



BUDAPEST
FEJLESZTÉSI
KÖZPONT

Pomáz és Szentendre hévállomások igényfelmérésének eredményei

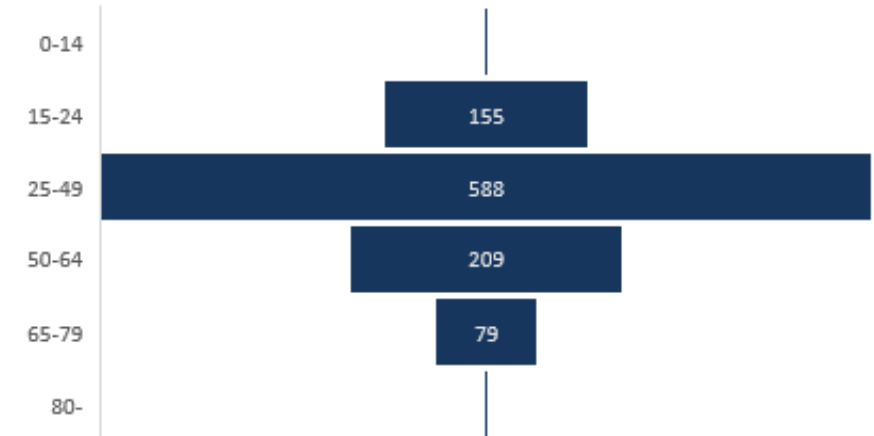


Pomáz hévállomás igényfelmérésének eredményei

Válaszadók

- 1287 kitöltő
- 57% nő
- 41 éves átlagéletkor
- 80% pomázi
- 59% felsővégzettségű
- 34% érettségizett

Kitöltők korcsoportonkénti eloszlása (db)



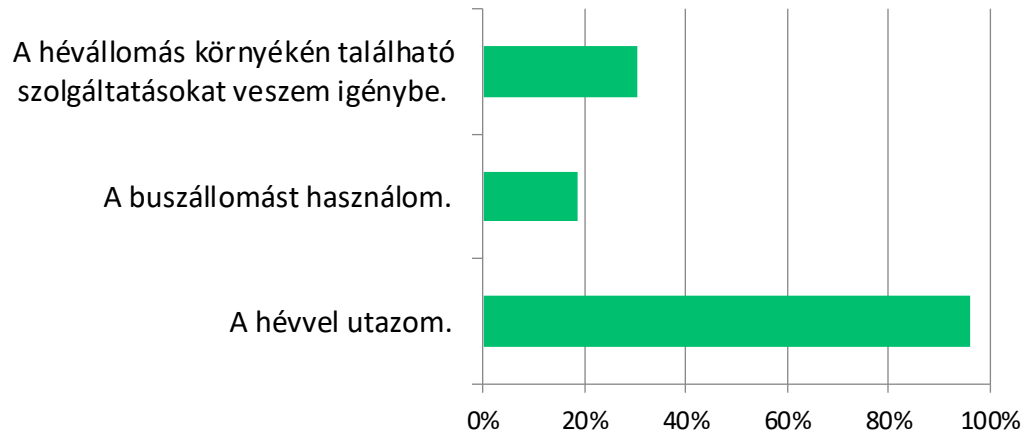
Kitöltők megoszlása életvitelszerű lakóhely alapján (db)



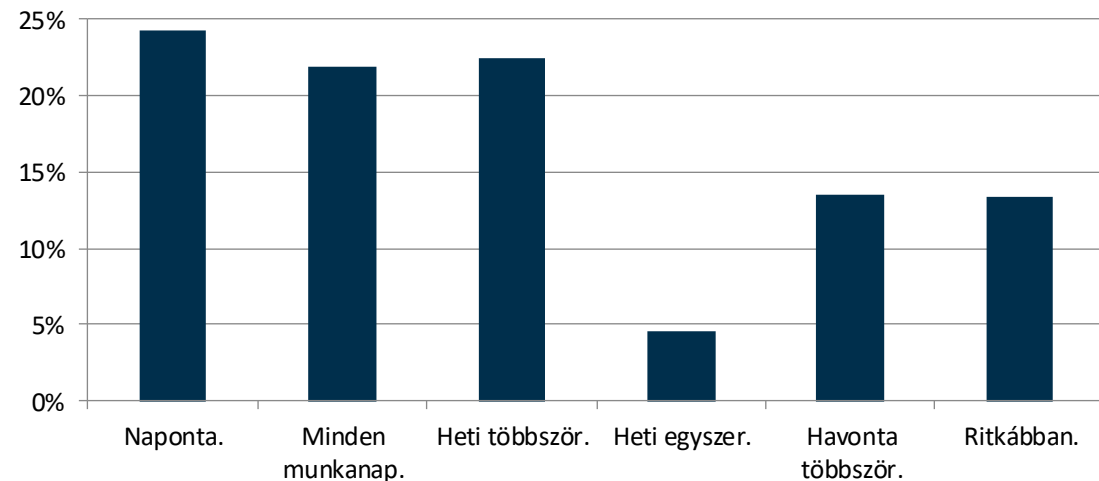
Használati szokások

- a kitöltők 58%-a rendszeres, 35%-a alkalmi használó
 - a nem használók több mint fele azért nem használja a hévet, mert más közlekedési eszközzel jut el Pomázra vagy Budapestre
- 62% hétköznapi használja a hévállomást
- 60% egyedül, 27% felnőttek társaságában használja a hévállomás környezetét

Milyen céllal használja jellemzően a pomázi hévállomást és környezetét?



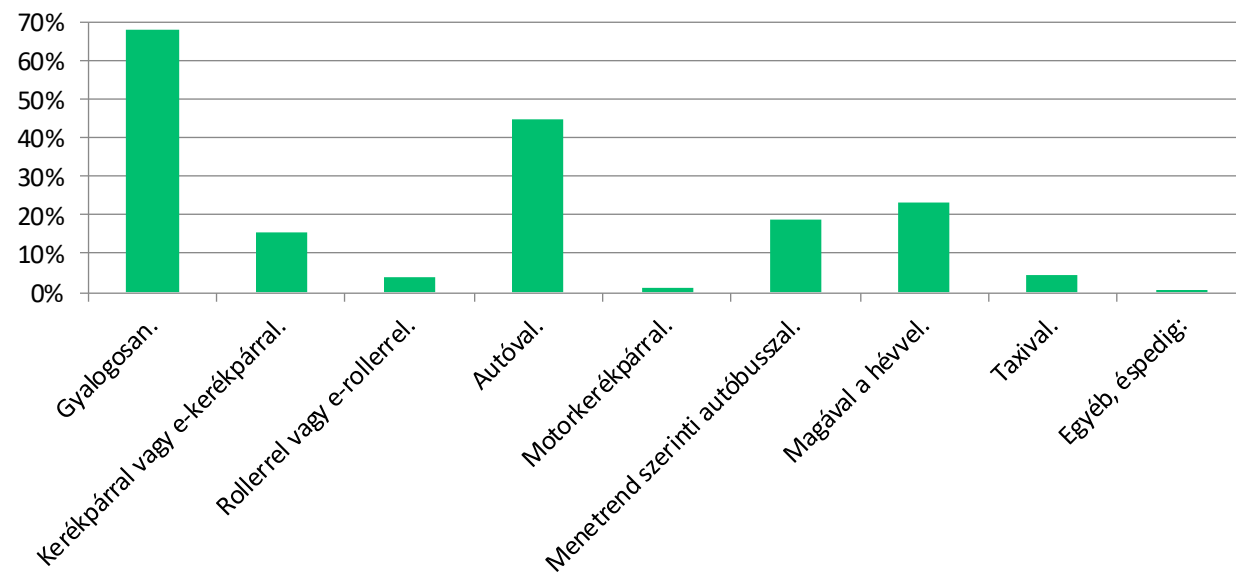
Milyen rendszerességgel használja a pomázi hévállomást?



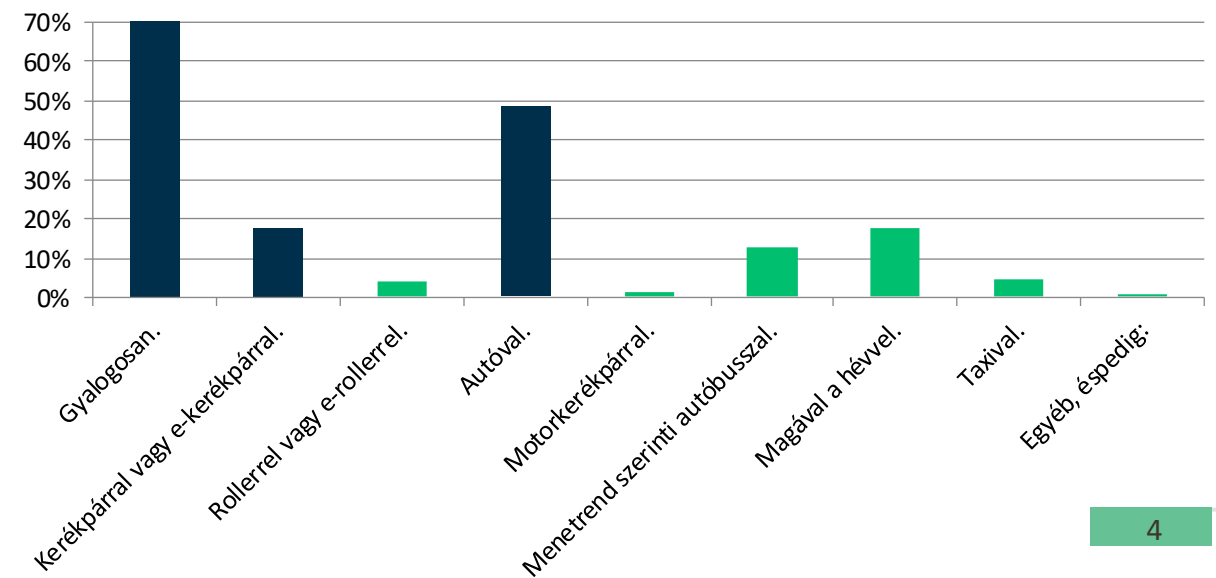
Közlekedési szokások

- A gyalogos megközelítés a legjellemzőbb
- A helyiek közel fele autóval közelíti meg a hévállomást
- A kitöltők ötöde kerékpározik vagy rollerezik a hévállomásra

Mivel közelíti meg, illetve hagyja el a pomázi hévállomást? (összes válaszadó)



Mivel közelíti meg, illetve hagyja el a pomázi hévállomást? (pomázi válaszadók)



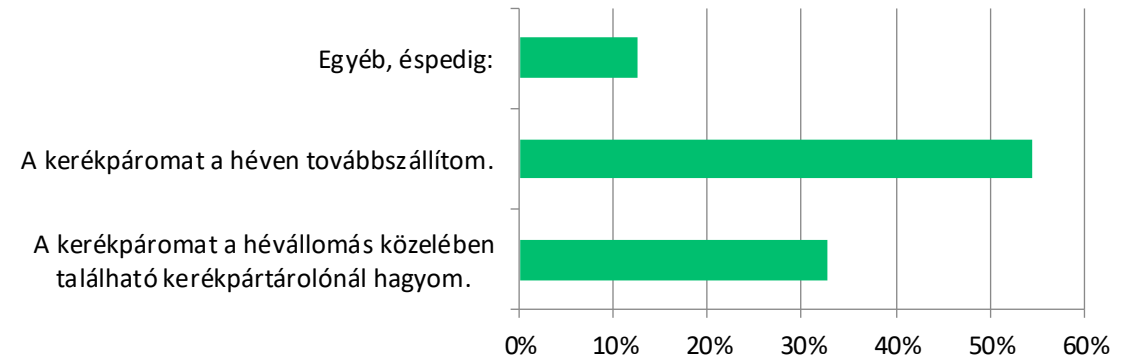
Kerékpáros közlekedés

- 58% kerékpárral közelítené meg a hévállomást, ha javulnának a kerékpártárolás feltételei
- a válaszadók egyharmada hagyja kerékpárját az állomás közelében
- B+R tárolókkal szemben támasztott követelmények sorrendje:
 1. Őrzött
 2. Fedett
 3. Ingyenes
 4. Kivilágított
 5. Bekerített
 6. Garantált hely

