

BUDAÖRS FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE

Háttérdokumentum

jóváhagyási változat



TARTALOMJEGYZÉK

Tartalomjegyzék	2	4.2	Autóbuszos és vasúti megállóhelyi utasforgalmi kikérdezés	58
1 Partnerségi és kommunikációs terv	3	4.3	Iskolai felmérés	71
1.1 Mi a partnerségi tervezés és megvalósítás előnye?	4	5	A dinamikus parkolásvizsgálat eredményei	74
1.2 A partnerség megteremtése.....	5	5.1	A dinamikus parkolásvizsgálat módszertana	75
1.3 A partnerség eszközei.....	7	5.2	A felmért helyszínek jellemzése.....	77
1.4 Kockázatkezelési Stratégia.....	9	5.3	Az egyes parkolók jellemzői	79
1.5 Ütemezés	10	5.4	A dinamikus parkolásvizsgálat összefoglaló eredményei	127
2 Autóbuszos és vasúti utasszámlálások eredményei.....	11	6	SWOT elemzés.....	128
2.1 Autóbusz-megállóhelyi utasszámlálás eredményei.....	11	7	Műhelytalálkozók emlékeztetői	130
2.2 Helyi buszokon történő utasszámlálás eredményei.....	14	7.1	Műhelymegbeszélés gazdasági szervezetek számára	130
2.3 Vasúti utasszámlálás eredményei	18	7.2	Műhelymegbeszélés civil szervezetek számára	133
3 A közúti forgalomszámlálások eredményei.....	19	7.3	Műhelymegbeszélés önkormányzati képviselők számára	134
3.1 A közúti forgalomszámlálás módszertana	19			
3.2 A forgalomszámlálás eredményei	19			
4 A lakossági kérdőíves felmérések eredményei.....	29			
4.1 Online lakossági kérdőíves felmérés	29			

1 PARTNERSÉGI ÉS KOMMUNIKÁCIÓS TERV

Budaörs a Fenntartható Mobilitási Terv elkészítése során komoly hangsúlyt fektet a főbb szereplőkkel való érdemi együttműködésre, valamint a lakosság széles körű tájékoztatására, azaz az érintettek

- ötleteinek, javaslatainak megismerésére;
- saját mobilitási igényeik, szükségleteik és céljaik megismerésére és összehangolására;
- a célok, elképzelések útjában álló problémák feltárása
- megnyerésére és ösztönzésére, hogy saját tevékenységükkel, fejlesztéseikkel segítsék a terv megvalósulását
- együttműködésének elősegítésére, kölcsönös informálására.

A tervezés során megvalósítandó **partnerség** nem csupán egy adminisztratív módon igazolandó tevékenység, hanem **a teljes tervezési folyamat kulcseleme**: a partnerségi alapú tervezésen múlik, hogy **a kijelölt célrendszer kellő támogatottsággal, legitimitással bír-e, és így középtávon megvalósítható-e.**

A partnerségi egyeztetés, együttműködés nem csak része, hanem kerete a tervező munkának. Az előkészítés és a teljes tervezési munka, majd a követés során biztosítjuk a tervezés, majd a megvalósítás folyamatának, tartalmának nyilvánosságát, a helyi társadalom és gazdaság szereplőinek partnerként történő bevonását.

A partnerségi egyeztetési módszerek, eszközök és célcsoportok kiválasztása során a lehető legszélesebb körű partnerség kialakítására kell törekedni, szem előtt tartva azt, hogy a társadalom- és gazdaságfejlesztés hatékony és fenntartható módon való formálása csak a helyi közösség bevonásával, széles körű elköteleződésével, helyi értékek és problémák feltárására alapozottan képzelhető el.

A TERVEZÉS ÉS MEGVALÓSÍTÁS KÖZÖSSÉGI KITERJESZTÉSÉVEL A TERVEZÉS OLYAN ÚTJÁNAK VÉGIGJÁRÁSÁT HATÁROZZUK MEG, AMELY MÁR AZ ELSŐ LÉPÉSEK MEGTÉTELE ELŐTT BIZTOSÍTJA A PARTNERSÉGET A DÖNTÉSHOZÓKTÓL A HELYI LAKOSSÁGIG, ÍGY EGYSZERRE SZOLGÁLJA A TÁRSADALMI, KÖZÖSSÉGI RÉSZVÉTEL ÉS A SZAKMAISÁG SZEMPONTJAIT IS.

1.1 MI A PARTNERSÉGI TERVEZÉS ÉS MEGVALÓSÍTÁS ELŐNYE?

- 1 **A tervezés értékválasztást tükröz:** A fejlesztés, tervezés szempontjából sok lényegi kérdést nem lehet csak szakmai, racionális módon megválaszolni. Az, hogy mi értékelhető pozitív és mi negatív tényezőként, sokszor az adott térség lakosságának értékválasztásától függ.
- 2 **Integrált és komplex nézőpont:** Az érintettek bevonása a helyzetfeltárásba, tervezésbe mindenképpen komplexebb megközelítést és precízebb helyzetképet ad, mint a szakértői tervezés.
- 3 **Innovatív megoldások, többféle kompetencia, tudás, készség, tapasztalat hasznosítása:** A tervező a legjobb szándék mellett sem tudja a probléma hátterét olyan alaposan feltárni, mint ami a közös tervezés során, az eltérő tudású, hátterű emberek párbeszéde, együttműködése révén felszínre kerül. Ilyenkor a „tudományos” és a helyi tudásformák, kompetenciák egyaránt beépülnek a tervezésbe, ami nyilvánvalóan kedvez a helyi viszonyoknak leginkább megfelelő innovatív megoldások feltárásának.
- 4 **Valós, helyi igényű fejlesztés:** A jól végzett közösségi tervezés felszínre hozza a fejlesztés által érintett személyek, érdekcsoportok valós igényeit. Az alulról történő valós szerveződések bárki számára nyitottak, így egyéni elképzeléseket is tartalmaznak, ezek lehetnek a későbbi helyi fejlesztési közösségek kezdeményezői, illetve a hosszú távú együttműködések mozgatói.
- 5 **Konfliktusok felszínre kerülése, konszenzus:** Egy település alapvető érdeke, hogy a beavatkozások, fejlesztések minél kevesebb konfliktussal valósuljanak meg. Ennek érdekében a tervezőknek a folyamat korai szakaszától együtt kell működniük az érintettekkel, s az érdekkonfliktusokra elfogadható megoldásokat kell keresni.
- 6 **A helyi szereplők elköteleződése:** A társadalom és gazdasági csoportosulások partnerségbe való minél szélesebb körű bevonásával az érintett társadalmi csoportok magukénak érezhetik a város jövőjét meghatározó dokumentumokat és fejlesztési elképzeléseket, a város vezetése jó kapcsolatot alakít ki az egyes csoportok szereplőivel, meghallgatja és akár be is építi fejlesztési elképzeléseiket a város jövőjét meghatározó koncepcionális és stratégiai dokumentumokba.

1.2 A PARTNERSÉG MEGTEREMTÉSE

1.2.1 Ki a célcsoport? Kik a partnerek?

A MUNKA ELSŐ LÉPÉSE A TERVEZÉssel ÉRINTETT CÉLCSOPORTOK ÉS PARTNEREK AZONOSÍTÁSA, FELTÉRKÉPEZÉSE, ELEMZÉSE. AZ EGYES SZEREPLŐK ÉRDEKELTSÉGE ÉS MOTIVÁCIÓJA DÖNTŐEN MEGHATÁROZZA A TERVEZÉSBE ÉS MEGVALÓSÍTÁSBA TÖRTÉNŐ BEVONÁSUK MÓDJÁT, GYAKORISÁGÁT.

Mobilitás iránti igény és a mobilitást befolyásoló képesség alapján **négy markáns célcsoportot** különböztethet meg. Őket tulajdonságaikban, jelenlétükben, létszámukban, nyitottságukban, az új dolgok és trendek iránti fogékonyságukban jelentős különbségek jellemzik.

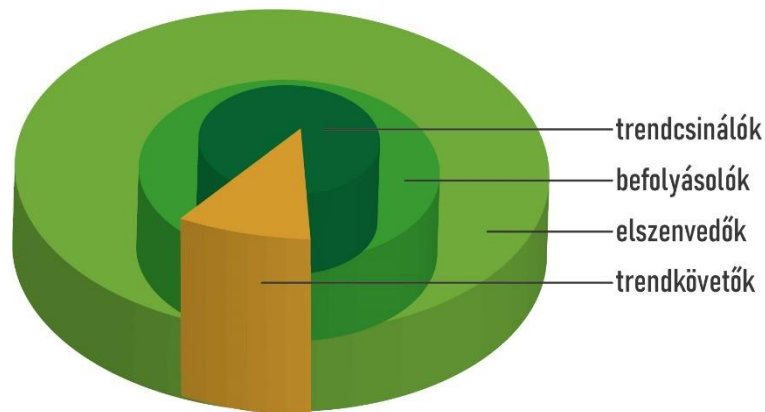
1 Az elszenvedők: Nincs befolyásuk a mobilitásra vagy a közlekedésre, nem nyitottak az újdonságok iránt. Végző felhasználók, akik részben megszokásból, berögződésből, részben kényszerből használják a várost. Ők adják a legnagyobb tömeget, így a véleményük a megvalósíthatóság szempontjából fontos.

2 A befolyásolók: A mobilitást, annak irányait, szükségességét és kereteit alapvetően meghatározzák. Ide tartoznak a fizikai infrastruktúra tervezői, üzemeltetői mind ágazati, mind lokális szinten, de befolyásolók a jelentősebb foglalkoztatók, intézmények, szolgáltatók, akik a mobilitás szükségességét tartják fent. Ez utóbbi a különböző rendszerek részben velejáró (pl. orvoslátogatás), részben

megszilárdult adottságaira vezethető vissza, azaz megváltoztatásuk is rendszer szintű, hosszú folyamat eredménye (pl. e-szolgáltatások).

3 A trendcsinálók: A mobilitást, a mobilitás szükségességét az alapjaitól formázzák át. Ez egyrészt a közlekedési módok, eszközök újszerű használatát jelenti (kerékpáros közlekedés, roller stb.), másrészt a mobilitást is radikálisan átalakítja (co-working, home office, e-közigazgatás, e-banking stb.). Kevesen vannak, a város szempontjából „láthatatlanok”, az általuk képviselt innovációk és azok gondolatisága révén érhetőek tetten. Véleményük a tervezés kezdeti szakaszától fontos és előremutató, ugyanakkor a radikális, túlságosan újszerű elgondolásokat folyamatosan szűrni és aktualizálni szükséges.

4 A trendkövetők: Az előző három célcsoport horizontális szegmensei, akik a trendcsinálók által kitalált módszereket, elveket, megoldásokat széles körben elterjesztik. A befolyásolók közül ők az új irányzatok képviselői. Részvételük mind a tervezésben, mind a megvalósításban fontos.



1-1. táblázat: Célcsoportok azonosítása

Trendcsinálók	Befolyásolók	Elszenvedők	Trendkövetők
Magasabb szintű kormányzati szereplők, politikusok	Önkormányzat és szervezeti egységei	Üzemeltetők, fenntartók	e-közigazgatás, e-szolgáltatásokat használók
K+F szektor	Infrastruktúra-fejlesztők	Érintett területen lakók és közlekedők (agglomerációban élők)	
Co-working szolgáltatók, startup vállalkozások	Nagyfoglalkoztatók	Alkalmazottak	Co-workerek
Kutatóintézetek, alapítványok	Oktatási intézmények	Tanulók, hallgatók	
Civil szervezetek (különösen a helyi kerékpáros szervezet)	Közzszolgáltatók (különösen a városi és agglomerációs közösségi közlekedést szervező)	Mozgáskorlátozottak, fogyatékkal élők, időskorúak, kisgyermekes családok, szociálisan hátrányos helyzetűek	Privát finanszírozók
	Szolgáltatók	Áruszállítók (mint alkalmazottak)	Áruszállítást nyújtó vállalkozások
Szakági tervezők, szakértők	Hivatalok, hatóságok	Kerékpárkölszönzők	

A célcsoportok beazonosítása után kerülhet sor a **partnerségbe bevonandók körének meghatározására**. Ideális esetben minden érintett szegmens minden jelentősebb képviselője képviselteti magát a tervezésben és megvalósításban, de szerepkörük alapján egymástól jól elkülöníthető mértékben.

Itt kell tehát meghatározni:

- a partnerségi tervezésben és megvalósításban részt vevő konkrét szervezeteket és intézményeket, azok képviselőit,
- a létrehozni kívánt munkacsoportok körét, illetve
- a közöttük lévő kapcsolatot.

Mindezek alapján a partnerségben részt vevő csoportok összetétele:

1-2. táblázat: Munkacsoportok azonosítása

Csoport	Résztvevők
Irányító munkacsoport (ICS)	<ul style="list-style-type: none"> • Kabinetvezető • Projektvezető • Műszaki Ügyosztály vezetője

Csoport	Résztvevők
Operatív szakmai munkacsoport	<ul style="list-style-type: none"> • Városépítési Iroda • Főépítési Iroda • Út- és Mélyépítési Osztály • önkormányzati képviselőtestület tagja • esetenként meghívott: <ul style="list-style-type: none"> ○ Magasépítési és Környezetvédelmi Osztály ○ Intézményüzemeltetési Osztály ○ Vagyongazdálkodási Iroda ○ Polgármesteri Kabinetiroda
Tervezői csoport	<ul style="list-style-type: none"> • Projektvezető • Tervezők és szakértők
Gazdasági szereplők	<ul style="list-style-type: none"> • nagyobb bevonandó vállalkozások (BITEP, Auchan, IKEA, Decathlon, METRO, TERRAPARK, Tetra Pak, Budaörsi Településgazdálkodási Nonprofit Kft.)
Civil szervezetek	<ul style="list-style-type: none"> • főbb bevonandó civilek (Nyugdíjas Országjáró Egyesület, BULÁKE, HÚSZNEGYVEN Egyesület, Fillari Team Budaörs Kerékpáros Sportegyesület)
Lakosság	<ul style="list-style-type: none"> • Budaörsi lakosok • Budaörsre ingázók

1.2.2 Ki mit csinál?

Az egyes csoportok hatékony és szervezett együttműködése érdekében már a tervezési folyamat kezdetén definiálni kell a feladatokat és a döntési jogköröket.

- 1 Az **irányító csoport** (ICS) a tervezés során operatív döntés-előkészítő munkát folytat. Fontos a kezelhető méret, az elérhetőség és az alapvető tájékozottság a feladatot és a város helyzetét illetően. Az ICS tagjai beosztásuknál, gazdasági vagy véleményformáló erejükénél fogva döntéselőkészítő ill. döntéshozói szereppel is bírnak.
- 2 Az **operatív csoport** a Hivatal munkatársaiból, valamint olyan szervezetek képviselőiből tevődik össze, amely alapvető fontossággal bír a város életében. A résztvevők egy-egy szakágat érintően rendelkeznek általános, a város egészét jellemző információkkal. A tervezésben 1-1 speciális témában informáló, véleményező, döntés-előkészítő szerepük van.
- 3 A **tervezői csoport** a rendelkezésre álló adatokból, információkból elkészíti a mobilitási terv megalapozását, valamint a résztvevők bevonásával kialakítja a stratégiát és az annak megvalósulása érdekében elvégzendő cselekvési tervet.
- 4 Az ún. **külső munkacsoportok** vagy célcsoportok képviselői egy-egy szakpolitikát érintően rendelkeznek olyan információkkal, amelyeket célszerű figyelembe venni a mobilitási terv kialakításakor. E szervezetek révén a térségi összefüggések, együttműködési lehetőségek is kirajzolódhatnak.

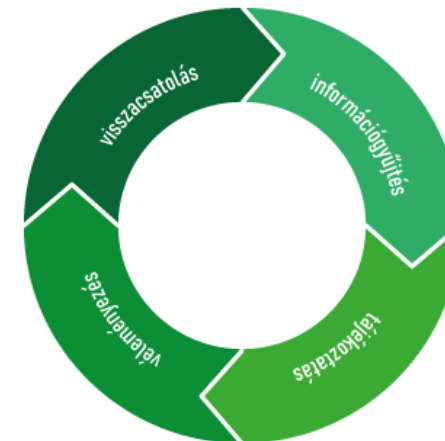
Ezek a szervezetek tudásukkal és független szakértelmükkel érdemben járulhatnak hozzá a tervezés folyamatához. Részvételük nem csupán azért fontos, mert a térségben élők széles körét képviselik, hanem bizonyos projektek megvalósításában is tevékenyen részt tudnak venni.

Budaörs fenntartható városi mobilitási terve - Háttérdokumentum

1.3 A PARTNERSÉG ESZKÖZEI

1.3.1 Kommunikáció vagy információgyűjtés?

A célcsoportok és a partnerek definiálását követően meg kell határozni a kommunikáció során alkalmazott eszközöket. Itt többféle módszert és eszközt szükséges számba venni, hiszen minden érintett más-más módszerrel szólítható meg hatékonyan. Erre nem csak az inputszerzés során van szükség, hanem a tájékoztatásnál, visszacsatolásnál, véleményezéskor is megfelelően kell alkalmazni.



A KOMMUNIKÁCIÓ LÉNYEGE NEM AZ EGYIRÁNYÚ, ESETI JELLEGŰ, AD-HOC ADATGYŰJTÉS, HANEM A CIKLIKUS INFORMÁCIÓÁRAMLÁS.

1.3.2 Kit hogyan lehet bevonni?

A bevonás módjánál különbséget kell tenni a tervezés és a megvalósítás során alkalmazott eszközök között. A tervezés során az elsődleges cél az információszerzés, véleményezés és tájékoztatás, míg a megvalósításnál a figyelemfelkeltés, bevonás és az eredménye kommunikálása kerül a fókuszba.

A **tervezés** során használt eszközök:

- **Műhelytalálkozó:** több problémakör elemzésére fókuszál, elsősorban az irányító, a tervezői és az operatív szakmai munkacsoport részvételével zajlik.
- **Fókuszcsoportos egyeztetés:** műhelytalálkozók eredményeinek bemutatására, véleményezésére, valamint további részletinformációk beszerzésére kerül sor.

- **Személyes interjú:** a kiemelt stakeholderek hatékony bevonási formája, ahol félig strukturált interjúk keretében zajlik az információgyűjtés.
- **Kérdőív:** Az információgyűjtés időszakában nagyszámú résztvevő megszólítására ad lehetőséget.
- **Honlap:** feladata kettős, egyrészt információgyűjtés, véleményezés a tervezés során, másrészt tájékoztatás a teljes folyamatban.
- **Helyi média:** feladata elsődlegesen a tájékoztatás, informálás a nagyobb mérföldkövek elérésekor a tervezés és megvalósítás során.

AZ EGYES ESZKÖZÖKET NEM LEHET MINDEN ÉRINTETT CSOPORT ESETÉBEN AZONOS HATÉKONYSÁGGAL ALKALMAZNI, EZÉRT FONTOS MEGHATÁROZNI, HOGY MELYIK CÉLCSOPORTOT MILYEN ESZKÖZÖKKEL LEHET A LEGHATÉKONYABBAN MEGSZÓLÍTANI.

	Irányító csoport	Operatív csoport	Gazdasági szereplők	Civil szervezetek	Lakosság
Műhelytalálkozó	Véleményezés, döntéshozás	Információgyűjtés, egyeztetés, véleményezés			
Fókuszcsoport			Információgyűjtés, egyeztetés, véleményezés	Információgyűjtés, egyeztetés, véleményezés	
Személyes interjú	Információgyűjtés	Információgyűjtés			
Kérdőív			Információgyűjtés	Információgyűjtés	Információgyűjtés
Honlap			Tájékoztatás, véleményezés	Tájékoztatás, véleményezés	Tájékoztatás, véleményezés
Helyi média			Tájékoztatás	Tájékoztatás	Tájékoztatás

A kommunikációs folyamat megkezdése előtt számos teendő van, amely nélkül már a tervezés során sem lehet hatékony az információáramlás.

- **weboldal:** elsődleges kommunikációs csatorna, ahol a hírek, események, meghívók, kérdőívek helyet kapnak, valamint itt lehet az elkészült dokumentumokat is véleményezni és javaslatokat megfogalmazni.
- **kérdőív:** elsősorban a lakosság igényeit megcélzó, egyszerű, de jól strukturált kérdőív, amely zárt és nyitott kérdéseket egyaránt

tartalmaz. Célja a minél szélesebb körű információgyűjtés, így a pozitívumra és negatívumra, valamint a problémákra egyaránt kitér.

- **interjúk, fókuszcsoportos egyeztetések forgatókönyvei:** a tervezett egyeztetések forgatókönyveinek, az érinteni kívánt főbb kérdéseknek az összeállítása.

Az érintett további települések önkormányzatait szintén fontos bevonni a közösségi tervezésbe, amelyre lehetőséget nyújt a már meglévő térségi együttműködési kapcsolatok, platformok.

A **megvalósítás** során – igénybe véve a helyi médiát és a város weboldalát – elsősorban az alábbi eszközök használatára kerül sor:

- Nyomtatott tájékoztató anyagok: Ezek célja elsősorban az elért eredmények kommunikálása.
- Szemléletformáló események: mobilitást befolyásoló kampányok, rendezvények, amelynek a fókuszában a fenntartható, környezetkímélő városi közlekedés áll.
- Oktatási segédanyagok: elsősorban óvodások és iskolások részére kidolgozott oktatási anyagok, ahol - részben a szemléletformálással

egybekötve - a balesetmentes, fenntartható közlekedés kerül a fókuszba.

- Standok, információs pult, molinók, plakátok: városszerte vagy kiemelt eseményeken információs pulttal jelenik meg a város, kommunikálva az elért sikereket, illetve a további tervezett fejlesztéseket.
- Ötletpályázat

1.4 KOCKÁZATKEZELÉSI STRATÉGIA

A közösségi tervezés hatékony lefolytatásához szükséges a kommunikáció kockázatkezelési stratégiájának megalkotása, amelynek első lépése a potenciális veszélyforrások azonosítása.

A felmerülő kockázatokat a bekövetkezés valószínűsége és a terv megvalósíthatóságra gyakorolt hatása szerint értékelni kell, majd definiálni a kezelési megoldásokat és a felelősöket.

Kockázat megnevezése	Valószínűség	Hatás	Kezelés módja	Kezelés felelőse
Weboldal és kérdőív elindítása késik	Alacsony	Alacsony	Megfelelő ütemezés	Tervezői és Operatív munkacsoport
Weboldalt kevesen látogatják, kérdőívet kevesen töltik ki	Közepes	Alacsony	Intenzív kommunikáció a tervezés során, érdekes és figyelemfelkeltő tartalmak	PR
A tájékoztatás és kommunikáció célt téveszt, politikai vagy a szakmaiságtól eltérő irányba terelődik	Közepes	Közepes	Folyamatos külső kontroll	Tervezői munkacsoport
Alacsony részvételi hajlandóság a fókuszcsoportos megbeszéléseken és a műhelytalálkozókon	Magas	Közepes	Intenzív megelőző kommunikáció, érdeklődés felkeltése, személyes meghívás	PR és Operatív munkacsoport
A fókuszcsoportos megbeszélések, műhelytalálkozók nem hoznak eredményt	Közepes	Közepes	Felkészült és tapasztalt moderátor alkalmazása	Tervezői munkacsoport
Az egyeztetések eredménye nem a városhasználók többségi véleményét fogja tükrözni	Közepes	Magas	Folyamatos kontroll a külső munkacsoportok, lakosság részéről	Tervezői munkacsoport
Nem minden érintett támogatását sikerül megnyerni	Közepes	Közepes	Konszenzus, megoldásra törekvő gondolkodás	Tervezői munkacsoport

1.5 ÜTEMEZÉS

1-1. táblázat: Községi tervezés ütemezése

Feladat megnevezése	január				február				március				április				május				június				július				Igénybe vett kapacitás																																		
	1. hét	2. hét	3. hét	4. hét	5. hét	6. hét	7. hét	8. hét	9. hét	10. hét	11. hét	12. hét	13. hét	14. hét	15. hét	16. hét	17. hét	18. hét	19. hét	20. hét	21. hét	22. hét	23. hét	24. hét	25. hét	26. hét	27. hét	28. hét	29. hét	30. hét	ICS - Irányító munka csoport	OCS - Operatív munka csoport	Gazdasági csoport	Civil szervezetek	Lakosság																												
I. Előkészítés - Kommunikációs terv elkészítése																																																															
Ökormányzat tájékoztatása - munkaindító megbeszélés																																																															
Javaslat a munkacsoportok összetételére																																																															
Kommunikációs terv első változatának elkészítése																																																															
Kommunikációs terv véglegesítése																																																															
Szükséges kommunikációs eszközök megtervezése																																																															
Kapcsolatfelvétel az érintett csoportokkal																																																															
Tájékoztató a munka megindításáról																																																															
II. Megalapozó vizsgálat																																																															
Mobilitási igények, szükségletek feltárása																																																															
Fejlesztési tervek, elképzelések feltárása																																																															
Városrészek eltérő igényeinek, szükségleteinek azonosítása																																																															
Városterületi szerepkör és kapcsolatok																																																															
Problémák beazonosítása																																																															
A megalapozó vizsgálat - draft 1.																																																															
A helyzetfeltárás eredményeinek ismertetése																																																															
Véleményezés, észrevételezés																																																															
A mobilitási terv megalapozó vizsgálatának véglegesítése																																																															
III. Cérendszer meghatározása																																																															
Jövőkép és célrendszer definiálása																																																															
Városrészi célok, főbb beavatkozási területek meghatározása																																																															
IV. Eszközrendszer meghatározása																																																															
Beavatkozások, intézkedések meghatározása																																																															
Költségigény és ütemezés																																																															
Felelősök meghatározása																																																															
Cselekvési terv összeállítása																																																															
Mobilitási terv összeállítása -draft 1.																																																															
A mobilitási terv ismertetése																																																															
Véleményezés																																																															
Vélemények átvezetése																																																															
Mobilitási terv véglegesítése																																																															
A mobilitási terv bemutatása																																																															

2 AUTÓBUSZOS ÉS VASÚTI UTASSZÁMLÁLÁSOK EREDMÉNYEI

2.1 A MEGÁLLÓHELYI UTASSZÁMLÁLÁS MÓDSZERTANA

A közösségi közlekedést használók számát megállóhelyi utasszámlálással mértük fel, melynek keretében 9 kiválasztott autóbusz-megállóban és Budaörs vasútállomáson számoltuk a járművekről leszálló és oda felszálló utasokat. A számlálást irányonként elkülönítve, a járatok számát és érkezési idejét is feljegyezve végeztük el.

A számolásra 2023. 02. 16. 6:00-11:00 és 14:00-19:00 között került sor.

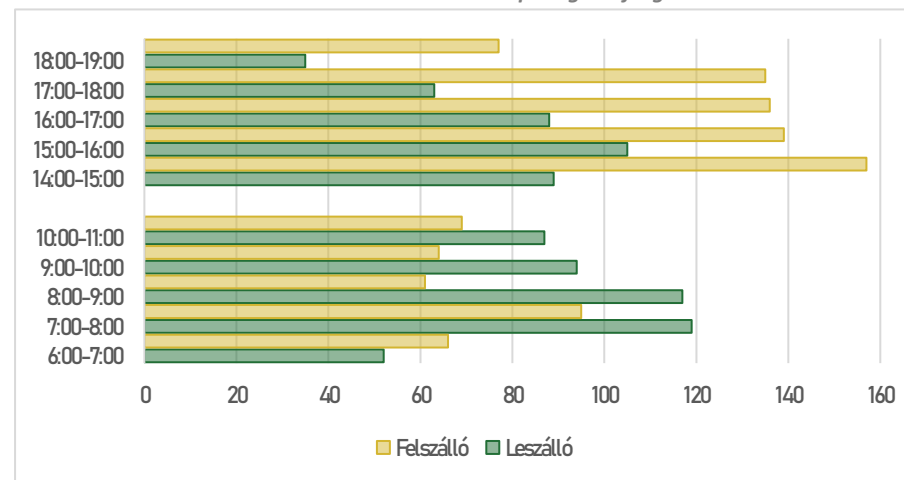
2-1. ábra: Az autóbusz megállóhelyi utasszámlálás helyszínei



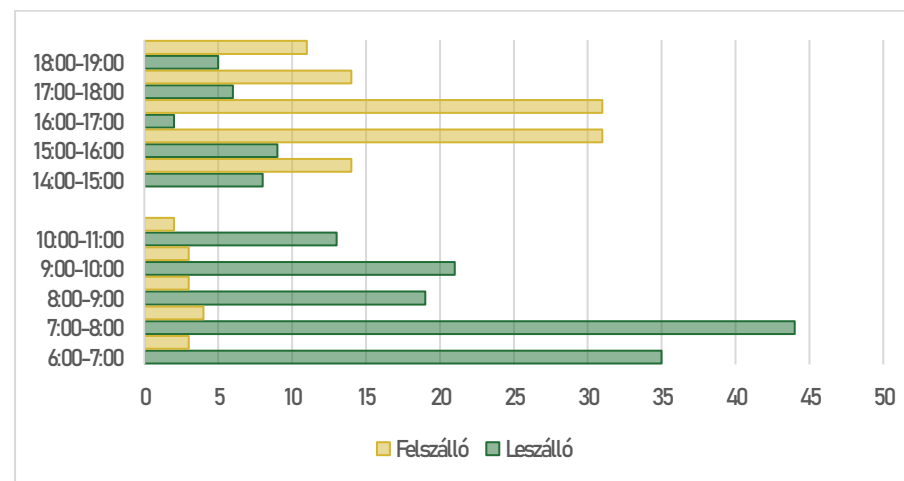
Saját szerkesztés

2.2 AUTÓBUSZOS MEGÁLLÓHELYI UTASSZÁMLÁLÁS EREDMÉNYEI

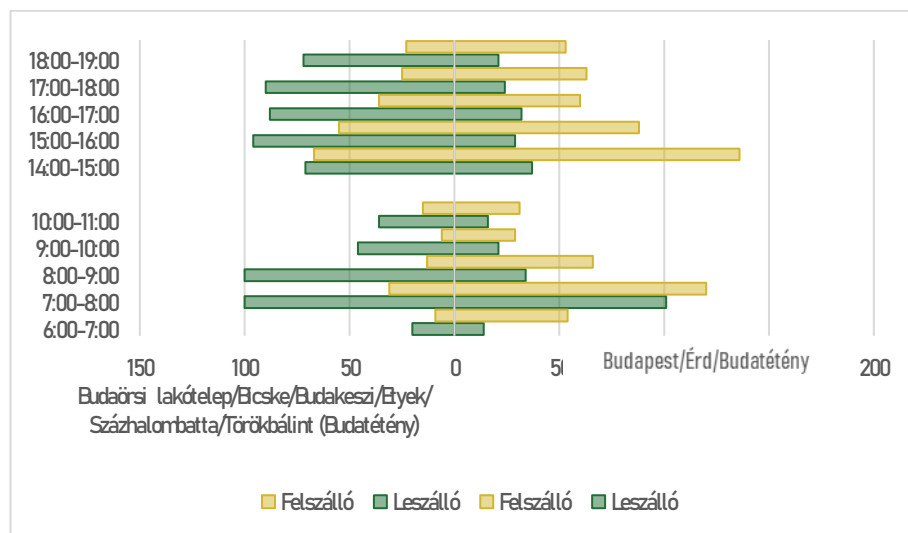
2-2. ábra: A Budaörsi lakótelep megálló forgalma



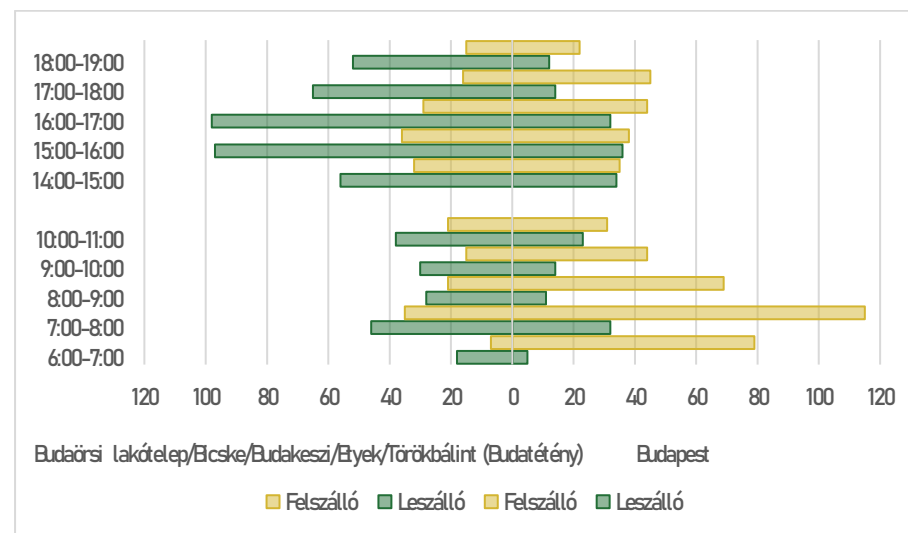
2-3. ábra: A Budaörsi Ipari és Technológiai Park megálló forgalma



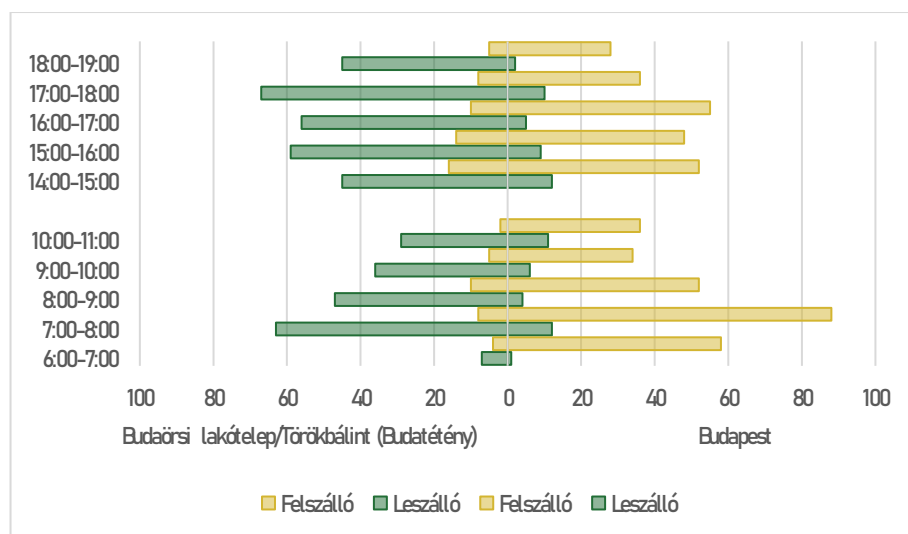
2-4. ábra: A Gimnázium megálló forgalma



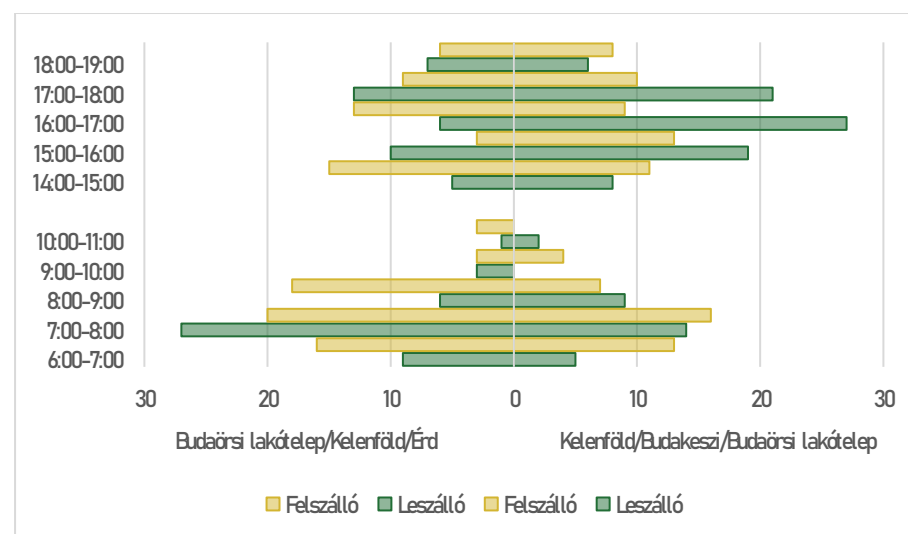
2-6. ábra: A Templom tér megálló forgalma



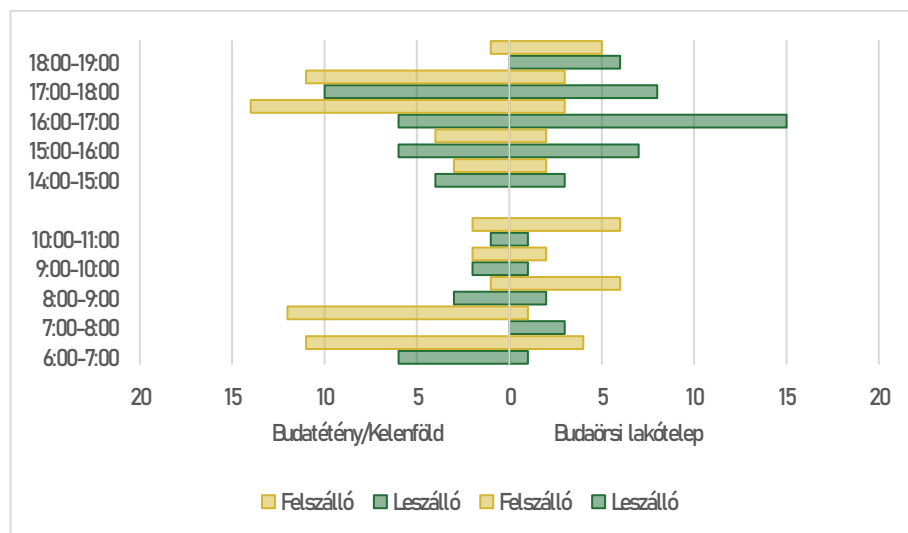
2-5. ábra: A Városháza megálló forgalma



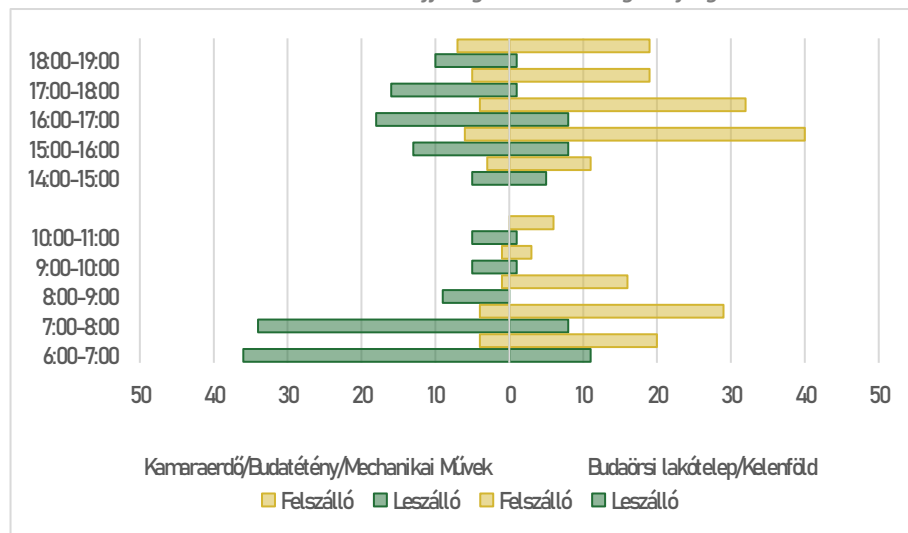
2-7. ábra: A Lévai utca megálló forgalma



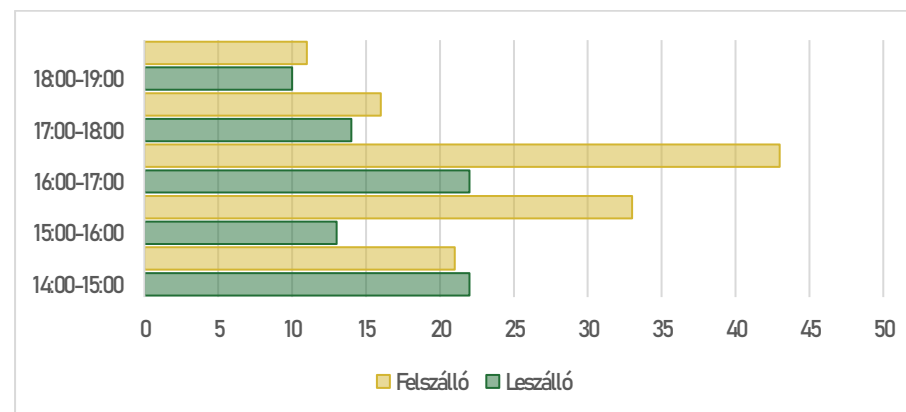
2-8. ábra: A Csata utca megálló forgalma



2-9. ábra: A Kamaraerdei Ifjúsági Park buszmegálló forgalma



2-10. ábra: A Kamaraerdei Ifjúsági Park villamosmegálló forgalma



Saját szerkesztés, adatok forrása: 2023. februári saját felmérés

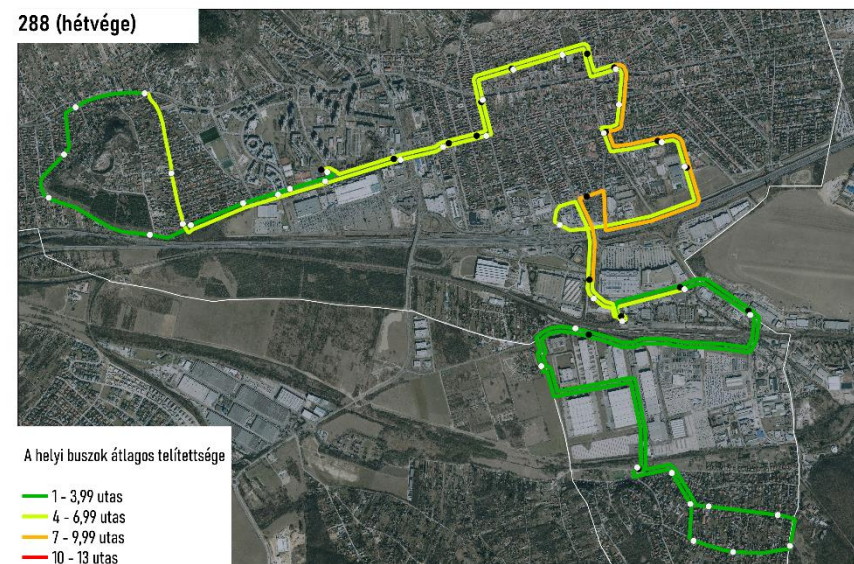
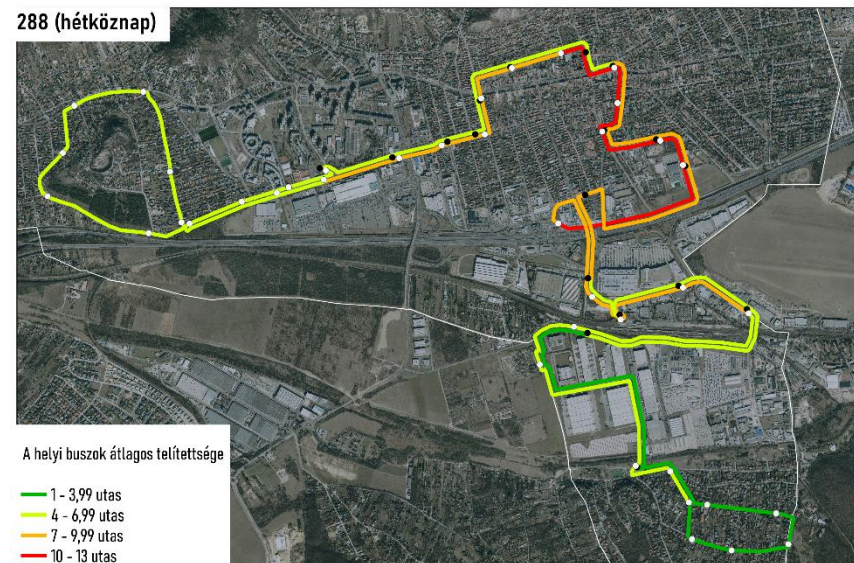
2-11. ábra: A le- és felszállók száma a BKK és a Volánbusz járatain összesen



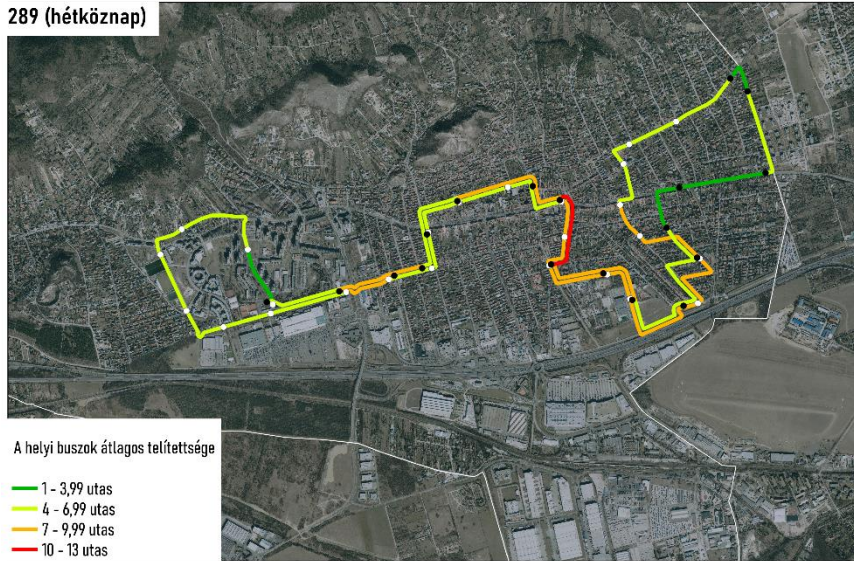
Saját szerkesztés, adatok forrása: 2023. februári saját felmérés

2.3 HELYI BUSZOKON TÖRTÉNŐ UTASSZÁMLÁLÁS EREDMÉNYEI

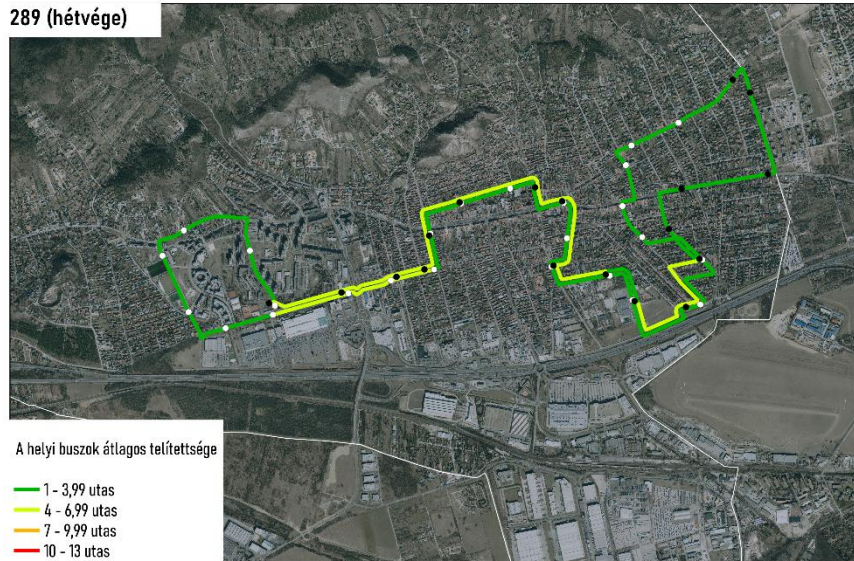
A budaörsi helyi buszokon (288 és 289 járat) egy hétköznap (február 21.) és egy hétvégi napon (február 18.) végeztünk utasszámlálást a reggel 6 és 10 óra, valamint a délután 14 és 18 óra közötti időszakban. A számlálóbiztosok a buszon utazva, minden megállóban feljegyezték a fel- és leszállók számát.



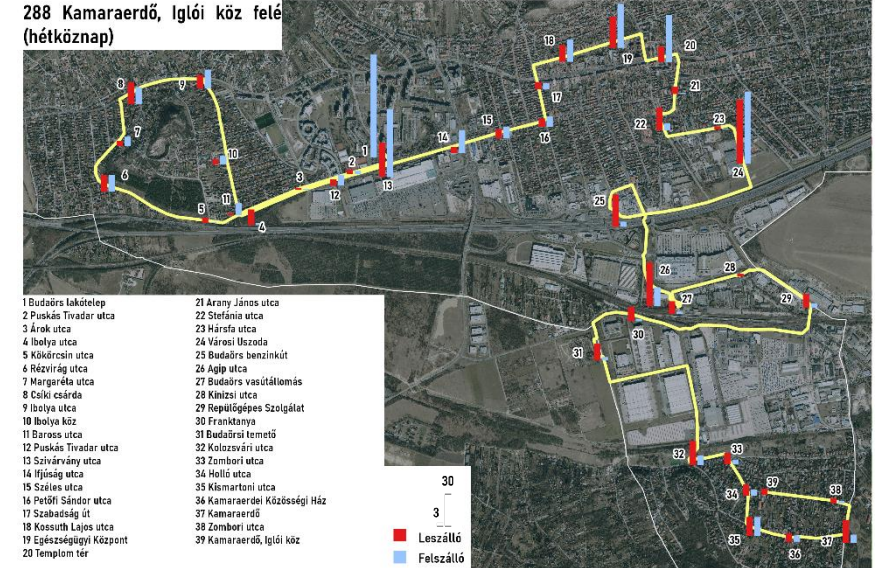
289 (hétköznap)



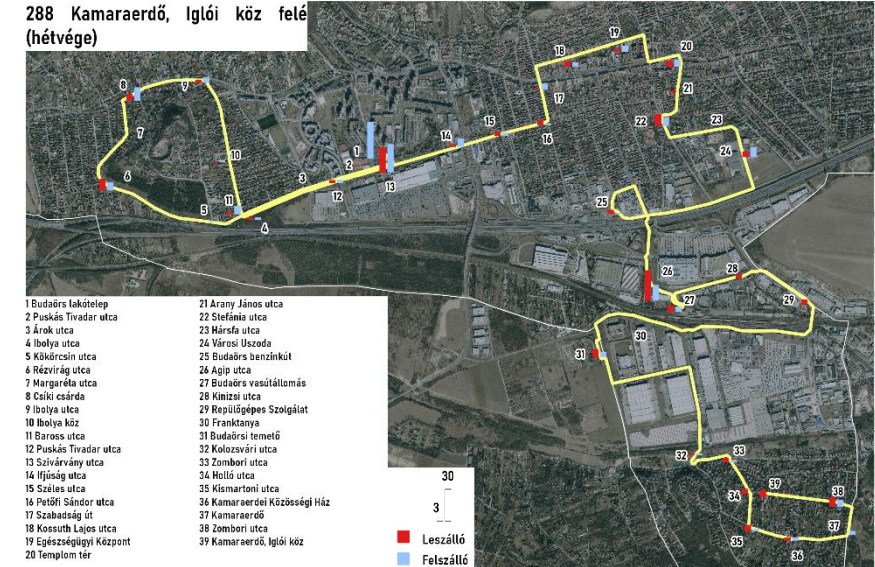
289 (hétvége)



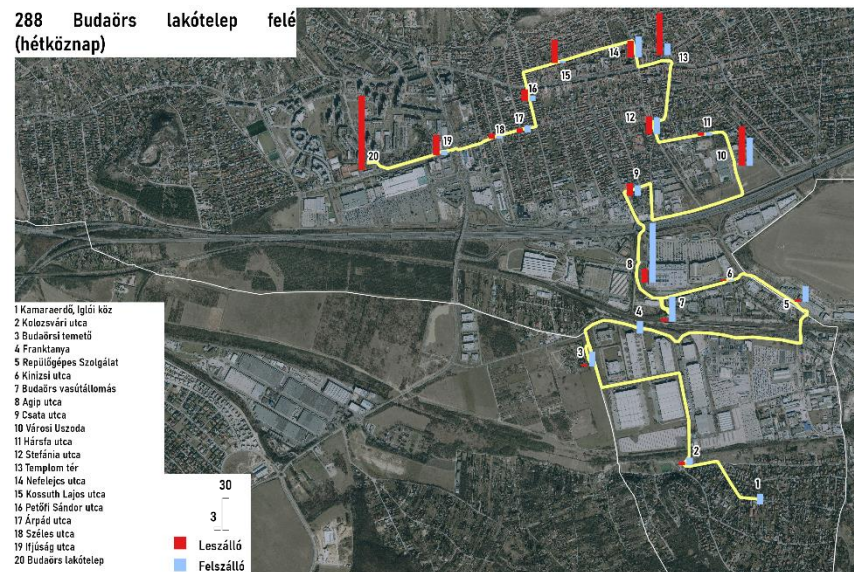
288 Kamaraerdő, Iglói köz felé
(hétköznap)



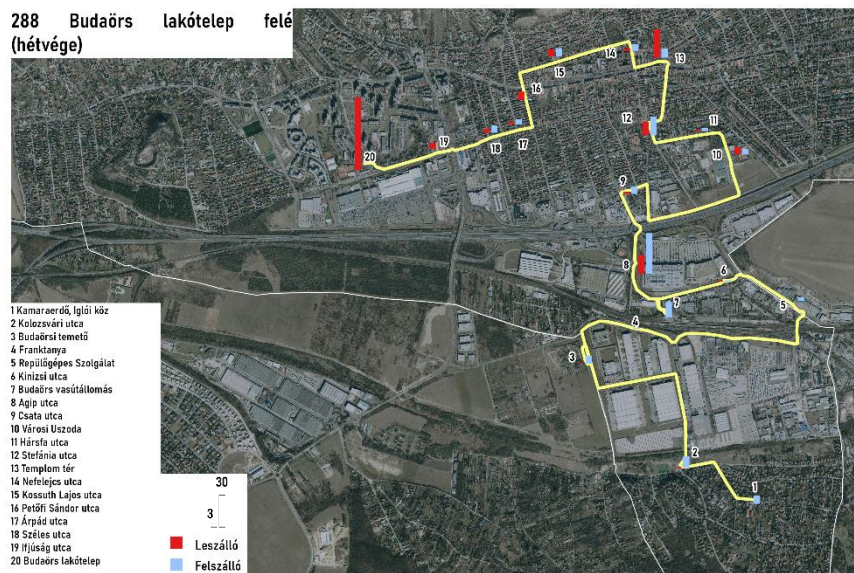
288 Kamaraerdő, Iglói köz felé
(hétvége)



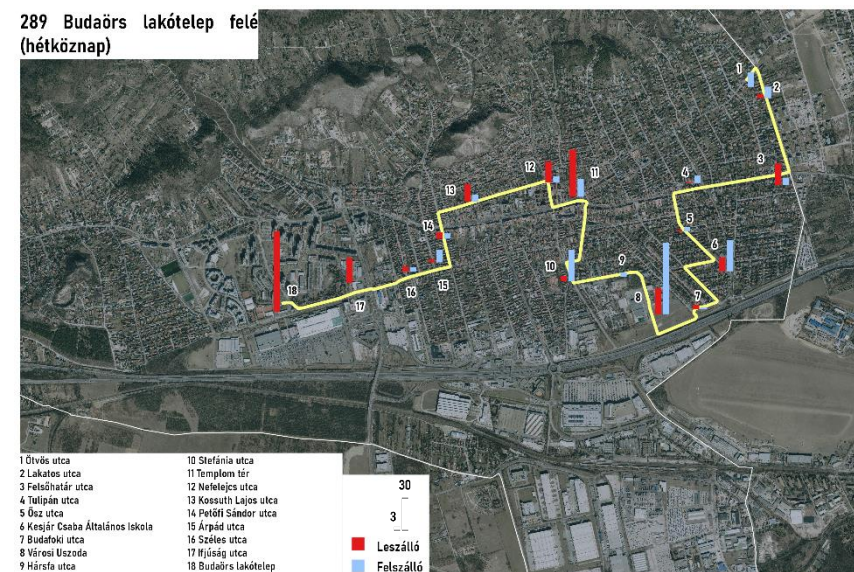
288 Budaörs lakótelep felé
(hétköznap)



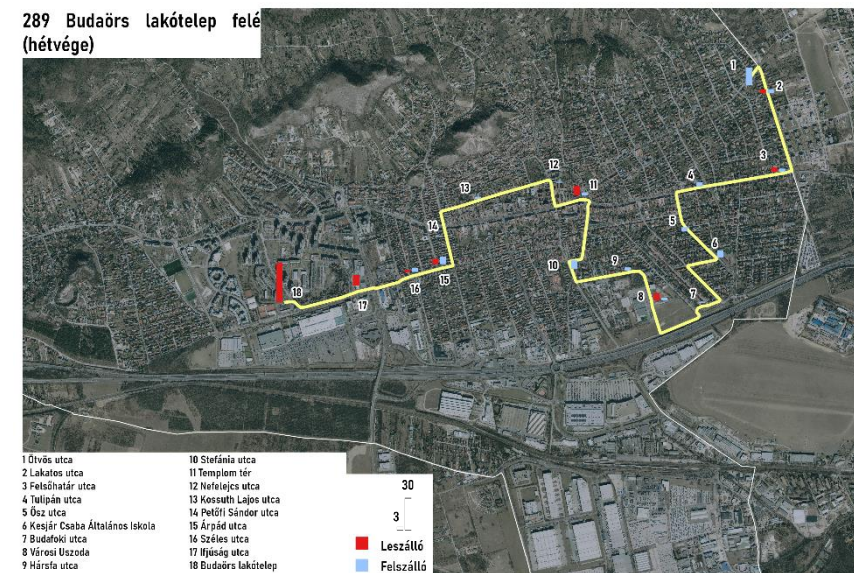
288 Budaörs lakótelep felé
(hétvége)



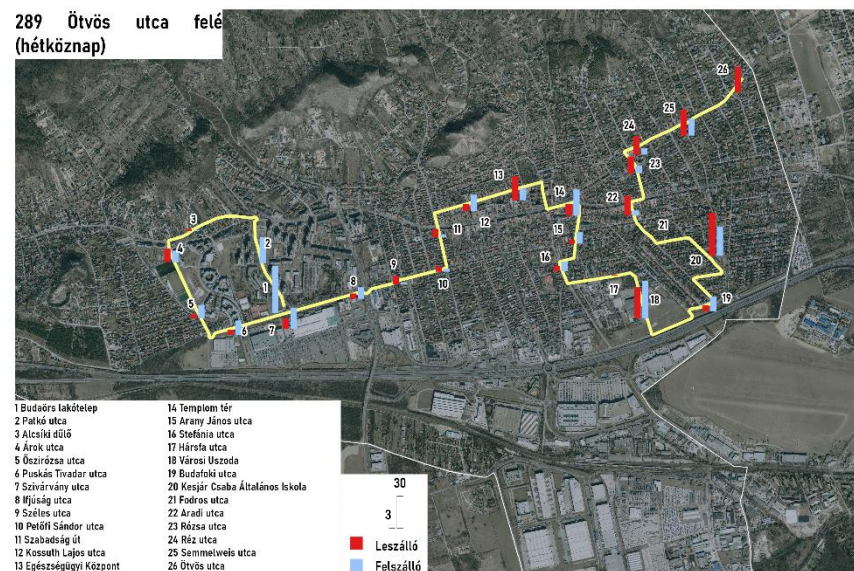
289 Budaörs lakótelep felé
(hétköznap)



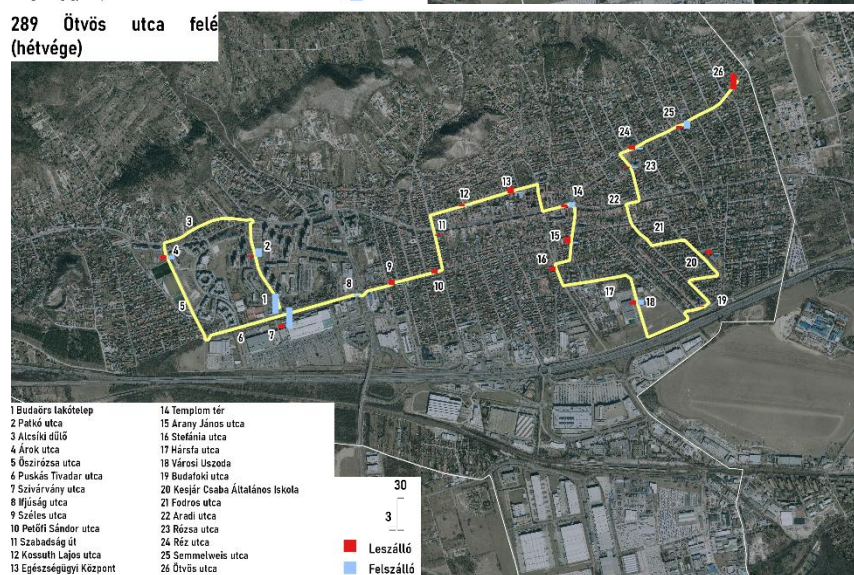
289 Budaörs lakótelep felé
(hétvége)



289 Ötvös utca felé
(hétköznap)



289 Ötvös utca felé
(hétvége)



Saját szerkesztés, adatok forrása: 2023. februári saját felmérés

2.4 VASÚTI UTASSZÁMLÁLÁS EREDMÉNYEI

22-1. táblázat Budaörs vasútállomás utasforgalma 6:00 és 11:00 között

Menetrendi indulás	Vonatszám	Viszonylat	Leszálló utasok száma	Felszálló utasok száma
6:07	4410 S12 személy	Bp.-Déli --> Oroszlány	4	2
6:18	4419 S10 személy	Tatabánya --> Bp.-Déli	11	2
6:37	4912 S10 személy	Bp.-Déli --> Győr	16	5
6:48	4439 S12 személy	Oroszlány --> Bp.-Déli	23	11
7:07	4420 S12 személy	Bp.-Déli --> Oroszlány	26	2
7:18	4417 S10 személy	Tatabánya --> Bp.-Déli	31	5
7:37	4922 S10 személy	Bp.-Déli --> Győr	47	6
7:48	4449 S12 személy	Oroszlány --> Bp.-Déli	25	2
8:07	4412 S12 személy	Bp.-Déli --> Oroszlány	13	1
8:18	4427 S10 személy	Tatabánya --> Bp.-Déli	21	3
8:37	4932 S10 személy	Bp.-Déli --> Győr	23	1
8:48	4437 S12 személy	Oroszlány --> Bp.-Déli	9	3
9:07	4422 S12 személy	Bp.-Déli --> Oroszlány	7	0
9:18	4927 S10 személy	Győr --> Bp.-Déli	13	5
9:37	4942 S10 személy	Bp.-Déli --> Győr	14	4
9:48	4447 S12 személy	Oroszlány --> Bp.-Déli	14	4
10:07	4432 S12 személy	Bp.-Déli --> Oroszlány	0	0
10:18	4937 S10 személy	Győr --> Bp.-Déli	9	1
10:37	4914 S10 személy	Bp.-Déli --> Győr	6	3
10:48	4457 S12 személy	Oroszlány --> Bp.-Déli	1	4

Saját szerkesztés, adatok forrása: 2023. februári saját felmérés

2-2. táblázat: Budaörs vasútállomás utasforgalma 14:00 és 19:00 között

Menetrendi indulás	Vonatszám	Viszonylat	Leszálló utasok száma	Felszálló utasok száma
14:07	4444 S12 személy	Bp.-Déli --> Oroszlány	7	13
14:18	4945 S10 személy	Győr --> Bp.-Déli	3	12
14:37	4916 S10 személy	Bp.-Déli --> Győr	14	4
14:48	4445 S12 személy	Oroszlány --> Bp.-Déli	1	8
15:07	44216 S12 személy	Bp.-Déli --> Oroszlány	4	17
15:18	4913 S10 személy	Győr --> Bp.-Déli	0	11
15:37	4926 S10 személy	Bp.-Déli --> Győr	3	11
15:48	4413 S12 személy	Oroszlány --> Bp.-Déli	2	13
16:07	4426 S12 személy	Bp.-Déli --> Oroszlány	2	16
16:18	4923 S10 személy	Győr --> Bp.-Déli	1	37
16:37	4936 S10 személy	Bp.-Déli --> Győr	7	30
16:48	4423 S12 személy	Oroszlány --> Bp.-Déli	6	31
17:07	4436 S12 személy	Bp.-Déli --> Oroszlány	6	19
17:18	4933 S10 személy	Győr --> Bp.-Déli	2	13
17:37	4946 S10 személy	Bp.-Déli --> Győr	3	10
17:48	4433 S12 személy	Oroszlány --> Bp.-Déli	3	6
18:07	4446 S12 személy	Bp.-Déli --> Oroszlány	4	5
18:18	4943 S10 személy	Győr --> Bp.-Déli	2	6
18:37	4918 S10 személy	Bp.-Déli --> Győr	5	12
18:48	4411 S12 személy	Oroszlány --> Bp.-Déli	2	4

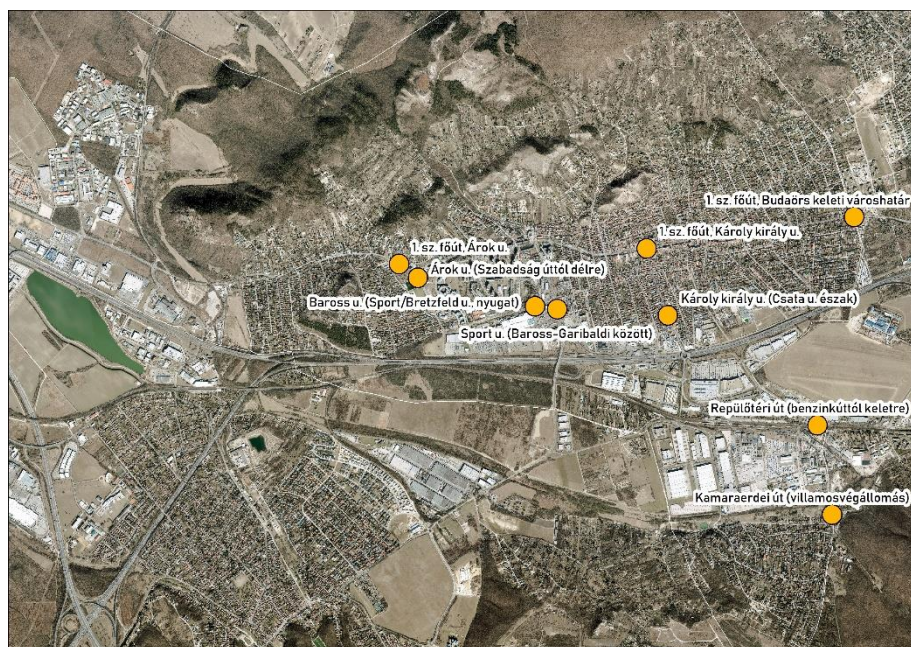
Saját szerkesztés, adatok forrása: 2023. februári saját felmérés

3 A KÖZÚTI FORGALOMSZÁMLÁLÁSOK EREDMÉNYEI

3.1 A KÖZÚTI FORGALOMSZÁMLÁLÁS MÓDSZERTANA

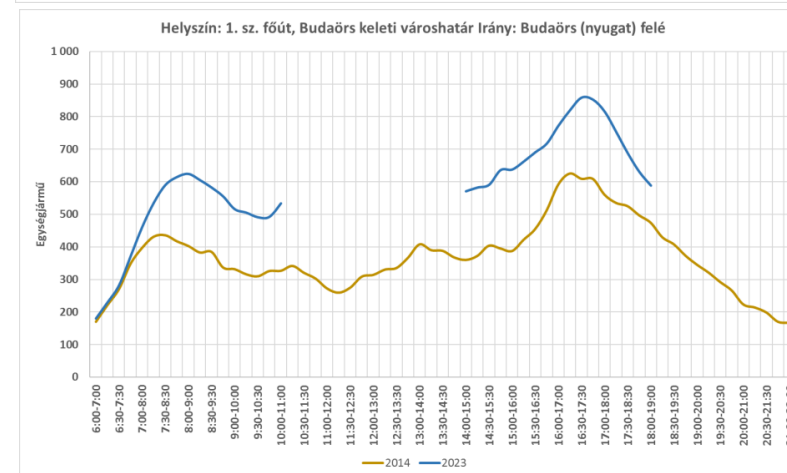
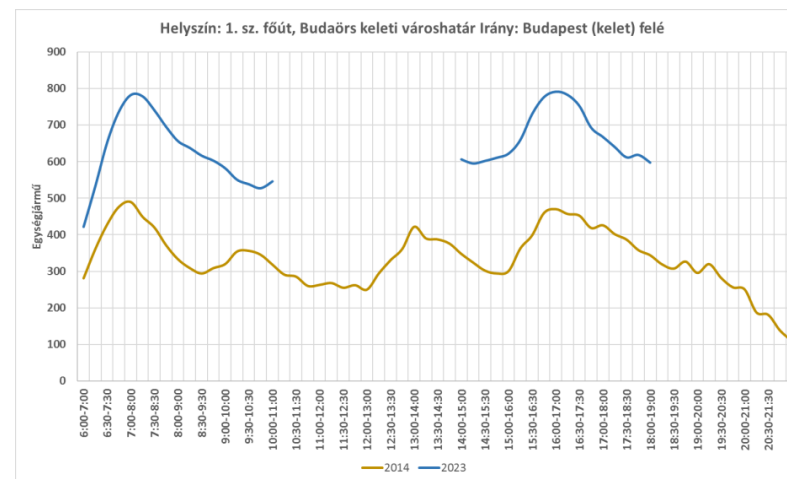
A közúti forgalomszámlálást a városba bevezető utak menti kordonpontokon és három belső helyszínen, összesen kilenc keresztmetszetben végeztük el. A számlálás során a gyalogosokat és hét járműtípust (kerékpár, motorkerékpár, személygépkocsi, kistgk., közepes és nehézgtk., pótkocsis és nyerges tggk., autóbusz) irányonként elkülönítve jegyeztünk fel. A számolásra 2023. 02. 14-én 6:00-11:00 és 14:00-19:00 között, 15 perces intervallumokkal került sor. A felmért adatokat összevetettük a Budaörs intermodális csomópont megvalósíthatósági tanulmányhoz készített számolás eredményeivel.

