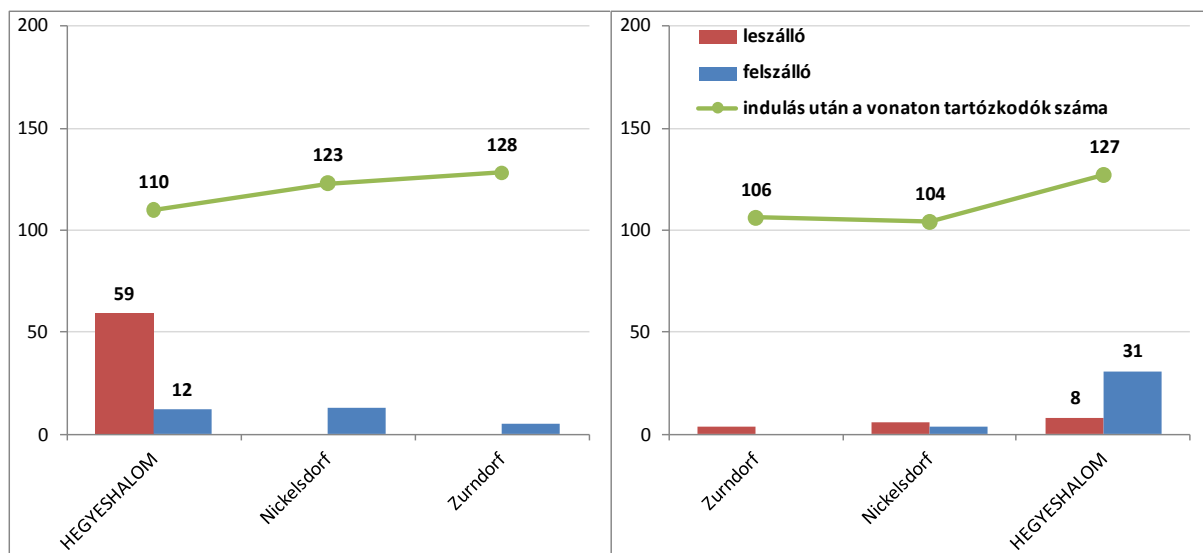
A Hegyeshalom–Zurndorf állomásköz utasterhelési adatai (57. ábra) a pénteki méréshez nagyon hasonlóan változnak, ám a számokat tekintve Wien irányában összesen 25-30 %-kal többen, míg Győr irányában ugyanennyivel kevesebben utaztak a felmért vonatokon. Ennek ellenére Wien elővárosi forgalmának hatása és Hegyeshalom állomás élénk le- és felszálló utasforgalma ugyanúgy kirajzolódik, mint pénteken.



57. ábra

A 700-as vonal keddi határ menti utasforgalmának jellemzői megállónként

A vasárnap délutáni felmérés ideje alatt a vasútvonalon utazók irány szerinti megoszlása 60:40 százalékos arányt mutat, tehát az összforgalmat tekintve meghatározónak itt is inkább az Ausztria irányú forgalom számít. A felmért szakaszon egy-egy vonatra átlagosan 111-en szálltak fel Wien irányába, ugyanakkor Győr felé csupán 74-en. Az utasterhelési adatok mindkét irányban a hétköznapi mérés során tapasztaltakhoz hasonlóan változnak (58. ábra), ám az utasok száma átlagosan 70 %-kal alacsonyabb, mint hétköznapiokon.



58. ábra

A 700-as vonal vasárnapi határ menti utasforgalmának jellemzői megállónként

A hétköznapi méréseket összehasonlítva a vizsgált vonatokon átlagosan 15%-kal többen utaztak pénteken, mint a keddi napon. A vasárnap délutáni mérés során ugyanazokat a

vonatokat mértük fel, mint hétköznapiakon délután, ám átlagos utasforgalmuk 34 %-kal kisebb volt a pénteken felmért átlagértékekhez képest.

A 12. táblázatban mérési időszakonként és irányonként összevetettük a vizsgált vonalszakasz legnagyobb utasforgalmát bonyolító, illetve a legtöbb határon átutazó utast szállító szerelvényeit. A délelőtti mérésekre minden esetben jellemző, hogy a határon átkelés idején a legtöbb utast szállító szerelvények voltak a legforgalmasabbak az osztrák szakaszon is. A legnagyobb határon átlépő forgalmat és a legnagyobb utasterhelést is a kedden 6:28-kor Hegyeshalomból Wienbe induló szerelvényen mértük.

700						
dátum	a reláció iránya	napszak	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális határátlépő (fő/vonat)	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális utasterhelés (fő/vonat)
2013.05.24 péntek	Hegyeshalom-Nickelsdorf	délelőtt	6:28	93	6:28	160
		délután	16:31	21	14:31	239
	Nickelsdorf-Hegyeshalom	délelőtt	9:27	34	9:27	89
		délután	17:27	134	17:27	131
2013.05.26 vasárnap	Hegyeshalom-Nickelsdorf	délután	18:31	57	18:31	118
	Nickelsdorf-Hegyeshalom	délután	17:27	60	17:27	98
2013.05.28 kedd	Hegyeshalom-Nickelsdorf	délelőtt	6:28	156	6:28	264
		délután	14:31	32	14:31	142
	Nickelsdorf-Hegyeshalom	délelőtt	9:27	42	9:27	92
		délután	19:27	76	17:27	160

12. táblázat

A 700-as vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként

#### A nyári felmérési eredmények részletes elemzése

Júliusban a tavaszi mérésekkel megegyező módon, azaz Győr és Bruck a. d. Leitha között, eltérő hosszúságú vonalszakaszokon, hétköznapiakon reggel Bruck irányába négy, a Győr felé három, míg a délutáni csúcsidőszakban mindkét irányban négy-négy vonaton végeztük el az utasszámlálásokat és kikérdezéseket. A vasárnap délutáni időszakban a munkanapokon mért négy vonatpár esetében vizsgáltuk az utasforgalmat. Az adatok összehasonlítása érdekében ismét összevontuk azon vonatok utasforgalmi adatait, melyek esetében csak hegyeshalmi átszállással lehet továbbutazni.

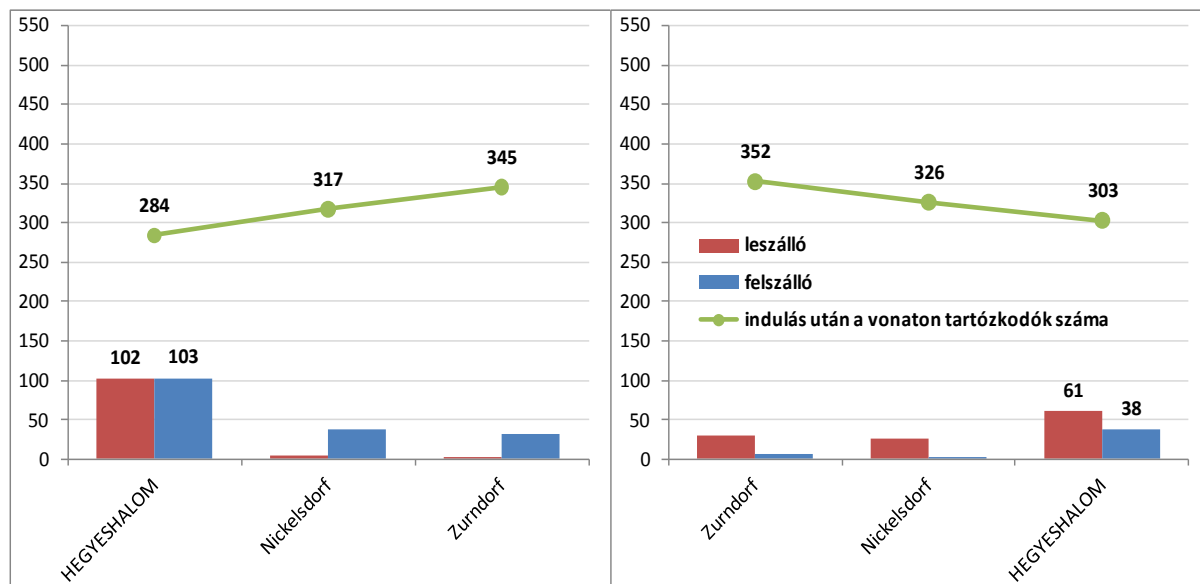
A pénteki felmérés során a reggeli csúcsidőszakban ismét Wien irányában utaztak többen (vonatonként átlagosan 148 fővel), míg délután a Magyarország felé tartó járatok utasforgalma volt nagyobb (átlagosan 141 felszálló).

Délután a Győr felől érkező szerelvények maximális utasszámukat jellemzően a magyar oldalon érték el, bizonyítva, hogy ezek inkább a győri agglomerációs forgalomban játszanak szerepet. Az osztrák oldalon (az utolsó mért vonatot leszámítva) már csak átlag 20-25 fő utazott tovább ezekkel a vonatokkal. Ellenkező irányban sokkal jelentősebb forgalom zajlott a délutáni órákban az osztrák szakaszon.

A diagramok ábrázolását a tavaszi méréshez hasonlóan a határátmenetre, azaz a Hegyeshalom és Zurndorf közötti szakaszra szűkítettük le. Wien felé folyamatosan tovább növekedik az



utások száma a hegyeshalmi élénk utascserét követően is, míg az ellenkező irányban enyhén csökkenő utasterhelést láthatunk; a határt valamivel többen lépik át Győr felé (59. ábra).

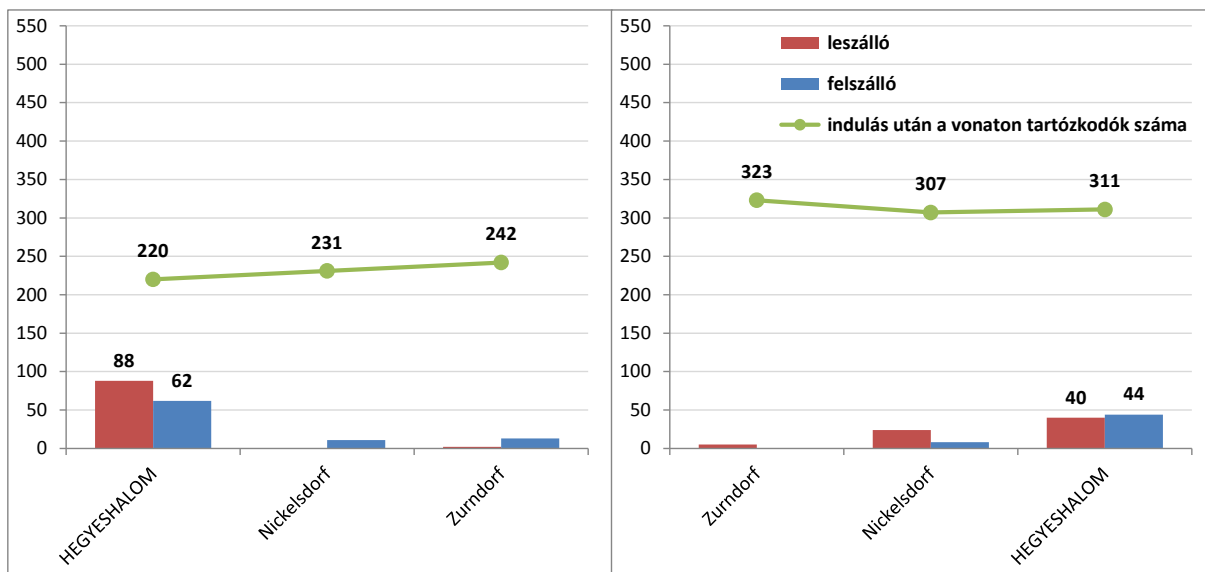


59. ábra

A 700-as vonal pénteki határ menti utasforgalmának jellemzői megállónként

A keddi felmérés során a viszonylaton utazók irány szerinti megoszlása 55:45 százalék (tehát az utasok 55 %-a Wien felé, 45 %-a Győr felé közlekedett), ami a pénteki mérés arányához (57:43) képest csak minimális eltérést mutat. A reggeli csúcsidőszakban továbbra is a Győr–Bécs irány bizonyult meghatározónak, de a forgalom kisebb volt a pénteknél. Délután a Magyarország felé irányuló forgalom vált erősebbé.

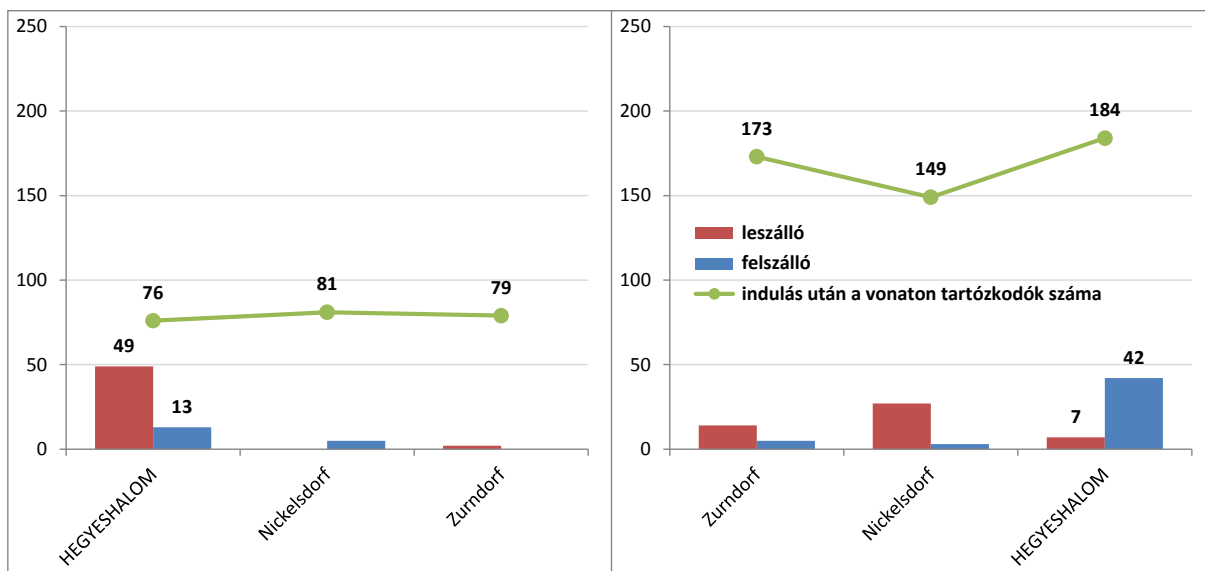
A Zurndorf és Hegyeshalom közötti utasforgalom (60. ábra) alakulása kevésbé hasonlít a péntekihez, ugyanis az osztrák szakaszon és a határátközelben kevesebben, Hegyeshalomtól viszont már többen utaztak e napon, mint pénteken. Az ellenkező irányban a péntekihez hasonló, folyamatosan növekvő forgalom jellemzi a vizsgált szakaszt, ugyanakkor a határt átlépő és az osztrák belföldi forgalom is 25-30%-kal alacsonyabb volt, mint pénteken.



60. ábra

A 700-as vonal keddi határ menti utasforgalmának jellemzői megállónként

A vasárnap délutáni felmérés során utazók irány szerinti megoszlása 46:54 százalék, tehát e napon inkább a Wien–Hegyeshalom irány forgalma volt meghatározó. Az irányonkénti elemzésnél (61. ábra) feltűnik, hogy Hegyeshalom állomáson a korábbiakhoz képest sokkal nagyobb az ott Győr felől érkező, leszálló, illetve a Győr felé felszálló, azaz a belföldi utasok aránya. A további szakaszon egyébként közel állandó utasterhelés figyelhető meg, Bruck felé enyhén csökken az utasok száma.



61. ábra

A 700-as vonal vasárnapi határ menti utasforgalmának jellemzői megállónként

A hétköznapi méréseket összehasonlítva látható, hogy kedden az egyes vonatokon átlagosan 15%-kal kevesebben utaztak a pénteki naphoz képest, a vasárnap délután közlekedő

vonatokon pedig 25-30%-kal utaztak kevesebben a péntek és kedd délutáni utasforgalom átlagához képest.

A 13. táblázatban mérési időszakonként és irányonként összevetettük a határon, illetve a teljes szakaszon mért maximális utasforgalmi adatokat. Az esetek többségében itt is jellemző, hogy azok a vonatok, amelyek az adott időszakban és irányban már a határátlépéskor is a legtöbb utast szállították, a teljes szakaszon a legforgalmasabbnak bizonyultak. A legnagyobb határon átutazó forgalmat a Hegyeshalomba péntek délután 17:32-kor érkező vonat, míg a maximális utasterhelést a Hegyeshalomból pénteken 6:28-kor induló járat érte el.

700						
dátum	a reláció iránya	napszak	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális határátlépő (fő/vonat)	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális utasterhelés (fő/vonat)
2013.07.12 péntek	Hegyeshalom-Nickelsdorf	délelőtt	6:28	85	6:28	173
		délután	14:31	22	14:31	113
	Nickelsdorf-Hegyeshalom	délelőtt	9:27	23	9:27	81
		délután	17:27	154	17:27	162
2013.07.14 vasárnap	Hegyeshalom-Nickelsdorf	délután	18:31	36	19:31	105
	Nickelsdorf-Hegyeshalom	délután	17:27	81	17:27	91
2013.07.16 kedd	Hegyeshalom-Nickelsdorf	délelőtt	6:28	101	6:28	85
		délután	14:31	28	14:31	153
	Nickelsdorf-Hegyeshalom	délelőtt	9:27	38	9:27	65
		délután	17:27	144	17:27	151

13. táblázat

Az 530-as vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként

### Összehasonlítás

A Győr–Hegyeshalom–Bruck an der Leitha szakasz összes utasforgalma a Sopront érintő két vasútvonal átlagát közelíti, azonban az itt vizsgált szakasz nemcsak Ausztriában, hanem Magyarországon is több településre kiterjed, ezért a két ország belföldi utasforgalma nagyobb arányban adódik hozzá az összes forgalomhoz. Ez a határatmenet utasadatain is látszik, ugyanis az inkább a némileg kisebb forgalmú Sopron–Ebenfurth vonalhoz hasonlított: májusban gyakorlatilag azonos számú, közel 1600 utas lépte át a határt a két irányban a három nap folyamán. A menetrendi kínálat (a railjetek figyelmen kívül hagyásával) azonban lényegesen gyengébb, mint Sopron térségében, ugyanis a vonatok jellemzően csak óránként-kétóránként közlekednek, ami bizonyos időszakokban még a szentgotthárdi határatmenetnél is rosszabb feltételeket nyújt.

A nyári mérések során a felmért szakasz teljes hosszában jelentős, 16%-os utasszám-csökkenést tapasztaltunk, noha pontosan ugyanannyi vonatot vizsgáltunk. Ennek következtében a felszállók száma még a valamivel gyengébb forgalmú Sopron–Ebenfurth vonalon mért értéket se érte el. Bár kisebb mértékben, de a határt átlépő utasforgalom is lecsökkent, ebből kifolyólag átlagosan 9%-kal kevesebben utaztak át a két ország között a felmért vonatokon.

A teljes szakaszon, illetve a határatmenetben leginkább kihasznált vonatok ugyanazok maradtak júliusban, mint a tavaszi mérés során. A reggeli csúcsidőszakban Wien felé a Hegyeshalomból 6:28-kor induló vonat, míg ellenkező irányban délután a Hegyeshalomba

17:32-kor érkező vonat messze a legmagasabb forgalmat bonyolította le valamennyi munkanapon, ami az utasszámok nagyságához képest kissé ritka vonatkövetéssel és rugalmatlan menetrenddel lehet összefüggésben.

### 3.2.5. 731 Fertőszentmiklós – Pamhagen – Neusiedl am See vasútvonal

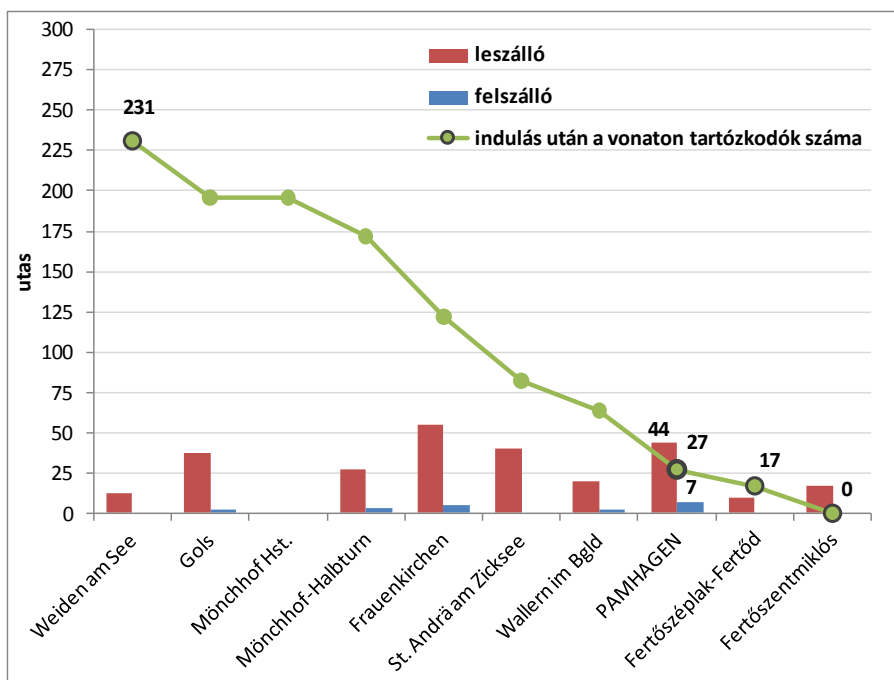
#### A tavaszi felmérési eredmények részletes elemzése

A vasútvonalon Fertőszentmiklós és Bad Neusiedl am See állomások között végeztük el a kiválasztott szerelvényeken az utasforgalmi vizsgálatokat, pénteken és kedden reggel egy, míg a délutáni időszakban két vonatpáron. A vasárnap délutáni időszakban két vonatpár esetében vizsgáltuk az utasforgalmat.

A vasútvonalon közlekedő utasok forgalomszervezési okokból kifolyólag az osztrák oldalon található Pamhagen állomáson átszállásra kényszerülnek. Az adatok összehasonlítása érdekében a 700-as vonalhoz hasonlóan összevontuk azoknak a szerelvényeknek az utasforgalmi adatait, melyek között csak pamhageni átszállással lehet utazni.

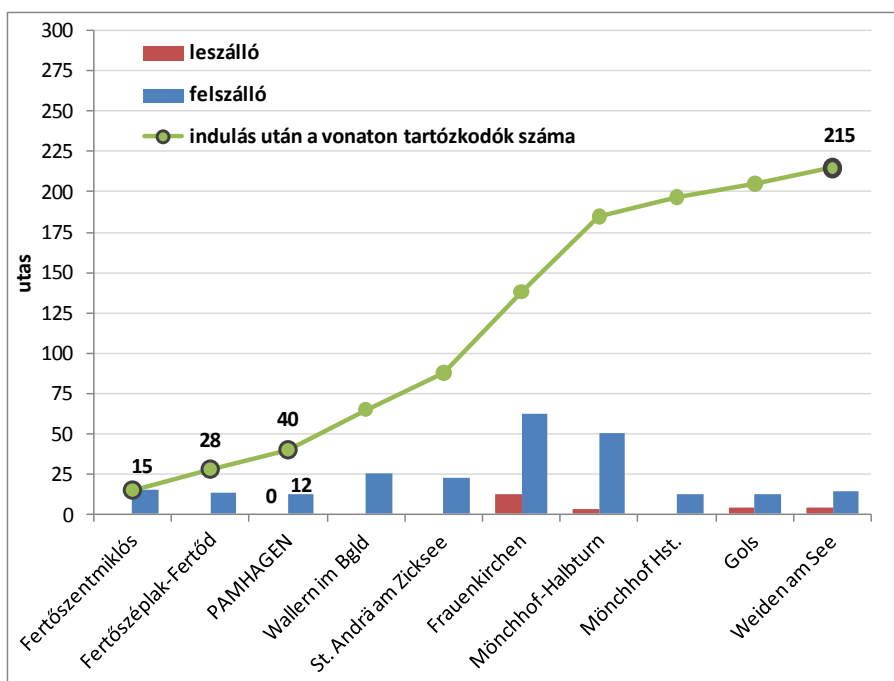
A pénteki felmérés keresztmetszeti adatai szerint reggel a két vonat közül a Neusiedl am See felé közlekedő szerelvény bonyolítja a jelentősebb utasforgalmat 177 felszálló utassal (az ellenkező irányú vonat csak St. Andrä am Zicksee megállóig közlekedik), míg a délutáni két vonatpár esetében az ellenkező irány forgalma a nagyobb (átlagosan 117 felszállóval).

A felmért utasforgalmat irányonként elemezve látható, hogy a magyar határ felé vezető irányban az utasterhelés adatok (62. ábra) folyamatosan csökkenő értékeket mutatnak, a Weiden am See megálló után a szerelvényeken tartózkodó 231 főből csak nagyjából minden tizedik utas utazik át a határon. Az ellenkező irány forgalmára (63. ábra) arányaiban ellentétes forgalomlefordulás jellemző, a határt átlépő 28 utas csak töredéke a Weiden am See megállótól Neusiedl felé továbbutazók számának. Pamhagentől kezdődően folyamatosan növekvő mértékben, jellemzően Wien elővárosi forgalma jelenik meg Neusiedl am See irányába.



62. ábra

A 731-es vonal Fertőszentmiklós irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői

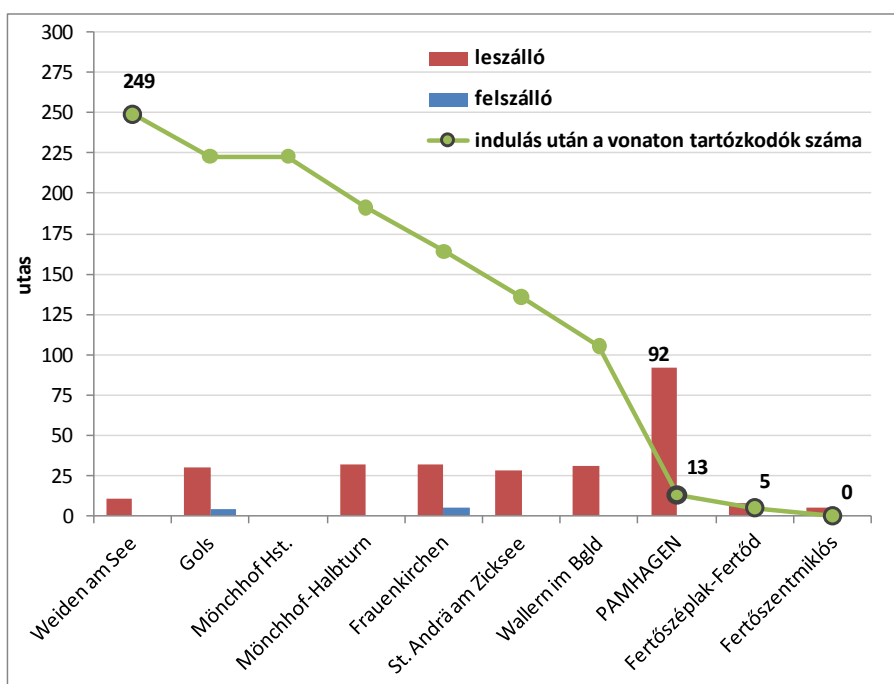


63. ábra

A 731-es vonal Weiden am See irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői

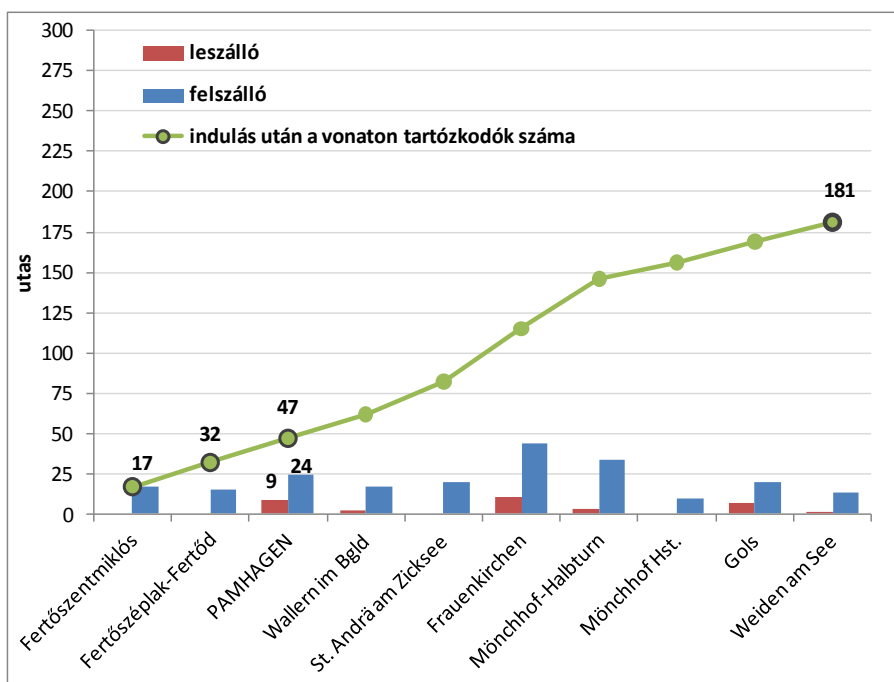


A keddi felmérés idején a vasútvonalon utazók utazási irány szerinti megoszlása 56:44 százalék, azaz az utasok 56 %-a Fertőszentmiklós, 44 %-a Neusiedl am See irányában közlekedett. (Ez a pénteki mérés arányához képest kismértékű eltérést mutat.) Reggel ismét a Fertőszentmiklós–Neusiedl am See irány a meghatározó (nagyságrendi különbség van a két irány utasforgalom arányában), míg a délután vizsgált két vonatpár esetében az ellenkező irány utasforgalma mutat jóval nagyobb értékeket. A vasútvonal irányonkénti utasterhelési adatai (64. ábra, 65. ábra), a pénteki adatokhoz hasonlóan alakulnak, a határon átlépő forgalom a teljes szakasz forgalmának csupán töredékét teszi ki.



64. ábra

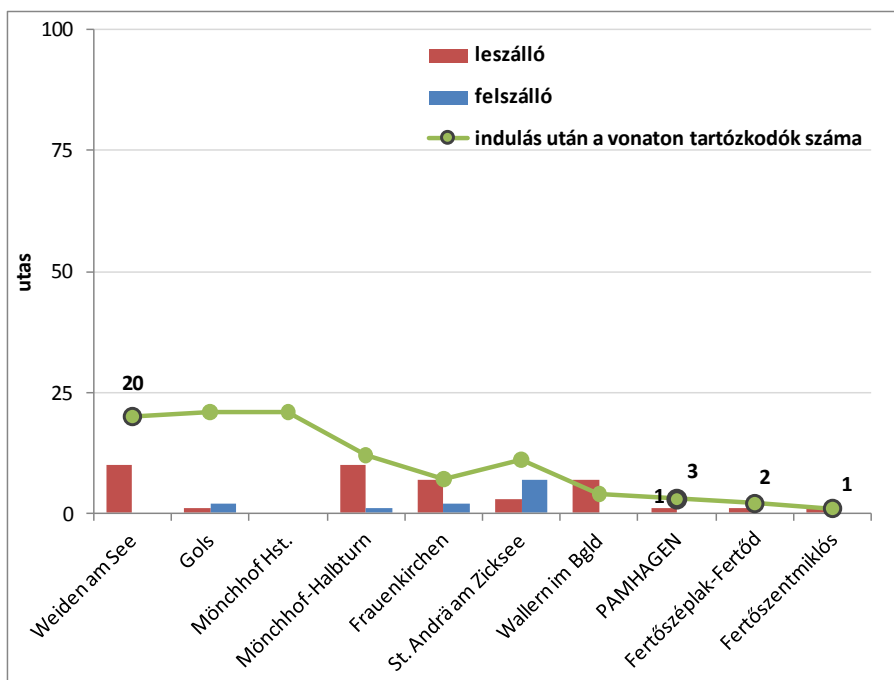
A 731-es vonal Fertőszentmiklós irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői



65. ábra

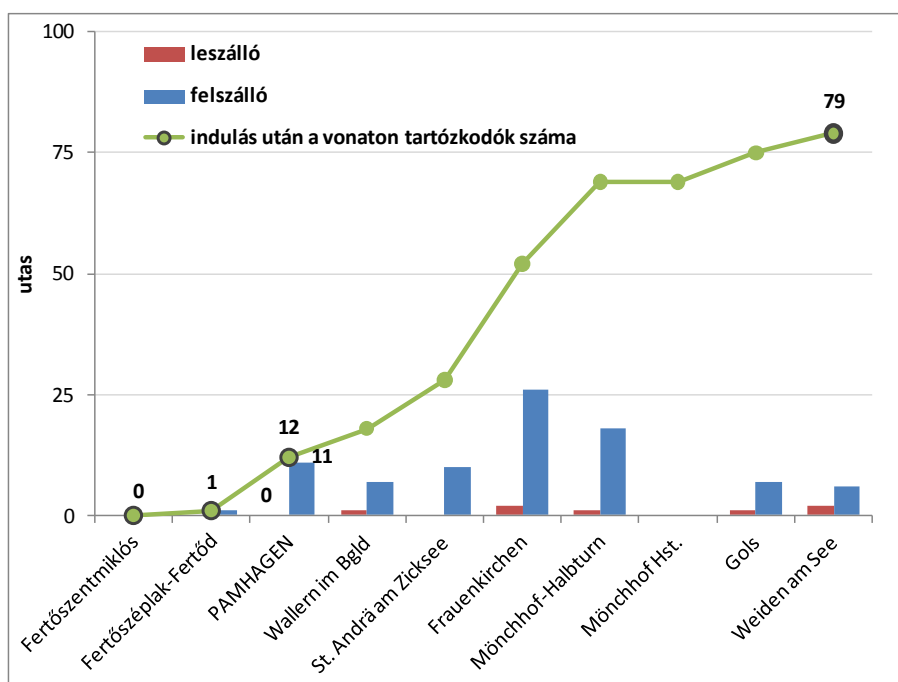
A 731-es vonal Weiden am See irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A vasárnap délután felmért vonatokon utazók 30 %-a Fertőszentmiklós, 70 %-a Neusiedl am See irányában közlekedett, tehát e napon inkább az Ausztria felé vezető irány a meghatározó. Az utasterhelési adatok mindkét irányban a hétköznapi mérés eredményeihez hasonlóan alakulnak (66. ábra, 67. ábra), igaz, Fertőszentmiklós irányában kevésbé erőteljes az utasszám csökkenése. Fertőszentmiklós felé a 20 főből mindössze három lépi át a határt, és ellenkező irányban csupán 1 határátlépő akadt, azonban az osztrák belföldi szakaszon folyamatosan növekvő utasforgalom jelenik meg Neusiedl am See irányában.



66. ábra

A 731-es vonal Fertőszentmiklós irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői



67. ábra

A 731-es vonal Weiden am See irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői

A hétköznapi méréseket összehasonlítva pénteken átlagosan 7%-kal többen utaztak egy-egy vonaton, mint a keddi napon. A vasárnap délután mért két vonatpár átlagos utasforgalmi adata azonban jóval kisebb a munkanapokon felmért átlagos értékeknél (mindössze 40 %-a). A

mérések adatai alapján belátható, hogy a vonal jelenleg nem a határon átnyúló közlekedést, hanem inkább az osztrák belföldi forgalmat szolgálja ki.

A 14. táblázatban mérési időszakonként és irányonként összevetettük a vizsgált vonalszakasz legnagyobb utasforgalmát bonyolító, illetve a legtöbb határon áttutató utast szállító szerelvényeit. A legnagyobb határon átlépő forgalmat kedden mértük a Fertőszentmiklósról 6:48-kor induló szerelvényen, míg a maximális utasterhelést az osztrák szakaszon rögzítettük a kedd délutáni, Wienből érkező szerelvény esetében, Bad Neusiedl am See és Weiden am See között (204 fő).

731						
dátum	a reláció iránya	napszak	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális határátlépő (fő/vonat)	a határátlépés előtti utolsó megálló elhagyásának időpontja	maximális utasterhelés (fő/vonat)
2013.05.24 péntek	Fertőszentmiklós-Pamhagen	délelőtt	6:48	24	6:48	164
		délután	12:23	3	12:23	38
	Pamhagen-Fertőszentmiklós	délelőtt	-	-	-	-
		délután	15:00	20	17:00	166
2013.05.26 vasárnap	Fertőszentmiklós-Pamhagen	délután	15:23	1	15:23	44
	Pamhagen-Fertőszentmiklós	délután	17:00	2	14:00	21
2013.05.28 kedd	Fertőszentmiklós-Pamhagen	délelőtt	6:48	29	6:48	159
		délután	12:23	2	15:23	15
	Pamhagen-Fertőszentmiklós	délelőtt	-	-	-	-
		délután	15:00	10	17:00	204

14. táblázat

A 731-es vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként

## Összegzés

A Fertőszentmiklós–Neusiedl am See vasútvonalon volt a legkevesebb határt átlépő utas, számuk (átlagosan kb. 10 fő) és arányuk gyakorlatilag jelentéktelen volt az osztrák belföldi szakasz teljesítményéhez képest, ami elsősorban a magyar szakaszon jelenleg fennálló rossz kínálatnak (kevés határt átlépő vonat, sok és bonyolult rendszerű menetrendi korlátozás, megjegyezhetetlen menetrend) és alacsony pályasebességnek köszönhető.

Bár az osztrák szakaszon a legtöbb mért vonat esetében jelentős forgalmat tapasztaltunk (különösen Neusiedl am See közelében), a határt átlépő forgalom részesedése jelenleg csupán 10%-a a teljes szakasz forgalmának, ezért a nyári mérés során nem végeztünk további felmérést a vasútvonalról.

### 3.2.6. Egyéb tapasztalatok, észrevételek

#### Határátmenetek kapacitás-kihasználása, zsúfolt vonatok

A felmért szerelvények férőhely-kihasználtsági adatai alapján megfigyelhető volt, hogy a vonatok határátmenetben általában alacsony kihasználtsággal közlekedtek (a férőhely-kibocsájtás jellemzően az osztrák forgalomra van méretezve). A 15. táblázat és 16. táblázat tartalmazza a határátmeneteken 50% vagy annál nagyobb férőhely-kihasználással rendelkező vonatok, illetve azokat, amelyeken zsúfoltság, azaz 80%-nál nagyobb ülőhely-kihasználtság alakult ki (jellemzően inkább az osztrák szakaszon).

Dátum	Vasútvonal	Vonatszám	Ülőhelyek száma	Kihhasználtság a határátmenetben		Maximális kihasználtság	
				%	Állomásköz	%	Állomásköz
2013.05.24	524	R 7712	68	82	Sopron - Loipersbach-S.	90	Loipersbach-S. - Marz-R.
		R 7719	68	51	Loipersbach-S. - Sopron	65	Katzelsdorf - Mattersburg N.
		R 7747	68	41	Loipersbach-S. - Sopron	88	Katzelsdorf - Neudörfel
		R 7753	68	31	Loipersbach-S. - Sopron	84	Wiener N. - Katzelsdorf
2013.05.26	524	R 7754	68	18	Sopron - Loipersbach-S.	90	Neudörfel - Katzelsdorf
		<b>R 7758</b>	<b>68</b>	12	Sopron - Loipersbach-S.	<b>109</b>	<b>Bad Sauerbrunn - Neudörfel</b>
2013.05.28	512	REX 2813	199	68	Sopron - Baumgarten	83	Neudörfel - Ebenfurth [-Wien]
	524	<b>R 7712</b>	<b>68</b>	81	Sopron - Loipersbach-S.	<b>116</b>	<b>Mattersburg - Mattersburg N. , Neudörfel - Wiener N.</b>
		<b>R 7714</b>	<b>68</b>	<b>104</b>	<b>Sopron - Loipersbach-S.</b>	<b>112</b>	<b>Mattersburg - Bad Sauerbrunn , Neudörfel - Wiener N.</b>
		<b>R 7747</b>	<b>68</b>	63	Loipersbach-S. - Sopron	<b>122</b>	<b>Neudörfel - Bad Sauerbrunn</b>
		R 7753	68	35	Loipersbach-S. - Sopron	99	Neudörfel - Bad Sauerbrunn
		R 7759	68	51	Loipersbach-S. - Sopron	87	Bad Sauerbrunn - Wiesen-S.
		R 7767	68	43	Loipersbach-S. - Sopron	88	Wiener N. - Katzelsdorf

15. táblázat

A tavaszi mérési napok zsúfolt és túlterhelt (pirossal kiemelve)<sup>23</sup> szerelvényei

Dátum	Vasútvonal	Vonatszám	Ülőhelyek száma	Kihhasználtság a határátmenetben		Maximális kihasználtság	
				%	Állomásköz	%	Állomásköz
2013.07.12	524	R 7704	68	47	Sopron - Loipersbach-S.	88	Wiesen-Sigleß - Bad Sauerbrunn
		R 7712	68	54	Sopron - Loipersbach-S.	54	Sopron - Loipersbach-S.
		<b>R 7714</b>	<b>68</b>	<b>85</b>	<b>Sopron - Loipersbach-S.</b>	<b>115</b>	<b>Mattersburg - Bad Sauerbrunn</b>
		R 7719	68	71	Loipersbach-S. - Sopron	74	Marz-Rohrbach - Loipersbach-S.
	700	REX 7535	284	54	Nickelsdorf - Hegyeshalom	57	Parndorf - Zornsdorf
2013.07.14	524	R 7754	68	28	Sopron - Loipersbach-S.	87	Katzelsdorf - Wiener Neustadt
2013.07.16	524	R 7714	68	79	Sopron - Loipersbach-S.	79	Sopron - Loipersbach-S.
	700	REX 7535	284	51	Nickelsdorf - Hegyeshalom	53	Parndorf Ort - Parndorf

16. táblázat

A nyári mérési napok zsúfolt és túlterhelt (pirossal kiemelve) szerelvényei

A tavaszi mérés során a határátmenetben kisebb zsúfoltság (utasok szempontjából érzett szubjektív zsúfoltság) csak az 524-es vonalon futó Jenbacher motorvonatok esetében fordult elő, de a felmérések legzsúfoltabb határon átmenő járata is ehhez a szerelvénytípushoz köthető: a kedden 7:47-kor Sopronból induló személyvonat 104%-os kihasználtsággal közlekedett. A teljes mérési szakaszt figyelembe véve a leginkább túlterhelt szerelvény a

<sup>23</sup> Túlterhelt vonat: az utasok száma nagyobb, mint az ülőhelyek száma.

Utasok szempontjából zsúfolt vonat: az ülőhelyek legalább 80 %-a foglalt.



keddi napon közlekedő, Wiener Neustadtból 16:03-kor induló vonat volt, Neudörfl és Bad Sauerbrunn állomások között 122%-os kihasználtsággal.

A nyári mérés során csak 3, szóló Jenbacher motorvonattal kiállított személyvonat esetében tapasztaltunk kisebb zsúfoltságot, ezek közül a leginkább kihasznált (és egyben egyetlen túlterhelt) járat –a tavaszi méréshez hasonlóan– a Sopronból kedden 7:47-kor induló személyvonat volt (115%).

Érdekesség, hogy –bár ez tavasszal egyáltalán nem fordult elő– nyáron kettő, a táblázatban felsorolt vonat esetében is éppen a határátmenet bizonyult a leginkább kihasznált forgalmú szakasznak, továbbá a határátmeneten csupán eggyel kevesebb járat érte el az 50%-os kihasználtsági szintet, mint tavasszal, noha időközben a zsúfoltság problémája kevesebbszer merült fel és az osztrák szakaszokon érezhetően lecsökkent a kapacitás-kihasználtság. Megemlítendő továbbá, hogy mindkét vasárnapi felmérés alkalmával előfordult zsúfolt vonat a Sopron–Wiener Neustadt vasútvonalon, ugyanakkor ezek rendre a legalacsonyabb, 30% alatti kapacitás-kihasználtsággal közlekedtek azt megelőzően a határátmenetben.

#### Az adatok összevetése a korábbi felmérések eredményeivel

Az itt felmért vasútvonalak hétköznapi (2013.05.26 kedd) utasforgalmi adatait Sopron (512, 524) és Szentgotthárd (530) esetében összevetettük a KTI által 2012-ben készített „Közlekedési szövetség létrehozásának előkészítése a Nyugat-Dunántúli Régióban” című tanulmány keretében felmért<sup>24</sup>, GYSEV által üzemben tartott vasútvonalak hétköznapi utasforgalmi adataival (2012.05.17, csütörtök).

A teljes mérési időszakra vonatkozóan a Sopronból kiinduló belföldi utasforgalom 28%-al nagyobb, mint az osztrák célpontra irányuló. A Sopronba érkező utasforgalom 56%-a Magyarországról, míg 44%-a osztrák településről érkezik. A reggeli csúcsidőszakban osztrák célpontra 46%-al többen utaznak, míg a délutáni csúcsban csak 17%-al többen érkeznek Ausztria felől.

<sup>24</sup> Sopron esetében a 8-as és 15-ös, míg Szentgotthárd esetében a 21-es vasútvonal adatait vettük figyelembe

### 3.2.7. *Összefoglalás, értékelés*

A 2013 májusában és júliusában a két munkanapon (kedd, péntek) és egy hétvégi napon (vasárnap) végzett felmérések során összesen több mint 30 ezer utast számoltunk meg az öt, határt átlépő vasútvonalon. A keresztmetszeti mérés legfontosabb jellemzői:

- Májusban mindkét munkanapon több mint 7000-en utaztak a teljes mérési területen, ez az érték közel 10%-kal csökkent nyáron.
- Májusban vasárnap délután több mint 2100-an utaztak a teljes szakaszon, azonban ez az érték még jobban, közel 15%-kal csökkent nyáron.
- A határt átlépők aránya többnyire 35-40% között mozgott, arányuk jellemzően nyáron lett magasabb, ugyanis a tanítási szünetben egyébként is várható (és a teljes mérési területen ki is mutatott) forgalom-csökkenés a két ország belföldi szakaszán sokkal nagyobbban bizonyult, mint a határátmenetben.
- A vonalszakaszok jelentős szerepet töltenek be az elővárosi közlekedésben is, mindkét országban. Főbb utasvonzó központnak Magyarországon Győr és Sopron, míg Ausztriában Wien, Wiener Neustadt. Neusiedl am See és Graz bizonyult, de a keresztmetszeti adatok alapján Parndorf és Mattersburg is jelentős vonzerővel bírt. A felsoroltakon túl a két elágazási pont, Fehring és Wulkaprodersdorf állomás utasforgalma is nagyobb mértékű volt (pl. Eisenstadt csak utóbbi állomáson keresztül, átszállással érhető el Sopron és Deutschkreutz állomásokról).
- A grafikonokon ábrázolt utasforgalmi trendek jellemzően ugyanúgy alakultak nyáron, mint tavasszal, és a főbb utasvonzó központok terén sem történt változás.
- Valamennyi vasútvonalra jellemző, hogy reggel Ausztria irányába, délután pedig 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 elmondható, hogy éppen a villamosítatlan és a legkevésbé korszerű szerelvényekkel üzemelő, de több fontos várost felfűző, 524-es számú [Wien–] Wiener Neustadt–Sopron vasútvonal bonyolítja a legnagyobb forgalmat, nemcsak a vonatok, hanem az utasok számát is figyelembe véve. Nem véletlen, hogy az itt közlekedő 68 ülőhelyes Jenbacher motorvonatok alacsony kapacitása különösen nagy problémát jelent a csúcsidőszakban, hiszen szinte valamennyi zsúfolt személyvonat ilyen típusú szerelvényrel közlekedett.