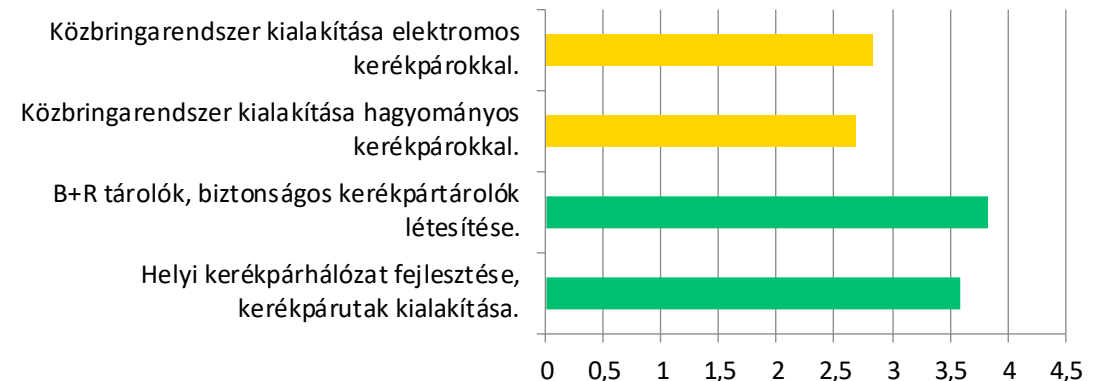
„Nincs elegendő mennyiségű tároló. Szerintem félnapos időintervallumra a sima lefűrt, fém tároló nem nyújt elég biztonságot.”

„Nincs egy frekventált gyors és biztonságos tároló hely ahol nyugodt szívvel ott hagyhatom a biciklit.”

Amikor kerékpárral közelíti meg a hévállomást, az alábbi opciók közül melyiket választja a legjellemzőbben?



Az alábbi fejlesztések milyen mértékben befolyásolnák Önt abban, hogy a motorizált közlekedéssel szemben a kerékpározást részesítse előnyben?

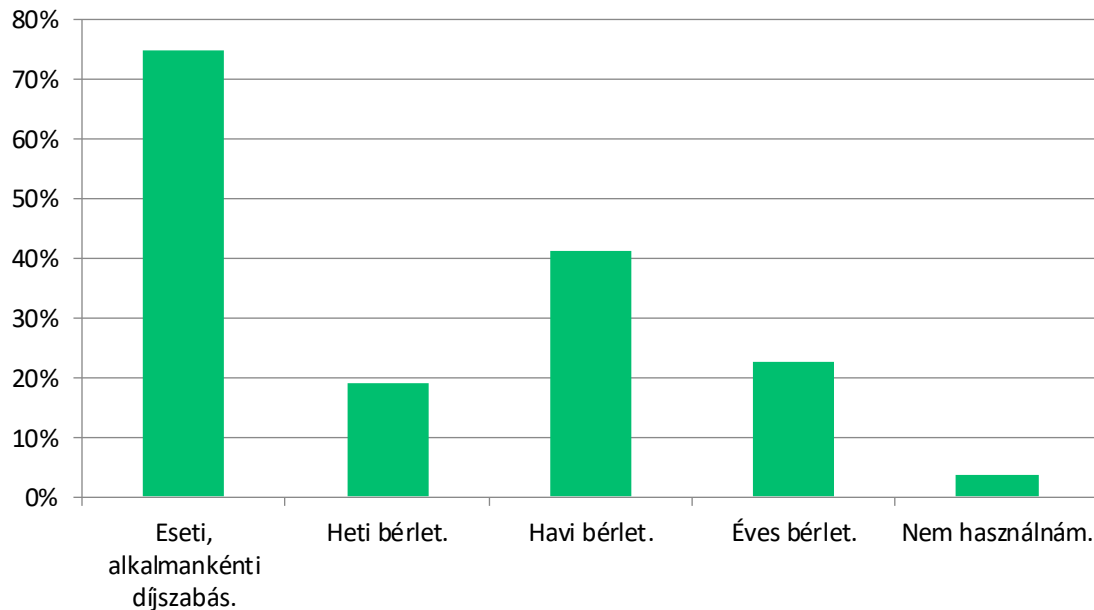


1-5-ös skálán értékelve, átlagolva, ahol az 5-ös érték a leginkább befolyásoló tényező
3-as érték alatt kevésbé vagy egyáltalán nem befolyásoló tényezők jelennek meg

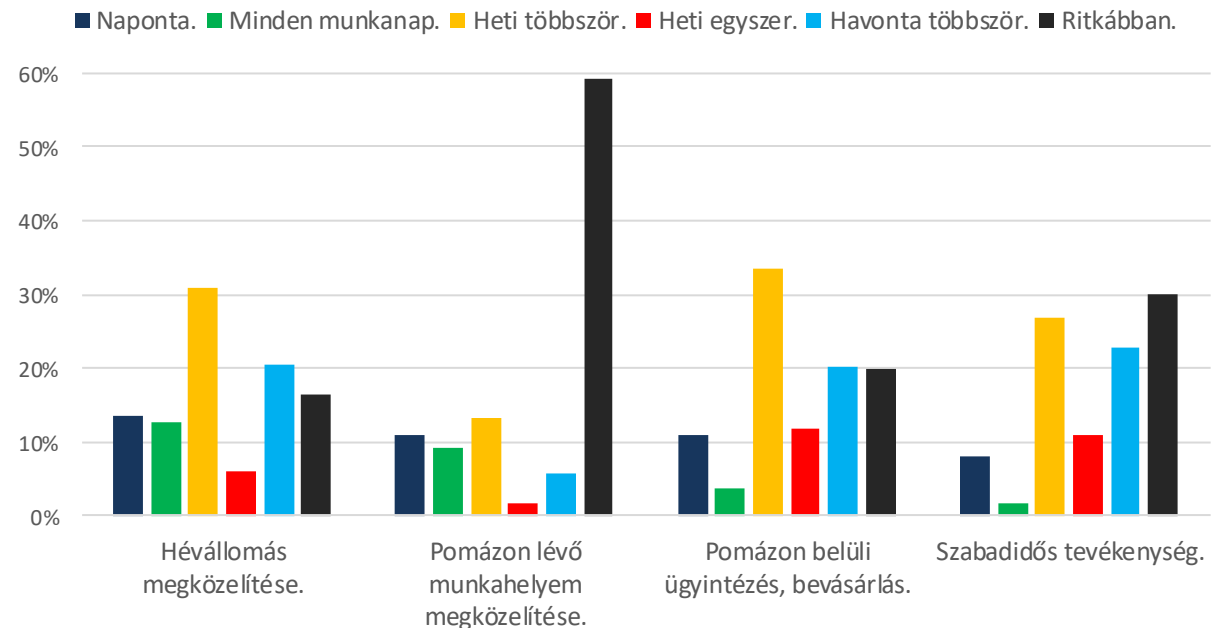
Közbringa igény

- 40% venné igénybe a közbringaszolgáltatást
- főként a hévállomás megközelítésére és a helyi ügyintézésre használnák
- a kitöltők $\frac{3}{4}$ -e az alkalmankénti díjszabást, 40%-a a havi bérletet részesítené előnyben

Díjszabási rendszerek támogatottsága



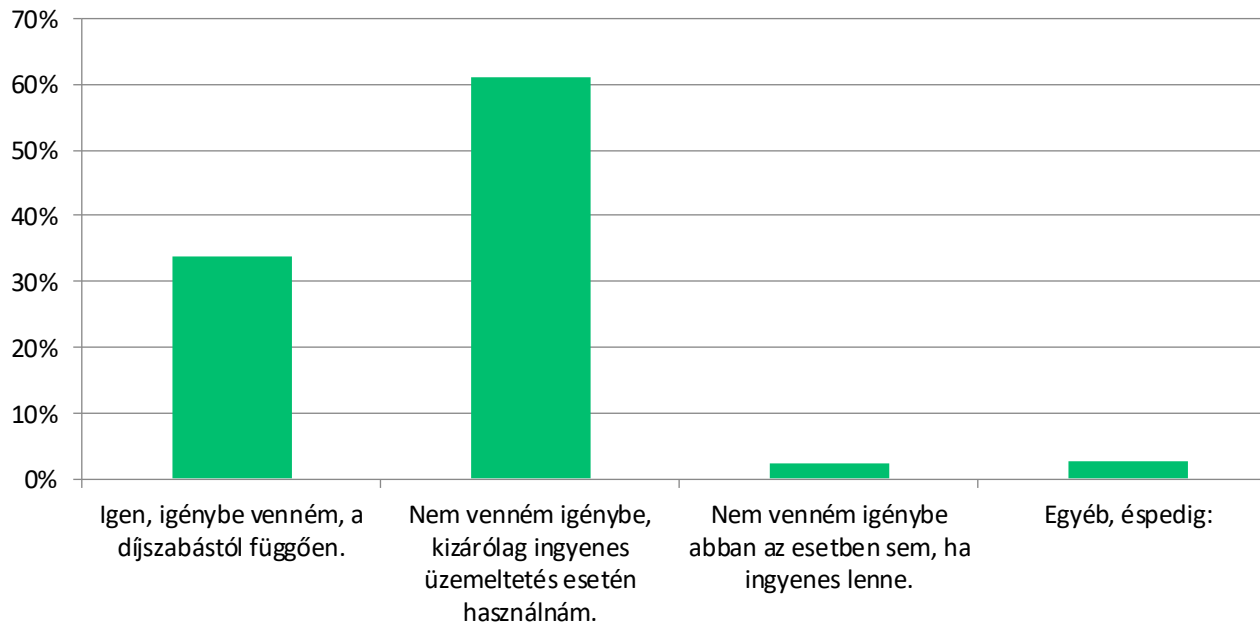
Közbringa használati célok



P+R parkoló

- a válaszadók harmada fizetne a P+R parkolóért
- 60% kizárólag ingyenes működtetés esetén venné igénybe a P+R parkolót

Fizetési hajlandóság a P+R parkolóért



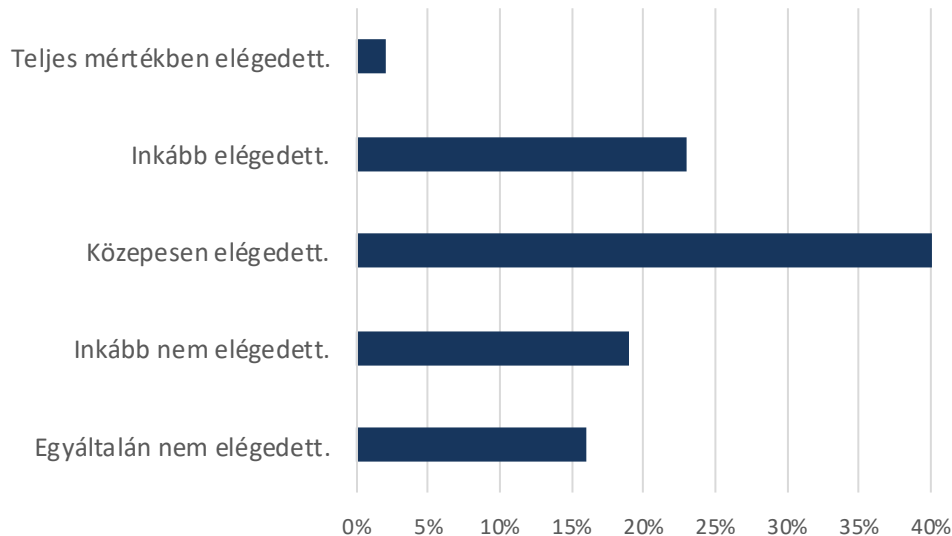
„Ingyenes üzemeltetés esetén használnám, vagy ha fizetős, de HÉV bérlettel ingyenes a használata (pl. bérleten megadható 1 autó rendszáma a bérlethez ami ingyen használhatja a P+R parkolókat)”