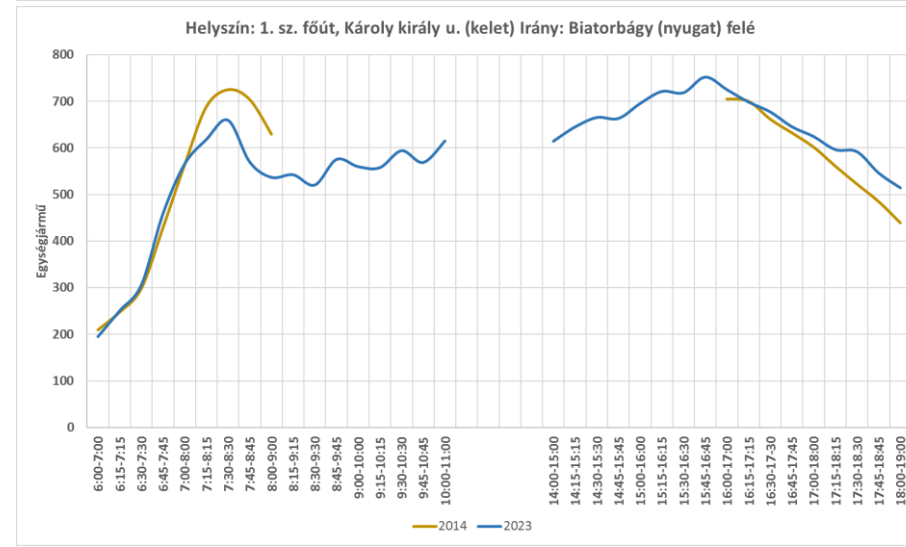
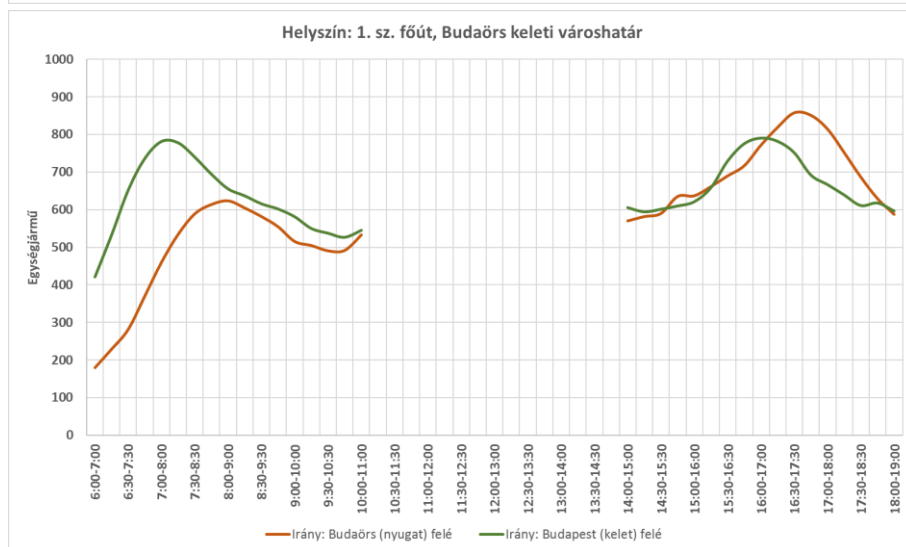
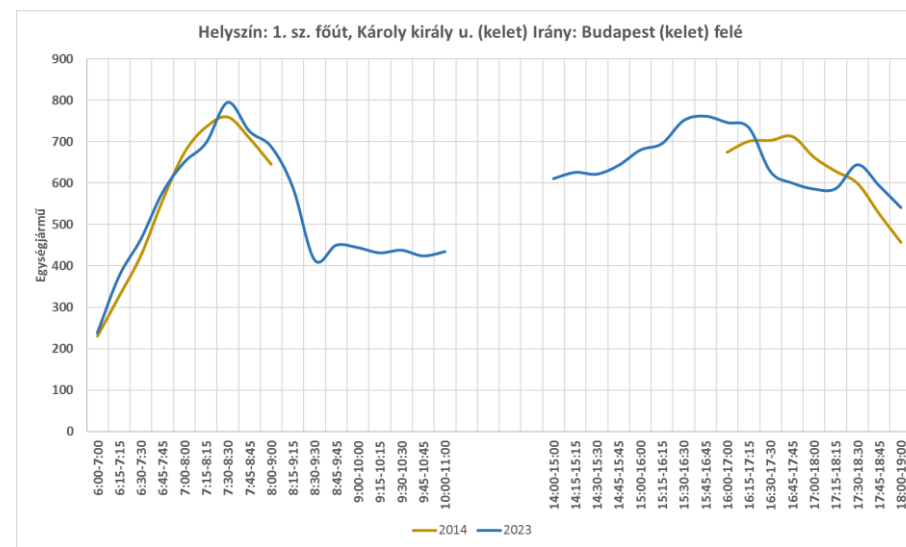
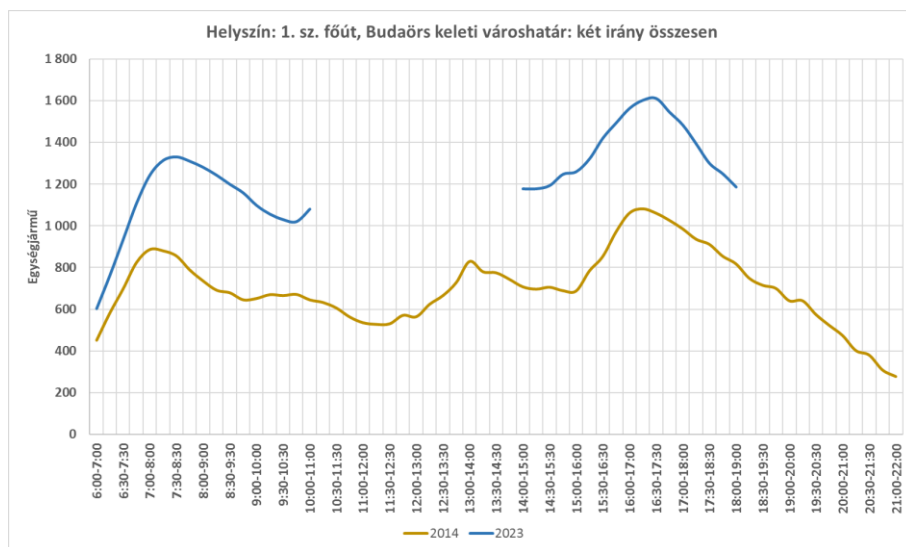
3-1. ábra: A közúti forgalomszámlálás helyszínei

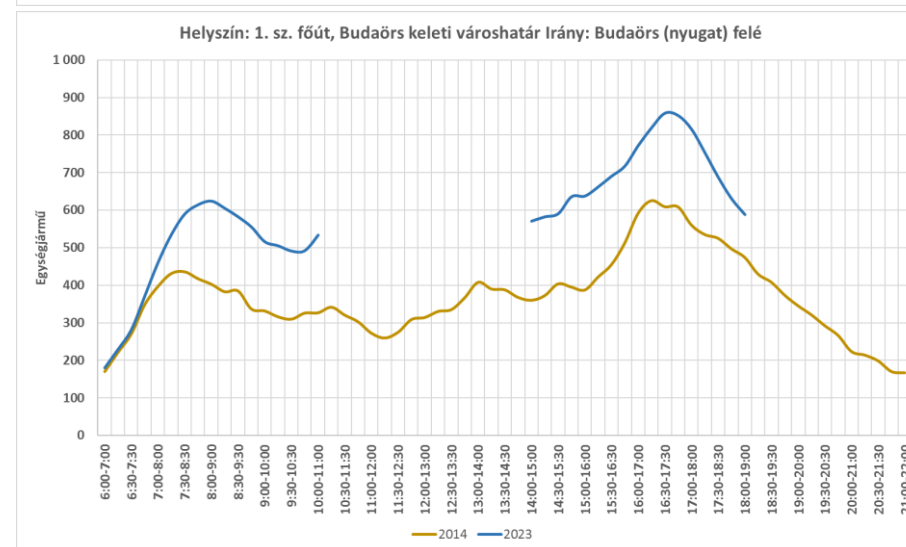
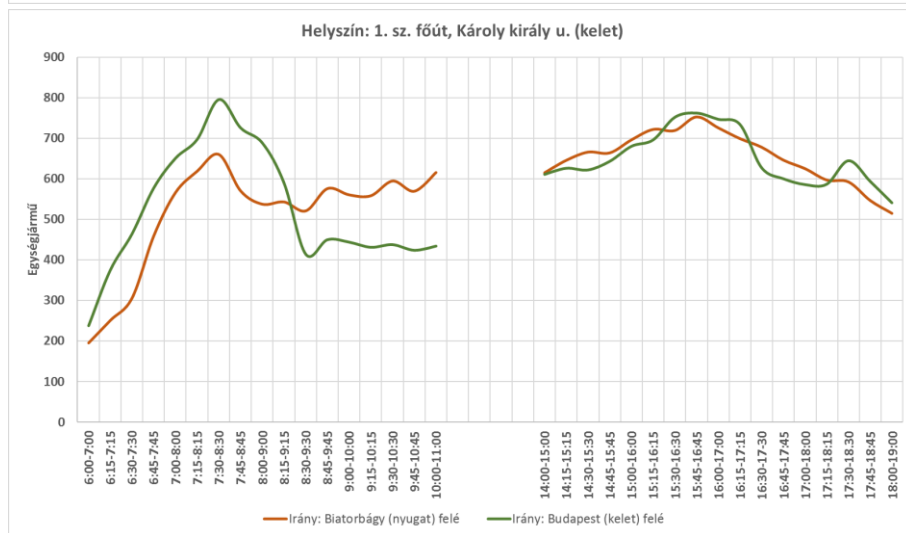
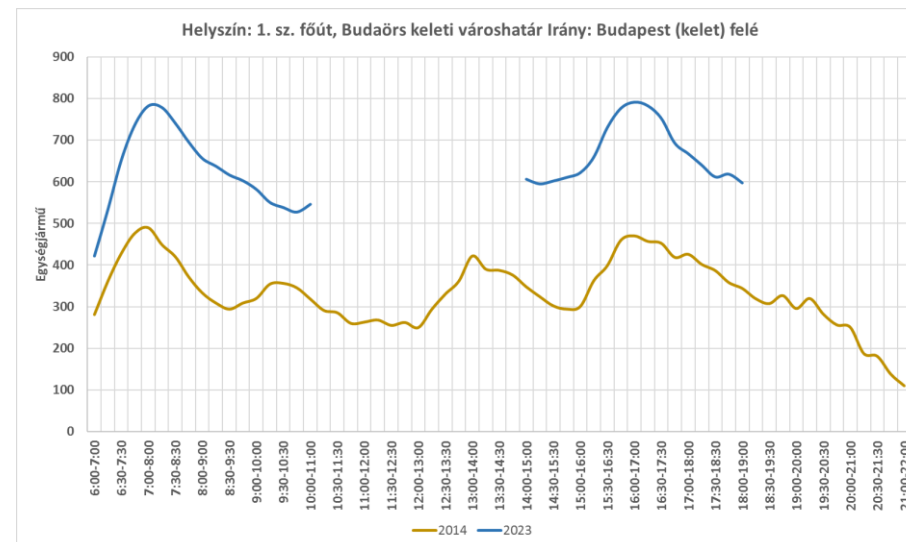
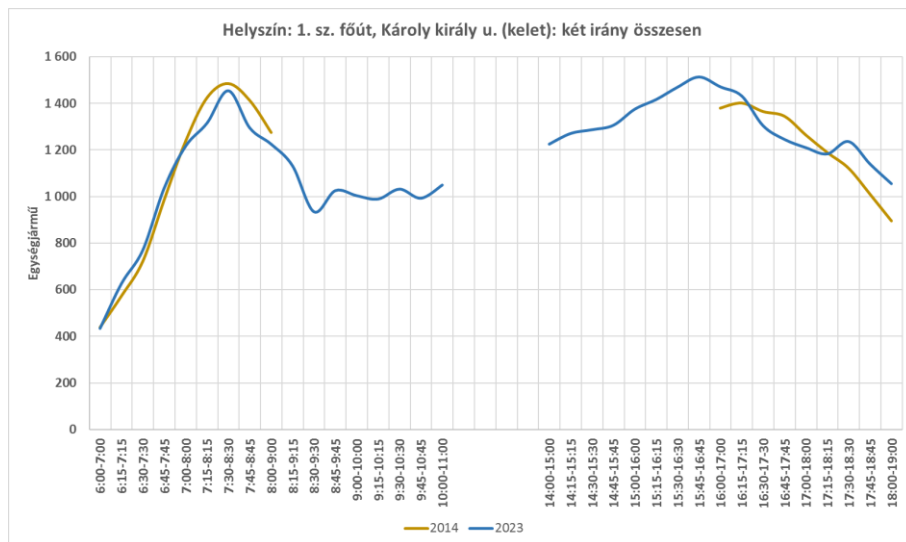


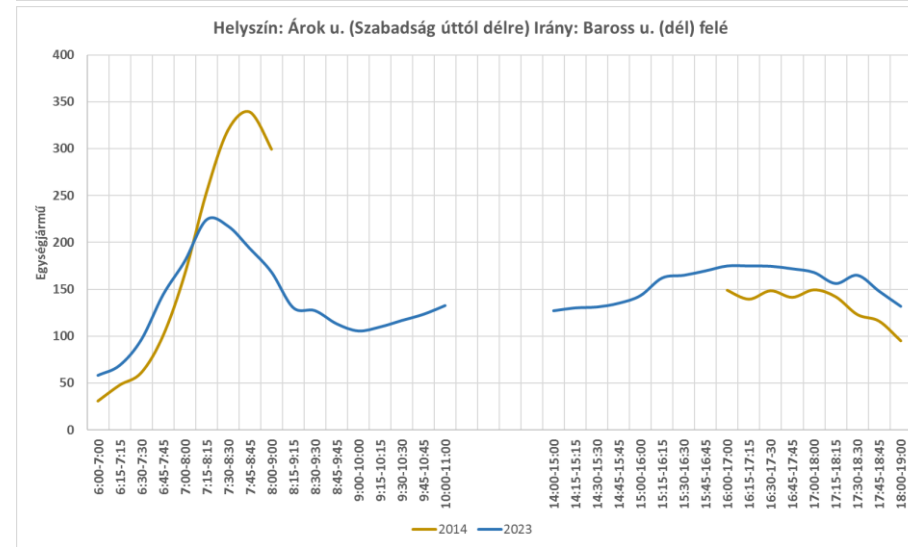
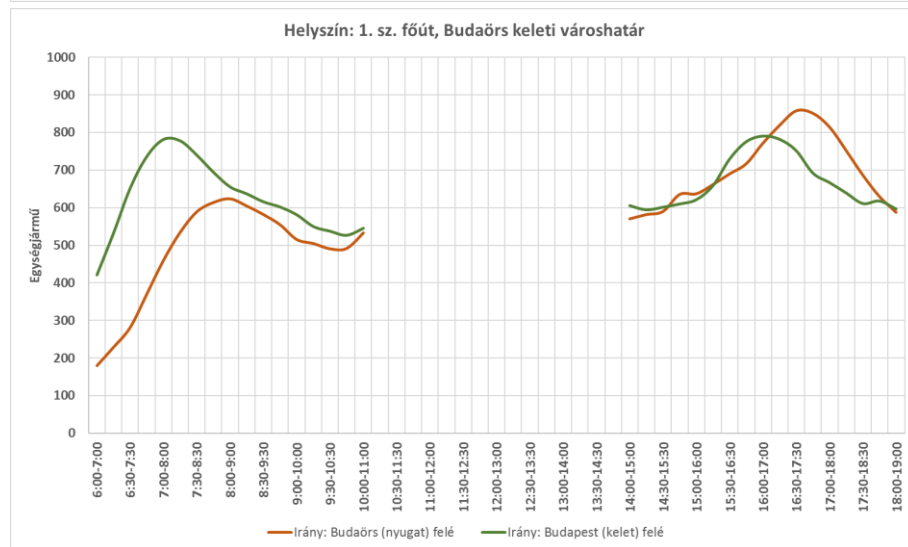
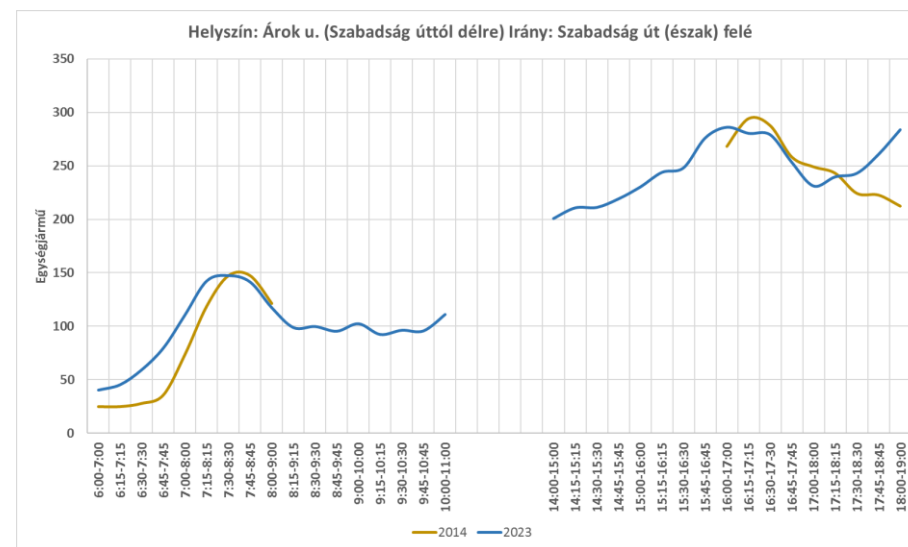
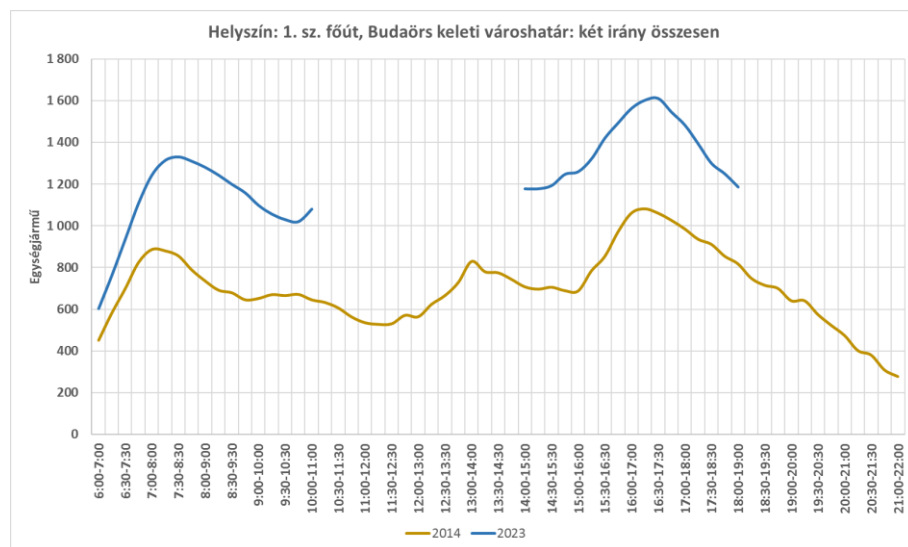
Saját szerkesztés

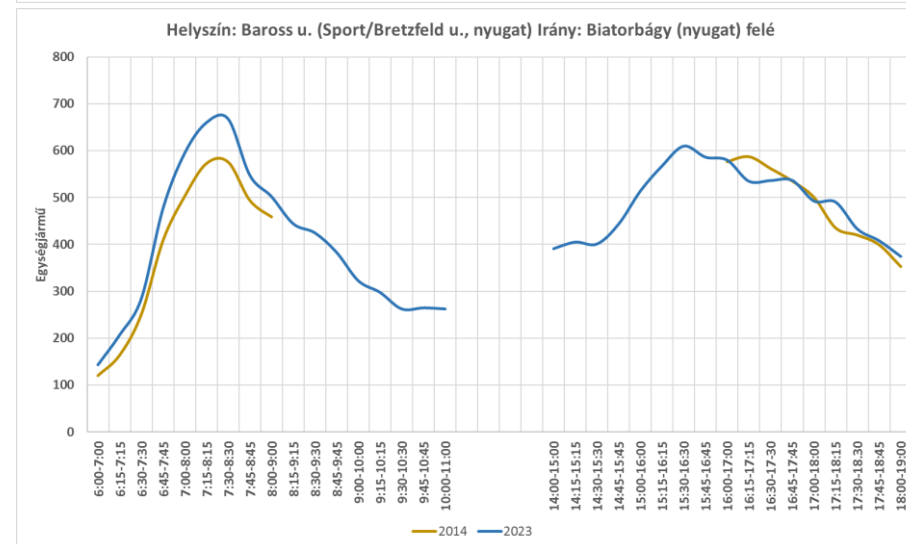
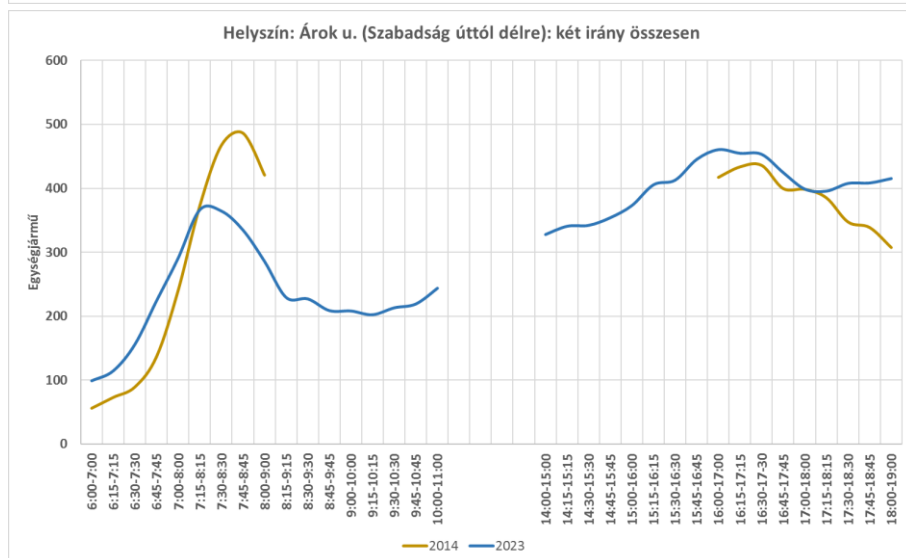
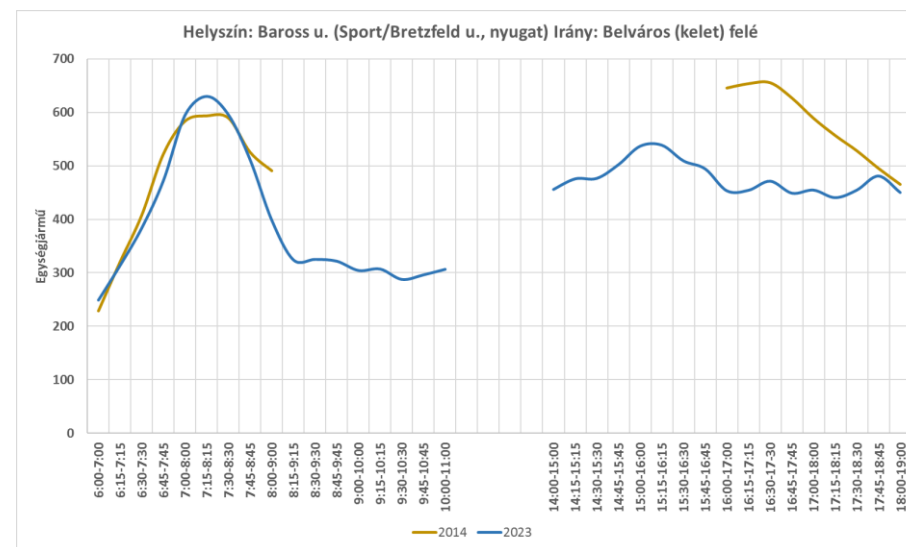
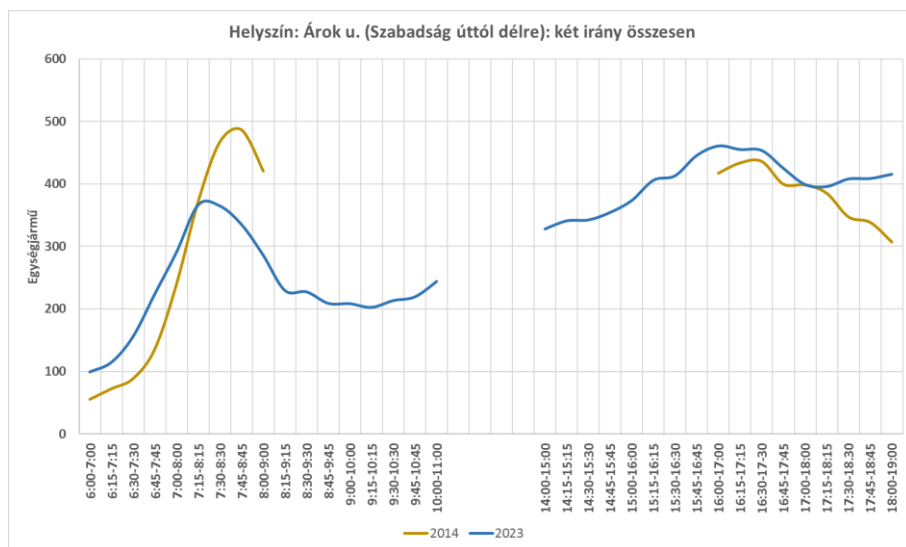
3.2 A FORGALOMSZÁMLÁLÁS EREDMÉNYEI

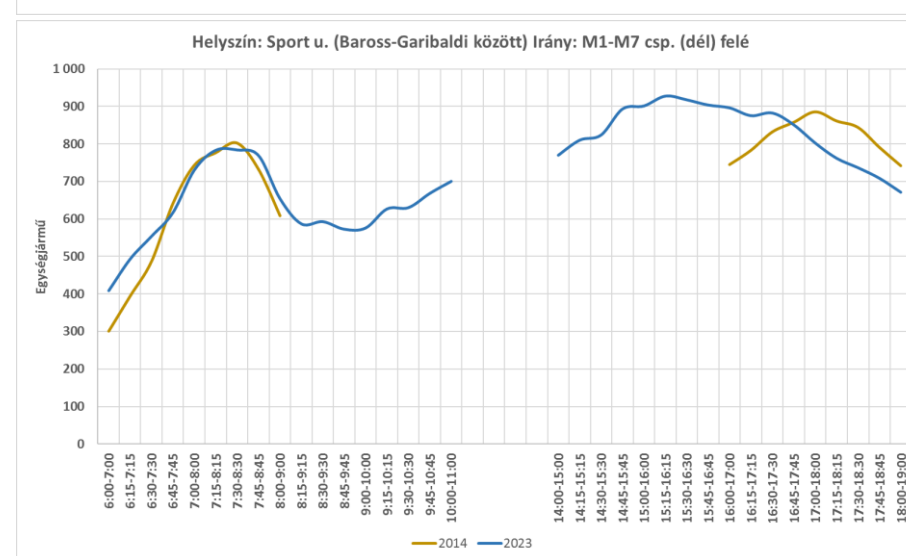
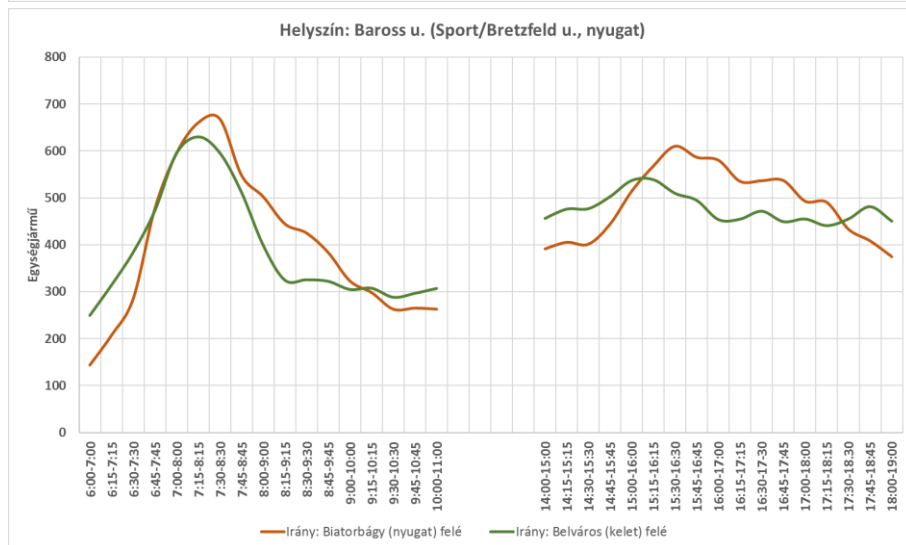
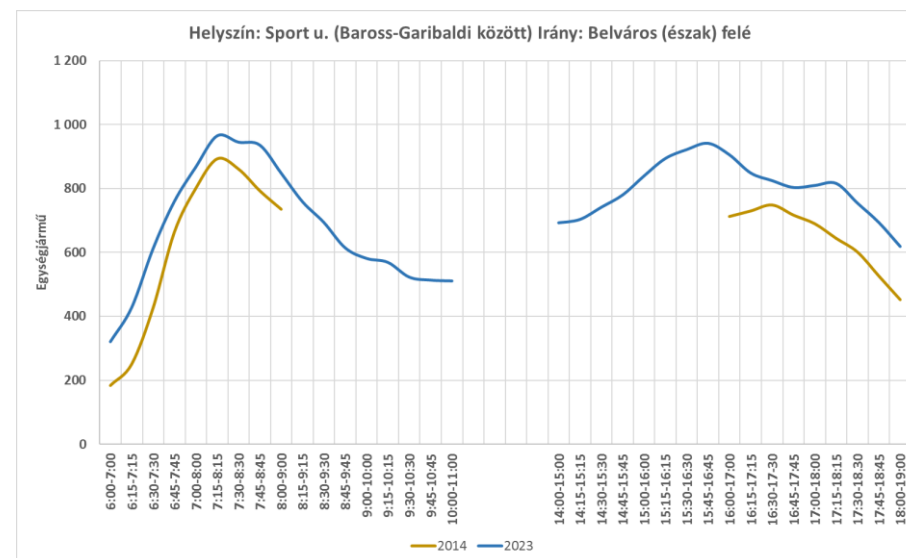
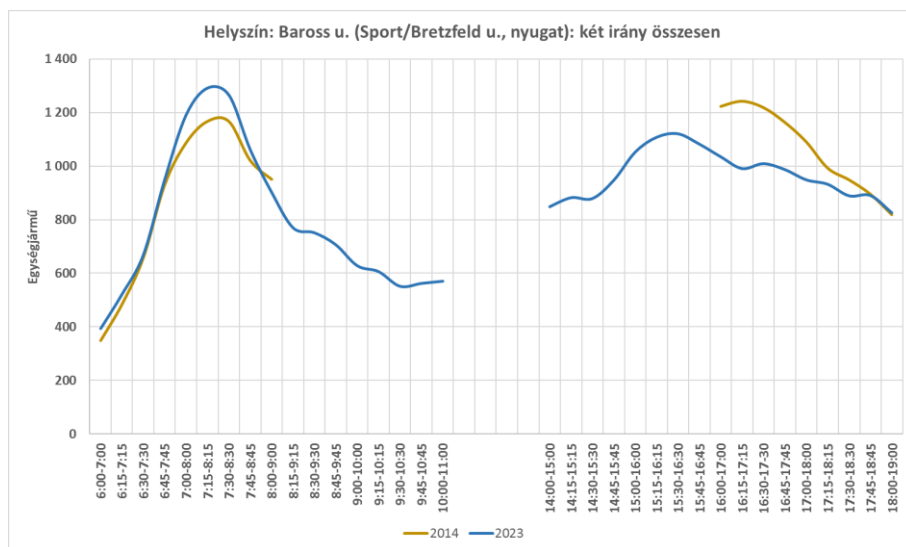


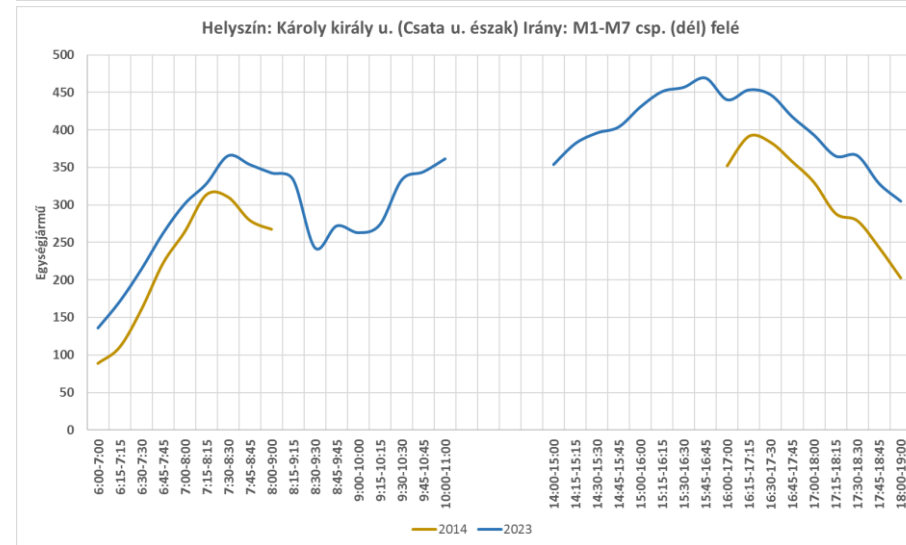
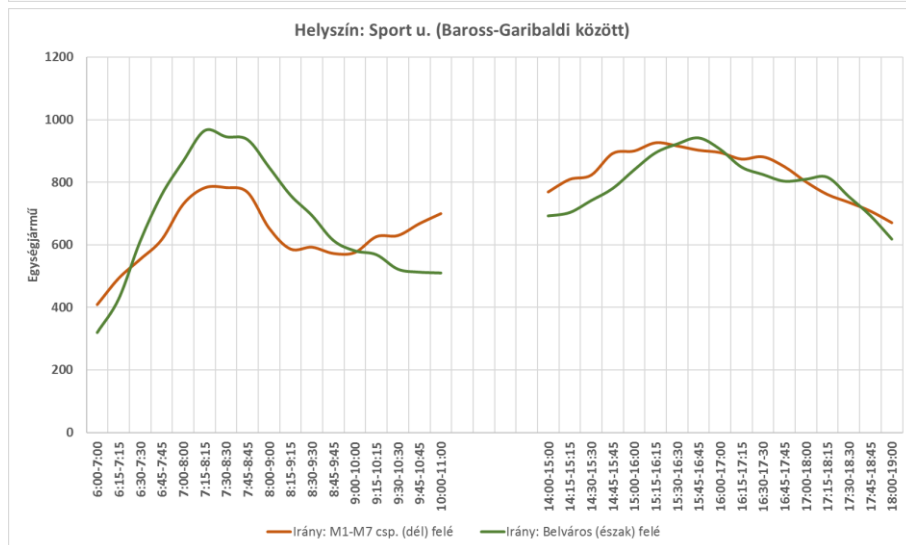
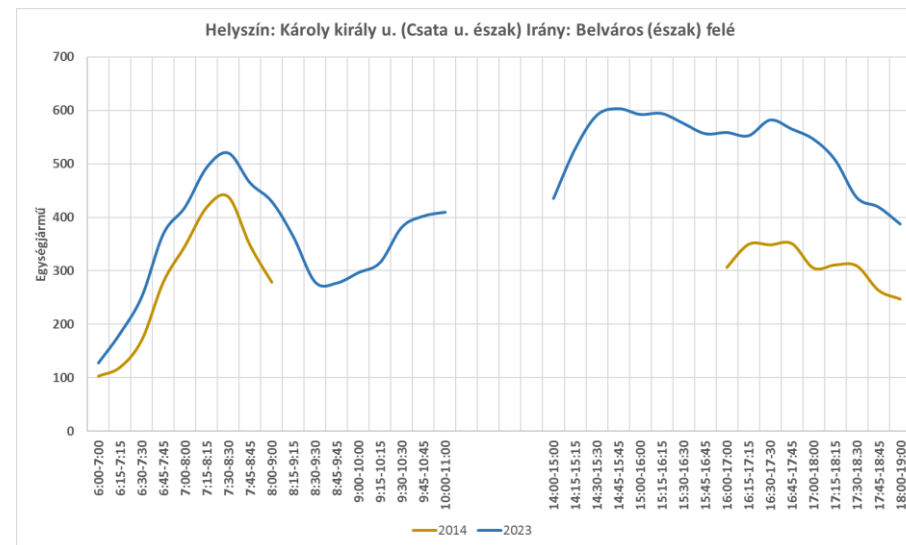
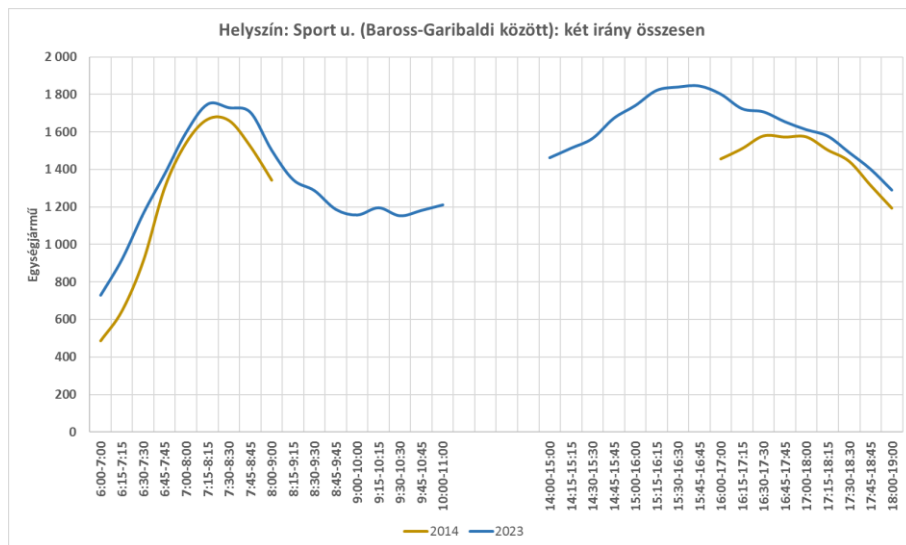


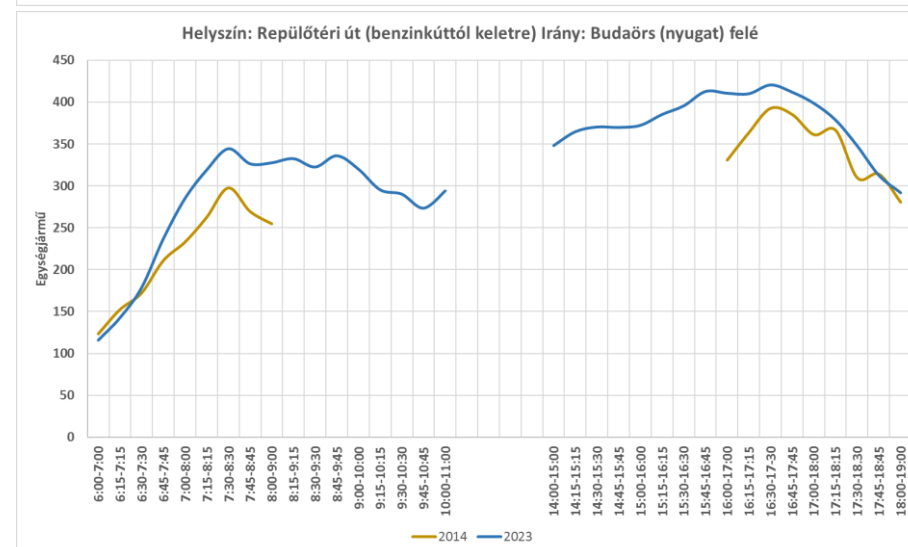
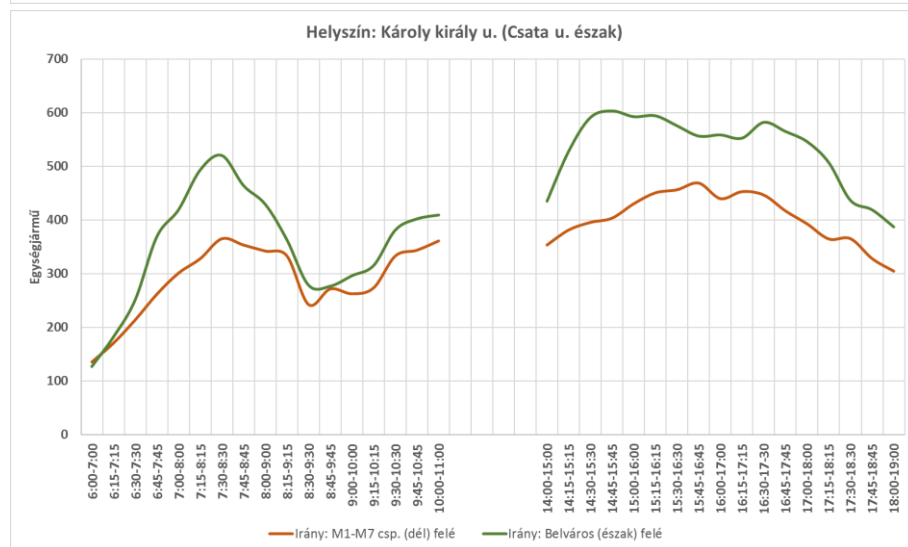
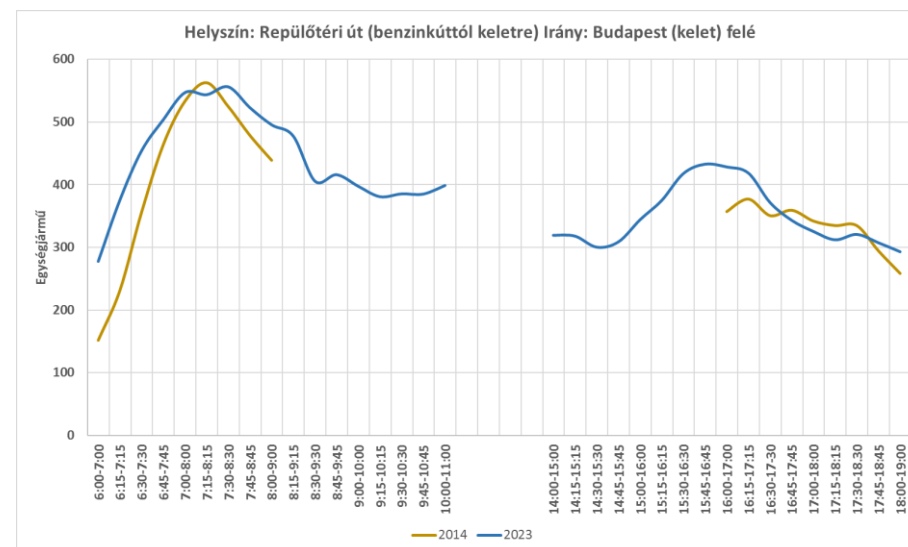
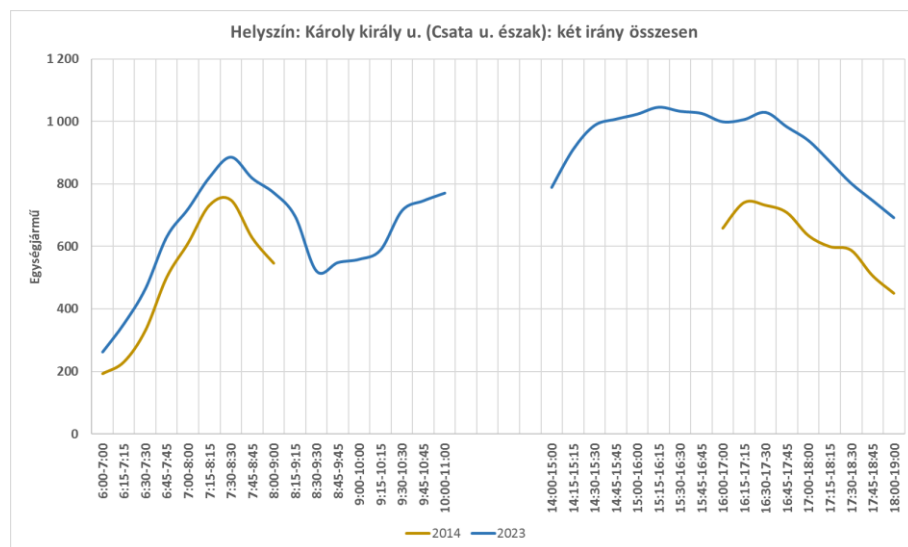


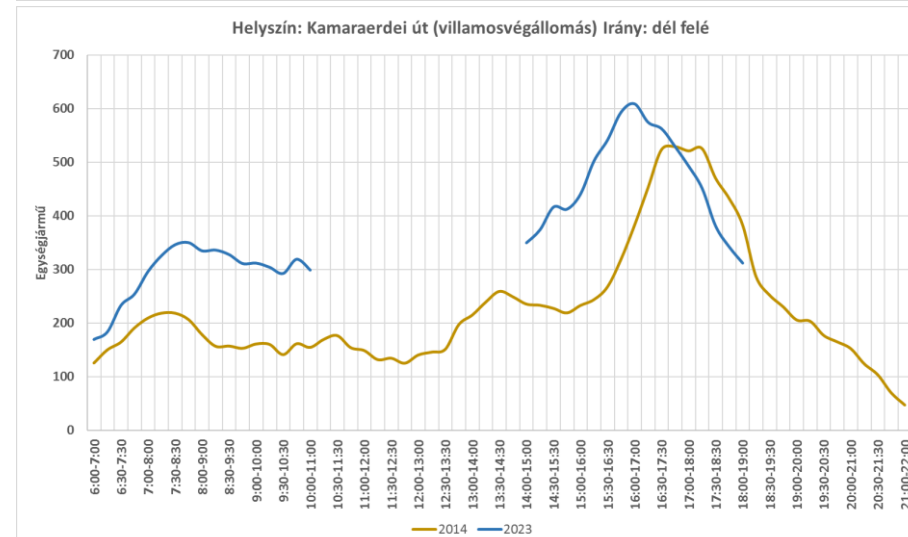
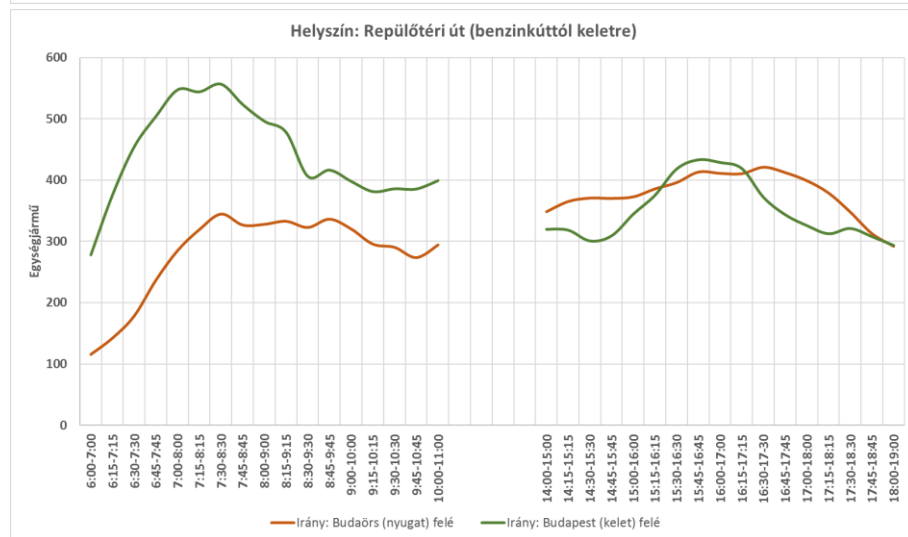
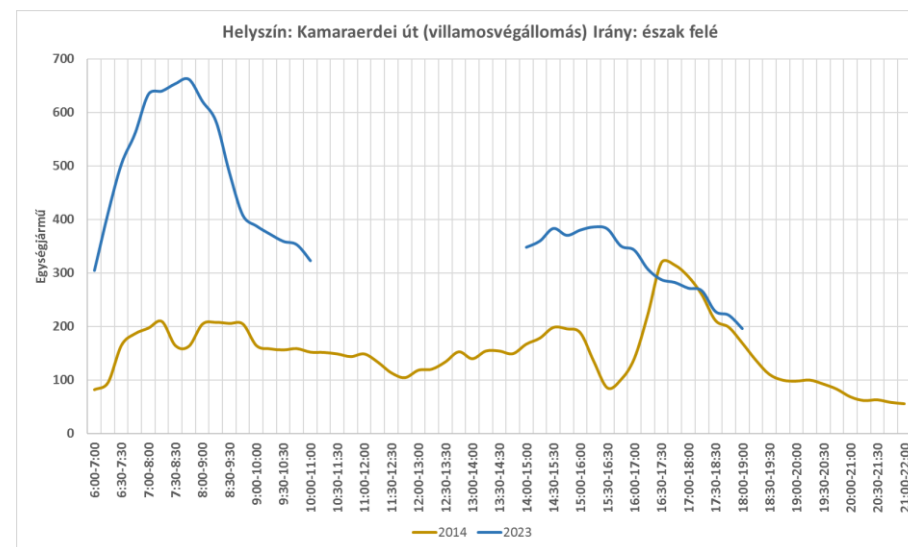
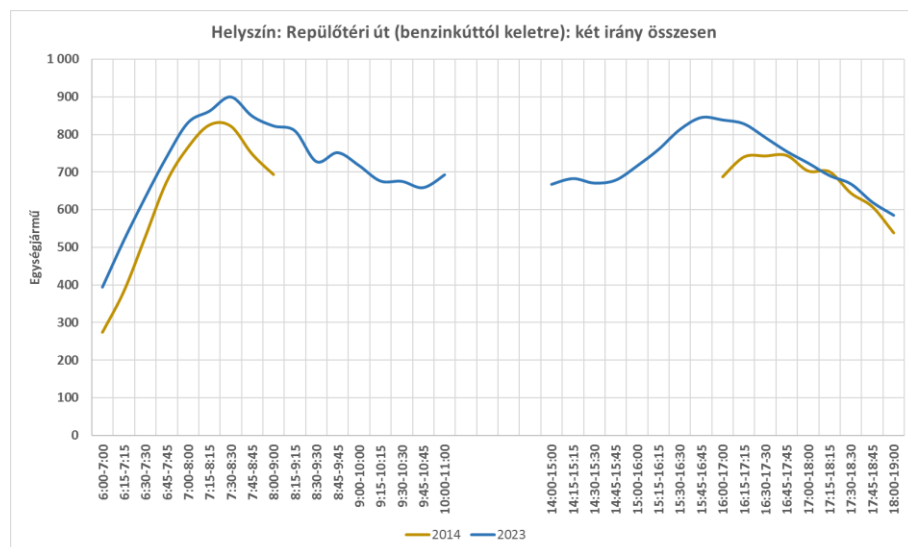


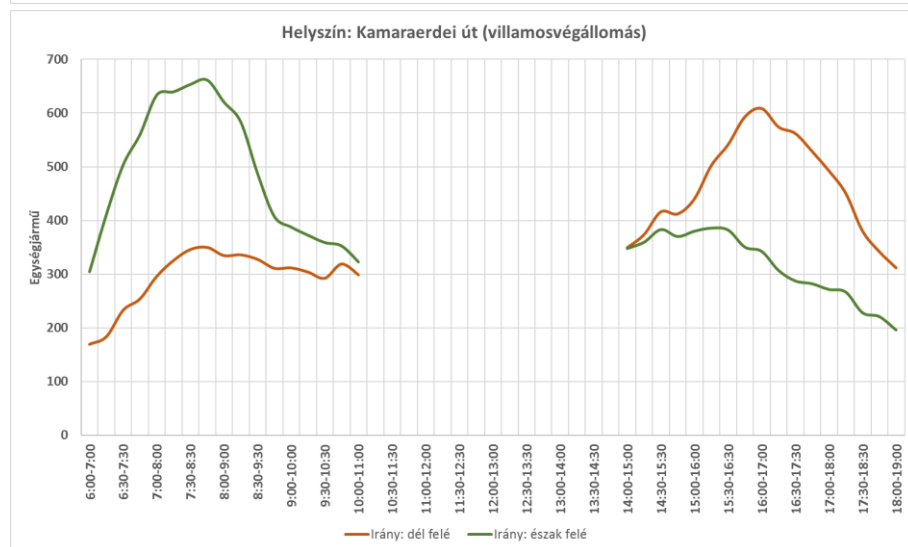
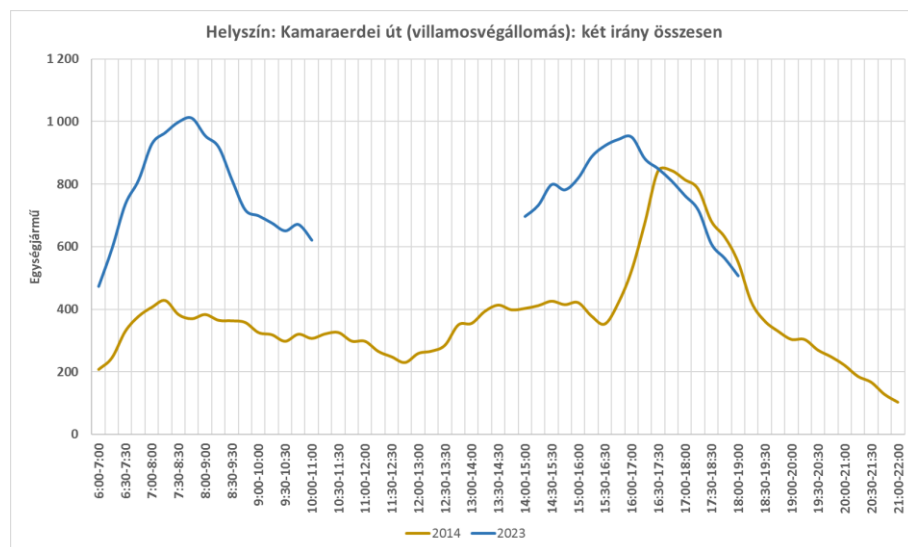












4 A LAKOSSÁGI KÉRDŐÍVES FELMÉRÉSEK EREDMÉNYEI

4.1 ONLINE LAKOSSÁGI KÉRDŐÍVES FELMÉRÉS

Budaörs fenntartható városi mobilitási tervének megalapozására 2023. február 13. és március 19. között online lakossági kérdőívezést végeztünk. Az online kérdőív a

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfdflwE0dHrXWy390B17Dd9E0rzOWSxG8lt4IhIL9kA0xaOrw/viewform>

linken keresztül volt elérhető, amelyet a város honlapján¹ és facebook oldalán² tettek közzé.

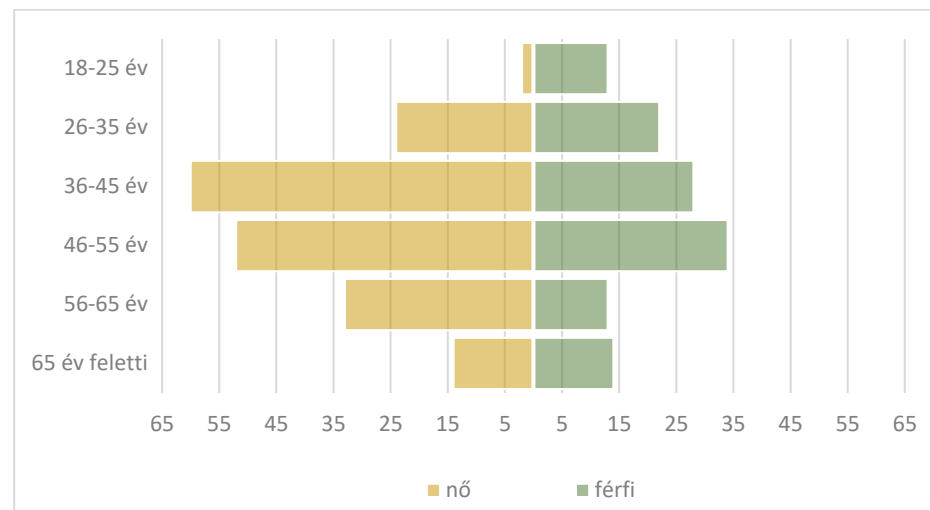
Mindezek eredményeképpen a rendelkezésre álló időintervallum alatt **összesen 313 fő** töltötte ki a kérdőívet, amely Budaörs lakosságának³ **1,1 %-át** jelenti.

4.1.1 Alapadatok

A kérdőívet kitöltők **60%-a nő** volt, életkori szerinti megoszlásban a **36-45** (88 fő; 28 %), illetve a **46-55** (86 fő; 28 %) **éves korosztály** volt a **legaktívabb**. (Négy válaszadó nem jelölte meg a nemét, ezért az ő válaszaikat a továbbiakban nem értékeltük.)

Végzettség tekintetében a **felsőfokú végzettségűek** aránya (240 fő; 78 %) meghatározó, míg aktivitás szempontjából az **aktív dolgozók és vállalkozók** (230 fő; 75 %) domináltak.

4-1. ábra: A válaszadók kor és nem szerinti megoszlása (n=309)



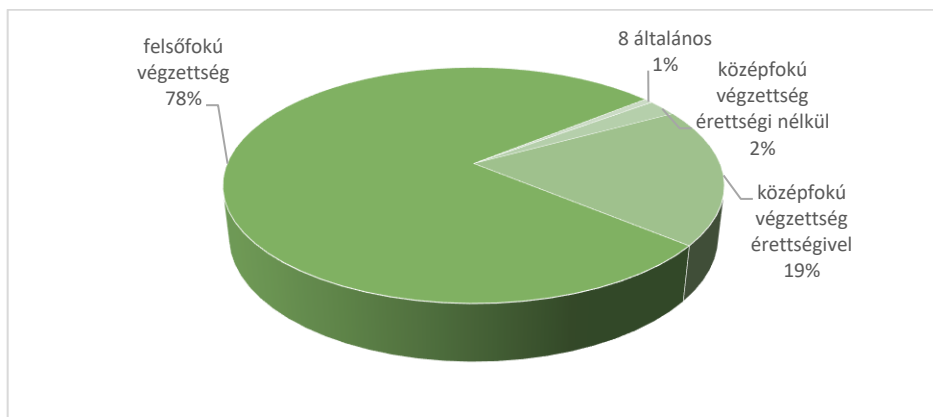
Saját szerkesztés, adatok forrása: online kérdőíves felmérés

¹ <https://www.budaors.hu/index.php?module=news&action=show&nid=193531>

² <https://www.facebook.com/budaors.hu>

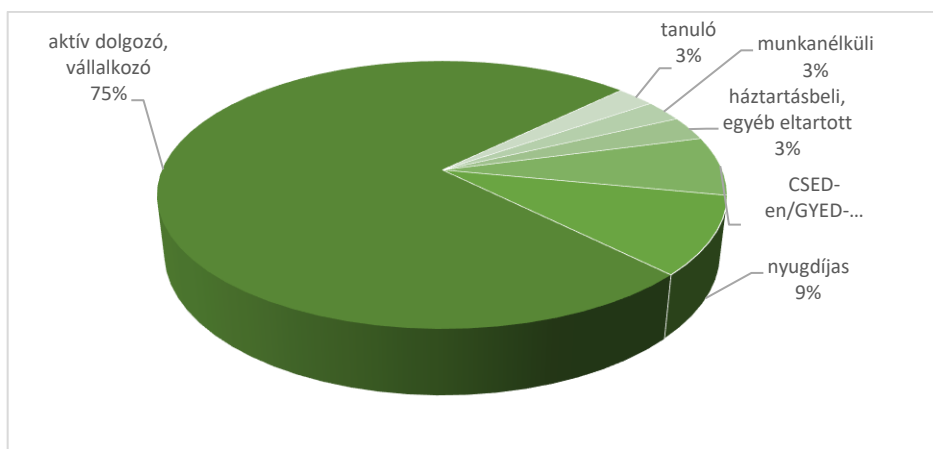
³ A KSH 2021-es adatai alapján Budaörs lakónépessége 28 864 fő.

4-2. ábra: A válaszadók megoszlása legmagasabb iskolai végzettség szerint (n=307)



Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

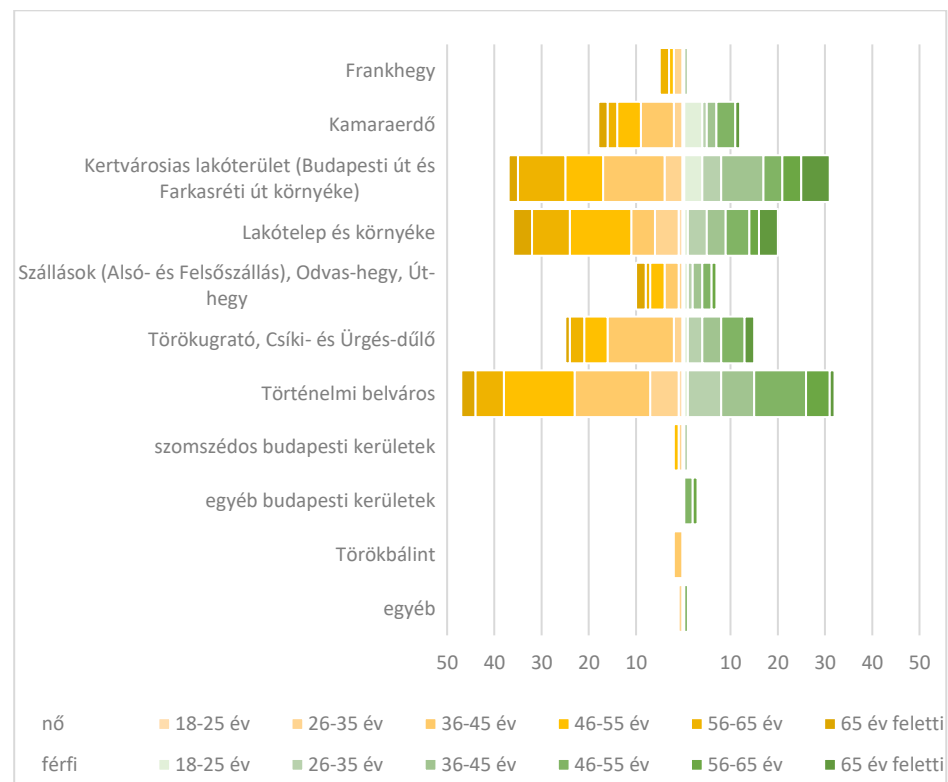
4-3. ábra: A válaszadók aktivitás szerinti megoszlása (n=308)



Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

A válaszadók több mint **negyede a Történelmi városrészben** (79 fő; 26 %) **lakott**, ezen túlmenően a Kertvárosias lakóterületen (68 fő; 22 %) és a Lakótelepen (56 fő; 18 %) élők képviseltették magukat nagyobb számban.

4-4. ábra: A válaszadók lakóhely szerinti megoszlása (n=306)

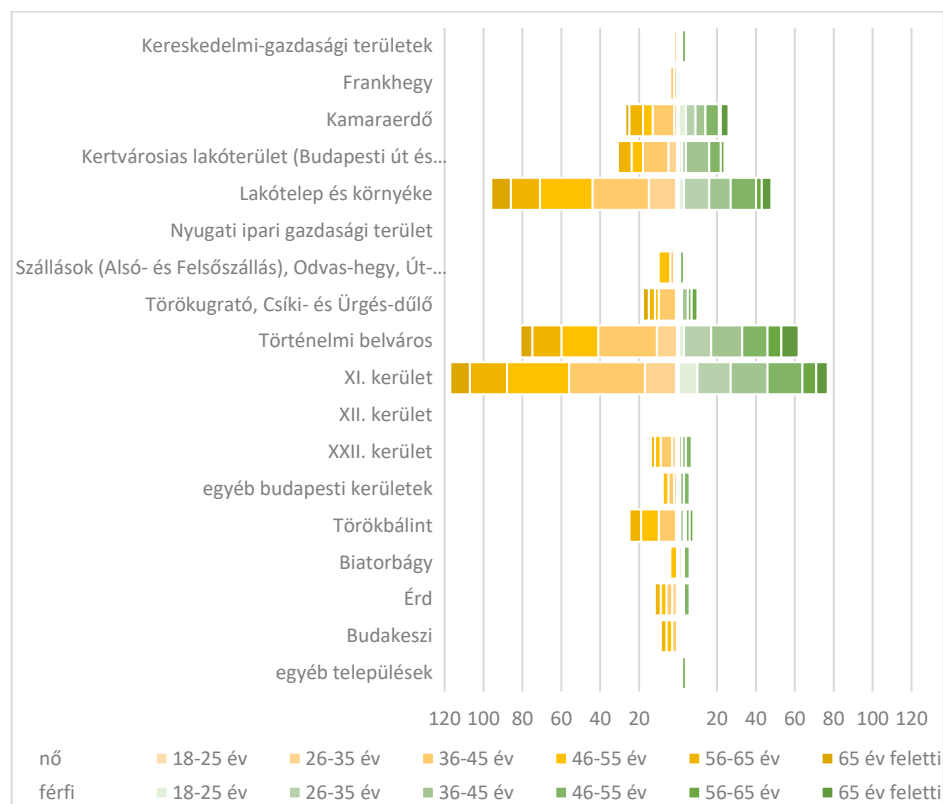


Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

4.1.2 Utazási adatok

A kérdőívben arra is rákérdeztünk, hogy a válaszadók mely városrészekbe, településekre utaznak a leggyakrabban. Az eredményekből látszik, hogy a **legkedveltebb úti cél a főváros XI. kerülete** (197 fő; 63 %), amelyet a Lakótelep és környéke (145 fő; 46 %), illetve a Történelmi belváros (144 fő; 46 %) követ.