Nyáron az utasok száma a teljes szakaszra vetítve kismértékben emelkedett, ugyanakkor a határátmenetben csökkent, így a határt átlépő utasok aránya alacsonyabb lett, mint tavasszal, ami egyedülálló jelenség a többi vasútvonalhoz képest. Ez részben annak is köszönhető, hogy a tavaszi mérés tapasztalatai alapján átalakított mérési tervvel tovább tudtuk pontosítani a

Wiener Neustadtban megálló, csúcsidőben közlekedő gyorsvonatok állomási utasforgalmi adatait, másrészt a késések száma és mértéke lecsökkent, így a diákok valamennyi vonatot el tudták érni, és a tavaszi méréssel ellentétben nem történt járatörlés.

Az 512-es számú, villamosított Wien–Ebenfurth–Sopron–Deutschkreutz vonalon kevesebb, ugyanakkor nagyobb befogadóképességű, korszerűbb szerelvényekkel kiállított vonat közlekedik, melyek összesen közel 30%-kal kisebb forgalmat bonyolítanak, mint az 524-es vonal járatai.

Nyáron pontosan ugyanannyian utaztak a három felmérési napon, mint májusban, viszont –a tavaszi mérés tapasztalatai alapján– munkanapokon délután eggyel több vonatpárt mértünk fel, ezért a vonaton utazók átlagos számában csökkenést tapasztalhatunk. A kört a határátmenetre leszűkítve azonban nőtt az utasszám, így a határátlépő utasok aránya kismértékben emelkedett a májusi adatokhoz képest.

Májusban a 700-as számú Győr–Hegyeshalom–Bruck an der Leitha [–Wien] vasútvonal összes utasforgalma az előbbi két vasútvonal átlagát közelítette, ugyanakkor a belföldi utasok aránya nagyobbra bizonyult, hiszen itt nemcsak az osztrák, hanem a magyar oldalon is számottevő belföldi forgalom zajlik. A határforgalom volumene ezért az előbbi két vasútvonal közül inkább a némileg kisebb forgalmú Wien–Sopron vonalhoz hasonlított, azonban a menetrendi kínálat szűkebb volta miatt a járatok átlagos kihasználtsági mértéke jellemzően másfélszerese a fentebbi vasútvonalaknak.

Nyáron a legnagyobb arányú (16%-os) visszaesést tapasztaltuk a teljes szakaszon, így a Wien–Sopron vonalénál is alacsonyabb lett az összes utasforgalom. Az ott tapasztaltaktól eltérően a határátmenetben is lecsökkent az átlagos utasszám, igaz, kisebb mértékben, mint a teljes szakaszon, így a határátlépők aránya kismértékben itt is emelkedett.

Az 530-as Szentgotthárd–Fehring–Graz vasútvonal felmért szakaszán májusban a reggeli és délutáni csúcsidőszakban összesen kevesebb, mint 250 fő utazott irányonként. Ennek következtében az összforgalom mind a teljes szakaszon, mind a határátmenetben a negyede a 700-as 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, ugyanis míg a belföldi forgalom közel 30%-kal esett vissza, a határátmenetben jóformán nem történt semmilyen változás, így a határt átlépők részaránya jelentősen megugrott, azaz gyakorlatilag minden második utas a két ország között közlekedett.

A Fertőszentmiklós–Neusiedl am See vasútvonalon 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 (keves határt átlépő vonat, ugyanakkor sok és bonyolult rendszerű vonatközlekedési korlátozás, megjegyezhetetlen menetrend) és alacsony pályasebességnek köszönhető.



A 17. táblázat összefoglalja az utasszámok változásának abszolút és relatív értékét a határátmenetre és a teljes szakaszra vonatkozóan egyaránt.

		Vizsgált vonatok száma [db.]	Felszállók száma a teljes szakaszon [fő]	Felszállók száma a teljes szakaszon, átl. [fő]	Határt átlépők száma [fő]	Határt átlépők száma, átl. [fő]	Határt átlépők aránya
524	MÁJUS	83	5604	68	2260	27	40%
	JÚLIUS	92	6346	69	2224	24	35%
	ELTÉRÉS		13%	2%	-2%	-11%	-5%
512	MÁJUS	51	4067	80	1591	31	39%
	JÚLIUS	57	4067	71	1692	30	42%
	ELTÉRÉS		0%	-11%	6%	-5%	3%
700	MÁJUS	38	4698	124	1570	41	33%
	JÚLIUS	38	3963	104	1422	37	36%
	ELTÉRÉS		-16%	-16%	-9%	-9%	3%
530	MÁJUS	42	1098	26	387	9	35%
	JÚLIUS	40	752	19	371	9	49%
	ELTÉRÉS		-32%	-28%	-4%	1%	14%

17. táblázat  
 Az utasok számának változása a teljes szakaszon és a határátmenetben

### 3.3. A célforgalmi adatok elemzése

#### 3.3.1. A tavaszi célforgalmi felmérés adatainak elemzése

A keresztmetszeti utasszámlálással egy időben lebonyolított célforgalmi felmérés mintanagysága a számlálóbiztosok szerelvényen töltött átlagos időtartamát és a csúcsidei utasforgalom nagyságát is figyelembe véve a várakozásoknak megfelelően alakult. A felmérés során a vonatszerelvényeken összesen **1657** kikérdezett utas (a pénteki napon 661 utas, vasárnap 242 utas, míg a keddi napon 754 utas) utazási szokásjellemzőiről kaphatunk információt. (18. táblázat). A kikérdezett utasok közül 1272 utas Ausztriából Magyarországra vagy az ellentétes irányba utazott, míg 385 utas osztrák vagy magyar belföldi utazást bonyolított le.

vasútvonal száma	2013.05.24 péntek	2013.05.26 vasárnap	2013.05.28 kedd	Összesen	Mintavételi arány
512	153	43	235	431	11%
524	232	55	316	603	11%
530	113	65	98	276	25%
700	144	67	92	303	6%
731	19	12	13	44	4%
<b>Összesen</b>	<b>661</b>	<b>242</b>	<b>754</b>	<b>1657</b>	<b>10%</b>

18. táblázat

A tavaszi célforgalmi kikérdezés során megkérdezett utasok száma és aránya vasútvonalakra és mérési napokra vonatkozóan

A vonatszerelvényeken kikérdezett határon átutazó **1272** utas (a pénteki napon 514 utas, vasárnap 174 utas, míg a keddi napon 584 utas) válaszai összevonva képezték a célforgalmi adatbázist. Ez a kikérdezettség aránya a keresztmetszeti adatokból számolva összességében közel 22%-os mintát ad (19. táblázat). A kikérdezett utasok közül 1049 magyar, 210 osztrák lakóhellyel rendelkezik (a maradék 13 nem válaszolt vagy egy harmadik ország lakosa).

vasútvonal száma	2013.05.24 péntek	2013.05.26 vasárnap	2013.05.28 kedd	Összesen	Mintavételi arány
512	120	40	204	364	23%
524	197	43	229	469	21%
530	79	56	70	205	53%
700	109	33	72	214	14%
731	9	2	9	20	19%
<b>Összesen</b>	<b>514</b>	<b>174</b>	<b>584</b>	<b>1272</b>	<b>22%</b>

19. táblázat

A tavaszi célforgalmi kikérdezés során megkérdezett határon átutazó utasok száma és aránya vasútvonalakra és mérési napokra vonatkozóan

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

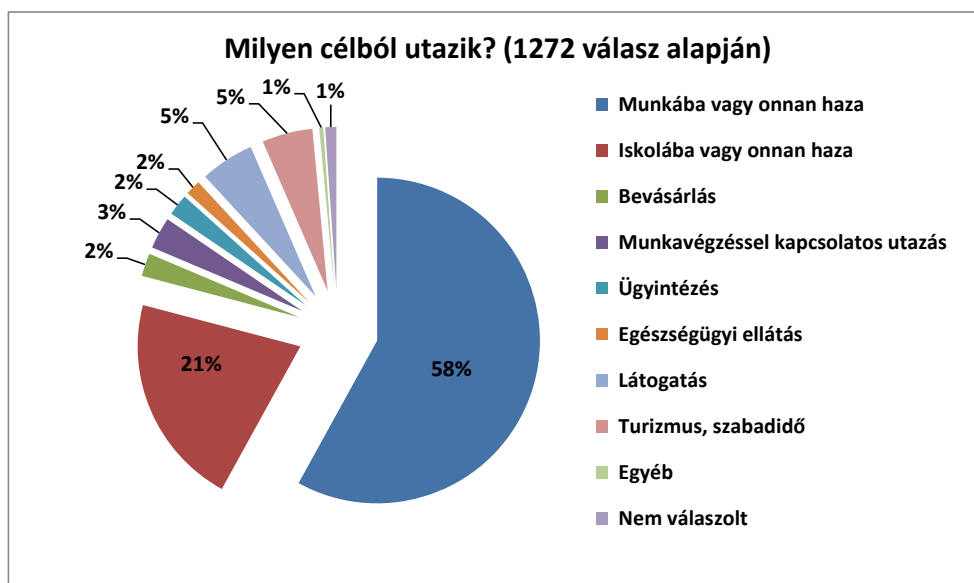
- az utazási indok, valamint a gyakoriság szerinti megoszlás,
- a megkérdezett utasok státusz szerinti megoszlása,
- a munkahely vagy oktatási intézmény jellege szerinti megoszlás,
- az utazási módválasztás indoka szerinti megoszlás,
- a jelenlegi menetrenddel kapcsolatos elégedettség,



- 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.

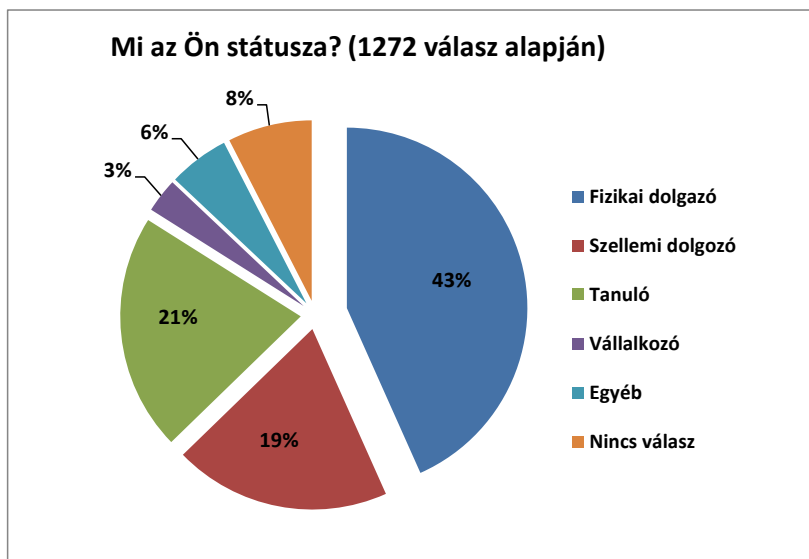
Az utazás indokára vonatkozó kérdésben a válaszadók több mint háromnegyede munkába, illetve iskolába vagy onnan hazautazás céljából lépi át a határt. A látogatás és turizmus, szabadidő céljából utazók száma megegyezik (arányuk 5-5 %). Az ügyintézés, bevásárlással, egészségügyi ellátással, munkavégzéssel és egyéb ügyekkel kapcsolatos utazások aránya összességben 11%-ot tesz ki (68. ábra).



68. ábra

Az utazás indoka szerinti százalékos megoszlás a tavaszi felmérésen kikérdezett utasok körében

Az utazó státusza szerinti megoszlás szerint (69. 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.



69. ábra

Az utazó státusza szerinti százalékos megoszlás a tavaszi felmérésen kikérdezett utasok körében

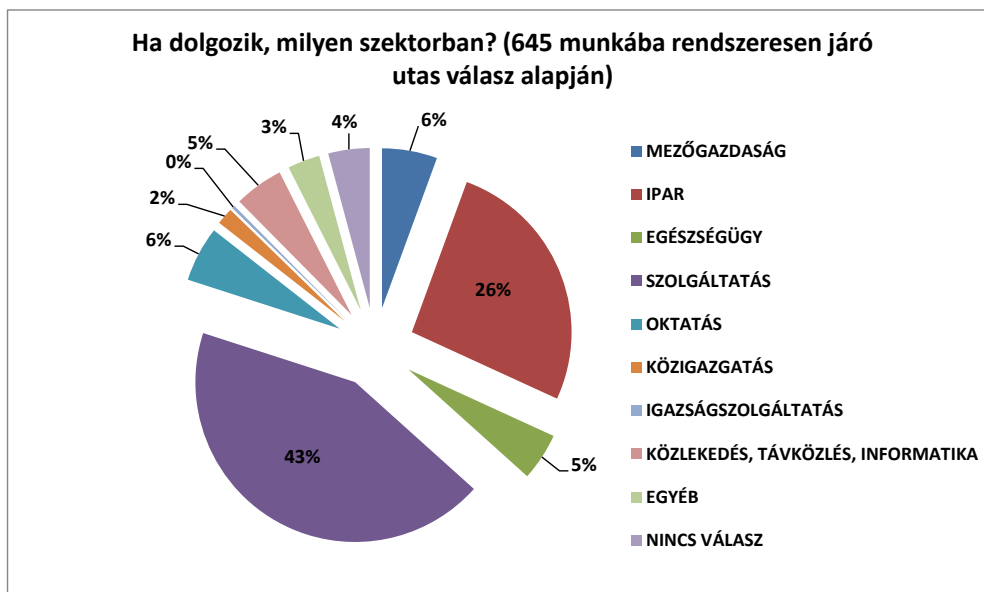
A jelenlegi utazás jellegére vonatkozó kérdésből (20. táblázat) megállapítható, hogy a felmérések idején az egynapos utazás részaránya megközelíti a 80%-ot, tehát öt kikérdezett utas közül négy egynapos oda-vissza utazást bonyolít le.

EGYNAPOS ÚT RÉSZE	válaszok száma	százalék
IGEN	1 006	79,1%
NEM	249	19,6%
NINCS VÁLASZ	17	1,3%
<b>Összes válasz</b>	<b>1 272</b>	<b>100,0%</b>

20. táblázat

Az utazás része egy egynapos oda/vissza útnak? - a tavaszi felmérés alapján

A „Ha dolgozik, milyen szektorban?” kérdésre adott válaszok alapján képet kaphatunk az aktív dolgozók munkáltatójának gazdasági ágazat szerinti eloszlásáról (70. 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.

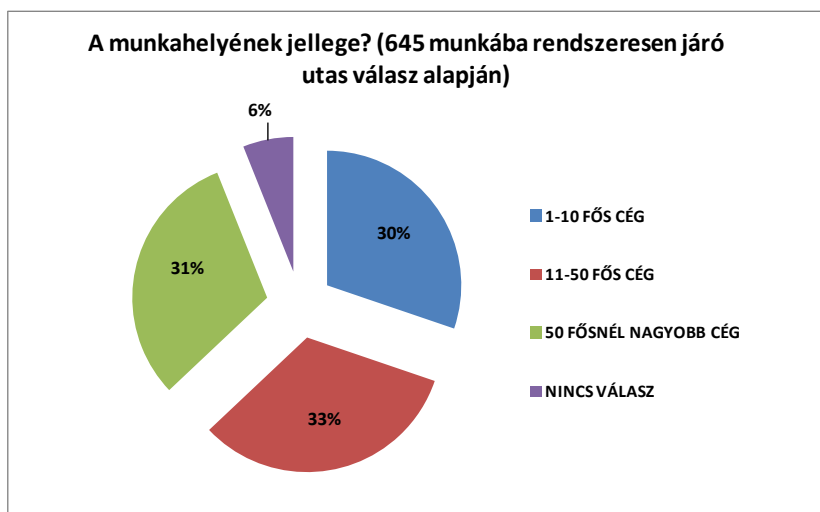


70. ábra

A foglalkoztatottak megoszlása munkáltatójuk gazdasági ágazata szerint

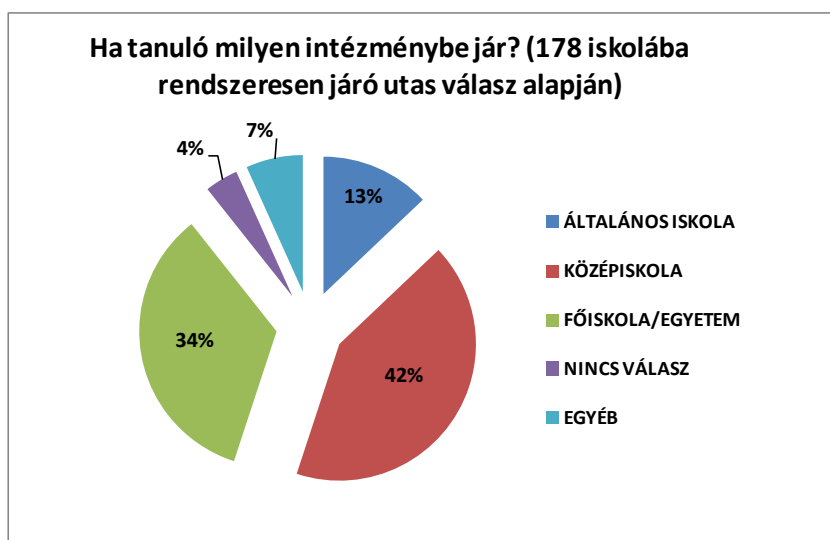
A lakóhely szerinti megoszlás szerint a rendszeresen munkába járó ingázó dolgozók (645 utas) 92%-a magyarországi, míg 8%-a osztrák lakóhellyel rendelkezik. A kikérdezettek 59%-a Sopronban, 8%-a Győrben, 5 %-a Szentgotthárdon, míg 20 %-a egyéb magyarországi településen lakik. Az oktatási intézménybe járók (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 (71. ábra), illetve az oktatási intézmény besorolására (72. 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.



71. ábra

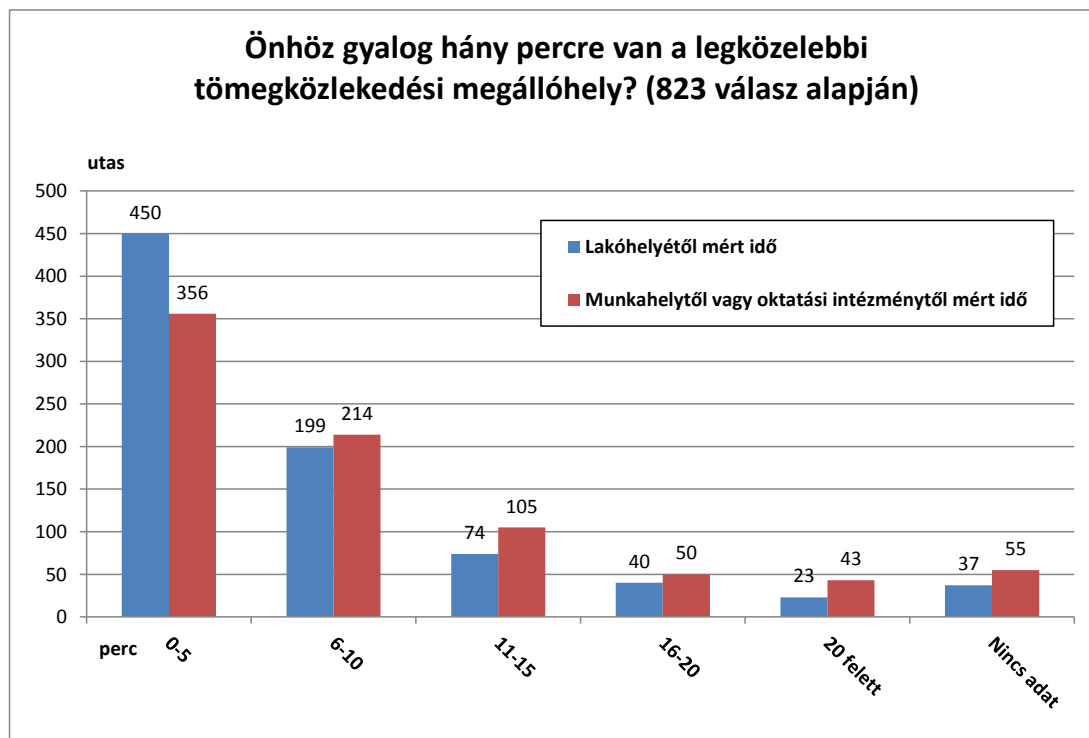
A munkába járó forgalom megoszlása a munkahelyükön foglalkoztatottak száma szerint



72. ábra

Az iskolába járó forgalom megoszlása az oktatási intézmény jellege szerint

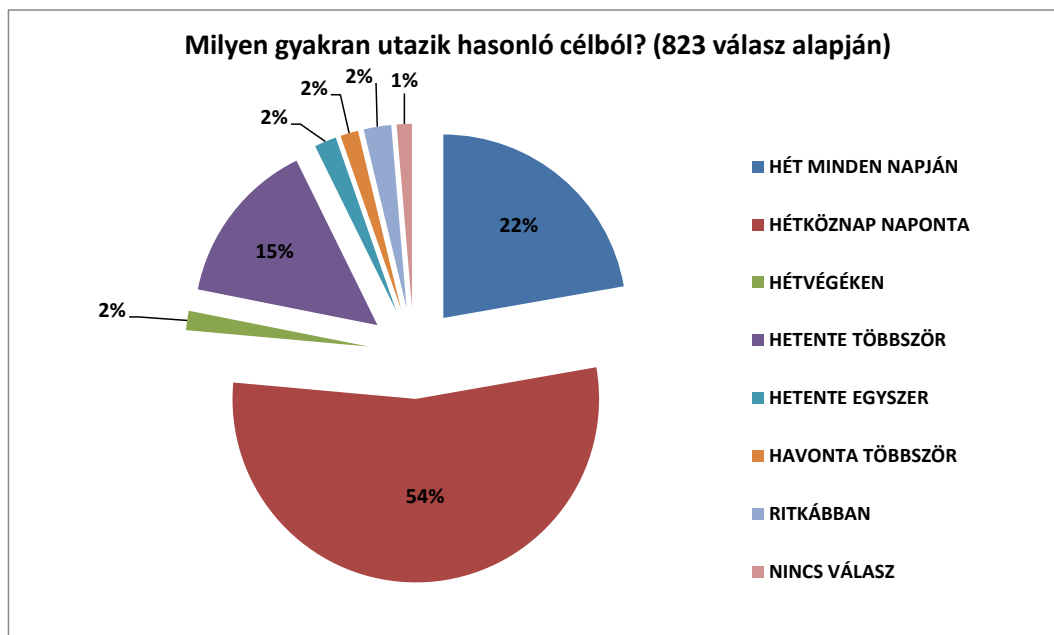
A gyaloglási távolságra vonatkozó kérdésben arra kaptunk választ, hogy mennyi idő alatt érhetők el gyaloglással az utazás kezdő- és végpontjaihoz legközelebb eső tömegközlekedési megállók (73. ábra), függetlenül attól, hogy onnan mely célpontokat lehet elérni. A kikérdezettek körében az esetek többségében 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.



73. ábra

Gyaloglási távolságok a lakó- és munkahelyhez (vagy oktatási intézményhez) legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyhez, a tavaszi felmérés alapján

Az utazás gyakoriságára vonatkozó kérdésben (74. 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%).



74. ábra

A kikérdezettek utazási gyakorisága, a tavaszi felmérés alapján

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 (21. táblázat).

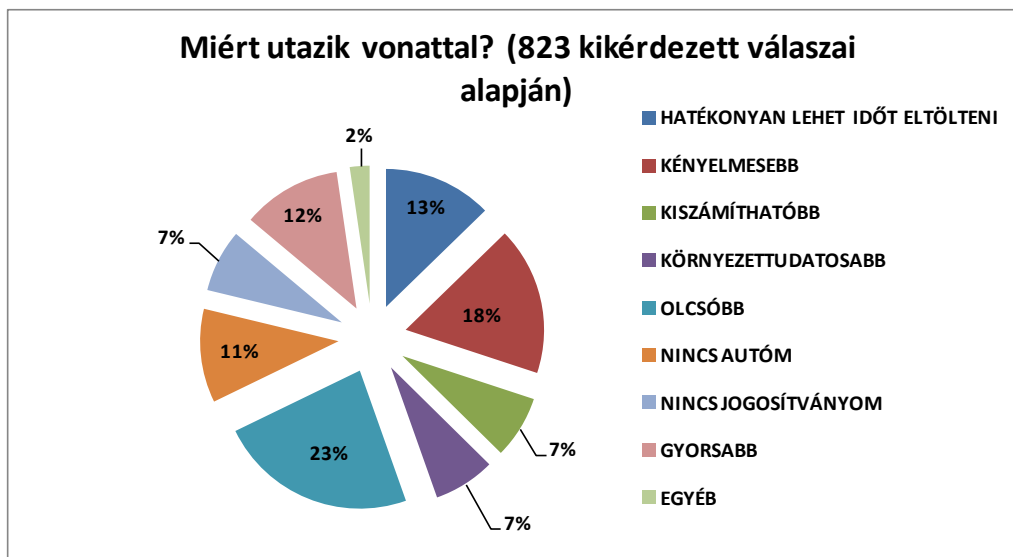
LEHETŐSÉG A SZEMÉLYGÉPKOCSIVAL VALÓ UTAZÁSRA	válaszok száma	százalék
IGEN	448	54,4%
NEM	318	38,6%
NINCS VÁLASZ	57	6,9%
<b>Összes válasz</b>	<b>823</b>	<b>100,0%</b>

21. táblázat

Személygépkocsi elérhetősége az ingázók körében, a tavaszi felmérés alapján

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 (75. 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%).

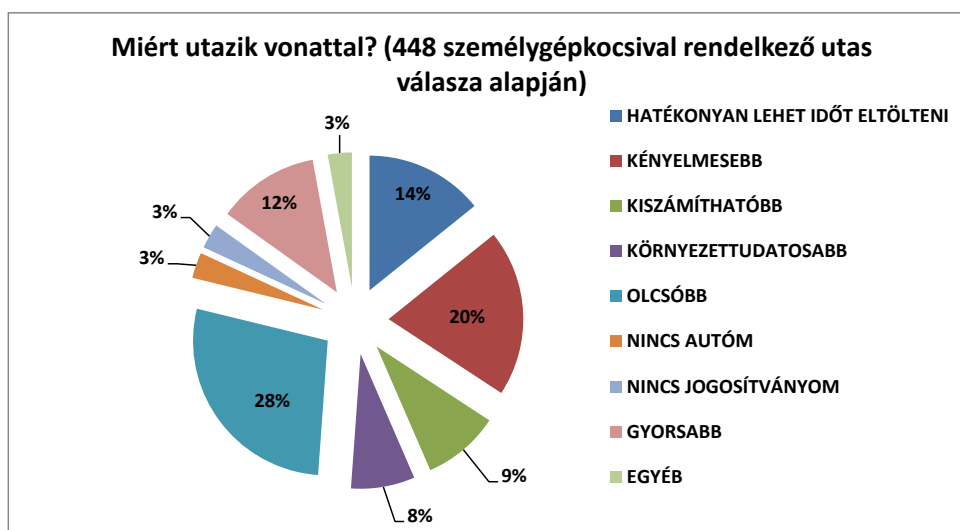




75. ábra

Az utazási mód választásának oka, a tavaszi felmérés alapján

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 (76. 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.



76. ábra

Az utazási mód választásának oka, a személygépkocsival rendelkezők körében, a tavaszi felmérés alapján

A jelenlegi menetrenddel szembeni elégedettséget (22. táblázat) vizsgáló kérdésben az utazóközönség közel háromnegyede pozitívan nyilatkozott, míg az elégedetlenek aránya 27% volt.

ELÉGEDETTSÉG A MENETRENDDEL	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>

22. táblázat

Az utazóközönség elégedettségének mértéke a jelenlegi menetrenddel kapcsolatban, a tavaszi felmérés alapján

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.

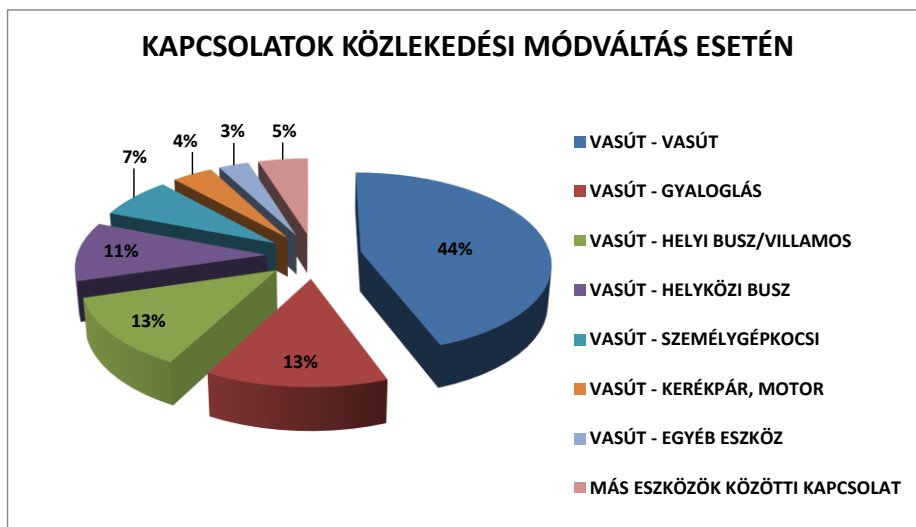
A felmért utazások alapján az átszállások arányát a 23. táblázat mutatja be. Az adatfelvétel a közvetlen utazások viszonylag magas arányát mutatja (minden második utazásra jellemző). Minden harmadik utas egyszeres módváltással bonyolítja le utazását, míg a kétszeres átszállással utazók aránya 13%.

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

23. táblázat

Utazási átszállások aránya, a tavaszi felmérés alapján

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 (77. ábra).



77. ábra

Az átszállásos utazások során az eltérő közlekedési eszközök közötti átszállások gyakorisága, a tavaszi felmérés alapján

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 Wienben, 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 Wienig
  - 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.

### 3.3.2. A nyári célforgalmi felmérés adatainak elemzése

A keresztmetszeti utasszámlálással egy időben lebonyolított célforgalmi felmérés mintanagysága a számlálóbiztosok szerelvényen töltött átlagos időtartamát és a csúcsidei utasforgalom nagyságát is figyelembe véve a várakozásoknak megfelelően alakult. 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. (24. táblázat). A kikérdezett utasok közül 1308 utas Ausztriából Magyarországra vagy az ellentétes irányba utazott, míg 83 utas osztrák vagy magyar belföldi utazást bonyolított le.

vasútvonal száma	2013.07.12 péntek	2013.07.14 vasárnap	2013.07.16 kedd	Összesen	Mintavételi arány
512	144	40	174	358	9%
524	281	66	247	594	9%
530	76	55	64	195	26%
700	107	51	86	244	6%
<b>Összesen</b>	<b>608</b>	<b>212</b>	<b>571</b>	<b>1 391</b>	<b>9%</b>

24. táblázat

A nyári célforgalmi kikérdezés során megkérdezett utasok száma és aránya vasútvonalakra és mérési napokra vonatkozóan

A vonatszerelvényeken kikérdezett határon átutazó **1311** utas (a pénteki napon 571 utas, vasárnap 194 utas, míg a keddi napon 546 utas) válaszai összevonva képezték a célforgalmi adatbázist. Ez a kikérdezettség aránya a keresztmetszeti adatokból számolva összességében közel 23 %-os mintát ad (25. táblázat). A kikérdezett utasok közül 1016 magyar, 278 osztrák lakóhellyel rendelkezik (a maradék 17 nem válaszolt vagy egy harmadik ország lakosa).

vasútvonal száma	2013.07.12 péntek	2013.07.14 vasárnap	2013.07.16 kedd	Összesen	Mintavételi arány
512	129	25	156	310	18%
524	260	64	240	564	25%
530	76	55	64	195	53%
700	106	50	86	242	18%
<b>Összesen</b>	<b>571</b>	<b>194</b>	<b>546</b>	<b>1 311</b>	<b>23%</b>

25. táblázat

A nyári célforgalmi kikérdezés során megkérdezett határon átutazó utasok száma és aránya vasútvonalakra és mérési napokra vonatkozóan

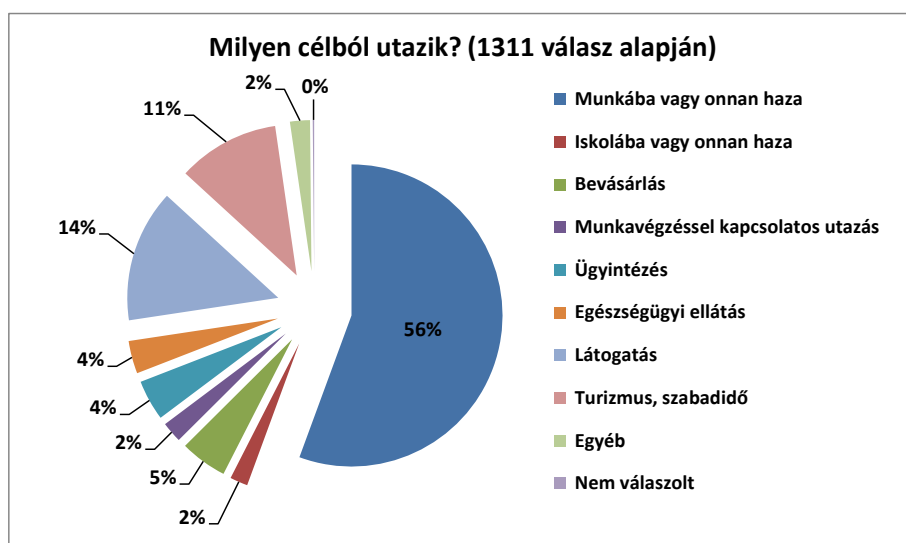
A célforgalmi felmérés alapján az összes határon átlépő utazásra vonatkoztatva a következő adatok állnak rendelkezésre:

- 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 (78. ábra).

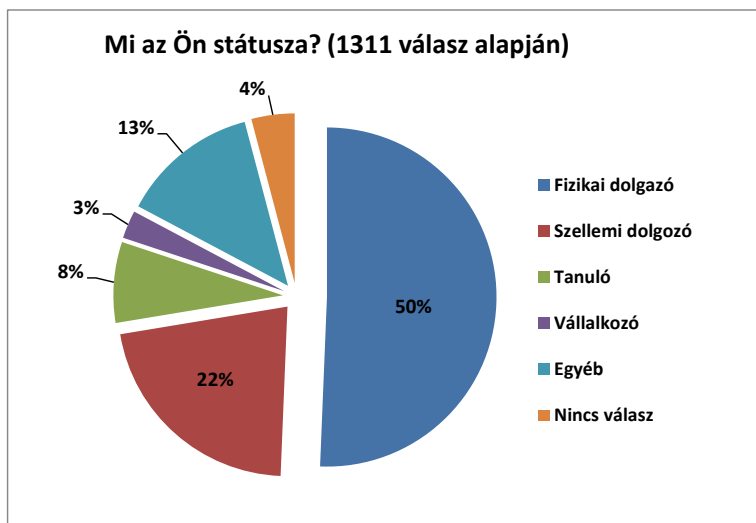


78. ábra

Az utazás indoka szerinti százalékos megoszlás a nyári felmérésen kikérdezett utasok körében

Az utazó státusza szerinti megoszlás szerint (79. 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.





79. ábra

Az utazó státusza szerinti százalékos megoszlás a nyári felmérésen kikérdezett utasok körében

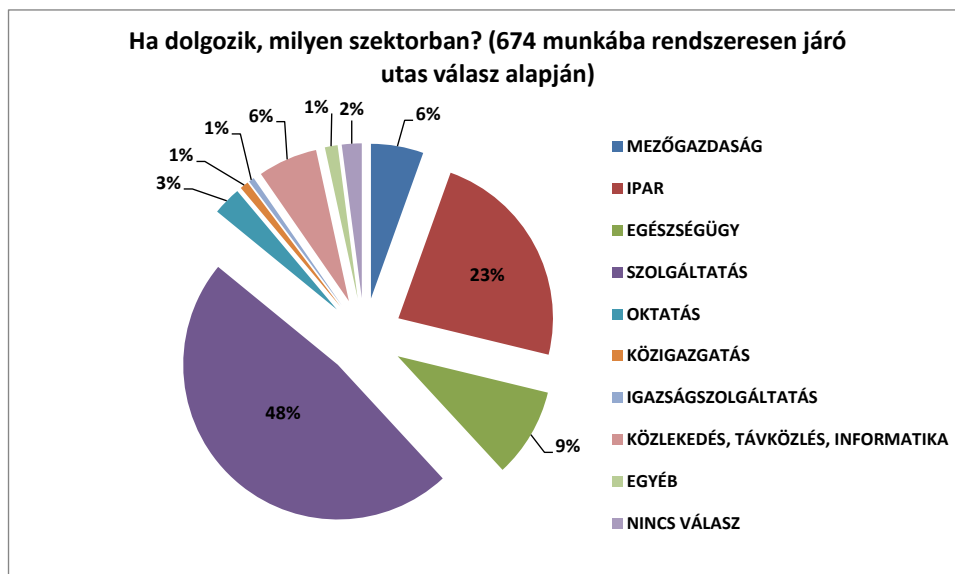
A jelenlegi utazás jellegére vonatkozó kérdésből (26. táblázat) megállapítható, hogy a felmérések idején az egynapos utazás részaránya megközelíti a 80%-ot, tehát öt kikérdezett utas közül négy egynapos oda-vissza utazást bonyolít le.

EGYNAPOS ÚT RÉSZE	válaszok száma	százalék
IGEN	1 040	79,3%
NEM	270	20,6%
NINCS VÁLASZ	1	0,1%
<b>Összes válasz</b>	<b>1 311</b>	<b>100,0%</b>

26. táblázat

Az utazás része egy egynapos oda/vissza útnak? - a nyári felmérés alapján

A „Ha dolgozik, milyen szektorban?” kérdésre adott válaszok alapján képet kaphatunk az aktív dolgozók munkáltatójának gazdasági ágazat szerinti eloszlásáról (80. 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.

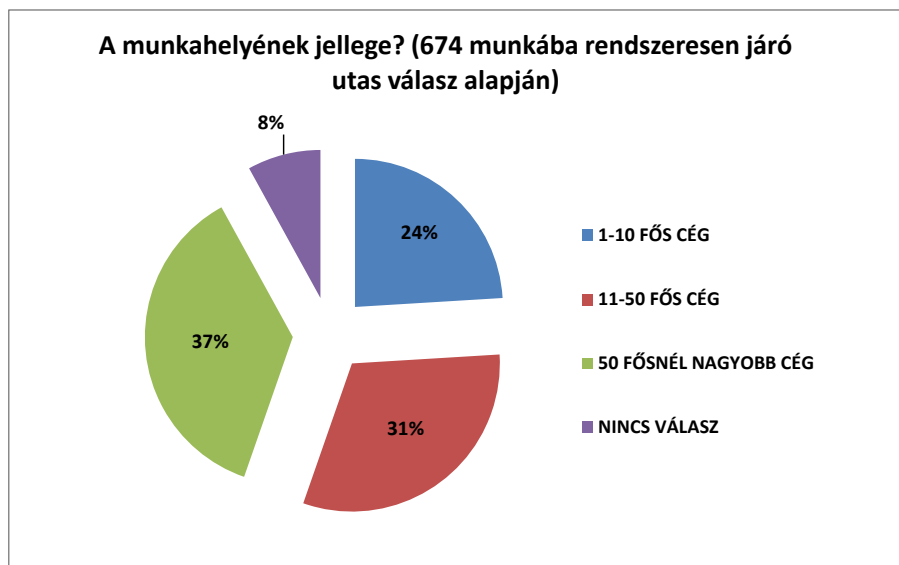


80. ábra

A foglalkoztatottak megoszlása munkáltatójuk gazdasági ágazata szerint, a nyári felmérés alapján

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.

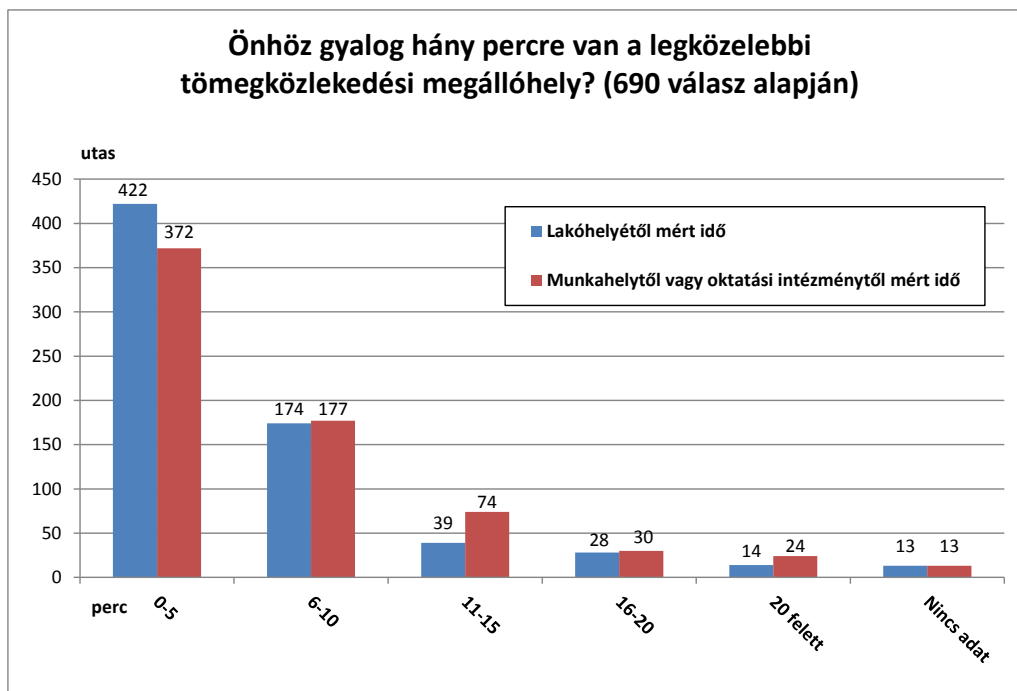
A hivatásforgalom körében kiegészítő kérdést tettünk fel a munkahely méretére (81. ábra). A kikérdezett munkába járó utasok 37%-a 50 főnél több alkalmazottat foglalkoztató cégnél vállal munkát. Az általunk előzetesen készített osztályozás alapján a közepes méretű munkahelyeken dolgozik minden harmadik, míg az 1-10 főt alkalmazó cégeknél minden negyedik megkérdezett utas.



81. ábra

A munkába járó forgalom megoszlása a munkahelyükön foglalkoztatottak száma szerint, a nyári felmérés alapján

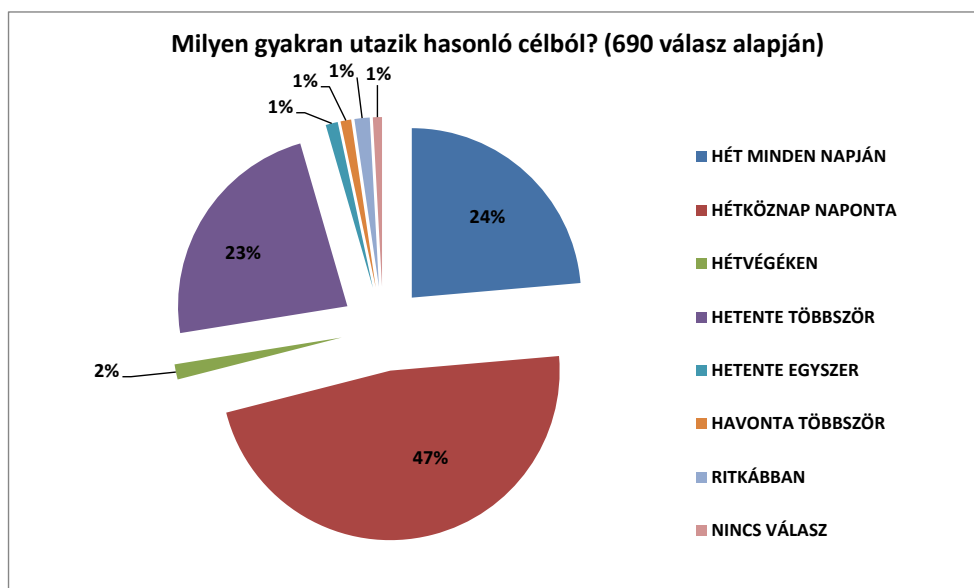
A gyaloglási távolságra vonatkozó kérdésben arra kaptunk választ, hogy mennyi idő alatt érhetők el gyaloglással az utazás kezdő- és végpontjaihoz legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyek (82. ábra), függetlenül attól, hogy onnan mely célpontokat lehet elérni. A kikérdezettek körében az esetek többségében 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.



82. ábra

Gyaloglási távolságok a lakó- és munkahelyhez (vagy oktatási intézményhez) legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyhez, a nyári felmérés alapján

Az utazás gyakoriságára vonatkozó kérdésben (83. 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 hétvégeként és a hetente egyszer vagy még ritkábban utazók részaránya közel megegyező, de minimális értéket mutat (1-2%).



83. ábra

A kikérdezettek utazási gyakorisága, a nyári felmérés alapján

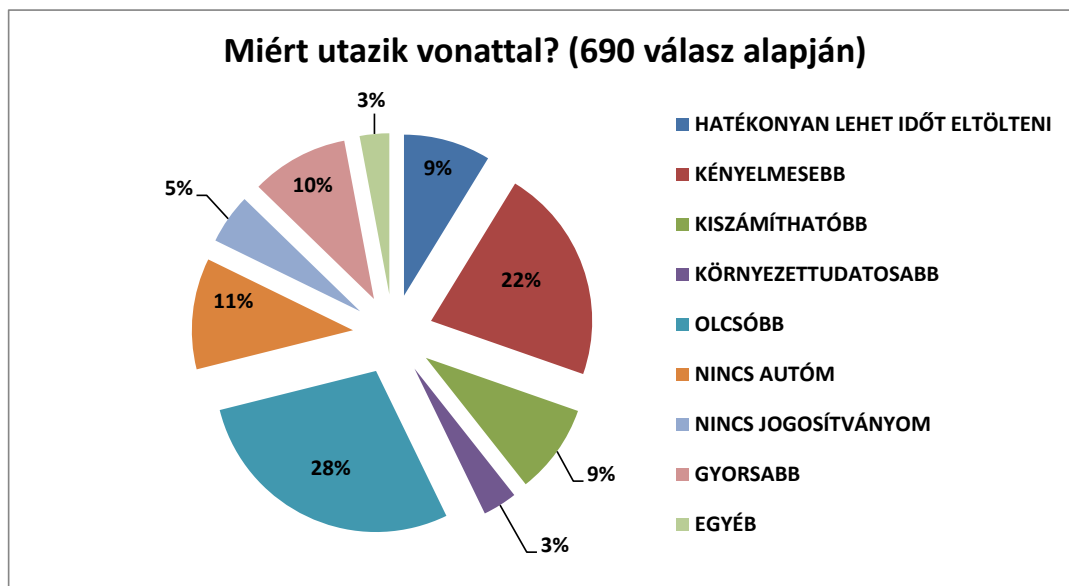
A „Lett volna-e lehetősége a jelenlegi utazását személygépkocsival is lebonyolítani?” kérdésre a nemleges választ adók aránya magas (34%), akik jelenleg kényszerből választják utazási céljuk eléréséhez a vasúti közlekedést. A lebonyolított utazások tekintetében háromból két utas esetében ugyanakkor rendelkezésre áll a személygépkocsi mint alternatív közlekedési eszköz a határon való átlépésre (27. táblázat).