„igénybe venném, ha egyszerűen elérhető (pl. mobil appos) bérletes megoldás lenne hozzá”

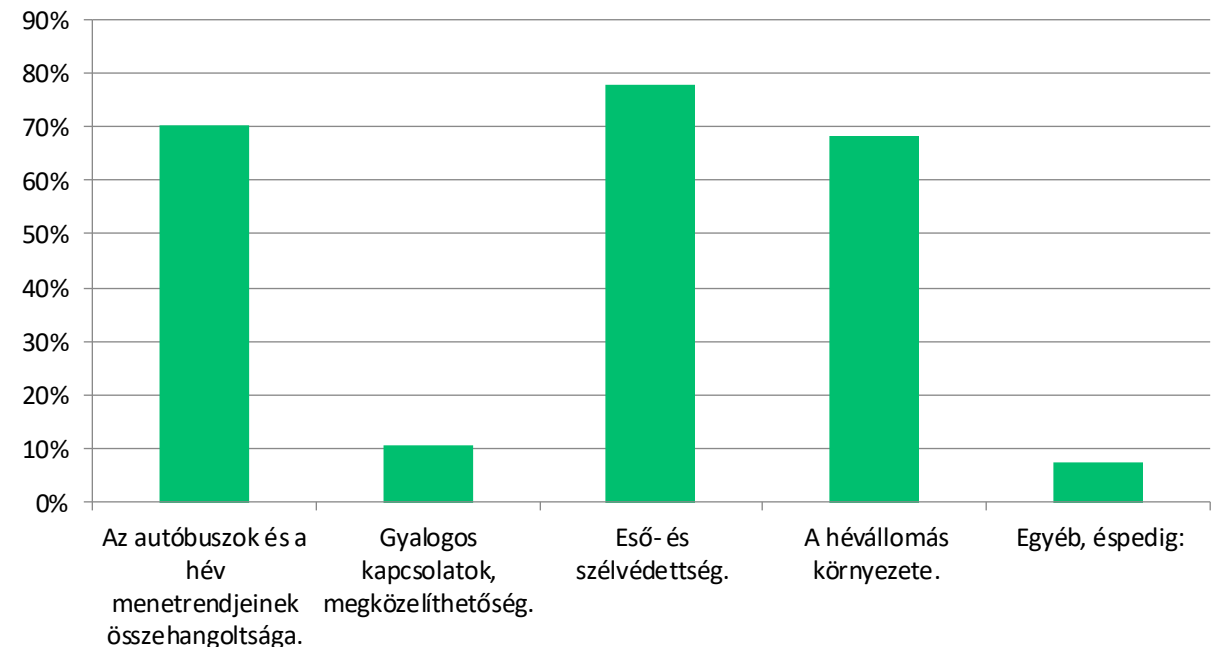
Menetrend szerinti autóbuszok

- Átlagosan 16 percet töltenek a menetrend szerinti autóbuszok és a hév közötti átszállással

Mennyire elégedett a menetrend szerinti autóbuszok és a hév közötti átszállási kapcsolatokkal?



A menetrend szerinti autóbuszok és a hév közötti átszállást befolyásoló tényezők melyikével nem elégedett?



„Reggeli forgalomban gyakran elakad a busz, lekési a hévet.”

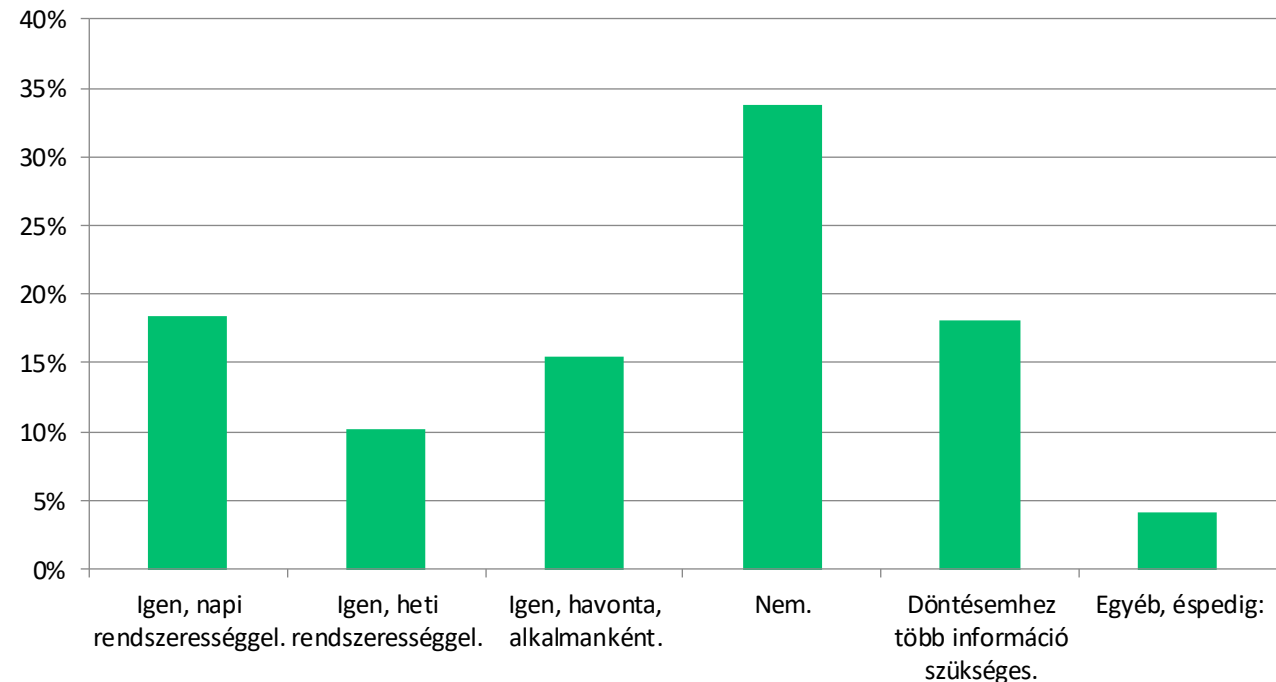
Kisbuszos szállítási szolgáltatás

- igényalapú kisbuszos szolgáltatás elsősorban a reggeli és délutáni forgalmasabb időszakban
- közösségi közlekedéssel jelenleg lefedetlen területek kiszolgálása mellett segítséget nyújthat az idősek, gyermekek, mozgásukban korlátozottak vagy más speciális igényű személyek szállításában
- 44% igénybe venné valamilyen rendszerességgel
- a kitöltők egyharmada nem venné igénybe

„Gyerekeim valószínűleg naponta igénybe vennék megfelelő megállók esetén.”

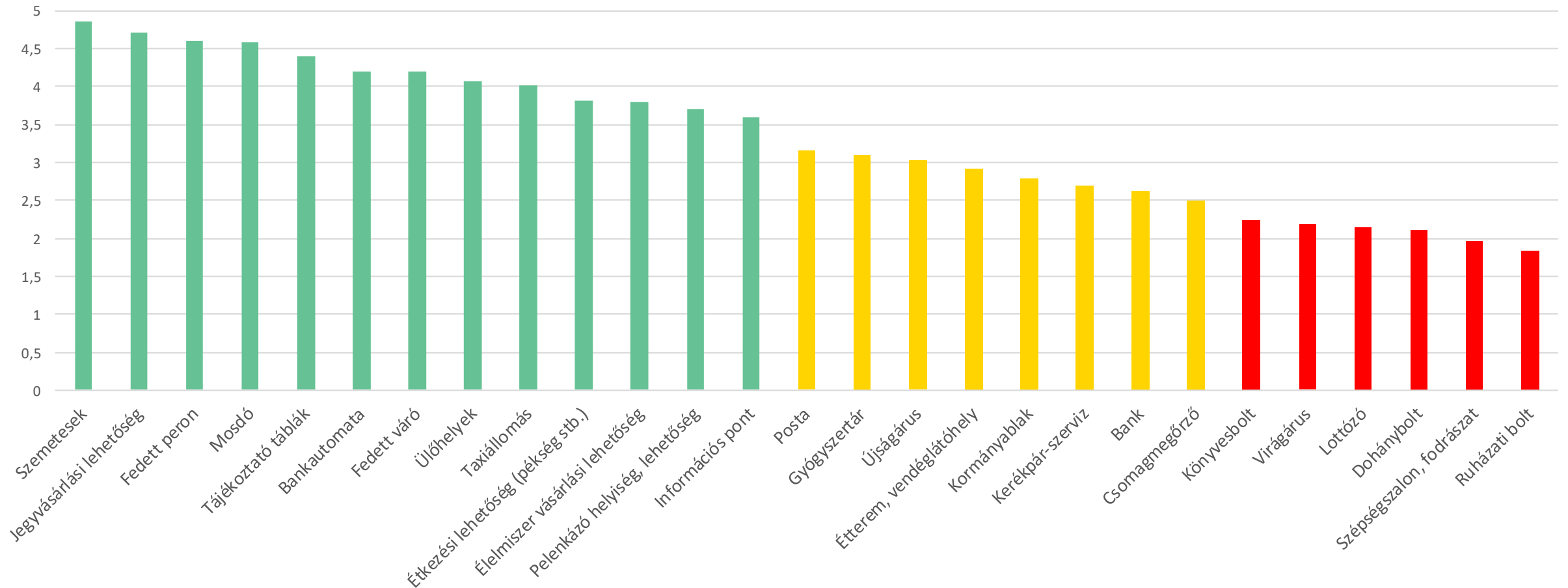
„Valószínű rossz időjárás esetén igénybe venném”

Amennyiben lehetősége lenne egy igényalapú kisbuszos szállítási szolgáltatással eljutni otthonából a hévállomásra (és fordítva), Ön előre láthatóan igénybe venné-e?