4-5. ábra: Az utazások célja (n=791)

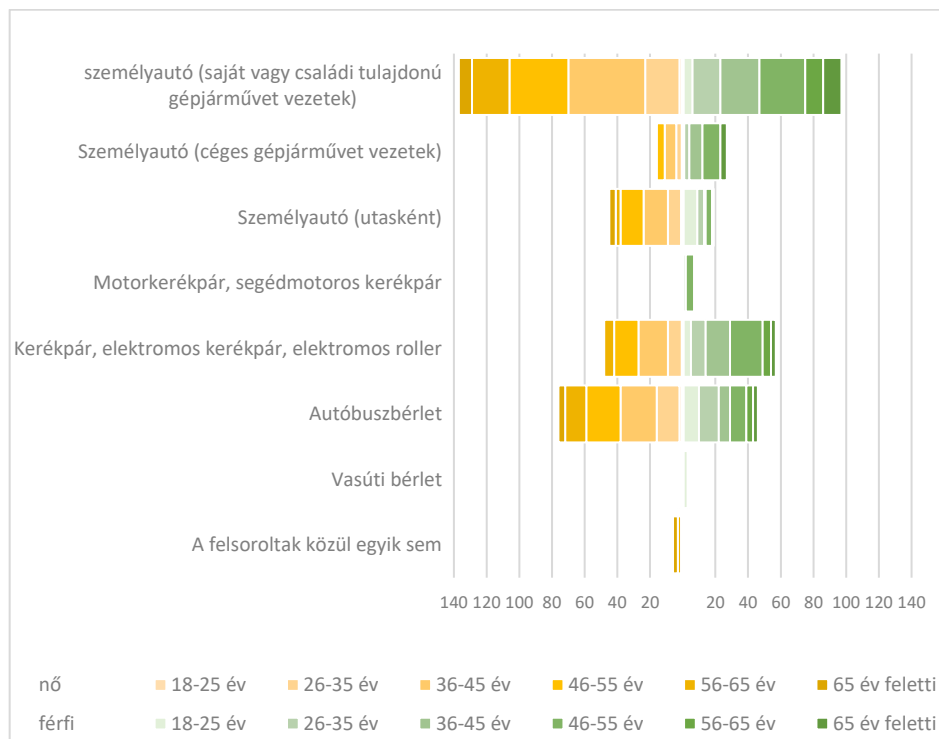


Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

4.1.3 Közlekedés szokások

A megkérdezettek körében rendelkezésre álló közlekedési eszközök közül **személygépjárművek hegemoniája egyértelmű**: saját/családi tulajdonú autót a válaszadók 75 %-a (234 fő) vezet, utasként 21 % (64 fő) használja, céges gépjárművet további 14 % (44 fő) vezet. Az egyéni motorizált közlekedés mellett az **autóbuszbérlet** (122 fő; 39 %) és a **kerékpár** (105 fő; 34 %) dominanciája figyelhető meg.

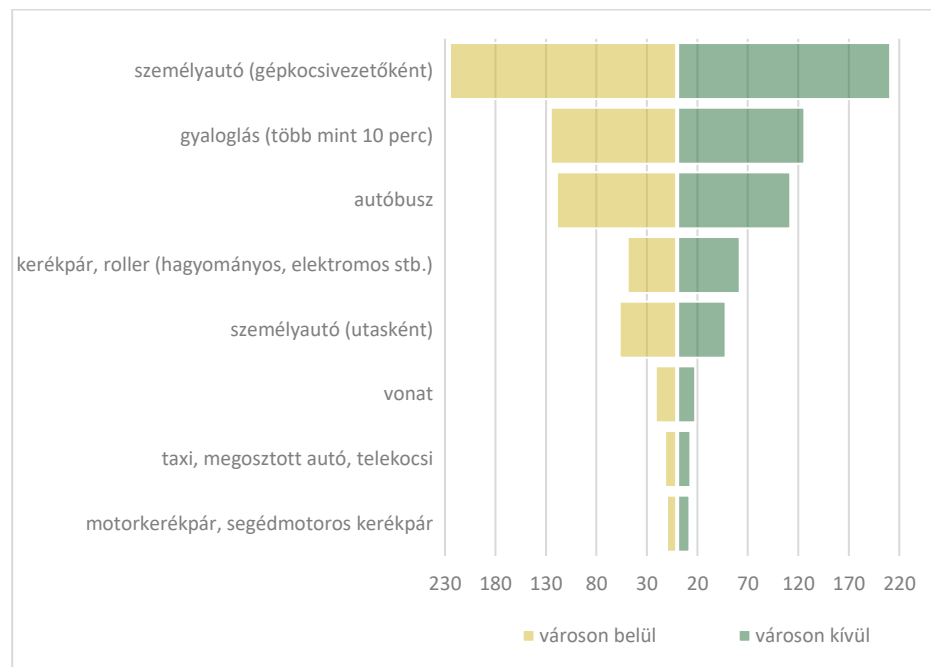
4-6. ábra: A rendelkezésre álló közlekedési eszközök (n=594)



Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

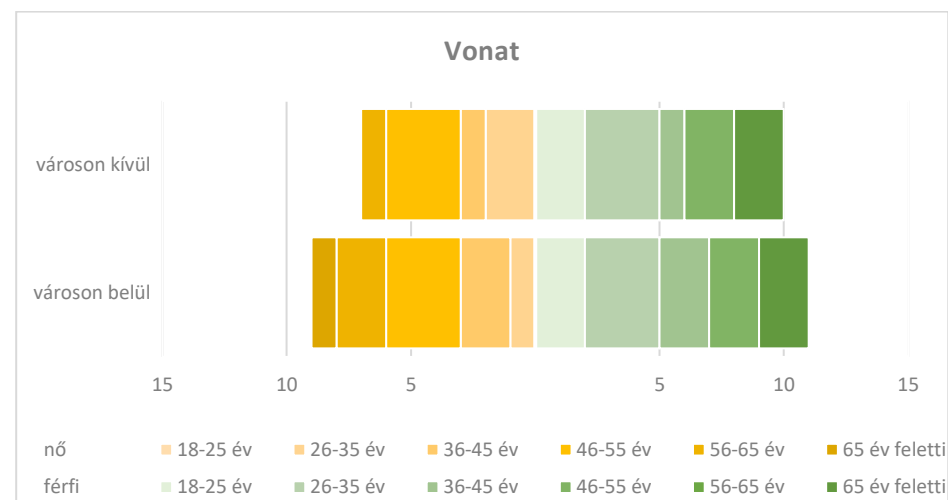
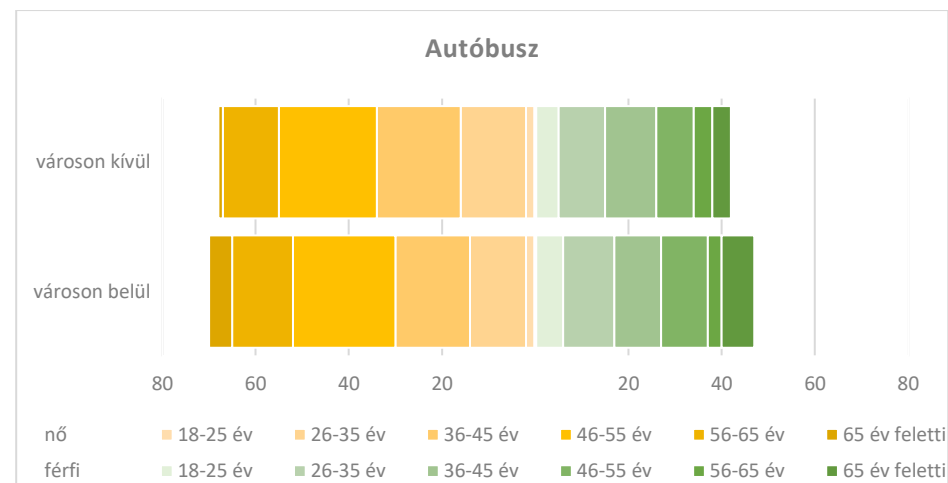
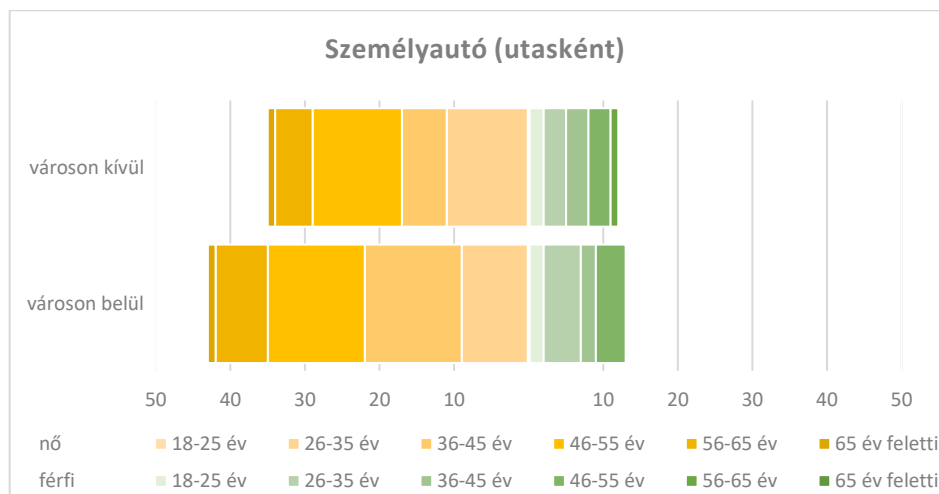
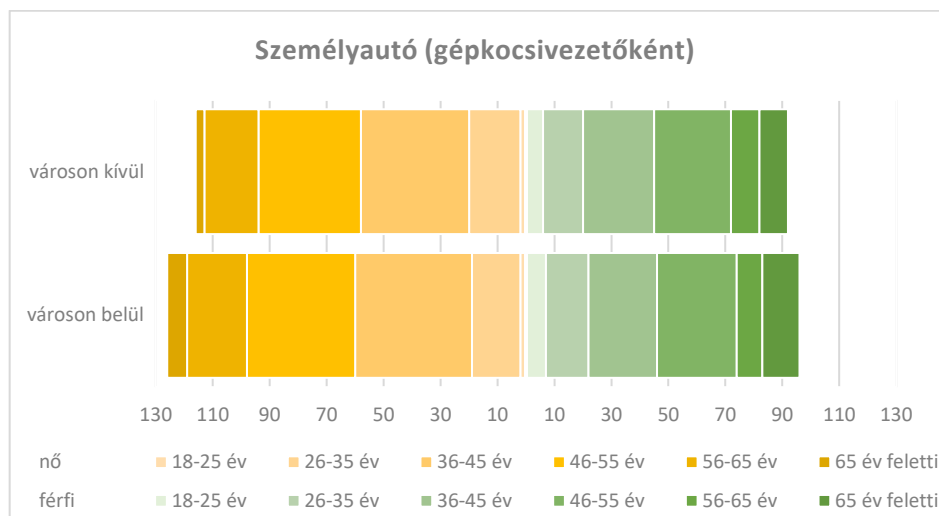
Ezek az eredmények részben összecsengenek a **városon belül és a városon kívül leggyakrabban használt közlekedési eszközökkel**. A **személygépkocsi** (vezetőként 252 fő, 81 %; utasként 66 fő, 21 %) mellett a 10 percet meghaladó **gyaloglás** (149 fő; 48 %), illetve az **autóbusz** (140 fő; 45 %) a legnépszerűbb közlekedési mód.

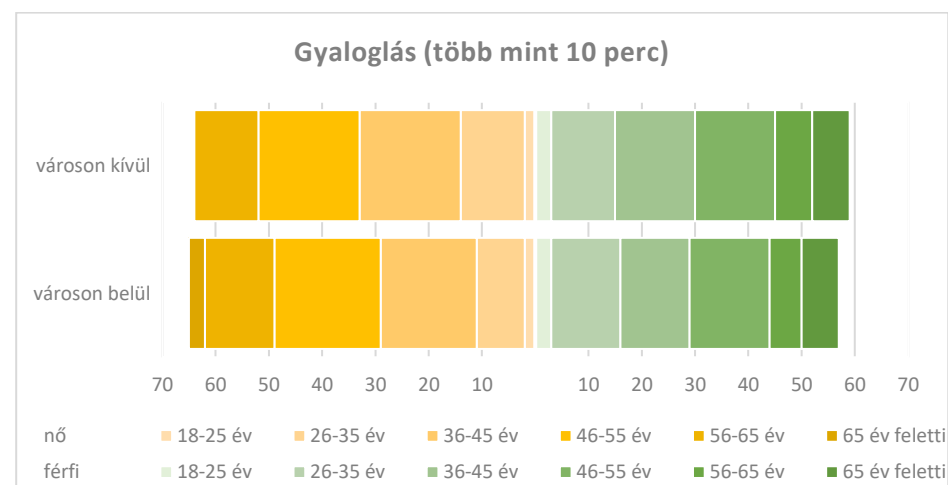
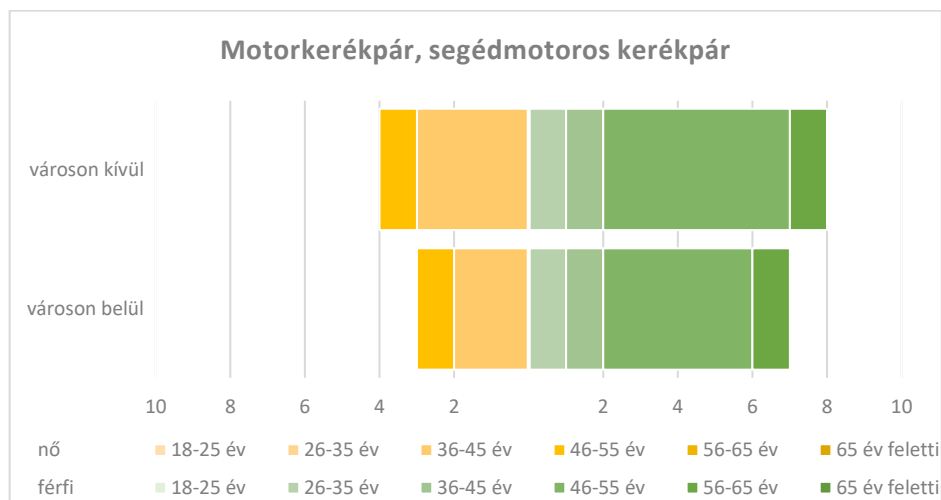
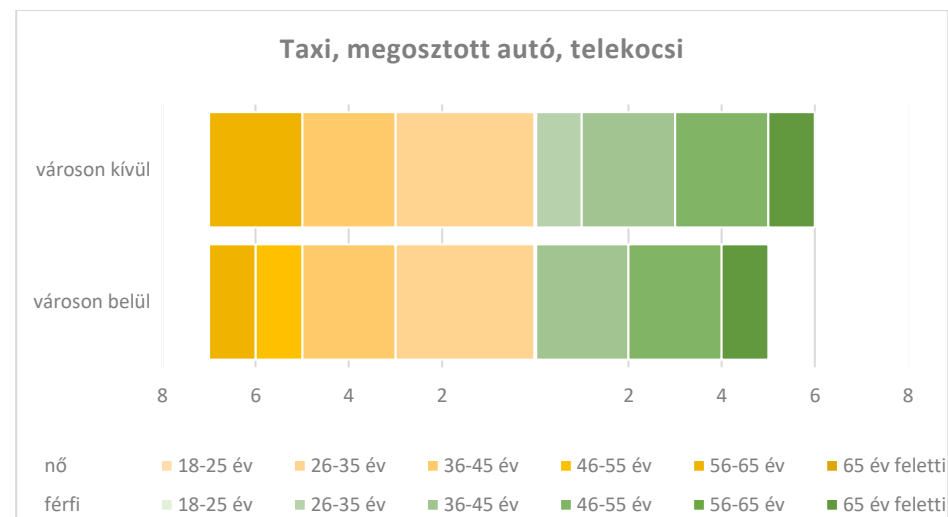
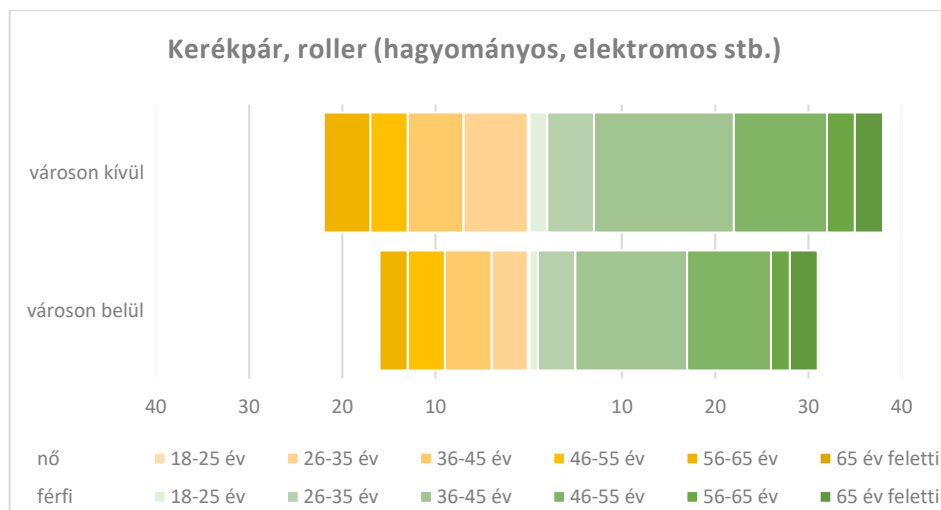
4-7. ábra: Leggyakrabban használt közlekedési eszközök városon belüli és a városon kívüli utazások esetében (n=891)



Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

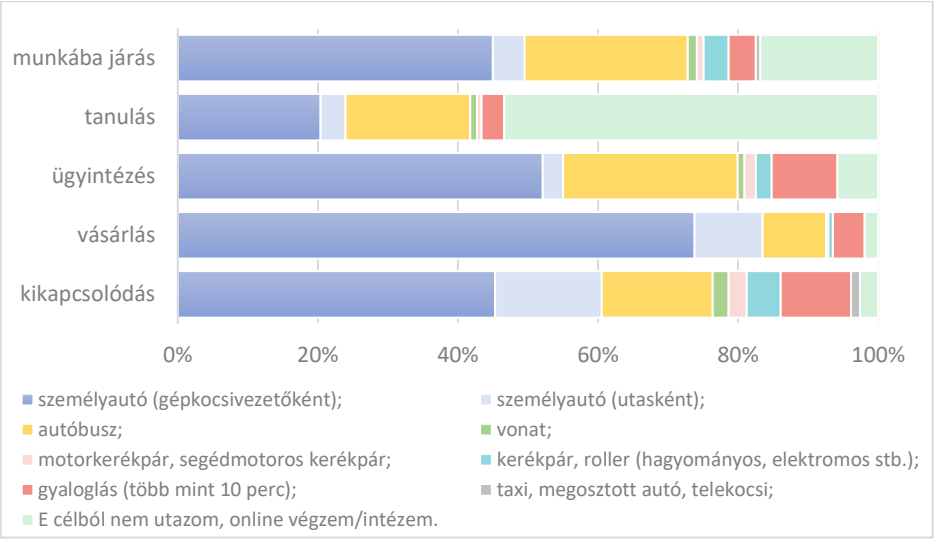
4-8. ábra: Az egyes közlekedési módok használata életkor és nem szerinti megoszlásban





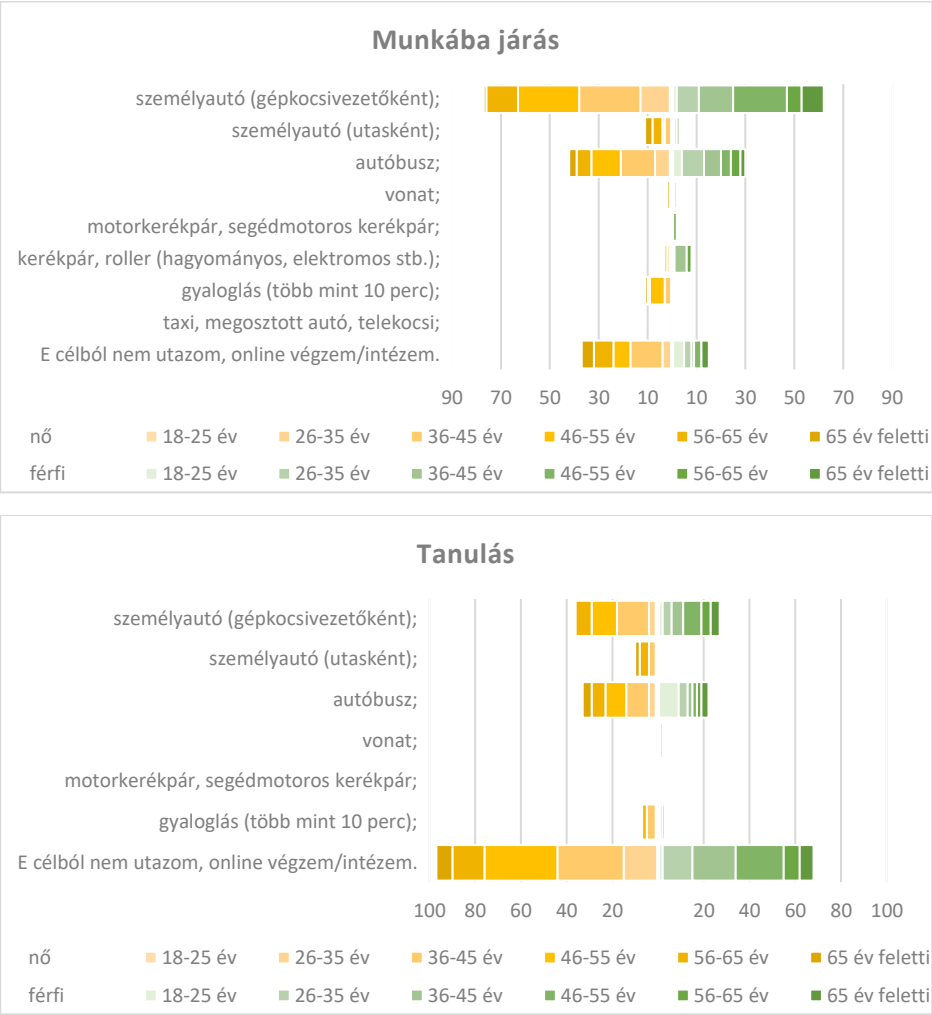
A legtipikusabb **utazási célokat** számbavéve szintén megállapítható a **személygépjárművek** (vezetőként és utasként) dominanciája. Emellett még az **autóbuszos utazások** meghatározók, különösen a **munkába járásnál** és az **ügyintézés** során.

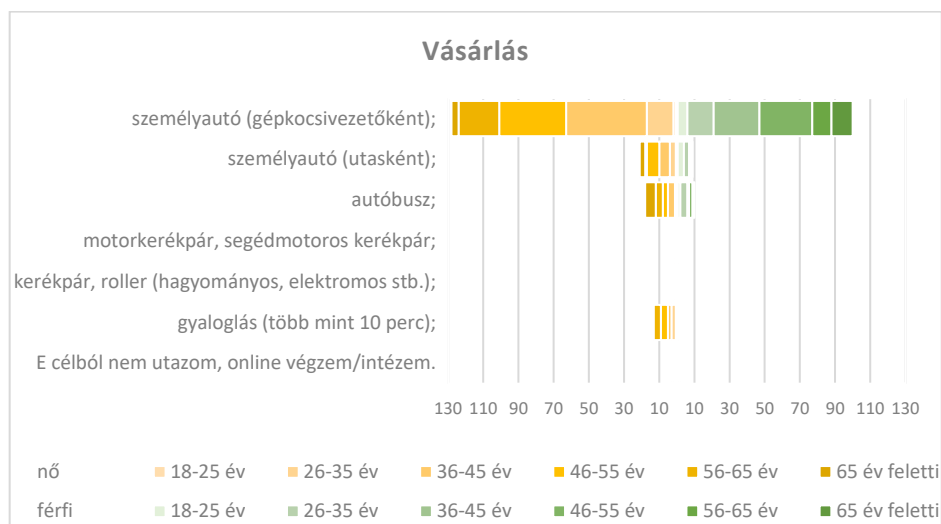
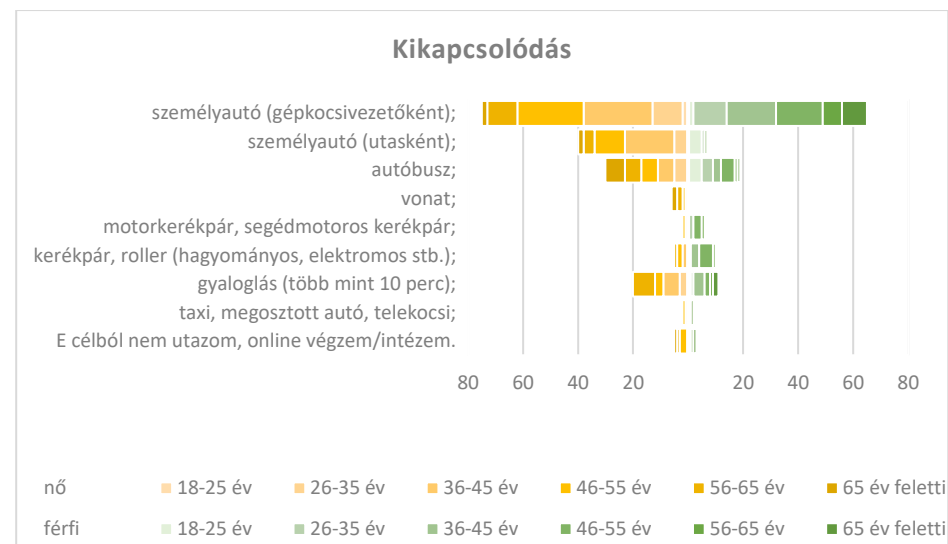
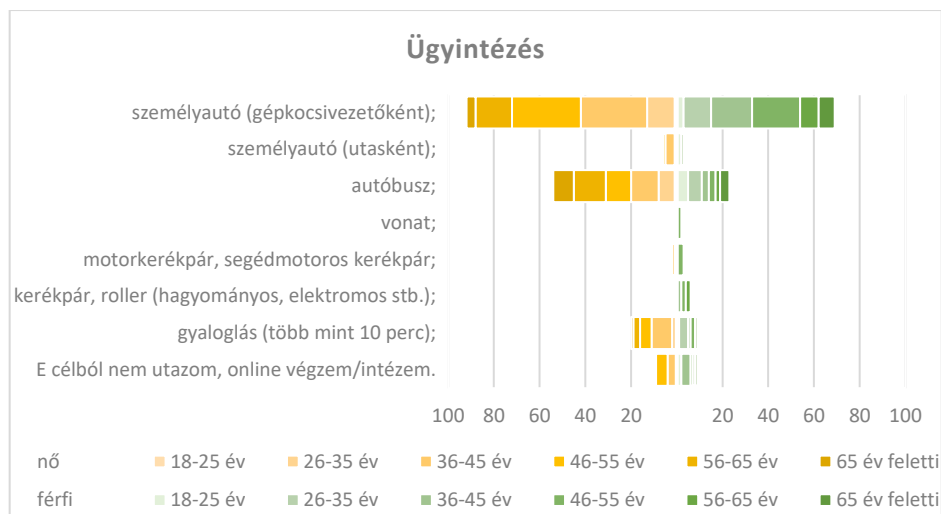
4-9. ábra: Az egyes utazási céloknál használt közlekedési módok megoszlása (soronként n=309)



Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

4-10. ábra: Az egyes úticélokra használt közlekedési eszközök életkor és nem szerinti megoszlása

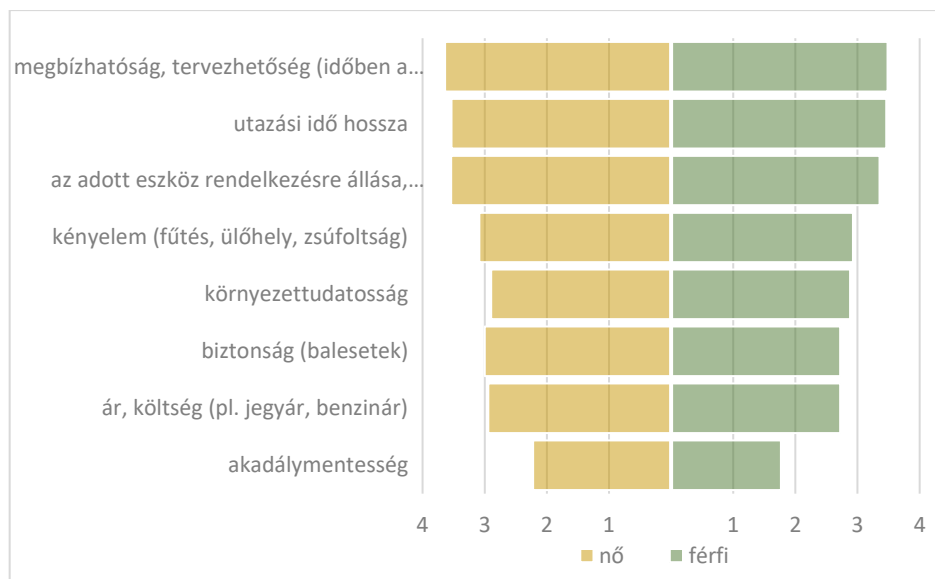




4.1.4 A közlekedési módválasztás szempontjai

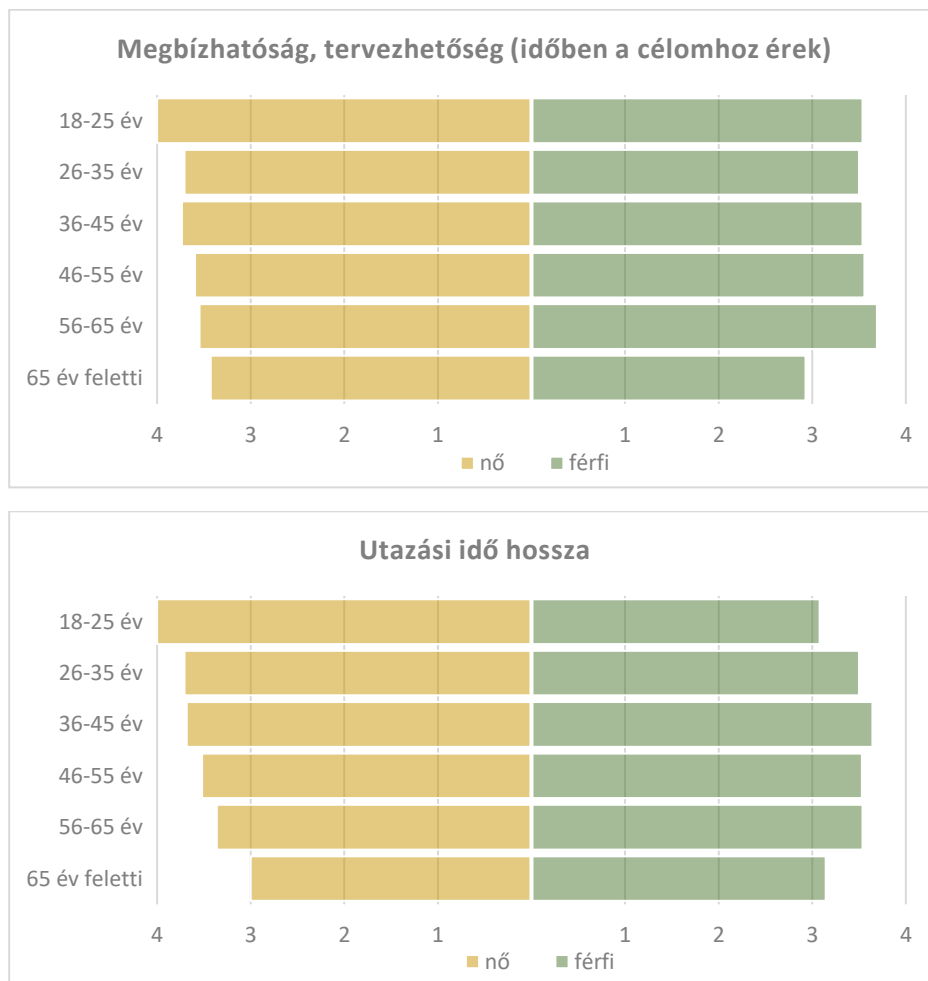
A közlekedési módválasztásnál a válaszadók az egyes tényezők fontosságát egy négyes fokozatú skálán értékelték⁴. Az eredmények alapján megállapítható, hogy **kiemelkedő fontossággal bír a megbízhatóság, tervezhetőség** (3,58 pont), az **utazási idő hossza** (3,50 pont), valamint az **adott eszköz rendelkezésre állása, elérhetősége** (3,47 pont), míg az akadálymentesség (2,04 pont) kevésbé meghatározó tényezőnek számít. Megjegyzendő, hogy **az utazási költségek az eszközválasztásnál fontos, de nem meghatározó tényezőnek számítanak**.

4-11. ábra: Az egyes tényezők fontossága az utazási mód kiválasztásánál (n=309)

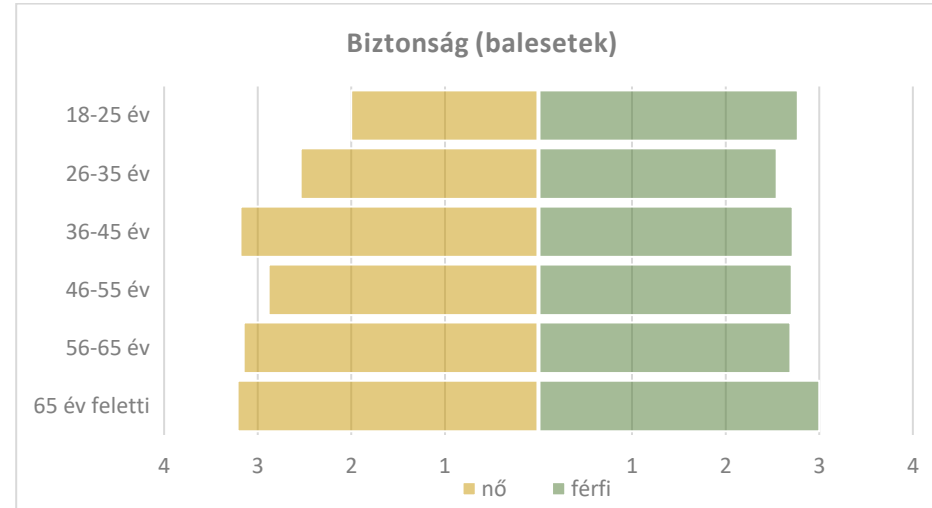
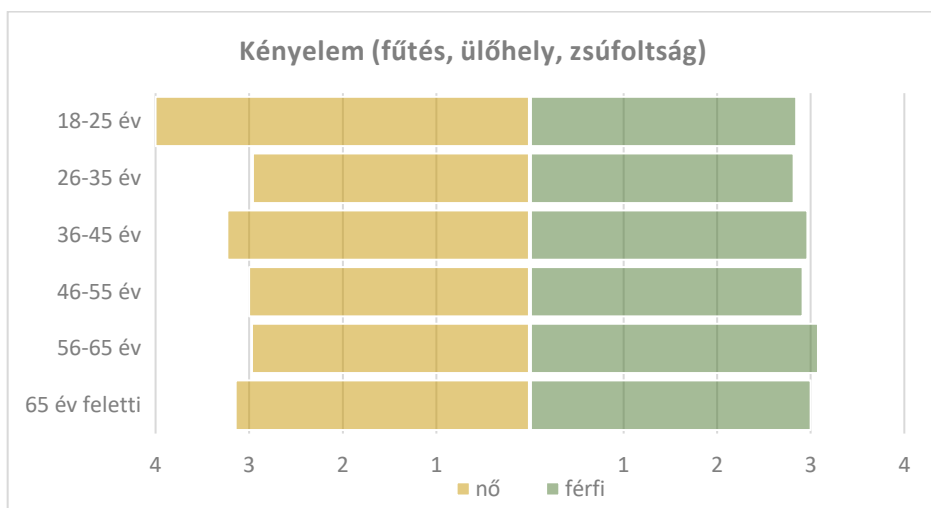
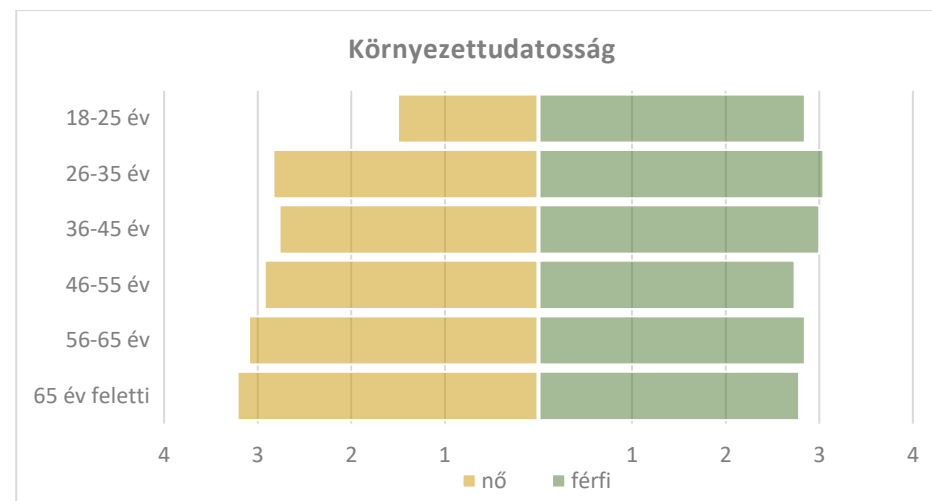
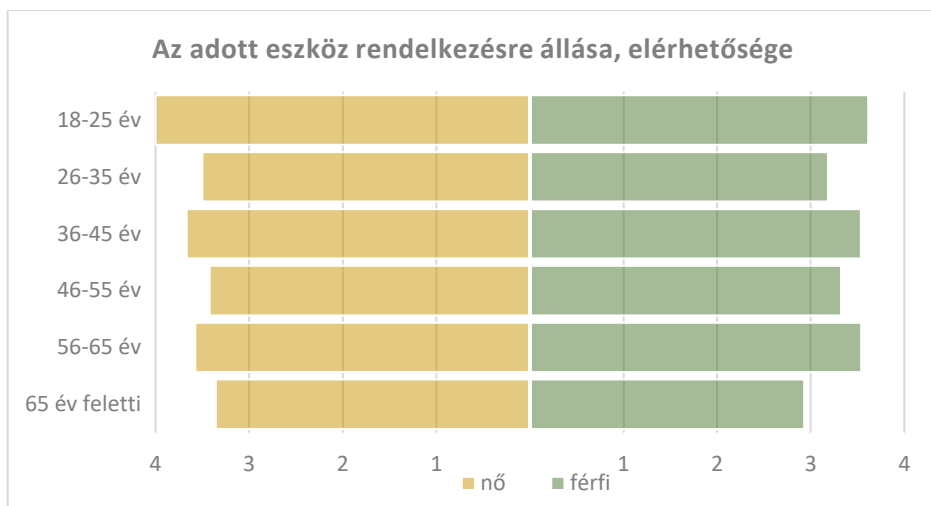


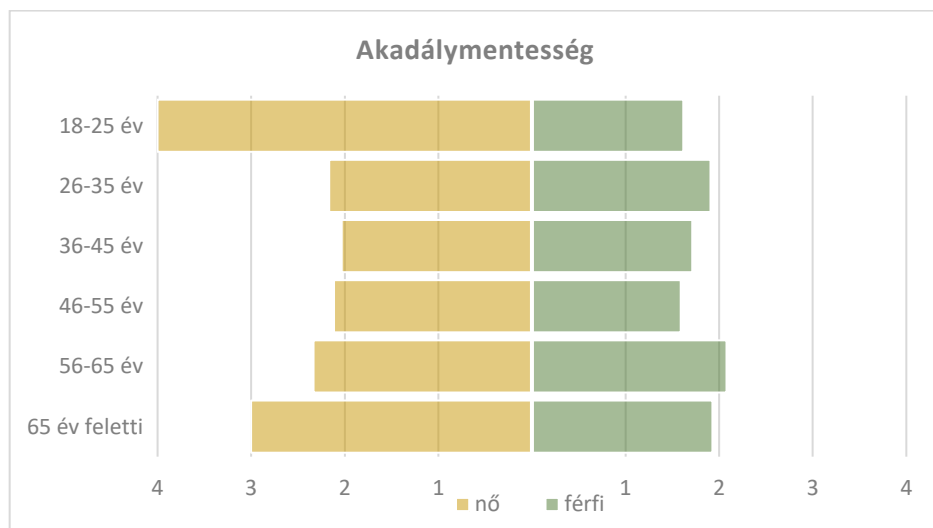
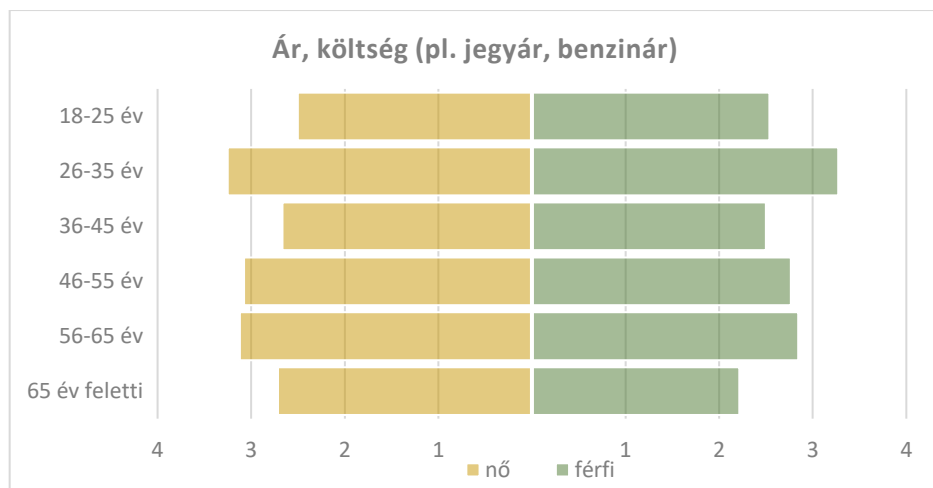
Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

4-12. ábra: Az egyes tényezők fontosságának megítélése nemek és korcsoportok szerint



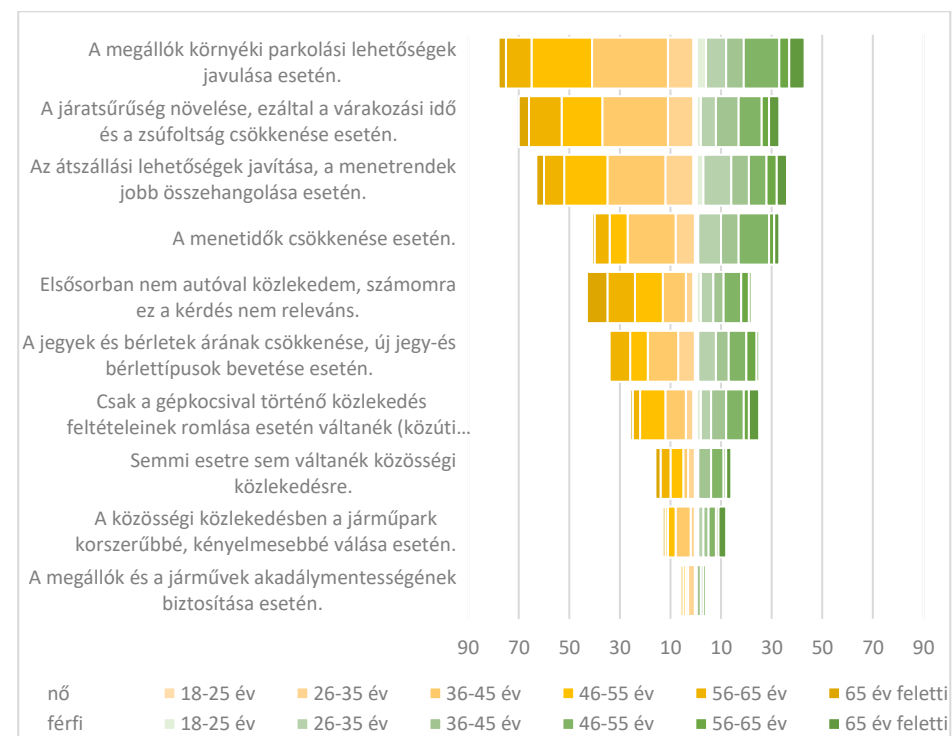
⁴ 1: egyáltalán nem fontos; 2: nem fontos; 3: fontos; 4: döntő fontosságú





Arra a kérdésre, hogy milyen feltételek teljesülése esetén váltanának **személyautóról közösségi közlekedésre**, a válaszadók közel fele (40 %; 123 fő) a **megállók környékén található parkolási lehetőségek javítását** emelte ki. A kérdőívet kitöltők harmada a **járatsűrűség növelését**, ezáltal a várakozási idő és a zsúfoltság csökkenését (104 fő; 33 %), illetve az **átszállási lehetőségek javítását**, a **menetrendek jobb összehangolását** (101 fő; 32 %) is megemlíttette. A **válaszadók 10 %-a** (31 fő) ugyanakkor **semmi esetre sem váltana közösségi közlekedésre**.

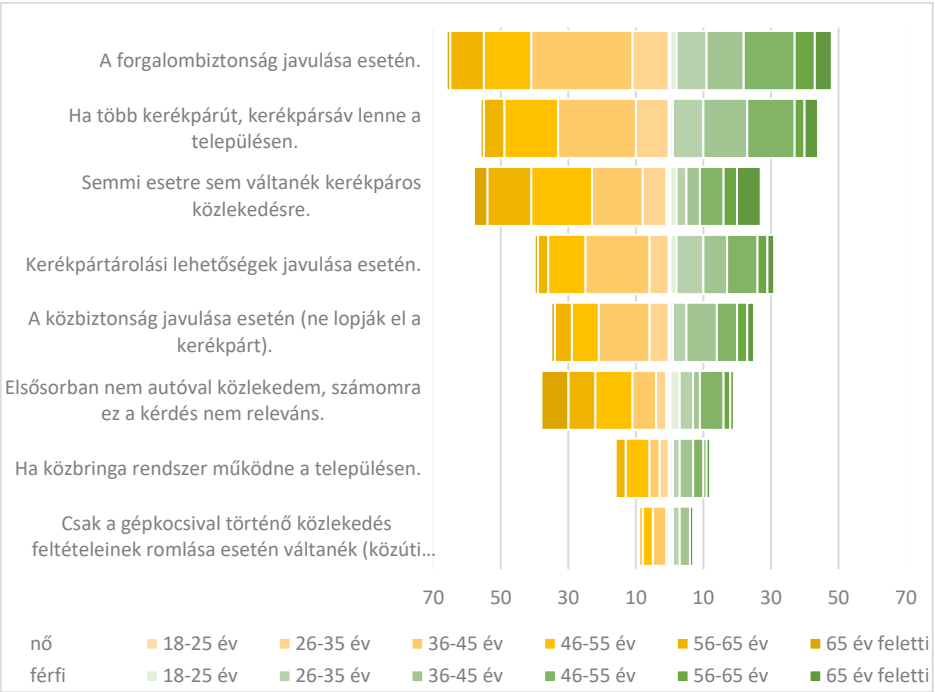
4-13. ábra: Autóról a közösségi közlekedésre váltás feltételei (n=646)



Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

A személyautóról kerékpárra történő átváltásnál meghatározó a forgalombiztonság javulása (116 fő; 37 %), illetve a kiépített kerékpárutak, kerékpársávok számának, hosszának növelése (102 fő; 33 %). A válaszadók 28 %-a (86 fő) azonban semmilyen körülmények között nem ülne át az autóból kerékpárra.

4-14. ábra: Autóról kerékpárra történő váltás feltételei (n=646)



Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

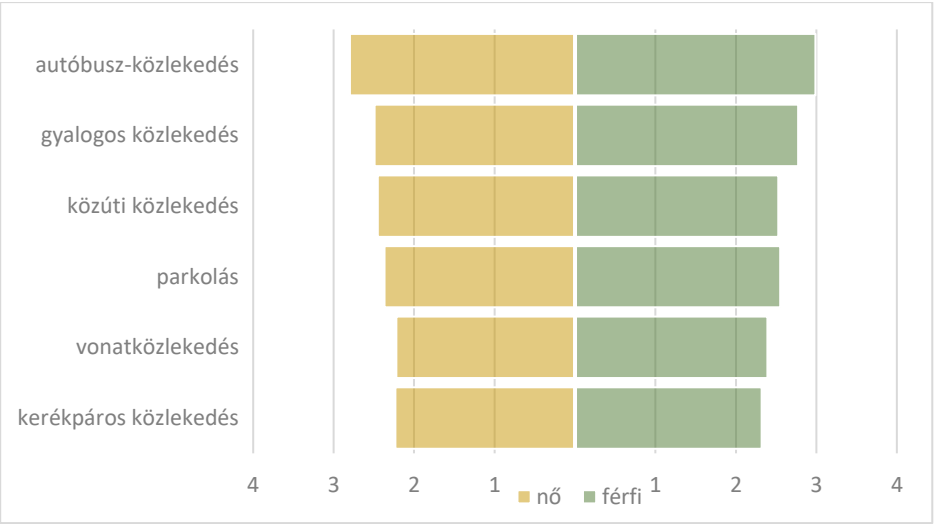
⁵ 1: egyáltalán nem értek egyet; 2: inkább nem értek egyet; 3: inkább egyetértek; 4: teljes mértékben egyetértek

4.1.5 Budaörs közlekedésének értékelése

A városi közlekedés értékelésénél arra voltunk kíváncsiak, hogy a válaszadók mennyire elégedettek a főbb közlekedési módokkal, azok színvonalával, infrastrukturális feltételeivel. A kérdőívet kitöltők az egyes állításokat egy négyes fokozatú skálán⁵ értékelték.

A beérkezett válaszok alapján megállapítható, hogy a lakosság leginkább az autóbuszos közlekedéssel elégedett (2,88 pont), míg a kerékpáros (2,27 pont) és a vasúti közlekedés (2,30 pont) színvonala kapta a legalacsonyabb értékelést.

4-15. ábra: A városi közlekedési módokkal való elégedettség

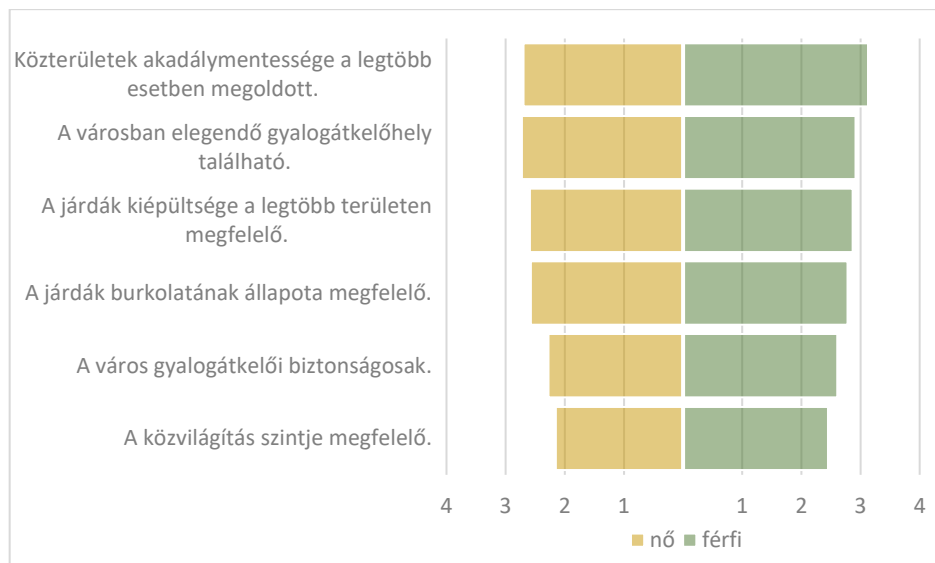


Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

Gyalogos közlekedés

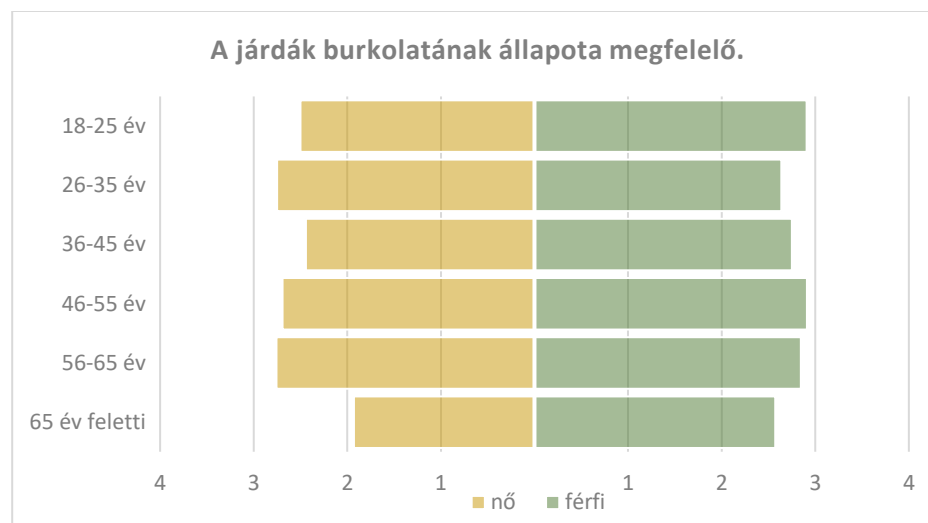
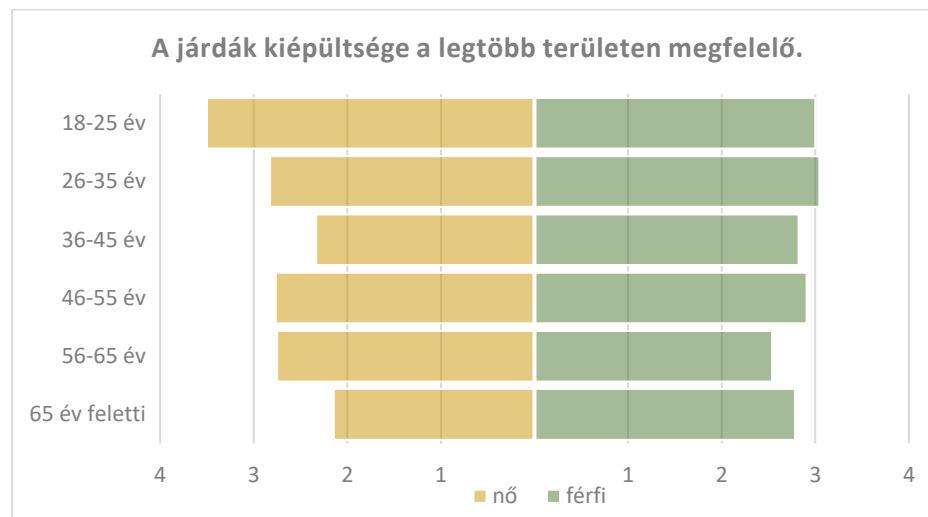
A **gyalogos közlekedéssel** kapcsolatban a megkérdezettek legkevésbé a **közvilágítással** (2,27 pont) **elégedettek**, míg a közterületek **akadálymentességét** (2,87 pont) a legtöbb esetben **megfelelőnek** ítélték meg.

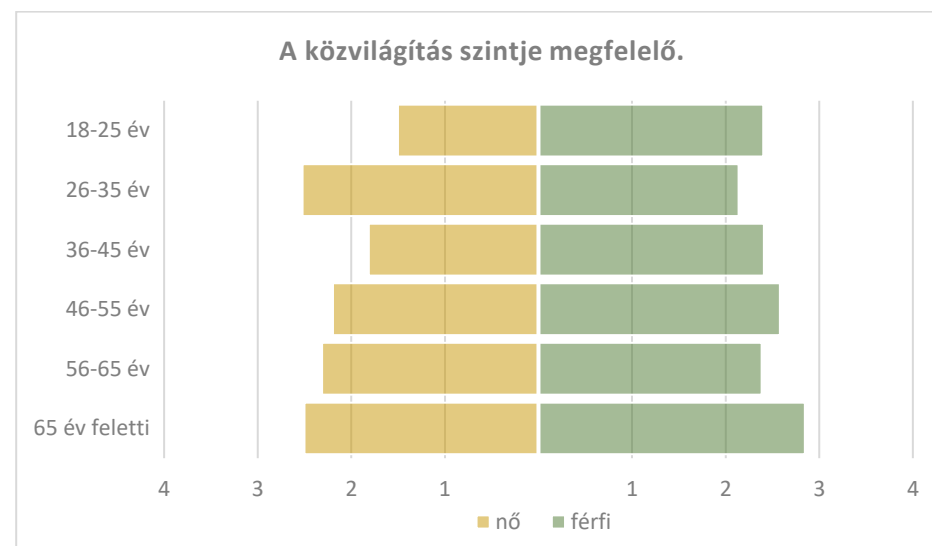
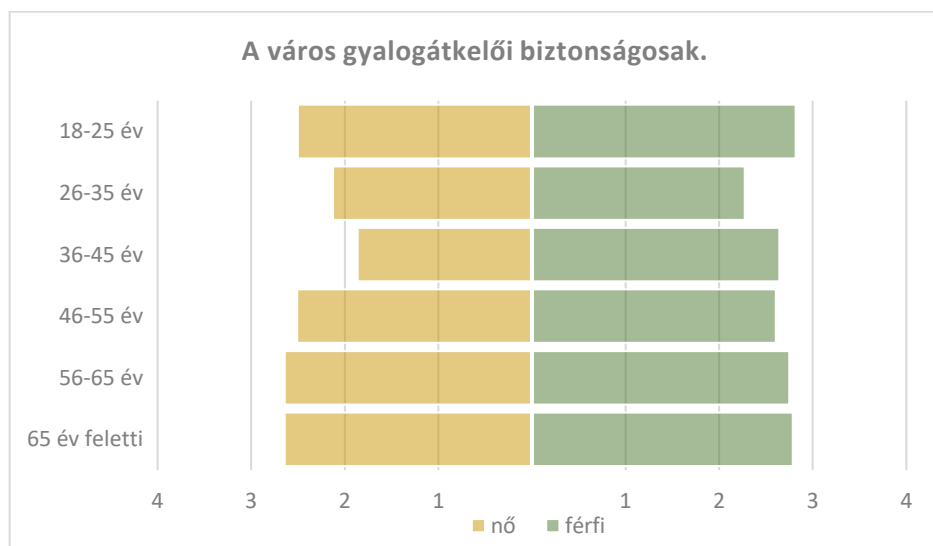
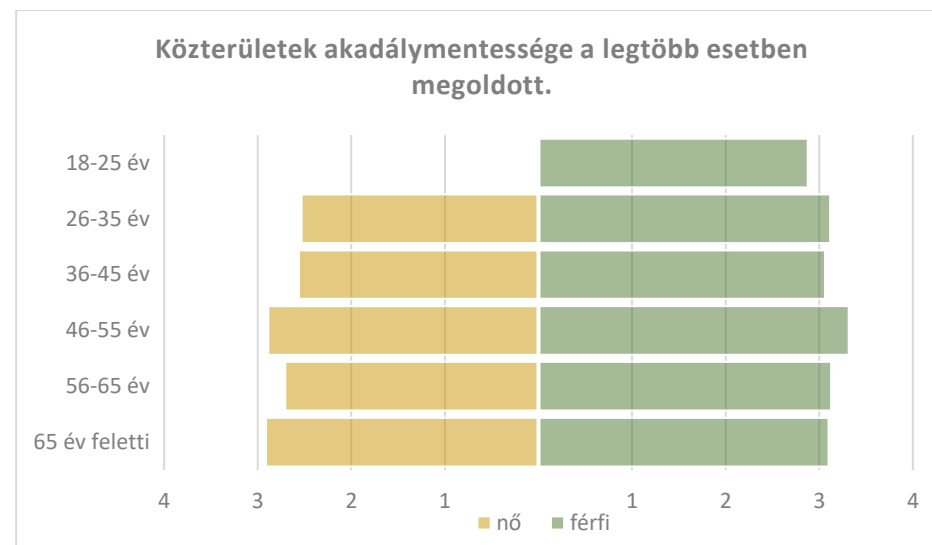
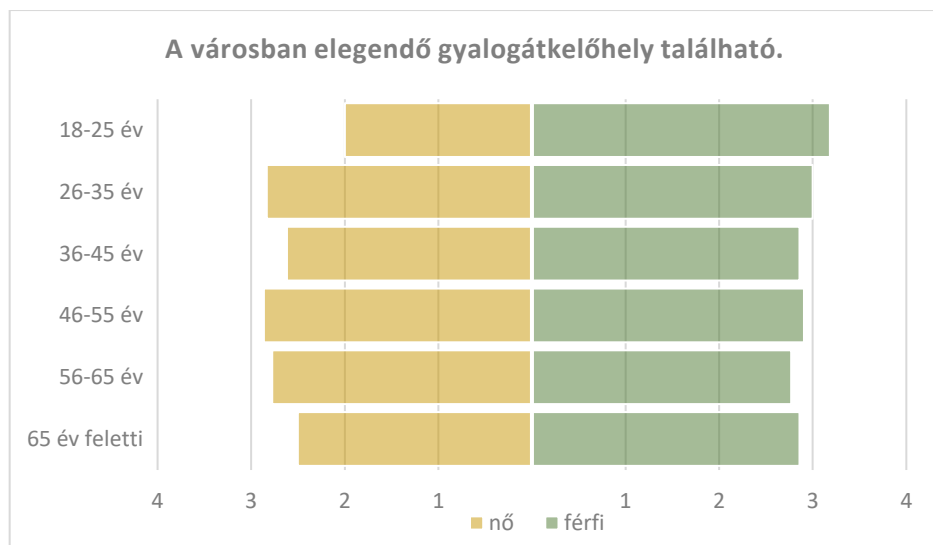
4-16. ábra: A gyalogos közlekedéssel való elégedettség



Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

4-17. ábra: A gyalogos közlekedés egyes tényezőivel való elégedettség nem és életkor szerinti megoszlásban

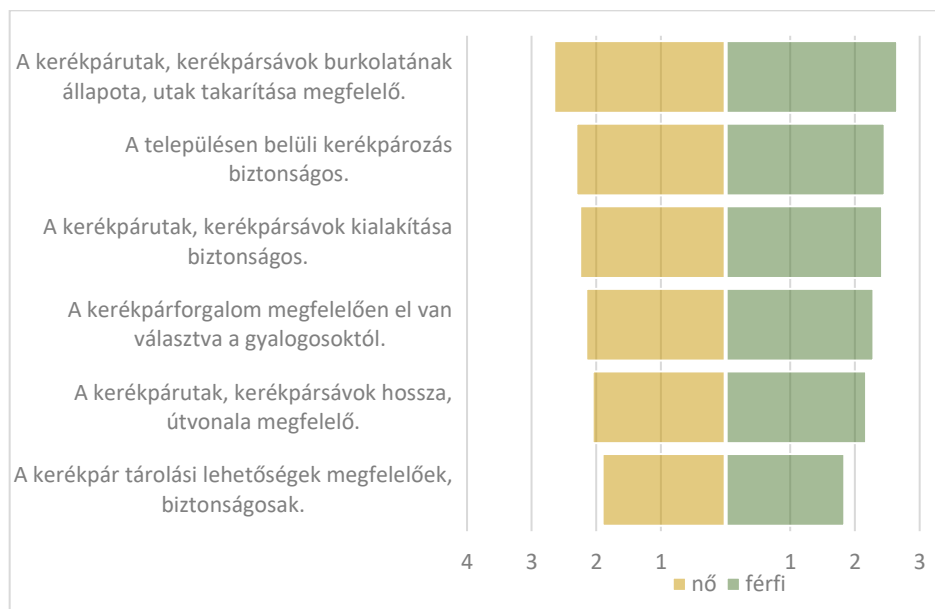




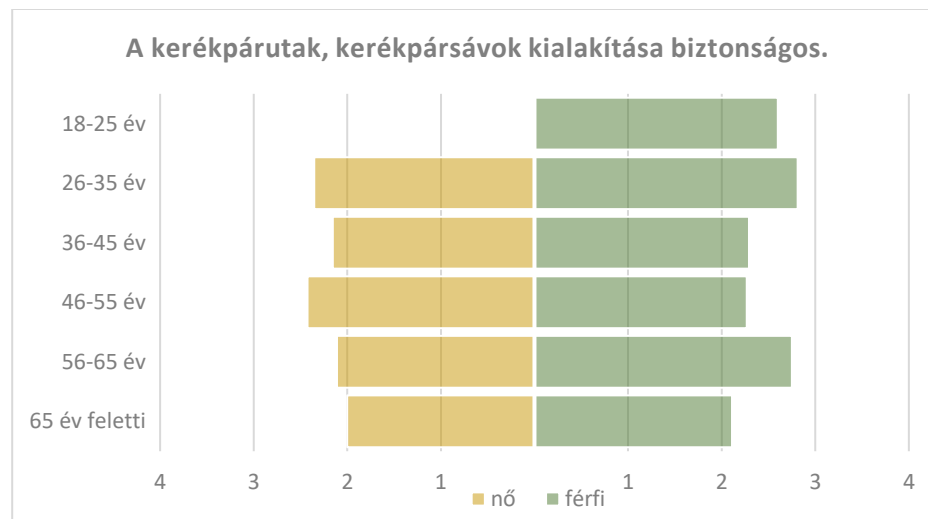
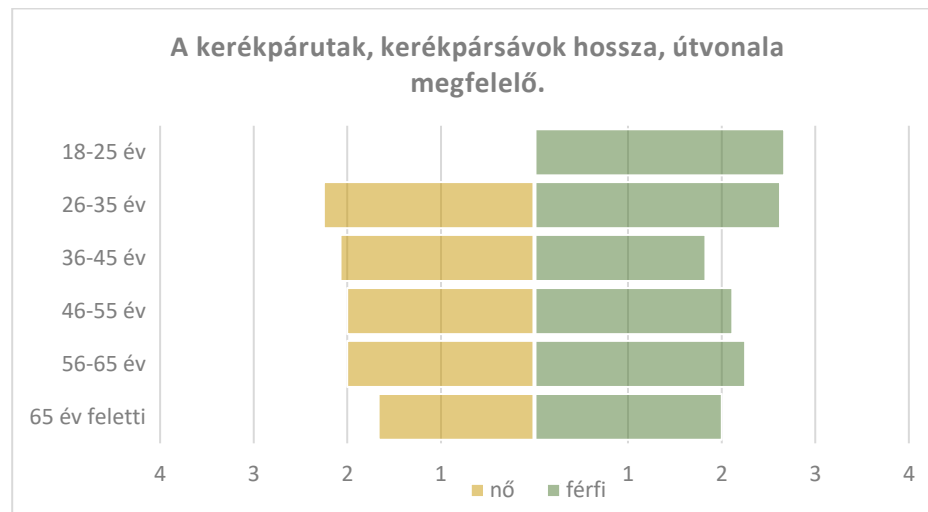
Kerékpáros közlekedés

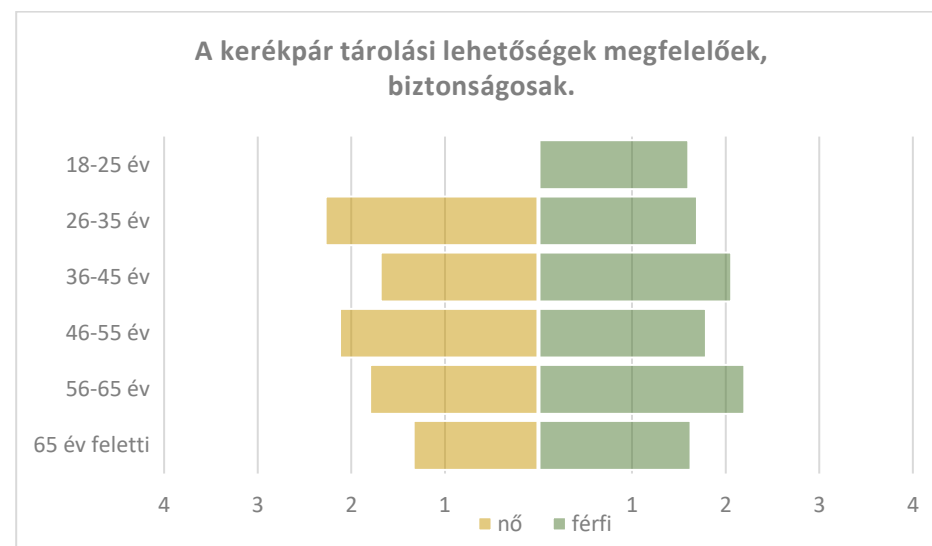
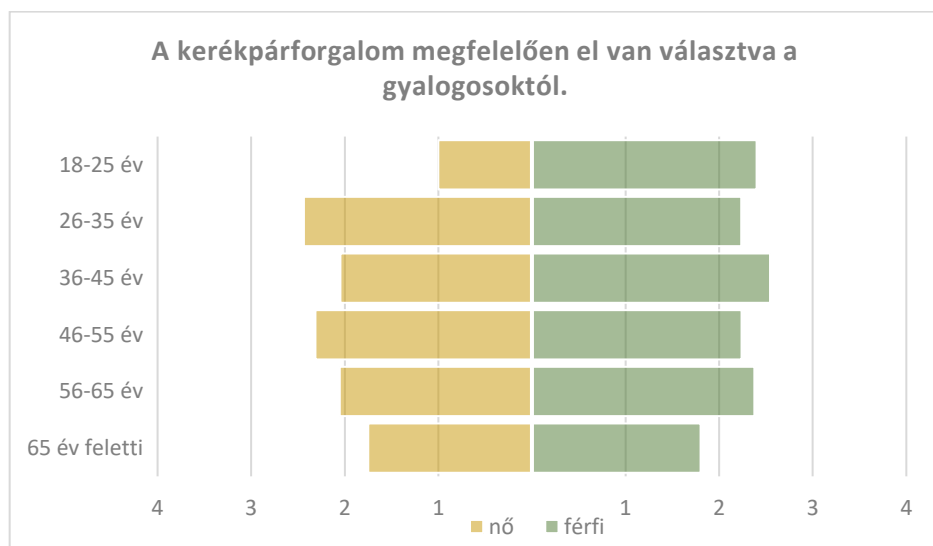
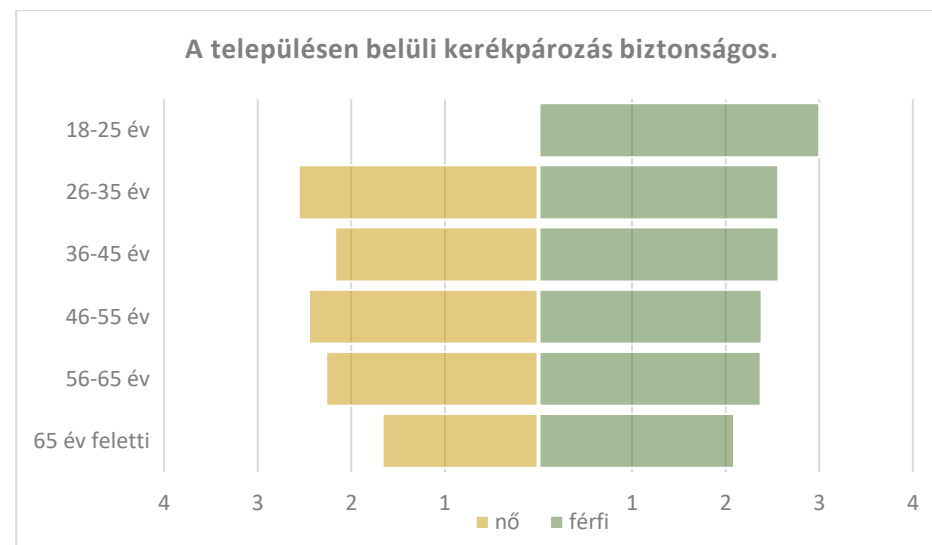
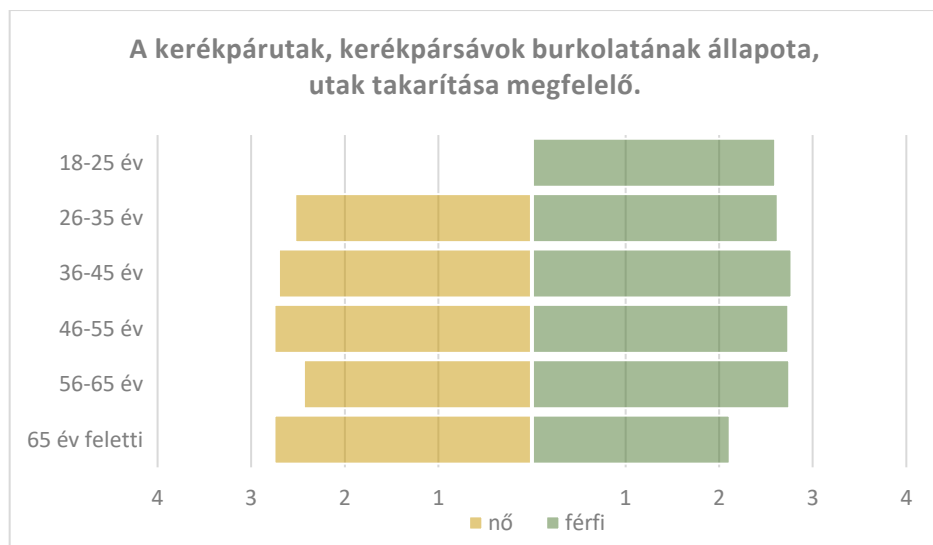
A válaszadók a **kerékpáros közlekedést** illetően a **kerékpártárolási lehetőségekkel** (1,87 pont) **egyáltalán nem elégedettek**, ugyanakkor a **kerékpárutak, kerékpársávok burkolatának állapotával, azok takarításával** (2,65 pont) alapvetően **elégedett** a lakosság.