LEHETŐSÉG A SZEMÉLYGÉPKOCSSIVAL VALÓ UTAZÁSRA	válaszok száma	százalék
IGEN	442	64,1%
NEM	235	34,1%
NINCS VÁLASZ	13	1,9%
Összes válasz	690	100,0%

27. táblázat

Személygépkocsi elérhetősége az ingázók körében, a nyári felmérés alapján

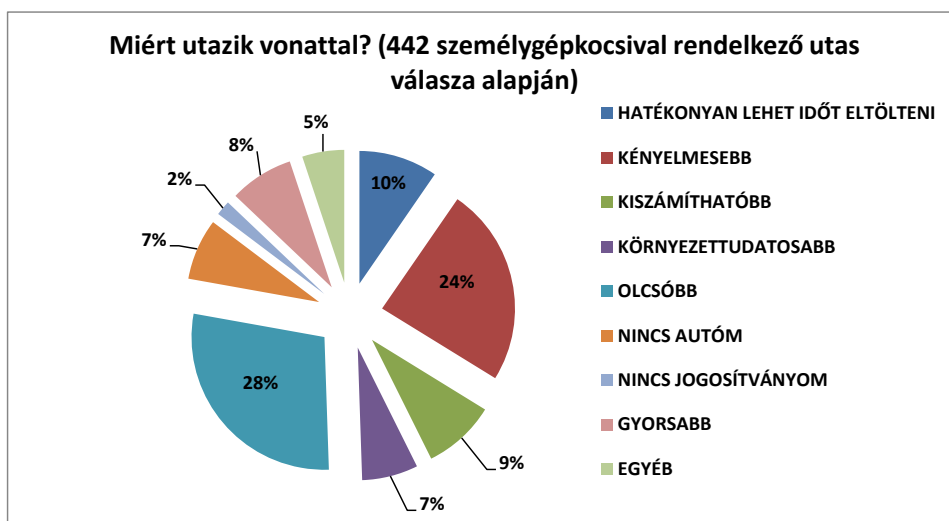
Az előző kérdéssel összhangban a „Miért utazik vonattal?” kérdésre kapott válaszok (egy utas több választ is megjelölhetett) szerint a vasúti közlekedést választók 28%-a olcsóbbnak találja azt, míg minden ötödik utas szerint a vonat kényelmesebb utazást nyújt (84. ábra). A válaszadók 11%-a nem rendelkezik 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%).



84. ábra

Az utazási mód választásának oka, a nyári felmérés alapján

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 (85. 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.



85. ábra

Az utazási mód választásának oka, a személygépkocsival rendelkezők körében, a nyári felmérés alapján



A jelenlegi menetrenddel szembeni elégedettséget (28. táblázat) vizsgáló kérdésben az utazóközönség több mint háromnegyede pozitívan nyilatkozott, míg az elégedetlenek aránya 24% volt.

ELÉGEDETTSÉG A MENETRENDDEL	válaszok száma	százalék
IGEN	525	76,1%
NEM	165	23,9%
NINCS VÁLASZ	-	0,0%
<b>Összes válasz</b>	<b>690</b>	<b>100,0%</b>

28. táblázat

Az utazóközönség elégedettségének mértéke a jelenlegi menetrenddel kapcsolatban, a nyári felmérés alapján

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.

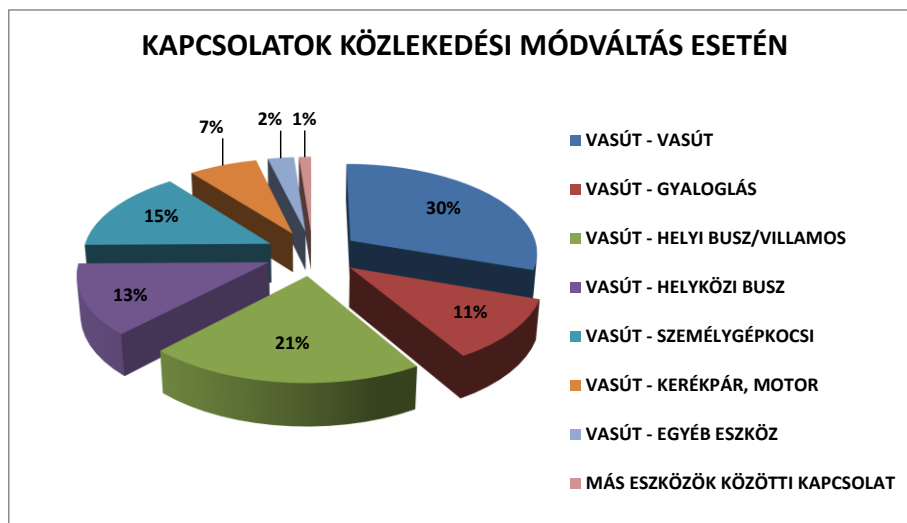
A felmért utazások alapján az átszállások arányát a 29. táblázat mutatja be. Az adatfelvétel a közvetlen utazások viszonylag magas arányát mutatja (minden második utazásra jellemző), a kikérdezett utazók közel harmada egyszeres módváltással bonyolítja le utazását, míg minden ötödik utas kétszeres átszállással 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%
<b>Összes válasz</b>	<b>690</b>	<b>100,0%</b>

29. táblázat

Utazási átszállások aránya, a nyári felmérés alapján

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 (86. ábra).



86. ábra

Az átszállásos utazások során az eltérő közlekedési eszközök közötti átszállások gyakorisága, a nyári felmérés alapján

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

### 3.3.3. 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.



#### 4. A közúti számlálás és kikérdezés eredményeinek bemutatása

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,  
 Rábfüzes – Heiligenkreutz,  
 Sopron – Klingenberg

történt adatfelvétel. A mérések pontos helyszíneit a 87. ábra szemlélteti.

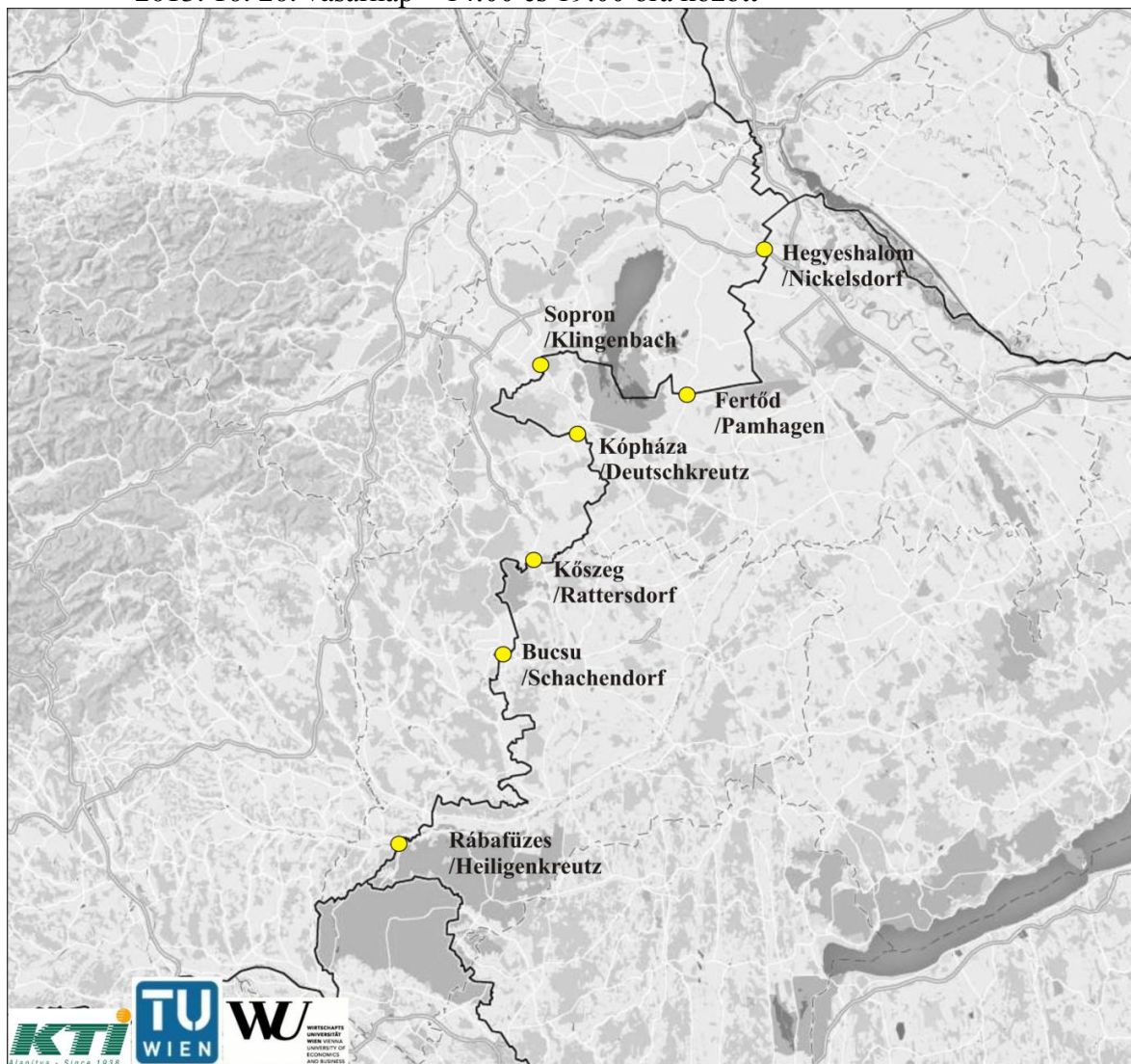
Ezek mindegyikén két típusú felmérés volt:

- 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 rendszámtáblájáról a kerületkódok is regisztrálásra kerültek;
  - a felmérés időpontjai:
 

2013. 10. 15. kedd	4:30-9:00 és 14:00-20:00 óra között (egyes határállomásokon 5:30-tól),
2013. 10. 18. péntek	4:30-9:00 és 14:00-20:00 óra között (egyes határállomásokon 5:30-tól),
2013. 10. 20. vasárnap	14:00 és 20:00 óra között
- 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;

- a kikérdezés időpontjai:

2013. 10. 15. kedd            6:00 és 9:00 óra, valamint 14:00 és 19 óra között,  
 2013. 10. 18. péntek        6:00 és 9:00 óra, valamint 14:00 és 19 óra között,,  
 2013. 10. 20. vasárnap    14:00 és 19:00 óra között



87. ábra  
 A közúti határfelmérések helyszínei

#### 4.1. Közúti keresztmetszeti számlálás

A keresztmetszeti számlálás adatait foglalja össze határátkelőhelyenként, mérési naponként és a gépjármű honossága szerinti bontásban a 30. táblázat.

jármű db

Határátkelőhelyek	2013. 10. 15. kedd				2013. 10. 18. péntek				2013. 10. 20. vasárnap				Összes felmért adat			
	HU	AT	Egyéb	Σ	HU	AT	Egyéb	Σ	HU	AT	Egyéb	Σ	HU	AT	Egyéb	Σ
Sopron - Klingenberg	8 071	4 190	705	<b>12 966</b>	8 717	4 991	843	<b>14 551</b>	1 929	3 125	650	<b>5 704</b>	18 717	12 306	2 198	<b>33 221</b>
Hegyeshalom - Nickelsdorf	3 001	967	208	<b>4 176</b>	3 046	978	210	<b>4 234</b>	610	547	230	<b>1 387</b>	6 657	2 492	648	<b>9 797</b>
Kőszeg - Rattersdorf	2 376	712	431	<b>3 519</b>	2 387	815	327	<b>3 529</b>	1 124	621	69	<b>1 814</b>	5 887	2 148	827	<b>8 862</b>
Rábafüzös - Heiligenkreuz	1 267	764	660	<b>2 691</b>	1 733	926	579	<b>3 238</b>	622	543	228	<b>1 393</b>	3 622	2 233	1 467	<b>7 322</b>
Fertőd - Pamhagen	2 221	594	67	<b>2 882</b>	2 462	679	95	<b>3 236</b>	506	381	128	<b>1 015</b>	5 189	1 654	290	<b>7 133</b>
Bucsu - Schachendorf	1 754	565	249	<b>2 568</b>	2 067	821	255	<b>3 143</b>	596	386	87	<b>1 069</b>	4 417	1 772	591	<b>6 780</b>
Kópháza - Deutschkreutz	1 231	1 072	316	<b>2 619</b>	1 214	1 140	257	<b>2 611</b>	417	732	60	<b>1 209</b>	2 862	2 944	633	<b>6 439</b>
Összesen:	19 921	8 864	2 636	<b>31 421</b>	21 626	10 350	2 566	<b>34 542</b>	5 804	6 335	1 452	<b>13 591</b>	47 351	25 549	6 654	<b>79 554</b>

30. táblázat

A határátkelőhelyenkénti forgalom alakulása mérési naponként és a gépjárművek honossága szerinti csoportosításban

A felmérésbe bevont határállomások alapvetően regionális forgalmat bonyolítanak le, mivel döntően magyar (59,5%) és osztrák (32,1%) járművek közlekedtek.

Munkanapokon kb. kétszer annyi magyar gépjármű került megszámlálásra, mint osztrák, ezzel szemben hétvégén már több, a magyart meghaladó számú osztrák személygépkocsi kelt át a határon.

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

A közlekedési irányonként jelentős eltérés a regionális forgalom következtében a felmért adatok összességére nem mutatható ki. Ausztria irányába a forgalom 53%-a, Magyarország irányába a forgalom 47%-a irányult.

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

A közúti keresztmetszeti forgalom határátkelőhelyenkénti sajátosságai a következők:

#### **Sopron – Klingenberg határátkelőhely keresztmetszeti forgalma**

A felmérésbe bevont határátkelőhelyek közül itt bonyolódott le a legnagyobb forgalom (a felmért összforgalom 42%-a). A részletes adatokat a 31. táblázat foglalja össze.

	10. 15. kedd	10. 18. péntek	10. 20. vasárnap	Σ
HU	8.071	8.717	1.929	18.717
AT	4.190	4.991	3.125	12.306
Egyéb	705	843	650	2.198
Σ	12.966	14.551	5.704	33.221

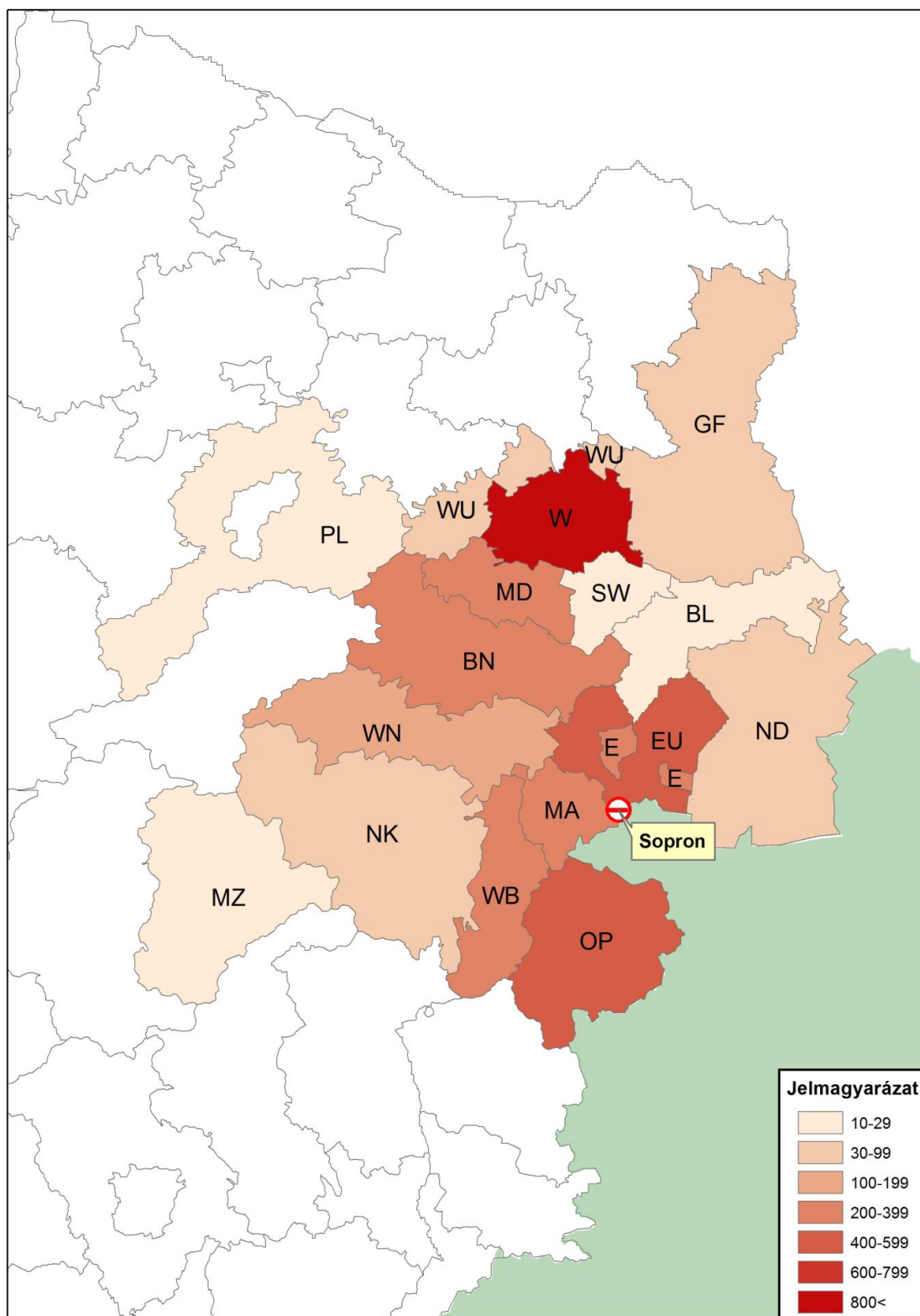
### 31. táblázat

#### Sopron-Klingenbach határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata

A határátkelőhelyen alapvetően kishatármenti forgalom bonyolódik le, mivel mindössze a forgalom 7%-a a harmadik országbeli járművekből tevődik össze, míg a magyar honosságú járművek 56%-át, az osztrák járművek pedig 37%-át alkotják a felmért forgalomnak.

Az osztrák gépkocsi forgalmi rendszámok tartalmazzák a város, a kerület kódját. A keresztmetszeti számlálás során a forgalmi rendszámokról felírt városi, kerületi kódok lehetővé teszik az egyes határátkelőhelyek osztrák vonzáskörzetének pontos meghatározását (88. ábra). A Sopron-Klingenbachi határátkelőhelyet a felmérés szerint legnagyobb arányban bécsi rendszámú járművek használták. 600 és 800 közötti járműforgalom generálódott az Oberpullendorf-i és az Eisenstadti járásban. A határátkelőhelynek jelentősebb vonzása van még Mödling, Baden, Mattersburg és Wiener Neustadt Land térségekből is.

A legerősebb forgalmú nap a péntek, amelyet az eredményez, hogy az átlagos munkanapi forgalomhoz az e napra jellemző, megnövekedett egyéb célú (vásárlás, látogatás) utazások is hozzáadódnak. A jellemző munkanapi forgalmat tehát a keddi adatok reprezentálják.

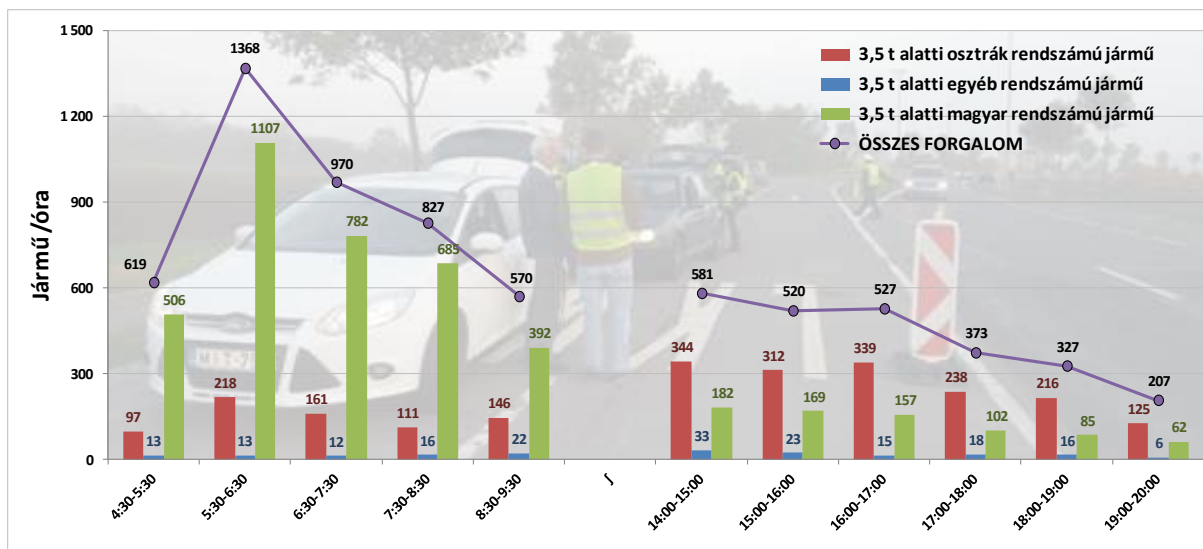


88. ábra

A Soproni határátkelőhelyet használó osztrák gépjárművek közigazgatási hovatartozása

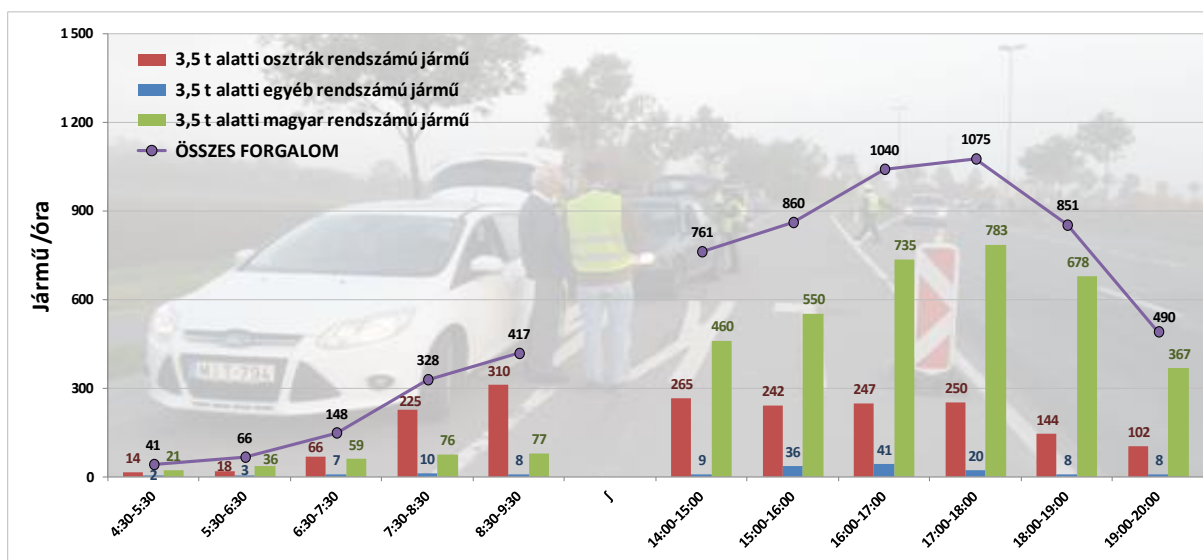


Keddi napon kétszer annyi magyar jármű lépte át a határt, mint osztrák. A forgalom mérési időszakon belüli irányonkénti és óránkénti alakulásából (89. ábra, 90. ábra) jól látszik, hogy reggel Ausztria irányában erősebb a forgalom, míg délután Magyarország irányában. A reggeli időszakot Ausztria irányában a koncentrált, erős forgalom jellemzi. A csúcsorai érték 5:30 és 6:30 között jelentkezett 1.368 járművel, amelyből 1.107 magyar honosságú. Ez a hivatásforgalom dominanciáját jelzi.



89. ábra

Sopron - Klingenbach határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.)



90. ábra

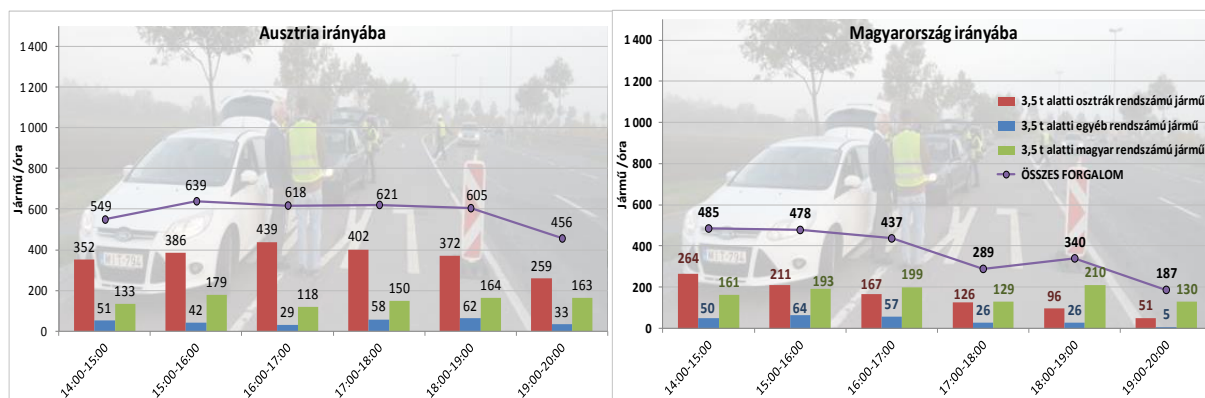
Sopron - Klingenbach határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába (2013. 10. 15.)

Magyarország irányában a délutáni forgalom az erősebb, amely azonban a reggeli érték alatt marad, s a magyar járművek meghatározó részarányt képviselnek.

Az osztrák gépkocsik egyéb célú (vásárlás, látogatás, stb) utazások lebonyolítása végett lépnek Magyarországra, mivel a forgalom döntő része 7:30 után jelentkezik. Ausztria irányába elég korán, 14 és 17 óra között jelentkezik az osztrák forgalmi csúcs.

Pénteken a forgalom napi lefolyása azonos a kedddel, csak a forgalom volumene nagyobb. A növekedésben az osztrák járműveké volt az erősebb.

A vasárnap délutáni felmérés eredményei a munkanapitól egészen eltérő képet (91. ábra) mutatnak. Az osztrák járművek forgalma a magyarokét meghaladó volt, amely azonban nem a hivatásforgalmi utazásokat reprezentálja, annál inkább a vásárlás, a vendéglátóhelyek felkeresését és a látogatás célú utazásokat jelenti.



91. ábra

Sopron - Klingenberg határátkelőhely vasárnapi forgalma mindkét irányban

**A Hegyeshalom – Nickelsdorf** határszakaszon két átkelőhely van, a nagy nemzetközi személy- és tehergépkocsi forgalmat lebonyolító M1-A4 nemzetközi főútvonalakon biztosított átkelő, valamint az elsősorban kishatármenti forgalom által preferált 1-es főút mentén lévő átkelőhely. A téma célkitűzését elérendő adatbázis felállításához a kishatármenti forgalom felvétele szükséges, amely balesetmentes számlálással az 1-es útnál lévő határátkelőhely forgalmának felmérésével biztosított. A felmérési adatokat a 32. táblázat foglalja össze.

	10. 15. kedd	10. 18. péntek	10. 20. vasárnap	Σ
HU	3.001	3046	610	6.657
AT	967	978	547	2.492
Egyéb	208	210	230	648
Σ	4.176	4.234	1.378	9.797

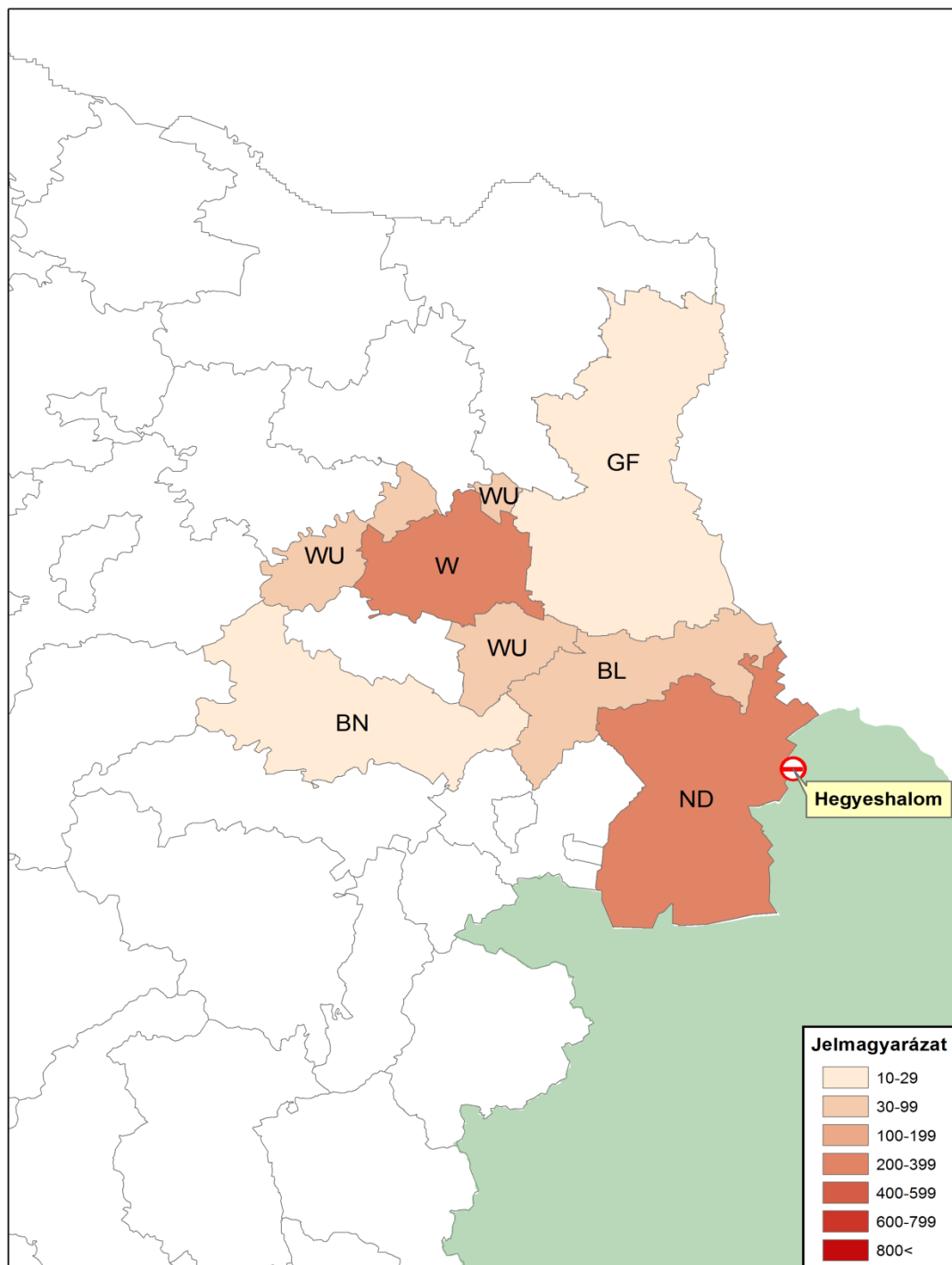


### 32. táblázat

#### Hegyeshalom – Nickelsdorf határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata

A felmért forgalom honosság szerinti megoszlására az egyik legmagasabb arányú (68%) magyar gépjármű forgalom a jellemző.

Az 1-es főút melletti hegyeshalmi határátkelőhelyet osztrák oldalról legtöbben a bécsi és a Neusiedl am See rendszámú gépkocsik veszik igénybe a legtöbben, de jelentősebb vonzása van még a Bruck an der Leitha, a Wien-Umgebung, a Baden és a Gänsendorf településekről és kerületekből is (lásd 92. ábra).

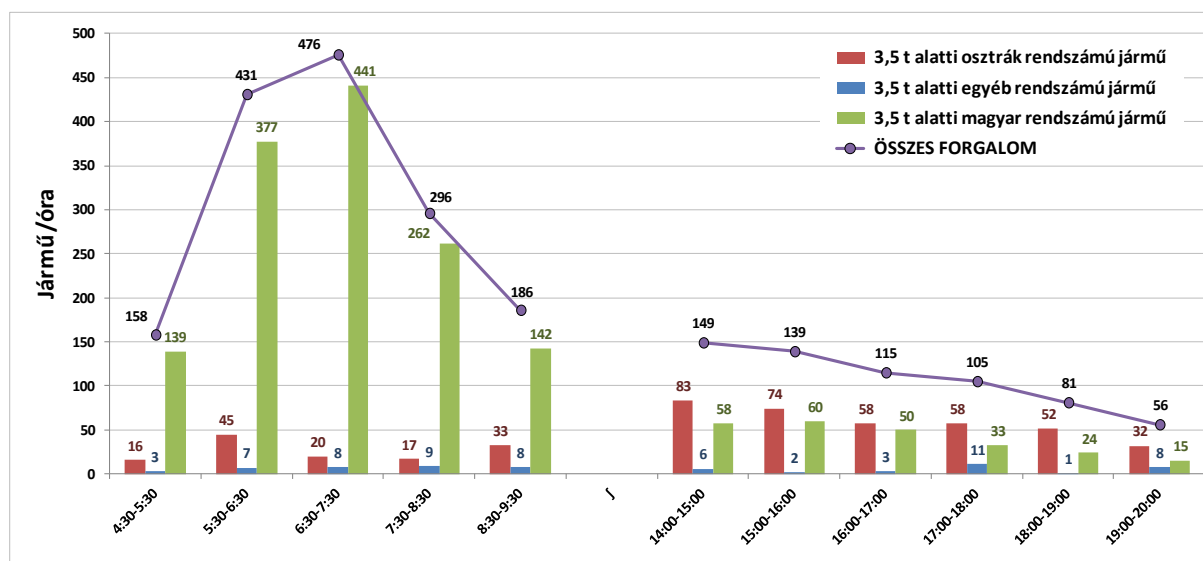


92. ábra

A Hegyeshalmi határátkelőhelyet használó osztrák gépjárművek közigazgatási hovatartozása

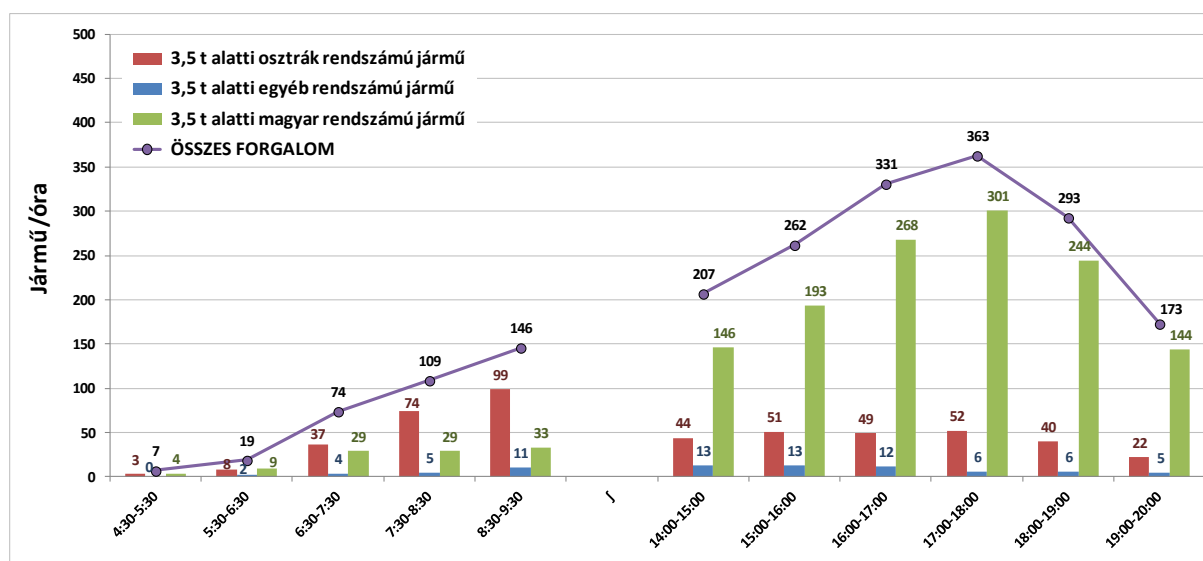
Mivel a határátkelőhelyet legnagyobb arányban magyar gépjárművek használják, ezért jelentős eltérés nincs a két munkanapi felmérés forgalmi adata között, a pénteki érték minimálisan magasabb csak a keddénél.

Keddi napon háromszor annyi magyar jármű lépte át a határt, mint osztrák. A forgalom mérési időszakon belüli irányműködési és óránkénti alakulásából (93. ábra, 94. ábra) jól látszik, hogy reggel Ausztria irányában erősebb a forgalom, míg délután Magyarország irányában, amely mindkét esetben koncentráltan jelentkező hivatásforgalmat jelent. Az osztrák járművek nagyobb forgalma az egyéb célú utazásokra jellemző időfekvésben jelentkezett.



93. ábra

Hegyeshalom - Nickelsdorf határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.)

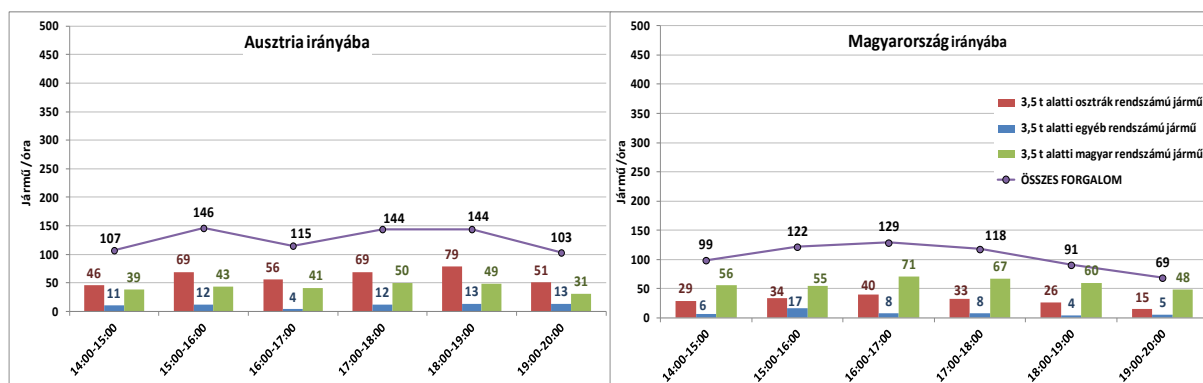


94. ábra

Hegyeshalom - Nickelsdorf határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába  
 (2013. 10. 15.)

A pénteki forgalom jellegében nem változott, volumenében is csak minimálisan, 1%-kal nőtt.

A vasárnap délutáni mérés teljes mértékben eltér a munkanapitól (95. ábra). Ausztria irányába magasabb részarányt képviselnek az osztrák gépkocsik, míg Magyarország irányába a magyar járművek forgalma volt jelentősebb. Mind a két irányban a hazatérő forgalom mutatható ki.



95. ábra

Hegyeshalom - Nickelsdorf határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban  
 (2013. 10. 20.)

### Kőszeg – Rattersdorf határátkelőhely keresztmetszeti forgalma

A vizsgálatba bevont határátkelőhelyek közül a harmadik legnagyobb forgalmat lebonyolító határátkelőhely. A felmért adatokat a 33. táblázat foglalja össze.

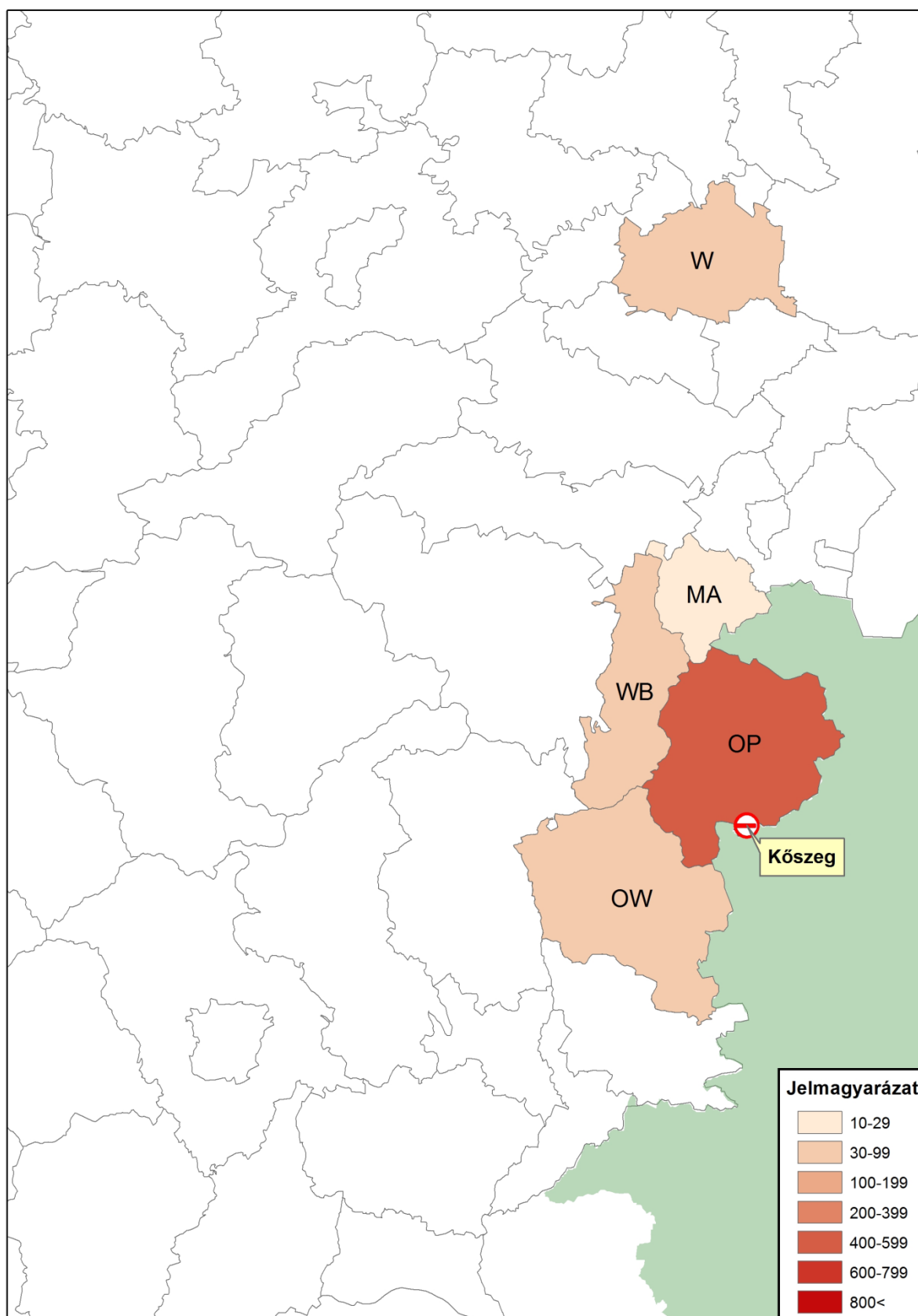
	10. 15. kedd	10. 18. péntek	10. 20. vasárnap	Σ
HU	2.376	2.387	1.124	5.887
AT	712	815	621	2.148
Egyéb	431	327	69	827
Σ	3.519	3.529	1.814	8.862

33. táblázat

Kőszeg – Rattersdorf határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata

A két munkanapi forgalom között összességében jelentős eltérés nincs. A magyar és osztrák járművek forgalma minimálisan nőtt, míg a harmadik országbeli gépjárműveké (a csekély részarány mellett) nagyobb arányban csökkent. A vasárnap délutáni forgalomnak két jellemzője van; a jelentős magyar járműforgalom és a minimális harmadik országbeli forgalom. Az ismertetett jellemzők alapján ez a határátkelőhely elsősorban a magyarok körében közkedvelt.

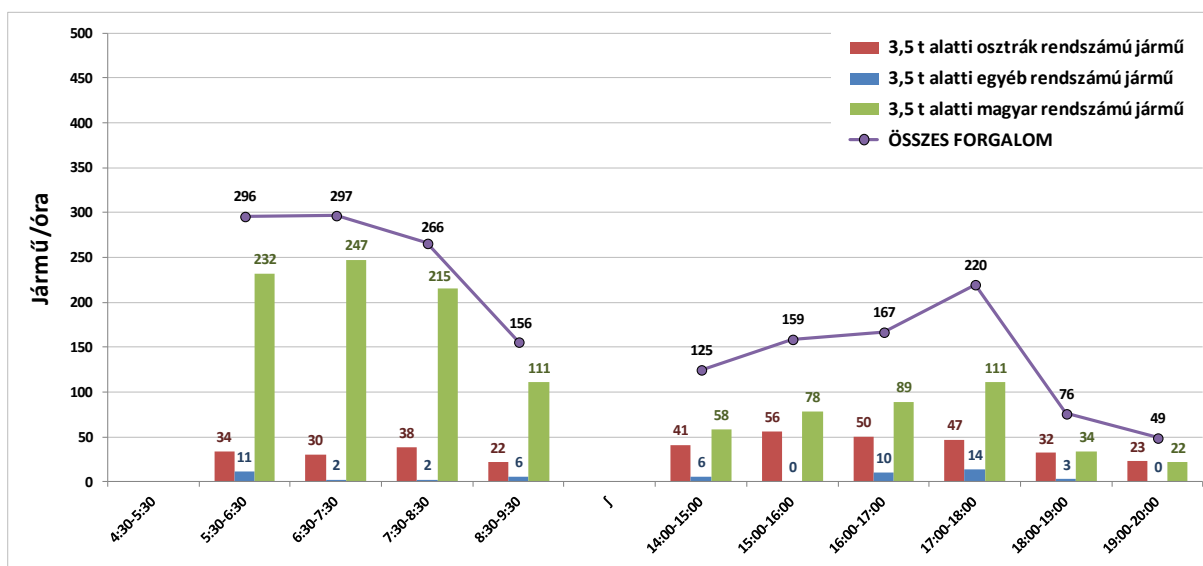
A felmért 2.148 osztrák rendszámú jármű legnagyobb arányban Oberpullendorf-i honosságú. A határátkelőhelynek jelentős a vonzása még Oberwart, Wiener Neustadt kerületekből és a fővárosból, de megemlíthető továbbá a Mattersburgból érkező autók aránya is. A határátkelőhely nem túl nagy kiterjedésű osztrák vonzási területét a 96. ábra szemlélteti.