Állomási funkciók

A pomázi hévállomás közelében támogatott funkciók*



* 1-5-ös skálán értékelve, átlagolva, ahol az 5-ös érték a leginkább fontosnak tartott

Állomási funkciók egyedi válaszai

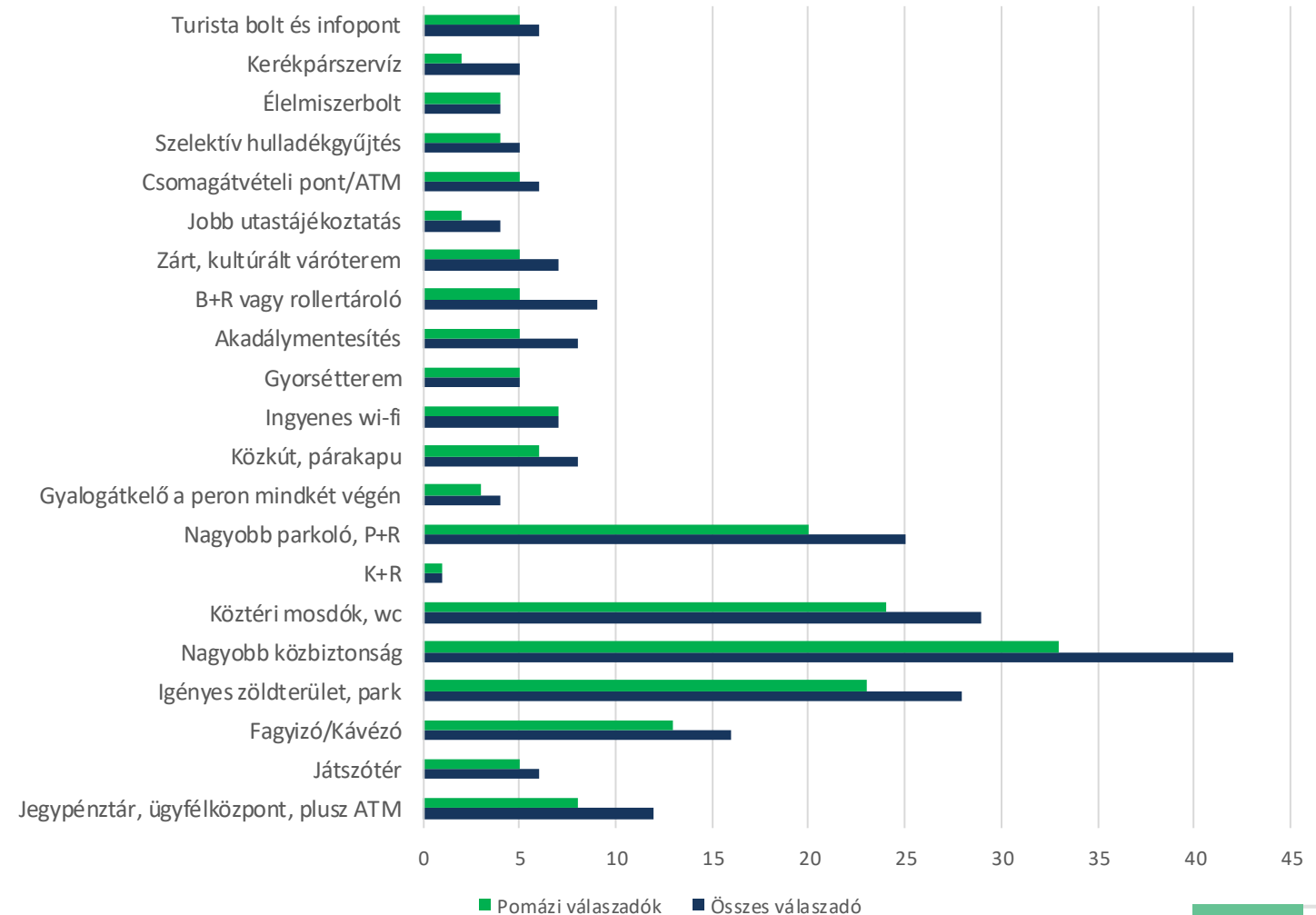
„Teljes kamerarendszer kiépítése az állomás területén. Biztonsági szolgálat.”

„Nyilvános WC az nagyon fontos lenne!!!”

„Pomáz a Pilis kapuja, egy szép sétálóutca az állomáson, ahonnan indul a busz Dobogókőre, minimum fontos lenne. Szépen kialakított, kocsmától mentes, park az előző pontban felsorolt szolgáltatások mellett.”

„A jegyvásárlási lehetőségek bővítése. Jellemző probléma, hogy hónap első napján 15-20 perccel korábban kell érkezni, hogy az ember kivárja a sort a jegyautomatánál, a hónap többi napján pedig pangás van. Több esetben az automata nem fogadott el papírpénzt illetve nagyobb címletet, ami által nem tudtam bérletet venni, ami a héven a kalauzokat nemigen hatotta meg.”

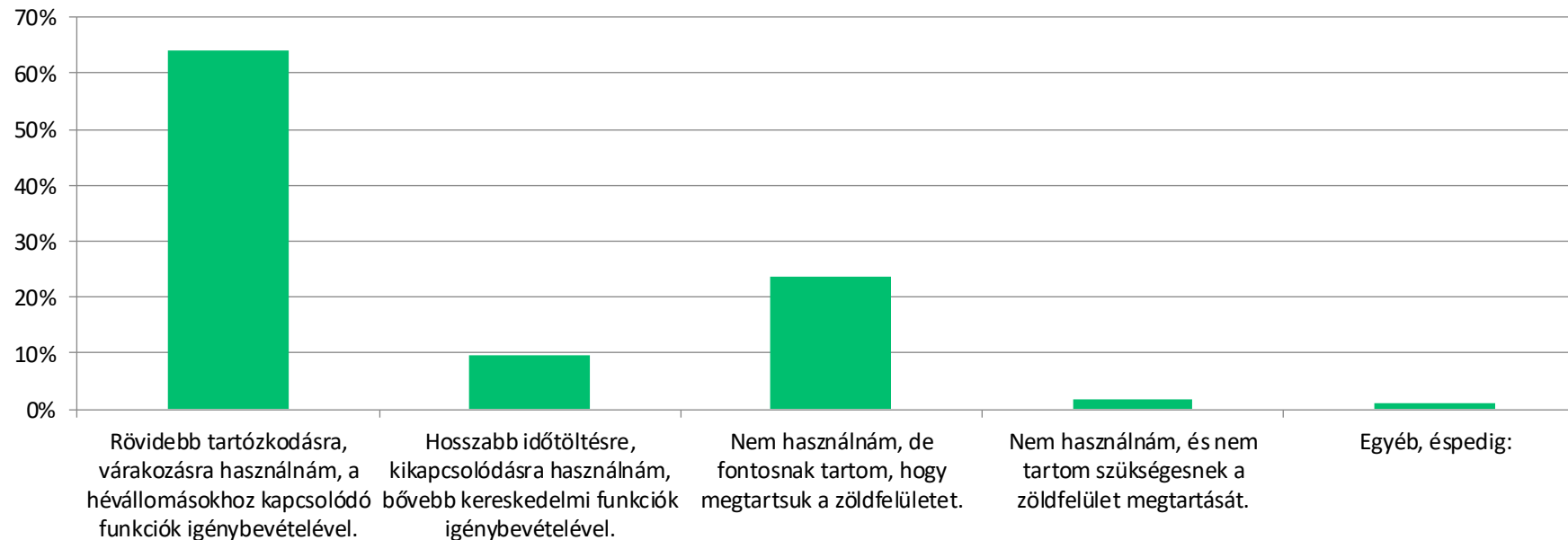
Egyéb állomási funkciókra érkezett javaslatok (db)



Zöldfelület

- a kitöltők közel kétharmada rövidebb várakozásra használná a hévperon mellett található zöldfelületet

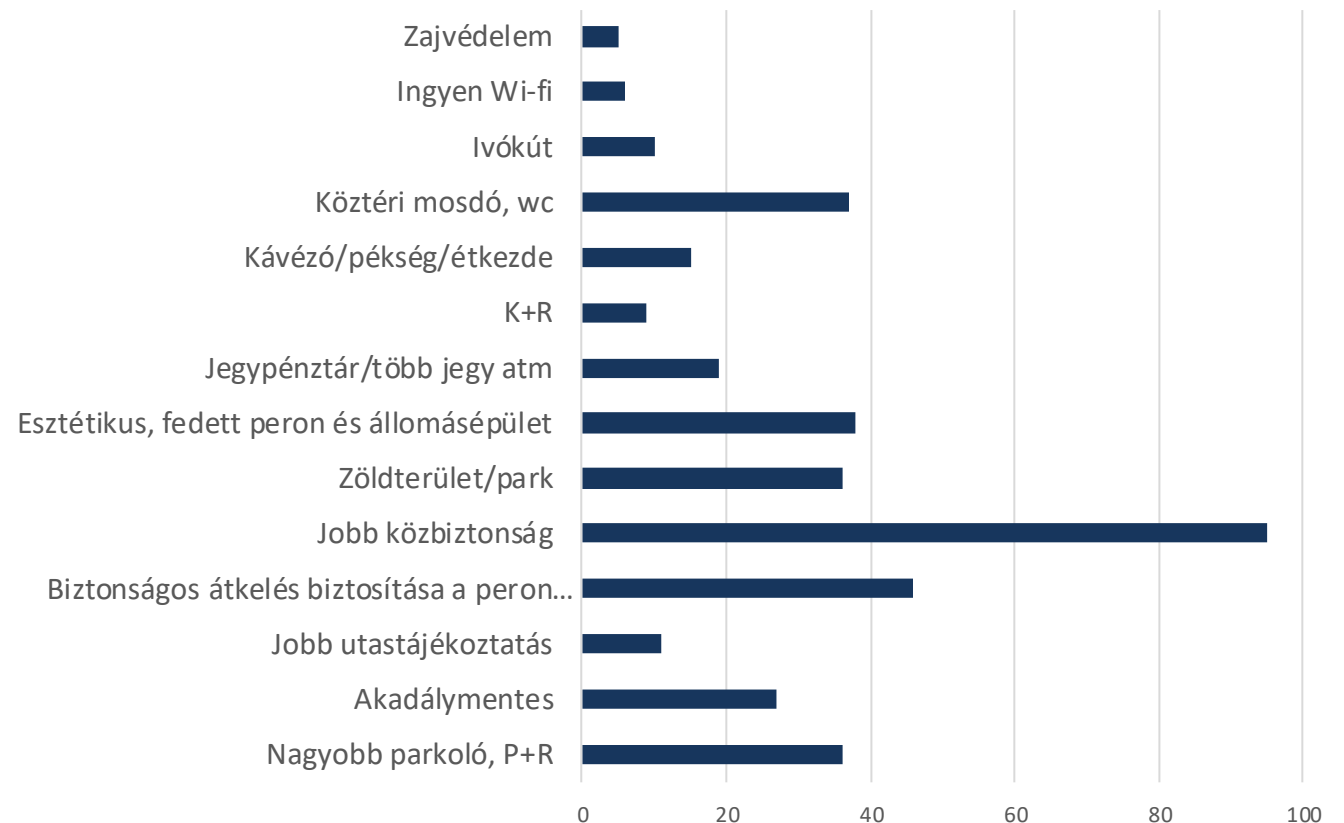
A hévperon mellett található fás zöldfelület fejlesztése esetén
milyen célból használná jellemzően a megújult parkot?



Egyéb fejlesztési javaslatok

- „Kamerarendszer, segélyhívó gomb, biztonsági szolgálat, a közbiztonság védelme miatt.”
- „Gyalogos átkelőre lenne szükség a peron mindkét végén, akár aluljárós megoldással.”
- „Ahhoz, hogy az állomás normálisan nézzen ki ezeket a kocsmákat, illetve kocsmaként funkcionáló kisboltokat kéne eltüntetni. Ha ezek helyett normális pékségek, kávézók, újságos kerülne sokkal élhetőbb lehetne az állomás.”