4-18. ábra: A kerékpáros közlekedéssel való elégedettség



4-19. ábra: A kerékpáros közlekedés egyes tényezőivel való elégedettség nem és életkor szerinti megoszlásban

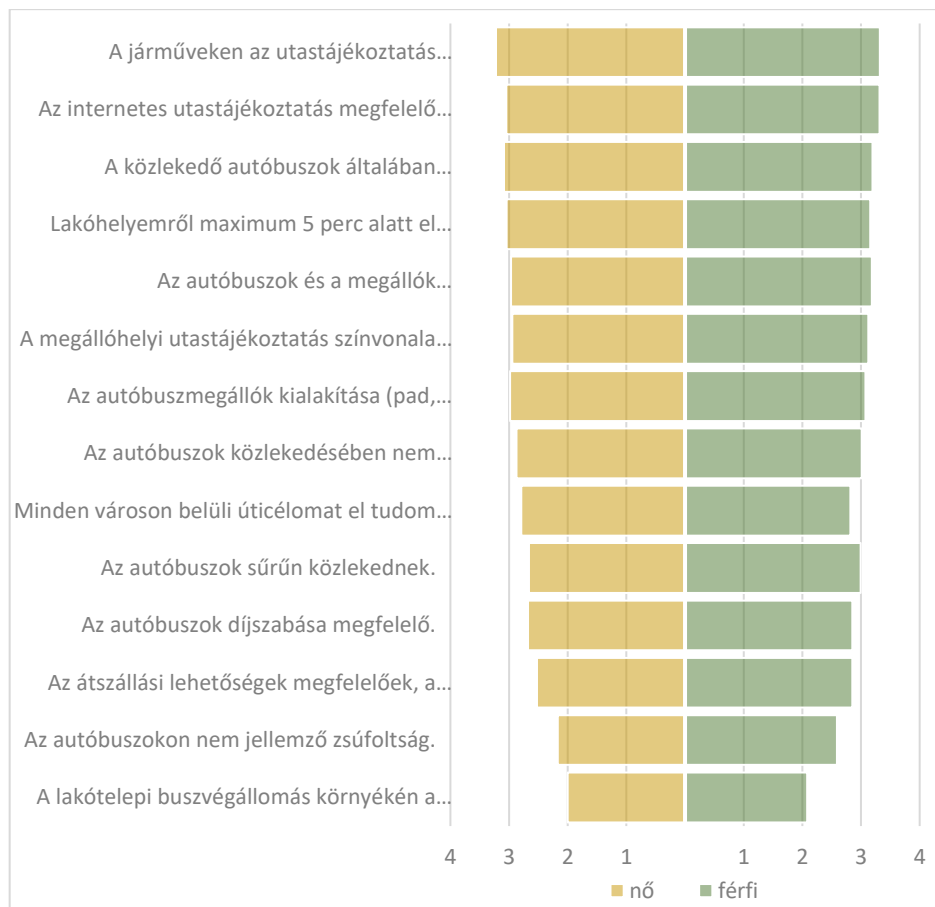




Autóbusz-közlekedés

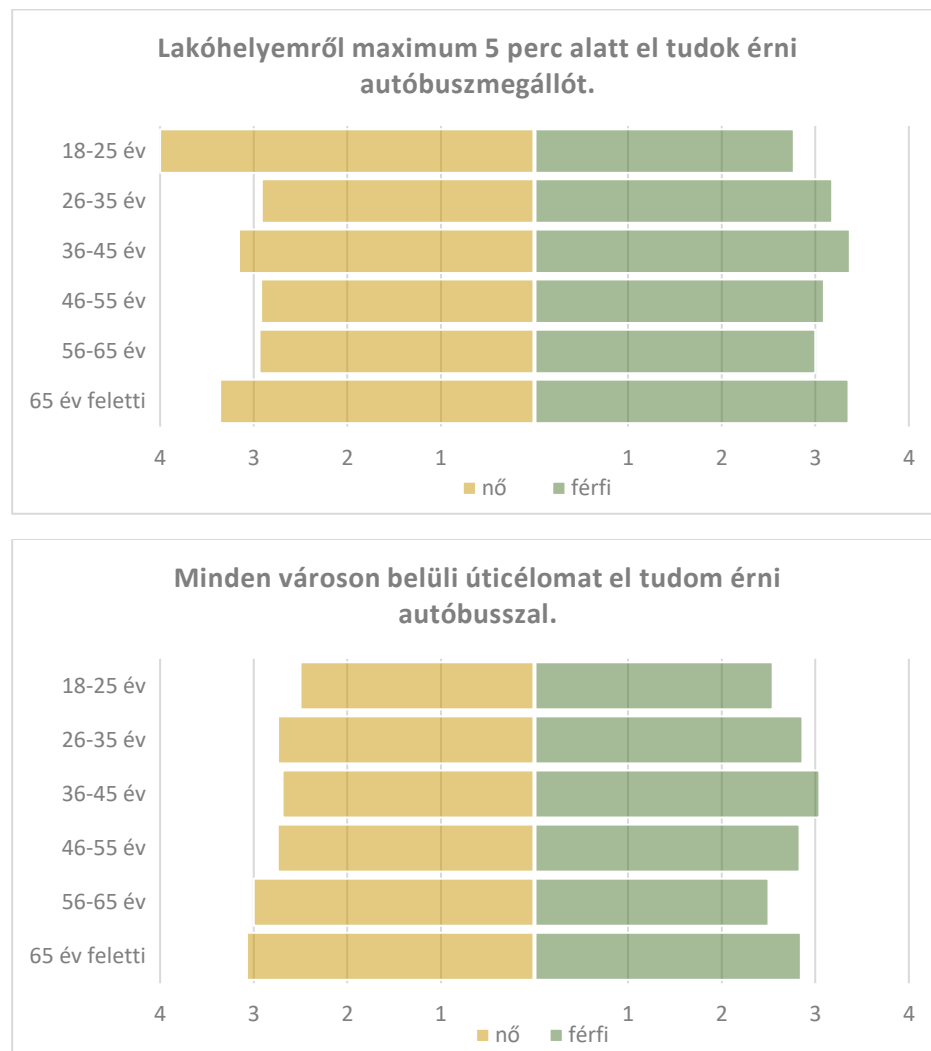
Az **autóbusz-közlekedést** illetően a válaszadók a **lakótelepi buszvégállomás környékén lévő parkolási lehetőségekkel** (2,03 pont), valamint a **járműveken tapasztalható zsúfoltsággal** (2,34 pont) a legkevésbé elégedettek.

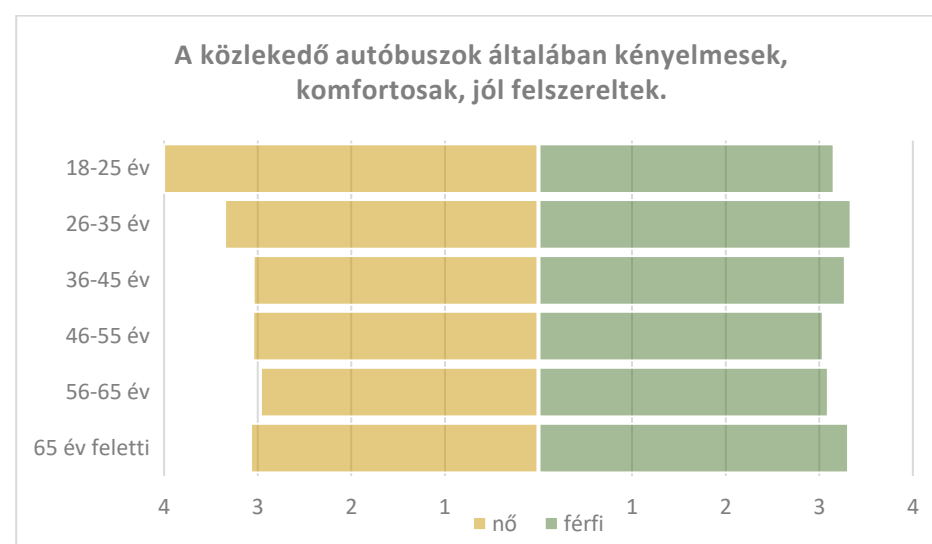
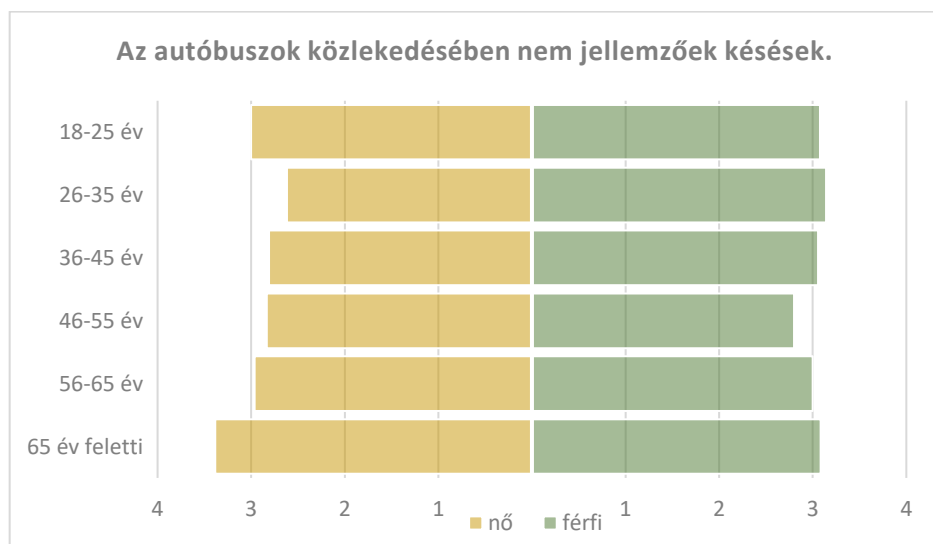
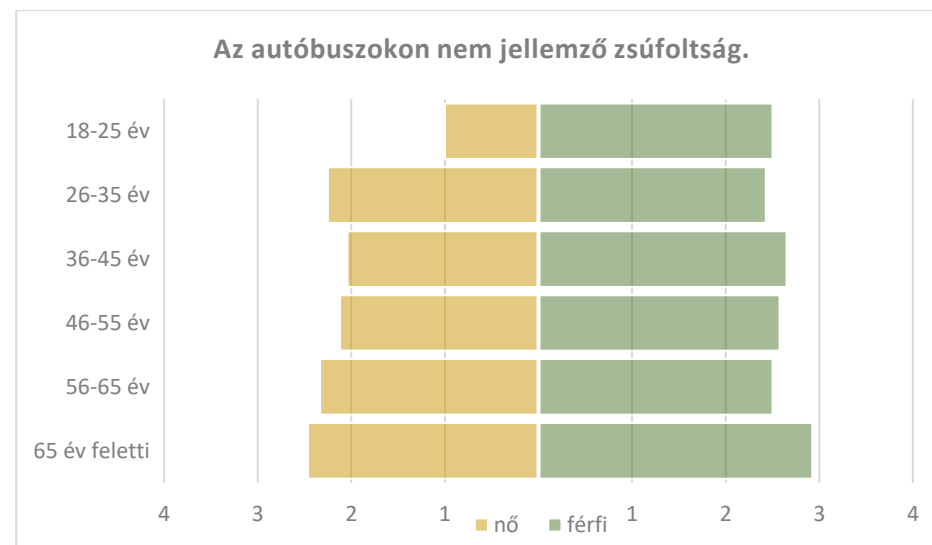
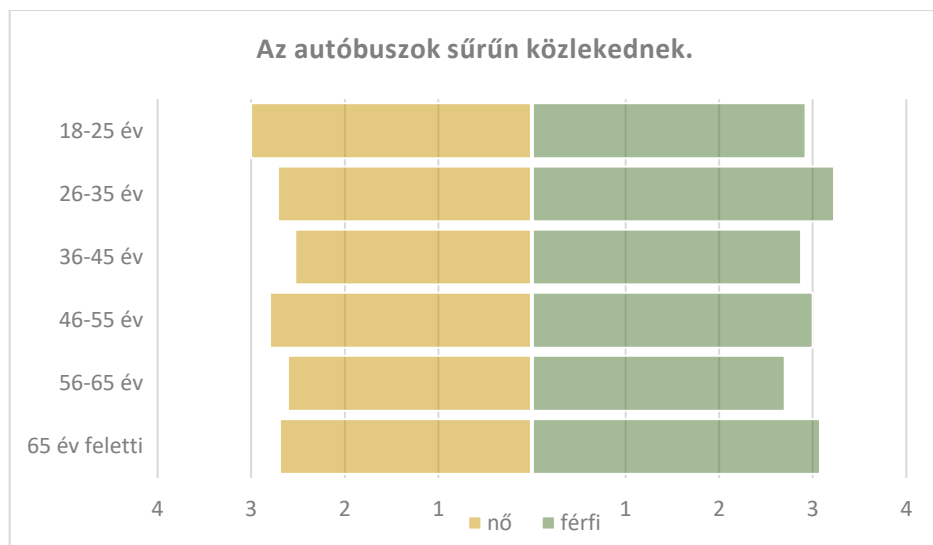
4-20. ábra: Az autóbusz-közlekedéssel való elégedettség

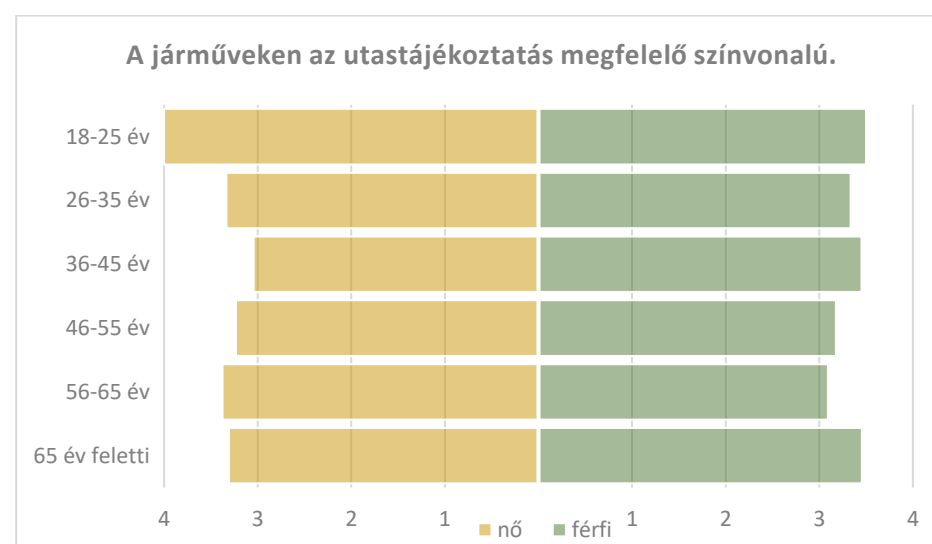
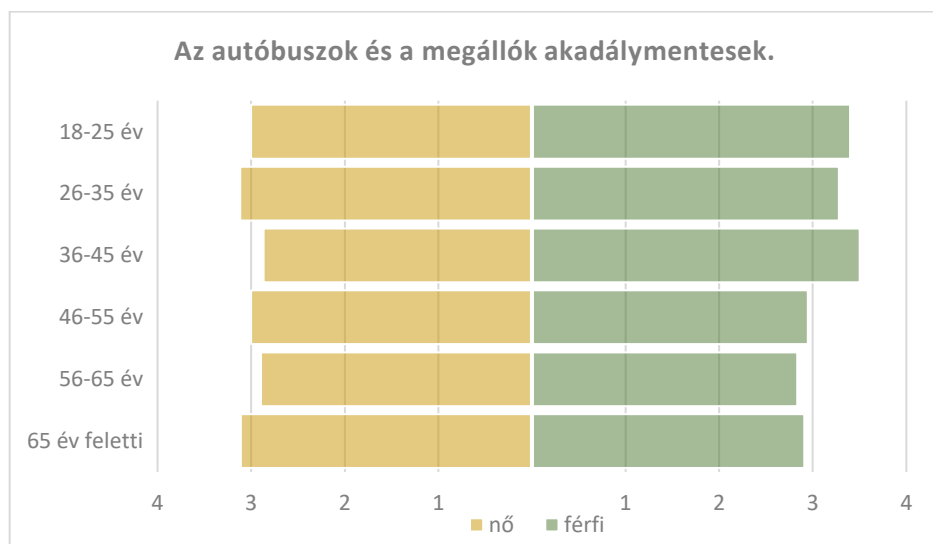
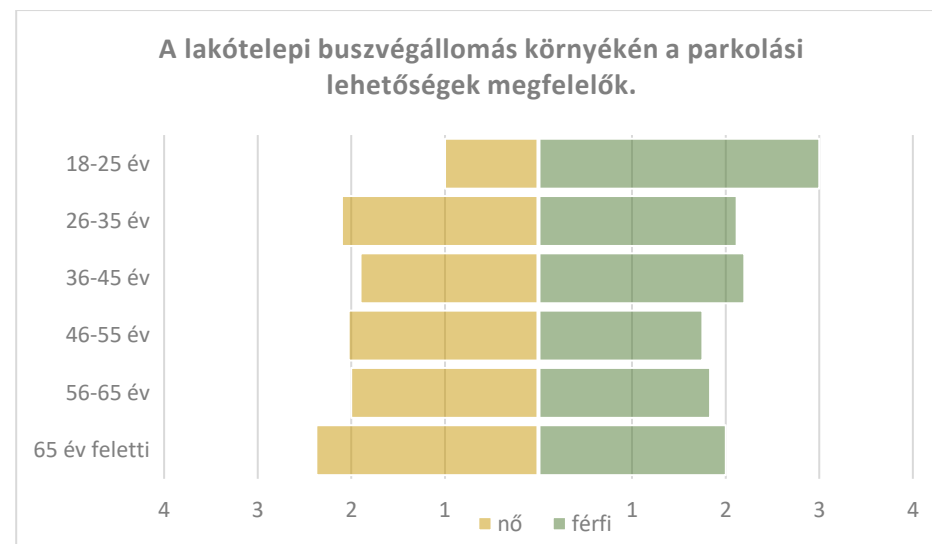
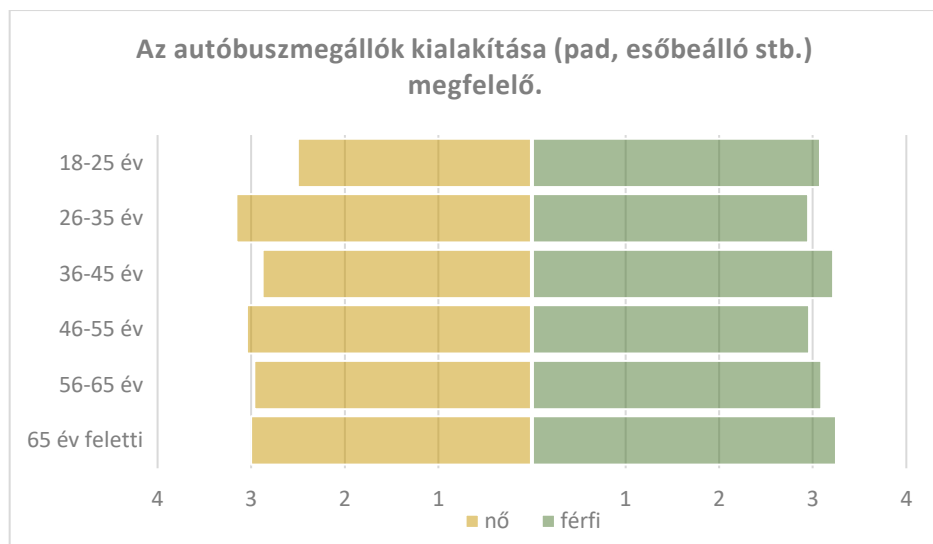


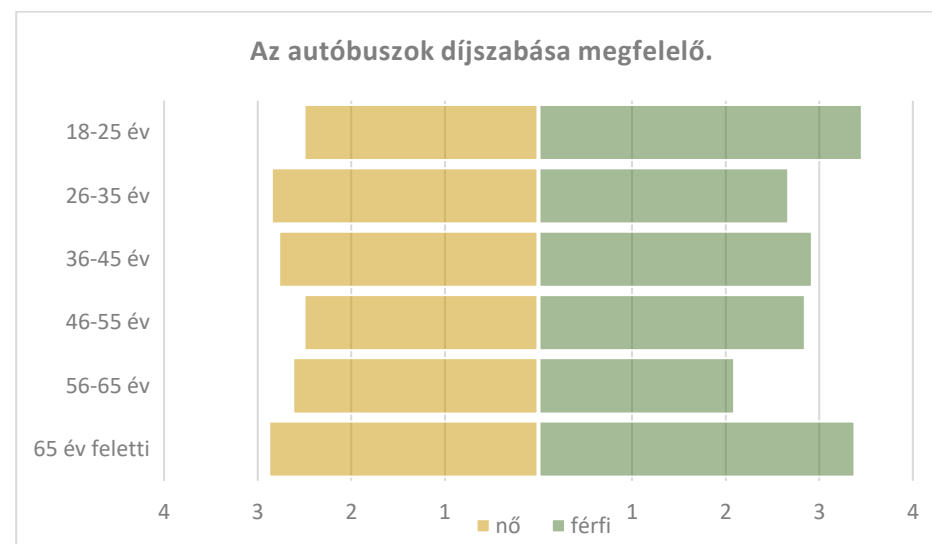
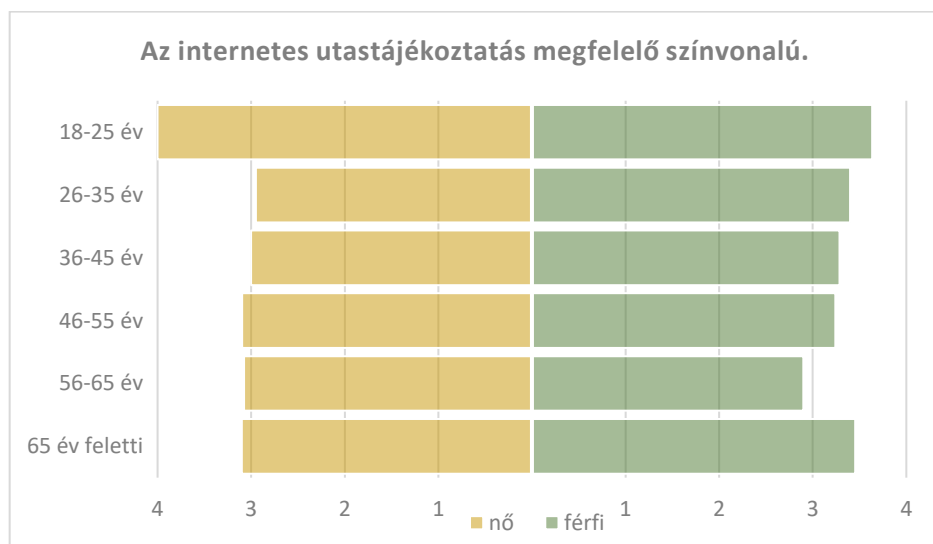
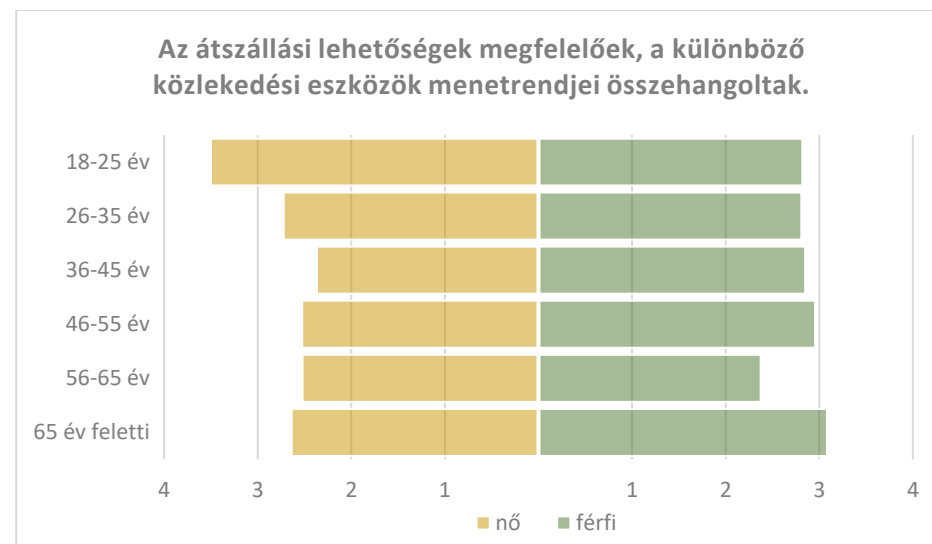
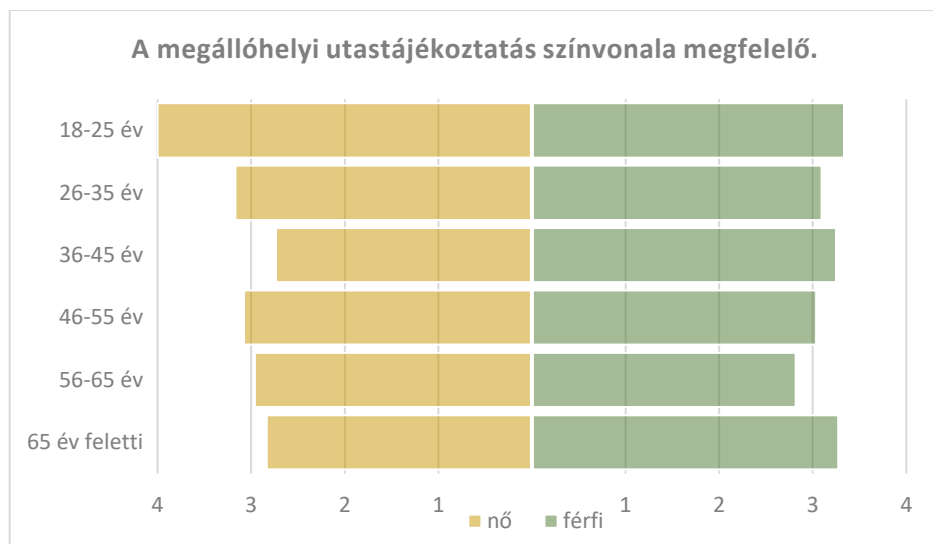
Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

4-21. ábra: Az autóbusz-közlekedés egyes tényezőivel való elégedettség nem és életkor szerinti megoszlásban





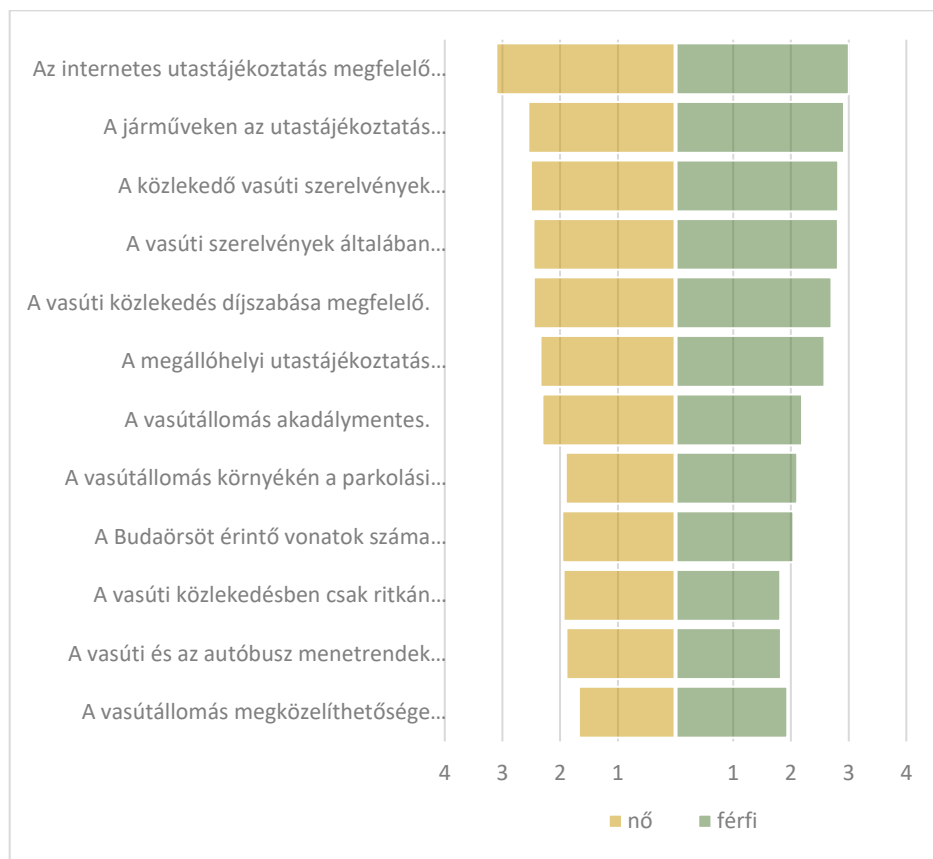




Vasúti közlekedés

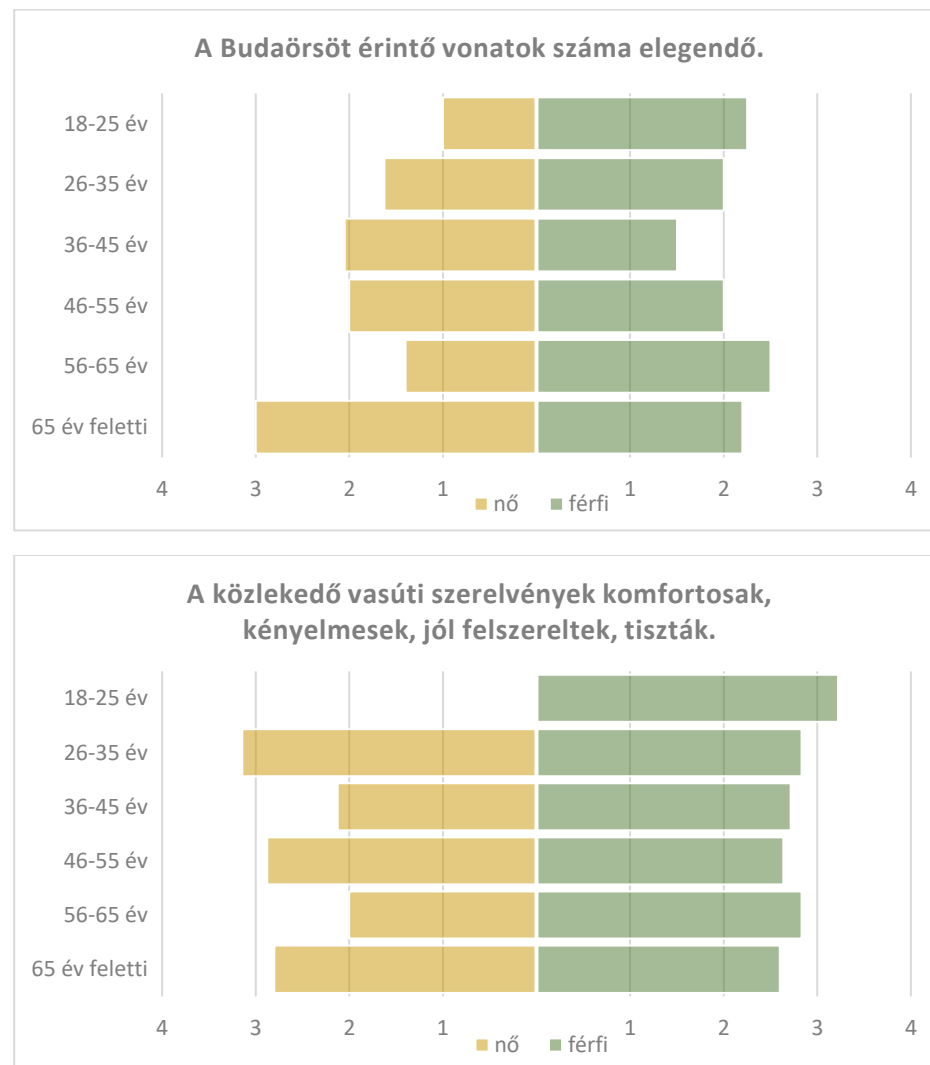
A válaszadók a **vasúti közlekedést** érintően az **állomás megközelíthetőségével** (1,80 pont), a **vasúti és az autóbuszmenetrendek összehangoltságával** és az **átszállási lehetőségekkel** (1,87 pont), valamint a vasúti közlekedésben tapasztalt **késésekkel** (1,88 pont) a **legelégedetlenebbek**.

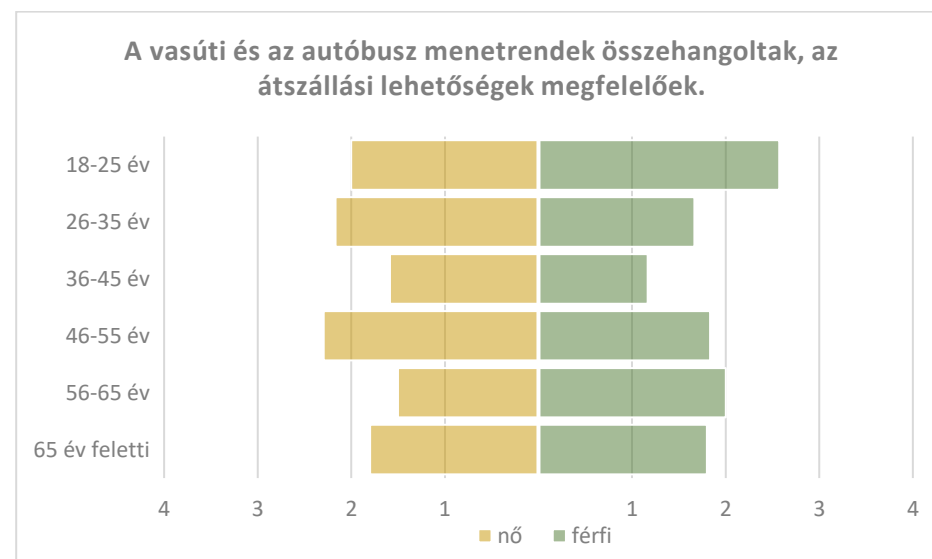
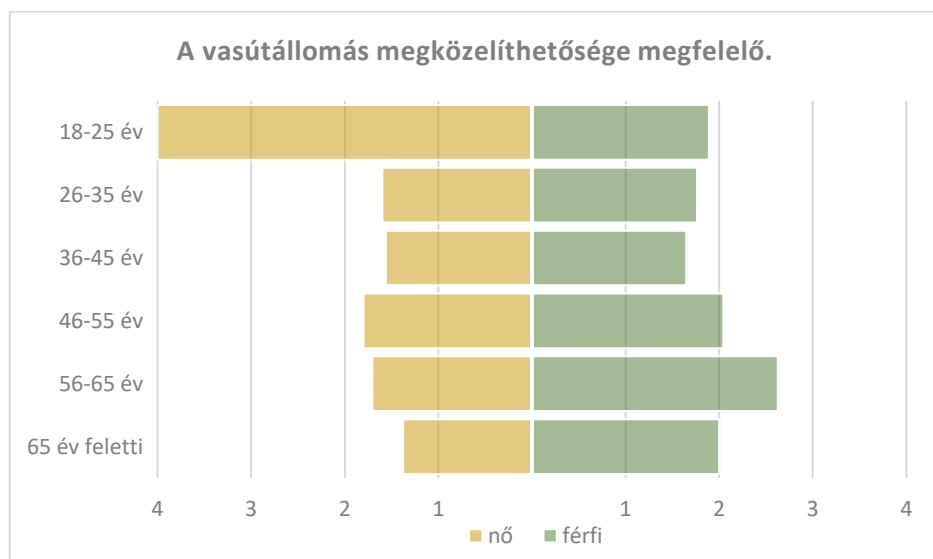
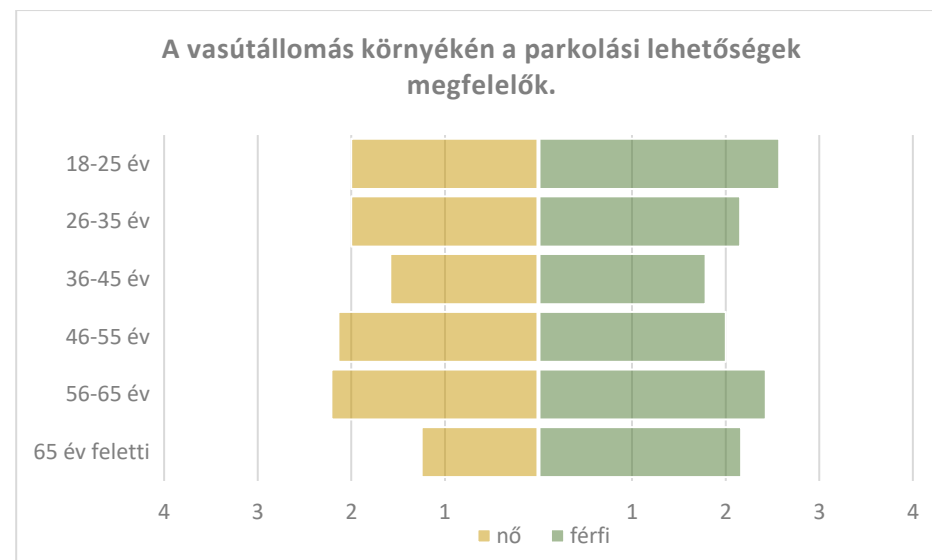
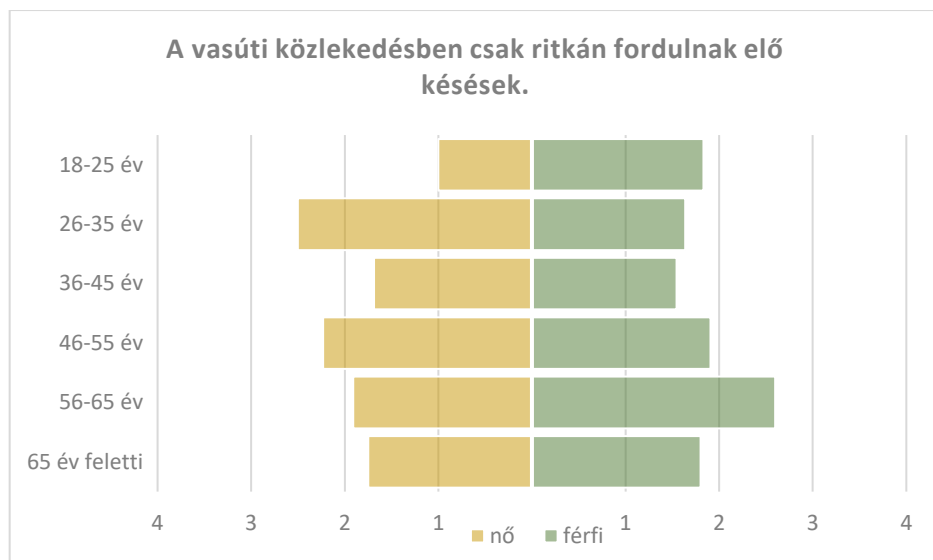
4-22. ábra: A vasúti közlekedéssel való elégedettség

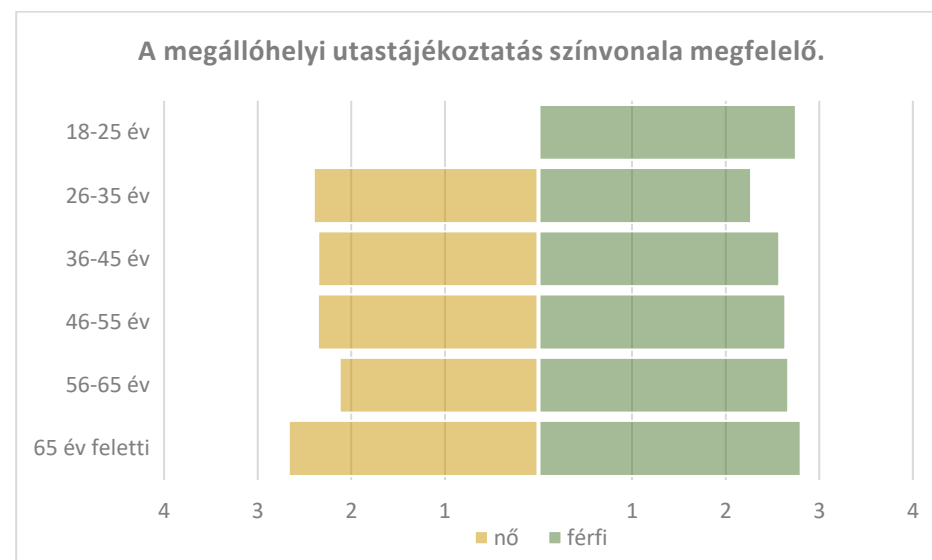
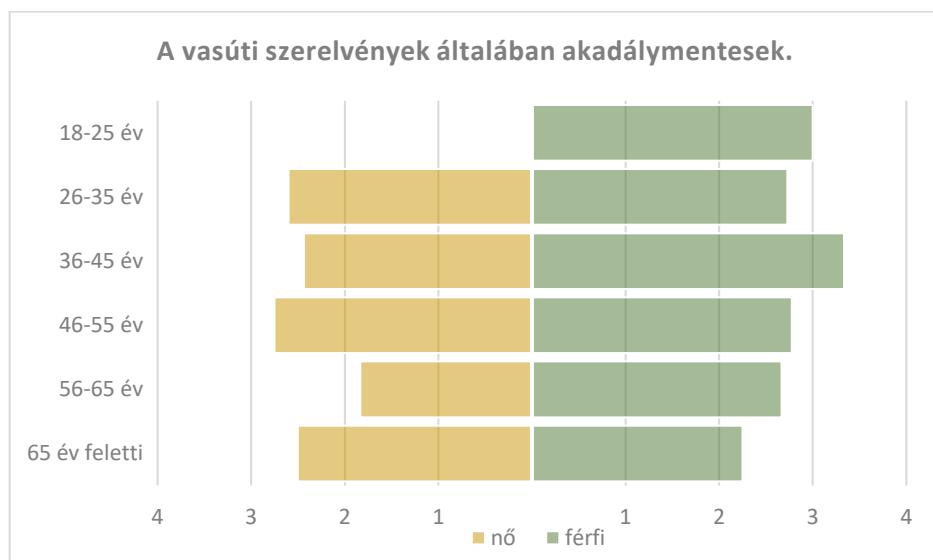
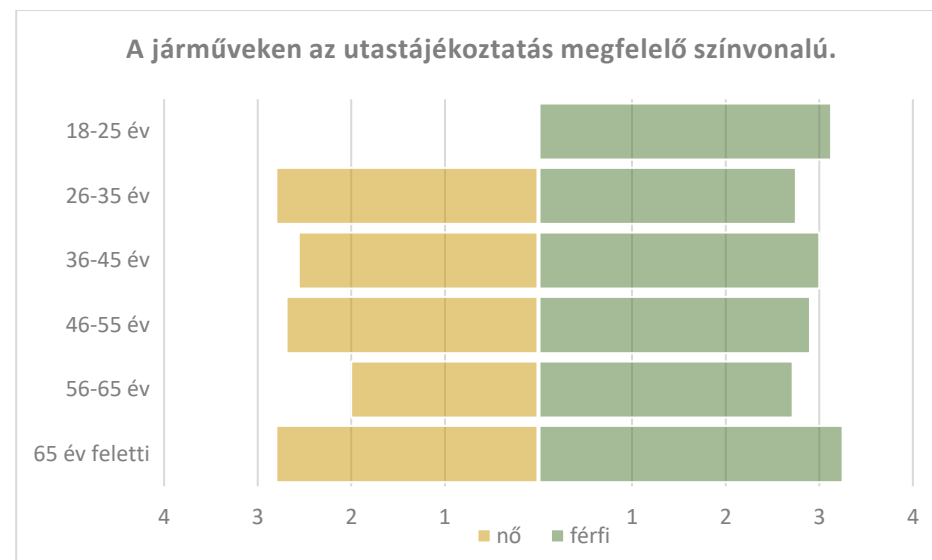
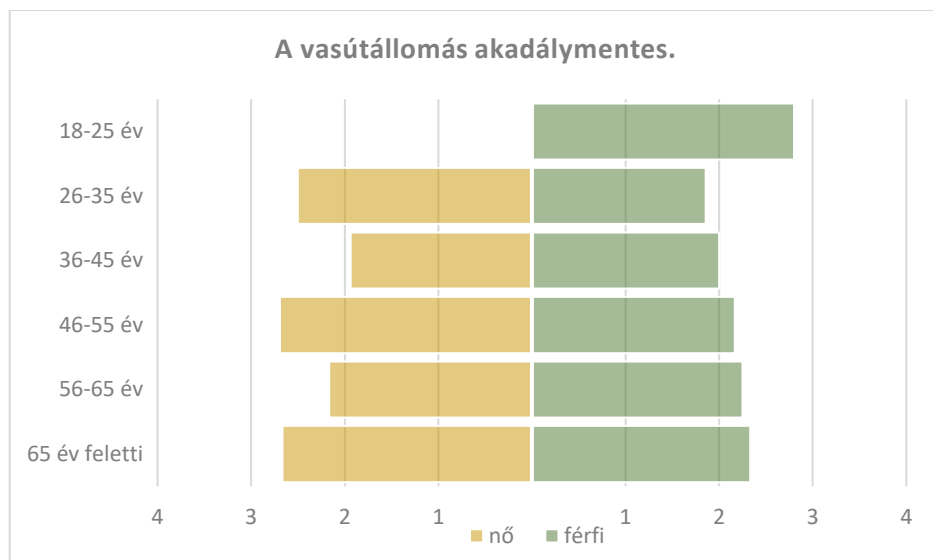


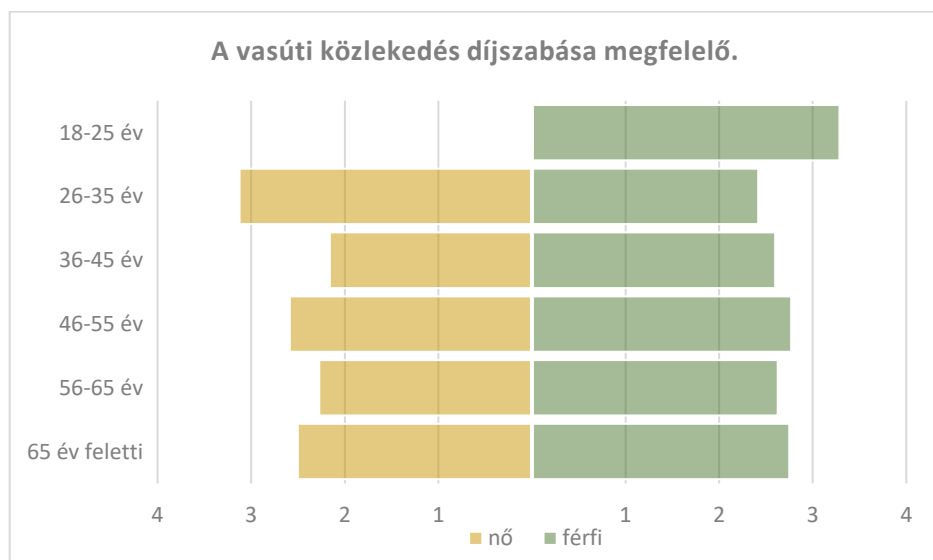
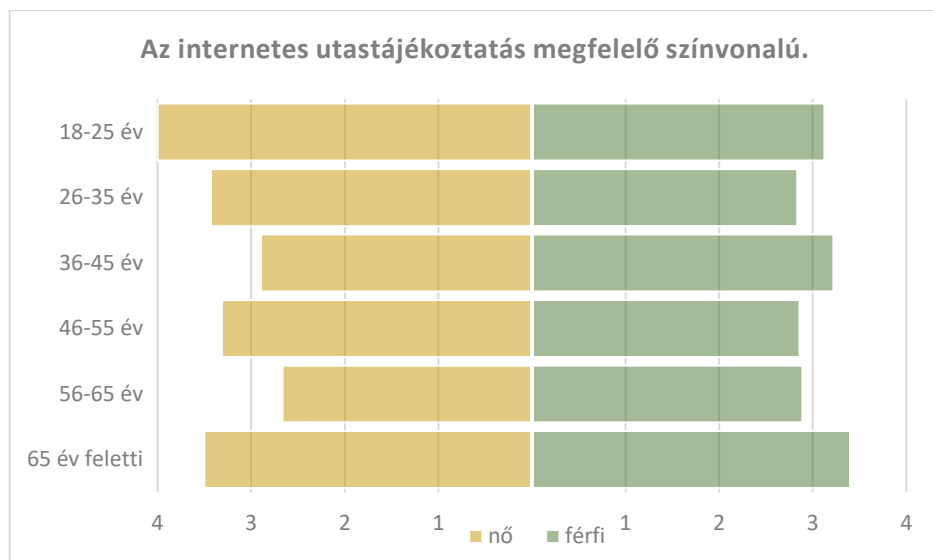
Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

4-23. ábra: A vonatközlekedés egyes tényezőivel való elégedettség nem és életkor szerinti megoszlásban





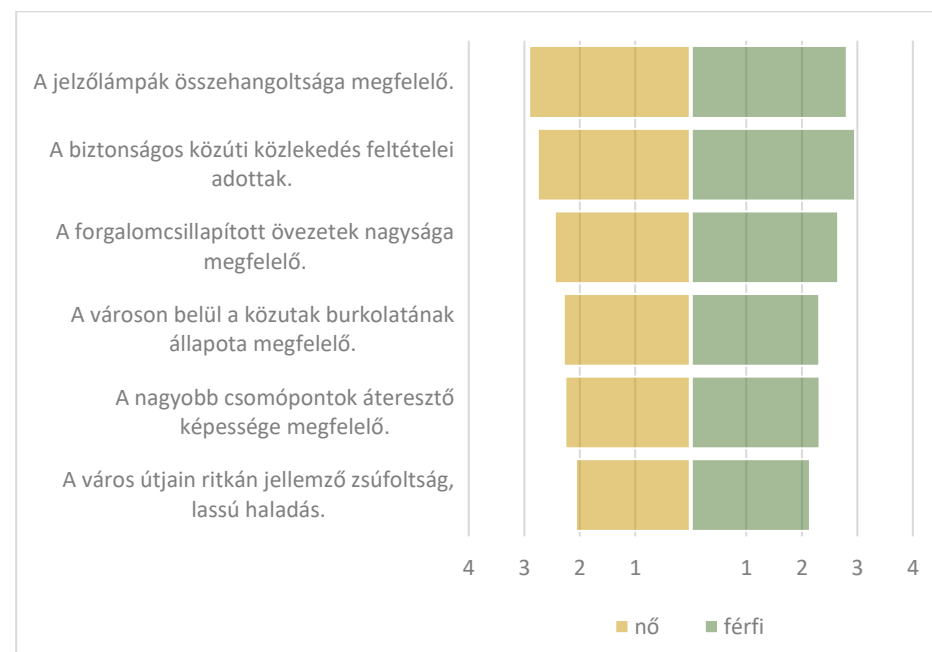




Közüti közlekedés

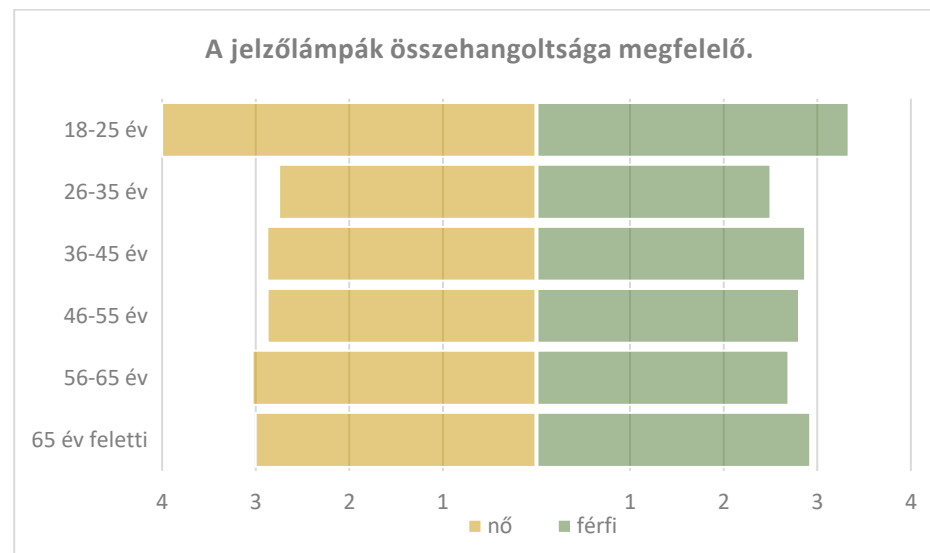
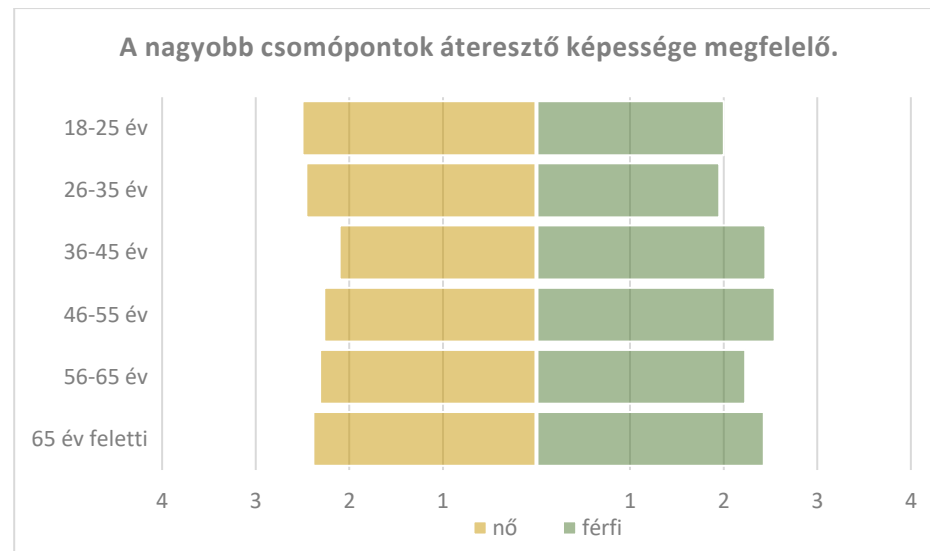
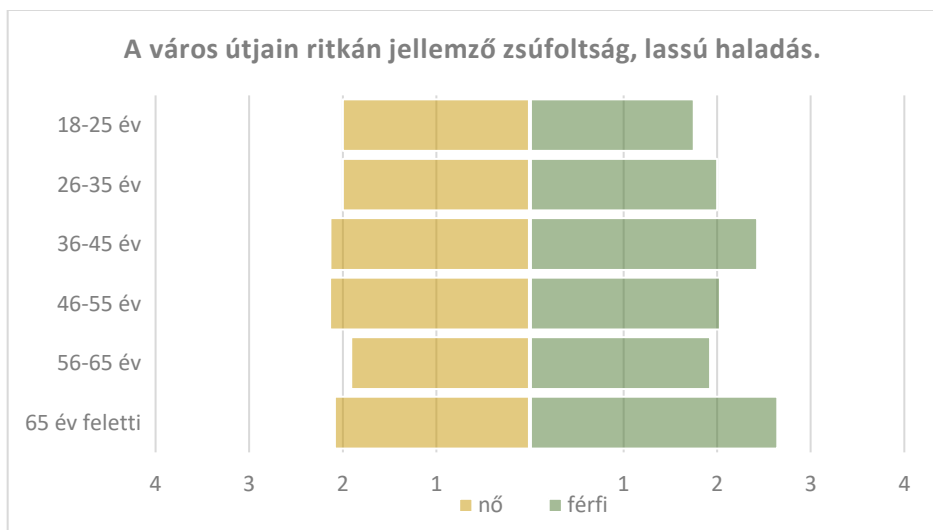
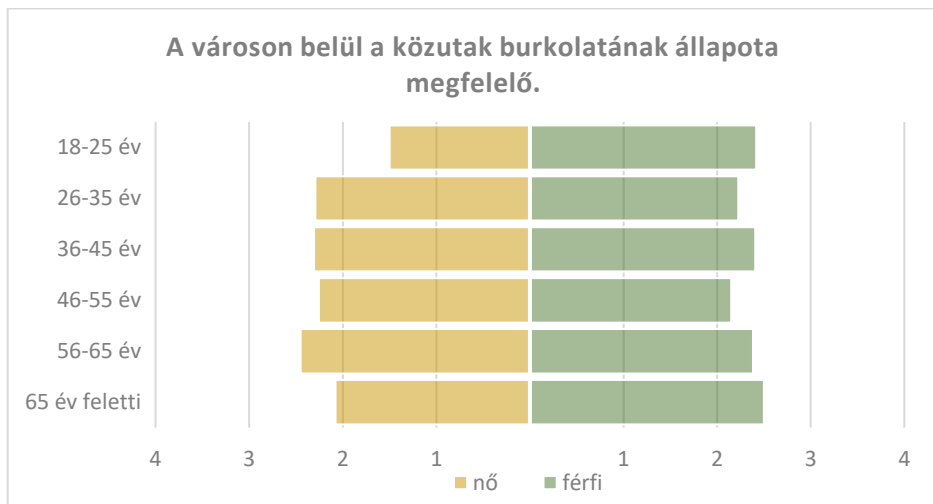
A közúti közlekedés tekintetében a válaszadók a legnagyobb problémának a zsúfoltságot, illetve ebből fakadóan a lassú haladást (2,1 pont) tekintik. A biztonságos közlekedés feltételeivel (2,83 pont), valamint a jelzőlámpák összehangoltságával (2,87 pont) ugyanakkor inkább elégedettek.