96. ábra

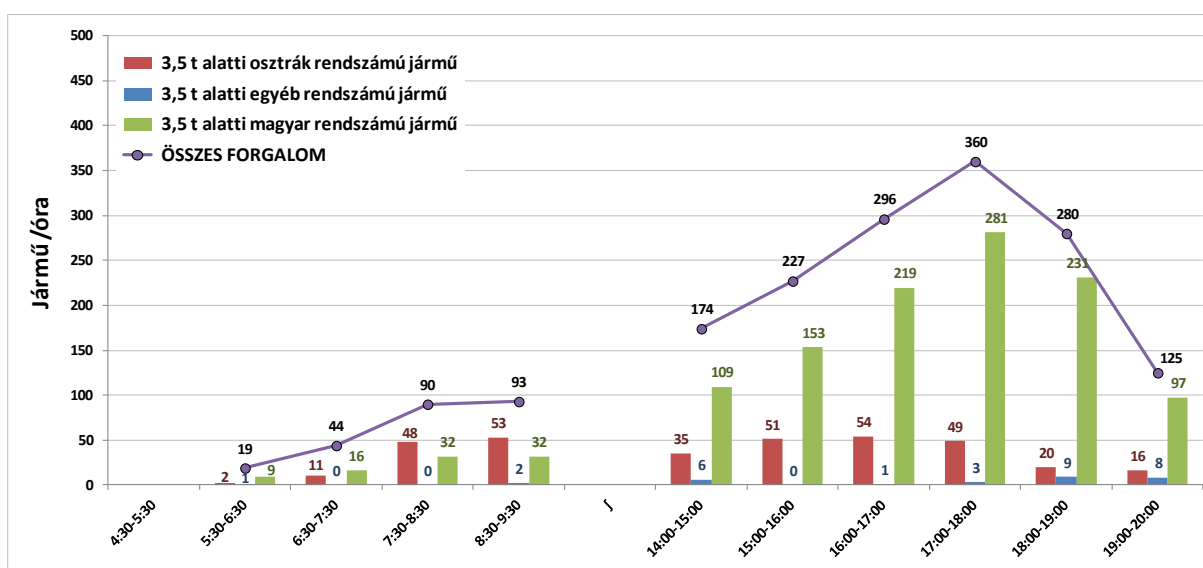
A Kőszegi határátkelőhelyet használó osztrák gépjárművek közigazgatási hovatartozása

A keddi munkanapon háromszor annyi magyar rendszámú jármű lépte át a határt, mint osztrák. Az osztrák irányú reggeli háromórás (5:30-8:30) forgalom aránylag egyenletes, míg a délutáni magyar irányú 17 és 18 óra között éri el a legnagyobb értéket. Az osztrák délutáni forgalom jellemzője, hogy a két irány forgalomnagysága közötti eltérés minimális. A határátkelőhely keddi óránkénti forgalmát irányonként a 97. ábra és a 98. ábra szemlélteti.



97. ábra

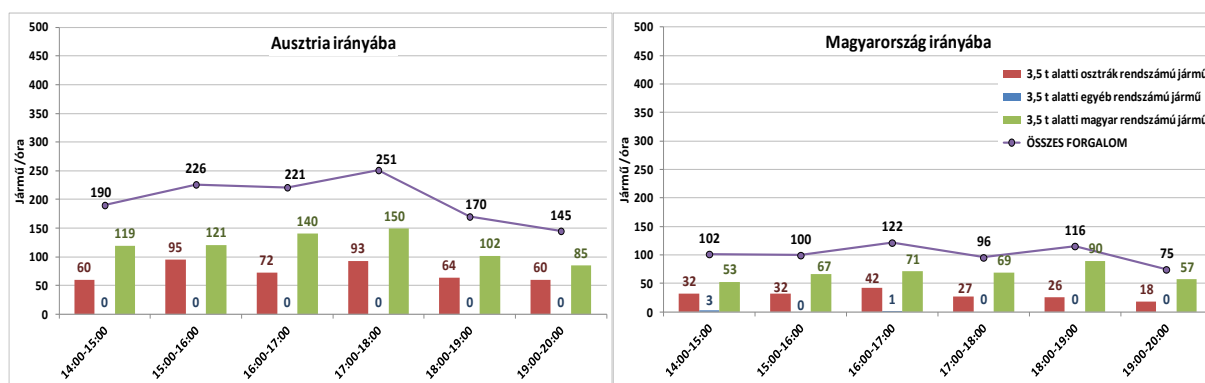
Kőszeg - Rattersdorf határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.)





98. ábra  
 Kőszeg - Rattersdorf határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába  
 (2013. 10. 15.)

A vasárnap délutáni forgalom (99. ábra) jelentősen eltér a munkanapitól és az eddig vizsgált határátkelőhelyek jellemzőitől. Egyrészt nagyságrendileg kisebb, mint a munkanapi, másrészt hétvégén is több magyar jármű lépi át a határt mind a két irányban, mint osztrák. Harmadik országbeli jármű szinte nem is közlekedett erre.



99. ábra  
 Kőszeg - Rattersdorf határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban  
 (2013. 10. 20.)

### **Rábafüzes – Heiligenkreutz határátkelőhely keresztmetszeti forgalma**

A Rábafüzesi határátkelőhely felmért forgalmára jellemző:

- pénteken legnagyobb a forgalom (a felmért 44%-a),
- jelentős az osztrák járművek forgalma (az összforgalom 30%-a),
- a többi határátkelőhelyektől eltérően magas a harmadik országbeli járművek aránya (20%), mivel a határon átmenő 8-as országos főút egyben nemzetközi főút is.

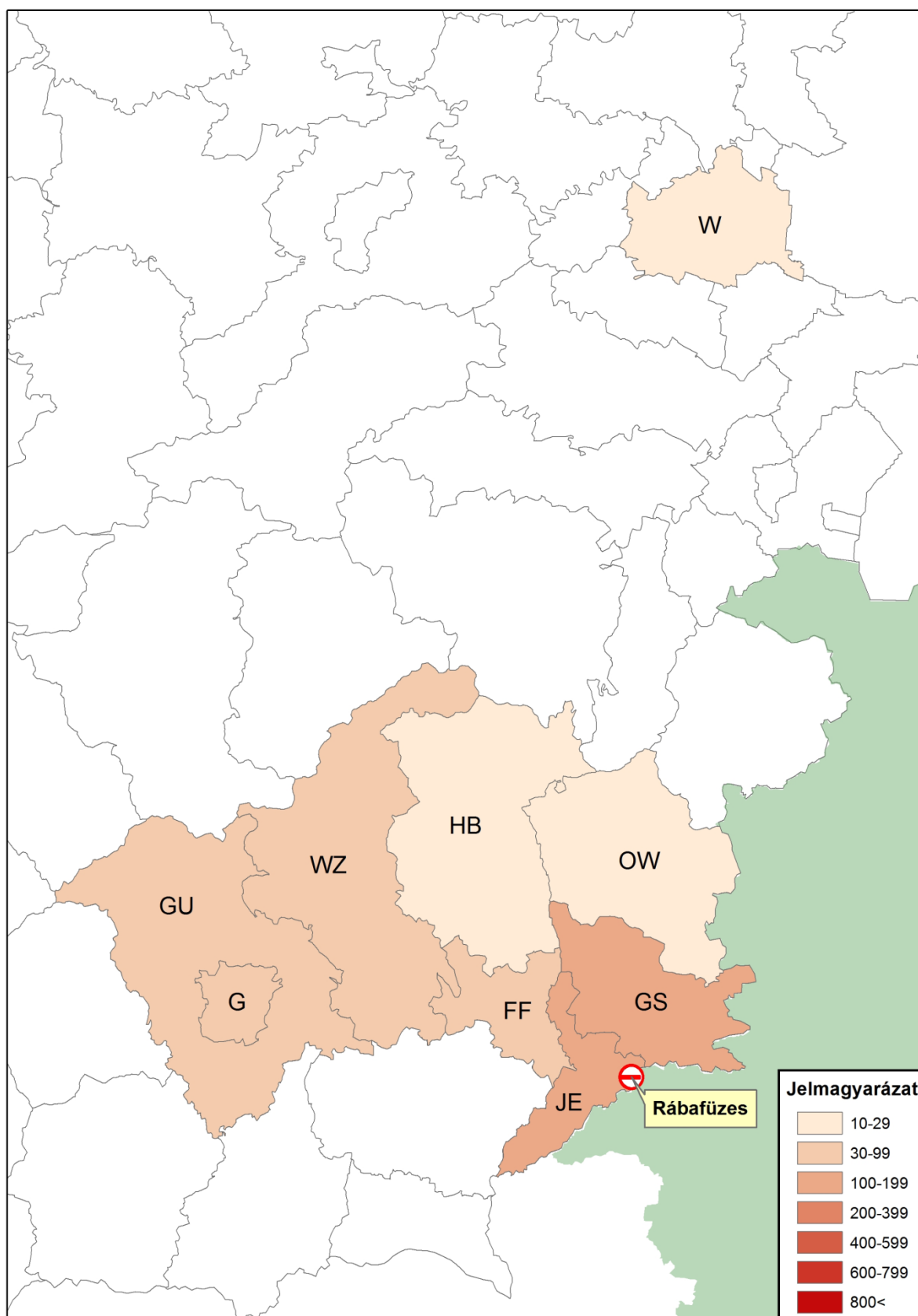
A felmért forgalom naponkénti és jármű honossága szerinti megoszlását az 34. táblázat foglalja össze.

	10. 15. kedd	10. 18. péntek	10. 20. vasárnap	Σ
HU	1.267	1.733	622	3.622
AT	764	926	543	2.233
Egyéb	660	579	228	1.467
Σ	2.691	3.238	1.393	7.322

34. táblázat

Rábafüzes - Heiligenkreutz határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata

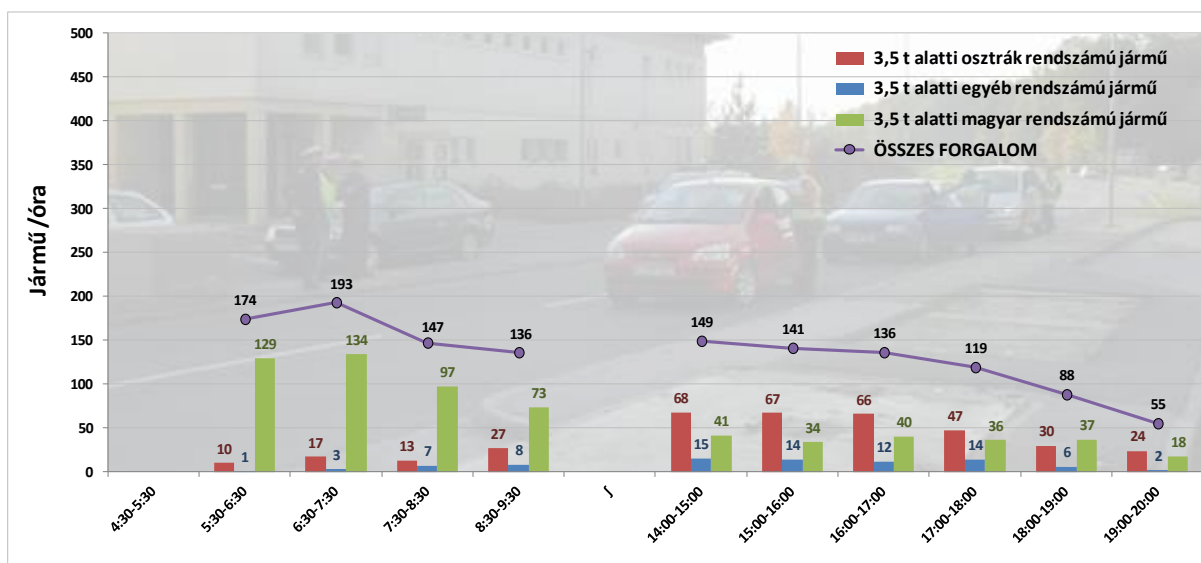
A határátkelőhely osztrák vonzásterülete igen kiterjedt. Legjelentősebb a határ közeli két település Güssing és Jennersdorf járműforgalma. Meg kell említeni még Fürstenfeld, Weiz, Graz, Graz-Umgebung, Hartburg, Oberwart és Wien településekről és kerületekből érkező autók arányát is. A rábafüzesi határátkelőhely osztrák vonzási területét a 100. ábra szemlélteti.



100. ábra

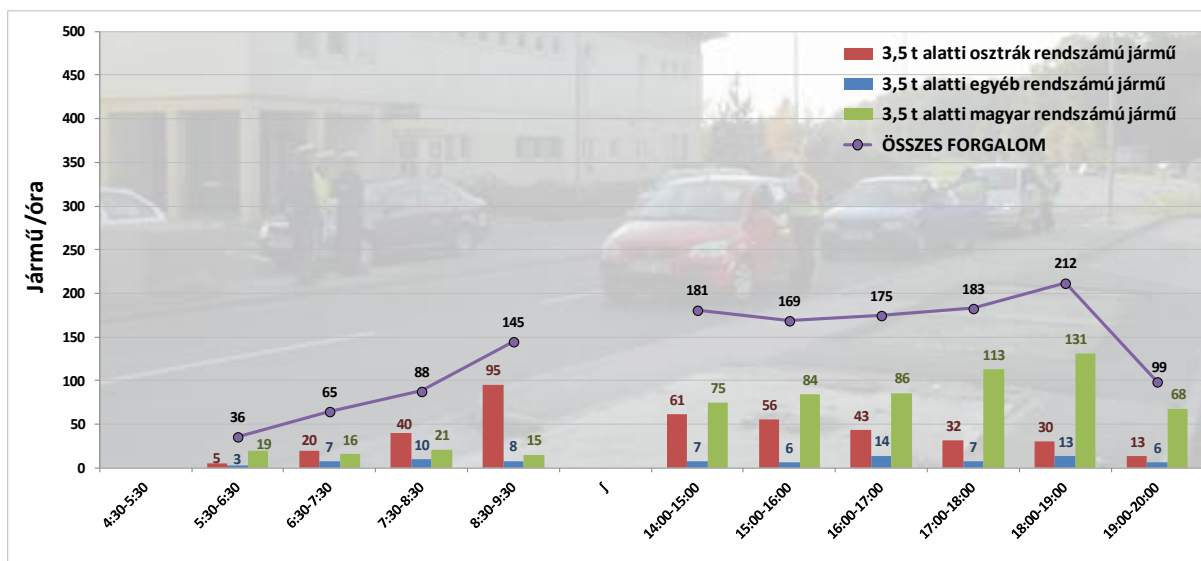
A Rábafüzesi határátkelőhelyet használó osztrák gépjárművek közigazgatási hovatartozása

A keddi munkanapi forgalom honosság szerinti megoszlására az összforgalmi megoszlás a jellemző. Az órai forgalom alakulása magyar hivatásforgalmi utazásokat jelez, mivel Ausztria irányába a reggeli 5:30 és 7:30 közötti, valamint a magyarországi irányú 17-19 óra közötti időszak forgalma a legmagasabb értékű. Az osztrák járművek forgalmára jellemző, hogy a legmagasabb érték 8:30 és 9:30 között jelentkezik, amely Magyarország irányú, valamint délután 14 és 17 óra között mindkét irányban közel azonos a forgalom nagyság (101. ábra, 102. ábra).



101. ábra

Rábafüzes - Heiligenkreutz határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.)

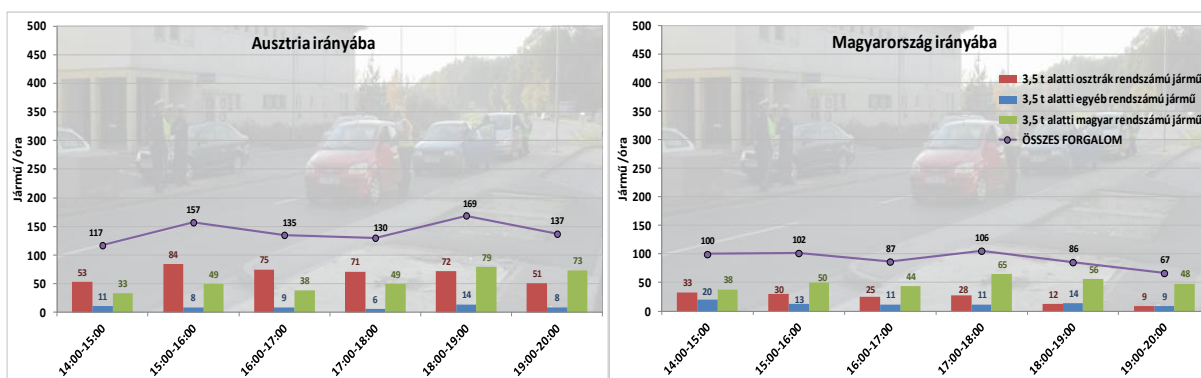


102. ábra

Rábfűzes - Heiligenkreutz határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába (2013. 10. 15.)

A pénteki forgalom növekedését a jelentősebb (37%-os) magyar rendszámú és a mérsékeltebb (20%-os) osztrák járművek forgalomműködése eredményezte. Ezzel párhuzamosan kis mértékben csökkent a harmadik országbeli járművek forgalma. A forgalom napi lefolyásában változás nem tapasztalható.

A vasárnap délutáni forgalom (103. ábra) minden tekintetben eltér a munkanapitól. Nagyság tekintetében fel a munkanapinak. A hétvégi „szomszédolás” következtében Ausztria irányába a hazatérő osztrák, míg Magyarország irányába a magyar járművek forgalma a jelentősebb.



103. ábra

Rábfűzes - Heiligenkreutz határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban (2013. 10. 20.)

### Fertőd - Pamhagen határátkelőhely keresztmetszeti forgalma

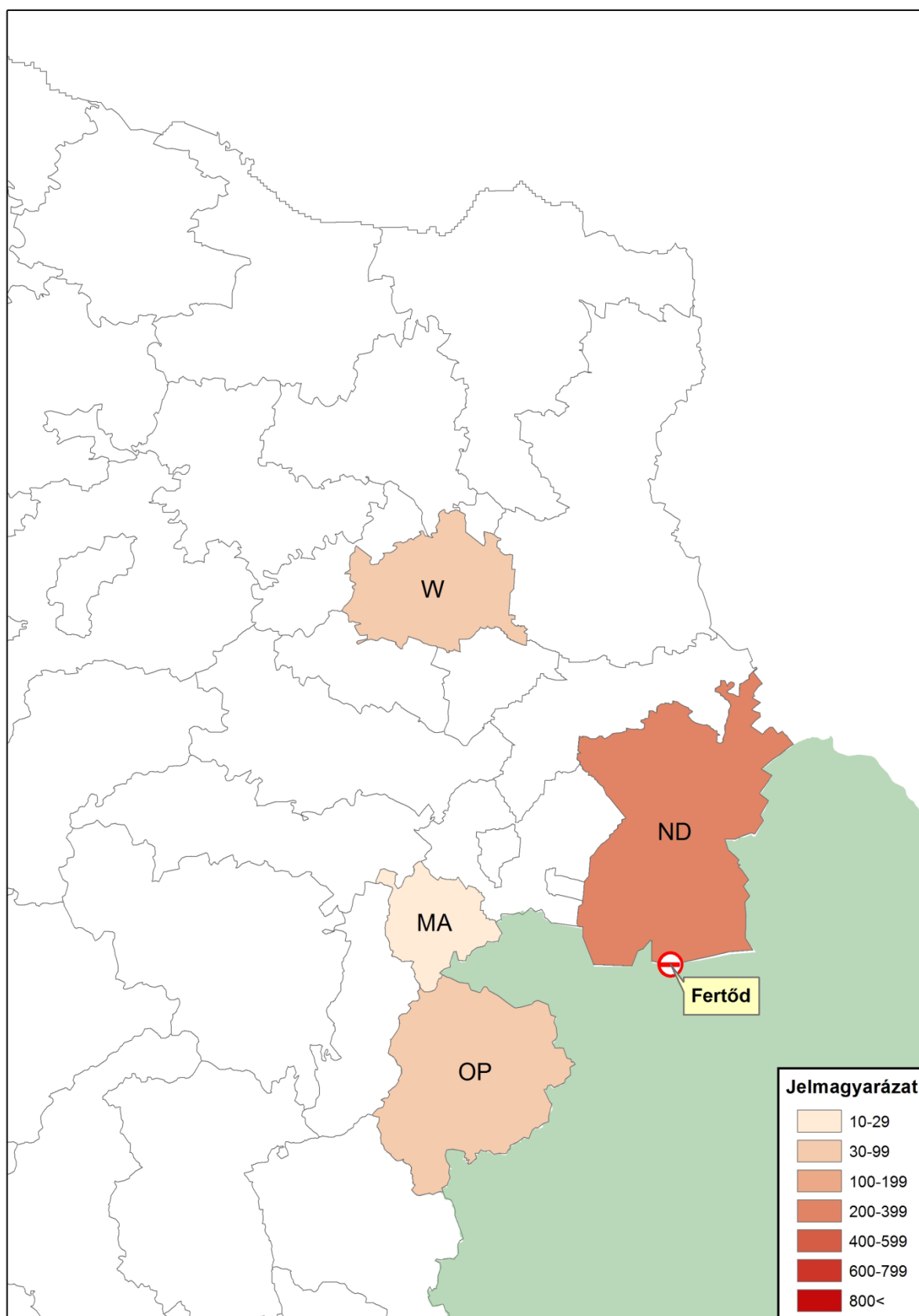
Ez a határátkelőhely a magyar autósok körében igen kedvelt, mivel háromszor, négyszer annyi magyar gépjármű kel át a határon, mint osztrák. Ennek egyik kiváltó oka lehet a nem túl kedvező vasúti közlekedés és a helyközi autóbusz-közlekedés teljes hiánya. A felmérések alapján a legerősebb forgalmú a pénteki nap. A felmért adatokat a 35. táblázat foglalja össze.

	10. 15. kedd	10. 18. péntek	10. 20. vasárnap	$\Sigma$
HU	2.221	2.462	506	5.189
AT	594	679	381	1.654
Egyéb	67	95	128	290
$\Sigma$	2.882	3.236	1.015	7.133

35. táblázat

Fertőd - Pamhagen határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata

A határátkelőhely osztrák területi vonzáskörzete igen sajátos, mint azt a 104. ábra is szemlélteti. Nevezetesen az Oberpullendorf és Mattersburg környékéről Neusiedl am See térségébe tartó osztrák járművek a legrövidebb utat használva, Magyarországon áttutazva érik el uticéljukat, s így kettős határátlépők.

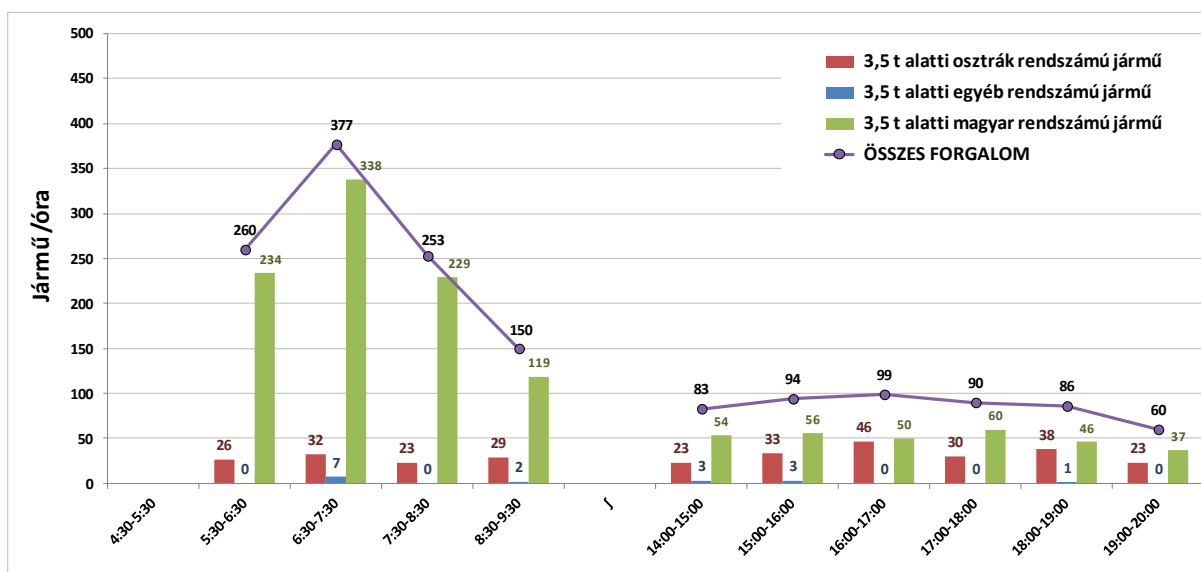




104. ábra

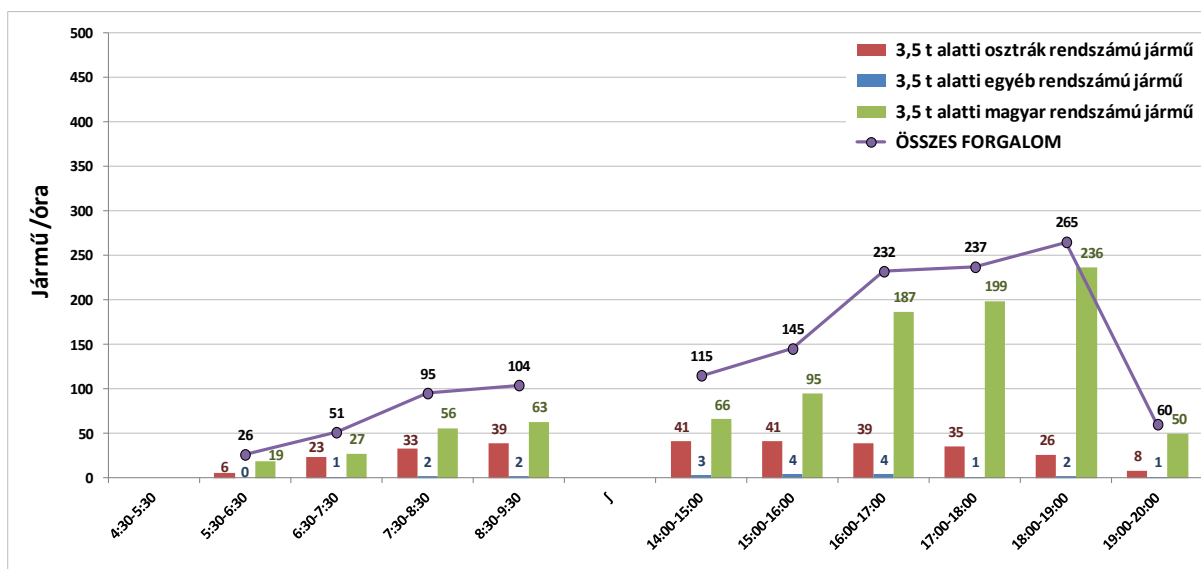
A Fertődi határátkelőhelyet használó osztrák gépjárművek közizgatási hovatartozása

A munkanapi forgalmat legjobban tükröző keddi felmérés órai forgalmára az erős magyar hivatásforgalom a legjellemzőbb. Ausztria irányába 5:30 és 8:30 között, míg délután Magyarország irányába 16 és 19 óra között jelentkezett a magyar forgalmi csúcs. Jellemző még az egész napos, kétirányú osztrák járműforgalom közel azonos nagysága, valamint a harmadik országbeli járműforgalom szinte teljes hiánya (105. ábra, 106. ábra).



105. ábra

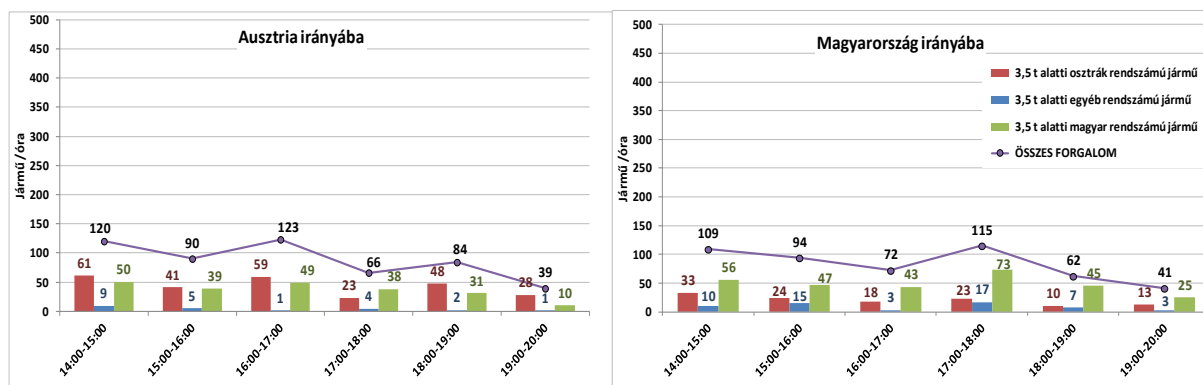
Fertőd - Pamhagen határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.)



106. ábra  
 Fertőd - Pamhagen határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába  
 (2013. 10. 15.)

A pénteki forgalom volumenében megnőtt, és jellegében némiképp változott. Az Ausztriába irányuló délutáni forgalomban a bevásárlás célú magyar utazások megjelentek, míg az ellenkező irányú órai forgalom a pénteki rövidebb munkarendet tükrözi.

A vasárnap délutáni forgalom – a többi határátkelőhely forgalmához hasonlóan – mind volumenében, mind jellegében eltér a munkanapitól. Alapvetően szabadidő eltöltésével kapcsolatos hazatérő forgalom (107. ábra).



107. ábra  
 Fertőd - Pamhagen határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban  
 (2013. 10. 20.)

### **Bucu – Schachendorf határátkelőhely keresztmetszeti forgalma**

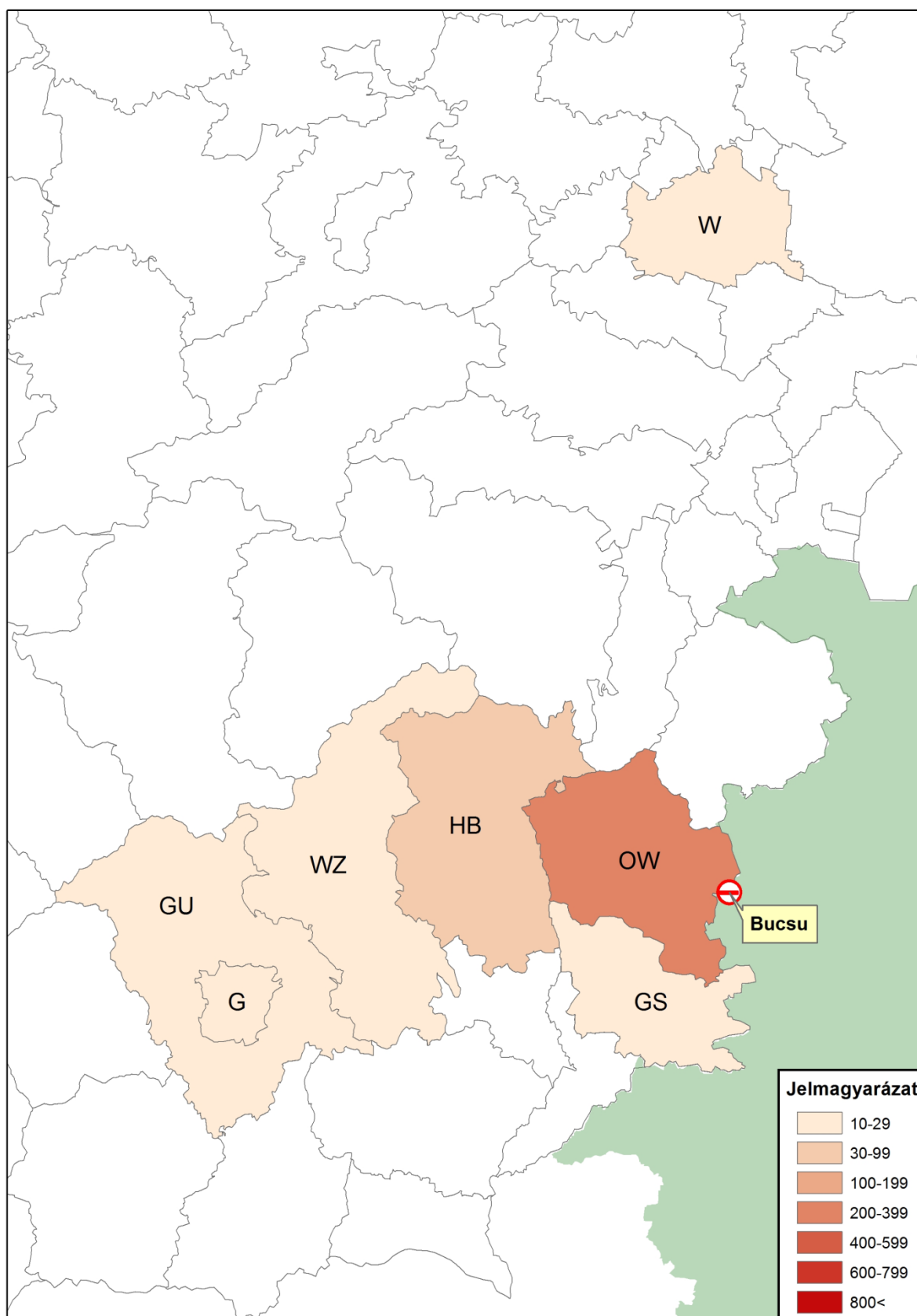
A munkanapi felmérések szerint kedden 2.568, míg pénteken ezt meghaladó mértékű, 3.143 határátlépés történt. Az 36. táblázatban összefoglalt adatok szerint kétszer-háromszor annyi magyar honosságú gépkocsi haladt át, mint osztrák, így elmondható a fertődi határátkelőhelyhez hasonlóan, hogy alapvetően a magyarok által kedvelt határátkelő.

	10. 15. kedd	10. 18. péntek	10. 20. vasárnap	Σ
HU	1.754	2.067	596	4.417
AT	565	821	386	1.772
Egyéb	249	255	87	591
Σ	2.568	3.143	1.069	6.780

36. táblázat

Bucu – Schachendorf határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata

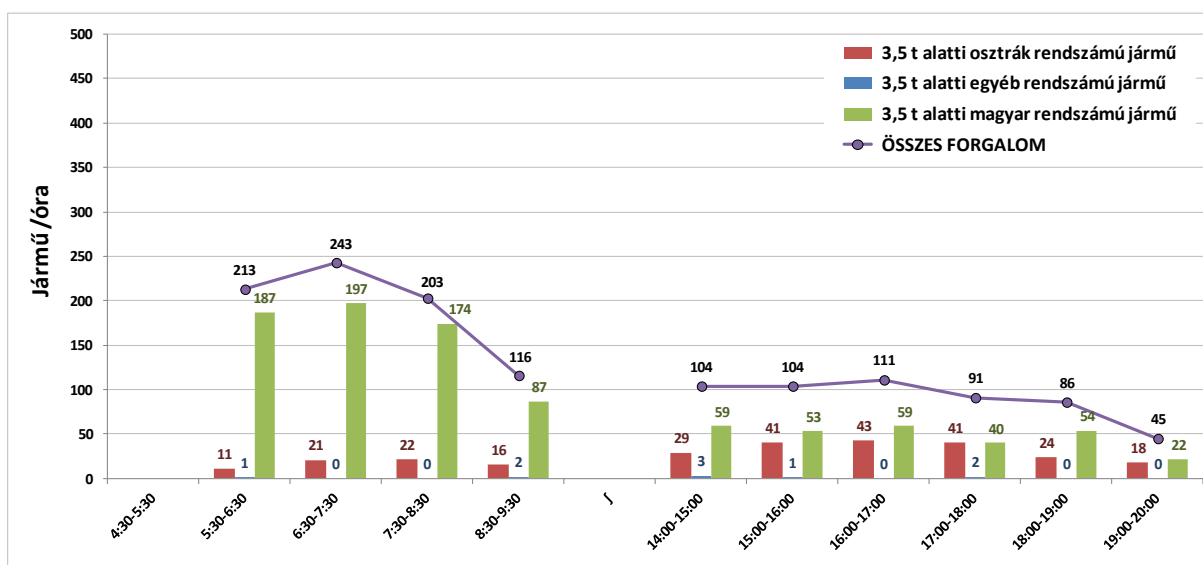
A határátkelőhely igen kiterjedt osztrák vonzáskörzettel rendelkezik. A legtöbb gépjármű Oberwart és Hartberg rendszámú volt. Jelentősebb vonzása van még Güssing, Weiz, Graz városokból és Graz-Umgebung kerületből. A határátkelőhely osztrák vonzáskörzetét a 108. ábra szemlélteti.



108. ábra

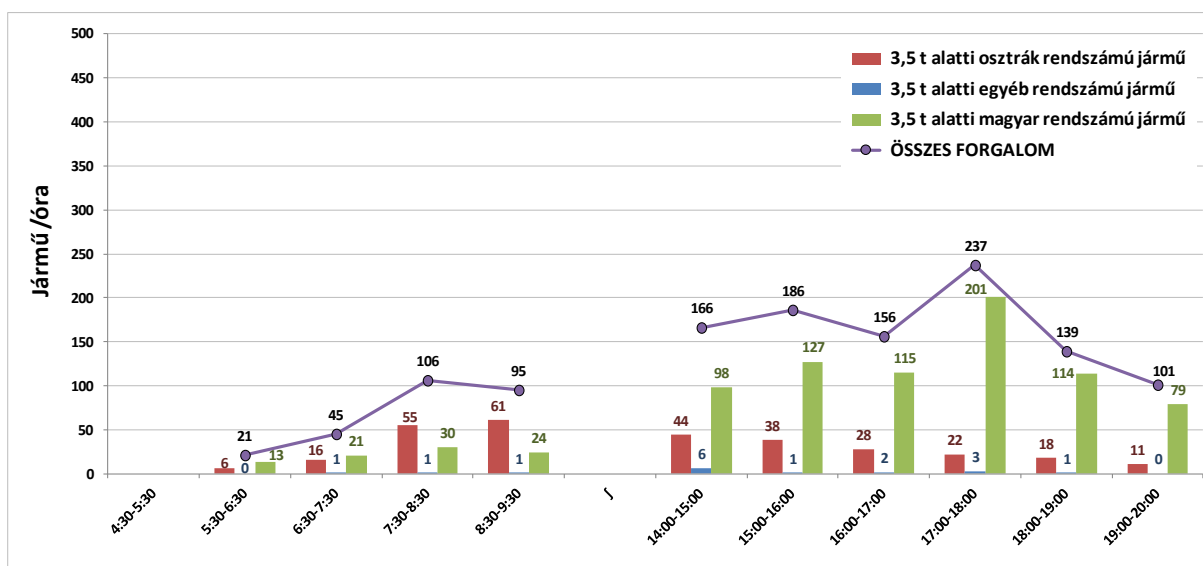
A Bucsui határátkelőhelyet használó osztrák gépjárművek közizgazgatási hovatartozása

A jellemző hivatásforgalmi utazásokat a keddi felmérés adatai reprezentálják (109. ábra, 110. ábra). A felmért forgalom 68%-át magyar gépjárművek alkották, és aránylag magas a harmadik országbeli járművek aránya is (10%). Az órai forgalom alakulása a magyar hivatásforgalom dominanciáját tükrözi, vagyis a reggeli órákban Ausztria irányában, míg délután Magyarország irányában erősebb a forgalom. Az osztrák járművek órai forgalma egyéb célú (vásárlás, látogatás, szabadidő eltöltés) jellegű utazásokat jelez.



109. ábra

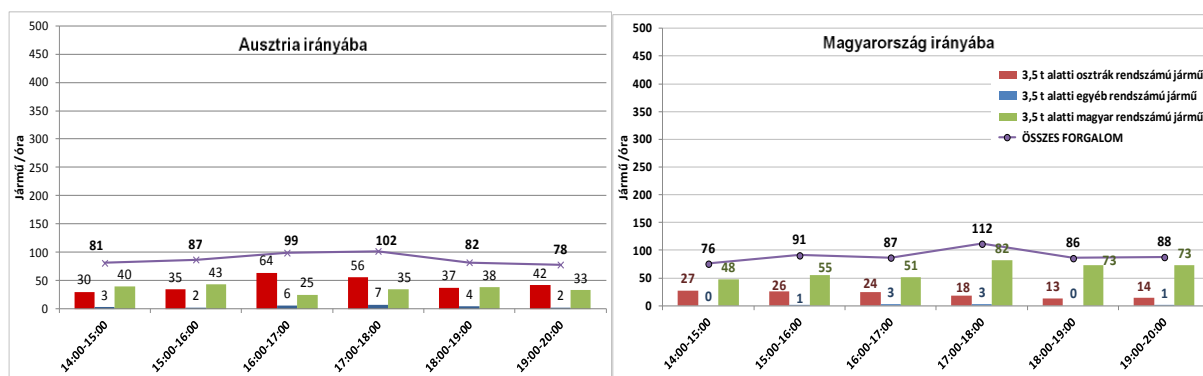
Bucu – Schachendorf határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.)



110. ábra  
 Bucsú – Schachendorf határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába  
 (2013. 10. 15.)

A pénteki forgalom mintegy 20%-kal magasabb a keddénél. A növekedést a délután hazatérő magyar járművek reggeli kimenő forgalom nagyságát meghaladó mértéke, valamint az osztrák járműforgalom közel 50%-os emelkedése eredményezte.

A vasárnap délutáni forgalom (111. ábra) a többi határátkelőhelyhez hasonlóan mind a két irányban a hazatérő forgalmat tükrözi.



111. ábra  
 Bucsú – Schachendorf határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban  
 (2013. 10. 20.)

### **Kópháza - Deutschkreutz határátkelőhely keresztmetszeti forgalma**

A felmért közúti keresztmetszeti adatokat tartalmazó táblázatban (37. táblázat) leginkább szembetűnő, hogy az osztrák autók forgalomnagysága megközelíti a magyar járművékét, sőt vasárnap annál lényegesen magasabb. A harmadik országbeli járművek részaránya az egésznapos forgalom 10%-a, vagy azt meghaladó. Ez a nagy részarányú osztrák forgalom a vizsgált határállomások közül egyedül Kópházánál jelentkezett. Egyedi jellemző még, hogy a pénteki forgalom gyakorlatilag a keddével azonos nagyságrendű.

	10. 15. kedd	10. 18. péntek	10. 20. vasárnap	Σ
HU	1.231	1.214	417	2.862
AT	1.072	1.140	732	2.944
Egyéb	316	257	60	633
Σ	2.619	2.611	1.209	6.439

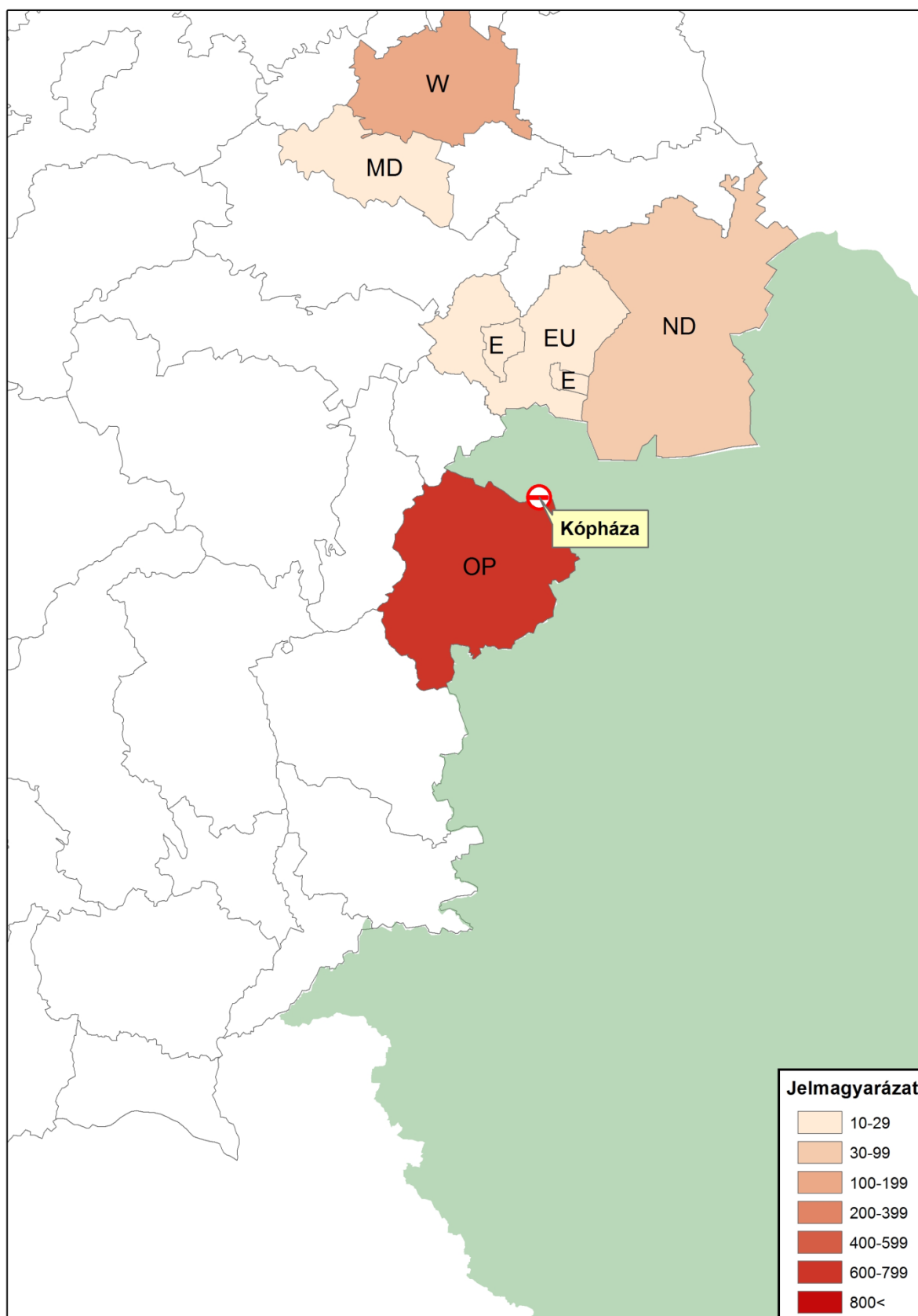
37. táblázat

Kópháza – Deutschkreutz határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata

A határátkelőhely osztrák területi vonzáskörzete a Fertőd-Pamhagen határátkelőhöz hasonlóan igen sajátos (112. ábra), annak járműforgalmi párja. Nevezetesen az osztrák járművek az uticél legrövidebb úton történő eléréséhez átutaznak Magyarországon; Kópházánál illetve Fertődnél átlépve a magyar-osztrák határt.

A Kópházánál áthaladó Oberpullendorf-ból induló osztrák autók főleg Neusiede am See, Eisenstadt, Eisenstadt-Umgebung településekre és kerületekbe irányulnak. A határátkelőhely vonzás távolabbra is kihat, megemlíthető Wien és Mödling, ahol nagyobb járműforgalom generálódik.