A hévállomás fejlesztésére érkezett javaslatok (db)



Összefoglaló

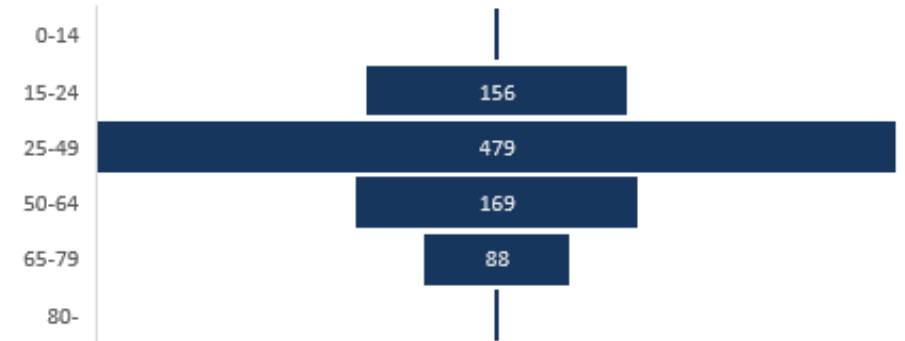
- A hévállomás gyalogos és autós megközelítése a legjellemzőbb
- B+R tárolók elhelyezésével jelentősen lehetne növelni a kerékpáros megközelítés arányát
- A közbringarendszer kialakítását a kitöltők 40%-a támogatja
- A kitöltők 95%-a – a díjazási rendszertől függően – igénybe venné a P+R parkolót
- A menetrend szerinti autóbuszok és a hév közötti átszállási lehetőségekkel kevésbé elégedettek
- Egy igényalapú kisbuszos szállítási szolgáltatást a kitöltők 44%-a használna rendszeresen
- Az alapvető állomási funkciók létrehozásán felül a közbiztonság és a köztisztaság javítását tartják fontosnak a válaszadók
- Jegyvásárlási lehetőségként a jegypénztárt is, étel- és italvételi lehetőségként pedig automatákat (0-24) is szeretnék a hévállomás környezetében
- A hévperonok melletti zöldfelület fejlesztését támogatják, főként rövid tartózkodásra vennék igénybe

Szentendre hévállomás igényfelmérésének eredményei

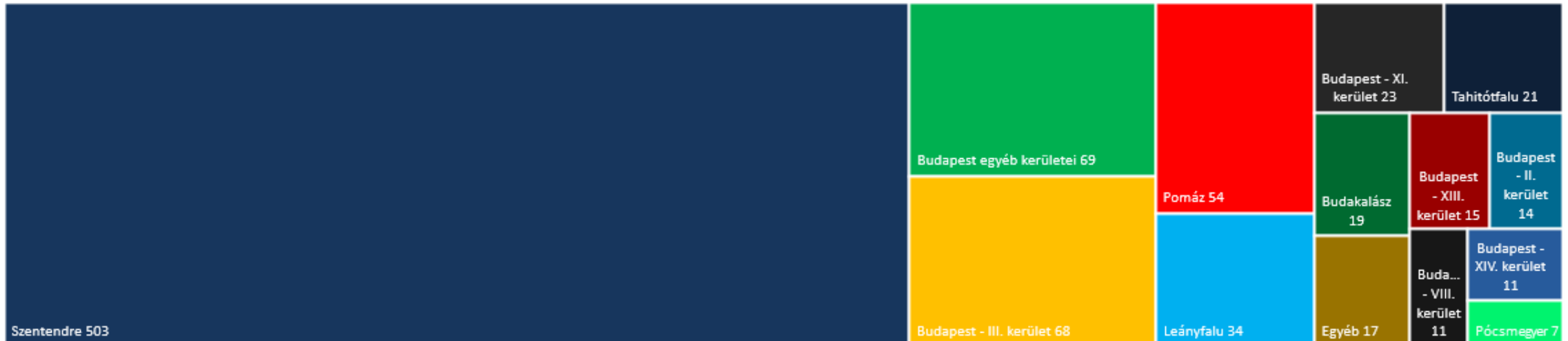
Válaszadók

- 1298 kitöltő
- 53% férfi, 47% nő
- 41 éves átlagéletkor
- 58% szentendrei
- 62% felsővégzettségű
- 31% érettségizett

Kitöltők korcsoportonkénti eloszlása (db)



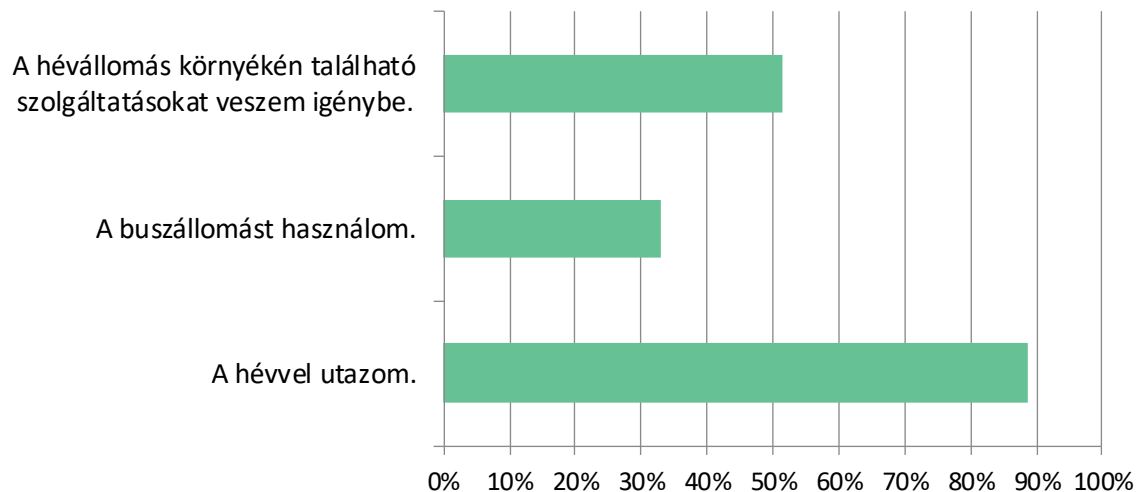
Kitöltők megoszlása életvitelszerű lakóhely alapján (db)



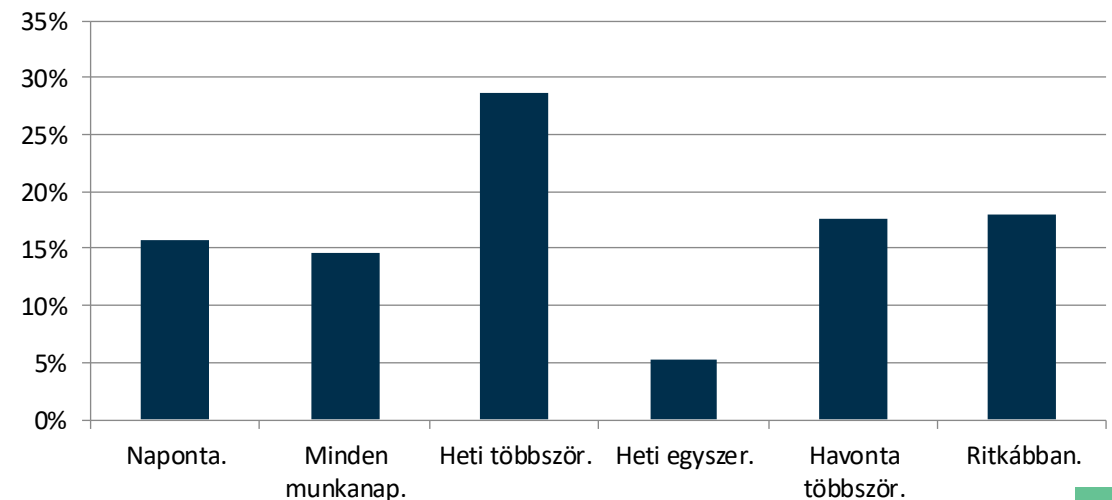
Használati szokások

- 46-46% rendszeres és alkalmi használó
- a nem használók 57%-a azért nem használja a hévet, mert más közlekedési eszközzel jut el Szentendrére vagy Budapestre
- 63% hétköznapi használja, 35% hétvégén
- 60% egyedül, 27% felnőttek társaságában használja a hévállomás környezetét

Milyen céllal használja jellemzően a szentendrei hévállomást és környezetét?



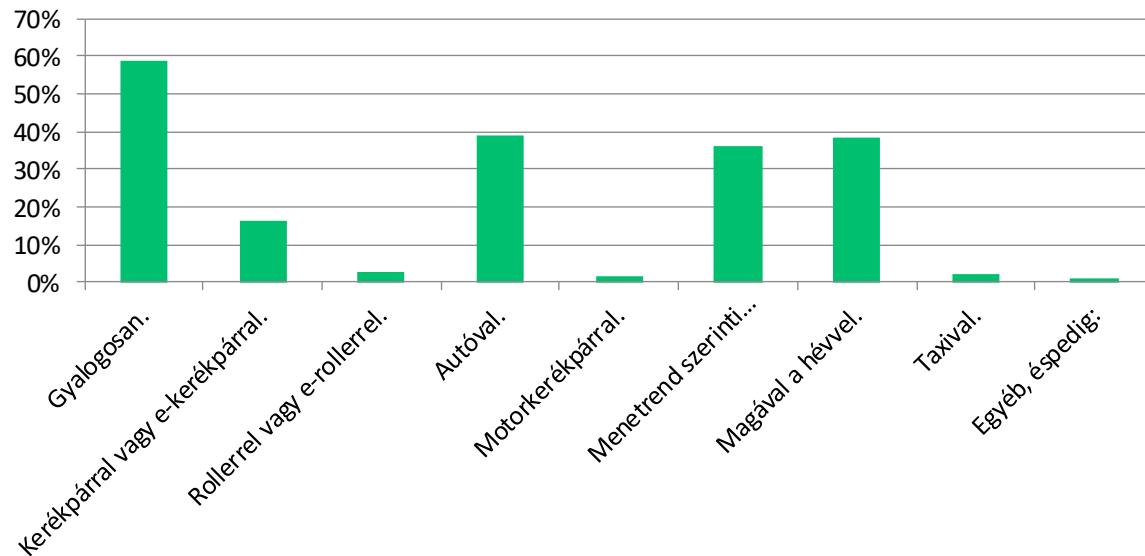
Milyen rendszerességgel használja a szentendrei hévállomást?



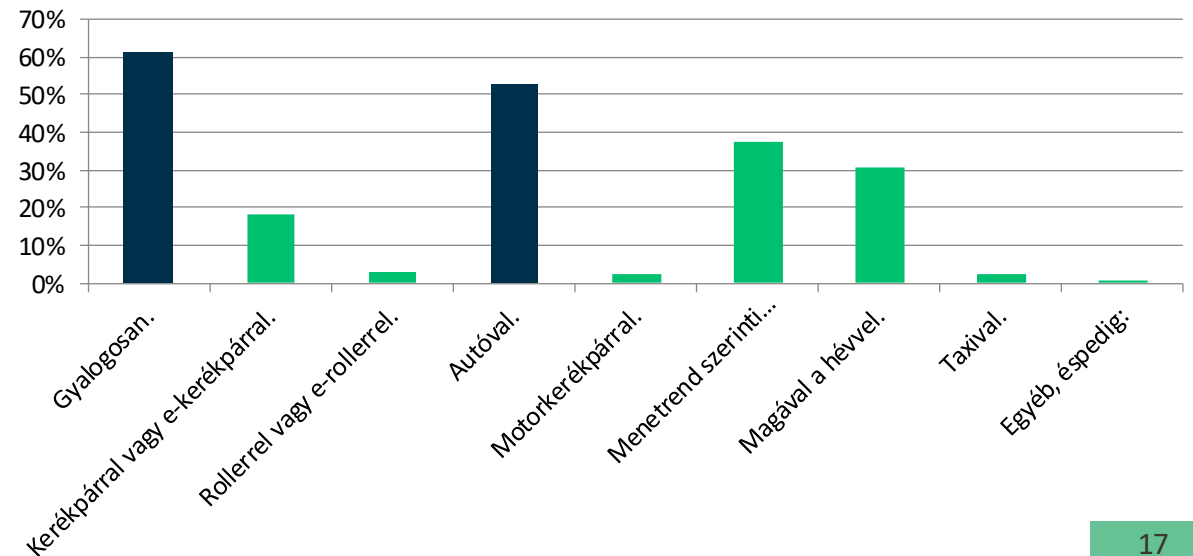
Közlekedési szokások

- A gyalogos megközelítés a legjellemzőbb
- A helyiek több mint fele autóval közelíti meg a hévállomást
- 36% menetrend szerinti autóbusszal érkezik az állomásra
- A kitöltők ötöde kerékpározik vagy rollerezik a hévállomásra