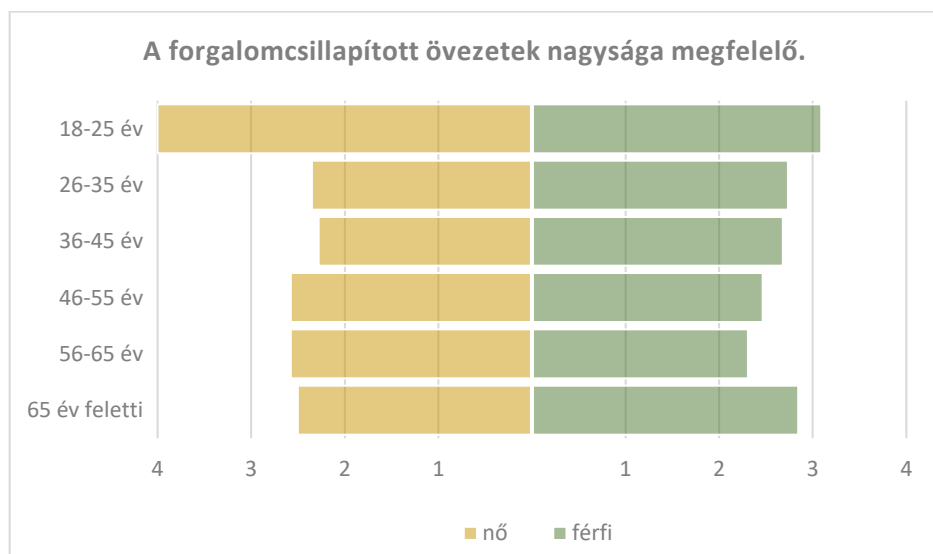
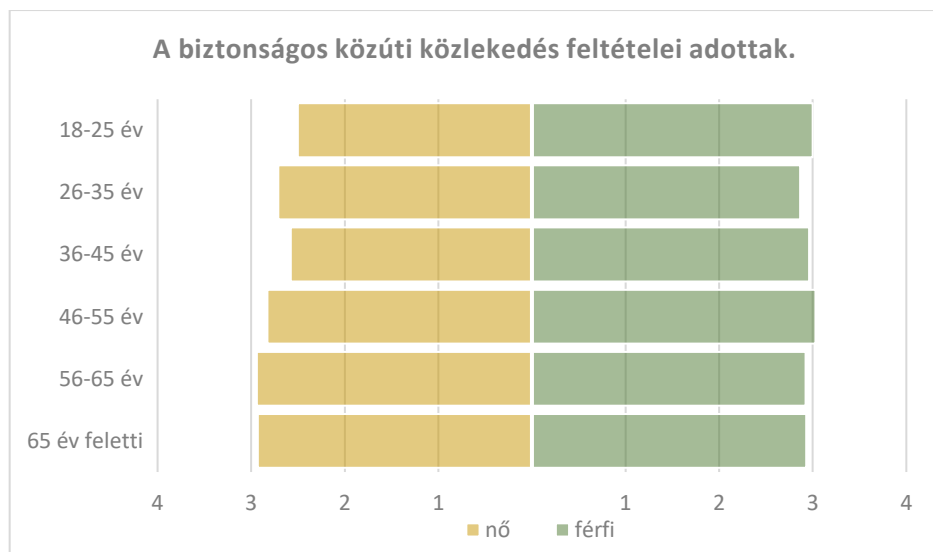
4-24. ábra: A közúti közlekedéssel való elégedettség



Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

4-25. ábra: A közúti közlekedés egyes tényezőivel való elégedettség nem és életkor szerinti megoszlásban

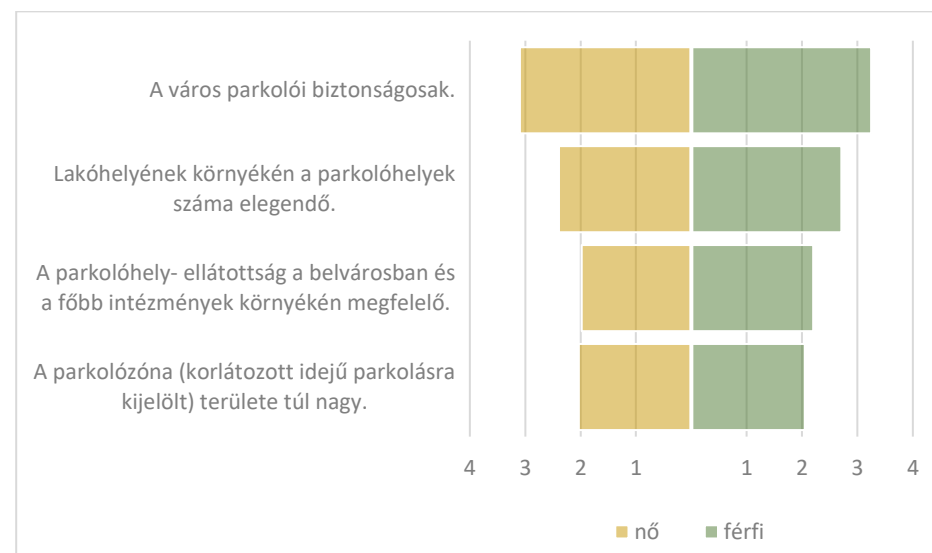




Parkolás

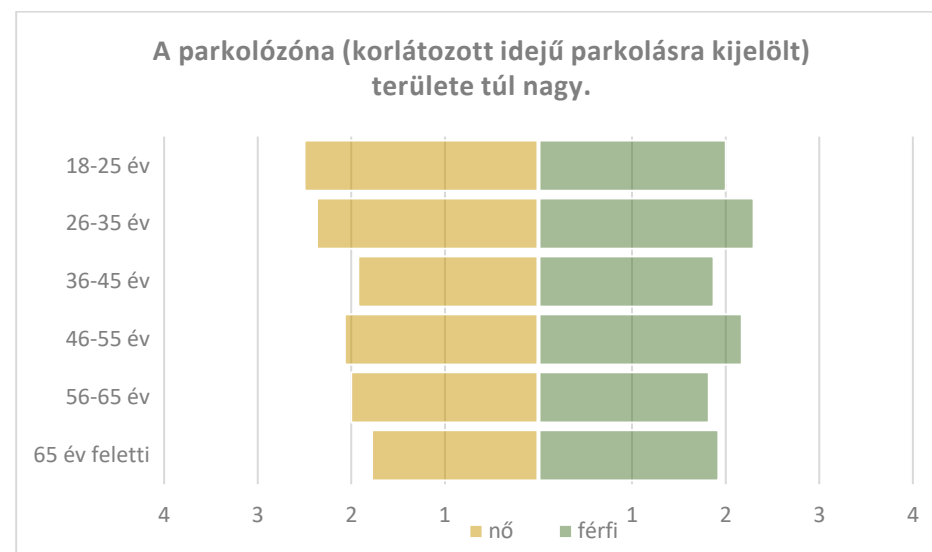
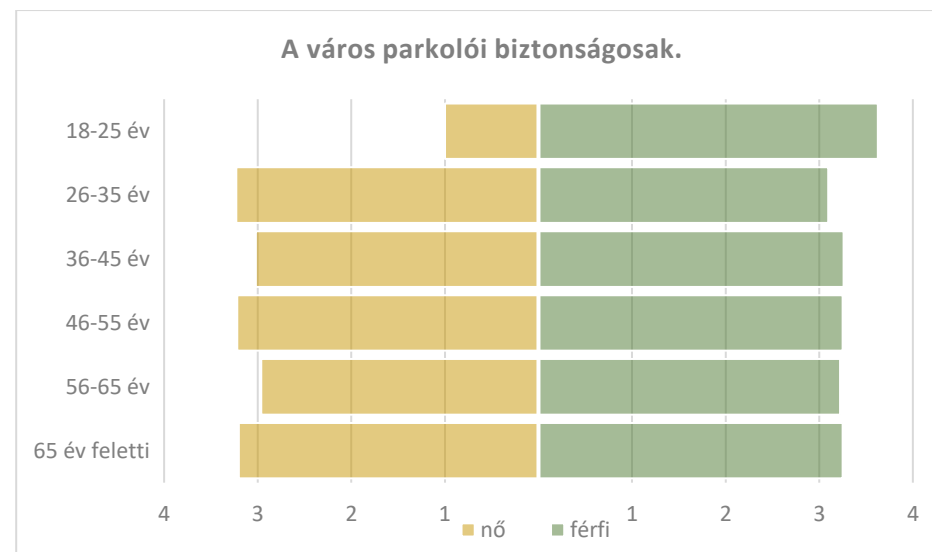
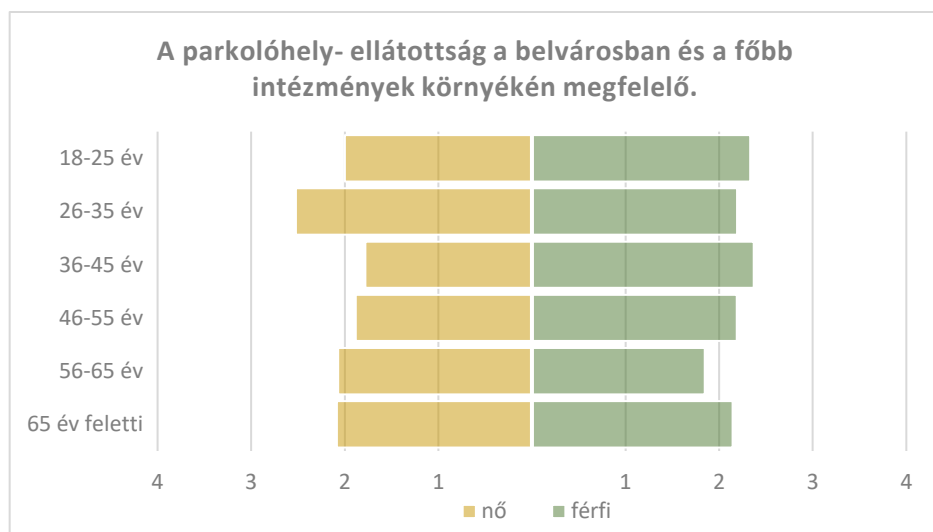
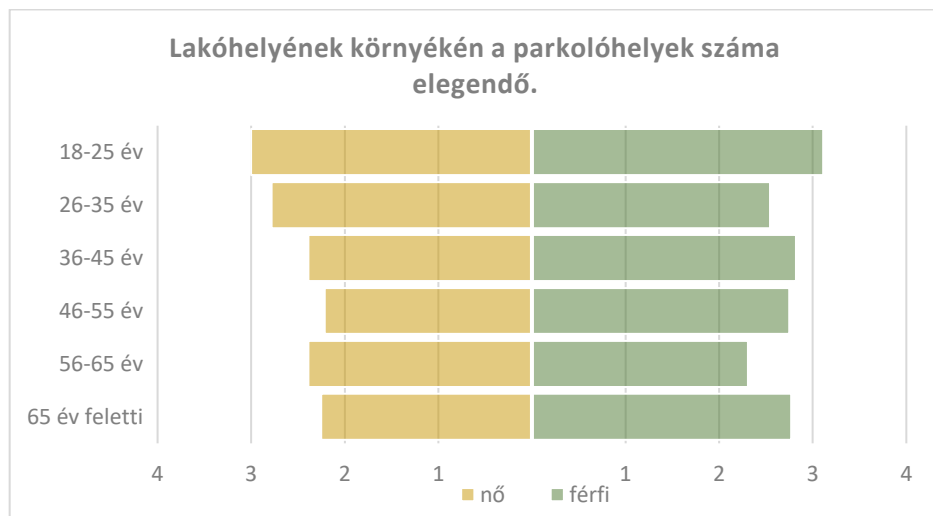
A válaszadók a város **parkolóit alapvetően biztonságosnak vélik** (3,15 pont), és a kijelölt parkolózónák területét (2,04 pont) sem ítélik túl nagynak. Megítélésük szerint ugyanakkor **a belvárosban és a főbb intézményeknél azonban nem áll elegendő parkolóhely rendelkezésre** (2,07 pont).

4-26. ábra: A parkolással való elégedettség



Forrás: online kérdőíves felmérés alapján, saját szerkesztés

4-27. ábra: A parkolás egyes tényezőivel való elégedettség nem és életkor szerinti megoszlásban



4.1.6 Egyéb észrevételek

A kérdőív végén lehetőséget biztosítottunk arra is, hogy a válaszadók saját szavaikkal megfogalmazhassák a budaörsi közlekedésben tapasztalható pozitívumokat és negatívumokat. Ezekből az ún. szabadszavas válaszokból az alábbi főbb eredmények összegezhetők:

Pozitívumok:

- Budaörsön kiváló az autóbuzs közlekedés, különösen a helyi járatok (288-as és 289-es) ör vendenek nagy népszerűségnek
- Látássérültek számára is megfelelő az autóbuzsokat érintő utastájékoztatás
- A vonat alapvetően villámgyors és kényelmes kapcsolatot biztosít Budapestre
- A város által karbantartott utak messze jobb állapotban vannak az állami közútkezelő által fenntartott utakénál
- Máriavölgy utca felújított szakasza példamutató
- Jók az új körforgalmak és a frissen kialakított gyalogátkelőhelyek

Negatívumok:

- **gyalogos közlekedés:**
 - a település több pontján hiányzik a járda (pl. Kamaraerdő, Frankhegy, vasútállomás környéke), illetve sok esetben a meglévő infrastruktúra állapota sem megfelelő
 - a város több pontján is hiányoznak a biztonságos átutást biztosító gyalogátkelőhelyek (pl. Szivárvány utca, Kamaraerdő)
 - a gyalogátkelőhelyek nem beláthatók (reklámtáblák, sövények, parkoló autók takarják ki a gyalogosokat)

- **kerékpáros közlekedés:**

- több kerékpárút forgalomszabályozása, vonalvezetése nem megfelelő (pl. Szabadság út, Baross utca, Kamaraerdő)
- balesetveszélyes kereszteződések (pl. Alsóhatár út / Budapesti út / Felsőhatár út kereszteződése vagy a Baross utca - Árok utca kereszteződésében lévő körforgalom; van, ahol a növényzet takarja ki a kerékpárost, pl. a Sport utcában a Mapei telep kihajtója)
- a főút mentén indokolt lenne kerékpársáv vagy elválasztott kerékpárút kialakítása
- a Budapest felé vezető kerékpárút burkolata a Felső határúttól a Virágpiacig felújításra szorul

- **autóbuzs-közlekedés:**

- menetrendek összehangolatlansága (busz és vasút, illetve az egyes buszjáratok szintjén is)
- a város bizonyos részei egyáltalán nem, illetve nem megfelelően lefedettek (pl. Frankhegy, Kőhegy, Kamaraerdő, Alsószállás)
- bizonyos csúcsidei járatokon nagy a zsúfoltság (pl. 40B, 87, 287, 288)
- a jelenlegi jegyrendszer Budaörs és Budapest viszonylatban igen kedvezőtlen, drága, összességében az autóbuzs használat ellen hat

- **vasúti közlekedés:**

- a vasútállomás elhelyezkedése és megközelíthetősége miatt kiesik a közösségi közlekedésből, így nem jelent valós alternatívát
- a vasútállomás gyalogosan és kerékpárral biztonságosan nem megközelíthető

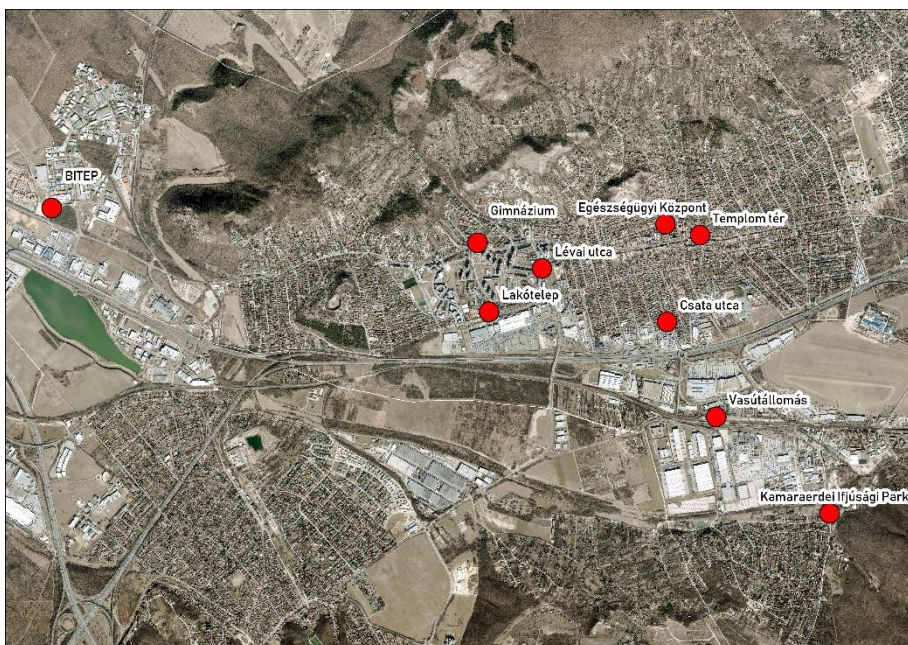
- a vasúti aluljáró és az állomás épülete rendkívül rossz állapotban van
- igény lenne egy nagyobb, biztonságos, kulturált P+R parkolóra
- a vasúti menetrendet az autóbuszok menetrendje nem követi
- **közúti közlekedés:**
 - egész Budaörsön rendkívül nagy a forgalom, a zsúfoltság és a dugó mindennapos
 - nagy az átmenő forgalom
 - az utak állapota sok helyen nem megfelelő, a kátyúk, úthibák balesetveszélyesek (pl. autópálya, főutca, Kinizsi út, Kamaraerdei út, Repülőtéri út)
 - a tanulóvezetők – főleg csúcsidőben – feltartják a forgalmat
 - sok a gyorsajtó, főleg a kis forgalmú lakóutcákban
 - néhány utca egyirányúsítása szükséges lenne (pl. Ófalu utcái, Víg utca, Domb utca)
 - több helyen nem tartják be a forgalmi tiltásokat (pl. sebességkorlátozás, balra kanyarodni tilos)
 - az útjelző táblák láthatóságát rendszeresen ellenőrizni kell, mert gyakran a növényzet takarásába kerülnek
 - a 30-as övezetekben szabálytalanul vannak kihelyezve az elsőbbségadás kötelező táblák
- **parkolás:**
 - az egész városban katasztrofális a parkolás
 - kevés a parkolóhely (pl. Belváros, Városháza, orvosi rendelő környéke, óvodák, bölcsődék környéke)
 - a hiányzó kapacitások miatt rendszeres a szabálytalan parkolás, amely csökkenti az utak áteresztő-képességét, gyakran elfoglalja a járdát a gyalogosok előtt és balesetveszélyes is (pl. Alsóhatár utca, Felsőhatár utca,

- Kismartoni utca, Présház utcától az Ótemetőig, Mátra utca, Kertváros, Kőhegy és Törökugrató utcái)
- a Lakótelepen a járdák, zöldfelületek terhére alakítottak ki parkolókat
- sok a saját ingatlanán kívül, közterületen parkoló autó
- a parkoló autók miatt a saját ingatlan megközelítése is nehézkes
- hiányoznak a felfestések
- a növekvő beépítések (új lakóparkok, társasházak) nem követték le a parkolóigényeket
- **közlekedésbiztonság:**
 - a közvilágítás az egész városban kritikán aluli, amely főleg a járdák, gyalogátkelőhelyek esetében balesetveszélyes
 - a járdán szabálytalanul parkoló gépjárművek, a rossz közvilágítás és/vagy a növényzet miatt gyakran az úton közlekednek a gyalogosok
 - a nem megfelelően kialakított kerékpáros infrastruktúra miatt a kerékpárosok, autósok és gyalogosok közötti konfliktusok mindennaposak
 - A kamaraerdei buszvégállomás közvetlen környezete gyalogosként életveszélyes
 - viszonylag sok a balesetveszélyes csomópont, útszakasz, ahol közlekedésbiztonsági beavatkozások (pl. körforgalom, lámpás csomópont stb.) lennének szükségesek (pl. Mentőhelikopter-állomás kereszteződése, Clementis utca, Szivárvány utca, kamaraerdei buszvégállomás, Méhecske utca)
 - a nagy forgalom miatt több helyen forgalomcsillapításra (pl. 30-as zóna, fekvőrendőrr), kamerarendszer kiépítésére lenne szükség

4.2 AUTÓBUSZOS ÉS VASÚTI MEGÁLLÓHELYI UTASFORGALMI KIKÉRDEZÉS

Az online lakossági kérdőíves felmérés mellett 2023. február 16. és február 23. között – a terepi felméréssel párhuzamosan – 9 helyszínen megállóhelyi utaskikérdezést is végeztünk. A kikérdezés, amely előre meghatározott kérdéssor alapján zajlott a városi közösségi közlekedéssel (autóbuszos⁶ és vasúti) kapcsolatos pozitív és negatív tapasztalatokra fókuszált, lehetőséget biztosítva a válaszadók személyes véleményének megfogalmazására is.

4-28. ábra: A megállóhelyi utaskikérdezés helyszínei



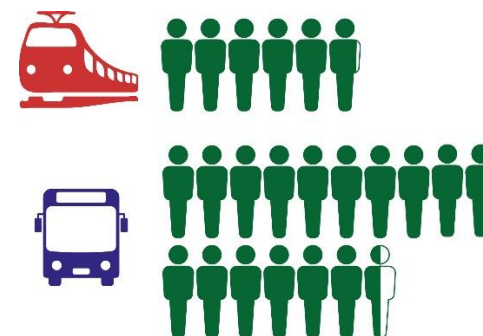
⁶ Helyi, BKK és Volánbusz

⁷ A KSH 2021-es adatai alapján Budaörs lakónépessége 28 864 fő.

Saját szerkesztés, adatok forrása: 2023. februári saját felmérés

A kikérdezés eredményeképpen **összesen 224 válasz** érkezett, amely Budaörs lakosságának⁷ 0,8 %-át tette ki. A válaszadók 74 %-a (165 fő) az autóbuszos közlekedésről mondta el véleményét, míg 26 % (59 fő) nyilatkozott a vasúti közlekedés tapasztalatairól.

4-29. ábra: A válaszadók megoszlása a vasúti és autóbuszos felmérés létszámadatai alapján⁸



Forrás: saját szerkesztés

A továbbiakban az autóbuszos és a vasúti utasforgalmi felmérés eredményeit külön-külön elemezzük.

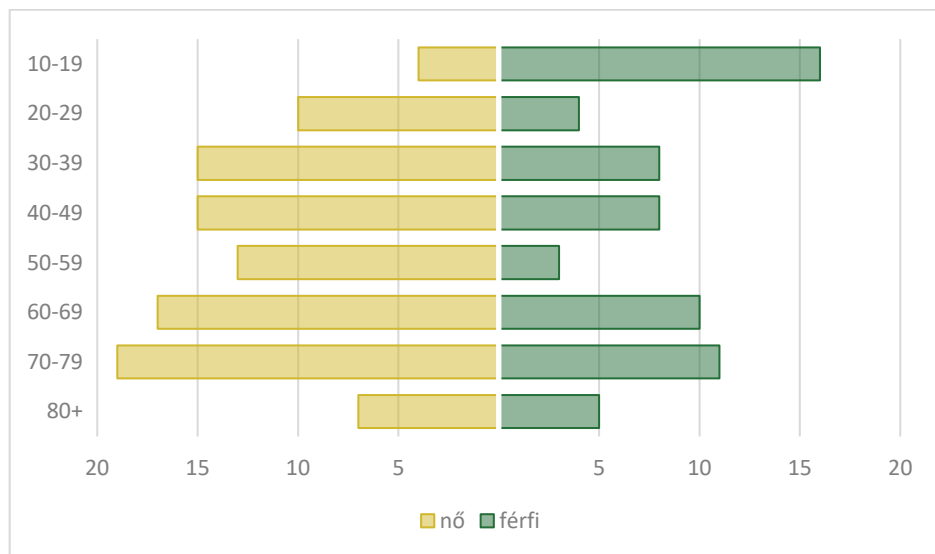
⁸ Egy figura tíz főt jelképez

4.2.1 Autóbuszos utasforgalmi kikérdezés

Alapadatok

A 165 válaszadó 61 %-a (100 fő) nő volt, míg a korcsoportok közül a 60 évnél idősebb korosztály dominanciája figyelhető meg.

4-30. ábra: A válaszadók kor és nem szerinti megoszlása (n=165)

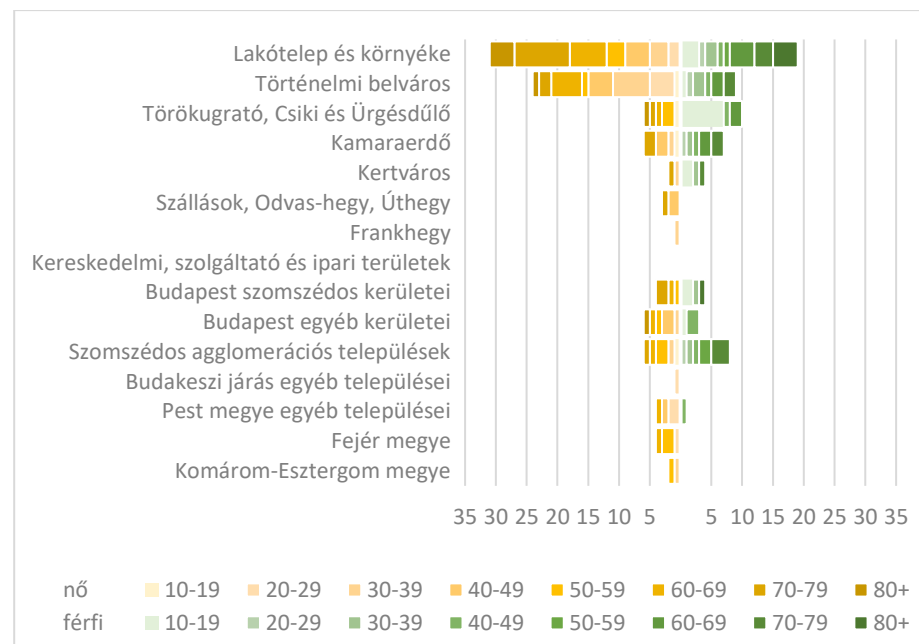


Forrás: autóbuszos utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

A korcsoport és nemek szerinti megoszlás, valamint a terepi tapasztalatok alapján megállapítható, hogy Budaörsön az autóbuszos közösségi közlekedést leginkább a középkorú és nyugdíjas korú nők használják.

A megkérdezettek lakóhelyét tekintve a **döntő többségük** (122 fő; 74 %) **budaörsi lakos**, azon belül is leginkább a lakótelep és a történelmi belvárosban élők használják az autóbuszos közlekedést. A környező fővárosi és agglomerációs települések esetében ez az arány 13 %-ot (22 fő) tesz ki. Említést érdemelnek még az egyéb fővárosi kerületi (9 fő, 5 %), valamint Pest megyei (5 fő; 3 %) lakosok, míg a Fejér és Komárom-Esztergom megyéből érkezők száma nem jelentős.

4-31. ábra: A megkérdezettek lakóhely szerinti megoszlása (n=165)⁹



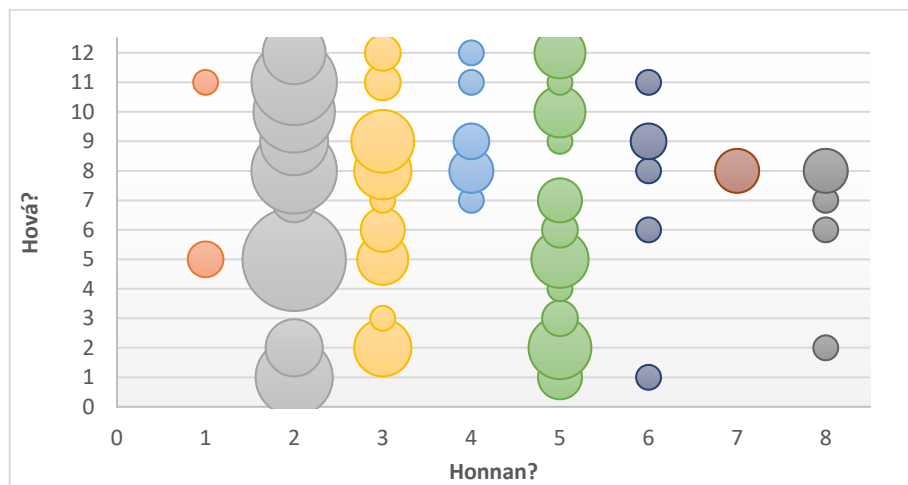
Forrás: autóbuszos utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

⁹ Szomszédos fővárosi kerületek: XI., XII., XXII.; szomszédos agglomerációs települések: Budakeszi, Biatorbágy, Törökbálint.

Utazási adatok

Az autóbuszos utazások **legnagyobb része a Lakótelepről indult** (78 fő; 47 %), amelynek elsődleges oka az itt található, a helyi, BKK és a Volánbuszok legfontosabb városi gyűjtőpontját jelentő autóbuszállomás. Az utazás célja szerint jóval kisebb különbségek fedezhetők fel, bár a célállomások közül a Történelmi belváros (27 fő; 16 %), valamint a Kereskedelmi, szolgáltató és ipari területek (26 fő; 16 %) emelhetők ki.

4-32. ábra: Az autóbuszos utazások indulás és érkezés szerinti volumene (n=165)



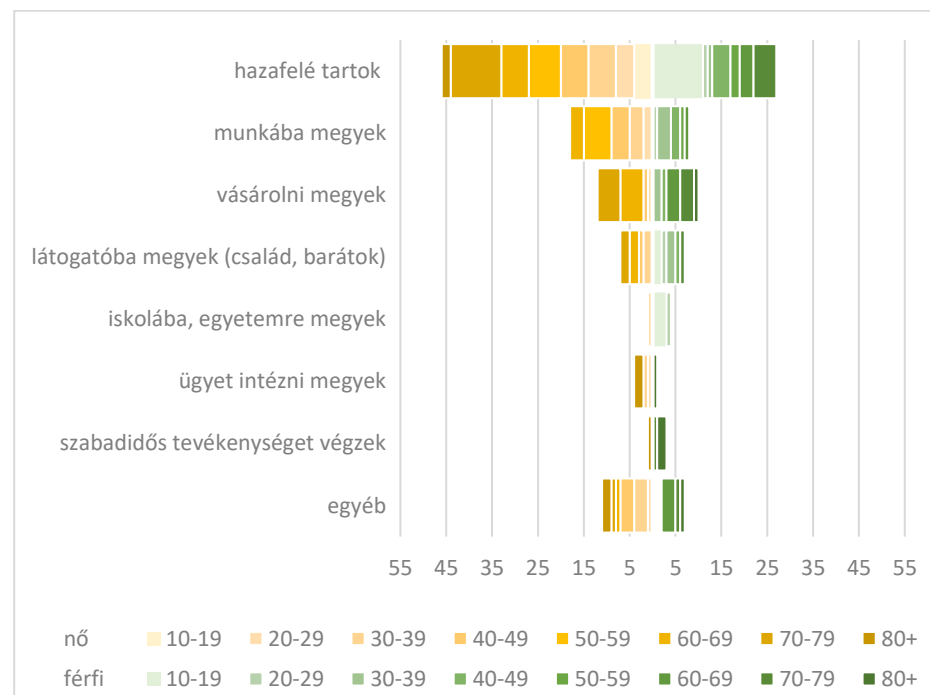
Honnan? 1: Törökugrató, Csiki és Ürgésdűlő; 2: Lakótelep és környéke; 3: Történelmi belváros; 4: Kamaraerdő; 5: Kereskedelmi, szolgáltató és ipari területek; 6: Budapest; 7: Biatorbágy; 8: Egyéb települések

Hová? 1: Törökugrató, Csiki és Ürgésdűlő; 2: Lakótelep és környéke ; 3: Szállások, Odvas-hegy, Úthegy; 4: Frankhegy; 5: Történelmi belváros; 6: Kertváros; 7: Kamaraerdő; 8: Kereskedelmi, szolgáltató és ipari területek; 9: Szomszédos budapesti kerületek; 10: Szomszédos agglomerációs települések; 11: Egyéb budapesti kerületek; 12: Egyéb települések

Forrás: autóbuszos utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

A buszos **utazások célja** elsősorban a **hazatérés** (73 fő; 44 %), valamint a **munkahelyre történő eljutás** (26 fő; 16 %) volt, míg 22 fő (13 %) bevásárlás miatt vette igénybe a városi autóbuszokat. Az egyéb válaszok közül az egészségügyi intézmények felkeresése (11 fő; 7 %) dominált.

4-33. ábra: Az autóbuszos utazások célja (n=165)

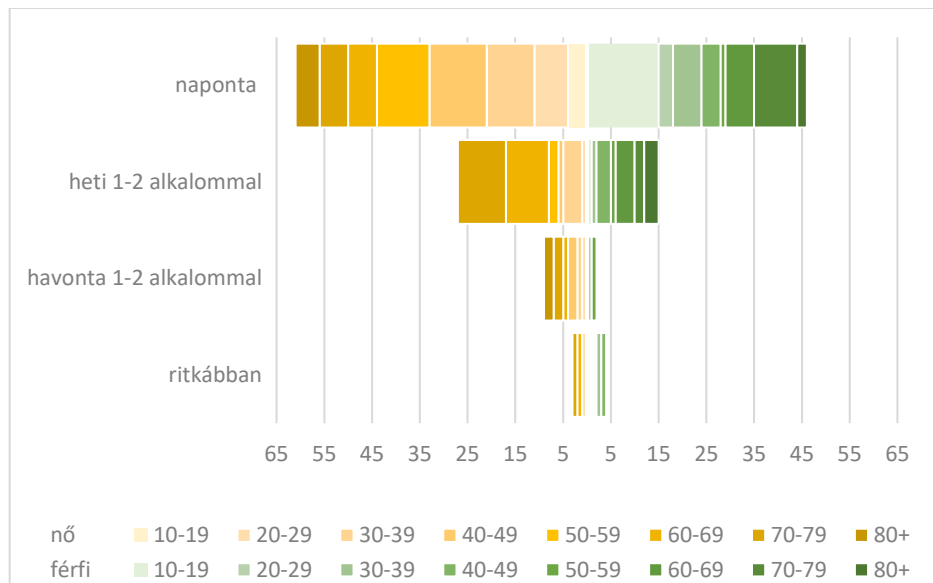


Forrás: autóbuszos utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

Az autóbuszos utazás jellemzői

A válaszadók többsége (107 fő; 65 %) naponta használja az autóbust, míg heti 1-2 alkalommal a 60 évnél idősebb, jellemzően nyugdíjas korosztály buszozik.

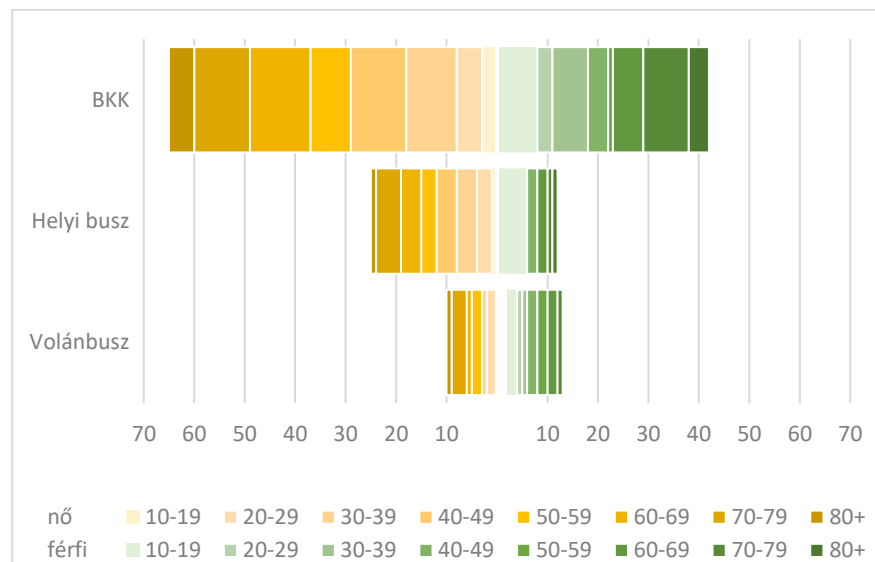
4-34. ábra: Az autóbushasználat gyakorisága (n=165)



Forrás: autóbuszos utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

Budaörs autóbuszos közösségi közlekedésében a kínálati palettát a BKK járatai, a helyi járatok és a Volánbuszok jelentik. A felsorolt lehetőségek közül a válaszadás pillanatában messze a **legtöbbször** (107 fő; 65 %) **a BKK járatait vették igénybe**. Érdekességgként meg kell említeni, hogy a férfiak körében a helyi járatok és a távolsági autóbuszok ugyanakkora népszerűségnek örvendenek.

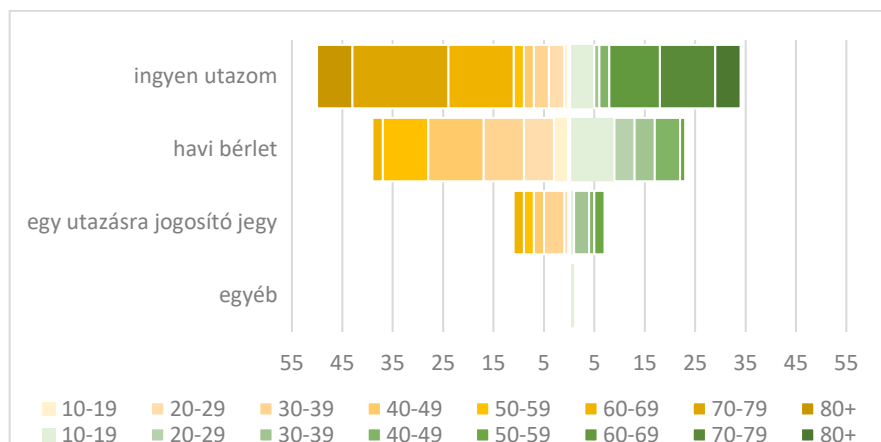
4-35. ábra: A válaszadás pillanatában használt autóbuszok (n=165)



Forrás: autóbuszos utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

A válaszadók nagy része (84 fő; 51 %) az autóbuszokat ingyen használja, amely egyrészt az életkori sajátosságokra (nyugdíjasok), másrészt pedig a helyi járat térítésmentes használatára vezethető vissza. Az elérhető jegy- és bérlet típusok közül a **havi bérlet dominál**, míg az egy utazásra jogosító jegyet vásárlók leginkább csak heti-havi néhány alkalommal használják az autóbust.

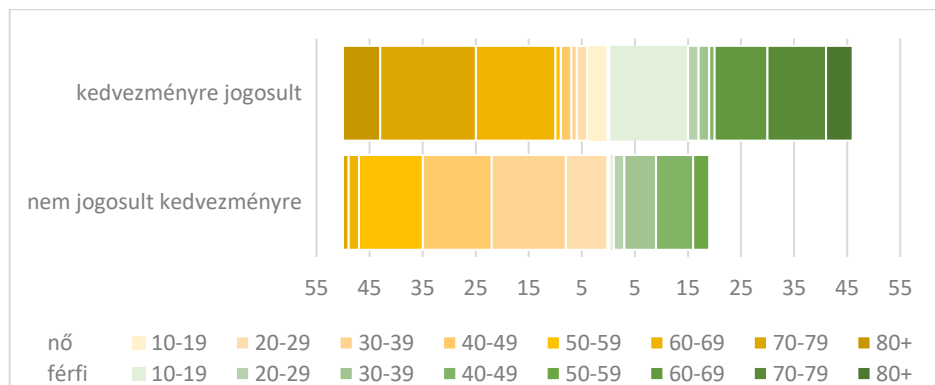
4-36. ábra: Az utazáshoz használt jegy- és bérlettipusok (n=165)



Forrás: autóbuzszo utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

A válaszadók több mint fele (96 fő; 58 %) az utazása során jogosult valamilyen kedvezmény igénybevételére.

4-37. ábra: Utazási kedvezmények (n=165)

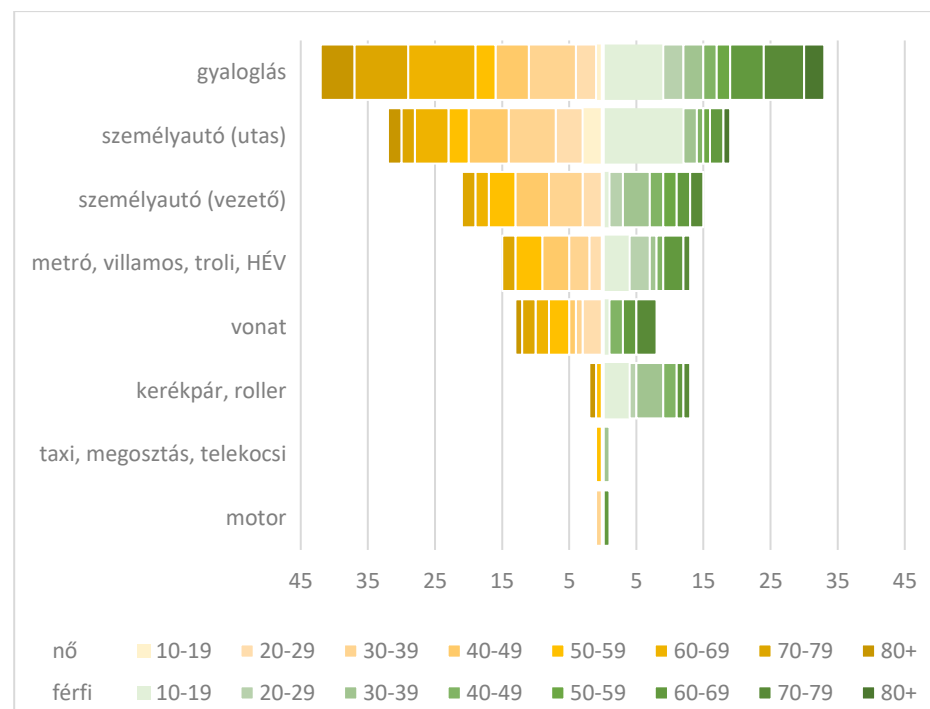


Forrás: autóbuzszo utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

Mobilitási jellemzők

A megkérdezés során arra is kíváncsiak voltunk, hogy a válaszadók az autóbuzszo kívül milyen egyéb közlekedési eszközöket használnak legalább heti rendszerességgel. Mivel „a láb mindig kéznél van”, így nem meglepő módon a **gyaloglás lett a legnépszerűbb**. Emellett a **személyautó használata** (utasként 51 fő, 31 %; vezetőként 36 fő, 22 %) dominált. Érdekesség, hogy a férfiak körében – különösen 40 év alatt - a kerékpár és a roller használata megközelítette a személygépjármű utasként történő használatának népszerűségét.

4-38. ábra: Egyéb közlekedési eszközök használata (n=230)



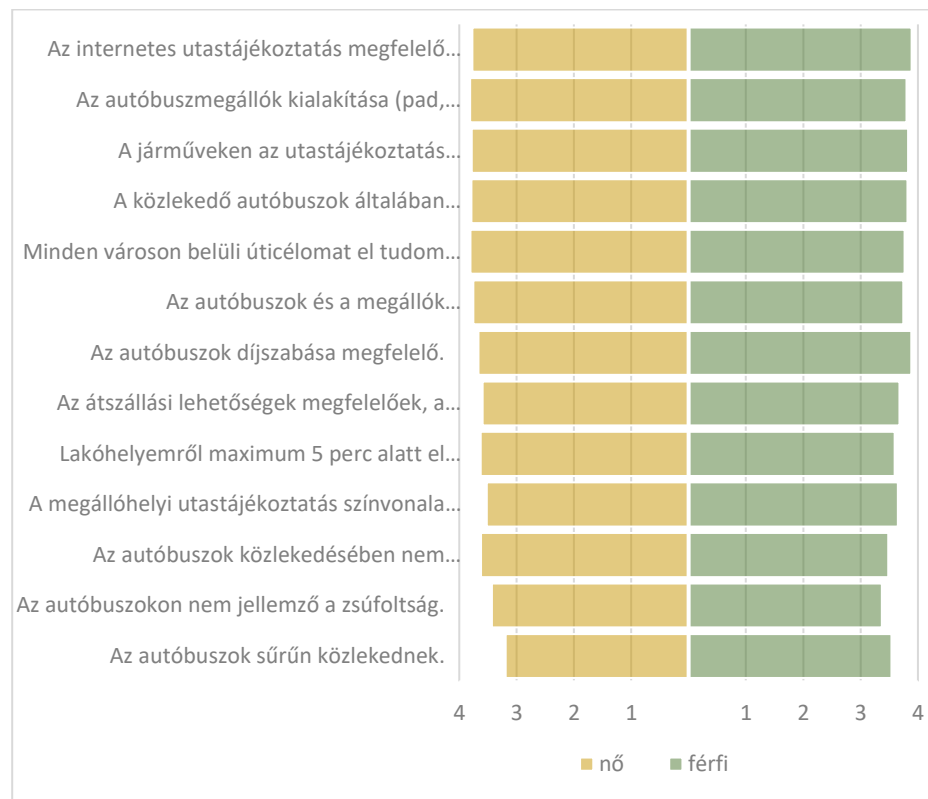
Forrás: autóbuzszo utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

Elégedettség

Az autóbuszos közlekedéssel való elégedettséget több aspektusban is vizsgáltuk. Rákérdeztünk a hálózati lefedettségre, a járatsűrűsége, a pontosságra, az átszállási lehetőségekre, az infrastruktúra állapotára, valamint az utastájékoztatás színvonalára is. Összességében **a válaszadók elégedettek Budaörs autóbuszos közlekedésével**, hiszen az egyes komponensek a négyes fokozatú skálán 3,3 – 3,8 pont közötti értékelést kaptak. **A leginkább problémás területnek az autóbuszok követési idejét, valamint ezzel összefüggésben a járműveken tapasztalt zsúfoltságot említették.**

Ha az elégedettséget életkor szerinti eloszlásban is megvizsgáljuk, akkor megállapítható, hogy **a város autóbuszos közösségi közlekedésével legkevésbé a 30-39 éves korosztály elégedett**: a vizsgált 13 komponensből 7 esetben ők adták a legalacsonyabb átlagértéket.

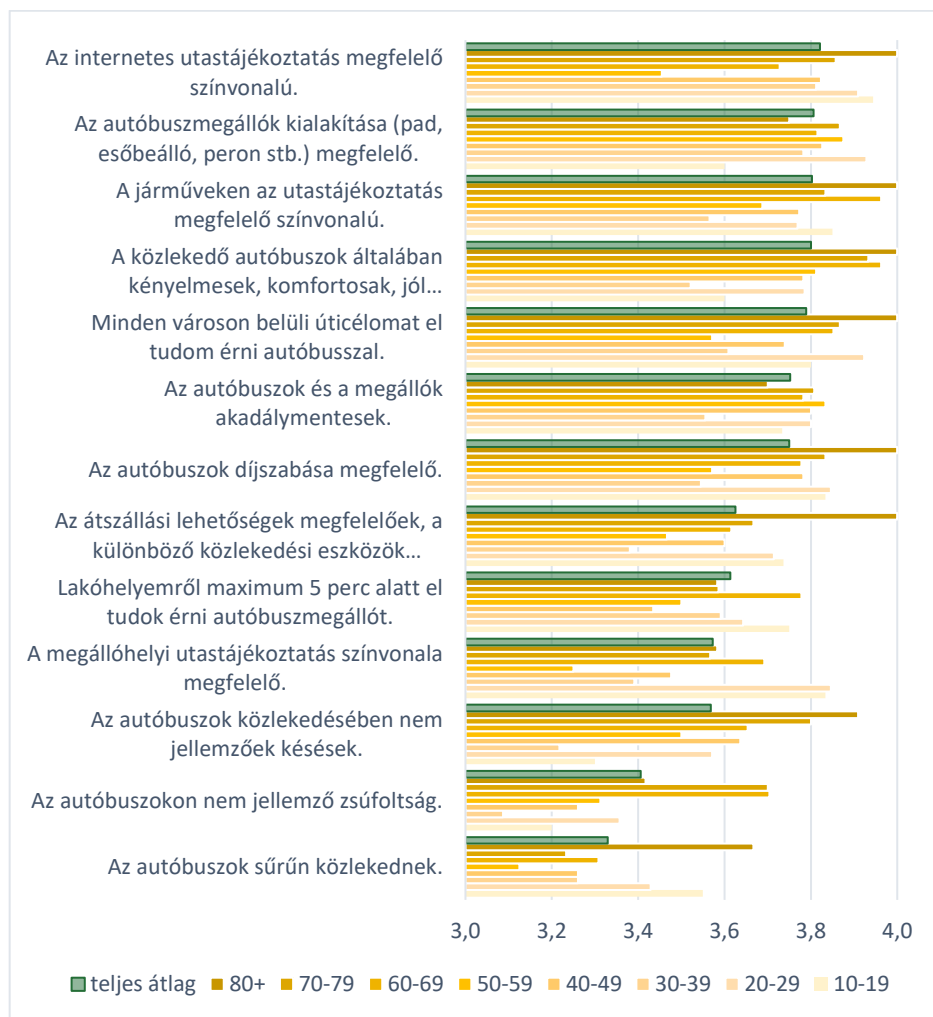
4-39. ábra: Az autóbuszos közlekedéssel való elégedettség nemek szerinti bontásban (n=165)¹⁰



Forrás: autóbuszos utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

¹⁰ 1: egyáltalán nem ért egyet; 2: inkább nem ért egyet; 3: inkább egyetért; 4: teljes mértékben egyetért

4-40. ábra: Az autóbuszos közlekedéssel való elégedettség életkor szerinti bontásban (n=165)



Forrás: autóbuszos utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

Egyéb észrevételek

A kikérdezés során lehetőséget adtunk, hogy a válaszadók saját szavaikkal is elmondhassák véleményüket a város autóbuszos közlekedéséről. A legtöbb esetben elégedettségüknek adtak hangot, ugyanakkor néhány jellegzetes problématerület is körvonalazódott.

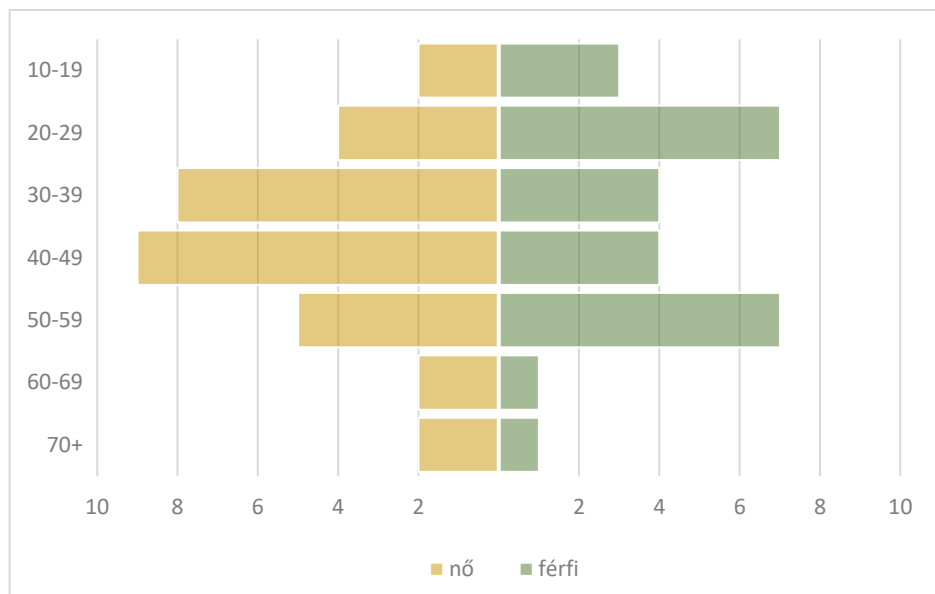
A **legtöbb kritika a járatsűrűséggel kapcsolatban** fogalmazódott meg, amely elsősorban a tanítási szünetekben, hétvégén, illetve néhány viszonylat esetében a napközbeni követési idő sűrítését szorgalmazná. Szintén menetrenddel összefüggő problémaként definiálható a **járatok rossz csatlakozása**. Mindezek mellett többen említették a **lakótelepi végállomáson a digitális kijelzők hiányát** (értesülésünk szerint a kijelzőket nemrégiben leszerelték és azóta nem helyezték azokat vissza.)

4.2.2 Vasúti utasforgalmi kikérdezés

Alapadatok

Az 59 válaszadó 54 %-a (32 fő) nő volt, míg a korcsoportok közül a 20-59 év közötti korosztály közel azonos arányban (19-22 %; 11-13 fő) képviseltette magát.

4-41. ábra: A válaszadók kor és nem szerinti megoszlása (n=59)

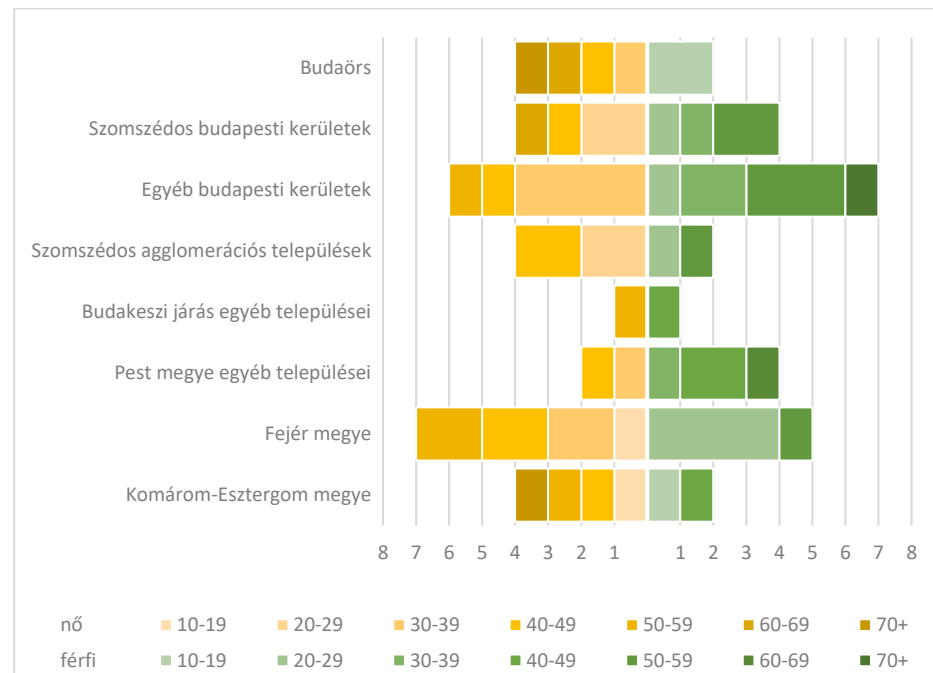


Forrás: vasúti utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

A felmérés alapján megállapítható, hogy a vasúti közlekedés kisebb jelentőséggel bír a város közlekedési mixében, mint az autóbusz, ugyanakkor a felhasználói kör mind a nemek, mind a korcsoportok szerinti megoszlás tekintetében sokkal kiegyensúlyozottabb.

A megkérdezettek lakóhelyét tekintve **leginkább a Budaőrssel nem szomszédos budapesti kerületekben** (13 fő; 22 %), illetve Fejér megyében (12 fő; 20 %) élők használják a vasúti közlekedést.

4-42. ábra: A megkérdezettek lakóhely szerinti megoszlása (n=59)

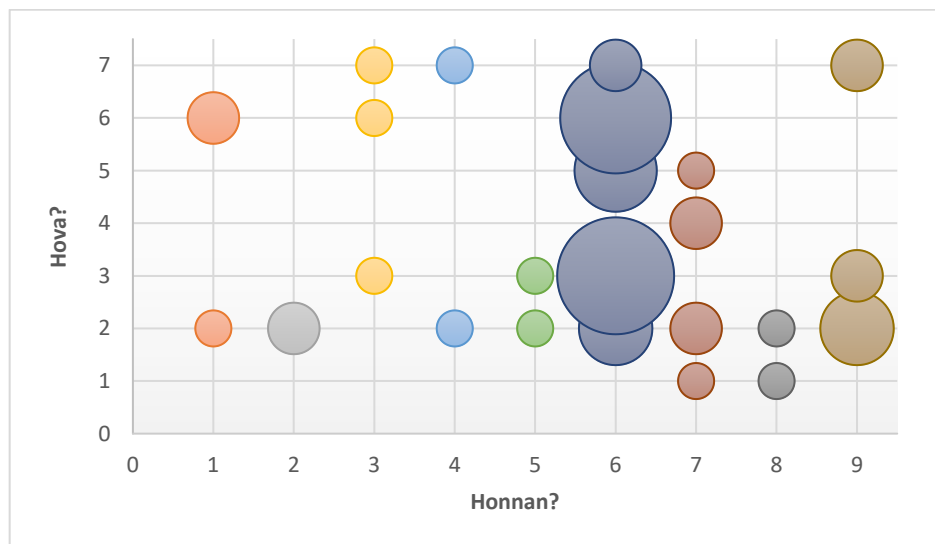


Forrás: vasúti utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

Utazási adatok

A vonattal történő utazások legnagyobb része a Kereskedelmi, szolgáltató és ipari területekről indult (30 fő; 51 %), amelynek elsődleges oka, hogy itt található a vasútállomás. Az utazás célja szerint jóval kisebb különbségek fedezhetők fel, bár a célállomások közül a szomszédos budapesti kerületek (16 fő; 27 %), az egyéb budapesti kerületek (14 fő; 24 %), valamint a Fejér megyei települések (12 fő; 20 %) emelhetők ki.

4-43. ábra: A vasúti utazások indulás és érkezés szerinti volumene (n=59)



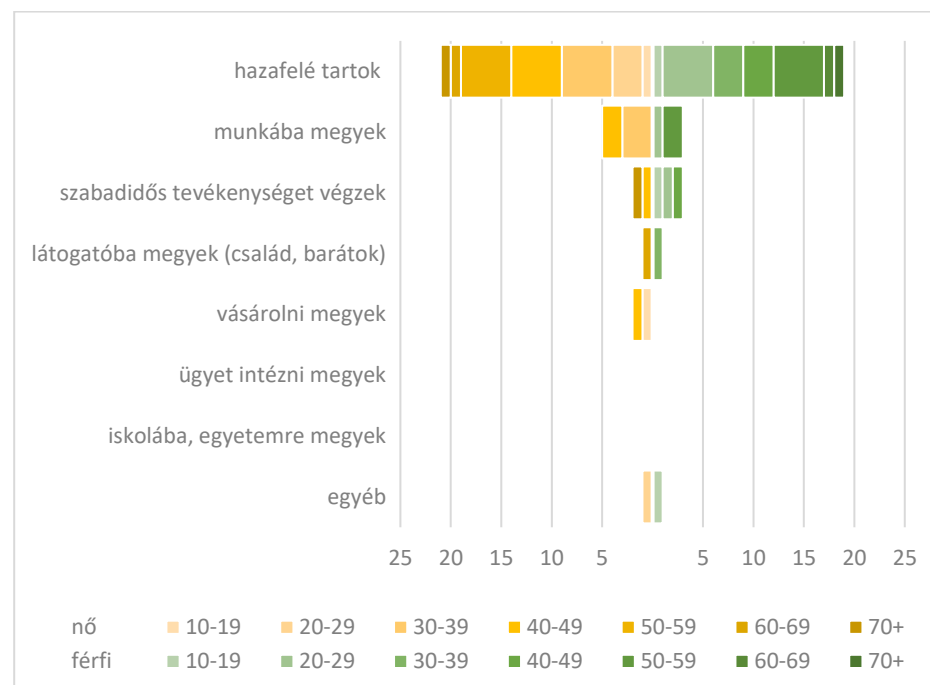
Honnan? 1: Lakótelep és környéke; 1: Frankhegy; 3: Történelmi belváros; 4: Kertváros; 5: Kamaraerdő; 6: Kereskedelmi, szolgáltató és ipari területek; 7: Szomszédos agglomerációs települések 8: Budapest; 9: Egyéb települések

Hová? 1: Kereskedelmi, szolgáltató és ipari területek; 2: Szomszédos budapesti kerületek; 3: Egyéb budapesti kerületek; 4: Biatorbágy; 5: Pest megye; 6: Fejér megye; 7: Egyéb

Forrás: vasúti utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

A vonattal történő **utazások célja** elsősorban a **hazatérés** (40 fő; 68 %), kisebb részben a **munkahelyre történő eljutás** (8 fő; 14 %) volt, míg 5 fő (8 %) szabadidős tevékenység miatt vette igénybe a vasutat.

4-44. ábra: Az autóbuszos utazások célja (n=59)

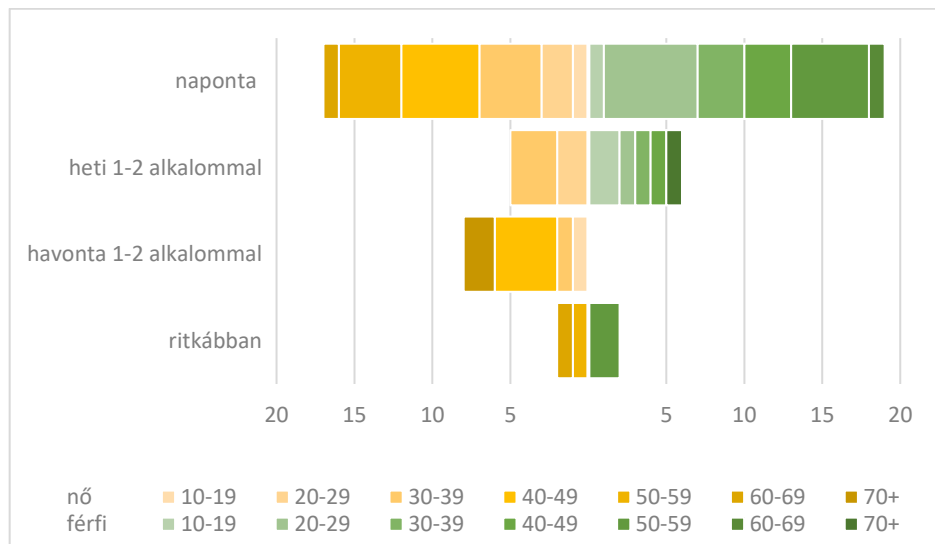


Forrás: vasúti utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

A vonattal történő utazás jellemzői

A válaszadók többsége (36 fő; 61 %) naponta használja a vasutat.

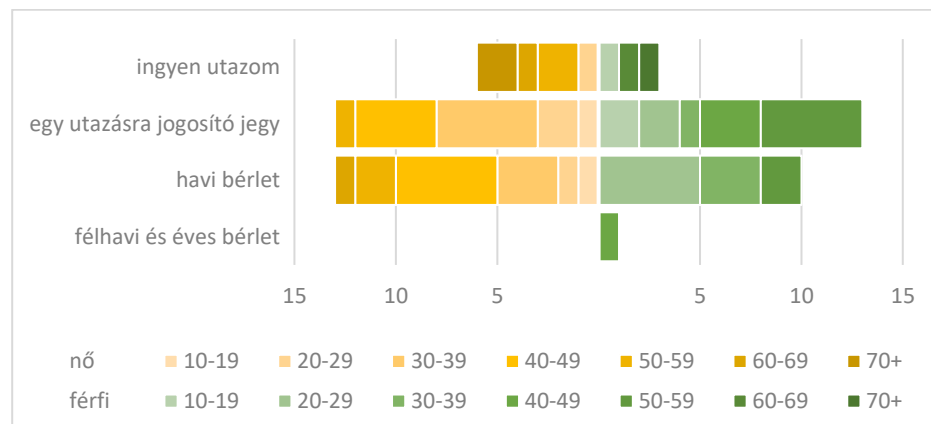
4-45. ábra: A vasúti közlekedés gyakorisága (n=59)



Forrás: vasúti utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

A válaszadók nagy része egy utazásra jogosító jeggyel (26 fő; 44 %) vagy havi bérlettel (23 fő; 39 %) utazik. Az ingyenes utazás a nyugdíjas korosztály tekintetében dominál, míg a fél éves és éves bérletet használók száma elenyésző.

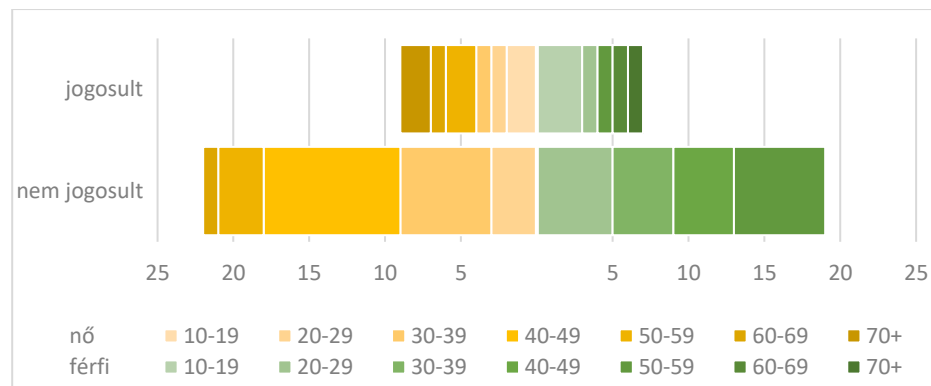
4-46. ábra: Az utazáshoz használt jegy- és bérlettípusok (n=59)



Forrás: vasúti utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

A válaszadók több mint kétharmada (41 fő; 69 %) az utazása során nem jogosult semmilyen kedvezmény igénybevételére.

4-47. ábra: Utazási kedvezmények (n=59)

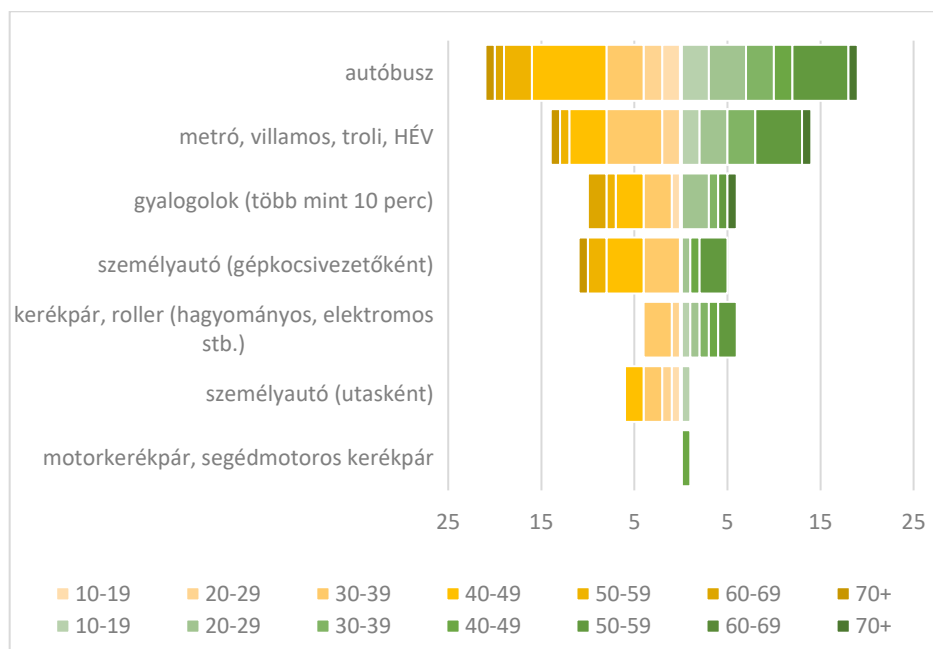


Forrás: vasúti utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

Mobilitási jellemzők

A vonat mellett a megkérdezettek 68 %-a (40 fő) a rendelkezésre álló közlekedési módok közül az **autóbuszt** használja legalább heti rendszerességgel. **Meghatározó még a fővárosban elérhető közlekedési eszközök részesedése** (28 fő; 47 %), amely egyértelmű összefüggést mutat a vasúti közlekedést használók lakóhelyével, illetve utazási célállomásával. A további közlekedési módok közül kiemelendő még a **személyautó** (gépkocsivezetőként 16 fő; 27 %), és a **gyaloglás** (16 fő; 27 %). Fenntarthatósági szempontból figyelemre méltó a kerékpár- és rollerhasználat viszonylag nagy részaránya (10 fő; 17 %)

4-48. ábra: Egyéb közlekedési eszközök használata (n=118)



Forrás: vasúti utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

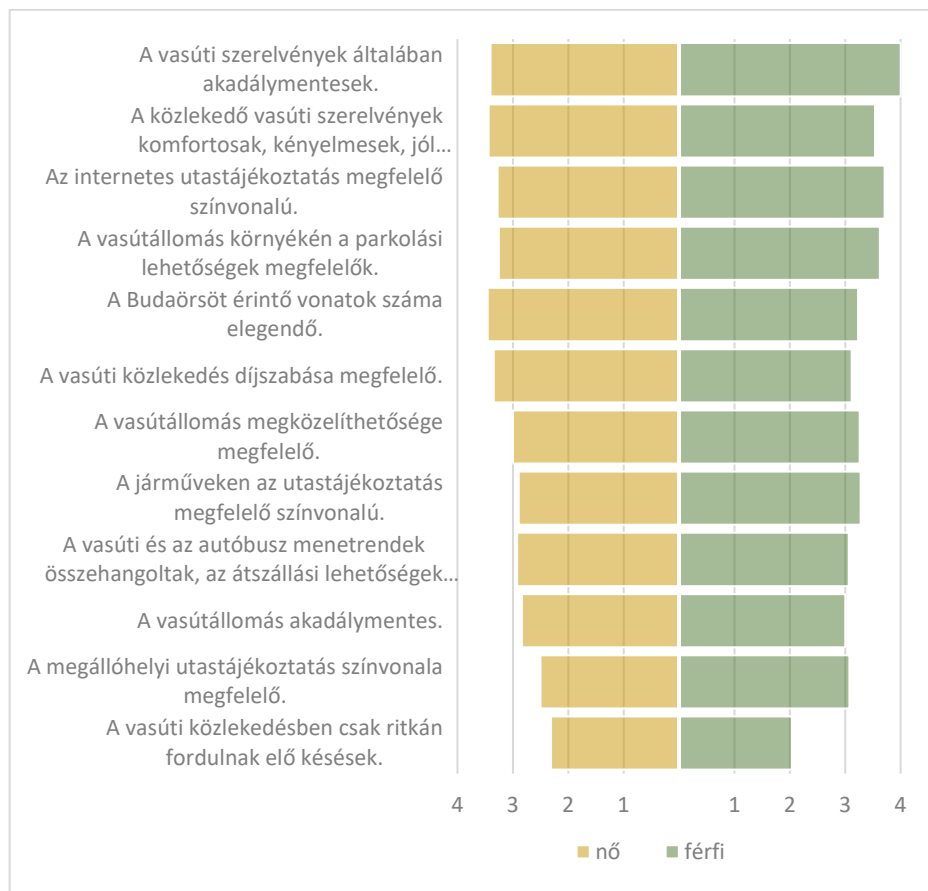
Elégedettség

A vasúti közlekedéssel való elégedettséget több aspektusban is vizsgáltuk. Rákérdeztünk a járatsűrűsége, a pontosságra, az átszállási lehetőségekre, az infrastruktúra állapotára, valamint az utastájékoztatás színvonalára is. Összességében a válaszadók **inkább elégedettek Budaörs vasúti közlekedésével**, hiszen az egyes komponensek a négyes fokozatú skálán 2,19 – 3,67 pont közötti értékelést kaptak. Mindebből az is látható, hogy az egyes tényezők megítélésében viszonylag nagy szórás tapasztalható.