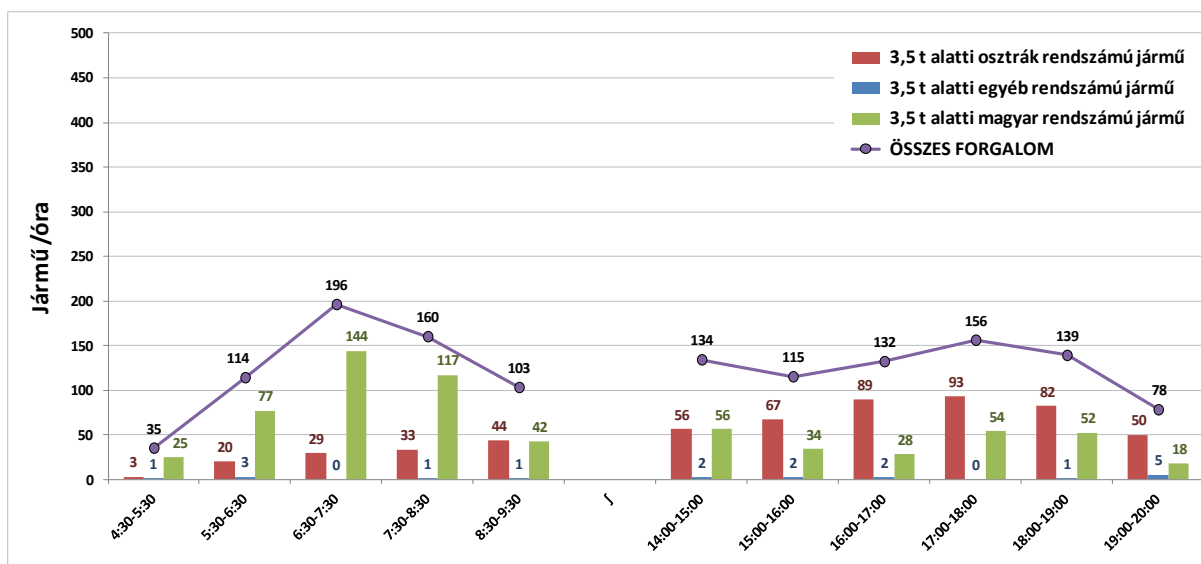




112. ábra

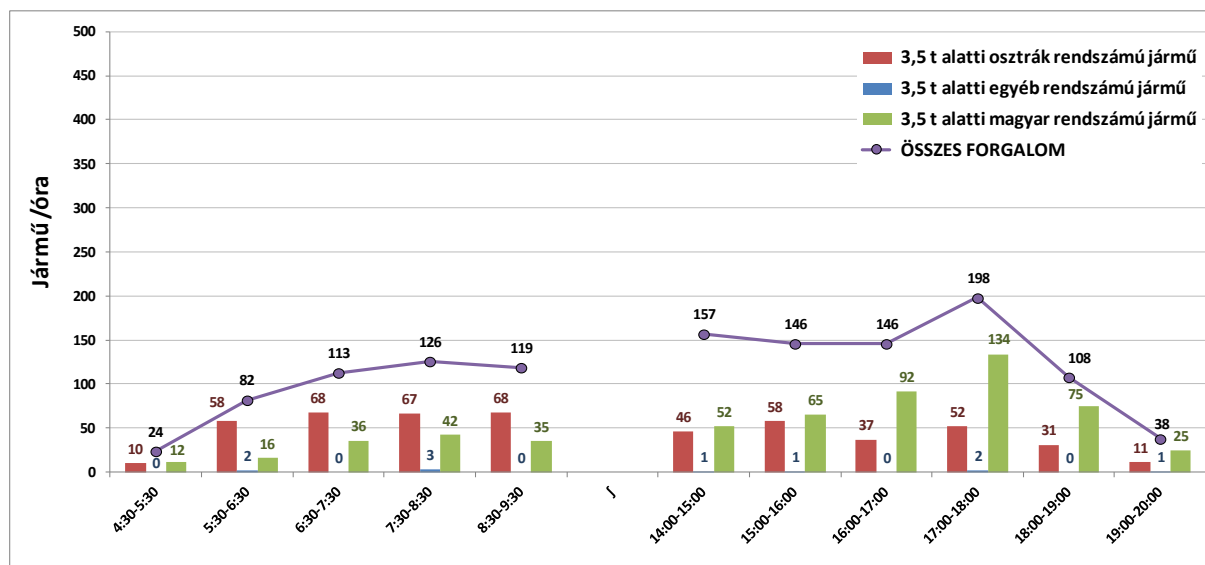
A Kópházai határátkelőhelyet használó osztrák gépjárművek közigazgatási hovatartozása

A munkanapi forgalmat a keddi felmérés adatai jellemzik a legjobban. A határon átkelő járművek közel azonos arányban magyar (47%) és osztrák (41%) honosságúak voltak, de jelentősnek, 12%-osnak mondható a harmadik országbeli járművek száma, amely a határátkelőhelyek közül az egyik legmagasabb arányú. Az óránkénti forgalom alakulása (113. ábra, 114. ábra) – a határátkelőhelyek közül egyedülállóan – mind a két irányban hivatásforgalmi utazásokat jeleznek. A reggeli időszakban másfél-kétszer annyi magyar jármű halad Ausztria irányába, mint osztrák Magyarország irányába, de az osztrák járműforgalom is hivatásforgalomhoz köthető az időfekvés miatt.



113. ábra

Kópháza – Deutschkreutz határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.)

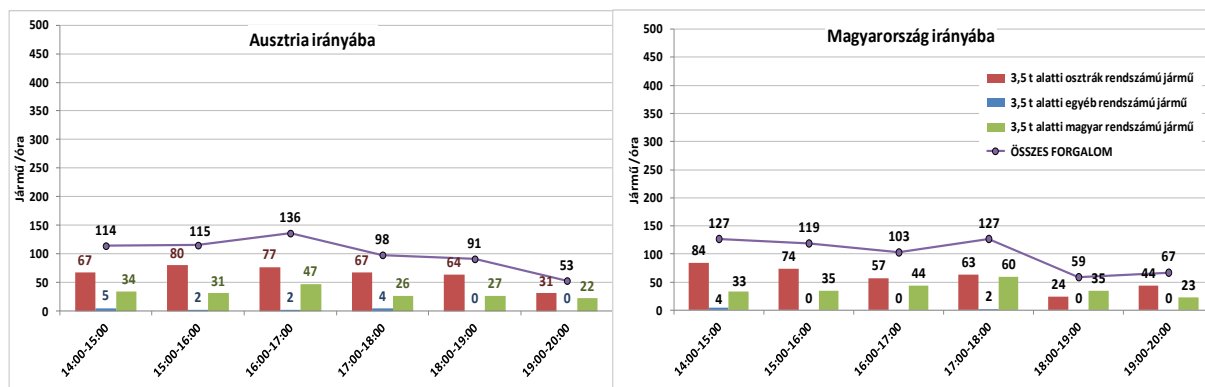


114. ábra

Kópháza – Deutschkreutz határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába (2013. 10. 15.)

A pénteki forgalom mind volumenében, mind jellegében a keddivel megegyező. A határállomások közül ezzel a jellemzőjével is egyedülálló.

A vasárnap délutáni forgalomban (115. ábra) – a sopronihoz hasonlóan – az osztrák járművek nagyobb arányban lépték át a határt, mintegy 76%-kal meghaladva a magyar járműforgalmat. A harmadik országbeli 3,5 tonna alatti járművek száma elenyésző.



115. ábra

Kópháza – Deutschkreutz határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban

## 4.2. A közúti célforgalmi adatok elemzése

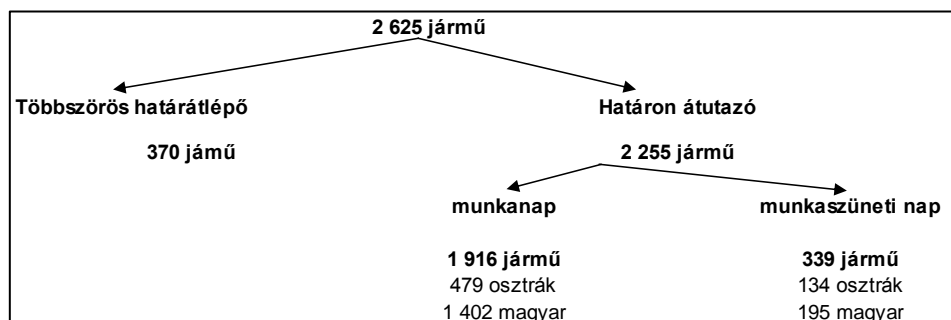
A keresztmetszeti forgalomszámlálással párhuzamosan lebonyolított célforgalmi felmérés (a mintalapot a 3. számú melléklet tartalmazza) mintanagysága a csúcsidei keresztmetszeti forgalom nagyságát, a helyszíni adottságokat (a forgalomból egyidejűleg biztonságos keretek között kiszólítható járművek számát), valamint a válaszadási hajlandóságot is figyelembe véve, hasonlóképpen a vasúti felméréshez a várakozásoknak megfelelően alakult. 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. (38. táblázat és 116. ábra). 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.

Határátkelőhely	2013.10.15. kedd	2013.10.18. péntek	2013.10.20. vasárnap	Összesen	Mintavételi arány
Bucus - Schachendorf	119	140	42	301	17%
Fertőd - Pamhagen	213	200	30	443	22%
Hegyeshalom - Nickelsdorf	144	132	66	342	13%
Kópháza - Deutschkreutz	111	59	36	206	12%
Kőszeg - Rattersdorf	131	101	48	280	12%
Rábfűzes - Heiligenkreutz	176	227	71	474	24%
Sopron - Klingenberg	231	218	130	579	7%
<b>Összesen</b>	<b>1 125</b>	<b>1 077</b>	<b>423</b>	<b>2 625</b>	<b>13%</b>

38. táblázat

A közúti célforgalmi kikérdezés során megkérdezett járművek száma és aránya határátkelőhelyekre és mérési napokra vonatkozóan

A határátlépési pontokon kikérdezett határon áttutató **2255** jármű (a keddi és pénteki napon mindösszesen 1916 (962 és 954), míg vasárnap 339 jármű) válaszai munkanapra, illetve egy munkaszüneti napra (vasárnapi adatok) összevonva képezték a célforgalmi adatbázist. A kikérdezett járművezetők közül 1597 magyar, 613 osztrák lakóhellyel rendelkezett (a maradék 45 nem válaszolt vagy egy harmadik ország lakosa).



## 116. ábra A kikérdezettek nemzetiség szerinti eloszlása

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 elemezzük. A további kérdések vizsgálatát a projekt céljának megfelelően, azon munkába vagy oktatási intézménybe járó kikérdezettek körére szűkítjük 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 (39. táblázat) 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 %-ot.

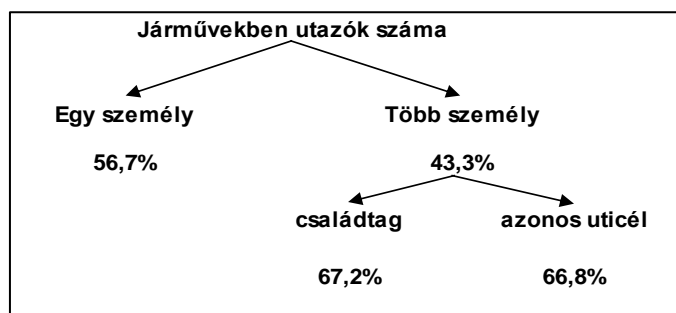
JÁRMŰ	kedd		péntek		vasárnap	
Válaszok	válaszok száma	százalék	válaszok száma	százalék	válaszok száma	százalék
SZEMÉLYGÉPKOCSI	1 069	95,0%	1 021	94,8%	409	96,7%
MIKROBUSZ	28	2,5%	31	2,9%	9	2,1%
KISTEHERGÉPKOCSI	28	2,5%	25	2,3%	5	1,2%
ÖSSZES VÁLASZ	1 125	100,0%	1 077	100,0%	423	100,0%

39. táblázat

A válaszok megoszlása a „Milyen járművel utazik?” kérdésre

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 (117. ábra).

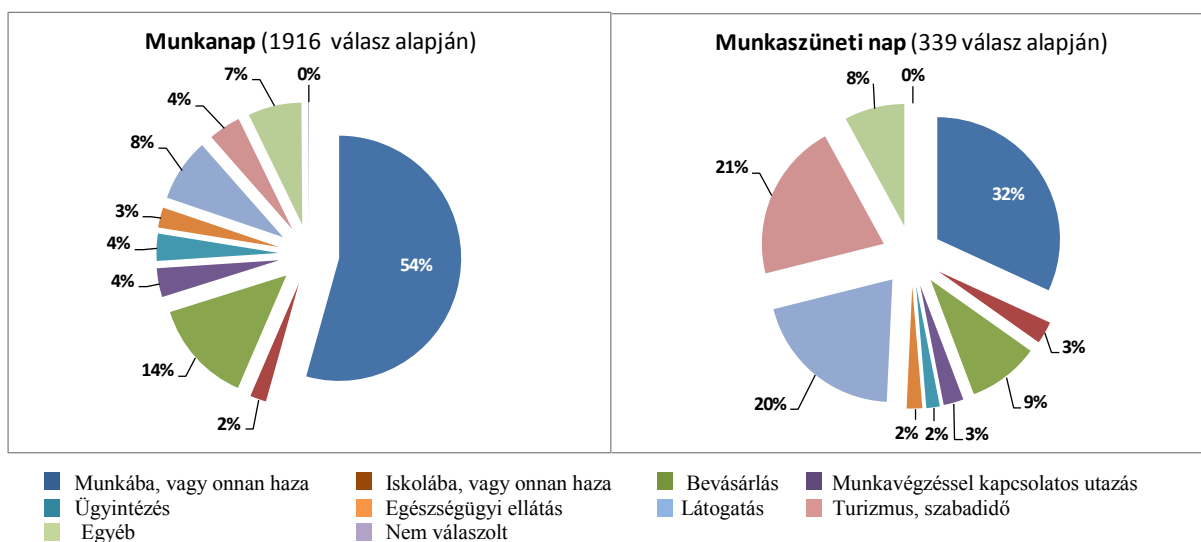


117. ábra

A járműben utazó személyek számának alakulása és jellemzői

A többen együtt utazók 67,2%-a egy háztartásban él, valamint a nem egyedül közlekedők 66,8%-ának utazási célja megegyezik. Az átlagos értékektől viszonylag nagyobb eltéréseket a hegyeshalmi, a kópházi és a fertődi határátkelőhely esetében tapasztaltunk, ahol a megkérdezettek 90%-a, vagy még ennél is nagyobb százaléka azonos háztartásban él (családtag), ugyanakkor utazási céljuk a legtöbb esetben (50%-nál nagyobb arányban) eltérő.

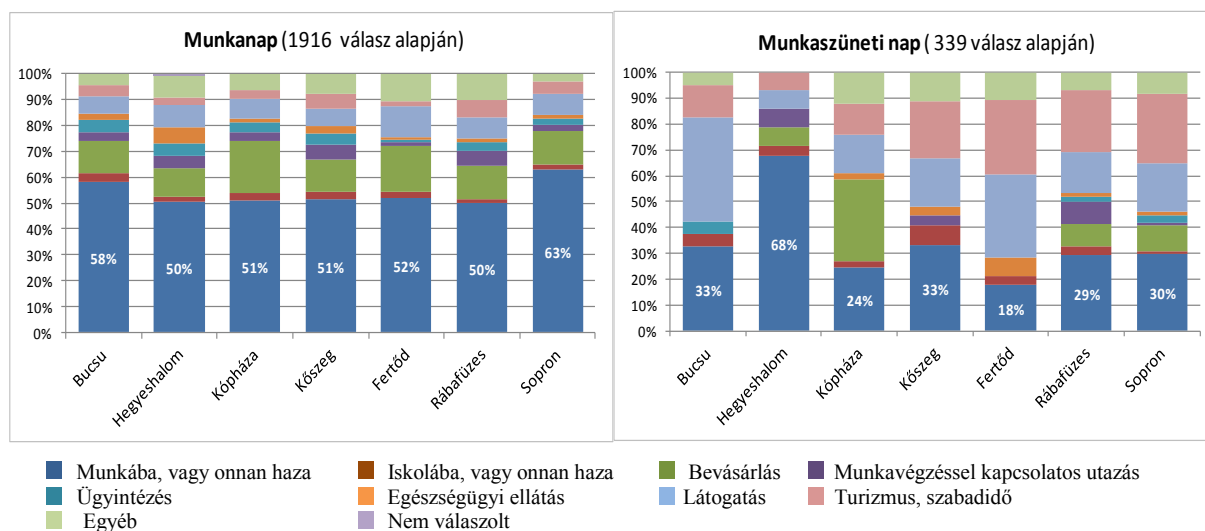
Az utazás indokára vonatkozó kérdésre választ adók közül munkanapokon munkába járás céljából 54%, míg munkaszüneti napon 32% lépi át a határt (118. ábra). Bevásárlás céljából munkanapon 5%-al többen utaznak, mint vasárnap. Jelentős különbség mutatkozik a látogatás, valamint a turizmus és szabadidő eltöltés 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.



118. ábra

A kikérdezett utazók utazási indoka (munkanap és munkaszüneti nap)

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 119. ábra szemlélteti.



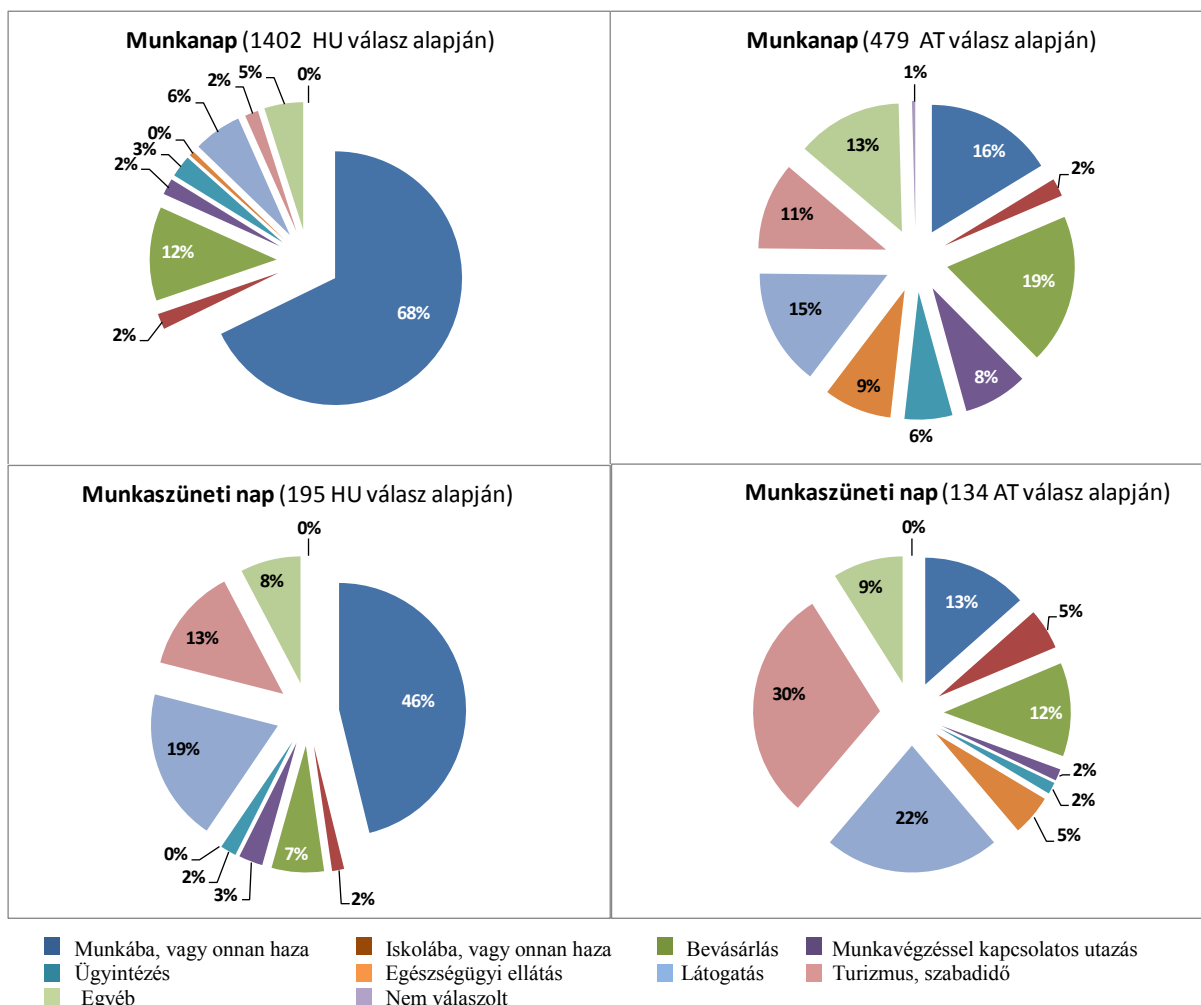
119. ábra

A kikérdezett utazók utazási indoka határátkelőhelyenként  
 (munkanap és munkaszüneti nap)

Jelentős különbségek mutatkoznak a határátlépés indokában, ha a kikérdezetteket nemzetiségük alapján vizsgáljuk meg (120. 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.



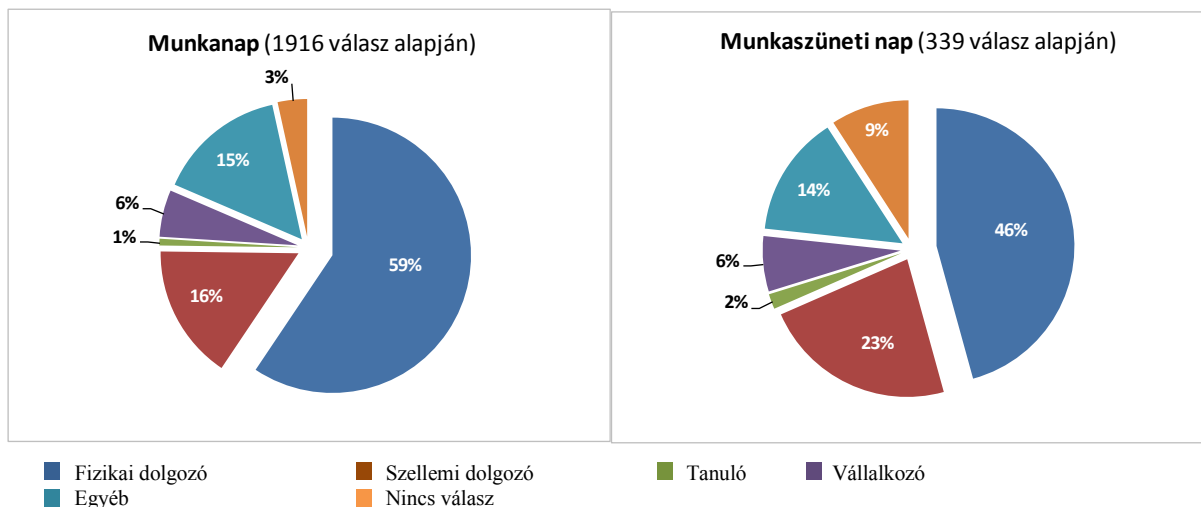
A munkaszüneti napon a magyar lakóhellyel rendelkezők majdnem fele munkába utazik, szemben az osztrák lakhellyel rendelkezők 13%-ával. Minden második osztrák kikérdezett látogatás vagy szabadidő-eltöltés okán lépi át a határt (a magyarok esetében ez csak minden harmadik kikérdezettre jellemző).



120. ábra

Az utazási indokok megoszlása nemzetiség és felmérési időszakok alapján

A kikérdezettek státuszára (fizikai dolgozó, szellemi dolgozó, tanuló, vállalkozó, egyéb, nincs válasz) vonatkozó kérdésben jelentős eltérés mutatkozik a két nap között (121. 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.



121. ábra

A kikérdezett utazók státusza (munkanap és munkaszüneti nap)

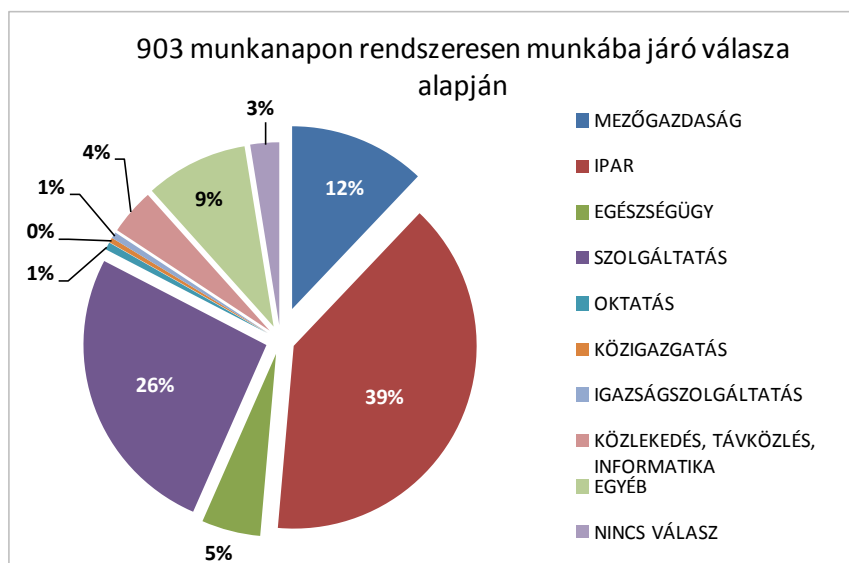
A jelenlegi utazás időtartamára vonatkozó kérdésből (40. táblázat) megállapítható, hogy hétköznap gyakoribb az egynapos utazás részaránya, mint vasárnap (+15%). Munkanapokon hat kikérdezett utazó közül öt egynapos oda-vissza utazást bonyolít le.

	Munkanap		Munkaszüneti nap	
EGYNAPOS ÚT RÉSZE	válaszok száma	százalék	válaszok száma	százalék
IGEN	1 604	83,7%	234	69,0%
NEM	293	15,3%	98	28,9%
NINCS VÁLASZ	19	1,0%	7	2,1%
Összes válasz	1 916	100,0%	339	100,0%

40. táblázat

Az utazás része egy egynapos oda/vissza útnak?  
 (munkanap és munkaszüneti nap)

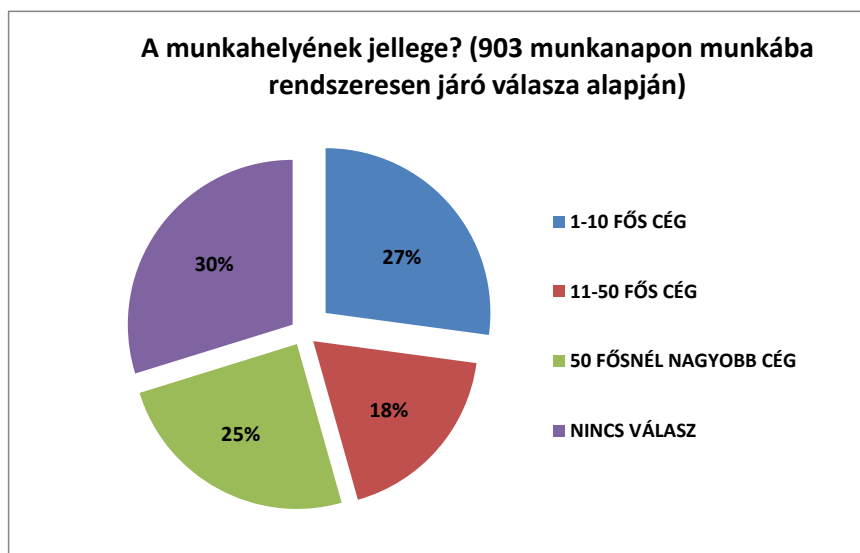
„Ha dolgozik, milyen szektorban?” kérdésre adott munkanapi válaszok alapján képet kaphatunk az aktív dolgozók munkáltatójának gazdasági ágazat szerinti eloszlásáról (122. ábra). A vizsgált alanyok körét a leszűkített adatállomány rendszeresen, munkanapokon munkába járók része adta. A megkérdezettek 39%-a 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.



122. ábra

A munkanapi foglalkoztatottak megoszlása munkáltatójuk gazdasági ágazata szerint

A hivatásforgalom körében kiegészítő kérdést tettünk fel a munkahely méretére (123. ábra), vonatkozóan. A munkahelyek nagysága nagyjából egységesen oszlik meg a 10 főnél kisebb és az 50 főnél nagyobb cégek esetében. Az általunk előzetesen meghatározott osztályközökben a 11-50 főt alkalmazó cégeknél munkát vállalók részaránya 20% alatt van. Viszonylag sokan, majd minden harmadik megkérdezett kitért a válaszadás elől.

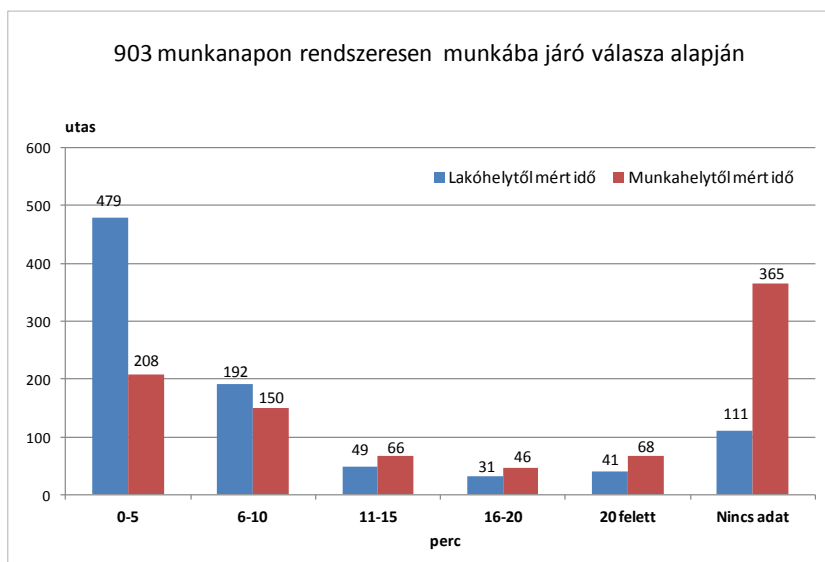


123. ábra

A munkába járó forgalom megoszlása a munkahelyükön foglalkoztatottak száma szerint

A gyaloglási távolságra vonatkozó kérdésben arra kaptunk választ, hogy mennyi idő alatt érhetők el gyaloglással az utazás kezdő- és végpontjaihoz legközelebb található tömegközlekedési megállóhelyek (124. ábra), függetlenül attól, hogy onnan mely célpontokat lehet elérni. A kikérdezettek körében az esetek többségében a lakóhelyhez viszonylag közel,

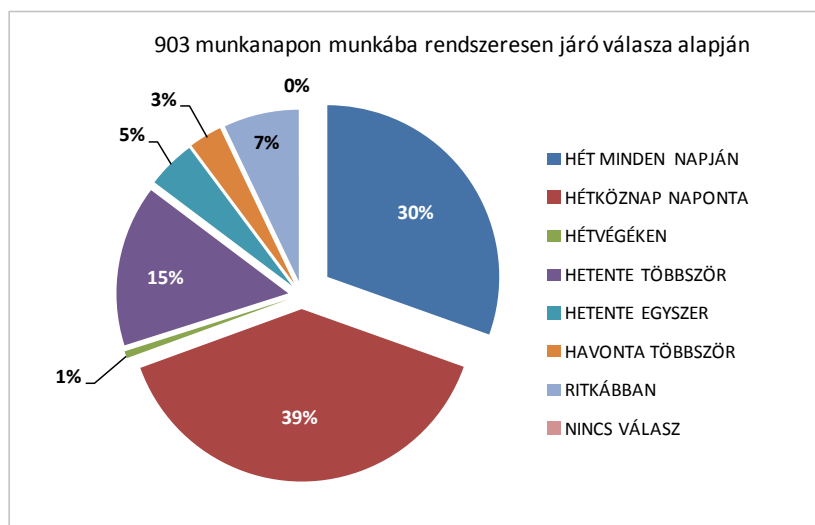
öt percen belül elérhető a legközelebbi közforgalmú közlekedési megállóhely (53%). A munkahely eléréséhez átlagosan már több gyaloglási idő szükséges, a megkérdezettek közel fele nincs tisztában azzal, milyen távol van a legközelebbi tömegközlekedési megállóhely a munkahelyéhez, azok akik ismerik a távolságot, azoknál az esetek 67%-ában a legközelebbi megálló 10 percen belül elérhető.



124. ábra

Gyaloglási távolságok a lakó- és munkahelyhez legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyhez, a munkanapi közúti felmérés alapján

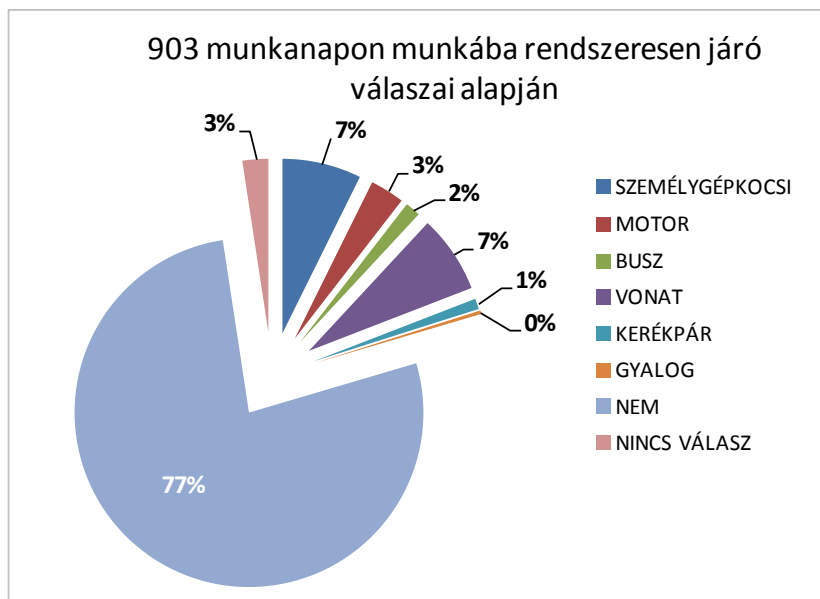
Az utazás gyakoriságára vonatkozó kérdésben (125. ábra) a munkanapokon ingázó utazások közel 70 %-ánál a rendszeres munkába járás céljából lebonyolított utazás a jellemző. Hetente több alkalommal nagyjából minden hetedik kikérdezett bonyolítja le hasonló okból kifolyólag utazását. A hetente egyszer, illetve havonta többször vagy még ennél is ritkábban utazók részaránya 15%-ot tesz ki.



125. ábra  
A kikérdezettek utazási gyakorisága

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.

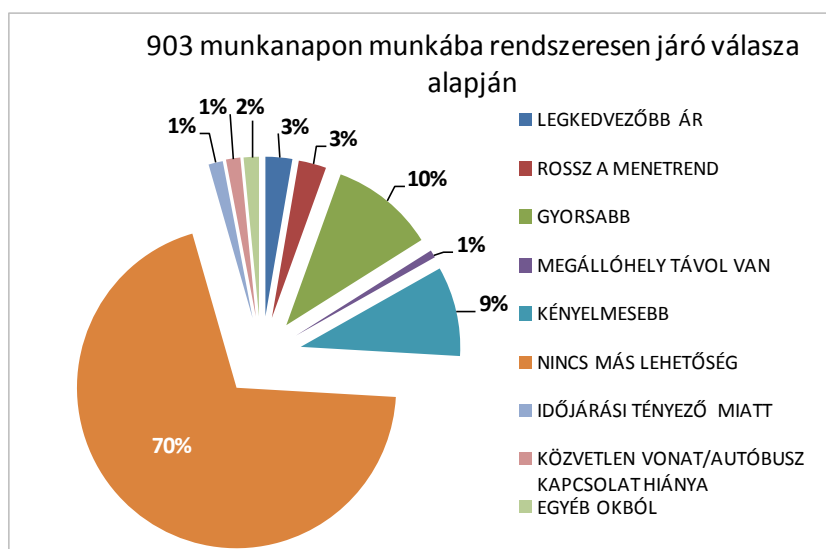
A „Volt-e más lehetősége az utazásra?” kérdésre **a nemleges válaszok** munkanapokon **kiemelkedő arányt** képviselnek, a lebonyolított utazások tekintetében négy válaszadóból háromnak nincs más alternatívája a határon való átlépésre, mint a jelenleg használt közlekedési eszköze (126. ábra). A személygépkocsit és a vonatot, mint alternatív utazási lehetőséget választók aránya a megkérdezettek között azonos arányú (7%).



126. ábra

A közlekedési módválasztás lehetőségei munkanapokon

A „Miért ezt az utazási módot választotta?” kérdésre (127. 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.**



127. ábra

Az utazási mód választásának oka munkanapokon



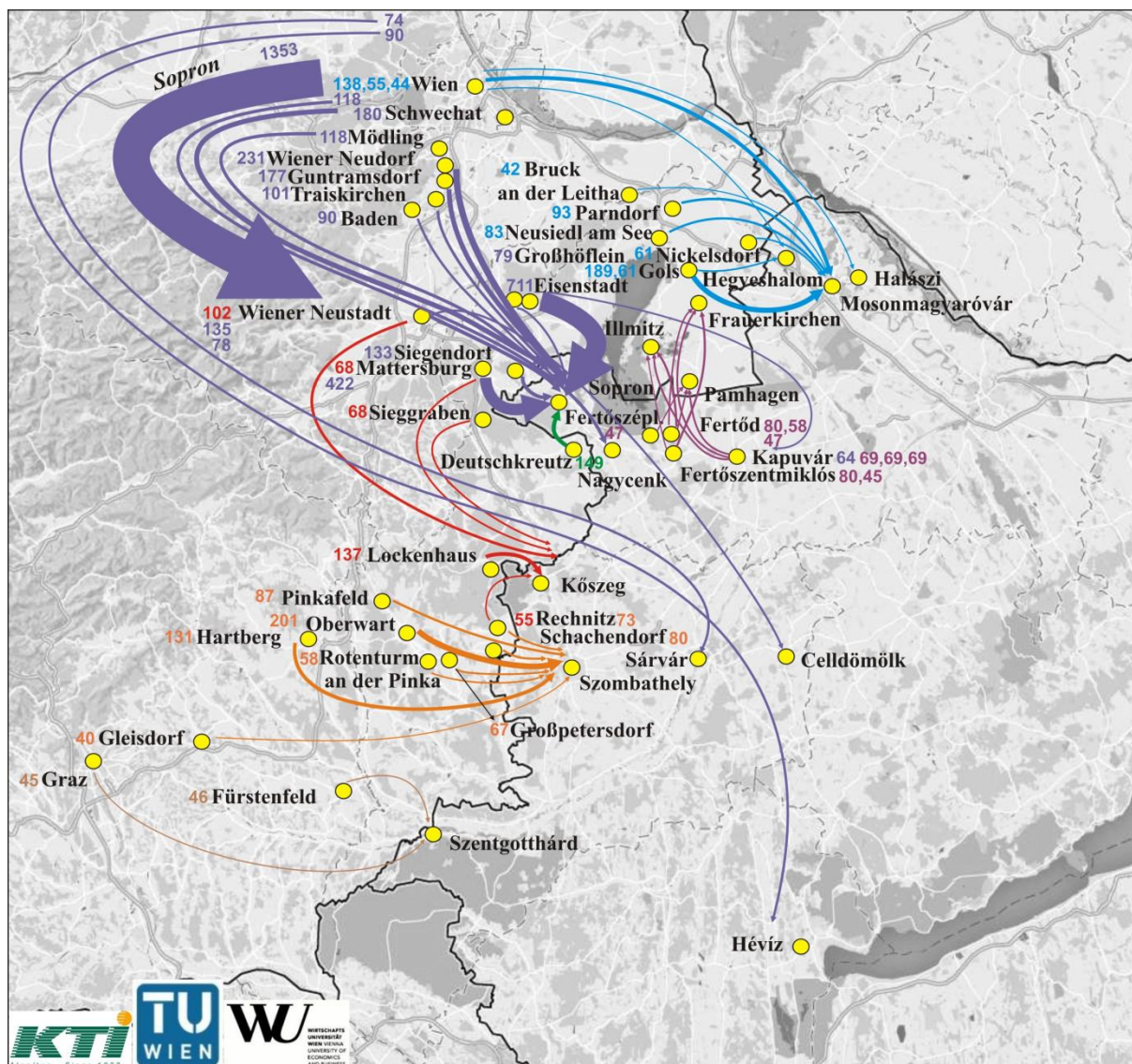
A lakóhely szerinti megoszlás alapján a rendszeresen munkába járó ingázó dolgozók (903 jármű) 92%-a magyarországi, míg 8%-a osztrák lakóhellyel rendelkezik. A kikérdezettek 21 %-a Sopronban, 10%-a Szombathelyen, 7%-a Mosonmagyaróváron, 5%-a Szentgotthárdon, 4%-a Kőszegen, míg 45 %-a egyéb településen 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 (128. ábra) közlekedtek<sup>25</sup>:

- 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 – Klingenbach 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 Bucsu – 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.

<sup>25</sup> a vizsgált adatbázis a célforgalmi felméréssel egy időben lebonyolított keresztmetszeti forgalomszámlálás adatainak felszorzásával készült és csak a kikérdezés irányában tartalmazza a jellemző utazási relációkat

- 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.



128. ábra

A felmért határállomások jellemző célforgalmi relációi  
(a hivatásforgalomban keddi napon utazók száma alapján)

A határállomásokon lebonyolított célforgalmi felmérések alapján, azon határt kétszeresen is átlépő (utazásuk kiinduló és végpontja egyazon országban található) osztrák és magyar

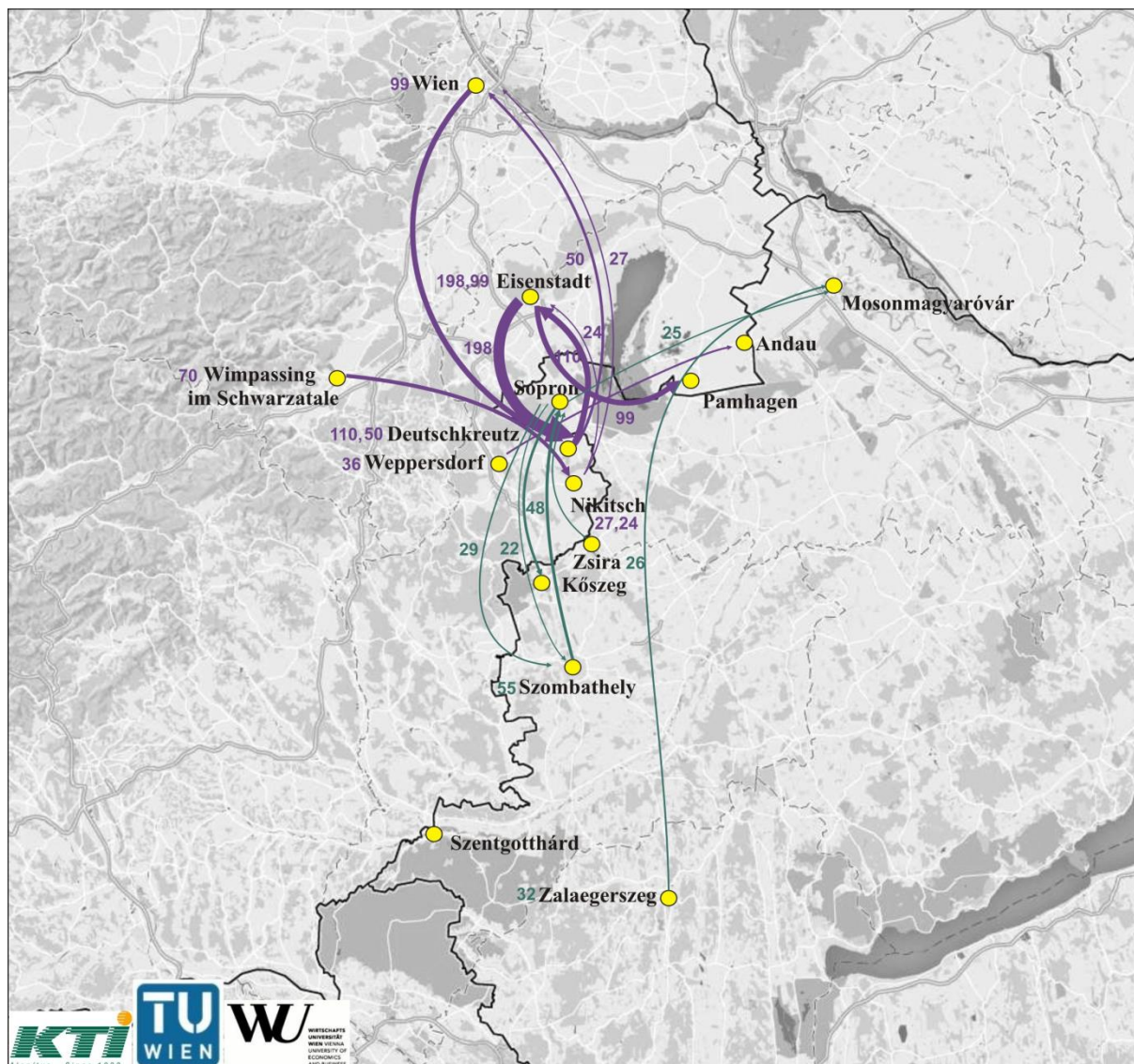
nemzetiségű járművek (a gépjárműben tartózkodó összes személy) a következőkben ismertetett jellemző utazási relációkban (129. ábra) közlekedtek<sup>26</sup>:

- 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 – Klingenbach 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.

---

<sup>26</sup> a vizsgált adatbázis a célforgalmi felméréssel egy időben lebonyolított keresztmetszeti forgalomszámlálás adatainak felszorzásával készült és csak a kikérdezés irányában tartalmazza a jellemző utazási relációkat





129. ábra  
 Kétszeres határátlépők közötti célforgalmi relációi  
 (keddi felmérés adatai alapján)

A határon átnyúló közlekedés fejlesztésének elősegítése érdekében, a kikérdezett utasok részére javaslati lehetőséget is biztosítottunk, amelyre összességében a következő észrevételeket kaptuk:

Az utasészrevételek mintegy 50%-a a közúti közlekedéssel, míg a másik fele a közforgalmú közlekedéssel kapcsolatos.

A közúti közlekedésre vonatkozó észrevételek alapvetően

- a közúthálózatra,
- az útburkolat minőségére,
- új határátkelőhelyek kialakítására,
- a határátkelőhelyeknél lévő sebességkorlátozások megszüntetésére vonatkoznak.

A közforgalmú közlekedésre vonatkozó észrevételek

- közel fele a *menetrend szerinti autóbusz-közlekedést* érintette
  - leggyakrabban a határon átnyúló autóbusz-közlekedés hiányát említették,
  - közvetlen autóbusz járatokra javaslatokat tettek
    - Deutschkreutz – Sopron – Eisenstadt
    - Sopron – Mörbish – St.Margaretea
    - Neusiedel – Mosonmagyaróvár
    - Szombathely – Oberwart
    - Kapuvár – Pamhagen
    - Szentgotthárd – Heiligenkreutz
- a közforgalmú közlekedéssel kapcsolatos észrevételek közel 40%-a a *vasúti közlekedésre vonatkozott*
  - a meglévő szolgáltatási színvonal növelése,
  - a menetrendi kínálat bővítése (több járat, éjszakai közlekedés)
  - menetrend szerinti közlekedés biztosítása, tarifaszint csökkentése,
  - a vasútközlekedés fejlesztésére tett javaslatok
    - átszállási kényszer megszüntetése Szentgotthárdnál, Hegyeshalomnál,
    - Szentgotthárd – Heiligenkreutz,
    - Deutschkreutz – Kőszeg
    - Szombathely – Oberwart,
    - Deutschkreutz – Frauerkirchen.