Mivel közelíti meg, illetve hagyja el a szentendrei hévállomást? (összes válaszadó)



Mivel közelíti meg, illetve hagyja el a szentendrei hévállomást? (szentendrei lakosok)



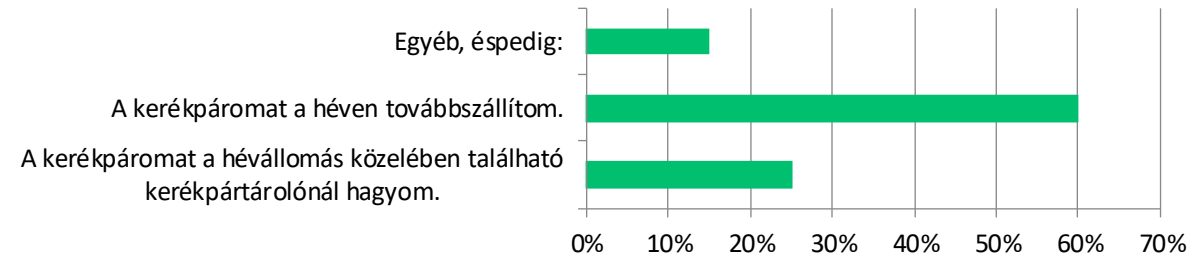
Kerékpáros közlekedés

- 55% kerékpárral közelítené meg a hévállomást, ha javulnának a kerékpártárolás feltételei
- B+R tárolók felé támasztott követelmények sorrendje:
 1. Őrzött
 2. Fedett
 3. Ingyenes
 4. Kivilágított
 5. Bekerített
 6. Garantált hely

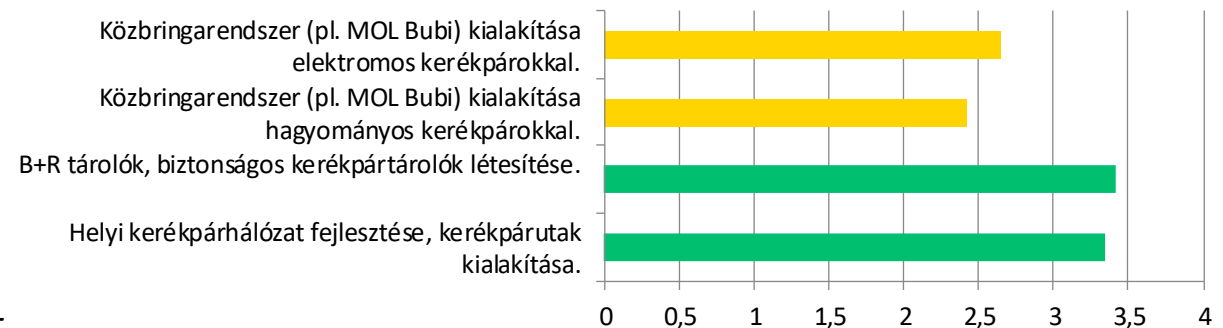
„Nem akarom le meg feltolni a nagyon meredek aluljárón, illetve nem bízok a tároló biztonságában.”

„Kevés a tároló, nem tűnik biztonságosnak. Legszívesebben az egyik zárt tárolóban hagynám, de reménytelennek tűnik egy olyanhoz hozzájutni.”

Amikor kerékpárral közelíti meg a hévállomást, az alábbi opciók közül melyiket választja a legjellemzőbben?



Az alábbi fejlesztések milyen mértékben befolyásolnák Önt abban, hogy a motorizált közlekedéssel szemben a kerékpározást részesítse előnyben?

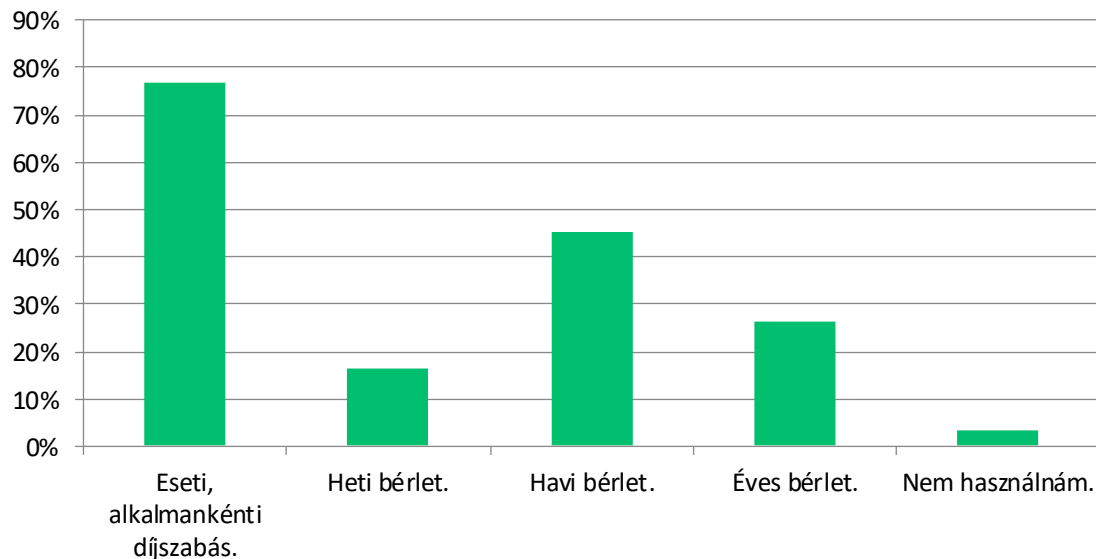


1-5-ös skálán értékelve, átlagolva, ahol az 5-ös érték a leginkább befolyásoló tényező, 3-as érték alatt kevésbé vagy egyáltalán nem befolyásoló tényezők jelennek meg

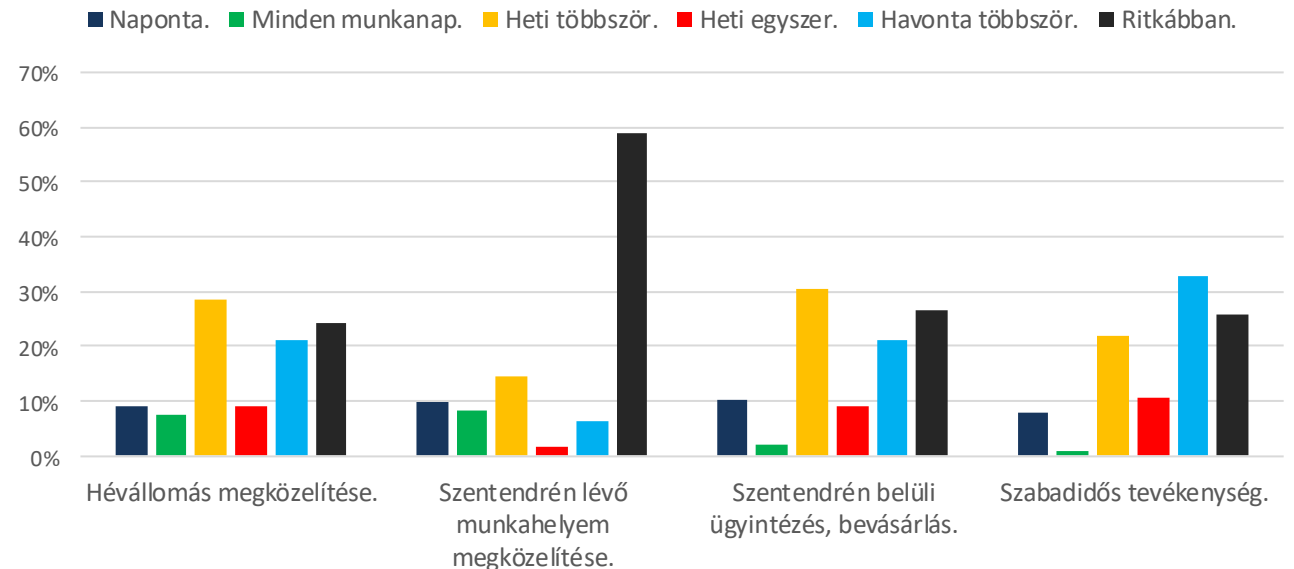
Közbringa igény

- 46,5% venné igénybe a közbringaszolgáltatást, a helyiek 41%-a
- főként a hévállomás megközelítésére és a helyi ügyintézésre használnák
- a kitöltők $\frac{3}{4}$ -e az alkalmankénti díjszabást, 45%-a a havi, 25%-a az éves bérletet részesítené előnyben

Amennyiben a településen közbringa-rendszer kerülne kiépítésre, milyen díjszabási rendszert részesítené előnyben?



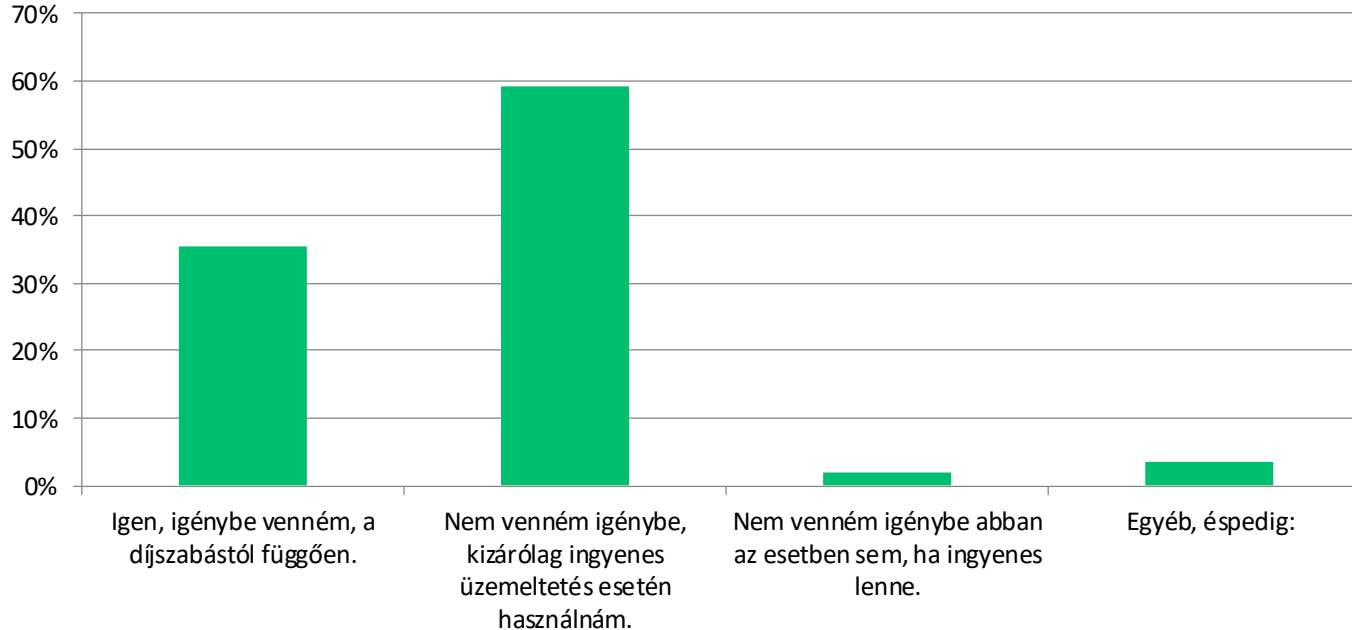
Amennyiben a településen közbringa-rendszer kerülne kiépítésre, milyen gyakran használná az alább feltüntetett célokból?