A válaszadók legkevésbé a vasúti közlekedés pontosságával (2,19 pont), **a megállóhelyi utastájékoztatás színvonalával** (2,77 pont) és **a vasútállomás akadálymentességével** (2,89 pont) **elégedettek**.

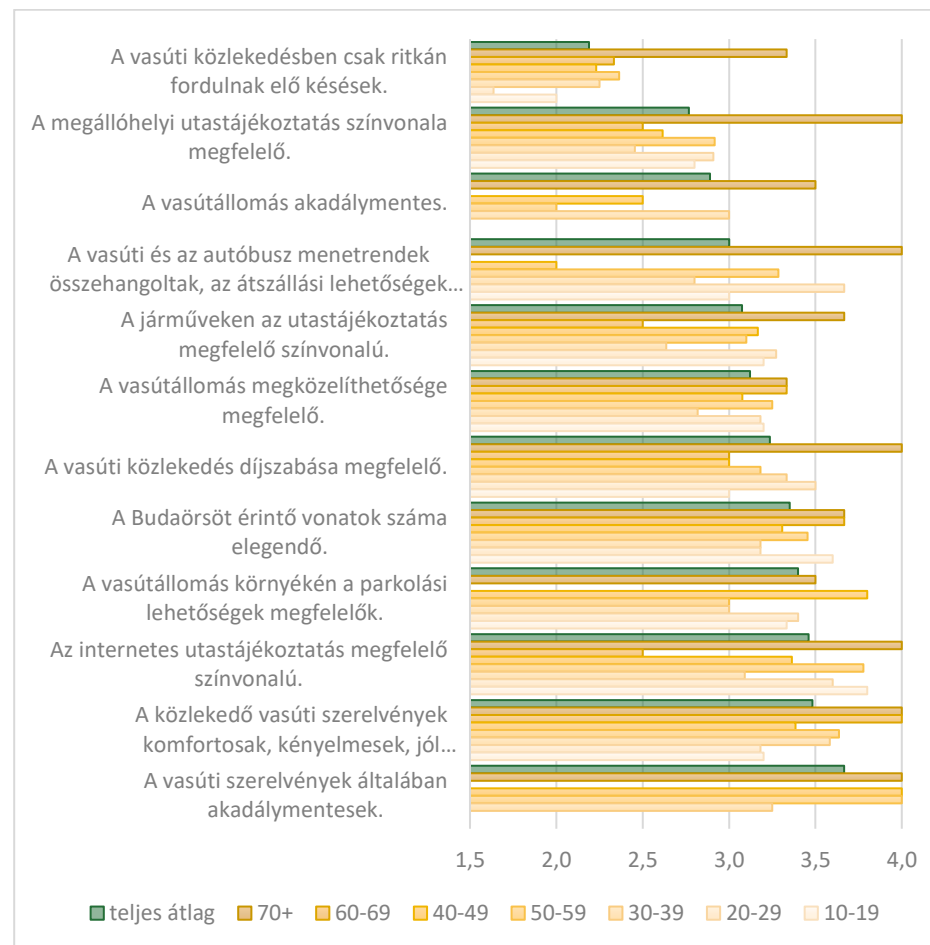
Ha az elégedettséget életkor szerinti eloszlásban is megvizsgáljuk, akkor megállapítható, hogy **a város vasúti közösségi közlekedésével legkevésbé a 30-49 éves korosztály elégedett**: a vizsgált 12 komponensből 7 esetben ők adták a legalacsonyabb átlagértéket. Az említett korosztály a legkritikusabb a **menetrendi késésekkel** (1,64 pont), **a vasúti és autóbusz menetrendek összehangolásával** (2,00 pont), valamint **a vasútállomás akadálymentességével** (2,00 pont) szemben volt.

4-49. ábra: A vasúti közlekedéssel való elégedettség nemek szerinti bontásban (n=59)¹¹



Forrás: vasúti utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

4-50. ábra: A vasúti közlekedéssel való elégedettség életkor szerinti bontásban (n=59)



Forrás: vasúti utasforgalmi kikérdezés alapján, saját szerkesztés

¹¹ 1: egyáltalán nem ért egyet; 2: inkább nem ért egyet; 3: inkább egyetért; 4: teljes mértékben egyetért

Egyéb észrevételek

A kikérdezés során lehetőséget adtunk, hogy a válaszadók saját szavaikkal is elmondhassák véleményüket a város vasúti közlekedéséről.

A **legtöbb kritika a vasútállomás megközelíthetőségét** (elhelyezkedés, akadálymentesítettség hiánya), **kitáblázottságát, illetve az utastájékoztatást érintően fogalmazódott meg.** Ezek mellett többen említették még a **zsúfoltságot**, amely a járatsűrűség helyett a vasúti kocsik kevés számával magyarázható.

4.3 ISKOLAI FELMÉRÉS

A budaörsi általános és középiskolákban tanuló diákok iskolába járási közlekedési szokásairól 2023. februárjában készült felmérés az Értékterv Kft. és az iskolákban dolgozó tanárok közreműködésével. **A felmérésre 5 iskolában, a Budaörsi 1. sz. Általános Iskolában, a Bleyer Jakab Német Nemzetiségi Általános Iskolában, a Budaörsi Herman Ottó Általános Iskolában, a Kesjár Csaba Általános Iskolában és a Budaörsi Illyés Gyula Gimnáziumban került sor 2822 fő, 1-12. osztályos diák részvételével.**

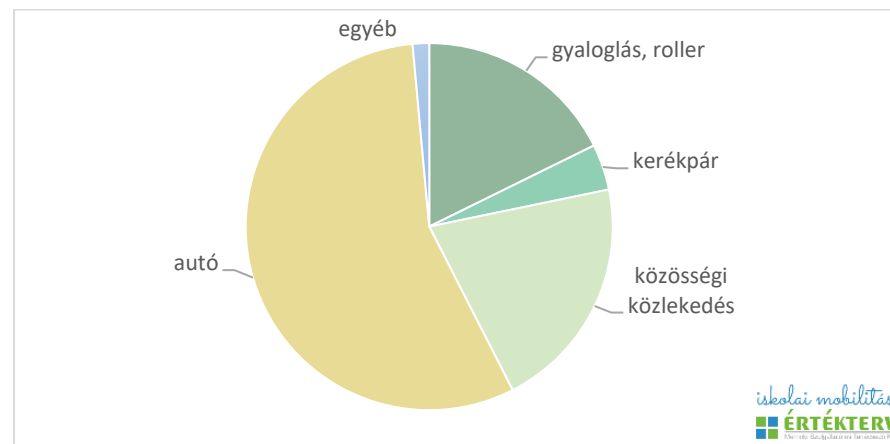
4.3.1 Alapadatok

A megkérdezett gyerekek 70 %-a Budaörs valamely városrészéből érkezik, 97 %-a tud kerékpározni és 91 %-uk szokott is. **Az általános iskolai korosztály azonban nagyobb arányban használja a kerékpárt, mint a gimnazisták.**

4.3.2 Tényleges közlekedési mód

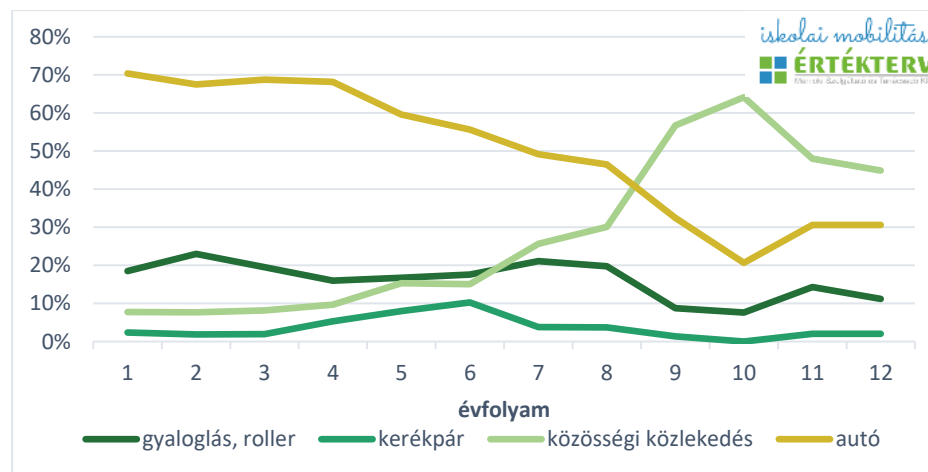
A gyerekek több mint fele (56 %) autóval érkeznek az iskolába, 21 %-a közösségi közlekedéssel, míg 18 %-a gyalog, vagy rollerrel. A kisiskolásoknál egyértelműen az **autó** dominál, mivel többnyire a szülők munkába menet elviszik a gyerekeket az iskolába. **5-6. osztálytól kezdve** emelkedik a **közösségi közlekedést** igénybe vevők aránya, amely a középiskolás korosztálynál már a leghangsúlyosabb. **11-12. osztályban** ugyanakkor **ismét megemelkedik a motorizált közlekedés (autó, motor) szerepe.** A jogosítvány megszerzése után a tehetősebb családok saját autót adnak a diákoknak.

4-51. ábra: A választott közlekedési módok megoszlása az általános és középiskolás diákok körében, közlekedési eszközök szerint (n=2822)



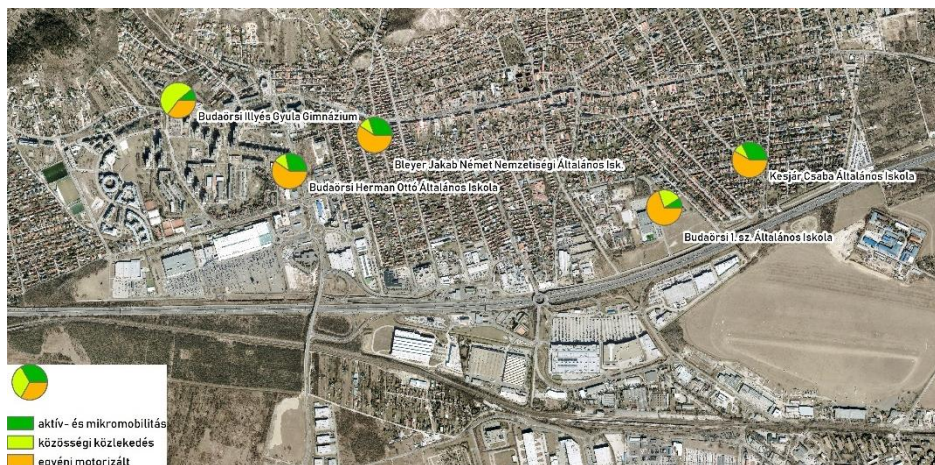
Saját szerkesztés, adatok forrása: : Értékterv Kft.

4-52. ábra: A választott közlekedési módok az általános és középiskolás diákok körében osztályok szerinti bontásban, közlekedési eszközök szerint (n=2822)



Saját szerkesztés, adatok forrása: Értékterv Kft.

4-53. ábra: A választott közlekedési módok megoszlása az általános és középiskolás diákok körében, iskolák szerint (n=2822)



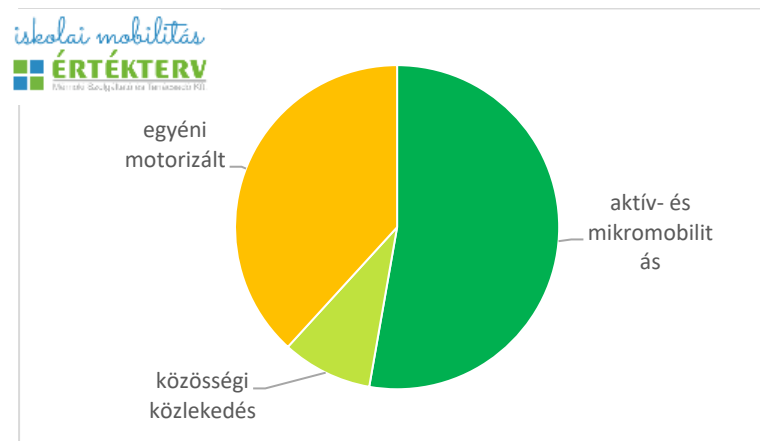
Saját szerkesztés, adatok forrása: Értékterv Kft.

4.3.3 Vágyott közlekedési mód

Arra a kérdésre, hogy milyen közlekedési eszközzel szeretnének eljutni a gyerekek az iskolába, **többségében (52 %) az aktív- és mikromobilitás eszközeit** jelölték meg, ugyanakkor igen magas a motorizált közlekedés aránya, míg a közösségi közlekedés a 10 %-ot sem éri el. Az aktív- és mikromobilitás a kisiskolások körében preferált, míg a **motorizált közlekedés 5. osztálytól felfelé.**

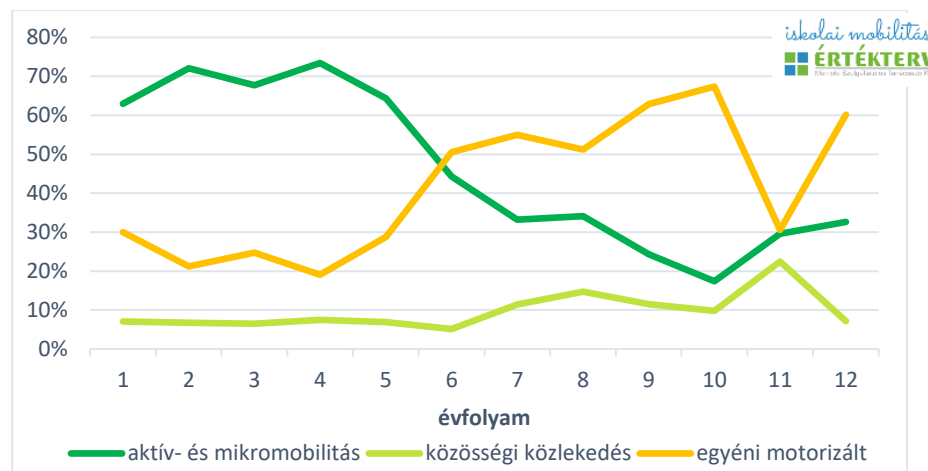
Az aktív és mikromobilitás eszközei között egyértelműen a **kerékpár szerepel (33 %) első helyen, amelyet a gyaloglás és a roller követ (22 %).** A motorizált közlekedésen belül pedig egyértelműen az **autó (25 %) dominál. A preferenciákban 4-6. osztály körül történik változás, amikor is a vágyott gyaloglás, roller- ill. kerékpárhasználat helyett az autó kerül előtérbe.**

4-54. ábra: A vágyott közlekedési módok megoszlása az általános és középiskolás diákok körében (n=2822)



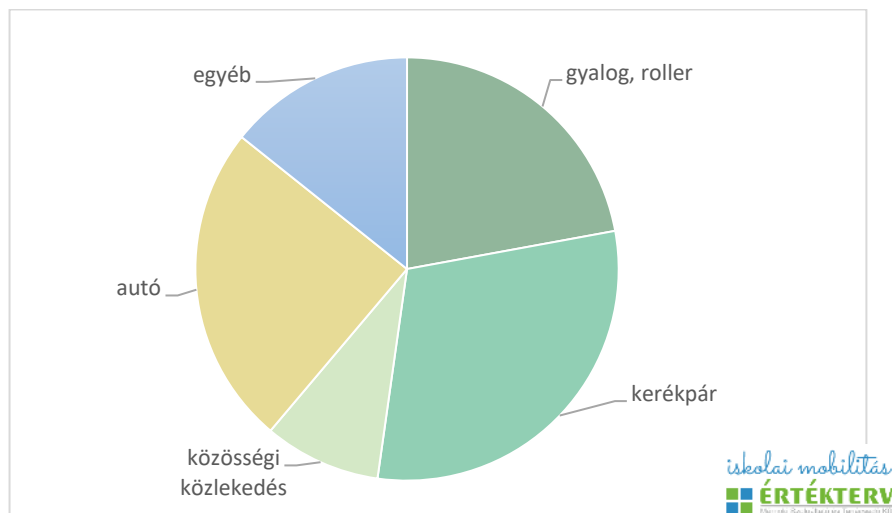
Saját szerkesztés, adatok forrása: Értékterv Kft.

4-55. ábra: A vágyott közlekedési módok az általános és középiskolás diákok körében osztályok szerinti bontásban (n=2822)



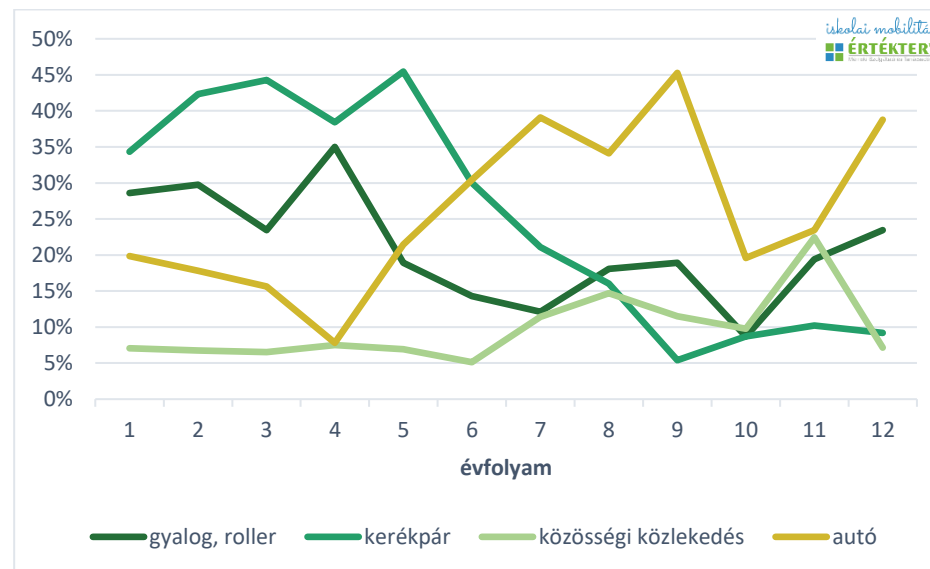
Saját szerkesztés, adatok forrása: Értékterv Kft.

4-56. ábra: A vágyott közlekedési módok megoszlása az általános és középiskolás diákok körében közlekedési eszközök szerint (n=2822)



Saját szerkesztés, adatok forrása: Értékterv Kft.

4-57. ábra: A vágyott közlekedési módok az általános és középiskolás diákok körében osztályok szerinti bontásban, közlekedési eszközök szerint (n=2822)



Saját szerkesztés, adatok forrása: Értékterv Kft.

5 A DINAMIKUS PARKOLÁSVIZSGÁLAT EREDMÉNYEI

5.1 A DINAMIKUS PARKOLÁSVIZSGÁLAT MÓDSZERTANA

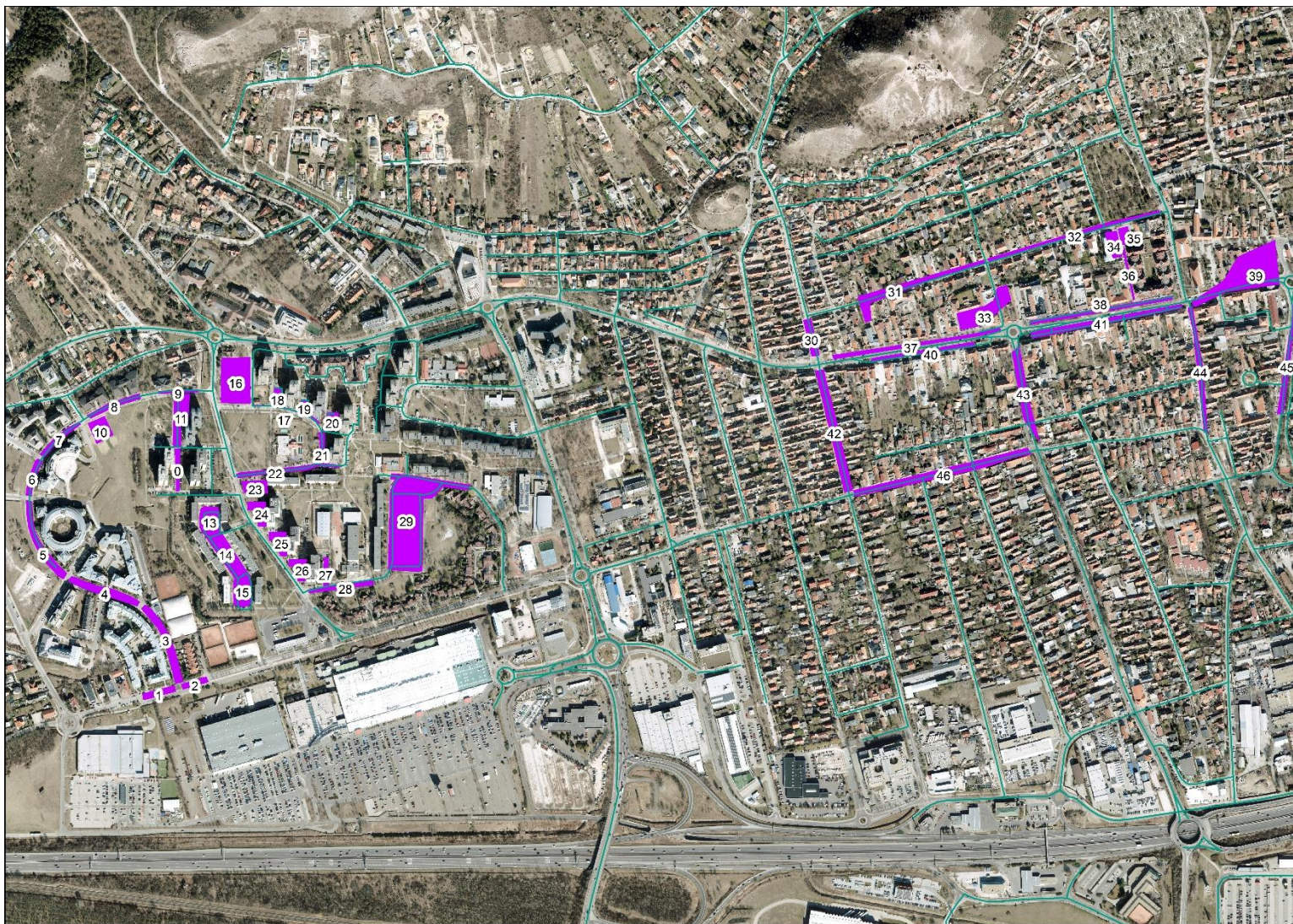
A dinamikus parkolásvizsgálatot 2023. 02. 23-án, tíz órás időtartamban végeztük el öt területen: a belvárosban, a lakótelepen és a szomszédos Terra Park környezetében, valamint a vasútállomás és a Kamaraerdei Ifjúsági Park megálló melletti parkolóknál.

A parkoló autók és az üres parkolóhelyeket minden órában azonos útvonalon haladva, körbesétálás során lefényképeztük, így egyedileg azonosítható minden parkolóhelyen az is, hogy két fényképezés között eltelt időtartamban ugyanaz az autó maradt-e a parkolóhelyen, vagy csere történt.

Az fényképezést összesen 7 órában (délelőtt 7, 8, 9 és délután 14, 15, 16, 17), egész órai kezdéssel, azonos pontból kiindulva végeztük el.

A fotókat a tervezés befejeztével adatvédelmi okokból töröljük.

5-1. ábra: A felmérésben részt vett parkolók elhelyezkedése



Saját szerkesztés, adatok forrása: 2023. februári saját felmérés

5.2 A FELMÉRT HELYSZÍNEK FŐBB ADATAI

5-2. ábra: A felmérésben részt vett parkolók főbb adatai

Sorszám	Elhelyezkedése	Kapacitás (férőhely)	Napi átlagos telítettség (%)	Forgási sebesség (autó/hely/nap)
1	Baross utca Puskás Tivadar úttól nyugatra eső része	27	77	1,19
2	Baross utca Puskás Tivadar úttól keletre eső része	31	85	2,58
3	Puskás Tivadar utca Baross u. és Táviró köz közötti szakasz, mindkét oldalon	35	72	1,51
4	Puskás Tivadar u. Táviró köz, Edison u. közötti szakasz, mindkét oldalon	41	75	1,71
5	Puskás Tivadar u. Edison u. és Neumann J. u. közötti szakasz, mindkét oldalon	56	60	1,55
6	Puskás Tivadar u. Neumann J. u. és Puskás T. u. 14. közötti szakasz, mindkét oldalon	20	74	1,45
7	Puskás Tivadar u. Puskás T. u. 14. és S&T székház vége közötti szakasz, mindkét oldalon	29	66	1,83
8	Puskás Tivadar u. S&T székház és Puskás T. u. 55. közötti szakasz, mindkét oldalon	36	65	1,25
9	Puskás T. u. Puskás T u. 55. és Szivárvány u. közötti szakasza, egyik oldal	5	83	1,80
10	Puskás Tivadar u. murvás parkoló a S&T székház mellett	30	45	1,00
11	Napsugár sétány északi része, mindkét oldalon	73	65	1,55
12	Napsugár sétány déli része, mindkét oldalon	39	86	1,51
13	Nádasdűlő sétány északi része, mindkét oldalon	20	69	1,70
14	Nádasdűlő sétány középső része, mindkét oldalon	47	78	1,28
15	Nádasdűlő sétány déli része, mindkét oldalon	31	70	1,45
16	Piac parkoló	138	57	1,34
17	Patkó utca északi része Piac parkoló és Patkó u 3. közötti szakasz, egyik oldalon	12	82	2,00
18	Patkó utca északi része Patkó u. 3. és Játsszótér között	36	77	1,72
19	Patkó utca északi része Patkó u. 3. és Patkó u. 5. között	28	66	1,43
20	Patkó utca északkelet Patkó u. 5. és Patkó utca 7. között	42	69	1,45
21	Patkó utca keleti része (Patkó u. 9. sz. előtt)	37	85	1,81
22	Patkó utca déli része	49	73	1,59
23	Szivárvány utca északi részre	22	69	1,14
24	Szivárvány u. középső részének északi (Szivárvány u. 1. sz. előtt)	30	83	1,57

Sorszám	Elhelyezkedése	Kapacitás (férőhely)	Napi átlagos telítettség (%)	Forgási sebesség (autó/hely/nap)
25	Szivárvány u. középső részének déli fele (Szivárvány u. 3. sz. előtt)	35	82	1,80
26	Szivárvány u. déli része (Szivárvány u. 5. sz. előtti rész)	33	89	1,85
27	Iskola tér	20	88	2,10
28	Ifjúság u. déli része	33	87	2,61
29	Ifjúság utcai nagy parkoló	244	57	1,27
30	Kisfaludy utca, mindkét oldalon	21	71	1,57
31	Kossuth L. u. Kárpát u. és Maros u. közötti szakasza, mindkét oldalon	35	61	1,83
32	Kossuth u. Nefelejcs és Kárpát u. közötti szakasza, mindkét oldalon	38	77	2,68
33	Príma parkolói	82	40	2,22
34	Nefelejcs köz északi részének zárt parkolója	18	54	1,28
35	Nefelejcs köz északi részén nyitott parkoló	25	82	3,24
36	Nefelejcs köz déli része	20	76	2,30
37	Szabadság út Petőfi u. Károly köz közötti szakasz északi része	61	69	2,52
38	Szabadság út Károly köz Stefánia u. közötti szakasz északi része	90	85	2,46
39	Templom tér	52	77	2,19
40	Szabadság út Petőfi Károly köz közötti szakasz déli része	54	65	2,24
41	Szabadság út Károly köz Stefánia u. közötti szakasz déli része	44	75	2,68
42	Petőfi Sándor u. Szabadság út Baross utca közötti szakasza	42	79	1,64
43	Stefánia utca Szabadság út és Baross u. közötti szakasz	31	71	2,16
44	Stefánia utca Szabadság út és Baross u. közötti szakasz	32	75	1,81
45	Clementis László u. Templom téri körforgalomtól a Nyár utcáig	45	81	2,22
46	Baross u. Petőfi u. és Károly király közötti szakasza	34	49	1,18
47	Vasútállomás	21	43	1,05
48	Kamaraerdő	19	49	1,79

Saját szerkesztés, adatok forrása: 2023. februári saját felmérés

5.3 AZ EGYES PARKOLÓK JELLEMZŐI

Parkoló sorszáma a térképen: 1.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Baross utca Puskás Tivadar úttól nyugatra eső része

A parkoló kapacitása: 27 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és merőleges vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt és térő vegyesen

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

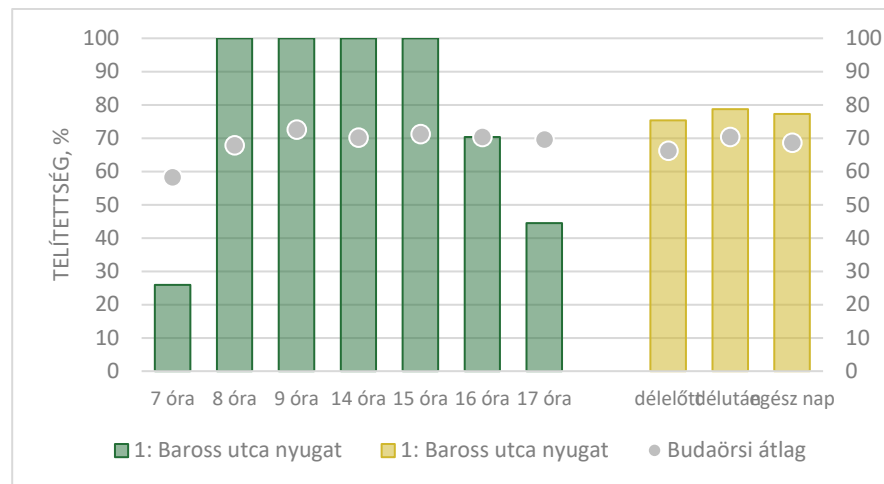
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 77 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán, napközben, 8 és 16 óra között egyenletesen magas. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a környéken dolgozók használják nagyobb mértékben.

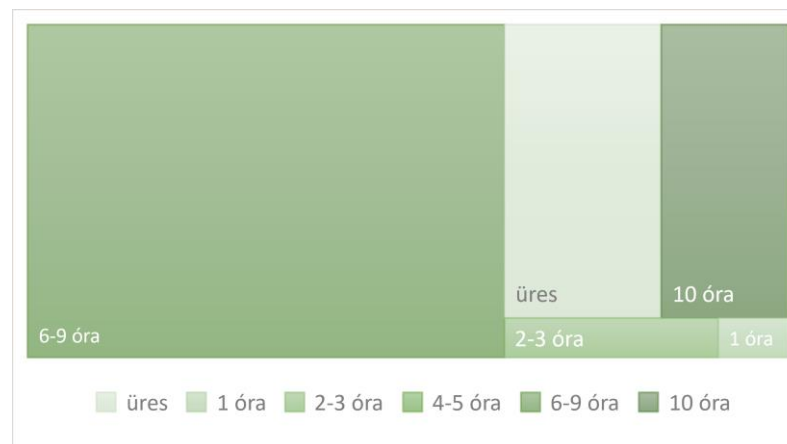
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,18, amely magasabb, mint a városi átlag (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-9 órát állnak az autók a parkolóban.

5-3. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-4. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 2.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Baross utca Puskás Tivadar úttól keletre eső része

A parkoló kapacitása: 31 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen/nem

A parkoló kialakítása: ferde

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

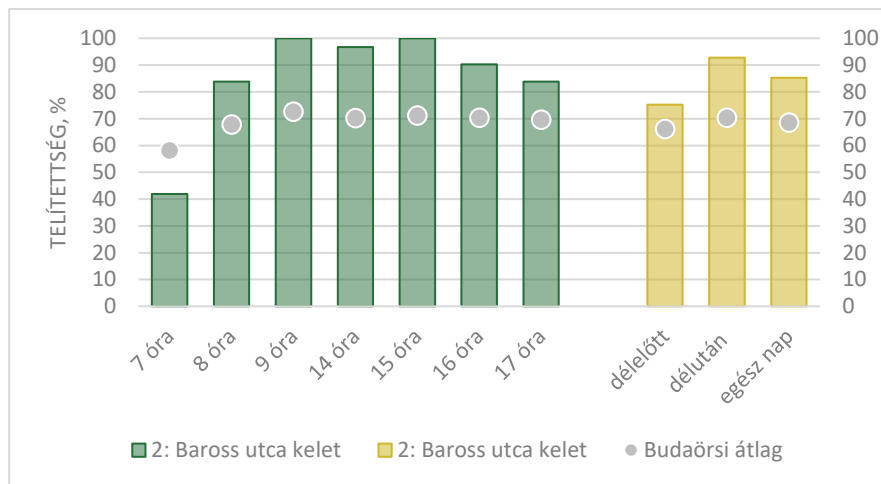
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 85 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletesen magas, napközben 9 és 16 óra között a legmagasabb. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a környéken dolgozó, ill. napközbeni használók használják nagyobb mértékben.

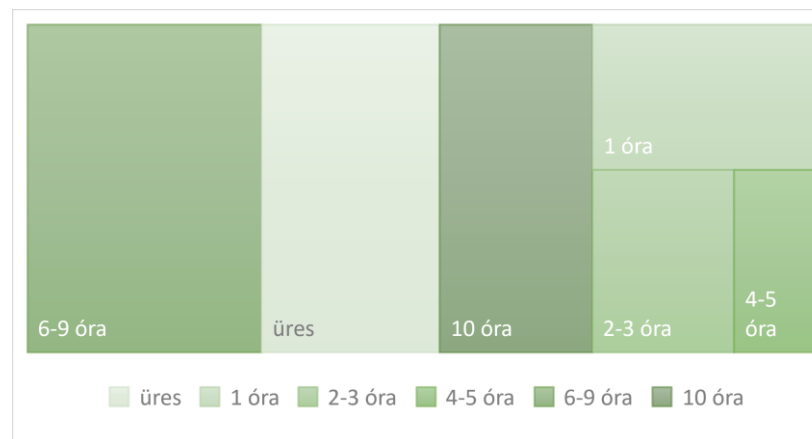
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,5 magas (átlag 1,76 autó/hely/nap). Hosszabb és rövidebb ideig egyaránt állnak az autók a parkolóban.

5-5. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-6. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 3.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Puskás Tivadar utca Baross u. és Távíró köz közötti szakasz, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 35 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: nem - bokrok

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: alacsony

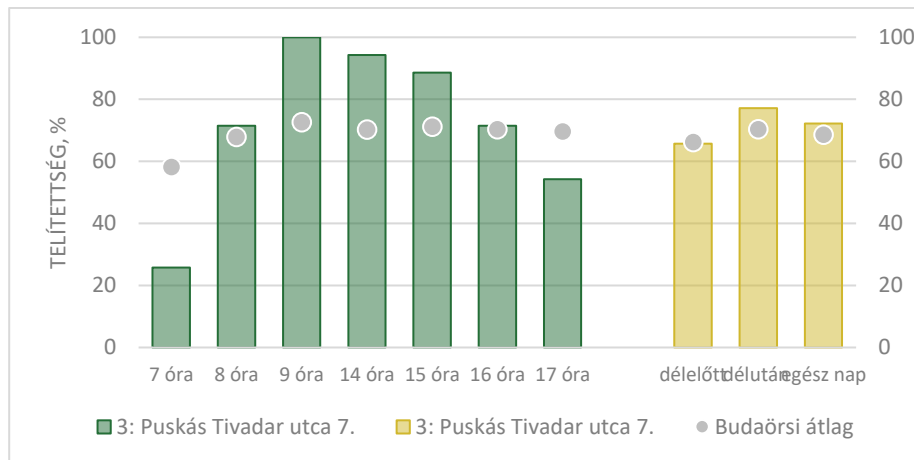
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 72 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán napközben jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a környéken dolgozók használják nagyobb mértékben.

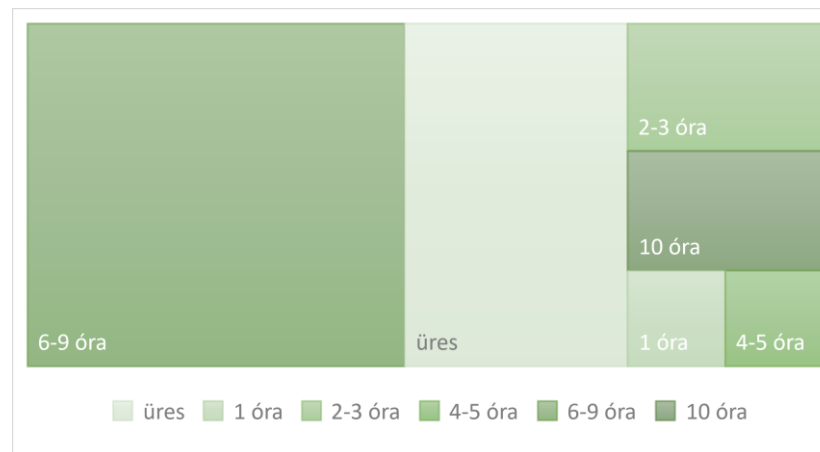
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,5, alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-9 órát állnak az autók a parkolóban.

5-7. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-8. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 4.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Puskás Tivadar u. Táviró köz, Edison u. közötti szakasz, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 41 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és ferde vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: nem - bokrok

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: alacsony

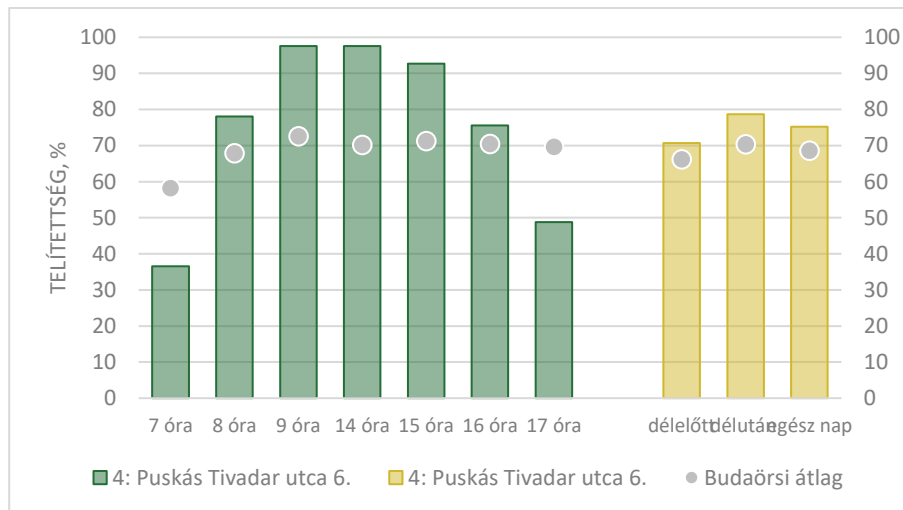
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 75 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán napközben jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a környéken dolgozók, ill. napközbeni ügyeket intézők használják nagyobb mértékben.

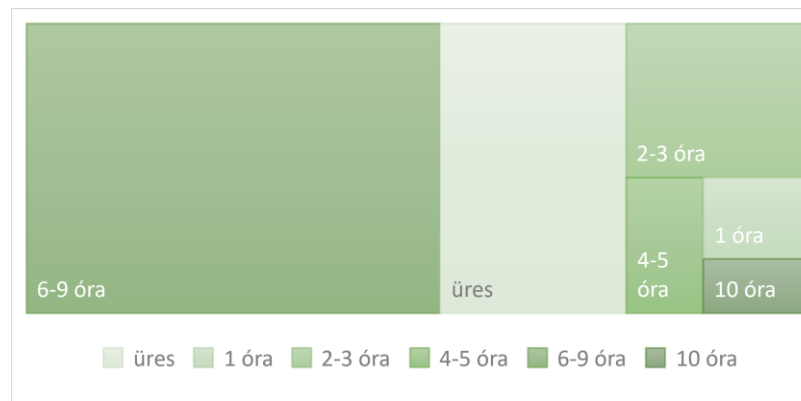
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,7 átlagos (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-9 órát állnak az autók a parkolóban, de a 2-3 órát állók aránya is magas.

5-9. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-10. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 5.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Puskás Tivadar u. Edison u. és Neumann J. u. közötti szakasz, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 56 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és ferde vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: nem

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

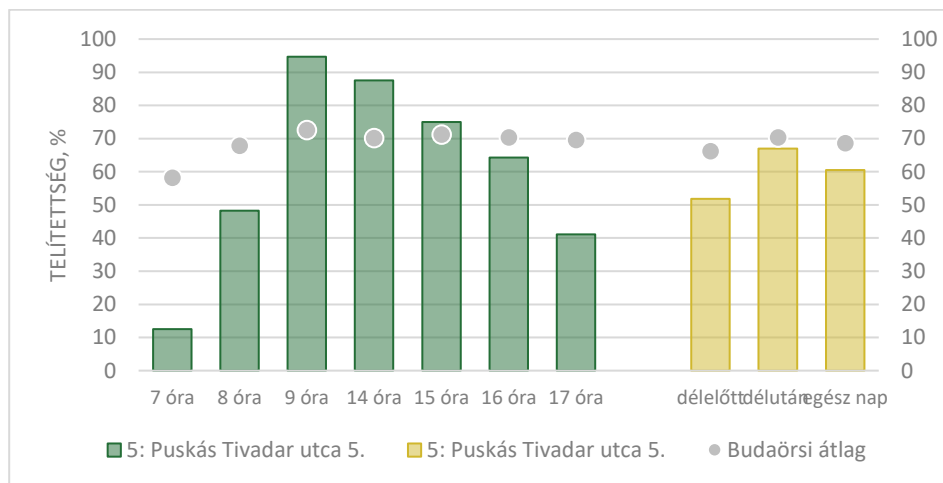
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 60 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán, napközben 9 és 16 óra között jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a környéken dolgozó, ill. napközbeni ügyeket intézők használják nagyobb mértékben.

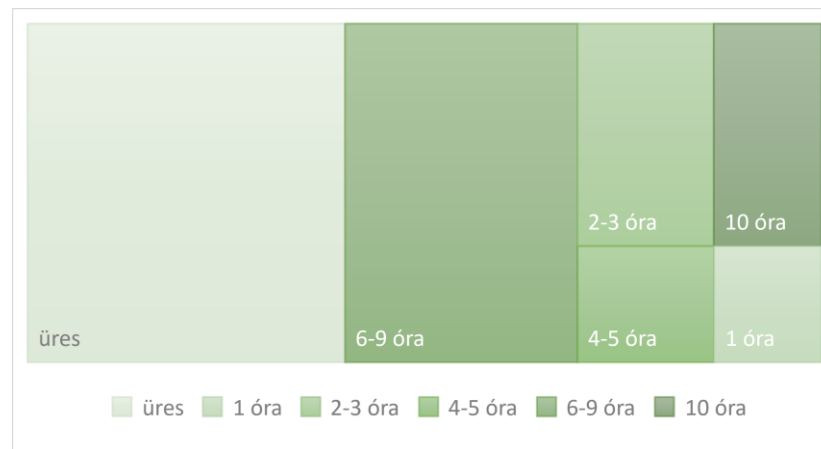
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2 átlag feletti (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-9 órát állnak a parkolóban, de magas a 2-3 órát álló autók aránya is.

5-11. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-12. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 6.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Puskás Tivadar u. Neumann J. u. és Puskás T. u. 14. közötti szakasz, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 20 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és ferde vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: nem

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

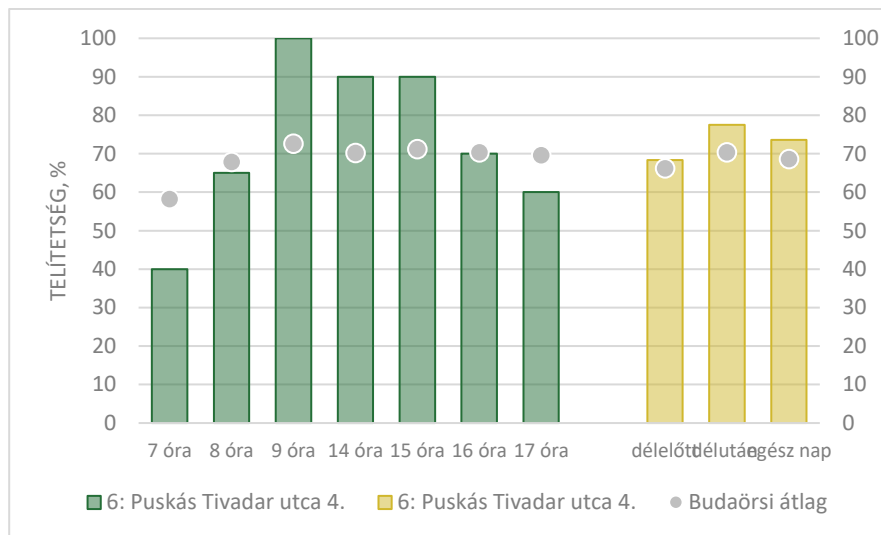
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 74 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán napközben 8 és 16 óra között jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a helyi lakosok mellett a környéken dolgozók használják nagyobb mértékben.

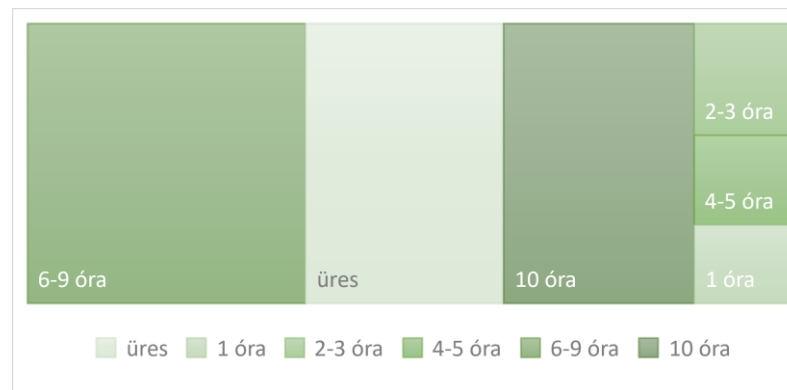
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,45 alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát állnak az autók a parkolóban.

5-13. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-14. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 7.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Puskás Tivadar u. Puskás T. u. 14. és S&T székház vége közötti szakasz, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 29 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

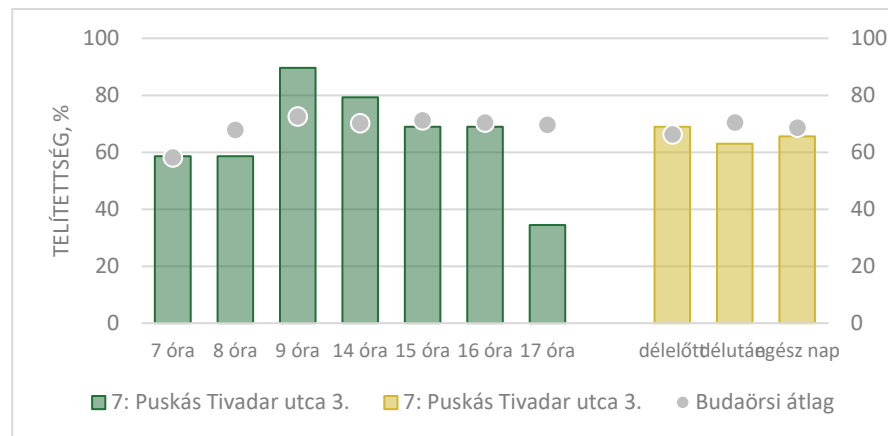
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 66 %, ami a városi átlag (69 %) körüli.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán napközben jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a helyi lakosok mellett, a környéken dolgozók használják, de a napközbeni ügyeket intézők is igénybe veszik.

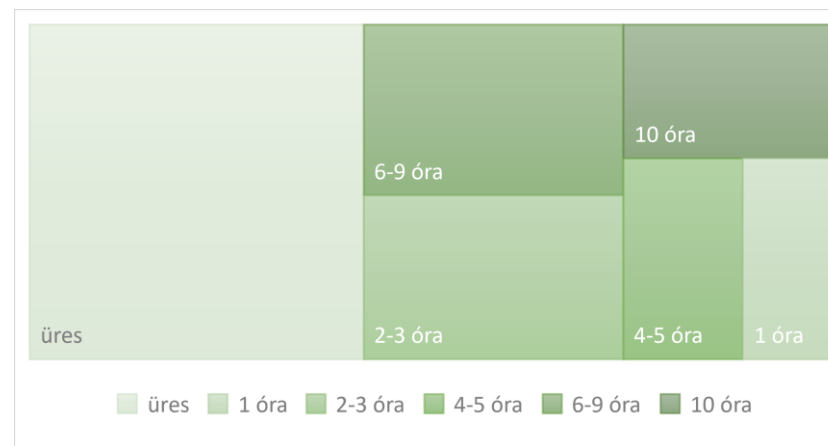
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,82 átlag feletti (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát, ill. 2-3 órát állnak az autók a parkolóban.

5-15. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-16. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 8.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Puskás Tivadar u. S&T székház és Puskás T. u. 55. közötti szakasz, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 36 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: alacsony

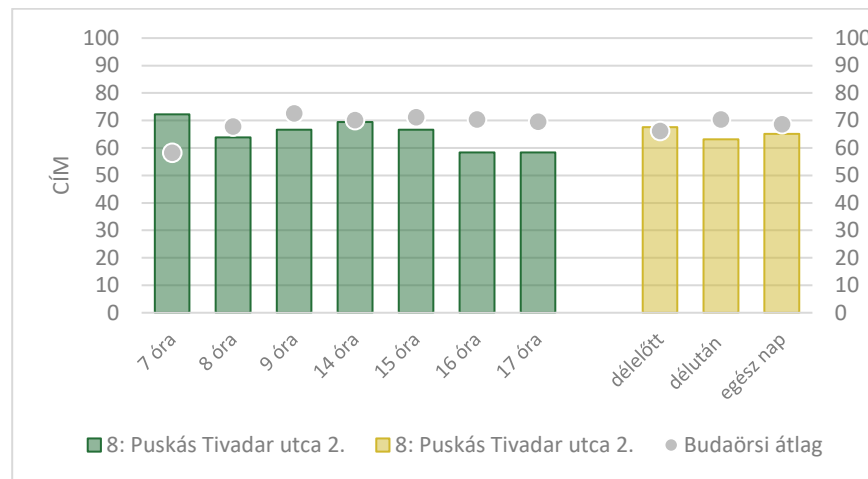
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 65 %, ami a városi átlag (69 %) körüli.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók használják nagyobb mértékben.

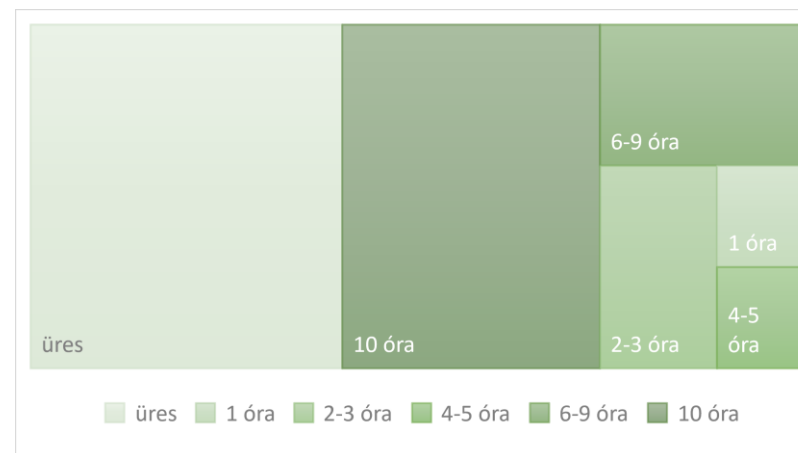
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,25, alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát állnak a parkolóban.

5-17. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-18. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 9.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Puskás T. u. Puskás T u. 55. és Szivárvány u. közötti szakasza, egyik oldal

A parkoló kapacitása: 5 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

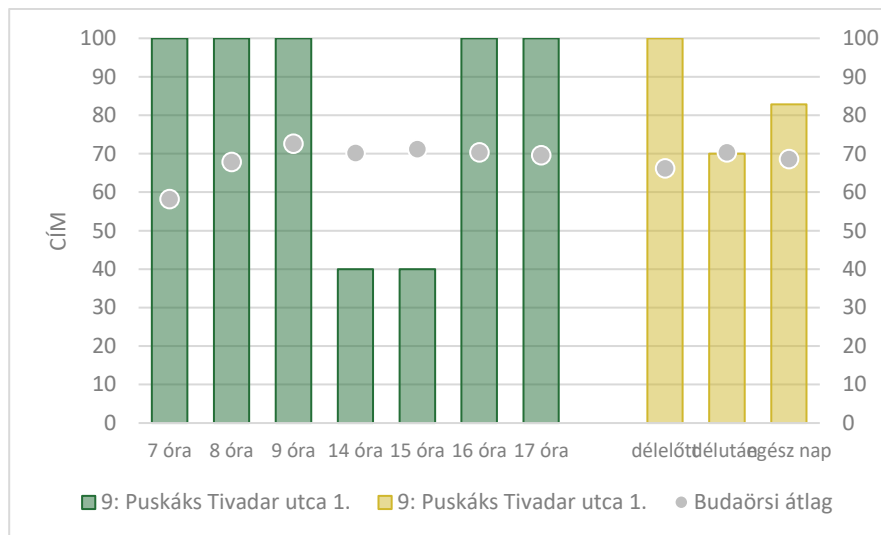
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 83 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a kora délutáni órákban a legalacsonyabb, egyébként maximális. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók és a napközbeni ügyeket intézők vegyesen használják.

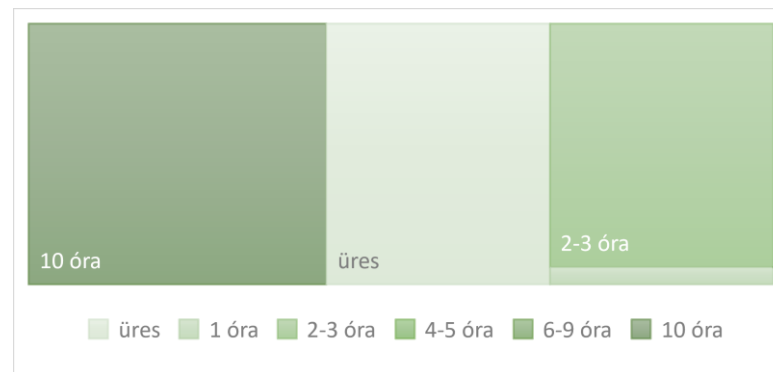
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,8 átlag feletti (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát, ill. 2-3 órát állnak az autók a parkolóban.

5-19. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-20. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 10.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Puskás Tivadar u. murvás parkoló a S&T székház mellett

A parkoló kapacitása: 30 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem, de sorompóval van lezárva

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: murva

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

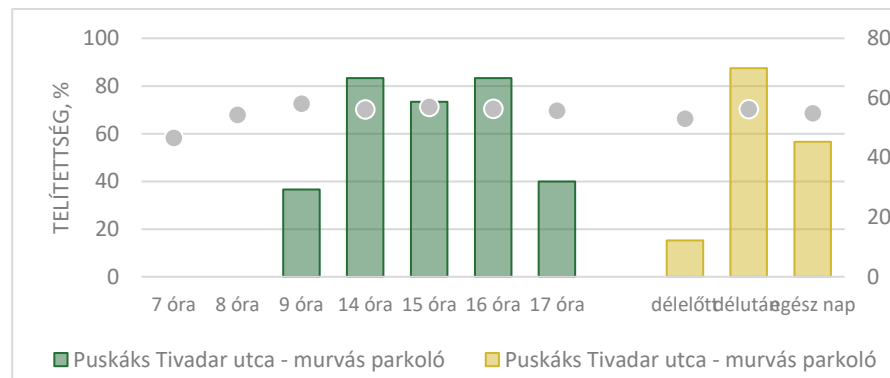
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 45 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a napközben jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a környéken dolgozók veszik elsősorban igénybe.

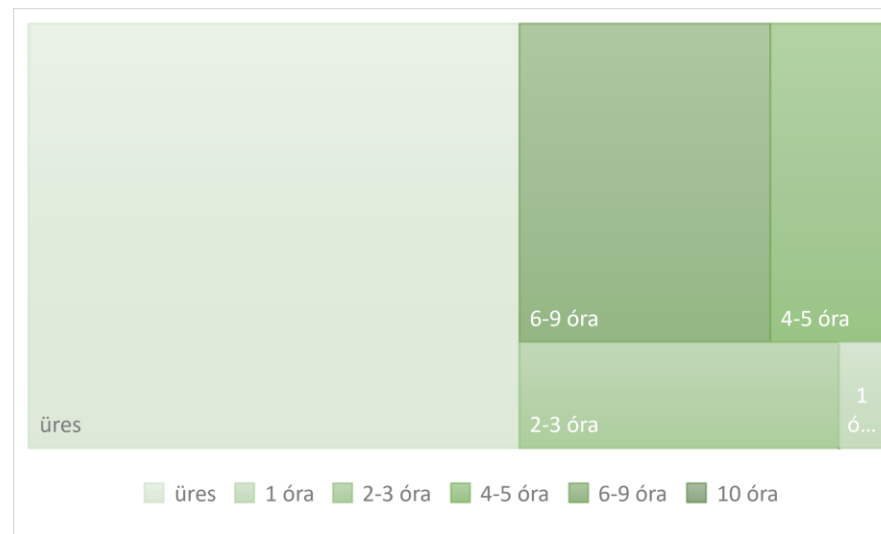
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1 alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-9 órát állnak a parkolóban.

5-21. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-22. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 11.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Napsugár sétány északi része, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 73 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: merőleges és párhuzamos vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

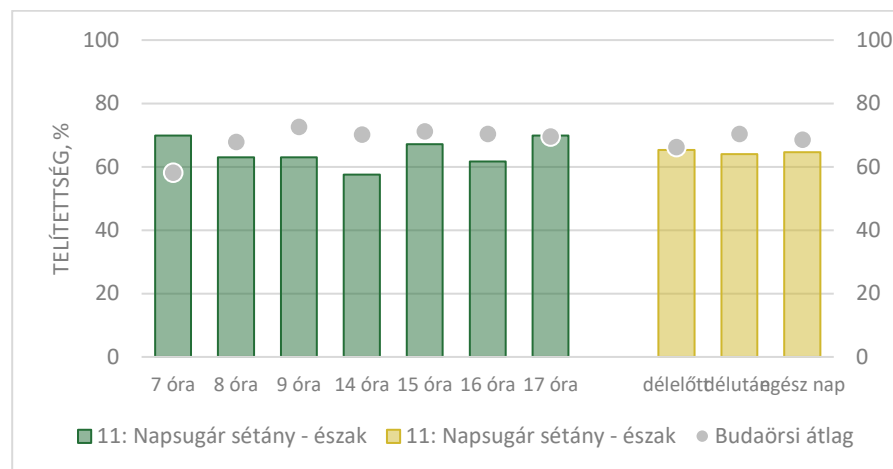
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 65 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók és a környéken dolgozók vegyesen használják nagyobb mértékben, de a napközbeni ügyeket intézők is igénybe veszik.

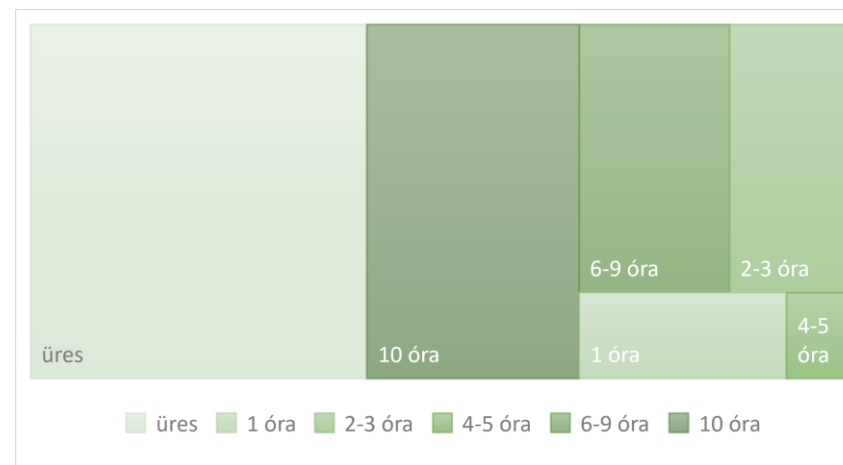
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,5 alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát állnak a parkolóban, de a 2-3 órát álló autók aránya is magas.

5-23. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-24. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 12.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Napsugár sétány déli része, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 39 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: merőleges és párhuzamos vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

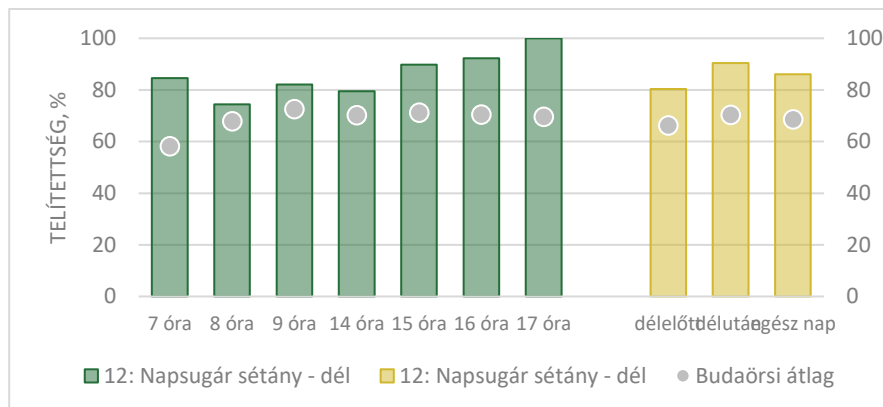
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 86 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes, inkább késő délelőtt és kora reggel jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók használják nagyobb mértékben, de a napközbeni ügyeket intézők is igénybe veszik.

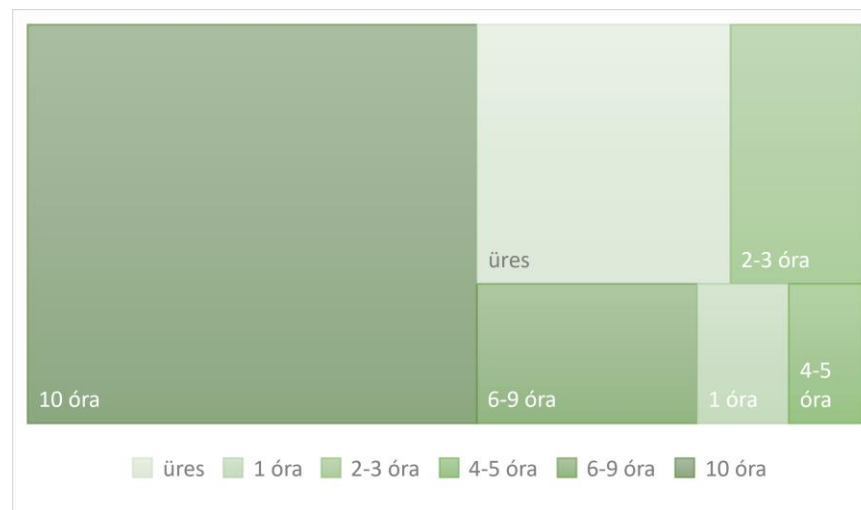
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,5 alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát állnak a parkolóban, de a 2-3 órát álló autók aránya is magas.

5-25. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-26. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 13.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Nádasdűlő sétány északi része, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 20 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és merőleges vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

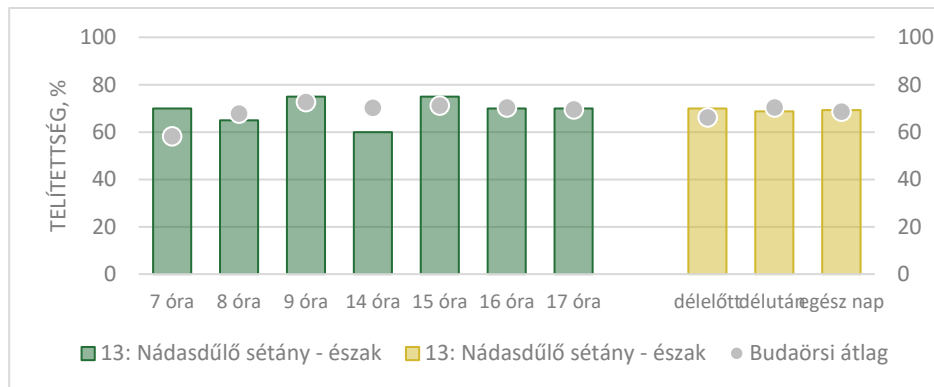
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 69 %, ami a városi átlaggal (69 %) egyezik meg.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók használják nagyobb mértékben, de a napközbeni ügyeket intézők is igénybe veszik.

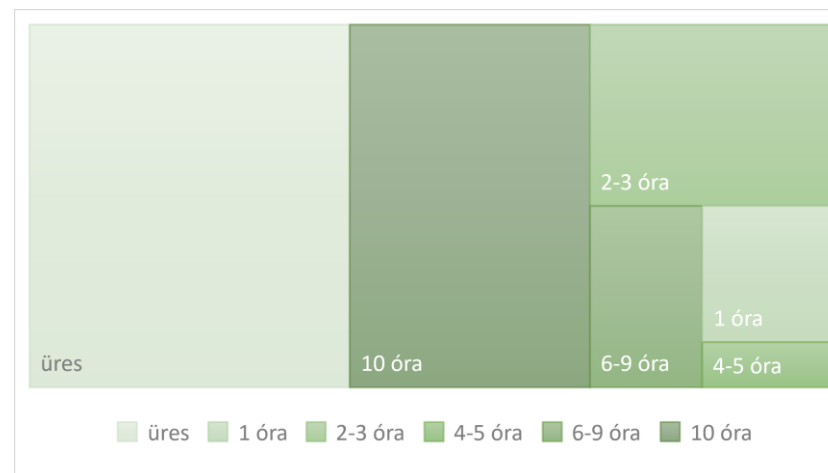
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,7, átlagos (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát állnak a parkolóban, de a 2-3 órát álló autók aránya is magas.