## **5. A bevásárlási célú mobilitási folyamatok elemzése a SmaShMob projekt felmérésének eredményei alapján<sup>27</sup>**

### **5.1. A háztartási kikérdezéssel érintett területek földrajzi jellemzői**

A határ menti háztartások vásárlási és közlekedési szokásait feltérképező kérdőíves felmérés 11 db, a magyar-osztrák határ mentén elhelyezkedő településen történt meg. A 11 db településből 9 db néhány száz fő körüli, míg 1 db közel 1000, és 1 db nagyságrendileg 6000 fős népességgel rendelkezik. Településhierarchiai szempontból a felmért települések között 1 db város található (Jánossomorja), a többi falu, jellemzően 500 fő alatti aprófalu. A felmért települések közül földrajzi elhelyezkedés szempontjából 10 db Vas megyében fekszik, míg 1 db (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, Körmend. Ezek a centrumok egybeesnek a közigazgatási szempontból járási székhelyként megjelölt településekkel. Azonban ahhoz, hogy a Magyarországon készült felmérés eredményei összevethetők legyenek az Ausztriában készült kikérdezések eredményeivel, a településklaszterek között négy csoport került kialakításra, 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.

<sup>27</sup> A fejezet a SmaShMob projekt 3. és 4. munkacsomagjában elkészült elemzések alapján került megírásra.



Településcluster 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
	Horvátlövő	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

41. táblázat A felmért települések clusterenként

A felmért magyarországi települések azonban 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 között fellelhető kapcsolatok csak a járatok gyűjtő jellege miatt fordul elő.

Meg kell említeni ugyanakkor, hogy az Ausztriában dolgozó, de a határ magyar oldalán élő emberek számára nem csak a járásszékhelyek jelenthetnek vonzerőt, hanem esetükben a vásárlást munkával vagy ügyintézással összekötő lehetőségek is bővebbek, hiszen számukra Ausztria felől is van egy erős elszívás. Ráadásul ezt a vonzerőt tovább fokozza az, 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.

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

42. táblázat Teleülések közötti távolságok

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 legtöbb járműhasználat a vásárlásokhoz köthető.

A 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.

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%
Horvátlovó	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%

43. táblázat Kitöltött kérdőívek száma és aránya

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 háztartásokat képviselnek.

Az érintett települések korcsoporti megoszlását a válaszadók korcsoporti halmazával összevetve azt tapasztaljuk, hogy a mintavétel a 30 és 60 közötti 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.

## **5.2. A háztartási 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.

Össességében 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 kifejthette 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.

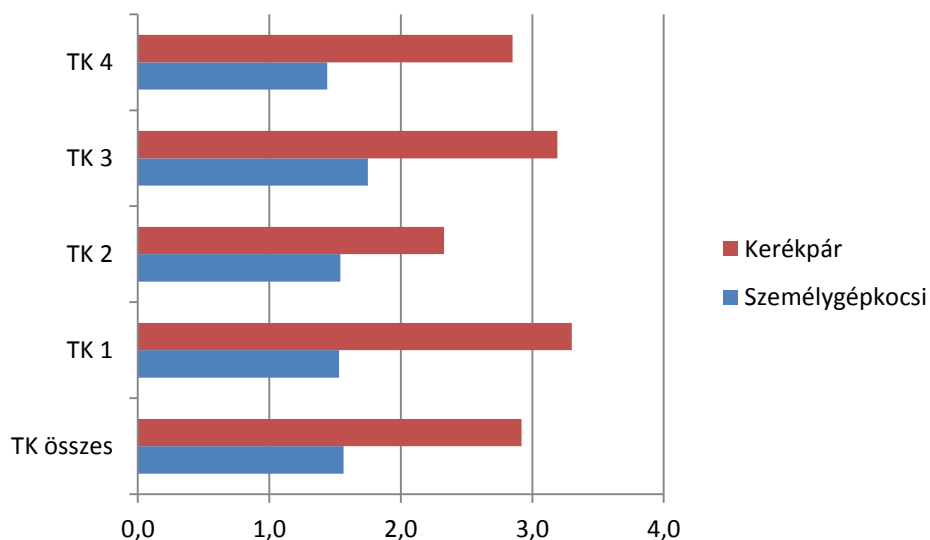
A kitöltött kérdőíveken szereplő adatok manuális feltöltéssel Ms-Excel programba kerültek, ahol azok feldolgozása is történt, míg az eredmények szöveges kiértékeléséhez MS-Word program került felhasználásra.

### 5.3. A felmért háztartások közlekedési szokásai

#### 5.3.1. 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 településklaszterben 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.



130. ábra Közlekedési eszközök átlagos darabszáma háztartásonként

#### 5.3.2. 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 mindenkinél 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 2 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.

Kisbevásárlások átlagos száma hetente		TK összes	TK 1	TK 2	TK 3	TK 4
<b>PÉKÁRU ÉS TEJTERMÉK</b>	<b>pékség</b>	3,3	6,0	3,2	3,4	3,1
	<b>kisbolt</b>	4,1	4,4	3,7	4,4	4,0
	<b>szupermarket</b>	2,2	1,5	1,9	2,1	2,7
<b>HÚS-ÉS HENTESÁRU</b>	<b>hentes</b>	1,4	2,0	1,2	0,8	1,7
	<b>kisbolt</b>	2,6	2,1	2,2	3,6	2,5
	<b>szupermarket</b>	1,5	1,0	1,3	1,6	1,6
<b>ZÖLDSÉG-GYÜMÖLCS</b>	<b>utcai zöldségárus, piac</b>	1,8	2,7	1,7	1,5	2,1
	<b>kisbolt</b>	2,3	2,1	2,5	2,2	2,6
	<b>szupermarket</b>	1,9	1,3	1,6	1,8	2,2
<b>HIGIÉНИЯ</b>	<b>drogéria</b>	1,2	n.a.	1,0	1,0	1,3
	<b>kisbolt</b>	1,8	2,1	1,2	1,5	2,4
	<b>szupermarket</b>	1,4	0,8	1,3	0,9	2,1
<b>DOHÁNYÁR U ÉS SAJTÓTERMÉK</b>	<b>trafik</b>	2,4	2,8	2,2	2,2	2,8
	<b>kisbolt</b>	2,4	4,3	1,0	n.a.	1,3
	<b>szupermarket</b>	1,2	0,5	1,0	1,7	1,3

#### 44. táblázat Kisbevásárlások átlagos száma hetente

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 településklaszterekre külön-külön és egyben is igaz.

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

#### 45. táblázat Kisbevásárlások átlagos száma havonta

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.

### Településklaszter 1

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.

## **Településklaszter 2**

A helyi vásárlások az esetek több mint egyharmadában jellemzőek. A 2-es településklaszter 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 településklaszter 2-ből Szombathely. Ezen településklaszterben az ausztriai kisbevásárlás nem jellemző tulajdonság, ha elő is fordul, akkor Oberwartból higiéniai termékek beszerzése történik.

## **Településklaszter 3**

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 településklaszter elsősorban Szombathely vonzásában helyezkedik el, de Szentpéterfárról mintegy 5%-ban Körmendre is járnak vásárolni. Ausztriába a többi településklaszterhez 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.

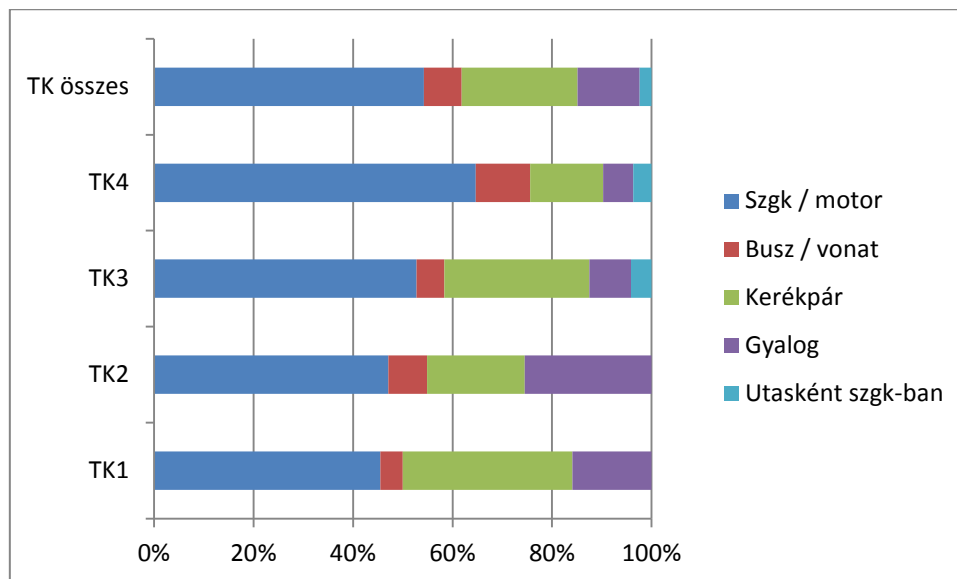
## **Településklaszter 4**

A helyi vásárlások szám ebben a településklaszterben 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 történik rendszeresen, beleértve még a pékáru és 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-es településklaszterből érkező vásárlókat.

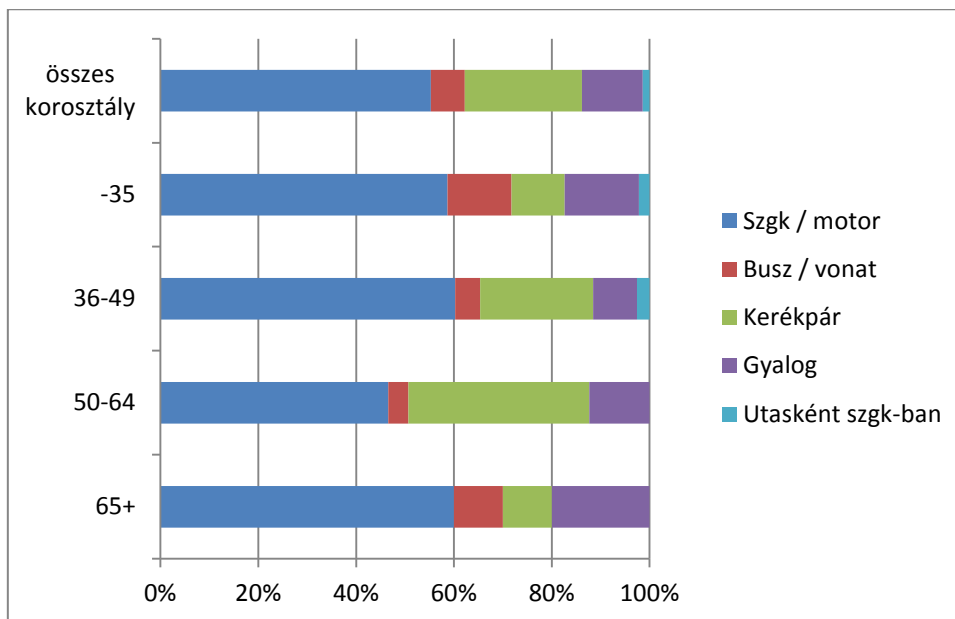
Összességében megállapítható, hogy a kisebb településeken jellemzően kevesebb a helyi vásárlás, sokan a leg alapvetőbb dolgokért is (pékáru és tejtermékek) más településre utaznak. Nagy vonzerőt jelentenek a környező nagyobb városok (Szombathely, Kőrmend, Mosonmagyaróvár) bevásárlási lehetőségei, mert nem csak a széles áruválasztékkal rendelkező szupermarketek csábítják oda a környék lakosságát, hanem sokszor a drogériák, hentes üzletek, 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 higiénias termékeket, kisebb részben hús- és hentesárut, illetve pékárut és tejtermékeket vásárolnak.

A dohányáru és sajtótermékek kapcsán egyértelműen megállapítható, hogy ezért a termékcsoportért 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 zöldítésére törekvéskor nem lehet pontosan tudni, hogy újság-olvasók számára vagy dohányosok részére kell-e kínálni alternatívát. Ennek persze csak akkor van jelentősége, ha a zöldítés a forgalom csökkentésén keresztül valósulna meg, például újság-előfizetések számának növelésével.



131. ábra Közlekedési módok településklaszterenként

A közlekedési módok választásának településklaszterenkénti vizsgálata alapján megállapítható, hogy a kerékpározók aránya a településklaszter 1-ben a legmagasabb és a településklaszter 4-ben 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 leg alapvetőbb dolgokért is máshova kell menni, és ehhez a leggyakrabban használt közlekedési eszköz a gépjármű. 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.



132. ábra Közlekedési módok 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 gépkocsit a vásárlásaikhoz, és akik nem. A két szélső érték az 50-64 éves korosztály, akik 46,6%-a használ gépjárművet bevásárlásaihoz, míg a másik a 36-49 éves korosztály, ahol ez az érték már 60,3%-os ez az arány. A kizárólag gépjárművel bevásároló korosztályok aránya a fentiekhez hasonlóan alakul, mert itt szintén az 50-64 éves korosztály ragaszkodik legkevésbé a járműhasználathoz (42,3%), míg a leginkább gépjármű párti 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 a 50-64 évig terjedő korcsoport (36,9%).

Nemek szempontjából minimális megállapítások tehetők, mivel csak kevés esetben mutatható ki összefüggés a járműhasználat és a nemi arányok 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.

A kisbevásárlások az esetek többségében nem önálló úttal kerülnek elvégzésre, hanem rendszerint valamilyen más ügyintézővel, tennivalóval összekötöttségben, útba ejtve a bevásárló helyet is. A településklaszterenkénti lebontás szerint csak vásárlási céllal leginkább (33,3%-ban) az 1-es településklaszterben indulnak útnak, míg legkevésbé a 4-es településklaszter lakói kerekednek fel emiatt. A megkérdezett háztartások lakói közül legtöbbször a vásárlást munkába menet vagy onnan jövet intézik el, ami az esetek 40,4%-át teszik ki átlagosan a településklaszterekben.

Amennyiben lenne rá lehetősége, 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.

A kisbevásárlások során a 65 évnél idősebb korosztály költekezik a leg visszafogottabban (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.

### 5.3.3. 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.”

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 településklaszterenkénti 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 településklaszterenként az alábbi képet kapjuk.

#### Településklaszter 1

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.

### **Településklaszter 2**

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

### **Településklaszter 3**

Az ebben a településklaszterben élőkre is a Szombathely központú vásárlás jellemző (83,3%). Azonban a településklaszter 2-vel 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.

### **Településklaszter 4**

Ebben a településklaszterben lakók esetében a megyeszékhelytől való távolság miatt Szombathely vonzereje csökken, helyét Körmend veszi át. A településklaszteren 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 településklaszterrel ellentétben Graz és Fürstenfeld a vásárlások célpontjai.

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-es településklaszter lakói



például egyáltalán nem is használják a járatokat ilyen célból, de a leginkább ezt a közlekedési módot használó 4-es településklaszterben is csak 8,2%-os az arány. A kerékpározás is csak a településklaszter 1-ben bír számottevő jelenséggel (13,3%), ráadásul a kisbevásárlásokhoz használt kerékpározási arálynak 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 is az látható, hogy a gyorsaságnál is többször említették a kényelmet a válaszadók.

Sokan összekötik ugyan nagybevásárlásaikat egyéb teendőikkel, 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-es településklaszterben fordulnak elő (57,7%), míg a legalacsonyabb arány a 3-as településklaszternél 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.

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 megemlítsre került, hogy nem támasztható alá az a vélekedés, mely szerint azon háztartások, amelyek gépjárművel 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.

#### **5.3.4. Általános magatartási szokások a közlekedés – vásárlás - közeli bolt témában**

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.

#### **Mindegy milyenek a körülmények, a kisbevásárlásaim során továbbra is személygépkocsit használok**

<b>16. kérdés</b>	<b>TK1</b>	<b>TK2</b>	<b>TK3</b>	<b>TK4</b>	<b>TK összes</b>
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 településklaszter 3-ban és 4-ben a legkisebb a hajlandóság arra, hogy letegyék az autót, akárhogyan alakulnak is a körülmények. A településklaszter 1 és 2 esetében már alacsonyabb ugyan ez az érték, de ha hozzávesszük azokat is, akikre csak részben igaz ez az állítás, akkor a településklaszter 1 már felzárkózik a településklaszter 3-hoz (73,1% és 73,3%). Ebben az összesítésben a 4-es településklaszterben élnek a gépjárműtől leginkább függő emberek (86,4%), míg a legkevésbé a településklaszter 2 lakói ragaszkodnak a gépjárműhasználathoz kisbevásárlások esetén (61,9%).

**Mindegy milyenek a körülmények, a kisbevásárlásaim során továbbra is személygépkocsit használok**

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, érdekes módon, 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 használat-független fenntartási költségeit. Illetve ezeken kívül még számtalan magyarázata lehet annak, hogy ki miért ragaszkodik a gépjárműhasználatához, ugyanakkor ezeket csak feltételezések szintjén lehetne folytatni, mert a kérdőíves válaszok a fentieknél több információt nem hordoznak.

**Ha a kisbevásárlást szolgáló üzlet közelebb lenne, én gyalog vagy kerékpárral mennék vásárolni**

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 településklaszter 4-ben tudtak a legtöbben feltétel nélkül azonosulni, közel 51%-ban. A településklaszter 2-ben pedig a legmagasabb a kerékpározásra, illetve gyaloglásra való

hajlandóság a megfelelő feltételek beköszönte esetén. Összességében pedig az állapítható meg, hogy a 4 település-klaszterben az vásárlók kétharmada a környezetkímélőbb gyaloglással vagy kerékpározással intézné kisbevásárlását, ha közelebb lennének a boltok otthonaikhoz.

**Ha a kisbevásárlást szolgáló üzlet közelebb lenne, én gyalog vagy kerékpárral mennék vásárolni**

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.

**Nekem személygépkocsival kell mennem, mert máskülönben nem tudom a kisbevásárlásomat elintézni**

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. Település-klaszterenkénti bontásban a válaszadók nagyságrendileg 20%-a érezte igaznak a fenti állítást. Egyedül a 4-es település-klaszter 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 település-klaszter 4-ben sokkal több az olyan személy, akik a legrövidebb utakat is csak gépjárművel képesek megtenni egészségügyi

okokból, hanem esetleg azt is, hogy a 4-es 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.

**Nekem személygépkocsival kell mennem, mert máskülönben nem tudom a kisbevásárlásomat elintézni**

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 felettiekénél kiugróan magas (41,2%) az igennel válaszolók aránya.

**A vásárláshoz közforgalmú közlekedési eszközzel (busz, vasút, stb) való utazás számomra körülményes**

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-es és a 4-es településklaszter 80% feletti értékei nagyon magasak, és a válaszadók által legjobb helyzetben lévőnek érzett 3-as településklaszterben is közel 70%-os az arány.

**A vásárláshoz közforgalmú közlekedési eszközzel (busz, vasút, stb) való utazás számomra körülményes**

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 felettiek csak kétharmad részben találják körülményesnek a közforgalmú közlekedés használatát, szemben a többi korosztály 80% körüli ellenállásával, összességében még az arány is nagyon sok.

**Ha lenne jobb közforgalmú közlekedés (busz, vasút, falubusz) akkor vásárlásaim során használnám azt**

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.

**Ha lenne jobb közforgalmú közlekedés (busz, vasút, falubusz) akkor vásárlásaim során használnám azt**

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.

**A vásárlási utazásomnál más segítségére/közreműködésre szorulok**

21. kérdés	TK1	TK2	TK3	TK4	TK összes
igaz	8,00%	14,29%	8,47%	5,88%	8,76%
részen 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-as kérdéshez hasonlóan a ráutaltságot vizsgálja a 21-es 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 interjúalanynak nincs jogosítványa. Településklaszterenként megvizsgálva a kérdéskörben a 2-es klaszterben élők érezték a leginkább igaznak a 21. pontban megfogalmazott állítást (14,3%), de összességében nem sokan (átlagosan 8,8%-ban) azonosultak a kijelentéssel.

#### A vásárlási utazásomnál más segítségére/közreműködésre szorulok

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

A korok 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.

#### El tudnám képzelni, ha a bolt megfelelő távolságban van és egy biztonságos kerékpárút állna rendelkezésre, akkor kerékpárral mennék

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-es településklaszter, ahol 76,9%-



ban tartják ezt elképzelhetőnek, amit az is megalapoz, hogy amúgy is itt a legnagyobb a kerékpárt kisbevásárláshoz használó lakosok aránya.

**Ei tudnám képzelni, ha a bolt megfelelő távolságban van és egy biztonságos kerékpárút állna rendelkezésre, akkor kerékpárral mennék**

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%).

**A családnk közösen jár bevásárolni**

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

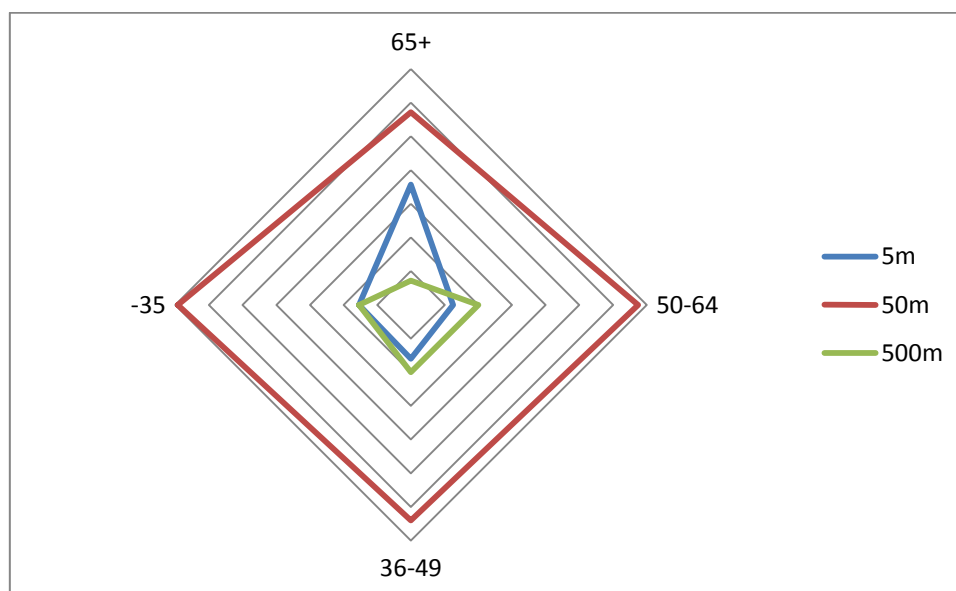
A 23-as kérdésre adott válaszok nem tükröznék egyértelmű képet az egyéni vagy közös családi vásárlásokról, mivel a részben igaz választ 53,1%-ban jelölték meg az interjúalanyok. Ebből az állapítható meg, hogy alkalomtól függ, hogy egyedül vagy a családdal kerülnek-e beszerzésre a szükségletek.

**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%
minden 2. órában	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-es 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.

**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.

#### 5.4. A bevásárlóközponti felmérés helyszíneinek bemutatása

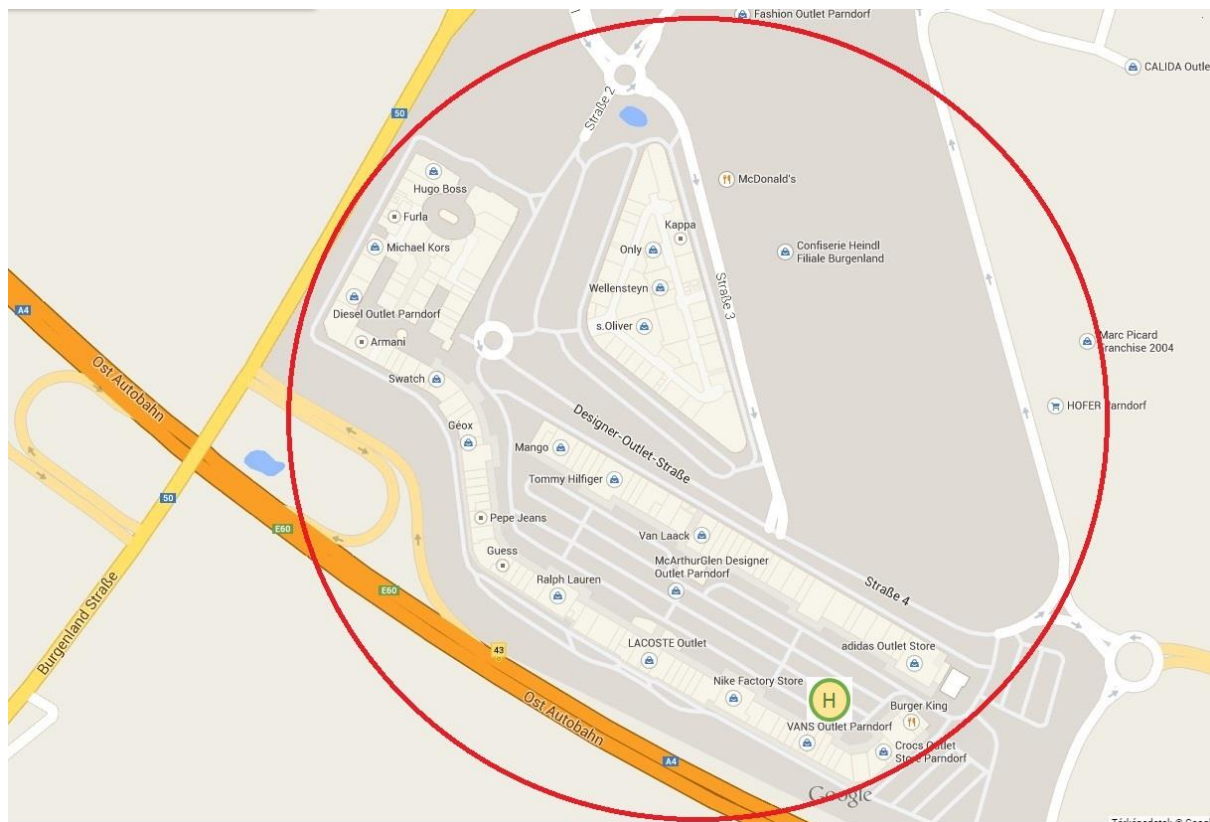
A határhoz közeli, nagyobb települések bevásárlóközpontjainak parkolóiban kikérdezéses felmérés során 459 vásárló vásárlási-közlekedési szokásait térképeztük fel öt helyszínen, melyek közül kettő Ausztriában három pedig Magyarországon található. A bevásárlóközpontok Zalaegerszeg, Mosonmagyaróvár, Szombathely, Oberwart és Parndorf területén helyezkednek el.

### **Parndorf**

A Designer Outlet Parndorf bevásárlóközpont parkolója volt az osztrák adatfelvétel második helyszíne. A komplexum elhelyezkedését tekintve a Parndorfot elkerülő A4-es autópálya közvetlen közelében fekszik. Ezáltal közúton mind Bécs, mind az A4 autópálya magyarországi folytatásaként funkcionáló M1 autópályán Győr irányából gépjárművel könnyen és gyorsan megközelíthető. Magyarország határától 21 km-t kell megtenni az A4 autópályán, hogy a bevásárlóközponthoz jussunk.

Rendszeres buszjárat közlekedik Bécsbe, többnyire óránkénti gyakorisággal.

A bevásárlóközpontnak ugyan közvetlen vasúti kapcsolata nincsen, ugyanakkor Parndorf vasútállomása és a Designer Outlet Parndorf között iránytaxi szolgáltatás üzemel, mellyel gyorsan elérhető a vasúti kapcsolat.



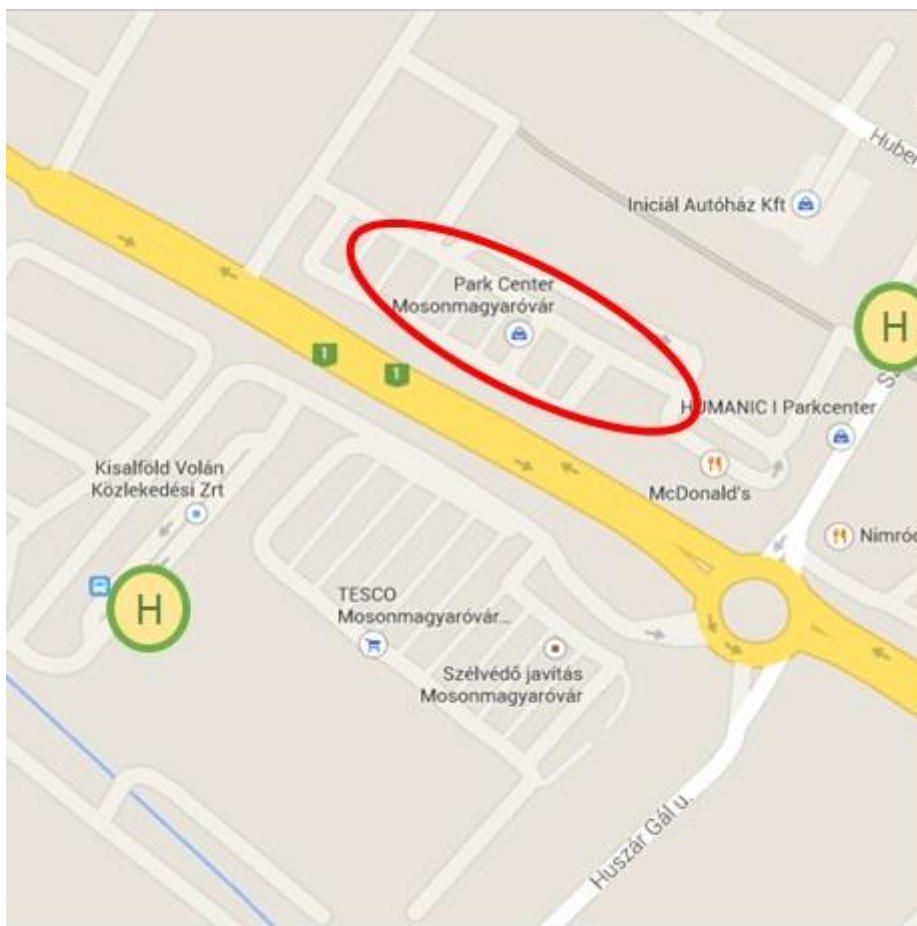
133. ábra Designer Outlet Parndorf

## Mosonmagyaróvár

A felmérés magyarországi helyszínei közül az egyik a Park Center Mosonmagyaróvár bevásárlóközpont parkolója volt. A bevásárlóközpont Mosonmagyaróvár belterületén, a városon áthaladó 1. sz. főút szomszédságában található. A gyorsforgalmi úthálózat legközelebbi tagja az M1 autópálya, mely mintegy 5 km-re található. Közúton Ausztria felől érkezve 13 km-t kell megtenni akár az M1-es autópálya érintésével, akár végig az 1. sz. főúton ahhoz, hogy elérjük a bevásárlóközpontot.

Városon belüli elhelyezkedése miatt a Park Center nem csak gépjárművel, hanem helyi és helyközi busszal is elérhető. A helyi buszok a városközponttal biztosítanak jó minőségű kapcsolatot, míg a helyközi buszjáratok Győr, Csorna, Hegyeshalom, valamint Rajka irányába jelentenek menetrendszerinti összeköttetést.

Vasúti kapcsolata Mosonmagyaróvár városának van, ahonnan helyi busszal lehet eljutni a bevásárlóközponthoz.



134. ábra Park Center Mosonmagyaróvár

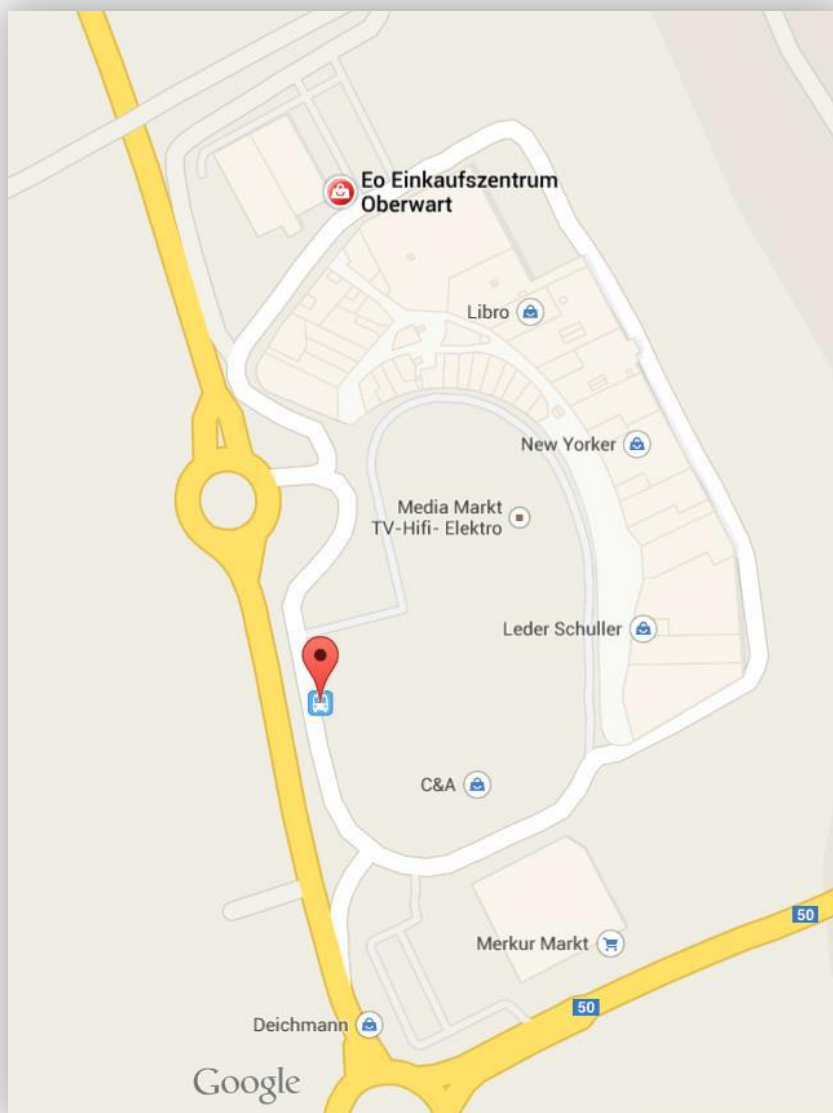
## Oberwart

Oberwartban a kikérdezés helyszínéül az EO - Einkaufszentrum Oberwart parkolója szolgált. A bevásárlóközpont a magyar határtól 25,9 km-re fekszik az Oberwartot elkerülő 63a főút mellett. A legközelebbi autópálya a 10,5 km-re fekvő A2, amely ugyanakkor a Magyarországról érkezőknek nem esik útba. Ők közúton legkönnyebben a Szombathelyről induló 89. sz. főúton át tudják megközelíteni a komplexumot.

Buszok Hartberg és Güssing irányába járnak rendszeresen, azonban olyan menetrend szerinti járat jelenleg nincsen, mely Magyarországról a bevásárlóközpontba hozná az utasokat. Oberwart és a bevásárlóközpont között általában másfél óránként közlekednek járatok.

A bevásárlóközpont vasúti kapcsolattal nem rendelkezik sőt, maga Oberwart település sem érhető el vonattal.

A komplexum a kerékpárral érkezők számára bőséges kínálattal rendelkezik kerékpáros parkolóhellyel.



135. ábra Einkaufszentrum Oberwart (EO)

## Szombathely

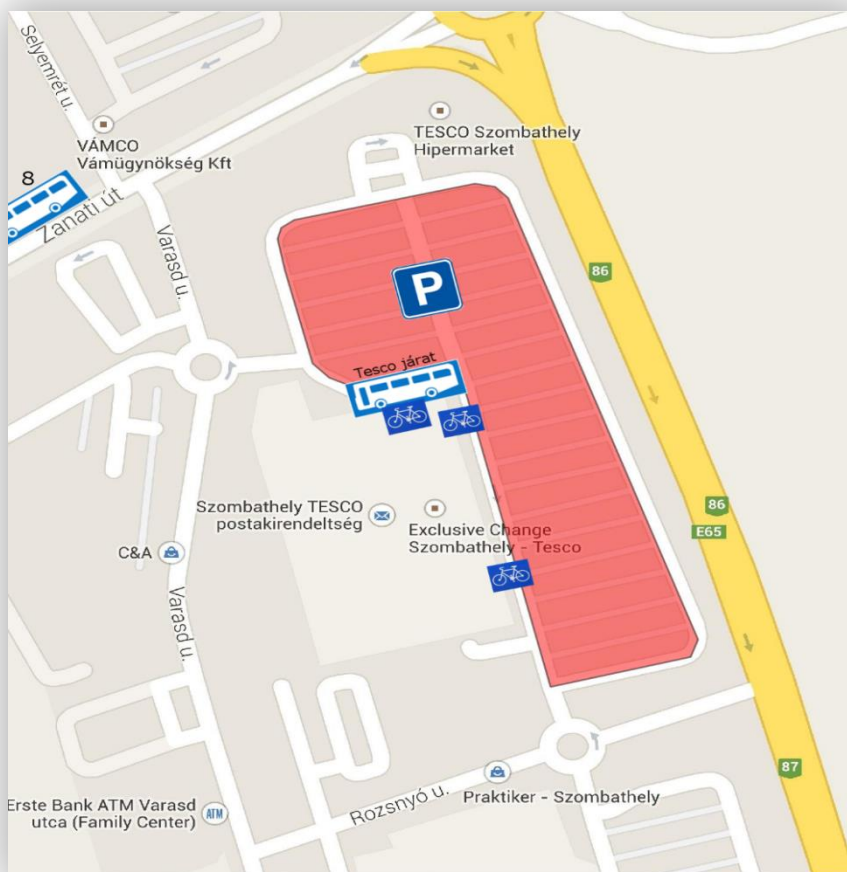
A felmérés második magyarországi helyszíne a TESCO Szombathely Hipermarket parkolója volt. Elhelyezkedését tekintve a bevásárlóközpont a megyeszékhely szélén, a várost elkerülő 86. sz. főút közvetlen közelében található. A legközelebbi gyorsforgalmi út a közeljövőben teljes hosszában megépülő M86 autótút lesz, mely szombathelyi végpontja 1,5 km-re található.



Ausztria irányából a 89. sz., a 87. sz. és a 86. sz. főutakon mintegy 18 km-t megtéve lehet eljutni a bevásárlóközpontig.

A városközpontot a Tesco busszal, illetve a Zanatig közlekedő 8-as busszal lehet elérni. A Tesco busz 2 óránként, míg a menetrend szerinti járat óránként, illetve csúcsidőben félóránként teremt kapcsolatot a városközponttal.

Közvetlen vasúti összeköttetése a bevásárlóközpontnak nincsen, a vonattal érkezők a 8-as busszal tudnak eljutni a hipermarketbe.

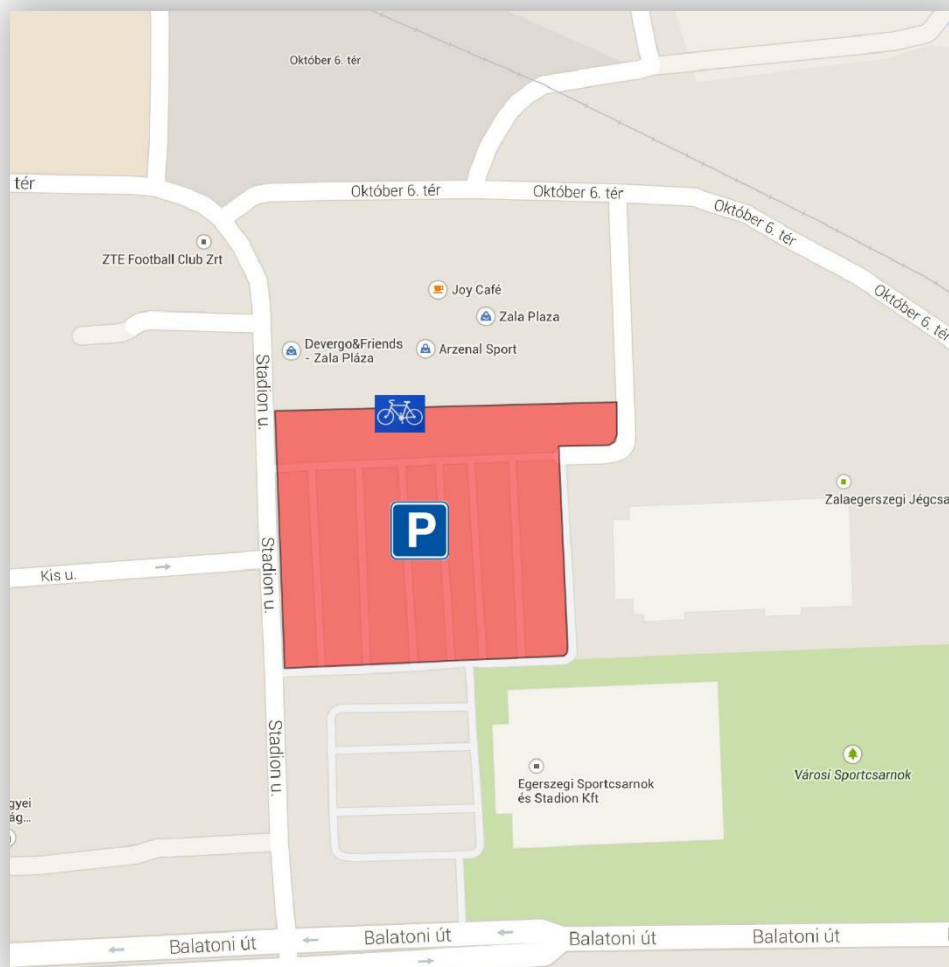


136. ábra Tesco Szombathely Hipermarket

## Zalaegerszeg

A felmérés magyarországi helyszínei közül a harmadik a zalaegerszegi Zala Pláza parkolója volt. A bevásárlóközpont a város központi részéhez közel helyezkedik el, a 74. és a 76. sz. főúttól 1,5 km-nyire. A legközelebbi gyorsforgalmi út az M7 autópálya, mely mintegy 56 km-re esik a bevásárlóközponttól. Ausztria felől a határtól közúton a 8. sz. és a 76. sz. főúton mintegy 61 km-t kell autózni, hogy elérjük a bevásárlóközpontot.

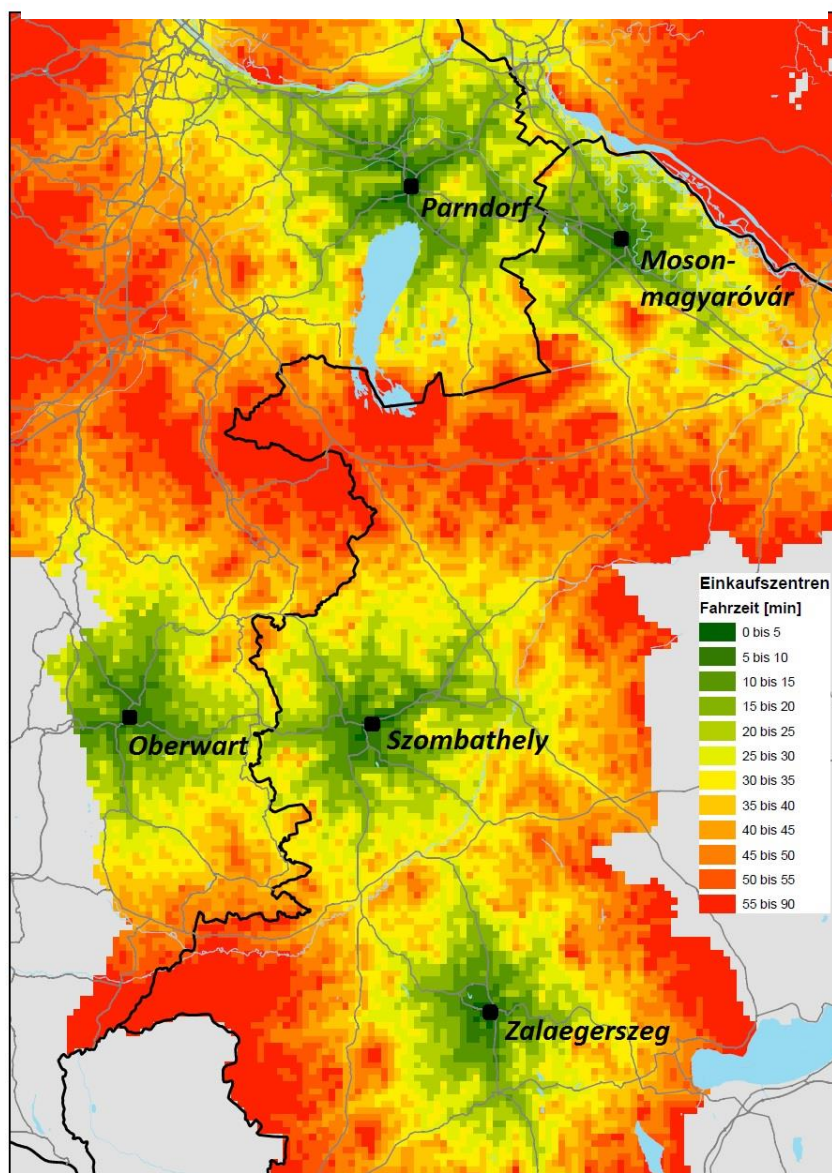
Viszonylag központi elhelyezkedése ellenére a Plázának sem közvetlen busz, sem közvetlen vasúti kapcsolata nincsen. A Buszmegálló 650 m-re található a Plázától (Kovács Károly tér), a vasútállomás pedig busszal érhető el.



137. ábra Zala Pláza Zalaegerszeg

A Nyugat-Pannon Terület- és Gazdaságfejlesztési Közhasznú Nonprofit Kft által az ERRAM HU-AT projekt keretében létrehozott térinformatikai adatbázis segítségével készült a 6. térkép, melyen az öt bevásárlóközpont közötti megközelíthetőségének időbeli vonzata látható. Egyértelműen látszik a térkép színezéséből, hogy a határ menti régiót Parndorf, Oberwart, Mosonmagyaróvár és Szombathely fedi le, mivel a határtól az itt elhelyezkedő bevásárlóközpontok érhetők el mintegy 20 percen belül (zöld színek). Az is egyértelműen látszik a térképen, hogy Zalaegerszeg vonzáskörzete már nem ér el a határig (piros színskála), így az addig utazással eltöltött idő akár 1 óra, vagy még annál is több lehet. A térképről az is leolvasható, hogy az autópályák közelében fekvő komplexumokhoz sokkal távolabbi sötétzöld színű (5 percen belül elérhető) terület is tartozik a gyorsforgalmi út vonalában (pl:

Designer Outlet Parndorf, Park Center Mosonmagyaróvár), mint az azoktól távol eső egységekhez (pl: Zala Pláza). A fentiek alapján a települések között párok, illetve más szemszögből nézve ellenpólusok találhatók a határ két oldalán. A két pár, illetve ellenpólus Parndorf és Mosonmagyaróvár, valamint Oberwart és Szombathely. Zalaegerszeg pedig, különálló egységként kiesik mindkét körből.