P+R parkoló

- A válaszadók 35,5%-a fizetne a P+R parkolóért
- Közel 60% kizárólag ingyenes működtetés esetén venné igénybe a P+R parkolót

Fizetési hajlandóság a P+R parkolóért



„Minimális díj ellenében igénybe venném. Szerintem ez a legkorrektebb, mert ingyenes esetén olyan is használja, akinek nem kellene”

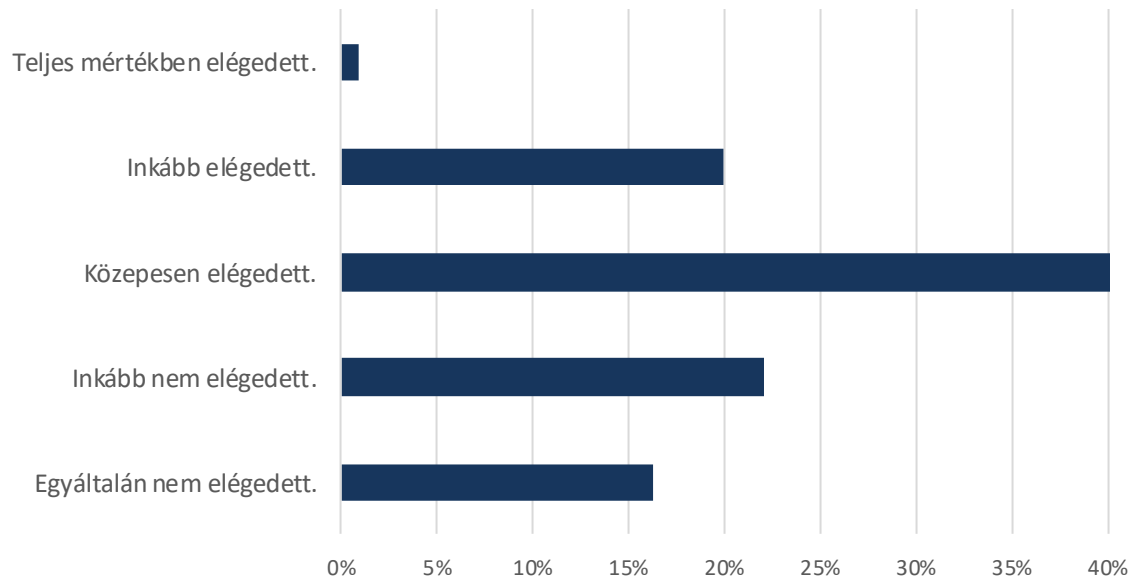
„Igen, de csak abban az esetben, ha a parkolójegy már a HÉV használatára is feljogosítana.”

„Szentendreieknek legyen ingyen, városon kívülieknek legyen fizetős.”

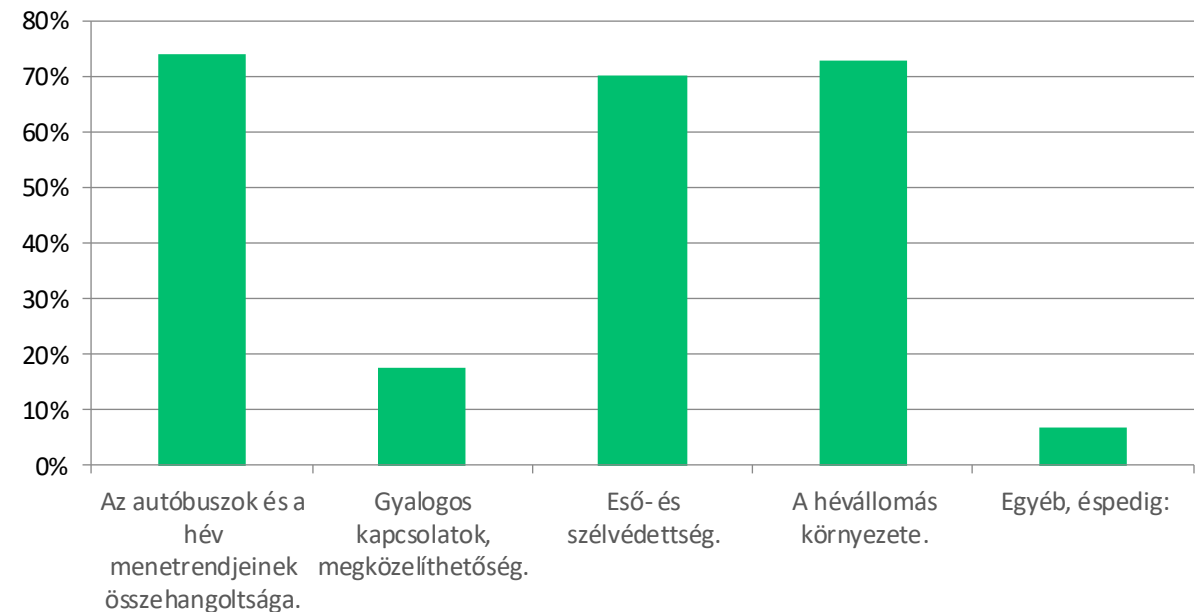
Menetrend szerinti autóbuszok

- Átlagosan 17,5 percet töltenek a menetrend szerinti autóbuszok és a hév közötti átszállással

Mennyire elégedett a menetrend szerinti autóbuszok és a hév közötti átszállási kapcsolatokkal?



A menetrend szerinti autóbuszok és a hév közötti átszállást befolyásoló tényezők melyikével **nem** elégedett?



„Buszról túl messzire kell menni a jegyautomatához, mikor a hévre szállnánk át”

Kisbuszos szállítási szolgáltatás

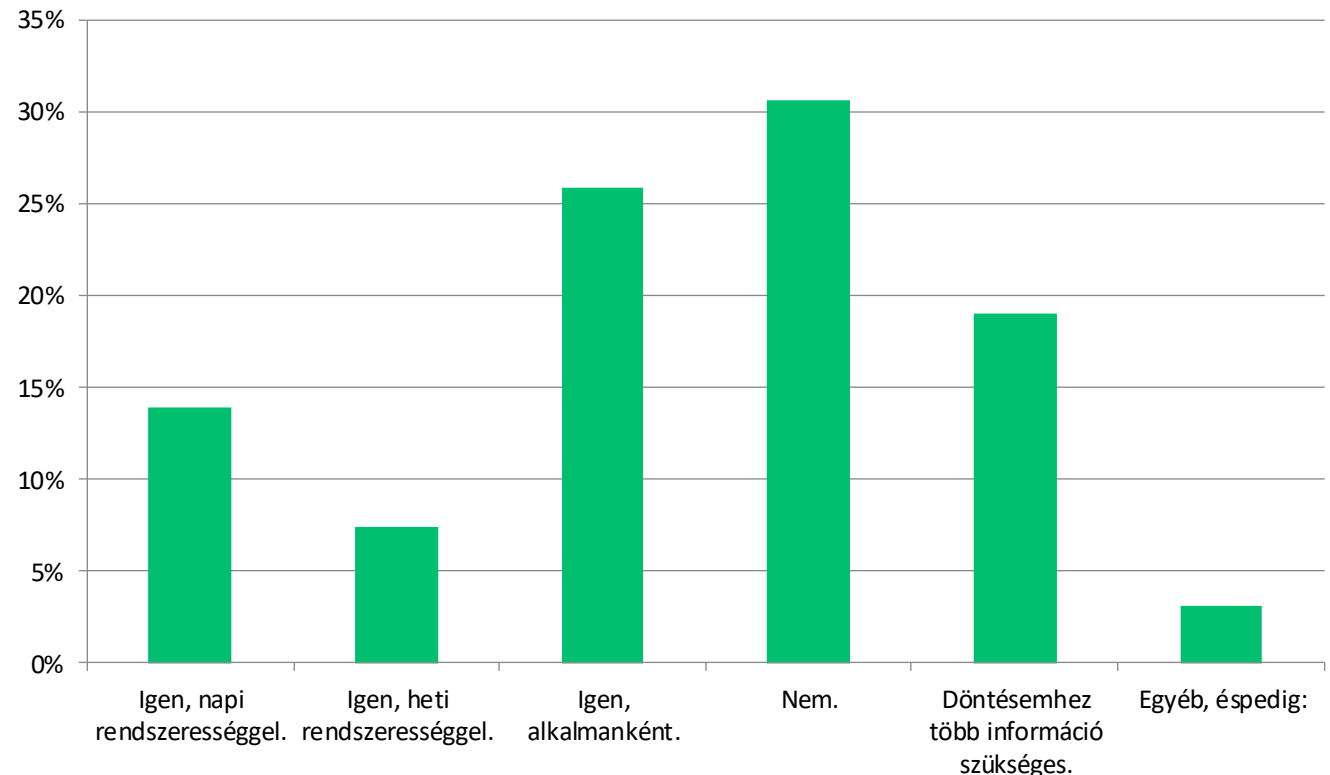
- igényalapú kisbuszos szolgáltatás elsősorban a reggeli és délutáni forgalmasabb időszakban
- közösségi közlekedéssel jelenleg lefedetlen területek kiszolgálása mellett segítséget nyújthat az idősek, gyermekek, mozgásukban korlátozottak vagy más speciális igényű személyek szállításában
- 47% igénybe venné valamilyen rendszerességgel
- a kitöltők 30%-a nem venné igénybe

„Iskolai busz mindenképp kellene”

„Éjszakánként lenne praktikus vagy hétvégén”

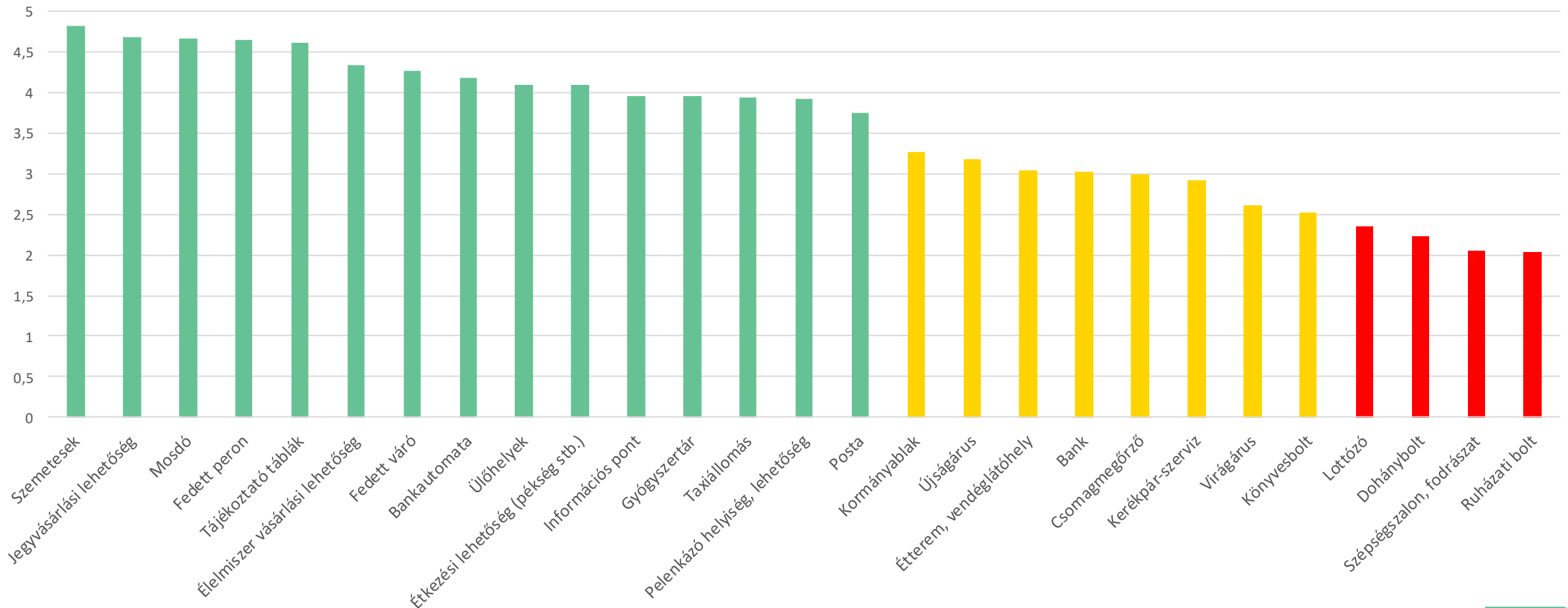
„Nem, mert a dugóban állna”

Igénybe venne-e egy kisbuszos szállítási szolgáltatást?