5-27. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-28. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 14.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Nádasdűlő sétány középső része, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 47 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és merőleges vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

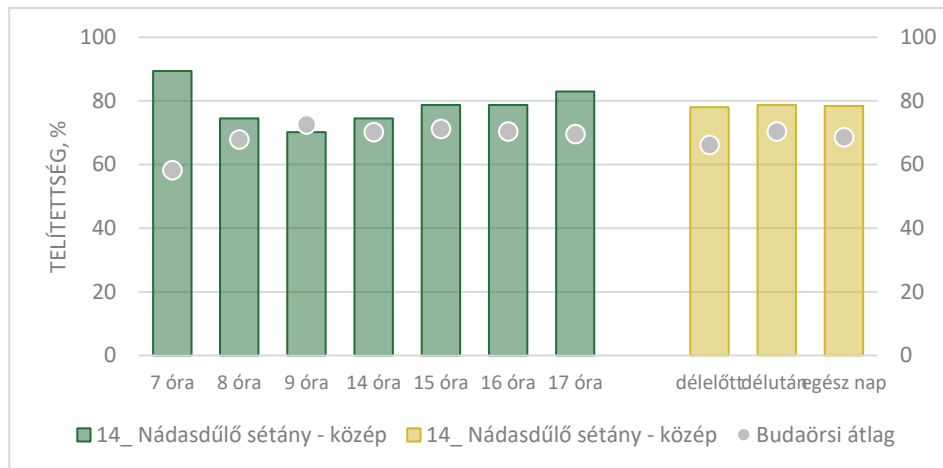
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 78 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók használják nagyobb mértékben.

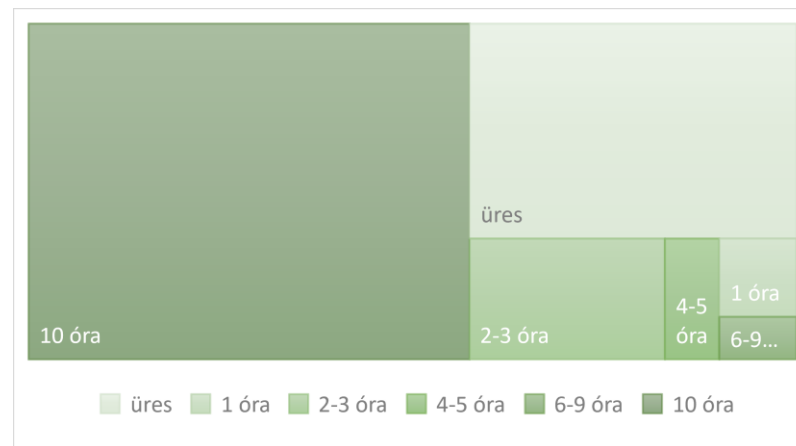
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,2 alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát állnak a parkolóban.

5-29. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-30. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 15.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Nádasdűlő sétány déli része, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 31 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és merőleges vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

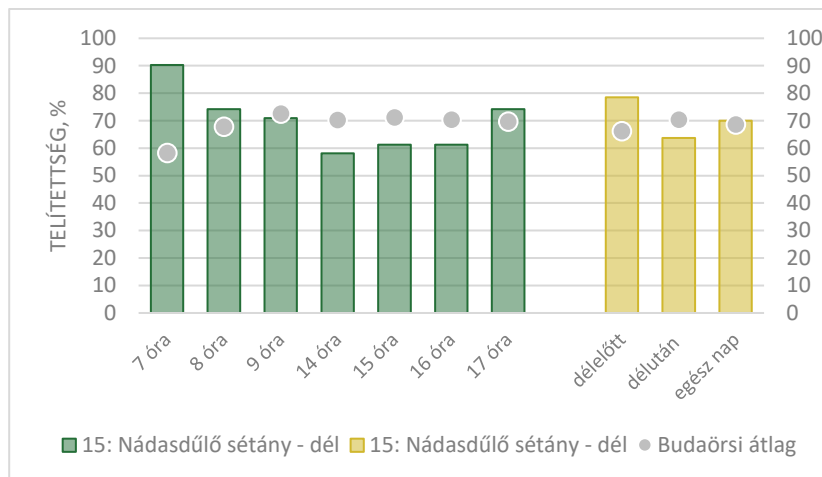
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 70 %, ami a városi átlagtól (69 %) képest nem tér el.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán az esti és a reggeli órákban jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók és a környéken dolgozók használják nagyobb mértékben, de a napközbeni ügyeket intézők is igénybe veszik rövidebb időre.

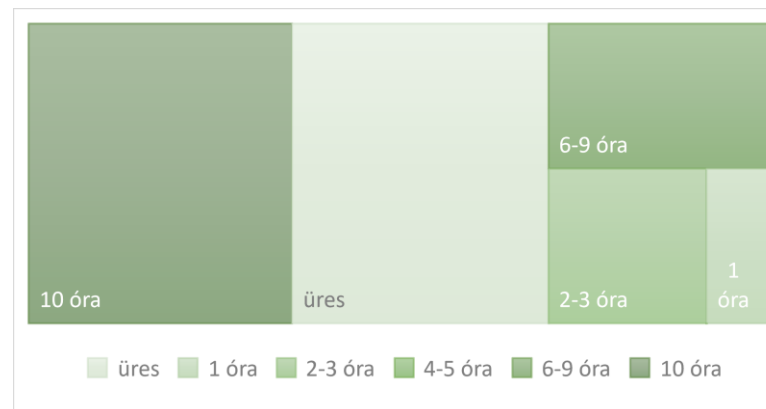
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,4 alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát állnak a parkolóban, de a 2-3 órát álló autók aránya is magas.

5-31. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-32. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 16.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Piac parkoló

A parkoló kapacitása: 138 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

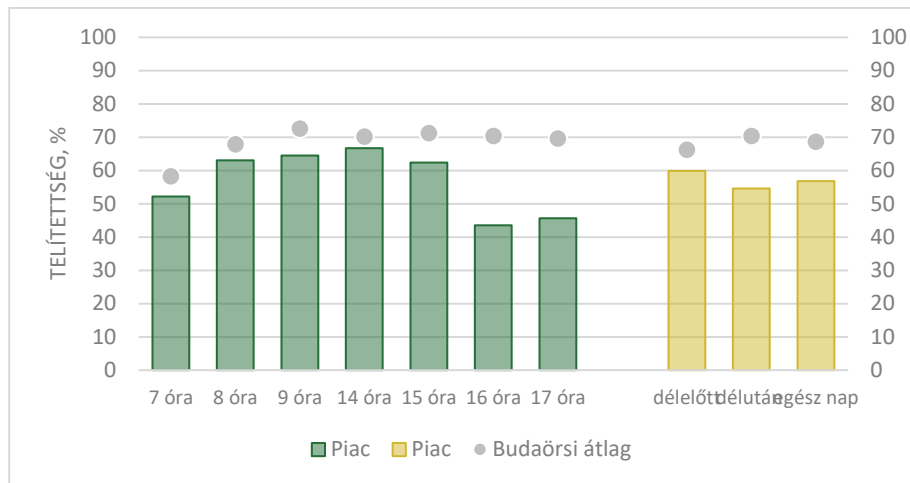
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 57 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a nappali órákban (8-15 óra között) jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók és a környéken dolgozók valamint a napközbeni vásárlók vegyesen használják.

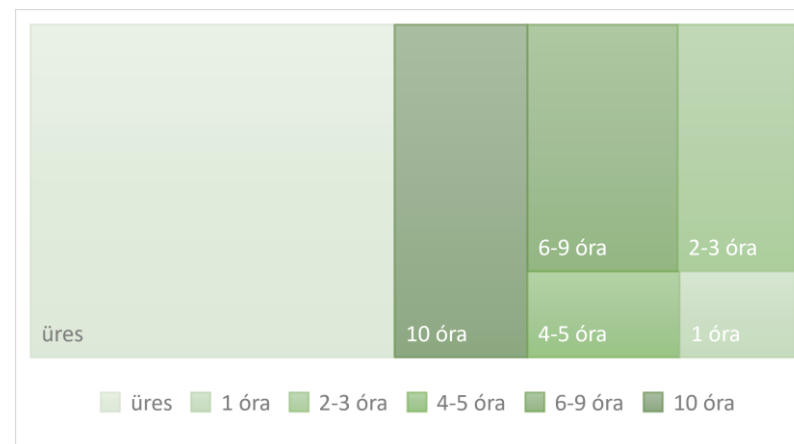
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,3 alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát és 2-3 órát állnak a parkolóban.

5-33. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-34. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 17.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Patkó utca északi része Piac parkoló és Patkó u 3. közötti szakasz, egyik oldalon

A parkoló kapacitása: 12 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

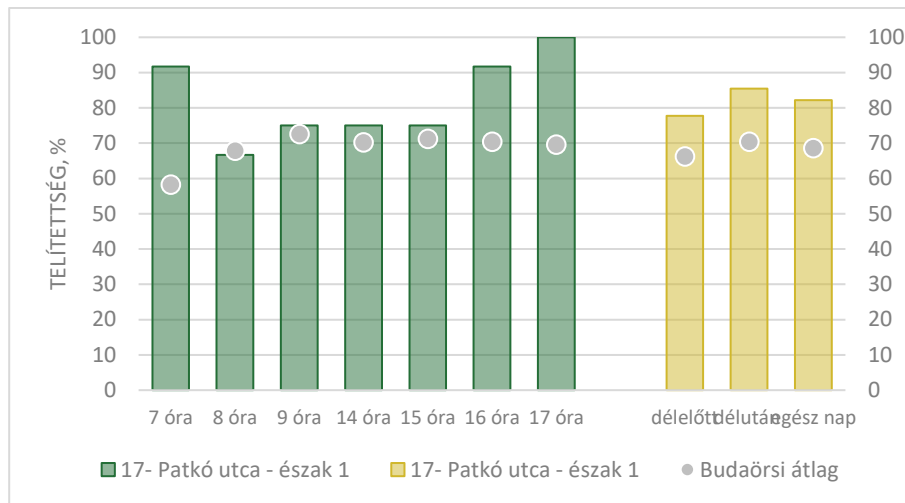
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 82 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a kora reggeli (7 óra) és az esti órákban (16 óra után) jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók használják nagyobb mértékben, de a napközbeni ügyeket intézők is igénybe veszik rövidebb időre.

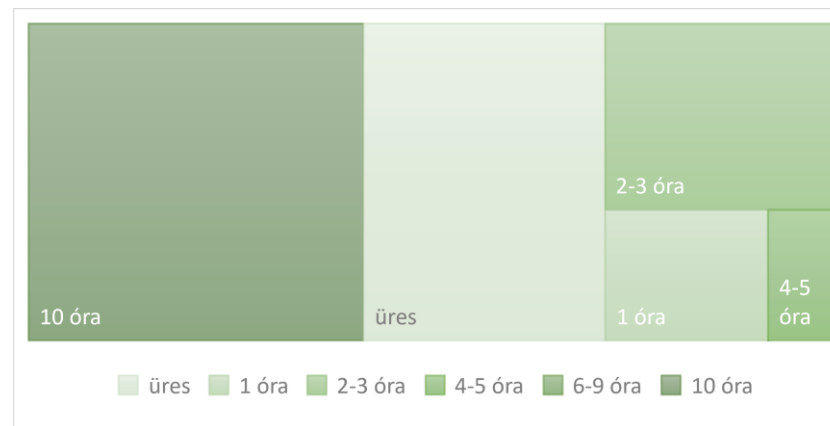
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2, átlag feletti (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát állnak a parkolóban, de magas a 2-3 órát parkoló autók aránya is.

5-35. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-36. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 18.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Patkó utca északi része Patkó u. 3. és Játszótér között

A parkoló kapacitása: 36 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és merőleges vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt és térkő vegyesen

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

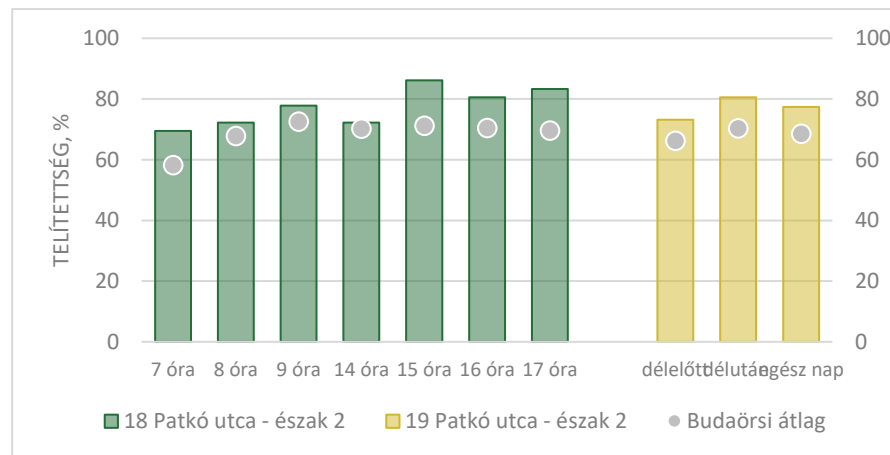
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 77 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók és a környéken dolgozók használják nagyobb mértékben, de a napközbeni ügyeket intézők is igénybe veszik.

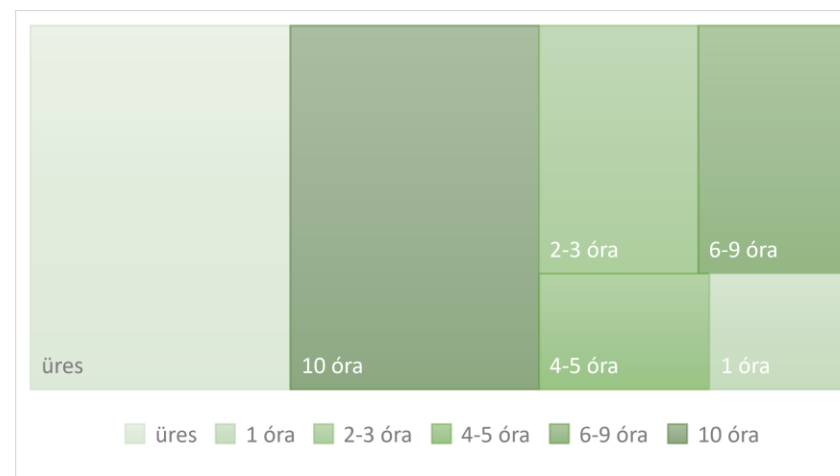
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,72, átlagos (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát állnak a parkolóban, de a 2-3 órát álló autók aránya is magas.

5-37. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-38. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 19.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Patkó utca északi része Patkó u. 3. és Patkó u. 5. között

A parkoló kapacitása: 28 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és merőleges vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt és térkő vegyesen

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: magas

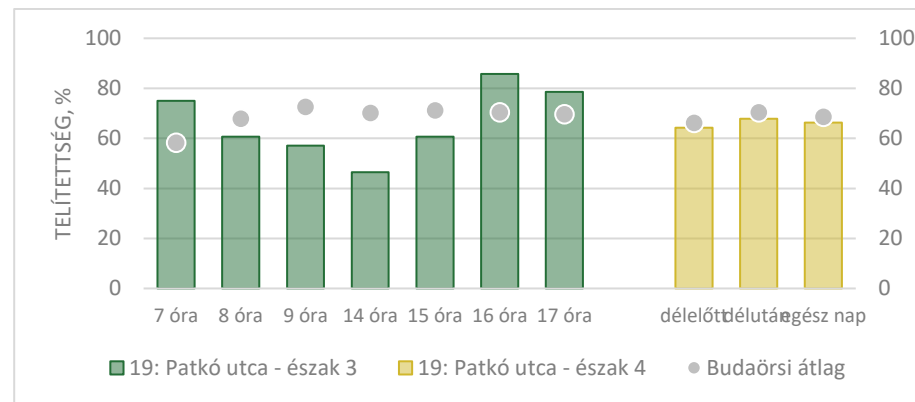
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 66 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest némileg alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes/inkább délelőtt/délután jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók használják nagyobb mértékben, de a napközbeni ügyeket intézők is igénybe veszik.

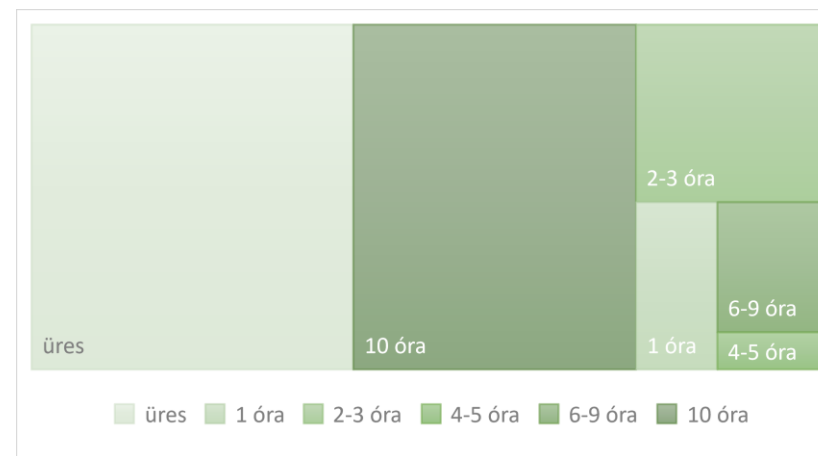
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,42, alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát állnak a parkolóban, de a 2-3 órát álló autók aránya is magas.

5-39. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-40. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 20.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Patkó utca északkelet Patkó u. 5. és Patkó utca 7. között

A parkoló kapacitása: 42 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és merőleges vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

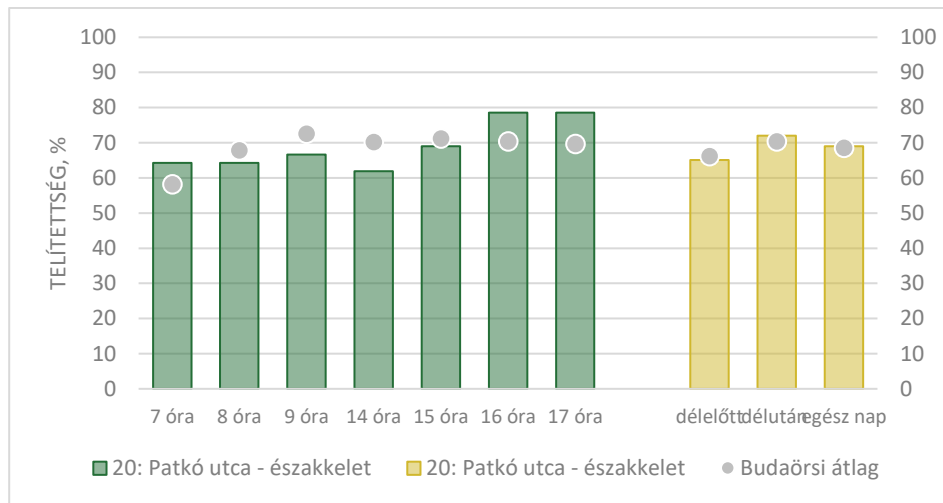
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 69 %, ami a városi átlaghoz (69 %) igazodik.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes, 16-17 óra körül látható a csúcs. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a környéken dolgozók használják nagyobb mértékben, de a napközbeni ügyeket intézők is igénybe veszik.

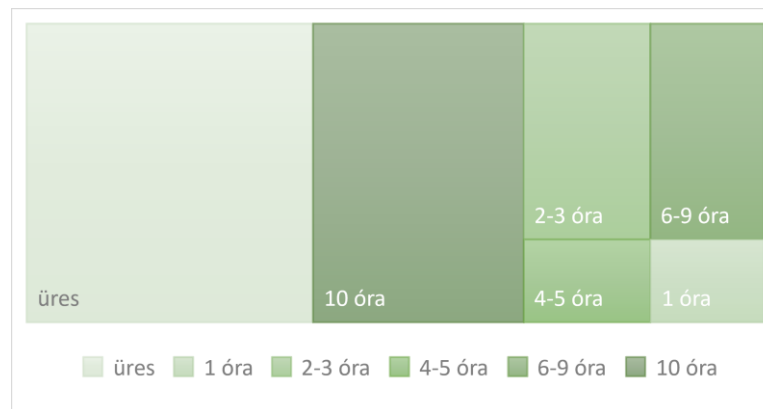
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,45 alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-9 órát, ill. 2-3 órát állnak a parkolóban.

5-41. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-42. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 21.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Patkó utca keleti része (Patkó u. 9. sz. előtt)

A parkoló kapacitása: 31 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: ferde és merőleges vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

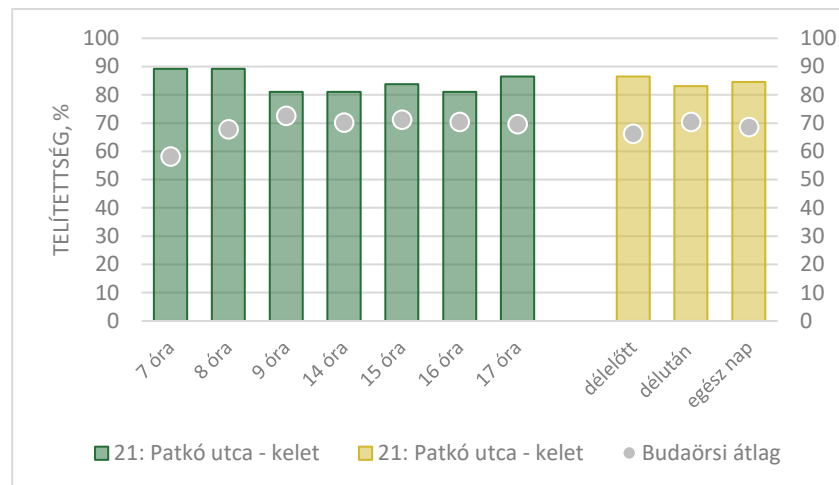
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 85 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók használják nagyobb mértékben.

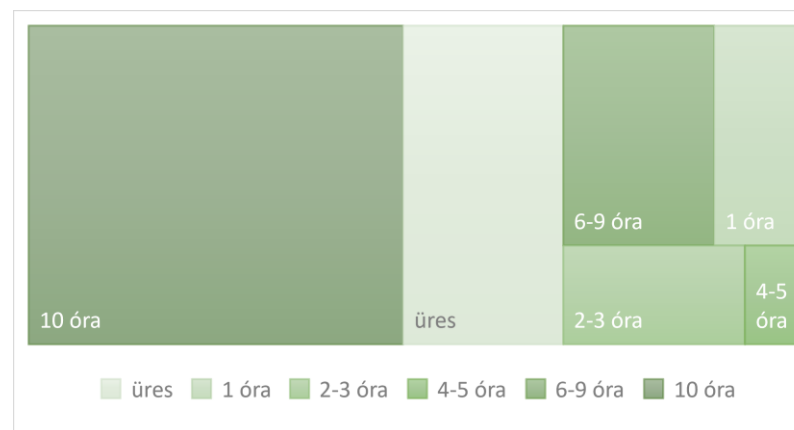
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,8 átlag feletti (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát állnak a parkolóban.

5-43. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-44. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 22.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Patkó utca déli része

A parkoló kapacitása: 49 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: ferde és merőleges vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

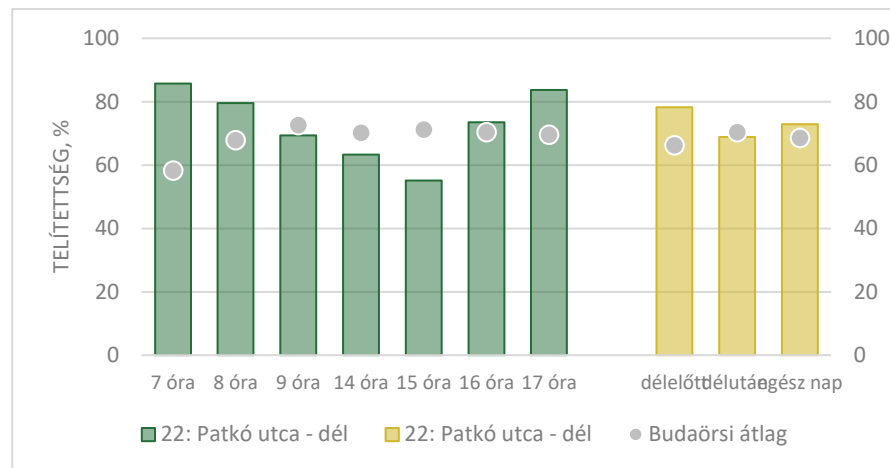
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 73 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest magasabb.

A parkoló kihasználtsága jellemzően a reggeli (7-8 óra) és az esti (16-17 óra) órákban magasabb. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók használják nagyobb mértékben, de a napközbeni ügyeket intézők aránya is jellemző.

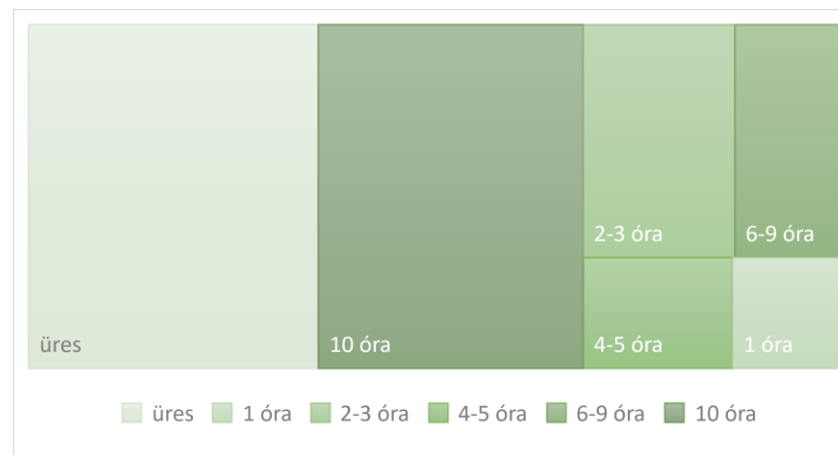
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,6 átlagoshoz közeli (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát állnak az autók, de a 2-3 órát álló autók aránya is magas a parkolóban.

5-45. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-46. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 23.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Szivárvány utca északi részre

A parkoló kapacitása: 22 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: térkő

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: alacsony

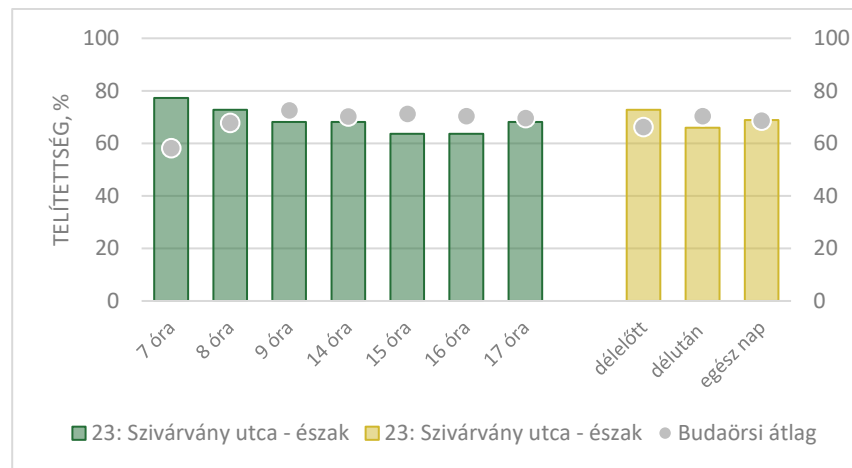
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 69 % átlagos (városi átlag 69 %).

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók használják nagyobb mértékben.

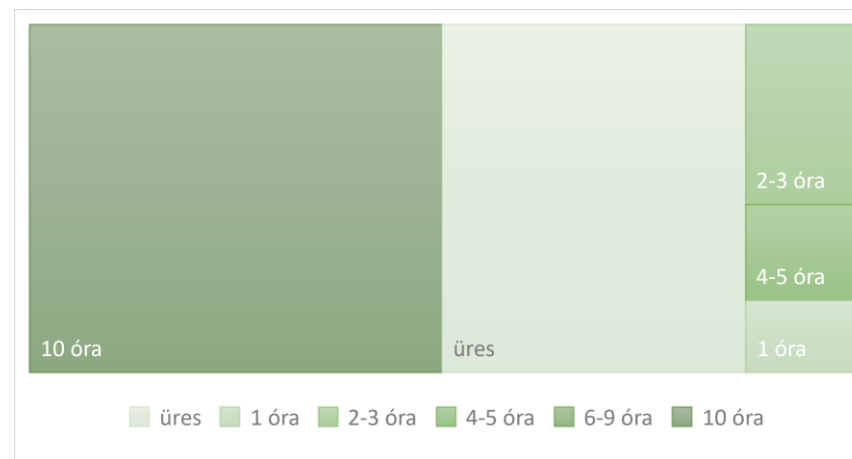
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,13 alacsony (átlag 1,67 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát állnak a parkolóban.

5-47. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-48. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 24.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Szivárvány u. középső részének északi (Szivárvány u. 1. sz. előtt)

A parkoló kapacitása: 30 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: térkő

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: alacsony

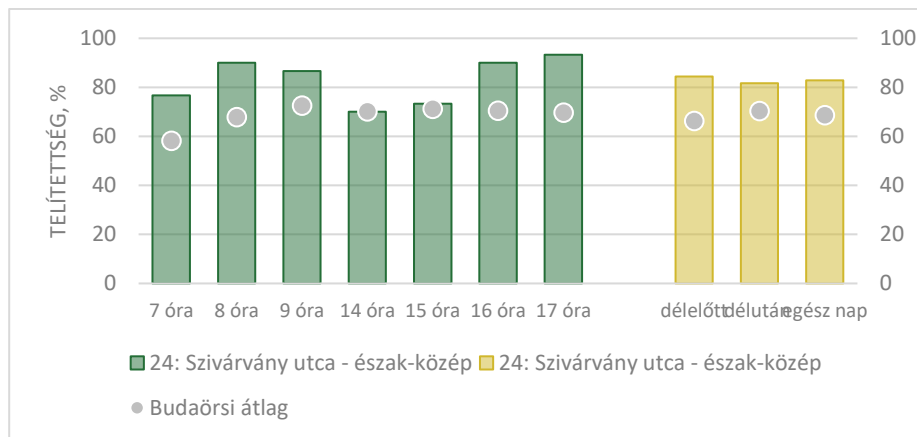
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 83 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes 8-9 óra körüli és 16-17 óra körüli csúccsal. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a helyi lakók, ill. az ügyeiket intézni érkezők használják nagyobb mértékben.

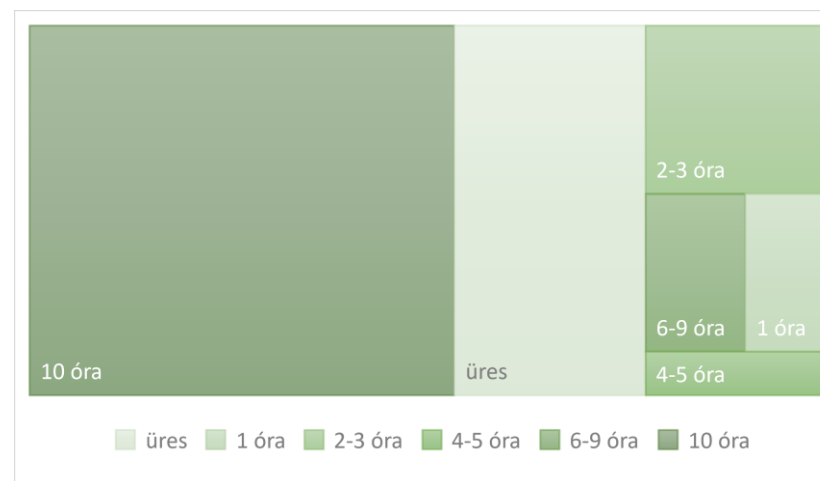
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,56 átlag alatti (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 2-3 órát és 10 órát állnak a parkolóban.

5-49. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-50. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 25.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Szivárvány u. középső részének déli fele (Szivárvány u. 3. sz. előtt)

A parkoló kapacitása: 25 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: alacsony

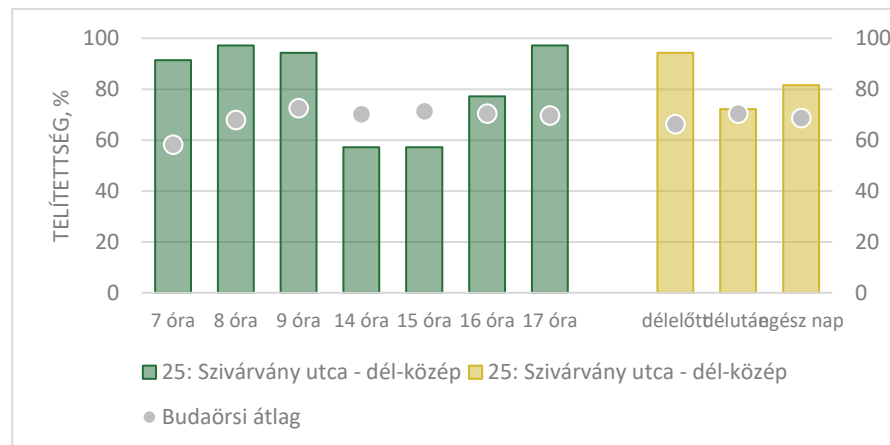
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 82 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán reggel 7 és 9, valamint délután 16-17 óra körül jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a helyi lakók, ill. az ügyeiket intézni érkezők használják nagyobb mértékben.

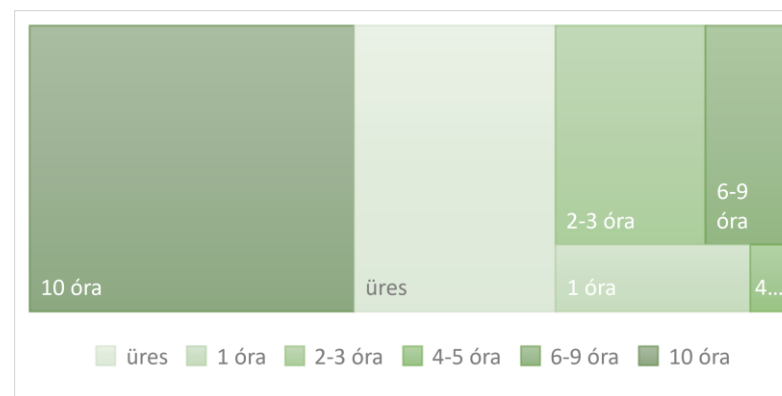
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,8 átlag feletti (átlag 1,67 autó/hely/nap). Jellemzően 2-3 órát és 10 órát állnak a parkolóban.

5-51. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-52. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 26.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Szivárvány u. déli része (Szivárvány u. 5. sz. előtti rész)

A parkoló kapacitása: 33 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: alacsony

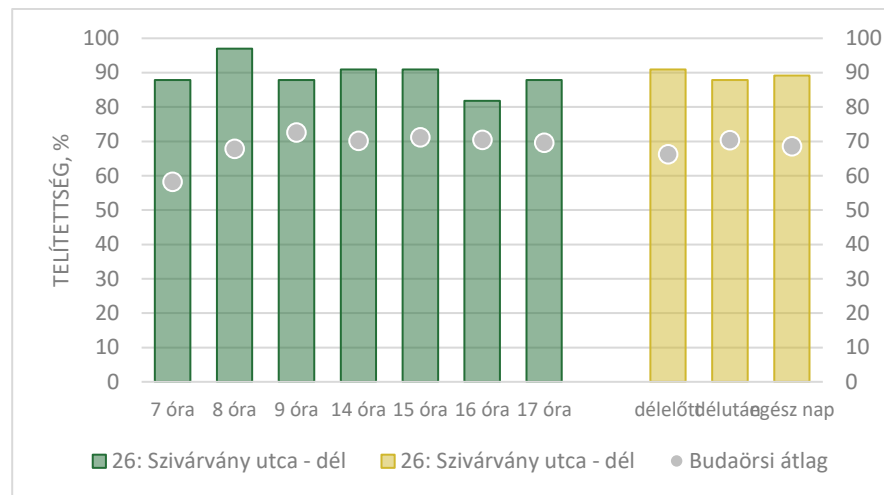
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 89 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes, egy 8 óra körül megfigyelhető csúccsal. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a helyi lakók, ill. az ügyeiket intézni érkezők használják nagyobb mértékben.

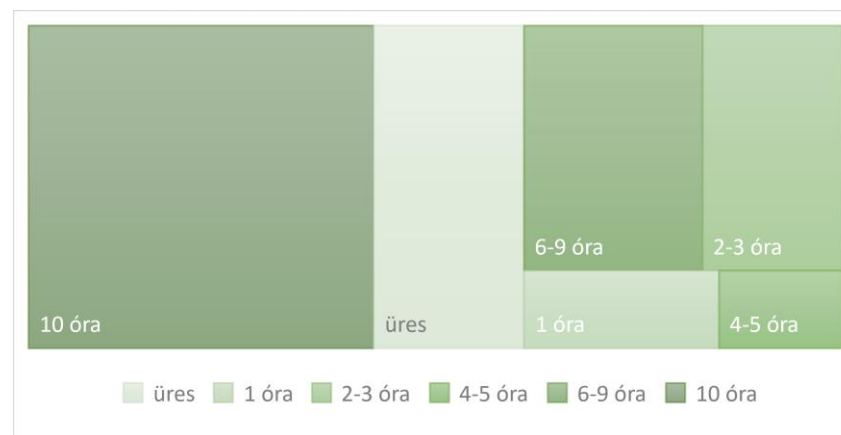
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,84 átlag feletti (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 2-3 órát és 10 órát állnak a parkolóban.

5-53. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-54. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 27.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Iskola tér

A parkoló kapacitása: 20 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és ferde vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: nem

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: magas

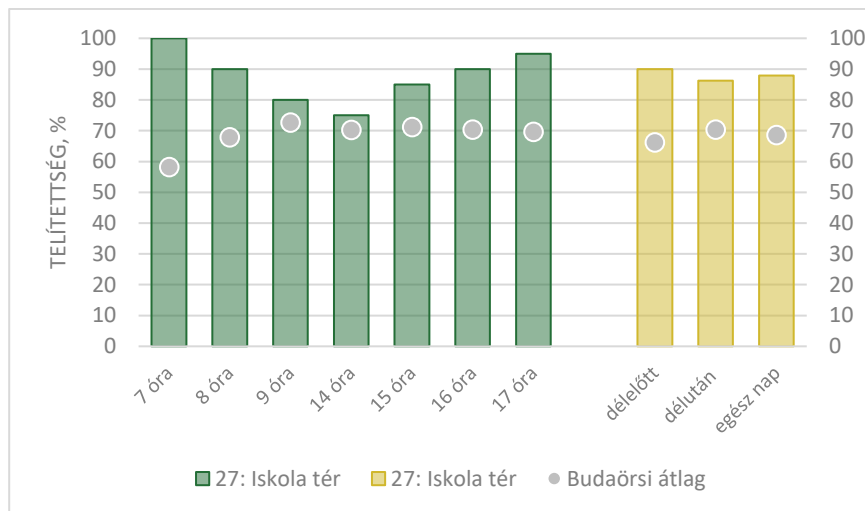
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 88 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a reggeli (7-8 óra) és a késő délutáni (15-17 óra) időszakban jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a helyi lakók, a környéken dolgozók és a napközben ügyeiket intézők vegyesen használják.

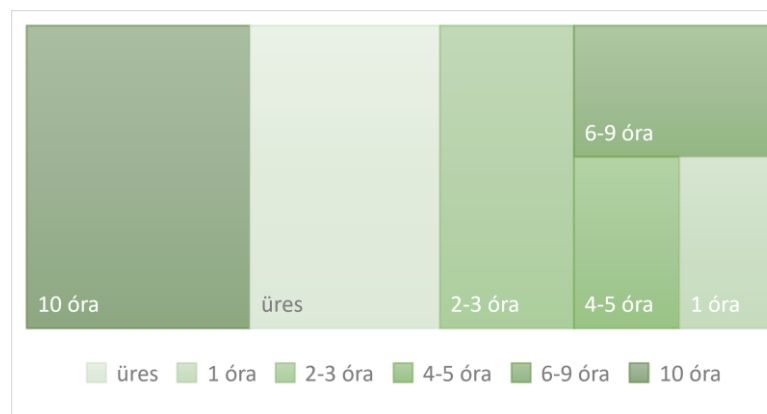
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,1, magas (átlag 1,67 autó/hely/nap). Jellemzően 2-3 órát és 6-10 órát állnak a parkolóban.

5-55. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-56. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 28.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Ifjúság u. déli része

A parkoló kapacitása: 33 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és merőleges vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

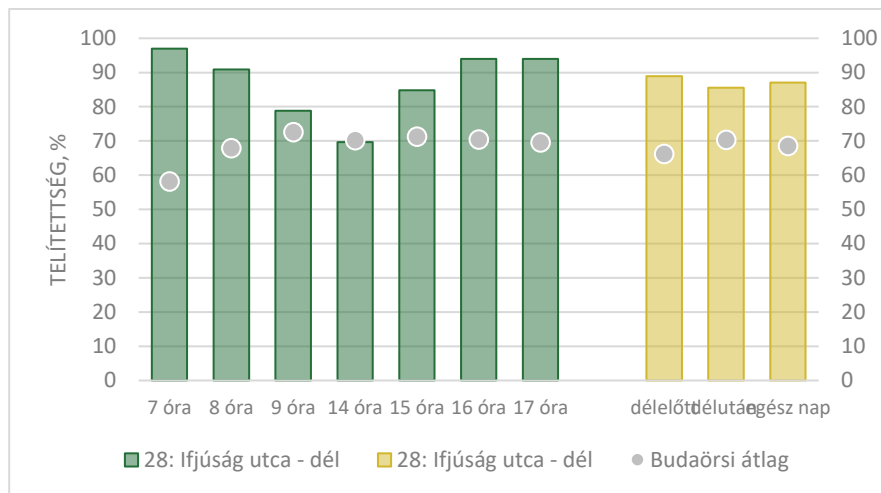
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 87 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a reggeli (7-8 óra) és a késő délutáni (15-17 óra) időszakban jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a helyi lakók, a környéken dolgozók és a napközben ügyeiket intézők vegyesen használják.

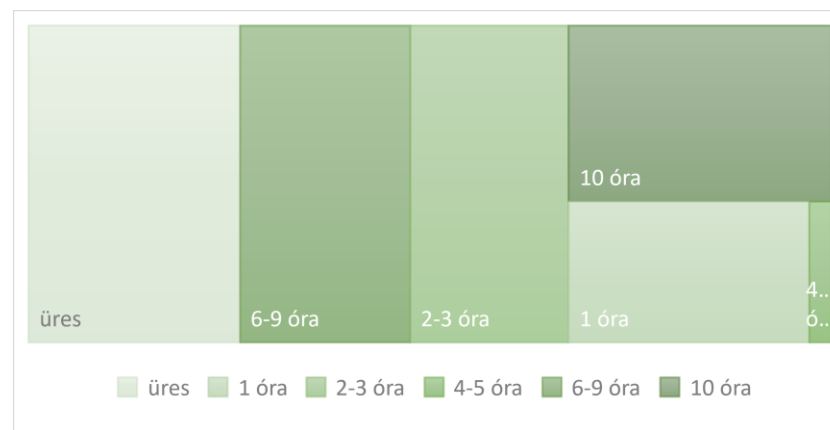
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,6, magas (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 1-3 órát és 6-10 órát állnak a parkolóban.

5-57. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-58. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 29.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Ifjúság utcai nagy parkoló

A parkoló kapacitása: 244 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

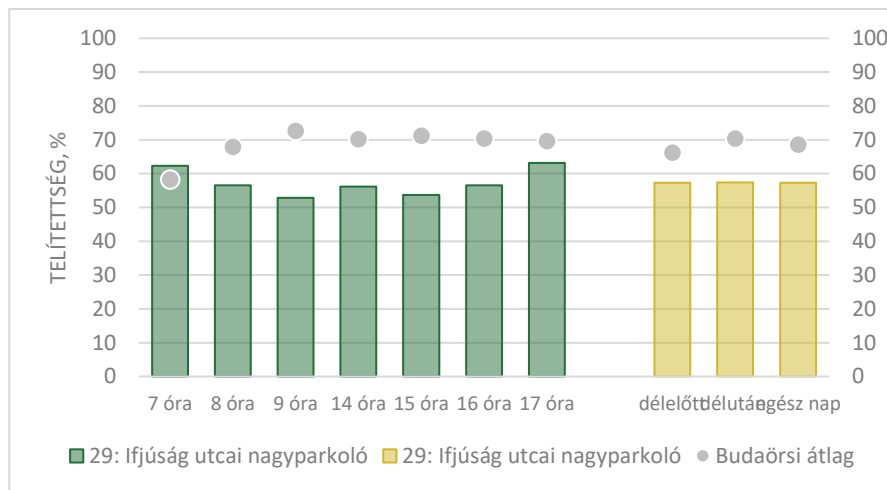
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 57 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók használják nagyobb mértékben, mivel reggel 7 és délután 17 órakor látható egy-egy csúcs a használatban.

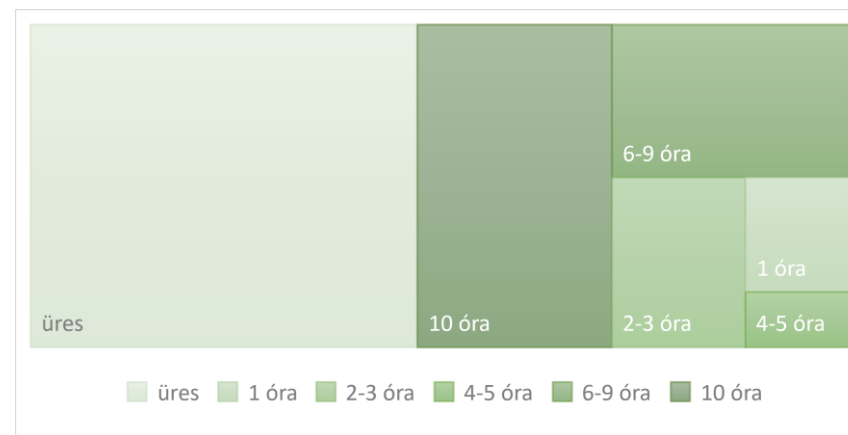
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,2 alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát állnak a parkolóban.

5-59. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-60. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 30.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Kisfaludy utca, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 21 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos és merőleges vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: beton

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: nem

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: alacsony

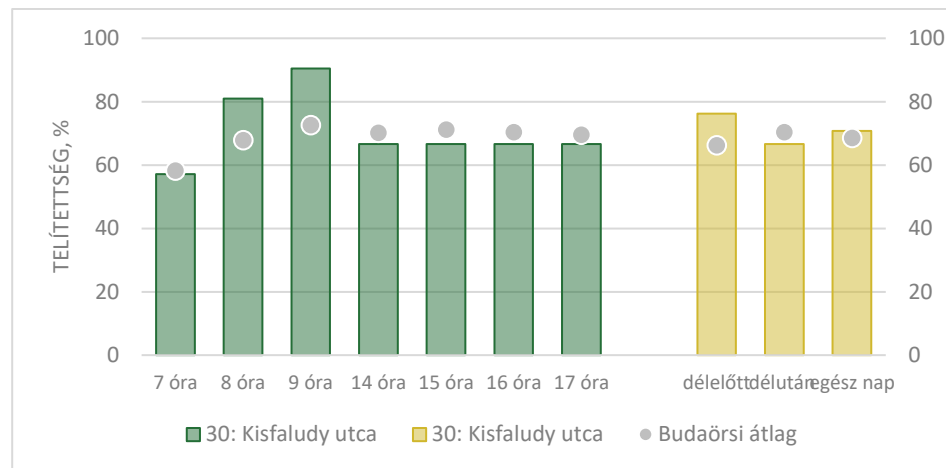
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 71 %, ami a városi átlagnál (69 %) magasabb.

A parkoló kihasználtsága a délelőtti jellemző, mivel 8-9 óra körül a legmagasabb. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a helyi lakók, ill. az ügyeiket intézni érkezők használják nagyobb mértékben.

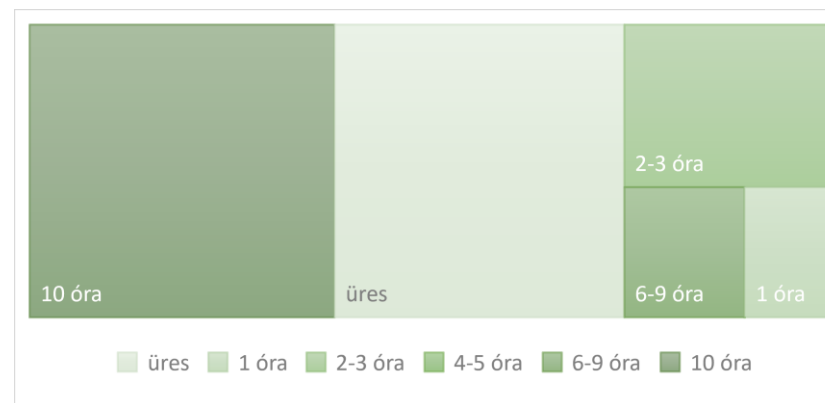
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,57, alacsonyabb az átlagnál (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 2-3 órát, ill. 10 órát állnak a parkolóban.

5-61. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-62. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 31.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Kossuth L. u. Kárpát u. és Maros u. közötti szakasza, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 35 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: térkő és beton vegyesen

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: nem

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

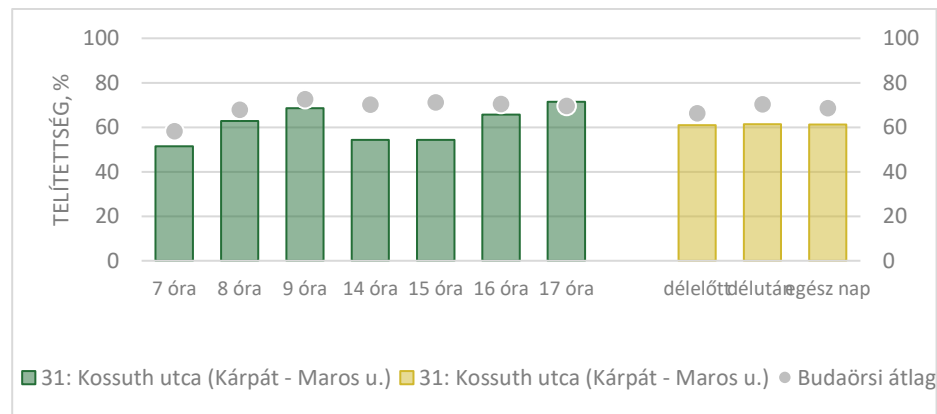
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 61 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán hullámzó, a reggel 8-9 óra és délután 16-17 óra körüli kicsúcsosodással. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót vegyesen használják a helyi lakók, ill. a napközben ügyeiket intéző használók.

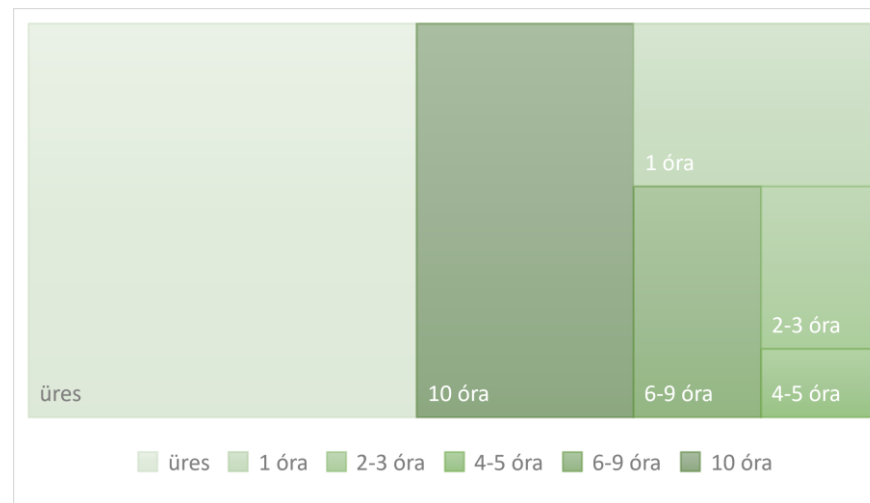
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,8, átlag feletti (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát állnak a parkolóban, de jelentős az 1 órát álló autók aránya is.

5-63. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-64. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 32.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Kossuth u. Nefelejcs és Kárpát u. közötti szakasza, mindkét oldalon

A parkoló kapacitása: 38 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: térkő és beton vegyesen

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: nem

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

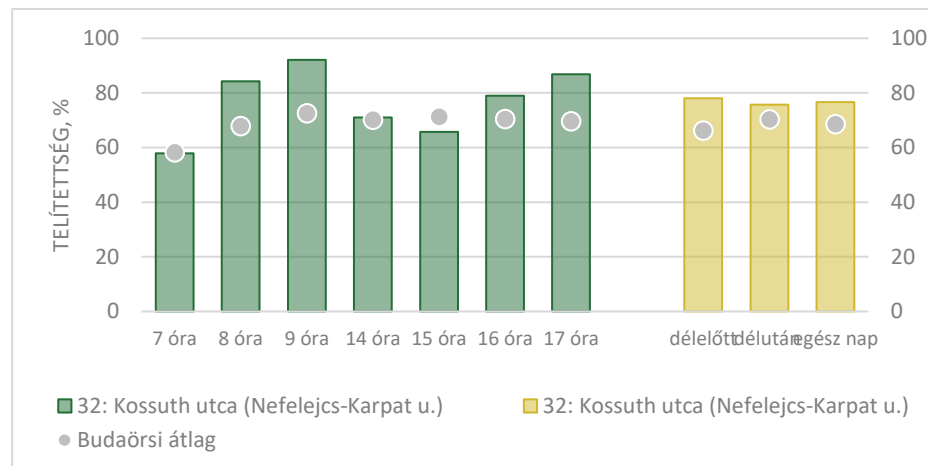
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 77 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes, délelőtt 9 órai és délután 17 órai csúccsal. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót vegyesen használják a helyi lakók, ill. a napközben ügyeiket intéző használók.

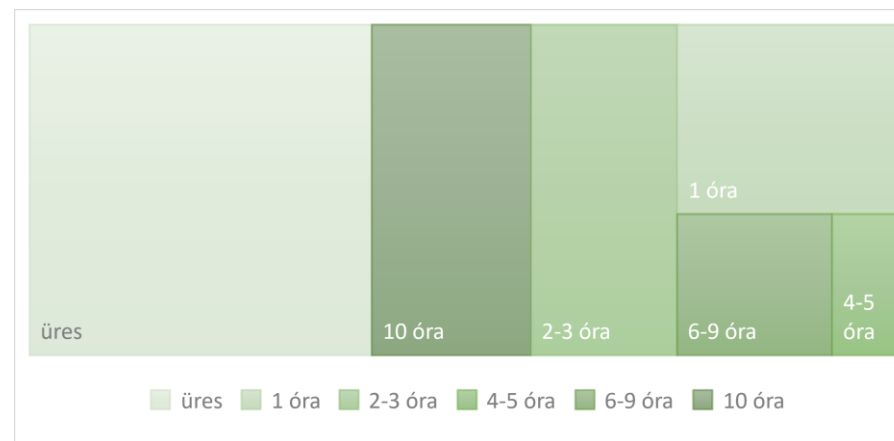
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,68 magas (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 1-3 órát és 10 órát állnak a parkolóban.

5-65. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-66. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 33.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Príma parkolói

A parkoló kapacitása: 82 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

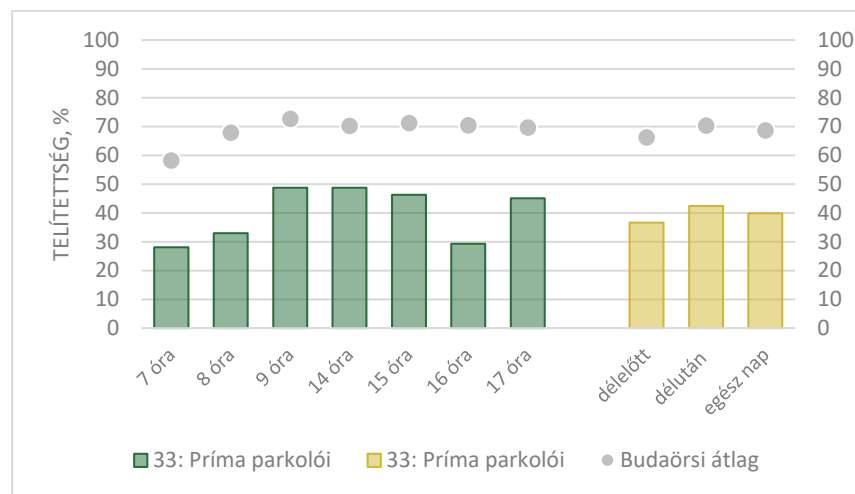
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 40 %, ami a városi átlaghoz (70 %) képest jelentősen alacsonyabb stb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán hullámzó, 9 és 15 óra, valamint 17 óra között a legmagasabb. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a bevásárlási célú, napközbeni használók használják nagyobb mértékben.

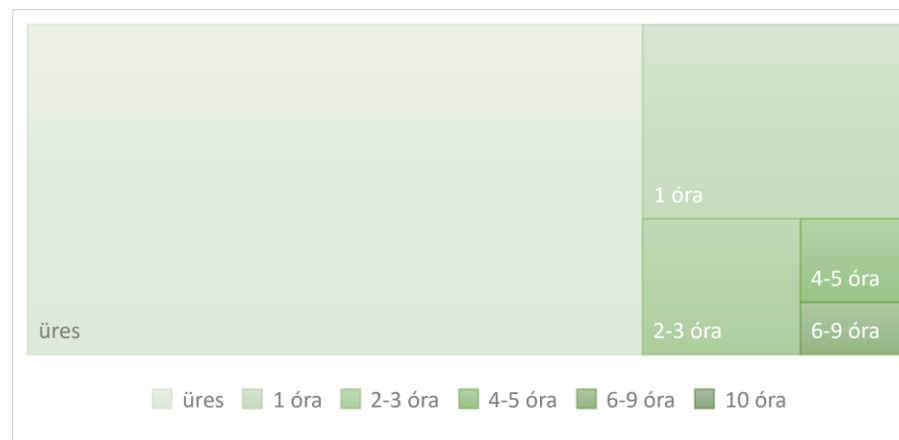
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,21, magasabb az átlagnál (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 1 órát állnak a parkolóban.

5-67. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-68. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 34.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Nefelejcs köz északi részének zárt parkolója

A parkoló kapacitása: 18 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

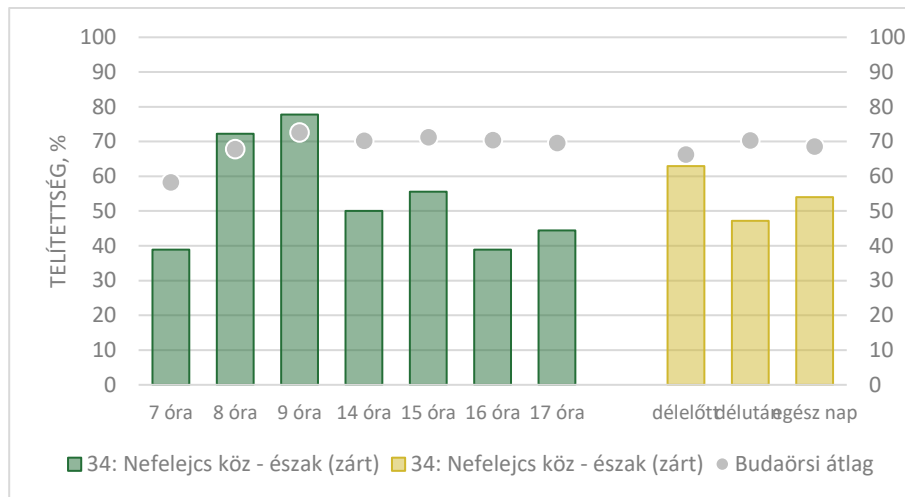
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 54 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán elsősorban délelőtt jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a helyi lakók, ill. a környéken dolgozók használják nagyobb mértékben.

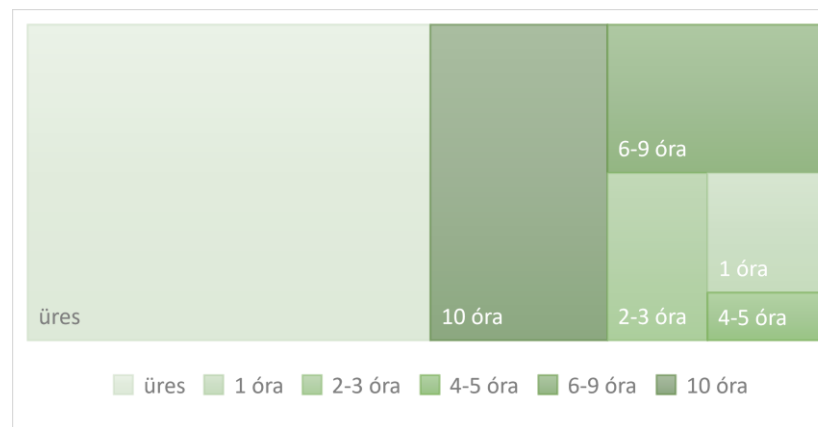
A parkolóban az autók cserélődési rátája alacsony, 1,27 (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10 órát, ill. 6-9 órát állnak a parkolóban.

5-69. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-70. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 35.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Nefelejcs köz északi részén nyitott parkoló

A parkoló kapacitása: 25 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

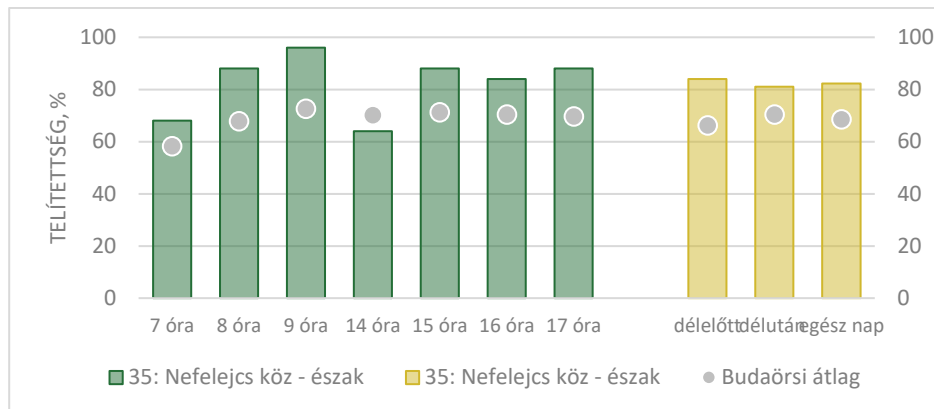
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 82 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletesen magas, 8-9 és 15-17 óra körüli csúccsal. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót vegyesen használják a helyi lakók, ill. a napközben ügyeiket intéző használók.

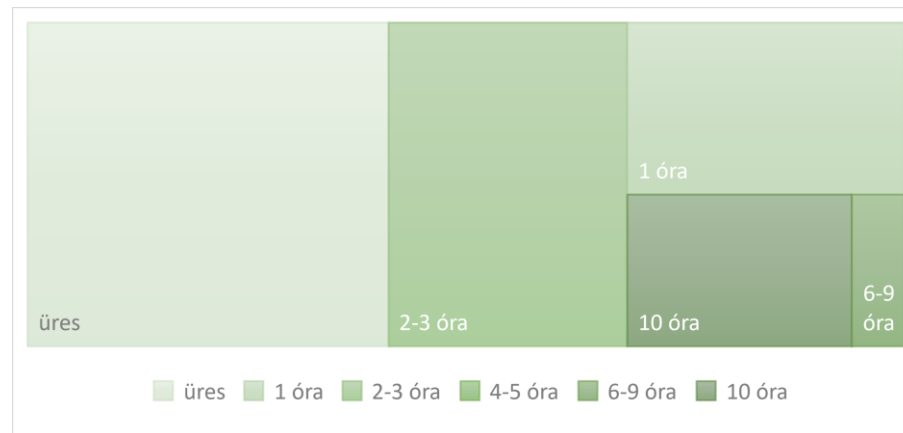
A parkolóban az autók cserélődési rátája 3,24 kiemelkedően magas magas (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 1-3 órát állnak a parkolóban, de hasonlóan magas a 10 órát álló autók aránya is.

5-71. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-72. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 36.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Nefelejcs köz déli része

A parkoló kapacitása: 20 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

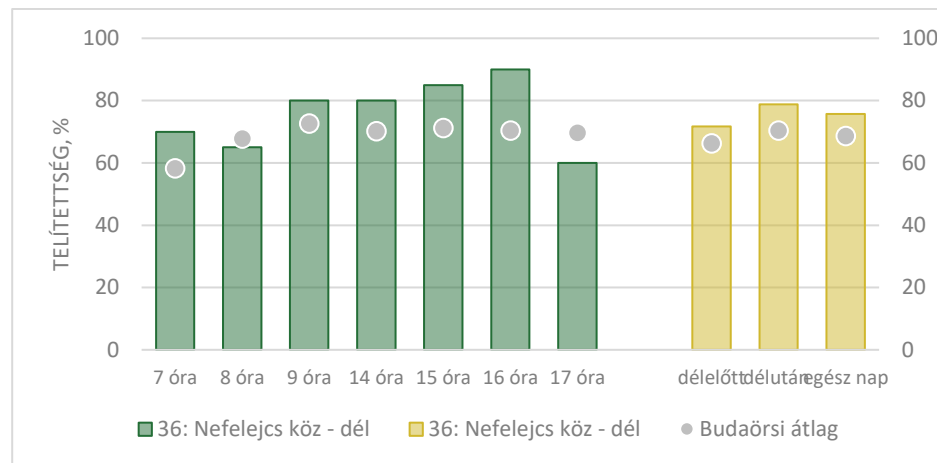
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 76 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletesen magas, 15-16 óra körüli csúccsal. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót vegyesen használják a helyi lakók, a környéken dolgozók és az ügyeiket napközbeni intéző használók.

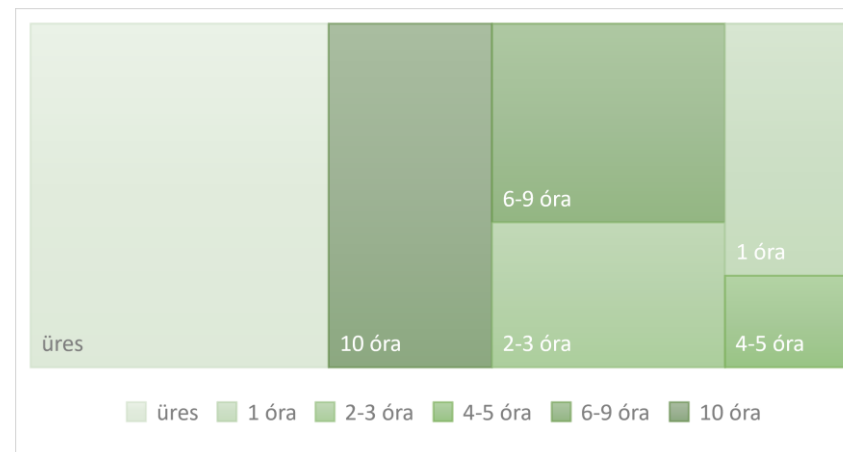
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,3 magas (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát állnak a parkolóban, de hasonlóan magas a 1-3 órát álló autók aránya is.