138. ábra A bevásárlóközpontok elérhetősége percben (forrás:ERRAM)

## 5.5. A felmérés módszertana

Az adatgyűjtés az öt bevásárlóközpont parkolójában személyes kikérdezés formájában történt, mely alapján összesen 459 db kérdőív került kitöltésre.

Mivel a kikérdezés a határon átkelő közlekedési-vásárlási szokásait volt hivatott felmérni, ezért minden egyes helyszínen elsősorban külföldiek kerültek megszólításra. Tehát Oberwartban és Parndorfban magyar, míg Zalaegerszeg, Mosonmagyaróvár és Szombathely esetében osztrák rendszámú járművek utasai kerültek kikérdezésre.

A feltett kérdések három nagyobb csoportban térképezték fel a közlekedési-vásárlási szokásokat. Az első kérdéshalmaz az érkezők lakhelyének, számának, hovatartozásuknak és járműveiknek a beazonosítására szolgált. A kérdések másik halmaza az utazás célját és gyakoriságát elemezte, végül a harmadik kérdéscsoport a közlekedési magatartásra vonatkozóan kutatta a meglévő tulajdonságokat és a változtatási lehetőségeket. Az egységesített kérdőíveken 8, többségében feleletválasztós kérdés szerepelt. Az egyes esetekben 3-6 lehetőségből lehetett választani. Ezen kívül kisebb részt eldöntendő kérdések is szerepeltek a listán, valamint a lakóhely irányítószámának megadása egyénileg történt.

A kikérdezések 2014. december 12. és 2015. január 16. között valósultak meg. Mivel a bevásárlóközpontok elsődlegesen a heti- vagy más néven nagybevásárlások célpontjai, ezért a kikérdezések is a hétvégi napokon történtek. Egy alkalommal csütörtökön (január 8.), három alkalommal pénteken (december 12., január 9., január 16.), míg négy alkalommal szombaton (december 13., december 20., január 3., január 10.).

A papír alapon begyűjtött adatok feldolgozása és kiértékelése Microsoft Excel programban történt a manuális adatbevitelt követően, míg az eredmények szöveges elemzése Microsoft Word programban készült.





## 5.6. A felmérés tapasztalatai

Az egyes helyszíneken különböző számú kérdőív került kitöltésre. A legnagyobb számban Szombathelyen és Mosonmagyaróváron, legkisebb számban pedig Zalaegerszegen történt adatfelvétel.

Bevásárlóközpont helye	Összesen db
Parndorf	103
Mosonmagyaróvár	119
Oberwart	101
Szombathely	127
Zalaegerszeg	9
<b>Összesen db</b>	<b>459</b>

46. táblázat Az egyes helyszíneken kitöltött kérdőívek száma

### 5.6.1. A bevásárlóközpontokba érkező járművek és utasaik besorolása

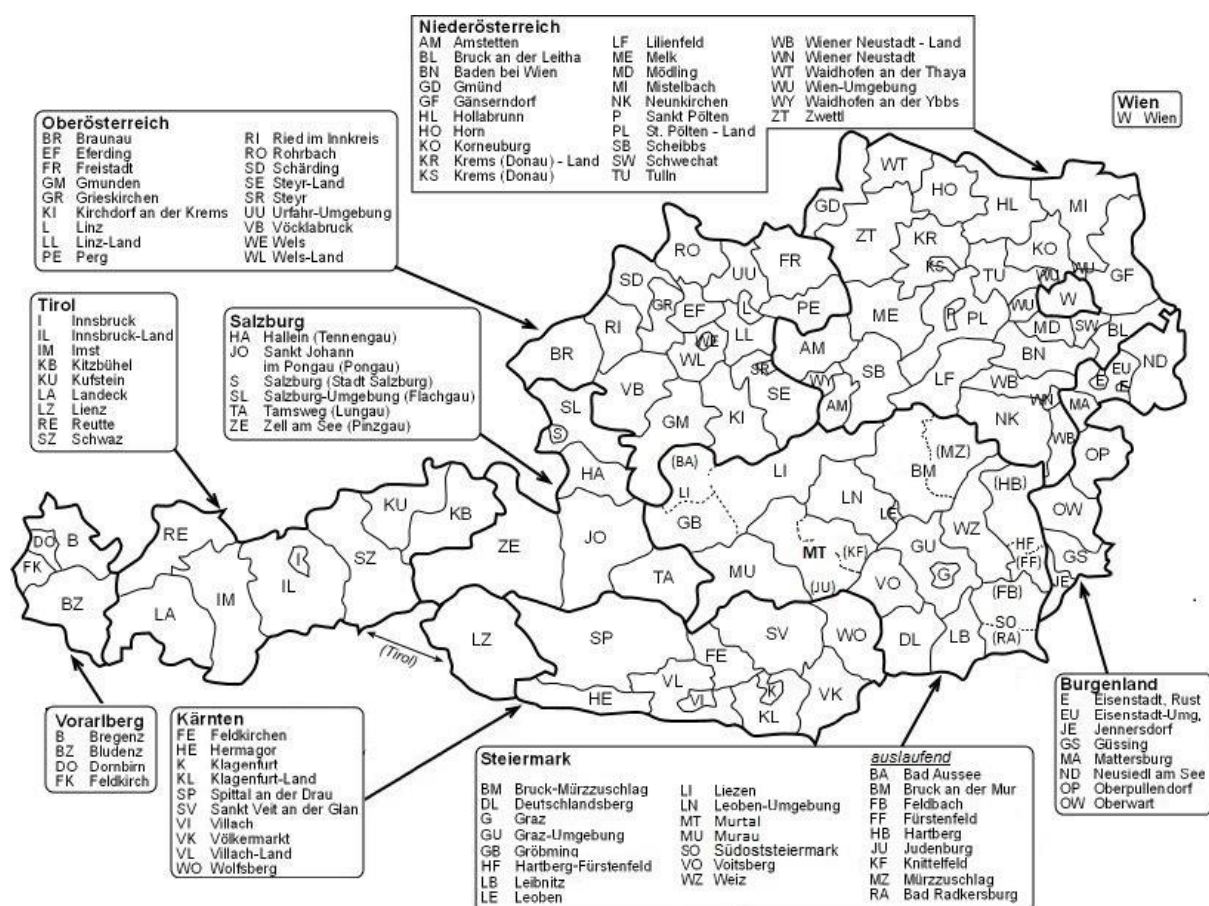
A kérdések első csoportja az interjúalanyok által az adott vásárlás alkalmával használt közlekedési eszköz fajtájának, a járműben utazó személyek számának és esetleges jövedelmi, illetve fogyasztói közösség fennállásának a meghatározására szolgált. A válaszok alapján egyértelműen elmondható, hogy a vásárlóközpont megközelítéséhez használt járművek darabszámát a toronymagasan a személygépkocsik vezetik, kisebb részben egyéb gépkocsik (a járműben utazók száma alapján valószínűsíthető, hogy buszok) érkeztek. Legkevesebben motorkerékpárt használtak arra, hogy a bevásárlóközponthoz jussanak.

Bevásárlóközpont helye	Személygépkocsi	Mikrobusz	Egyéb gépkocsi	Motorkerékpár
Parndorf	80,6%	5,8%	5,8%	1,9%
Mosonmagyaróvár	65,5%	2,5%	31,9%	0,0%
Oberwart	99,0%	1,0%	0,0%	0,0%
Szombathely	90,6%	5,5%	3,1%	0,8%
Zalaegerszeg	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%

47. táblázat Az egyes helyszíneken kikérdezett járművek fajtájának megoszlása

A fenti adatok kizárólag osztrák, illetve magyar rendszámmal rendelkező járműveket tartalmaznak. Parndorfban előfordult ugyanis, hogy 3. országból érkezett járművek utasai is kikérdezésre kerültek. Összességében négy szlovák és két szlovén illetőségű járműről van szó. A négy szlovák jármű két személygépkocsit és két buszt jelent, míg a két szlovén jármű mindegyike busz. Az ezekhez a járművekhez tartozó hat kérdőív adatait a további elemzések során is külön fogjuk kezelni.

Az egyes járművek osztályozása nem csak a jármű fajtája szerint történhet meg, hanem annak hovatartozása alapján is. Ausztriában ugyanis körzetekre vonatkozó gépjármű-nyilvántartási rendszer működik, így a jármű azonosítója meghatározza annak származási körzetét.



139. ábra Az osztrák forgalmi rendszámok területi kódjai (forrás:Wikipedia)

Az egyes magyarországi helyszíneken előforduló osztrák rendszámú járművek területi kód alapján történő besorolása segítségével meghatározhatók az adott bevásárlóközpont vonzáskörzetei. Mosonmagyaróváron például az osztrák rendszámú járművek közel fele bécsi illetőségű (W), míg negyede a burgenlandi Neusiedl am See (Nezsideri) járásból származik (ND). Ezek alapján az osztrák vásárlók jelentős része Bécsből és környékéről érkezik Mosonmagyaróvárra. A nagy távolság miatt azonban valószínűsíthető, hogy ők nem kizárólag vásárlási céllal érkeztek a Park Centerbe, hanem útközben megálltak vásárolni is, míg a közelebbi Neusiedl am See körzetéből érkezők esetében már a vásárlás lehetett az elsődleges cél.

A szombathelyi bevásárlóközpontban látogató osztrák gépjárművek közel fele Oberwart (Felsőőr) körzetéhez tartozik (OW), míg egytizedük Oberpullendorf (Felsőpulya) zónájába (OP) lett bejegyezve. Említésre méltó a bécsi rendszámmal (W) érkezők tábora, akik közel 8%-ot képviselnek a vizsgálati halmazban.

Zalaegerszegen másképp kell tekinteni a számokra, mint a korábbi két esetben. Itt ugyanis mindössze kilenc osztrák járművet sikerült a felmérés során elérni. Ez a szám meglehetősen alacsony ahhoz, hogy messzemenő következtetéseket vonjunk le az eredményekből. Ugyanakkor meg kell említeni, hogy az ide látogató járművek között Oberwart (OW), valamint a Salzburg közelében fekvő St. Johann im Pongau körzetéből (JO) valamivel többen érkeztek, mint a többi területi egységről.

A magyarországi gépjármű-nyilvántartási rendszerből hiányzik a területi alapú beazonosítás, ezért a parndorfi és az oberwarti helyszínekre érkező magyar járművek adataiból a fentiekhez hasonló vizsgálat nem végezhető el.

A bevásárlóközpontokba érkező járművek által szállított személyek számának vizsgálata egyértelmű képet tár elénk abból a szempontból, hogy mindegyik felmért helyszínen leggyakrabban párban érkeztek az emberek vásárolni.

48. táblázat: Az egyes bevásárlóközpontokba érkező járművek által szállított személyek száma

Bevásárlóközpont helye	1 utassal érkező járművek száma	2 utassal érkező járművek száma	3 utassal érkező járművek száma	4 utassal érkező járművek száma	5 utassal érkező járművek száma	Több mint 5 utassal érkező járművek száma
Parndorf	10,8%	32,5%	14,5%	9,6%	12,0%	10,8%
Mosonmagyaróvár	17,3%	33,3%	19,8%	19,8%	6,2%	3,7%
Oberwart	25,3%	47,4%	11,6%	8,4%	6,3%	1,1%
Szombathely	14,0%	28,7%	17,8%	14,7%	12,4%	7,0%
Zalaegerszeg	22,2%	55,6%	0,0%	22,2%	0,0%	0,0%

A Parndorfban kikérdezett 3. országból érkező járművek esetében azt tapasztaljuk, hogy 5-nél több utas volt a járművek 66,6%-ban, míg egy, illetve két utassal a járművek 16,7%-16,7%-a érkezett.

Az egy járműben utazók háztartási szempontból történő összetartozását vizsgáló kérdés azonban nem hozott egyértelmű eredményt. Azon járművek utasait figyelembe véve, ahol egynél többen utaztak, megállapítható, hogy az egyes helyszíneken eltérő arányban szerepeltek az egy-, illetve a több háztartásból származó útítársak. Szombathelyen és Zalaegerszegen az egy háztartásba tartozók voltak többségben, míg a többi helyen nagyságrendileg fele-fele arányban billeg az érték hol egyik, hol másik kategória között.

A járművekben utazó személyek lakhelyadatainak kielemezéséből további információkhoz juthatunk. A válaszadó lakhelyének országát és irányítószámát jelző adatok összesítése során az osztrák járművekkel érkezők esetében hasonló képet kapunk, mint a rendszám alapján végzett csoportosítás esetén.

A hasonlóság annak ellenére észlelhető, hogy a postai irányítószámok területei nem kimondottan esnek egybe a gépjármű-nyilvántartási körzetekkel. A felmért Magyarországi bevásárlóközpontokba látogató osztrákok Mosonmagyaróvár esetében legtöbbször Bécstől (1-es terület) jöttek vásárolni, míg Szombathely esetében Burgenlandból (7-es terület), Zalaegerszeg esetében pedig a Graz környéki területekről (8-as terület) érkeztek legnagyobb arányban.

A magyarországi postai irányítószámok első számjegye az osztrák felosztáshoz hasonlóan, az adott területhez való tartozást jelenti. A magyarországi lakosok ausztriai vásárlásai során azonban azt tapasztaltuk, hogy a vásárlók az ország szinte minden tájáról érkeznek. A legnagyobb távolságokat a Nyíregyházáról (428 km), valamint a Békéscsabáról (405 km) Parndorfba érkezett vásárlók tették meg.

A magyarok ausztriai adatainak összesítése azt mutatja, hogy Oberwartba a legtöbben Szombathelyről (40,6%), valamint a 3. településklaszterből (8,3%) és 2. településklaszterből (6,3%) járnak át vásárolni. Parndorfba pedig a legtöbben Budapestről (24,7%) és környékéről érkeznek (2-es terület: 11,0%), illetve sokan jönnek Mosonmagyaróvárról (8,2%) is. Az 1. településklaszter lakói Parndorfba járnak, míg a 4. településklaszter lakóit sem Oberwartban, sem Parndorfban nem sikerült kimutatni, ami összecseng a háztartási felmérések során tapasztaltakkal.

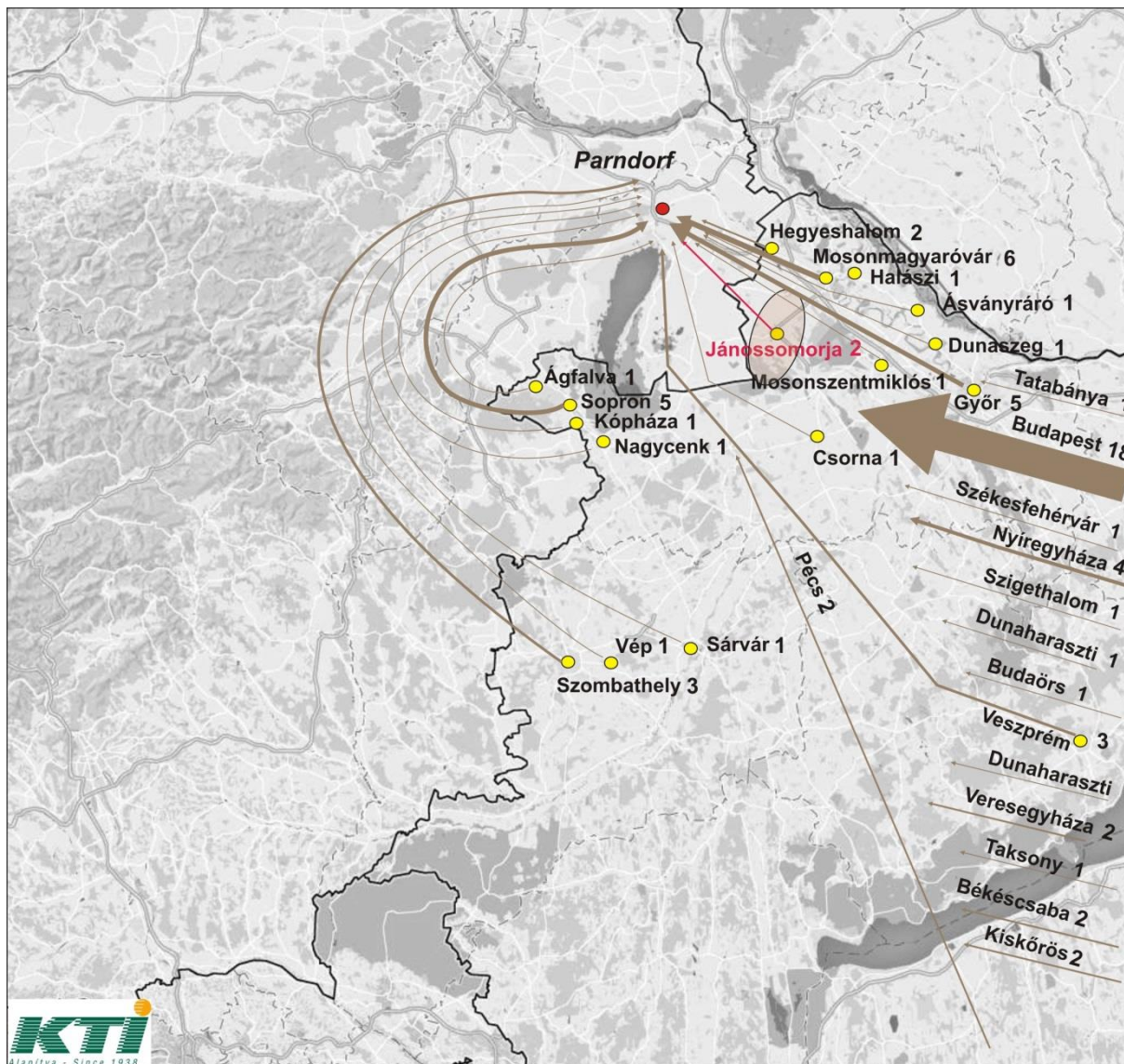
49. táblázat: Az Ausztriában vásárló magyarok lakóhely szerinti megoszlása

Vásárló lakhelye	Oberwart	Parndorf
<b>Budapest</b>	0,0%	24,7%
<b>2-es terület</b>	0,0%	11,0%
<b>Nyíregyháza (4400)</b>	0,0%	5,5%
<b>Békéscsaba (5600)</b>	0,0%	2,7%
<b>Kiskőrös (6200)</b>	0,0%	2,7%
<b>7-es terület</b>	0,0%	2,7%
<b>Székesfehérvár (8000)</b>	0,0%	1,4%
<b>Veszprém (8200)</b>	0,0%	4,1%
<b>Településklaszter 1</b>	0,0%	2,7%
<b>Településklaszter 2</b>	6,3%	0,0%
<b>Településklaszter 3</b>	8,3%	0,0%
<b>Településklaszter 4</b>	0,0%	0,0%
<b>Mosonmagyaróvár (9200)</b>	1,0%	8,2%
<b>Szombathely (9700)</b>	40,6%	4,1%
<b>Sopron (9400)</b>	0,0%	6,8%
<b>9-es terület (maradék)</b>	43,8%	23,3%

Érdekes áramlási viszonyok fedezhetők fel a magyar vásárlási szokásokban, mert míg az aprófalvas települések lakói vásárlásaik nagy részét Szombathelyen, Körmenden, illetve Mosonmagyaróváron végzik, addig ezen nagyobb városok lakói sokkal gyakrabban fordulnak elő Ausztriai bevásárlóközpontokban, aminek az oka valószínűleg a jövedelmi viszonyok közötti különbségekben rejlik. Az egyes bevásárlóközpontokba érkező vásárlók lakhely

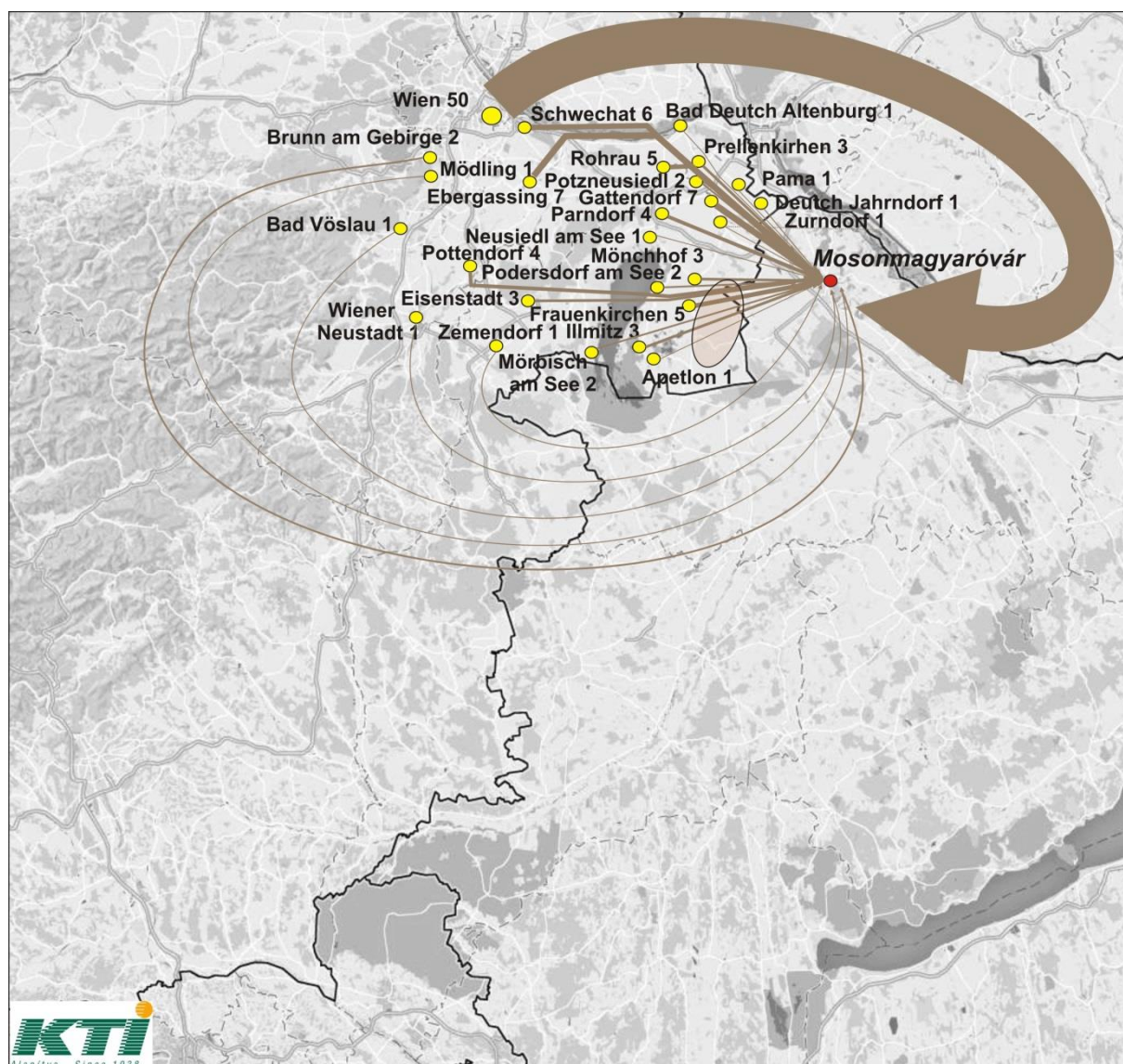


szerinti (irányítószám alapján történő) besorolása térképi megjelenítés során átláthatóbb képet ad a főbb áramlási viszonyokról, melyek az alábbiakban kerülnek bemutatásra. Az egyes településklaszterekhez tartozó települések színessel lettek kiemelve.



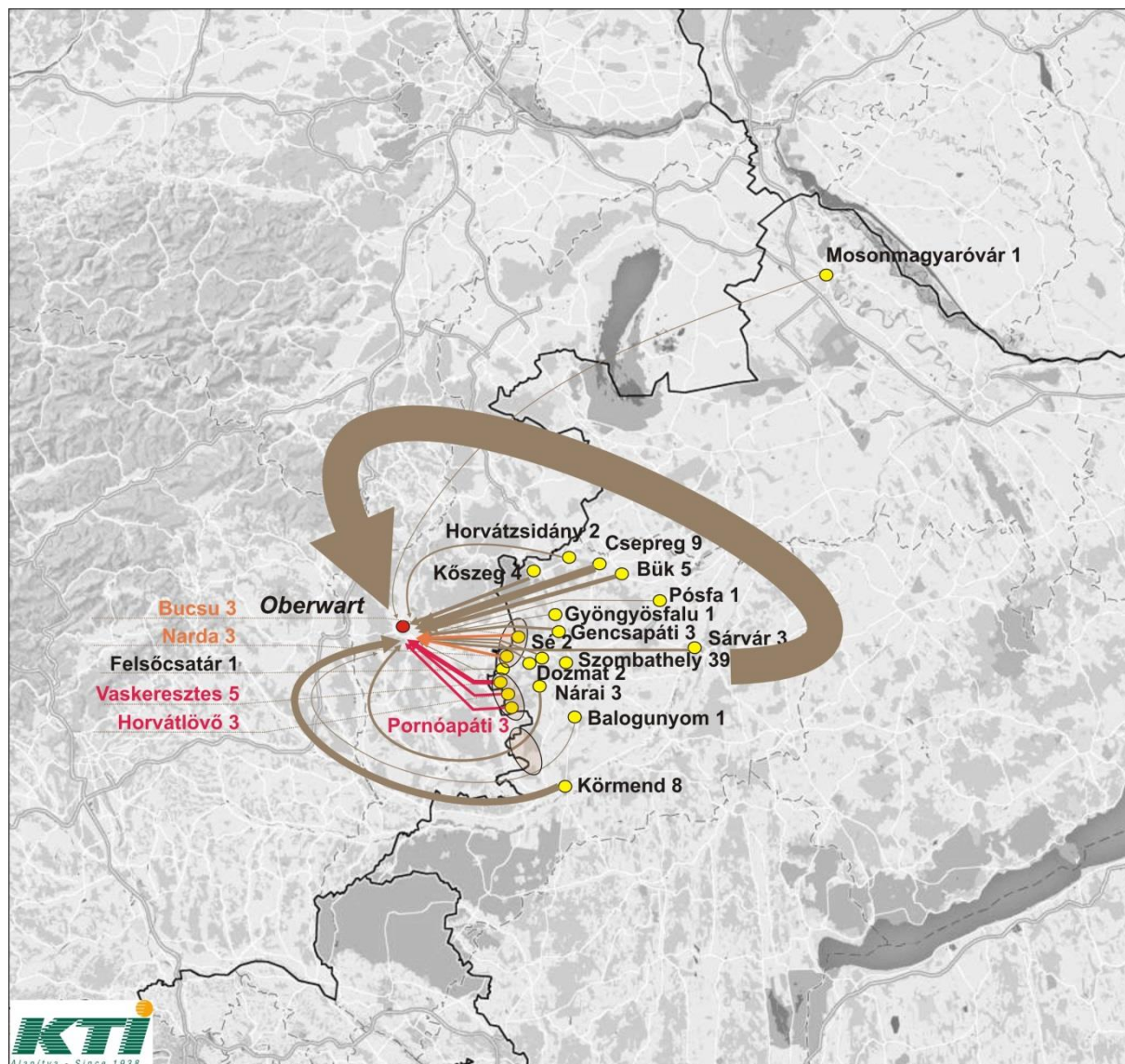
140. ábra A Magyarországról Parndorfba érkező vásárlók kiindulási települései





141. ábra Az Ausztriából Mosonmagyaróvárra érkező vásárlók kiindulási települései



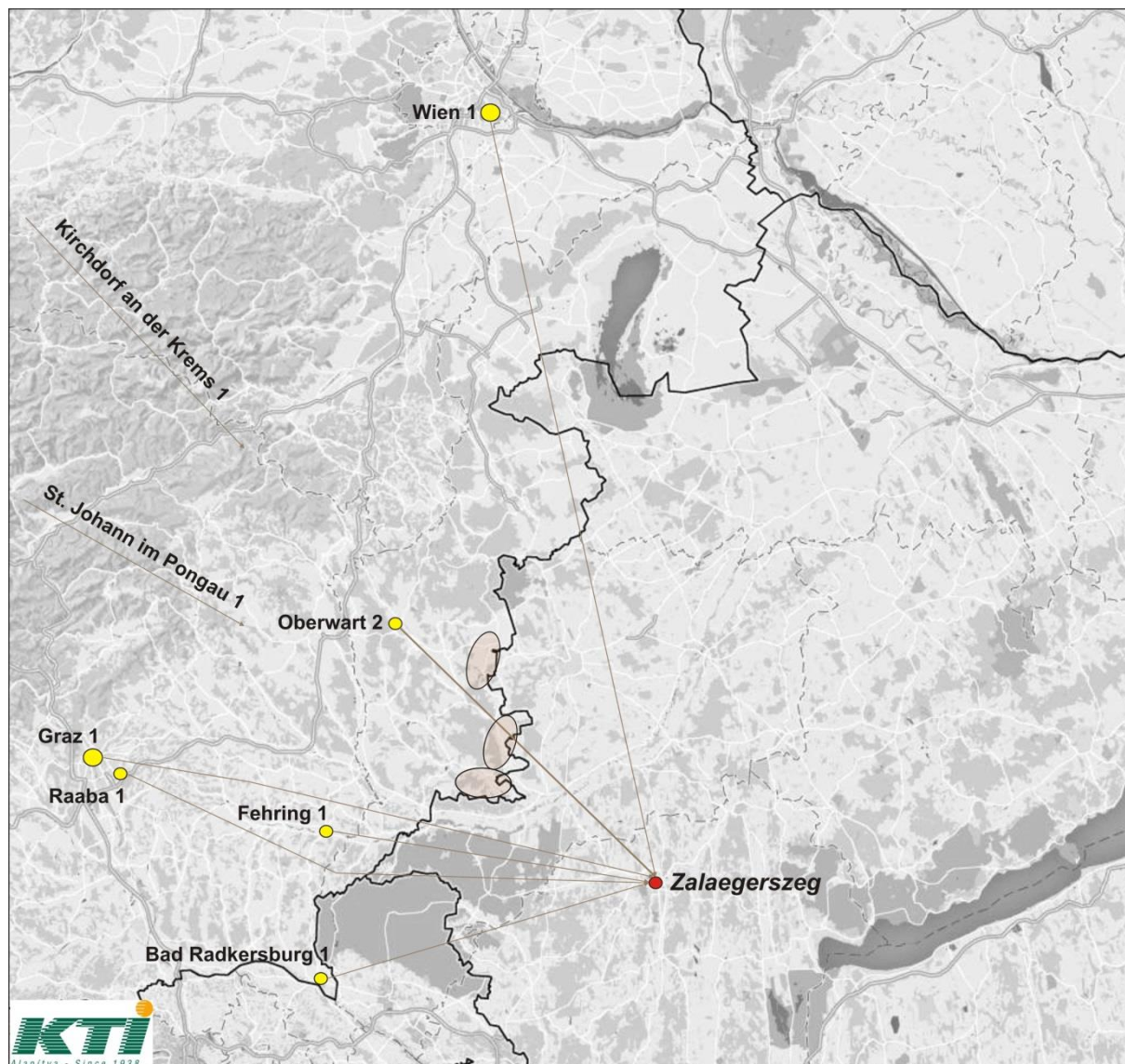


142. ábra A Magyarországról Oberwartba érkező vásárlók kiindulási települései









144. ábra: Az Ausztriából Zalaegerszegre érkező vásárlók kiindulási települései

### Az Ausztriában dolgozó magyarok

A felmérések eredeti szándéka elsősorban az volt, hogy Magyarországon az osztrák, míg Ausztriában a magyar vásárlók szokásait kérdezzék ki. Ugyanakkor előfordult, hogy ezen egyértelműnek tűnő halmazok határai a gyakorlatban kevésbé élesek. Szombathelyen például felbukkant négy osztrák rendszámú személygépkocsi, melyek utasairól kiderült, hogy valójában Magyarországon laknak. A Parndorfban végzett felmérés során pedig 22 osztrák rendszámú személygépkocsi is belekerült a halmazba. A kérdésekre adott válaszok alapján



mindkét esetben vélhetően Ausztriában dolgozó magyarokról van szó, ugyanakkor az általuk közölt adatokat sem a magyar, sem az osztrák adatokhoz nem lehetett besorolni, ugyanis Szombathelyen a magyarországi, Parndorfban pedig az ausztriai lakhelyadataikat adták meg, így az eredmények alapján helyi belföldi vásárlónak tűnnek, akik vizsgálata viszont nem tárgya ennek az anyagnak.

### 5.6.2. Vásárlási szokások

A felmérésben érintett válaszadók utazásai vásárlási céllal történtek ugyan, azonban sok esetben nem kizárólagosan. A kérdőív 2. kérdése arra irányult, hogy az országhatár átlépésének a célja csak a vásárlás volt-e vagy a vásárlás másodlagos cél volt. A magyar vásárlók több mint fele mindkét ausztriai helyszínen azt válaszolta, hogy kizárólag vásárlási céllal érkezett az országba és közel egyharmaduk állítása szerint ott is dolgozik.

	Oberwart	Parndorf
Igen, csak bevásárlási céllal érkezett	55,4%	58,7%
Nem, ebben az országban dolgozik és vásárol	29,7%	26,7%
Nem, elsősorban más tevékenység miatt utazott és emellett vásárol is	14,9%	14,7%

50. táblázat Az Ausztriában vásárló magyarok határátlépésének fő motivációja a bevásárlás?

Az osztrák megkérdezettek magyarországi látogatásukat azonban már nem ennyire egyértelműen kizárólag a vásárlásra korlátozzák. Mosonmagyaróváron és Zalaegerszegen a legtöbben más tevékenység miatt jöttek Magyarországra. Valószínűsíthető, hogy ez a más tevékenység az esetek java részében a turizmust takarja. A Szombathelyen vásárló osztrákok többsége azonban csak azért lépte át a határt, hogy itt vásárolhasson.

	Mosonmagyaróvár	Szombathely	Zalaegerszeg
Igen, csak bevásárlási céllal érkezett	37,1%	66,7%	33,3%
Nem, ebben az országban dolgozik és vásárol	14,7%	1,7%	11,1%
Nem, elsősorban más tevékenység miatt utazott és	48,3%	31,6%	55,6%



<b>emellett vásárol is</b>			
----------------------------	--	--	--

51. táblázat A Magyarországon vásárló osztrákok határátlépésének fő motivációja a bevásárlás?

A kérdőív 3. pontja a vásárlás gyakoriságát kutatta, melyre több előre megadott válasz közül lehetett választani. A magyar vásárlók közül az Oberwartba látogatók többsége gyakrabban (havonta többször) jár át Ausztriába vásárolni, mint akik Parndorfban kerültek megkérdezésre (ritkábban, mint havonta).

	<b>Oberwart</b>	<b>Parndorf</b>
<b>Naponta</b>	9,9%	1,3%
<b>Hetente többször</b>	15,8%	8,0%
<b>Havonta többször</b>	31,7%	13,3%
<b>Havonta</b>	26,7%	25,3%
<b>Ritkábban, mint havonta</b>	14,9%	37,3%
<b>Most először</b>	1,0%	14,7%

52. táblázat Az Ausztriában vásárló magyarok vásárlási gyakorisága

Az osztrák vásárlók válaszaiban viszont visszatükröződik az előző kérdésre adott válaszuk, mely szerint a vásárlás csak másodlagos az egyéb elfoglaltságok mellett. Ugyanis az osztrák válaszok között sokkal magasabb azok aránya (különösen Mosonmagyaróvár esetében), akik első alkalommal voltak vásárolni, ami megerősíti a korábbi feltételezést, hogy turistaként érkeztek az országba, és egyúttal vásárolnak is. A Szombathelyen, illetve Zalaegerszegen megkérdezettek többsége havonta jár Magyarországra vásárolni, a Mosonmagyaróváron megkérdezettek legnagyobb része ritkábban, mint havonta jár vásárolni.

	<b>Mosonmagyaróvár</b>	<b>Szombathely</b>	<b>Zalaegerszeg</b>
<b>Naponta</b>	2,7%	4,2%	0,0%
<b>Hetente többször</b>	9,8%	13,3%	22,2%
<b>Havonta többször</b>	14,3%	24,2%	0,0%
<b>Havonta</b>	19,6%	25,0%	33,3%
<b>Ritkábban, mint havonta</b>	27,7%	20,8%	22,2%
<b>Most először</b>	25,9%	12,5%	22,2%

53. táblázat A Magyarországon vásárló osztrákok vásárlási gyakorisága

A 4. kérdés a határon túli vásárlás okaira keresi a választ. Az egyes helyszíneken kapott válaszok között jelentős eltérés nem mutatkozik, az azonos országból érkezők hasonló

szempontokat tartottak fontosnak vásárlásaik során, bár a magyar vásárlók Ausztriai látogatásának indokai a parndorfi kikérdezések alkalmával viszonylag egyenletes eloszlást mutattak a lehetséges válaszok között.

	Oberwart	Parndorf
<b>Nagyobb választék</b>	40,6%	25,3%
<b>Jobb minőség</b>	28,3%	16,0%
<b>Kedvezőbb árak</b>	5,1%	25,3%
<b>Útba esik egyéb elintéznivaló mellett</b>	10,1%	24,0%
<b>Kényelmesebb</b>	14,5%	2,7%
<b>Egyéb</b>	1,4%	6,7%

54. táblázat Az Ausztriában történő bevásárlás oka

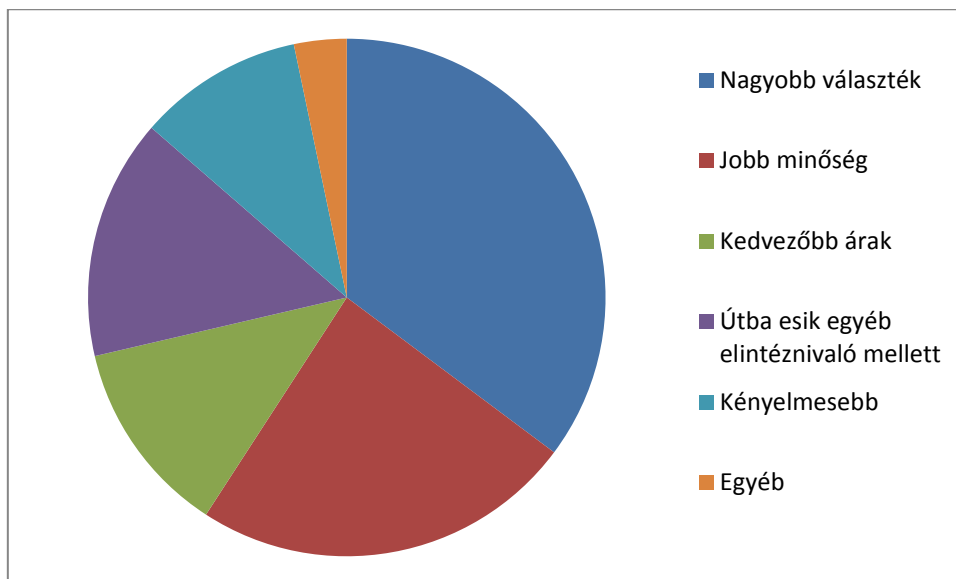
Az osztrákok magyarországi bevásárlásai teljesen egységes képet adnak arról, hogy miért a határ magyar oldalán vásárolnak.

	Mosonmagyaróvár	Szombathely	Zalaegerszeg
<b>Nagyobb választék</b>	5,2%	5,1%	0,0%
<b>Jobb minőség</b>	17,9%	8,8%	0,0%
<b>Kedvezőbb árak</b>	44,0%	46,0%	40,0%
<b>Útba esik egyéb elintéznivaló mellett</b>	27,6%	17,5%	30,0%
<b>Kényelmesebb</b>	3,7%	5,1%	20,0%
<b>Egyéb</b>	1,5%	17,5%	10,0%

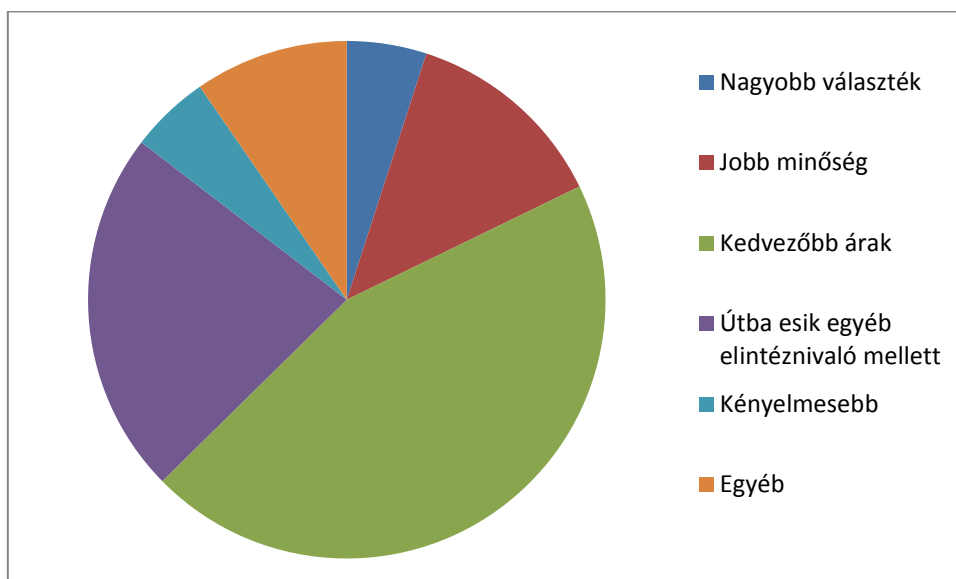
55. táblázat A Magyarországon történő bevásárlás oka

Röviden összegezve az a kép rajzolódik ki, mely csak ráerősít az immár sztereotípiá jellegű vélekedésekre, nevezetesen, hogy az osztrákok azért jönnek Magyarországra vásárolni, mert itt olcsóbban hozzájutnak a termékekhez. A magyarok pedig a nagyobb választék és a jobb minőség reményében költik pénzüket Ausztriában. Mindezt az alábbi két diagram is látványosan összefoglalja.





145. ábra A magyar vásárlók ausztriai vásárlásának okai



146. ábra Az osztrák vásárlók magyarországi vásárlásának okai

Az 5. kérdés annak felderítésére irányult, hogy az egyes helyszíneken kikérdezett vásárlók (Mosonmagyaróváron, Szombathelyen és Zalaegerszegen osztrák, Oberwartban magyar) kizárólag abba az üzletbe mentek-e vásárolni, ahol megszólították őket, vagy máshova is járnak. Parndorfban nem tettük fel ezt a kérdést, az Oberwartba járó magyarok 77,2%-a pedig

máshol is szokott vásárolni. Mosonmagyaróváron és Szombathelyen a kikérdezett osztrákok nagyságrendileg egyharmad – egyharmad arányban választottak a felkínált három lehetőség közül, míg Zalaegerszegen elsősorban az adott üzletben vásárolnak az odaérkező osztrákok.

### **5.6.3. Utazási szokások**

Az előzőekben elemzett adatok alapján az egyértelműen látszik, hogy a bevásárlások döntő többségében gépjárművel jutnak el a vásárlók a bevásárlóközpontokba. Ahhoz, hogy az egyes vásárlói köröknek megfelelő, ugyanakkor környezetkímélőbb utazási alternatívát lehessen kínálni, fontos tudni, hogy jelenlegi szokásaik miért alakultak ki, illetve lényeges azt is felmérni, hogy mennyire lennének nyitottak a változtatásra. Ezekre a témákra kérdezett rá a 6-7-8. kérdés. A „Megfelelő feltételek mellett nyitott lenne környezetkímélőbb módon utazni bevásárláskor?” kérdésre adott válaszok országonként némi eltérést mutatnak.

A legnagyobb hasonlóság a két országból származók válaszai között az az, hogy van egy alapsokaság, akik mindenképpen autóval járnak vásárolni, akármilyenek is a körülmények, és akik a válaszadók nagyságrendileg felét képezik. A zalaegerszegi kiugróan magas autohoz való kötöttség a minta számosságának alacsony voltán kívül azzal magyarázható, hogy az országhatártól való távolság és megközelíthetőség szempontjából az összes vizsgált helyszín közül ez érhető el legnehezebben még közúton is, így valószínűleg nehéz elképzelni, hogy a közforgalmú közlekedés bármilyen elfogadható alternatívát nyújtana a gépjármű-használattal szemben.

A válaszadók nyitottak a közforgalmú közlekedés használatára, megfelelő feltételek fennállása esetén. Az osztrák kikérdezettek mintegy negyede, míg a magyar megkérdezettek ötöde-harmada használná ezt a közlekedési módot. Ez egy erős jelzés arra vonatkozóan, hogy van igény megfelelő színvonalú és költségű közösségi közlekedési szolgáltatásra. Szombathelyen és Parndorfban is a 3. leggyakoribb válasz szintén a közösségi közlekedés használatának hajlandóságát mutatja a vásárlók részéről, abban az esetben, ha a vásárlás után nem nekik kell hazavinniük a termékeket, hanem a bolt házhoz szállítja azokat.

Ausztriában valamivel elterjedtebb az autómegosztás (car sharing), mint közlekedési forma, Mosonmagyaróváron a válaszadók akár 15,9%-a is hajlandó lenne másokkal közös utazást

lebonyolítani. A Magyarországról érkezők azonban kevésbé fogadták még be ezt az utazási módot, Oberwartban, mindössze 2%, Parndorfban pedig 4%-ban lennének hajlandók a közös utazásra.

	Oberwart	Parndorf
Közforgalmú (közösségi) közlekedéssel (busz, vonat)	21,6%	32,0%
Különjáratú busszal (pl. a vasútállomástól a bevásárlóközpontig)	10,8%	5,3%
Autómegosztással	2,0%	4,0%
Használja a közforgalmú közlekedést, ha a vásárolt terméket a bolt házához szállítaná	2,9%	12,0%
Mindenképpen autóval közlekedik	62,7%	46,7%

56. táblázat A megfelelő feltételek mellett a válaszadók hány százaléka választana más közlekedési módot (magyar válaszok)

	Mosonmagyaróvár	Szombathely	Zalaegerszeg
Közforgalmú (közösségi) közlekedéssel (busz, vonat)	24,2%	25,4%	11,1%
Különjáratú busszal (pl. a vasútállomástól a bevásárlóközpontig)	6,1%	4,1%	0,0%
Autómegosztással	15,9%	6,6%	0,0%
Használja a közforgalmú közlekedést, ha a vásárolt terméket a bolt házához szállítaná	8,3%	21,3%	11,1%
Mindenképpen autóval közlekedik	45,5%	42,6%	77,8%

57. táblázat A megfelelő feltételek mellett a válaszadók hány százaléka választana más közlekedési módot (osztrák válaszok)

Bár az előző kérdésre kapott válaszok alapján nagyságrendileg a megkérdezettek fele mindenáron ragaszkodik a gépjárműhasználathoz, arról meglepően kevesen tudnak, hogy egyáltalán milyen más alternatívája lenne az utazásuknak. Ebben annyi pozitívum van, hogy

csupán már megfelelő tájékoztatással, a tényleges és potenciális vevők informálásával is jelentős eredményeket lehetne elérni a közforgalmú/közösségi közlekedési eszközök nagyobb arányú használata érdekében.

A közforgalmú közlekedéssel szemben támasztott követelmények alapján szintén megfigyelhetők az országoként eltérő nézőpontok. Míg az osztrák válaszadók a versenyképes viteldíjat, illetve a kevés gyaloglással elérhető megállóhelyet tartják a legfontosabbnak, addig a magyar vásárlók a gyakoribb járatokat, jobb menetrendet értékelik a legtöbbre.