Állomási funkciók

A szentendrei hévállomás közelében támogatott funkciók*



* 1-5-ös skálán értékelve, átlagolva, ahol az 5-ös érték a leginkább fontosnak tartott

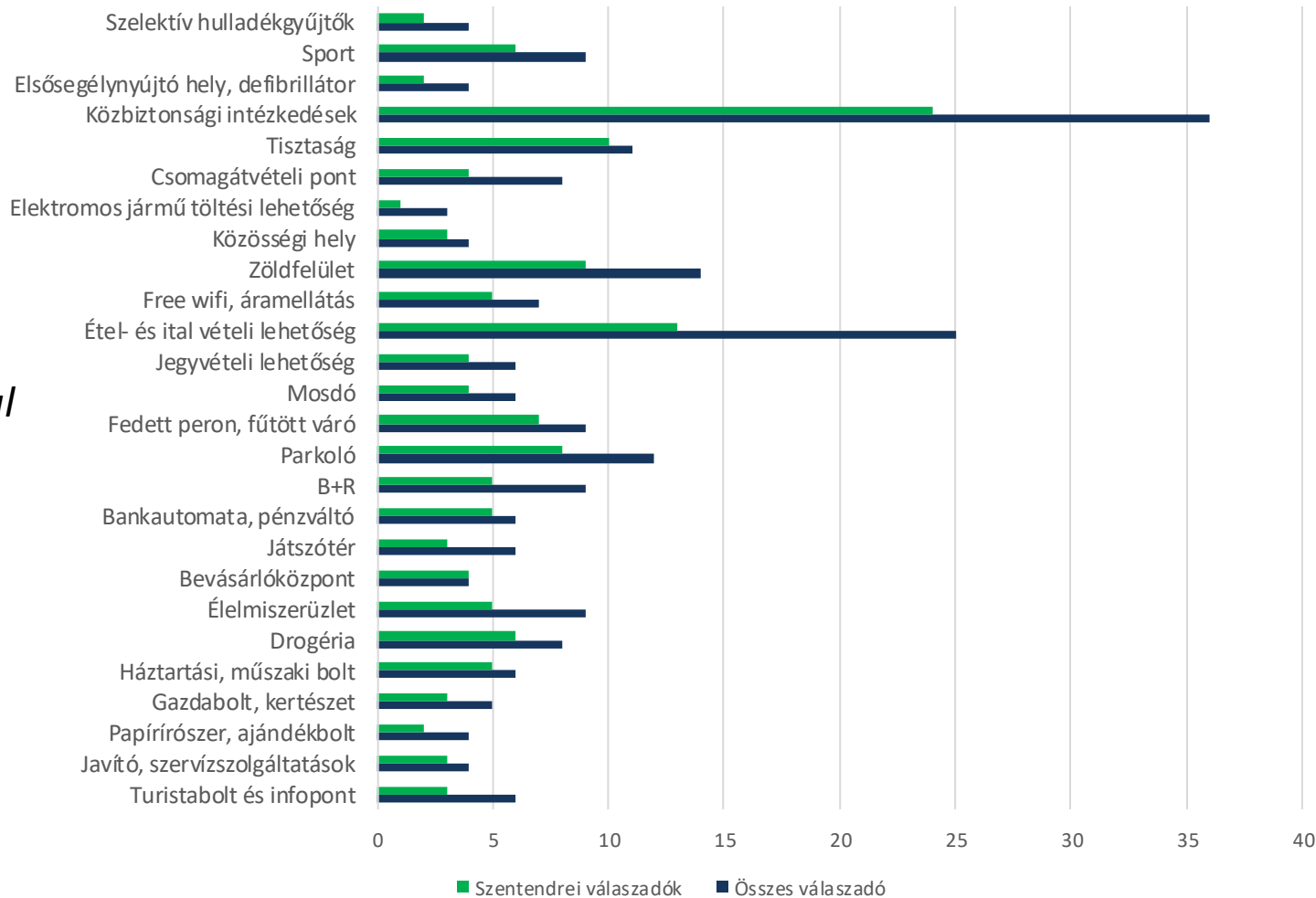
Állomási funkciók egyedi válaszai

„Nagyobb rendet, közterületi ellenőrköt, időnként rendőrijelenléte”

„Fűtött/légkondis váró. Az autóbusz állomásra is kerülhetne egy BKV jegyautomata, mert amikor ott leszállunk és előre kell rohanni a jegyet megvenni, az pont annyi idő h 100/80 alkalommal pont nem tudunk felugrani utána a hévre.”

„A jelen tájékoztatás tartalma megfelelő, a láthatósága tragikus. ... Emlékeim szerint régen (kb. 20 éve) volt egy kijelző az 1-2 vágányok végénél a peron tetőszerkezetén. Az aluljáróból felrohanván primán lehetett látni.”

Egyéb állomási funkciókra érkezett javaslatok (db)



Egyéb fejlesztési javaslatok

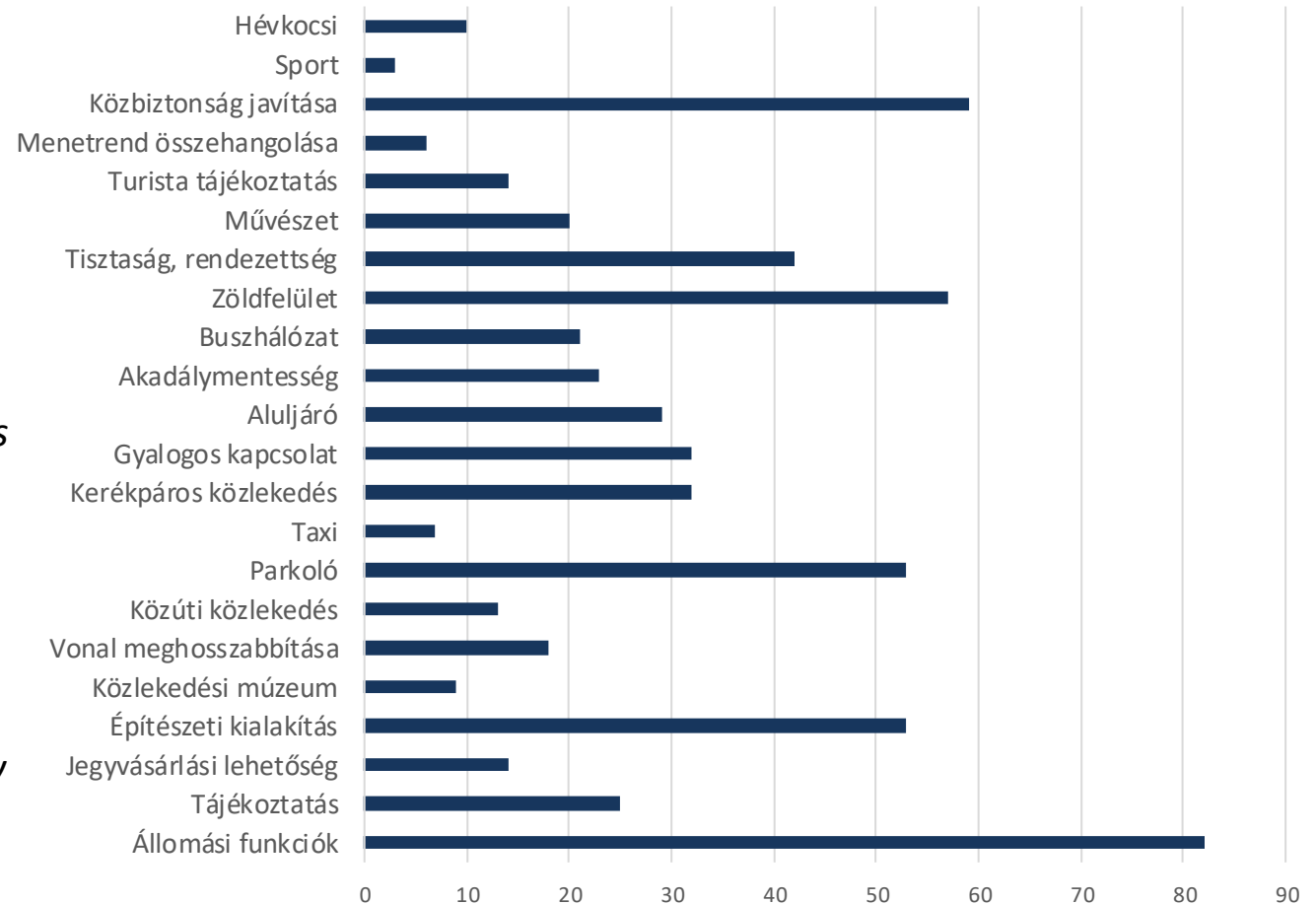
„Fontos lenne, hogy a peronok fedettek legyenek, mert az év minden szakában szükség van a biztonságra, a csúszásmentességre.”

„A részeg csavargókat ki kellene onnan tiltani. Tisztaságot kellene teremteni, normális járdákat, elegánsabb üzlet épületeket kialakítani. A jelenlegi állapot szégyenletes és ciki.”

„Az aluljáró folyamatos művészeti kihívás lehetne, hűen a város szellemiségéhez. Olyan módon lehetne kialakítani, hogy művészek mutathassák be ott alkotásaikat pl. kéthavonta. Így izgalmas lenne, mindig kínálna valami újdonságot.”

„Szívesen venném ha (pihenő)parkot lehetne kialakítani és lényegesen több autó tárolására, de kisebb területen (több szinten) létesített parkoló épülne. Az elszórt üzletek helyett egy strukturáltabb rendben létesülhetne üzletsor akár sétálóutca v. passzázs jelleggel, esetleg egy fedél alatti közös térbe lehetne őket összevonni.”

A hévállomás fejlesztésére érkezett javaslatok (db)



Összefoglaló

- A hévállomás gyalogos, autós és autóbuszos megközelítése a legjellemzőbb
- B+R tárolók elhelyezésével jelentősen lehetne növelni a kerékpáros megközelítés arányát
- A közbringarendszer kialakítását a kitöltők közel fele támogatja
- A kitöltők 95%-a – a díjazási rendszertől függően – igénybe venné a P+R parkolót
- A menetrend szerinti autóbuszok és a hév közötti átszállási lehetőségekkel kevésbé elégedettek
- Egy igényalapú kisbuszos szállítási szolgáltatást a kitöltők 47%-a használna rendszeresen
- Az alapvető állomási funkciók létrehozásán felül a közbiztonság és a köztisztaság javítását tartják fontosnak a válaszadók
- Jegyvásárlási lehetőségként a jegypénztárt is, étel- és italvételi lehetőségként pedig automatakat (0-24) is szeretnék a hévállomás környezetében
- Szeretnék, ha a hévállomáson is megjelenne a Szentendrét jellemző művészet, ezzel méltón tükrözve a város szellemiségét

Pomáz és Szentendre hévállomások igényfelmérésének eredményei