5-73. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-74. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 37.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Szabadság út Petőfi u. Károly köz közötti szakasz északi része

A parkoló kapacitása: 61 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen

A parkoló kialakítása: ferde

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: magas

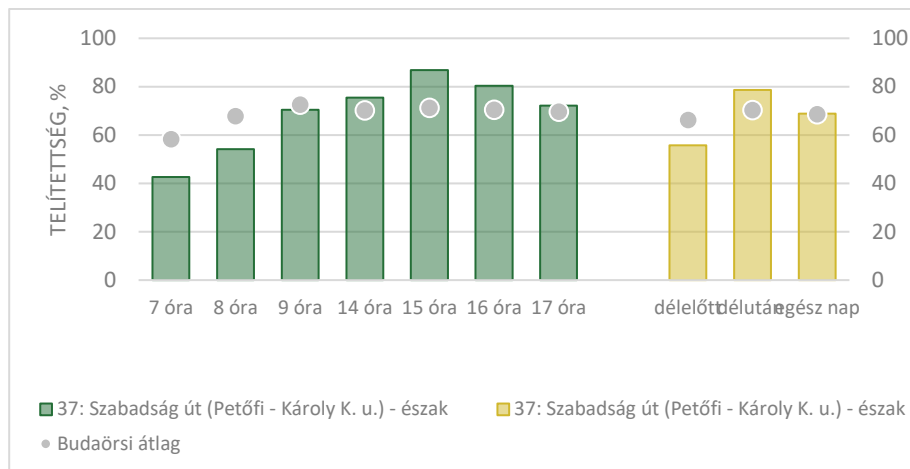
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 69 %, ami átlagos (69 %).

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán inkább délután, 14-16 óra között jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót vegyesen használják a helyi lakók, a környéken dolgozók és a napközben ügyeiket intéző használók.

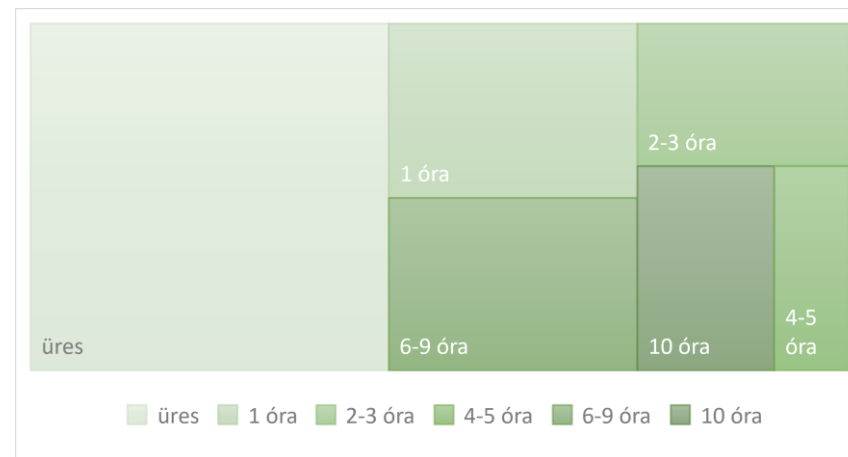
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,52 magas (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 1-3 órát állnak a parkolóban, de hasonlóan magas a 6-10 órát álló autók aránya is.

5-75. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-76. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 38.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Szabadság út Károly köz Stefánia u. közötti szakasz északi része

A parkoló kapacitása: 90 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen

A parkoló kialakítása: párhuzamos és ferde vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: nem

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: alacsony

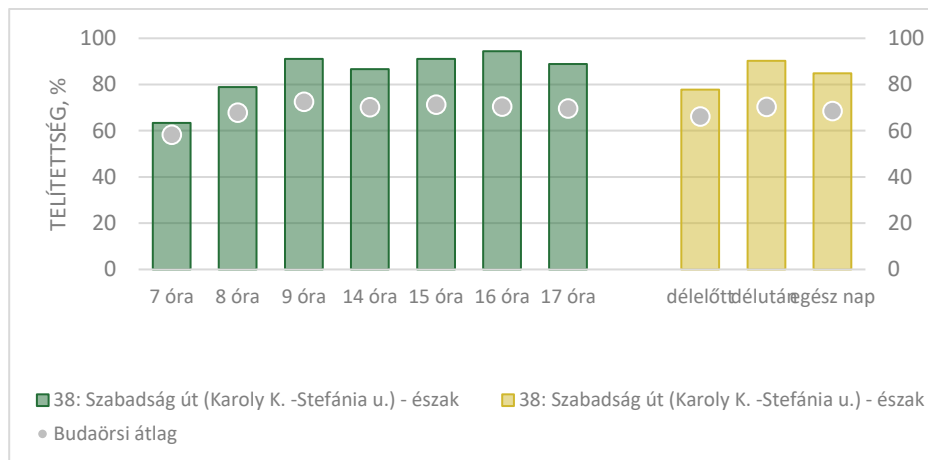
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 85 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán 8-9 óra után egyenletesen magas. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót vegyesen használják a helyi lakók, a környéken dolgozók és a napközben ügyeiket intéző használók.

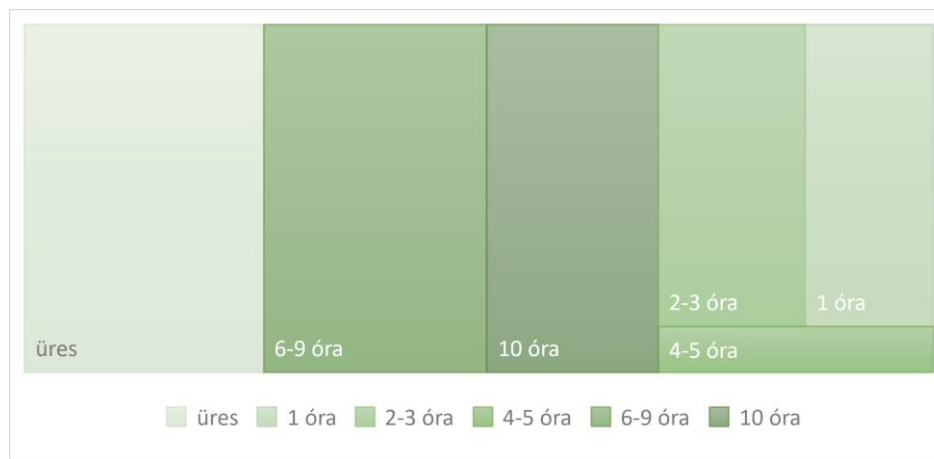
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,45 magas (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 1-3 és 6-10 órát állnak a parkolóban.

5-77. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-78. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 39.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Templom tér

A parkoló kapacitása: 52 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: ige

A parkoló kialakítása: ferde

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: magas

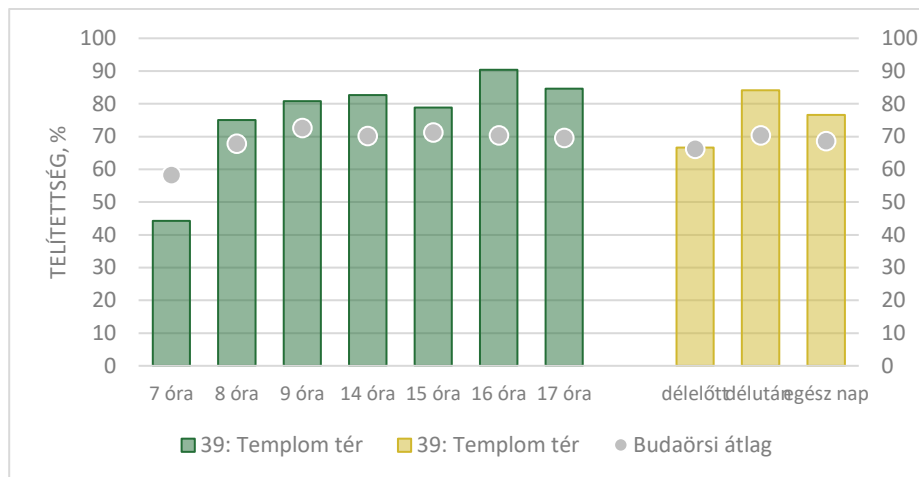
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 77 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága 8 óra után egyenletesen magas, délután 16-17 óra körüli csúccsal. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót vegyesen használják a helyi lakók, a környéken dolgozók és a napközben ügyeiket intéző használók.

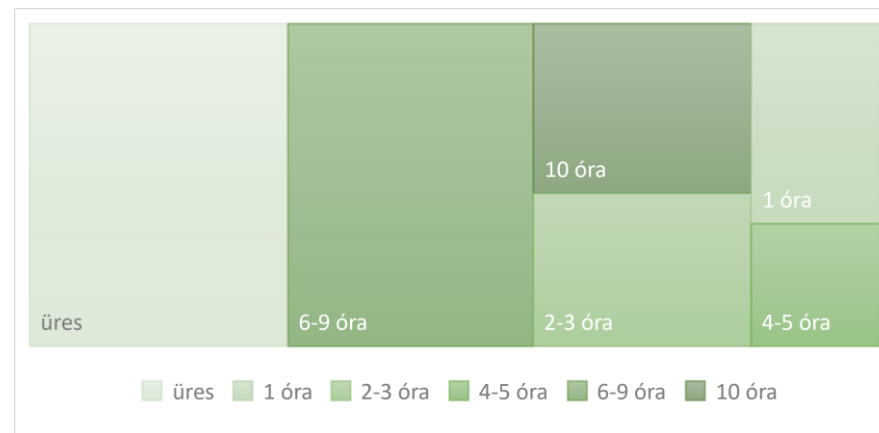
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2, 19 átlag feletti (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát állnak a parkolóban, de magas a 2-3 órát álló autók aránya is.

5-79. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-80. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 40.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Szabadság út Petőfi Károly köz közötti szakasz déli része

A parkoló kapacitása: 54 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen

A parkoló kialakítása: ferde

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

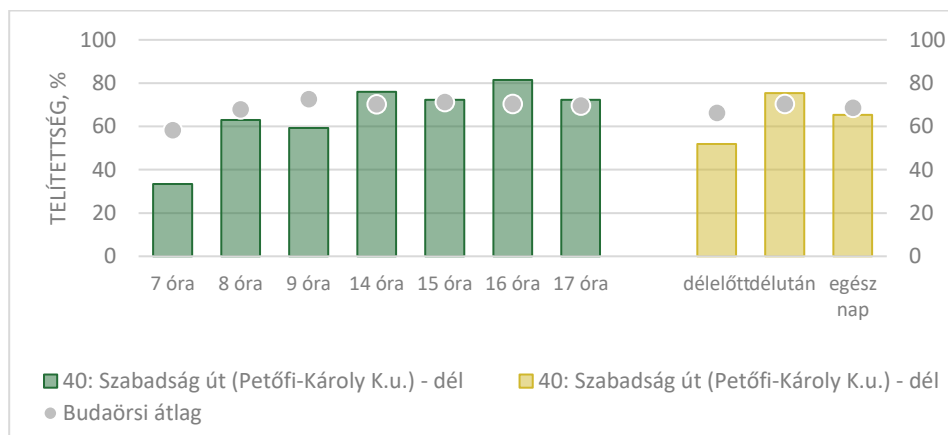
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 65 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest némileg alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán délután 14 óra után jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót vegyesen használják a helyi lakók, a környéken dolgozók és a napközben ügyeiket intéző használók.

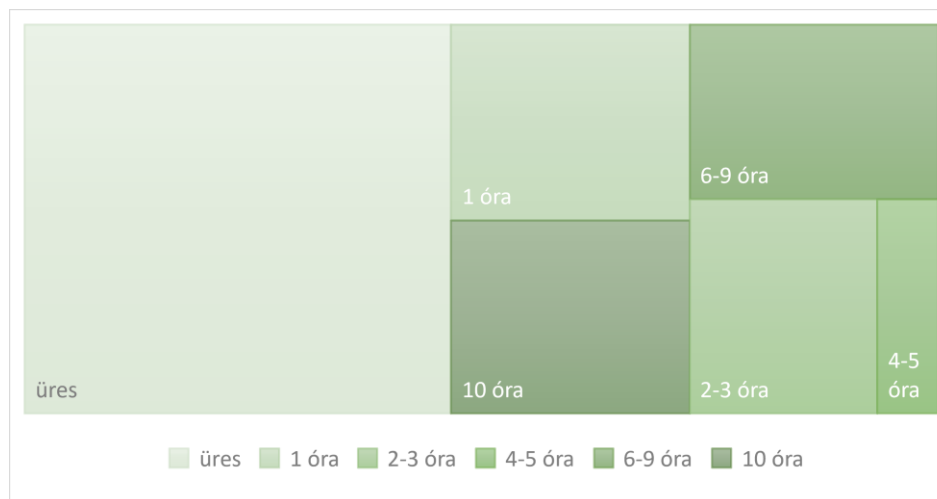
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,2 magas (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 1-3 és 6-10 órát állnak a parkolóban.

5-81. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-82. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 41.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Szabadság út Károly köz Stefánia u. közötti szakasz déli része

A parkoló kapacitása: 44 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen

A parkoló kialakítása: párhuzamos és ferde vegyesen

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen/nem

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt és térkő

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: nem

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: alacsony

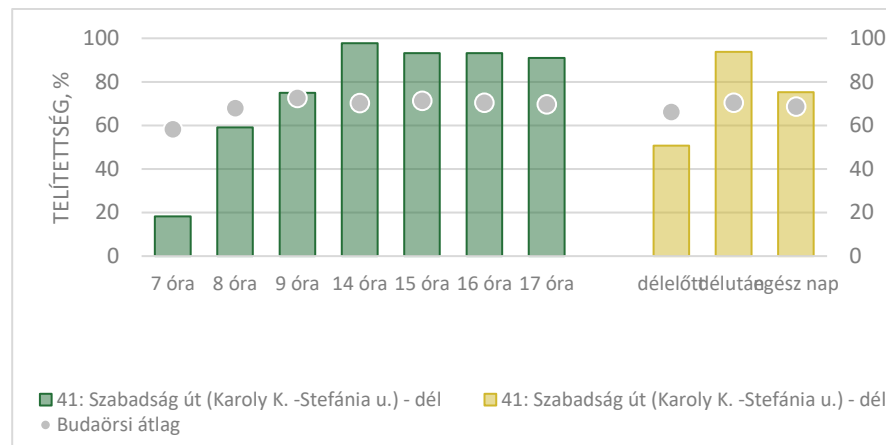
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 75 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán délután, 14 óra után jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót abszolút vegyesen használják a helyi lakók, a környéken dolgozók, ill. a napközben ügyeiket intéző használók.

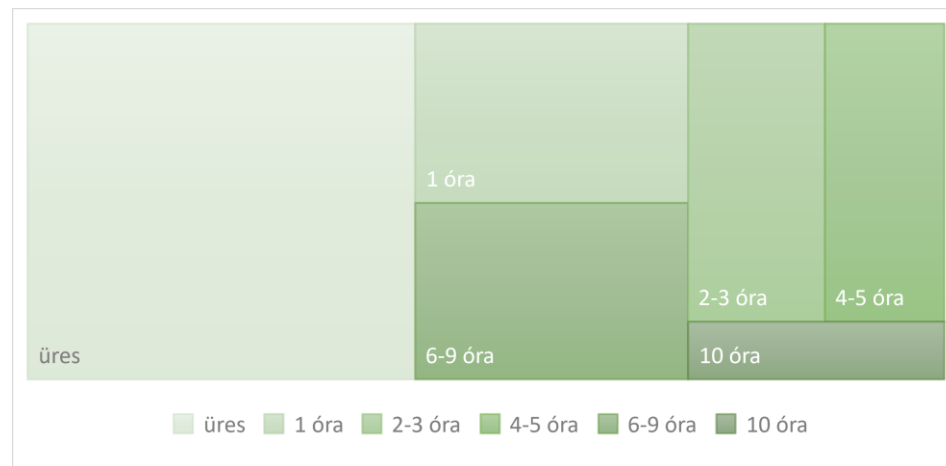
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,68, magas (átlag 1,76 autó/hely/nap). Hosszabb és rövidebb ideig egyaránt állnak az autók a parkolóban.

5-83. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-84. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 42.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Petőfi Sándor u. Szabadság út Baross utca közötti szakasza

A parkoló kapacitása: 42 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: nem

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

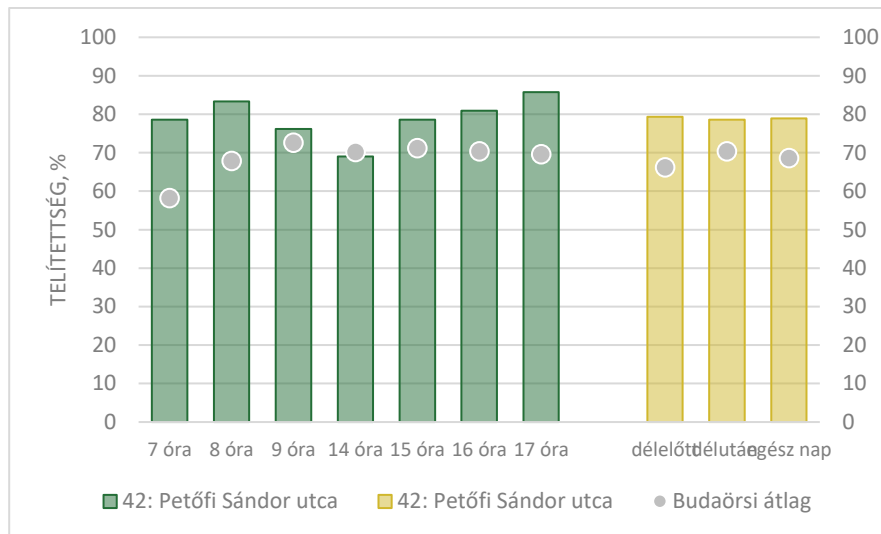
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 79 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a napközben némileg csökken. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók használják nagyobb mértékben.

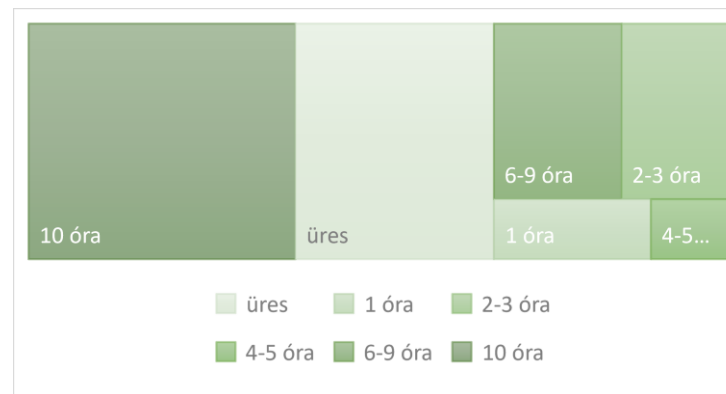
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,6 átlagos (átlag 1,67 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát állnak a parkolóban.

5-85. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-86. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 43.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Károly Király utca Szabadság út Baross u. közötti szakasz

A parkoló kapacitása: 31 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen/nem

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt és térkő vegyesen

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

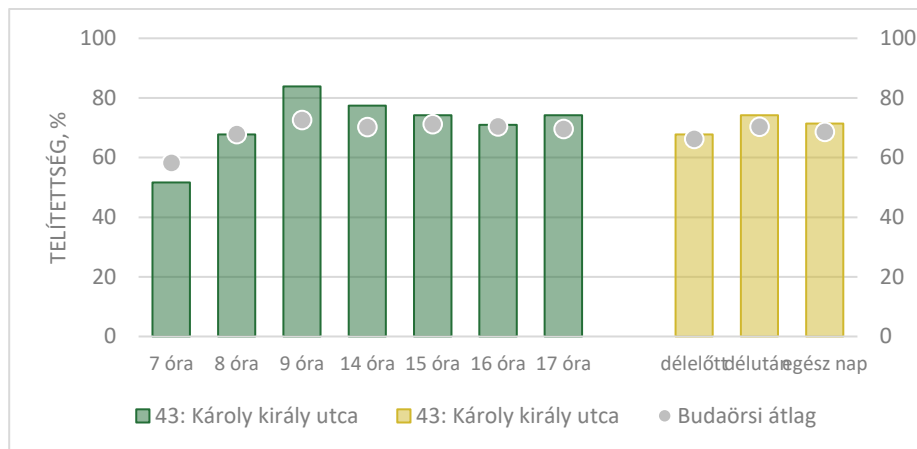
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 71 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán 9 óra után egyenletesen magas. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót vegyesen használják a helyi lakók, a környéken dolgozók és a napközben ügyeiket intéző használók.

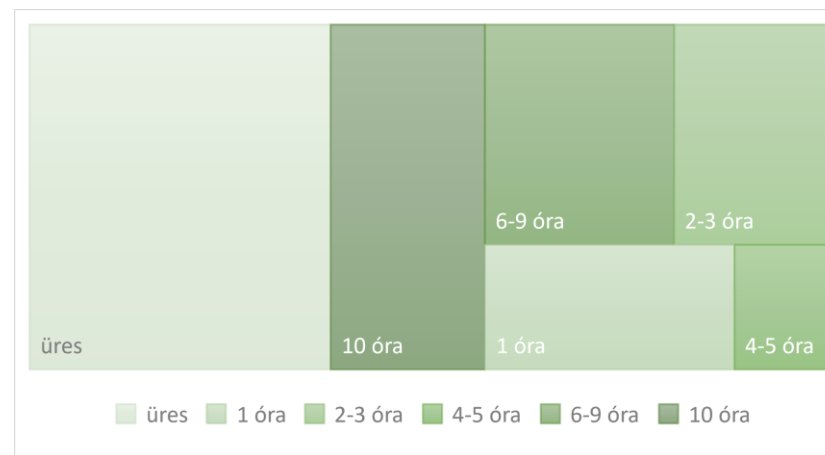
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,1 magas (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10, ill. 1-3 órát állnak a parkolóban.

5-87. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-88. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 44.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Stefánia utca Szabadság út és Baross u. közötti szakasz

A parkoló kapacitása: 32 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: magas

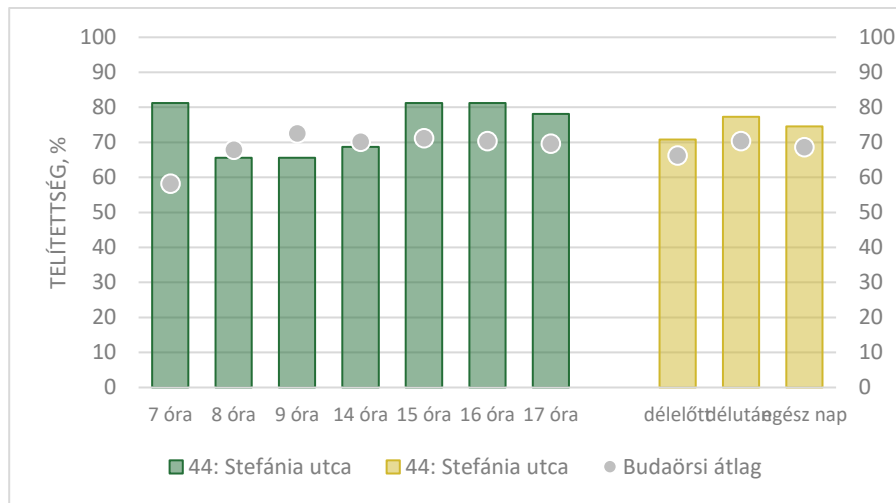
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 75 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen alacsonyabb/magasabb stb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán kora reggel és délután jellemző. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót vegyesen használják a helyi lakók, ill. a napközben ügyeiket intéző használók.

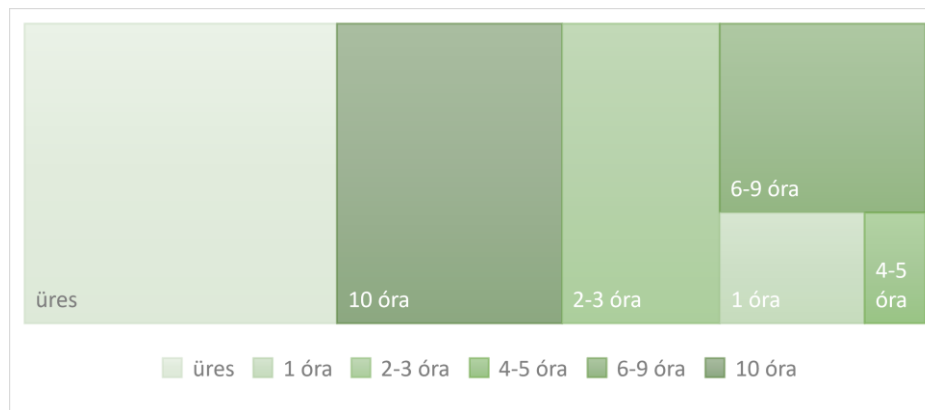
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,81, átlag feletti (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 10, ill. 2-3 órát állnak a parkolóban.

5-89. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-90. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 45.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Clementis László u. Templom téri körforgalomtól a Nyár utcáig

A parkoló kapacitása: 45 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: igen

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: igen

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: közepes

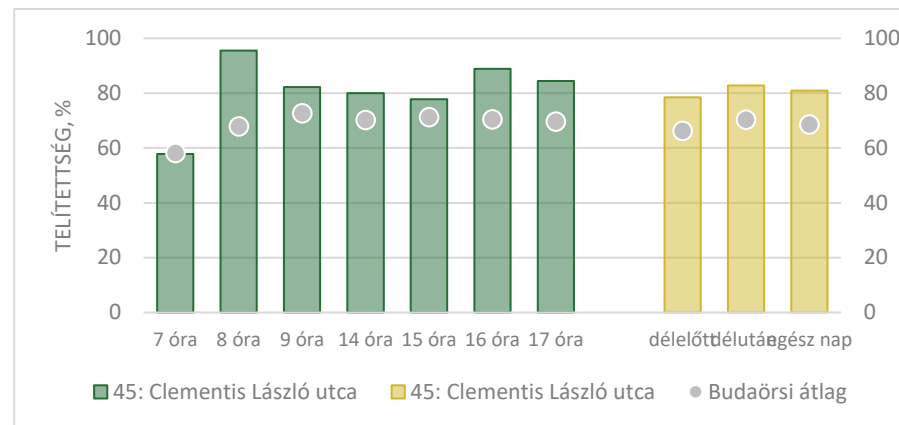
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 81 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen magasabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán 8 óra után egyenletes. Két kicsúcsosodás van 8 óra és 16 óra körül. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy a parkolót vegyesen használják a helyi lakók, a környéken dolgozók és a napközben ügyeiket intéző használók.

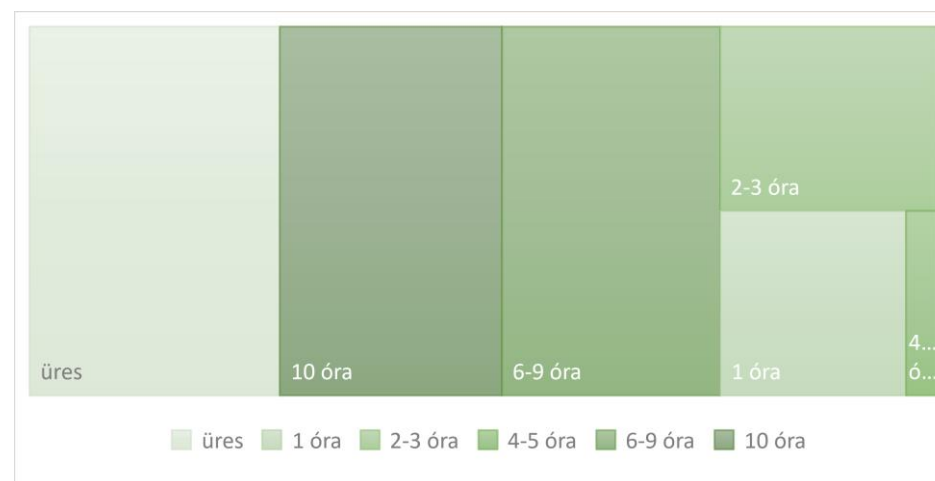
A parkolóban az autók cserélődési rátája 2,2 magas (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát, ill. 1-3 órát állnak az autók a parkolóban.

5-91. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-92. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 46.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Baross u. Petőfi u. és Károly király közötti szakasza

A parkoló kapacitása: 34 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: párhuzamos

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt és térkő vegyesen

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: magas

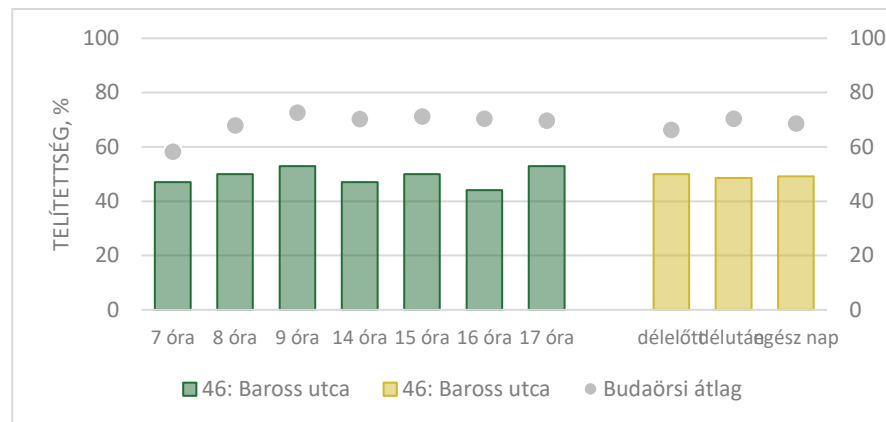
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 49 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán egyenletes. Három kisebb csúcs jellemző 9, 15 és 17 óra körül. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a helyi lakók, ill. a környéken dolgozók használják nagyobb mértékben a parkolót.

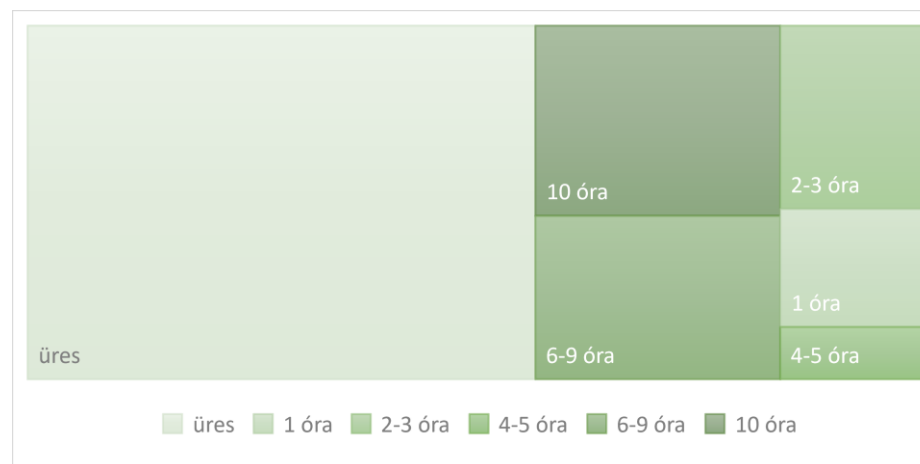
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,18, alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-10 órát állnak a parkolóban.

5-93. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-94. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 47.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Vasútállomás

A parkoló kapacitása: 21 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

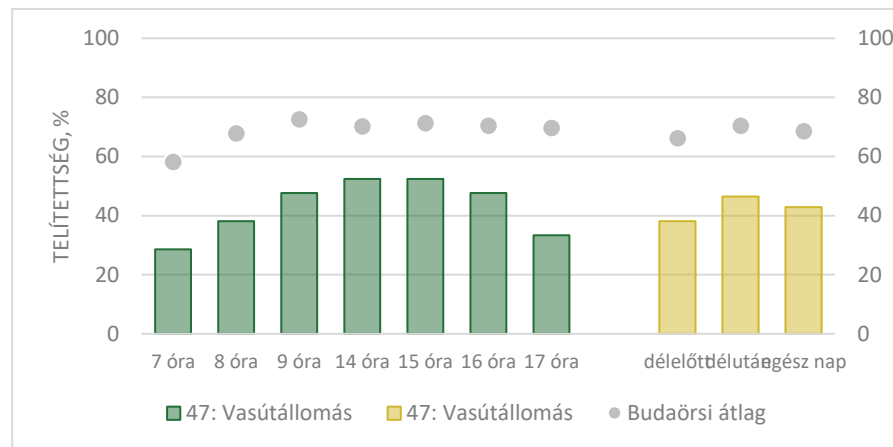
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 43 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán inkább a nap közepén jellemző 14-15 óra körül éri el a maximumot. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy elsősorban azok a vasúttal utazók használják nagyobb mértékben.

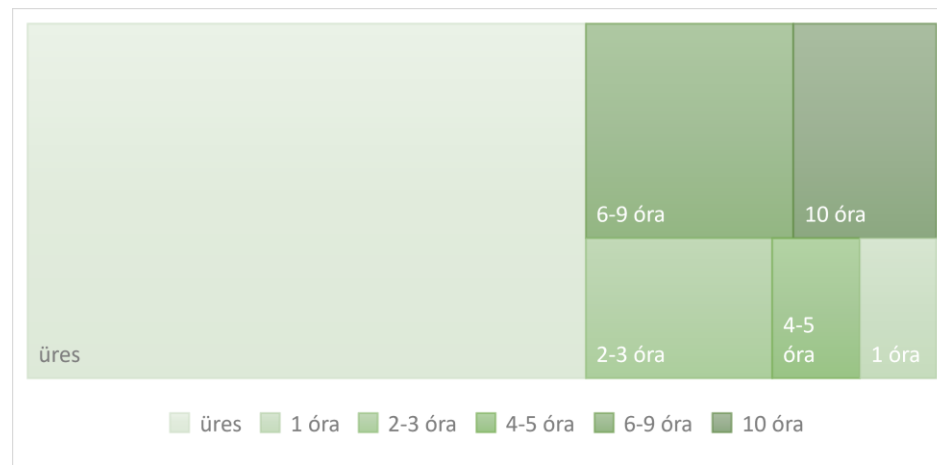
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,05, alacsony (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 6-9 órát állnak a parkolóban.

5-95. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5-96. ábra: Forgási sebesség



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

Parkoló sorszáma a térképen: 48.

ALAPADATOK

A parkoló elhelyezkedése: Kamaraerdő

A parkoló kapacitása: 48 db parkolóhely

A parkoló korlátozott időre vehető igénybe: nem

A parkoló kialakítása: merőleges

A parkolóhelyek határoló vonalai burkolati jellel jelöltek: nem

A parkolóhelyek burkolata: aszfalt

A kiszállás mindkét irányban akadálytalan: igen

A parkoló fákkal való árnyékoltságának mértéke: nincs

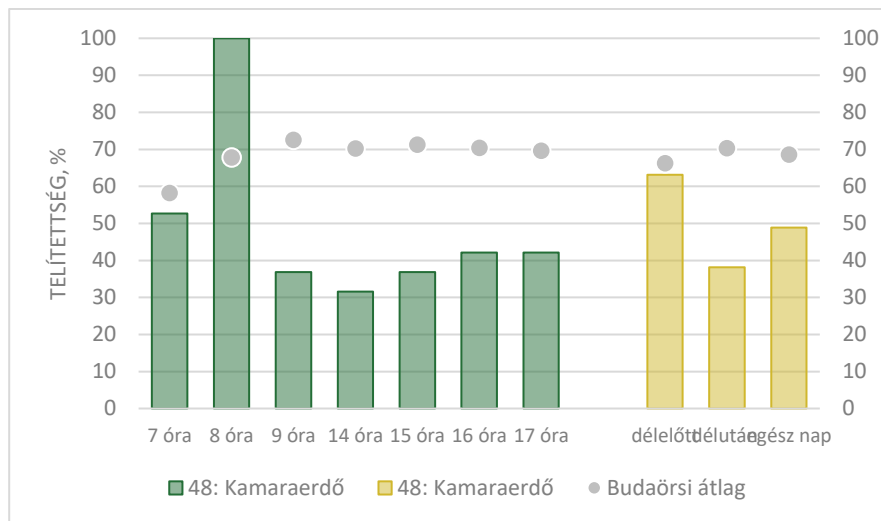
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A parkoló átlagos kihasználtsága: 49 %, ami a városi átlaghoz (69 %) képest jelentősen alacsonyabb.

A parkoló kihasználtsága a nap folyamán délelőtt jellemző, azon belül is 7-8 óra körül van a csúcs, amikor teljesen megtelik. A telítettség napi lefutása alapján megállapítható, hogy inkább a napközben használók használják nagyobb mértékben a parkolót, amely igazodik a környékbeli intézmények (Ifjúsági park, iskola) napirendjéhez.

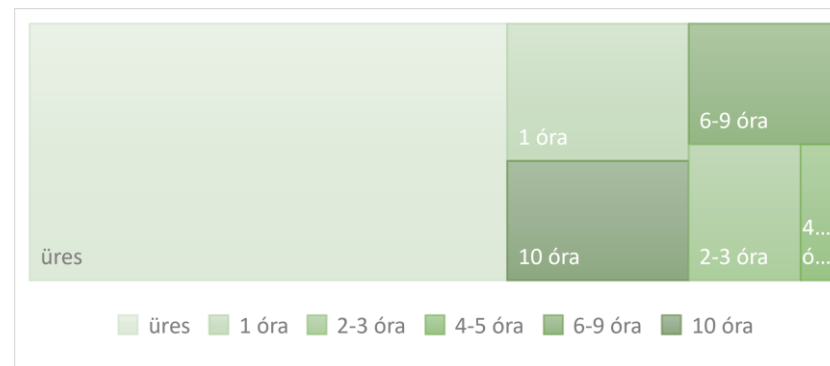
A parkolóban az autók cserélődési rátája 1,79, átlagos (átlag 1,76 autó/hely/nap). Jellemzően 1, ill. 10 órát állnak a parkolóban.

5-97. ábra: A parkoló telítettségének változása időben (óránkénti bontásban, %)



Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

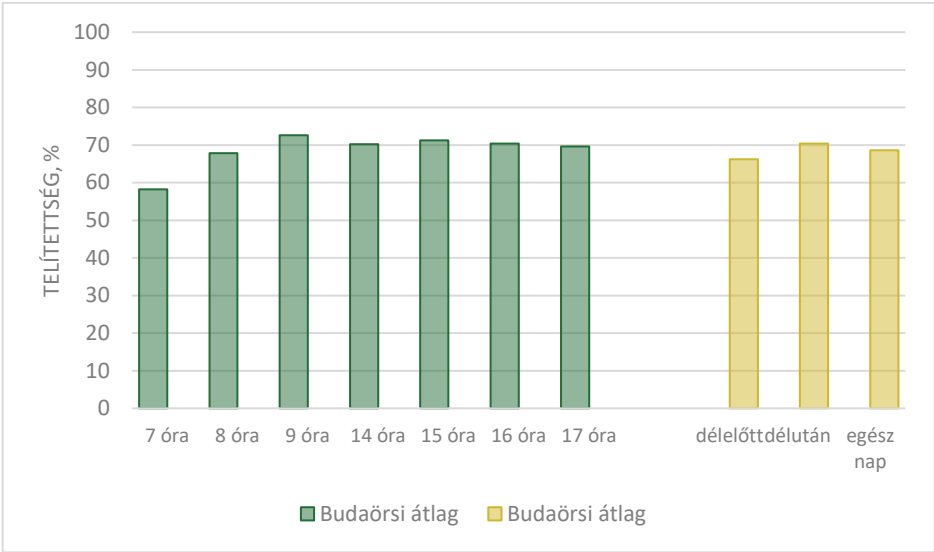
5-98. ábra: Forgási sebesség



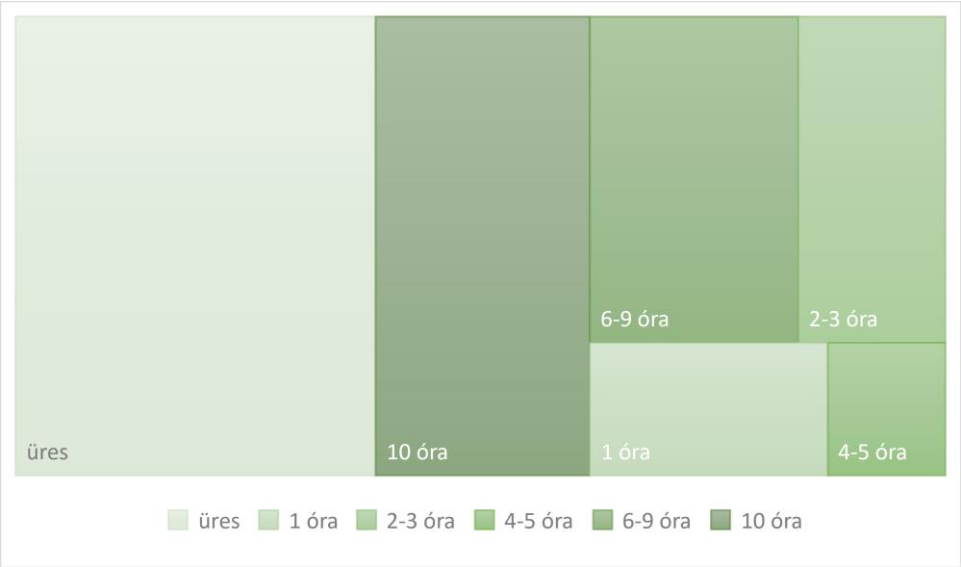
Forrás: terepi felmérés alapján, saját szerkesztés

5.4 A DINAMIKUS PARKOLÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÓ EREDMÉNYEI

5-99. ábra: Parkolók átlagos telítettsége Budaörsön (%)



5-100. ábra: Az autók átlagos parkolási időtartamának megoszlása a felmért területeken



6 SWOT ELEMZÉS

	ERŐSSÉG	GYENGESÉG	LEHETŐSÉG	VESZÉLY
MOBILITÁS-MENEDZSMENT ÉS TERÜLET-HASZNÁLAT	<ul style="list-style-type: none"> • nagyon kedvező földrajzi elhelyezkedés • Budapest-Budaörs közötti közlekedési kapcsolatok kiépültsége • magas jövedelmű, magasan képzett lakosság jelenléte • több autómegosztó szolgáltató is elérhető 	<ul style="list-style-type: none"> • térben elváló lakó-, munkahelyi és szolgáltatási funkciók (városon belül és Budaörs-Budapest viszonylatban is) • burkolt felületek nagysága növekszik • beépített területek intenzitása nő • autópálya és a vasútvonal elvágó hatása • növekvő eljutási idők • hiányzó kerékpáros és rolleres megosztási szolgáltatások • kiszámíthatatlan és gyorsan változó szabályozási, fejlesztési környezet • közlekedési adatok nincsenek rendszerezve, frissítve (infrastruktúra állapota, forgalom, attitűdök) 	<ul style="list-style-type: none"> • átalakuló társadalmi struktúra (a képzetesebb, magasabb jövedelmű lakosság nyitottabb az újdonságokra) • átalakuló utazási szokások (home office, mikromobilitás, elektromos járművek, megosztáson alapuló közlekedési szokások elterjedése) • közösségi terek iránti növekvő igény (forgalomcsillapítás prioritizálása) • folyamatos önkormányzati adatgyűjtés a közlekedési infrastruktúráról, forgalomról, attitűdökről 	<ul style="list-style-type: none"> • jövedelemnövekedéssel járó magasabb fogyasztás, motorizáció • közlekedési szolgáltatásokkal elégedetlen lakosság (pl. dugók, késések, rossz útburkolat stb.) • növekvő logisztikai igények • közlekedési és tárolási területigény nő • csökkenő zöldfelületek, erősödő hősziget-hatás
GYALOGOS KÖZLEKEDÉS	<ul style="list-style-type: none"> • gyaloglás népszerűsége • forgalomcsillapított övezetek megléte 	<ul style="list-style-type: none"> • hiányzó / rossz állapotban lévő járdák • a gyalogosok alacsony biztonságérzete a gyalogátkelőhelyeken (pl. közvilágítás miatt) 	<ul style="list-style-type: none"> • lágy közlekedési módok terjedése (gyaloglás, kerékpározás stb.) • forgalomtól elzárt területek növelése 	<ul style="list-style-type: none"> • romló mikromobilitási helyzet (a növekvő autóforgalom rontja a biztonságérzetet)
KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS	<ul style="list-style-type: none"> • kerékpáros közlekedés népszerűsége • belvárosban összefüggő hálózati elemek 	<ul style="list-style-type: none"> • külső városrészekben nem folytonos kerékpárhálózat • egyes pontokon nem kerékpárosbarát megoldások • hiányzó kiegészítő infrastruktúra (tárolók, szervizpontok, ivókutak) 	<ul style="list-style-type: none"> • lágy közlekedési módok terjedése (gyaloglás, kerékpározás stb.) • elektromos kerékpárok, rollerek növekvő népszerűsége 	<ul style="list-style-type: none"> • romló mikromobilitási helyzet (a növekvő autóforgalom rontja a biztonságérzetet) • a kerékpáros forgalom növekedésével a közlekedési módok közötti konfliktusok erősödnek
KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS	<ul style="list-style-type: none"> • autóbuszos közösségi közlekedés magas színvonala • város nagy részét lefedő ingyenes helyi buszközlekedés 	<ul style="list-style-type: none"> • nem megfelelő intermodális kapcsolatok • vasútállomás megközelíthetősége • vasútállomás és környezetének állapota 	<ul style="list-style-type: none"> • vasútállomás és környezetének fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> • a közösségi közlekedés romló versenyképessége az autózással szemben

	ERŐSSÉG	GYENGESÉG	LEHETŐSÉG	VESZÉLY
		<ul style="list-style-type: none"> • menetrendi problémák • nem integrált, drága jegy- és bérletrendszer 	<ul style="list-style-type: none"> • elővárosi vasúti szolgáltatás fejlesztése (sűrűbb, összehangolt menetrend, kiterjedtebb kapcsolatok, hálózat) 	<ul style="list-style-type: none"> • csökkenő források a közösségi közlekedésben (önkormányzati, állami)
KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS, LOGISZTIKA	<ul style="list-style-type: none"> • jó térségi közúti kapcsolatok • újonnan kialakított körforgalmi csomópontok • lakóövezetek nagyfokú forgalomcsillapítása (súlykorlátozások, fekvőrendőrk) 	<ul style="list-style-type: none"> • dugó, zsúfoltság • nagy tranzitforgalom • helyhiányból adódó infrastrukturális hiányosságok (szűk utcák) • forgalomszervezési hiányosságok (pl. nem következetes jelzőtábla-rendszer) 	<ul style="list-style-type: none"> • alternatív meghajtású járművek elterjedésének támogatása • vasúti áruszállítási lehetőségek jobb kihasználása 	<ul style="list-style-type: none"> • növekvő motorizáció • nő a személygépkocsival utazók száma • erodálódó közlekedési infrastruktúrák • vonalas infrastruktúrák költséges fenntartása, működtetése
PARKOLÁS	<ul style="list-style-type: none"> • városszerte sok parkolóhely • kiépített, rendezett parkolóhelyek nagy aránya 	<ul style="list-style-type: none"> • nem elegendő P+R, B+R kapacitás • szabálytalan parkolásból eredő konfliktusok • a város szempontjából nem megfelelő parkolásszabályozás (az ingyenesség vonzza a nem helyi lakosokat) 	<ul style="list-style-type: none"> • P+R kialakítása • nem helyben lakók parkolási igényeinek visszaszorítása 	<ul style="list-style-type: none"> • parkoló autók növekvő területigénye

7 MŰHELYTALÁLKOZÓK EMLÉKEZTETŐI

7.1 MŰHELYMEGBESZÉLÉS GAZDASÁGI SZERVEZETEK SZÁMÁRA

Budaörs, 2023.03.20. 15:00

Megjelent gazdasági szervezetek:

Decathlon Magyarország, IKEA, METRO Kereskedelmi Kft., TERRAPARK Kft.,
Budaörsi Településgazdálkodási Nonprofit Kft., Tetra Pak

Az Önkormányzat részéről:

Vágó Csaba kabinetvezető, **Szabó Sándor** pályázati koordinátor, **Ács Annamária** sajtóreferens

Tetra Pak

- Összesen 500 munkavállalójuk van.
- A budapesti munkavállalókat külön buszokkal szállítják, nagyobb arányban vannak a budapesti kollégák, de többen járnak Érdről, Biatorbágyról, Bicskéről, csak néhányan Budaörsről, Törökbálintról.
- Községi közlekedéssel nehéz megközelíteni a gyárat annak, aki Budaörsön lakik: 3 műszakban dolgoznak, esti (22 óra) és reggeli (6 óra) időszakban és hétvégén kevés a buszjárat, nagyon sokat kell várni.
- Van céges buszjárat, erről végeztek felmérést: a budaörsi munkavállalók kedvéért tegyen-e kitérőt a busz pl. a lakótelep felé? Ellentétek voltak, mert így megnőne a menetidő, és sokan lekésnék a budapesti csatlakozásaikat.

- A Légimentő utca nagyon forgalmas, és bár 60-as tábla van kint, de a sebességkorlátozást a többség nem tartja be, plusz az út mindkét végén van egy-egy nehezen belátható kanyar, ez is nehezíti a helyzetet.
- A gyár előtt van 2 db buszmegálló, de gyalogátkelő nélkül. A nagy forgalom miatt nagy bátorság kell átkelni, elég balesetveszélyes. (A METRO ugyanott van, ugyanez a probléma, tavaly meghalt egy kollégájuk, akit elütöttek a buszmegállónál való átkeléskor.)
- A gyárnak van egy balra kanyarodó sávja, de sokszor feltorlódik benne az a szabálytalan forgalom, amelyik csak később, az 1. sz. főútnál akar balra kanyarodni. Emiatt a balra bekanyarodást nagyon nehéz végrehajtani, mert nem lehet látni a szembe jövő sávot.
- A kamionos teherforgalom ugyanúgy szenved ettől a helyzettől. A kamionoknak ráadásul mindkét M1-es kijáratnál nehéz a bekanyarodás (szűk az ív, nagyon nagy a forgalom), a déli lehajtónál még beláthatatlan kanyarban is van a csomópont.
- A vonattal járó dolgozók Törökbálinton tudnak leszállni, el kell jutni onnan gyalog a munkahelyre, jelenleg az út szélén lehet csak gyalogosan, járda nincs.
- A budaörsi munkavállalók közül többen szívesen járnának kerékpárral is, ha lenne rá biztonságos lehetőség.

(Kabinetvezető Úr válasza: a város részéről már ismert ez a probléma, engedélyt kértek és kaptak már lámpás kereszteződésre, zebrára a Tetra Pak buszmegállónál. Megjegyzi, van itt iparvágány is akár abba be lehetne csatornázni a teherforgalmat, csak össze kellene fognia a cégeknek!)

(**Szabó Sándor** válasza: Budaörs, Budakeszi, Törökbálint közvetlen brüsszeli forrásra közösen nyújtott be pályázatot, ha elnyerik, össze lesz kapcsolva a 3 település kerékpárúttal, Budaörsön belül a Gyár utcán fog haladni, az autópálya alatt jön el az iparvágány aluljárójában, majd bekapcsolódik a Budapest-Balaton EuroVelo nyomvonalba.)

Metro

- Érdről sok munkavállalójuk van, de reggel kb. 2 db busz van a városból.
- Az nem életszerű, hogy Érdről tömegközlekedéssel bemegy a munkavállaló Kelenföldre, aztán vissza kijön Budaörsre.
- Budaörs egy P+R lett, sokan itt hagyják az autót, felszállnak a BKK buszokra és mennek befelé a városba, ennek megoldásán kellene gondolkodni.
- A nyugati iparterületen lévő cégek akár közös buszjáratokat is indíthatnának, vagy az állam felé jelezhetnék a menetrendi igényeiket.

Decathlon

- Budaörsön 300 munkavállalójuk dolgozik, a többség nem budaörsi.
- A cég ökolábnyomának 70 %-át a vásárlók teszik ki, a dolgozók 5 %-ot adnak hozzá.
- A vasúti közlekedés biztos, hogy áruszállítás szempontjából is jobban kihasználható lenne, de a személyforgalom esetében is növelhető a kihasználtság.
- (**Kabinetvezető Úr** válasza: ehhez ritkán jár a vonat, 10 percenként kellene neki. Az Auchannal szemben lett volna új vasútállomás (intermodális csomópont) Budaörs és Törökbálint között. A MÁV szerint túl közel lett volna a budaörsi megálló, ezért nem

támogatták a tervet, az el is halt. Kérdés: nem a mostani állomást kellene-e áthelyezni?)

- Vannak saját mobilitási felméréseik is.
- A budaörsi munkavállalók közül 126 fővel készítették felmérést, a válaszadók 30%-a mondta, hogy ha lenne biztonságos kerékpárút, akkor többet használnák a kerékpárt.
- A közösségi közlekedést 44 % használná, ha rövidebb lenne a menetidő, 38 %, ha közvetlen (expressz) járatok lennének az áruházakhoz.
- A városon belül is nagyon terhelt az 1-es út, a zaj- és a levegőszennyezés miatt nem túl vonzó a gyaloglásra, kerékpározásra.
- IKEA, Auchan, Decathlon szempontjából a buszállomás közelsége vonzó, de ezen is még lehetne dolgozni.
- Van elektromos autó töltőjük (az IKEÁ-nak és az Auchannak is).
- Az elektromobilitás, azon belül is a mikromobilitás (kerékpár, roller stb.) nagyon dinamikusan nő az eladásaikban, ami azért is jó, mert ezek az eszközök jól kombinálhatók a közösségi közlekedéssel (főleg vasúttal).

BTG

- Érdemes átgondolni, hogy lehetne-e kezdeni valamit a hétköznapi üres áruházi parkolókkal.
- Zábrádi Zsolt válasza: ez akkor lehetséges, ha a parkolóból nagyon gyorsan elérhető tömegközlekedés
- IKEA megjegyzi, hogy: ad hoc a telítettség, tehát kiszámíthatatlan lenne a szolgáltatás, ami nem vonzó alternatíva.

IKEA:

- Az elektromobilitás nagyobb szerepet fog kapni a jövőben, ehhez azonban az áramhálózat fejlesztése is fontos, mert egyre több töltőt terveznek (kérdés: hány és milyen típusú töltőállomást bír még el a rendszer?).
- Megosztáson alapuló közösségi szolgáltatások (autó, roller, kerékpár) kihozása Budaörsre fontos lenne, az áruházi parkolóknak ki lehetne alakítani elektromos autó megosztópontot, közbringa pick up pontot stb.
- Az utak állapotára sokan panaszkodnak.

(**Szabó Sándor:** készült a biciklimegosztó projektre felmérés, a lakosság támogatná a közbringa rendszert, az önkormányzat is szeretne, de saját forrásból nem tudja megoldani! A domborzati viszonyok miatt az elektromos közbringa rendszer lenne ajánlatos (2015-ben 200 millió lett volna a kiépítés, plusz évi 40 millió Ft az üzemeltetés, ez most biztosan sokkal több..., az üzemeltetési költségekbe a helyi cégeknek is be kellene szállni)

TERRAPARK

- A Covid-19 kezdetéig saját céges busz járt ki (még a Telenor indította, a Déli pályaudvartól és a Népligettől járt), amit akkor felszámoltak.
- Azóta jelentősen nőtt a home officeban dolgozók száma, plusz széles réteg autóval jár, inkább parkolóra van igény.
- Céges buszjáratot egyedül nem tudnak üzemeltetni, ha több céggel össze tudnának állni, akkor biztosan lenne rá igény (pl.: TerraPark+Auchan+IKEA+Decathlon).
- A jelenlegi felméréseik szerint Kelenföld vasútállomásról lehetne pénzügyileg fenntartható módon buszt járatni, de a dolgozóknak ez

már plusz átszállást jelentene (a Déli pu. és a Népligethez képest), amit már nem vállalnak.

BTG:

- Az állami kezelésű utakon vannak jelentős burkolatminőségi problémák, erről folyamatosan egyeztetnek is (pl. 1-es út), megoldás még nem született.
- A személy- és teherforgalom is a túréhatáron van, a karácsonyi időszak nagyon megterhelő mindenki számára, nem lehet a városban közlekedni.
- Az áruszállítást (ami nem zajos) éjszakára kellene áttenni. (Áruházak válasza: már most is éjszaka szállítanak.)

7.2 MŰHELYMEGBESZÉLÉS CIVIL SZERVEZETEK SZÁMÁRA

Budaörs, 2023.03.20. 16:30

Megjelent civil szervezetek:

Buda-Környéki Látássérültek Közhasznú Egyesülete (BULÁKE)

HÚSZNEGYVEN Budaörsi Fiatal Építészek Műhelye Egyesület

Fillari Team Budaörs Kerékpáros Sportegyesület

Az Önkormányzat részéről:

Vágó Csaba kabinetvezető, **Szabó Sándor** pályázati koordinátor, **Ács Annamária** sajtóreferens

BULÁKE

- Budaörs előtt jár az akadálymentesítésben, sok helyen vannak a látássérültek számára vezetősávok is a járdákon.
- Segítség lenne, ha a helyi buszokon is bemondanák a megállókat.
- A BKK járatokon a bemondás jó, de az egy buszcsaládba tartozó autóbuszokat nehéz a látássérülteknek megkülönböztetni (pl. a 40B járat mondja be, hogy ez „B” járat és el fog kanyarodni a Városháza előtt, míg a 40-es járat nem.)
- A látássérültek számára rendelkezésre áll a FUTÁR-ral és egyes jelzőlámpákkal kompatibilis távirányító, amelynek megnyomásával hangosbemondó közli a helyszínt, az érkező buszokat és a zebránál a közlekedési jelzőlámpa színét. De sokszor túl halk a bemondás –

azt gyanítják, hogy lakossági kérésre – így viszont nem lehet már megfelelően hallani.

- A Rubik Ernő úton a nagyon szűk a járda, kátyús, nincs kivilágítva stb. Ez különösen a buszmegállónál kritikus, ahol a szűk járdára szállnak le.
- A lakótelepi buszvégállomáson a kijelzőt leszerelték, pedig szükség lenne rá. (Kiderült, hogy egy busz törte le, jelenleg a Volánbusz, a BKK és az önkormányzat tisztázza, hogy ki javítsa meg és tegye vissza a kijelzőt.)

HÚSZNEGYVEN Egyesület

- 1. számú Ált. Isk. iskola/uszoda környékén a gyerekek a frekvenciát több időszakokban „átáramlanak” az úton. Itt védeni kell őket, szükség lenne zebrára, figyelemfelhívó felfestésekre, lassítókra stb. (20 km/h-s tábla és egy zebra van az iskola előtt.)
- Budapesti úton a zebráknál gyakran szokott lenni gázolás, a közvilágítás elégtelen. Alsóhatár utcánál és a Szellő utcánál lévő zebrák, ami sötétben szinte egyáltalán nem láthatók.

(**Kabinetvezető Úr** válasza: a gyalogátkelő helyeknél erősebb fényű a közvilágítás, ezen kívül a sebességkorlátozások betartatása érdekében 6 traffiboxot (összesen 18 millió Ft) szerelnék fel a városban. Plusz fokozott rendőri jelenlétet kértek, ami jelenleg segített is a helyzeten, de 21 település tartozik a budaörsi rendőrkapitánysághoz, nincs elég ember, hogy sűrűn ellenőrizzenek.)

- A vasútállomás környékének fejlesztésére lenne szükség, nehezen megközelíthető és „TÜZÉP-telep” hangulat van. Ötletek: zárható biciklitároló kialakítása, egy létrejövő bérbringa rendszert mindenképpen ki kellene vinni a vasútállomásra is.

- Kerékpáros fejlesztések: a körforgalmú felüljárót kellene bekötni a biciklis közlekedésbe, vagy az autópálya alatt a Stefánia utca déli végénél van vízáteresz, azt lehetne kibővíteni, kerékpáros közlekedésre alkalmassá tenni.

Fillari Team

- A belváros kerékpáros úthálózatával – összehasonlítva más településekkel – elégedettek: elég sok útvonal ki van alakítva, jól összeköti a fontosabb helyszíneket, területeket.
- A hálózat azonban nem folytonos, sok helyen megszakad vagy a kitáblázás hiánya miatt nehéz követni, merre kellene menni.
- Fontos hiány Törökbálint felé az M1 felüljáró (Sport u.): a rossz állapotú, villanyoszlopokkal teli járdán mennek. Pedig a törökbálinti oldalon már elkészült a kerékpárút a városhatárig (Malomdűlő).
- Javaslat: bicikliutak mentén ivókutakat és kis szervízpontokat kellene létesíteni, ebbe be lehetne vonni helyi vállalkozókat is (pl. benzinkutas, barkácsboltos, Decathlon a felszerelések szállításába stb.)

(Szabó Sándor elmondta, hogy az önkormányzat nyert forrást a Kossuth Lajos utca teljes felújítására, ott is lesz kerékpárnyom, bár ez egyelőre a kerékpáros hálózatba nem kapcsolódik)

7.3 MŰHELYMEGBESZÉLÉS ÖNKORMÁNYZATI KÉPVISELŐK SZÁMÁRA

Budaörs, 2023.03.27. 16:30

Megjelentek:

Farkas Benedek (9. sz. körzet, Törökugrató képviselője)

Monostori-Kalovits Márk (2. sz. körzet, Kőhegy képviselője)

Vágó Csaba (kabinetvezető)

Monostori-Kalovits Márk: 2. sz. körzet, Kőhegy helyzete

- A körzetben jellemző, hogy a régi házak lebontása után 3-4 lakásos társasházak épülnek, így a népesség, a háztartások száma és vele együtt az autók száma is növekszik. (A beépítések egy része biztosan nagyobb mértékű, mint a megengedett, de a kormányhivatalnak nincs kapacitása az ellenőrzésre és a büntetésre.)
- **Vágó Csaba:** a méréseik szerint a városban átlagosan 2,3 személygépkocsi jut egy háztartásra.
- A domborzati viszonyok miatt (meredek telkek) sok telken garázst vagy autóbeállót sem lehet építeni, vagy nehézkes beállni, ezért sokan az utcán tárolják az autójukat.
- A parkolási helyzetet nehezíti, hogy itt van a nagyon forgalmas egészségügyi központ, melynek környéke tele van parkolva (Ótemető körül).
- Sokan P+R-ként is használják a környéket, mert a Szabadság úti buszmegállókbaól rengeteg busz megy Budapest felé, amelyeket innen könnyen el lehet érni.
- A Kő-hegyre hétvégén sokan jönnek kirándulni (budaörsiek és turisták vegyesen), ők is itt teszik le az autójukat.

- Megfontolandó, hogy a kisebb utcákban behajtási korlátozásokat vezessenek be, de ne csak táblázással, hanem fizikai módon, pl. csak lakók vagy engedéllyel rendelkezők számára nyitható süllyedő oszlopokkal.
- A lakók számára a hegyhez közelebbi utcákban néhány utcai parkolóhelyet ki kellene alakítani, a turisták számára a hegytől távolabb kellene dedikált parkolóhelyeket létrehozni.
- **Vágó Csaba:** az építési engedélyezési szabályokat is meg lehetne változtatni: a telken belül nem biztosított parkolást (ha több autóval rendelkezik a lakó, mint amennyit telken belül el lehet helyezni) pénzben meg kelljen váltani. (Régebben működött ez a rendszer, de megszüntették.)
- A gyűjtőutakon a sebességhatározást sokan figyelmen kívül hagyják, nagyon gyorsan hajtanak az autóval.
- A járdák hiányára nem panaszkodnak a lakók.
- A helyi buszjáratokra viszont lenne igény, azt szeretnék a lakók, ha a járatok északabbra is elérhetőek lennének.

Farkas Benedek: 9. sz. körzet, Törökugrató helyzete

- A körzetben inkább magasabb jövedelműek laknak, ahol sokszor több autó jut egy háztartásra. Ez itt nem akkora gond, mert a családi házas övezetben a telken belül is sok autót elhelyeznek.
- Az Ibolya (és a Kökőrcsin) utcában rosszabb a helyzet, mert itt is meredekebbek a telkek, nehezebb megoldani a garázs- vagy beállóépítést, és a két utca is elég keskeny. Az Ibolya utcában a cukrászda vendégforgalma is jelentős parkolóhely-igényt támaszt.
- A Bazsarózsa u. és más helyi utcák is egyre nagyobb átmenő forgalmat kapnak, valószínűleg az útvonaltervező szoftverek terelik erre (és tovább a Baross u. felé) az autókat, a zsúfolt Szabadság út helyett.

Általános helyzetkép és lehetséges beavatkozások

- A városban az utóbbi években általánosságban javul a közlekedési morál. Mivel azonban a forgalom is nő, ezért a szabálytalan autósok is többen vannak (csak az arányuk kisebb). Ugyanakkor a kerékpárosok, gyalogosok felé nagyobb a figyelem és a türelem.
- A Szabadság utat tehermentesíteni kell, a belvárosban mindenképpen gyalogosbarát (és mikromobilitásra alkalmas) főútcára van szükség, kiülős helyekkel, vendéglátással stb.
- A tehermentesítésre sok ötlet született már: Kereskedők útja, belvárosi alagút.
- A Kereskedők útja a tervek szerint az Egér utat kötötte volna össze az Árok utcával. Mindkét végén akadályok merültek fel: a XI. kerület nem támogatja az Egér úti bekötést, így annak megvalósulása igencsak kérdéses. A másik végén több probléma is van: az áruházak területén jelenleg hosszú szakaszon egyirányú a kialakítás. A Garibaldi utca környezetében pedig kétsávos ugyan a kialakítás, de az autópálya fel-és lehajtó ágainak kikerülése/becsatlakozása miatt nehéz a két szakasz összekötése.
- A belvárosi alagutat (Templom tér környékén) egyszer megtervezték, de a domborzati viszonyok miatt az úrszelvény és a kihajtók meredeksége problémát okoz, ezért nem megvalósíthatónak gondolták a mérnökök.
- A kerékpáros közlekedés, elektromobilitás és megosztáson alapuló közlekedés terjedése reális lehetőség Budaörsön, megvan ugyanis a fizetőképes kereslet. A domborzati viszonyok miatt inkább az elektromos meghajtás lehet keresett, ha üzletileg fenntartható modellt tud üzemeltetni egy sharing szolgáltató. Pilot projektként pl. megosztásos elektromos teherbiklik (cargobike) rendszer is elképzelhető, amivel az áruházakból könnyen és olcsón tudnák a helyiek hazaszállítani a bevásárlást.

- A vasútállomás kihasználtságát mindenképpen jó lenne növelni. A P+R kapacitás növelése például lehet, hogy javítana a vonatot használók számán, hiszen vonattal sokkal gyorsabban elérhetők a budapesti célpontok (Kelenföld, Déli pu., de a körvasút használatával jóval távolabbi célpontok is), mint autóval. A busszal jelenleg nem versenyképes a vonat, hiszen az autóbuzskínálat mennyisége és belvárosi megállói (közelség) olyan szolgáltatást nyújtanak, amit a vasút nem tud elérni.