	Oberwart	Parndorf
<b>Gyakoribb járatok, jobb menetrend</b>	44,4%	39,7%
<b>Vonzó utazási kínálat, rövidebb menetidők</b>	11,1%	19,0%
<b>Vonzó, előnyös, versenyképes viteldíj</b>	38,9%	34,5%
<b>Rövid gyaloglás a megállóhelyhez</b>	5,6%	6,9%

58. táblázat A magyar vásárlók elvárásai a közforgalmú közlekedéssel szemben

	Mosonmagyaróvár	Szombathely
<b>Gyakoribb járatok, jobb menetrend</b>	10,7%	19,4%
<b>Vonzó utazási kínálat, rövidebb menetidők</b>	14,3%	17,9%
<b>Vonzó, előnyös, versenyképes viteldíj</b>	57,1%	22,4%
<b>Rövid gyaloglás a megállóhelyhez</b>	17,9%	40,3%

59. táblázat Az osztrák vásárlók elvárásai a közforgalmú közlekedéssel szemben

## 6. A felmérések eredményeinek összefoglaló értékelése

A határon átnyúló vasúti közlekedés területén megtartott számlálás és célforgalmi felmérés, valamint a kijelölt hét regionális forgalmat lebonyolító határátkelőhelyeken végrehajtott számlálás és kikérdezés eredményeinek legfontosabb jellemzői a következőkben foglalhatók össze:

### VASÚTI FELMÉRÉS

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 határmenetnél 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 határátkelőben 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 hasonló, 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.

## KÖZÚTI FELMÉRÉS

A regionális forgalmat lebonyolító hét határátkelőhely felmért háromnap *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 legtöbbször 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 2625 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.

## BEVÁSÁRLÁSI CÉLÚ MOBILITÁSI FOLYAMATOK

Összességében az látható, hogy mind a magyar mind az osztrák oldalon alapból jelentős a gépjárműhasználat. Ez részben a magyar viszonylatban átlag feletti gépjármű ellátottságnak is köszönhető. Ugyanakkor, ha jobban megvizsgáljuk a gépjármű ellátottság magas arányát, akkor kiderül, hogy az nem egyértelműen ok, hanem inkább következmény, az ott élők egy alkalmazkodási módja a településszerkezetből adódó hiányok ellensúlyozására.

A magyar és az osztrák érdekek, bár környezetvédelmi szempontból azonosak, mégsem ugyanazokról az alapokról indulnak. A többszöri nagymértékű gazdasági visszaesések következtében Magyarország Ausztriához képest sokkal jobban áll a széndioxid kvóták teljesítésében (még eladásra is jut belőle).

A magyar vásárlók környezettudatossága elmarad az osztrák vásárlókétól (pl.:kevésbé elterjedt a gépjárműmegosztás).

A jelenlegi bevásárlóközpontok hangsúlyosan a gépjármű-tulajdonos vásárlókra épültek, általában forgalmasabb utak, elkerülő utak vagy csomópontok közelében, legtöbbször a települések szélén, ahol a közösségi közlekedés nem minden esetben, vagy csak korlátozottan áll rendelkezésre. Sokszor még a kisbevásárlásokat is a bevásárlóközpontokban intézik az emberek.

A jövedelmi viszonyokat jól tükrözi az a helyzet, hogy az aprófalvas települések lakói a környező magyarországi bevásárlóközpontokba járnak vásárolni (Szombathely, Mosonmagyaróvár), míg az ezen városok lakói gyakran járnak át Ausztriába (Oberwartba, Parndorfba). Ráadásul a külföldi vásárlások mozgatórugója elsősorban a nagyobb választék és a jobb árminőség. Az Ausztriából érkezőknek viszont nem kifejezetten a vásárlás az utazásuk fő célja, hanem egyéb tevékenység mellett végeznek vásárlást is, többnyire mert olcsónak találják az itteni termékeket.



1. ábra A határon átlépő vasútvonalak és fontosabb állomásai (Forrás: saját szerkesztés) .....	11
2. ábra A 4124 010-2-es számú Bombardier Talent a soproni GYSEV állomáson (Forrás: saját fotó) .....	13
3. ábra Az 5022 038-1-es számú Siemens Desiro látható Szentgotthárd állomáson (Forrás: saját fotó).....	13
4. ábra Egy szóló GySEV-Jenbacher (247 507) látható a soproni vasútállomáson (Forrás: saját fotó) .....	14
5. ábra A soproni állomásra begördülő City Shuttle vezérlő kocsija (Forrás: saját fotó) .....	15
6. ábra A soproni GySEV állomásra érkező és Deutschkreutzba, Regioexpresszként közlekedő emeletes City Shuttle szerelvény (Forrás: saját fotó) .....	16
8. ábra Jegykiadó automata a Szentgotthárd – Graz vonalon közlekedő Desiro motorkocsiban (Forrás: saját fotó) .....	20
9. ábra Az ÖBB honlapjáról letölthető Wiener Neustadt állomástérkép (Forrás: <a href="http://fahrplan.oebb.at/bin/stboard.exe/en?ld=5&amp;">http://fahrplan.oebb.at/bin/stboard.exe/en?ld=5&amp;</a> ).....	22
10. ábra A soproni GySEV állomás információs kijelzői a váróteremben (Forrás: <a href="http://www.gysev.hu">www.gysev.hu</a> ).....	22
11. ábra A helyközi és helyi buszok (balra), valamint a vonatok (jobbra) információs táblája (Forrás: saját fotó) .....	23
12. ábra A P+R parkoló liftjén kihelyezett tájékoztató tábla (Forrás: saját fotó).....	23
13. ábra A Szentgotthárd – Graz viszonylaton közlekedő Desiro dinamikus (balra) és statikus (jobbra) utastájékoztatója (Forrás: saját fotó) .....	24
15. ábra Egy átlagos tanítási időszak hétköznap (kedd) délelőtti, határon átkelő maximális óránkénti utasforgalma (Forrás: saját szerkesztés).....	30
16. ábra Egy átlagos tanítási időszak hétköznap (kedd) délutáni, határon átkelő maximális óránkénti utasforgalma (Forrás: saját szerkesztés).....	31
17. ábra A nyári felmérés során vizsgált vasútvonalak és a felmérésbe bevont szakaszaik (Forrás: saját szerkesztés).....	33
18. ábra Egy átlagos tanszünetes hétköznap (kedd) délelőtti, határon átkelő maximális óránkénti utasforgalma (Forrás: saját szerkesztés).....	34
19. ábra Egy átlagos tanszünetes hétköznap (kedd) délutáni, határon átkelő maximális óránkénti utasforgalma (Forrás: saját szerkesztés).....	35
20. ábra Az 512-es vonal Deutschkreutz irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	37
21. ábra Az 512-es vonal Neufeld a. d. Leitha irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	37
22. ábra Az 512-es vonal Deutschkreutz irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	38
23. ábra Az 512-es vonal Neufeld a. d. Leitha irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	39
24. ábra Az 512-es vonal Deutschkreutz irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	40
25. ábra Az 512-es vonal Neufeld/Leitha irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	40
27. ábra Az 512-es vonal Neufeld a. d. Leitha irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	43



28. ábra Az 512-es vonal Deutschkreutz irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	44
29. ábra Az 512-es vonal Neufeld a. d. Leitha irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	44
30. ábra Az 512-es vonal Deutschkreutz irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalma .....	45
31. ábra Az 512-es vonal Neufeld a. d. Leitha irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalma	46
33. ábra Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	49
34. ábra Az 524-es vonal Sopron irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	51
35. ábra Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	51
36. ábra Az 524-es vonal Sopron irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői .....	52
37. ábra Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	52
39. ábra Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	55
40. ábra Az 524-es vonal Sopron irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	56
41. ábra Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	56
42. ábra Az 524-es vonal Sopron irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői .....	57
43. ábra Az 524-es vonal Wiener Neustadt irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	57
45. ábra Az 530-as vonal Fehring irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői.	61
46. ábra Az 530-as vonal Szentgotthárd irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	62
47. ábra Az 530-as vonal Fehring irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői....	63
48. ábra Az 530-as vonal Szentgotthárd irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	63
49. ábra Az 530-as vonal Fehring irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői .....	64
51. ábra Az 530-as vonal Fehring irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői.	66
52. ábra Az 530-as vonal Szentgotthárd irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	67
53. ábra Az 530-as vonal Fehring irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői....	68
54. ábra Az 530-as vonal Szentgotthárd irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	69
55. ábra Az 530-as vonal Fehring irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői .....	69
57. ábra A 700-as vonal keddi határ menti utasforgalmának jellemzői megállónként .....	73
58. ábra A 700-as vonal vasárnapi határ menti utasforgalmának jellemzői megállónként.....	73
60. ábra A 700-as vonal keddi határ menti utasforgalmának jellemzői megállónként .....	76
61. ábra A 700-as vonal vasárnapi határ menti utasforgalmának jellemzői megállónként.....	76
63. ábra A 731-es vonal Weiden am See irányú pénteki megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	80

64. ábra A 731-es vonal Fertőszentmiklós irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	81
65. ábra A 731-es vonal Weiden am See irányú keddi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	82
66. ábra A 731-es vonal Fertőszentmiklós irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	83
67. ábra A 731-es vonal Weiden am See irányú vasárnapi megállónkénti utasforgalmának jellemzői.....	83
69. ábra Az utazó státusza szerinti százalékos megoszlás a tavaszi felmérésen kikérdezett utasok körében.....	94
71. ábra A munkába járó forgalom megoszlása a munkahelyükön foglalkoztatottak száma szerint.....	96
72. ábra Az iskolába járó forgalom megoszlása az oktatási intézmény jellege szerint.....	96
73. ábra Gyaloglási távolságok a lakó- és munkahelyhez (vagy oktatási intézményhez) legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyhez, a tavaszi felmérés alapján.....	97
74. ábra A kikérdezettek utazási gyakorisága, a tavaszi felmérés alapján.....	98
76. ábra Az utazási mód választásának oka, a személygépkocsival rendelkezők körében, a tavaszi felmérés alapján.....	99
79. ábra Az utazó státusza szerinti százalékos megoszlás a nyári felmérésen kikérdezett utasok körében.....	105
81. ábra A munkába járó forgalom megoszlása a munkahelyükön foglalkoztatottak száma szerint, a nyári felmérés alapján.....	107
82. ábra Gyaloglási távolságok a lakó- és munkahelyhez (vagy oktatási intézményhez) legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyhez, a nyári felmérés alapján.....	108
83. ábra A kikérdezettek utazási gyakorisága, a nyári felmérés alapján.....	109
85. ábra Az utazási mód választásának oka, a személygépkocsival rendelkezők körében, a nyári felmérés alapján.....	110
87. ábra A közúti határfelmérések helyszínei.....	118
89. ábra Sopron - Klingenberg határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.).....	122
90. ábra Sopron - Klingenberg határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába (2013. 10. 15.).....	122
91. ábra Sopron - Klingenberg határátkelőhely vasárnapi forgalma mindkét irányban.....	123
93. ábra Hegyeshalom - Nickelsdorf határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.).....	126
94. ábra Hegyeshalom - Nickelsdorf határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába (2013. 10. 15.).....	127
95. ábra Hegyeshalom - Nickelsdorf határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban (2013. 10. 20.).....	127
97. ábra Kőszeg - Rattersdorf határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.).....	130
98. ábra Kőszeg - Rattersdorf határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába (2013. 10. 15.).....	131
99. ábra Kőszeg - Rattersdorf határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban (2013. 10. 20.).....	131

101. ábra Rábafüzes - Heiligenkreutz határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.) .....	134
102. ábra Rábafüzes - Heiligenkreutz határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába (2013. 10. 15.) .....	135
103. ábra Rábafüzes - Heiligenkreutz határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban (2013. 10. 20.) .....	135
105. ábra Fertőd - Pamhagen határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.) .....	138
106. ábra Fertőd - Pamhagen határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába (2013. 10. 15.) .....	139
107. ábra Fertőd - Pamhagen határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban (2013. 10. 20.) .....	139
109. ábra Bucsú – Schachendorf határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.) .....	142
110. ábra Bucsú – Schachendorf határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába (2013. 10. 15.) .....	143
111. ábra Bucsú – Schachendorf határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban (2013. 10. 20.) .....	143
113. ábra Kópháza – Deutschkreutz határátkelőhely forgalma Magyarország felől Ausztria irányába (2013. 10. 15.) .....	146
114. ábra Kópháza – Deutschkreutz határátkelőhely forgalma Ausztria felől Magyarország irányába (2013. 10. 15.) .....	147
115. ábra Kópháza – Deutschkreutz határátkelőhely vasárnap délutáni forgalma mind a két irányban .....	147
118. ábra A kikérdezett utazók utazási indoka (munkanap és munkaszüneti nap) .....	151
119. ábra A kikérdezett utazók utazási indoka határátkelőhelyenként (munkanap és munkaszüneti nap) .....	151
120. ábra Az utazási indokok megoszlása nemzetiség és felmérési időszakok alapján .....	153
121. ábra A kikérdezett utazók státusza (munkanap és munkaszüneti nap) .....	154
123. ábra A munkába járó forgalom megoszlása a munkahelyükön foglalkoztatottak száma szerint .....	155
124. ábra Gyaloglási távolságok a lakó- és munkahelyhez legközelebb eső tömegközlekedési megállóhelyhez, a munkanapi közúti felmérés alapján .....	156
125. ábra A kikérdezettek utazási gyakorisága .....	157
126. ábra A közlekedési módválasztás lehetőségei munkanapokon .....	158
127. ábra Az utazási mód választásának oka munkanapokon .....	158
128. ábra A felmért határállomások jellemző célforgalmi relációi .....	161
129. ábra Kétszeres határátlépők közötti célforgalmi relációi .....	163
130. ábra Közlekedési eszközök átlagos darabszáma háztartásonként .....	170
131. ábra Közlekedési módok település-központként .....	175
132. ábra Közlekedési módok korosztályonként .....	176
133. ábra Designer Outlet Parndorf .....	190
134. ábra Park Center Mosonmagyaróvár .....	191
135. ábra Einkaufszentrum Oberwart (EO) .....	193
136. ábra Tesco Szombathely Hipermarket .....	194
137. ábra Zala Pláza Zalaegerszeg .....	196

138. ábra A bevásárlóközpontok elérhetősége percben (forrás:ERRAM) .....	198
139. ábra Az osztrák forgalmi rendszámok területi kódjai (forrás:Wikipedia).....	202
140. ábra A Magyarországról Parndorfba érkező vásárlók kiindulási települései .....	207
141. ábra Az Ausztriából Mosonmagyaróvárra érkező vásárlók kiindulási települései .....	208
142. ábra A Magyarországról Oberwartba érkező vásárlók kiindulási települései.....	210
143. ábra Az Ausztriából Szombathelyre érkező vásárlók kiindulási települései.....	211
144. ábra: Az Ausztriából Zalaegerszegre érkező vásárlók kiindulási települései .....	213
145. ábra A magyar vásárlók ausztriai vásárlásának okai.....	218
146. ábra Az osztrák vásárlók magyarországi vásárlásának okai .....	218

1. táblázat A határátmenetben közlekedő vonatok jellemzői .....	17
2. táblázat A tavaszi felmérésbe bevont vasútvonal-szakaszok és időintervallumok .....	26
3. táblázat A nyári felmérésbe bevont vasútvonal-szakaszok és időintervallumok .....	26
4. táblázat A tavaszi keresztmetszeti utasszámlálás összefoglaló adatai .....	26
5. táblázat A nyári keresztmetszeti utasszámlálás összefoglaló adatai .....	27
6. táblázat Az 512-es vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként.....	41
7. táblázat Az 512-es vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként.....	47
8. táblázat Az 524-es vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként.....	53
9. táblázat Az 524-es vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként.....	58
10. táblázat Az 530-as vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként.....	65
11. táblázat Az 530-as vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként.....	70
12. táblázat A 700-as vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként.....	74
13. táblázat Az 530-as vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként.....	77
14. táblázat A 731-es vasútvonal legnagyobb határátlépő- és utasforgalmú vonatai mérési időszakonként.....	84
15. táblázat A tavaszi mérési napok zsúfolt és túlterhelt (pirossal kiemelve) szerelvényei.....	86
16. táblázat A nyári mérési napok zsúfolt és túlterhelt (pirossal kiemelve) szerelvényei .....	86
17. táblázat Az utasok számának változása a teljes szakaszon és a határátmenetben.....	91
18. táblázat A tavaszi célforgalmi kikérdezés során megkérdezett utasok száma és aránya vasútvonalakra és mérési napokra vonatkozóan .....	92
19. táblázat A tavaszi célforgalmi kikérdezés során megkérdezett határon átutazó utasok száma és aránya vasútvonalakra és mérési napokra vonatkozóan .....	92
20. táblázat Az utazás része egy egynapos oda/vissza útnak? - a tavaszi felmérés alapján.....	94
21. táblázat Személygépkocsi elérhetősége az ingázók körében, a tavaszi felmérés alapján ..	98
22. táblázat Az utazóközönség elégedettségének mértéke a jelenlegi menetrenddel kapcsolatban, a tavaszi felmérés alapján.....	100
23. táblázat Utazási átszállások aránya, a tavaszi felmérés alapján .....	100
24. táblázat A nyári célforgalmi kikérdezés során megkérdezett utasok száma és aránya vasútvonalakra és mérési napokra vonatkozóan .....	103
25. táblázat A nyári célforgalmi kikérdezés során megkérdezett határon átutazó utasok száma és aránya vasútvonalakra és mérési napokra vonatkozóan .....	103
26. táblázat Az utazás része egy egynapos oda/vissza útnak? - a nyári felmérés alapján.....	105
27. táblázat Személygépkocsi elérhetősége az ingázók körében, a nyári felmérés alapján ...	109
28. táblázat Az utazóközönség elégedettségének mértéke a jelenlegi menetrenddel kapcsolatban, a nyári felmérés alapján.....	111
29. táblázat Utazási átszállások aránya, a nyári felmérés alapján.....	111
30. táblázat A határátkelőhelyenkénti forgalom alakulása mérési naponként és a gépjárművek honossága szerinti csoportosításban.....	119

31. táblázat Sopron-Klingenbach határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata ...	120
32. táblázat Hegyeshalom – Nickelsdorf határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata .....	124
33. táblázat Kőszeg – Rattersdorf határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata ..	127
34. táblázat Rábafejes - Heiligenkreutz határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata .....	132
35. táblázat Fertőd - Pamhagen határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata .....	136
36. táblázat Bucsú – Schachendorf határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata	140
37. táblázat Kópháza – Deutschkreutz határátkelőhely felmért keresztmetszeti forgalmi adata .....	144
38. táblázat A közúti célforgalmi kikérdezés során megkérdezett járművek száma és aránya határátkelőhelyekre és mérési napokra vonatkozóan .....	148
39. táblázat A válaszok megoszlása a „Milyen járművel utazik?” kérdésre .....	149
40. táblázat Az utazás része egy egynapos oda/vissza útnak? .....	154
41. táblázat A felmért települések klaszterenként .....	166
42. táblázat Teleülések közötti távolságok .....	167
43. táblázat Kitöltött kérdőívek száma és aránya .....	168
44. táblázat Kisbevásárlások átlagos száma hetente .....	172
45. táblázat Kisbevásárlások átlagos száma havonta .....	172
46. táblázat Az egyes helyszíneken kitöltött kérdőívek száma .....	201
47. táblázat Az egyes helyszíneken kikérdezett járművek fajtájának megoszlása .....	202
48. táblázat: Az egyes bevásárlóközpontokba érkező járművek által szállított személyek száma .....	203
49. táblázat: Az Ausztriában vásárló magyarok lakóhely szerinti megoszlása .....	206
50. táblázat Az Ausztriában vásárló magyarok határátlépésének fő motivációja a bevásárlás? .....	214
51. táblázat A Magyarországon vásárló osztrákok határátlépésének fő motivációja a bevásárlás? .....	215
52. táblázat Az Ausztriában vásárló magyarok vásárlási gyakorisága .....	215
53. táblázat A Magyarországon vásárló osztrákok vásárlási gyakorisága .....	215
54. táblázat Az Ausztriában történő bevásárlás oka .....	216
55. táblázat A Magyarországon történő bevásárlás oka .....	216
56. táblázat A megfelelő feltételek mellett a válaszadók hány százaléka választana más közlekedési módot (magyar válaszok) .....	220
57. táblázat A megfelelő feltételek mellett a válaszadók hány százaléka választana más közlekedési módot (osztrák válaszok) .....	220
58. táblázat A magyar vásárlók elvárásai a közforgalmú közlekedéssel szemben .....	222
59. táblázat Az osztrák vásárlók elvárásai a közforgalmú közlekedéssel szemben .....	222

## MELLÉKLETEK



## 1. sz. melléklet

## CÉLFORGALMI KÉRDŐLAP

### VASÚTI KIKÉRDEZÉS

#### Öko-mobilitás elősegítése az osztrák-magyar határtérségben

Kikérdezés időpontja: 2013. ....hó ..... nap, ..... óra ..... perc

Lapszám: .....

A vonat menetrendi mezőjének száma: .....		A vonat száma: .....	
1/A. Milyen célból utazik? <input type="checkbox"/> Munkába, vagy onnan haza=① Iskolába, vagy onnan haza=② Bevásárlás=③ Munkavégzéssel kapcsolatos utazás=④ Ügyintézés=⑤ Egészségügyi ellátás=⑥ Látogatás=⑦ Turizmus, szabadidő=⑧ Egyéb=⑨			
1/B. Az Ön státusza: <input type="checkbox"/> Fizikai dolgozó=① Szellemi dolgozó=② Tanuló=③ Vállalkozó=④ Egyéb=⑤			
1/C. Ha dolgozik, milyen szektorban? <input type="checkbox"/> Mezőgazdaság=① Ipar=② Egészségügy=③ Szolgáltatás=④ Oktatás=⑤ Közigazgatás=⑥ Igazságszolgáltatás=⑦ Közlekedés, távközlés, informatika=⑧ Egyéb, éspedig.....=⑨			
1/D. Ha tanuló milyen intézménybe jár? <input type="checkbox"/> Ált. iskola=① Középiskola=② Főiskola/egyetem=③ Egyéb=④			
1/E. Munkahely jellege: 1-10 fős cég: <input type="checkbox"/> 11-50 fős cég: <input type="checkbox"/> 50 fősnél nagyobb cég: <input type="checkbox"/>			
2. A jelenlegi utazásának: A: Indulás ideje: .....(óra) .....(perc) B: Érkezés tervezett ideje: .....(óra) .....(perc)			
3. Utazás relációja (teljes utazási lánc)...			
Honnan (település, megálló)		Hová (település, megálló)	
Utazási mód: Vonat =①, Helyközi busz =②, Szgk. =③, Kerékpár, motor =④, Helyi busz/villamos =⑤, Gyaloglás =⑥, Egyéb = ⑦			
4. Az Ön lakóhelye: ..... (település)			
5/A. Gyalog hány percre van a lakóhelyétől a legközelebbi tömegközlekedési megállóhely? .....perc 5/B. Gyalog hány percre van az utazási célpontjához legközelebb található megállóhely? .....perc			
6. A jelenlegi utazáshoz hasonló célból milyen gyakran utazik ezen kiinduló és végpontok között? <input type="checkbox"/> a hét minden napján = ①, hétköznap naponta = ②, hétféteken = ③, hetente többször = ④, hetente egyszer = ⑤, havonta többször = ⑥, ritkábban = ⑦			
7. Ez az utazása része-e egy egynapos oda-vissza útnak? <input type="checkbox"/> igen=①, nem=②			
8. Lett volna-e lehetősége ezt az utazást személygépkocsival lebonyolítani? Igen <input type="checkbox"/> Nem <input type="checkbox"/>			
9. Miért utazik vonattal? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hatékonyan lehet az időt eltölteni (munka/olvasás stb.) =①, kényelmesebb =②, kiszámíthatóbb =③, környezettudatosabb =④, olcsóbb =⑤, nincs autóm =⑥, nincs jogosítványom =⑦, gyorsabb = ⑧ egyéb okból, éspedig.....= ⑨			
10. Elégedett a jelenlegi menetrenddel (csak 1 válasz adható)? 1 Igen <input type="checkbox"/> 2 Nem, mert.....			
11. Van-e egyéb javaslata a határon átnyúló tömegközlekedés fejlesztésére? .....			
Adatfelvevő neve:.....			

## 2. sz. melléklet

## CÉLFORGALMI KÉRDŐLAP VASÚTI KIKÉRDEZÉS

### Öko-mobilitás elősegítése az osztrák-magyar határtérségben

Kikérdezés időpontja: 2013. .... hó .... nap, .... óra .... perc

Lapszám: .....

A vonat menetrendi mezőjének száma: .....		A vonat száma: .....													
Utazása során átlépi az osztrák-magyar határt? <input type="checkbox"/> igen=①; nem=②															
<b>A KIKÉRDEZÉST CSAK ABBAN AZ ESETBEN KELL FOLYTATNI, HA az előző kérdésre adott válasz ①!</b>															
<b>1/A. Milyen célból utazik?</b> <input type="checkbox"/> Munkába, vagy onnan haza=①; Iskolába, vagy onnan haza=②; Bevásárlás=③; Munkavégzéssel kapcsolatos utazás=④; Ügyintézés=⑤; Egészségügyi ellátás=⑥; Látogatás=⑦; Turizmus, szabadidő=⑧; Egyéb=⑨															
<b>1/B. Az Ön státusza:</b> <input type="checkbox"/> Fizikai dolgozó=①; Szellemi dolgozó=②; Diák, tanuló=③; Vállalkozó=④; Egyéb=⑤															
<b>1/C. Ha dolgozik, milyen szektorban?</b> <input type="checkbox"/> Mezőgazdaság=①; Ipar=②; Egészségügy=③; Szolgáltatás=④; Oktatás=⑤; Közigazgatás=⑥; Igazságszolgáltatás=⑦; Közlekedés, távközlés, informatika=⑧; Egyéb, éspedig: ..... =⑨		<b>1/D. Ha diák, milyen intézménybe jár?</b> <input type="checkbox"/> Általános iskola=① Középiskola=② Főiskola/egyetem=③ Egyéb=④													
<b>1/E. Munkahely jellege:</b> <input type="checkbox"/> 1-10 fős cég=①    11-50 fős cég=②    50 fősnél nagyobb cég=③															
<b>2. A jelenlegi utazásának:</b> <b>A: Indulás ideje:</b> ..... (óra) ..... (perc) <b>B: Érkezés tervezett ideje:</b> ..... (óra) ..... (perc)															
<b>3. Az Ön lakóhelye:</b> ..... (település)															
<b>4. Utazás relációja (teljes utazási lánc)...</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">Honnan (település, megálló)</th> <th style="width: 40%;">Hová (település, megálló)</th> <th style="width: 20%;">Mód</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>				Honnan (település, megálló)	Hová (település, megálló)	Mód									
Honnan (település, megálló)	Hová (település, megálló)	Mód													
<b>Utazási mód:</b> Vonat = ①; Helyközi busz = ②; Szgk. = ③; Kerékpár, motor = ④; Helyi busz/villamos = ⑤; Gyaloglás = ⑥; Egyéb = ⑦															
<b>5. Ez az utazása része-e egy egynapos oda-vissza útnak?</b> <input type="checkbox"/> igen=①; nem=②															
<b>6/A. Gyalog hány percre van a lakóhelyétől a legközelebbi tömegközlekedési megállóhely?</b> ..... perc <b>6/B. Gyalog hány percre van az utazási célpontjához legközelebb található megállóhely?</b> ..... perc															
<b>7. A jelenlegi utazáshoz hasonló célból milyen gyakran utazik ezen kiinduló és végpontok között?</b> <input type="checkbox"/> a hét minden napján = ①; hétköznap naponta = ②; hétvégeken = ③; hetente többször = ④; hetente egyszer = ⑤; havonta többször = ⑥; ritkábban = ⑦															
<b>8. Lett volna-e lehetősége ezt az utazást személygépkocsival lebonyolítani?</b> <input type="checkbox"/> igen=①; nem=②															
<b>9. Miért utazik vonattal?</b> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> hatékonyan lehet az időt eltölteni (munka/olvasás stb.) = ①; kényelmesebb = ②; kiszámíthatóbb = ③; környezettudatosabb = ④; olcsóbb = ⑤; nincs autóm = ⑥; nincs jogosítványom = ⑦; gyorsabb = ⑧; egyéb okból, éspedig: ..... = ⑨															
<b>10. Elégedett a jelenlegi menetrenddel?</b> <input type="checkbox"/> ① = Igen    ② = Nem, mert .....															
<b>11. Van-e egyéb javaslata a határon átnyúló tömegközlekedés fejlesztésére?</b>															
Adatfelvevő neve: .....															

### 3. sz. melléklet

## CÉLFORGALMI KÉRDŐLAP

### KÖZÚTI KIKÉRDEZÉS

### Öko-mobilitás elősegítése az osztrák-magyar határtérségben

Kikérdezés időpontja: 2013. ....hó ..... nap, ..... óra ..... perc

Lapszám: .....

<b>A jármű típusa:</b> <input type="checkbox"/> <b>A jármű honossága:</b> MAGYAR <input type="checkbox"/> OSZTRÁK ESETÉN A VÁROSKÓD A RENDSZÁMRÓL <input type="checkbox"/>	
SZEMÉLYGÉPKOCSI=① MIKROBUSZ=② KISTEHERGÉPKOCSI=③ MOTORKERÉKPÁR=④ KERÉKPÁR=⑤ GYALOGOS=⑥	
<b>A járműben tartózkodó személyek száma:</b> ..... fő	
<b>EGYNÉL TÖBB FŐ ESETÉN:</b> Egy háztartásba tartoznak-e? IGEN <input type="checkbox"/> NEM <input type="checkbox"/>	
Azonos-e az utazási céljuk? IGEN <input type="checkbox"/> NEM <input type="checkbox"/>	
<b>1/A. Milyen célból utazik?</b> <input type="checkbox"/>	
MUNKÁBA VAGY ONNAN HAZA=① ISKOLÁBA VAGY ONNAN HAZA=② BEVÁSÁRLÁS=③ MUNKAVÉGZÉSSEL KAPCSOLATOS UTAZÁS=④ ÜGYINTÉZÉS=⑤ EGÉSZSÉGÜGYI ELLÁTÁS=⑥ LÁTOGATÁS=⑦ TURIZMUS, SZABADIDŐ=⑧ EGYÉB=⑨	
<b>1/B. Az Ön státusza:</b> <input type="checkbox"/> FIZIKAI DOLGOZÓ=① SZELLEMI DOLGOZÓ=② DIÁK, TANULÓ=③ VÁLLALKOZÓ=④ EGYÉB=⑤	
<b>1/C. Ha dolgozik, milyen szektorban?</b> <input type="checkbox"/>	<b>1/D. Ha diák, milyen intézménybe jár?</b> <input type="checkbox"/>
MEZŐGAZDASÁG=① IPAR=② EGÉSZSÉGÜGY=③ SZOLGÁLTATÁS=④ OKTATÁS=⑤ KÖZIGAZGATÁS=⑥ IGAZSÁGSZOLGÁLTATÁS=⑦ KÖZLEKEDÉS, TÁVKÖZLÉS, INFORMATIKA=⑧ EGYÉB, ÉSPEDIG: .....=⑨	ÁLTALÁNOS ISKOLA=① KÖZÉPISKOLA=② FŐISKOLA/EGYETEM=③ EGYÉB=④
<b>1/E. Munkahely jellege:</b> <input type="checkbox"/>	
1-10 FŐS CÉG=① 11-50 FŐS CÉG=② 50 FŐSNÉL NAGYOBB CÉG=③	
<b>2. A jelenlegi utazásának:</b>	
<b>A: INDULÁS helye:</b> ..... ideje: ..... ÓRA ..... PERC	<b>B: ÉRKEZÉS helye:</b> ..... tervezett ideje: ..... ÓRA ..... PERC
<b>3. Az Ön lakóhelye:</b> ..... (település)	
<b>4/A. Gyalog hány percre van a LAKÓHELYÉTŐL a legközelebbi tömegközlekedési megállóhely?</b> ..... PERC	
<b>4/B. Gyalog hány percre van az UTAZÁSI CÉLPONTJÁHOZ legközelebb található megállóhely?</b> ..... PERC	
<b>5. A jelenlegi utazáshoz hasonló célból milyen gyakran utazik ezen kiinduló és végpontok között?</b> <input type="checkbox"/>	
A HÉT MINDEN NAPJÁN=① HÉTKÖZNAP NAPONTA=② HÉTVEGEKEN=③ HETENTE TÖBBSZÖR=④ HETENTE EGYSZER=⑤ HAVONTA TÖBBSZÖR=⑥ RITKÁBBAN=⑦	
<b>6. Ez az utazása része-e egy egynapos oda-vissza útnak?</b> <input type="checkbox"/> IGEN=① NEM=②	
<b>7. Más közlekedési eszközzel MÁSKOR megteszi-e rendszeresen ezt az utat?</b> <input type="checkbox"/> IGEN=① NEM=②	
amennyiben IGEN, akkor milyen gyakran? <input type="checkbox"/>	
A HÉT MINDEN NAPJÁN=① HÉTKÖZNAP NAPONTA=② HÉTVEGEKEN=③ HETENTE TÖBBSZÖR=④ HETENTE EGYSZER=⑤ HAVONTA TÖBBSZÖR=⑥ RITKÁBBAN=⑦	
milyen közlekedési eszközzel? <input type="checkbox"/> VONATTAL=① MOTORKERÉKPÁR=② KERÉKPÁR=③ EGYÉB=④	
<b>8. Volt-e más lehetősége az utazás módjára?</b> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <b>ERRE A KÉRDÉSRE AKÁR 2 VÁLASZ IS ADHATÓ!</b>	
SZEMÉLYGÉPKOCSI=① MOTOR=② BUSZ=③ VONAT=④ KERÉKPÁR=⑤ GYALOG=⑥ NEM=⑦	
<b>9. Miért ezt az utazási módot választotta?</b> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <b>ERRE A KÉRDÉSRE AKÁR 4 VÁLASZ IS ADHATÓ!</b>	
LEGKEDVEZŐBB ÁR=① ROSSZ A MENETREND=② GYORSABB=③ MEGÁLLÓHELY TÁVOL VAN=④ KÉNYELMESEBB=⑤ NINCS MÁS LEHETŐSÉG=⑥ IDŐJÁRÁSI TÉNYEZŐ MIATT=⑦ KÖZVETLEN VONAT/AUTÓBUSZ KAPCSOLAT HIÁNYA=⑧ EGYÉB OKBÓL: .....=⑨	
<b>10. Van-e egyéb javaslata a határon átnyúló tömegközlekedés fejlesztésére?</b>	
Adatfelvevő neve: .....	





## 4. sz. melléklet

### Háztartási kérdőív

**Kérdezőbitos:**

**Kérdőív sorsz.:**

*Jó napot! Szeretnénk egy rövid kikérdezést végezni az Ön napi az Ön környékén mehetett bevásárlásának közlekedési szokásairól. Kérem szánjon ránk néhány percet a következő kérdések megválaszolásához. Köszönjük!*

#### **A** Általános adatok (A kikérdezés előtt kitöltendő)

**A település neve, postai irányítószáma:**

**A kikérdezés ideje:** \_\_\_\_\_ (nap H,K, Sze, stb)), \_\_\_\_\_ (Datum), \_\_\_\_\_ óra

#### **B** A háztartás ált. adatai

- 1) Hány személyes a háztartása? \_\_\_\_\_
- 2) Hány használatban lévő személyautó van a háztartásban? \_\_\_\_\_
- 3) Hány használatban lévő smotorkerékpár vagy moped van a háztartásban? \_\_\_\_\_
- 4) Hány használatban lévő kerékpár van a háztartásban? \_\_\_\_\_
- 5) Hány személynek van gépjárművezetői jogosítványa a háztartásban? \_\_\_\_\_

#### **C** Közlekedési szokások – kisebb bevásárlásoknál

*(Megj.: „Kisebb bevásárlás: olyan napi árucikkek beszerzése, amelyek 2 napra szólnak és beleférnek egy normál bevásárló táskába/szatyorba.*

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

<b>Pékáru- és tejtermékek</b>	<input type="checkbox"/> <sup>1</sup> Péknél	<input type="checkbox"/> <sup>2</sup> Vegyesbolt	<input type="checkbox"/> <sup>3</sup> Szupermarket, ABC
Bolt neve			
Helye			
Hetente hányszor?			
Havonta hányszor?			
Egyéb (pld. önellátó):			
<b>Hús- és hentesárak</b>	<input type="checkbox"/> <sup>1</sup> Hentes	<input type="checkbox"/> <sup>2</sup> Vegyesbolt	<input type="checkbox"/> <sup>3</sup> Szupermarket, ABC
Name d. Geschäfts			
Name d. Ortes			
Anzahl/Woche?			
bzw. Anzahl/Monat?			
Sonstiges (z. B. Selbstversorger):			
<b>Zöldség-gyümölcs</b>	<input type="checkbox"/> <sup>1</sup> Utcai zöldségárú, piac	<input type="checkbox"/> <sup>2</sup> Vegyesbolt	<input type="checkbox"/> <sup>3</sup> Szupermarket
Bolt neve			
Helye			
Anzahl/Woche?			
bzw. Anzahl/Monat?			
Sonstiges (z. B. Selbstversorger):			
<b>Higénia</b> (Pld. WC papir)	<input type="checkbox"/> <sup>1</sup> Drogeria	<input type="checkbox"/> <sup>2</sup> Vegyesbolt	<input type="checkbox"/> <sup>3</sup> Supermarkt
Name d. Geschäfts			
Name d. Ortes			
Anzahl/Woche?			

bzw. Anzahl/Monat?			
Sonstiges:			
<b>Dohányáru und sajtótermék</b>	<input type="checkbox"/> <sup>1</sup> Trafik	<input type="checkbox"/> <sup>2</sup> Greißler	<input type="checkbox"/> <sup>3</sup> Supermarkt
Name d. Geschäfts			
Name d. Ortes			
Anzahl/Woche?			
bzw. Anzahl/Monat?			
Sonstiges (z. B. Hauszustellung):			
<p><b>7) Milyen alább felsorolt közlekedési eszközt ill. helyváltoztatási módot használ kisebb bevásárlásai során leggyakrabban és miért pont azt?</b></p> <p> <input type="checkbox"/><sup>1</sup> személygk. és/vagy motorkerékpár/moped      <input type="checkbox"/><sup>2</sup> vasút vagy/és busz  <input type="checkbox"/><sup>3</sup> Kerékpár      <input type="checkbox"/><sup>4</sup> gyalog  <input type="checkbox"/><sup>5</sup> utasként autóban/motoron                 </p> <p>Miért így közlekedik _____</p>			
<p><b>8) Kisebb bevásárlásait más célból megtett útjaival köti össze?</b></p> <p> <input type="checkbox"/><sup>1</sup> nem, én külön útként megyek vásárolni  <input type="checkbox"/><sup>2</sup> igen, munkába menet vagy jövet  <input type="checkbox"/><sup>3</sup> igen, amikor a gyereket viszem/hozom iskolából, óvodából  <input type="checkbox"/><sup>4</sup> igen, más okból megtett utam alkalmából                 </p> <p>Melyik alkalomból? _____</p>			
<p><b>9) Ha lakhelyén lenne egy olyan szomszédja, akivel együtt közösen bevásárolna, vele menne bevásárolni?</b></p> <p> <input type="checkbox"/><sup>1</sup> igen      <input type="checkbox"/><sup>2</sup> nem  <input type="checkbox"/><sup>3</sup> es gibt einen Nahversorger zu dem ich auch gehe      ?????????????????????????????????????                 </p> <p> <input type="checkbox"/><sup>4</sup> es gibt einen Nahversorger zu dem ich aber nicht gehe      ?????????????????????????????????????                 </p>			
<p><b>10) Kb. mennyit költ egy kisbevásárlásakor?</b> _____ Ft</p>			

## **D Közlekedési szokások – Nagybevásárlás/Heti bevásárlás**

(Megj.: „Heti bevásárlás esetén hétközben csak max. napi cikkek (péksütemény) vásárlása szükséges)

### **11) Milyen gyakran csinál nagybevásárlást?**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> <sup>1</sup> gyakrabban mint hetente   | <input type="checkbox"/> <sup>2</sup> hetente egyszer               |
| <input type="checkbox"/> <sup>3</sup> kéthetente                | <input type="checkbox"/> <sup>4</sup> havonta egyszer               |
| <input type="checkbox"/> <sup>5</sup> hevesebbszer mint havonta | <input type="checkbox"/> <sup>6</sup> soha (→ tovább a 16 kérdésre) |

### **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?**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> <sup>1</sup> személygk. és/vagy motorkerékpár/moped | <input type="checkbox"/> <sup>2</sup> vasút vagy/és busz |
| <input type="checkbox"/> <sup>3</sup> Kerékpár                               | <input type="checkbox"/> <sup>4</sup> gyalog             |
| <input type="checkbox"/> <sup>5</sup> utasként autóban/motoron               |  |

Miért így közlekedik \_\_\_\_\_

### **14) Nagy/Heti bevásárlásait más célból megtett útjaival köti össze?**

- ☐<sup>1</sup> nem, én külön útként megyek vásárolni
- ☐<sup>2</sup> igen, munkába menet vagy jövet
- ☐<sup>3</sup> igen, amikor a gyereket viszem/hozom iskolából, óvodából
- ☐<sup>4</sup> igen, más okból megtett utam alkalmából

Melyik alkalomból? \_\_\_\_\_

### **15) Kb. mennyit költ egy nagybevásárláskor általában? \_\_\_\_\_ Ft**

## **E Általános magatartás a vásárlás-közlekedés-közellátás rendszerében**

**16) Mindegy milyenek a körülmények, a kisbevásárlásaim során továbbra is személygépkocsit használok.**

- ☐<sup>1</sup> igaz                      ☐<sup>2</sup> részben igaz  
☐<sup>3</sup> nem igaz                ☐<sup>4</sup> én nem használok személygépkocsit

**17) Ha a kisbevásárlást szolgáló üzlet közelebb lenne, én gyalog vagy kerékpárral mennék vásárolni.**

- ☐<sup>1</sup> igaz                      ☐<sup>2</sup> részben igaz  
☐<sup>3</sup> nem igaz                ☐<sup>4</sup> én gyalog vagy kerékpárral megyek

**18) Nekem személygépkocsival kell mennem, mert máskülönben nem tudom a kisbevásárlásomat elintézni.**

- ☐<sup>1</sup> igaz                      ☐<sup>2</sup> részben igaz  
☐<sup>3</sup> nem igaz

**19) A vásárláshoz közforgalmi közlekedési eszközzel (busz, vasút, stb) való utazás számomra körülményes**

- ☐<sup>1</sup> igaz                      ☐<sup>2</sup> nem igaz

**20) Ha lenne jobb közforgalmú közlekedés (busz, vasút, falubusz) akkor vásárlásaim során használnám azt.**

- ☐<sup>1</sup> igaz                      ☐<sup>2</sup> nem igaz

**21) A vásárlási utazásomnál más segítségére/közreműködésre szorulok.**

- ☐<sup>1</sup> igaz                      ☐<sup>2</sup> részben igaz  
☐<sup>3</sup> nem igaz

**22) IEL tudnám képzelni, ha a bolt megfelelő távolságban van és egy biztonságos kerékpárút állna rendelkezésre, akkor kerékpárral mennék.**

- ☐<sup>1</sup> igaz                      ☐<sup>2</sup> nem igaz

**23) Unsere Familie macht gemeinsame Einkäufe.**

- ☐<sup>1</sup> igaz                      ☐<sup>2</sup> részben igaz  
☐<sup>3</sup> nem igaz

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

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> <sup>1</sup> többször minden órában | <input type="checkbox"/> <sup>2</sup> óránként                          |
| <input type="checkbox"/> <sup>3</sup> minden 2 órában        | <input type="checkbox"/> <sup>4</sup> egyszer de., egyszer du.          |
| <input type="checkbox"/> <sup>5</sup> hetente egyszer        | <input type="checkbox"/> <sup>6</sup> szóba sem jön számomra érdektelen |

**25) Milyen távolságban lenne a legközelebbi megállóhely Önhöz ahhoz, hogy tömegközlekedést vegyen igénybe vásárláskor?**

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

**F Az interjúalany társadalmi-gazdasági státusza**

**Családi állapot:**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> <sup>1</sup> nőtlen/hajadon | <input type="checkbox"/> <sup>2</sup> házas/kapcsolatban |
| <input type="checkbox"/> <sup>3</sup> elvált         | <input type="checkbox"/> <sup>4</sup> özvegy             |

**Életkor:** \_\_\_\_\_

**Neme**

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> <sup>1</sup> férfi | <input type="checkbox"/> <sup>2</sup> nő |
|---|--|

**Iskolai végzettsége:**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> <sup>1</sup> Egyetem, főiskola | <input type="checkbox"/> <sup>2</sup> érettségi   |
| <input type="checkbox"/> <sup>3</sup> szakiskola        | <input type="checkbox"/> <sup>4</sup> ált. iskola |
| <input type="checkbox"/> <sup>5</sup> egyéb _____ )     |   |

## 5. sz. melléklet

### Bevásárlóközponti kérdőív

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

Lapszám: .....

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

<b>A jármű jelleg</b> <input type="checkbox"/>	
① személygépkocsi	② mikrobusz
③ egyéb gépkocsi	④ motorkerékpár
<b>Az osztrák jármű rendszámának régió azonosító</b> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<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 lakhely</b> <input type="checkbox"/>	
① Magyarország	② Ausztria
③ Egyéb: .....	
<b>1/B. Az Ön lakhelyének irányítószám</b> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<b>2. Az országhatár átlépésének a bevásárlás a fő motiváció?</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	
<b>4. Miért jött át Ausztriába/Magyarországra vásárolni?</b> <input type="checkbox"/>	
① nagyobb a választék	
② jobb a minőség	
③ kedvezőbbek az árak	
④ útba esik egyéb elintéznivalóim mellett	
⑤ kényelmesebb	
⑥ egyéb: .....	
<b>5. Csak ebben az áruházban vásárol, vagy egyéb üzletekben is? (Parndorfban nem illt ezt kérdezni)</b> <input type="checkbox"/>	
① csak itt	
② más üzletekbe is szokott járni	
③ élelmiszert mindig itt vásárol, de egyéb termékek kapcsán felkeres más üzletet is	
<b>6. Megfelelő feltételek megléte mellett nyitott lenne környezetkímélőbb módon utazni a bevásárláskor?</b> <input type="checkbox"/>	
① Közforgalmú (közösségi) közlekedéssel (busz, vonat)	



- ② Különjáratú busszal pld. a vasútállomástól a bevásárlóközpontig  
 ③ Autómegosztással  
 ④ Használna-e a közforgalmú közlekedést, ha az Ön által vásárolt árukat a bolt házhoz szállítaná  
 ⑤ Nem, mindenképpen autóval közlekedek

7. Tudja-e, hogyan lehet busszal/vonattal megközelíteni ezt a bevásárló központot?

Igen ☐ Nem ☐

8. 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: